

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة وهران

كلية الحقوق

الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي

دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار

أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في

القانون الدولي العام والعلاقات الدولية

من إعداد:

زازة لخضر

تحت إشراف الأستاذ:

الدكتور محمد حبار (الإبن)

بمناقشة أعضاء اللجنة المكونة من :

الأستاذ الدكتور: العربي الشحط عبد القادررئيساً

الأستاذ الدكتور: محمد حبار (الإبن).....مقرراً

الأستاذ الدكتور: بوخاتمي فاطمة.....عضواً مناقشاً

الدكتور: بن طيفور نصر الدينعضواً مناقشاً

الدكتور: بوكعبان العربيعضواً مناقشاً

الدكتور: مختاري مراد.....عضواً مناقشاً

السنة الجامعية: 2009 / 2010

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

- وَآيَةٌ لَهُمْ أَنَّا حَمَلْنَا ذُرِّيَّتَهُمْ فِي الْفُلِكِ الْمَشْحُونِ (41)
وَخَلَقْنَا لَهُمْ مِنْ مِثْلِهِ مَا يَرْكَبُونَ (42)
وَإِنْ نَشَأْ نُغْرِقْهُمْ فَلَا صَرِيخَ لَهُمْ وَلَا هُمْ يُنْقَذُونَ (43)
إِلَّا رَحْمَةً مِنَّا وَمَتَاعًا إِلَىٰ حِينٍ (44)

صَدَقَ اللَّهُ الْعَظِيمُ

الآيات: 41، 42، 43 و 44
من سورة (يس)

الإهداء

إلى أربعة رجال في حياتي
- أبي البشير أطال الله عمره وحفظه ورعاه
- سندي وعضدي وشدّ أزرعي، أخي .. الطاهر
- صديقي وكاتم أسرارتي .. علي باري
- ولدي وقرّة عيني .. محمد المهدي

إلى التي علمتني كيف أعيش حياتي بكل ما فيها
من أسرار ومعاني ..
إلى روح أمي الطاهرة.

إلى هؤلاء .. أهدي هذا العمل المتواضع

تشكرات

أتقدم بجزيل الشكر وكبير العرفان للأستاذ الفاضل الدكتور "محمد حَبَّار (الإبن)" على سعة صبره وحثيث جهده ونصائحه القيمة في سبيل متابعة وانجاز هذه الأطروحة. كما أتقدم بجزيل الشكر لكل الطاقم الإداري لنيابة العمادة امكلفة بالبحث العلمي لكلية الحقوق بجامعة وهران وأخص بالذكر: هوارية، رشيد وعبد القادر على ما قدموه لي من العون والمساعدة.

m

P

وَبِهِ نَسْتَعِينُ وَالْحَمْدُ لِلَّهِ رَبِّ الْعَالَمِينَ وَصَلَّى اللَّهُ عَلَى سَيِّدِنَا مُحَمَّدٍ وَعَلَى آلِهِ وَصَحْبِهِ وَمَنْ تَبِعَهُمْ

بِإِحْسَانٍ إِلَى يَوْمِ الدِّينِ

لقد ظلَّ البحر ولا يزال موضع اهتمام ومصدر إلهام لكل علم من العلوم وكل فن من الفنون، فقد استوحى المبدعون منه روائع شتى من مختلف الفنون، واستلهم الشعراء والمحدثون منه صوراً وأغراضاً بلاغية لا تحصى، وحُبكتْ حوله القصصُ والأساطير التي تناقلتها الأجيال جيلاً بعد جيل حتى غدت جزءاً من تراث كل أمم وشعوب البشرية جمعاء.

ولا يكاد علم من العلوم المعاصرة ينفرد بذاته إلا وكان للبحر منه حظوةٌ ونصيب. فعلوم

الطبيعة والبيولوجيا، وعلمُ الأحياء والجيولوجيا، والكيمياء وعلمُ الاجتماع⁽¹⁾ والهندسة المعمارية وتهيئة الأقاليم وغيرها كثير من العلوم التي كان للبحر فيها نصيب من الدراسة لما له من أهمية وتأثير؛ بل وأكثر من ذلك أن للبحار والمحيطات علماً منفرداً وقائماً بذاته تطلق عليه تسمية "الأُقيَانُوغَرافِيَا Oceanography"⁽²⁾، وهو يشمل معظم العلوم التي ذكرتها آنفاً.

(1) ولعل العلامة الكبير ابن خلدون كان أول من أشار إلى تأثير البحر على طبائع السكان والتجمعات البشرية، فقد تعرض العلامة بإسهاب في القسم الثالث من مقدمته والتي عنوانها بـ "المَقْدَمَةُ الثَّلَاثَةُ" إلى المعتدل من الإقليم والمنحرف وتأثير الهواء في ألوان البشر والكثير من أحوالهم، كما تعرض ابن خلدون إلى هذا الموضوع أيضاً، في "مُقَدِّمَتِهِ الرَّابِعَةَ"، حيث ذكر أثر الهواء في أخلاق البشر، وذهب إلى أن "أهل الإقليم الرَّابِعُ أَشَدُّ حَرًّا.. فَتَكُونُ [نفوسهم] أَسْرَعَ فَرَحًا وَسُرُورًا وَأَكْثَرَ انْبِسَاطًا وَيَجِيئُ الطَّيِّشُ عَلَى إِثْرِ هَذِهِ وَكَذَلِكَ يَلْحَقُ بِهِمْ قَلِيلًا أَهْلُ الْبِلَادِ الْبَحْرِيَّةِ لَمَّا كَانَ هَوَاؤُهَا مُتَضَاعَفَ الْحَرَارَةِ، بِمَا يَنْعَكِسُ عَلَيْهِ أَضْوَاءُ بَسِيطِ الْبَحْرِ وَأَشِعَّتِهِ..". لمزيد من الإطلاع والتفصيل، راجع: مقدمة ابن خلدون، الإمام عبد الرحمان بن محمد بن خلدون. تحقيق: درويش الجويدي. المكتبة العصرية، صيدا، بيروت، 1995، من ص 79، إلى ص 84.

(2) علم الأقيَانُوغَرافِيَا هو اصطلاح عن "علم البحار والمحيطات"، وهو يتألف من مقطعين مشتقين من اللغة اليونانية هما: "Oceanography" حيث ترمز كلمة: "Ocean" إلى البحر الذي يحيط الأرض (البحر المحيط) ويطلق عليه اليونانيون تسمية: (Mkeavos-Okeanos). أما كلمة: "Graphy"، فمعناها وصفُ الشكل العام، ومن ثم، تعني "الأقيَانُوغَرافِيَا" الوصف العام للبحار والمحيطات. وقد استُخدم هذا المصطلح لأول مرة من طرف العالم "J.Marry" عام 1880؛ وهو علم يهتم بكافة فروع العلوم الأخرى ذات الصلة بالبحر، مثل جيولوجيا البحر وكيميائية وبيولوجيا البحار، ويشتمل على فروع منها: الأقيَانُوغَرافِيَا الطبيعيّة التي تُعنى بدراسة

وشأنها شأن بقية العلوم الأخرى، أولت العلوم القانونية البحر نصيباً وافراً من الدراسة والاهتمام. ذلك أن رقعة البحر على الأرض تعادل ما يقارب $\frac{3}{4}$ مساحة اليابسة، وهي بحكم تجانسها واتصالها من جميع الجوانب، ظلت الطريق الأهم لحركة النقل والمواصلات بين جميع دول العالم منذ أقدم العصور؛ وأمام النمو المتسارع للصناعة والانتاج والتبادل الإقتصادي والتجاري الدولي الذي يعتبر البحر وسيلته الأكثر فعاليةً، غدت البحار والمحيطات - ورغم شساعتها - طرقاً مزدحمة بقوافل من السفن والعمارات العائمة التي تَمُخَّرُ عِبَابَهُ في كل صوب واتجاه.

وعلى هذا الأساس، فقد جذب البحر ووسيلة النقل والملاحة فيه اهتمام المشتغلين بدراسات القانون، وبات حتمياً - والحال هذه - أن تحدّد كل دولة بموجب تشريعها معالم سيادتها على رقعة من البحر محاذية لإقليمها البري أطلقت عليها تسمية "إقليمها البحري". وأمام تسارع كل الدول إلى تحريك آلية التشريع لديها لرسم معالم حدودها البحرية، انفلّكت التشريعات الدولية في شكلٍ فوضويٍّ متناقضٍ أدى في كثير من الأحيان إلى اصطدام بين هذه السيادة والحدود، وكانت النتيجة: منازعات دولية حول الحدود في معظم بقاع العالم، وصل الأمر في بعض منها إلى تصعيد في المواقف، وأحياناً إلى استعمال القوة أيضاً.

وأما العرض الثاني الذي أثار اهتمام المشتغلين بحقول القانون، فهو أداة الملاحة البحرية ألا وهي السفينة. وهذه الأخيرة، ورغم وفرة التشريعات التي انفردت كل دولة على حدة بوضعها تحديداً لنظامها القانوني كونها مصنّفة ضمن فئة "الأموال"، فقد اختلفت الدول أيضاً في كثير من المواضيع بشأنها، سواء من حيث طرق ملكيتها، بيعها، صلاحيتها، جنسيتها، استغلالها.. إلى غير ذلك من المسائل التي تناولها التشريعات بشأنها.

وبالرغم من أن الدول تباينت تشريعاتها في هذا الموضوع، إلا أن ذلك لم يكن من الممكن أن يدفع إلى مشكلة بينها لأن الأمر داخلي بحت؛ ومنطقي أن تتولى كل دولة تنظيم سفنها قانوناً من منطلق سيادتها وتبعاً للمصالح التي تنشدها في إطار معالم تنميتها الشاملة.

حرارة المياه السطحية والسفلية وبحركة المدّ والجزر والتيارات البحرية، وكذلك بدراسة جيولوجيا البحر وعلم الرواسب البحرية وحيومورفولوجية السواحل. كما يضم أيضاً، الأقيانوغرافيا الكيميائية، وهو علم يهتم بنسبة الملوحة ودرجة الكثافة للكتل المائية؛ ويضم كذلك الأقيانوغرافيا البيولوجية، وهو علم دراسة الكائنات الحية المائية وانتشار الموارد الغذائية بالمياه وتمييز المصطّحات المائية الخصبة عن المجذبة. وقد أنشئت من أجل هذا الفرع من العلوم، منظمة عالمية تابعة لهيئة الأمم المتحدة هي منظمة الأقيانوغرافية الدولية. راجع في هذا الموضوع: د. حسن سيد أحمد أبو العينين. جغرافية البحار والمحيطات. الطبعة 8، 1989. ص 21 - 24.

غير أن تحرك السفينة وخروجها عن حدود سيادة الدولة التي تحمل علمها، وملاحظتها أو دخولها إلى إقليم بحري خاضع لسيادة دولة أخرى، أمر لا يخلو من التعقيد ويعود بنا إلى العرَض الأول الذي بدأته ألا وهو إلتقاء سيادتين أو أكثر على مسرح العلاقات الدولية. ذلك أن النظام القانوني الذي تنفرد كل دولة بسنّه لحكم سفنها على النطاق الداخلي، سوف يصادم بالتأكيد، بجملة من القواعد القانونية التي تضعها الدولة الأخرى لرسم معالم حدود إقليمها البحري، إذ يتوجب على السفينة القادمة التي تعتبر أجنبيةً أن تحترمها وأن تتقيد بها؛ وفي حالة خرقها، فإنها تكون عرضةً لجزاءات وعقوبات مختلفة قد تؤدي إلى نزاع بين الدولتين أقله في مجال تنازع الإختصاص؛ ومن ثم، كناً بحاجة إلى تشريع أكثر شمولية يحكم العلاقة الدولية البحرية بين طرفين هما: الدولة التي تحمل السفينة علمها، والدولة التي تمارس سيادتها على مياهها الإقليمية، وهو القانون الذي يحدد لنا كذلك أين تنتهي سيادة الدول على هذه المياه الإقليمية من جهة، ويبين وضع السفن حين مرورها أو تواجدها بهذه المياه. ولذلك، وجبت التفرقة بين النظام القانوني للسفن وبين وضعها القانوني، ولأن الأطروحة المقدمة موسومة بعنوان "الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي"، فقد وجب إذن، حصر مجال الدراسة الذي نوردته كالتالي :

➤ مَجَالُ الدِّرَاسَةِ:

إن أيّ بحث قانوني يقتضي بالضرورة تحديد مجال له وفرع من فروع القانون يندرج تحته، وبالعودة إلى التقسيم الأولي للعلوم القانونية، فإن المستقر فيها أنها تنحصر في قسمين رئيسيين هما: القانون العام والقانون الخاص.

وإن انفراد كل دولة بوضع نظام قانوني يحكم سفنها على النطاق الداخلي فيحدد شخصية السفينة بدءاً بإسمها إلى حمولتها فتسجيلها، فمعايير ملكيتها، وجنسياتها ووثائقها والحقوق والإمتيازات المترتبة عنها، رهنها ومسؤولية مالكيها والحجز عليها، ونظام ملاحظتها والأضرار التي تتكبدها وتعويضها، وكذلك تحديد نظام رجال البحر ومؤهلات الرّبانة والبحّارة، واستغلال السفينة تجارياً.. الخ، كلُّ هذا تنظمه قواعد قانونية تدرج تحت فئة القانون الخاص ويطلق عليه في الغالب، رغم الاختلاف في التسميات، تسمية القَانُونِ البَحْرِيِّ، شأنه شأن بقية فروع القانون الخاص كالقانون التجاري، المدني وتشريع العمل..، وهو فرع من فروع القانون لَا تُعْنَى بِهِ الأطروحة ولا يمثل مجالاً لدراستها.

إن مجال دراسة الأطرحة يندرج في بحث القواعد القانونية التي تبين وضع السفن الأجنبية وتحدد مركزها عند مرورها بالمياه الإقليمية الخاضعة لسيادة دولة غير دولة علمها، وهذا المجال يحتّم بالضرورة دراسة معالم حدود المياه الإقليمية لكل دولة ومجال سيادتها واختصاصها وما لها من حقوق والتزامات، وفي المقابل، يبيّن أيضاً حقوق السفن الأجنبية والتزاماتها أثناء مرورها أو إقامتها ومدى خضوعها لاختصاص وقانون الدولة صاحبة المياه الإقليمية، وهذا هو مجال الدراسة الذي تندرج تحته الأطروحة ويستقي نصوص وأحكامه من فرع من فروع القانون العام ألا وهو "القانون الدولي العام".

إن القانون الدولي العام باعتباره ذلك القانون الذي يحكم وينظم علاقات الدول فيما بينها، هو الكفيل بإيجاد حلول حاسمة للعناصر التي يرتبها تلاقي سيادة دولة علم السفينة ودولة المياه الإقليمية، فهو في حقيقة الأمر - وعلى حدّ تعبير "د.محمد بو سلطان" - "نتاج تلاقي إرادات الدول.." و"قانون تنسيق.." (1)، وهي حقيقة موضوعية وطرح سليم؛ إذ أليس في مرور سفينة أجنبية تحمل علم دولة ما بالمياه الإقليمية لدول أخرى إلتقاء لإرادتين دوليتين أو أكثر، يستند كل منها إلى منطق سيادته وإطلاقية قوانينه؟

ومع ذلك، فإن القانون الدولي العام الذي كان يحكم مجرى العلاقات الدولية تقليدياً قد بات معاصراً يتنوع بتنوع هذه العلاقات نفسها ويتفرع على قدر تفرع التقاء إرادات الدول. فحقوق الإنسان، والقانون الدولي الإنساني، والمعاهدات، والبيئة الدولية، القانون الدبلوماسي والتنظيم الدولي.. وغيرها من الأغراض والفروع الأخرى كلها تندرج تحت لواء القانون الدولي العام، فأين يمكن تصنيف مجال دراسة الأطروحة في خضمّ هذه الفروع الصغرى التي تنتمي كلها إلى القانون الدولي العام؟

لقد ساهمت المجموعة الدولية منذ بداية القرن 20 في تكريس وبلورة قواعد تحكم مجرى العلاقات الدولية البحرية وتدوين أعرافها، وصياغة مختلف النصوص المنظمة لها في شكل اتفاقيات ثنائية أو متعددة الأطراف، أثبت التاريخ القانوني الدولي لها محطات هامة وحاسمة منها مؤتمر لاهاي لعام 1930 واتفاقيات جنيف لعام 1958 ومؤتمر الأمم المتحدة الثاني لعام 1960 وأخيراً، الإتفاقية العامة للأمم المتحدة حول قانون البحار لعام 1982؛ كل هذا، إضافة إلى مسلك المنتظم الدولي المعاصر من دوله إلى منظماته في تعزيز مجرى العلاقات الدولية البحرية وإرساء قواعد الملاحة والسير في البحار، قد أدى دون شك، إلى إنشاء فرع جديد من فروع القانون الدولي العام،

(1) د.محمد بو سلطان. مبادئ القانون الدولي العام. الجزء الأول. ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر. 1994. ص 42.

ألا وهو "القانون الدولي للبحار Le Droit International de la Mer"، هذا الأخير الذي يعتبر المجال الرئيسي لأطروحتي الموسومة بعنوان: "الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي. دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار".

لقد عني قانون البحار بتحديد مجالات بحرية مختلفة، منها ما هو خاضع لسيادة وولاية الدولة الساحلية ومنها ما هو خارج عنها؛ كما عني أيضاً، بالرسم الدقيق لحدود هذه المناطق من بعد ما اعتري هذا الموضوع كثير من الغموض والأعمال الإنفرادية التي أدت في كثير من الأحيان إلى نزاعات حدودية وتنافس فوضوي نحو بسط السيادة مع كل ما يترتب عن ذلك من نتائج أهمها التضارب والتنازع في ممارسة الإختصاص القانوني والقضائي على السواء على السفن الأجنبية المارة، الأمر الذي لم تستسغه الدول التي تحمل هذه السفن أعلامها، ليعيد طرح النزاعات الدولية من جديد، وفي شكل آخر هو الإختصاص والتنازع فيه.

كما حدد قانون البحار أيضاً، وضعيات السفن أثناء مرورها عبر مختلف المناطق، وقسم هذا المرور إلى أنواع تبعاً لكل منطقة على حدة، ووضع آليات وقواعد تنظيمية تحكم العلاقة المزدوجة بين السفينة والدولة الساحلية وتبين ما للإثنين من حقوق وما عليهما من إلتزامات، وتبين كذلك، مجال اختصاص كل من دولة علم السفينة والدولة الساحلية تفادياً لأي تصادم أو نزاع لا يزال المجتمع الدولي يعرف بعضه إلى يومنا هذا.

وتعتبر الإتفاقية العامة للأمم المتحدة حول قانون البحار لعام 1982 ومجال الدراسة، آخر ما وصل إليه الفكر القانوني الدولي، وأكبر نتاج توصلت المجموعة الدولية إلى تحقيقه؛ فهي بحق، أكبر وأضخم معاهدة "شارعة"، وهي "تمثل إنجازاً عظيماً حققه المجتمع الدولي، لا يتفوق عليه إلا ميثاق الأمم المتحدة.."، بل هي "أول معاهدة شاملة تعالج تقريباً كل جانب من جوانب استخدام البحار والمحيطات ومواردها، وقد نجحت في أن توفق بين المصالح المتنافسة للأمم جميعاً".⁽¹⁾

ولقد نعتت الإتفاقية العامة لعام 1982 حول قانون البحار بالعديد من النعوت والصفات تترجم كلها نجاحها وشساعة مواضيعها وتنوعها؛ كما وتعتبر تسمية "قانون البحار الجديد"⁽²⁾ أهم

(1) مقتطف من الملاحظات التي أدلى بها السيد: "ت. ب. كوه" من سنغافورة رئيس مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار بعنوان "دستور للمحيطات" ووردت في بيانين أدلى بهما في 6 و 11 ديسمبر 1982. أنظر: قانون البحار، النص الرسمي لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. الأمم المتحدة. نيويورك. 1988. ص xliii.

(2) والراجح أن إطلاق هذه التسمية جاء على لسان الأمين العام للأمم المتحدة السيد "خافيير بيريز دي كويار" في بيانه "القانون الدولي تغير بشكل لا رجعة فيه" أدلى به في 10 ديسمبر 1982، حيث جاء فيه: "تصل الجهود التي بدأت منذ 14 عاماً تقريباً لإقامة نظام قانوني جديد لحيث المحيطات إلى أوجها الآن". كما وردت هذه العبارة أيضاً في المقدمة التي وضعها "برناردو زوليتا" وكيل

تسمية أو نعت وُسِمَتْ به هذه الإتفاقية كونها قامت على أنقاض كل الجهود السابقة التي سعت إلى تقنين وتوحيد الجهود الدولية بغية وضع نظام شامل يضمن الملاحة البحرية الدولية وينظمها ويكرس مبدأ الأمن والسلم الدوليين ويعززهما.

وبالرغم من تنوع المواضيع التي تناولتها الإتفاقية العامة لعام 1982 وحسبت الخلاف بشأنها، يبقى موضوع البحر الإقليمي أهم موضوع على الإطلاق، إستطاعت هذه الإتفاقية أن تجد حلولاً مُرضيةً لجميع الأطراف بشأنه من بعد ما اكتنف هذا الموضوع من اختلاف دولي وتباين في الآراء وتضارب في التشريعات المختلفة للدول، سواء حول طبيعته، إتساعه، طرق قياسه، طبيعة المرور فيه، وأخيراً، ولاية واختصاص الدولة الساحلية عليه.

كما احتلت السفن رقعة معتبرة في الإتفاقية العامة كذلك، فقد بينت هذه الأخيرة وضعها وأنواع مرورها والإختصاص عليها وتجاذبه بين دولة العلم والدولة الساحلية، وكذا، حصانة بعض السفن. ولا شك في أن هذه المواضيع والنصوص لا تخرج عن نطاق القانون الدولي العام، لأن الاتفاقية في هذه الحالة لا تنظر إلى السفينة باعتبارها أداة ملاحية صرفةً يتم تصنيفها ضمن فئة "الأموال"، فذلك شأن القوانين البحرية الداخلية، وإنما تنظر عند بحثها هذه المواضيع، إلى العلم الذي تحمله هذه السفينة والذي يعبر عن وجود دولة ذات سيادة من ورائها تتمتع هذه السفينة بحمايتها كما تخضع للوائحها واختصاصها؛ ومن ثم سعت الاتفاقية العامة إلى إقامة موازنة وتسوية بين دولتين أو أكثر، دولة علم السفينة والدولة صاحبة المياه الإقليمية، ولأن الأمر قد يجرُّ إلى مواجهة قانونين وسيادتين معاً لاسيما في مجال الاختصاص عند خرق السفينة لقوانين ونظم الدولة الساحلية، فإن هذه النصوص لا تعدو كونها من قواعد القانون الدولي العامة.

كما أوردت الاتفاقية العامة جملة من الحقوق والالتزامات على الدولة الساحلية في مياهها أو بجزرها الإقليمي؛ وفي مقابل ذلك، فقد أوردت أيضاً حقوقاً والتزامات على السفن، وتدابير وضوابط يتعين على هذه الأخيرة التقيد بها أثناء ملاحظتها. والحقيقة أن هذه النصوص التي تبدو موجّهة إلى السفن، إنما هي في واقع الأمر موجّهة إلى دولة علمها كما سوف نرى، وما السفينة في

الأمين العام، الممثل الخاص للأمين العام لقانون البحار في نفس التاريخ. وقد جاء في مقدمته بأن "الإتفاقية مُتعدّدة الجوانب وتُمثّل صرحاً من صُروح التّعاونِ الدّولي في عمليّة إعدادِ المعاهدات: إذ أدركتِ الحاجةُ إلى صياغةِ نظامٍ دولي جديدٍ وشاملٍ لقانونِ البحار..". كما ذكر ذلك أيضاً، "تومي. ت. ب. كوه" رئيس مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار في بيانه الذي سبقت الإشارة إليه "دُسُورٌ لِلْمُحِيطَاتِ"، حيث جاء فيه أن: "ما أكثرَ الذين قالوا لنا، عندما بدأنا هذه الرحلة الطويلة الشاقّة سعياً للحصول على اتّفاقية جديدة لقانون البحار تُعطي 25 موضوعاً ومسألة، أن هدفنا مُفرطُ الطُمُوح ولا يُمكنُ بلوغه، ولكننا أثبتنا للمُتشكّكين أنّهم كانوا على خطأ، ونجحنا في اعتمادِ اتّفاقية تُعطي كلَّ جانبٍ من جوانبِ استخدامِ ومواردِ البحار". أنظر هذه الفتقطات في: قانون البحار، النص الرسمي لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، المرجع السابق، الصفحات بالترتيب: xxxix، xxxvi، xliv، xlv.

هذه النصوص إلا موضوعاً من جملة من المواضيع التي تناولتها الاتفاقية العامة ولا يمكن للسفينة أو طاقمها أو ركابها أن يكونوا أطرافاً أو أشخاصاً من أشخاص القانون الدولي العام، لأن النزاع يكون - فيما بعد - بين دولتين، كما أن حسمه سيكون بموجب قواعد القانون الدولي العام⁽¹⁾، ومن ثم، كانت هذه النصوص التي تعالجها الأطروحة ضمن نطاق القانون الدولي العام دائماً.

ومع ذلك، فقد أوردت الاتفاقية العامة بعض الإشارات بخصوص السفينة في إطار تجردي باعتبارها كذلك فحسب، ولكونها أداة للملاحة البحرية ليس إلا. من ذلك، تحديد مدلوها، وثائقها، جنسيتها، ومقاييس السلامة فيها... وغير ذلك، وهي إشارات لا ينبغي تجاهلها في مجال دراسة الأطروحة، بل إن بعض المسائل الجوهرية في الأطروحة لا تستقيم إلا بالتعرض لهذه العناصر والإشارات.

والواقع أن جُلَّ هذه الإشارات التي تخص موضوع السفينة كأداة للملاحة البحرية هي مدرجة في معظم القوانين والتشريعات البحرية المقارنة، وقد تسللت إلى الاتفاقية العامة واتخذت شكل قواعد ونصوص كما لو كانت من قبيل قواعد القانون الدولي للبحار.

ولتبرير هذه المسألة، فإنني أقول بأن احتواء الاتفاقية العامة لبعض قواعد القانون البحري - والتي سأعرض لها خلال الأطروحة - يجد مرجعيته في العديد من الأوجه. فالأول يظهر في أن الاتفاقية العامة قد أشارت إلى بعض المواضيع ذات الصلة بالسفينة محددةً الأطر العامة التي ينبغي على الدول مراعاتها عند سنّ تشريعاتها البحرية مفسحةً بذلك المجال لهذه الدول لتقر ما تراه مناسباً من قواعد بما يتماشى ومصالحها وتنميتها من دون أن تتجاوز هذه الدول الخطوط العامة التي رسمتها الاتفاقية؛ وفي حالة قصور هذه التشريعات أو مخالفتها للأحكام العامة التي رسمتها هذه الاتفاقية، فإن الثابت والمستقر في القانون الدولي أن الأسبقية للاتفاقية العامة على هذه التشريعات باعتبارها معاهدة شارعة ويتعين على الدول مراجعة قوانينها ذات الصلة بما يتماشى معها، ولا

⁽¹⁾ لقد تناول الفقه الدولي موضوع الشخصية القانونية الدولية للفرد أو لبعض الكائنات الأخرى بين مؤيد ومعارض. ومع ذلك، فإن ما هو مستقر في القانون الدولي حالياً، أن هذا القانون، وإذ يخاطب الفرد أو الكائنات الأخرى، لا يضيف عليه أو عليها الشخصية القانونية الدولية بل يعتبرهم موضوعاً من موضوعاته. وقد ذهب كل من الأستاذين: "د. عامر تونسي" و"د. محمد بو سلطان" إلى هذا الطرح، وأذكر في هذا السياق، ما أورد الفقيه "د. حامد سلطان" من أن النظام القانوني الدولي "... لا يكسب الفرد حقاً ولا يفرض عليه التزاماً ولا تخاطبه قواعده خطاباً مباشراً.. والقول بأن قواعد القانون الدولي تخاطب الفرد لأنها تقضي مثلاً بأنه يجوز لكل دولة أن تعاقب كل من يخرق القرصنة.. أو لأن إبادة الجنس البشري صارت جريمة دولية، قول يعوزه الأساس السليم، لأن المخاطب في هذه الحالة ليس الأفراد وإنما الدول إذ هي التي تتمتع أو تلتزم مباشرة في هذه الحالات بحقوق والتزامات معينة، لم تكن لتتمتع بها أو تلتزم بما ما لم توجد هذه القواعد". راجع في هذا الصدد، كلاً من د. محمد بو سلطان، مبادئ القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 133-134، وكذا: د. بن عامر تونسي. قانون المجتمع الدولي المعاصر. ديوان المطبوعات الجامعية، 1998. ص 273-277، وأيضاً: د. حامد سلطان. القانون الدولي العام وقت السلم. الطبعة السادسة، 1976. ص 66.

يمكن للدول الإحتجاج بقوانينها الداخلية للتحلل من إلتزامها الدولية⁽¹⁾، بل على العكس من ذلك أن الدول تكون في هذه الحالة أمام مسؤولية دولية تقصيرية ناجمة عن قصورٍ في تشريعها بما يوائم نصوص هذه الإتفاقية العامة.

كما أن تعرّض الإتفاقية العامة لبعض الجوانب وترك تفصيلها للقوانين البحرية الداخلية للدول يذكرنا بما هو معروف في نطاق القانون الدولي بما يسمى بـ "الإحالة Renvoi" أو "الإستقبال Reception". وفي هذا الباب يقول الفقيه "د.حامد سلطان" بأن " .. هذا لا يعني فقدان كل علاقة بين القانونيين بل إن العلاقة قد تنشأ بينهما بالإحالة أو بالاستقبال فقد يحيل القانون الدولي أمر الفصل في مسألة معينة على القانون الداخلي.. وقد تستقبل قواعد القانون الداخلي قواعد القانون الدولي وتدمجها بنص صريح"⁽²⁾؛ ولعل أبرز مثال على هذا، تلك القواعد العامة التي أوردتها الاتفاقية العامة بخصوص جنسية السفينة تاركة لكل دولة حرية أن تضع ما تراه مناسباً من شروط منح جنسيتها على السفن تبعاً لمصلحتها وأهدافها.

هذا عن الوجه الأول، أما عن الثاني، ففي اعتقادي أن القوانين البحرية الداخلية نفسها قد استقبلت جزءاً من القانون الدولي أو أنها شكلت بعض قواعده عندما توحدت في موضوع معين فشكلت معه قاعدة عرفية أو عملاً دولياً ما كان على الاتفاقية العامة أن تهملهما، بل وأكثر من ذلك أن تعرّض الاتفاقية لهذه التشريعات في مثل هذه الصورة الموحدة ما هو إلا تحصيل حاصل وتدويل لتلك الأحكام التي كانت داخلية فتكون بذلك قد أخرجتها إلى النطاق الدولي.

والحقيقة أن جلّ التشريعات البحرية المقارنة قد تضمنت أجزاءً ونصوصاً لا تمتُّ إلى القانون الخاص بصلة، كتلك التي تحدد الأملاك العمومية البحرية أو التي تحدد ممارسة السيادة على المياه الإقليمية، ومنها أيضاً، مختلف الجزاءات والعقوبات التي تُوقَّع على السفن حتى ولو كانت

(1) لقد تعرض الفقه والقضاء والقانون الدولي إلى مسألة أسبقية القانون الدولي على الداخلي. فقد نسج الفقه حولها العديد من النظريات، ويمكن أن أشير هنا إلى أهم اتجاهين هما: إتجاه وحدة القانون واتجاه ازدواجية القانون. وقد حاول كل منهما إيجاد تبرير لأسبقية قانون على آخر؛ كما أن بعض الدساتير نصت صراحة على أسبقية القانون الدولي، مثل المادة (6) من دستور الولايات المتحدة. أما عن القضاء الدولي، فقد استقر في العديد من أحكامه على أسبقية القانون الدولي، ومن بعض سوابقه، أذكر قضية الألاباما بين الولايات المتحدة وبريطانيا، كما أسوق هنا أشهر قضية تعرضت فيها المحكمة إلى أسبقية القانون الدولي وهي قضية النزاع بين فرنسا وسويسرا عام 1932، وذكرت بمناسبتها المحكمة بأنه «لَا يَجُوزُ لِفِرْنَسَا أَنْ تَحْتَجَّ بِتَشْرِيعَاتِهَا الْوَطَنِيَّةِ لِتَحُدَّ مِنْ نِطَاقِ التَّرَامَاتِهَا الدَّوْلِيَّةِ». أما القانون الدولي، فقد أورد هذا المبدأ في المادة (103) من الميثاق الأممي وكذلك في المادة (73) من اتفاقية فيينا حول قانون المعاهدات؛ وأكتفي هنا برصد هذه الإشارات بإيجاز على أن أعود إلى مناقشتها لاحقاً بحول الله في موضوع الأعمال الإنفرادية في قانون البحار. راجع في هذا الموضوع: د.صادق أبو هيف. القانون الدولي العام. منشأة المعارف بالإسكندرية. 1969. ص 91، الهامش.

(2) د.حامد سلطان، د.عائشة راتب، د.صلاح الدين عامر. القانون الدولي العام. دار النهضة العربية، القاهرة. 1987. ص 29.

أجنبية عند خرقها للأنظمة والقوانين التي تضعها الدولة بغية تنظيم إقليمها البحري. وقد أشارت الإتفاقية العامة إلى موضوع الإختصاص من حيث توزيعه بين الدول فقط، من دون أن تبحث في درجات الجزاءات والعقوبات الموقعة مفسحةً بذلك المجال لكل دولة لأن تقرر درجات العقوبات حسب معاييرها الخاصة بها، وهو النسق نفسه الذي أشرت إليه آنفاً في موضوع الإحالة والاستقبال.

وقد ذهب الفقيه "E. Langavant" إلى هذا السياق كذلك. ففي مقارنة له بين القانون الدولي للبحار والقانون البحري، أفاد الفقيه بأنه لا يعني أن القانون البحري الداخلي منعزل ومنفصل عن القانون الدولي للبحار، بل كثيراً ما يتضمن أحكاماً تخص سيادة الدولة على مجالها البحري أو ما له علاقة بالقانون الدولي للبحار، وفي المقابل، فإن هذا الأخير كثيراً ما يعتمد في أحكامه على العديد من النصوص البحرية الداخلية التي اكتست طبيعة عالمية وتحوّلت إلى قواعد دولية.⁽¹⁾

وثمة عنصر لا بد من الإشارة إليه. إن بعض الإتفاقيات الدولية ذات الصلة بقانون البحار لا سيما الإتفاقية العامة، كثيراً ما تحيل إلى جهة خارجة عنها، وهذه الإحالة قد تكون إلى بعض قواعد القانون الدولي العمومية الأخرى وليس في هذا ما يثير إشكاليةً، كما قد تحيل إلى التشريعات الداخلية وقد سبقت الإشارة إلى ذلك، غير أنها كذلك تحيل إلى طائفة أخرى من القواعد، وهي عادة ما تستعير في صورة الإحالة هذه، عبارة "الصُّكُوكِ الدَّوْلِيَّةِ" أو "الإِتِّفَاقَاتِ الدَّوْلِيَّةِ"، أو "المَعَايِيرِ وَالْأَنْظِمَةِ الدَّوْلِيَّةِ الْمَقْبُولَةِ عُمُومًا" ...إلخ. والواقع أن هذه الصُّكُوكِ وَالْأَنْظِمَةِ الْمَقْبُولَةِ عُمُومًا - وكما سنرى ذلك - ليست أكثر من مسائل تخصُّ السفينة وملاحتها البحرية، وهي تعتبر جزءاً من القانون البحري الخاص الذي تنفرد كل دولة بتشريعه تبعاً لخصوصيتها؛ ولما كانت السفينة تنتقل من مكان إلى آخر، وتقرر علاقات قانونية تهمُّ دولاً مختلفة قد تؤدي إلى تداخل وتضارب في تشريعات هذه الأخيرة، فقد تكفّلت بعض المنظمات الدولية، لا سيما المنظمة البحرية الدولية، بتوحيد هذه

1) « Déjà autonome dans le cadre des droits privés internes, le droit maritime tend à se dégager d'eux, et présente désormais un caractère international accusé, pour plusieurs raisons... » .. « Le développement du caractère international du droit maritime privé provient de raisons pratiques, économiques et juridiques ».

« Il semble à la fois exagéré et insuffisant de dire que le droit de la mer relève exclusivement du droit international public. Fixation de l'étendu de la mer territoriale, immatriculation des navires, organisation administrative des ports, voilà des matières maritimes qui relèvent de l'ordre juridique interne des Etats. Sous l'expression droit de la mer, il faut envisager à la fois le droit international et le droit interne ». E.Langavant. « Droit de la Mer ». Tome I. Cadre institutionnel et milieu marin. Edition Cujas. Paris. 1979. P9 et 11.

التشريعات وإقرارها في شكل اتفاقات دولية تخصُّ مواضيع تهتمُّ المجموعة الدولية ككل، مثل موضوع منع المصادمات في البحر، وموضوع السلامة وحماية الأرواح في البحار، والمساعدة والإنقاذ البحريين، وحماية البيئة من التلوث وإجبار السفن على مقاييس مختلفة وحملها لوثائق خاصة وإخضاعها لتفتيشات مختلفة أيضاً، كل هذا أدى إلى ميلاد نسقٍ جديد من القواعد القانونية؛ فهي تشبه القوانين البحرية صحيح، غير أنها تتميز عنها بالصفة الدولية لكونها جاءت ضمن اتفاقيات دولية تحت رعاية منظمات دولية، لكنها لا ترقى كذلك إلى مستوى القانون الدولي، وأفضلُ أن أطلق عليها تسميةً تجمع بين الفرعين من القانونين ألا وهي تسمية: ”القانون الدولي البحري الخاص Droit international maritime privé“، وهو يشكل جانبا مهما من الأطروحة بحكم إحالة الإتفاقية العامة إليه.

وعلى العموم، وفي سياق الحديث، فإن المجال العام والرئيسي للأطروحة يبقى القانون الدولي العام، وبوجه أدق، القانون الدولي للبحار ممثلاً في الإتفاقية العامة للأمم المتحدة حول قانون البحار لعام 1982 مع بحث كل المواضيع التي تحيل إليها كالقوانين البحرية الداخلية ومواضيع تنازع الإختصاص في إطار القانون الدولي الخاص، وكذا مختلف الجزاءات المدونة في قوانين العقوبات المقارنة وبمفهومها الواسع، بل وحتى تلك المواضيع التي أحالت إليها الإتفاقية العامة في القانون الدولي العام نفسه، مثل حقوق الإنسان، القانون الدولي الإنساني، القانون الدولي للبيئة، القانون الدولي الإجتماعي، والقانون الدولي للإستخدام النووي، وهي كلها مواضيع لا تستقيم الأطروحة إلا بالتعرض لها إثراءً ودعماً لها ولا تأثير في ذلك على كون مجال الأطروحة يبقى القانون الدولي للبحار.

وبعد هذا الاستعراض الذي قدمته لتوضيح وتحديد مجال دراسة الأطروحة، يبقى أن استعرض في الآتي الإشكاليات التي تستوجب الطرح وتقتضي معالجتها في مختلف أبواب وفصول الأطروحة.

إشكالياتُ الأطروحة:

بادئ ذي بدء، تجدر الإشارة إلى أن جلَّ الإتفاقيات والمؤتمرات التي تناولت موضوع البحار بالتنظيم والتقنين إلى آخر إتفاقية قد قسمت البحار إلى مناطق مختلفة تنحصر في مجملها تحت قسمين رئيسيين: مناطق خاضعة للولاية الإقليمية للدولة الساحلية وأخرى غير ذلك فتعتبر من أعالي البحار.

وتشمل المناطق الأولى الخاضعة للولاية الإقليمية للدولة الساحلية كلاً من المياه الداخلية والبحر الإقليمي وهما المنطقتان المعروفتان في معظم النظم القانونية بالإقليم البحري؛ في حين، فإن المناطق الأخرى غير الخاضعة للولاية الإقليمية والتي تعتبر من أعالي البحار، فقد قُسمت إلى: منطقة متاخمة، ومنطقة اقتصادية خالصة وأخيراً أعالي البحار التي تتسم بالحرية في الإستعمال والملاحة البحرية.

ومنطقة البحر الإقليمي باعتبارها منطقة خاضعة للولاية الإقليمية للدولة الساحلية، هي المنطقة الأكثر إثارة للخلاف الدولي في كل المؤتمرات والاتفاقيات التي عنيت بدراسة وتدوين قانون البحار، وهي المنطقة التي شهدت أكبر وأكثر التناقضات في الأعمال الإنفرادية وتشريعات الدول في العديد من الأوجه، سواء تعلق الأمر بطبيعتها ومدى سلطان الدولة الساحلية عليها، أو من حيث اتساعها ومجالها. وليس من الغرابة أن أقول بأن فشل كل المحاولات التي سبقت الإتفاقية العامة كان مرجعها الرئيسي هو البحر الإقليمي، بل وأكثر من ذلك، أن الخلاف بشأن هذه المنطقة قد امتدَّ حتى إلى مختلف مناقشات وصيغ المؤتمر الثالث للأمم المتحدة الذي انبثقت عنه الاتفاقية العامة عام 1982 فيما بعد، وكاد أن يعصف بها ويؤدي بها إلى الفشل كما حدث بالنسبة لسابقتها التي لم تستقر الدول فيها على حال حول هذه المنطقة.

والحقيقة أن البحر الإقليمي يعتبر أهم منطقة بحرية على الإطلاق، وحول هذه الأهمية يقول عنه "د. إبراهيم العناني" بأنه "فكرة قانونية سواء من وجهة نظر القانون الدولي أو وجهة القانون الداخلي، أقرها الفقه والعمل الدولي، ولها أهميتها غير العادية بالنسبة للأنظمة الإدارية أو الصحية أو التجارية أو الأمنية في كل دولة، فكرة لها تأثيرها لضخم في إطار القانون الدولي وعلى مستوى العلاقات الدولية"⁽¹⁾.

وتكمن أهمية البحر الإقليمي في كونه يمثل بحق، منطقة استراتيجية وأمنية على السواء. فالدول الساحلية ترى فيه مجالاً آمناً واقياً لإقليمها البحري ومياهها الداخلية، ومن ثم سعت إلى إطلاق بسط سيادتها عليه فجعلته خاضعاً خضوعاً كلياً لهذه السيادة ولأنظمتها وقوانينها؛ وفي مقابل ذلك، فإن دولاً أخرى رفضت هذا الطرح، إنها الدول البحرية الكبرى التي ترى في البحر الإقليمي منطقة استراتيجية كذلك، وهي بطبيعة الحال دول يعينها المرور والملاحة البحرية وتريد أن تضمن حرية التحرك لقطعها البحرية العسكرية إلى أي بقعة في العالم، فضلاً عن ضمان حرية مواصلات تجارتها البحرية.

(1) د. إبراهيم العناني. قانون البحار. الجزء الأول. دار الفكر العربي، القاهرة. 1985. ص 13.

ومن هذا المنطلق، يمكن أن نتقبل جوانب الإختلاف الدولي حول هذه المنطقة، وأين تكمن بؤرة الخلاف. إن البحر الإقليمي استطاع فعلاً أن يحافظ على مرّ العصور على تواجد اتجاهين دوليين ساهم كل من الفقه والقضاء والعمل الدولي والتشريع الداخلي في تعزيز صفوفهما، إنهما اتجاه الدول الساحلية واتجاه الدول التي يعينها المرور.

ومن خلال هذه الفكرة، جاءت بلورة عنوان الأطروحة التي أتقدم بها والموسومة بعنوان "الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي..."، بحيث تظهر جلياً التركيبة الثنائية أو ازدواجية الطرح الدولي بين دول ساحلية سيدة على بحرها الإقليمي ودول أخرى تحمل هذه السفن أعلامها وتسعى لضمان حرية التحرك لسفنها في هذه المنطقة حيث يلتقيان في نقطة واحدة مع كل ما ينجر عن ذلك من آثار على مستوى القانون الدولي وعلى مسرح العلاقات الدولية.

وكما دأبت مختلف الدراسات الأكاديمية عند تقديمها للبحث أو الأطروحة أن تقدم إشكالية رئيسية لها وتتفرع عنها إشكاليات فرعية، فإنني أجد من الصعوبة بمكان أن أضع إشكالية واحدة جامعة لكامل الأطروحة اللهم إلا أن أحول عنوان الأطروحة إلى التساؤل التالي: ما هو وضع السفن الأجنبية في منطقة البحر الإقليمي؟ لذا، فإنني أرى أن الموضوع يحتمل أكثر من إشكالية وأرى أن من الأجدر أن أ طرحها في الشكل التالي:

١- إذا سلّمنا مسبقاً بأن الإتفاقية العامة لعام 1982 قد حسمت الخلاف الدولي بشأن منطقة البحر الإقليمي وأفردت له جملة من النصوص والأحكام وجعلته منطقة خاضعة للولاية الإقليمية للدولة الساحلية...، فأين تكمن بؤرة الخلاف الدولي بشأن هذه المنطقة وأين توجد معالمه؟ ولصالح أي اتجاه رست أحكام الإتفاقية العامة؟

٧- وإذا سلّمنا مسبقاً بخضوع منطقة البحر الإقليمي للولاية الإقليمية للدولة الساحلية، فإلى أي مدى يصل هذا الخضوع؟ وما هي الصلاحيات والإختصاصات المقررة للدولة الساحلية على بحرها الإقليمي؟

٧- وإذا سلّمنا أيضاً بوجود اختصاصات وصلاحيات للدولة الساحلية في بحرها الإقليمي، فإلى أي مدى يمكن أن تصل هذه الصلاحيات والإختصاصات في مواجهة السفن الأجنبية المارة أو الموجودة في هذه المنطقة؟ وما هي الضمانات والحقوق والإلتزامات المقابلة والمقررة بدورها للسفن الأجنبية خلال عملية المرور؟

X- وأخيراً، وإذا كان للدولة الساحلية سلطان واختصاص في بحرها الإقليمي، فهل يمكن أن يمتد ذلك إلى الإختصاص القانوني بشقيه الجزائي والمدني على هذه السفن الأجنبية؟ فإذا كانت الإجابة بنعم، فهل جميع السفن في ذلك سواء؟

إن النتيجة المرجوة من خلال الإجابة عن كل هذه الإشكاليات خلال الأطروحة تصبُّ في النهاية في مجرى واحد هو معرفة ما إذا كانت الإتفاقية العامة قد استطاعت أن تقيم موازنة بين تطلعات كلٍّ من الإتحادين الدوليين اللذين سبقت الإشارة إليهما، وهو الحكم المسبق الذي جاء على لسان رئيس المؤتمر الثالث في "دُسْتُورٌ لِلْمُحِيطَاتِ"⁽¹⁾، أم أنها خضعت لتأثير اتجاه معين على حساب آخر، فتحوّلت الإتفاقية - إذ ذاك - إلى مجرد غطاء يضيفي الشرعية القانونية الدولية على تطلّعات ومصالح هذا الإتجاه على حساب الآخر؟

➤ الْمَنَاهِجُ الْمُتَّبَعَةُ:

ككل بحث أكاديمي يتحتم عليه أن يسلك مناهج البحث العلمي حتى يكون مستوفياً للدراسة وموضوعياً في الطرح، فإن الأطرحة التي أتقدم بها تعتمد في معالجة الإشكاليات السابقة على المناهج التالية :

➤ المنهج الوصفي: وألتمس من خلاله التعرض لجملة المواقف الدولية والآراء

والأحكام والنصوص القانونية على المستوى الدولي والداخلي والتي تناولت موضوع السفينة والبحر الإقليمي والإختصاص والمرور وكل ما له علاقة بهذه العناصر، فضلاً عن وصف سلوكات الدول وصور عملها الدولي وأعرافها فيما يتعلق بهذا الموضوع.

➤ المنهجي الجدلي: وبموجبه أسلط الضوء على الإتجاهات والأطروحات التي اكتتفت

هذا الموضوع وتبرير حججها وأسانيدها ومناقشتها حينما حاول كلٌّ منها فرض إرادته في المؤتمرات الدولية حتى تخرج الإتفاقيات منسجمة مع تطلعاته فتضيفي عليها طابع الشرعية من خلال النص القانوني.

➤ المنهج التحليلي: وسأحاول بحول الله بموجبه تحليل مختلف النصوص والأحكام

التي وردت في الإتفاقية العامة وغيرها من الإتفاقيات أو التشريعات

(1) لقد حكم رئيس المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار السيد "تومي. ت. ب. كوه" في بيانه "دُسْتُورٌ لِلْمُحِيطَاتِ" في 11 ديسمبر 1982، بهذا الحكم معتبراً أن الإتفاقية العامة "سَعَزَزُ صِيَانَةَ السَّلْمِ وَالْأَمْنِ الدَّوْلِيِّينَ لِأَنَّهَا سَتَسْتَعِضُ عَنِ الْمَطْلَبِ الْمُتَضَارِبَةِ الْكَثِيرَةَ لِلدُّوَلِ السَّاحِلِيَّةِ بِحُدُودٍ مُتَّفَقٍ عَلَيْهَا عَالَمِيًّا لِلْبَحْرِ الْإِقْلِيمِيِّ.."، كما "أنَّ اهْتِمَامَ الْمُجْتَمَعِ الْعَالَمِيِّ بِخَرِيَّةِ الْمَلَاخَةِ سَتَيْسِرُهُ الْحُلُولُ التَّوْفِيقِيَّةُ الْهَامَّةُ بِشَأْنِ وَضْعِ الْمُنْطَقَةِ الْاِقْتِصَادِيَّةِ الْخَالِصَةِ، نِظَامِ الْمُرُورِ الْبَرِيِّ، عَبْرَ الْبَحْرِ الْإِقْلِيمِيِّ، نِظَامِ الْمُرُورِ الْعَابِرِ فِي الْمَضَاقِقِ الْمُسْتَحْدَمَةِ لِلْمَلَاخَةِ الدَّوْلِيَّةِ، وَنِظَامِ الْمُرُورِ فِي الْمَرَاتِ الْبَحْرِيَّةِ الْأَرْخَبِيَّةِ". مقتطف من "دُسْتُورٌ لِلْمُحِيطَاتِ" التي أدلى به في بيانين بتاريخي 6 و11 ديسمبر 1982 السيد "تومي. ت. ب. كوه" رئيس المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار. أنظر: قانون البحار. النص الرسمي للإتفاقية العامة للأمم المتحدة لقانون البحار، المرجع السابق، ص xliv .

المقارنة والوقوف على أبعادها وأهدافها وخلفياتها وربطها وانسجامها ،
وأخيراً مدى نجاعتها في حسم هذا الموضوع والخروج بحلول نهائية.
➔ المنهج التاريخي : وبموجبه يكون تأصيل النص القانوني أو الموقف الدولي أو التشريع
الداخلي بالوقوف على جذوره التاريخية ومصادره المختلفة.

➤ دَوَافِعُ اخْتِيَارِ الْمَوْضُوعِ وَأَهْمِيَّتُهُ :

لا يخفى على أيِّ باحث قانوني ما حظي به القانون الدولي العام في النصف الثاني من القرن العشرين خاصةً من جهود واهتمام بالغين بغية تدوينه وتقنينه، حيث عرف معهما تنامياً مذهلاً وتنوعاً في شتى الميادين إلى أن أصبح يشتمل على مجموعة من الفروع التي يشكل كلُّ منها جزءاً قائماً بذاته، هذا فضلاً عن الإرتفاع اللامتناهي للمعاهدات بمختلف أنواعها إلى درجة أن "أصبح الإنسان لا يكاد يقوم بعمل إلا وكان خاضعاً لنصِّ تعاهدي أو اتفاقية دولية"⁽¹⁾.

ويعتبر مجال تدوين قانون البحار أشدَّ وأعنف ما رأته المؤتمرات الدولية لما يقارب القرن من الزمان إلى أن استقرت أخيراً على اتفاقية شارعة عبَّر عنها الكثيرون ونعتت بنوعت متفاوتة أهمُّها أنها أكبر اتفاقية لا يتفوق عليها إلا الميثاق الأممي.

ومع ذلك، فإن الغرابة كلُّها، أن هذا الفرع من القانون الدولي لم يحظ من الكتابات الأكاديمية أو الإعلامية إلا بالنزر القليل، بل وأكثر منه، أنه في فترة التسعينيات، وهي الفترة التي دخلت فيها الإتفاقية العامة حيز التنفيذ، لم تكن الدوائر العلمية وأوساط رجالات الفكر بصفة عامة والقانون بصفة خاصة يعلمون عنها الشيء الكثير؛ بل أن هناك من القانونيين من لا يعرفها إطلاقاً، ضف إلى ذلك أن هناك كتابات قانونية لا تزال تُركز في بحثها في قانون البحار على اتفاقيات جنيف لعام 1958، كما لو أن الأمر توقف عندها، متجاهلين تماماً أن هناك معاهدةً أخرى عرفها المنتظم الدولي وقد دخلت حيز التنفيذ لاغيةً ما كان قبلها من نصوص وأحكام اتفاقية.

كما أن معظم الباحثين في مجال القانون الدولي العام يركزون في جهودهم على مواضيع استهلكتها الأقلام من كل جانب واعتبرت مجالاً كلاسيكياً تشبعت به المكتبات ودوائر العلوم القانونية؛ وليس في نيتي التقليل من قيمة فروع القانون الدولي الأخرى ولا من قيمة ما كتبه الآخرون، لأنها في نهاية المطاف تبقى أبحاثاً مترابطة ومنسجمة وتنتهي إلى تخصص واحد هو القانون الدولي العام، إنما القصد هنا، هو لِمَ لا يحظى هذا الفرع من القانون الدولي بالعناية

(1) د.بو سلطان محمد، مبادئ القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 57.

الواجبة له لما له من أهمية قصوى على الصعيد الأمني والاقتصادي للدول جمعاء والساحلية على وجه الخصوص.

إن تجربتي أثناء البحث عن المعلومات والمصادر بغية إنجاز هذه الأطروحة أثبتت لي أن جزءاً كبيراً من الدول العربية بما فيها الجزائر لا تزال تفتقر إلى الكتابات العلمية المتخصصة في مجال قانون البحار؛ والغريب أن الدول العربية في مجملها ربما هي - أكثر من غيرها - في حاجة ماسّة إلى معرفة هذا اللون من الدراسات بالنظر إلى كثرة الأزمات التي عرفتتها والتي كانت في معظمها تتمحور حول قناة السويس أو مضيق هرمز أو الخليج العربي أو باب المندب أو خليج العقبة، هذه الأزمات التي سجلتها الدول العربية قاطبة في مواقفها التي عبّرت عنها في مؤتمر جنيف 1958 حول قانون البحار وكان موضوع المضائق الدولية ونظام المرور فيها دافعاً رئيسياً لإحجامها عن التوقيع على اتفاقيات جنيف الأربع لعام 1958، وهي مع ذلك إلى اليوم، تُظهر من خلال تشريعاتها البحرية وغيرها، قصور مؤسساتها التشريعية عن فهم ومواكبة ما جاء به المؤتمر الثالث إلا باستعانة جامعة الدول العربية بلجنة خبراء تعمد إلى استشارتها بين الفينة والأخرى إلى أن أسفر هذا المؤتمر عن إتفاقيته العامة عام 1982 مظهراً حجم الفروقات بين العالم الغربي والعالم العربي، إذ لم تكن هذه الأخيرة - حسب اعتقادي - سوى جزء من عولة شاملة بالنظر إلى تنوع مواضيعها كالبيئة البحرية والثروات الحية المعدنية، والصيد، والبحث العلمي والمرور في المضائق الدولية وحصانة السفن الحربية ومرور السفن النووية وغيرها من سفن النقل الدولي وغير ذلك كثير من المواضيع التي جاءت بها هذه الاتفاقية وأخذت منها الدول المتقدمة حصتها من الاستعداد العلمي والتكنولوجي، في حين، لا يزال العالم العربي في مجمله عاجزاً عن إصدار تشريعات تواكب ما جاء فيها من أحكام فتضع لها الأرضية التشريعية المناسبة.

ولأن الجزائر وطني، فإنني لست محتاجاً لأذكر مثقفاً من أبناء جلدتي، ومن غيرهم، بأن هذه الجزائر كانت ذات يوم أكبر وأقوى دولة بسطت سيادتها على البحر المتوسط، وامتلكت يوم ذاك أكبر أساطيل العالم عدّة وعدداً، وتولّت بمفردها تنظيم هذا البحر والسيطرة عليه وإخضاع كل جيرانها لسلطوتها البحرية ومنع غارات القراصنة عن سفن الدول الصديقة والحليفة بما فيها الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا وفرنسا التي كانت تدفع نظير حماية سفنها رسوماً إلى الدولة الجزائرية؛ ومع ذلك، فإن هذه الدولة البحرية الأصل تفتقر الآن مكتباتها للأسف، إلى المراجع الضرورية لفهم ودراسة قانون البحار، كما ويعدُّ المتخصصون فيه على الأصابع؛ ويحتاج مؤرخوها وباحثوها إلى زيارة المكتبات الأوربية لكتابة تاريخها البحري المجيد، ومعرفة أسطورة رائد البحر المتوسط "الأمير بحري: راييس حميدو"، كما لو أن "الأزرق الكبير" لم يعد يحظى اليوم

باهتمام الجزائريين الذين أداروا بظهورهم إليه مع كونهم أصحاب بحرٍ لا برٍ، وقد كانت الجهة الشمالية أكبر مورد اقتصادي وأهم جزء من الإقليم حساسية وأهمية على البعدين الأمني والاستراتيجي.⁽¹⁾

وأختم هذا العنصر باقتباس كلمة السيد "كاوامورا" من اليابان حين ذكر: "إن اليابان التي يحيط بها البحر من جميع الجوانب ظلت منذ أمد بعيد ذات اهتمام بالمحيطات وقانون البحار، وكان البحر على مدى التاريخ مصدر قلق وأحلام على السواء لليابان. فعبر البحر أيضاً دخلت حضارة جديدة إلى اليابان، وفي أي لحظة كنا نوجّه أنظارنا للعالم الخارجي فيما وراء شواطئنا كان يصبح من الضروري لنا أن نسيطر على البحر باعتباره شريان المرور للأغراض الأمنية وللحصول على الموارد. أما اليوم، فمع تطور قانون البحار أصبحت البحار محكومة بقواعد تنظيمية، وأصبح لزاماً علينا أن نديرها بفعالية".⁽²⁾

لكلّ هذا وذاك، آثرت اقتحام هذا الموضوع وأن أكون متخصصاً في مجال القانون الدولي للبحار خدمةً للجزائر إثراءً لمكتباتها وإسهاماً في علومها وتنميتها، وللوطن العربي الكبير.

وفيما يلي، أعرض الخطة التي أرتأيت أن تكون عليها أطروحتي كالتالي:

⁽¹⁾ وفي هذا المعنى، ذهب الأستاذ "د. أحمد لعراية" في مقال بعنوان: "Problématique sur la sécurité maritime en l'ALGÉRIE" منشور من قبل المعهد الوطني للدراسات الإستراتيجية الشاملة في جوان 1996، في المقدمة، حيث كتب ما نصه:

« L'intervention de l'Etat algérien en mer peut être justifiée à plusieurs titres. Elle revêt une dimension stratégique indéniable en égard à la protection et à la Sécurité des exportations et des importations, à la navigation commerciale et militaire en Méditerranée et à la recherché scientifique. Par ailleurs, la mer conserve une importance économique évidente nonobstant les aléas qu'on peut espérer conjoncturels du tourisme et de la pêche. ... « En vérité, on cherchait en vain l'existence d'un grand dessein maritime algérien depuis 1962. Tout se passe comme si les algériens étaient devenus essentiellement des "terriens" tournant quasiment le dos à la mer. Pareille attitude contraste avec la tendance caractéristique de l'évolution internationale actuelle qui montre l'intérêt grandissant ou soutenu des Etats pour le milieu marin, notamment en Méditerranée».

⁽²⁾ مقتطف من كلمة السيد "كاوامورا" من اليابان في الجلسة (61) من الدورة (71) للجمعية العامة للأمم المتحدة بتاريخ 22 نوفمبر 1999. أنظر الموقع الرسمي للأمم المتحدة وعنوان الوثيقة في:

[HTTP://www.UN.org/French/Law/Los/assemblee_generale/Documents_officiels.HTM](http://www.UN.org/French/Law/Los/assemblee_generale/Documents_officiels.HTM) ، فهرس سنة 1999، مع الإشارة إلى أنني رأيت أن أضع العنوان الكامل للوثيقة الرسمية غير أن اعتمادي على أزيد من 300 وثيقة لكل منها عنوان مختلف يجعل من الصعوبة بمكان الوصول إليها، فقد رأيت أن أضع العنوان الذي يُمكن من الوصول إلى فهرس وثائق الجمعية العامة وهو عنوان واحد مع تحديد السنة وفي ذلك ربح للوقت بالنسبة للمطلع وتقليل لجهده في البحث وفي كتابته للعناوين عند عملية البحث تفادياً للأخطاء.

لنا فقد قسمت الأطروحة إلى قسمين تبعا لوضعيتين رئيسيتين تكون عليهما السفينة وهما: وضعية المرور، ووضعية الإختصاص. كما أنني ارتأيت أن أسبقهما بباب تمهيدي يتضمن تعاريف لعناصر ثلاث ضرورية، إذ بها تتم معالجة الموضوع العام للأطروحة.

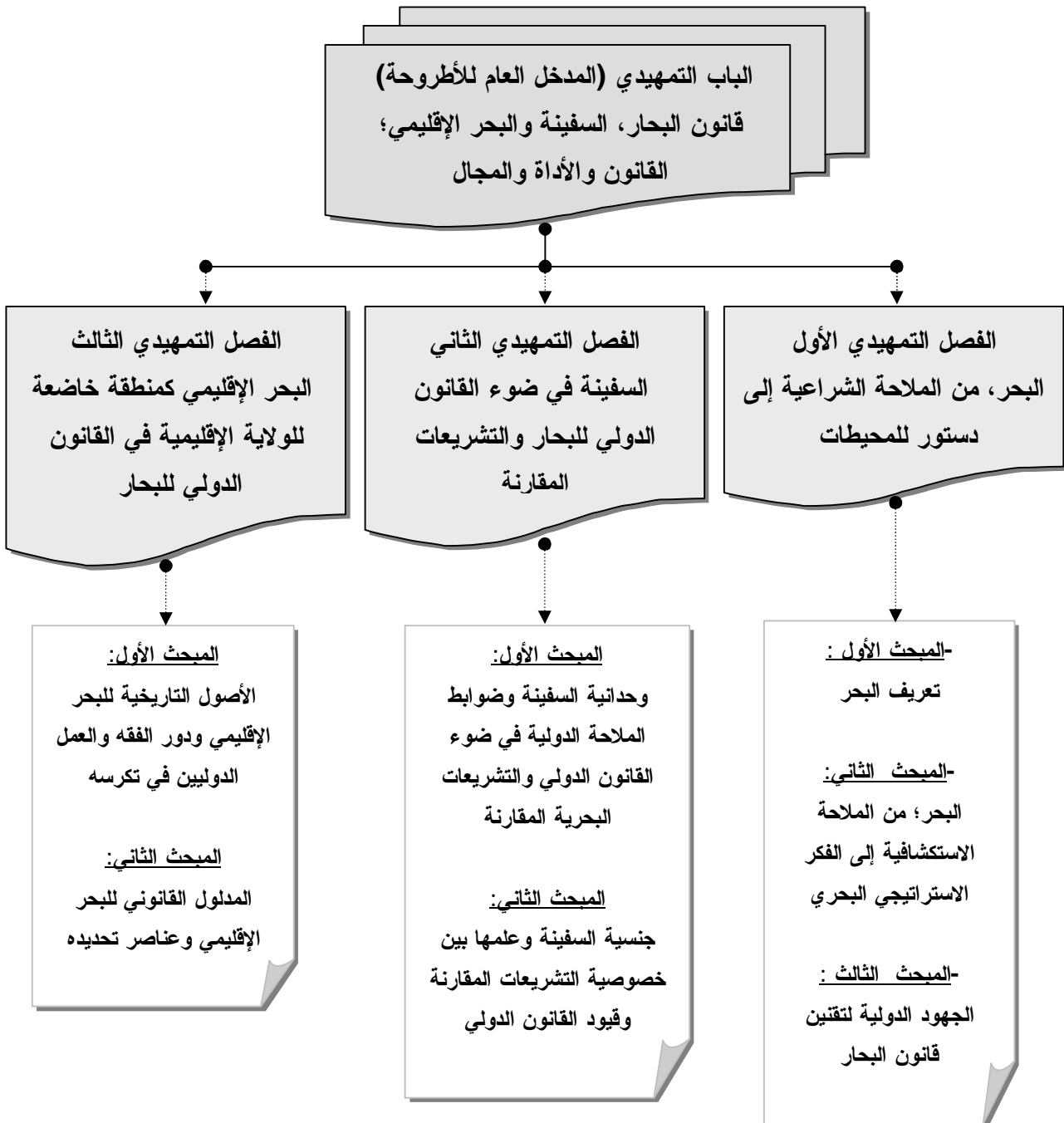
لنا ويشمل الباب التمهيدي فصولا تعريفية ثلاث، خصّصت الفصل الأول منها إلى قانون البحار وتطوره التاريخي حتى الإتفاقية العامة، والفصل الثاني لموضوع السفينة بجميع ما يتصل بها من مسائل قانونية في ضوء القانون الدولي وبعض أحكام القانون الخاص، أما الفصل التمهيدي الثالث، فقد خصّصته لمنطقة البحر الإقليمي بكل تداعياتها السياسية وجوانبها القانونية.

لنا وأما بالنسبة للقسم الأول من الأطروحة، فهو يتعلق بوضعية رئيسية تكون عليها السفينة ألا وهي وضعية المرور بكل ما يصاحبها من تداعيات وإشكاليات قانونية، وقد وسمته بعنوان: "الوضع القانوني للسفينة خلال الملاحة البحرية والمرور بالبحر الإقليمي للدولة الساحلية"، وهو يعتمد بشكل عام، على النظام العام للمرور البريء. كما وقسمت هذا القسم إلى بابين تبعا لطبيعة السفينة، حيث جاء الباب الأول منه ليتناول: "نظام المرور البريء كأساس للملاحة البحرية للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي"، وهو يضم فصلين مقسمين تبعا لطبيعة السفينة، خصّص الفصل الأول لـ "النظام القانوني للمرور البريء للسفن الأجنبية العادية"، والفصل الثاني لـ "النظام القانوني للمرور البريء للسفن الأجنبية ذات الطبيعة الخاصة". أما عن الباب الثاني من القسم الأول، فقد خصصته لـ "صلاحيات الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي ومدى تقييدها بحق المرور البريء في دراسة مقارنة مع أنظمة أخرى لمرور السفن"، وهو يضم بدوره فصلين، يتعلق الفصل الأول بـ "صلاحيات الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي وواجباتها في تنظيم حركة المرور البريء"، والثاني بـ "صلاحيات الدولة الساحلية في مواجهة أنظمة أخرى للمرور مقارنة بالمرور البريء".

لنا وأما عن القسم الثاني من الأطروحة، فهو يتناول وضعية قانونية ثانية للسفينة؛ إنها وضعيتها في مواجهة اختصاص الدولة الساحلية. وقد فضلت أن أبدأ هذا القسم بمبحث تمهيدي رأيت ضرورته وهو يتعلق بالمبادئ العامة للإختصاص تمهيدا لمختلف العناصر التي ستتم معالجتها في أبوابه وفصوله.

لنا كما قسّمت هذا القسم بدوره إلى بابين معتمدا في ذلك أيضا على طبيعة السفن؛ حيث جاء الباب الأول بعنوان "الوضع القانوني للسفن الأجنبية العامة في مواجهة اختصاص الدولة الساحلية القانوني في بحرها الإقليمي" وهو يضم كذلك فصلين: خصص الفصل الأول لـ "المدلول القانوني للسفن العامة وحصانتها في مواجهة اختصاص الدولة الساحلية في بحرها

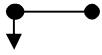
والثاني لـ ”ممارسة السفينة العامة الأجنبية لمظاهر سيادة دولة العلم في البحر الإقليمي للدولة الساحلية“. أما عن الباب الثاني من القسم الثاني، فقد خصصته لـ ”الوضع القانوني للسفن الأجنبية الخاصة في مواجهة اختصاصات الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي“، وهو يضم بدوره فصلين: الأول، ويتعلق بـ ”مركز السفينة الأجنبية الخاصة في مواجهة الاختصاص الجزائي والمدني للدولة الساحلية في بحرها الإقليمي“، والثاني بـ ”مدى تأثير الاختصاص الجنائي العالمي على نطاق الاختصاص في البحر الإقليمي على السفن الأجنبية“. وفيما يلي، أعرض الخطة المحورية التي تبين الشكل العام للأطروحة كالتالي:



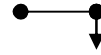




المبحث التمهيدي
القواعد العامة للاختصاص القانوني في ضوء القانون الدولي والتشريعات المقارنة



الباب الثاني
الوضع القانوني للسفن الأجنبية الخاصة
في مواجهة اختصاص الدولة الساحلية في
بحرها الإقليمي



الباب الأول
الوضع القانوني للسفن الأجنبية العامة
في مواجهة اختصاص الدولة الساحلية
القانوني في بحرها الإقليمي

الفصل الثاني
مدى تأثير الاختصاص الجنائي
العالمي على نطاق الاختصاص
في البحر الإقليمي على السفن
الأجنبية الخاصة

الفصل الأول
مركز السفينة الأجنبية الخاصة في
مواجهة اختصاص الجزائي والمدني
للدولة الساحلية في بحرها الإقليمي

الفصل الثاني
ممارسة السفينة العامة
الأجنبية لمظاهر سيادة دولة
العلم في البحر الإقليمي
للدولة الساحلية

الفصل الأول
المدلول القانوني للسفن العامة
وحصانتها في مواجهة
اختصاص الدولة الساحلية في
بحرها الإقليمي

المبحث الأول:
تأثير أحكام القانون
الدولي الاجتماعي على
نطاق الاختصاص في
البحر الإقليمي

المبحث الثاني:
تأثير حالات الخروج
على اختصاص دولة
العلم في أعالي البحار
على نطاق الاختصاص
في البحر الإقليمي

المبحث الأول:
السفينة الأجنبية الخاصة
في مواجهة اختصاص
الجزائي للدولة الساحلية
في بحرها الإقليمي

المبحث الثاني:
الاختصاص المدني على
السفن الأجنبية الخاصة
في البحر الإقليمي

المبحث الأول:
ممارسة السفينة
الأجنبية العامة
للمظاهر ذات الصلة
بسيادة دولة العلم
على البحر الإقليمي
للدولة الساحلية

المبحث الثاني:
حق اللجوء على ظهر
السفينة الحربية في
المياه الإقليمية

المبحث الأول:
المدلول القانوني
للسفن العامة

المبحث الثاني:
وضع السفن العامة
وحصانتها في مواجهة
اختصاص الدولة
الساحلية

البَابُ التَّمْهِيدِي

(المدخل العام للأطروحة)

قَانُونُ الْبِحَارِ، السَّفِينَةُ

وَالْبَحْرُ الْإِقْلِيمِي

القَانُونُ، الْأَدَاةُ وَالْمَجَالُ

S الفصل التمهيدي الأول g

البحر، من الملاحمة الشراعية إلى دستور للمحيطات

كما أسلفت في بعض أجزاء المقدمة، فإن البحر أصبح حالياً يحظى باهتمام بالغ من قبل المنتظم الدولي الذي استطاع بعد جهود مضنية تزيد عن القرن من الزمان، أن يضع له اتفاقية تحكم مجالاته وتنظم قواعد الملاحة فيه من بعد ما عرف هذا الموضوع من تضارب، وما اعتراه من فوضى ناجمة عن انفراد كل دولة بوضع تشريعها حسب تطلعاتها وما يخدم مصالحها.

وإذا كان المنتظم الدولي - ممثلاً بهيئة الأمم المتحدة - قد استطاع أن يحسم تلك الخلافات الناشئة عن استغلال البحر، وأن يوحد الرؤية الدولية حوله، وأن يجعل له قانوناً دولياً يخدم المجموعة الدولية بأسرها بما يعزز السلم والأمن الدوليين وبما يحفظ توازن البيئة والحفاظ على بقاء الإنسان، فإن هذا النجاح لم يكن وليد حقبة أو فترة معينة، وإنما يعود مرجعه لقرون غابرة ولعصور ضاربة في القدم، كما لم يكن بإمكان أي محاولة لتأريخ الحضارات ونشأة الأمم أن تنعزل في مهمتها تلك دون ربط هذه الأخيرة بعنصر من عناصر البحر وتجزئتها الملاحية فيه، حتى تكثلت الجهود بوضع تشريع دولي ذي قواعد أمره يفرض على جميع الدول نظاماً قانونياً لاستخدامات البحر المختلفة ويكفل تنظيم حركة الملاحة البحرية الدولية ويحسم ما يوجد بين هذه الدول من خلافات حول ذلك.

ولاستعراض هذا الموضوع، والذي يعتبر مدخلاً عام للأطروحة ويبين الدواعي والظروف التي أدت إلى إنجاز الاتفاقية العامة للأمم المتحدة حول قانون البحار لعام 1982، فإنني أرى تجزئته إلى المباحث التالية:

المَبْحَثُ الأوَّلُ

تَعْرِيفُ البَحْرِ

تجب التفرقة بين تعريف البحر لغةً واصطلاحاً رغم أن هناك تداخلاً بين التعاريف المختلفة بالنظر إلى خصائص البحر.

فالبحر - في لسان العرب - هو الماء الكثير الواسع أجاجاً كان أم فُرَاتاً؛ وقد أورد "الشريف الرضي" في "المجازَاتِ التَّبْوِيَّةِ" بأن «مَاءَ البَحْرِ كَثِيرٌ لَا يَنْضَبُ»⁽¹⁾ مشيراً بذلك إلى سعته. فالكثرة، إذن، والسعة هي الغالبة في لغة العرب على تسمية المساحات المائية ببحراً⁽²⁾ دون إيلاء اعتبار إلى ملوحته أو عذوبته، بل إن المصريين أنفسهم قديماً وحديثاً، يطلقون تسمية بحر النيل على نهر النيل وهو ما يتماشى مع مدلول السعة الذي ذكرته آنفاً. كذلك أورد مجمع اللغة العربية تعريفاً للبحر جاء فيه بأنه: «الماء الواسع الكثير ويغلب إطلاقه على المالح، وهو أصغر من المحيط».⁽³⁾

ومع ذلك فإن العرب تستخدم هذه التسمية مشيرة أيضاً إلى الخاصيتين الطبيعيتين اللصيقتين به وهما الملوحة والعذوبة، وهي تطلق تسمية البحر على المالح منه كما ورد في بعض أشعارها، غير أن الظاهر في هذه الأشعار بخصوص الملوحة إنما هو من قبيل المجاز أو التشبيه، فالعرب تستخدم في أشعارها هذه التسمية للدلالة أيضاً على عذوبة الماء.⁽⁴⁾

⁽¹⁾ د. أحمد أبو الوفا محمد حسن - قانون البحار والأهمار الدولية في الإسلام - معهد البحوث والدراسات العربية - سلسلة الدراسات الخاصة - طباعة المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم أليسكو - 1988 - ص 6.

⁽²⁾ وتطلق العرب كلمة البحر على ما يخالف البر، ومن ذلك أن النهر العظيم عندهم هو "البحر"، كما أن جمع البحر هو (بَحْرٌ، وَبَحَارٌ وَأَبْحُرٌ). وتطلق العرب تسمية (البحر المحيط) للدلالة على المحيطات لأنه يحيط باليابسة أو القارات الخمس.

وما يدل على سمة الاتساع في تسمية البحر، أن العرب تستعمل مشتقاته للدلالة على معاني عدة كلها تفيد الاتساع والإنبساط، فتقول للعالم الفقيه "بَحْرٌ فِي العُلُومِ" أو عالم "مُبْحَرٌ"، كما يقال للحصان السريع بأنه حصان بَحْرٌ. وأورد الشيخ محمد ابن أبي بكر بن عبد القادر الرازي في حديث عن رسول الله ﷺ أنه قال في مندوب فرس أبي طلحة وقد ركبته "أَنِّي وَجَدْتُهُ بَحْرًا" أي واسع الجري. يراجع في هذا الموضوع: د. محمد السعيد محمد الخطيب - الوضع القانوني للبحر الإقليمي مع دراسة للبحار الإقليمية العربية والأجنبية في القانون الدولي - دار النهضة العربية - القاهرة - 1975 - ص 33.

⁽³⁾ أنظر: د. أحمد أبو الوفا. القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982. الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006، ص 167، الهامش.

⁽⁴⁾ وفي المعنى الأول يقول الشاعر:

وَقَدْ عَادَ مَاءَ الأَرْضِ بَحْرًا فَرَادَنِي... مَرَضًا أَنْ أَبْحَرَ المَشْرَبُ العَدْبُ

معرضاً بذلك إلى سمة الملوحة في تسمية البحر، في حين فقد ذهب إلى المعنى الثاني ما قاله الكمي:

أُنَاسٌ إِذَا وَرَدَتْ بَحْرُهُمْ صَوَادِي العَرَابِ لَمْ تُضْرَبِ

وفي هذا تعريض لعذوبته أيضاً. أنظر: د. محمد طلعت الغنيمي. القانون الدولي البحري. منشأة المعارف بالإسكندرية - 1998 - ص 8.

والرّاجح أن الملوحة سمة غالبية في وصف البحر لكنها لا تؤدي بالضرورة إلى وجوب الأخذ بها عند التسمية والتعريف. فالإتساع والإنبساط والكثرة هي كلها أيضا خصائص مركبة لتسمية البحر اصطلاحا، وهذا ما يسير - حسب اعتقادي كذلك - مع ما ذكره المولى عزّ وجلّ في محكم كتابه في قوله تعالى: (وَهُوَ الَّذِي مَرَجَ الْبَحْرَيْنِ هَذَا عَذْبٌ فُرَاتٌ وَهَذَا مِلْحٌ أُجَاجٌ وَجَعَلَ بَيْنَهُمَا بَرْزَخًا وَحِجْرًا مَّخْجُورًا) (الفرقان/53) ، وفي قوله سبحانه وتعالى كذلك في سورة فاطر (الآية 12) (وَمَا يَسْتَوِي الْبَحْرَانِ هَذَا عَذْبٌ فُرَاتٌ سَائِغٌ شْرَابُهُ وَهَذَا مِلْحٌ أُجَاجٌ) ، ومنها قوله تعالى أيضا : (قُلْ لَوْ كَانَ الْبَحْرُ مَدَادًا لَّكَلِمَاتِ رَبِّي لَنَفِدَ الْبَحْرُ قَبْلَ أَنْ تَنفَدَ كَلِمَاتُ رَبِّي وَلَوْ جِئْنَا بِمِثْلِهِ مَدَدًا) (الكهف /109)، وقوله تعالى كذلك : (وَلَوْ أَنَّمَا فِي الْأَرْضِ مِنْ شَجَرَةٍ أَقْلَامٌ وَالْبَحْرُ يَمُدُّهُ مِنْ بَعْدِهِ سَبْعَةُ أَبْحُرٍ مَا نَفِدَتْ كَلِمَاتُ اللَّهِ إِنَّ اللَّهَ عَزِيزٌ حَكِيمٌ) (لقمان/27)، وهي في الأخير كلها دلالات تفيد الكثرة والاتساع.

وإذا رجعنا إلى منطلق هذه الدراسة وكيف رأينا أن البحر قد حظي باهتمام المنتظم الدولي من دوله إلى منظماته، وكيف أن الجهود تضافرت قصد إيجاد تشريع دولي محكم يضمن تنظيم استخدامه والملاحه فيه ويحدد ما للدول من حقوق والتزامات وغيرهما، وكيف أن هذه الجهود قد كللت بنجاح من خلال إنجازها لأهم اتفاقية دولية هي الاتفاقية العامة، هذه الأخيرة التي عنيت بوضع أحكام مختلفة تبعا للغرض الذي يمكن أن يستخدم فيه البحر: كالملاحه التجارية والصيد واستغلال ثروات البحر الطبيعية الحية وغير الحية... وغيرها، مما يدل على ما للبحر من أهمية في حياة الإنسان، فإن المولى عز وجل قد ذكر هذه الأغراض كلها في محكم تنزيله مسجلا بذلك سبحانه وتعالى إعجازا قرآنيا بين من خلال بعض الآيات الكريمة هذه الأغراض مشيراً إلى أهميتها، وهي بالفعل، الأغراض التي كانت مثاراً للخلاف والجدل بين الدول على مرّ الأزمنة، وقد تعدى الأمر إلى استخدام القوة في بعض الأحيان، إلى أن عاجلتها الاتفاقية العامة وأوجدت لها الحلول المناسبة.

فالغرض الأول الذي ساور جل المجتمعات والدول هو اعتبار البحر مصدرا للغذاء ووسيلة للمواصلات التجارية، وفي هذا يقول عز من قائل: (وَمَا يَسْتَوِي الْبَحْرَانِ هَذَا عَذْبٌ فُرَاتٌ سَائِغٌ شْرَابُهُ وَهَذَا مِلْحٌ أُجَاجٌ وَمِنْ كُلِّ تَأْكُلُونَ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُونَ حَلِيَّةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ فِيهِ مَوَاحِرَ لِنَبْتَعُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ) (فاطر/12).

ويشير سبحانه وتعالى إلى موضوع السفينة وتسخير الرياح لها فيقول عز وجل: (وَمِنْ آيَاتِهِ الْجَوَارِ فِي الْبَحْرِ كَالْأَعْلَامِ (32) إِنْ يَشَأْ يُسْكِنِ الرِّيحَ فَيَظْلَلْنَ رَوَاكِدَ عَلَى ظَهْرِهِ إِنَّ فِي ذَلِكَ لَآيَاتٍ لِكُلِّ صَبَّارٍ شَكُورٍ (33)) (الشورى).

وفي مجال الملاحة البحرية الحديثة وتأثير التكنولوجيا المعاصرة عليها ومرور القطع والبوارج الضخمة التي لا تتأثر بالرياح وكذا غيرها من الوسائل الأخرى كالعواصات مثلاً وغيرها من السفن والبواخر لا سيما تلك المخصصة للأغراض العسكرية فيقول عز وجل: (وَآيَةٌ لَهُمْ أَنَّا حَمَلْنَا ذُرِّيَّتَهُمْ فِي الْفُلِّ الْمَشْحُونِ (41) وَخَلَقْنَا لَهُمْ مِنْ مِثْلِهِ مَا يَرْكَبُونَ (42) وَإِنْ نَشَأْ نُغْرِقْهُمْ فَلَا صَرِيحَ لَهُمْ وَلَا هُمْ يُنْقَذُونَ (43) إِلَّا رَحْمَةً مِنَّا وَمَتَاعًا إِلَىٰ حِينٍ (44)) (يس) (1).

وكم هي عديدة الأغراض التي جاءت بها آيات الذكر الحكيم الدالة على أهمية البحر واستغلاله في حياة الإنسانية وما تلعبه السفن من أدوار في مجال الملاحة التجارية البحرية وغيرها، كما أن المولى عز وجل قد ذكر السفينة كذلك في عدد معتبر من الآيات الكريمة وبتسميات مختلفة،

(1) وفي اعتقادي أن هذه الآية بالذات تمثل إعجازاً قرآنياً رهيباً على عتو الإنسان وغلوه في استخدام البحر مستعملاً بذلك تكنولوجيا متطورة منها ما هو مخصص للأغراض الدفاعية والعسكرية غير آبه بقوة الريح وهياج البحر، وهي الوسيلة التي هددها الله سبحانه وتعالى أسلافهم بها. فالملاحظ أولاً، أن الكلام غير موجه إلى الذين عاصروا نزول القرآن بل إلى ذريتهم وفي قراءة ذرياتهم، وثانياً، فإن كلمة المشحون تحمل أكثر من دلالة وإن ذكرها العديد من المفسرين بأنها تعني "المملوء" مثلما ورد في تفسير غريب القرآن للعلامة أبي محمد عبد الله بن مسلم بن قتيبة حين ذكر بشأن قوله تعالى (فَأَنْجَيْنَاهُ وَمَنْ مَعَهُ فِي الْفُلِّ الْمَشْحُونِ) (الشعراء/119) فذكر بأن الفلك المشحون يعني المملوء. ويقال: شحنت الإناء، إذا ملأته، وكذلك ذكره ابن كثير بأنه المملوء بالأمعة والأزواج التي حمل فيه من كل زوجين اثنين، وأيضاً في قوله تعالى (إِذْ أُنقِذْنَا إِلَى الْفُلِّ الْمَشْحُونِ) (الصفوات/140) بأنها تعني السفينة المملوءة. راجع: تفسير غريب القرآن لأبي محمد عبد الله بن مسلم بن قتيبة. تحقيق السيد أحمد صقر. دار ومكتبة الهلال. بيروت. 1978 ص 318 و ص 374 ، وهو كذلك ما ورد في تفسير الجلالين بخصوص الآية 119 من سورة الشعراء بأنها تعني الفلك المملوء من الناس والحيوان والطير، أو بالنسبة للآية 140 من سورة الصفات بأنها تعني المملوء كذلك. وقد ورد في تفسير الجلالين بأن كلمة المشحون الواردة في الآية 41 من سورة يس إنما تعني كذلك المملوء، وقد قصر التفسير هذه الآية على سفينة نوح عليه السلام. ومع ذلك -وفي اعتقادي - فإن هذه الآيات من سورة يس التي بين أيدينا لا سيما كلمة المشحون لا تتنافى مع الفكرة التي ذكرتها أعلاه وانطباقها على ضخامة أحجام هذه السفن وما تحتويه مكوناتها وما تستعمله من طاقات تشغيل، إذ يمكن أن ترمي كلمة المشحون كذلك إلى معنى "الشحنة أو الطاقة" وهي بذلك قد تغطي جميع الطاقات المستخدمة في هذه السفن بما فيها النووية، وثالثاً فإن الآية (وَخَلَقْنَا لَهُمْ مِنْ مِثْلِهِ مَا يَرْكَبُونَ) تغطي جل الأنماط الأخرى التي تشبه السفن ويركبها البشر، وفيها دلالة على العواصات أيضاً، بل ويمتد مدلولها حتى إلى السفن الفضائية والطائرات...، وأخيراً، فإن المولى عز وجل لم يستعمل كلمة "الريح" كوسيلة لتهديد هذه الطائفة من البشر في هذا العصر أو بإسكانها كما ورد في العديد من الآيات مثل قوله (إِنْ يَشَأْ يُسْكِنِ الرِّيحَ فَيَظَلُّنَ رَوَاكِدَ عَلَى ظَهْرِهِ إِنَّ فِي ذَلِكَ لَآيَاتٍ لِّكُلِّ صَبَّارٍ شَكُورٍ) (33/الشورى)، أو في قوله (هُوَ الَّذِي يُسَيِّرُكُمْ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ حَتَّىٰ إِذَا كُنْتُمْ فِي الْفُلِّ وَجْرَمَ بِهِمْ رِيحٌ طَبِئَةٌ وَفَرِحُوا بِهَا جَاءَتْهَا رِيحٌ عَاصِفٌ وَجَاءَهُمُ الْمَوْجُ مِنْ كُلِّ مَكَانٍ وَظَنُّوا أَنَّهُمْ أُحِيطَ بِهِمْ دَعَوُا اللَّهَ مُخْلِصِينَ لَهُ الدِّينَ لَئِنْ أَنجَيْتَنَا مِنْ هَذِهِ لَنُكَوِّنَنَّ مِنَ الشَّاكِرِينَ) (يونس/22) لأن هذه الوسيلة التي كانت ناجعة عند آبائهم لاستخدامهم السفن الشرعية واعتمادهم على الرياح لن تكون مجدبة أمام هذه التكنولوجيا تماشياً مع المسببات التي شرعها الله لخلقها، ومن ثم، فقد يعتقد معتقداً قصور آيات القرآن وتوقفها عند أزمنة السفن الشرعية، لذلك، فإن هذه الآية لم يرد فيها موضوع الرياح لأن الخطاب موجه إلى ذريتهم وأن وسيلة التهديد هي الإغراق مباشرة، وأن الأمر لا يقتصر على السفن فحسب بل إلى كل التكنولوجيا التي يستخدمها الإنسان للنقل والله أعلم بمراده ومحكم تنزيله.

وهي كلها دلالات يمكن أن أستعين بها لأبين دور هذه الوسيلة و أهميتها لا سيما في الوقت الحديث وأهمية الدراسات التي تعنى ببحثها في شتى مجالات العلوم بما فيها القانونية منها. (1)

وفي مجال تعريف البحر دائما، يرى الأستاذان "Patrick Daillier, Alain Pellet" بأن علماء الجغرافيا يعتمدون في تعريفهم للبحر على أساس خاصية الملوحة. فالبحر بالنسبة إليهم، هو كل المساحات المالحة وقد رفضا الإقرار بهذا التعريف معتبران إياه يعتمد على خاصية من خصائصه وهو لا يستقيم مع المعنى القانوني للبحر كما هو مستقر عند الفقه (2).

فالمعنى القانوني للبحر هو كل تلك المسطحات الواسعة من المياه المالحة شريطة أن تكون هذه المسطحات متصلة اتصالا طبيعيا يجعل منها وحدة جغرافية واحدة، ولعل هذا ما دفع البعض إلى القول بأن البحر الأسود وبحر قزوين وبعض البحيرات المالحة مستبعدة من المفهوم القانوني للبحر رغم ملوحتها، (3) هذا فضلا عن أن المفهوم القانوني للبحر لا يتوقف على المسطحات المائية المتواصلة فقط، وإنما يتعداها إلى باطن البحر وقاع أرضه، كما تمتد الدراسة القانونية لهذه المسطحات المائية إلى أكثر من ذلك لتصل إلى الحيز الجوي الذي يعلوها. وقد أوردت الاتفاقية العامة للأمم المتحدة لقانون البحار هذا المعنى دون أن تشير إلى تعريفه، حيث ذهبت في مادتها الثانية (2) بأن « 1- تَمْتَدُّ سِيَادَةُ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ خَارِجَ إِقْلِيمِهَا... إِلَى حِزَامِ بَحْرِيٍّ مُلَاصِقٍ يُعْرَفُ بِالْبَحْرِ الإِقْلِيمِيِّ 2- تَمْتَدُّ هَذِهِ السِّيَادَةُ إِلَى الْحِيزِ الْجَوِيِّ فَوْقَ الْبَحْرِ الإِقْلِيمِيِّ وَكَذَلِكَ إِلَى قَاعِهِ وَبَاطِنِ أَرْضِهِ»، مما يفيد بأن المفهوم القانوني للبحر بصفة عامة - ولأن المادة تخص البحر الإقليمي - يمتد ليشمل المساحات المائية وباطنها وقاع أرضها وحيزها الجوي الذي يعلوها، وهي بالفعل كل المجالات التي تناولتها الاتفاقية العامة بالدراسة.

(1) تعرض المولى عز وجل في محكم كتابه للبحر و السفينة في مواضع عدة و بتسميات مختلفة رأيت أن من الواجب التعرض لها. أنظر الملحق الأول.

(2) راجع في أقوال الفقيهين :

Patrick Daillier, Alain Pellet. (Droit international public). «Nguyen Quoc Dinh». 5ème Édition L.G.D.J-DELTA. 1994. P1045.

(3) وهو ما أورده الفقيهان Patrick Daillier, Alain Pellet مستأنسان بعض كتابات الفقهاء مثل L. Lucchini والفقيه M. Benchikh . راجع : Patrick Daillier, Alain Pellet. Op.Cit., p1045

المَبْحَثُ الثَّانِي

الْبَحْرُ؛ مِنَ الْمَلَاْحَةِ الْإِسْتِكْشَافِيَّةِ إِلَى

الْفِكْرِ الْإِسْتِرَاتِيْجِي الْبَحْرِي

قبل البدء في سرد أي معطيات في هذا المجال، أودُّ أن أشير هنا إلى أن استعراض بعض المعلومات التاريخية التي تخص تطور الملاحة وتقنين قانون البحار وبعض الظروف التي زامنته سيكون في شكل مختصر بما يتناسب مع هذا العنصر كونه مدخلا عاما للأطروحة حتى أصل إلى أسباب إبرام الاتفاقية العامة .

وأفضل أن أبدأ هذا العنصر بنظرة «Ferenczi» عن أهمية البحر في حياة المدن وال شعوب. فلقد ذكر هذا الفقيه في كتابه «Thalassa» لعام 1924 بأن البحر قد لعب أدواراً ثلاثة منذ فجر الحضارات: فالدور الأول هو اعتبار البحر مصدراً للغذاء إذ دفع المجتمعات البشرية إلى استعمال السفن بغية استغلال الثروات الحية وغير الحية، وكان هذا العامل مهماً إذ أثر فيما بعد على شكل صناعة السفن للقيام بالرحلات البعيدة قصد إستغلال أكبر لهذه الثروات والاعتماد عليها ليس غذائياً فقط، وإنما اقتصادياً حتى.

أما الدور الثاني، فهو اعتبار البحر وسيلة للنقل والمبادلات التجارية، وهو العامل الذي أدى إلى الاهتمام بطرائق البحر ورسم خرائطه، وإلى إتباع مسالك معينة فيه أثرت فيما بعد على معرفة الملاحة البحرية الدولية.

أما عن الدور الثالث والأخير، فهو اعتبار البحر وسيلة فعالة لتحقيق الدورين السابقين، حيث قد جعل من الدول التي تفوقت في المجالين السابقين في وضع تنافسي للبحث عن أسواق جديدة واكتشافات مما عزز نمو صناعة السفن وحوّلها إلى بناءات عسكرية قادرة على القيام بحملات استعمارية في مختلف القارات.⁽¹⁾

إن تصور «Ferenczi» للبحر بأدواره الثلاثة التي رتبها ترتيباً زمنياً يعطي بالفعل تبريرات موضوعية للفكر البشري في تعامله مع ظاهرة البحر؛ وعلى الرغم من أن طرح الفقيه يغلب عليه

⁽¹⁾ نشرت المقالة في العدد الخاص من: «Courrier de l'UNESCO «Dialogue avec la mer». Août, Septembre 1994

و قد أوردتها بالدراسة و التعليق الفقيه :

Philippe Jean Hesse (Droit Maritime). Tome I, Mer, Navire, et Marins. (Livre 1. Histoire et sources des droits maritimes). Les éditions JURIS. Imprimerie Lienhart-Ardèche – 1995. P12-13

الجانب الايديولوجي أو الفلسفي، إلا أنه يلخص كافة المراحل والأحداث التاريخية التي عرفتها البشرية عند خروجها من اليابسة واتجاهها صوب البحر إلى أن وصلت إلى نتاج القانون الدولي للبحار. و سأحاول أن أُلخص في ما يلي نظرة مختلف الحضارات للبحر وكيفية التعامل معه.

المطلب الأول

البحر عند الحضارات القديمة

لقد كان على البشرية الإنتظار قرابة 3 آلاف سنة لتخرج من نطاق السفن الخشبية والاعتماد على الأشرعة والرياح، إلى نطاق البوارج والسفن الحاوية. ومع ذلك، فإن الإنسان الأول لم يفتر عن المغامرة واقتحام مجاهيل البحر وظلماته جلباً للرزق أو سعياً وراء تجارة محتملاً بذلك كل مخاطر العالم المجهول.

وتذكر الكتابات التاريخية أن المصريين القدماء عرفوا استخدام البحر وبناء المراكب وتسييرها سواء على نهر النيل أو ملاحاة ساحلية لنقل تجارتهم على حدود البحر الأحمر وصولاً إلى بلاد النبط (الصومال)،⁽¹⁾ كما عرفت الحضارة البابلية والآشورية الملاحاة البحرية رغم أن الدراسات التاريخية التي تعرضت لهذا الموضوع، لم تبرز مدى تحرك هاتين الحضارتين عبر البحر فيما إذا كان حول الرافدين أو ملاحاة حقيقية في خليج فارس. ولعل الفنيقيين هم الذين كانوا أكثر من غيرهم من الشعوب التي استغلت البحر وعرفت الملاحاة فيه، بل إن هناك من المفكرين من يعتبر أن الملاحاة البحرية الدولية انطلقت من الجهة الشرقية لحوض البحر المتوسط مُعَرِّضاً بذلك إلى الفنيقيين الذين استطاعوا تحديد معالم بحرية تُسهّل عملية ملاحظتهم غرب الحوض المتوسط إلى أن ارتبطوا ببعض المدائن الساحلية الغربية مثل "نيس" و"مارسيليا" وشكلوا معها أسواقاً للتجارة والتبادل، واستطاعوا تخطي مضيق جبل طارق إلى الحافة الغربية الإفريقية بدعم من الفراعنة..⁽²⁾

وتحركات بدورها الحضارة الإغريقية إلى البحر، وقد كانت محاولاتها الأولى في الملاحاة البحرية على البحر الأسود، ثم تنامت صناعة السفن بما يكفل لها الملاحاة الطويلة، وكان لها أن نجحت في بسط نفوذها على الجهة الجنوبية المقابلة من البحر الأبيض المتوسط وقبرص وأخيراً مصر، حيث بنت مدينة الإسكندرية كقاعدة أو مرفأً لملاحظتها البحرية. ثم امتدت الحضارة الإغريقية على

⁽¹⁾ وقد سُجِّل على المعبد البحري في مصر مخطوطات ورسوم فرعونية تبين بدقة أن المراكب المصرية عادت من بلاد الصومال محملة بالتوابل وبذور النباتات والمعادن ونماذج صور للحيوانات والأسماك البحرية في عصر الملكة "حتشبسوت" منذ حوالي ثلاثة آلاف عام. أنظر: د. عبد المنعم محمد داود. القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، منشأة المعارف بالإسكندرية - الطبعة الأولى - 1999- ص170.

⁽²⁾ V: Philippe Jean Hesse (Livre 1. Histoire et sources des droits maritimes). Op.Cit., P19.

سواحل البحر والمطلّة عليه، فغلبت عليهم نزعتهم وتعلموا صناعة السفن والأساطيل واتخذوا من البحر طريقاً للمواصلات أكثر من كونه مصدر غذاء، ولعل أشهر ما وُسِمَ به تاريخهم، تحركهم البحري وكسرهم الفرس في معركة اشتهرت بـ «سلاميس Salamis» (1).

وفضلاً عما ذكر سلفاً، فإن هناك من الحضارات الأخرى أو بعض المجتمعات والمدن من عرف الملاحة البحرية كذلك. فالقرطاجيون، وسكان «جزر إيجيه *Ils de la égée*» قد مددوا سيطرتهم على المساحات البحرية المحيطة بجزرهم منذ حوالي 1500 سنة قبل الميلاد، واحترف سكان جزيرة «كريت *Cretois*» العمل في التجارة البحرية ونقل البضائع على السفن، في حين فقد جذبت جزيرة رودس اهتمام الملاحين وشكلت محطةً بحريةً للسفن فيما بعد، اكتسبت مع مرور الزمن أهمية بالغة، حيث أصبحت منتدى لكل التجمعات السكانية المجاورة أو التي يعينها البحر والنقل البحري أين كان يتم فيها نشر المعلومات عما يمكن أن يعترى الملاحة من عوائق، وفيها كانت تتخذ القرارات الموحدة خاصة ما كان منها متعلقاً بمكافحة القرصنة. وقد ترسخت ممارسات جزيرة رودس إلى أعراف بحرية ذاع صيتها تحولت إلى ما أطلق عليه «*Lex Rhodia de jactu*» أو القانون البحري الرودسي في حدود القرن الثاني قبل الميلاد، والذي تم فرضه من قبل الإمبراطورية الرومانية على حوض البحر المتوسط. (2)

أما عن الإمبراطورية الرومانية، فليس من الغريب أن يستأثر البحر باهتمامها وأطماعها، إذ أن حجم وتقوم هذه الإمبراطورية حتم عليها أن تجعل من البحر وسيلة ناجعة وفعالة للسيطرة على معظم حواف البحر المتوسط. وقد شهدت الصناعة الحربية البحرية نشاطاً هاماً في ظل هذه الإمبراطورية استطاعت معها إنشاء أسطول بحري اكتسح كامل الحوض المتوسط وانكسر أمامه ألد أعدائها القرطاجيون في «الحروب البونية». وهكذا لم يعد أمام الرومان حائل في بسط نفوذهم على هذا الحوض الذي اعتبروه بحيرة رومانية، وأطلقوا عليه تسمية «*Mare Nostrum*» أو «بحرنا». (3)

والبحر بالوصف السابق وفي مفهوم الحضارات يتجاوز مجرد تلك المسطحات المائية المترامية إلى تشكيل معالم ظاهرة بحرية حقيقية جذبت انتباه التجمعات المدنية والحواضر الأولى فتحركت إلى السواحل، كما اعتمدت عليه الحضارات الكبرى تاريخياً فاتخذته معبراً لقوافلها العائمة ومبادلاتها التجارية، وطرقاً ناجعة لاكتساح حضارات أخرى في إطار مدّ الحروب الأولى وجدلية البقاء والبقاء

(1) د. محمد سعيد الخطيب - الوضع القانوني للبحر الإقليمي مع دراسة للبحار الإقليمية العربية والأجنبية في القانون الدولي - رسالة دكتوراه - دار النهضة العربية - القاهرة - 1975 - ص 25.

(2) «La basilika». Jean Pierre Lévy «La conférence des nations unies sur le droit de la mer». Édition A. Pedonne. Paris. 1983. P28.

(3) د. محمد سعيد محمد الخطيب، الوضع القانوني للبحر الإقليمي، المرجع السابق - ص 26.

التي طبعت وجود هذه الحضارات. وصحيح أن من الحضارات القديمة من عرف تطوره في حدود اليابسة مثل الحضارة الآشورية، الصينية و التبتية، إلا أن من بين أكبر الحضارات من لم يعرف تطوره إلا بالاعتماد على البحر. وبقاء الأولى منغلقة على نفسها، اتخذت الثانية خارج حدود رقعتها بعدا عالميا ظل العالم إزاءه رهين فتوحات البحارة الفينيقيين، القرطاجيين، الإغريق والرومان. وفي هذا الإطار، فقد أرجع المؤرخ البلجيكي "جاك بيران Jacques Pirenne" في " التيارات الكبرى في التاريخ العالمي" كل تاريخ العالم إلى مبارزة ما بين البحر والبر، وإلى صراع ما بين المحيطات والقارات، وأن تحولات مجرى التاريخ كان معقلها البحر الذي صنف الحضارات إلى تيارين: حرّ وعالمي يتطلع إلى ما وراء البحر ضد تيار أرضي منغلق، مركزي وعشائري في معظمه؛ ومنه تنطلق كل إسقاطات التاريخ وتلاحم الحضارات: الإغريق ضد الفرس، الرومان ضد البرابرة، العرب المسلمون ضد النظم الإقطاعية، البلاد المنخفضة ضد إقطاع "شارل كوينت Charles Quint"، بريطانيا ضد نابوليون، شمالي الأطلسي ضد الكتلة الشيوعية.⁽¹⁾

وماذا عن الحضارة العربية (الإسلامية)؟ وهل كانت لها علاقة بالبحر واحتراف الملاحمة فيه؟

المطلب الثاني

البحر عند العرب المسلمين

وأفضل أن أبدأ الموضوع من التعليق على ما كتبه الأستاذ "André Nied" في مقالته: «Y'a t'il une pensée navale arabe»⁽²⁾. ففي استعراض مفصل لأهم الاتجاهات والمواقع البحرية العسكرية التي شهدتها العصور الوسطى، أشاد الكاتب في ذلك بدور مختلف الحضارات الغربية "المسيحية" طبعاً، والتي اعتبرها بداية انطلاق الفكر الاستراتيجي البحري وثورة غزو البحار والمحيطات. وقد أورد الكاتب تعليقا على معركة ذات الصواري عام 34 هـ، والتي كسر فيها العرب بقيادة "عبد الله ابن سعد ابن أبي سرح" أسطولاً مسيحياً يفوق 500 مركب بالقرب من

(1)

Jacques Pirenne « Les grands courants de l'histoire universelle ». Vol 7, paris, 1945-1957.

V ; Ch. Rousseau « Droit international public ». Précis Dalloz . 8^{eme} édition. 1976, P 224.

(2) وهو المقال المنشور تحت إشراف المفكر الفرنسي Hervé-Coutau-begarie يتضمن سلسلة ضخمة من الكتابات الأكاديمية لنخبة من رجالات الفكر والقانون والممارسين في الميدان العسكري البحري تحت إشراف كل من: معهد الإستراتيجية المقارنة (I.S.C) واللجنة الفرنسية للتاريخ العسكري (C.F.H.M) ومعهد تاريخ الصراعات المعاصرة (I.H.C.C)، وقد وضعت كل الدراسات التي قامت بها المعاهد الثلاث بمنشوراتها وكتبها تحت تصرف الباحثين في موقع أكاديمي رسمي على الانترنت: www.Stratisc.org، أما المقال المشار إليه أعلاه فهو جزء من سلسلة «Pensée Navale» تحت إشراف المفكر H.C.Begarie، وأفضل أن أضع عنوان السلسلة مفهومة: www.stratisc.org/pensnav-index.HTM عوض عنوان المقال مباشرة وهذا لما في ذلك من سهولة في البحث ولربط المقال وتحديد مجاله ضمن السلسلة من خلال عنوانه المذكور أعلاه على فهرس الموقع.

سواحل مصر⁽¹⁾، وقد ذكر فيها الكاتب أن الموضوع يحتاج إلى تمحيص، لأن هذه الواقعة مؤرخة بأسانيد عربية من جهة، ولأن القرآن الكريم في بعض آياته يعتبر البحر طريقاً للتجارة، وأن الله عز وجل قد سخر الفلك لهذا الغرض فقط، ومن ثم، فإن تفكير العرب - حسب رأي الكاتب - كان ينحصر في استغلال البحر للأغراض التجارية فحسب دون أن يكون لهم تطلع أو فكر استراتيجي يُمكنُهُم من رؤية البحر والملاحة فيه كوسيلة للتحرك والغزو على غرار سائر الأمم والحضارات. وبالرغم من أن الكاتب اعترف ببعض التحركات البحرية للحضارة العربية، خاصة في البحر الأحمر والمحيط الهندي، إلا أنه قصرها على مراكب تجارية؛ ورأى بأن العرب لم تُعزِّزْ شوكتهم البحرية إلا بالتر القليل وعندما أوجبتهم الحاجة لحراسة والدفاع عن هذه المراكب والقوافل البحرية من القراصنة ولصوص البحر بالإستعانة ببعض المراكب العسكرية السريعة من بعض الدول المسيحية. كما هاجم الكاتب العلامة "ابن خلدون" في كتابه "العبر" عام 1330 مهاجمة شديدة لما أورده هذه العلامة من أن حوض البحر المتوسط كان حوضاً مسلماً في معظمه، ولم يكن بإمكان المسيحيين التجزؤ على إنزال ولو سفينة واحدة على صفحة الماء فيه..⁽²⁾ وختم الكاتب مقالته بالقول، بأن معرفة العرب للبحر كان استخداماً لا علماً ولا معرفة، وكان بغرض الاتجار والاقتصاد فقط، كما أن قيادة سفنهم وملاحتها كانت تحت غيرهم من الشعوب الأخرى.

ولا أريد في هذا المقام أن أهاجم الكاتب على هذه المغالطة التاريخية البعيدة عن الطرح الموضوعي السليم، إنما أتساءل فقط عن القصد من ورائها؟ ففي سلسلة ضخمة تناولت مختلف توجهات الحضارات الإنسانية في البحر، يتساءل المؤلف عن العرب وحدهم - ودون غيرهم - هل كان لهم فكر بحري؟

(1) راجع بخصوص معركة "ذات الصوار" : د. السيد عبد العزيز سالم ، د. أحمد مختار العبادي، تاريخ البحرية الإسلامية في حوض البحر الأبيض المتوسط. البحرية الإسلامية في مصر و الشام. مؤسسة شباب الجامعة - الإسكندرية - 1984. الجزء الأول، ص 29-30.

(2) وتجدر الإشارة إلى أن هناك عدداً من الفقهاء المسلمين والمفكرين من تعرضوا بالفعل لموضوع الملاحة البحرية لا سيما العسكرية منها عند العرب والمسلمين، ومن هؤلاء المفكرين أذكر كلا من العلامة ابن خلدون، المقريزي، ابن هانئ الشاعر، والإصطخري، وقد ذكر كل هؤلاء بأن العرب، لا سيما في العهد الفاطمي، قد عززوا قدراتهم على بناء السفن لمواجهة السفن الحربية التي استخدمها البيزنطيون والفينيقيون والرومان والتي كانت أكثر تطوراً من سفن العرب والمسلمين إلى أن تمكنوا من سحق كل الأساطيل التي كانت تجوب البحر المتوسط وأصبح المسيحيون « غير قادرين على أن يسيروا فوق صفحة البحر لوحاً من الخشب ». راجع في ما كتبه هؤلاء المفكرين: د. علي محمد فهمي، التنظيم البحري الإسلامي في شرق المتوسط من القرن السابع حتى القرن العاشر ميلادي ، دار الوحدة للطباعة والنشر، بيروت، لبنان، 1981. ص 130-133.

لقد ذكر الأستاذ "حسن صالح شهاب"⁽¹⁾ بأن بعض الحضارات المجاورة كالفرس والروم قد سخرت من العرب قبل وبعد الإسلام لاستبعاد الملاحة البحرية من نطاق حضارتها وهذا لما ورد عن سيدنا "عمر بن الخطاب" t من روايات وأقوال كثيرة تفيد بأن خليفة المسلمين كان يخاف البحر ويمنع ركوبه على الإطلاق.

من ذلك، ما روي من أن "عثمان ابن أبي العاص الثقفي" والي "عمر بن الخطاب" على اليمن والبحرين كتب إلى "عمر بن الخطاب" t يبلغه بعودته من غارة بحرية ناجحة شنها وأخوه "الحكم ابن العاص" على سواحل السند، وقد غضب "عمر بن الخطاب" t وردّ عليها معنفاً « يَا أَخَا تَقِيْفٍ ... حَمَلْتَ دُوداً عَلَى عُودٍ، وَإِنِّي أَحْلِفُ بِاللَّهِ لَوْ أُصِيبُوا بِمَكْرُوهِهِ لَأَخَذْتُ مِنْ قَوْمِكَ بِمِثْلِهِمْ ». ومنها رواية أخرى تذكر أن "العلاء الحضرمي" t والي البحرين لعمر جهاز حملة بحرية عبر فيها الخليج العربي إلى ساحل فارس وتوغل في البر فحالت الفرس بينهم وبين السفن وحطموها فعادت جيوش المسلمين براً عبر البصرة بعد معارك ضارية مع الفرس. وقد غضب "عمر" من هذه الحادثة وعزله من منصبه. وفي رواية أخرى، يُذكر بأن "عمر بن الخطاب" t سأل "عمر ابن العاص" t "عامله في مصر بأن يصف له البحر فقال هذا الأخير: « إِنِّي رَأَيْتُ الْبَحْرَ خَلْقًا كَبِيرًا يَرْكِبُهُ خَلْقٌ صَغِيرٌ لَيْسَ إِلَّا السَّمَاءُ وَالْمَاءُ، إِنْ رَكَدَ أَحْزَنَ الْقُلُوبَ وَإِنْ تَارَ أَزَاغَ الْعُقُولَ يَزْدَادُ فِيهِ الْيَقِينُ قَلَّةً وَالشُّكُّ كَثْرَةً، هُمْ فِيهِ دُودٌ عَلَى عُودٍ، إِنْ مَالَ غَرِقَ وَإِنْ نَجَا غَرِقَ ». عند ذلك، نهى "عمر بن الخطاب" t عن ركوب البحر وأرسل إلى "معاوية ابن أبي سفيان" t "ينهاه عن ذلك، وكان هذا الأخير قد استأذنه بأن يركب البحر إلى سواحل بلاد الروم المجاورة للشام فاتحا.

وفي مقابل هذه الروايات، فقد وردت روايات أخرى تناقض النظرة السابقة المعاتبة لـ "عمر بن الخطاب" t "أو العرب المسلمين في ما يخص ممارستهم للملاحة البحرية. إذ كيف يمكن تفسير تلك الحملة البحرية التي أمر "عمر" نفسه بتجهيزها واكتساح البحر الأحمر بها إلى ساحل إريتريا للرد على الأحباش، كما أنه في رواية وحديث مطول بين خليفة المسلمين "عمر بن الخطاب" t و "عمر ابن العاص" t، ناقش عمر إمكانية حفر خليج في شبه الجزيرة العربية يمكن وصول البحر إلى عاصمة المسلمين لبعدها عن الساحل تعزيزاً لقدرة المسلمين البحرية وهوضاً بالتجارة والاقتصاد بالاعتماد عليه.

والمؤكد أن "عمر بن الخطاب" t في مختلف الروايات التي وردت بشأن نظرتة إلى البحر والتي نسجت حولها العديد من الأقوال، لا تُظهر أن خليفة المسلمين يرهب البحر، وإنما تُظهر حرصه

(1) حسن صالح شهاب، فن الملاحة عند العرب، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، الطبعة الأولى، دار العودة، بيروت - 1982. ص 18.

على أرواح المسلمين لعدم معرفتهم في تلك الفترة بفنون البحر وعلوم الملاحة البحرية، كما أن هذه الروايات - إن نسبت إلى "عمر" فعلا - فإنها لا تدل على أن هذه النظرة هي الغالبة على كل مفكري وقادة جيوش العرب المسلمين. فـ "أبو موسى الأشعري" و "عمر ابن العاص" و "معاوية ابن أبي سفيان" وغيرهم.. رضي الله عنهم، استخدموا البحر وخاضوا فيه المعارك الضارية، ومن جهة أخرى، فإن معظم الروايات التي نسبت إلى خليفة المسلمين "عمر بن الخطاب t" جاءت متناقضة ويصعب على الدارس المتمحّص أن يحصل على موقف واضح يبين نظرة "عمر" وموقفه من البحر. وقد أورد العلامة "ابن خلدون" هذه الروايات وحقّق فيها ورأى أن العرب في بداية حكم الإسلام لم يستخدموا البحر وهذا لكونهم أهل برّ ولبعد علمه وثقافته عنهم ثم استطاعوا بعد ذلك، بعد أن استقر ملكهم، أن يتعاملوا مع البحر معاملة البحرية العسكرية، وأن ينشئوا لهذا الغرض صناعة للسفن ولتجهيزها. (1)

(1) ذكر العلامة "ابن خلدون" هذا الموضوع في مقدمته « والسبب في ذلك أن العرب لبداوتهم لم يكونوا في أول الأمر مهرة في ثقافته وركوبه، والرؤم والإفرنجة لممارستهم أحواله، ومزايهم في التغلب على أعداده، مرثوا عليه فأحكّموا الدراية بنقافته. فلما استقرّ الملك للعرب وشمخ سطانهم وصارت أمم البحر خاضعة لهم وتحت أيديهم، وتقرّب كل صنعة إليهم بمبلغ صناعته استخدموا الثوتية في حاجاتهم البحرية أمما، واستحدثوا بصراء بها فتأقت نفوسهم إلى الجهاد فيه فأنشأوا السفن والشواني وشحنوا الأساطيل بالرجال والسلاح وأموطوها العساكر والمقاتلة لمن وراء البحر من أمم الكفر واحتضنوا لذلك من ممالكهم وتغورهم ما كان أقرب إلى هذا البحر وعلى صفته مثل الشام وأفريقية والمغرب والأندلس...».

وكثيرة هي المصادر والمراجع التي تناولت تبيان هذا الجانب من حياة العرب والمسلمين، بل قد وردت أيضا أحكام من الشريعة الإسلامية في موضوع الملاحة البحرية : منها سفينة "جعفر بن أبي طالب" t حين ذهب إلى النجاشي، وسفينة "الأشعريين" وكان ذلك في عهد رسول الله ﷺ ومنها ما رواه "أبو هريرة" t أن رجلا جاء النبي ﷺ فقال يا رسول الله أنا نركب البحر ونحمل معنا القليل من الماء فإن توضعنا به عطشنا أفنوضأ من ماء البحر فقال رسول الله ﷺ (هُوَ الطَّهُورُ مَاؤُهُ الْحُلُّ مِيتُهُ) ولم ينه عن ركوبه. ومنها ما رواه البخاري عن النبي ﷺ وهو عند "أم حرام بنت ملحان"، قال (أن أناسا من أممي يركبون البحر غزاة في سبيل الله ملوكا على الأسرة، فقالت: أذع الله أن يجعلني منهم، فقال: أنت من الأولين، فركبت البحر زمن معاوية ونزلت في جزيرة قبرص ودفت هناك). وفي رواية أن النبي ﷺ دخل على ابنة ملحان فاتكأ عندها، ثم ضحك فقالت لم تضحك يا رسول الله ﷺ ، فقال (ناس من أممي يركبون البحر الأخضر في سبيل الله مثلهم مثل الملوك على الأسرة) فقالت ابنة ملحان يا رسول الله أذع الله أن يجعلني منهم فقال ﷺ (أنت من الأولين وكنت من الآخرين) قال أنس فتزوجت عبادة ابن الصامت فركبت البحر مع بنت قرظة فلما قفلت ركبت دابتها فوقع بها فسقطت عنها فماتت. وكذلك ما روي عن النبي ﷺ أنه قال: (من لم يدرك الغزو معي فليغز في البحر، فإن أجز يوم في البحر كأجز شهر في البر وأن القتل في البحر كالقتل في البر).

أما الجهاد في البحر عند المناقلة فهو أفضل من الجهاد في البر " لتردده بين خطر الجهاد وخطر البحر"، ويرجع البعض موقف "عمر بن الخطاب t" ربما إلى كون "عمر" بعث "علقمة ابن بجزر t" في أناس إلى الحبشة فأصيبوا في البحر فحلف عمر بالله لا يحمل فيه أبدا. " وما أكثر الآيات الدالة على ترغيب ركوب البحر وأنه سبحانه وتعالى سخر البحر والرياح لتجري الفلك بما ينفع الناس وقد سبقت الإشارة إلى هذه الأغراض ، مما يفيد القول بأن البحر يحتل مكانة هامة في حياة العرب والمسلمين وعقيدتهم. وتجدر الإشارة هنا إلى أن هناك العديد من المصادر والمراجع التي سبقت واقتبست منها تلك الروايات عن "عمر بن الخطاب t" وبعض الأحاديث النبوية الشريفة وغيرها، مما لا يسع ذكره لطوله ولخشية الخروج عن موضوع الأطروحة، لذا، فقد ارتأيت أن اعتمد على مصدرين رئيسيين لما فيهما من التحقيق والتفصيل . يراجع بشأن ما ذكر أعلاه وهامشه، كلا من: حسن صلاح شهاب، فن الملاحة عند = =

لقد أردت من خلال التحليل السابق، إبراز نظرة المسلمين والعرب وموقفهم من البحر والملاحمة فيه وموقعه من عقيدتهم. وجملة القول، فإن العرب حسموا هذا الموقف سريعا، واستطاعوا أن يسايروا الأمم التي سبقتهم والتي كانت لها تجارب لأحقاب من الزمان مع الملاحمة في البحر، بل وأكثر من ذلك، أن استطاع العرب كسر هذه الأمم عبر البحر من بعد أن لم يكن لديهم من معارفه شيئا. لقد كانت أول إرسالية عربية عسكرية تحت لواء "العلاء بن الحضرمي t" الذي عبر بـ 12 ألف جندي خليج فارس وانتصر على الفرس لكنه فقد سفنه، ثم تتابع استخدام البحر بعد ذلك. فبعد أن لم يأذن "عمر بن الخطاب t" "لمعاوية ابن أبي سفيان t" بركوب البحر للغزو، تحرك جيش معاوية في عهد الخليفة "عثمان ابن عفان t" واستخدم البحر واستعمل على أسطوله "عبد الله بن قيس الخاسي t" "أميرالا" عليه، فغزا هذا الأخير عن ما يقارب الخمسين غزوة؛ في حين فإن "عبد الله بن سعد ابن ابي سرح" تحرك بأسطول بحري يقارب 200 مركب لمواجهة قسطنطين ابن هرقل الذي جاء في ما يقارب الألف مركب يريد الإسكندرية، وكانت موقعة "ذات الصّوار" عام 34 للهجرة، حيث انهزم قسطنطين وقُتل جنده وقد سبقت الإشارة إلى هذه الموقعة، كما تحرك "عقبة بن عامر" بأمر من "معاوية" (1) بأسطوله صوب رودس فأتى عليها، دون أن ننسى تحرك العرب إلى بلاد الأندلس بقيادة "طريف" و"طارق ابن زياد" وكذا "يوسف بن تاشفين" وابنه "علي" و"عبد المؤمن ابن علي" و"يعقوب ابن الحق" وغيرهم مما لا يسع ذكرهم في هذا المقام.

وحتى اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح في نهاية القرن 15 ميلادي، كانت المراكب العربية الإسلامية وحدها - تقريبا - التي تجوب المحيط الهندي طولا وعرضا من سواحل شرق إفريقيا غربا إلى سواحل سيام وما حولها شرقا ومن جزيرة أو مضيق هرمز في الخليج العربي وخليج البنغال شمالا إلى ساحل موزنبيق جنوبا.

ومن بين أهم ما يبين احتراف العرب للملاحمة البحرية التجارية وبراعتهم فيها، خاصة في المحيط الهندي، تلك الوثيقة اليونانية التي ترجع إلى القرن الأول ميلادي، وهي عبارة عن تقرير عام عن سواحل وموانئ وتجارة ما كان يسمى عند اليونانيين والرومان في خرائطهم "بالبحر الإيريثيري"

العرب، المرجع السابق، ص 54 من ص 18-20. ود. أحمد أبو الوفا محمد حسن، قانون البحار والأهمار الدولية في الإسلام، المرجع السابق، الصفحات 54 و من ص 66 إلى ص 69.

(1) وقد كان معاوية أول خلفاء بني أمية بني أسطولا ضخما يناهز 1700 سفينة شرعية اتخذ أعودها من جبال لبنان، ولم تمض سنوات حتى عاود تجهيز أسطول ثاني أكثر عدة وعددا. راجع في هذا الموضوع وفي كل الوقائع المذكورة أعلاه: د. أحمد أبو الوفا محمد حسن، قانون البحار والأهمار الدولية في الإسلام، المرجع السابق، ص 67، الهامش وكذا ص 69، و بتفصيل أكثر، راجع أيضا: د. السيد عبد العزيز سالم، د. أحمد مختار العبادي، تاريخ البحرية الإسلامية في حوض البحر الأبيض المتوسط، المرجع السابق، ص 18-19.

وهو الجزء الغربي من المحيط الهندي، كما تضمنت هذه الوثيقة كذلك الجزء الشرقي منه أيضاً، وتبين طرق القوافل البحرية العربية في إطار تجارتهم مع غيرهم من شعوب المنطقة.

وفي كتابه "الملاحة العربية في عصور ازدهارها" ذكر الأستاذ "د. طارق الحمداني" بأن العرب في تجرتهم مع البحر كانوا السباقين إلى اكتشاف القارة الأمريكية رغم المعارضين لهذه الفكرة، وكانوا أيضاً، أول من اعتقد بفكرة كروية الأرض وإحاطتها بالماء من جميع النواحي. وقد برز في هذا الجانب من التنظير عدد كبير من الفلاسفة والعلماء الذين يضيق المقام بحصرهم، وأخص منهم بالذكر هنا، كلا من "ابن خرداذبة"، "ابن رسته"، "الشريف الإدريسي" و"المسعودي" و"علي ابن عيسى الديهمي". (1)

وفي عام 1912 عثر المستشرق الفرنسي "جابريل فران Gabriel Ferrand" وزميله "جودفراي ديمومبيني Gaude fray Demombyné" على مخطوطين عربيين في علم الملاحة بالمكتبة الوطنية بباريس، أحدهما يضم "كِتَابُ الْفَوَائِدِ فِي أُصُولِ عِلْمِ الْبَحْرِ وَالْقَوَاعِدِ" لـ "شهاب الدين أحمد ابن ماجد" (2)، أما المخطوط الثاني، فهو يضم مؤلفات "سليمان المهري" وهي "رِسَالَةُ قِلَادَةِ الشُّمُوسِ" و"تُحْفَةُ الْفُحُولِ فِي تَمْهِيدِ الْأُصُولِ" و"الْعُمْدَةُ الْمَهْرِيَّةُ" و"الْمِنْهَاجُ الْفَاحِرُ فِي عِلْمِ الْبَحْرِ الرَّاحِرِ". وقد قام "فران" بدراستها ونشرها عام 1923 و عام 1925 في شكل صور فوتوغرافية.

وتزامنا مع دراسة المستشرقين الفرنسيين، عثر أيضاً أستاذ المستشرقين السوفييات "كراتشكوفسكي" على مخطوطات أخرى ضمن مخطوطات معهد الدراسات الشرقية بليننجراد، حيث تمكن زميله "تيودور شوموفسكي" فيما بعد، من تحقيقها وقام بنشرها بالجمع العلمي السوفيياتي

(1) وقد ذكر "الشريف الإدريسي" بنص صريح في كتابه "نزهة المشتاق في اختراق الآفاق" المطبوع بروما عام 1878 "نقول أن الذي حصل في كلام الفلاسفة وجملة العلماء وأهل النظر في علم الهيئة أن الأرض مدورة كتدوير الكرة والماء لاصق بها وراكد عليها ركدوا طبيعياً لا يفارقها، والأرض والماء مستقران...". أما "المسعودي"، فقد تعرض للبحر المحيط فوصفه بقوله بأنه "لا يعلم أحد ما خلف هذا البحر ولا وقف منه بشر على خبر صحيح لصعوبة عبوره وظلام أنواره وتعظيم أمواجه وكثرة أهواله وتسلط دوابه وهيجان رياحه وبه جزائر كثيرة منها معمور ومعمور وليس لأحد من الرئاسين يركبه عرساً ولا ملجأ وإنما يمر منه بطول الساحل لا يفارقه". كما ذكر "علي ابن عيسى الديهمي" في كتابه "عجائب البلدان والجبال والأحجار" بأن البحر المحيط هو بحر الظلمات وأنه لا يجزأ أحد على الابتعاد فيه، كما أورد أيضاً في كتابه جميع روايات الجغرافيين والرحالة العرب المسلمين عن البحر المحيط. يراجع في هذا الموضوع: أ.د. طارق الحمداني - الملاحة العربية في عصور ازدهارها - الجمع الثقافي بأبوظبي - الإمارات العربية المتحدة - 2002 ص 14-10.

(2) وبخصوص نسب "ابن ماجد"، فهو شهاب الدين أحمد ابن ماجد بن عمر بن فضل بن دويك بن يوسف بن حسن بن حسين ابن أبي معلق السعدي ابن الركايب، وهو يدعى بالسعدي نسبة إلى سعد ابن قيس بن عيلان القبيلة العدنانية المشهورة. أنظر: حسن صالح شهاب. احمد ابن ماجد والملاحة في المحيط الهندي. كتاب الأبحاث 8- سلسلة الملاحة العربية الفلكية - مركز الدراسات والوثائق في الديوان الأميري برأس الخيمة - 1988 - ص 19.

عام 1957. لقد أحدث نشر هذه المخطوطات والتحقيق فيها ضجة فكرية عند الغرب عرفوا من خلالها فناً جديداً من التراث العربي، وعُرف "ابن ماجد" كأكبر وأمهراً ملاح عرفه المحيط الهندي خلال القرن 15.

وبالرغم من أن دراسة هذه المخطوطات أظهرت أنها وردت في شكل نَظْمٍ وأراجيز تحتوي على مصطلحات تُحوّلُ دون الفهم الحقيقي لها إذ بقيت شبه ملغزة كما لو أراد واضعوها الإستتار بهذا العلم والحيلولة دون تواتره، مما يوحي سلفاً بعدم وجود علم متكامل المعالم لقواعد الملاحة البحرية عند العرب بشكل علمي ودقيق، إلا أن ذلك لم يمنع اعتبار "أحمد ابن ماجد" كواحد من أكبر ملاحي البشرية عنيت مؤلفاته بالدراسة الفائقة من طرف الأوروبيين أنفسهم. وفي هذا يقول الأستاذ "إبراهيم الخوري" في "العلوم البحرية عند العرب..": "أن « مصنفاً أحمد ابن ماجد مرجع فريد للعلوم البحرية في القرون الوسطى فيما يتعلق بالمحيط الهندي والبحر الأحمر والخليج العربي، وسجل حافل بالمعارف البحرية الجغرافية والحضارية عن سواحل إفريقيا الشرقية وشبه الجزيرة العربية وجنوب آسيا وجنوبها الشرقي». (1)

(1) العلوم البحرية عند العرب. تحقيق وتحليل مصنفات شهاب الدين أحمد ابن ماجد النجدي. تحقيق إبراهيم الخوري - مطبوعات مجمع اللغة العربية بدمشق - القسم الثاني 1971. ص 3. وقد حقق المؤلف مصنفات ابن ماجد وهي على 12 فصلاً سماها "ابن ماجد" "الفوائد الإثني عشر"، ويمكنني أن أعرض بعض ما أورده "ابن ماجد" في كتابه الفوائد حيث قال: "الحمد لله والصلاة والسلام على خير خلقه محمد وآله وصحبه وسلم. وبعد، فإنني رأيت العلوم في الدنيا أسمى مفخرة وأربح متجراً وأجل مرتبة وأشرف منقبة... فيا طالما قد أتينا بالمراكب من الهند والسيام والزنج وفارس والسند والحجاز واليمن وغيرها بقصد لا يميل عن جهة البلد المطلوبة، بأموال وأرواح. وهذا دليل مؤكد على أن هذا العلم يدل على معرفة القبلة فيحتاج إليه أهل الفرائض وقد قرأ علينا فيه كثير من علمائهم وقضاةم لمعرفة القبلة واستحسنوه وعملوا له دون غيره من العلوم التقريبات. كنصب الدائرة وركز العود فيها ومعرفة طول مكة وعرضها، ومعرفة طول البلدان التي أنت فيها التي لم تكن من معرفة طول وعرض جميع البلدان والجزر البحرية والجنوبية ولم يختاطوا فيها علما. وعلمنا يحكم على جميع ذلك لأن البحر أكثر من البر فرتبنا هذا الكتاب ليرقى الإنسان به، إن أمكنه معرفة الدائرة والأطوال والعروض ومعرفة الجهات الكعبة ومعرفة الأرياح الأربع وهي الشمال، الديور، الجنوب والصبا وهذه الأرياح هي الشهيرة في الدنيا." ورد هذا النص في الكتاب المذكور بهذا الهمامش ص 3 و 4. وقد أضاف الأستاذ إبراهيم الخوري بأن "سليمان المهري" هو رائد آخر في مجال الملاحة البحرية العربية، ولا يعرف له ذكر كبير في التراجم المنشورة ولا في المصادر العربية الأخرى أيضاً، وهو يتحاشى الكلام عن نفسه عكس "ابن ماجد". أنظر ص 7 من هذا المرجع نفسه.

كما تضمنت أراجيز "ابن ماجد" و"سليمان المهري" إشارات قيمة لمعرفة مواقع الشمس والبروج والميول وقد بنيت عليها حسابات رياضية اعتقد أنها البوادر الأولى للقواعد الرياضية المستخدمة في الملاحة البحرية المعاصرة. راجع: قواعد علم البحر - شرح وتحقيق المخطوطين في فن الملاحة البحرية - حسن صالح شهاب - وحدة البحث والترجمة - قسم الجغرافيا - جامعة الكويت. الجمعية الجغرافية الكويتية - 1986 ص 21-91.

وخلصة القول في هذا العنصر، فإن الأوروبيين سعوا بعامة والبرتغاليين بخاصة، إلى الإفادة من علوم العرب في مجال البحار والملاحة فيه في العصور الوسطى إلى أواخر القرن 15، ومن دون شك، فقد مهدت لهم هذه العلوم وسهلت عليهم سبل الإكتشافات الجغرافية التي قاموا بها بعد ذلك. فلقد بذل ملوك البرتغال خلال القرن 15 مساعي كبيرة للحصول والإفادة من تلك المخطوطات والخرائط والرسومات، خاصة تلك التي وضعها الإيطاليون الذين تمكنوا - بفضل الأسس والقواعد التي وضعها العرب - من تحويل الملاحة البحرية إلى علم قائم بذاته. وفي هذا الإطار يقول "أ.د. طارق الحمداي" أن «... من المعروف جيداً - كما يقول شوموفسكي - أن رجال البحر الأوروبيين في القرن 15 كانوا في كثير من الأحيان تلامذة للبحارة العرب. فالبحار البرتغالي "أنفانت أنريكو" وهو الذي يرتبط اسمه بمحلات البرتغاليين الملاحية قد استفاد من خبرات البحارة العرب في شمال إفريقيا. وبفضلهم استطاع البرتغاليون أن يتوصلوا إلى عمل خرائط مما يطلق عليه أسم "البورتولانات" وأدوات الملاحة وأن يحسنوا طاقم سفنهم. وبفضل تأثير العرب استطاع البرتغاليون - على ما يبدو - أن يبنوا خطاً جديداً من السفن له نظام جيد لشد القلاع والتحكم فيها».⁽¹⁾

(1) وقد اهتم أحمد ابن ماجد بأنه هو الذي أرشد وقاد البرتغاليين من الساحل الإفريقي الشرقي إلى الهند. راجع في ما سبق: أ.د. طارق الحمداي - الملاحة العربية في عصور ازدهارها - المرجع السابق - ص 31 و ص 34. كما ذهب د. حسين جلال بناء على روايات حقق فيها بنفسه وبناء على عمليات حسابية لتقدير تاريخ وصول البرتغاليين إلى الهند أن ابن ماجد كان عمره عام 1498 ميلادي 73 سنة وأنه من غير الممكن أن يتعامل مع الملاحة البحرية لوحده. و مع ذلك فإن ابن ماجد بعد عام 1498 وهو التاريخ الذي وصل فيه الأميرال البرتغالي "فاسكو دي جاما" إلى الهند الشرقية، نظم قصيدته الشهيرة "سفالة" بعد 5 سنوات من هذا التاريخ وهو يشير فيها إلى رحلة هذا الأميرال البرتغالي، ومن ثم فقد ذهب الدكتور حسين جلال بأن ابن ماجد لا يمكنه القيام بهذه الرحلة الشاقة لوحده من دون أن يكون رفقه "فاسكو دي جاما"، وهو الشيء الذي ذهب إليه معظم المفكرين الذين تناولوا موضوع ابن ماجد بالدراسة. راجع في هذا الموضوع: د. حسين جلال. فضل المسلمين في كشف الطريق البحري إلى الهند (1415-1498) - دار الوفاء لدنيا الطباعة والنشر - الإسكندرية 2002 - ص 123-145. وكذا: د. صبر فارس الهيثي - الشيخ شهاب الدين أحمد ابن ماجد - دار الشؤون الثقافية العامة. بغداد - 1989 - ص 17-23.

المطلب الثالث

البحر في حضارات العصور الوسطى

وخلال العصور الوسطى دائما، فقد عرفت مورفولوجية المجتمع الدولي آنذاك، تغيرات كلية في بنيته السياسية والاجتماعية والاقتصادية ما كان لها أن تتم لو لم تُعرف سبل الملاحة البحرية؛ بل أستطيع القول جازما أن البحر هو الذي غير الخريطة السياسية للمجتمع الدولي وحوّنها إلى ما هي عليه اليوم.

إن اصطدام الحضارتين الإسلامية والمسيحية⁽¹⁾ خلال هذه العصور عرف منفذه من البحر وكان هذا الأخير مسرحاً له كذلك، وقد سجل التاريخ مواقع لحروب كبرى تم فيها نقل جيوش كاملة بعدها وعتادها عبر البحر، ومن ثم، جاز أن نتصور نهضة صناعة السفن والأساطيل للقيام بهذه الحملات والحروب لما في ذلك من تخفيف من نفقات وتكاليف تحركها برّاً، وما عرفته إثرها حركة المبادلات التجارية البحرية عبر مختلف المدن التي تحركت بدورها إلى السواحل متخذة مرافئ ومدنا ساحلية للأغراض التجارية، ليتجاوز الأمر إلى سياسة توسعية استعمارية بحثا عن أسواق وأراضي جديدة وبسطا للنفوذ عليها وعلى السواحل والبحار المحيطة بها.⁽²⁾

وبهذا الطرح، نتصور تحرك الانجلوساكسونيين عبر البحر إلى الجزر البريطانية، وتحرك الإيرلنديين إلى سواحل المحيط الأطلسي، وتحرك النورمانديين إلى البحر المتوسط وبالضبط إلى قبرص عام 1066 وهو ما أدى إلى ظهور خطوط ملاحية ومدن ساحلية تجارية على الحواف الأطلسية والبلطيقية والمانش وبحر الشمال، وظهرت معه موانئ كبرى مثل "لندن" و"كنتوفيك" *Quentovic*، فضلا عن ما سبق في التاريخ من الحواضر الساحلية مثل "البندقية"، "جين"، "أنفرس"، "بريج"، "بريم"، "دانترج" و"هامبورغ".

(1) وهناك من يوسع دائرة الاصطدام إلى كتل ثلاث دينية هي المسيحية الكاثوليكية ممثلة بروما والأرثوذكسية البيزنطية والعالم الإسلامي. أنظر: المرجع السابق.

Philippe Jean Hesse (Livre 1. Histoire et sources des droits maritimes). Op. Cit., P26

(2) وفي هذا الإطار، فإنني أشير إلى أنه خلال جمعي للمصادر والمراجع وقعت بين يدي رسالة ماجستير مقدمة لمعهد التاريخ. وقد تعرضت فيها الطالبة إلى تطور صناعة وأشكال السفينة تاريخيا، وذكرت خلال بحثها بأن الحروب كانت أكثر من غيرها سببا لاستحداث و تطوير الصناعات البحرية العسكرية لا سيما لسفن تختلف عما كان معروفا من ذي قبل من سفن النقل، حيث ظهر الشكل المستطيل المرتفع من مؤخرة السفينة أما المقدمة فكانت ملامسة للمياه مع تقنيات في التجديف كسفينة "Trirem" أو ثلاثية المجاديف. كما قدمت الطالبة جملة من الأشكال والتوضيحات التي تبين عملية التطور التي اعترت صناعة السفن. لمزيد من التفصيل. يراجع: دور السفينة في التجارة والتوسع الاستيطاني في البحر المتوسط القديم. رسالة ماجستير مقدمة من طرف الطالبة: آسيا أعمار ويزة. إشراف د. محمد البشير شنيني - معهد التاريخ - جامعة الجزائر - جوان 1995 - ص 179-207

وبالرغم من المقولة المعروفة من أن "البر يسيطر على البحر *La Terre domine la mer*"، فإن البداية كانت من العكس، لأن هذه الحواضر الساحلية التي تشكلت للاستفادة من البحر، تحولت فيما بعد إلى تجمعات سياسية غيرت خريطة المجتمع الدولي بظهور بريطانيا والتي ادعت سيادتها على القسم الشمالي من المحيط الأطلسي، والبرتغال على بحار غرب إفريقيا، وإسبانيا على القسم الجنوبي من المحيط الأطلسي والبنديقية على بحر الأدرياتيك، وادعت كذلك الدانمارك والسويد سيادتهما على بحر البلطيق.⁽¹⁾

وبالقدر الذي كان بسط السيادة والنفوذ مدعاة إلى تعزيز القدرات البحرية العسكرية، فإنه كان من جهة ثانية مدعاة كذلك لتحريك الآلة التشريعية لإضفاء الصبغة الشرعية على مختلف هذه الممارسات. وأمام قصور "القانون الرودسي" والذي كان عبارة عن تدوين لمختلف الأعراف البحرية والذي فرضته الإمبراطورية الرومانية ولم يكن نطاقه يتجاوز ممارسات للبحارة والملاحين في شؤون الملاحة، مضافاً إلى ذلك أيضاً قصور القانون البيزنطي الذي عُرفت أحكامه من قبل الملاحين إلى حدود القرن 12 ولم يسلم هو الآخر من أوجه القصور على شاكلة سابقة لأنه لم يكن ليتجاوز حدود الأعراف البحرية في نطاق الملاحة البحرية لا أكثر، فقد طمحت بريطانيا - والحال هذه - إلى شرعية دولية على ممارسات سيادية تتجاوز مجرد الأحكام القانونية التي تفصل بين البحارة في منازعاتهم بشأن التجارة البحرية وعقود العمل على غرار "قنصلية البحر"⁽²⁾ التي عرفت ذيوهاً على جزء كبير من البحر المتوسط ابتداءً من القرن 11م، والتي تضمنت أيضاً أعرافاً بحرية، غير أنها تجاوزت نطاق المعاملات إلى مفاهيم يمكن إدراجها ضمن النظام العام كمفهوم المواطنة أو الولاء، والذي يقود في نهاية المطاف إلى إحلال نوع من المقارنة بين البحارة الوطنيين وسفنههم وغيرهم من الأجانب، وهي أولى وجذور مفهوم "الجنسية" الذي يقود إلى تحديد الاختصاص في القانون الدولي الخاص.⁽³⁾ في المجال البحري.

لقد فرض "ريتشارد الأول" "قواعد أوليران *Les rôles d'Oléron*" وبسَطها على الموانئ البريطانية، وهي القواعد التي تعود إلى حدود عام 1150 وتضم مختلف الأعراف البحرية في الموانئ

(1) أنظر: د. صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، منشأة المعارف بالإسكندرية. 1969، ص 379

(2) وهي مجموعة قرارات قنصل البحر لمدينة "تراني *Trani*" في الأدرياتيك وقد لعبت دوراً كبيراً في مجال تقنين قواعد القانون البحري يرجع إليها البحارة في مختلف تعاملاتهم البحرية. راجع بخصوصها:

Jean Pierre Lévy «La conférence des nations unies sur le droit de la mer». Op.Cit., P28.

(3) وفي هذا الموضوع، فقد حقق الأستاذ *Philippe. J. Hesse*، في مجموعة قرارات قنصلية البحر، وقد ذكر أنها تتجاوز 250 فصلاً معظمها يندرج ضمن القانون البحري، ومع ذلك فهي أهم تدوين قانوني للأعراف يتجاوز محاولات بريطانيا في التدوين. وقد حكمت العديد من المحاكم بهذه النصوص، كما أن الأعراف التي تضمنتها تجملها وثيقة إيطالية المصدر لعدم تجاوزها أعراف البنديقية وموانئ إيجيه. راجع في هذا الصدد: *Philippe Jean Hesse. Op.Cit., P30-38*

والبحار المحاذية لبريطانيا، ثم نقحها عام 1226 الملك "هنري الثالث" وأدرجت بعد ذلك في عهد الملك "إدوارد الثالث" كجزء من "كتاب الأدميرالية الأسود" *Black Book of Admiralty*. وبالرغم من اعتبار "قواعد أوليران" أقل حجما وأحكاما مقارنة "بقنصلية البحر"، إذ لم يكن عدد أحكام الأولى يتجاوز 35 نصا، إلا أنها شكلت تدوينا قانونيا بحريا مهما ذاع العمل به في كل من بريطانيا، وبعض الحواضر والمدن الساحلية الهامة مثل "لاروشيل"، "بريتانيا"، "النورماند"، "الفلاندر"، "الإيكوس"، وكذا هولندا وحواف البلطيق، حتى وصل إلى "بورديو" وإسبانيا. ومما سبق ذكره في مجال التدوين، يتضح أن الممارسات والأعراف البحرية وتطبيقات البحارة شكلت غالبية هذه النصوص التي كانت في مجملها تقنيا لا أكثر لممارسات موحدة في المجال البحري اتخذت معه شكل أعراف متواترة كان حتميا على هذه الدول إيجاد أحكام قانونية للفصل بين مختلف المتعاملين في حقل الملاحة البحرية بنصوص أكثر دقة من تلك الأعراف؛ ولأن هذه النصوص التي عملت بها المحاكم فعلا في كل المناطق التي عرفتها وأشرت إليها آنفا، لم تكن تتجاوز نطاق القانون البحري بمفهومه الحالي، أو - وعلى أبعد تقدير - نطاق القانون الدولي الخاص عندما يتعلق الأمر بواقعة بحرية يكون أطرافها منتمين إلى مدن مختلفة. وحتى لا أكون مبالغا، فإن القانون الدولي الخاص لم يكن ليظهر هنا بصورة واضحة تدفع إلى القول بأن هناك تنازعا للقوانين البحرية وأن هذه القواعد شكلت أولى جذوره، لأن هذه الأحكام، ومهما قيل عنها وعن أهميتها، كانت تدوينا لأعراف موحدة على هذه المدن والدول، ولم يكن هناك مجال لاختلاف في الأحكام حتى يصح معه القول بوجود تنازع للقوانين وفق المفهوم الحديث لهذا المصطلح.

ولأن الدول آنذاك، كانت في أولى محاولاتها لبسط سيادتها على البحار المحيطة بها، فإن من العُلُوّ القول أيضا، بأن هذه القواعد شكلت النواة الأولى للقانون الدولي للبحار، بل كل ما في الأمر أن الذي سبق إلى الوجود هو القانون البحري بمفهومه الخاص للفصل في القضايا التي كان محلها عرض أو واقعة من الوقائع والتزاعات التي ترتبها الملاحة البحرية في طابعها التجاري الخض.

غير أن البحث عن أسواق جديدة في إطار مبادلاتها التجارية، وسعيها منها إلى تطلعات أكثر طموحا إلى البحث عن أراضي ومستعمرات وبسط السيادة والنفوذ عليها وعلى كل مساحاتها المائية، وجدت الدول التي تشكلت في تلك الحقبة فرصة سانحة في تحقيق هذه التطلعات من استمالة السلطة البابوية واستغلالها كنوع من الشرعية لبسط النفوذ بعد ما عرفته الكنيسة من سلطة وتأثير.

لقد باركت الكنيسة اتساع الدول وبسط سيادتها على البحار المحيطة بها في معظم المحاولات التوسعية التي عمدت إليها أوروبا. فالبابا "الكسندر الثالث" رخص للبندقية مد سيادتها على الأديرياتيك كمقابل عن موقفها معه ضد "فريدريك باربروس" *Frédéric Barberousse*، أما البابا "نيكولاس الخامس"، فقد أباح لـ "ألفونس الخامس" ملك البرتغال عام 1454 جميع الأراضي التي

سيتم اكتشافها على طول الساحل الغربي لإفريقيا، كما أقدم البابا "الكسندر السادس" عام 1493 ، على تسوية نفوذ وسيادة كل من البرتغال وإسبانيا على المحيط الأطلسي، هذه التسوية التي توجت فيما بعد، بعقد اتفاقية "تورديسلاس" *Tordesillas* بين الدولتين تم بموجبها إخضاع الساحل الغربي لإفريقيا إلى الهند وجميع بحاره إلى البرتغال، وإخضاع شرق الساحل الأمريكي - فيما عدا البرازيل - إلى السيادة الإسبانية.⁽¹⁾

وقد تزامن مع هذه التراخيص البابوية تحرك القوى البحرية آنذاك. فبريطانيا مدّت سيادتها - كما أسلفت - على جميع البحار المحيطة بها ومن بحر المانش إلى سواحل "بريتانيا" إلى "البيرينيه"، وهو الشيء نفسه الذي أقدمت عليه فرنسا، ولم يكن الأمر ليخلو من النزاع بين الدولتين. كما اتخذت "فلاندر" *Flandre* مساحات بحرية خاضعة كلية لسيادتها أطلقت عليها اسم "Stroom"، أو "Estrum" وكان ذلك عام 1392، كما حذت حذوها أيضا كل من هولندا وزينلندا.

ولم يكن في هذا الموضوع⁽²⁾ ما يثير الخلاف عدا تلك الاحتجاجات التي صدرت من جانب بعض الدول كما حدث بين هولندا وبريطانيا، فهاته الأخيرة قد منعت سفن الصيد الهولندية من ممارسة هذا النشاط في البحار التي ادعت بريطانيا السيادة عليها، وعند ذلك فقط، ظهر لأول مرة شعور قانوني يمكن أن يفصل بين مختلف الإدعاءات والاحتجاجات وأن يحول دون مواجهات بين الدولتين.

وأمام هذا الشعور، صعّد الفقه الدولي المواقف حسب انتماء كل فقيه إلى دولته مصوّغا لها التبريرات القانونية التي تزكي مساعيها وادعاءاتها. فلقد كان زكي الفقيه "بارتول ساسوفيراتو" *Bartole Sassoferrato* مساعي إيطاليا في مد سيادتها على البحار المحيطة بها مخفيا بذلك توسلا يعيد لروما مجدها التليد، في حين، دافع الهولندي الكبير "غروسيوس" *Grotius* في كتابه الذائع "البحر الحر" *Mare Liberum* عام 1609 عن حق الهولنديين في ارتياد البحار الخاضعة لإسبانيا والبرتغال بغية مزاولة التجارة مع الهند من جهة، ودعموا لمواطنيه في معارضتهم للسياسة المتبعة من قبل ملوك بريطانيا فيما يتعلق بمنعهم من مزاولة الصيد في البحار التي ادعى "جيمس الأول" ملكيتها لبريطانيا إلا بموجب ترخيص سابق من طرف السلطات البريطانية.⁽³⁾

(1) راجع في ما جاء في هذا الجانب بالتفصيل:

Nicolas Mattesco matte. (Deux frontières invisibles: de la mer territoriale a l'air « territoriale »). Édition : A.pedone. 13 rue soufflet. Paris. 1965. P17.

(2) للإشارة، فإن هذا الموضوع يعتبر ذا علاقة بالجدور التاريخية لنشأة منطقة البحر الإقليمي، وقد أوردته في هذا البحث بشكل مختصر وبوجه عام في إطار نظرة شاملة للتطور التاريخي لقانون البحار بصفة عامة، وسأتناول هذا الموضوع بالتفصيل عند تعرضي للتطور التاريخي للبحر الإقليمي في المجال المخصص له.

(3) يراجع في هذا الموضوع كلا من:

ولقد استتبع ما أثاره كتاب "غروسيوس" حملة شعواء من الكتابات وظهور فقه بريطاني موازي على وجه الخصوص، ظهرت فيها مؤلفات "جنتليس" داعمة لمواقف بريطانيا وكان لها أثر كبير على مستوى الفقه الدولي، غير أن الفقيه البريطاني "سيلدن *Silden*" في كتابه "البحر المغلق *Mare Closum*" لعام 1635، والذي دافع فيه عن أحقية بريطانيا في تملك البحار، كان مدعاة - بحق - لظهور تيار ومدرسة حقيقية تقابل أفكار "غروسيوس" الذي رُوِّجت أفكاره على نطاق واسع من الفقه والعمل الدولي. وبين مدٍّ وجذبٍ بين الفقهين "غروسيوس" و"سيلدن"، تشكلت النواة الأولى لفرع جديد من فروع القانون يجعل من البحر مجالاً لقواعده ويخرج عن دائرة الأحكام والأعراف البحرية السابقة يُطرح على المستوى الدولي ويحكم الخلافات الناشئة بين هذه الدول بشأن ادعاءاتها ومدى سيادتها على ما يحيط بإقليمها من المساحات المائية.

وحق لا أهم بالتقصير، فإنني أرى أنه من الواجب التذكير بأن هناك حقبة تاريخية حافلة بالوقائع والأحداث التي أثرت في مجرى العلاقات الدولية آنذاك، بل وغيرت حتى بعض معالم المجتمع الدولي وكان لها بعض التأثير هي الأخرى في بلورة قواعد القانون الدولي للبحار ولا يمكن عزلها عن الوقائع سالفة الذكر، إنها حالة الجزائر أو المغرب الأوسط.

المطلب الرابع

الجزائر والبحر

إنني، ومن خلال استقراي لمختلف المصادر والمراجع بخصوص أطروحتي، ظهر لي بأن هناك فترة لا يذكرها باحثٌ ولا يشير إليها متخصصٌ في هذا القانون إما بقصد أو بغير قصد، وهي قد منيت بالتغييب الكامل كما لو كان مدُّ السيادة على البحار وتنظيم الملاحة فيها حكراً على بريطانيا وهولندا أو على الدول الأوروبية دون غيرها، وأنها هي وحدها، التي قادت من خلال نزاعاتها بشأن السيادة على البحار، إلى إنشاء ما يعرف حالياً بالقانون الدولي للبحار والذي تعني هذه الأطروحة بدراسة جزء من مواضيعه.

إن تضخم إسبانيا والبرتغال وتحولهما إلى أكبر دولتين على وجه الأرض وبسطهما لنفوذهما وسيادتهما على البحار وصلت إلى حدود الهند ومشارف العالم الجديد في النصف الثاني من الكرة الأرضية، ما كان ليترك بمعزل في الدراسات القانونية أمام احتكار البحار والملاحة فيها واحتجاج بعض الدول لا سيما هولندا من هذه الممارسات لما كان الأمر يتعلق بموضوع السيادة وطبيعتها وامتدادها على ما يعرف اليوم بالبحر الإقليمي، أضف إلى ذلك أن مدُّ السيادة على كل هذه

-E. Du pontavice, P. Cordier. (Les français et la mer - « En toute liberté surveillée »). *La nouvelle revue maritime. Hors série N° 00* . 1989. P24.

-Jean Pierre Lévy. «La conférence des nations unies sur le droit de la mer». *Op.Cit.*, P29

المساحات، قد اقتضى من هاتين الدولتين تعزيز قدراتهما البحرية العسكرية والتجارية على السواء، مما جعلهما في حدود القرن 15 الدولتين الوحيدتين اللتين تمتلكان أضخم وأكثر أساطيل العالم، مما يجبر معه القول بأن ميزان القوة الذي كان مرجحاً لهما، كان له تأثير أيضاً حتى على الأعراف الدولية أو النصوص القانونية أو توجيه مسار الاتفاقيات الدولية التي أبرمتها هاتان الدولتان مع غيرهما من الدول المجاورة أو التي خضعت لسيطرتهما.

لكن هناك وقفة يجب على الدارس أن يقف عندها من باب الأمانة والموضوعية في البحث. لقد كان احتلال المرسى الكبير بوهران بتاريخ 11 سبتمبر 1505 من طرف ملك إسبانيا "فرديناندو" بأسطول بحري يحمل 5 آلاف جندي تحت لواء الأدميرال "دون ديقو فرنانديز دي" حدثاً تاريخياً ضخماً قاد إلى حرب لـ 300 سنة كان لها بالغ الأثر في ظهور تقنيات جديدة في الحرب البحرية وفي جذب السيادة إلى دول أخرى، وكان أن ساهمت بدورها في إرساء معالم جديدة في مسار العلاقات البحرية الدولية.

فلقد كان تطوع إسبانيا لاحتلال المغرب الأوسط (الجزائر) ذا بعد استراتيجي يهدف إلى الهيمنة على معظم الحوض المتوسط من جهة، ومن جهة أخرى، ذا طابع عقائدي وديني أيضاً، يكمن في إتمام الحروب الصليبية التي كانت إسبانيا قد بدأتها بتطهير أراضي "قرطبة" و"غرناطة" و"الأندلس" من المسلمين الذين غادروها إلى شمال إفريقيا، ودون أن ننسى البعد الاقتصادي الذي كانت توليه إسبانيا مراعاة خاصة لما تعرفه أراضي هذه المنطقة من موارد وثروات همة.

أما عن الجزائر آنذاك، فقد كانت دولة مستقلة خاضعة لنظام الحماية العثماني ولم تكن إقليمياً عثمانياً كما ذكره العديد من المؤرخين⁽¹⁾. ولما تنالت غارات الإسبان على الجزائر واحتلالها لمواقع استراتيجية فيها كالجزائر وبجاية، ولم يكن للجزائريين آنذاك ما يكفل لهم رد هذه الغارات والاعتداءات، فقد سارع الجزائريون إلى طلب النجدة من العثمانيين الذين بادروا بدورهم إلى تعزيز التواجد العسكري البحري، وكان للأخوين "بربروس" ما سجله التاريخ لهما في مجال الحرب البحرية. وتذكر المصادر التاريخية أن حرب 300 سنة هي أعنف ما شهدته الحروب البحرية إلى غاية القرن 18، واستخدمت فيها أكبر الأساطيل عدداً وعدة، كما أن من الوقائع والمعارك التي خاضها الأخوين "خير الدين وعروج" أو ذوي اللحية الشقراء "بربروس"، اعتبرت بحق مثالا للمناورات العسكرية التي اتخذت من البحر مسرحاً لها.

فلقد كان حصار بجاية ودراسة مواقعها، ودخول جيحج بجرأً واتخاذها قاعدة بحرية مع تجنيد أهلها، عام 1514 تجربةً عسكريةً رائدة في هذا المجال، إلى أن تحركت الأساطيل الجزائرية إلى

(1) راجع في هذا الموضوع: مسعود مجاهد الجزائري- تاريخ الجزائر - مطبعة دار الأيتام - القدس. 1962- ص 54-55.

جزر البليار وتمكنت من سحقها وإنقاذ الأسرى المسلمين من أيدي الأسبان. كما تمكن الأسطول الجزائري من دخول شرشال والعبور إلى الجزائر براً لتفادي الأسطول الأسباني المتموقع فيها. وقد قدرت عدة الأسطول الجزائري بـ 18 سفينة نقل و 3 قطع خفيفة مسلحة وبـ 2500 بحار جزائري و 800 من الأتراك وكان ذلك عام 1516⁽¹⁾.

وتظهر الكتابات التاريخية أيضاً، أن المنظور العسكري للبحرية الجزائرية بقيادة الأخوين "بربروس" كانت على قدر كبير من التبصر والدراية. فلقد رأى البحارة الجزائريون أن فك وهران يجب أن يكون من إسبانيا نفسها؛ ومن ثم، هاجم الأسطول الجزائري السواحل الأسبانية، وكانت معركة جزر البليار عام 1530 حتى فتك البحارة الجزائريون بقيادة خير الدين بالأسطول الأسباني بقيادة "فريدريكو - يور - توندو" وتدميره عن آخره في يوم واحد، ليتقدم بعد ذلك أسطول جزائري قوامه 36 سفينة مقتحما الأندلس نفسها واستطاع الجزائريون به إنقاذ أكبر ما يمكن إنقاذه من المسلمين بها والرجوع بهم إلى الجزائر.

وقد اعتبرت حملة الإمبراطور "شرلكان" أكبر حملة بحرية عسكرية عرفها تاريخ البحر المتوسط لضرب الجزائر. فبالإضافة إلى ترخيص ودعم البابا "يوحنا الثالث" للإمبراطور بعونٍ أدبي عظيم ممثلاً في "أمر بابوي" يُنشر في كامل البلاد الأوروبية يتضمن الإعلان عن أن هذه الحملة صليبية، فقد تضمن أسطوله البحري 450 سفينة نقل ضخمة و 65 سفينة حربية سريعة وجيشاً قوامه 24 ألف فارس و 14 ألف بحار من مختلف البلدان الأوروبية كأسبانيا وإيطاليا وألمانيا وغيرهم، وحاصروا مدينة الجزائر في 18 أكتوبر 1531. وبعد معارك ضارية، انكسرت هذه الحملة انكساراً رهيباً مُخلفةً حطاماً أزيد من 150 سفينة.⁽²⁾

و استمرت الغارات والمعارك بين الأسطولين في العديد من المواقع المتتالية إلى أن تم فتح وهران وإنقاذ المرسى الكبير في 16 أبريل 1708، وبذلك انتهت حرب كان البحر مسرحاً لها لم يشهد لها التاريخ مثيلاً واستمرت لـ 300 سنة.⁽³⁾

(1) راجع في خصوص هذه المعارك بالتفصيل: أ. بسام العسيلي - خير الدين بربروس والجهاد في البحر (1470-1547) دار النفائس - بيروت - الطبعة الأولى ص 86-94

(2) لمزيد من المعلومات بخصوص هذه المعركة وغيرها، راجع: أ. أحمد توفيق المدني - حرب الثلاثمائة سنة بين الجزائر وأسبانيا (1492-1792) - الشركة الوطنية للنشر والتوزيع - الجزائر - من دون ذكر تاريخ النشر. ص 280-294

(3) وعن هذه الحرب، يعلق الأستاذ بسام العسيلي: "كانت طرائق القتال في البحر والبر نموذجاً من الحروب التشتيتية التي برزت كظاهرة مميزة في الحروب الثورية الحديثة والتي تعتمد على مرحلتين أساسيتين: مرحلة الاستنزاف ومرحلة الهجوم الشامل. وفي الواقع فقد كان من المحال مجاهدة التفوق للقوى الصليبية بغير هذا الأسلوب الذي أكد فاعليته في حروب الجزائر الثلاث وأقرها حملة شارلكان بقدر ما أكد فاعليته في الحروب البحرية حيث كانت تقوم به مجموعات خفيفة الحركة بتوجيه ضربات عنيفة ومباغتة ثم الانسحاب قبل أن يستفيق العدو من ذهول الصدمة. وقد أدى تنفيذ هذه العمليات باستمرار إلى استنزاف قدرة العدو المادية والمعنوية قبل مجيئه = =

لقد أردت من هذا العرض الموجز أن أوضح أن الدولة الجزائرية كان لها الفضل في كسر أكبر دولة بحرية آنذاك؛ ولقد لقتتها التجارب في البحر فأصبحت تحتل بدورها مكان إسبانيا وكان أن بسطت سيادتها على البحر المتوسط في حافته الجنوبية على أطول ما يكون الساحل واتخذت منه بحرا جزائريا إقليميا يخضع كلية لسيطرتها ونفوذها.

و لم يشكك أحد في الحقائق التاريخية التي أظهرت أن الأساطيل الجزائرية قد خذلت في بسط سيادة الدولة الجزائرية على الحوض المتوسط الأساطيل البريطانية عام 1620، وأرادت فرنسا أن تعاملها الجزائر معاملة ممتازة طبقا لنظام "الإمتيازات القنصلية"، كما أنه قد حدث وأن استنجدت فرنسا بالأسطول الجزائري بناء على اتفاق تحالف لحماية سواحلها من العدو المشترك في ذلك الحين وهو إسبانيا وملكها "شرلكان"، وعقدت الجزائر عام 1795 معاهدة سلم وتحالف مع الولايات المتحدة الأمريكية تضمنت التصريح للسفن الأمريكية بممارسة التجارة مع الجزائر مقابل دفع الرسوم المعتادة، وهي رسوم كانت تدفعها كل سفن الدول التي تعبر البحر المتوسط، مع إعفاء أدوات البحرية الحربية الأمريكية من هذه الرسوم على أن يصرح للسفن الجزائرية بمثل ذلك⁽¹⁾.

وفي هذا الإطار، فقد ذكر المؤرخ "مسعود مجاهد الجزائري" نقلا عن المؤرخ "س. جوليان" في كتابه "تاريخ شمال إفريقيا" بأن الجزائر قد انسلخت في «القرن السابع عشر عن الدولة العلية كل الإنسلاخ... فصارت للجزائر حكومتها المستقلة التي لا تربطها بتركيا إلا الرابطة الروحية التي تربط كل أمم الإسلام بخليفة المسلمين...»، ويردف المؤرخ "مجاهد" بأن «الجزائر كانت دولة تعترف بها جميع دول العالم بل كانت تتسابق إلى طلب ودها لأنه كان معترفا لها بالسيادة على البحر الأبيض المتوسط...»⁽²⁾.

إن الأسطول الجزائري كان في وقت مضى أقوى أسطول يجوب البحر الأبيض المتوسط، وعندما كان هذا الحوض في حالة من الإضطراب والفوضى جراء أعمال القرصنة، كان الأسطول الجزائري يتولى حماية سفن البلدان الصديقة والحليفة التي كانت تعتمد إلى دفع الأتاوات للجزائر نظير حماية سفنها بما فيها بريطانيا التي كانت كلما غيرت فصلها بالجزائر، ترسل مع القنصل الجديد 600

¹ هجوم شامل يدمر بقية قدرته على الصمود والمقاومة". أ. بسام العسلي - خير الدين بربروس والجهاد في البحر - المرجع السابق - ص

⁽¹⁾ ويذكر الأستاذ أحمد توفيق المدني أن التقارير الأوروبية المختلفة تفيد بأنه فيما بين سني 1613 إلى 1621 غنم الجزائريون خلال حروبهم البحرية مع أوروبا أكثر من 800 سفينة أوروبية (447 سفينة هولندية، 193 فرنسية، 120 إسبانية، 60 بريطانية 56 ألمانية)، دون أن يدخل فيها حساب القطع والمراكب التي غنمها الجزائريون من السواحل الإسبانية والإيطالية. أنظر: أحمد توفيق المدني، المرجع السابق، ص 421.

⁽²⁾ أنظر في ما نقله المؤرخ مسعود مجاهد في هذا الموضوع عن المؤرخ "س. جوليان": مسعود مجاهد، المرجع السابق، ص 54.

جنيه ذهبية كهديّة نظير حماية سفنها من غارات القراصنة، وظل هذا الفعل عرفا تواترته الدول كلما غيرت قنصلها. (1)

وملّا لهذا العنصر، يحدوني التساؤل التالي: لماذا لا تتعرض الكتابات سيما القانونية منها إلى مدّ الدولة الجزائرية لسيادتها على جزء ضخم من البحر المتوسط كممارسة من ممارسات العمل الدولي التي أدى تضافرها كلها إلى تقرير عرف السيادة على البحر وإلى ميلاد ما عرف فيما بعد، بالبحر الإقليمي؟

أو لم تحظ ممارسة الجزائر في إرغام السفن على دفع الرسوم مقابل المرور بتشكيل قاعدة دولية عرفية أعقبتها نصوص في عدد من اتفاقيات وأحكام قانون البحار كرد فعل لها مانعة الدول من استيفاء الرسوم على السفن لمجرد المرور البريء؟ (2) كما أن تلك المعاهدات التي أبرمتها الجزائر في مجال الملاحة البحرية والترخيص بها - والتي ضربنا إحداها مثلا فيما سبق وهي الولايات المتحدة الأمريكية - ألا تشكل جزءا مهما من التشريع والقانون الإقليمي الذي أُثري به قانون البحار فيما بعد، لا سيما في مجال حق الدولة الساحلية في تنظيم بحرها الإقليمي؟ لقد منحت الجزائر امتيازات لبعض الدول في خصوص مزاولة الصيد لا سيما فرنسا، كما أعفت الولايات المتحدة من دفع الأتاوى والرسوم بالنسبة لبعض قطعها الحربية. بموجب معاهدة صداقة وهو استثناء لم تمارسه الجزائر مع غيرها من الدول!!

ولا أراي أستطيع إلقاء اللوم على الكتابات الغربية في حصتها من تغييب حقيقة تاريخية لها أثرها الضخم ووزنها على مجال الملاحة البحرية بصفة عامة وعلى مجال قانون البحار بصفة أخص، إذ لا يكون الخصم حكماً، إنما الملامة على الكتابات الجزائرية نفسها أو العربية التي طرقت هذا المجال. وإذا كان الأكيد تاريخياً، أن حرب الـ 300 سنة أو الحملة الصليبية البحرية قد أعطت بعداً جديداً للبحرية العسكرية واستخدام البحار أولتها الدول اهتماما بالغا، فسعت إلى تعزيز قدراتها البحرية عددا وعدة، ومع ذلك، فإن الأكيد أيضا، أن هذه الدول لم تخرج عن المفهوم الكلاسيكي لفرن إدارة البحرية العسكرية، فلم يكن الأمر يعدو كونه استخداما للسفن لنقل الجنود، كما أن معظم

(1) راجع في ما كتبه المؤرخ مسعود مجاهد في هذا الموضوع، المرجع السابق. من ص 54-60.

(2) وهي القاعدة التي نادى بها عدد كبير من الفقهاء، وأقرها مؤتمر تقنين لاهاي لعام 1930 في الفقرة الأولى من المادة (7) من مشروع اتفاقية البحر الإقليمي كما رددتها لجنة القانون الدولي في المادة (19) من مشروعها المقدم عام 1956 تحضيراً لانعقاد المؤتمر الأول لقانون البحار عام 1958، ثم استقرت بعد ذلك في الفقرة الأولى من المادة (18) من اتفاقية جنيف لعام 1958 حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، ثم هي مستقرة حالياً في نص الفقرة الأولى من المادة (26) من الاتفاقية العامة لعام 1982 التي تقضي بأنه « لا يجوز أن تفرض رسوم على السفن الأجنبية لمجرد مرورها خلال البحر الإقليمي » و سوف أعود لبحث هذا الموضوع تفصيلاً بحول الله.

المقاتلين كانوا فرسانا أكثر من كونهم بَحَّارَةً. بل وحتى عام 1872 تاريخ قضية الألاباما⁽¹⁾، لم تكن الولايات المتحدة الأمريكية نفسها قد برعت في هذا المجال بالرغم من الإعتراف لها بالتفوق ابتداء من تلك الحقبة من التاريخ.

المطلب الخامس

البحر في الفكر الإستراتيجي المعاصر

إن المجمع عليه في الفكر الإستراتيجي البحري هو أن أطروحات "ستيفن بليكر لوس- Stephen Bleeker Luce" ابتداء من عام 1880 قد أدت إلى انقلاب جذري في مجال البحرية العسكرية، كما اعتبر هذا الأخير أول منظري الاستراتيجية الأمريكية في المجال البحري. فلقد كان "ستيفن" يرفض أن تكون السفن ناقلات للجنود لإدارة معارك أرضية، بل كان يرى أن تكون السفينة نفسها ورجالها قطعة واحدة متخصصة تستخدم البحر وتكون قادرة على المناورة وإجراء المعارك فيه متجاوزة بذلك عمليات الإنزال التي كانت معروفة من ذي قبل. وأمام رواج أفكاره، تقدم "ستيفن" بمجموعة من التوصيات إلى كتابة الدولة للبحرية الأمريكية التي استجابت لأفكاره وأنشأت في 16 أكتوبر 1884 "مدرسة للبحرية الحربية Naval war college" في نيويورك وعُيِّن "ستيفن" رئيساً لها.

وبالرغم من أن "ستيفن" لم يترك أي مؤلف في المجال الاستراتيجي البحري رغم بعض المقالات والتوصيات، فقد استطاع "أنطوان هنري جوميني Antoine Henri Jomini" الذي أُلْتَحِقَ به أن يقدم طرحاً أكبر من طرح "ستيفن"، حيث قسم الاستراتيجية البحرية إلى أقسام ستة اعتبر أولها أهمها وهو وجوب معرفة العلاقات الدولية وتاريخها وكل ما هو مستقر من قواعد القانون الدولي العام. وبذلك فتح "جوميني" البحرية الحربية الأمريكية ووسع نظرتها إلى الإحاطة بكل مجريات العلاقات الدولية التي يتعين على مدارس الأدميرالية أن تكون على علم بها وأعطى لها توجهها سياسياً عليها الإلمام به في أي بقعة من العالم. وقد تبعت مؤلفات "جوميني" مؤلفات أخرى لتلميذ "ستيفن"، وهو ثالث منظري الولايات المتحدة الأمريكية في البعد الاستراتيجي البحري، إنه "ألفريد. تاير ماهان

(1) وهي السفينة "الألاباما" التي صنعت في الموانئ البريطانية واستخدمت خلال الحرب الأهلية الأمريكية بين قوات الشمال والجنوب وقد كان لها تأثير كبير في الحرب نظراً لقدرتها العالية من حيث التصنيع. وقد عرضت هذه القضية على التحكيم الدولي ليفصل بين بريطانيا والولايات المتحدة باعتبار أن بريطانيا خرقت قواعد الحياد كما أثير فيها موضوع أسبقية القانون الدولي على الداخلي نظراً لدفع بريطانيا بخول قانونها الداخلي من نص بخول بينها وبين التدخل في حالة الحياد. راجع بخصوص هذه القضية: د. صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، ص 91، الهامش

"Alfred thayer mahan"، هذا الأخير الذي إلتحق بمدرسة "ستيفن" وكان لدروسه ومؤلفاته التي تضافرت مع جهود "جوميني" إلى إرساء معالم البحرية العسكرية الأمريكية كما نراها اليوم.⁽¹⁾ وبالفعل فلقد أثرت أطروحات الرواد الثلاث في كليات ومعاهد الدول الأوروبية، وكانت عاملا أساسيا في نمو الصناعات الحربية البحرية وما نجم عن ذلك من اشتداد الأزمات والحروب إلى الحرب العالمية الأولى والتي لعبت فيها البحرية العسكرية دورا ضخما. والحقيقة الأكيدة أن "فرانزي" عام 1924 كان محققا في كتابه "تالاسا"⁽²⁾ عندما رسم البحر بثلاث أبعاد واعتبر البحرية العسكرية هي البعد الثالث الذي يحمي البعد الثاني وهي التجارة والاقتصاد العنصرين اللذين قد يكونان بعيدين عن موقع الدولة وحدودها.

وما أستطيع قوله، هو أن القانون الدولي بصفة عامة وقانون البحار بصفة خاصة قد عاشا على ظل زحف الأساطيل البحرية التي اكتسحت في الكثير من المواقع أقاليم وبحار بعض الدول منتهكة بذلك سيادتها وأحيانا استعمار هذه الدول كلية؛ ومن ثم، فإن المحاولات التي عرفت من طرف مجموعة من الفقه أو من الدول - ولا أقول كلها - إنما كانت لوضع حد بواسطة القانون فقط، لما أسفرت عنه التحركات البحرية الكبرى والتي قوبلت من الجهة المعاكسة للدول صاحبة هذه الأساطيل باللامبالاة مرة وبالانتهاكات لهذه القواعد أحيانا أخرى، أو بإحباط كل مسعى لوضع لمسات قانونية عالمية كمؤتمر تقنين لاهاي لعام 1930 الذي باء بالفشل، أو باللجوء إلى اتفاقيات ثنائية تحمي بها الضعيفة من الدول نفسها إتقاء شر الدول الكبرى.

إذن، فالقوة سبقت قانون البحار وأوجدته، وهذا الأخير لم يكن إلا تابعا لها ساعيا لتقييدها وضبطها. ومن هنا نستطيع أن نفهم كل الجهود التي حاولت وضع تقنين دولي لضبط معادلة "فرانزي".

فاتفاقيات جنيف الأربع لعام 1958 قد تضمنت إحداها موضوع البحر الإقليمي بمفرده وأخرى لأعالي البحار وأخرى للصيد، وقد منيت بالفشل الذريع، ثم إن الاتفاقية العامة نفسها وبدورها تضمنت نصوصا ضخمة: للبحر الإقليمي تحديداً واتساعاً، وللمرور بتسميات مختلفة بريئا، عابرا، أرخبيليا وحرأً، ونصوصا أخرى للصيد والاستخدام السلمي للبحار.. وغيرها، وما هي في

(1) راجع بخصوص هذا الموضوع:

Hervé-Coutau-Begarie. «Jomini, mahan et les origines de la stratégie maritime américaine». *L'évolution de la pensée navale*. www.stratisc.org/pensnav-index.HTM

(2) وقد سبقت الإشارة إلى ذلك. أنظر ص 7 من هذه الأطروحة.

الحقيقة إلا نتاج جدلية قائمة على تحرك إيجابي لقوى بحرية كبرى، وسكوت سلمي لدول ساحلية نامية قلقة على أمنها وثوراتها. (1)

ومن جهة أخرى، فقد أدى التصعيد النووي الذي عرفته الساحة الدولية عقب الحرب العالمية الثانية إلى تعديل في مسار الاستراتيجية البحرية. وفي هذا يقول "بيغاري H.C.Begarie" بأن استخدام الغواصات الذي كان خلال الحرب العالمية الثانية يعتبر سلاح الضعفاء، قد تحول إلى سلاح فعال بعد أن تمكنت الغواصات من العمل واستخدام الأسلحة النووية، ولم يعد بإمكان غير الأقوياء إمتلاك نوع الغواصات النووية (SNA)، كما أن نظم مراقبة مركزها أصبح عاجزا أمام تكنولوجياها في الاختفاء، الأمر الذي قاد إلى تعزيز برامج أقوى للتصنت والاستطلاع عليها عرفت بمختصر (Sosus- ASM) سواء في الجانب التكنولوجي أو في الجانب التموقي، وهذا بإرسال محطات وسفن راصدة تلتقط تحركات هذه الغواصات. (2)

ولقد جذبت تكنولوجيا الغواصات النووية تركيز القوى البحرية التي بدأت بالفعل في استخدامها بعد أن أصبح بمقدورها الغوص والاختفاء لأطول مدة وتنازلها عن نظام التطويريات إلى نظام الصواريخ. فبعد الولايات المتحدة الأمريكية، دخل السوفيات في هذه المنافسة ابتداء من

(1) و تتأكد هذه الحقيقة من عدد من الشواهد و الدلائل التاريخية. فالتواجد البحري العسكري لا سيما في البحر المتوسط يعود إلى بداية الحرب الباردة، و بالتحديد إلى الخامس من أفريل 1946 حين وصلت البارجة الحربية الأمريكية "ميسوري" إلى إسطنبول و على متنها جثمان السفير التركي في محاولة لاستعراض القوة على مقربة من الحدود السوفياتية. و منذ ذلك التاريخ أخذ التواجد العسكري يتكثف خاصة بعد عام 1947 بهدف منع السوفيات من التدخل أو التوغل في المتوسط، كما ازدادت وحدات و قطع البحرية الأمريكية عددا مع كل الأزمات التي شهدتها منطقة الشرق الأوسط إذ ارتفع عدد هذه البوارج عام 1958 تاريخ الحرب الأهلية في لبنان من 12 إلى 38 بارجة و هو أيضا تاريخ انعقاد المؤتمر الأول حول قانون البحار بجنيف، ثم ارتفع العدد إلى 65 بارجة خلال أحداث الأردن عام 1970، و عززت الولايات المتحدة تواجدها بثلاث حاملات للطائرات خلال حرب أكتوبر 1973.

أما عن المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار المنعقد خلال السبعينيات و الذي أسفر عن الإتفاقية العامة فيما بعد، فقد كان انعقاده مترامنا مع انتشار لم يسبق له مثيل للقوات البحرية الأمريكية التي بلغت وحداتها البحرية 227 عام 1979 أي مع انتهاء اشغال المؤتمر الثالث وقد اتخذت من بعض مناطق الدول قواعد عسكرية بحرية لها أذكر منها: تركيا 60 قطعة إيطاليا 52، اليونان 24، إسبانيا 27، البرتغال 22، فرنسا 40، المغرب 2، فضلا عن قواعد قبرص (قاعدتي "أكروتيري" و"ريكاليا")، و البرتغال (قاعدة "لاخيس" الجوية)، و قاعدة "روتا" البحرية بإسبانيا و هي أهم حلقة للأسطول السادس، و قاعدة إيطاليا و فيها مركز قيادة البحرية للأسطول السادس في ميناء "نابولي" و قواعد "مادالينا" و جزيرة "سانتوسيفانو" جنوب "سردينيا" و "سيجونيل" بالقرب من "كاتان". و في المقابل فقد كان للإتحاد السوفياتي موقف مماثل و حضور مكثف هو الآخر، و سوف أثير هذا الموضوع لاحقا بحول الله عند بحثي لموضوع السفن الحربية.

راجع جملة هذه المعطيات في: د.سليم حداد، التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع. بيروت. لبنان. الطبعة الأولى، 1994، ص 164 إلى 174.

2) V. Hervé-Coutau-Begarie. «Les stratégies. Le problème du porte avions».

www.stratisc.org/P.A.HTM

السبعينات واستطاعوا غطس الغوصات (SSN19) ذات الحمولة النووية، ثم عمدت فرنسا ابتداء من السبعينات أيضا بتنفيذ برنامج "فوست Fost" (1) الذي يتضمن غطس مجموعة من غوصات (SNLE) تحمل ما يقارب 90% من السلاح النووي الفرنسي.

وبدورها دخلت حاملات الطائرات إلى المجال الإستراتيجي البحري، وقد لخص دورها ونفوذها الأميرال الأمريكي "زاموالت Zumwalt" بأن مهمتها الرئيسية تكمن في « التواجد في البحر، التحكم فيه، والقدرة على الانتشار». و مع ذلك فإن المنافسة على حاملات الطائرات من طرف القوى البحرية الأخرى كان ضئيلا بالمقارنة مع الولايات المتحدة الأمريكية، والسبب اقتصادي بحت، يكمن في نفقاتها الباهضة بالرغم من تملك فرنسا وبريطانيا والسوفيات لبعض منها بأقل مرتبة في مجال التكنولوجيا والتصنيع من تلك التي تملكها الولايات المتحدة. وبالنظر لأهميتها وضخامتها، فقد استخدمتها الولايات المتحدة كنوع من الدبلوماسية البحرية في نطاق استعراض وعمليات انتشار في البحار الإقليمية لبعض الدول في إطار سياسة تخوفية رادعة. وقد قامت الولايات المتحدة من الستينات إلى يومنا هذا بما يقارب 200 عملية انتشار أو مناورة تعرض لها كل من مصر، ليبيا، لبنان، إيران، كوبا، نيكاراغوا، كوريا، الصين والفيتنام. (2)

و في هذا الإطار، فقد استطاع الإستراتيجي الأمريكي "لوتواك Edward N. Luttwak" أن يقدم تحليلا استراتيجيا عن دور البحار وما يمكن أن يحققه للإستراتيجية الأمريكية، إذ لقيت أفكاره رواجا واعتمادا من قبل كليات البحرية العسكرية الأمريكية (3)، اعتمد عليها عدد من المنظرين. وقد ذكر بخصوصها الأستاذ "شوراكي Gilles Chouraqui" - في تحليله لظاهرة البحر وعاملها العسكري- بأن « حقيقة التوازن الناجم عن سياسة الردع النووي منذ 1954-1955 كان يجب أن يؤدي - ومع عوامل أخرى - إلى الحيلولة دون اصطدام مباشر بين القوتين العظيمنتين "Superpuissances" و مع السماح فقط، باحتكاك القوى الصغرى العازلة بينهما. و مع ذلك، فإن بعض العوامل الأخرى تأثير كذلك، إذ أن مراقبة تطور مختلف بقع العالم، والوقاية من الأزمات أو التدخل وإلقاء الثقل للحد من تضخمها، يحتم على هاتين القوتين التواجد غير البعيد عن جميع مناطق الأزمات أو حتى بالنسبة لتلك التي تحتوي على أزمات كامنة "Potentiel". إن هذا التواجد صعب تحقيقه على المجال البري إلا في واقع حال محتوم "Statu quo" أمريكي- سوفياتي، أما في المحيطات،

1) « Force Océanique STratégique ». V : Jean Betermier.. « La marine française 1965-2015. Bilan et perspectives ». www.stratisc.org/pensnav-cadre.HTM

2) V. Hervé-Coutau-Begarie. « Les stratégies.Le problème du porte avions ». www.stratisc.org/P.A.HTM

3) و قد وردت أفكار "لوتواك Luttwak" في كتابه "The political use of sea power" الصادر عام 1974. أنظر : -Jean Pierre Lévy. Op.Cit., P22

فإن ذلك من السهل حصوله كمتنافس لاحتقانهما لا يتطلب إلا رغبة بسيطة من أحدهما وهذا هو ما يصطلح عليه بعض الإستراتيجيين بـ "تضخم قوة الدولة باتجاه المحيط"⁽¹⁾

وإضافة إلى هذا، فقد استخدمت حاملات الطائرات من طرف الولايات المتحدة وبعض الدول الأخرى كحاميات حقيقية ينبغي حضورها وتواجدها في بعض المناطق تأميناً لمبادلاتها التجارية خاصة في بعض المناطق الحساسة التي تشكل إما خطوطاً ملاحية منتظمة للنقل التجاري الدولي، أو لكون المنطقة ذات أهمية اقتصادية من حيث مواردها المعدنية وثرواتها الحية والتي تعرف عمليات تنقيب واستثمار. وقد اعتبرت منطقة المحيط الهندي أهم منطقة وأكثرها للتواجد والانتشار العسكري لا سيما الأمريكي بالنظر إلى بعض الممرات البحرية الهامة عبر مجموعة من المضائق، وهي ممرات ملاحية تعبر خلالها السفن البترولية والناقلات التجارية وتحتوي على جملة من المعادن تدرج ضمن الـ 17 معدناً المصنفة ضمن المعادن الاستراتيجية للصناعة الأمريكية،⁽²⁾ وفي هذا السياق، ذهب "Jean.Marc.Balencie" إلى أن فرنسا انتحت النحو ذاته الذي انتحته الولايات المتحدة، منذ السبعينات، وقد كان يندرج بدوره في ظل نظام شرع العمل به ابتداءً من عام 1974 تحت تسمية "FMOI" الذي كان يهدف إلى حماية الاقتصاد الفرنسي من خلال ضمان نقل المواد الطاقوية من خليج العربي مروراً ببعض المناطق الساخنة كمضيق هرمز، باب المندب وقنال موزنبيق، من جهة ومن جهة أخرى، المحافظة على المصالح الفرنسية التاريخية التي لا تزال مستقرة في بعض الدول الفرانكوفونية التي خضعت لسيطرتها الاستعمارية، فضلاً عن مساهمتها في تعزيز التكتل الغربي الشامل في إطاره الإيدولوجي ضد المد الشيوعي الصيني والسوفيياتي على السواء. ومع ذلك، فقد أورد كاتب المقال بعض التبريرات التي تصوغ هذا التواجد الفرنسي الذي نسبه إلى اعتبارات تدرج ضمن الأمن الجماعي الدولي كالمساهمة في الحصار البحري، و تتبع القراصنة وتجار المخدرات، هذه الأخيرة التي رأى الكاتب بأن المواصلات البحرية أهم وسيلة لنقلها.⁽³⁾

وبالفعل، فإن التقرير الفرنسي حول تنسيق النفقات العسكرية وتجهيزات القوات المسلحة للفترة الممتدة بين عامي 1984 و 1988 يشير إلى أن من بين المهام التي ستضطلع بها هذه القوات،

⁽¹⁾ وقد وردت تحاليل "شوراكي Chouraqui" في كتابه "La mer confisquée" الصادر عام 1979. أنظر :
-Jean Pierre Lévy. Op.Cit., P22.

⁽²⁾ يراجع في هذا الموضوع:

H.Labrousse « Contre amiral.Cr ». «La présence navale dans l'océan indien. Facteur de paix». *Objectif mer. Université paris I. Panthéon. 1983. P127.*

وبخصوص مختلف إحصائيات التواجد العسكري الأمريكي، يراجع: مصطفى طلاس- الاستراتيجيات الأمريكية الجديدة- دار طلاس للدراسات والترجمة والنشر- الطبعة الأولى - 1987- ص 303.

⁽³⁾ V : Jean.Marc.Balencie. «Le renforcement de la présence navale française en océan indien au début des années 70». www.stratisc.org/pensnav-cadre.HTM

هي المساهمة في أمن المواصلات البحرية التي لا غنى عنها من أجل استمرار المبادلات. وإذا كان التقرير الفرنسي يتظاهر بحماية التجارة في البحار، فإن الرئيس الأمريكي الأسبق "كارتر" قد شدد في رسالته حول حال الإتحاد المؤرخة في 31 جانفي 1980 التي أكد فيها « استعداد بلاده لاستخدام القوة عند الحاجة في الخليج العربي من أجل حماية مصالحها الحيوية فيها وبخاصة استمرار تدفق النفط». ومنذ ذلك التاريخ، أصبحت السفن الحربية الأمريكية، السوفياتية، الفرنسية، البريطانية والأسترالية تجوب منطقة الخليج حفاظا على الثروة العربية وتدعيما لأمن الأنظمة الضامنة لهذه الثروة.⁽¹⁾

والغريب أن الفقه الأمريكي نفسه بدأ يسبب مسوغات للانتشار الأمريكي الذي لا يزال مستمرا إلى يومنا هذا وحتى بعد دخول الاتفاقية العامة حيز التنفيذ. ففي المؤتمر الأوروبي المتوسطي المنعقد في 27 و 28 نوفمبر 1995 ببرشلونة بناء على مطالبات كل من اسبانيا وايطاليا مع مطلع التسعينات بعقد مؤتمر لجعل حوض البحر المتوسط منطقة سلم وتعاون، درس هذا المؤتمر جميع القضايا التي من شأنها التأثير على الأمن والسلم في هذا البحر بما ينعكس على الدول المطلة عليه، وقد تساءل المؤتمر في ذات الوقت عن سبب الانتشار العسكري البحري الأمريكي بالرغم من عدم وجود دواعي لذلك بعد زوال العدو التقليدي، مشيراً إلى أن هذا التواجد سيحتم على معظم الدول المطلة على الحوض الزيادة من نفقاتها وتوجيهها نحو التعزيزات العسكرية تفاديا لأي اعتداء أو مناورات محتملة تقع بالقرب من مياهها الإقليمية.⁽²⁾

لقد تبني المعهد الوطني للدراسات الاستراتيجية بالولايات المتحدة تبريرات المفكر "Sam.J.Tangredi" الذي رأى أن تواجد الولايات المتحدة الأمريكية البحري هو تعزيز لبنود الاتفاقية العامة لعام 1982. فالولايات المتحدة قد سعت إلى إحلال السلم والأمن الدوليين في كثير من المناطق الساخنة وبؤر التوتر، وبفضلها تراجعت بعض النزاعات والإصطدامات بين الدول، كما أن دورها واضح في قمع القرصنة والاتجار غير المشروع في المخدرات، وفي كل هذا تنفيذ وتكريس لما أوردته اتفاقية مونتيغوباي لعام 1982.⁽³⁾

(1) أنظر مقتبس رسالة الرئيس الأمريكي المذكورة أعلاه و راجع في هذا الموضوع: د. سليم حداد، المرجع السابق، ص 170.

(2) وقد ضم المؤتمر إضافة الى مجموعة الـ 15 للاتحاد الأوروبي، كلا من الجزائر، تونس، المغرب، مصر، اسرائيل، سوريا، لبنان، الأردن، السلطة الفلسطينية، مالطا، قبرص، وتركيا، واستعدت ليبيا عن هذا المؤتمر بالنظر للعقوبات المفروضة عليها. راجع في هذا الموضوع:

Joëlle le Morzellec. «Sécurité régionale. L'exemple du bassin méditerranéen». *Les Cahiers du CREMOC (Centre de recherche sur l'Europe et le monde contemporain)*, Septembre 1998.

<http://www.cremoc.org/securegio.htm/>

(3) و تنمة لما ذكر أعلاه ، يمكن القول أن موقف الولايات المتحدة الأمريكية قد تراجع من معارض للاتفاقية العامة إلى مساند لها بغرض احتوائها واستخدامها بما يكفل لها شرعية دولية في كل مسالكها و تنصرفاها. وقد كانت الولايات المتحدة، وحتى وقت قريب = =

وليس الفقه الأمريكي وحده الذي يرى هذه النظرة، بل تعدد الأمر إلى الموقف الرسمي كذلك. فلقد حوّلت الولايات المتحدة الأمريكية - وعلى ما يبدو - الإتفاقية العامة كلّها إلى شرعية دولية تدرج ضمن مشروعها العام لمكافحة الإرهاب بعد أحداث 11 سبتمبر 2001. فهذا هو المستشار القانوني للرئيس الأمريكي "وليام تافت" يلقي خطاباً مدوّناً في أبريل 2004 أمام لجنة القوات المسلحة التابعة لمجلس الشيوخ، وقد أعرب في خطابه عن العديد من النقاط ذات الصلة بالإرهاب، ورأى أن الإتفاقية العامة ستعزز - بكل تأكيد - دور الولايات المتحدة في مكافحته على النطاق الدولي.⁽¹⁾

و لا يمكن في هذا المجال تقديم تعليق عن حجة وتبرير المستشار القانوني للرئيس الأمريكي سوى القول بأن الولايات المتحدة تريد أن تستفيد من فاجعة 11 سبتمبر 2001 بما استفادة، وبديهي أن الإتفاقية العامة ستكون وسيلتها الناجعة لا سيما ما ورد بها من نصوص تتعلق بمكافحة القرصنة وإباحة الإختصاص العالمي عليها من بعد أن كانت هذه الدولة من أشد معارضي هذه الإتفاقية.

إن بعض توصيات المؤتمر الأورو متوسطي لعام 1995 بخصوص الإنتشار العسكري في البحر المتوسط ومن قبلها مطالبة دول المحيط الهندي يجعل هذه المنطقة متروعة السلاح، يؤكد أن القانون الدولي بصفة عامة، وقانون البحار بصفة خاصة إلى آخر إتفاقية له، يحاول أن يتدارك ظاهرة هذا الإنتشار العسكري، غير أنه لم يتمكن من إدراج قواعد دولية لمنعه أو الحد منه أو إدخاله ضمن مجال التقنين، ولم يفلح كذلك، على الأقل في شجب تموقع حاملات الطائرات والغواصات النووية في بعض المناطق في إطار السياسات التخويفية، وهذا لكون هذا الموضوع سياسياً وخفياً فلا تمكن مناقشته على طاولة مؤتمرات التقنين وإنما في الكواليس ودهاليس التنظير العسكري الإستراتيجي؛ ولا يمكن لأي كان أن يصادر حرية أعالي البحار التي تستند إليها بعض القوى البحرية الكبرى التي تعتمد إلى نشر سفنها الحربية الضخمة على بُعد بضعة أميال من البحر الإقليمي لإحدى الدول، و لا يخفى على أي متخصص ما لذلك من تأثير سياسي غير قابل للنقاش على الدولة التي تتعرض له.

لقد عرفت الساحة الدولية في جانبها البحري ممارسات وتصرفات أكثر من مجرد الانتشار العسكري. فلقد اختارت الولايات المتحدة منطقة "إنويتوك أتول" لإجراء تجاربها الذرية فأعلنت عام

حداً، ترفض التصديق على هذه الإتفاقية و ترى أن إتفاقيات جنيف لعام 1958 أولى بالتطبيق، و السبب واضح كما سوف أشير إليه، يكمن في رفض الولايات المتحدة لمد البحر الإقليمي لأكثر من مسافة 3 أميال بحرية، ثم بدأت هذه الدولة تميل إلى الإتفاقية العامة من بعد ما عرفته هذه الأخيرة من إقبال دولي عليها جعلها بمعزل عن نطاق التعامل الدولي في مجال البحار، فعمدت عام 1989 إلى إعلان مشترك بينها و بين الإتحاد السوفياتي يتضمن تفسيراً لبعض بنود الإتفاقية، لا سيما ما تعلق منه بالمرور البريء تمهيداً لانضمامها ولعملها بهذه الإتفاقية بما يتفق و مصالحها وسوف أشير إلى ذلك لاحقاً بحول الله. راجع في ما ذكر أعلاه :

Sam J.Tangredi. «Globalization and Maritime Power». Edited by Institute for national strategic studies/ National defense university. December 2002. P127-134

⁽¹⁾ راجع في ما ورد في هذا الخطاب على الموقع الإلكتروني لمكتب برامج الإعلام الخارجي للبيت الأبيض:

<http://usinfo.state.gov/ar/Archive/2004/Apr/23-787114.html#top#top>

1954 بأن منطقة مجاورة لها تقدر بخمسين ألف ميل مربع هي منطقة خطر على الملاحمة والطيران لمدة سنة كاملة، وفي مارس من نفس السنة، أصبحت مساحة منطقة الخطر أربعمئة ألف ميل مربع، وإلى نحو مئتا ذهبت بريطانيا بخصوص جزر "كريسماس"، كما جعلت من منطقة جزر "المالوين" مساحة قطرها 200 ميل بحري منطقة محظورة، وشدت التجارب والتفجيرات التي أقدمت عليها فرنسا أنظار المجتمع الدولي عام 1974، ثم أقدمت رغم ذلك على سادس تجربة لها عام 1996.⁽¹⁾

ومن غير الحكم المسبق على الاتفاقية العامة أو قانون البحار بصفة عامة، فإن هذه السلوكيات لم تحظ بالتشريع بنصوص قانونية، بل إن القانون الدولي نفسه، وفي مجال نزع التسليح الذي عرفته حقبة الحرب الباردة وتُوّجَّ بالعديد من الاتفاقيات مثل معاهدة "SALT 1" لـ 26 ماي 1972 ومعاهدة "SALT II" لـ 24 نوفمبر 1974، ومن بعدهما كل من معاهدة "ستار STAR 1" لـ 31 جويلية 1991 و"ستار STAR II" لـ 3 جانفي 1993، لم يشر إلى موضوع السلاح البحري الأسطولي، فمحمل المعاهدات الأربع كانت تهدف إلى تقليص حمولات هذه الأساطيل من الصواريخ والرؤوس النووية ولم تتعرض بتاتا لموضوع القطع والبوارج الحربية البحرية.

ومن جهة ثانية، فإن الفقه والعمل والقضاء الدولي لم يكونوا واضحين أصلا من موضوع إجراء التجارب والتفجيرات النووية. فالتجارب التي أجرتها الولايات المتحدة في الباسيفيك في مارس وأفريل 1954 مع إقامة منطقة محظورة تصل إلى 400 ألف ميل مربع وأدت إلى إلحاق أضرار بالصيادين اليابانيين، لم تُثر من جهة القانون الدولي أية مشكلة، غير أنها قادت إلى جدل فقهي دولي عقيم. فبالقدر الذي عارض فيه الفقيه "جوليس" مثل هذه التجارب لوصول أضرارها إلى دول أخرى ولتعارضها مع الإستخدام العام للبحار ومساسها بالحق العالمي فيه، بالقدر الذي ثارت ثائرة فقهاء دوليين لهم وزهم أمثال "ماكدوجال" و"سشيلي" و"*Nc.dougal, A.Schelei*" اللذين اعتبرا أن استخدام البحار مكفول لجميع الدول تبعا لمقتضيات مصالحها، وقد برر الفقهاء هذه التجارب بأنها

⁽¹⁾ وقد قامت بريطانيا أيضا عام 1957 فضلا عن إعلانها عن منطقة خطر بالنسبة لجزر "كريسماس"، بالإعلان عن منطقة خطر في البحر الكريبي والمنطقة الجنوبية للأطلسي استعملت فيها تجارب بخصوص القذائف الموجهة التي يتم إطلاقها من قواعد عسكرية بفلوريدا وهي تبعد بمساحة 4 آلاف ميل بحري عن الشاطئ الأمريكي وتشمل كلا من جزر باهاما- منطقة جزر سانتا لوشيا وجزر الاماسيون. راجع في هذا الموضوع: د. حامد سلطان- وعائشة راتب- صلاح الدين عامر. القانون الدولي العام- المرجع السابق- ص 611، وكذلك د. عبد الكريم محمد علوان، الوسيط في القانون الدولي العام، الكتاب الثاني، دار مكتبة التريبة، بيروت، ص 108 الهامش، وأيضا:

Hervé-Coutau-Begarie. «Le désarmement naval». Coll, bibliothèque stratégique. Chapitre: Désarmement 4. www.stratisc.org/Pub_HTM.

خارجة عن حدود ولاية أية دولة، كما أنه من حق أي دولة أن تقوم بعمليات رمي ومناورات كوسيلة من وسائل الاستعداد الدائم وهو أمر متفق عليه. (1)

وحتى بالنسبة للقضاء الدولي، فلم تسنح له الفرصة الكاملة في الفصل في هذا الموضوع بناءً على عريضتين تقدمت بهما كل من استراليا ونيوزيلاندا في 9 ماي 1973 ضد فرنسا بخصوص تجارها في الباسيفيك الجنوبي؛ ومع ذلك، فقد أبدى قاضيان في تشكيلتها رأيهما الشخصي بإدانة فرنسا على أساس أن « العُبارَ الذَّرِّيُّ المُشعُّ المُتساقطُ عَلَى إِقْلِيمِ أُسْتْرَالِيَا يُعَدُّ انْتِهَاكًا لِسِيَادَتِهَا ». وقد أضاف القاضي "بينتو Migancio-Pinto" في رأيه الملحق، بأن لفرنسا أن « تُمَارِسَ حَقَّ سِيَادَتِهَا فِي إِجْرَاءِ تَجَارِبِ الْأَسْلِحَةِ الذَّرِّيَّةِ عَلَى إِقْلِيمِهَا فِي نِطَاقِ دِفَاعِهَا الْوِطْنِي، وَلِأَنَّ الْقَانُونَ الدَّوْلِي لَا يَتَضَمَّنُ مَا يُفِيدُ عَدَمَ مَشْرُوعِيَّةِ هَذِهِ التَّجَارِبِ ». وهكذا، فإن آراء بعض قضاة المحكمة إذ أدانت فرنسا لم يكن ذلك على اعتبار إجرائها التجارب النووية في حد ذاته، وإنما على اعتبار الضرر الذي أصاب استراليا الناجم عن تلك التجارب. (2)

ومع ذلك، فإن المناهضة الكبيرة التي أبدتها الرأي العام العالمي في نهاية الخمسينات فقط، هي التي كانت دافعا لأن يدرج حضر التجارب النووية في القانون الدولي العام بشكل محتشم، ودافعا أيضا إلى عقد معاهدة موسكو لعام 1961 للحضر الجزئي للتجارب النووية، متبوعة ببعض قرارات الجمعية العامة (3). والغريب أن هذه القرارات وغيرها مما سلفت الإشارة إليه، لم يتسلل بشكل واضح

(1) د. سمير محمد فاضل، المسؤولية الدولية عن الأضرار الناتجة عن استخدام الطاقة النووية وقت السلم، الناشر: عالم الكتب. القاهرة- 1976، ص 278.

(2) وللإشارة، فإن آراء قضاة محكمة العدل الدولية السابقة جاءت في مضمونها مشابهة للحكم الذي أصدرته محكمة التحكيم في قضية « مساكب Fonderie de trails » بين كندا و الولايات المتحدة الأمريكية عام 1941 . وقد رأت المحكمة في هذه القضية الأخيرة ولصالح كندا، أنه «موجب مبادئ القانون الدولي العام والقانون الأمريكي، لا تملك دولة الحق في استخدام أراضيها والسماح باستخدامها بشكل يلحق الضرر بواسطة الدخان بالدول المجاورة». ولما عمدت فرنسا إلى تجارها الذرية في مطلع السبعينات، تقدمت نيوزيلاندا واستراليا بشكوى إلى محكمة العدل الدولية ضد فرنسا استنادا إلى السابقة القضائية في قضية «مساكب trails»، وأوضحت الدولتان بأن فرنسا لا تملك الحق في مواصلة التجارب التي تلحق الضرر بالغير كما أنكرت فرنسا هذه المزاعم. ومع ذلك فإن المحكمة شطبت القضية من جدول أعمالها نتيجة قرار فرنسي رفيع المستوى بوقف التجارب فوراً وتعهد فرنسا بعدم مواصلة تجارها. وهكذا، لم تنح للمحكمة فرصة النظر في القضية كاملة. أنظر فيما ذكر أعلاه وبهامشه: د. سمير محمد فاضل، المرجع السابق، ص 279، وكذا: د. غسان الجندي، المسؤولية الدولية. مطبعة التوفيق. عمان. الطبعة الأولى، 1990. ص 22 و 25.

(3) مثل قرار الجمعية العامة رقم 2934 لـ 29 نوفمبر 1972، والقرارين: 3466 لـ 11 ديسمبر 1975، وقرار 3478 لـ 31 مارس 1976، وهي كلها قرارات زانت المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار مما يفيد تعزيز الطرح الذي ذهب إليه سالفا، دون أن أنسى إدانة مؤتمر ستوكهولم لعام 1972 المتعلق بالبيئة لمثل هذه التجارب والذي أبدى تأسفه عن عدم الانضمام الواسع لمعاهدة موسكو لعام 1961. راجع بشأن هذه القرارات وما سبق ذكره أعلاه: د. سمير محمد فاضل، المرجع السابق، الصفحات: 278-292. ولزيد من التفصيل بشأن موقف مؤتمر ستوكهولم، يراجع:

E.Langavant. (Droit de la mer). Tome I « Cadre institutionnel et milieu marin (Océanologie-polution) ». Édition CUJAS. 1979. P127.

إلى الاتفاقية العامة بالرغم من تزامن ذلك مع انعقاد المؤتمر الثالث للأمم المتحدة في السبعينات، إذ كان يجدر أن يكون هذا الموضوع من أبرز نقاط جدول أعماله، غير أن الموضوع اكتنفه الغموض في نصوص الاتفاقية العامة كما لو أن هذه التجارب لا تخص البحر أو أن الاتفاقية العامة تهتم بغير البحر اللهم إلا إذا اكتفت الاتفاقية العامة بالإشارة والإحالة إلى أحكام القانون الدولي كما هو موجود بالفعل في العديد من نصوصها. ومع ذلك، فإني أرى أن هذا الأمر غير كاف، وأن الاتفاقية العامة - كما سوف نرى - قد جذبت من أحد طرفيها لطرف على حساب آخر.

ومع ذلك فإن المحاولة الجادة في القانون الدولي العام، ولا أستطيع إدراجها ضمن قانون البحار، كانت تكمن في تحرك الدبلوماسية السيريلانكية لعقد مؤتمر قمة لدول عدم الانحياز عام 1970 بهدف منع الانتشار العسكري البحري في منطقة المحيط الهندي. وقد حظيت هذه المحاولة بإقرار الجمعية العامة لها في 16 ديسمبر 1971 بتصويت 61 صوتا و 55 امتناعا وبدون معارضة. ولقد تضمن القرار سالف الذكر الوارد برقم 2382 (XXVI) طلباً صريحاً إلى القوى الكبرى لوقف كل انتشار أو تواجد عسكري في المحيط الهندي وبإزالة القواعد والمنشآت العسكرية بتوابعها اللوجيستية من جهة، وحظر كل زرع أو استعمال للأسلحة النووية وذات الدمار الشامل؛ كما تضمن القرار أيضاً، طلبه إلى دول المنطقة إنشاء نظام أمن جماعي يهدف إلى حماية المنطقة.

ولا أعتقد أنني وصلت إلى أن أكون من أصحاب "المدرسة الواقعية" التي ترى وجوب أن تكون للقانون قوة تحميه، إلا أنني أؤمن قطعياً بمفاهيمها، إذ لا أعتقد أيضاً أن قرار الجمعية العامة هو الذي كفّل عملية تنظيف المحيط الهندي إلى حدٍّ ما، وإنما آلت العملية إلى نظام الأمن الجماعي الذي بادرت به دول المنطقة.

وفي هذا المجال يفرق "H.C.Begarie" بين رجال القانون ورجال الحرب.⁽¹⁾ فالتأويلات النظرية التي تصوغها الطائفة الأولى لفهم بنود القانون الدولي العام وبصفة خاصة الاتفاقية العامة لا تؤدي بالضرورة إلى أن تتقبلها الطائفة الثانية أو تنصاع إليها، بل بالعكس أن يمكن للطائفة الثانية أن تستخدم الآلة التشريعية لإضفاء الشرعية الدولية على سلوكات وتطلعات معينة لا سيما في مجالنا هذا ألا وهو الاستخدام العسكري للبحار.

فكم هي عديدة النصوص التاريخية التي تناولت موضوع المحيطات لجعلها بمنأى عن الاستخدام العسكري خاصة في الاتفاقية العامة. فالمادة (88) تقضي بوجود تخصيص أعالي البحار للأغراض السلمية، والمادة (141) تحكم بوجود أن تكون « المنطقتان مفتوحتان للأغراض السلمية »، وكذا المادة (143) التي تحض على أن يجري البحث العلمي للأغراض السلمية في "المنطقة" دائماً. أما

¹⁾ Hervé-Coutau-begarie. «Le désarmement naval». Chapitre : Désarmement3. Op.Cit., www.stratisc.org/Pub_HTM.

المادة (301) فتقضي بامتناع جميع الدول "الأطراف" فقط، عن التهديد بالقوة بما يتنافى ومبادئ القانون الدولي المتضمنة في ميثاق الأمم المتحدة.

إن جملة هذه النصوص تقضي بوجود الاستخدام السلمي للبحار، وهذه العبارة الأخيرة تتناقض وكلمة "الحربي" فقط، لكن الاتفاقية العامة لم تشر إلى وجوب الامتناع عن الاستخدام العسكري في معناه السلمي. وبمعنى آخر، فإن الاتفاقية العامة لا تحول دون الانتشار العسكري وإقامة القواعد وزرع الأسلحة تحت البحر ما دام أن هذه العملية لم تؤدي إلى استخدام "حربي" وهو الذي يعاكس مصطلح سلمي والذي يمكن أن يتجسد في التجارب النووية مثلا أو في المناورات بالأسلحة، كما أن هذه الأفعال بالوصف السابق، لا تؤدي أيضا إلى أنها تعني تهديدا بالقوة أو استعمالا لها بما ينافي ميثاق الأمم المتحدة ومبادئه، لأن الأمر يتعلق بحرية أعالي البحار من جهة، و من جهة أخرى، فإن الانتشار العسكري أو المناورات بالأسلحة حتى ، لا تتم في بحر إقليمي لدولة من الدول، و ليس لأحد أن يثبت أنها موجهة لتخويف دولة معينة أو تشكل تهديدا لها؛ وثالثا، فإن مجلس الأمن وحده هو الذي له صلاحية تقرير متى يكون هناك تهديد بالأمن والسلم الدوليين طبقا لنص المادة (39) من الميثاق الأممي، ولا يمكن أن يكون الخصم هو الحكم في آن واحد. (1)

ورغم التفوق العددي الذي طبع المؤتمر الثالث للأمم المتحدة وأثر - على زعم البعض - في توجيه مسار الاتفاقية العامة، فإن الدول التي هي في غالبيتها من طبقة العالم الثالث، لم تنجح سوى في حصولها على عدد قليل من المواد بما يكفل لها صلاحيات تنظيم بحرها الإقليمي بشكل نسبي - كما سوف نرى لاحقا - مقارنة مع عدد هائل من الأحكام الأخرى التي تضمنتها الاتفاقية العامة وكفلت بشكل أكبر ضمان استخدام البحر للملاحة البحرية والمرور البريء الذي تمارسه جميع السفن حربية كانت أم تجارية وما يمكن أن يرافق ذلك من استخدام البحار الإقليمية نفسها في البعد العسكري الاستراتيجي ما دام أن مرور السفن الحربية "غير ضار" *Inoffensif* ولو أنه قد يكون "غير بريء" *Non innocent* في كثير من الأحيان، وهي مصطلحات ظلت المؤتمرات الدولية الرامية إلى تقنين قواعد القانون الدولي للبحار تبحث عن مخرج منها أمام استغلالها من طرف المجموعات البحرية الكبرى، وهو موضوع أترك الحديث عنه إلى موضع آخر.

(1) و تنص المادة (39) من ميثاق الأمم المتحدة على أن «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».

راجع بخصوص صلاحيات مجلس الأمن في هذا المجال : د.حامد سلطان، د.عائشة راتب، د.صلاح الدين عامر، القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة 1987، ص 731. و سوف أعود لبحث هذا الموضوع تفصيلا بحول الله عند بحثي لموضوع المرور البريء والتهديد بالقوة و استعمالها في الفصل الأول من الباب الأول من القسم الأول من هذه الأطروحة.

ومن دون سبق للأحداث في هذا الفصل التمهيدي، فإن المواد التي ذكرت أعلاه، مضافاً إليها جملة المواد التي تكفل حرية المرور والمرور البريء والعابر وحصانة السفن الحربية والإذن المسبق وغيرها، كلها مكاسب تضاف إلى رصيد القوى البحرية الكبرى.

وخلال هذه المطلب، أقول بأن الاتفاقية العامة - في نظرة شمولية - قد تأثرت أيما تأثر بالبعد العسكري والاستراتيجي الذي طبع الساحة الدولية بعد الحرب العالمية الثانية، كما أن قانون البحار، من اتفاقيات جنيف لعام 1958 إلى اتفاقية 1982، لم تكن سوى انعكاس للصراع الذي ميز هذه الفترة بين طائفتين من الدول: دول ساحلية نامية قلقة على أمنها ومواردها، ودول كبرى قادرة على التحرك في أي بقعة من العالم تجسيدا للبعدين اللذين أرساهما "فيرانزي" وهما ضمان الموارد بالقوة العسكرية، وبالتالي فإن ما حققته الدول النامية في حق بحارها الإقليمي هو دحر مكاني فقط للتهديد واستخدام القوة لمسافة 12 ميلاً بحرياً فقط، كما لو أنها أخرجت رأسها للتنفس في حين، فإن باقي جسدها لا يزال تحت الماء.

المبحث الثالث

الجهود الدولية لتقنين قانون البحار

و أفضل أن أستعرض هذا المبحث في المطالب التالية :

المطلب الأول

الجهود الدولية السابقة للمؤتمر الثالث

للأمم المتحدة حول قانون البحار

سبقت الإشارة في المبحث السابق إلى جملة من الوقائع والأحداث التي أدت إلى إضفاء تصور عام للبحر وما يلعبه من دور هام في حياة الشعوب والأمم وما توليه الدول من أهمية على أكثر من صعيد، وكيف أن هذا التصور قاد إلى نمو فكر فقهي دولي احتدم بينه الجدل بين من يسعى إلى تقييد سيادة الدولة عليه وبين من يكرس أو يبرر مواقف الدول في بسط سيادتها حتى على أجزاء تبعد عن إقليمها بمساحات شاسعة.

لقد قادت هذه الممارسات الدولية على مر العصور إلى تشكيل قواعد عرفية مقبولة على الصعيد الدولي؛ أما عن الفقه، فقد ساهم إلى حد بعيد في تكريس جملة من هذه الأعراف وإعطائها صيغة قانونية، دون أن ننسى تنامي القانون الإقليمي الذي عززته مجموعة من الاتفاقيات الثنائية في معظمها في المجال البحري، و يبقى القضاء الدولي الذي لعب هو الآخر دوراً هاماً في تكريس أو خلق

قواعد جديدة أو شكل في بعض أحكامه سوابق قضائية اعتبرت جزءاً من التقنين العام الذي سعت المجموعة الدولية إلى الأخذ به في جملة من نصوص قانون البحار بصفة عامة التي عنيت بتدوينها. فلقد أدت أفكار وأطروحات كل من "غروسوس"، "سيلدن"، "جنتليس"، "بينكرشوك"، "فاتل" و"هال"، "يسوي"، "جيدل"، "دوليرايدل"، "فوشي" و"سيل" وغيرهم كثير مما يضيق المقام بحصرهم، إلى إفراز نوع جديد من الدراسات القانونية لم تكن معروفة من قبل بالرغم من وجود بعض التقنيات في القانون البحري الخاص (القانون الرودسي، وقواعد أوليران..)، والتي كانت في حقيقتها قواعد قانونية داخلية تهتم بشؤون الملاحة في نطاقها الخاص؛ في حين، فإن الجدل الفقهي الذي تعاورته كتابات الفقهاء المشار إليهم أعلاه، قد قاد إلى نوع آخر من القواعد يتسم بالطابع الدولي، وهي الكتابات التي شكلت فيما بعد، مجالاً للدراسات والمناقشات التي عرفتها معاهد وجمعيات القانون الدولي، والتي يعتبر معهد القانون الدولي أهمها وكان أن تناوّلها في العديد من دراساته لا سيما مع نهاية القرن 19 وبداية القرن العشرين، و اعتمد عليها عدد من المحاولات التي رمت إلى تقنين قانون البحار لا سيما في أولى مساعيها كما كانت حال لجنة خبراء عصبة الأمم أو مؤتمر تقنين لاهاي لعام 1930.

أما عن القضاء الدولي، فلا أحد ينكر ما صدر عن المحاكم من أحكام ساهمت بدورها في إضافة لبنة إلى جملة القواعد التي شكلت فيما بعد فحوى قانون البحار؛ وأذكر في هذا السياق أبرز القضايا مثل قضية "اللوتس" وقضية "مضيق كورفو"، وقضية "المصائد" وقضية "بحر الشمال" الخ. (1) وتُرجح الغالبية من الكتابات أن أولى المحاولات الدولية في مجال تقنين قانون البحار كانت في ظل عهد عصبة الأمم حين دعت إلى عقد مؤتمر دولي لدراسة هذا الموضوع ضمن مواضيع أخرى، (2)

(1) أود الإشارة في هذا السياق إلى أن هذه الفقرة تستعرض الفكرة عموماً، وسأتناول جملة قضايا وأحكام المحاكم ذات الصلة في الأماكن المخصصة لها لاحقاً.

(2) بتاريخ 1924/12/11 شكل مجلس العصبة لجنة الخبراء لتقنين القانون الدولي التي باشرت أولى دوراتها في أول أبريل 1925 حيث عمدت إلى إجراء عملية مسح أولية تتحسس فيها مسائل القانون الدولي التي ترى أنها تصلح للتقنين، وقد بلغت المسائل التي رشحتها اللجنة بصفة مؤقتة 7 مسائل هي: 1- الجنسية، 2- المياه الإقليمية، 3- مسؤولية الدولة عن الأضرار، 4- الإجراءات المتعلقة بالمؤتمرات الدولية وإبرام المعاهدات وإعداد مشروعاتها، 5- الإمتيازات والحصانات الدبلوماسية، 6- القرصنة، 7- استغلال منتجات البحار. أما عن العناصر التي استهدفها التقنين بخصوص قانون البحار فكانت كالتالي:

- طبيعة ومضمون الحقوق التي تملكها الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية.
- مدى سريان حقوق تلك الدولة على الفضاء الجوي فوق إقليمها وامتدادها إلى قيعان مياهها الإقليمية وما تحتها.
- الأحكام المتعلقة باتساع المياه الإقليمية وقواعد قياسها وخط التحديد بين المياه الداخلية والمياه الإقليمية.
- المياه الإقليمية حول الجزر وتحديد الجزيرة من زاوية تعريفها القانوني.
- المضائق وأحكامها.
- القواعد المتعلقة بمرور السفن الحربية والتجارية مروراً بريتا زمن السلم عبر المياه الإقليمية ورسومها فيها.
- القيود على مباشرة الدولة الساحلية لولايتها الجنائية والمدنية ونطاق حقوقها في المسائل المالية.

وقد انعقد هذا المؤتمر بلاهاي عام 1930⁽¹⁾ قصد تقنين الممارسات الدولية وأعرافها ووضعها في اتفاقية دولية حسما للخلاف الذي اعترى الدول سيما في موضوع البحر الإقليمي. غير أن هذا المؤتمر قد مني بالفشل الذريع بالنظر إلى عدم وجود اتفاق حول العديد من المسائل في مجال قانون البحار لتمسك الدول بادعاءاتها التي ميزت هذا المؤتمر ولم تخرج منه بنتيجة تذكر.

ولعل ما يمكن أن ينعت به مؤتمر لاهاي لعام 1930 أنه جاء لتوحيد الرؤى بخصوص موضوع غالب كان مثار خلاف بين الدول ألا وهو البحر الإقليمي، ولم يكن المؤتمر ليأخذ أبعاداً أخرى في قانون البحار والتي لم تظهر أصلاً إلى بعد انعقاد هذا المؤتمر.

ذلك أنه قد شهدت فترة الثلاثينيات عمليات حفر و تنقيب بقصد استخراج البترول من البحر، وقد كانت أول عملية تنقيب في بحيرة "ماراكايبو" *Maracaibo* بفتزويلا عام 1933 تلتها عملية مماثلة بخليج المكسيك عام 1936. ثم تالتت عمليات التنقيب على وتيرة مطردة، ولم تكد الدول تصل إلى عام 1945 حتى أصبح هذا الأسلوب في التنقيب معتاداً عند الدول وبات فائضه يفوق جميع التوقعات إلى أن تناوله الرئيس الأمريكي "ترومان" في خطابه عام 1945،⁽²⁾ فأطلق عليه تسمية "الجرف القاري *Plateau continental*"، وعمم استعمال هذا المصطلح بعد ذلك في العمل الدولي.

إن هذا التاريخ يمثل الدخول في حقبة جديدة لم تكن مسبقة من قبل في القانون الدولي ولا حتى في الجهود الرامية إلى تقنين قانون البحار الذي ظل موضوع الجرف القاري مجهولاً بالنسبة لها، ومنذ ذلك التاريخ⁽³⁾، انطلقت التصريحات والإعلانات الرسمية لا سيما من دول أمريكا وسارعت

• إمكانية ملاحقة السفن الأجنبية في أعالي البحار استمراراً لمطاردة بدأتها الدولة الساحلية في مياهها الإقليمية .

راجع في التحضير لمؤتمر تقنين لاهاي لعام 1930: د.عوض محمد المر، حق المرور البريء في البحار، رسالة دكتوراه - إشراف محمد حافظ غانم، جامعة عين شمس، القاهرة 1980 - ص 56-57.

(1) ومع ذلك فقد رجح الفقيه "كولومبس" في كتابه "القانون الدولي للبحار *International Law of the sea*" أن أولى المحاولات الدولية الرامية إلى تقنين قانون البحار تعود إلى مؤتمر باريس لعام 1856. ومع ذلك فإنني لا أسير مع هذا الطرح، لأن مؤتمر باريس هذا قد تناول أموراً دولية عدة، وصحيح أنه قد عالج موضوع القرصنة البحرية فأنتهى أعرافها الدولية السابقة إلا أن ذلك قد تم في محاولة للوصول إلى السلم والأمن على ساحة النادي الأوربي عقب إنهاء حرب القرم ولم يكن هدفه من إلغاء أعراف القرصنة تقنين قواعد القانون الدولي للبحار. يراجع فيما سبق:

-Jean Pierre Lévy «La conférence des nations unies sur le droit de la mer». *Op.Cit.*, P28.

-Michel.Voelckel. «La Piraterie est-elle un crime de droit des gens». *Annuaire du droit de la mer. Tome V.2000. Institut du Droit Economique de la Mer. Pedone. Paris. P97.*

(2) ورد خطاب الرئيس ترومان في تصريحين وردا تحت رقمي: 2667 و2668 بتاريخ 28 سبتمبر 1945. أظن حول ذلك الخطاب:

Sadok Belaid. «Les Etats Arabes et leur espace maritime». *Espaces et Ressources Maritimes. Périodique dirigé R.J. Dupuy, A. Piquemal. Edition Economica. 1985. P101 et 103.*

(3) وفي هذا الإطار، يعتبر معظم الشراح بأن تصريح ترومان هو نقطة بداية التطور المعاصر لقانون البحار وهذا بالنظر إلى ما تضمنه التصريح من نقاط غير مسبقة فتحت الشهية أمام الدول في عملية التنقيب واستغلال قيعان البحار والمحيطات. راجع: = =

الدول إلى المحافظة على مواقفها من خلال اتفاقيات ثنائية بشأنه وبشأن إخضاعه لسلطة الدول صاحبة الاختصاص في المياه الإقليمية، مما أثار مشاكل أخرى جديدة تتمثل في امتداده وطبيعته وحقوق الدولة الساحلية عليه، ليضاف هذا الرصيد إلى رصيد الخلاف حول طبيعة واتساع البحر الإقليمي التي لم يفلح أصلاً مؤتمر تقنين لاهاي في الخلوص بحل بشأنها.⁽¹⁾

ولقد بات جلياً أن يكون تزايد وتنوع المواضيع التي كان البحر مصدرها، واتساع نطاق الخلافات بين الدول شاغلاً حقيقياً يعترى تفكير المجموعة الدولية ممثلة بميثقة الأمم المتحدة التي بادرت إلى محاولة لوضع مشروع يهدف إلى تقنين دولي يحسم هذه الخلافات بين الدول والتي - وكما أسلفت - لم تعد قاصرة على مد السيادة في البحر الإقليمي، بل تعدته إلى مواضيع أخرى يمثل موضوع الجرف القاري إحداها كذلك. ولقد كلفت أعمال لجنة القانون الدولي التابعة للأمم المتحدة في التحضير لهذه المحاولة قرابة 7 سنوات، استطاعت بعدها الأمم المتحدة عام 1958 أن تدعو إلى عقد مؤتمر ضخمة نُعت بأنه أول مؤتمر دولي حول قانون البحار. ولعل السبب في نعته بهذا النعت، كونه أول مؤتمر دولي حول قانون البحار انعقد في ظل الأمم المتحدة من جهة، ومن أخرى كون مؤتمر لاهاي لعام 1930 - وإضافة إلى فشله - فإنه لم يكن موجهاً بصفة أساسية لتقنين قانون البحار رغم أن موضوع البحر الإقليمي قد حظي فيه بنصيب وافر؛ ومع ذلك، فإن هذا المؤتمر قد تناول مواضيع أخرى مثل "الجنسية"، ومن ثم أطلقت عليه تسمية مؤتمر تقنين لاهاي الذي كان يهدف إلى تقنين جملة من الأعراف والقواعد في نطاق القانون الدولي بصفة عامة، هذا فضلاً عن كثافة التمثيل الموسع الذي عرفه مؤتمر 1958 الذي حضرته دول لم تكن موجودة على الساحة الدولية حين انعقاد مؤتمر لاهاي الذي حضرته حفنة من الدول هي في معظمها دول النادي الأوربي.

ففي الفترة الممتدة بين 24 فيفري و 28 أبريل 1958، انعقد مؤتمر جنيف حول قانون البحار وحضره 700 مفوض يمثلون 86 بلداً، وقد أسفر هذا المؤتمر في ختام أشغاله بجنيف في 29 أبريل 1958 عن أربع اتفاقيات دولية تهتم كلها بشؤون البحار وتتنوع بتنوع المواضيع التي كانت مطروحة آنذاك وكانت مثار خلاف بين الدول. وهذه الاتفاقيات هي:

A.Pardo. « The future of the law of the sea ». Symposium 26-27 june 1972. Organized at denhelder by the royal Netherlands naval college and the international law institute of Utrecht state university. Edited by L.J.Bouchez and L.Kajjen. Martinus nijhoff- The hague. P2.

⁽¹⁾ راجع في هذا الموضوع كلا من:

- Claude Albert Colliard « Elaboration et caractères généraux de la convention du 10 décembre 1982 ». Édition A. pedone. Paris 1985. P2.

- د. حامد ربيع. (مقدمة في التعريف بقانون البحار الجديد والمصالح العربية: الأبعاد والمتغيرات) - كتاب دراسات قانون البحار الجديد والمصالح العربية. دراسات لمجموعة من الباحثين العرب - المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم - معهد البحوث والدراسات العربية - تونس - 1989 - ص 8.

- 1- الاتفاقية الخاصة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة. والمعتمدة بـ 61 صوتا مقابل امتناعين ودخلت حيز التنفيذ في 10 سبتمبر 1964.
- 2- اتفاقية أعالي البحار. والتي تم اعتمادها بـ 65 صوتا مع امتناع واحد ودخلت حيز التنفيذ في 30 سبتمبر 1964.
- 3- اتفاقية الصيد وحماية الموارد البيولوجية بأعالي البحار. والمعتمدة بـ 45 صوتا مقابل صوت واحد وبـ 18 امتناعا ودخلت حيز التنفيذ في 20 مارس 1966.
- 4- اتفاقية الجرف القاري. واعتمدت بـ 57 صوتا مقابل 3 أصوات وبـ 8 امتناعات ودخلت حيز التنفيذ في 10 جوان 1964. (1)

ومع ذلك، فإن الاختلاف بشأن جملة من المواضيع التي تناولتها هذه الاتفاقيات سيما موضوع اتساع البحر الإقليمي - كما سنرى فيما بعد - مضافا إليها مواقف بعض الدول من الاتفاقيات لا سيما الدول العربية، جعل من هذه الاتفاقيات قانونا اتفاقيا أكثر من كونه قانونا دوليا يندرج ضمن معاهدة شارعة تحوز قواعدها الصبغة "الأمرية" كقاعدة مقبولة على أوسع نطاق عالمي. ومن جهة ثانية، فإن المعطيات التي زامنت مؤتمر جنيف وتلت الاتفاقيات الأربع بقليل لا سيما الاقتصادية منها والأمنية، والتي ترجمت بتلك المطالبات والسلوكيات الأحادية الجانب من قبل بعض دول أمريكا اللاتينية في مد سيادتها على مساحات تصل إلى 200 ميل بحري كبحار أقليمية، قد أدت إلى ميلاد اتجاه حقيقي تحول فيما بعد، من النطاق الأحادي إلى نطاق دولي إقليمي جسدهته الدول الأمريكية في إعلان "سانتياجو" لعام 1952، ثم في إعلان "ليما" عام 1954 ثم اعتمدت هذه المطالبات من قبل مجلس منظمة الدول الأمريكية عام 1956، لتستقر أخيراً لديها في إعلان "مونتيفيديو" لـ 8 ماي 1970. (2)

لقد سمحت هذه الاتجاهات بإبراز ذلك التطور العنيف في المقدمات الاقتصادية التي طرأت على التعامل مع الظاهرة البحرية، وكانت مساهمة - ضمن عوامل أخرى - في تعزيز أوجه قصور اتفاقيات جنيف لعام 1958، هذه الاتجاهات التي بلورها سفير مالطا "باردو" *Arvid pardo* طارحا إياها في الدورة 22 للجمعية العامة عام 1967 مطالبا بدراسة موضوع استغلال قاع البحار والمحيطات

(1) راجع في هذا الموضوع. بمزيد من التفصيل عن أشغال المؤتمر والاتفاقيات الأربع كلا من:

-E.Langavant (*Droit de la mer*). Tome I. Op.Cit., P13.

-Jean Pierre Lévy «La conférence des nations unies sur le droit de la mer». Op.Cit., P31,32.

(2) راجع بخصوص هذا الموضوع:

-E.Langavant (*Droit de la mer*). Tome II « Le droit des communications maritimes». Édition CUJAS. 1981. P24-25.

فيما هو أبعد من الاختصاص والولاية الإقليمية للدولة الساحلية واستثمار مواردها الطبيعية من أجل صالح الإنسانية.⁽¹⁾

لقد بدا واضحا من خلال المناقشات التي أعقبت طرح "باردو" بخصوص استغلال قاع البحر والتي أصبحت الفكرة تحمل اسمه فيما بعد⁽²⁾، أن هذه الثروة الضخمة يجب أن تخصص لصالح الإنسانية جمعاء ولا يجوز إخضاعها لسيادة دولة أو دول معينة للاستثمار بها وحدها. وقد عهدت الجمعية العامة بهذا الموضوع إلى لجنة خاصة تتولى دراسته، وهي اللجنة التي تحولت عام 1968 إلى لجنة الاستخدامات السلمية لقاع البحار والمحيطات⁽³⁾ التي أصبحت أيضا لجنة قانون البحار عام 1972، مع عدم إغفال إعلان الأمم المتحدة عام 1970 بتحريم قاع المحيطات والبحار على الملكية الخاصة والسيادة الوطنية كرد فعل للمطالبات والسلوكيات التي انتهجتها دول أمريكا اللاتينية على

⁽¹⁾ لقد كان السفير المالطي "باردو" متأثرا بالمؤلف العلمي للعالم الأمريكي "ميرو Mero" الصادر عام 1965 والذي يتحدث عن أهمية المصادر المعدنية الموجودة في أعالي البحار وغيرها من المصادر. وكان العالم الأمريكي قد عرّضَ في كتابه أرقاما ضخمة تبين أحجام هذه المعادن وما يمكنها أن تحققه في نمو واقتصاد الدول لأطول مدة ممكنة.

راجع في هذا الموضوع: د. حامد الربيع. مقدمة في التعريف بقانون البحار الجديد والمصالح العربية. المرجع السابق ص 8. وفي هذا الإطار كذلك يقول الأستاذ: Jean-Pierre-Beurier، بأن "باردو" لم يكن المتأثر الوحيد بالكتاب العلمي، لأن المؤلفات العلمية التي ظهرت آنذاك شكلت جزءا مهما آخر يندرج ضمن مؤثرات قانون البحار، وقد استلهم منها الساسة أنفسهم بعض تصريحاتهم التي يعتبر أبرزها تصريح الرئيسين الأمريكيين: "جونسون" عام 1966 و"نيكسون" عام 1967. راجع كذلك بخصوص هذا الموضوع:

Jean-Pierre-Beurier. (Droit Maritime). Tome I, Mer, Navire, et Marins. «Livre 2. Droit international de la mer». Op.Cit.,P83.

وللإشارة، فإنني أود أن ألفت النظر إلى أنني خلال عملية جمع المعلومات بخصوص هذه الأطروحة حاولت أن ألقى نظرة على بعض الكتب العلمية التي ظهرت في فترة الستينيات والسبعينيات واحتل موضوع البحر اهتمامها، وهذا بالنظر إلى تأثير الجانب العلمي للبحار الذي راجع في تلك الآونة وكان له تأثير على السفير المالطي "باردو" أو على بعض الساسة مثل "نيكسون" كما رأينا. وقد فضلت أن اختار مقتظا من كتاب ألفه 30 عالما أمريكيا متخصصا. وهذا المقتطف هو للعالم العظيم "جاك كوستو" وهذا نصه: «إن البحر هو النهاية الحتمية لأي نوع من التلوث: الحراري أو البترولي أو البشري أو النووي أو الصناعي وسواء اتجهت عمليات التلوث مباشرة نحو البحر أو فوق اليابسة أو في الهواء. إنه سباق مع الزمن من أجل البقاء، فمن الجانب البناء هو سباق بين العلم والمعلومات والحكمة العامة، أما الجانب الهدام، فهو زيادة السكان والمغالاة في التخصص الصناعي ونتيجة لهذا السباق الدرامي لحماية المحيطات فإن جميع البشر يهتمهم هذا الأمر بدرجة خطيرة». "جاك كوستو"، علم المحيطات بقلم 30 من العلماء الأمريكيين المتخصصين - إشراف ريتشارد. س. فيتر. مطبوعات كتابي - القاهرة - 1982. ترجمة: ميشيل تكلا. ص 28.

⁽²⁾ ويبدو أن "باردو" لم يتوقف دوره على حدود المؤتمر الثالث بل قد وسع من تدخلاته بشكل مواز خدمة لقانون البحار. ففي مؤتمر لاهاي لعام 1972 حول قانون البحار ضمّ علماء و متخصصين تقدم "باردو" بمقال مفصل ضمنه كافة التطورات التي عرفها قانون البحار ومعظم أوجه النشاطات التي تجعل البحر محورها الرئيسي، وكذا كافة المنافع التي يحق للإنسانية أن تحققها منه سواء من وجهة التنقيب عن البترول أو المعادن وغيرها أو من وجهة الحركة التجارية الدولية البحرية التي قدم "باردو" إحصائياتها وتطورها، فضلا عن لفته النظر لعائدات الصيد والصناعات المرتبطة به مع إشارته إلى أهمية البحث العلمي البحري. راجع بخصوص ما سبق:

A.Pardo. « The future of the law of the sea ». Symposium 26-27 june 1972. Op.Cit., P2-20

⁽³⁾ أنشئت "لجنة الاستخدامات السلمية لقاع البحار والمحيطات". بموجب قرار الجمعية العامة رقم 2467 (23) لـ 21 ديسمبر 1967 وقد كانت تتكون من 42 دولة. أنظر: د. محمد طلعت الغنيمي. القانون الدولي البحري، المرجع السابق، ص 11.

وجه الخصوص، والتي لم تكن في نهاية المطاف سوى شهادة ميلاد ما سمي في الإتفاقيه العامة بـ "التراث المشترك للإنسانية".

وبناء على التقارير المختلفة التي تقدمت بها هذه اللجنة بعد عدة دورات مختلفة⁽¹⁾ إلى غاية 1973، كان على الأمم المتحدة أن تفكر في عقد مؤتمر ثالث حول قانون البحار يستجيب لمختلف المطالبات والتغيرات التي طرأت على الصعيد الدولي، والتي لم يكن بإمكان المؤتمرين: الأول الذي تمخضت عنه اتفاقيات جنيف لعام 1958 والثاني الذي انعقد عام 1960، أن يجدا لها حلاً مقنعاً توافق رأى الغالبية من الدول. وبالفعل، فقد أصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة قرارها رقم 2750 بتاريخ 17 ديسمبر 1970 دعت فيه إلى عقد مؤتمر ثالث لقانون البحار عام 1973.

وللإشارة فإن ترتيب هذا المؤتمر الذي دعت إليه الجمعية العامة ابتداءً من عام 1973 يعتبر الثالث في أعقاب مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1960، والذي دعت إليه الجمعية العامة التي حولت للأمين العام للأمم المتحدة بموجب قرارها رقم 1307(13) المؤرخ في 10 ديسمبر 1958، الدعوة إلى عقد مؤتمر ثاني حول قانون البحار، هذا الأخير الذي انعقد في الفترة الممتدة بين 17 مارس إلى 26 أبريل عام 1960 بهدف الوصول إلى حلول للقضايا التي لم يتمكن مؤتمر جنيف لعام 1958 من الوصول إلى اتفاق بشأنها، والتي يعتبر البحر الإقليمي من بين أهم النقاط المدرجة في جدول أعماله.⁽²⁾

وكتعليق على المؤتمر الثاني للأمم المتحدة حول قانون البحار، أستطيع القول أنه لم يتمكن من الوصول حتى إلى مستوى مؤتمر جنيف لعام 1958، فلم تتوج أعماله باتفاقية تذكر أو حتى بموقف موحد من قضية البحر الإقليمي إذ كان الخلاف بشأن اتساعه أهم ما طبع أشغال المؤتمر.

(1) كانت الدورة الأولى في 6 و 7 من شهر فيفري 1969 وقررت تشكيل جهازين فرعيين وقدمت تقريرها إلى الجمعية العامة في دورتها 24 من نفس السنة، كما تقدمت اللجنة بتقرير مماثل في 27 أوت 1970 إلى الجمعية العامة التي بدورها أصدرت قرارها رقم 2749 لـ 17 ديسمبر 1970 ليتضمن الموافقة على إعلان المبادئ التي أقرتها الأسرة الدولية في مجال استخدام قاع البحر والمحيطات. وقد ظهر للجنة أثناء مناقشات إعلان المبادئ، أن مواضيع قانون البحار مترابطة ومتداخلة وأنه لا يمكن النظر في موضوع قاع البحار والمحيطات بمعزل عن بقية المواضيع الأخرى، وعليه فقد وسعت اللجنة من مجال دراستها التي أصبحت تغطي جميع مجالات ومواضيع قانون البحار إضافة إلى مهمة التحضر للمؤتمر الثالث حول قانون البحار، وعقدت دورتها في الفترة الممتدة بين 17 فيفري و 11 مارس 1971 وقررت هذه اللجنة إنشاء ثلاث لجان فرعية ثم قدمت تقريرها إلى الجمعية العامة في 27 أوت 1971. لمزيد من التفصيل بخصوص دورات وتقارير هذه اللجنة ولجانها الفرعية، يراجع: المستشار إبراهيم محمد الدغمة، القانون الدولي الجديد للبحار، المؤتمر الثالث واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998، ص 28-33.

(2) وهو المؤتمر الذي عُرف بالإقتراح الشهير الأمريكي الكندي 6+6 والتي تعني ستة أميال للبحر الإقليمي مضافاً إليها ستة أميال أخرى كمنطقة صيد خالصة للدولة الساحلية، و سوف أعود لبحث هذا الموضوع في الباب المخصص للبحر الإقليمي بحول الله .

أنظر: د. محمد سعيد الخطيب، المرجع السابق، ص 174-182، وكذا: الأستاذ شارل روسو، القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 256.

والحقيقة أن فشل المؤتمرين معا كان حتميا للعديد من الأسباب التي يعتبر أهمها غياب الدول الأفرو آسيوية في معظمها، ومنها ما كانت أسبابه راجعة لعوامل الاستعمار، فضلا عن غياب دول أمريكا اللاتينية التي فضلت التعامل مع موضوع قانون البحار في إطار فردي أو إقليمي على أكبر تقدير، ومواقف الدول العربية سيما من مؤتمر جنيف لعام 1958 نظرا لحساسية موضوع المضائق لديها.

المطلب الثاني

المؤتمر الثالث للأمم المتحدة وقانون البحار

وبالفعل، فقد انعقد المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار، وكانت أولى دوراته بمقر الأمم المتحدة بنيويورك في الفترة الممتدة من 3 إلى 15 ديسمبر 1973.

ومراعاة للرغبة في تحقيق المشاركة العالمية في المؤتمر، فقد قررت الجمعية العامة أن تطلب إلى الأمين العام دعوة الدول الأعضاء في الأمم المتحدة والأعضاء في الوكالات المتخصصة والوكالة الدولية للطاقة الذرية والدول الأطراف في النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية وكذا كل من جمهورية غينيا وجمهورية فينتام الديمقراطية. وقد أدى عدد المشاركين من الدول والأقاليم والمنظمات الحكومية وغير الحكومية والوكالات المتخصصة إلى جعل المؤتمر أضخم محفل دولي شهده المجتمع الدولي⁽¹⁾ ترجم مدى الاهتمام البالغ الذي أولته هذه الدول من خلال هيئة الأمم المتحدة بموضوع قانون البحار، كما يبين أيضا نسبة الاختلاف الذي كان حاصلًا بين هذه الدول والتي أكدت حضورها خلال هذا المؤتمر لما توليه من أهمية على صعيد منظومتها الأمنية والاقتصادية.

وتعتبر الصفة الغالبة التي نعت بها المؤتمر هي "البطء الشديد" وهذا بالنظر إلى المدة التي استغرقها والتي وصلت إلى 9 أعوام، وبالنظر أيضا إلى عدد الدورات التي عقدها وهي 11 دورة⁽²⁾

(1) واشتركت في دورات المؤتمر وفود دول عديدة فضلا عن عدد آخر من المنظمات الدولية والإقليمية وغير الحكومية. أنظر في المشاركين في المؤتمر الملحق الثاني.

(2)

- عقدت الدورة الأولى في مقر الأمم المتحدة في نيويورك، 3 إلى 15 ديسمبر 1973
- عقدت الدورة الثانية في بارك سنترال، بكاراكاس، 20 جوان إلى 29 أوت 1974.
- عقدت الدورة الثالثة في مكتب الأمم المتحدة في جنيف، 17 مارس إلى 9 ماي 1975.
- عقدت الدورة الرابعة في مقر الأمم المتحدة في نيويورك، 15 مارس إلى 9 مايو 1976.
- عقدت الدورة الخامسة في مقر الأمم المتحدة في نيويورك، 2 أوت إلى 17 سبتمبر 1976.
- عقدت الدورة السادسة في مقر الأمم المتحدة في نيويورك، 23 ماي إلى 15 حويلية 1977.
- عقدت الدورة السابعة في مكتب الأمم المتحدة في جنيف، 18 مارس إلى 19 ماي 1978.
- عقدت الدورة السابعة المستأنفة في مقر الأمم المتحدة في نيويورك، 21 أوت إلى 15 سبتمبر 1978.
- عقدت الدورة الثامنة في مكتب الأمم المتحدة في جنيف، 19 مارس إلى 27 افريل 1979.

حتى اعتمد المؤتمر الاتفاقية العامة في 30 أبريل 1982 بنيويورك، ليتبعه بعد ذلك إمضاء الدول عليها في 10 ديسمبر 1982. مونتيجوباي بجمايكا.

اعتمدت الاتفاقية العامة للأمم المتحدة حول قانون البحار بـ 130 صوتاً مقابل 4 أصوات كانت لكل من الولايات المتحدة الأمريكية، إسرائيل، تركيا، وفنزويلا، مع تسجيل 17 امتناعاً لكل من الاتحاد السوفياتي وثمانى دول اشتراكية وتايلاندا واسبانيا و 6 دول من المجموعة الاقتصادية الأوربية هي: بلجيكا، إيطاليا، اللكسمبورغ، هولندا، ألمانيا وأخيراً بريطانيا.

أما بالنسبة لعدد الإمضاءات التي تلقتها الاتفاقية العامة في اليوم الأول من عرضها على التوقيع، فقد وصل إلى 119 إمضاءً وهو يمثل نجاحاً حقيقياً وأغلبية ساحقة بالنظر إلى عدم إمضاء 22 دولة يمتلك بعضها أحدث التكنولوجيات البحرية، الشيء الذي اعتبره رئيس المؤتمر « رَقْمًا قِيَّاسِيًّا جَدِيدًا فِي التَّارِيخِ الْقَانُونِيِّ »⁽¹⁾.

وفي ظل غياب النصاب القانوني المتفق عليه بموجب المادة (308) من الاتفاقية العامة وهو اشتراط 60 تصديقاً قصد دخولها حيز التنفيذ، بقيت الاتفاقية العامة قرابة الـ 12 سنة دونما تطبيق حتى كان تاريخ 16 نوفمبر 1993، وهو التاريخ الذي صادقت فيه دولة "غيانا La Guyane" على

= =
- عقدت الدورة الثامنة المستأنفة في مقر الأمم المتحدة في نيويورك، 19 جويلية إلى 24 أوت 1979.
- عقدت الدورة التاسعة في مقر الأمم المتحدة في نيويورك، 3 مارس إلى 4 أبريل 1980.
- عقدت الدورة التاسعة المستأنفة في مكتب الأمم المتحدة في جنيف، 28 جويلية إلى 29 أوت 1980.
- عقدت الدورة العاشرة في مقر الأمم المتحدة في نيويورك، 9 مارس إلى 24 أبريل 1981.
- عقدت الدورة العاشرة المستأنفة في مكتب الأمم المتحدة في جنيف، 3 إلى 28 أوت 1981.
- عقدت الدورة الحادية عشرة في مقر الأمم المتحدة في نيويورك، 8 مارس إلى 30 أبريل 1982.
- عقدت الدورة الحادية عشرة المستأنفة في مقر الأمم المتحدة في نيويورك، 22 إلى 24 سبتمبر 1982.
أنظر بخصوص ترتيب هذه الدورات: قانون البحار - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار - المرجع السابق - ص 246- راجع بخصوص هذه الدورات وترتيبها وسير أشغالها بالتفصيل كلا من:

- إبراهيم محمد الدغمة - القانون الدولي الجديد للبحار، المرجع السابق، الصفحات 50-56

-Jean Pierre Lévy. Op.Cit., P28, V. notamment : annexe II, P151-152.

-Sâad-eddine samar «Les délimitations internationales de la mer et la question des fonds marins». Édition : Dahleb. 1990. P347.

(1) وأورد هنا مقتطفاً من الملاحظات التي أدلى بها "تومي. ت. ب. كوه" من سنغافورة رئيس المؤتمر حيث ذكر بأنه «في العاشر من ديسمبر 1982، ضربنا رقماً قياسياً جديداً في التاريخ القانوني. فلم يحدث في تاريخ القانون الدولي أن وقع اتفاقية 119 بلداً في اليوم الأول الذي فتح فيه باب التوقيع عليها. فلم يكن عدد الموقعين فحسب حقيقة عظيمة، بل كان مهماً بصورة مساوية، أن الاتفاقية وقعتها دول من كل منطقة من العالم، من الشمال ومن الجنوب ومن الشرق ومن الغرب، دول ساحلية ودول غير ساحلية ودول متضررة جغرافياً». مقتبس من بيانين أدلى بهما رئيس المؤتمر في 6 و 11 ديسمبر 1982 في الدورة الختامية للمؤتمر بعنوان "دستور للمحيطات". أنظر: قانون البحار - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. المرجع السابق. ص XLiv، ويمكن مراجعة هذا الحدث بمزيد

من التفصيل: Claude Albert Colliard. Op.Cit., P5

الاتفاقية العامة⁽¹⁾ فدخلت به حيز التنفيذ سنة فيما بعد، أي في نوفمبر 1994 باعتباره التصديق رقم "60".⁽²⁾

ولقد كشفت معظم التقارير والصيغ التي نوقشت خلال المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار طيلة 9 سنوات وخلال 11 دورة، فضلا عما أوردته الكتابات والدراسات التي عنيت بهذا المؤتمر، أن هذا الأخير كان مسرحاً لجملة من التوجهات والمطالبات المعقدة والمتناقضة تبنتها كُتُلُ وتيارات دولية سعى كل منها إلى تبريرها والدفاع عنها والإلحاح على أن تؤخذ من قبل المؤتمر في صيغ قانونية استجابة لتطلعاتها واتجاهاتها التنموية في إطارها الشامل. ولأن هذه الادعاءات والمطالبات، فضلا عن عدم تجانس المدعين بها، كانت بدورها متنوعة وتدرج في أكثر من صعيد: الأمني، الاقتصادي، الإيديولوجي، العسكري، البيئي وحتى الجغرافي، مما جعل من الصعب جدا على المؤتمر أن يوفق بين مختلف هذه المطالب وأن يحقق تسوية مرضية تحوز موافقة وقبول غالبية التيارات والاتجاهات التي حفل بها المؤتمر، الأمر الذي جعل البعض ينعت هذا الأخير بأن « مَهْمَتُهُ مُسْتَحِيلَةٌ »، والبعض الآخر يراهن على أن نجاح هذا المؤتمر لن يؤول إلى أكثر مما آل إليه سابقاه، كما أشار البعض إلى أن هذا المؤتمر « هُوَ الْأَكْثَرُ طُمُوحًا وَالْأَكْثَرُ اسْتِنْفَادًا لِلْجُهُودِ وَالْأَعْقَدُ فِي مَفَاوِضَاتِ التَّارِيخِ »، وعلّق عليه القاضي الدولي الفقيه "دو لاشاريير G.de la charriere" بأنه المؤتمر الذي « لَا مَثِيلَ لَهُ وَالْأَكْثَرُ أَصَالَةً وَالْأَكْثَرُ صُعُوبَةً »؛ أما الأستاذ "كومينوس H.Cominos"، فقد رأى بأن المواضيع التي بحثها المؤتمر « لَمْ تُدْرَسْ أَبَدًا فِي اجْتِمَاعَاتٍ سَابِقَةٍ »⁽³⁾. أما عن الكلمة التي ألقاها رئيس المؤتمر في الدورة الختامية، فقد كانت تعبيراً صريحاً عن حقيقة ما جرى خلال هذه المرحلة الطويلة التي عرفها أطول مؤتمرات التاريخ الدبلوماسية، بل هي تعني عن كل تعليقات الفقهاء، والتي أورد منها قوله: « وَمَا كَانَ أَكْثَرَ الَّذِينَ قَالُوا لَنَا، عِنْدَمَا بَدَأْنَا هَذِهِ الرَّحْلَةَ الطَّوِيلَةَ الشَّاقَّةَ سَعْيًا إِلَى الْحُصُولِ عَلَى اتِّفَاقِيَّةٍ جَدِيدَةٍ لِقَانُونِ الْبِحَارِ.. إِنْ هَدَفْنَا مُفْرَطَ الطُّمُوحِ وَلَا يُمَكِّنُ بُلُوغَهُ، لَكِنَّا أَنْبَتْنَا لِلْمُتَشَكِّكِينَ أَنَّهُمْ

(1) الأستاذ أحمد يحي العربي:

(La mer Méditerranée et la convention des nations unies sur le droit de la mer. UNCLOS.82) محاضرة منسوخة باللغة الفرنسية أقيمت على طلبة معهد البحرية التجارية ببوسماعيل. فيفري. 1994 ونشرت في *African Journal of international and comparative law. Mars 1994. vol 6 P.1* وقد سلمت نسخة أصلية من طرف الأستاذ كاتب المقال والمحاضرة إلى الطالب صاحب الأطروحة.

(2) وقد صادقت الجزائر على الاتفاقية العامة بموجب المرسوم الرئاسي رقم 53/96 المؤرخ في 22 جانفي 1996. ج.ر. العدد 6 لـ 1996/01/24.

(3) أنظر بخصوص هذه التعليقات التي جاءت بشأن المؤتمر الثالث: د. محمد الحاج محمود- القانون الدولي للبحار- مناطق الولاية الإقليمية- شركة مطبعة الأديب البغدادية المحدودة- بغداد 1990- ص 30-31

كَانُوا عَلَى خَطَأٍ، وَنَجَحْنَا فِي اعْتِمَادِ اتِّفَاقِيَّةٍ تُعْطِي كُلَّ جَانِبٍ مِنْ جَوَانِبِ اسْتِخْدَامِ وَمُورِدِ الْبِحَارِ.»⁽¹⁾

وفضلا عما سبق ذكره من تناقض الاتجاهات والمطالب، فقد واجهت المؤتمر عوائق أخرى ذات طبيعة شكلية إجرائية عرقلت سير أشغاله في العديد من الدورات. إنها شكليات الصياغة والاعتماد وتبني المواقف من بعض النصوص دون غيرها والتحفظات. وبالجملة، هي تلك الشكليات التي يعرفها عادة التحضير للمعاهدات والتي تضمنت مفاهيمها وأحكامها معاهدة فيينا حول قانون المعاهدات لعام 1969.

وبالرغم من أن جملة الشكليات التي واجهت المؤتمرين والتي كانت معروفة من قبل في تاريخ إبرام المعاهدات وسبق للمجتمع الدولي أن تناولها بمعاهدة 1969 المشار إليها آنفا، إلا أن الشكليات التي عرفها المؤتمر تجاوزت إلى حد بعيد ما كان متوقعا، أو بالأحرى، ما كان معروفا من قبل في موضوع تحرير المعاهدات وصياغتها. وطبيعي أن يصاحب المؤتمر مثل هذا النوع من العوائق بالنظر إلى عدد الوفود التي مثلت الدول ونسبة المشاركة وتعدد المواضيع التي عاجلها المؤتمر إلى غير ذلك، إذ لا يمكن للمؤتمر أن يتوصل إلى إعداد اتفاقية شاملة بالسرعة التي عرفتها قبله المؤتمرات الدولية، فهو قد عاجل أكثر من 25 موضوعا وضم أزيد من 150 دولة، فضلا عن المنظمات الدولية الحكومية وغير الحكومية واعتماد اللغات التي استخدمت رسميا في اعتماد نصوص الاتفاقية، مضافا إلى ذلك طبيعة المواضيع التي كان عدد منها علمي أو تقني إن صح التعبير، والتي كان يتعين على الوفود الاستعانة بخبراء متخصصين لفهمها.

وحتى لا أُحْمَلُ الموضوع أكثر مما يحتمل، فإنني أكتفي بالقول بأن العوائق الشكلية التي واجهت المؤتمر أكثر من غيرها من الشكليات كان يكمن في الاتفاق في بداية أشغال المؤتمر على اعتبار الاتفاقية "صَفَقَةً شَامِلَةً" *Package deal* فلا تجوز تجزئتها بالموافقة على البعض من نصوصها دون البعض الآخر، بل يتم اعتمادها "بالتوافق التام" *Consensus*، إذ أن موافقة دولة على جزء من الاتفاقية قد يرتبط بوجود أحكام معينة أخرى في أجزاء أخرى من الاتفاقية، ولا يجوز بالتالي، اللجوء

⁽¹⁾ دستور المحيطات. ملاحظات "تومي.ت.ب.كوه". قانون البحار الاتفاقية العامة للأمم المتحدة لقانون البحار، المرجع السابق، ص Xliv. وقد أورد "برناردو زوليتا" وكيل الأمين العام، والممثل الخاص للأمين العام لقانون البحار بأن الاتفاقية «.. تضم الترابط الوثيق بين القضايا المختلفة العديدة المتضمنة، والعدد الكبير من الدول المشتركة، والعدد الهائل من المصالح التي كثيرا ما تكون متعارضة والتي غالبا ما تقطع الخطوط التقليدية للتفاوض حسب المنطقة». مقتطف من مقدمة قانون البحار الاتفاقية العامة للأمم المتحدة لقانون البحار، المرجع السابق، ص XXvi و XXvii. أما عن الأمين العام للأمم المتحدة "خافيير بيريز دي كويار" فقد أشار إلى هذه المسألة أيضا حينما قال: «لقد قوبلت العملية الجديدة لصياغة هذه المعاهدة الهامة المتعددة الأطراف بالانتقاد المتكرر لكونها مطولة، وبطبيعة، ومرهقة..» مقتطف من كلمة الأمين العام للأمم المتحدة في الدورة الختامية للمؤتمر بعنوان "القانون الدولي تَغْيِيرَ بِشَكْلِ لَا رَجْعَةَ فِيهِ" المرجع السابق ص xli.

إلى التصويت على نص أو حكم إلا بعد استفاد كافة الجهود للوصول إلى التوافق التام بالنسبة لباقي النصوص الأخرى ذات الصلة. ومن بين الأمثلة على هذه الفكرة التي بُني عليها المؤتمر، يمكن ذكر إخضاع قبول نظام المرور العابر في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزئين من البحار العالية أو المناطق الاقتصادية الخالصة مقابل الموافقة أيضا على حقوق الصيد في المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة الساحلية، ومن ثم فقد وضع هذا الموضوع للدراسة في المؤتمر تحت شعار "بِدُونِ مَضَائِقَ لَا تُوجَدُ أَسْمَاكَ" *No Straits No Fish*.

وقد نتج عن الأخذ بهذه القاعدة، أن تمّ الاتفاق على عدم قبول أية تحفظات على الاتفاقية العامة التي نصت على ذلك صراحة في مادتها (309) والتي قضت بأنه « لا يَجُوزُ إِبْرَادُ تَحْفُظَاتٍ عَلَى هَذِهِ الْإِتْفَاقِيَةِ أَوْ اسْتِثْنَاءَاتٍ مِنْهَا مَا لَمْ تَسْمَحْ بِذَلِكَ صَرَاحَةً مَوَادُّ أُخْرَى فِي هَذِهِ الْإِتْفَاقِيَةِ ». وفي هذا السياق يقول "د. محمد الحاج محمود" بأن: « لقاعدة الصفقة الشاملة فائدة أساسية هي أنها تساعد على التوصل إلى اتفاقية مقبولة للجميع، إلا أن هذه القاعدة تؤدي في نفس الوقت إلى عدم إلتزام بعض الدول بما «، وهو ما حدث بالفعل عقب الانتهاء من اعتماد الاتفاقية.⁽¹⁾

لقد أثار موضوع "الصفقة الشاملة" انتقادات عدة واختلافا كبيرا بشأنها بين من يتشبت بها وبين من يرى فيها خروجاً عن نظام إبرام المعاهدات المتعارف عليه على النطاق الدبلوماسي في المحافل والمؤتمرات التي تتمخض عنها عادة مثل هذه المعاهدات الشارعة. ونتيجة لهذا الاختلاف، فقد برزت عن التيار الثاني الرافض لفكرة "الصفقة الشاملة" مبادئ مقابلة ذات طابع شكلي أو إجرائي هي الأخرى كرد فعل عن الأخذ بقاعدة الصفقة، لعل أهمها القاعدة التي عرفت باسم "Le principe de paket" التي تؤدي إلى عدم اتخاذ الدولة لموقف نهائي من حكم ما في الاتفاقية إلا بعد معرفة المواقف التي ستسوا على الأحكام والنصوص الأخرى.⁽²⁾ وبالرغم من أن هذا المبدأ يندرج ضمن مفهوم "الصفقة" إلا أنه يشكل انحرافاً نسبياً في جانبه الشكلي أدى إلى عرقلة وبطء المفاوضات وإمكانية الرسو على موقف موحد من حل أحكام الاتفاقية. وقد قادت هذه

⁽¹⁾ راجع في هذا الموضوع: د. محمد الحاج محمود، القانون الدولي للبحار، المرجع السابق، ص 54. وفي سياق هذا الموضوع بالذات، فقد اعتبر د. محمد بو سلطان أن هذه "الصفقة" هي « صفقة سياسية قبلت بموجبها دول العالم الثالث هذا النظام (أي المرور العابر) في مقابل وعود متعلقة بنقل تكنولوجيا استغلال قاع أعالي البحار والاستغلال المشترك. » وهو يشير بذلك إلى نتائج الأخذ بقاعدة الصفقة الشاملة رغم أن حديثه كان موجهاً إلى نظام المرور العابر. أنظر: د. محمد بو سلطان: مبادئ القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 230.

⁽²⁾ وقد تعرض الفقيه "دولاشارير G. de la charriere" إلى مفهوم "Le principe de paket" فقال بأنه المبدأ «.. qui veut qu'aucun pays ne prenne position définitive sur un article quelconque de la future convention tant qu'il ne connaît les positions qui seront prises sur tous les autres articles ». Guy de la Charrière. «Droit conventionnel ou droit coutumier». Propos sur le droit de la mer. Édition: A. Pedone 1985. P62.

الشكليات إلى ظهور بعض التعليقات الدبلوماسية الساحرة أبرزها تلك التي وردت عن ممثل الاتحاد السوفياتي في المؤتمر السيد: "كولوسوفسكي I.K.Kolossovski".⁽¹⁾

وفضلا عن الإطار الشكلي والإجرائي الذي اعتري سير أشغال المؤتمر وأعاق بعض دوراته، فإن الطرح الإيديولوجي والتكتلات التي شهدتها السبعينات أثرت أكثر من غيرها على هذا المؤتمر وكادت في بعض الأحيان أن تعصف به وأن تجعل ماله الفشل على غرار المؤتمر الأول والثاني للأمم المتحدة حول قانون البحار. ذلك أن المؤتمر الثالث قد خضع لعملية جذب ثنائية من طرف الكتلتين التقليديتين في تلك الحقبة من التاريخ، وإلى جذب ثالث في بعض الأحيان، كانت تقوم به الدول النامية بالنظر إلى عددها داخل المؤتمر والتي تمومت إما في دول عدم الانحياز أو ضمن مجموعة الـ 77، رغم أن عدد المنضمين إلى هذه الكتلة الأخيرة كان يفوق الـ 77.

فلقد كان انطلاق أعمال المؤتمر في دورة "كاراكاس" عام 1974 متزامنا مع اعتماد الجمعية العامة للأمم المتحدة لـ "ميثاق حقوق الدول وواجباتها الاقتصادية"، وكذا مطالبات الدول النامية -في شكل مدّ متصاعد ومتنامي- شاهده المسرح الدولي خلال السبعينيات - بنظام اقتصادي دولي جديد. لقد كان طبيعيا أن يثير المؤتمر اهتمام هذه الدول بشتى تكتلاتها ومنظمتها الإقليمية وأن ترى في الاتفاقية العامة مجالا خصبا يشكل جزءا من نظامها الاقتصادي الدولي الجديد، وكانت جهودها مضنية سعيا منها إلى إرساء أحكام تستجيب لتطلعاتها، وكان تركيزها خلال المؤتمر، على مواضيع الأمن والاقتصاد واستغلال الموارد الطبيعية للبحار والمحيطات والانفراد بمناطق اقتصادية خالصة.⁽²⁾

أما عن الولايات المتحدة الأمريكية، والتي لم تتعود على مواجهة غالبية عديدة من الدول في مؤتمرات سابقة بسبب الميلاد المتسارع للدول النامية وحضورها المكثف لدورات المؤتمر الثالث، فقد واجهت هذه الدولة صعوبات حمة في تمرير تطلعاتها التي كانت تنحصر في الغالب في طائفتين: البعد العسكري الاستراتيجي، وضمان استغلال الموارد الطبيعية للبحار والمحيطات إلى أبعد ما يكون

⁽¹⁾ ومما أورده السيد "كولوسوفسكي" من تعليقات بخصوص هذا الموضوع:

« La convention n'est pas une corbeille de fruits dont chacun peut choisir ceux qu'il préfère. Si un Etat s'engage à respecter la convention, il jouit des droits qui en découlent. Mais s'il ne s'y engage pas, il se prive tous naturellement, des droits que confère la convention à ses participants. »

يراجع في هذا الموضوع:

I.K.Kolossovski «La lutte pour la consolidation de la paix et la coopération internationale». *Propos sur le Nouveaux droit de la mer. Édition: A. Pedone. 1985. p25.*

⁽²⁾ René.J. Dupuis «La convention sur le nouveau droit de la mer et le nouvel ordre économique international». *Propos sur le Nouveaux droit de la mer. Édition: A. Pedone. 1985. p111*

و الحقيقة أن الدول النامية قد سعت بخاصة إلى جعل المؤتمر الثالث يساهم في وضع نظام اقتصادي دولي جديد تجاوبا مع مضمون القرار الذي اتخذته الجمعية العامة رقم 2749 (الدورة 25) المؤرخ في 17 ديسمبر 1970 والذي أعلنت فيه أن منطقة قاع البحار والمحيطات و باطن أرضه وخارج الولاية الإقليمية للدول هي ومواردها تراثا مشتركا للإنسانية جمعاء. راجع كذلك: د. زكريا السباهي، المياه في القانون الدولي وأزمة المياه العربية، دار طلاس للدراسات والترجمة والنشر، الطبعة الأولى، 1994، ص 33.

الاستغلال. ولقد كانت جهودها بالنسبة للطائفة الأولى مركزا على الملاحة البحرية وضمنان حريتها بما يكفل لأساطيلها التحرك بحرية تامة، ومن ثم، فقد حظي موضوع طبيعة البحر الإقليمي، المرور البريء، المرور العابر، المضائق الدولية... بتدخلات واضحة تبين توجه الولايات المتحدة في دحر سلطة وسيادة الدول الساحلية وحصرها في أضيق نطاق تحقيقا لتحرك قطعها البحرية. أما بخصوص الطائفة الثانية، فلا يثير استقرارها من سير أشغال المؤتمر أي أشكال، لأن موقف الولايات المتحدة الأمريكية كان صريحا من مسألة استغلال قاع البحار والمحيطات، ولم يكن بأية حال من الأحوال أن تتقبله الولايات المتحدة بالطرح الذي اتجهت إليه غالبية الدول لا سيما النامية منها والذي تضمنه القسم XI الذي اعتبره ممثلا "كيلر Peter. Keller" بأنه «لُعبَةٌ بأيدي مهندسي النِّظامِ الدَّولِيِّ الجَدِيدِ»⁽¹⁾ وقد كان رد فعل الولايات المتحدة أشبه ما يكون بمناورة حقيقية أمام المؤتمرين،⁽²⁾ وقد تجاوز الأمر إلى محاولة تعطيل أعمال المؤتمر بحجة "دراسة جديدة" لكل مواضيع المؤتمر والاتفاقية، ثم أعقب ذلك، تصريحها بعدم القبول القطعي للقسم المتعلق بالاستغلال ونظام المنطقة الدولية لقاع البحار والمحيطات، واقترحت جملة من التعديلات الجذرية لهذا الجزء بالذات ولعديد من الأجزاء الأخرى التي تضمنتها الاتفاقية العامة، فافترضت بذلك طرحها على المؤتمر بأكمله تحت تهديد اللجوء إلى معاهدة موازية أُطْلِقَتْ عليها تسمية "Mini Traite" أو "المعاهدة المصغرة". وقد وجدت الولايات المتحدة مناصرين لها في هذه الوسيلة الجديدة التي أيدتها فيها كل من ألمانيا، بريطانيا، فرنسا، بلجيكا، هولندا، إيطاليا واليابان.⁽³⁾

1) P. Keller «La politique Américaine en matière du droit de la mer». *Propos sur le Nouveaux droit de la mer*. Édition: A.pedone.1985. P25.

2) و الحقيقة أن الولايات المتحدة قامت فعلا بمناورة ومساومة سياسية بخصوص الجزء الحادي عشر المتعلق بنظام المنطقة. حيث أنها هدعت المؤتمرين باللجوء إلى تشريعها الداخلي للتعامل مع كيفية استغلال هذه المنطقة ضاربة عرض الحائط. بما ستستقر عليه مفاوضات المؤتمر بشأنها، ثم إنها عمدت إلى ذلك فعلا، حيث أصبح هذا الجزء من الإتفاقية معروضا على طاولة النقاش في الكونغرس الأمريكي وفي نفس الوقت أمام المؤتمر الثالث. وقد ساندت الولايات المتحدة في طرحها هذا كل من ألمانيا الفيدرالية التي أصدرت في هذا المجال قانونها لـ16 أوت 1980، وبريطانيا بموجب قانونها لـ 28 جانفي 1981، و الإتحاد السوفياتي بموجب قانونه لـ 17 أفريل 1982، واليابان بقانون 20 جويلية 1982. وقد تأخرت فرنسا بقانونها لـ 23 ديسمبر 1985 لنفس الغرض. وأمام هذه المستجدات، فقد طالبت الولايات المتحدة الأمريكية - كمقابل لإلغاء تلك القوانين - أن ترفع مجموعة الـ 77 يدها عن نظام هذه المنطقة كما لو كانت قد نصبت نفسها "حارسا مانعا" لها ومراقبا للشرعية الدولية. وقد كانت مجموعة الـ 77 بالفعل قد تقدمت بمجموعة من المطالب التي تخص هذه المنطقة مطالبة بحمايتها لعدم مقدرتها في تلك الفترة على استغلالها، وهي المطالب التي تضمنتها الوثيقة رقم A/Conf.62/106 الموجهة إلى رئيس المؤتمر في 23 سبتمبر 1980. راجع بخصوص هذه الوقائع:

BENNOUNA Mohamed. « Le caractère pluridimensionnel du nouveau droit de la mer ». *Chapitre 1. Traité du nouveau droit de la mer*. Op.Cit., P24.

3) يراجع في هذا الصدد، المرجعان السابقان: P.Keller. Op.Cit., P25 et I.K. Kolossovski. Op.Cit.,P34.

ولعل الولايات المتحدة الأمريكية قد وضعت بهذا الطرح، حلفاءها في حرج حقيقي حاولت معه هذه الدول إيجاد موقف معتدل من الاتفاقية خاصة فرنسا التي رأت بعين الارتياح إلى كثير من النصوص التي تضمنتها الاتفاقية، رغم اعتبار القسم XI قاصراً في نظرها.⁽¹⁾

لقد كان موقف الولايات المتحدة الأمريكية السالف الذكر نقطة اصطدام وموضع نقد شديد هاجمته على وجه الخصوص، مجموعة الـ 77 وساندتها فيه مجموعة من الدول الاشتراكية. بما فيها الإتحاد السوفياتي، وقد أشار إلى ذلك ممثل هذا الأخير لدى المؤتمر في كتاباته التي أعرب فيها أن أعمال المؤتمر بخصوص وضع اتفاقية قد تجاوزت إطار قانون البحار بكثير، لقد تحولت إلى استعراض واصطدام بين خطين متعارضين.⁽²⁾

⁽¹⁾ وهو ما أعرب عنه الوزير الأول الفرنسي في خطابه أمام الجمعية العامة في 30 ديسمبر 1980 وكذا كاتب الدولة المكلف بالبحرية أثناء إمضائه على الإتفاقية بجمايكا. يراجع في هذا الشأن ما كتبه:

G. Langagne (Secrétaire D'ETAT chargé de la mer). « Le nouveau droit de la mer et utilisation de l'espace marin ». *Propos sur le droit de la mer. Édition A. Pedone 1985. p72-73.*

والحقيقة أن موقف الولايات المتحدة كان واضحاً منذ أوت 1975 تاريخ الخطاب الذي ألقاه "كيسنجر" M. Kissinger " أمام (American Bar Association) والذي جاء في بعض منه:

« Les Etats unies, ne peuvent indéfiniment sacrifier à la poursuite des négociations interminables l'intérêt qu'ils ont à assurer leur approvisionnement en ressources indispensables.. les Etats unies n'ont à redouter de la concurrence. Notre technologie est la plus avancée du monde et notre marine militaire est suffisante pour défendre nos intérêts. »

مشار إليه في المرجع السابق: E. Langavant. Tome I. Op.Cit., P19: (2)

« On peut dire sans exagérer que la lutte qui s'est engagé autour de la convention a largement dépassé le cadre du droit de la mer. Elle est devenue une manifestation éclatante de la confrontation de deux lignes différentes »

وقد ورد هذا التصريح باللغة الفرنسية في : المرجع السابق: I.K. Kolossovski. Op.Cit. P30:

والجدير بالملاحظة أن خلافات المؤتمر وحتى بعد انتهائه وإقرار الاتفاقية العامة، قد امتدت لتتحول إلى عنصر من عناصر الحرب الباردة، وقد برز ذلك جلياً في أعقاب الخطاب الذي أدلى به الرئيس الأمريكي في العاشر 10 مارس 1983 والذي صرح فيه بأن الولايات المتحدة لن توقع على الاتفاقية العامة وأنها لا تعترف بالجزء XI المتعلق باستغلال قاع البحر والمحيطات لأنه يتعارض مع مصالحها، كما أنها ستستمر في ممارستها التي تعتبرها مستقرة في العرف والقانون الدولي لا سيما تلك المتعلقة بالملاحة والتخليق كما هي محددة في الاتفاقية العامة. وتتعرف الولايات المتحدة أيضاً بحقوق الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي كما هي مقررّة فقط في الاتفاقية المذكورة، وفي الوقت نفسه، ترفض الولايات المتحدة أي اتفاق مغاير أو سلوك انفرادي تعتمد عليه بعض الدول لتقرير حقوق غير تلك المنصوص عليها في هذه الاتفاقية مما يدل - و من دون الحكم المسبق - أن الولايات المتحدة سعت إلى حد كبير في تمرير مشاريعها خلال المؤتمر وهي لا توافق سوى على الأحكام التي نجتحت في التوصل إليها كما هو شأن الملاحة والمرور البريء والعابر وحقوق الدولة الساحلية لا سيما تلك الواردة في المادة 21 من الاتفاقية العامة وهي مواضيع سآثيرها حكمها وخلفيات اعتمادها في المواضيع المخصصة لها. وقد قوبل تصريح الرئيس الأمريكي السابق بتصريح عن الكتلة الاشتراكية في مجملها بتاريخ 8 أفريل 1983 التي وجهت بموجه انتقادات واتهامات للولايات المتحدة أهمها أن هذه الأخيرة لا تريد أن تقتنع بأن الاتفاقية العامة وحدة لا تتجزأ تم إقرارها من قبل المجموعة الدولية ككل، وهي بعدم توقيعها عليها، ترفض الإلتزام بنصوصها لا سيما الجزء المتعلق باستغلال قاع البحار والمحيطات التي تعتبر تراثاً مشتركاً للإنسانية، وبذلك تواصل الولايات المتحدة انتهاكها لهذه الاتفاقية التي تسعى إلى توطيد السلم والأمن الدوليين.

= =

وبخصوص موقف الجزائر خلال المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار، فما يمكن قوله بادئ ذي بدء، هو التعبير عن الأسف الشديد على قلة الموارد والمصادر العلمية والتعليق الفقهي

ونظرا لأهمية التصريحين، فقد رأيت ألا أكتفي بالإشارة إليهما ، وفضلت أن أورد بعض المقتبسات عنهما المترجمة إلى اللغة الفرنسية رسميا من طرف الأمم المتحدة. و فيما يلي بعض المقتبسات عن التصريح الأمريكي:

« En juillet dernier, j'ai fait savoir que les Etats -Unis ne signeraient pas la convention des nations unies sur le droit de la mer, qui a été ouverte à la signature la 10 décembre. En effet, les dispositions de la convention concernant l'exploitation des grand fonds marins suscitent plusieurs problèmes majeurs qui sont contraires aux intérêt et aux principes des pays industrialisés et par ailleurs, ne sont pas de nature à favoriser les aspirations des pays en développement.

Les Etats-Unis ne sont pas le seul pays à éprouver ces préoccupations. Plusieurs de leurs principaux alliés et amis n'ont pas signés la convention non plus. Même certains Etats signataires ont émis des réserves au sujet de ces problèmes.

Toutefois, la convention contient aussi des dispositions touchant les utilisations traditionnelles des océans qui, d'une façon générale, confirment le droit et la pratique maritime existant et établissent un équilibre raisonnable entre les intérêts de tous les Etats.

Je désire aujourd'hui rendre publiques trois décisions qui tendent à promouvoir et à protéger les intérêts maritimes des Etats-Unis d'une façon conforme à ces dispositions équitables et équilibrées de la convention et au droit international.

Premièrement, Etats-Unis sont disposés à accepter l'équilibre des intérêts touchants les utilisations traditionnelles des océans, comme la navigation et le survol, et à agir en conséquence. A cet égard, les Etats-Unis reconnaîtront les droit des autres Etats dans les eaux au large de leurs côtes, tels qu'ils sont reflétés dans la convention, tant que les autres Etats côtiers reconnaîtront les droits et les libertés des Etats-Unis et des autres Etats au regard du droit international.

Deuxièmement, les Etats-Unis exerceront et affirmeront dans le monde entier leurs droits et libertés de navigations et de survol de façon conforme à l'équilibre d'intérêts reflétés dans la convention. Toutefois, les Etats-Unis n'accepteront aucun acte unilatéral d'autre Etats visant à limiter les droits et les libertés de navigation et de survol et les autres droits d'utilisation de la haute mer de la communauté internationale. »

و فيما يلي أورد مقتبسا عن تصريح الكتلة الشرقية لـ 8 أبريل 1983 كرد فعل عن التصريح الأمريكي السابق :

« ..L'analyse de ces textes montre principalement, et de façon convaincante, que les Etats-Unis continuent à ne pas considérer la convention des nations unies sur le droit de la mer comme un tout bien que cette démarche ait été jugée illégale et la résolutement condamnée par la majorité absolue des Etats qui ont assisté à la session finale de la conférence des nations unies sur le droit de la mer, en décembre 1982. Outre qu'ils refusent de signer la convention et d'assurer les obligations qui en découlent, les Etats-Unis déclarent ouvertement ne pas reconnaître la partie XI de la convention relative au régime de prospection et d'exploitation des ressources des fonds marins. En même temps, ils cherchent à utiliser certaines dispositions de la convention pour en tirer des avantages unilatéraux pour eux-mêmes.

Il ressort en outre de la déclaration du président que, tournant ou violant la convention, les Etats-Unis ont l'intention de poursuivre, sur la seule base d'actes unilatéraux de leur part et d'accords séparés avec certains de leurs alliés, leurs efforts pour mener dans la zone des activités ayant manifestement pour but le pillage de ses ressources, pourtant proclamées « patrimoine commun de l'humanité » par l'Organisation des Nations Unies.

Tout cela montre que les Etats-Unis continuent de violer la convention des nations unies sur le droit de la mer, dont la « portée historique » et la contribution au « renforcement de la paix, de la sécurité, de la coopération et des relations amicales entre toutes les nations » sont mises en lumière dans le préambule. »

للإطلاع أكثر على فحوى التصريحين السابقين بصورة كاملة ، يراجع :

Nations Unies « Le Droit de la mer » (Evolution récente de la pratique des Etats). Newyork.1987. P143,150.

وصعوبة الحصول على الوثائق الرسمية التي تضمنت مختلف الخطابات والتصريحات التي أوردتها المفوضية الجزائرية خلال سير أعمال المؤتمر. ذلك أن كتابات الممثلين الدبلوماسيين الجزائريين الذين حضروا هذا المؤتمر والتي يمكنهم من خلالها تجسيد انطباعاتهم عليه تكاد تكون معدومة، وأنساءل بدوري في هذا المقام : لماذا لم تكتب الدبلوماسية الجزائرية تعليقاتها العلمية و الفقهية على هذا المؤتمر أسوة بالعديد من ممثلي الدول الذين حضروه وكانت لهم كتابات خاصة بهم تبين انطباعاتهم بخصوص ما جرى في هذا المحفل الدولي الكبير مكتفين فقط بالتصريحات الرسمية التي تُعبر عن وجهة نظر الحكومة الجزائرية؟

وعلى هذا الأساس، فإنني أقول بأن الفقه الجزائري خلال السبعينات فترة انعقاد المؤتمر، كاد يكون منعدما في مجال قانون البحار. ولا أستطيع تفسير هذه الظاهرة إلا أن أعزوها إلى عدم اهتمام الفقه الجزائري بهذا الموضوع الذي شغل المنتظم الدولي في مجمله وكان موضوعا ضمن جملة من المواضيع الساخنة التي شهدتها هذه الفترة وأدرجتها الدول النامية في جدول الاهتمامات الرئيسية التي شكلت مدّا تنمويا حقيقيا دفعته هذه الدول لحداثة استقلالها وقلقها على أمنها واستقلالها الاقتصادي، غير أنني أستطيع القول كتبرير لذلك، بأن القوة التي عرفتها الدبلوماسية الجزائرية خلال فترة السبعينات ونعتت بها هي التي لم تترك للفقه ما يدلي به، تاركة المهمة - بعد أن لم تقم بها - إلى التأريخ القانوني في مجمل كتاباته عن القانون الدولي بصفة عامة وقانون البحار بصفة أخص، علّهُ يعبرها قسطا من أقلامه وجزءاً من تعليقاته، وهو الشيء الذي لم يحدث فيما بعد إلا بالترز القليل وبعد هوة كبيرة من الزمان، وعلى أيدي قلة من الفقهاء والأساتذة الجزائريين (1).

إن الجزائر المستقلة مع مطلع الستينيات، والتي فاتتها فرصة المشاركة في مؤتمري الأمم المتحدة الأول لعام 1958 والثاني لعام 1960 حول قانون البحار، سارعت مباشرة عقب استقلالها إلى الإهتمام بعنصر الإقليم البحري شأنها في ذلك شأن بقية الدول النامية التي سبقتها بالاستقلال وتأثرت بها. فلقد بادرت في أول لمسة لها على قانون البحار بتحديد مجرها الإقليمي بـ 12 ميلا بحريا. بموجب

(1) حتى عام 1986، فإن الكتابات الفقهية الجزائرية لا سيما المتخصصة منها قد ظهرت مقلة . و من الكتابات الجزائرية التي طرقت ميدان قانون البحار في السنوات القريبة من اعتماد الإتفاقية العامة عام 1982 يمكن الإشارة بما كتبه كل من الأستاذ عبد الوهاب بخشي في القانون الدولي العام و حالة التطبيق الجزائري الصادر عام 1986 و قد تعرض فيه لموضوع الإقليم البحري و بعض المسائل ذات الصلة بقانون البحار ، كذلك أذكر الملتقى الدولي الذي ترأسه الفقيه المذكور أعلاه و المنعقد بوهان في 11 إلى 13 ديسمبر 1986 بعنوان : « Espaces nouveaux et droit international » و الذي تضمن من بين مواضيع أخرى مسائل ذات صلة بقانون البحار، وقد شارك فيه عدد من المفكرين الجزائريين أمثال القاضي الدولي الفقيه " محمد مجاوي " و الأستاذ "محمد بوسلطان". كذلك يمكن ذكر أطروحة الدكتوراه المتخصصة التي تقدم بها الدكتور أحمد لعرابة عام 1985 بعنوان الجزائر و قانون البحار ، دون إغفال الفقيه الفقيه الدكتور "دحماني ميلود" رحمه الله الذي اعتبر من رواد هذا الفرع من القانون خلال الثمانينيات .

مرسوم 12 أكتوبر 1962⁽¹⁾، ولعل السرعة التي تحركت بها الجزائر في تحديد عرض بحرها الإقليمي بهذه المسافة التي شكلت قاعدة عرفية آنذاك واعترف بها المؤتمران السابقان وسارت عليها معظم الدول، تترجم اهتمام الدولة الجزائرية الحديثة بموضوع الإقليم و الحدود بصفة عامة لما لهما من علاقة بموضوع السيادة، واهتمامها كذلك بالإقليم البحري بصفة خاصة لما له من أهمية دولية شغلت اهتمام المنتظم الدولي في حقبة الخمسينيات خاصة. هذا من جهة، ومن جهة أخرى، فإن سيرها على ما كان مستقرا في العرف الدولي من اعتمادها على مسافة الـ 12 ميلا بحريا كعرض لبحرها الإقليمي إنما يترجم وبعيها الكامل بما شهدته الساحة الدولية آنذاك مقارنة مع دول سبقتها بالاستقلال ولم يستقر هذا الموضوع في سياساتها وهذا بمخالفة قاعدة الـ 12 ميلا بحريا إما بالزيادة أو النقصان، لأن هذه القاعدة هي التي استقرت في الأخير في نصوص القانون الدولي ممثلة بالإتفاقية العامة.

وبالرغم من تمتعها بساحل عريض يقارب 1200 كلم، وباعتبارها بلداً نامياً، فإن الجزائر تعتبر فعلا دولة متضررة جغرافيا لإطلالها على حوض شبه مغلق وتفتقر سواحلها إلى مناطق اقتصادية شاسعة أو جروف قارية كما هي حال بعض دول أمريكا اللاتينية. وقد تداركت الدبلوماسية الجزائرية هذه الحقيقة فكانت معظم مطالبها تدور حول مسألة ضمان الأمن والاستقلال الاقتصادي باعتباره امتدادا للاستقلال السياسي، بحيث كانت ترى في الموارد المائية عنصراً حيوياً في تحقيق تنميتها، كما أن التحكم في المجالات المحاذية لإقليمها البحري يعتبر في نظرها وسيلة فعالة لضمان أمنها من حتميات جيوسراتيجية شهدها الحوض المتوسط. وقد كان في هذا السياق بالذات تدخل رئيس المندوبية الجزائرية في دورة كاراكاس عام 1974 والذي أعرب عن أن ساحل الجزائر الذي يبدو عريضا لا ينفى عن الجزائر اعتبارها ضمن فئة الدول المتضررة جغرافيا، كونها واقعة في بحر شبه مغلق بدون جرف قاري ومنعدم الموارد.⁽²⁾

وفي معرض تعليقه على مطالب الجزائر خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار، ذكر الفقيه "د. عبد الوهاب بخشي" بأن وضعية الجزائر الاقتصادية كانت دافعا للاهتمام ببعض النقاط ذات الصلة بوضعيتها الجغرافية، كتلك المتعلقة بتحديد المجالات البحرية تحديداً "منصفاً Equitable" تناسباً مع وضعيتها المتضررة في الحوض المتوسط، وإلحاحها بأن يؤخذ مفهوم البحار المغلقة وشبه المغلقة بعين الاعتبار من قبل المؤتمر. وقد ذكر الفقيه "بخشي" بأن مطالب الجزائر لقيت استجابة من قبل المؤتمر

(1) راجع في ما جاء في موضوع استقلال الجزائر و مرسوم : 12 أكتوبر 1962:

Abdelmadjid Boushaba. «La pêche maritime dans les pays du magreb». O.P.U. 1991. P49

(2) « L'ALGERIE bien que pourvue d'une très longue côte, entre dans la catégorie des pays géographiquement désavantagés, car elle est abordée par une mer semi fermée, Pratiquement sans marge continentale et dépourvue des ressources. »

يراجع بشأن التعقيب على تصريح رئيس المندوبين الجزائريين، وكذا بشأن مطالب الجزائر في مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار: A.Laraba. «L'ALGERIE et le droit de la mer». Thèse d'Etat. Alger. 1985. p 56.57...63.

مجرداً إياها في العديد من المواد منها المادتان (122) و (123) من الإتفاقية العامة المخصصة للبحر المغلقة وشبه المغلقة، وكذا المادة (74) في فقرتها الأولى المتعلقة بتعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة بين الدول ذات السواحل المتقابلة.. والفقرة الأولى أيضاً من المادة (83) المتعلقة بتعيين حدود الجرف القاري بين الدول ذات السواحل المتقابلة.⁽¹⁾

ومن تحديد بداية انطلاقة أشغال المؤتمر مع مطلع السبعينات، يكون من السهل تقرير الظروف السياسية الدولية التي طبعت تلك الحقبة وتحديد مدى انعكاسها على جل دول العالم الثالث التي كانت الجزائر رائدة فيه. فلقد عرفت الجمعية العامة للأمم المتحدة إلحاحاً من طرف دول العالم الثالث مطالبة بنظام اقتصادي دولي جديد وبحوار بين الشمال والجنوب، وبإعلان ميثاق لحقوق الدول وواجباتها الاقتصادية، وبإعلان حول مبادئ القانون الدولي الخاصة بعلاقات الصداقة والتعاون (عام 1970)، كما استخدمت هذه الدول من الوقف الجزئي للبتروول وسيلة اقتصادية ناجحة للضغط على الدول المتقدمة، ومن ثم، فلا غرو أن نفهم أن الجزائر لم تخرج عن السياق العام الذي رسمته دول العالم الثالث بمختلف تكتلاتها ومنظمتها، لا سيما وأنها كانت رائدة في هذا المجال، ومن هنا أيضاً، نفهم المعنى الصحيح والخلفية التي اكتتفت بعض نصوص دستور 1976 لا سيما المادة (14) منه والتي سأتناولها في مجال لاحق تفصيلاً.

المطلب الثالث

المصادر القانونية للمؤتمر الثالث في

إعداد الإتفاقية العامة

بعيدا عن الجدل الفقهي الذي يقسم مصادر القانون الدولي وينقسم بذلك إلى اتجاهين: "وضعي"، ويرى أن اتفاق الإيرادات هي المصدر الوحيد للقانون الدولي كالمعاهدات أو العرف، والاتجاه "الموضوعي" الذي يقسم المصادر نفسها إلى مصادر مادية وأخرى شكلية، وهذه الأخيرة هي التي يندرج تحتها العرف والمعاهدات، فإنني سأقصر دراستي على المصادر التي اعتمدت عليها لجان المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار واستقت منها جل نصوص وأحكام الاتفاقية العامة التي تحولت بدورها إلى معاهدة شارعة تشكل هي الأخرى المصدر شبه الوحيد للقانون الدولي الجديد للبحار.

و أود التذكير قبل ذلك بما أورده المادة (38) من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية التي قسمت مصادر القانون الدولي إلى مصادر أساسية وأخرى استدلالية، وجعلت ضمن الطائفة الأولى

⁽¹⁾ يراجع في هذا الشأن:

M.A.Bekhechi «La constitution Algérienne de 1976 et le droit international» O.P.U 1989. P133, 134.

المعاهدات والعرف والمبادئ العامة للقانون، وفي الطائفة الثانية أحكام المحاكم ومذاهب كبار المؤلفين. (1)

ودون الدخول في بحث تفاصيل مصادر القانون الدولي بصفة عامة، فإنه من الواجب التعرض إلى بعض الملاحظات التي أُدليَتْ بشأن هذه المادة والتي تلخصت في العديد من التساؤلات منها: هل هذه المصادر القانونية هي مصادر للقانون الدولي العام أم مصادر للمحكمة فقط؟ ومن جهة ثانية، فإن الملاحظة الأكثر أهمية تكمن في ترتيب هذه المصادر كما وردت في المادة (38) هل هي عمودية فيتعين احترام تسلسلها من (أ) إلى (د)، أم أن هذه المصادر تسير بشكل أفقي فتستطيع المحكمة أن تقفز - ولربما إلى مصدر استدلالي حتى - إذا ثبت لديها أن المصدر الذي يسبقه غير قادر على إثبات قاعدة من قواعد القانون الدولي العام؟

وفي هذا السياق، ذهب "د. محمد بوسلطان" إلى أن « هذا النص لا يُخضع هذه المصادر لأية هرمية رغم أن محرري هذه المادة قصدوا وضع هذه المصادر في ترتيب معين »؛ وقد استدل على عدم هرمية هذه المصادر بإشارته إلى « أن أحد مشاريع هذه المادة شمل كلمة "على التوالي" أي اللجوء إلى المصدر الموالي فقط عند انعدام الحكم المراد في المصدر الذي سبقه في الترتيب وهذا نوع من الهرمية » وقد حذفت عبارة "على التوالي" في الصيغة النهائية لنص المادة (38) سالفه الذكر. (2)

وعلى العموم، فإن جملة ما يمكن قوله بخصوص هذه المادة والمصادر المذكورة فيها أنها لا تعني غير المحكمة من جهة، ومن جهة ثانية - وكقاعدة عامة - فإن ترتيب المصادر على صعيد القانون الدولي لا يخضع لأية هرمية كما هو شأن التشريع الداخلي، إذ قد تلغي الدول سلوكات معينة استقرت في أعرافها بمعاهدة شارعة، كما يمكن أن يرد العكس من ذلك أن تتخلى الدول عن معاهدة معينة بانتهاج سلوك مغاير لموضوع المعاهدة يستقر كقاعدة عرفية ويكون - بالتالي - الأسبق في الترتيب تعتمد عليه المحكمة رغم وجود معاهدة دولية في هذا المجال وحتى ولو وضعتها المادة (38) على رأس قائمة المصادر.

والأكيد أن المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار - وحتى المؤتمرات التي سبقته - كان قد اعتمد في إعداداته للاتفاقية العامة على جملة من المصادر القانونية، والتي يمكنني الحكم عليها مسبقاً

(1) تنص المادة (38) من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية على أن: « وَظِيفَةُ الْمُحَكِّمَةِ أَنْ تَفْصَلَ فِي الْمُنَازَعَاتِ الَّتِي تُرْفَعُ إِلَيْهَا وَفَقاً لِأَحْكَامِ الْقَانُونِ الدَّوْلِيِّ وَهِيَ تُطَبَّقُ فِي هَذَا الشَّأْنِ:

أ) الإِتِّفَاقِيَّاتِ الدَّوْلِيَّةِ الْعَامَّةِ وَالْخَاصَّةِ الَّتِي تَضَعُ قَوَاعِدَ مُعْتَرَفًا بِهَا صَرَاحَةً مِنْ جَانِبِ الدَّوْلِ الْمُنَازَعَةِ.

ب) الْعَادَاتُ الدَّوْلِيَّةُ الْمُرْعِيَّةُ الْمُعْتَبَرَةُ بِمِثَابَةِ قَانُونٍ دَلَّ عَلَيْهِ تَوَاتُرُ الْإِسْتِعْمَالِ.

ج) مَبَادِيءُ الْقَانُونِ الْعَامَّةِ الَّتِي أَقْرَبَتْهَا الْأُمَمُ الْمُتَمَدِّنَةُ.

د) أَحْكَامُ الْمَحَاكِمِ وَمَذَاهِبُ كِبَارِ الْمُؤَلِّفِينَ فِي الْقَانُونِ الْعَامِّ فِي مُخْتَلَفِ الْأُمَمِ. وَيُعْتَبَرُ هَذَا وَذَلِكَ مَصْدَرًا اِحْتِيَاطِيًّا لِقَوَاعِدِ الْقَانُونِ.. »

(2) راجع فيما جاء بخصوص هذا الموضوع: د. محمد بو سلطان، مبادئ القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 53.

بأنها لا تتشابه كلية مع تلك الواردة في المادة (38) سالفة الذكر، ولكنها في مقابل ذلك أيضا، لم تخرج عن نطاقها العام.

وفيما يلي استعرض هذه المصادر التي اعتمد عليها المؤتمر الثالث في إعدادها للاتفاقية العامة

كما يلي:

الفرع الأول

العرف الدولي

كقاعدة عامة، يعتبر العرف أهم مصادر القانون الدولي باعتباره المصدر الرئيسي لإبرام معاهدات شارعة عديدة؛ كما قد ساهمت لجنة القانون الدولي في إعداد عملية تدوين للقانون الدولي اعتمدت فيها على دراسة مختلف مواقف الدول وسلوكاتها من مواضيع معين والخصوص بشأنها بحكم على اعتبارها نهجا أو سلوكا معيناً ثابتاً ومستقراً.

أما في مجال قانون البحار، فالملاحظ أن العرف الدولي كان الأسبق إلى الوجود لما كان لسلوك الدول البحرية من أثر رئيسي وما أسفرت عنه ممارسة الملاحة البحرية التجارية والعسكرية على السواء، من قواعد وسلوكيات معينة استقرت كأعراف بحرية لعقود طويلة. بل إن معظم محاولات المؤتمرات التي عنت بوضع تقنين قانون البحار كان لا يخرج في معظمه عن كونه محاولة لتدوين ما سبق من أعراف دولية في مجال استخدام البحار والمحيطات. ولعل أبرز مثال على ذلك مؤتمر تقنين لاهاي، ومحاولات لجنة القانون الدولي خلال الخمسينات لخصر ما هو مستقر في العرف الدولي بخصوص مسألة اتساع البحر الإقليمي، حيث رأت أن العرف الدولي الحالي لا يسمح بمدّ عرض هذا البحر لأكثر من المسافة المذكورة سابقا.

ومع ذلك فإن التطورات الحديثة التي شهدتها المجتمع الدولي باتساع رقعته وزيادة أعضائه من الدول النامية حديثة الاستقلال، أدى إلى أن يتراجع هذا المصدر نسبياً، والسبب يكمن في أن هذه الدول هاجمت العرف واعتبرته وليد تجربة الدول البحرية الكبرى وما كان لها أن تتقبل محتواه لما رأت فيه من أحكام لا تتناسب وتطلعاتها.

وللإشارة فإن الدول النامية لم تهاجم العرف الدولي كمصدر من مصادر القانون الدولي بصفة عامة وفي مجال قانون البحار بصفة خاصة، وإنما هاجمت محتواه الذي رأت عدم تناسبه مع مقتضيات أمنها و دواعي تنميتها، مضافاً إلى ذلك أن سلوك هذه الدول النامية في بعض مجالات قانون البحار قد تحول إلى قواعد عرفية بدورها ولم يكن للمؤتمر الثالث حول قانون البحار أن يتجاهله على أية حال. ولعل أبرز مثال على ذلك، ممارسات الدول ومطالباتها بإنشاء منطقة اقتصادية خالصة وجرف قاري، وهو العرف الذي تشكلت بوادره مع الثلاثينيات إلى أن انتهت بمدّ الدول - لا سيما

الأمريكية اللاتينية - لسيادتها إلى مسافات تصل إلى 200 ميل بحري وبشكل انفرادي، ليصبح هذا السلوك مطردا ومعمولا به لدى الغالبية الساحقة من الدول الساحلية.

وعلى غرار ما قامت به لجنة القانون الدولي التابعة للأمم المتحدة من عمليات لتدوين الأعراف الدولية في مجال قانون البحار، كان كذلك نهج لجنة الاستخدامات السلمية لقيعان البحار والمحيطات التي أنشأتها الأمم المتحدة عام 1967، وهو المسلك نفسه كذلك الذي انتهجه المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار الذي اعتمد على مختلف تقارير هذه اللجنة والتي كانت في مجملها حصراً لما تم التوصل إليه من أعراف دولية في مجال التعامل مع قانون البحار.

وفي هذا السياق، فقد أكدت محكمة العدل الدولية العلاقة بين اتفاقيات قانون البحار وبين العرف الدولي في مناسبات عدة: ففي قرارها حول قضية الجرف القاري لبحر الشمال ذكرت المحكمة بأن أي حكم في اتفاقية 1958 « يُلزمُ كافةَ أعضاءِ المَجْمُوعَةِ الدَّوْلِيَّةِ مِنْ حَيْثُ أَنَّهُ يَتَضَمَّنُ أَوْ يُجَسِّدُ قَاعِدَةً مِنْ قَوَاعِدِ القَانُونِ العُرْفِيِّ المَوْجُودِ سَابِقًا أَوْ الَّتِي هِيَ فِي طَرِيقِ التَّشْوِءِ ». أما في قضية المصائد البريطانية النرويجية، فقد تعرضت المحكمة إلى العرف الدولي أيضا فأشارت إلى أن منطقة الصيد قد «تجسدت في السنوات الأخيرة في القانون العرفي عن طريق الشعور العام الذي ظهر في المؤتمر». وهو مؤتمر جنيف 1960، كما تعرضت المحكمة في قضية الجرف القاري بين تونس وليبيا إلى موضوع العرف فذكرت بأنه « لا يُمكنُ إهمالُ حُكْمٍ فِي مَشْرُوعِ اتِّفَاقِيَّةٍ إِذَا كَانَ يُسْتَخْلَصُ مِنْهُ أَنَّ جَوْهَرَهَا يُلْزِمُ أَعْضَاءَ الجَمَاعَةِ الدَّوْلِيَّةِ مِنْ حَيْثُ كَوْنِهِ يُجَسِّدُ قَاعِدَةً مِنْ قَوَاعِدِ القَانُونِ العُرْفِيِّ المَوْجُودَةِ سَابِقًا أَوْ الَّتِي هِيَ فِي طَرِيقِ الوُجُودِ. » (1)

وعلى الرغم من أن وفود المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار - ولا سيما من الدول النامية- قد أحدثت انقلابا حقيقيا في العديد من الأحكام التي وردت في الاتفاقية العامة متجاوزة بذلك النطاق العرفي الذي حكم هذه المواضيع، إلا أن العرف الدولي لم يكن ليهمل من طرف المؤتمرين في العديد من الأحكام الأخرى أيضا بالنظر إلى متسعاتها وتنوع مواضيعها، فاكتمل المؤتمر بإحالة هذه الأحكام إلى القواعد العرفية كتكملة لما لم تستطيع الاتفاقية بلوغه. ومن هنا ظهر العرف كمصدر احتياطي تسلل إلى الاتفاقية العامة في العديد من النصوص (2) جاءت الإشارة إليه في عبارة

(1) راجع بخصوص هذه النصوص وما ورد بشأن هذا الموضوع كلا من:

- د. محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، المرجع السابق، ص 25-26.

- Hugo.Caminos « Les Sources du droit de la mer ». Chapitre 2. Traité du nouveau droit de la mer. Collection « Droit international ». René.Jean.Dupuy, Daniel.Vignes. Economica. Paris – Bruylant – Bruxelles . 1985. P54.

(2) وقد وردت هذه العبارة بداية في دياحة الاتفاقية العامة، ثم وردت في العديد من النصوص أذكر منها المواد التالية: المادة (3/41)، (8/53)، (5/60 و 6)، (2/94 و 5)، (2/211 و 5 و 6)، (1/226) والمادة (271). وقد نسج الفقه حولها عدة أطروحات قصد البحث عن هذه المعايير والأنظمة المقبولة عموما وعن الأعراف والاتفاقيات المرشحة أكثر من غيرها لاستقبال هذه الحالات. = =

«القواعد والمعايير والممارسات المقبولة عموماً»، أو عبارة «القواعد الدولية المقبولة عموماً»، وفي كل هذا وذاك، إحالة إلى العرف الدولي الذي عززت به الاتفاقية العامة أحكامها سداً للنقص الذي يمكن أن يعتري أحكامها بالنظر إلى تنوع واتساع مواضيعها كما أسلفت بالإشارة سابقاً.

الفرع الثاني المعاهدات الدولية

من المعلوم أن المعاهدات لما تمتاز به من دقة ووضوح، قد أصبحت تحتل المركز الأول في ترتيب مصادر القانون الدولي بصفة عامة، وهو الأمر الذي دفع الدول بصفة عامة والنامية منها على وجهه الخصوص، إلى تفضيلها عن غيرها من المصادر كونها تعبر صراحة عن إرادة المتعاقدين بطريقة دقيقة وواضحة فضلاً عن شرط الكتابة والتسجيل اللذين يعتبران حجة على أطرافها.⁽¹⁾

ومن هذا المنطلق، فقد شهد المنتظم الدولي عقب الحرب العالمية الثانية ارتفاعاً هائلاً في عدد المعاهدات إلى درجة لا يمكن حصرها فضلاً عن تنوعها وتنظيمها لمختلف الموضوعات التي حظيت باهتمام هذا المنتظم الدولي. وقد اعتمد المؤتمر الثالث في إعداداته للاتفاقية العامة على المعاهدات أيضاً كمصدر من مصادر قانون البحار، سواء ما كان متعلقاً منها بموضوع هذا الأخير مباشرة، أو بالإعتماد على معاهدات نظمت مواضيع أخرى ذات صلة يعتبر موضوع البيئة البحرية أهمها كما سوف نرى لاحقاً. وفي هذا الإطار، فإنني لا أستطيع حصر جميع المعاهدات التي أبرمت في مجال قانون البحار لأن منها ما عُرف منذ قرون عديدة وقد تضافرت أحكامها جميعاً حتى وصلت إلى ما عرفه المجتمع الدولي المعاصر، وإنما اكتفي بالإشارة هنا إلى ذكر بعض المعاهدات التي شكلت النواة الأولى للأحكام ذات الصلة بقانون البحار، مثل اتفاقية روما وقرطاج عام 509 قبل الميلاد، والمعاهدة المعقودة بين فينيسيا وبرانديزي عام 1199م ومعاهدة جنوه وبرشلونة عام 1146 ومعاهدتي 1211

راجع بخصوص هذا الموضوع:

Daniel VIGNES. «La valeur juridique de certaines règles, normes ou pratiques mentionnées au TNCO comme "Généralement Acceptées"». Annuaire Français de Droit International. 1979. Edition du C.N.R.S. P712-717.

⁽¹⁾ وهو ما أورده المادة الثانية في فقرتها الأولى من معاهدة فيينا حول قانون المعاهدات حيث قضت بأنه «يراد بتعبير "المعاهدة" اتفاق دولي معقود بين دول بصورة خطية وخاضع للقانون الدولي سواء أثبت في وثيقة وحيدة أو في اثنتين أو أكثر من الوثائق المترابطة، وأيا كانت تسميته الخاصة»، وفي نفس السياق نصت المادة (102) من الميثاق الأممي على أن:

«1- كل معاهدة أو اتفاق دولي يعقده أي عضو من أعضاء الأمم المتحدة بعد العمل بهذا الميثاق، يجب أن يسجل في أمانة الهيئة وأن تقوم بنشره بأسرع ما يمكن.

2- ليس لأي طرف في معاهدة أو اتفاق دولي لم يسجل وفقاً للفقرة الأولى من هذه المادة أن يتمسك بتلك المعاهدة أو ذلك الاتفاق أمام أي فرع من فروع الأمم المتحدة.»

و1229 بين جنوه ومرسيليا، ومعاهدات فينيسيا والسويد لعام 1125 و 1155 و 1232، والمعاهدة البريطانية الفرنسية حول كورسيكا عام 1496، ومعاهدات بريطانيا والبرتغال لأعوام 1294 و 1353 و 1386 وأعداد أخرى من المعاهدات لا يسعني المقام هنا لذكرها.⁽¹⁾

أما بالنسبة إلى العصر الحديث، فقد ظهرت معاهدات صريحة تدرج ضمن نطاق قانون البحار أذكر منها كلا من معاهدة 1839 بين فرنسا وبريطانيا ومعاهدة 1882 بين البرتغال واسبانيا وهي معاهدات تعرضت إلى موضوع تحديد البحر الإقليمي. كذلك، فإن من المحاولات الجادة التي ساهمت في تدوين بعض مجالات قانون البحار ضمن النطاق التعاهدي كان مؤتمر باريس المنعقد عام 1856 عقب إنهاء حرب القرم والذي صدر عنه تصريح باريس المشهور الذي منع القرصنة البحرية وجرمها وقضى بحصانة البضائع المحايدة في سفن الأعداء والحصار البحري.⁽²⁾

لقد كانت الأحكام التي تضمنتها هذه المعاهدات ملزمة لجميع الدول التي انضمت إليها، مضافا إليها اتفاقيات لاهاي لعامي 1899 و 1907 والتي كانت بداية القانون الدولي الإنساني وتعرضت لموضوع الحرب البحرية وتحسين حالة الجرحى والأسرى.. الخ.

كما وقد عرف المجتمع الدولي في عهد عصبة الأمم معاهدات أخرى تناولت بدورها بعض جوانب قانون البحار، أذكر منها اتفاقيتي مؤتمر برشلونة لعام 1921 المتعلقتين بـ "حرية المرور" و"نظام الممرات المائية الصالحة للملاحة ذات الأهمية الدولية"، دون إغفال أهم اتفاقية في هذا المجال وهي تلك المنعقدة ببرشلونة عام 1923 بخصوص "النظام الدولي للموانئ البحرية".

وبالرغم من عدم نجاح مؤتمر تقنين لاهاي لعام 1930 بشأن إقرار اتفاقية حول البحر الإقليمي، إلا أنه مثّل مبادرة من الدول نحو وضع اتفاقية لقانون البحار، وهي المبادرة التي تلقفتها الأمم المتحدة باعتمادها أربع اتفاقيات في ربيع 1958 بجنيف، واعتبرت المصدر التعاهدي الأقرب إلى المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار حيث استلهم - أو بالأحرى - اقتبس منها هذا المؤتمر العديد من النصوص والصيغ والأحكام التي أدرجها في الاتفاقيات العامة لعام 1982.

(1) أنظر جملة هذه المعاهدات التاريخية في :

- د. محمد الحاج حمود- القانون الدولي للبحار- المرجع السابق- ص 67.

- Hugo. Caminos « Les Sources du droit de la mer ». Chapitre 2. Traité du nouveau droit de la mer. Op.Cit., 73.

(2) ولإشارة، فإنني قد أثرت فكرة أولى عمليات تدوين قانون البحار التي رأى الفقيه "كولومبس" أنها تعود إلى مؤتمر باريس لعام 1856 و قد بينت كيف أن هذا المؤتمر قد تناول أموراً أخرى غير قانون البحار و لم تكن مهمته تدوين هذا الأخير بصورة متخصصة فهو لم يتناول من هذا الأخير سوى موضوع القرصنة البحرية . راجع هامش ص 40 من هذه الأطروحة.

و أنظر أيضا جملة المعاهدات التاريخية أعلاه في:

- د. محمد الحاج حمود- القانون الدولي للبحار- المرجع السابق- ص 67.

- Hugo. Caminos. « Les Sources du droit de la mer ». Chapitre 2. Traité du nouveau droit de la mer. Op.Cit., P73.

وختاماً لهذا العنصر، أقول بأن الاتفاقية العامة لعام 1982 قد اعتمدت في الغالبية من نصوصها على اتفاقيات جنيف الأربع لعام 1958 إلى درجة الاقتباس نفسه، كما أن معاهدات جنيف الأربع، لم تكن سوى محاولة لتدوين قواعد عرفية سابقة فكرستها الممارسات الدولية، ومن ثم فإنه يصعب تحديد الحد الفاصل بين دور المعاهدات ودور العرف كمصدرين اعتمد عليهما المؤتمر الثالث للأمم المتحدة عند إقراره الاتفاقية العامة لما بينهما من التداخل، مما يدفع إلى القول بأن المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار - و رغم اعتماده على اتفاقيات جنيف - فإنه قد قام بدوره بعملية تدوين لقواعد عرفية في الأغلبية من نصوصه مع إدراج بعض التعديلات عليها، والقول بهذه النتيجة يقود بدون شك ، إلى امتداد أحكام الاتفاقية العامة حتى إلى الدول التي لم تصادق عليها أو التي انسحبت منها، ومن هنا يمكن أن نفهم نص الفقرة الثالثة من المادة (317) من اتفاقية 1982 التي تقضي بأن: « لا يُؤثرُ الإِسْحَابُ بِأَيَّةِ حَالٍ مِنَ الْأَحْوَالِ عَلَى وَاجِبِ أَيِّ دَوْلَةٍ طَرَفٍ فِي الدَّفَاعِ بِأَيِّ التِّزَامِ تَتَضَمَّنُهُ هَذِهِ الْإِتِّفَاقِيَّةُ، وَتَكُونُ الدَّوْلَةُ خَاضِعَةً لَهُ بِمُقْتَضَى الْقَانُونِ الدَّوْلِيِّ بِصَرَفِ النَّظَرِ عَنِ هَذِهِ الْإِتِّفَاقِيَّةِ ».

وفي هذا السياق، فقد انتهت اتفاقية فيينا حول قانون المعاهدات لعام 1969 إلى هذا الموضوع حين نصت في المادة (38) منها على أنه « لا يَمْنَعُ أَنْ تُوجَدَ قَاعِدَةٌ فِي مُعَاهَدَةٍ مَا تُصْبِحُ مُلْزِمَةً لِدَوْلٍ أُخْرَى غَيْرِ أَطْرَافٍ فِي تِلْكَ الْمُعَاهَدَةِ كَقَاعِدَةٍ عُرْفِيَّةٍ مِنْ قَوَاعِدِ الْقَانُونِ الدَّوْلِيِّ الْمُعْتَرَفِ لَهَا بِهَذِهِ الصِّفَةِ ».

الفرع الثالث

نشاط المنظمات الدولية

على الرغم من أن المادة (38) من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية لم تشر إلى المنظمات الدولية كمصدر من مصادر القانون الدولي التي حصرتها، إلا أن دور المنظمات الدولية أخذ يزداد تدريجياً ويكتسي نشاطها أهمية خاصة بالنظر إلى تخصصها في بعض الميادين إلى أن أصبحت قراراتها تحتل مكاناً مرموقاً بين مصادر القانون الدولي، كما بات دورها لا يستهان به في إنشاء وتطوير قواعد القانون الدولي. بل إن من المنظمات الدولية المتخصصة من تم إنشاؤها بموجب قرارات منظمات دولية أخرى مثل مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ومنظمة الأمم المتحدة للتنمية الصناعية المنشأتين عامي 1964 و 1965 على التوالي⁽¹⁾.

وفي مجال قانون البحار، فقد عرف المنتظم الدولي وجود مؤسسات دولية عديدة ذات طابع عالمي جعلت من البحار موضوعاً من ينحصر حوله نشاطها، أو قد تنوعت مجالات نشاطها لتشمل كافة الميادين التي يعتبر البحر محوراً رئيسياً سواء ما تعلق منه بالجانب القانوني أو العلمي. فلقد تناولت هذه المنظمات كل النشاطات الممارسة على البحر كالملاحة والتلوث والصيد وعلوم البحار... الخ. وفي هذا الإطار، فقد نشرت الأمانة العامة لمؤتمر الأمم المتحدة حول قانون البحار عام 1976 مجلداً يتضمن أسماء المنظمات الدولية ذات العلاقة بقانون البحار بلغ مجموعها مع

(1) أنشئ مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية بناءً على رغبة البلدان النامية في تجديد هيكل المنظمات الدولية خصوصاً في الدورة الرابعة والثلاثين للمجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة المنعقدة في أوت 1962. وقد أصدر المجلس في هذه الدورة قراره رقم 917 (34) يقضي بتوجيه الدعوة لعقد مؤتمر دولي للتجارة والتنمية. وفي السنة نفسها أصدرت الجمعية العامة قرارها رقم 1785 (17) التي أتمتت بموجبه قرار المجلس الاقتصادي والاجتماعي. وفي 23 مارس 1964 عقد المؤتمر أولى دوراته بجنيف التي استغرقت ما يقارب الثلاثة أشهر و اشترك فيه حوالي 2000 مندوباً يمثلون 119 دولة. و للإشارة، فإن هذا المؤتمر كان قد وضع من ضمن اهتماماته فضلاً عن نقل التكنولوجيا، النقل البحري و هو قد وضع في أولى دوراته 15 مبدأً ووجهً ثمان منها إلى الدول الحبيسة أو التي بدون ساحل. أما عن منظمة الأمم المتحدة للتنمية الصناعية « UNIDO » فقد قررت الأمم المتحدة إنشائها في مؤتمرها المنعقد بجنيف عام 1963 بشأن تطبيق العلم و التكنولوجيا للتنمية حيث قررت الجمعية العامة عام 1965، وعلى إثر المباحثات و القرارات التي اتخذها هذا المؤتمر، إنشاء هذه المنظمة التي بدأت عملها في أول جانفي 1967.

راجع في ما سبق :

- إسماعيل العربي ، التعاون الاقتصادي للتنمية في نطاق المنظمات الدولية، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر. 1979، الصفحات : 27 و 28 و 190 و 191.

- Madjid Benchick « Droit international du sous-développement. Nouvel ordre dans la dépendance ». Mondes en devenir. Berger-Levrault. Office des publications universitaires, Alger. ATHENA-GAMMA impression. Paris 1983. P73.

لجانها الإقليمية 95 منظمة ولجنة، دون إغفال الدعوة التي وجهها المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار لمعظم المنظمات الدولية بشتى أنواعها المتخصصة وغير المتخصصة والحكومية وغيرها.⁽¹⁾ وتكفي الإشارة في هذا المجال إلى القرار رقم 2749 (25) الصادر عن الجمعية العامة في 17 ديسمبر 1970 بخصوص "إعلان المبادئ التي تحكم قيعان البحار والمحيطات وباطن أرضها خارج حدود الولاية الوطنية للدول" للدلالة على دور المنظمات الدولية في مجال قانون البحار. إن مثل هذا القرار كان شهادة ميلاد "التراث المشترك للإنسانية" والحرك الرئيسي لانعقاد المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار الذي تمخضت عنه الاتفاقية العامة عام 1982، والتي بدورها لم تغفل الإشارة إليه فقضت في ديباجتها بأن الدول «وإذ ترغّب في أن تُطوّر، عن طريق هذه الإتفاقيّة، المبادئ الواردة في القرار 2749 (25) المؤرخ في 17 ديسمبر 1970 الذي أعلنت فيه الجمعية العامّة للأمم المتّحدة رسمياً، بين ما أعلنته، أن منطقتة قاع البحار والمحيطات وباطن أرضه، خارج حدود الولاية الوطنيّة، هي ومواردها تراثٌ مُشتركٌ للإنسانية..»⁽²⁾

ومهما كان نشاط المنظمات والوكالات الدولية المخصصة، فإن دور الأمم المتحدة كان رائداً في مجال قانون البحار. إن مساعيها الحثيثة ومجهوداتها الجبارة ابتداءً من اتفاقيات جنيف لعام 1958 ومؤتمر 1960 حول قانون البحار وتكليف لجنة القانون الدولي بمهمة تدوين ممارسات الدول وأعرافها في مجال البحار طيلة فترة الخمسينيات، بالإضافة إلى مختلف القرارات بخصوص استخدام واستغلال قيعان البحار وتشكيل لجانها ابتداءً من 1967 إلى 1972، والدعوة إلى عقد مؤتمر ثالث وما أنجزه هذا المؤتمر، كل هذا يجعل قانون البحار - بحق - نتاج هيئة الأمم المتحدة.

ولا يفوتني في هذا السياق أن أشير إلى العديد من المنظمات الدولية التي ساهمت بدورها في بلورة مفاهيم هذا القانون أو تعزيزها قبل وبعد الاتفاقية العامة والتي يمكنني أن أذكر منها بشكل خاص منظمة التغذية والزراعة الدولية وما صدر عنها من قرارات بخصوص الصيد، ولجنة علوم البحار التابعة لليونسكو، وعلى وجه الخصوص المنظمة البحرية الدولية "OMI"⁽³⁾ التي تعتبر أهم منظمة

⁽¹⁾ راجع بخصوص هذا الموضوع وثيقة الأمم المتحدة A/conf.62/L.14 في 10 أوت 1976 قبيل انعقاد الدورة السابعة المستأنفة في مقر الأمم المتحدة بنيويورك.

أنظر أيضاً: د. محمد الحاج حمودة- القانون الدولي للبحار، المرجع السابق، ص 33، وبخصوص المنظمات الدولية التي تمت دعوتها إلى المؤتمر، فقد سبق الإشارة إليها في هامش ص 46 وما بعدها.

⁽²⁾ أنظر ديباجة الاتفاقية العامة في قانون البحار، النص الرسمي لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، المرجع السابق، ص 1.

⁽³⁾ أنشئت هذه المنظمة بموجب الإتفاقية المعتمدة عام 1948 من قبل المؤتمر البحري للأمم المتحدة وقد دخلت حيز التنفيذ عام 1958. كما حملت هذه المنظمة حتى عام 1982 تسمية المنظمة الدولية الاستشارية للملاحة البحرية "Organisation Intergouvernementale Consultative de la Navigation Maritime" وتختصر بـ "OMCI" واتخذت من لندن مقراً لها، ثم غيرت تسميتها إلى "المنظمة البحرية الدولية Organisation Maritime Internationale" وتختصر بـ "OMI". راجع بخصوص نشأتها ومهامها:

دولية على الإطلاق تهتم بجميع مجالات قانون البحار والبحري الدولي على السواء، وقد صدرت عنها العديد من القرارات والتوصيات واللوائح والاتفاقيات التي تهتم كلها بتنظيم الملاحة البحرية ومقاييس السلامة ومنع التصادم في البحار، التلوث، القرصنة البحرية والبحث العلمي. بل وأستطيع أن أقول أن هذه المنظمة قد تحولت بعد دخول الاتفاقية العامة حيز التنفيذ إلى "حارس" لأحكام هذه الاتفاقية يقرع ناقوس الخطر عند تسجيل أي انتهاكات لها، ويحث الدول على مواثمة تشريعاتها بما ينسجم مع هذه الاتفاقية، وهي ترفع في كل ذلك، تقاريرها إلى الأمين العام للهيئة الأممية.

ولا يفوتني أيضاً، التذكير بدور العديد من المنظمات الإقليمية التي ساهمت - وبالرغم من عدم تخصصها - في إرساء بعض مفاهيم قانون البحار. وأذكر منها هنا، كلاً من جامعة الدول العربية ومنظمة الوحدة الأفريقية ومنظمة الدول الأمريكية في ميادين تنظيم الملاحة ومكافحة التلوث والتعاون الإقليمي لهذا الغرض وتنظيم الصيد في مناطقها، فضلاً عن أن ظهور فكرة وتسمية "المنطقة الاقتصادية الخالصة" يعود إليها بدون منازع.⁽¹⁾

كما لعبت المجموعة الأوروبية دوراً لا يستهان به من خلال جهود جملة من اللجان والجمعيات الإقليمية المتفرقة التي أذكر من بينها: لجنة مصائد الأطلسي الشمالي الشرقي المنشأة بموجب اتفاقية لندن لعام 1959، وكذا لجنة اتفاقية أوصلو حول منع التلوث البحري الناجم عن الإغراق الذي تقوم به السفن والطائرات..، فضلاً عن لجان أخرى أذكر منها لجنة مصائد المحيط الهادي الشمالي المنشأة بموجب اتفاقية طوكيو لعام 1952.. وغير ذلك من اللجان.⁽²⁾

وختلصة القول، فإنني أقول أن هذه المنظمات - لا سيما المتخصصة منها في مجال البحار أو تلك التي يعنىها هذا المجال في نشاط من نشاطاتها - لم تشكل مصدراً من مصادر قانون البحار فحسب، بل لا تزال إلى يومنا هذا تدلي برأيها وتقاريرها إلى الأمانة العامة للأمم المتحدة مبينة من

= =
- Reflet de l'OMI « Organisation Maritime Internationale ». Londre . Février 1992.

(1) لقد كانت مطالب دول أمريكا اللاتينية بخصوص منطقة للصيد خاصة بما في أعقاب الحرب العالمية الثانية انفرادية إلى أن استطاعت هذه الدول من خلال منظمة الدول الأمريكية الإعلان عنها في العديد من المواقع أذكر منها: إعلان سانتياجو عام 1952، إعلان ليما 1954 وكذا إعلان مونتيفيديو عام 1970، وقد سبقت الإشارة إلى هذا في ص 42. أما بخصوص منظمة الوحدة الإفريقية، فإليها يعود الفضل في تسمية هذه المنطقة "بالمطقة الاقتصادية الخالصة" في تصريحها الصادر في 24 ماي 1973 بأديس أبابا بأثيوبيا. لمزيد من التفصيل حول هذا الموضوع: يراجع:

- E.Langavant (Droit de la mer). Tome II. Op.Cit.,P24-25.

- Claude Albert Colliard. Op.Cit.,P8.

- د. إبراهيم العناني، قانون البحار، الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة. 1985. ص 38.

(2) وتجنباً للإسهاب في الموضوع، بما يخرج عن نطاق الدراسة، فقد فضلت أن استعرض فقط بعضاً من هذه المنظمات واللجان دون التعمق في بحث قراراتها وتوصياتها على أساس العودة لبعض منها مع نظر توصياتها في المجالات التي تعني في هذه الأطروحة تبعاً لموقع الموضوع من الخطة. ولمزيد من التفاصيل، يمكن مراجعة: د. محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، المرجع السابق، ص 35-36.

خلالها، ممارسات الدول في مجال قانون البحار والاتفاقية العامة وما يتبعها من اتفاقيات تكميلية، كما أهما تحمل جملة التقارير التي تقدمها الدول في مؤتمراتها الخاصة. ويمكنني أن أذكر بعضاً منها على سبيل المثال: الرسالة المؤرخة في 24 جانفي 2002 الموجهة إلى الأمين العام من طرف المنظمة البحرية الإستشارية بخصوص القرصنة، وكذا تقرير الأمين العام للأمم المتحدة المؤرخ في 20 مارس 2000 بخصوص المحيطات وقانون البحار متضمنا العديد من التقارير التي أوردتها المنظمة البحرية الدولية والمنظمة الهيدرولوجرافية الدولية، وتقرير الأمين العام أيضا لـ 9 مارس 2001 المتضمن تقارير المنظمة البحرية الدولية بخصوص السفن والتلوث، وتقريره أيضا بالإستناد إلى تقارير نفس المنظمة في الموضوع ذاته لـ 15 أوت 2005، دون إغفال التقرير الهام الذي تقدم به الأمين العام في أكتوبر 1997 والمتضمن الردود الواردة من مؤسسات منظومة الأمم المتحدة وهيئاتها بخصوص أثر دخول الاتفاقية العامة لعام 1982 حيز التنفيذ، ويمكن أن أذكر هذه المؤسسات والهيئات: اللجنة الاقتصادية لأميركا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي، منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة، اللجنة الأوقيانوغرافية الحكومية الدولية، الوكالة الدولية للطاقة الذرية، منظمة الطيران المدني الدولي، المنظمة الهيدرولوجرافية الدولية، منظمة العمل الدولية، المنظمة البحرية الدولية، برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، برنامج الأمم المتحدة للمراقبة الدولية للمخدرات.. الخ.⁽¹⁾

الفَرْعُ الرَّابِعُ

القَضَاءُ الدَّوْلِي

على الرغم مما أورده المادة (59) من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية من أن حكمها لا يجوز « قُوَّةَ الإلْزَامِ إِلَّا بِالنَّسْبَةِ لِمَنْ صَدَرَ بَيْنَهُمْ وَبِخُصُوصِ النَّزَاعِ الَّذِي فُصِّلَ فِيهِ»، فإن المعلوم أن المحاكم الدولية بصفة عامة، تقوم أثناء عملية الفصل في النزاعات المعروضة أمامها بالبحث عن قواعد القانون الدولي وتحديدتها أو الكشف عنها وفي بعض الأحيان تفسيرها.

وبصفة عامة، فقد لعبت أحكام المحاكم دورا لا يستهان به في مجال القانون الدولي إما بتقرير أو نفي قواعد عرفية وإما بتفسير نصوص معينة أو تحديد موقف القانون الدولي من موضوع معين،

⁽¹⁾ راجع مختلف التقارير المذكورة أعلاه في الموقع الرسمي للأمم المتحدة على الانترنت خانة الأمين العام حسب الموقع التالي:

http://www.un.org/Depts/los/general_assembly/general_assembly_reports.htm

مع استعمال الفهرس تبعا لتاريخ السنة التي صدر فيها التقرير لما في ذلك من سهولة في البحث.

فضلا عن اعتبارها كمصدر احتياطي لما تشكله تلك الأحكام من سوابق قضائية يستأنس بها القضاء الدولي عند اللجوء إلى إقرار قاعدة ما أو الفصل في موضوع معين⁽¹⁾.

وبصرف النظر عن الخلاف حول قيمة قرارات وأحكام المحاكم الدولية كمصدر دولي، فإنه يمكن القول في مجال قانون البحار، أن هذه الأحكام والقرارات قد لعبت دورا إيجابيا، وساعدت على بلورة العديد من قواعد القانون الدولي للبحار من خلال كثرة الخلافات والتراعات المعروضة على القضاء الدولي بالنظر إلى سعة النشاطات البحرية الدولية التي أدت كلها في نهاية المطاف، إلى مساهمة أكيدة من القضاء الدولي في إنشاء قواعد قانون البحار، حيث تسلسل بعضها إلى أحكام اتفاقيات جنيف الأربع لعام 1958 على وجه الخصوص، ولم يجد عنها بدورها المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار الذي أسفر عن الإتفاقية العامة عام 1982.

وفي هذا الإطار، يمكن اعتبار من بين أهم السوابق القضائية الدولية حكم المحكمة الدائمة للعدل الدولي في القضية الشهيرة "اللوتس Lotus" الصادر بتاريخ 1 سبتمبر 1927 بين تركيا وفرنسا بخصوص تنازع الاختصاص في أعالي البحار؛ وفي قضية "مضيق كروفو" بين ألبانيا وبريطانيا، بحثت المحكمة من خلال قرارها لـ 9 أفريل 1949 نظام المضائق المستخدمة للملاحة الدولية ونظام المرور البحري خلالها، وفيها تؤكد حق السفن الحربية في المرور البريء، حيث اعتمد مؤتمر جنيف لعام 1958 على حكم المحكمة بصفة واضحة. أما أهم قضية شكلت - ليس سابقة قضائية فحسب - بل مصدرا أكيدا أُدرج ضمن مجال قانون البحار، فهي قضية المصادمات بين بريطانيا والنرويج، حيث استحدثت المحكمة بموجب قرارها لـ 18 ديسمبر 1951 طريقة جديدة لتحديد قياس البحر الإقليمي في بعض المعالم الجغرافية التي لا تسمح بإقرار قاعدة الخطوط العادية، إذ قررت المحكمة استعمال طريقة خطوط الأساس المستقيمة وهي الطريقة التي بقي معمولا بها ولم تخرج عنها الاتفاقية العامة لعام 1982 إذ تناولتها في مادتها (7)، مضافا إليها المادتان (74) و (83) المتعلقة بتعيين حدود المناطق الاقتصادية الخالصة والجرف القاري للدول المتقابلة أو المتلاصقة، والتي بدورها لم تخرج الاتفاقية العامة عن المفهوم الذي كرسته المحكمة في حكمها عام 1969 في قضية الجرف القاري لبحر الشمال واستتبعته في قرارها لـ 24 فيفري 1982 بخصوص تحديد الجرف القاري بين تونس وليبيا.⁽²⁾

(1) وقد أوردت محكمة العدل الدولية العديد من الأحكام القضائية التي شكلت سوابق قضائية كمصدر للقانون الدولي العام بصفة عامة مثل الاعتراف بالشخصية القانونية للأمم المتحدة في قضية التعويضات عام 1949، وإثبات شروط التحفظات بشأن المعاهدات في رأيها الاستشاري لعام 1950 حول معاهدة تحريم الإبادة لعام 1948، وموضوع الجنسية الفعلية في قضيتي "نيبوم" لعام 1955 و "برشلونة تراكشن" لعام 1971؛ وكذا موقف الدول من قرارات مجلس الأمن في قضية ناميبيا لعام 1971، أو في قضية اللجوء السياسي بين البيرو وكولومبيا لعام 1950 بخصوص العرف الدولي، أو في قضية الغلط بين تايلندا وكمبوديا عام 1962 بخصوص معبد "براهميههار".

أنظر: د. محمد بو سلطان، مبادئ القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 63 و ص 75-76 و ص 388.

(2) راجع جملة هذه الأحكام والقضايا بالتفصيل: Hugo.Caminos. Op.Cit., P101,117.

الفرع الخامس

الأعمال الانفرادية والقوانين الداخلية

لقد عرف موضوع أسبقية القانون الدولي عن الداخلي أو العكس، خلافاً فقهما واسعا أدى إلى ظهور اتجاهين رئيسيين هما: وحدة وثنائية القانون، حاول كل منهما أن يقدم مسوغات لتبرير أسبقية أحدهما عن الآخر.

والحقيقة أن هذا الجدل الفقهي لم يبق حبيس نطاق أفكار الفقهاء وكتاباتهم، وإنما تعدى ذلك إلى التشريعات والممارسات الدولية عند تعاملها مع العديد من مواضيع القانون الدولي والتي يعتبر مجال البحار إحداها.

فلقد كان موقف السوفييات وكل الدول التي سارت على منهجه بما فيها الدول النامية والتي لم تخرج الجزائر بدورها عن هذا النطاق، تعطي الأسبقية للقوانين الداخلية على القانون الدولي في حالة تعارضهما حول قاعدة أو موضوع مثبت في كليهما. والراجح أن هذا المدّ كان مرجعه عدم ثقة الكتلة الشيوعية والدول النامية في أحكام القانون الدولي التي كانت تراها نتاج الغرب المسيحي بما يخدم مصالحه، ومن ثم، فقد عمدت الكتلة الشيوعية والنامية أيضاً، إلى سنّ جملة من التشريعات الداخلية وإعطائها الأسبقية في التعامل كردّ فعل عن موقفها من هذا القانون الدولي "الغربي". وتتمه لهذا الحديث، فقد أدرجت هذه الدول العديد من الأحكام القاضية بأسبقية قوانينها على القانون الدولي بما فيها الجزائر؛ وقد وصل الأمر كذلك إلى رفض الولاية الجبرية لمحكمة العدل الدولية التي اعتبرت أيضاً في نظر هذا الاتجاه مؤسسة غربية. ويعتبر تحفظ الاتحاد السوفيياتي على المادة (9) من اتفاقية تحريم إبادة الجنس البشري التي تقضي بولاية هذه المحكمة أهم بادرة يستدل بها على هذا الموضوع.

ولا غرابة في أن تدرج مثل هذه الأحكام في دساتير الدول كما كانت حال الجزائر في دستور 1976⁽¹⁾. وفي المقابل، فقد انتحت بعض الدساتير الغربية وعلى رأسها الولايات المتحدة

(1) لقد أفرد المؤسس الدستوري الجزائري في دستور 1976 عددا من النصوص التي تذهب إلى إقرار أسبقية القانون الداخلي على القانون الدولي. من ذلك، ما نصت عليه المادة (159) التي قضت بأن «المعاهدات الدولية التي صادق عليها رئيس الجمهورية طبقاً للأحكام المنصوص عليها في الدستور تكتسب قوة القانون». وما دام الدستور أسمى من القانون، فإنه أسمى أيضاً من المعاهدات، مما تُعطي الأولوية للدستور في حالة حصول تناقض بينهما. وباستطراد نص المادة (160) سيتضح المعنى أكثر. ذلك أن هذه المادة نصت على أنه «إذا حصل تناقض بين أحكام المعاهدات أو جزء منها والدستور لا يؤذن بالصادقة عليها إلا بعد تعديل الدستور» ومعنى ذلك أنه لا يجوز تمرير معاهدة متناقضة مع الدستور القائم ولو استلزمت مصلحة البلاد ذلك إلا بعد تعديل الدستور. بما يتفق معها، أما أن يظل التناقض قائماً فهذا مما لا يجوز.

و إذا رجعنا إلى دستور 1976 في مادة أخرى سيتأكد ما ذهب إليه سابقاً.

نصت المادة (17) من دستور 1976 على أنه: «لا يتم نزاع الملكية إلا في إطار القانون.»

منحى مغايرا بأن جعلت من أحكام القانون الدولي القانون الأعلى للولايات المتحدة فضلا عن جملة من الأحكام التي أصدرها القضاء الدولي وقضت بأسبقية القانون الدولي على الداخلي (1).

إن جملة ما أردت الخلوص إليه من هذا العرض الموجز لموضوع أسبقية القانون الدولي عن الداخلي أو العكس، هو تفسير عزوف معظم الدول النامية التي حازت استقلالها عن الانضمام إلى اتفاقيات جنيف الأربع لعام 1958 حول قانون البحار بما فيها الدول العربية لما انطوت عليه هذه الاتفاقيات - في رأيها - من أحكام تخدم صالح الدول الغربية، وفي المقابل، فإن الولايات المتحدة

وَيَتَرْتَّبُ عَنْهُ آدَاءُ تَعْوِيضٍ عَادِلٍ وَ مُنْصِفٍ. لَا تَجُوزُ مُعَارَضَةُ إِجْرَاءِ نَزْعِ الْمِلْكِيَّةِ لِلصَّالِحِ الْعَامِّ بِحُجَّةِ آيَةِ اتِّفَاقِيَّةٍ دَوْلِيَّةٍ.»

فهذه المادة صريحة بعدم الإحتجاج على إجراء نزع الملكية بأي اتفاقية دولية وفيها يتأكد سمو التنظيم و القانون الداخلي على القانون الدولي، وهو النهج الذي انتهجته الجزائر خلال السبعينيات أسوة بنظيراتها من الدول النامية. و فضلا عما سبق، فإن هناك مواد أخرى في الدستور الجزائري لعام 1976 تبين أيضا سمو القانون الداخلي على الدولي أفضل أن أتاولها في مواضع أخرى كطبيعة البحر الإقليمي لما لها من علاقة مباشرة بقانون البحار كالمادة (14) و المادة (25) من ذات الدستور.

(1) وقد وردت الإشارة إلى هذا الموضوع وأوّد أن أشير إليه من جديد بنوع من التفصيل. ففي مجال الدساتير تقضي المادة (6) من دستور الولايات المتحدة الأمريكية بأن: « الدستور وجميع المعاهدات التي أبرمتها الولايات المتحدة تعد القانون الأعلى للدولة»، وبهذا الحكم أيضا قضت المادة (7) من دستور اسبانيا لعام 1931 (ملغي الآن) بأن «تراعي الدولة الإسبانية المبادئ العالمية للقانون الدولي بإدماجها في قانونها الطبيعي» وتضيف المادة (65) من الدستور ذاته بأن «كل الاتفاقيات التي تصدق عليها إسبانيا تعتبر جزءاً أساسياً من القانون الإسباني الذي يتعين أن تكون نصوصه موافقة لهذه القواعد». و يمثل ذلك أيضا قضت المادة (4) من الدستور الألماني الصادر في 11 أوت 1929 و المعروف باسم دستور "Weimar" بأن «قواعد القانون الدولي المتعارف عليها تعتبر جزءاً مكملًا لقانون الرايخ الألماني»، و هو الحكم ذاته الذي انصرفت إليه المادة (4) من دستور استونيا لـ 15 جوان 1929 ، و المادة (9) من دستور النمسا الصادر في 1 أوت 1929 كذلك، و المادة (154) من الدستور المصري الصادر عام 1923 التي تقضي بأنه «لا يخل هذا الدستور بتعهدات مصر للدول الأجنبية و لا يمكن أن يمس ما يكون للأجانب من الحقوق في مصر بمقتضى القوانين و المعاهدات الدولية و العادات المرعية».

أما بخصوص القضاء الدولي فقد دأب على تسييق القانون الدولي على الداخلي، ولعل أقدم قضية عرض فيها هذا الموضوع كانت قضية السفينة "الألاباما" التي استخدمت في الحرب الأهلية الأمريكية عام 1865 وتم تصنيعها في بريطانيا و استخدمت من طرف قوات الشمال لضرب قوات الجنوب. وقد رفعت الولايات المتحدة الأمريكية دعوى ضد بريطانيا لخرقها قواعد الحياد كما دفعت هذه الأخيرة بخلو قانونها من قاعدة تمنع بناء سفن لدولة محاربة. وقد ذكرت المحكمة في حكمها عام 1872 بأن إغفال بريطانيا عن وجود مثل هذا الحكم داخليا لا يعفيها من مسؤولياتها لخرقها قواعد الحياد الدولية. كما سنحت الفرصة لمحكمة التحكيم في نزاع بين اليونان وتركيا عام 1925 بخصوص تبادل السكان أن تتعرض لهذا الموضوع فقضت بأنه « من المبادئ المسلم بها أن الدولة التي تقيدت بالترام دولي عليها أن تدخل في تشريعها التعديلات التي تكفل هذا الالتزام»، وهو الحكم نفسه الذي ذهبت إليه المحكمة من قبل في نزاع بين اليونان وبلغاريا، أما في نزاع بين فرنسا وسويسرا عام 1932، فقد نصت المحكمة صراحة بأنه « ليس لفرنسا أن تتجج بتشريعها الوطني لتحد من نطاق التزاماتها الدولية». راجع هذا الموضوع في: د. صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 91، الهامش.

ولإشارة فإن الجزائر قد عدلت عن فكرة أسبقية قانونها الداخلي على الدولي بموجب نص المادة (123) من دستور 1989 و المنصوص عليها كذلك بموجب المادة (130) من دستور 1996 التي تقضي بأن «المعاهدات التي يُصادقُ عَلَيْهَا رَئِيسُ الْجُمْهُورِيَّةِ... تَسْمُو عَلَى الْقَانُونِ». و قد حسمت هذا الموضوع المادة (67) من معاهدة فيينا حول قانون المعاهدات لعام 1969 حين قضت بأنه: « لا يجوز لطرف في معاهدة أن يتمسك بقانونه الداخلي كسبب لعدم تنفيذ المعاهدة».

وحتى وقت قريب قبيل تصديقها على الاتفاقية العامة، لا زالت تشبث بهذه الاتفاقيات الأربع رافضة الانضمام أو التصديق على الاتفاقية العامة بدون شروط أو موقف معارض لفكرة واردة في نص من نصوص الإتفاقية العامة .

فإذا اكتملت لدينا صورة الواقع الإيدولوجي الذي طبع مسرح العلاقات الدولية بين منهج الأحادية والثنائية و تغليب القانون الدولي على الداخلي، فلا غرو إذن أن نفهم كيف أقدمت الدول -سيما النامية منها - على إصدار جملة من التشريعات الداخلية، والقيام بمبادرات انفرادية⁽¹⁾ في مجال قانون البحار ضاربة عرض الحائط ما كان سائدا من قبل سواء في الأعراف الدولية أو ما استقرت عليه اتفاقيات جنيف لعام 1958.

لقد سعت معظم الدول النامية، وعلى رأسها دول أمريكا اللاتينية عقب إعلان الرئيس الأمريكي ترومان عام 1945 إلى مد سيادتها بصورة انفرادية إلى مساحات مائية تصل إلى 200 ميل بحري، كما أعلنت النرويج عن مد منطقة صيد خاصة بها عام 1935 مما أدى إلى جعلها في حالة نزاع مع بريطانيا وقد فصلت المحكمة فيه عام 1951 مقرة بصحة ادعاءات النرويج، وعلى أثر ذلك، أعطت الفلبين وأندونيسيا لنفسيهما بأعمال انفرادية أيضا، الحق في إحاطة جزرها باستخدام خطوط الأساس المستقيمة التي قررتها المحكمة في قضية المصائد عام 1951.

ونفس الأمر حدث بالنسبة لإيسلنده، التي مددت بشكل انفرادي أيضا حقوقها الصيدية الخالصة عام 1972 ليصل إلى حدود 50 ميلا بحريا الأمر الذي أثار حفيظة ألمانيا الاتحادية وبريطانيا وفصلت فيه المحكمة أيضا عام 1970، كما مددت السنغال مناطق صيدها إلى ما يربو عن 110 أميال بحرية عام 1972، وكذلك فرنسا عام 1975. بموجب قانون داخلي، بل إن عددا من الدول من رسم معالم حدود مناطق الصيد بـ 200 ميل بحريا مع اعتبارها بحراً إقليمياً.⁽²⁾

(1) "الأعمال الانفرادية هي تلك الأعمال التي تعد تعبيرا عن إرادة شخص دولي واحد وهي عادة لا ترتب نتائج أو آثار قانونية إلا إذا لابتها ظروف خاصة تبرزها في صورة معينة، ومن أمثلتها: الإبلاغ، الاعتراف، الاحتجاج، والتنازل." وهو التعريف الذي أورده د. حامد سلطان. راجع بخصوص فحوى الأعمال الانفرادية: د. حامد سلطان، القانون الدولي العام في وقت السلم، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الرابعة، 1969. ص 210-212، و كذا: د. حامد سلطان، وعائشة راتب، صلاح الدين عامر. القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 224.

(2) و للإشارة فإن فكرة اتساع البحر الإقليمي قد بدأت أصلا نتيجة انفلات التشريعات الداخلية للدول كأعمال انفرادية حتى من قبل انعقاد مؤتمر لاهاي لعام 1930. فلقد أخذ الأمر الإيطالي الصادر في 4 سبتمبر 1903 بشأن الصيد على هذه المنطقة وحددها بـ 3 أميال، وكذا القانون البرتغالي لـ 28 أكتوبر 1909، الخاص بشؤون الصيد، والمرسوم الفرنسي لـ 23 سبتمبر 1911 المتعلق بتنظيم صيد الأسماك البحرية وأيضاً المرسوم اليوناني لـ 9 جانفي 1914، والأمر الألماني لـ 17 فيفري 1906 حول الإشراف الجمركي، واللائحة البريطانية لـ 9 سبتمبر 1907 حول الإشراف الصحي، أما في مجال المعاهدات، فقد أبرمت الولايات المتحدة عددا منها حول هذا الموضوع، مثل معاهدة 7 جويلية 1911 بين كل من الولايات المتحدة وروسيا، بريطانيا واليابان، ومعاهدة الولايات المتحدة مع ألمانيا لـ 19 مارس 1924، ومع بريطانيا لـ 22 مارس 1924، ومع بنما لـ 6 جوان 1924، ومع هولندا في 21 أوت 1924
==

ومن المعلوم في نطاق القانون الدولي أن الأعمال الفردية تبقى رهينة النطاق الداخلي ولا ترتقي إلى المستوى الدولي إلا إذا قابلتها - كرد فعل - إرادات دولية أخرى، عند ذلك، نكون أمام واقعة دولية من شأنها أن تؤدي إلى إقرار قاعدة دولية.

ولفهم هذه المعادلة يمكن القول بأن الأعمال الانفرادية يمكن أن تأتي وفق صيغتين: الأولى عندما تتصرف الدولة بشكل إنفرادي منعزل في موضوع معين وتضع له تشريعا وتطلب وجوب احترامه من الآخرين. فسكوت الدول الأخرى عن هذا العمل وعدم ورود أي رد فعل من قبلها لا

ومع كوبا في 4 مارس 1926 ومع اليابان في 31 مارس 1928، أنظر جملة هذه التشريعات والاتفاقيات في: محمد سعيد محمد الخطيب، المرجع السابق، ص 115-117.

كما أن معظم الدول النامية بما فيها الدول العربية لم تعد تأخذ بالقاعدة العرفية الكلاسيكية المتمثلة في الـ 3 أميال بحرية حيث أطلقت العنان لتشريعاتها لتحديد عرض بحرها الإقليمي. فدول أمريكا اللاتينية، كما رأينا في الأمثلة السابقة، ذهبت إلى 200 ميل بحري، كما أن من أولى ممارسات الدول العربية في مجال تعاملها من منطقة البحر الإقليمي بموجب تشريعها الداخلية يمكن أن أذكر كلا من لبنان التي ذهبت إلى بسط سيادتها على 20 كلم كعرض بحرها الإقليمي وهذا بموجب قانونها الجنائي لـ 1 مارس 1943 المادة (7)، ثم تراجعت إلى قاعدة 3 أميال بموجب المادة (3) من اتفاقية الهدنة اللبنانية الإسرائيلية لـ 23 مارس 1949 ثم استمرت على موقفها في القانون الجنائي السابق وأقرت في المادة (69) من القانون الجمركي الصادر في 30 جويلية 1954 القاعدة نفسها التي أوردتها المادة (7) من قانونها الجنائي سابق الذكر.

أما عن الأردن، فقد قرر اعتماد 3 أميال بالنسبة لمنطقة الصيد البحري الخالصة بموجب قانون مصايد الأسماك رقم 25 المؤرخ في أول ديسمبر 1943، ثم ذهب إلى 5 أميال بالنسبة لمدى تطبيق القانون الجنائي لعام 1960.

أما عن مصر، فإضافة إلى المرسومين الصادرين عامي 1916 و 1921 اللذين حددا عرض بحرها الإقليمي بـ 3 أميال بحرية، فإنها غيرت نظرتها في تعاملها مع هذا الموضوع وانتقلت إلى مسافة 6 أميال بحرية بموجب مرسوم 1951 في مادته الثالثة. وقد أصدرت كذلك المملكة العربية السعودية عام 1949 مرسوماً ملكياً رقم 3711/4/5/6 مؤرخ في 28 ماي 1949 يقضي بمد عرض البحر الإقليمي إلى مسافة 6 أميال. أما عن سوريا فقد سبقت المؤتمر الأول للأمم المتحدة حول قانون البحار المنعقد بجنيف في ربيع 1958، حيث أصدرت قرارها الجمهوري رقم 1958/180 المؤرخ في 17 فيفري 1958 حول المياه الإقليمية السورية التي حدد نطاقها بـ 12 ميلاً بحرياً، كما أن المغرب، قد أصدر ظهير 29 ماي 1958 بتطبيق مدونات 31 مارس 1919، والمتعلقة بالتجارة البحرية والمدونة التأديبية والجنائية للتجارة البحرية، وكذا مدونة الصيد البحري وهي تقضي كلها بقاعدة 6 أميال.

وقد تأثرت بدورها الجزائر حديثة الاستقلال بالمفهوم الذي كان مستقراً في العمل الدولي بشأن منطقة البحر الإقليمي، إذ أنها بالرغم من عدم مشاركتها أو انضمامها إلى اتفاقيات جنيف عام 1958، فإنها عقب الاستقلال أكدت أن جميع القوانين المطبقة لغاية 31 ديسمبر 1962 تبقى سارية المفعول عدا تلك التي تتعارض مع السيادة الوطنية، ويكون بالتالي المرسوم الصادر في 1 مارس 1888 المتعلق بالصيد في المياه الإقليمية الجزائرية منطبقاً هو الآخر، وهو يحدد عرض المياه الإقليمية الوطنية بـ 3 أميال بحرية، غير أن الجزائر عدلت عن هذه الفكرة وذهبت إلى ما استقر عليه العمل الدولي في مؤتمر جنيف عام 1958، حيث أصدرت المرسوم المؤرخ في 12 أكتوبر 1963 الذي تعرض في مادته الأولى والثانية إلى عرض البحر الإقليمي الوطني فحدده بعرض 12 ميلاً بحرياً.

و للإشارة، فإنني سأعود بحول لله لمناقشة هذا الموضوع و استعراضه بشكل موسع في الفصل التمهيدي الثالث من هذه الأطروحة. راجع أيضاً في جملة التشريعات المذكورة آنفاً :

د. إدريس الضحاك، قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية، دراسة كاملة للقوانين الوطنية وللاتفاقيات الثنائية والمتعددة الأطراف ولقواعد القانون الدولي في الميدان البحري، الطبعة الأولى، حقوق الطبع والترجمة محفوظة للمؤلف، دون ذكر دار النشر، رقم الإيداع القانوني بالرباط : 333-1987، تاريخ الطبعة 1987-ص 150 و ما بعدها .

يعني إقرار قاعدة دولية. فهذه الأخيرة لن تظهر في هذه الحالة إلا إذا بدأت الدول الأخرى تحذوا حذو هذه الدولة في تعاملها مع هذا الموضوع باعتماد نفس التشريعات، عندها، نكون أمام ما يسمى قانونا بـ "التشريعات الموازية"، ويكون تصرف الدولة مقابلاً بتصرف الدول الأخرى مجالا يندرج ضمن القانون الدولي العام ويقود في النهاية إلى قاعدة عرفية دولية وصورة من صور العمل الدولي بالرغم من اعتماده على أرضية تشريعية داخلية موازية فقط. ولعل أبرز مثال أسوقه في هذا الإطار، ما ورد في حكم محكمة العدل الدولية في قضية الجرف القاري لبحر الشمال عام 1969، حيث جاء في حكمها بأن « نِظَامَ الْجُرْفِ الْقَارِيِّ هُوَ مِثَالٌ لِنَظَرِيَّةٍ قَانُونِيَّةٍ وُلِدَتْ مِنْ حَالَةٍ مُعَيَّنَةٍ أَصْبَحَتْ مَدْرَسَةً فِيمَا بَعْدُ »⁽¹⁾

أما الصيغة الثانية، فهي تتمثل في مقابلة عمل الدولة الإفرادي برد فعل سلمي من قبل الدول الأخرى، وعندها، نكون أمام واقعة من مجال القانون الدولي بحيث تعبر الدول الأخرى عن رفضها لذلك السلوك الإفرادى وعن عدم وجود عرف دولي في هذا الموضوع الذي شكل عملا انفراديا من قبل الدولة. ويكون تعبير الدول الأخرى ذاته كاشفا لعرف دولي آخر أقرته هذه الدول برد فعلها السلبي معتبرة أن تصرف الدولة الإفرادى يمثل خرقا لهذا العرف الدولي، وقد يتجاوز الأمر مجرد الإحتجاج إلى عرض الموضوع على القضاء الدولي مما يؤدي إلى تعديله ليصبح أكثر اعتدالا وقبولاً. والمثال على ذلك مدُّ البحر الإقليمي لمسافة تصل إلى 200 ميلا بحريا حيث لاقى معارضة شديدة وانتهى بالتخفيف والتحول إلى منطقة اقتصادية خالصة.

ومما لا شك فيه أن الاتفاقية العامة ومن قبلها اتفاقيات جنيف لعام 1958 قد استغلنا الأعمال الانفرادية ليس فقط باعتبارها "تشريعات موازية" تؤدي إلى وجود عرف دولي لا يمكن لها أن تنحرف عنه فقامت بتدوينه، وإنما أقصد هنا أن عدم توصل هذه الإتفاقيات إلى حل بعض المواضيع المعينة بالنظر إلى اتساع هوة الخلاف وتشتت الرؤى حولها، أدى إلى أن تتخلى هذه الإتفاقيات فعلا عن إقرار حكم واضح وصريح بشأنها، تاركة إياها للأعمال الإفرادية لتنفرد بتنظيمها في إطار التشريع الداخلي تبعا لحالة كل دولة ومصالحها كنوع من الإحالة. ولعل أبرز مثال على ذلك اشتراط الأذن المسبق أو الأخطار المسبق لممر السفن الحربية عبر البحر الإقليمي مما حدا بالعديد من الدول إلى تقديم تصريحات حول تعاملها مع هذا الموضوع خاصة بعد اعتماد إتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 كما سوف نرى. ومثاله أيضا، تخلي الإتفاقية العامة عن إقرار حق

⁽¹⁾ د. محمد الحاج حمود. القانون الدولي للبحار، المرجع السابق، ص 41-44، وقريب من هذا الموضوع ما أورده القاضي الهندي "شاجلا" في رأيه المخالف الذي ألحقه بحكم محكمة العدل الدولية الصادر في 1957/07/06 بشأن حق المرور، حيث ذكر القاضي بأن « القانون الدولي قد يدمج قواعد القانون الداخلي في مبادئه فتصير حينئذ من قواعد القانون الدولي. » أنظر: د. حامد سلطان، د. عائشة راتب، د. صلاح الدين عامر، القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 29.

الدخول إلى الموانئ من طرف السفن الأجنبية فبقي الأمر خاضعا لتأويلات شتى حاول الفقه أن يستخرجه من جملة من الإتفاقيات والأحكام القضائية.⁽¹⁾

وتجب التفرقة بين ما سبق ذكره وبين الأعمال الإنفرادية التي تقوم بها الدول لتهيئة تنفيذ إلتزاماتها الدولية. إن مثل هذه الأعمال لا تعتبر أعمالا انفرادية بقدر ما يعتبر في ضوء القانون الدولي "إِحَالَةً" وفي ضوء القانون الداخلي "اسْتِقْبَالًا"، وقد ذكر الأستاذ "حامد سلطان" في هذا السياق، بأن العلاقة بين القانون الداخلي والدولي غير مفقودة بل «إن العلاقة قد تنشأ بينهما بالإحالة « Renvoi » أو بالإستقبال « Réception » فقد يحيل القانون الدولي أمر الفصل في مسألة معينة على القانون الداخلي... وقد تستقبل قواعد القانون الداخلي قواعد القانون الدولي وتدججها بنص صريح»⁽²⁾

والأمثلة عن هذه الحالة كثيرة في الإتفاقية العامة، فقد تحدد الإتفاقية القواعد والأطر العامة لموضوع معين وتترك للدول أمر الفصل فيه بموجب تشريعاتها الداخلية المختلفة تبعاً لمصلحتها. ويعتبر موضوع جنسية السفن أفضل مثال يمكن سياقه في هذا المجال. فقد طلبت الإتفاقية العامة من الدول أن تكون بينها وبين السفن التي ترفع أعلامها رابطة حقيقية، وتركت للدولة حرية اختيار المعايير التي تمنح بموجبها جنسيتها إلى السفن، إذ من غير المنطقي أن تحدد الإتفاقية العامة المعايير الواجب توافرها في السفينة حتى تمنحها الدول جنسيتها لما في هذا الموضوع من تباين واختلاف بالنظر إلى سياسة كل الدول واقتصادها.

⁽¹⁾ ومن أمثلة ذلك لجوء اللجنة الأوروبية لنهر الدانوب إلى المحكمة الدائمة للعدل الدولي لإصدار رأي استشاري في هذا الموضوع عام 1927 و قضية " آرامكو" لعام 1958 المعروضة على التحكيم. ومن الإتفاقيات الدولية التي ركز عليها الفقه في هذا الموضوع: إتفاقية جنيف المتعلقة بالنظام الدولي للموانئ البحرية لعام 1923. و سوف أثير هذا الموضوع مجدداً بشيء من التفصيل لاحقاً بحول الله. راجع أيضاً :

Saadeddine Sammar. «The Right of entry into Maritime Ports» O.P.U /07. 1988. P45

⁽²⁾ د. حامد سلطان، د. عائشة راتب، د. صلاح الدين عامر، القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 29.

المطلب الرابع

خصائص الاتفاقية العامة وأبعادها

إن استقرار المؤتمر الثالث للأمم المتحدة بعد 9 سنوات و بعد 11 دورة على اتفاقية دولية تهتم بتنظيم كافة شؤون ومجالات قانون البحار قد جعل من هذه الاتفاقية تتسم بجملة من الخصائص والميزات، وتضم أبعادا لمجالات شتى أستعرضها في التالي:

الفرع الأول

خصائص الاتفاقية العامة

لعل تسمية الاتفاقية العامة للأمم المتحدة حول قانون البحار لعام 1982 بـ "دُستور المحيطات"⁽¹⁾ هي أهم سمة يمكن أن توسم بها بالنظر إلى شساعتها وتعدد مواضيعها وكثرة نصوصها. فالإتفاقية العامة تتكون من 320 مادةً تتناول 25 موضوعا وهي موزعة على 17 قسما من بينها بعض المواد التي تصل إلى 20 فقرة مضافا إليها 9 ملاحق وجملة من القرارات التكميلية غير القابلة للنقاش. كل هذا أدى إلى اعتبار الاتفاقية العامة أضخم معاهدة وضعتها المجموعة البشرية إلى حد الآن. وبالرغم من ضخامة محتوى الاتفاقية، فإنها قد اعتُمدتْ كاملة وفق مبدأ "الصفقة الشاملة" *Package deal* وبدون تحفظات أيضا، تماشيا مع نص المادة (309) منها لأن التفاوض أنطلق من مبدأ الأخذ والعطاء والتنازلات المتبادلة، كما أن ظاهر هذه "الصفقة الشاملة" هي بالفعل صفقة سياسية تجمع بين المطالب المتناقضة وتحاول أن تجد تلبية وحلولا وسطية مرضية للجميع، وفي بعض الأحيان، يتجاوز الأمر إلى اعتماد نصوص وأحكام مقابل نصوص وأحكام أخرى أو وعود مستقبلية على حد تعبير الأستاذ "د. محمد بو سلطان"⁽²⁾.

إن اعتماد هذا الكمّ من النصوص والأحكام من دون تجزئته - على الرغم من اختلاف الرؤى وتناقض المطالب - يدفع إلى القول بأن الاتفاقية العامة جاءت لتقنين القواعد العرفية أولا، ولتلبية المطالب الجديدة للدول ثانيا، ولا يخلو هذا الموضوع من - دون شك - من أوجه القصور التي يمكن أن تعتري الاتفاقية أو تناقض أحكامها في جزء منها على الأقل. وفي هذا يقول الأستاذ

(1) وهي التسمية التي أطلقها رئيس المؤتمر الثالث لقانون البحار السيد "تومي.ت.ب. كوه" من سنغافورة وجعلها عنوان ملاحظاته في بيانين أدلى بها في 6 و 11 ديسمبر 1982 في الدورة الختامية للمؤتمر بمونتيجوبايا. أنظر: قانون البحار، النص الرسمي للاتفاقية العامة، المرجع السابق، ص xliiv .

(2) « أفردت الاتفاقية الجزء الثالث منها لنظام المرور العابر ودخل ذلك في إطار مساومة ثم صفقة سياسية قبلت بموجبها دول العالم الثالث هذا النظام في مقابل وعود متعلقة بنقل تكنولوجيا استغلال قاع أعالي البحار والاستغلال المشترك ». وقد سبقت الإشارة إلى هذه الفقرة. أنظر: د. محمد بو سلطان، مبادئ القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 230.

"د. حامد الربيع" بأن « النظام والذي أقامته هذه الاتفاقية هو نظام مركب.. »، كما أن « هذه الضخامة والتعدد في النصوص لا بد وأن تثير القلق وتخلق احتمالات التعارض وعدم التجانس بين المواد. »، ثم إن « الأجزاء المكونة للاتفاقية لا تكون في ذاتها جسدا متجانسا من المفاهيم والمدركات. »⁽¹⁾

أما الخاصية الثانية المضافة إلى ما سبق، فإنها تكمن في عدم محدودية هذه النصوص رغم عددها وضخامتها. إذ بالرغم من أن عدد هذه النصوص يصل إلى 320 نصا، غير أنه من غير الممكن أن تتمكن هذه النصوص كلها من معالجة كافة مجالات قانون البحار جملة وتفصيلا، ومن ثم، فقد عمدت الاتفاقية إلى استعمال أسلوب "الإحالة" لسد النقص الذي يمكن أن يعتري بعض نصوصها، أو لإضفاء تفصيل على موضوع معين لا يمكنها أخذه بتلك الطريقة لطول عناصره وجزئياته، ولكثرة هذه المواضيع من جهة أخرى أيضا.

فلقد أحالت الاتفاقية العامة في العديد من أحكامها لتكملة مواضيع معينة إلى العرف الدولي باستعمالها لعبارة « القَوَاعِدِ وَالْمَعَايِيرِ وَالْمُمَارَسَاتِ الْمَقْبُولَةِ عُمُومًا » وعبارة « القَوَاعِدِ الدَّوَلِيَّةِ الْمَقْبُولَةِ عُمُومًا »⁽²⁾، أو بإحالتها إلى اتفاقيات وصكوك صادرة عن منظمات و وكالات دولية متخصصة كما ورد في المادة (23) المتعلقة بالسفن التي تعمل بالقوة النووية..، وكذا المادة (22/3) المتعلقة بتقنين الممرات البحرية، وعدد آخر من المواد التي عنيت بموضوع التلوث مثلا كالمادة (213). ثم اتجهت الاتفاقية العامة أيضا إلى الإحالة إلى التشريعات الداخلية للدول في العديد من المناسبات والنصوص التي اكتفي هنا لدواعي الاختصار، بالإشارة إلى المادة (94) المتعلقة بواجبات دولة العلم والتي تتضمن مختلف التدابير التي تضعها الدول بموجب تشريعاتها في الشؤون الإدارية، التقنية والاجتماعية في معرض ممارستها الفعلية ورقابتها على السفن التي ترفع علمها وتحمل جنسيتها.

ومن جهة أخرى، فإن أهم خاصية يمكن أن تتميز بها الاتفاقية هي قيمتها القانونية بالمقارنة مع غيرها من الاتفاقيات وتعدي أحكامها حتى إلى الدول التي لم تصادق عليها. ذلك أن العلاقة التعاقدية التي تجعل من المعاهدة مصدر التزام بين أطرافها، والتي أوضحتها معاهدة فيينا حول قانون المعاهدات لعام 1969 في بعض نصوصها⁽³⁾، والتي بدورها أيضا، لم تخرج اتفاقيات جنيف لعام 1958 عن نطاقها الذي كان مستقراً أصلاً في التعامل الدولي، فإن الاتفاقية العامة لا يظهر منها أنها سارت على النهج السابق بيانه. فالاتفاقية العامة، وبالقدر الذي اشتملت بعض نصوصها على عبارة « عَلَى الدُّوَلِ الْأَطْرَافِ » بالقدر ذاته الذي اشتملت بعض نصوصها أيضا على عبارة « عَلَى

(1) د. حامد الربيع، مقدمة في التعريف بقانون البحار الجديد والمصالح العربية : الأبعاد والمتغيرات، المرجع السابق، ص 11.

(2) وقد سبقت الإشارة إلى هذا العنصر. أنظر العنصر المتعلق بالعرف كمصدر للاتفاقية ص 58 من هذه الأطروحة.

(3) وهو مبدأ الأثر النسبي الوارد في المادة (3) من معاهدة فيينا حول قانون المعاهدات لعام 1969.

الدول». وهذه العبارة الأخيرة تفيد تعدي أحكام الاتفاقية حتى إلى الدول التي لم تصادق عليها بعد، أو على أقل تقدير، في أن لا تخالف هذه الدول - سواء بموجب تشريعاتها أو بموجب ما تعقده بينها من اتفاقيات ثنائية - أحكام الاتفاقية العامة. بل وحتى تلك الإلتزامات الناشئة عن انضمام الدول إلى اتفاقيات جنيف الأربع لعام 1958 والتي بدورها قد تكون دولاً لم تنضم إلى الاتفاقية العامة، فإن الغلبة للإتفاقية العامة في جميع الأحوال، وهو ما ذهبت إليه صراحة المادة (311) منها، بحيث أعطت الغلبة للاتفاقية العامة على اتفاقيات جنيف لعام 1958 مثلها مثل غيرها من المعاهدات والاتفاقيات الأخرى وما يترتب عنها من التزامات بالنسبة لأطرافها. كما وقد ذهبت هذه المادة إلى عدم تأثير الاتفاقية العامة على الإلتزامات الناشئة عن اتفاقيات دولية أخرى فقط، إذا كانت هذه الأخيرة تتماشى مع الاتفاقية العامة، ومنعت المادة أيضاً الدول من إبرام اتفاقيات من شأنها الخروج على الاتفاقية العامة وتنفيذها الفعال أو مقاصدها.⁽¹⁾

والمعلوم أن مسلك الاتفاقية العامة على هذا النحو معروف ومستقر نسبياً في القانون الدولي العام بصفة عامة؛ وفي هذا الإطار تجب التفرقة بين المعاهدة كمصدر للإلتزام، والمعاهدة كمصدر للقانون الدولي، إذ لا شك في أن الأولى لا تلزم إلا أطرافها وترتب آثارها في دائرة عاقدتها، في حين فإن النوع الثاني من المعاهدات يمتد إلى أن يكون مصدراً للقانون الدولي نفسه ويتعين على الأولى أن تكون متوافقة مع الثانية تحت طائلة البطلان.

إن الأغلبية العددية للإرادات الموافقة على معاهدة ما تجعل من هذه الأخيرة معاهدة شارعة تحتوي "قواعد أمرّة *Jus cogens*" لا يجوز لأطرافها تغييرها بالطرق العادية التي يجري بها عادة تغيير

(1) تنص المادة (311) من الاتفاقية العامة التي وردت تحت عنوان "العلاقة بالاتفاقيات والاتفاقات الدولية الأخرى" على أن :
 «1- تكون لهذه الاتفاقية، فيما بين الدول الأطراف فيها، الغلبة على اتفاقيات جنيف لقانون البحار الموقعة في 29 أبريل 1958.
 2- لا تغير هذه الاتفاقية من حقوق الدول الأطراف والتزاماتها الناشئة عن اتفاقات أخرى تتماشى مع هذه الاتفاقية ولا تؤثر على تمتع دول أطراف أخرى بحقوقها أو على وفائها بالتزاماتها بموجب هذه الاتفاقية.
 3- يجوز لدولتين أو أكثر من الدول الأطراف عقد اتفاقات تعدل أو تعلق سريان أحكام هذه الاتفاقية، ولا تكون قابلة للتطبيق إلا على العلاقات فيما بينها، على أن لا تكون متعلقة بأحكام هذه الاتفاقية التي يتنافى الخروج عليها مع التنفيذ الفعال لهدف هذه الاتفاقية ومقاصدها، وأن لا تمس تطبيق المبادئ الأساسية المتضمنة فيها وكذلك على أن لا تؤثر أحكام تلك الاتفاقيات على تمتع دول أطراف أخرى بحقوقها أو على وفائها بالتزاماتها بموجب هذه الاتفاقية.
 4- على الدول الأطراف التي تنوي عقد اتفاق مشار إليه في الفقرة 3 أن تحظر الدول الأطراف الأخرى عن طريق وديع هذه الاتفاقية بنيتها إبرام الاتفاق وما ينص عليه من تعديل أو تعليق لأحكام هذه الاتفاقية.
 5- لا تؤثر هذه المادة على الاتفاقيات الدولية التي تجيزها أو تبقي عليها صراحة مواد أخرى في هذه الاتفاقية.
 6- توافق الدول الأطراف على أن لا تدخل تعديلات على المبدأ الأساسي المتعلق بالتراث المشترك للإنسانية والمبين في المادة 136 وعلى أنها لن تكون طرفاً في أي اتفاق ينتقص من هذا المبدأ».

أوتعديل المعاهدات، ولا يمكن لغير أطرافها الإصطدام بها بما يمكن أن تسنه من تشريعات أو تبرمه من اتفاقيات بينها و لو أنها ليس طرفا فيها.

وموضوع "القواعد الأمرة *Jus cogens*" من المواضيع الساخنة والأكثر جدلا في الفقه الدولي لا سيما عند التعرض لها في معاهدة فيينا لعام 1969. فالفقه الدولي لم يستسغ هذا المصطلح و لا هذا النوع من القواعد المعروف في نطاق القانون الداخلي فقط، وهذا لاختلاف بُني وهرمية كل من القانونين الداخلي و الدولي. بل إن البعض من الفقهاء من رفض أصلا فكرة وجود "قواعد أمرة" في القانون الدولي، لأن الرضا هو العامل الرئيسي لتحقيق توافق الإرادات على نطاق هذا القانون، ولا توجد إرادة فوقية تفرض على هذه الإرادات حكما في شكل "قاعدة أمرة" كما هي الحال بالنسبة للقانون الداخلي. وفي هذا السياق، ذهب الفقيه "روسو" عند تعليقه على نص المادة (53) من معاهدة فيينا لعام 1969 حول قانون المعاهدات إلى القول بأنه «... يَبْقَى أَنْ نَعْرِفَ أَسْبَابَ عَدَمِ جَوَازِ مُخَالَفَةِ هَذِهِ الْمَبَادِي وَالْجَوَابُ الْوَحِيدُ أَنَّهَا أَمْرَةٌ، وَلِهَذَا فَإِنَّ الْبَابَ مَسْدُودٌ أَمَامَ أَيِّ نِقَاشٍ، وَيَبْقَى الْحَلُّ الْوَحِيدُ وَهُوَ أَخْطَرُ، يَتِمُّثَلُ فِي اللُّجُوءِ إِلَى اعْتِبَارَاتٍ تَتَعَلَّقُ بِالْقَانُونِ الطَّبِيعِيِّ، أَوْ اعْتِبَارَاتٍ سِيَاسِيَّةٍ أَوْ إِيدْيُولُوجِيَّةٍ فُرِضَتْ عَنْ طَرِيقِ أَغْلَبِيَّةٍ عَدَدِيَّةٍ فِي قَالِبِ شِبْهِ قَانُونِيٍّ»⁽¹⁾

والحقيقة أن الاتفاقية العامة في مادتها (311) لم تكن الوحيدة أو السبّاقة في إقرارها لهذه القواعد، فالمادة (103) من ميثاق الأمم المتحدة تقضي بهذه القاعدة أيضا، فهي تنص على أنه «إذا تعارضت الالتزامات التي يرتبط بها أعضاء الأمم المتحدة وفقا لأحكام هذا الميثاق مع أي التزام دولي آخر يرتبطون به فالعبرة بالتزاماتهم المترتبة على هذا الميثاق» وهو الحكم ذاته الذي قضت به من قبل المادة (20) من عهد عصبة الأمم.

إن الاتفاقية العامة - باعتبارها أكبر معاهدة شارعة التفت حولها الأغلبية الساحقة من دول العالم، وتضمنت تدوين كافة الأعراف الدولية المتعلقة بمجال قانون البحار - فإن هذين الإعتبارين هما اللذين جعلها مطبوعة بـ "الصبغة الأمرية" المنصوص عليها في المادة (311) منها، ويصح معه القول، بأن تَفْهَمَ هذه المادة و استساغها، يكونان مقبولين بالنظر إلى عدد الدول الأطراف من جهة⁽²⁾، وإلى

(1) أنظر النص، وراجع هذا الموضوع تفصيلا في: د. محمد بوسلطان، مبادئ القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 411-413. وراجع كذلك لتفصيل أكثر: د. محمد طلعت الغنيمي، الغنيمي في قانون السلام، منشأة المعارف بالإسكندرية، ص 387-395، و د.

محمد المجذوب، القانون الدولي العام، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2002، ص 544-546

(2) وقد وردت هذه الفكرة في حكم محكمة العدل الدولية في قضية الإمتداد القاري بين ليبيا ومالطا لعام 1985، حيث رأت المحكمة بأن اتفاقية 1982 ليست ملزمة كمنص اتفاقية، وإنما يمكن بحث مدى الزاميتها كقواعد عرفية. ومن الثابت - وفقا للمحكمة - أن جوهر القانون الدولي العرفي يجب بحثه في المقام الأول في السلوك الفعلي *La Pratique effective* والعنصر المعنوي *Opinio juris* لدى الدول حتى رغم أن الاتفاقيات المتعددة الأطراف يمكن أن يكون لها دورا مهم تلعبه بتسجيل وتحديد القواعد الناجمة عن العرف أو حتى بتطويرها. وقد وجدت المحكمة أن عليها أن تنظر بعين الإعتبار إلى اتفاقية 1982 حتى ولو لم يثرها طرفا النزاع على أساس أنهما = =

الأعراف الدولية المستقرة في مجال البحار والتي جُسدت في الاتفاقية العامة، إذ من غير المنطقي مخالفة هذه الاتفاقية حتى من طرف الدول التي لم تصادق عليها بعد، والسبب بسيط، لأن هذه الدول نفسها محكومة بقواعد عرفية لا يجوز لها مخالفتها. وتكون النتيجة مساوية في هذه الحالة سواء بالنسبة للدول الأطراف أو الدول الأخرى غير الأطراف.

وختاماً لهذا الموضوع، أود التذكير بأن معاهدة فيينا لعام 1969 حول قانون المعاهدات قد حسمت موضوع وجود "القواعد الأمّرة" في القانون الدولي وبطلان ما يخالفها من أحكام ومعاهدات. فقد نصت في مادتها (53) على أن « تعتبر المعاهدة باطلة بطلاناً مطلقاً إذا كانت وقت إبرامها تتعارض مع قاعدة أمّرة من قواعد القانون الدولي العامة. لأغراض هذه الاتفاقية تعتبر قاعدة أمّرة من قواعد القانون الدولي العام القاعدة المقبولة والمعترف بها من الجماعة الدولية كقاعدة لا يجوز الإخلال بها ولا يمكن تغييرها إلا بقاعدة لاحقة من قواعد القانون الدولي العامة لها ذات الصفة. »
وعليه، فإنني أستطيع القول بأن هذا النص ينطبق تماماً على الاتفاقية العامة وهذا بالنظر إلى الإجماع والقبول الواسعين الصادرين عن المجموعة الدولية اتجاه أحكامها، وتكون النتيجة وفق أحكام المادة (53) سالفة الذكر، أنه لا يجوز تعديل أو مخالفة أحكام الاتفاقية العامة سواء بتسريع داخلي أو بموجب معاهدة ثنائية ولن يتأتى ذلك إلا إذا عمدت المجموعة نفسها بنفس الحجم والكيفية إلى إعادة النظر في قانون البحار من خلال مؤتمر دولي يمكن ترتيبه "بالرابع".

الفرع الثاني

أبعاد الاتفاقية العامة

بالرغم من أن الاتفاقية العامة للأمم المتحدة حول قانون البحار تعتبر معاهدة دولية لا يجعلها تتميز من الناحية القانونية عن غيرها من المعاهدات الدولية الأخرى، إلا أن هذه الاتفاقية - وبالنظر للعدد الهائل من نصوصها وتنوع مواضيعها - قد جعلها فعلاً تتميز عن باقي المعاهدات، خصوصاً إذا ما أخذ بعين الاعتبار الخلفيات التي بني عليها المؤتمر الثالث، والتي رأينا مدى تأثيرها على هذا الأخير الذي استغرق زمناً طويلاً حتى تمكن من اعتماد الاتفاقية في إطار صفقة شاملة تحوز موافقة المجموعة الدولية ككل.

إن تمكن المجموعة الدولية من إقرار اتفاقية شاسعة تحوز في مجمل نصوصها رضا معظم الدول على اختلاف مصالحها وتوجهاتها، يجعل من هذه الاتفاقية ذات أبعاد متعددة تعدد مطامح هذه الدول وتطلعاتها، ومنطقي أن يكون للاتفاقية أكثر من بعد، لأن المقصود بهذه الأبعاد ما هو في الحقيقة سوى

نص اتفاقي اعتمده "الغالبية الساحقة" من دول العالم. أنظر النص في: د. أحمد أبو الوفا. القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982. الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006، ص 32.

تلبية إلحاح مجموعة من الدول على أخذ مطلب وتكريسه في بنودها مقابل الموافقة على إلحاح مجموعة أخرى من الدول لها ذات الغرض. وعليه، فإنه من الممكن إثارة التساؤل التالي: ما هي الأبعاد التي تأثرت بها الإتفاقية العامة و وردت في نصوصها وأحكامها؟

و أرى استعراض الإجابة عن هذا التساؤل في العناصر التالية :

أولاً) البُعدُ الجُغرافي : يتكسر البعد الجغرافي للإتفاقية العامة في العديد من المواد التي تضمنتها هذه الأخيرة، والتي كانت محل مطالبات حمة من قِبَلِ الدول خلال المؤتمر الثالث، لا سيما تلك المتعلقة بالتحديد البحري إذا تعلق الأمر بوضعيات جغرافية معينة من شأنها أن تؤدي إلى نزاع بين الدول.

فالدول التي حضرت هذا المؤتمر معظمها نامية تنتمي إلى طبقة العالم الثالث ، و قد كانت ترى أثناء انعقاد هذا المؤتمر، أن العامل الجغرافي مهم بدرجة كبيرة في استقرار التفاعلات الإقليمية فيما بينها على مسائل الحدود، كما و لهذا العامل أهمية أخرى على الصعيد التنموي والإقتصادي بالنظر إلى ما يشتمل عليه البحر من ثروات طبيعية حية وغير حية، وهو الأمر الذي لم يشر في مؤتمر جنيف لعام 1958 بالقدر الذي أثير في المؤتمر الثالث.

إن قصور معيار الخطوط العادية و الإعتماد على انحسار الماء على الساحل عند الجزر والذي كان يُلدجاً إليه لتحديد البحر الإقليمي وكان مستقرا في القانون الدولي، لم يعد مستساغا في عملية التحديد البحري أمام تعرجات الساحل وانبعاجه وتقلباته وتعاريجه بعد قرار محكمة العدل الدولية المؤرخ في 18 ديسمبر 1951 المتعلق بقضية المصائد النرويجية البريطانية، وهذا بالنظر إلى ما للساحل النرويجي من الناحية الجغرافية والطبيعية من تعاريج وجزر وتوئات صخرية، من أمثلتها، شاطئ "فينمارك" الواقع شمال النرويج والمتميز بتعاريجه الكثيرة، وشاطئ "سكارجارڨ" Skaergaard المحاط بسلسلة من الجزر الكثيرة التي تجعله أقرب ما يكون إلى أرخبيل. وقد رأت المحكمة، أن هذه التركيبة الجيولوجية يصعب معها تمييز الخط الفاصل بين البحر النرويجي وبره، و قضت حينئذ، باستعمال طريقة خطوط الأساس المستقيمة التي أخذت بها إتفاقية جنيف للبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة لعام 1958 في المادة (4) منها ونقلتها عنها الإتفاقية العامة - بتفصيل أكثر - في المادة (7) منها كذلك. (1)

وقد أثر البعد الجغرافي أيضا على عملية تحديد الخلجان وتفرقتها عن غيرها من التجاويرف العادية التي تعرفها بعض السواحل. حيث خصّصت الإتفاقية العامة مادتها (10) لمثل هذه الوضعية معتمدة على معيار جغرافي محض، دون إغفال بعض النصوص الأخرى التي عنيت بالتحديد البحري

(1) و سوف أثير هذا الموضوع بشيء من التفصيل عن تعرضي لموضوع قياس البحر الإقليمي بحول الله. راجع فيما ذكر أعلاه :
-BENNOUNA Mohamed « Le caractère pluridimensionnel du nouveau droit de la mer ». Chapitre 1. Traité du nouveau droit de la mer. Op.Cit.,P9.

بالإعتماد على هذا الجانب أيضا مثل المادة (13) المتعلقة "بالمرتفعات التي تنحسر عنها المياه عند الجزر"، والمادة (6) المتعلقة بحالة الجزر والشعاب المرجانية...، وكذلك المادة (15) القاضية بتبيان كيفية تعيين حدود البحر الإقليمي بين دولتين ذواتي سواحل متقابلة أو متلاصقة.

وقد استجاب المؤتمر الثالث أيضا لمطالب الدول الأرخيبيلية فخصّص الجزء الرابع من الإتفاقية العامة لموضوع الأرخيبيلات وسمح باعتماد خطوط الأساس الأرخيبيلية لتمكين الدول الأرخيبيلية من تحديد مجالاتها البحرية الخاضعة لولايتها الإقليمية. كما اعتمد المؤتمر أيضا على المعيار الجغرافي لإقرار نظم الملاحة في المضائق الدولية التي قد تكون في شكل مرور حر أو مرور بريء أو في شكل مرور عابر تبعا لوضعية المضيق الجغرافية. (1)

و تعتبر عملية تحديد الجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة رهينة معطيات جغرافية هي الأخرى، تكفل المؤتمر الثالث بإقرارها في الإتفاقية العامة (2) للحد من التزاعات الدولية بشأن هاتين المنطقتين و التي عرض عدد منها على القضاء الدولي قبل وبعد اعتماد الإتفاقية العامة عام 1982 (3)، وتعتبر المادة (15) منها ولا سيما المرفق الثاني، أهم مثال يعوّل عليه للتدليل على البعد الجغرافي وتأثيره على هذه الإتفاقية.

و في الأخير أود التذكير بدور الدبلوماسية الجزائرية و انتباهها للعامل الجغرافي ومدى أهميته و تأثيره على الجانب الاقتصادي والتنموي للدولة. فقد سبق وأن ذكرت بأن الجزائر اعتبرت نفسها دولة متضررة جغرافيا لإطلالها على حوض شبه مغلق وتفتقر سواحلها إلى مناطق اقتصادية أو جروف قارية، فكانت مطالبها دافعا لاهتمام المؤتمر ببعض النقاط ذات الصلة بوضعية الدول المتضررة جغرافيا، وبأن يؤخذ مفهوم البحار المغلقة وشبه المغلقة بعين الاعتبار. و قد لقيت مطالب الجزائر استجابة من قبل المؤتمر مجسداً إياها في العديد من المواد، منها المادتان (122) و (123) من الإتفاقية العامة المخصصة للبحار المغلقة وشبه المغلقة، وكذا المادة (74) في فقرتها الأولى المتعلقة بتعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة بين الدول ذات السواحل المتقابلة.. والفقرة الأولى أيضا من المادة (83)

(1) راجع المواد (35)، (38) و (45) من الإتفاقية العامة و سوف أثير هذا الموضوع بشيء من التفصيل عن تعرضي لموضوع مقارنة نظا المرور البريء بأنظمة المرور الأخرى لا سيما المرور العابر بحول الله .

(2) وقد سجل المؤتمر الثالث للدبلوماسية السرينكية على وجه الخصوص مسندة بالدبلوماسية الهندية إثارة موضوع تحديد الجرف القاري على أساس جغرافي حيث خصص المؤتمر المادة (76) لهذا الموضوع معتمدا في عملية التحديد على معيار الإتساع الذي يصل إلى 200 ميل بحري ، و على معيار الإمتداد الطبيعي لإقليم الدولة البري حتى الطرف الخارجي للحافة القارية. لمزيد من التفصيل : راجع : BENNOUNA Mohamed « Le caractère pluridimensionnel du nouveau droit de la mer ». Chapitre 1. Traité du nouveau droit de la mer. Op.Cit., P10.

(3) مثل قضية الجرف القاري لبحر الشمال بين ألمانيا الإتحادية، الدنمارك و هولندا لـ 20 فيفري لعام 1969 ، أما بعد اعتماد الإتفاقية العامة فتعتبر قضية الجرف القاري بين تونس و ليبيا أهم قضية تساق في هذا المجال و قد فصلت فيها محكمة العدل الدولية بتاريخ 17 فيفري 1982.

المتعلقة بتعيين حدود الجرف القاري بين الدول ذات السواحل المتقابلة،⁽¹⁾ فضلا عن المادة (69) التي قدمت للدول غير الساحلية أو الحبيسة أفضلية الحق في المشاركة على أساس منصف في استغلال جزء مناسب من فائض الموارد الحية للمنطقة الاقتصادية الخالصة للدول الساحلية الواقعة في نفس المنطقة..، وهي أفضلية مُنحت على أساس جغرافي، كون هذه الدول حبيسة لا سواحل لها، وهي كلها - في الأخير - عناصر تركز البعد الجغرافي للإتفاقية العامة.

ثانياً) البُعدُ الإقتصادي : ليس غريبا أن يكون للبحر بعداً اقتصادي، وأن تدرج ثرواته ضمن عوامل ومخططات الدول التنموية.

إن استقراء الظروف السياسية التي طبعت الحقبة التي انعقد فيها المؤتمر الثالث ستؤدي إلى ملاحظة أن المؤتمر الثالث - وإذ ناقش المواضيع ذات الصلة بقانون البحار - إنما كان يساهم في وضع لمسات هامة في المشروع الكبير للقانون الدولي للتنمية الذي وُسمت به فترة السبعينيات. فلقد عرفت الجمعية العامة للأمم المتحدة إلحاحاً من طرف دول العالم الثالث مطالبة بنظام اقتصادي دولي جديد، وبحوار بين الشمال والجنوب، وإعلان ميثاق لحقوق الدول وواجباتها الاقتصادية، وإعلان حول مبادئ القانون الدولي الخاصة بعلاقات الصداقة والتعاون (عام 1970)، كما استخدمت هذه الدول من الوقف الجزئي للبتروول وسيلة اقتصادية ناجحة للضغط على الدول المتقدمة، وهي كلها في الأخير، انعكاسات للسياسة الدولية الرائجة آنذاك، وكان لزاماً على المؤتمر الثالث أن يدرجها ضمن جدول أعماله، وأن يأخذ في الحسبان أثناء اعتماده للنصوص القانونية - على وجه الخصوص - التقليل من اللامساواة الاقتصادية السائدة بين الدول آنذاك، وأن يراعي التبعية الاقتصادية للدول الأقل نمواً، مجسداً بذلك البعد الاقتصادي للإتفاقية العامة.⁽²⁾

لقد لفتت التقارير العلمية خلال فترة الستينيات انتباه الساسة والدول باعتبار أن البحر سيمثل "الكُمونَ الإقتصاديَّ *Potentiel économique*" مستقبلاً، وهو البعد الذي بلوره سفير مالطا "باردو *Arvid Pardo*" طارحاً إياه في الدورة 22 للجمعية العامة عام 1967 مطالبا بدراسة موضوع استغلال قاع البحار والمحيطات فيما هو أبعد من الاختصاص والولاية الإقليمية للدولة الساحلية واستثمار مواردها الطبيعية من أجل صالح الإنسانية.⁽³⁾

(1) و قد سبقت الإشارة إلى هذا العنصر في صفحتي 55-56 من هذه الأطروحة. راجع في هذا الشأن أيضا :

M.A.Bekhechi «La constitution Algérienne de 1976 et le droit international» O.P.U 1989. P133,134.

(2) راجع :

-BENNOUNA Mohamed « Le caractère pluridimensionnel du nouveau droit de la mer». *Chapitre 1. Traité du nouveau droit de la mer. Op.Cit., P16.*

(3) لقد كان السفير المالطي "باردو" متأثراً بالمؤلف العلمي للعالم الأمريكي " ميرو *Mero*" الصادر عام 1965 و الذي يتحدث عن أهمية المصادر المعدنية الموجودة في أعالي البحار وغيرها من المصادر. وكان العالم الأمريكي قد عرَضَ في كتابه أرقاماً ضخمة تبين أحجام هذه المعادن وما يمكنها أن تحققه في نمو واقتصاد الدول لأطول مدة ممكنة ، و قد سبقت الإشارة إلى ذلك في صفحتي 42-43

و من جهة أخرى، فإن الإحصائيات والأرقام التي استقرت في تلك الفترة،⁽¹⁾ بينت أن منتوجات الثروة البحرية الحية قد ارتفعت من 27 مليون طن مع انعقاد مؤتمر جنيف لعام 1958 إلى 64 مليون طن خلال عام 1978 تاريخ الدورتان السابعة والسابعة المستأنفة للمؤتمر الثالث، ثم لترتفع بصورة ملحوظة كذلك إلى 80 مليون طن عام 1980 تاريخ الدورة التاسعة، وهي كلها أرقام جذبت بالفعل انتباه الدول - لا سيما النامية منها - إلى مخزون البحر من الثروة السمكية وما يمكن أن يحققه لهذه الدول من فوائد اقتصادية وعائدات. وفي مقابل هذه الأرقام والإحصائيات المشجعة، فقد وردت معطيات أخرى تدعو إلى الإحباط، حيث أظهرت أن نسبة تجديد هذه الموارد الحية بالنظر إلى استغلالها بصورة غير عقلانية، قد انخفض من 6% إلى 1%، وهو أمر جعل المؤتمر الثالث يفكر في عقلانية استغلال هذه الثروات وإعادة النظر في ميدان تسيير الموارد المائية الحية، وفي إعادة التوازن بين نسب الإنتاج البحري وبين نسب تزايد وتجديد هذه الثروات.⁽²⁾

أما عن الإستغلال المنجمي والبترولي لقاع البحار والمحيطات، فقد فاقت الأرقام المقدمة بشأنه خلال المؤتمر كل التوقعات. ذلك أن الساحة الدولية قد شهدت تطورا متناميا وسريعا في الصناعات المنجمية وعمليات التنقيب واستغلال المحروقات تمتد على سواحل 80 دولة وتدور حول ما يقارب 800 حقل ومنجم للمعادن والمحروقات في البحار، بالإضافة إلى الإستغلال الباطني للجرافيت القاري الذي وصلت عمليات التنقيب فيه إلى عمق 1000 متر تحت باطن قاع البحر، مما أعطى توقعات اقتصادية هامة، لا سيما وأن أصبح الإنتاج العالمي للبتروال من قاع البحر يغطي نسبة 18% من الإنتاج العالمي الإجمالي للمحروقات مع انتهاء أشغال المؤتمر الثالث، وهي النسبة التي رشحتها الخبراء للإرتفاع إلى 35% مع العقدين التاليين لتاريخ اعتماد الإتفاقية العامة.⁽³⁾

من هذه الأطروحة. راجع في هذا الموضوع: د. حامد الربيع. مقدمة في التعريف بقانون البحار الجديد والمصالح العربية. المرجع السابق ص 8. وفي هذا الإطار كذلك يقول الأستاذ: *Jean-Pierre-Beurier*، بأن "باردو" لم يكن المتأثر الوحيد بالكتاب العلمي، لأن المؤلفات العلمية التي ظهرت آنذاك شكلت جزءا مهما آخر يندرج ضمن مؤثرات قانون البحار، وقد استلهم منها الساسة أنفسهم بعض تصريحاتهم التي يعتبر أبرزها تصريح الرئيسين الأمريكيين: "جونسون" عام 1966 و"نيكسون" عام 1967. راجع كذلك بخصوص هذا الموضوع:

Jean-Pierre-Beurier. (Droit Maritime). Tome I, Mer, Navire, et Marins. «Livre 2. Droit international de la mer». Op.Cit., P83.

⁽¹⁾ للإشارة، فإن الإحصائيات المقدمة هاهنا ليس الغرض منها تبيان نسبة الثروة البحرية كموضوع مستقل يحظى بالدراسة بقدر ما هو محاولة لتسليط الضوء على الظروف التي اكتتفت فترة انعقاد المؤتمر الثالث فقط، لذلك فإن هذه الإحصائيات المقدمة لن تتعدى نهاية انعقاد المؤتمر الثالث عام 1982.

⁽²⁾ *Jean Pierre Lévy «La conférence des nations unies sur le droit de la mer». Op.Cit., P23,24.*

⁽³⁾ *Jean Pierre Lévy. Op.Cit., P23,24.*

و ترجمة منها للبعد الإقتصادي، فقد سعت الإتفاقية العامة في العديد من أحكامها إلى محاولة تسيير الموارد الحية تسييرا عقلانيا يتناسب ونسب تجديدها قصد الحصول على مردوديات أفضل⁽¹⁾، كما أنها أعطت للدول الساحلية امتيازات أفضل في ممارسة اختصاصات تسيير تجديد هذه الموارد البيولوجية لكنها لم تجعلها المستفيد الوحيد. ذلك أن الإتفاقية العامة قد أولت مراعاة كذلك للإستفادة من هذه الثروات خاصة في المناطق الإقتصادية الخالصة للدول الحبيسة، المتضررة جغرافيا و السائرة في طريق النمو قصد تمكينها من النهوض باقتصادها.⁽²⁾

و قد أثار موضوع تجاوز مساحة الجرف القاري إلى ما وراء الحافة القارية مناقشات مكثفة خلال المؤتمر الثالث أظهرت أن عددا من الدول الكبرى والنامية على السواء، مستفيدة منه جغرافيا وهي دول يصل عددها إلى 15 دولة، مما دفع المؤتمر إلى اعتماد نص المادة (82) من الإتفاقية العامة التي تقضي بفرض مساهمات من قبل هذه الدول تدفع إلى "السلطة" في صورة مالية أو في صورة عينية تتمثل في السماح باستغلال جرفها القاري فيما يتجاوز 200 ميل بحري، وتتولى "السلطة" توزيع المساهمات المالية على الدول الأطراف على « أساس مَعَايِيرِ التَّقَاسُمِ المُنْصِفِ، آخِذَةً بِعَيْنِ الإِعْتِبَارِ مَصَالِحِ الدُّوَلِ النَّامِيَةِ وَاحْتِيَاجَاتِهَا، لَا سِيَّمَا الأَقْلُ نُموًّا وَغَيْرِ السَّاحِلِيَّةِ بَيْنَهَا. »⁽³⁾

و الجدير بالذكر، أن المؤتمر الثالث قد اعتمد على تصريح "باردو" الذي طالب باستغلال قاع البحار والمحيطات فيما هو أبعد من الاختصاص والولاية الإقليمية للدولة الساحلية واستثمار مواردها الطبيعية من أجل صالح الإنسانية، حيث ظهر لدى الدول المؤتمرة قناعة ودراية شبه تامة بما تشتمل عليه هذه المنطقة من ثروات طبيعية، وذلك بما أتاحتها التقارير العلمية وما أظهرته تكنولوجيات المسح والتنقيب. فالثروات الباطنية لقاع البحار والمحيطات كانت معروفة من قبل، غير أنها لم تكن لتثير انتباه الدول إلا في حدود عشرية سابقة لانعقاد المؤتمر أو أزيد ببضع سنوات. كما أن تكنولوجيات البحث والتنقيب لم تكن هي الأخرى لتتيح للدول استثمار هذه المنطقة التي منحها المؤتمر تسمية "التراث المشترك للإنسانية" والتي ظهر أنها تعج بعقيدات ومعادن "الزنك"، "المانغنيز"، "النحاس"، "الكوبالت"، "النيكل" وغيرها من المعادن الأخرى.⁽⁴⁾ إن جملة هذه المعطيات قد قادت

(1) راجع المواد من (61) إلى (68) من الإتفاقية العامة .

(2) راجع المواد (62)، (69) و (70) من الإتفاقية العامة .

3) BENNOUNA Mohamed « Le caractère pluridimensionnel du nouveau droit de la mer ». *Chapitre 1. Traité du nouveau droit de la mer. Op.Cit., P17,18.*

(4) وقد أظهرت التقارير التي اعتمد عليها المؤتمر الثالث أن منطقة الشمالية للمحيط الهادي وحول جرف "Klarion" و "Klipperton" يتسع قاع بحرها لمساحة 3,4 مليون كلم² و هي تتيح إنتاج 1.3% من الإنتاج العالمي من عقيدات النيكل، و 1,1% من النحاس، و 0,24% من الكوبالت و 27% من الإنتاج العالمي من المانغنيز . أنظر جملة هذه الأرقام و المعطيات في : Jean Pierre Lévy. *Op.Cit., P25.*

المؤتمر الثالث إلى اعتماد نصوص جد مفصلة فضلًا إضافتها إلى الإتفاقية العامة في شكل مرافق هي كل من المرفق الثالث والرابع ، فضلا عن الجزء الحادي عشر المتعلق بالمنطقة. (1)

ثالثًا) البعدُ السِّيَاسِي والعَسْكَرِي : لم يشكك أحد من دارسي مجالات العلاقات الدولية ما للبحار من أهمية لها تأثيرها الضخم على البعد السياسي والعسكري للدول البحرية الكبرى والتي بدأت بوادرها بالظهور منذ القرن 17 وازدادت حدتها بعد الحرب العالمية الثانية مع التقدم التكنولوجي في صناعة السفن الحربية لا سيما بالاعتماد على القوة النووية.

ذلك أن البحار قد ساهمت في تمكين دول من الوصول إلى دول أخرى واستعمارها كلياً، كما أنها قد ساعدت كذلك، على الحضور والتواجد الدائم بالمقربة من سواحل الدول استناداً إلى حرية أعالي البحار، وقد استُغلت من قبل عدد من الدول أيضاً، باستعمالها في إطار سياسة إحباط وردع عن طريق المناورات والإنتشار لا سيما من طرف الولايات المتحدة الأمريكية من بعد ما عرفته أطروحات كل من "ستيفن بليكر لوس - Stephen Bleeker Luce" ابتداء من عام 1880 التي أدت إلى انقلاب جذري في مجال البحرية العسكرية، وكانت بداية نشوء "المدرسة البحرية الحربية Naval war college" في نيويورك في 16 أكتوبر 1884، مضافاً إليها دراسات زميله "أنطوان. هنري جوميني Antoine Henri Jomini" الذي قسم الاستراتيجية البحرية إلى أقسام ستة اعتبر أولها أهمها وهو وجوب معرفة العلاقات الدولية وتاريخها وكل ما هو مستقر من قواعد القانون الدولي العام، وكان بذلك أن فتحت البحرية الحربية الأمريكية ووسع نظرتها إلى الإحاطة بكل مجريات العلاقات الدولية التي يتعين على مدارس الأدميرالية أن تكون على علم بها، وأعطى لها توجهها سياسياً عليها الإلمام به في أي بقعة من العالم، فضلاً عما قدمته مؤلفات " ألفريد. تاير ماهان Alfred thayer mahan" التي تضافرت مع جهود "جوميني" وأدت إلى إرساء معالم البحرية العسكرية الأمريكية كما نراها اليوم. (2)

وقد سبق وأن ذكرت، بأن الولايات المتحدة قد استخدمت وحدات أسطولها الحربي كنوع من الدبلوماسية البحرية في نطاق استعراض وعمليات انتشار في البحار الإقليمية لبعض الدول في إطار

(1) و للإشارة، فإنه قد سبق التعرض إلى موضوع المنطقة الدولية لقاع البحار والمحيطات أثناء مناقشات المؤتمر الثالث، و قد رأينا كيف أن الولايات المتحدة الأمريكية قد عارضت هذا الجزء الذي اعتبرته قاصراً في نظرها و ساندتها فيه حلفاؤها و كيف لجأت إلى طرح هذا الموضوع على الكونغرس الأمريكي في شكل قانون لدراسته في الوقت نفسه الذي كان المؤتمر الثالث يتولى ذلك . راجع ص 51-52 من هذه الأطروحة ، وراجع أيضاً بشأن ما أدلاه ممثل الولايات المتحدة في المؤتمر من تعليقات حول هذا الجزء :

P.Keller «La politique Américaine en matière du droit de la mer». Op.Cit., P25.

(2) راجع بخصوص هذا الموضوع الصفحات 27 و ما بعدها من هذه الأطروحة ، و كذلك :
Hervé-Coutau-begarie. «Jomini, mahan et les origines de la stratégie maritime américaine». L'évolution de la pensée navale. www.stratisc.org/pensnav-index.HTM

سياسة تخوفية رادعة، بلغ عددها ما يقارب 200 عملية انتشار أو مناورة تعرضت لها كل من مصر، ليبيا، لبنان، إيران، كوبا، نيكاراغوا، كوريا، الصين والفيتنام.⁽¹⁾

و قد لخص الأميرال الأمريكي "زاموالث *Zumwalt*" دور حاملات الطائرات في المجال الإستراتيجي البحري حين ذكر بأن مهمتها الرئيسية تكمن في « التواجد في البحر، التحكم فيه، والقدرة على الانتشار»،⁽²⁾ كما استطاع الإستراتيجي الأمريكي "لوتواك *Edward N. Luttwak*" أن يقدم تحليلا استراتيجيا عن دور البحار وما يمكن أن تحققه للإستراتيجية الأمريكية، إذ لقيت أفكاره رواجاً واعتماداً من قبل كليات البحرية العسكرية الأمريكية⁽³⁾، اعتمد عليها عدد من المنظرين. وقد ذكر بخصوصها الأستاذ "شوراكي *Gilles Chouraqui*" - في تحليله لظاهرة البحر وعاملها العسكري - بأن « حقيقة التوازن الناجم عن سياسة الردع النووي منذ 1954-1955 كان يجب أن يؤدي - ومع عوامل أخرى - إلى الحيلولة دون اصطدام مباشر بين القوتين العظمتين *Superpuissances*" و مع السماح فقط، باحتكاك القوى الصغرى العازلة بينهما. ومع ذلك، فإن لبعض العوامل الأخرى تأثير كذلك، إذ أن مراقبة تطور مختلف بقع العالم، والوقاية من الأزمات أو التدخل وإلقاء الثقل للحد من تضخمها، يحتم على هاتين القوتين التواجد غير البعيد عن جميع مناطق الأزمات أو حتى بالنسبة لتلك التي تحتوي على أزمات كامنة *Potentiel*". إن هذا التواجد صعب تحقيقه على المجال البري إلا في واقع حال محتوم *Statu quo* أمريكي- سوفياتي، أما في المحيطات، فإن ذلك من السهل حصوله كمتنافس لاحتقانهما لا يتطلب إلا رغبة بسيطة من أحدهما وهذا هو ما يصطلح عليه بعض الإستراتيجيين بـ "تضخم قوة الدولة باتجاه المحيط"⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ و قد سبق و أن أشرت إلى أن أولى بوادر التواجد البحري العسكري لا سيما في البحر المتوسط يعود إلى بداية الحرب الباردة، وبالتحديد إلى الخامس من أبريل 1946 حين وصلت البارجة الحربية الأمريكية "ميسوري" إلى إسطنبول و على متنها جنمان السفير التركي في محاولة لاستعراض القوة على مقربة من الحدود السوفياتية. و منذ ذلك التاريخ أخذ التواجد العسكري يتكشف خاصة بعد عام 1947 بهدف منع السوفيات من التدخل أو التوغل في المتوسط، كما ازدادت وحدات و قطع البحرية الأمريكية عددا مع كل الأزمات التي شهدتها منطقة الشرق الأوسط إذ ارتفع عدد هذه البوارج عام 1958 تاريخ الحرب الأهلية في لبنان من 12 إلى 38 بارجة و هو أيضا تاريخ انعقاد المؤتمر الأول حول قانون البحار بجنيف، ثم ارتفع العدد إلى 65 بارجة خلال أحداث الأردن عام 1970، وعززت الولايات المتحدة تواجدها بثلاث حاملات للطائرات خلال حرب أكتوبر 1973. راجع صفحة 29 من هذه الأطروحة، وكذا:

د. سليم حداد، التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي، المرجع السابق ص 164 إلى 174. و أيضا:

V. Hervé-Coutau-begarie. «Les stratégies. Le problème du porte avions»

www.stratisc.org/P.A.HTM

⁽²⁾ V. Hervé-Coutau-begarie. «Les stratégies. Le problème du porte avions». *Ibid*

⁽³⁾ و قد وردت أفكار "لوتواك *Luttwak*" في كتابه "The political use of sea power" الصادر عام 1974. أنظر: -Jean Pierre Lévy. *Op.Cit.*, P22.

⁽⁴⁾ و قد وردت تحاليل "شوراكي *Chouraqui*" في كتابه "La mer confisquée" الصادر عام 1979. أنظر: *Ibid*, P22

إن جملة هذه الخلفيات كانت حاضرة في الواجهة الخلفية لذهنية المؤتمر الثالث للأمم المتحدة ولم يكن بالإمكان مناقشة سبب إلحاح الولايات المتحدة مثلا على تقليص اتساع البحر الإقليمي إلى 3 أميال بحرية و تمسك الدول الساحلية النامية بمسافات شاسعة تصل إلى 200 ميل بحري، إذ لم يكن بالإمكان التحدث في مؤتمر دولي، عن خلفيات عسكرية و سياسية خفية، لأن تقليص البحر الإقليمي إلى تلك المسافة سيمكن الولايات المتحدة الأمريكية من تمرير أسطولها الحربي بكل حرية و بعيدا عن قيود الدولة الساحلية ومراقبتها، والعكس صحيح تماما بالنسبة للدول الساحلية القلقة من مرور هذه القطع.

و من أجل ذلك أيضا، تراجع الإتحاد السوفييتي نفسه عن مطالبته بتقييد مرور السفن الحربية بالإذن أو الترخيص المسبق أسوة بالولايات المتحدة، فالإتحاد السوفييتي - كما سوف نرى - قد أصبح مصراً على حصانة السفن الحربية التي كرسها المؤتمر في المادة (30) من الإنفاقية العامة من بعد أن كان هو وحلفاؤه من أشد المطالبين بتقييد مرور هذه السفن في مناقشات مؤتمر جنيف لعام 1958 بعد أن تمكن من توطيد بحريته العسكرية. وبسببه أيضا، أخفقت الدول الساحلية أثناء المؤتمر الثالث حتى في إقرار مجرد إعلام مسبق عن مرور هذه السفن الحربية، وبقيت الدول الساحلية بدون سند خلال هذا المؤتمر، إذ باءت كل محاولاتها ومشاريعها بالفشل، ولم يبق لها سوى الاعتماد على بعض التصريحات التي لجأت إليها بعض الدول الضعيفة، أو بالإعتماد على تأويلات فقهية لا تسمن ولا تغني من جوع، تسعى للحصول على حكم لصالحها من نصوص كل من المادة (19) ذات الصلة بالمرور البري، أو المادة (21) المتعلقة بصلاحيات الدولة الساحلية في تنظيم بحرها الإقليمي. (1)

و ليس اتساع البحر الإقليمي ونظام المرور البري هما وحدهما اللذان كرسا البعد السياسي والعسكري للإتفاقية العامة. فنظام المضائق الدولية المستعملة للملاحة البحرية كان هو الآخر مسرحا لمناقشات متضاربة بالنظر إلى مدد الدول الساحلية لبحارها الإقليمية لمسافة 12 ميلا بحريا مما ضيق الخناق على الدول البحرية الكبرى في تمرير أساطيلها للأغراض السابق ذكرها، وقد نجحت هذه الأخيرة في الحصول على "المرور العابر" خلال بعض المضائق الدولية وفق بعض المعالم الجغرافية حيث « أفردت الاتفاقية الجزء الثالث منها لنظام المرور العابر ودخل ذلك في إطار مساومة ثم صفقة سياسية قبلت بموجبها دول العالم الثالث هذا النظام في مقابل وعود متعلقة بنقل تكنولوجيا استغلال قاع أعالي البحار والاستقلال المشترك ». (2)

(1) و هي التصريحات التي أدلى بها كل من اليمن وسلطنة عمان وقريب منها مصر عند التوقيع على الإتفاقية العامة أو التصديق عليها. و سوف أثير جملة عناصر هذا الموضوع المذكورة أعلاه تفصيلا عن بحثي لموضوع المرور البري للسفن الحربية.

(2) وقد سبقت الإشارة إلى هذه الفقرة. أنظر: د. محمد بو سلطان، مبادئ القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 230، و راجع

وفضلاً عما سبق، ومن بين المعالم التي طبعت المؤتمر الثالث أيضاً وشكلت البعد السياسي والعسكري للإتفاقية العامة، تلك النصوص التي أقرتها هذه الأخيرة بشأن المرور البريء للغواصات، والسفن التي تعمل بالقوة النووية التي استقرت في المادة (23) من الإتفاقية العامة ولم تقدم للدولة الساحلية أية ضمانات تفيد تعليق مرورها على إذن مسبق من الدولة الساحلية على الرغم من خطورة مرور هذه السفن وخطورة حملتها، وكذلك الأمر بالنسبة للمرور الأرخبيلي وما حققته الدول الكبرى من أفضليات دحرت بموجها اختصاصات الدول الأرخبيلية إلى أقصى حد ممكن. (1)

وختاماً، فإنني أقول بأن البعد السياسي والعسكري خلال المؤتمر الثالث كان من أشد المواضيع اختلافاً وإرهاصاً على المؤتمرين وعلى نصوص الإتفاقية العامة. وإذا حاولتُ تسليط الضوء هنا على بعض الأحكام والخلفيات، فبالقدر الذي أوضح فيه هذا البعد مع ترك تفصيل المسائل التي ذكرتُ سلفاً والحكم عليها حسب موقع كل منها في ثنايا هذه الأطروحة.

رابعاً) البُعدُ الإيكولوجي : لقد كانت الفكرة السائدة، وحتى وقت قريب جداً، اعتبار البحر كمستودع عالٍ لامتناس وإزالة النفايات وطمرها دونما خطر، غير أنه، ومع تزايد استعمال البحار لمثل هذه الأغراض، إتضح أن هذه الفكرة تتعارض تماماً مع استعمال البحر واستغلال ثرواته الطبيعية الحية كمصدر للغذاء، وأن في ذلك خطراً على صحة الإنسان كذلك، ومن شأنها أن تؤثر على الدورة الطبيعية لحياة الوسط البحري وكائناته وما لذلك من تأثير على بقاء مقومات حياة الإنسانية ككل. (2)

والظاهر أن المنتظم الدولي قد انتبه لموضوع تلوث البيئة البحرية مبكراً إذ تعددت الإتفاقيات الدولية (3) التي أبرمت من أجل مكافحته وتخفيفه والسيطرة عليه إلى غاية مؤتمر جنيف لعام 1958 الذي أوصى بموجب المادة (25) من إتفاقية أعالي البحار بأن على الدول واجب التعاون مع المنظمات

1) BENNOUNA Mohamed. Ibid, P 21,22.

2) Jean Pierre Lévy. Op.Cit., P26

3) تعود الجهود الدولية في تقنين منع تلوث البيئة البحرية إلى العشرينات متى انعقد المؤتمر الدولي لمنع تلوث البحار عام 1926 مسفراً عن معاهدة واشنطن، متبوعاً بمشروع معاهدة قامت الجمعية العامة لعصبة الأمم بتحضيرها عام 1935 بناء على لجنة خبراء متخصصة، ثم تم إبرام إتفاقية منع تلوث البحر بالزيت في لندن بتاريخ 12 ماي 1954، التي شكلت قرارها الثمانية مبادئ جوهرية في الحماية الدولية للبيئة لا سيما من التلوث الناجم عن السفن، وقد خضعت لتعديلات عدة في كل من سنة 1962، 1969، 1971، ثم قامت المنظمة الدولية البحرية الاستشارية بالدعوة إلى عقد مؤتمر آخر ينظر في موضوع تلوث السفن للبحر بالزيت، وانعقد هذا الأخير في لندن بين 26 مارس إلى 13 أبريل 1962 وتوصل إلى إجراء تعديلات على معاهدة 1959 التي أسفر عنها مؤتمر كوبنهاغن عام 1959 تتضمن جملة من الأحكام، خاصة ما تعلق منها بناقلات الزيوت ومخلفاتها المتجمعة الثقيلة، وكذا إتفاقية بروكسيل لعام 1969 الخاصة بشأن التدخل في أعالي البحار في حالات حدوث تلوث بالزيت. هذا، وتعتبر إتفاقية لندن لـ 1973/10/08 لمنع التلوث من السفن " ماربول MARPOL " من أشمل وأوسع الإتفاقيات التي عقدت بشأن التلوث البحري حيث شكلت ملاحظتها قاموساً اصطلاحياً لمختلف المواد الملوثة التي يحظر إلغاؤها في البيئة البحرية. وسوف أثير هذا الموضوع تفصيلاً لاحقاً عند بحثي للضوابط الدولية الخاصة بالتلوث والتي يتعين على السفن التقيد بها.

الدولية في اتخاذ الإجراءات الضرورية لمنع تلوث البحر أو الفضاء الذي يعلوه من جراء أوجه النشاطات التي تجري باستخدام المواد المشعة و غيرها من المواد الضارة، ثم أصدر قرارا ألحقه بهذه الإتفاقية، أوصى فيه بمثل ما تضمنته المادة (25) سالفه الذكر، و بأن تتابع الوكالة الدولية للطاقة الذرية، بالتشاور مع المنظمات الدولية المتخصصة، الإشراف على إلقاء أو تسرب المواد المشعة في البحر، وأن تتخذ جميع الدراسات الكفيلة بذلك.⁽¹⁾

ومع ذلك، فإن هذه الإتفاقيات الدولية التي أبرمت بشأن مكافحة التلوث البحري، وكذلك توصيات مؤتمر جنيف، لم تكن كافية للحد من تلوث البحار أمام تزايد البقع السوداء الناجمة عن كوارث بحرية تعتبر أهمها كارثة الناقل "توري كانيون Torrey Canyon" التي جنحت في 18 مارس 1967 على مقربة من "الصخور السبعة" بين جزر "سيلي" و "لاندرز" التي تقع على بعد 12 ميلا بحريا من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي البريطاني. و قد نجم عن هذا الحادث تسرب ما يقارب 60 ألف طن من الزيت في البحر، أصاب الشواطئ البريطانية والفرنسية بأضرار بالغة.⁽²⁾

ولقد أدت حادثة "توري كانيون" إلى إثارة الرأي العام العالمي لا سيما أمام فشل كل الوسائل للتخفيف من التلوث الناجم عنها، وكذلك من جراء قصفها من قبل بريطانيا، حيث شددت هذه الحادثة انتباه المجموعة الدولية بأسرها فأبدت مخاوفها من تزايد الحوادث البحرية وما يمكن أن تخلفه من آثار بيئية تعجز التدابير المادية الدولية عن تلافي أضرارها، لا سيما مع إدخال عدد من السفن التي تعمل بالطاقة النووية إلى سوق النقل الدولي البحري في تلك الفترة، و بات توجس الدول واضحا تجلى في عدم قبول مثل هذه السفن في موانئها أو مرورها بالمقربة من سواحلها إلا بموجب معاهدات ثنائية مسبقة بين دولة الميناء وبين دول علم السفينة النووية.⁽³⁾

وأمام هذه الظروف، وفضلا عن مناهضة الرأي العام العالمي وقيام 2200 عالم بيئة بلفت النظر الى أهمية التعاون بين الدول في مجال حماية البيئة بموجب رسالة موجهة إلى الأمين العام في 11 ماي 1971⁽⁴⁾، و بموجب توصيات بعض أجهزة الأمم المتحدة، انعقد مؤتمر ستوكهولم عام 1972

¹⁾ E.Langavant (Droit de la mer). Tome I. Op.Cit., P344.

²⁾ أنظر : د. محمد طلعت الغنيمي. القانون الدولي البحري، المرجع السابق، ص331.

³⁾ من بين السفن النووية التي دخلت ميدان النقل الدولي البحري في تلك الفترة الناقل الأمريكية "سافانا" ابتداءً من عام 1964، والناقل الألمانية "أوتوهاغن Otto hahn" ابتداءً من عام 1968. وقد أبرمت الدولتان بشأنه دخولهما موانئ الدول عددا من الإتفاقيات الدولية، و سوف أثير هذا الموضوع تفصيلا لاحقا بحول الله عند بحثي لموضوع المرور البريء للسفن النووية في الفصل الثاني من الباب الأول من القسم الأول من هذه الأطروحة. راجع كذلك :

-Abdelwahab.Beckechi « Droit international public avec référence a la pratique algérienne » O.P.U:86/87. P44

⁴⁾ أنظر : د. محمد أحمد منشاوي. الحماية الجنائية للبيئة البحرية. دراسة مقارنة. دار النهضة العربية 2005. ص119.

حول حماية البيئة البحرية بدعوة من المنتظم الدولي ⁽¹⁾ ليقدّم تعزيزاً لحماية الوسط البحري من الخطر الناجم عن التلوث البحري، حيث لم تشكل مبادؤه الـ 26 مجرد بيان قانوني، كما لم تكن نداءاً للتعاون الدولي على النمط المألوف عادة، بل ميثاقاً أساسياً لتعزيز و تطوير القانون الدولي للبيئة، و هي المبادئ التي تزامن إقرارها مع بداية أشغال المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار، و التي كان لزاماً عليه أن يتأثر بها.

وتزامنا مع انعقاد المؤتمر الثالث أيضا، جاءت اتفاقية لندن لـ 1973/10/08 لمنع التلوث من السفن، والمختصرة بـ "ماربول MARPOL"، وقد اعتبرت من أشمل وأوسع الاتفاقيات التي عقدت بشأن التلوث البحري حيث شكلت ملاحظتها قاموساً اصطلاحياً لمختلف المواد الملوثة التي يحظر إلقاؤها في البحر، والتي كان على هذا المؤتمر أن ينتبه إليها كذلك، مضافاً إليها حوادث بحرية أخرى ⁽²⁾ أظهرت عدم نجاعة ما كان قائماً من أحكام دولية لمكافحة التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه، فجاءت الإتفاقية العامة مجسدة لوحدها محطة أحكام دولية يرجع إليها، وهذا بتخصيصها الجزء الثاني عشر منها كاملاً لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، يضم (45) مادةً جدّ مفصلة يحتوي بعضها على فقرات واسعة تُعنى بتغطية جميع مصادر التلوث: من البر، أو الناشئ عن أنشطة تخص قاع البحار أو في المنطقة، أو عن طريق الإغراق، أو من السفن، أو من الجو، فضلاً عن إقرارها لتدابير تنفيذ القوانين المتعلقة بالتلوث وفق المصادر المذكورة سلفاً مع تحديد مختلف الجزاءات الموقعة على مخالفة تلك القوانين.

ومن جهة ثانية، فإن الإتفاقية العامة لم تكن بما أوردته من أحكام تخص مجال مكافحة التلوث البحري بل تعدته إلى إحالتها لبعض الإتفاقيات الدولية المتخصصة وذات الصلة، وهذا لسد

⁽¹⁾ تمت الدعوة إلى مؤتمر ستوكهولم بناء على اقتراح و توصية المجلس الإقتصادي والإجتماعي للأمم المتحدة بموجب التوصية رقم (XLV-1346) التي استجابت لها الجمعية العامة للأمم المتحدة بموجب قرارها رقم (xxIII-2398) لـ 3 ديسمبر 1968 حيث قررت الدعوة إلى هذا المؤتمر الذي حضرته وفود 113 دولة مع غياب المجموعة الاشتراكية بسبب موقفها من عدم قبول ألمانيا الديمقراطية من التمثيل فيه . و قد أسفر هذا المؤتمر عن إقرار ميثاقه بتاريخ 16 جوان 1972 الذي يتضمن ديباجة مكونة من 7 مبادئ و على 26 مبداء اعتمدها الجمعية العامة بموجب قراراتها : (2994) و (2997) لـ 19 جانفي 1973. راجع بخصوص مؤتمر ستوكهولم :

E.Langavant (Droit de la mer). Tome I . Op.Cit., P127.

⁽²⁾ وهي بعض الحوادث البحرية التي أضرت بالبيئة البحرية خلال السبعينيات منها حادثة اصطدام ناقلتي النفط "Venjet" و "Venoil" اللتين اصطدمتا بالقرب من سواحل جنوب افريقيا عام 1978 و بلغت حمولتهما 300 ألف طن من الزيت ، كما تعتبر حادثة ناقلة النفط العملاقة "أموكو كاديز Amoco cadiz" التي وقعت بتاريخ 16 مارس 1978 بالقرب من سواحل بريطانيا الفرنسية، أهم حادثة أثرت على المؤتمر الثالث بالنظر للخسائر و الأضرار الناجمة عن تسرب ما يقارب 223 ألف طن من الزيت على السواحل الفرنسية. راجع:

Laurent Lucchini. « A propos de l'AMOCO-CADIZ. La lutte contre la pollution des mers : Evolution ou révolution du droit international ». A.F.D.I 1978. Edition C.N.R.S. P721,722.

النقص الذي يمكن أن يعترى نصوصها وأحكامها، وهو بالفعل ما قامت به بموجب المادة (23) منها بخصوص مرور السفن التي تعمل بالطاقة النووية أو التي تحمل مواد نووية أو خطرة أو مؤذية.

وخلاصة القول، فإن المؤتمر الثالث قد جعل من الإتفاقية العامة أكثر من مجرد اتفاقية دولية تعنى نصوصها بتنظيم الملاحة البحرية وتبيان سبلها متجاوزا ذلك إلى تنظيم جزء كبير من فروع القانون الدولي ألا وهو القانون الدولي للبيئة مجسدا به البعد الإيكولوجي لهذه الإتفاقية.

خامساً) البعد التكنولوجي: لقد تأثرت صناعات الصيد البحري بما قدمه التقدم العلمي من تكنولوجيات متاحة وبإدخاله جملة من التقنيات التي سمحت بتحديد تجمع الثروات البحرية الحية و تعيين مناطق هجرتها، مما أدى إلى مضاعفة انتاج الثروة السمكية من 27 مليون خلال عام 1958 تاريخ انعقاد مؤتمر جنيف، إلى 80 مليون طن عام 1980 تاريخ انعقاد الدورة التاسعة للمؤتمر الثالث.⁽¹⁾

ولقد اضطرت هذه الأرقام منظمة التغذية العالمية (F.A.O) على وجه الخصوص، إلى لفت انتباه الدول إلى ضرورة أخذ بعض المقاييس المبنية على معطيات علمية يقدمها خبراء متخصصون بناءً على معطيات إحصائية تقدمها إليها الدول نفسها في مجال الصيد البحري وكمياته وكذا الوسائل المتبعة في ممارسته، وهي مقاييس تهدف إلى حث الدول وتنسيق جهودها نحو تسيير عقلاني للمخزونات السمكية تفاديا لفائض في الإنتاج من شأنه أن يؤثر على معدلات ونسب تجديدها.

ولقد تأثر المؤتمر الثالث حول قانون البحار بجملة المعطيات المقدمة له من قبل منظمة التغذية العالمية في هذا المجال، فقدم بدوره، جملة من النصوص ضمَّتها الإتفاقية العامة، وهي نصوص تلزم الدول بتقرير "كميات الصيد المسموح بها T.A.C"⁽²⁾، وبأن تضع أيضا، تدابير مبنية على أدلة علمية تكفل حفظ وإدارة هذه الموارد وعدم تعريض بقائها - لا سيما في المنطقة الإقتصادية الخالصة - لخطر الإستغلال المفرط. المادة (61) من الإتفاقية العامة.

وفضلا عن ذلك، فقد تضمنت الإتفاقية العامة جملة من النصوص الأخرى التي تكفل استغلال الموارد الحية استغلالا عقلانيا. فالمادة (62) منها تبين شروط الإنتفاع بالموارد الحية، وهي شروط متعددة تتم وفق برامج أبحاث محددة عن مصائد الأسماك بما في ذلك أخذ عينات من الكميات المصيدة .. وإبلاغ البيانات العلمية المتصلة بذلك، مع التعرض كذلك، للتنوع البيولوجي لهذه الأرصدة كالأصناف الكثيرة الإرتحال (المادة (64) من الإتفاقية العامة)، والثدييات البحرية (المادة (65))،

1) BENNOUNA Mohamed « Le caractère pluridimensionnel du nouveau droit de la mer ». *Chapitre 1. Traité du nouveau droit de la mer. Op.Cit., P13.*

2) « Total Admissible des Captures ». *V : Ibid.,P13.*

و الأنواع البحرية النهريّة السراء (المادة (66))، إلى غير ذلك من الأحكام والنصوص التي تظهر البعد التكنولوجي لهذه الإتفاقيه.

و يظهر هذا البعد في الإتفاقيه العامة كذلك، من استقراء نصوص وأحكام الجزء الثالث عشر الذي يحتوي على 27 مادة خصصت كلها للبحث العلمي البحري، وهي نصوص مفصلة، تهدف إلى تشجيع هذا البحث والتعاون الدولي بشأنه وتبيان مختلف التدابير لتيسيره، ومنشآته ومعداته، وتعليقه أو إيقافه، إلى غير ذلك .

و فضلا عن هذا، فإن موضوع نقل التكنولوجيا يعتبر مجالا آخر أضفى على الإتفاقيه العامة بعدها التكنولوجي جسده. بموجب جزئها الرابع عشر الذي يضم 12 مادة. وهو جزء يهدف إلى تدليل الصعوبات التي تواجهها الدول النامية، سيما ما يتعلق منها بضمان أمن الملاحة البحرية وحماية البيئة البحرية عن طريق نقل تكنولوجيات الدول المتطورة في هذا الميدان، بالإضافة إلى دعوة الإتفاقيه العامة إلى تنسيق الجهود المبذولة من قبل المنظمات الدولية في المجال البحري، كما اقترحت مجموعة من الحلول لعملية نقل تكنولوجيات التنقيب واستغلال قيعان البحار...

أ خاتمة الفصل:

وختاما لهذا الفصل التمهيدي، يمكن القول بأن الظاهرة البحرية قد ساهمت في تحوير سوسيولوجية العلاقات الدولية أولا ثم تأثرت بها. فالمساحات البحرية في بادئ الأمر وعند الحضارات الأولى، لم تكن تُعبّر عن أي مظهر من مظاهر سيادة الدول ولا كان لها أن تثير انتباهها إلا من بعد أن أثبتت المجتمعات المدنية والحوضر نجاعتها في تحقيق العاملين الرئيسيين لمعادلة "فرانزي" ألا وهما: اعتبار البحر مصدراً للغذاء أولا، واعتباره وسيلة للنقل والمبادلات التجارية ثانيا، العاملان اللذان أدّيا إلى الاهتمام بطرائق البحر ورسم خرائطه، واتباع مسالك معينة فيه أثرت فيما بعد على معرفة الملاحة البحرية الدولية، فكان لزاما أن يتشكل العامل الثالث، وهو اعتبار البحر وسيلة فعالة لتحقيق العاملين السابقين، جعل من الدول التي تفوقت فيهما في وضع تنافسي للبحث عن أسواق جديدة واكتشافات، مما عزز نمو صناعة السفن وحوّلها إلى بناءات عسكرية قادرة على القيام بمحملات استعمارية من بعد أن أثبتت قدرتها على احتكار المساحات المائية المحاذية لأقاليمها باسطة عليها سيادة الدولة التي ترفع علمها.

كما أن استقراء تاريخ العلاقات الدولية سيقود إلى ملاحظة أن البحر قد ساعد في إنماء سوسيولوجيتها. فالتجمعات المدنية والحوضر تشكلت بالقرب من البحر، والبحر أيضا قد قاد إلى تضخم دول وتمددها باتجاهه إلى تجمعات أخرى، ومن ثم ظهرت ضرورة تقنين هذه المسطحات المائية التي لم تكن في الحقيقة، سوى ضبط لسيادات الدول وتحديد لمجال ممارستها .

و مع ذلك، فإن الجهود الدولية التي تضافرت في عدد من المحاولات لم تكفل بالنجاح بالنظر إلى عدد من الأسباب. منها ما هو عائد إلى فسيفساء المجتمع الدولي الذي غير تشكيلته في عدد من المرات، ولم يكن لهذه المؤتمرات أن تستجيب للتغيرات الجديدة التي تطرأ عليه، ومنها ما هو عائد إلى عدم موضوعيتها كما حصل في مؤتمر جنيف لعام 1958، الذي بني على خلفيات سياسية أراد أصحابها أن تأتي اتفاقياته مخرطة على مقاسهم مهملين أحكاماً أخرى موضوعية تمس بالمصالح الجوهرية لعدد لا بأس به من الدول.

و تفادياً لكل الأخطاء والانتقادات، جاء المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار الذي واجهته جميع تناقضات المجموعة الدولية التي لم يكن معظم أعضائها موجوداً من قبل انعقاده، فضلاً عن التناقضات الإيديولوجية التي عرفت خلال فترة انعقاده، ومتأثراً كذلك بالتطلعات المشروعة للدول النامية، فاستغرقت أعماله ما يقارب 9 سنوات كما تطلبت 11 دورة، معتمداً في ذلك على كل ما من شأنه أن يكرس فعالية الاتفاقية التي كان يطمح إلى إقرارها؛ فكانت دعوته لكافة أعضاء الأسرة الدولية بمنظوماتها، واعتمد في تحضير الاتفاقية العامة على مصادر عدة كان منها المعاهدات السابقة والعرف وأحكام القضاء الدولي ومختلف الأعمال الإنفرادية للدول كصورة من صور العمل الدولي، ثم إنه لم يكتف بمعالجة الإنشغالات السياسية الدولية فقط، بل تعدى ذلك إلى أبعاد أخرى أكثر أهمية في حياة الدول كالبعد الإيكولوجي، والإقتصادي والتكنولوجي، مما جعل الإتفاقية العامة التي أسفر عنها هذا المؤتمر عام 1982 بحق، «دستوراً للمحيطات».

S الفصل التمهيدي الثاني G

السفينة في ضوء القانون الدولي للبحار

والتشريعات المقارنة

M

تحتل السفينة في الوقت الراهن أهمية خاصة تجعل منها محوراً تجذب إليه كافة القواعد القانونية التي تعنى بموضوع الملاحة البحرية، سواء ما تعلق منها بطابعها الدولي كالقانون الدولي للبحار، أو ما كان في طابعها الداخلي كما هي حال مختلف التشريعات البحرية المقارنة ذات الصلة بالقانون الخاص، فضلاً عن أنها قد حظيت بالتنظيم بموجب القانون الاتفاقي الذي أفرز حولها جملة من الاتفاقيات التي تهتم بشتى المواضيع التي تكون السفينة طرفاً فيها.

والحقيقة أن "السفينة" لم تكن لتتسلل إلى القانون الدولي كموضوع من موضوعاته إلى منذ وقت قصير قصر مدة وحداثة القانون الدولي للبحار، والسبب في ذلك راجع إلى طبيعة السفينة نفسها باعتبارها "مالا منقولاً" يجد بحثه وتنظيمه في القواعد الداخلية للدول التي تسن في شأنها ما تراه مناسباً لمصالحها من تشريعات، ولها أن تفرع نظامها القانوني بالطرق التي تراها مناسبة، و إلى فروع قوانينها الخاصة: كالقانون البحري، المدني، التجاري أو تبعاً لمنهج كل دولة في التعامل مع موضوعات القانون الخاص.

غير أن حرية الدول في تناول موضوع السفينة بالتشريع، قد بدأت تظهر عليها بعض القيود، والسبب راجع إلى تنامي حركة الملاحة التجارية البحرية وكثافة التعامل الدولي في مجالها، مما أدى إلى ورود العديد من التزاعات بشأنها، ومن ثم، فقد دخل تنظيم السفينة إلى القانون الدولي الاتفاقي، بمعنى أنها قد أبرمت بشأنها العديد من الاتفاقيات، وهذه الأخيرة - والتي تخضع في إبرامها وتفسيرها وانقضائها... إلخ إلى قواعد القانون الدولي العام - إلا أن المواضيع التي تناولتها هذه الإتفاقيات لم تخرج عن كونها محاولة لتوحيد التشريعات البحرية الدولية الخاصة في تعاملها مع بعض قضايا السفينة، و لم يكن لها بالتالي، أن ترتقي إلى مصاف القانون الدولي عدا في طرق وإجراءات إبرامها أو عند النزاع بين الدول في شأنها مما يستدعي عرضه على القضاء الدولي أو التحكيم، و يبقى جوهر هذه الإتفاقيات ومحتواها مندرجا ضمن المواضيع التي يتكفل القانون البحري الخاص عادة بتنظيمها. ومن أبرز هاته الاتفاقيات أذكر: اتفاقية 25 أوت لعام 1924 المتعلقة بمسؤولية مالكي السفن في البحر، واتفاقية 10 أبريل لعام 1926 المتعلقة بحصانة السفن العامة، واتفاقيات 10 ماي 1952 التي تتعلق الأولى والثانية منها بموضوع الإختصاص الجزائي والمدني فيما يتعلق بالتصادم البحري، والثالثة بالحجز

التحفظي على السفن، وكذا اتفاقية 25 ماي 1962 الخاصة بمسؤولية مالكي السفن التي تعمل بالطاقة النووية.⁽¹⁾

وفضلا عن ذلك، فقد أنشئت منظمة دولية متخصصة تهتم بشؤون الملاحة البحرية وتجعل من السفينة أهم مواضيعها ألا وهي المنظمة البحرية الدولية OMI⁽²⁾ التي أبرمت بشأنها أو بشأن ماله علاقة بها من مواضيع عددا هائلا من الإتفاقيات والتقارير والتوصيات. ويمكن تقديم بعض منها: كالاتفاقية الدولية المتعلقة بحمولة السفن لعام 1969 واتفاقية المسؤولية المدنية للنقل البحري للمواد النووية لعام 1971، واتفاقية 1988 المتعلقة بجمع الأعمال غير المشروعة ضد أمن الملاحة البحرية. وفضلا عن دور المنظمة البحرية الدولية في اعتنائها بهذا الموضوع، فقد كان للأمم المتحدة اهتمام أيضا بالسفينة إذ استطاعت من خلال لجنة القانون الدولي أن تعتمد إلى إقرار بعض الاتفاقيات ذات الشأن، والتي أذكر منها اتفاقية "قواعد هامبورغ" وهي اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع الممضأة بـ "هامبورغ" في 30 مارس 1978، وكذا اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي للبضائع، الممضأة بجنيف في 24 ماي 1980، ومن بينها كذلك، ولعلها أهمها: اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بشروط تسجيل السفن لـ 7 فيفري 1986.

وقد يثور التساؤل عن سبب وكيفية احتلال السفينة وجذبها لاهتمام القانون الدولي للبحار وهي الفكرة التي جعلت منها مجالا لتسمية هذا الفصل أصلا، مع أن المعروف هو أن موضوع السفينة يجد تنظيمه ضمن النطاق الداخلي لكل دولة بموجب تشريعاتها البحرية وغيرها.

وكإجابة عن هذا التساؤل مبدئيا، أقول بأن اهتمام القانون الدولي بمجال البحار بكافة موضوعاته وتشعباته ما كان له أن يغفل موضوع السفينة لما لها من أهمية على صعيد العلاقات الدولية بالنظر لتحركها وطريقة ملاحتها ودخولها إلى مناطق بحرية خاضعة لسيادة دول أخرى، وما يمكن أن يَنجَرَّ عن كل ذلك من تنازع بين هذه الدول في أي شأن من الشؤون التي قد تتسبب فيه هذه السفينة كخرقها لنظم الدولة الساحلية مثلا، فضلا عن أن الدولة الساحلية قد تمارس اختصاصها الكامل على هذه السفينة أو طاقمها أو ركبها على الرغم من حملها لعلم دولة أخرى، وقد يزداد الأمر تعقدا حين يكون ركبها من جنسيات مختلفة .

إن طبيعة السفينة التي تعتبر "منقولا" لا ينفي عنها جسامة ما قد تجرُّه من نزاعات دولية على أكثر من صعيد، ومن ثم، فقد تدخل القانون الدولي للبحار ممثلا سواء بالاتفاقية العامة لعام 1982 أو غيره من الاتفاقيات والصكوك الدولية الصادرة عن المنظمات الدولية المتخصصة، لكي يجعل من

⁽¹⁾ يراجع في هذا الشأن:

R.Rodière, E.du pontavice. « Droit maritime ». Dalloz. 2^{eme} édition.1986. P31, 32.

⁽²⁾ وقد سبقت الإشارة إلى التعريف بها. أنظر هامش صفحة 64 من هذه الأطروحة.

السفينة موضوعاً من مواضيع القانون الدولي العام يختلف تماماً عن مواضيع القانون البحري الخاص، مفرزاً بشأن ذلك، جملة من الضوابط والمعايير الدولية التي يتعين على جميع الدول إلزام سفنها التي ترفع علمها باحترامها، سواء فيما يتعلق بحالة السفينة المدنية (كالتسمية، الأوراق، الجنسية) أو ما يتعلق منها بمقاييس السلامة وبالصلاحية للإبحار تجنبا لما قد تحدثه السفن من أضرار على الصعيد البشري أو البيئي، وما يرتبه ذلك من نزاعات دولية محتملة أيضاً.

أن تدخل القانون الدولي للبحار هنا ليس معناه سلب الدول اختصاصها في تشريع وتنظيم منشأتها القائمة لما في ذلك من تباين في المصالح والرؤى، وإنما كان تدخله في شكل رسم للخطوط العامة التي ينبغي أن تسير في ضوءها الدول في خضم عملية تشريعها لتنظيم هذا "المنقول"، محيلاً بدوره للدول أن تتصرف وفق قواعدها، وأن تستفرد في هذا الموضوع بما تراه مناسباً لها ولمصالحها لاسيما الاقتصادية منها، وهذا بوضعها سياسات عامة تتماشى وتنميتها الشاملة دون أن تخترق الخطوط العامة التي حددها القانون الدولي للبحار باعتباره أسمى من القانون الداخلي - كما رأينا في السابق - ولأنه يخدم المصالح المشتركة لكافة أعضاء الأسرة الدولية.

وتأكيداً لهذه الفكرة، فإنني أستعرض نص المادة (94) من الإتفاقية العامة وهي المادة التي أجعل بدوري من عناصرها المحاور التي ارتكز عليها في رسم خطة هذا الفصل، حيث تنص هذه المادة التي وُسمت بعنوان "وَأَجَبَاتُ دَوْلَةِ الْعَلَمِ" على ما يلي:

«1- تُمارَسُ كُلُّ دَوْلَةٍ مُمَارَسَةً فَعَلِيَّةً وَلَا يَتَّبَعُهَا رِقَابَتَهَا فِي الشُّؤُونِ الْإِدَارِيَّةِ وَالتَّقْنِيَّةِ وَالاجْتِمَاعِيَّةِ عَلَى السُّفُنِ الَّتِي تَرْفَعُ عَلَمَهَا.

2- وَعَلَى كُلِّ دَوْلَةٍ بِوَجْهِ خَاصٍّ:

(أ) أَنْ تُمَسِّكَ سِجَلًا لِلْسُّفُنِ يَتَضَمَّنُ أَسْمَاءَ السُّفُنِ الَّتِي تَرْفَعُ عَلَمَهَا وَصِفَاتِهَا الْخَاصَّةَ، عِدَا السُّفُنِ الَّتِي لَا تَنْطَلِقُ عَلَيْهَا بِسَبَبِ صِغَرِ حَجْمِهَا الْأَنْظُمَةَ الدَّوْلِيَّةَ الْمُقْبُولَةَ عُمُومًا،

(ب) وَأَنْ تَضطلعَ بِالْوِلَايَةِ بِمُوجِبِ قَانُونِهَا الدَّاخِلِيِّ عَلَى كُلِّ سَفِينَةٍ تَرْفَعُ عَلَمَهَا وَعَلَى رَبَّانِيَّهَا وَضِبَّاطِهَا وَأَفْرَادِ طَائِقِمِهَا فِي صَدَدِ الْمَسَائِلِ الْإِدَارِيَّةِ وَالتَّقْنِيَّةِ وَالاجْتِمَاعِيَّةِ الْمُتَعَلِّقَةِ بِالسَّفِينَةِ.

3- تَتَّخِذُ كُلُّ دَوْلَةٍ، بِالنِّسْبَةِ إِلَى السُّفُنِ الَّتِي تَرْفَعُ عَلَمَهَا، مَا يَلْزَمُ مِنَ التَّدَابِيرِ لِتَأْمِينِ السَّلَامَةِ فِي الْبَحَارِ وَذَلِكَ فِيمَا يَتَعَلَّقُ، بَعْدَ أُمُورٍ مِنْهَا:

(أ) بِنَاءِ السُّفُنِ وَمُعَدَّاتِهَا وَصَلَابَتِهَا لِلإِبْحَارِ؛

(ب) تَكْوِينِ طَوَائِفِ السُّفُنِ، وَشُرُوطِ الْعَمَلِ الْخَاصَّةِ بِهِمْ، وَتَدْرِيْبِهِمْ، آخِذَةً فِي الْإِعْتِبَارِ الصُّكُوكِ الدَّوْلِيَّةِ الْمُنْتَطَبَّةِ؛

(ج) اسْتِخْدَامِ الْإِشَارَاتِ وَالْمُحَافَظَةِ عَلَى الْإِتِّصَالَاتِ وَمَنْعِ الْمُصَادَمَاتِ.

4- تَتَضَمَّنُ هَذِهِ التَّدَابِيرُ مَا يَكُونُ ضَرُورِيًّا لِتَأْمِينِ:

(i) أن تخضع كل سفينة، قبل التسجيل وعلى فترات مناسبة بعد ذلك، للتفتيش من قبل مفتش سفن مؤهل، وأن تحمل من الحرائط والمنشورات الملاحية ومن أدوات وأجهزة الملاحة ما يكون ملائماً لسلامة ملاحيتها؛

(ب) أن تكون كل سفينة في عهدة ربان وضباط تتوفر فيهم المؤهلات المناسبة، وبوجه خاص في مجالات قيادة السفن والملاحة والاتصالات والهندسة البحرية، وأن يكون طاقم السفينة مناسباً من حيث المؤهلات والعدد لنوع السفينة وحجمها وآلاتها ومعداتنا.

(ج) أن يكون الربان والضباط، وإلى المدى المناسب أفراد طاقم السفينة، على دراية تامة بالأنظمة الدولية المنطبقة فيما يتعلق بسلامة الأرواح في البحار، ومنع المصادمات، ومنع التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه، والمحافظة على الاتصالات بواسطة الراديو وأن يكونوا مطالبين بمراجعة تلك الأنظمة. 5- تكون كل دولة، عند اتخاذ التدابير التي تدعو إليها الفقرتان 3 و 4، مطالبة بأن تمتثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً وبأن تتخذ أية خطوات قد تكون لازمة لضمان مراعاتها.

6- يجوز لدولة لديها أسباب واضحة للاعتقاد بأن الولاية والرقابة الصحيحتين لم تمارسا فيما يتعلق بسفينة ما أن تقدم تقريراً بهذه الوقائع إلى دولة العلم. وتتولى دولة العلم عند استلام هذا التقرير التحقيق في المسألة وتتخذ، إذا رأت ذلك مناسباً، أي إجراء ضروري لمعالجة الحالة.

7- تأمر كل دولة بتحقيق، يجري على يد شخص أو أشخاص من أصحاب المؤهلات المناسبة أو أمامهم، في كل حادث بحري أو حادثة ملاحية في أعالي البحار يكون للسفينة التي ترفع علم الدولة شأن بها وتنجم عنها خسارة في الأرواح أو إصابات خطيرة تلحق برعايا دولة أخرى أو أضرار خطيرة تلحق بسفن أو منشآت تابعة لدولة أخرى، أو بالبيئة البحرية. وتتعاون دولة العلم والدولة الأخرى في أي تحقيق تجريبه تلك الدولة الأخرى في أي حادث بحري أو حادثة ملاحية من هذا النوع.»

و على ضوء هذه المادة، يمكنني أن أستعرض الجوانب ذات الصلة بموضوع السفينة والتي

اهتم القانون الدولي بمعالجتها، و هذا في المباحث التالية :

المبحث الأول

وحدانية السفينة وضوابط الملاحة الدولية

في ضوء القانون الدولي والتشريعات البحرية المقارنة.

يقصد بوحداية السفينة كل العناصر التي تدخل في مفهومها القانوني لتمييزها أولا عن غيرها من الأشياء والأموال، وثانيا لتمييزها عن غيرها من السفن، فهي أشبه ما تكون بالحالة المدنية التي يعرفها الشخص الطبيعي، وتحدد مركزه القانوني.

وتؤدي وحدانية السفينة إلى أن يكون لهذه الأخيرة مدلول قانوني يميزها، وحالة مدنية تتمثل في إسم ووثائق وجنسية، وهي كلها عناصر تجعل منها كيانا مميزا ومستقلا عن غيره من الأشياء، بالرغم من أن جميع السفن تشابه من ناحية طبيعتها القانونية باعتبارها مالا منقولاً.

أما بالنسبة لضوابط الملاحة الدولية البحرية، فهي كل القيود والتنظيمات الدولية التي شرعت في مجال ممارسة الملاحة البحرية، ويتعين على دولة العلم إلزام السفينة بالالتقيد بها عند ممارستها للملاحة الدولية. ولعل هذا العنصر الأخير كان أكثر من غيره عرضة للتقنين الدولي، سواء من قبل قانون البحار أو من الإتفاقيات المبرمة في ظل المنظمة البحرية الدولية، على اعتبار أن ذلك يهم المجموعة الدولية ككل في الاستخدام المشترك للبحار، ومن ثم، فإن معظم هذه الضوابط تنحصر في صلاحية السفن للإبحار، ومقاييس السلامة فيها وقابليتها للملاحة البحرية قصد الوقاية من تلوث البحار وتفاذي الحوادث البحرية بشكل عام، والمساعدة وحماية الأرواح في البحار، فهي بالتالي، ضوابط دولية لأنها تهم الإستعمال المشترك للبحار من قبل جميع الدول، مما يجعلها محلا للتنظيم الدولي لا الداخلي.

وفيما يلي استعرض هذا المبحث الذي أرى تقسيمه إلى مطلبين رئيسين، أخصص الأول لدراسة وحدانية السفينة، والثاني لهذه الضوابط التي يتعين على السفن التقيد بها عند ملاحتها البحرية.

المطلب الأول

وحدانية السفينة في ضوء القانون الدولي

والتشريعات المقارنة.

كما سلفت مبي الإشارة، فإن وحدانية السفينة هو مصطلح قانوني يؤدي إلى تمييز السفينة عن غيرها من الأشياء والأموال أولاً، ثم تمييز هذه السفينة عن غيرها من السفن، بحيث تتشابه وضعيتها هنا بالحالة المدنية التي يتمتع بها الشخص الطبيعي. من ذلك أن لكل سفينة اسماً معيناً، ولها موطن خاص وجنسية دولة ترفع علمها وتمتع بحمايتها، إلى جانب أن لكل سفينة حمولة خاصة، وهي تقسم إلى درجات، ويجب إثبات جميع هذه الصفات في أوراق خاصة تعرف "بأوراق السفينة" بحيث تمنح هذه الصفات لكل سفينة ذاتيتها ووحدانيتها.

والأكيد أن الاتفاقية العامة للأمم المتحدة لقانون البحار في مادتها (91) المتعلقة بشروط منح الجنسية وتسجيل السفن والوثائق الدالة على ذلك، أو في مادتها (94) في فقرتها الأولى والثانية على وجه الخصوص،⁽¹⁾ تكون قد تخلت عن هذه العناصر بإحالتها الصريحة للتشريعات الداخلية للدول بما يتناسب مع القدر الذي لا يهدر مصالحها و دون أن يؤدي ذلك إلى تعارض بينها وبين الأحكام العامة المستقرة في القانون الدولي. وعليه، يمكنني أن أتساءل: ما هي المسائل التي أحالتها الاتفاقية العامة إلى التشريعات المقارنة؟ وما هي حدود ذلك؟ ذلك ما سوف أحاول تسليط الضوء عليه في التالي، وبالقدر الذي يناسب حجمه في الأطروحة. وأحبذ تقسيمه إلى الفروع التالية:

(1) وتنص المادة (91) من الاتفاقية العامة على ما يلي:

«1- تُحدّد كل دولة شروط منح جنسيتها للسفن وتسجيل السفن في إقليمها ولحقّ في رفع علمها. وتكون للسفن جنسية الدولة التي يحق لها رفع علمها. ويجب أن تقوم رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة.

2- تُصدّر كل دولة للسفن التي منحتها حق رفع علمها الوثائق الدالة على ذلك.» في حين فقد سبقت الإشارة إلى المادة (94) في مقدمة هذا الفصل.

الْفَرْعُ الْأَوَّلُ

تَعْرِيفُ السَّفِينَةِ

كثيرة هي الكتابات التي عنت بدراسة القوانين البحرية فتعرضت خلال ذلك إلى تعريف مصطلح السفينة⁽¹⁾، وقد استخلصت معظم هذه الكتابات - كما سوف نرى- تعريف

(1) وفيما يخص مصطلح " السفينة" لغويا، فإن لهذا الاسم مشتقات ومترادفات عدة تزخر بها اللغة العربية في جانبيها اللغوي والاصطلاحي، ومنها ما هو دخيل على اللغة العربية من لغات أجنبية مختلفة. وقد قدم الأستاذ " هانس كندمان " أطروحة بعنوان " مُصْطَلَحُ السَّفِينَةِ عِنْدَ الْعَرَبِ " مبينا فيها التسميات والمرادفات المختلفة لكلمة السفينة، معتمداً على عدد من المؤلفات العربية وغير العربية مثل كتاب " قوانين الدواوين " لابن ماتي (1149-1209م)، ومعجمات " الفيروز ابادي " و " لين Lane " و " دوزي Dozy " و " دي غويج De Goeje " وغيرهم من المؤلفين . وقد ذكر المؤلف فيما يخص مصطلح " سفينة" وجمعها " سُفُنٌ " و " سَفْنٌ " و " سَفَانٌ " و " سَفِينٌ "، بأنها من الكلمات كثيرة الاستعمال وهي التي يقابلها مصطلح Schiff بالألمانية و Ship بالانجليزية، وقد ذكر بأن معظم أصحاب المعاجم يعتقدون بأن أصلها منحدر من " سَفْنٌ " أي قَشْرٌ وجه الماء . ومن الناحية اللغوية، فإن كلمة " سفينة" لا تُذكر كاسم علم يراد به السفن كلها، وإنما يجب أن يقرن بها ما يدل على معناها، كأن يقال سفينة حربية وسفينة نقل وسفينة شراعية، إلى غير ذلك.

ويرجع العالم اللغوي المرحوم عبد الحق فاضل (1911-1993م) في كتابه " العربية أم الألمانية" الصادر بالملكة المغربية عام 1988 في ص 145 ، كلمة سفينة إلى الفعل سَفَنَتِ الرِّيحُ أَي هَبَّتْ عَلَى جِهَةِ الْأَرْضِ فَهِيَ سَافَتَةٌ وَسَفِينٌ وَسُفُونٌ . وتوجد إلى جانب كلمة " سفينة" كلمات أخرى مرادفة تستخدم لغة واصطلاحاً، منها كلمة "أَسْطُولٌ" وتكتب أيضاً " صُطُولٌ" وجمعها " أَسَاطِيلٌ " Flotte فقد أوردها المسعودي في " التنبيه " واعتبرها عربيةً وهي تدل على " المراكب الحربية المجتمعة" . ومنها كذلك كلمة " بَاحِرَةٌ " وهي التي تقابلها كلمة Damfer فقد ذكرها ابن خلدون في المقدمة (ص 325 ، ج4) بأنها سفينة بحرية ذات مجاذيف. وتوجد كلمة " رَمَادَةٌ " و " رَمَادَاتٌ " و " رَمَائِدٌ " وهي مرادفة لكلمة سفينة وذات أصل إسباني من كلمة " Armada " وتعني الأسطول، وهي كلمة تستخدم في لغة شمال إفريقيا وفي مستغنام على وجه أخص . وتعني كلمة " بَابُورٌ " أو " وَأَبُورٌ " وهي من الإسبانية وتعني الزورق التجاري " Vapor"، أما كلمة " بَارِجَةٌ " وجمعها " بَوَارِجٌ " فقد رأى المؤلف بأنها ربما من اللغة الهندية أصلاً اشتقاقاً من كلمة " بيرة" أو " بيرا" هندوستانية و غجرية، وما زالت إلى اليوم " بيرو، بير Bero, ber " وهي اسم مراكب القراصنة التي استخدمها شعب من بلاد الهند، وقد حاربهم العرب (في زمن معاوية 41-60هـ) وأطلقوا عليهم اسم " قراصنة البحر" . وقد هاجموا في زمن خلافة المنصور (151هـ/768م) مدينة جدة، وكان ظهور مراكبهم أو سفنهم مربعاً جداً بحيث استعملت كلمة بوارج (في حالة الجمع) التي كتبها بعض المؤلفين فأطلقت عليهم. وقد طوّرت الكلمة معنى غريباً التصق بها وهو " الشر" واعتبر البعض أن مصدرها من "بارجيو Bargio " أو "Barca" أو من اللغة الرومانية " Barge " .

أما عن كلمة " فلك " وجمعها فُلُكٌ " و " فُلُوكٌ"، فهي قبل كل شيء سفينة نوح الواردة في القرآن الكريم وفي ترجمة الانجيل. والكلمة هي إغريقية Erythr وهي السفينة التجارية المستخدمة في البحر الأحمر، وقد اشتقت منها الكلمة الفرنسية Polacre او Polaque

وقد ذكر المؤلف بأن لا علاقة لكلمة " فُلُوكه " جمعها " فَلَائِكٌ " بكلمة " فُلُكٌ " فهي لا تخص الفرنسية " Felouque " ولا الإيطالية " Feluca " و " Filucca " وقد أرجعها إلى الإسبانية القديمة Faloque و Haloque وهي تعني الزورق الصغير. ومنها أيضاً كلمة " الزوراء " وهي ترمز للميل والإعوجاج، وقد ذكر المؤلف أن الزورق مشتق منها. وفيما يلي أذكر بعض التسميات التي تدل على السفينة :

أفروطة، باذركان، باشطردة، بحرية، بدن، باركية، برانصة، تطريدة، ثلثي، حارية، حسارية، حفنة، جميلة، جيادية، حرمية، حواتية، خليج، دانوق، دقينة، دليفين، ذات الوداع، ذهبية، رباعية، رباب، ساعونة، ساعية، سرادة ، سماكية، شبقوق، شميلية، صمادية، صند،

السفينة من مختلف تشريعات القانون الخاص على العموم أو من التشريعات البحرية في معظم الحالات.

ومع ذلك فإن السؤال يثور: هل عُني القانون الدولي بوضع تعريف للسفينة؟
وسأحاول الإجابة عن هذا السؤال في خضم استعراض أهم ما ورد من مختلف التعاريف.

أولاً) تَعْرِيفُ السَّفِينَةِ فِي ضَوْءِ الْفِقْهِ وَالْقَضَاءِ وَالتَّشْرِيعَاتِ الدَّاخِلِيَّةِ: إن معظم الكتابات التي عُنيت بتعريف السفينة لاسيما في التشريعات الداخلية، قد لاحظت أن هناك شعورا في هذه التشريعات خصوص وضع تعريف للسفن تاركة إياه للفقهاء والقضاء. ومع ذلك، فإن الجزم بهذا الحكم غير منطقي وهذا لتوفر العديد من التشريعات البحرية - كما سوف نرى - على جملة من التعاريف، هذا فضلا عن أن الفقه لم يستقر على تعريف معين بشأنها، ومنه من اتجه إلى الاعتناء ببيان عناصرها أكثر من عنايته بتعريفها أو بإضفاء صفة السفينة على بعض الأشياء والأموال، أو بالترقية بين السفن فيما بين أنواعها، أو بين السفينة الوطنية والأجنبية. ويعتبر الفقيهان "دونجون *Donjon*" و"ريبر *Ripert*" مثلا للفقهاء الذي انحرف عن التعريف القانوني للسفينة.⁽¹⁾

والظاهر أن معظم الفقهاء الذي تعرضوا لموضوع السفينة، يدركون أن وضع تعريف جامع مانع لها من الصعوبة بمكان، وهذا بالنظر إلى ظهور العديد من المنشآت والتركيبات الجديدة والغريبة في الوقت ذاته عن الوصف المتعارف عليه من قبل للسفينة، كما هي "الطائرات العوامة *Aéroglisteurs*" والغواصات، وأحيانا "المركبات الغاطسة"⁽²⁾، وكذا مسطحات التنقيب واستخراج البترول " *Plates-formes de forage et d'extraction pétrolière* "، وظهور منشآت عائمة تأخذ عن السفن خاصية التحرك وتتمارس التنقيب بثباتها فوق الجرف القاري فتأخذ بذلك خاصية الجزر الاصطناعية، وكل هذا يقود - دون شك - إلى إثارة التساؤل التالي: هل تعتبر هذه المنشآت سفنا وفق المفهوم القانوني؟

ولقد أورد الفقه جملة من التعريفات بخصوص السفينة يمكن أن أسوق بعضها كالتالي.

¹ طاردة، عبادة، عانية، عدولي، عشاورى، غنجة، فرقاطة، قاليون، قرسان، يادية، كراكة، مجنوحة، مدمرة، مردع، مسحية، مسارية، ملوحة، نقىر، نواشى، هورى، وابور، ولجية.

للإشارة فإن هذه المصطلحات قد تم اختيارها من بين 300 مصطلح أوردها المؤلف في أطروحته مجموعة من اللغة العربية ومن جميع اللهجات العربية الناجمة عنها.

لمزيد من التفصيل، راجع: هانس كندمان، مصطلح السفينة عند العرب، أطروحة حول المعنى اللغوي والعملية، ترجمة نجم عبد الله مصطفى، المجتمع الثقافي، أبوظبي، الإمارات العربية المتحدة، 2002.

⁽¹⁾ اكتفى الفقيهان في تحديدهما لمصطلح السفينة بالترقية بينها وبين المركب " *Bateau* " بأن قصر الثاني على الملاحة النهرية عكس الأولى المخصصة للملاحة البحرية. يراجع فيما كتب الأستاذان " *Donjon* " و " *Ripert* " في موضوع السفينة وتعريفها:

René Rodière. « Droit maritime -Le Navire ». Dalloz. 1980. P3.

⁽²⁾ وقد ورد هذا المصطلح في المادة (20) من الاتفاقية العامة.

فقد عرفها البعض بأنها "كل منشأة تستخدم للسير في البحر"، وأشار إليها البعض بأنها "عائمة تقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد ويثبت لها هذا الوصف من تخصيصها للقيام بالملاحة المذكورة"⁽¹⁾، في حين يعرفها البعض الآخر بأنها "منشأة تخصص للقيام بالملاحة البحرية"⁽²⁾.

وقد أورد الأستاذ "علي حسن يونس" جملة من الآراء الفقهية حول وضع تعريف للسفينة ولخص اتجاه الفقه فيه فرأى بأن هذا الأخير يميل إلى الإقرار بأنها "المنشأة التي يكون لها من مظهرها الخارجي وأبعادها وقوتها وطريقة بنائها ما يحدد صفتها ويميزها عن مراكب الملاحة الداخلية"، ثم تعرض بالنقد لهذا التعريف، مشابهاً لما أوردته بخصوص تعرض الأستاذين "دونجون Donjon" و "ريبر Ripert" لتعريف السفينة. كما خلص الأستاذ "علي حسن يونس" إلى أن السفينة هي "المنشأة التي تقوم بالملاحة البحرية"⁽³⁾.

والظاهر أن معظم الآراء الفقهية التي تناولت موضوع تعريف السفينة وما تعرضت له من انتقادات، جعل من الضروري الإنتباه إلى بعض العناصر الضرورية الواجب إدراجها عند تعريف هذه المنشأة. ومن بين هذه الشروط الضرورية، أذكر تخصيص السفينة للملاحة البحرية أولاً، وأن يكون هذا التخصيص على وجه الاعتياد ثانياً، وأن تكون السفينة معرضة لمخاطر البحر ثالثاً.

فبالنسبة إلى الشرط الأول، فإنه لا يصدق على السفينة وصفها إلا أن تكون مخصصة أصلاً للقيام بالملاحة البحرية، فإعراى في بنائها قدرتها على عبور البحر وتحمله، ولا يهم بعد ذلك أن تخصص لملاحة رئيسية أو تبعية أو لملاحة ساحلية أو في أعالي البحار.⁽⁴⁾

ويستتبع هذا الشرط شرطاً ثانياً هو أن هذا التخصيص للملاحة البحرية يجب أن يكون على وجه الإعتياد؛ ومن هنا، استطاع الفقهاء التفرقة بين السفينة والمركب إذ يصدق وصف السفينة متى كانت مخصصة على وجه الاعتياد للملاحة البحرية وحتى ولو قامت بملاحة نهرية، في حين فإن المركب لا يأخذ صفة السفينة ولو قام بملاحة إلى أعالي البحار.⁽⁵⁾

(1) د. محمود. سمير الشرقاوي. القانون البحري. دار النهضة العربية. 1978. ص 46.
 (2) د. مصطفى الجمال. دروس في القانون البحري. المكتب المصري الحديث للطباعة والنشر. 1968. ص 30.
 (3) راجع في هذا الموضوع: د. علي حسن يونس. القانون البحري. دار المعارف بالإسكندرية. الطبعة الأولى (من غير تحديد تاريخ الطبع). ص 44-45.
 (4) راجع في هذا الشأن: د. حمدي الغنيمي. محاضرات في القانون البحري الجزائري. ديوان المطبوعات الجامعية. الطبعة الثانية. 1988. ص 6.
 (5) وقد جاء في حكم المحكمة العليا الليبية في 1969/1/25 في الطعن رقم 15/28 ق - أن رسو السفينة في الموانئ الليبية واستعمالها كفنديك عائم يأوي إليه الناس دون تمييز للإقامة فيها لا يجعلها قائمة بالملاحة الدولية ولا الملاحة الداخلية وذلك لخروجها عن طبيعة عملها الأصلي ولفقدائها لصفاتها كسفينة للملاحة..". أنظر: د. محمود سمير الشرقاوي. القانون البحري الليبي. المكتب المصري الحديث للطباعة والنشر. الطبعة الأولى. 1970. ص 57، الهامش، وكذا: د. عبد المنعم محمود داود. القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية. منشأة المعارف بالإسكندرية. الطبعة الأولى. 1999. ص 16، الهامش.

أما بالنسبة للشرط الثالث، فالراجح أن الفقهاء استقروا عليه من قضاء محكمة النقض الفرنسية. فالمنشأة العائمة تأخذ صفة السفينة متى كانت "معرضة للمخاطر الخاصة التي يتضمنها السفر في البحر".⁽¹⁾

وعلى هذا النحو استقر إذن، الفقه الداخلي على أن المنشأة العائمة لن تأخذ صفة السفينة وحكمها قانونا ما لم تكن مخصصة في كل مقومات بنائها للملاحة البحرية، وأن يكون هذا التخصيص على وجه الإعتياد، هذا على الرغم من أن الفقه لم يتعرض في معظمه إلى شرط "التعرض لمخاطر البحر" الذي أوردته محكمة النقض الفرنسية في حكمها المشار إليه آنفا مكتفيا بالشرطين الأولين، وهذا الشرط الأخير، هو في الحقيقة تحصيل حاصل، لأن الملاحة البحرية تؤدي بالضرورة إلى التعرض لمخاطر البحر، وبالتالي فإن السفينة في نظر الفقه الداخلي هي "كل منشأة تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الإعتياد".⁽²⁾

وبالرغم من جنوح بعض كتابات الفقه الداخلي باشتراط عناصر أخرى في تعريفها للسفينة مثلما عرفها البعض بأنها " كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الربح"⁽³⁾، فإن الشرطين الأولين بقيا مستقرين في كل كتابات هذا الفقه، وبذلك يكون هذا الأخير قد نجح على الصعيد الداخلي في التفرقة بين السفينة وبين غيرها من المنشآت العائمة، وهذه الأخيرة التي -ومهما كان نوعها وبنائها- لن ينطبق عليها وصف السفينة ما لم تكن حائزة على الشرطين الأولين.⁽⁴⁾

والحقيقة أن اهتمام الفقه واستقراره على هذين الشرطين كمعيار لإضفاء صفة السفينة على المنشأة العائمة منطقي بالنظر إلى طبيعة القوانين الداخلية والتشريعات البحرية مضافا إليها الشرط الذي إضافة القضاء، وكل هذا يؤدي إلى تفهم منظور الفقه والقضاء الداخليين من حيث مراعاتهما لأهمية التفرقة بين السفينة وغيرها من المنشآت العامة آخذين في الإعتبار ما يمكن أن ينطبق عليها من

(1) نقض فرنسي في 20 فيفري 1844. أنظر: د. علي حسن يونس. القانون البحري. المرجع السابق، ص 37.

« Un navire est non pas construit pour les affronter, mais qu'en fait il les affronte réellement ». (Jurisprudence. Introduction et armement N°158). René Rodière. « Droit maritime - Le navire ». Op.Cit., p5. Voir notamment; René. Rodière, E. Du pontavice. « Droit maritime ». Dalloz 2^{ème} édition .1986. P 46, 47 et 50.

(2) وقد ورد في معظم الكتابات المتعلقة بتعريف السفينة استقرار الفقه على هذين الشرطين كما هو وارد في التعريف أعلاه. راجع في هذا الصدد: د. زكي زكي الشعراوي. القانون البحري. مؤسسة الوفاء للطباعة - دار السلام الجديدة - القاهرة. الطبعة الأولى. 1985. ص 133-134.

(3) د. عبد الفتاح مراد. أصول القانون البحري. دار الكتب والوثائق المصرية. الطبعة الأولى. 1993. ص 73.

(4) د. سميحة القليوبي. القانون البحري. دار النهضة العربية. مطبعة جامعة القاهرة والكتاب الجامعي. 1987. ص 20.

تعاملات مختلفة تعرفها جل التشريعات البحرية الداخلية ومختلف فروع القانون الخاص الأخرى والتي يساهم القضاء الداخلي بدوره في الفصل في النزاعات المعروضة عليه في ضوءها. وبالفعل، فإن العديد من القضايا التي عرضت على القضاء الداخلي والتي كان على هذا الأخير أن ينظر في تعريف السفينة خلال بحثه للنزاع، كان يشير إلى هذه الشروط الثلاث في ذلك التعريف لما لهذه الشروط من علاقة مباشرة بمختلف التعاملات الواقعة على السفينة أو بسببها، وتحديد مسؤولياتها أو مسؤولية مالكيها.

ففي حكم استئناف لمحكمة "رين Rene" بتاريخ 6 ديسمبر 1979 نفت المحكمة على مركب نزهة صفة السفينة مشيرة إلى عدم قدرته على تحمل مخاطر البحر فضلا عن أن طريقة بنائه تجعله قاصراً على ملاحاة ساحلية، وعلى غرار ذلك، قضت محكمة النقض في "رين" أيضاً في حكمها المؤرخ في 4 ماي 1982 بأنه يمكن اعتبار سفينة شراعية سفينة في ضوء قواعد "التصادم البحري". كما قضت المحكمة الفيدرالية لولاية فيلادلفيا بالولايات المتحدة الأمريكية بخصوص المركب "كوين إيزابيث Queen Elizabeth" عام 1974 بأنه "بالرغم من تحويله مؤقتاً إلى نشاط سياحي، فإنه لم يفقد قدرته على الملاحاة وهو بهذا قد حافظ على صفته كسفينة".⁽¹⁾

وإذا كانت قد سلفت الإشارة إلى أن موقف الفقه والقضاء الداخليين من تعريف السفينة إنما جاء مبنيًا على ما يمكن أن يعترى السفينة من معاملات تجارية ومدنية مختلفة تقضي بها مختلف التشريعات البحرية المقارنة، فإن السؤال المطروح في هذا السياق يتمثل في ما هو موقف هذه التشريعات البحرية من تعريف السفينة؟

بداية، فقد تعرض المشرع الجزائري في المادة (13) من الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري إلى تعريف السفينة فنص على أن: «تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحاة البحرية إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق سفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحاة». ويلاحظ من هذا التعريف، أن المشرع الجزائري قد ساير معظم آراء الفقه بخصوص تعريف السفينة إذ أخذ بالشرطين سالفين الذكر وهما: قيام السفينة بالملاحاة البحرية أو تخصيصها لذلك، وأن يكون هذا التخصيص على وجه الإعتياد.

(1)

«Le paquebot «Queen Elizabeth», bien qu'ayant été, au moins provisoirement, transformé en attraction touristique, n'avait pas pour autant perdu son aptitude à la navigation et avait donc, à ce titre, conservé sa qualité de navire».

لمزيد من التفاصيل بخصوص ما جاء في ضوء أحكام المحاكم بشأن القضايا المذكورة أعلاه، راجع:

Laurent Lucchini. « Le navire et les navires – Rapport général ». Colloque de Toulon: (Le navire en droit international). Edition : A.pedone. Paris 1992. P22, 23.

- وأضافت المادة (162) من القانون البحري الجزائري تعريفا وتحديد حصرها لما يمكن أن يندرج تحت الملاحة البحرية التي تقوم بها السفن وفق المادة (13) سالفة الذكر، فحصرتها بأنها:»
- الملاحة التجارية المتعلقة بنقل البضائع والمسافرين،
 - الملاحة المساعدة الخاصة بالإرشاد والقطر والإسعاف والإنقاذ والصنديل البحري والجوف والسير وكذلك البحث العلمي في البحر.
 - الملاحة الخاصة بصيد الأسماك وتربية الحيوانات البحرية واستغلال الموارد المائية وكل ما يتعلق بصيد الأسماك بصورة عامة.
 - ملاحاة التزهة بقصد الترفيه.
 - ملاحاة الارتفاق الممارسة في البحر والموانئ والفرض بواسطة السفن المخصصة فقط لمصلحة عمومية باستثناء السفن الحربية وسفن البحرية الوطنية وسفن حراسة الشواطئ.»
- وعلى هذا الأساس، فإن المشرع الجزائري يكون قد حذف صفة السفينة على المنشآت العائمة التي تعمل داخل الموانئ ولا تبرحها عادة كالأحواض العائمة والأرصعة العائمة والرافعات، والمدارس العائمة، المواعين، البراطيم، الزوارق، وقوارب الغطاسة؛ وهذا بسبب عدم صلاحيتها للملاحة البحرية وكذا عدم تخصيصها لذلك على وجه الاعتياد. وهو بذلك يتماشى مع ما استقر عليه الفقه والقضاء كما أسلفت.⁽¹⁾
- وعلى غرار نص المادة (13) من القانون البحري الجزائري سارت المادة (3) من قانون التجارة البحرية الأردني حين عرفت السفينة بأنها «كل مركب صالح للملاحة أيا كان محموله وتسميته سواء أكانت هذه الملاحة تستهدف الربح أم لم تكن». والملاحظ أن هذا النص يكتنفه بعض الغموض إذ أنه أشار إلى الصلاحية للملاحة، غير أنه لم يحدد نوع هذه الملاحة إن كانت بحرية أو غير ذلك، فضلا عن أنه لم يشير إلى تخصيص السفينة لتلك الملاحة البحرية.⁽²⁾
- أما عن المادة الأولى من قانون التجارة اللبناني فهي لم تخرج على نسق المادة (3) من قانون التجارة البحرية الأردني، فقد أوردت نصها كاملا بكل عباراته وكلماته، ويكون النقد الموجه للمادة الثالثة سالفة الذكر، موجه بدوره إلى المادة الأولى من قانون التجارة البحرية اللبناني.⁽³⁾

(1) أنظر: د. حمدي غنيمي. محاضرات في القانون البحري. المرجع السابق، ص 9.

(2) راجع بخصوص التعليق على هذه المادة: د. لطيف جبر كوماي. القانون البحري. الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع ودار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان - الأردن. 2003، ص 28-29.

(3) أنظر: د. إبراهيم شوقي. قانون التجارة البحرية اللبناني. المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، لبنان. الطبعة الأولى، 2004، ص 31.

ومع ذلك، فقد أشار الفقه اللبناني إلى أن اللجنة التي أنيط بها تحضير مشروع قانون التجارة البحرية اللبناني قد حرصت أن تأخذ بعين الاعتبار وبشكل رئيسي مقدرة المنشأة على القيام برحلة بحرية دون أن تولي أهمية للتفرقة بين عبارتي " منشأة بحرية " و " سفينة "، ودون أن تحصر المنشآت التي ينطبق عليها وصف السفينة. وقد تساءل الفقه اللبناني عن صفة المنشآت المعدة لخدمة الموانئ و عن الزحافات الهوائية والمنصات العائمة فيما إذا كان يمكن اعتبارها سفناً إذا ما أثبتت مقدرتها على القيام برحلة بحرية. وقد أقر الفقه من جهته قصور المادة الأولى سالفة الذكر واعتمد على تكملتها بالاجتهادات القضائية اللبنانية في تفسيرها لهذه المادة في مناسبات مختلفة، حيث ذكر القضاء اللبناني بأن السفينة هي " كل منشأة قادرة على القيام برحلة بحرية في أعالي البحار ". والراجح أن القضاء اللبناني نفسه لم يخلُ من أوجه القصور في هذا التفسير إذ لم يغير من نص المادة الأولى سوى إضافة عبارة "أعالي البحار".⁽¹⁾

أما القانون البحري الليبي، فقد عرّف السفينة في مادته الأولى بأنها « كل منشأة صالحة للملاحة مهما كانت حمولتها وتسميتها سواء أكانت هذه الملاحة تستهدف الكسب أم لم تكن ». وكذلك يظهر قصور تعريف التشريع الليبي عند عدم تعرضه لنوع الملاحة من جهة وإغفاله للتخصيص لها على وجه الاعتياد، بالرغم من أن الفقه الليبي يرى أن هذه المادة تتضمن هذين الشرطين.⁽²⁾

أما بالنسبة للتشريع العراقي، فالظاهر مسبقاً أنه كان أكثر دقة في تعريفه للسفينة من خلال أخذه بالشرطين سالفين الذكر حين عرفتها المادة (11) من القانون البحري العراقي لعام 1987 في فقرتها الأولى بأنها « كل منشأة تعمل أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية وتسير بوسائلها الذاتية »، ثم تعرض لها قانون الموانئ العراقي رقم 21 لسنة 1995 في مادته الأولى الفقرة العاشرة بأنها - أي السفينة - « الوحدة العائمة التي تعد أولاً أو تخصص للملاحة البحرية على وجه الاعتياد ». ⁽³⁾

كما أن القانون البحري المصري الجديد قد تلافي بدوره الانتقادات التي ساقها الفقه بشأن تعريف السفينة في قانون ملاحة السفن المصري، وقد عرفها في المادة الأولى منه بأنها « كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تستهدف الربح ». ⁽⁴⁾

(1) راجع في خصوص هذا الموضوع: د. وهيب الأسير. القانون البحري. المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، لبنان. 2001. ص 22-23، وكذا: د. علي البارودي. القانون البحري اللبناني. الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت. 1984. ص 40.

(2) أنظر: د. محمود سمير الشرفاوي. القانون البحري الليبي، المرجع السابق، ص 56.

(3) أنظر: د. مجيد حميد العنكي. القانون البحري العراقي. الناشر: بيت الحكمة، بغداد. الطبعة الأولى، 2002. ص 9 و 10.

(4) راجع بشأن العناصر التي تندرج تحت تعريف القانون المصري: د. علي البارودي، القانون البحري اللبناني، المرجع السابق، ص 40، وبشأن ما كان مستقراً في قانون ملاحة السفن المصري رقم 21 لسنة 1940، راجع: د. سميحة القليوبي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 19.

ومن دون الخوض في مختلف نصوص التشريعات البحرية المقارنة سواء العربية منها⁽¹⁾ أو غيرها فإنني أقول بأن الإشارة لبعض هذه النصوص أو لبعض أحكام القضاء هو فقط على سبيل المثال لتوضيح كيفية تعريف التشريع والقضاء الداخلي للسفينة ، على اعتبار أن هذه التعاريف على النحو السابق تنحصر تحت فرع القانون الخاص، وهو فرع لا تهتم الأطروحة به إلا ببعض الأمثلة التي أوردها على سبيل الاستدلال و الاستئناس .

وبخصوص هاته التشريعات دائما، فإنني أعتقد أن التعريف الذي أورده المشرع الجزائري في المادة (13) من القانون البحري الجزائري أكثر موضوعيه ودقة من غيره لا سيما تلك التي عرضتها سالفا كأمثلة يبدو من ظاهرها أنها خضعت لعملية اقتباس من بعضها البعض، ومن ثم، فقد اشتركت في أوجه القصور التي ذكرتها آنفا. وما أعزز به رأيي بخصوص المادة (13)، هو أن المشرع الجزائري، بالإضافة الى إدراجه لعنصري التخصيص للملاحة وعلى وجه الاعتقاد، قد أشار إلى فكرة أن هذه الملاحة "بحرية" مستثيا بذلك تلك الملاحة العرضية أو الساحلية. والراجح أن المشرع الجزائري قد قصد ذلك فعلا ويمكن معرفة ذلك من استقراء نص المادة الثانية من القانون رقم 11/01 المؤرخ في 3 جويلية 2001 المتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات⁽²⁾، حيث قضت هذه المادة بأن سفينة الصيد هي «كل عمارة أو آلة عائمة موجهة للصيد أو لتربية المائيات تقوم بالملاحة إما بوسيلتها الخاصة أو عن طريق جرها بسفينة أخرى مجهزة لهذا الغرض». وواضح من هذا النص أن "الملاحة" لم تقرن بكلمة "البحرية" وهذا طبيعي بالنسبة لسفن الصيد لإمكانية مزاولتها لهذا النشاط حتى في الأماكن الساحلية مما يقود إلى القول بأن المشرع الجزائري قد تعمد الإشارة إلى أن الملاحة يجب أن تكن "بحرية" لإضفاء صفة السفينة على المنشأة العائمة وهو يفيد أخذه بما استقر عليه القضاء الفرنسي في اشتماله على شرط التعرض لمخاطر البحر، وهو يدل على أن المشرع الجزائري يجانس بين مختلف النصوص التي يقرها جاهدا إبعاد أوجه القصور والتناقض عنها.

ومن جهة أخرى، وكما سلفت الإشارة، فإن معظم التشريعات البحرية الداخلية أو ما استقر عليه قضاؤها كان يتجه في تعريفه للسفينة إلى عناصر تساعد على تنظيم مختلف العلاقات القانونية

⁽¹⁾ وقد عرفت السفينة المادة الأولى من القانون البحري البحريني رقم 23 لسنة 1982 المعدل بالمرسوم رقم 18 لتاريخ 1991/11/2 بأنها كل «منشأة صالحة للملاحة تعمل عادة في الملاحة البحرية وتسير بواسطة آلتها الخاصة أو شراعها، أو تكون معدة لذلك ولو لم تستهدف الربح». وعرفتها المادة (9) من القانون البحري العماني رقم 35 لسنة 1981 بأنها «.. كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية وتشتمل على جميع الملحقات والتفرعات الضرورية لاستثمارها». كما عرفت المادة الأولى من القانون البحري القطري رقم 15 لسنة 1980 بأنها كل «.. منشأة صالحة للملاحة تعمل عادة في الملاحة البحرية أو تكون معدة لذلك ولو لم تستهدف الربح. وتعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستثمارها جزءا منها.»

⁽²⁾ الجريدة الرسمية، العدد (36)، السنة الثامنة والثلاثون لـ 08 جويلية 2001.

والفصل فيها والتي تكون السفينة طرفاً فيها أو محلها من خلال مختلف التعاملات التي تقع عليها أو بسببها، ويكون بالتالي القول بأن تعريف التشريع والقضاء الداخليين لم يخرجاً عن نطاق القانون الخاص متأثرين بأبعاده ومضامينه. فإذا كانت الحال هذه، فإن هذه التعاريف ومهما بلغت دقتها، لا يصلح الأخذ بها في نطاق القانون الدولي للبحار. ذلك أن المنشأة العائمة وسواء كانت سفينة أو مركباً أو غير ذلك مما يمكن للقانون الخاص أن يفرده بخصوص تفرقتها عن بعضها، لا يعفي عنها مسؤولية ما قد تقوم به من إخلالات بخصوص قوانين وأنظمة دولة أخرى على مياهها الإقليمية، بل وقد يعرضها لممارسة اختصاص هذه الدولة وإخضاعها لقضائها في بعض الحالات كما سوف نرى، ولا يعفيها من ذلك أنها ليست "سفينة" في مفهوم القانون الداخلي لدولة علمها، أو أنها بموجبها، مركب نزهة أو حتى قارب أو زورق صيد.

وعلى هذا الأساس يمكننا أن نتساءل التساؤل التالي: لماذا أحال القانون الدولي للبحار موضوع تعريف السفينة إلى التشريعات الداخلية؟ وهل يوجد في ضوء القانون الدولي بصفة عامة تعريف لهذه المنشأة على غرار القانون الداخلي؟ هذا ما سأحاول الإجابة عنه في العنصر الموالي.

ثانياً) تعريف السفينة في ضوء قواعد القانون الدولي: الواقع أنه لا يمكن الإجابة عن هذين السؤالين بطريقة منفصلة، فالاتفاقية العامة لعام 1982 ومن قبلها اتفاقيات جنيف لعام 1958 قد اعترهما الصمت المطبق بخصوص تعريف السفينة، وكل ما ورد بخصوص هذا الموضوع كبادرة أولى، هو "الإحالة" الصريحة من هذا القانون إلى التشريعات الداخلية، والسبب ظاهر جلي يكمن في خصوصية القوانين الداخلية للدول تبعاً لمصالحها واقتصادياتها، ولم يكن بدّ من أن لا يحشر القانون الدولي للبحار نفسه في هذه الخصوصيات التي لا تعنيه إلا عندما تلتقي هذه التشريعات من خلال السفينة وتضطدم ببعضها البعض مُشكّلةً بذلك نقطة تنازع يرتقي إلى المستوى الدولي. فإذا سلّمنا بهذه النتيجة، نستطيع أن نفهم أن القانون الدولي سوف يعالج موضوع السفينة في تعريفها بإحلالها في إطار الموضوع الذي يقوم هو بتنظيم أحكامه، فيسعى بذلك إلى تفرقتها عن غيرها من المنشآت تبعاً لمدى انطباق أحكامه في ذلك الموضوع بالذات، وهو بذلك يراعي طبيعة السفينة وطبيعة النزاعات حول ذلك الموضوع تماماً كما هي حال تعريفات القوانين الداخلية وقضائها في مراعاتهما لمضمون القانون الخاص. وعلى ضوء ذلك، فإنه من السهل تصور أن تعاريف القانون الدولي للسفينة سوف تختلف تبعاً للمواضع التي يقوم هذا القانون بتنظيمها إلى درجة أنه يمكن أن يطلق وصف السفينة على منشآت في موضوع ما، و يرفض الاعتراف لها بذلك في موضوع آخر.

فالاتفاقية العامة لعام 1982 ومن قبلها اتفاقيات جنيف لعام 1958⁽¹⁾ تعرضت لموضوع السفن الحربية بالتعريف، وهو الأمر نفسه الذي أثاره جانب من الفقه والقضاء الدوليين.⁽²⁾ ويمكن القول إزاء ذلك أن القانون الدولي يولي مراعاة من خلال تعريف السفن الحربية لتفريقها عن غيرها لما لها من حصانة سيادية تجعلها بمنأى عن اختصاص أي دولة عدا دولة علمها، ويكون القانون الدولي بالتالي قد تأثر - وإلى حد بعيد - في تفرقة السفن الحربية عن غيرها، بالبعد الدولي الذي يمكن أن يعترى هذا الموضوع ويصل به إلى نزاع محتمل، أكثر من اهتمامه بتعريف السفن الأخرى لاسيما الخاصة منها.

إذن، فخصوصية السفينة وطبيعتها وأحيانا غرضها من الإستعمال هي التي حظيت بالتعريف في القانون الدولي وليس "السفينة" كمنشأة عائمة في إطار قانوني تجريدي أو خاص. إن هذه الخصوصية هي التي قادت إلى ورود إشارات متفرقة حول تعريف السفينة في جملة من الاتفاقيات الدولية، وهذه الاتفاقيات - ومن دون الحكم المسبق عليها - لا تتفق في مجملها على تعريف موحد، وإنما تعني كل اتفاقية بتعريف السفينة بالقدر الذي يمكن لنصوصها بالذات أن تنطبق عليها، ويكون القول معه أن السفينة قد ترد مُعرَّفة في اتفاقية ما بشكل مختلف عما تورده اتفاقية أخرى، والأمثلة عن ذلك كثيرة.

فالفقرة (أ) من القاعدة الثالثة من اتفاقية لندن حول القواعد الدولية لمنع التصادم في البحر المؤرخة في 20 أكتوبر 1970 تعرف السفينة بأنها «كل أنواع المركبات المائية ويشمل ذلك المركبات والطائرات البحرية التي ليس لها إزاحة في الماء والتي تستخدم أو تصلح للاستخدام كوسيلة للنقل المائي». (3)

والظاهر هنا، أن هذا النص يبين مدى انطباق أحكام الاتفاقية على المنشآت العائمة بما يتناسب مع موضوع قواعد التصادم البحري الذي يمكن للطائرات العائمة أن تتسبب فيه أيضا، فهي في نظر هذه الاتفاقية سفينة بالرغم من عدم اعتبارها كذلك في كل التشريعات الداخلية والاتفاقيات الدولية الأخرى، هذا دون إغفال أن المنظمة الدولية للطيران المدني تعتبر هذه المنشأة طائرة وتنطبق عليها الأحكام ذات الصلة بالطيران المدني.⁽⁴⁾

(1) تعرضت المادة (29) من الاتفاقية العامة لتعريف السفن الحربية ومن قبلها المادة (8) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958.

(2) منها تعريف مجمع القانون الدولي في قراره الصادر عام 1898، كما تعرض لها القضاء الدولي في التعريف الذي أورده هيئة التحكيم الفرنسية اليونانية في حكمها الصادر في 27 جويلية 1957. وسأعود لبحث هذا الموضوع تفصيلا لاحقا بحول الله.

(3) العميد مصطفى محمد عبد العزيز. القواعد الدولية الجديدة لمنع التصادم في البحر - مراجعة اللواء مكرم حنين شراك. منشأة المعارف بالإسكندرية. 1977. ص 19.

(4) وقد أوردت المنظمة الدولية للطيران المدني هذا الطرح في *La revue générale de l'air et de l'espace*: الصادرة عنها عام

1967 ص 395. مشار إليها في: *Op.Cit., P24.* Laurent Lucchini. « Le navire et les navires ».

إن طريقة تعامل اتفاقية لندن سالفة الذكر مع تعريف السفينة تبعاً لمدى انطباق قواعد الاتفاقية عليها هو السائد في معظم الاتفاقيات الدولية الأخرى التي نظمت تقنين جانب من جوانب الملاحة أو البحار، هذا بالرغم من وجوب الإشارة إلى أن الغالبية من هذه الاتفاقيات سكتت تماماً عن التعرض للسفينة بالإشارة كما هي حال اتفاقية 9 أبريل 1965 المتعلقة بتيسير المواصلات البحرية الدولية، واتفاقية أول نوفمبر 1974 المتعلقة بحماية الحياة البشرية في البحر، واتفاقية 7 جويلية 1978 المتعلقة بقواعد تكوين رجال البحر وتسليم الشهادات.. وغيرها كثير من الاتفاقيات التي لم تتعرض للسفينة بالتعريف رغم أن نصوصها تجعل من السفينة موضوعاً هاماً من مواضيعها.⁽¹⁾

وفي مقابل ذلك، فإن هناك من الاتفاقيات الدولية التي عنت بتنظيم جانب من جوانب البحر أو الملاحة من سار على نهج الاتفاقية العامة لعام 1982 مكتفية في نصوصها بالإحالة إلى قواعد القانون الداخلي كما هي حال اتفاقية جنيف لـ 29 أكتوبر 1976 المتعلقة بالقواعد الدنيا المسجلة على السفن التجارية التي تقضي في الفقرة الثانية من مادتها الأولى بأن «تحدد التشريعات الوطنية متى ينطبق وصف السفينة الحربية على السفن لأغراض هذه الاتفاقية».

والملاحظ أن هذه الاتفاقية قد قلبت الموضوع تماماً باعتمادها على القانون الداخلي وإحالتها إليه لتعريف السفن الحربية مع أن الرّاجح أن القانون الدولي هو الذي احتكر هذا الموضوع بالنظر إلى طبيعته وخطورته مقصياً بذلك القانون الداخلي، كما تشكل الاتفاقية المذكورة انفلاتاً تاماً عن القانون الدولي للبحار في مجمله أو أن واضعها على غير دراية باتفاقيات جنيف الأربع لعام 1958 لاسيما المادة الثانية من اتفاقية أعالي البحار التي عرفت السفن الحربية، ولا أدري لماذا أحالت هذه الاتفاقية إلى التشريعات الداخلية وأهملت اتفاقية جنيف سالفة الذكر. ثم إن هذه الاتفاقية أبرمت عام 1976 وكان إبّانها المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار في أولى مراحل انعقاده.

ويعمم البعض الآخر من الإتفاقيات وصف السفن ويوسع من نطاقها على العديد من المنشآت تبعاً لخصوصية مواضيع هذه الاتفاقيات. فاتفاقية العمل رقم 22 الخاصة بعقود التزام البحارة الممضاة عام 1926 ترى بأن أحكامها تنطبق على السفن التي ينصرف مدلولها إلى «كل منشأة مهما كانت طبيعتها وسواء كانت ملكية عامة أو خاصة تقوم عادة بملاحة بحرية». والظاهر أن هذه الاتفاقية توسع من مدى انطباق أحكامها المتعلقة بعقود التزامات البحارة، وبالتالي فاعتناؤها بتعريف السفن جاء متأثراً بتشريعات العمل أكثر مما كان معنياً بموضوع الملاحة البحرية، ولعل هذا السبب يجعل منها عند تعريفها للسفينة تقترب - كما هو ملاحظ من التعريف السابق - مما أورده الفقه والتشريع الداخلي بخصوص تعريف السفينة، إذ يشتمل هذا التعريف على تخصيص هذه المنشأة القائمة

⁽¹⁾ وقد ذكر الأستاذ Laurent Lucchini بأن عدد هذه الاتفاقيات التي لم تشر إلى تعريف السفينة يفوق 20 اتفاقية. راجع في هذا الموضوع: المرجع السابق، ص 18-19.

للملاحة البحرية، وطبيعي أن يكون التعريفان متماثلان (الاتفاقية و التشريع الداخلي) بالنظر إلى اعتبار تشريع العمل ينحصر ضمن فئة القانون الخاص.

وقريب من الإتفاقية السابقة، اتفاقية لندن لـ 28 أبريل 1989 حول المساعدة في البحر التي وسعت مفهوم السفينة إلى «كل منشأة بحرية أو أي آلية أو تركيبة قادرة على الملاحة». وطبيعي أن يكون مثل هذا التعريف الواسع بالنظر إلى أهداف هذه الاتفاقية التي ترمي إلى تحقيق المساعدة في البحر وتنظيم ذلك بموجب أحكامها والتزام السفن، بمفهومها الواسع وفق التعريف الذي ذكرته، بهذه الأحكام، ولا يهم في نطاق هذه الأخيرة، أن تكون السفينة مخصصة للملاحة البحرية على وجه الإعتياد من عدمه، فالغرض الرئيسي هنا هو المساعدة والإنقاذ البحريين لا السفينة. (1) وتقترب هذه الاتفاقية في تعريفها كثيرا مما أورده مقرر لجنة نظام الموانئ البحرية المبرم في جنيف عام 1923 والذي كان موافقا بدوره لقانون المياه الإقليمية البريطاني لعام 1878 اللذين يعتبران معيار الطوف على الماء معيارا كافيا لإضفاء صفة السفينة. (2)

كذلك، من هذه الإتفاقيات من وسع مصطلح السفينة تبعا لغرض الإتفاقية وموضوعها مثلما هي عليه المادة الأولى من اتفاقية لندن حول منع التلوث من السفن (Marpol/73) التي عرّفت السفينة في فقرتها الثانية فذكرت بأنها «أي سفينة تجوب البحر من أي نوع كان. وكذلك أي مركب كان باستثناء المنشآت والأجهزة المخصصة لاستكشاف البحر واستثمار موارد قيعان البحار». (3) وواضح من اتفاقية ماربول أنها لا تقيم وزنا لخصائص السفينة أو لتخصيصها للملاحة البحرية بقدر ما يهمها انطباق أحكامها حتى على مركب بحري عائم، مادام أن له قابلية لتلوث البحر بالزيت أو بالمزيج الزيتي وهو الغرض الذي جاءت هذه الإتفاقية للحد منه ومكافحته.

وفي إطار التسق سالف الذكر، يمكن الإستشهاد بالإقتراح الذي تبناه المؤتمر الدبلوماسي المنعقد عام 1988 لاعداد اتفاقية لمقاومة الإرهاب البحري ضد المنشآت الثابتة في الجرف القاري. فقد جاء في ذلك الإقتراح، أن تعريف السفينة وتعريف المنشآت الثابتة يجب أن يكونا متكاملين، وأن

(1) راجع بخصوص هذه التعاريف الواردة في الإتفاقيات الدولية كلاً من :

- Laurent Lucchini, Michel Voelckel. « Droit de la mer ». Tome II. Délimitation Navigation Pêche. Edition : A.Pédone. Paris.1996. P26, 27.

- Laurent Lucchini. « Le navire et les navires ». Op.Cit., P19.

(2) راجع: د.محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، المرجع السابق، ص 63، الهامش.

(3) وهي اتفاقية هامّة أبرمت عام 1973 وألحقت بها 6 بروتوكولات آخرها كان عام 1997، و سوف أشير إليها لاحقاً بحول الله. أنظر في شأن التعريف السابق: د.جابر إبراهيم الراوي، تلوث البحار والمسؤولية المترتبة عليه في ظل قانون البحار. قانون البحار الجديد والمصالح العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس. 1989. ص 327.

مصطلح السفينة يجب أن يفسر تفسيراً واسعاً ويشمل - على سبيل المثال - وحدات الحفر المتحركة لأبار النفط البحرية حتى ولو كانت ثابتة على سطح البحر. (1)

وفي إطار خصوصية التعاريف المطلقة على السفن من طرف الاتفاقيات الدولية بما يناسب أحكامها وخصوصية مواضيعها، فإن هناك - وفي المقابل - من الاتفاقيات من تضيّق من مفهوم السفن إلى أبعد نطاق، وهذا بالنظر إلى غرض هذه الاتفاقيات وما ترمي إليه، وكأما يستخدم مصطلح "السفينة" حسب الحاجة أو الإحتياج. من ذلك، ما أوردته مذكرة تفاهم لاهاي لـ 2 مارس 1978 والتي جمعت بين عدد من هيئات ومسؤولي القطاع البحري بخصوص وضع توصيات حول تعزيز مقاييس الأمن والسلامة على السفن التجارية، حيث قضت المادة الثانية منها بأن سفينة البحر هي كل سفينة عدا تلك التي تقتصر في ملاحظتها على الممرات المائية الداخلية أو المياه الداخلية وفي المياه التي تكون خاضعة لتعليمات المرافق المينائية. كما أوردت هذه المادة قائمة حصرية للسفن المستثناة من أحكام المذكورة، وهي بعض سفن الصيد، والسفن الشراعية، وبعض مسطحات التنقيب لاستخراج البترول. (2)

وقد كان مشروع إتفاقية روما بشأن قمع الأعمال غير المشروعة ضد الملاحة الدولية المعتمدة في روما في 10 من مارس 1988 يقتصر في تطبيقه فقط على السفن التي في حالة إبحار، كما هو الشأن بالنسبة للاتفاقيات الخاصة بالطيران المدني التي تنطبق على الطائرات التي في حالة طيران، ومع ذلك فقد اتجهت إتفاقية روما إلى توسيع مفهوم السفينة فعرفتها بأنها كل بناء أياً كان لا يتصل بصفة دائمة بأعماق البحر، ويشمل تلك التي تعمل بمحركات والغواصات وكل سفينة تعمل بأجهزة تعينها على الطفو (المادة الأولى). ولا تنطبق الإتفاقية على السفن الحربية أو سفن الجمارك أو سفن الشرطة

(1) IMO Doc/SUA/Conf/CW. WP 18, 3 Mar 1988. أنظر: د. غسان هشام الجندي، الروائع المدثرة في قانون البحار، مطبعة

التوفيق. عمان. الطبعة الأولى، 1992، ص 17.

(2) وتنص المادة الثانية من الإتفاقية المشار إليها أعلاه على ما يلي:

« L'expression « Navire de mer » signifie navire autre que ceux qui naviguent exclusivement dans les voies d'eau intérieures ou dans les eaux intérieures ou immédiatement adjacentes à des eaux abritées ou à des régions où les règlements portuaires s'appliquent, à l'exception :

a/ des navires principalement propulsés par voiles, qu'ils soient ou non équipés de moteurs auxiliaires ;

b/ des navires affectés à la pêche, à la chasse à la baleine ou à des occupations analogues ;

c/ des plates-formes pétrolières et de forage, lorsqu'elles sont en position fixe sur un lieu de forage ou d'exploration. »

و للإشارة، فإن التعريف الذي أورده الأستاذ *Laurent Lucchini* في مؤلفه «Le navire et les navires» قد ذكر النص السابق مستعملاً عبارة "Navire de guerre" كما لو كان التعريف يخص السفن الحربية، والراجح أن هذا سهو أو خطأ مطبعي، وقد أورد الأستاذ نفسه هذا التعريف في مؤلفه «Droit de la mer» وفق عبارة "Navire de mer". أنظر كلاماً من :

- *Laurent Lucchini, Michel Voelckel. « Droit de la mer ». Tome II. Op.Cit., P28.*

- *Laurent Lucchini. «Le navire et les navires». Op.Cit., P19.*

(المادة الثانية) ، كما لا تنطبق الاتفاقية على السفن التي سحبت من الخدمة، وكذلك فإن الاتفاقية لا تخل بما تتمتع به من حصانات السفن الحربية التي تستعمل لأغراض غير تجارية (المادة الثانية).⁽¹⁾

كما عرفت أيضاً، الفقرة الأولى من المادة الثانية من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بشروط تسجيل السفن لـ 7 فيفري 1986، فنصت على أن: "ينصرف مصطلح السفينة إلى كل منشأة بحرية قابلة للملاحة بوسائلها الخاصة وتكون مستخدمة في التجارة البحرية الدولية بهدف نقل البضائع أو الأشخاص أو كليهما معاً، باستثناء السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 500 طنة".⁽²⁾

وما يظهر من التعريف السابق، أن هذه الاتفاقية تضيّق من وصف السفينة بوضعها شروطاً مختلفة، كأن تكون مقتصرة على نقل البضائع والركاب فقط، وأن تكون حمولتها فوق 500 طنة، وأن تستخدم في التجارة الدولية مما يوحي بأن المنشآت العائمة الأخرى التي لا تنطبق عليها هذه الشروط لا تعتبر سفناً بالمعنى القانوني. والحقيقة أن تعريف الاتفاقية جاء لمواجهة مشاكل تسجيل السفن والتسهيل فيه بما يفسح المجال أمام ما يسمى بظاهرة "أعلام المجاملة" التي يعرفها النقل الدولي البحري، لذلك، كان هذا التعريف بما يتماشى مع انطباق أحكام هذه الاتفاقية للحد من هذه الظاهرة التي تساهم فيها السفن المذكورة وفق المواصفات السابقة في التعريف وليس الغرض منه تعريف السفينة تعريفاً تجريدياً محضاً.⁽³⁾

وعلى العموم، وتفادياً للإسهاب في عرض جملة الاتفاقيات التي أشارت إلى موضوع تعريف السفينة، فإنني أقول بأن جملة هذه الاتفاقيات، لم يكن يعينها المفهوم القانوني للسفينة بقدر ما كان يهتمها تحديد المنشآت التي تنطبق عليها جملة أحكامها، ومن ثم، فلا غرابة أن تختلف هذه الاتفاقيات⁽⁴⁾، بل وأن تتناقض أحياناً في نظرتها إلى السفينة، لأن كل اتفاقية تريد أن تحدد مجالاً

⁽¹⁾ أنظر بخصوص ما ذكر أعلاه: د.مدحت رمضان. جرائم الإرهاب في ضوء الأحكام الموضوعية والإجرائية للقانون الجنائي الدولي والداخلي، دراسة مقارنة. دار النهضة العربية، القاهرة. 1995. ص 68.

⁽²⁾ أنظر النص الرسمي لهذا التعريف باللغة الفرنسية في :

Nations Unies. (Le Droit de la mer). «Evolution récente de la pratique des Etats». Newyork. 1987. P220.

⁽³⁾ وسوف أتناول هذا الموضوع تفصيلاً لاحقاً في هذا الفصل بحول الله.

⁽⁴⁾ وهناك جملة من الاتفاقيات الأخرى التي يضيّق المقام عن ذكرها وتعرضت لتعريف السفينة حسب موضوع الاتفاقية: فاتفاقينا لندن لعام 1954 المتعلقة بالتلوث الناجم عن الحروقات واتفاقية 1973 المتعلقة بالتلوث الناجم عن السفن تعتبران ضمن أحكامها المنشآت ومسطحات التنقيب سفناً، وهو الشيء الذي لم يرد في اتفاقية بروكسيل لـ 29 نوفمبر 1969 المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار عند التلوث بالحروقات. كما أن اتفاقية لندن لعام 1973 المشار إليها آنفاً تدرج أيضاً ضمن نطاق السفن "الطائرات العوامة Aéroglisseurs" وهو نفس المدلول الذي أخذت به اتفاقية القواعد الدولية لمنع التصادم في البحر لـ 20 أكتوبر 1972، حيث جاء فيها أن "تتضمن كلمة "سفينة" كل أنواع المركبات المائية ويشمل ذلك المركبات والطائرات المائية والتي ليس لها إزاحة في الماء".

لمزيد من التفاصيل راجع:

Tullio. Treves. « La navigation ». Chapitre 15. Traité du nouveau droit de la mer. Op.Cit., P693.

لتطبيقها، و ينتج عن ذلك، أن تعريف السفينة قد يتقلص أو يتسع تبعاً للغرض من أحكام هذه الاتفاقية واختلافها عن غيرها، ولا يمكن -بالتالي- أن نقف على موقف واضح وموحد بل وحتى قانوني في تعريف السفينة في جملة الاتفاقيات الدولية التي اهتمت بمجال الملاحة البحرية والبحار.

ويكاد القانون الدولي عموماً، وفي مجال تقنيته يخلو من تعريف للسفينة قانوناً، ولا مناص -والحال هذه- من إشراك الفقه الدولي الذي يظهر بدوره مقلداً في هذا الجانب.

فقد تعرضت بدورها لجنة القانون الدولي في تقريرها للدورة السادسة لأول مارس 1954 إلى تعريف السفينة في مشروع تقنينها لتهيئة أرضية مؤتمر جنيف حول قانون البحار لعام 1954. وبالرغم من أن هذا التعريف لم يرد فيما بعد في أي من الاتفاقيات الأربع، إلا أن الفقه الدولي قد اعتمد عليه في تعامله مع موضوع السفينة.

فالسفينة حسب لجنة القانون الدولي، هي كل آلية قابلة للتحرك بذاتها بما لديها من تجهيز وطاقم في المجالات البحرية، عدا الفضاء الجوي، قصد إنجاز خدمات الصناعة المستخدمة في إظهارها⁽¹⁾. وما يمكن أن يلاحظ عن هذا التعريف تأثيره بقانون البحار إذ يشير إلى خاصية التحرك عبر مختلف المناطق البحرية، وهو بالتالي، يشير إلى البعد الدولي وما يكتنفه من نزاعات دولية تكون السفينة سبباً ومحلاً لها، وبالتالي فلا يهتم في نظر لجنة القانون الدولي طبيعة أو نوع السفينة أو حجمها أو تخصيصها للملاحة البحرية أم لا، وأن يكون هذا التخصيص على وجه الاعتياد أو ليس كذلك، أو ما إذا كانت السفينة مركباً أو زورقاً أو مخصصاً للصيد.. إلى غير ذلك، فالمهم هنا، أن هذه المنشأة تعتبر سفينة في نظر القانون الدولي ما دامت قادرة على اختراق المجالات البحرية الدولية بذاتها وليس بقطرها مما قد يرتب خضوعها لاختصاص دولة أخرى، ولا عبرة لكل ما سبق ذكره من خصائص فيما لو دفعت السفينة أو دولة علمها به، لأن العبارة هي أنها منشأة عائمة وأجنبية تحمل طاقماً وقادرة على التحرك في مختلف مجالات الدولة الساحلية البحرية.

و الملاحظ أيضاً عن تعريف لجنة القانون الدولي أنها أولت اعتباراً لخصوصية الإتفاقيات الدولية التي عنت بتنظيم موضوع معين من مواضيع قانون البحار. فهي إذ ضمنت تعريفها عبارة "خدمات الصناعة المستخدمة في إظهارها" أما تشير إلى مختلف أنواع السفن المستخدمة في سوق النقل الدولي كتلك المخصصة لنقل الركاب، أو التي تنقل سلعاً أو منتجات أو مواد، وهذه الأخيرة التي تقسم السفن من حيث نوعها ومن طريقة بنائها إلى سفن لنقل النفط والزيت، و أخرى تحمل مواد

(1)

« Un navire est un engin apte à se mouvoir dans les espaces maritimes, à l'exclusion de l'espace aérien, avec l'armement et l'équipage qui lui sont propres, en vue des services que peut comporter l'industrie à laquelle il est employé ».

مشار إليه في: Laurent Lucchini. « Le navire et les navires ». Op.Cit., P18.

مؤذية أو خطيرة أو نووية إلى غير ذلك من السفن، وهي كلها مواضيع أبرمت بشأنها اتفاقيات دولية عديدة. ومع ذلك، فلا تأثير لهذا التقسيم على تعريف السفينة قانونا، كما لا أدري لماذا أدرجته لجنة القانون الدولي سوى القول أنها كانت متأثرة أثناء فترة الخمسينيات بروج سوق النقل الدولي وبظهور ناقلات عملاقة ازدادت معها نسب تلويث البحر، فضلا عن ظهور سفن لنقل المواد النووية، وسوف أشير إليها في موضع لاحق بحول الله.

وبالرغم من اعتناء الفقه الدولي بموضوع قانون البحار بصفة عامة إلا أن كتاباته حول تعريف السفينة في القانون الدولي تظهر مُقلَّةً كما سلفت مني الإشارة. فلقد تعرض الفقيه "جيدل" إلى موضوعها وأشار إلى أن وضع تعريف لها ينبغي أن يأخذ في الحسبان قابليتها للتحرك والملاحة⁽¹⁾، وهو الطرح نفسه الذي ذهب إليه الفقيه "روسو" من اشتراط قابليتها للتحرك والملاحة على المساحات المائية⁽²⁾، وهو في الأخير، شرط يتماشى مع طبيعة قواعد القانون الدولي للبحار لاعتمائها بتقسيم المجالات البحرية بين الدول، وكان أن أشارت إليه من قبل أيضا لجنة القانون الدولي عام 1954 في تعريفها المشار إليه سالفا، هذا على الرغم من أن "شارل روسو" أضاف بأن هذه القابلية للتحرك والملاحة تكون على وجه الإعتياد متأثرا بدوره بالفقه الداخلي الذي يشترط هذه الخاصية، وهو التأثير كذلك الذي خضع له الفقيه "روديير R.Rodiere" حين اشترط الشرطين المعروفين في نطاق القانون الداخلي، بالرغم من أن لا علاقة لهما بالقانون الدولي.⁽³⁾

وعلى العموم، فإن المستقر في القانون الدولي فقهاً بخصوص تعريف السفينة أورده "د. إبراهيم العناني" الذي يبدو أنه نقل هذا التعريف عن الأستاذة "باستيد Bastid". حيث تعتبر السفينة في الفقه الدولي والقانون الدولي "كل منشأة عائمة ومنظمة وقابلة للتنقل وفق الاتجاه المعين في مختلف المساحات البحرية بقصد أداء الغرض المطلوب من الملاحة"⁽⁴⁾. وفي اعتقادي أن هذا التعريف هو الأقرب إلى احتواء طبيعة قواعد القانون الدولي للبحار وما تهدف إلى حسمه من نزاعات، سيما في مجال الاختصاص. فالتعريف السابق يشير إلى المساحات البحرية التي تنتقل عبرها السفينة من دون حاجة إلى اشتراط تخصيصها للملاحة أم ليس كذلك، وهو يقترب أيضا من تعريف لجنة القانون الدولي لعام 1954 المشار إليه آنفا.

1) Gilbert Gidel. « Le Droit international public de la mer-Le temps de paix ». Tome I. Librairie edouard duchemain. Paris. 1981. P 165.

2) Laurent Lucchini. « Le navire et les navires ». Op.Cit., P20.

3) René Rodière. « Droit maritime - Le navire ». Op.Cit., p5.

4) أما تعريف الأستاذة "باستيد Bastid"، فقد ذكرت فيه بأن السفينة هي :
« Un engin flottant organisé susceptible de se déplacer suivant une direction donnée, dans les espaces maritimes ». V : Abid Lakhdar. « Eléments de droit international public ». Tome I. O.P.U. 1986. P252.

أنظر كذلك : د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 78.

وما يمكن قوله خلاصة لهذا المطلب، أن موضوع تعريف السفينة تعريفا قانونيا لم يعرف استقرارا أو توحيدا بشأنه من مختلف الزوايا التي طُرقت منها هذا الموضوع، سواء ما كان من زاوية القانون الخاص بتشريعاته الداخلية وقضائه وفقهه، أو ما تضمنه القانون الدولي من اتفاقيات دولية. بل إن تذبذب تعاريف السفينة قد عُرف حتى في نطاق كل من القانونين، فالتشريعات الداخلية مختلفة بشأنه متبوعة بآراء فقهية متعارضة هي الأخرى، والسبب راجع لنظرة كل دولة لمصالحها على حدة.

أما عن القانون الدولي، فقد شهدت الاتفاقيات التي أبرمت في ظلّه اختلافا بالنظر إلى اختلاف موضوعاتها التي ترى في السفينة ما يؤهلها لأن تنطبق عليها أحكامها. والقاعدة العامة في القانون الدولي للبحار تتمثل في أن وضع تعريف للسفينة يجب أن يتعد عن معايير القانون الداخلي وأن يربط بين السفينة وبين قدرتها على التحرك في مختلف المجالات البحرية التي قسمها هذا القانون بغض النظر عن تصنيفها وتخصيصها للملاحة البحرية.

الفَرْعُ الثَّانِي

عَنَاصِرُ وَحْدَانِيَّةِ السَّفِينَةِ

كما سبقت الإشارة إلى أن المادة (94) من الإتفاقية العامة في فقرتها الأولى والثانية تكون قد أحالت موضوع عناصر وحدانية السفينة إلى التشريعات الداخلية للدول. فالدول إذن، هي التي تقرر ما يعتبر سفينةً من المنشآت العائمة في ظل قوانينها، ولها أن تحدد الحالة المدنية لهذه السفينة فتبين شروط منح اسمها وتغييره، وكيفية تسجيلها وتحديد موطنها وأوراقها بالإضافة إلى شروط منحها جنسيتها.

والحقيقة أن هذه العناصر هي من اختصاص القانون البحري الذي هو فرع من فروع القانون الخاص، إلا أنني بمراجعة نص المادة (94) من الاتفاقية العامة، رأيت أن أتعرض لهذه العناصر في بعض التشريعات الداخلية لاسيما القانون البحري الجزائري بشيء من الإقتضاب، وهو تدعيم للأطروحة بصفة عامة ولهذا الفصل الذي يتمحور في مجمله حول موضوع السفينة، فيما عدا موضوع جنسية السفينة الذي رأيت أن أستعرض جوانبه بإسهاب بالنظر إلى أهميته القصوى في مجال الأطروحة ولتدخل القانون الدولي العام في بعض جوانبه فكان أن فضلت تخصيصه بمبحث خاص.

وتفاديا للإفراط في استعراض هذه الجزئيات والعناصر، فإنني أرى استعراضها في عنصرين فرعيين اعتمد في تقسيمها إلى هوية السفينة وإلى نشاطها، بحيث يشمل الأول اسمها وموطنها.. والثاني حملتها ودرجتها ويكون ذلك كالتالي:

أولاً) عناصر وحدانية السفينة ذات الصلة بهويتها: كما سلفت مني الإشارة، فإن الاتفاقية العامة لم تعرض لشروط منح أو تغيير أسماء السفن، وكل ما أشارت إليه، هو أن تمسك دولة العلم سجلا يتضمن أسماء السفن التي ترفع علمها وصفاتها الخاصة (المادة 2§94).

وبالقدر الذي أعطت فيه الاتفاقية العامة للدولة حرية تقرير ما تراه مناسبا في هذا الجانب، بالقدر الذي أوجبت عليها أن تكون لديها رقابة فعلية على هذه السفن بأن تمسك سجلا يتوفر على كل الصفات والعناصر التي تخص سفنها التي تحمل علمها، ولا يمكن التسليم على الإطلاق بتواجد سفينة في موانئ دولة من الدول تكون مجهولة الهوية بالنسبة لهذه الأخيرة لما يمكن أن يعتري هذا الموضوع من تعقيد بالنظر إلى تحديد وضع هذه السفن، أو ما تكون قد قامت به هذه السفينة من أعمال خارج موانئ هذه الدولة مما قد يقود حتى إلى نزاع دولي.

ألف) إسم السفينة: ما يمكن أن يقال في هذا العنصر، هو وجوب أن يكون لكل سفينة اسم يميزها عن غيرها من السفن الأخرى، وتترك عادة التشريعات الداخلية لمالك السفينة حرية اختياره أو تغييره. والملاحظ أن معظم التشريعات، وإذ تترك لمالك السفينة حرية اختيار الاسم أو تغييره، إلا أنها عادة ما تقيد به بعض الضوابط والقيود أهمها: إخضاع منح اسم للسفينة لمراقبة جهات خاصة تفاديا لأن يكون ممنوحا لسفينة أخرى.

وبداية فإن القانون البحري الجزائري قد تعرض إلى مسألة اسم السفينة ومنحه واختيار وتغييره. فالمادة (16) منه توجب « أن تحمل كل سفينة اسما يميزها عن العمارات البحرية الأخرى. ويختص مالك السفينة باختيار اسمها». كما أوجبت المادة (17) بأن يوضع اسم السفينة على مقدمتها وعلى كل طرف فيه، ويكون اسم ميناء تسجيل السفينة موضوعا تحت اسمها الوارد على مقدمتها، وتحت المادة (15) على أن توضع العلامات الخارجية لتحقيق هوية السفينة بأحرف عربية ولاينية عليها.

وفضلا عما ورد في القانون البحري الجزائري من أحكام في هذا الشأن، فقد عزز المشرع الجزائري هذه الضوابط والقيود بموجب القرار المؤرخ في 15 أفريل 1989 المحدد لشروط منح إسماء السفن وتغييرها، فأشار في مادته الثانية إلى قصر منح الاسم على السفن التي تتجاوز حمولتها 10 طنات، كما حددت المادة (4) الجهات الإدارية المختصة التي يقدم إليها مالك السفينة تصريحه بالاسم الذي يرغب في منحه لسفينته وهي الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية بالنسبة للسفن التي تساوي أو تفوق (100 طن)، أو الإدارة البحرية المحلية بالنسبة للسفن التي تقل حمولتها عن ذلك. أما عن المادة (10) من هذا القرار، فقد حددت مجال منح أسماء السفن التجارية وقضت بوجوب أن تكون من أسماء «شهداء الثورة الجزائرية أو الشخصيات الكبيرة للتاريخ الجزائري وكذا الجبال الجزائرية، المناجم، الوديان والمدن الجزائرية وكذلك الأسماك».

وماذا عن (التشريعات) (المقارنة) في هذا الموضوع؟

أعطى المشرع المصري لمالك السفينة حرية اختيار اسمها أيضا، واشترط ألا يكون قد سبق منحه أو إطلاقه على سفينة أخرى منعا لما يجدره تشابه الأسماء من لبس سيما في حالات التصادم. وألزم مالك السفينة بمراجعة مصلحة الموانئ والمناظر على اسم السفينة أو تغييره. (المواد 5 و 3 من قانون تسجيل السفن المصري). والأمر نفسه بالنسبة للتشريع اللبناني مع ترخيصه في المادة (11) لحمل السفينة لإسم سبق منحه شريطة أن يتبع برقم تسلسل. في حين يذهب القانون العراقي في المادة (12) إلى نفس ما ذهب إليه المشرع الجزائري والمصري من حظر منح اسم سبق منحه لسفينة أخرى و حرية مالكها في اختياره، وكذلك المشرع السوري في المادة (11)، في حين ذهب القانون الليبي إلى مذهب القانون اللبناني في المادة (10) منه القاضية بإحلال الرقم التسلسلي عند حمل سفينتين أو أكثر لإسم واحد، وكذلك الحال بالنسبة للتشريع الأردني في المادة (13) الفقرة الأولى.⁽¹⁾

وقد توحدت معظم هذه التشريعات وغيرها على أن يكون اسم السفينة موضوعا في مقدمتها وبأحرف عربية ولاينية.

وتراوحت معظم التشريعات الأخرى في هذا الجانب بين حظر تشابه الأسماء أو إخضاعها لمراقبة جهة إدارية وصية تتصرف بترتيبه تسلسليا. فالمادة (3§140) من القانون البحري الإيطالي تشترط مصادقة وزارة المواصلات على الاسم، في حين ترفض قوانين بحرية أخرى منح الاسم إذا كان مطلقا على سفينة أخرى كالمادة (2) من القانون البحري اليوناني، والسويدي المادة (2)، السينغالي المادة (25) والأرجنتيني المادة (44)، أما القانون الألماني فقد أجاز ازدواجية التسمية تحت مراقبة "محكمة سجل السفن *Schiffs Register gericht*". في حين فإن القانون البريطاني يظهر متشددا في مراقبة منح الاسم الذي يعهده إلى "هيئة التجارة *Board of Trade*" بالتنسيق مع "مفوضي الجمارك *Commissioners of Customs*" ويفرض أن يكون الاسم متشابهها أو ممنوحا من قبل إلى سفينة أخرى، وقد سار القانون الفرنسي أيضا على هذا المنوال في قانون الجمارك في مادته (229).⁽²⁾

⁽¹⁾ إن الإشارة هنا ترد في شكل استعراض للمفاهيم التي تضمنتها هذه التشريعات فقط وليس عرضا مفصلا لهاته الأخيرة على اعتبار ذلك من قبيل الإسهاب والخروج عن الموضوع. ولزيد من التفاصيل بخصوص هذه الأحكام والتعليق عليها ومقارنتها مع ما أورده التشريع الجزائري. راجع كلا من: د. سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص 23، وكذا: د. لطيف جبر كوماتي، المرجع السابق، ص 35، ود. محمد سمير الشرقاوي، القانون البحري الليبي، المرجع السابق، ص 62-63، وأيضاً: د. علي البارودي، المرجع السابق، ص 44. ود. هشام فرعون، القانون البحري. مطبعة كرم، دمشق، 1976. ص 17.

⁽²⁾ راجع مختلف ما جاء في هذه القوانين وتحديد موادها ومحتوياتها، في كل من:

- René Rodière. « Droit maritime - Le navire ». *Op.Cit.*, p 30.

- René.Rodière, E. du pontavice. « Droit maritime ». *Op.Cit.*, p 53.

باء) **عَنَاصِرُ وَحْدَانِيَّةِ السَّفِينَةِ الأُخْرَى**: وإضافة إلى وجوب أن يكون للسفينة إسم يميزها عن غيرها، فإن لها عناصر أخرى تدخل في تحديد وحدانيتها.

1) المَوْطَنُ: يجب أن يكون للسفينة أيضا موطن، ويطلق عليه عادة اسم ميناء القيد أو ميناء التسجيل لأنه الميناء الذي يتم فيه تسجيل السفينة، وقد لا يكون بالضرورة ميناء الاستغلال وهو الميناء الذي تباشر السفينة فيه نشاطها، إذ يمكن أن تسجّل السفينة في ميناء فيعتبر موطنها وتباشر نشاطها في ميناء آخر.

وللسفينة موطن واحد فلا يمكن لها اتخاذ موطنين أو أكثر تحت طائلة المراقبة والجزاءات. وتخول معظم التشريعات الداخلية لمالك السفينة اختيار موطن تسجيل سفينته، وهي حرية تقتضيها مراعاة اختلاف القوانين الجبائية بين الموانئ والتي تؤثر عادة في اختيار مالك السفينة لموطن دون آخر أو تغييره.

وقد ذهبت المادة (46) من القانون البحري الجزائري إلى أنه: «لا يمكن قبول تسجيل سفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن عندما تكون هذه السفينة مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي قبل شطبها منه»، كما أضافت المادة (17) وقد سبقت الإشارة إليها، أن يكون «اسم ميناء تسجيل السفينة موضوعا تحت اسمها الوارد على مقدمتها». كما أن «ميناء تسجيل السفينة هو المكان الذي تم تسجيلها فيه».

وتجب التفرقة بين موطن السفينة أو ميناء تسجيلها وبين جنسيتها إذ لا يعني موطن السفينة أن هذه الأخيرة تحمل جنسية الدولة صاحبة ذلك الموطن، كما أن الدول الحبيسة في معظمها تتخذ لها سفنا تحمل علمها وجنسيتها وهي مسجلة في موانئ دول أخرى كما هي حال سويسرا مثلا.⁽¹⁾ وتظهر أهمية تحديد موطن السفينة في معرفة الصفات التي ترد عليها بالإضافة إلى أن ميناء التسجيل يعتبر الموطن القانوني الذي يفترض حكما تواجد السفينة فيه، وإليه تجري التبليغات القضائية، كما يعقد لمحاكمه الاختصاص في الفصل في المنازعات التي تكون السفينة طرفا فيها مع مراعاة أحكام الاختصاص وتنازع القوانين التي ساشير إليها في موضع لاحق.

وبالإضافة إلى موطن السفينة، فإن على السفينة أن تتقيد بوضع علامات تميزها، وأن تحمل معها جملة من الأوراق الدالة على هويتها وحالتها المدنية وجنسيتها لما تقتضيه بعض أسباب الملاحاة البحرية، بحيث يتعين على السفينة حمل هذه الأوراق أينما ذهبت وتقديمها عند كل طلب إلى السلطات المختصة قصد التثبت من كافة عناصر حالتها المدنية، ومن قيامها بسائر الإجراءات التي تفرضها القوانين والأنظمة عندما يتعلق الأمر بالتفتيش الذي تخضع له السفينة من قبل دول الميناء عند

(1) وسوف أتناول موضوع حق الدول الحبيسة في امتلاك سفن تحمل جنسيتها لاحقا في هذا الفصل بحول الله.

دخولها إليه، أو في مناطق أخرى من البحار عندما تستدعي الضرورة ذلك، مضافا إليها عوامل أخرى تتعلق بالصحة والأمن العام والأمور المالية والتجارية والجمركية.⁽¹⁾

(2) **أوراق السفينة**: وإذ تختلف التشريعات المقارنة في مجال أوراق السفينة فإنها تختلف فقط في بعض تسمياتها لا في مضامينها، وعلى العموم يمكن أن أذكر من بين هذه الوثائق: "دفتر البحارة" الذي يحتوي على أسماء طاقم وجماعة السفينة العاملين على ظهرها، "دفتر اليومية" وفيه تسجيل كافة الحوادث الطارئة على السفينة، "إجازة السفينة لمغادرة الميناء"، "إجازة ملاح السفينة"، وهي وثيقة تثبت صحة سلامة السفينة وصلاحياتها للإبحار تكون قابلة للتجديد بالنظر إلى المراقبة الدورية لصلاحياتها من قبل مفتشين متخصصين، "شهادة الأمان" وتثبت توفر الاحتياجات الضرورية للقيام بالرحلة، "سند التمليك" ويثبت ملكيتها وجنسية الدولة التي تنتمي إليها.⁽²⁾

وفي التقنين الجزائري، فقد تعرضت المادة (189) من القانون البحري الجزائري إلى الأوراق التي ينبغي على السفينة الجزائرية حملها على متنها، وهي عبارة عن شهادات ملاحية مسلمة من قبل السلطات الجزائرية المختصة حسب نوع الملاحية التي تقوم بها، وجملة هذه الشهادات التي أوردتها المادة (189) هي: "شهادة الجنسية"، "دفتر البحارة" و"رخصة المرور"، كما أضافت المادة (195) من القانون البحري الجزائري إليها بعض الشهادات الأخرى "كشهادة الحمولة"، "شهادة رتبة السفينة" و"شهادة الأمان"⁽³⁾، "دفتر السفينة"، يوميات الماكينة والراديو وكذا الوثائق الجمركية والصحية وجميع الوثائق الأخرى المقررة بموجب الأنظمة (المادة 200) مضافا إليها شهادة السلامة الممنوحة للسفينة بعد إخضاعها للتفتيش (المادة 246) ق.ب.ج.⁽⁴⁾

وعلى العموم، فإنه على الرغم من النص على أوراق شهادات السفينة في التشريعات المقارنة كما فعلت الجزائر في القانون البحري وغيره من الأحكام، إلا أن موضوع أوراق السفينة والشهادات الممنوحة لها بات حاليا يكتسي طابعا دوليا بالنظر إلى توحيد عدد من المسائل وتنظيمها بموجب اتفاقيات دولية، وهي مسائل تهدف إلى تعزيز مقاييس السلامة ومستويات الأمان على متن السفن والوقاية من الحوادث والمصادمات في البحر، فضلا عن تنظيم طرق النقل بالسفن الحاويات و

⁽¹⁾ راجع في هذا الصدد كلاً من: د. محمد سمير الشرقاوي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 55، وكذا:

René Rodière. « Droit maritime-Le navire ». *Op.Cit.*, p 30.

⁽²⁾ راجع في هذا الموضوع: د. هشام فرعون، المرجع السابق، ص 19.

⁽³⁾ ويجدد القرار المؤرخ في 5 ماي 1987 المتعلق بتحديد شهادات الأمان في السفن جميع الشهادات التي يتعين على السفينة حملها والمتعلقة بهذا المجال (المادة الأولى) وطريقة تحريرها (المادة 2). كما تعرض القرار المؤرخ في 5 ماي 1987 المتعلق بشروط تسليم شهادات الأمان في السفينة ومدة صلاحيتها في المادة (4) منه إلى مدة صلاحية هذه الشهادات حسب حمولة السفينة. أما المادتان (5) و (6)، فقد تعرضتا إلى تمديد صلاحية هذه الشهادات وكيفية.

⁽⁴⁾ راجع المواد (189)، (200)، (246)، (247)، (248) من القانون البحري الجزائري المتعلقة بشهادات السلامة.

غيرها مما يتطلب مقاييس خاصة، دون إغفال تكوين رجال الطاقم وتأهيلهم بما يكفي للوقاية من الحوادث البحرية، وهو أمر جعل من الوثائق و الشهادات موضوعا آخر من مواضيع القانون الدولي تكفلت بتحديد هذه الإتفاقيات، وتبعاً للموضوع الذي سعت إلى تنظيمه.⁽¹⁾

(3) العلامات المميزة: أما بالنسبة للعلامات التي يتعين على السفينة أن تضعها، فإن معظم التشريعات الداخلية تقضي بوجودها، وهو أمر ضروري يُمكن من التعرف الأوّلي على السفينة لاسيما عند ملاحظتها. وقد تعرض القانون البحري الجزائري إلى هذه العلامات في المادة (24) منه فقضى بأن "كل سفينة ملزمة بحمل علامة مميزة تُمكن من معرفتها"، وأضافت المادة (26) منه بأن "تحدد بمرسوم الشروط والظروف التي يجب فيها رفع العلامة المميزة على السفن وراياتها الوطنية وكذا التزامات السفن الأجنبية في هذا المجال وذلك في الفرض والموانئ الجزائرية".

(4) جنسية السفينة: وتعتبر جنسية السفينة من أهم عناصر هويتها، وأكثرها تقييدا وتنظيما بالنظر إلى ما تفرزه من آثار على الصعيد الداخلي والدولي.

وقد سبقت الإشارة إلى نص المادة (91) من الاتفاقية العامة التي قضت بأن:

«1- تُحدّد كل دولة شروط منح جنسيتها للسفن... ويكُون للسفن جنسية الدولة التي يحق لها رفع علمها. ويجب أن تقوم رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة». وتطبيقا لهذا النص الذي يتضمن بدوره إحالة إلى التشريعات الداخلية للدول في تقريرها لشروط اكتساب الجنسية، فقد اتجهت تشريعات هذه الدول إلى وضع معايير مختلفة لمنح جنسيتها على السفن التي سترفع أعلامها، وتختلف هذه المعايير تبعاً لحاجة الدول إلى السفن وحاجة اقتصادها إلى تعزيز تجارتها البحرية، ومن ثم، فإن اختلاف المعايير لا تأثير له على النطاق الدولي إذ يبقى حبيس النطاق الوطني تبعاً لكل دولة وما تراعيه من أولويات ومصالح واعتبارات عند خلع جنسيتها على هذه السفن.

ومع ذلك فإن موضوع جنسية السفينة بالرغم من انحساره على المستوى الداخلي، إلا أن له من الأهمية والخطورة ما يمدد آثاره إلى المستوى الدولي. فموضوع الاختصاص الدولي على السفن في مناطق معينة من المناطق البحرية يجعل من الجنسية محوراً، ضف إلى ذلك ما يمكن أن يؤدي إليه انعدام الجنسية أو ازدواجيتها من نتائج تؤدي إلى ورود نزاعات بين الدول في مجال الاختصاص، هذا فضلاً عن ظهور ما يعرف "بإعلام المجاملة" وحمل السفن لأعلام دول غير تلك التي تحمل جنسيتها مضافاً إليها عوامل أخرى، وكلها تكاد تجعل من موضوع جنسية السفينة يحظى بعناية القانون الدولي أكثر من القانون الداخلي.

⁽¹⁾ أنظر في أوراق السفينة كما هي مصنفة ومحددة بموجب الإتفاقيات الدولية: الملحق الثالث.

وبالنظر إلى أهمية هذا الموضوع واعتباره محورا رئيسيا في موضوع هذه الأطروحة، فإني أكتفي بالإشارة إلى ما سبق ذكره مع تخصيصه بدراسة مفصلة في المبحث الموالي.

ثانياً) عناصر وحدانية السفينة ذات الصلة بنشاطها: وعلى غرار العناصر التي سبقت الإشارة إليها والتي تعتبر ذات صلة بهوية السفينة وهي أقرب إلى الحالة المدنية للشخص الطبيعي والتي حصرتها في تحديد مدلولها، اسمها، موطنها وأوراقها وجنسياتها، فإن هناك عناصر أخرى تندرج ضمن عناصر وحدانيتها ككل، إلا أنها ذات صلة بنشاط السفينة والغرض الغائي الذي خصصت له أصلاً، وهو يتمثل في حملتها، ودرجتها.

ألف) حمولة السفينة: بالنسبة لهذا الخاصية، فإن المعروف أن لكل سفينة حمولة "Tonnage" معينة تتوقف عليها طاقتها الداخلية وسعتها، ويجري تقديرها بوحدة القياس الإنجليزية المعروفة بطريقة "Moorsom" وهي تقاس بالبرميل ويصطلح عليها في معظم التشريعات البحرية لاسيما التجارية منها "بالطن الحمي Tonneau" وهو يختلف عن الطن الوزني المعروف "Tonne" لأن الأول عبارة عن حجم مساحي أو سعة تعادل 2.83 مترا مكعبا أو 100 قدم مكعب.

وتعتبر حمولة السفينة عنصراً من عناصر هويتها، وهو ما أشارت إليه المادة (18) من التقنين البحري الجزائري التي قضت بأن "حمولة السفينة وسعتها الداخلية يكونان عنصراً من شخصيتها".

وتصطلح معظم القوانين الداخلية في تعاملها مع حمولة السفينة على تفرقتها إلى ثلاث أنواع من الحمولة: فالأولى هي الحمولة الإجمالية الكلية، وتشمل مجموع فراغ السفينة وجميع سعتها بما في ذلك المنشآت القائمة على سطحها. أما الثانية، فهي الحمولة الإجمالية وهي الحمولة التي تفترض خصم المساحة التي تحتلها الآلات والمنشآت سلفة الذكر. وأخيراً، الحمولة الصافية، وهي مقدار الفراغ الذي يستعمل فعلاً في عملية استغلال السفينة في شحن البضائع ونقل الأشخاص.

وتجدر الإشارة في هذا الصدد إلى التفرقة بين حمولة السفينة التي تقاس كما أشرت سالفاً "بالطن الحمي" وبين وزن السفينة الذي تكون وحدة قياسه بالطن الوزني (ألف كلغ) وهو مقدار ما تستطيع السفينة حمله من بضائع ووقود ومؤن.

وتبدو أهمية حمولة السفينة في تحديد ومراقبة ظروف السلامة والأمان، فضلاً عن أهميتها في تحديد الرسوم الواجبة الدفع إلى المؤسسات المينائية مثل رسوم الدخول وعبور بعض الممرات أو القنوات بما تستفيد منه هذه السفن من خدمات تبعا لحمولتها.⁽¹⁾

⁽¹⁾ راجع أيضاً المواد: 104، 105 و664 من القانون البحري الجزائري، وراجع أيضاً في هذا الموضوع: د. مجيد حميد العنبيكي، المرجع السابق، ص 20، وكذا: د. علي البارودي، المرجع السابق، ص 46، وأيضاً: د. سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص 24-25.

باء) دَرَجَةُ السَّفِينَةِ: أما عن العنصر الثاني وهو درجة السفينة "La Cote" وهي العبارة المحسدة لقيمة السفينة وهي لا تترجم مالياً وإنما تقسم أو تصنف السفن إلى درجات أولى وثانية وثالثة بحسب المواصفات التي اتبعت في بناءها ومقدار متانتها.

وتتولى عادة تقدير درجات السفن شركات عالمية مختلفة، غير أن اللجوء إلى بعض الشركات دون غيره في تحديد درجة السفينة يرجع إلى ما تحتله هذه الشركات من شهرة عالمية يجعل من الشهادات التي تمنحها للسفن ذات أهمية على النطاق الدولي. ويمكن أن أذكر أهم هذه الشركات: الشركة البريطانية المعروفة "بهيئة اللويدز *Lloyd's Register of shipping*" نسبة إلى مؤسسها "أدويد لويد *Edwaed Lloyd*" عام 1764، الشركة الفرنسية المسماة "مكتب فيريتاس *Bureau de Veritas*" المؤسسة عام 1828، وكذا الشركة الأمريكية المسماة بالمكتب الأمريكي للسفن " *American Bureau of shipping*" المؤسسة عام 1860⁽¹⁾، وهي كلها شركات تتولى - بفضل خبرتها - اختيار السفينة وتعطي لمالكها شهادة بدرجة ذات قيمة عالية، ويبدأ هذا الاختبار منذ البناء ويستمر أثناء حياة السفينة للتأكد من مدى استمرار جدارتها بالمرتبة التي تحصلت عليها. وتبدو أهمية تحديد درجة السفينة واللجوء إلى هذه الهيئات على وجه الخصوص في مختلف المعاملات التجارية البحرية والنقل الدولي للبضائع، فضلاً عما لها أيضاً من تأثير على مجال التأمين.

المطلب الثاني

السَّفِينَةُ وَضَوَابِطُ الْمَلَاةِ الْبَحْرِيَّةِ الدَّوْلِيَّةِ

بعد التعرض لتعريف السفينة وتبيان مختلف العناصر المشكلة لوحدايتها في المطلب الأول، بقي أن أشير إلى نقطة ثانية خصصت لها هذا المطلب ووسمته بعنوان ضوابط الملاحة البحرية الدولية. والمقصود بضوابط الملاحة البحرية الدولية تلك الإشارات التي وردت في المادة (94) من الاتفاقية العامة والتي استلهمت منها تقسيم هذا الفصل، فالمادة (94) سالف الذكر، بالقدر الذي تعرضت فيه إلى اسم السفينة، تسجيلها، أوراقها وجنسيته، فقد أوردت ضوابط واعتبارات ترد على السفينة ويتعين على هذه الأخيرة أو دولة علمها أن يتقيداً بما يتقيداً كاملاً يتجاوز مجرد سن تشريعات أو تقرير نظم داخلية بشأنها.

ولتوضيح الصورة أكثر، فإنني أشير إلى نص الفقرة الثالثة من المادة (94) التي تعرّضت في بنودها الثلاث والفقرة (4) بنودها الثلاث أيضاً، إلى مجموعة من التدابير والضوابط الدولية التي يتعين

⁽¹⁾ راجع في هذا الموضوع كلاً من: د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 55، وكذا:

R. Rodière. *Op.Cit.*, p62، وأيضاً: د. علي البارودي، المرجع السابق، ص 46-47.

على دولة العلم القيام بما حيال سفنها كواجبات ملقاة على عاتقها. من ذلك، أن على دولة العلم اتخاذ ما يلزم من تدابير في مواجهة سفنها التي ترفع علمها تأميناً للسلامة في البحر، منها ما هو متعلق ببناء السفن ومعداتها، وتكوين طواقمها وشروط العمل الخاصة بهم... ومراعاة استخدام السفينة للإشارات والمحافظة على الاتصالات ومنع المصادمات، هذا فضلاً عن وجوب إخضاع السفن لتفتيش من قبل مؤهلين، وأن تحمل من الخرائط والمنشورات الملاحية ما يكون ملائماً لسلامة ملاحظتها. (البنود: أ، ب، ج من الفقرة (3) من المادة (94))، وتضيف الفقرة (4) من المادة (94) دائماً بأن على السفينة أن تكون في عهدة ربان وضباط تتوافر فيهم المؤهلات المناسبة سيما في مجال قيادة السفن والملاحة، وأن يكون الطاقم مناسباً من حيث العدد والمؤهلات لنوع السفينة وحجمها. (البنود أ، ب، ج من الفقرة (4) من المادة (94)). وتشترك الفقرتان سالفتا الذكر في نقطة معينة تتمثل في أن يراعى في بناء السفن وتكوين طواقمها... الصكوك الدولية المنطبقة، وتحتّم من جهتها الفقرة الرابعة على أن يكون طاقم السفينة على دراية بالأنظمة الدولية المنطبقة فيما يتعلق بسلامة الأرواح في البحار، ومنع المصادمات، ومنع التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه...

وعلى هذا الأساس يمكن أن نستخلص أن السفينة، وبالإضافة إلى ما سطرته المادة (94) في فقرتها الأولى والثانية بخصوص هويتها ووحدانيتها، فإنها لن تكون مؤهلة للإبحار ما لم تراعى تلك التدابير والضوابط التي أوردتها الفقرتان (3) و(4) من المادة (94)، والتي لا يكفي أن تكون محل تشريعات داخلية، لأن هاتين الفقرتين صريحتين في إحالتهما إلى الصكوك والأنظمة المنطبقة، بحيث يمكن معها القول، بأن دولة علم السفينة لا تملك الحرية لتقرر ما تراه مناسباً في هذا المجال بالمقارنة مع حرّيتها في عناصر وحدانية السفينة، لأن التدابير والضوابط التي أوردتها الفقرتان (3) و(4) من المادة (94) تهدف إلى حماية الأرواح وسلامة الملاحة وحماية المحيط البحري من التلوث، ولأن الأمر لا يهم دولة بعينها بل يمكن أن تتعرض السفينة مع هذه الضوابط لإثارة دول أخرى في ظل غياب أو قصور تشريع دولة علم السفينة، ولذلك، فإن موضوع هذه الضوابط قد قفز من النطاق الداخلي إلى المصاف الدولي، وبات منظماً بصكوك وأنظمة دولية يتعين على دولة علم السفينة أن تحتّمها وأن تتقيد بها تحت طائلة المسؤولية الدولية.

وتجد هذه الصكوك والأنظمة الدولية مرجعيتها في عدد هائل من الاتفاقيات الدولية المبرمة في هذا الشأن، وهي تتضمن جملة من الضوابط الواجب مراعاتها سواء من طرف السفن أو من قبل دول علمها، مضافاً إلى ذلك ما توصي به أهم منظمة دولية متخصصة تهتم بكافة شؤون الملاحة وهي "المنظمة البحرية الدولية OMI" التي صدرت عنها بدورها، قرارات وتوصيات، كما أبرمت في إطارها جملة من الاتفاقيات الأخرى التي عيّنت بموضوع الملاحة البحرية و ضوابطها.

وقد لا أكون مبالغاً حين أقول أنني خلال قيامي برصد وتحليل جملة هذه الاتفاقيات والصكوك الدولية لاسيما الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية، قد لاحظت أن عددها يكاد يكون غير قابل للحصر، وأن أحكامها ضخمة بحيث لا يمكن حصرها في مطلب واحد بل تنفلت إلى جملة من التفرعات والجزئيات التي تشكل في مجملها أطروحة مستقلة أقرحها بدوري على أي باحث في هذا المجال وأن يتخذ من هذا المطلب عنواناً لها، دون أن أغفل القول أنه من الصعوبة بمكان، الحصول على صكوك المنظمة البحرية الدولية لاسيما في موقعها الإلكتروني بحيث تتعامل هذه المنظمة مع الهيئات والأجهزة الرسمية للدول المتصلة بمجال قانون البحار والملاحة البحرية محيطة هذه الصكوك والقرارات بجانب من السرية يجعل من العسير على الباحث أن يتحصل عليها.

وبالرجوع إلى مجال اختصاص المنظمة البحرية الدولية، نجدتها تتعامل مع موضوع الملاحة البحرية بتقرير كل الضوابط التي أشرت إليها آنفاً باعتمادها على لجان أساسية أرى أن أقف عند لختين أساسيتين من لجانها لما لهما من علاقة بهذا الموضوع، وهاتان اللختان هما: لجنة السلامة البحرية، وإليها تقول دراسة مختلف المسائل ذات الصلة ببناء السفن وطواقمها، منع التصادم، متطلبات السلامة البحرية، البحث والإنقاذ..، أما اللجنة الأساسية الثانية، فهي لجنة البيئة البحرية التي تعني بمجال التلوث البحري من كافة جوانبه ومصادره وتسعى إلى وضع تدابير قصد تطويقه والحد منه والسيطرة عليه.

وعلى هذا الأساس، فإنني أرى حصر مختلف الضوابط والقيود التي ذكرتها سالفاً بشيء من الاقتضاب تفادياً للإسهاب والخروج عن الموضوع، وأرى حصرها في فرعين رئيسيين أسوة بلجنتي المنظمة البحرية الدولية، وهذا كالتالي :

الفرع الأول

ضوابط الملاحة البحرية المتعلقة بالسلامة البحرية

كما سلفت مني الإشارة، فإن ضوابط السلامة البحرية هي جملة من التدابير التي تجب مراعاتها سواء من قبل السفينة نفسها أثناء ملاحتها أو من قبل دولة علمها من خلال الواجبات الملقاة على عاتقها، وهي تتمثل أساساً في مراقبة صحة وسلامة وبناء سفنها. ويمكن حصر هذه الضوابط جملةً في كل المقاييس التي تضمن السلامة في البحار والمحافظة على الأرواح ومنع التصادم البحري، مع ما يقتضي ذلك كله من مؤهلات لربانة السفن و أطقمها، وإحضار هذه السفن للتفتيش من قبل المؤهلين من ذوي الخبرة في هذا الميدان.

والراجح أن اهتمام المنتظم الدولي بموضوع السلامة في البحار وتأمين الأرواح فيها كان ابتداءً من معاهدة 20 جانفي 1914 المتعلقة بتأمين سلامة الأرواح وتأمين الأمن البحري، وهذا عقب

الحادثة المروعة التي تعرضت لها الباخرة "تيتانيك" *Titanic* على إثر اصطدامها بجبل ثلجي عام 1912.

وبالرغم من الانضمام المتواضع لتلك المعاهدة، وحيلولة الحرب العالمية الأولى دون دخولها حيز التنفيذ، فقد اعتبرت بادرة هامة على الصعيد الدولي في تكريس أولى معالم الاحترازات والتدابير الواجب مراعاتها عند الملاحة في البحار، كما أن معظم قواعدها قد تسللت إلى التشريعات البحرية الدولية تجبر بها الدول سفنها على التقيد بها.

ونظراً لتغير الظروف الخاصة بتصاميم و بناء السفن نتيجة للخبرة التي اكتسبتها الدول البحرية الكبرى، وما حققه التقدم العلمي في مجال بنائها خاصة بالنسبة لسفن الركاب، فقد عمدت بريطانيا إلى دعوة الدول الأخرى لمراجعة نصوص معاهدة 1914 وكانت استجابة الدول لذلك مدعاة لعقد مؤتمر دولي في لندن في أبريل 1929 وانتهى باعتماد المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح في البحار في 31 ماي 1929، احتوت على 22 مادة وملحقين وتنحصر أحكامها في توحيد بناء سفن الركاب خاصة ومعداتها الخاصة بها وأجهزة اتصالها اللاسلكية، فضلاً عن أحكام أخرى تتعلق بمعاينة السفن بنوعيتها، تلك المخصصة للركاب أو للبضائع. وقد دخلت المعاهدة حيز التنفيذ في أول جانفي عام 1933.⁽¹⁾

وقد جذبت أحكام هذه المعاهدة أنظار المنتظم الدولي لاسيما في أعقاب الحرب العالمية الثانية، فكان إنشاء "المنظمة الدولية البحرية الاستشارية" *IMCO* عام 1948 التي تحولت عام 1982 إلى المنظمة البحرية الدولية *OMI*، وأثمرت جهودها عن إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية في هذا المجال.

وبالنظر إلى تفاصيل وتنوع موضوعات هذه الاتفاقيات، فإنني أفضل توزيع التعرض لها إلى عنصرين فرعيين هما كالتالي:

أولاً) الضوابط الخاصة ببناء السفن ومعاينتها:

سبقت الإشارة إلى أن الفقرة (3) و(4) في بنديهما (أ) من المادة (94) من الاتفاقية العامة تحتمان على دولة علم السفينة اتخاذ تدابير بخصوص بناء السفن وإخضاعها للتفتيش والمعاينة مع مراعاة الصكوك الدولية المنطبقة في هذا المجال.

إن هذه الصكوك الدولية، والتي تعتبر معاهدة 1914 ومن بعدها معاهدة 1929 اللتين سلفت الإشارة إليهما من أولى بوادرها، تعود في مرجعيتها فيما بعد الإتفاقيتين المذكورتين، إلى مؤتمر لندن المنعقد بين 23 أبريل و10 جوان 1948 الذي توصل بدوره إلى اعتماد اتفاقية دولية بشأن سلامة

(1) راجع: د. صالح عطية سليمان الغرجومي. أحكام القانون الدولي في تأمين البيئة البحرية ضد التلوث. رسالة دكتوراة في الحقوق - إشراف: د. محمد سامي عبد المجيد. كلية الحقوق - جامعة الإسكندرية. 1982. ص 585-586.

الأرواح في البحار لـ 10 جوان 1948 لتحل محل الاتفاقية المماثلة لعام 1929، إضافة إلى إصدار المؤتمر لعدد من التوصيات ألحقت بهذه الاتفاقية في شكل ملحق تابع لها.

وقد تضمنت هذه الاتفاقية أحكاماً عامة تتعلق ببناء السفن واستقرارها ومختلف الاختبارات الواقعة عليها وأجهزتها، والوقاية من الحرائق وقواعد السلامة ووسائل الإنذار وخدمات الأرصاد الجوية... إلى غير ذلك من الأحكام. وقد خضعت بدورها إلى دراسة جديدة ومراجعة تناولها المؤتمر الدولي المنعقد بلندن في 17 ماي إلى 17 جوان 1960 وانتهى بوضع اتفاقية جديدة على ضوء أحكامها عام 1960 تحمل اسمها ودخلت حيز التنفيذ في 26 ماي 1965.

وتعتبر القواعد الواردة في معاهدة 1960 بشأن سلامة الأرواح في البحر أهم تدابير دولية واجبة المراعاة والتقييد سيما ما يخص منها بناء السفن المخصصة للركاب والنقل. وقد تضمنت المادة (10) من الفصل الثاني منها كمثال على ذلك، القواعد الواجب مراعاتها في بناء السفن أضيفت إلى تلك التي وردت في معاهدة 1948، حيث تقتضي هذه المادة بأنه "يجب أن يُركب قاع مزدوج يمتد من قاطوع الصهريج الأمامي إلى قاطوع الصهريج الخلفي كلما كان ممكناً... ويتفق مع طريقة التصميم وبناء السفينة.."، كما ألزمت المادة (20) من الفصل الثاني الخاص بقواعد بناء السفن بأن توضع تحت تصرف الضابط المسؤول وبصفة دائمة رسومات تبين في كل سطح "كُوَيَّرَتْهُ"، وفي كل غير حدود الأقسام والسدود للماء وكذلك الفتحات الموجودة بها ووسائل غلقها ومراكز التحكم فيها وكذا الترتيبات الخاصة.."، وأن توضع في متناول يد الضابط المسؤول عن السفينة كراسات تحتوي على هذه المعلومات وذلك بقصد التحكم في السفينة في حالة حدوث عطب لها.

والجددير بالذكر أن معاهدة 1960 قد خضعت للعديد من التعديلات⁽¹⁾ إلى أن تمكنت المنظمة الدولية البحرية الاستشارية من اعتماد الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (Solas 1974) في لندن بتاريخ 1974/11/1 ودخلت حيز التنفيذ في 1980/5/25 وهي تعتبر من أهم الاتفاقيات الدولية التي تتضمن قواعد إلزامية في بناء وتجهيز السفن وضمان السلامة البحرية فضلاً عن إلزام دولة علم السفينة بمعاينة وتفتيش السفينة (موجب المادة (7)) قبل وضعها في الخدمة، ومعاينة دورية مرة كل 12 شهراً وكلما دعت الضرورة والظروف إلى ذلك. كما حظرت المادة (11) من هذه الاتفاقية إي تعديل أو تغيير في تصميمات البناء أو المعدات بعد إتمام المعاينة طبقاً للقاعدة (7) المشار إليها آنفاً.

⁽¹⁾ وهي التعديلات التي أدرجتها في معظمها قرارات المنظمة البحرية الاستشارية الدولية، وأذكر من جملة قراراتها كلاً من: قرار 108 لـ 30 نوفمبر 1966، قرار 122 لـ 25 أكتوبر 1967، قرار 146 لـ 26 نوفمبر 1968، قرار 174 لـ 21 أكتوبر 1969، قرار 205 لـ 12 أكتوبر 1971، قرار 263 و264 لـ 20 نوفمبر 1973. راجع فيما سبق وفيما ذكر أعلاه: د. صالح عطية سليمان الغرجومي. أحكام القانون الدولي في تأمين البيئة البحرية ضد التلوث، المرجع السابق، ص 588 - 589، وكذا: د. محمد حافظ غانم. مبادئ القانون الدولي العام. مطبعة النهضة الجديدة- القاهرة. 1967. ص 461، وأيضاً: د. إبراهيم الغناني، المرجع السابق، ص 149.

والجدير بالذكر في هذه الاتفاقية، أن معاينة وتفتيش السفينة لضمان سلامتها لا يقتصر على دولة علم السفينة وحدها، بل خولت المادة (19) من هذه الاتفاقية إخضاع السفن أثناء تواجدها في ميناء دولة طرف في هذه الاتفاقية للرقابة من قبل ضباط متخصصين من طرف دولة الميناء إلى درجة أن أعطت الاتفاقية لمفتشي دولة الميناء صلاحية تنفيذ هذه الرقابة والمتمثلة في اتخاذ الخطوات التي تكفل عدم إبحار السفينة إذا ثبت لديهم بأنها تشكل خطرا على الأشخاص والممتلكات أو البيئة، وبعد التثبت من عدم إمكانية تدارك هذه العيوب وتصحيحها مع إحاطة ذلك بسلسلة من الإجراءات القانونية كإخطار ربان السفينة أو قنصل دولة علمها أو أقرب ممثل دبلوماسي للسلطة البحرية للدولة التي تحمل السفينة علمها.⁽¹⁾

وقد صادقت الجزائر على معاهدة "سولاس 1974" بموجب المرسوم رقم 510/83 المؤرخ في 27 أوت 1983 وهو يتضمن في الوقت ذاته مصادقة الجزائر على البروتوكول الملحق المؤرخ في 17 فيفري 1978، كما صادقت الجزائر أيضا على البروتوكول الملحق بها أيضا الموقع بلندن في 11 نوفمبر 1988. بموجب المرسوم الرئاسي رقم 2000/449 المؤرخ في 23 ديسمبر 2000.⁽²⁾

وإضافة إلى اتفاقية سولاس 1974، فقد أبرم العديد من الاتفاقيات التي اهتمت بجانب سلامة بناء السفن ومعاينتها. ومما يمكن ذكره في هذا السياق، الاتفاقية الدولية لقياس الطنة المعتمدة في لندن بتاريخ 1969/6/23 ودخلت حيز التنفيذ في 1982/7/18، وقد أوردت هذه الاتفاقية أحكاما عدة في ما يخص تفتيش ومعاينة السفن، منها المادة (12) التي ذهبت إلى إقرار نفس ما أقرته المادة (19) في قاعدتها الأولى من حيث وجوب إخضاع السفينة التي تحمل علم دولة متعاقدة أثناء تواجدها في موانئ الدول الأخرى المتعاقدة أيضا إلى تفتيش من قبل ضباط مفوضين من قبل تلك الحكومات، ويقتصر عمل هؤلاء المفتشين خصوصا في إثبات أن خصائص السفينة وبنائها وتصميمها مطابقة للبيانات المسجلة في "شهادة الطنية الدولية (1969)"، وأن هذه الشهادة نفسها التي تحملها السفينة سارية المفعول.

وعلى غرار اتفاقية لندن 1969 سألفة الذكر، سارت أيضا الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن لعام 1966 المعتمدة في لندن في 1966/4/5 ودخلت حيز التنفيذ في 1968/8/21، حيث تُخضع المادة (21) منها السفن إلى تفتيش من قبل ضباط مؤهلين وهذا حتى بالنسبة لتواجدها في موانئ الدول

⁽¹⁾ راجع الفقرات (1)، (2)، (3) و(4) من القاعدة رقم (1) الخاصة بإجراءات الرقابة، ولمزيد من التفصيل، راجع: صالح سعيد شامس الكندي. التنظيم القانوني لسلطات الدولة الساحلية على السفن وتطبيقاته بدولة الإمارات العربية المتحدة. رسالة ماجستير تخصص: تكنولوجيا النقل البحري. إشراف: د. رفعت رشاد والربان: مدحت خلوص. كلية النقل البحري والتكنولوجيا- الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري. الإسكندرية. 1999. ص 98-99.

⁽²⁾ أنظر الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية: العدد: (36) // 1983 والعدد (03) 2000.

الأخرى المتعاقدة. ويهدف هذا التفتيش إلى التثبت من أن السفينة غير محملة بما يتعدى الحد المسموح به في الشهادة، وأن وضع خط الشحن فيها مطابق لما هو محدد بموجب شهادتها أيضا، كما وحددت المادة (19) منها في فقرتها الثالثة (أ، ب) معايير لا يمكن للسفينة أن تبحر من دون توافرها، وقد قضت المادة (21) سالفه الذكر بوجوب أن يتناول التفتيش هذه المسائل والمعايير للتأكد من أن السفينة لم يحدث بها تغيير جوهري يجعل منها غير صالحة للإبحار.⁽¹⁾

وللإشارة، فإن تعرضي للإتفاقيات سالفه الذكر ببعض نصوصها إنما جاء ليبين الظروف والملابسات التي زامنت فترة انعقاد المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار والتي جرت ابتداءً من 1973 حتى نستطيع معها تحديد موقع المادة (94) سالفه الذكر بالنظر إلى إحالتها إلى «الأنظمة الدولية المنطبقة فيما يتعلق بسلامة الأرواح في البحار»، والتي تعتبر معاهدة "سولاس" 1974 Solas أهم معاهدة استقبلت هذه الإحالة.

وجدير بالذكر أيضا، أن موضوع السلامة البحرية وحماية الأرواح الذي أوردته معاهدة "سولاس" قد لقي بدوره تعديلات عديدة سواء بإضافة أحكام أخرى للمعاهدة نفسها جاءت في ملحقين هما: الملحق الموقع بلندن بتاريخ 11 نوفمبر 1988، والملحق المعتمد بلندن أيضا بتاريخ 17 فيفري 1978، أو في شكل جملة من الاتفاقيات التي عززت بدورها إتفاقية "سولاس" سالفه الذكر. ومن هذه الاتفاقيات، يمكن ذكر كل من: الاتفاقية الدولية لـ 27 أبريل 1979 الخاصة بالبحث والإنقاذ في البحر والموقعة بأمبورغ، الاتفاقية الدولية المتعلقة بالاتصالات اللاسلكية البحرية بواسطة الأقمار الصناعية "IMMARSAT" الموقعة في لندن في 3 سبتمبر 1976، الإتفاقية المتعلقة بالبرنامج الدولي لنظام الأقمار الصناعية المتعلق بالبحث والإنقاذ في البحر (Cospas/Sarsat) الموقع في باريس بتاريخ أول جويليه 1988، الاتفاقية الدولية لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية الموقعة بروما في 10 مارس 1988، مذكرة التفاهم حول مراقبة السفن من طرف دولة الميناء في منطقة حوض البحر الأبيض المتوسط الموقعة بمالطا بتاريخ 11 جويليه 1997.⁽²⁾

⁽¹⁾ راجع في هذا الصدد: صالح سعيد شامس الكندي. التنظيم القانوني لسلطات الدولة الساحلية على السفن، المرجع السابق، ص 101-103، ولزيد من التفصيل بخصوص هذه الاتفاقيات وترتيبها، راجع:

Sonja Ann Jozef Boelaert-Suominen. "International Environmental Law and Naval War". «The effect of Marine Safety and Pollution Conventions during International Armed Conflict». *Naval War College, Newport, Rhode Island. Center for Naval Warfare Studies, Newport Paper Number Fifteen, December 2000. P155-177.*

⁽²⁾ وقد تمكنت من حصر جملة هذه الإتفاقيات بالرجوع إلى الوثائق التي تقدم بها إلي السيد: رزال عبد الكريم - المدير العام للبحرية التجارية بوزارة النقل - كما يمكن مراجعة هذه الاتفاقيات في مداخلة تقدم بها السيد رزال عبد الكريم بعنوان: «Le contrôle des

ولعل آخر ما توصل إليه المنتظم الدولي بخصوص إقرار منظومة شاملة تعزز سلامة الملاحة البحرية والمحافظة على الأرواح، تتمثل في المؤتمر الدولي المنعقد برعاية المنظمة البحرية الدولية "OMI" في الفترة الممتدة بين 9 و 13 ديسمبر 2002 توصلت خلالها المنظمة إلى إقرار بعض التعديلات على معاهدة "سولاس 1974" وإدراج توصيات بلغ عددها 11 توصية، وقد بدأ العمل بها ابتداءً من جويليه 2004.

ويعتبر أهم إنجاز حققته المنظمة من خلال مؤتمرها لعام 2002، إقرارها لمنظومة "المدونة الدولية لتيسير سلامة السفن والموانئ" "Isps code"⁽¹⁾ والذي يهدف أساساً إلى ضمان التأمين التام لسلامة السفن والموانئ والملاحة ضد كل الأخطار المحتمل حدوثها، وكذا ما هي المقاييس الواجب اتخاذها في مواجهة كل حالة على حدة.

وإضافة إلى منظومة "ISPS" سالفة الذكر، فقد استطاعت المنظمة من خلال المؤتمر سالف الذكر، أن تعتمد عدداً من التعديلات التي وردت على الفصل السادس - القاعدة (2) بكل فقراتها - المتعلقة بالمقاييس الخاصة بتعزيز السلامة البحرية، فضلاً عن اعتمادها لجملة من التوصيات المرافقة لمنظومة "ISPS"، وهي 11 توصية أذكر أهمها: الأولى، وهي ملحقاً باتفاقية سولاس 1974، والثانية، وبما تم اعتماد منظومة "ISPS"، والخامسة لترقية التعاون التقني والمساعدة البحرية، والسادسة للتدابير الأولية المتعلقة بالمقاييس الخاصة بالسلامة البحرية. الخ. (2)

navires» في الأيام الدراسية حول القانون البحري المجرى بعناية في يومي 8 و 9 نوفمبر 1998، تحت الرعاية السامية لمعالي وزير النقل، وهي محفوظة لدى مديرية البحرية التجارة بوزارة النقل.

(1) The International Ship and Port Facility Security Code

(2) وهذه التوصيات هي كالاتي كما وردت عن المؤتمر:

Res: 1 (Adoption of amendments to the annex to the international convention for the safety of life at sea, 1974,

Res: 2 (Adoption of international Ship and Port Facility Security (ISPS) Code)

Res: 3 (Further work by the international maritime organization pertaining to the enhancement of maritime security)

Res: 4 (Further amendments to Chapters XI-1 and XI-2 of the 1974 SOLAS convention on special measures to enhance maritime safety and security)

Res: 5 (Promotion of technical co-operation and assistance)

Res: 6 (Early implementation of the special measures to enhance maritime security)

Res: 7 (Establishment of appropriate measures to enhance the security of ships, port facilities, mobile offshore drilling units on location and fixed and floating platforms not covered by chapter XI-2 of the 1974 SOLAS Convention)

Res: 8 (Enhancement of security in co-operation with the International Labour Organization)

Res: 9 (Enhancement of security in co-operation with the World Customs Organization)

Res: 10 (Early implementation of long-range ships identification and tracking)

Res: 11 (Human element-related aspects and shore leave for seafarers)

لمزيد من التفصيل بخصوص محتويات هذه الاتفاقية والتوصيات: يراجع الملف على الموقع التالي: <http://www.imo.org/home.asp>

وفي نهاية المطاف، أقول بأن المادة (94) من الاتفاقية العامة لعام 1982، إذ أحالت إلى «الأنظمة الدولية المنطبقة» في مجال السلامة وحماية الأرواح وبناء السفن ومعداتها ومنع المصادمات..، والتي يجب «أن يكون الرُّبَّانُ وَالضُّبَّاطُ، وَإِلَى الْمَدَى الْمُنَاسِبِ أَفْرَادُ طَاقِمِ السَّفِينَةِ، عَلَى دَرَايَةِ تَامَّةٍ» بما (المادة 4§93 (ج))، تجعل من ملاحاة السفينة في مختلف المساحات البحرية الدولية مصطلحا أشمل بكثير من مجرد "قيادتها". وبالرغم من أن المادة (94) قد حددت هذه المسائل التي يتعين على السفينة ودولة علمها مراعاتها وأوردتها ضمن عناصر أخرى تظهر في شكل إحالة منها إلى التشريعات الداخلية للدول، إلا أن هذه المسائل، وبالنظر لخطورتها وأهميتها، قد سُحبت من النطاق الداخلي لتحظى بالتقنين الدولي في شكل موحد ومتخصص أنشئت من أجله منظمة دولية متخصصة، بل تجاوز الأمر نطاق المنظمة البحرية الدولية نفسها وصولا إلى الأمين العام للأمم المتحدة الذي بات يقدم تقارير سنوية⁽¹⁾ بناء على المعلومات المقدمة له من طرف هذه المنظمة يبين فيها مختلف الإنجازات والسبل التي تعزز سلامة الملاحة البحرية بدءاً من بناء وتصاميم السفن إلى مختلف الأنظمة المعتمدة من قبل هذه المنظمة والتي تكفل عمليات الإنقاذ والإغاثة، مما أصبح على هذه الاتفاقيات والصكوك طابعا آمنا دوليا يحظى بالكثير من العناية والمراعاة.

ثانياً) الضوابط الخاصة بطاقم السفينة ورجال البحر: وعلى غرار ما أورده المادة (94) من الاتفاقية العامة بخصوص سلامة الملاحة والأرواح في البحر، أوجبت هذه المادة أيضا على دولة علم السفينة أن تتولى «تكوين طواقم السفن، وشروط العمل الخاصة بهم، وتدريبهم، آخذة في الإعتبار الصكوك الدولية المنطبقة» (المادة 3§94 (ب))، وتضمن أيضا «أن تكون كل سفينة في عهددة ربان وضباط تتوفر فيهم المؤهلات المناسبة، وبوجه خاص في مجالات قيادة السفن والملاحة والاتصالات والهندسة البحرية، وأن يكون طاقم السفينة مناسبا من حيث المؤهلات والعدد لنوع السفينة وحجمها وآلاتها ومعداتها» (4§94 (ب)). وأوجبت كذلك المادة (94) سالفة الذكر «أن يكون الرُّبَّانُ وَالضُّبَّاطُ، وَإِلَى الْمَدَى الْمُنَاسِبِ أَفْرَادُ طَاقِمِ السَّفِينَةِ، عَلَى دَرَايَةِ

(1) وقد صدر للأمين العام للأمم المتحدة "كوفي عنان" العديد من التقارير المتعلقة بهذا الجانب أدرجها في تقريره السنوي، أذكر من بين أهمها:

- تقرير الأمين العام "المحيطات وقانون البحار" للدورة (55) للجمعية العامة بتاريخ 20 مارس 2000 (A/55/61)، الصفحات من 17-24.

- تقرير الأمين العام "المحيطات وقانون البحار" للدورة (60) للجمعية العامة بتاريخ 15 أوت 2005 (A/60/63/add.2) الصفحات 11-14.

يراجع ما جاء في هذه التقارير: الموقع الرسمي للأمم المتحدة، خاتمة الأمين العام المفهرسة. السنتين 2000-2005 كالتالي:

http://www.UN.org/Depts/los/general_assembly/general_assembly_reports.htm

تامة بالأنظمة الدولية المنطبقة فيما يتعلق بسلامة الأرواح في البحار، ومنع المصادمات، ومنع التلوث البحري وحفظه والسيطرة عليه، والمحافظة على الاتصالات بواسطة الراديو وأن يكونوا مطابئين بمراعاة تلك الأنظمة» (المادة 4§94 (ج)).

إذن، وكما أسلفت بالقول، فإن الاتفاقية العامة، في مادتها (94)، تكون قد سحبت حرية الاختصاص في مجال التشريع المتعلق بمؤهلات الربانة وضباط السفن وطواقمها. فليس بوسع الدولة أن تستفرد بوضع منظومة تشريعية لتكوين ضباط الملاحة بصرف النظر عما هو مستقر في المنتظم الدولي سواء من صكوك وتوصيات صادرة عن المنظمة البحرية الدولية، أو مما أبرم من طرف الدول من معاهدات؛ ولأن الملاحة البحرية المعنية هنا هي تلك الملاحة التي تمخر فيها السفينة مجالات بحرية لدول مختلفة وصولاً إلى أعالي البحار، فإن هذا الموضوع لا يجب أن يبقى من اختصاص الدولة صاحبة علم السفينة بالنظر إلى ما يمكن أن ينجر عنه من آثار قد تمتد إلى دول أخرى في حالة قصور تشريعات هذه الدول أو عجزها عن توفير الطواقم المؤهلة للملاحة وقيادة السفن، ومن ثم، كان من الواجب أن يتكفل المنتظم الدولي بالموضوع في إطار رؤية شاملة وموحدة. والقول بمؤهلات طواقم السفينة لا يعني قدرتهم على قيادة السفينة والتحكم فيها فحسب، وإنما يمتد أيضاً إلى وجوب أن يكون هذا الطاقم على دراية تامة بكل ما تقرر من طرف المنتظم الدولي من اتفاقيات وقرارات وتوصيات وقواعد، فهم ضباط ورجال قانون في آن واحد، يمزجون في معرفتهم بين قواعد الهندسة والملاحة... وبين الأحكام والقواعد الدولية ذات الصلة.

والحقيقة أن موضوع كفاءة وتأهيل "رجال البحر" قد حظي بالاهتمام المتزايد منذ إنشاء المنظمة الأممية عموماً وانعقاد المؤتمر الدولي لسلامة الأرواح في البحار عام 1948 خصوصاً، هذا الأخير الذي تنبه إلى خطورة موضوع مؤهلات الربانة والطواقم وأهمية تزويد السفن بالعدد الكافي من العاملين في البحر من ذوي الخبرة والكفاءة، فأصدر توصية قرر فيها أن سلامة الأرواح لا تعتمد فقط على بناء السفن وتجهيزها بالمعدات، وإنما يجب أن يرافق ذلك تعزيز هذه السفن بالمؤهلين الكافيين من ذوي الخبرة لتولي ملاحتها (القاعدة 13). كما أوصى المؤتمر بضرورة التنسيق بين المنظمة الدولية البحرية الاستشارية وبين منظمة العمل الدولية لضمان تحديد اختصاص كل منهما في موضوع رجال البحر، وكذا الاهتمام بوضع مشروع نموذجي خاص بالحد الأدنى لعدد أفراد الطاقم لتعميم تطبيقه دولياً.⁽¹⁾

ولقد أدرج موضوع رجال البحر عقب مؤتمر 1948 سالف الذكر أيضاً ضمن المادة العاشرة من اتفاقية جنيف لعام 1958 لأعالي البحار، وهي تشبه إلى حد ما المادة (94) من اتفاقية 1982 إذ

(1) د. صالح عطية سليمان الغرجومي، أحكام القانون الدولي في تأمين البيئة البحرية، المرجع السابق، ص 607.

تتضمن إحالة منها إلى "قواعد العمل المنطبقة دولياً" وفيها إشارة إلى توصيات مؤتمر سلامة الأرواح عام 1948 وما صدر عن منظمة العمل الدولية من اتفاقيات في الفترة الممتدة عقب انعقاد المؤتمر⁽¹⁾، إلا أن معاهدة لندن لعام 1960 المتعلقة بسلامة الأرواح جاءت بأحكام أكثر صرامة من توصيات المؤتمر. فقد قضت القاعدة رقم (13) من الفصل الخامس من هذه المعاهدة بأن "تتعهد الحكومات المتعاقدة كل في ما يختص بسفنها الوطنية أن تداوم التأكد... من أن جميع السفن مزودة بعدد كاف من رجال أكفاء"، وتضمنت التوصية رقم (39) المرافقة لمعاهدة لندن 1969 أحكاماً بشأن تدريب الربانة والضباط والملاحين على استعمال أجهزة المساعدة، فضلاً عن إلزام هذه التوصية بتعاون كل من المنظمة البحرية الدولية والاستشارية ومنظمة العمل الدولية في هذا المجال مع إقرار العمل بالمعاهدتين الدوليتين اللتين أقرهما مؤتمر العمل الدولي وهما: معاهدة شهادة الأهلية للضباط رقم (53) لعام 1936، ومعاهدة شهادة البحارة المهرة رقم (74) لعام 1946.⁽²⁾

وقد عكست كارثة غرق الناقل "أموكو كاديز *Amoco Cadiz*" آثارها على عدد من المسائل المتعلقة بالملاحة البحرية يعتبر موضوع القيادة أهمها.

⁽¹⁾ وقد صدر عن منظمة العمل الدولية اهتماماً منها بموضوع تأهيل رجال البحر في تلك الفترة ما يربو عن 62 اتفاقية أذكر منها: الاتفاقية (70) خاصة بالحد الأدنى للسفن التي يجوز فيها تشغيل الأحداث في العمل البحري، الاتفاقية (15) بشأن تحديد السن الأدنى التي يجوز فيها تشغيل الشبان وقادين أو مساعدين لهم "عطشجية"، الاتفاقية (21) بشأن تبسيط إجراءات تفتيش المهاجرين على ظهر السفن، الاتفاقية (27) بشأن إعلان الوزن على الطرود الكبيرة المنقولة بالسفن، الاتفاقية (28) خاصة بوقاية العمال المشتغلين في شحن وتفريغ السفن من الحوادث، الاتفاقية (53) الخاصة بالحد الأدنى للمقدرة الفنية الواجب توافرها في ربانة السفن التجارية، الاتفاقية (56) الخاصة بالتأمين الصحي للبحارة، الاتفاقية (58) الخاصة بتحديد السن الأدنى لاشتغال الأحداث بالملاحة البحرية، الاتفاقية (69) الخاصة بشهادة اللياقة المهنية لطهارة السفن، الاتفاقية (70) الخاصة بالضمان الاجتماعي لرجال البحر، الاتفاقية (70) الخاصة بمعايشات رجال البحر، الاتفاقية (73) الخاصة بفحص رجال البحر طبياً، الاتفاقية (74) الخاصة بشهادات كفاية البحارة، الاتفاقية (75) الخاصة بإسكان الملاحين (طاقم) على ظهر السفينة، الاتفاقية (92) خاصة بالوثائق الوطنية لإثبات شخصية البحار. الاتفاقية (9) بشأن تخدم البحارة، الاتفاقية (16) بشأن الفحص الطبي الإجباري للأحداث والشبان الذين يشتغلون على ظهر السفن، الاتفاقية (22) الخاصة بعقود استخدام البحار، الاتفاقية (23) الخاصة بإعادة البحارة إلى وطنهم، الاتفاقية (54) الخاصة بالأجازات السنوية بأجر للبحارة، الاتفاقية (55) الخاصة بالتزامات مجهزة السفينة في حالات مرضى البحارة أو إصابتهم أو وفاتهم، الاتفاقية (57) الخاصة بساعات العمل على ظهر السفينة وتزويدها بالرجال اللازمين، الاتفاقية (68) الخاصة بالغذاء وتقديم الوجبات للبحارة على ظهر السفن، الاتفاقية (72) الخاصة بالأجازات بأجر للبحارة لسنة 1946، الاتفاقية (76) الخاصة بالأجور وساعات العمل على ظهر السفينة وتزويدها بالرجال، الاتفاقية (91) الخاصة بإجازات الراحة للبحارة (المعدلة سنة 1949)، الاتفاقية (93) الخاصة بالأجور وساعات العمل على ظهر السفينة وتجهيزها بالرجال (معدلة سنة 1949)، الاتفاقية (109) الخاصة بالأجور وساعات العمل على ظهر السفينة وتزويدها بالرجال (معدلة عام 1958).

أنظر: د. صالح الفرجومي، المرجع السابق، ص 606-607 الهامش. والملاحظ هنا بخصوص هذه الإتفاقيات الصادرة عن منظمة العمل الدولية أنها ذكرت في هذا المقام بما يتناسب وتاريخ الإتفاقيات المذكورة أعلاه وكيف تأثرت بها، وليس المراد منها حصر مجمل الإتفاقيات المبرمة في إطار المنظمة والتي عنيت بهذا الموضوع حتى في التواريخ اللاحقة.

⁽²⁾ المرجع السابق، ص 608.

ذلك أنه في الـ 16 مارس 1978، وعلى السواحل الفرنسية وقعت الكارثة البيئية التي سببها جنوح وفتح سفينة البترول العملاقة "أموكو كاديز" بسبب إرهاب الطاقم، وقد كان لهذه الحادثة أثر ضخم على موضوع كفاءة الطواقم ورقابة دولة الميناء، حيث دعت الحكومة الفرنسية 13 حكومة أوروبية زيادة على المنظمة الدولية البحرية الاستشارية ومنظمة العمل الدولية لعقد مؤتمر دولي يبحث أسباب هذه الكارثة، و قد انتهى هذا المؤتمر إلى وضع توصية بضرورة زيادة الكفاءة في التحكم والإشراف ثم تلاه وضع مذكرة تفاهم خاصة بنظام رقابة الدولة على الميناء، إلى أن تكفل المنتظم الدولي بالموضوع بوضع اتفاقية في هذا الخصوص وهي اتفاقية لندن لعام 1978 المعروفة بمختصر "STCW".

أعتمدت الاتفاقية الدولية لمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال المناوبة للملاحين (STCW) في لندن بتاريخ 1978/7/7، وقد دخلت حيز التنفيذ بتاريخ 1984/4/24، وأكتفي هنا بأن أسوق نص المادة (10) منها التي تقضي بوجود أن "تخضع كل سفينة أثناء تواجدها في ميناء دولة طرف في الاتفاقية للرقابة من قبل ضباط مفوضين أصلا من قبل تلك الحكومة إلى الحد الذي يكفل التحقق من أن الشهادات الصادرة بموجب القاعدة رقم (12) والقاعدة رقم (13) صحيحة وسارية المفعول".⁽¹⁾

وفي سياق الحديث دائما عن الرقابة على مؤهلات الطواقم، فقد ذكر السيد "زار نور الدين" بأن "التحقيقات التي تجري عقب الحوادث البحرية تظهر أن معظم الكوارث البحرية تعود إلى أخطاء بشرية وكان هذا الدافع الكبير للمنظمة البحرية الدولية إلى توجيه نظرها عن الطرق التقليدية التي كانت مكرسة من قبل في مجال سلامة الأرواح والملاحة إلى الاهتمام برجال البحر ومؤهلاتهم"، وقد قادها ذلك إلى اعتماد مقياسين دوليين هما: المدونة الدولية لإدارة السلامة "Le code international de la gestion de la sécurité ISM" والذي يسعى إلى تحسين مستوى الكفاءات لدى طواقم السفن سيما عند الحالات الطارئة، وهو يتضمن فضلا عن ذلك، جوانب ميدانية وتطبيقية إضافة إلى تشديد الرقابة على رجال البحر من حيث تكوينهم ومؤهلاتهم وظروفهم، سواء من طرف دولة الميناء أو من الدول الأخرى المتعاقدة. أما المقياس الثاني، فهو النظم الجديدة التي تضمنتها معاهدة (STCW 78) كتعديلات ملحقة بها ابتداء من عام 1995، وقد دخلت حيز التنفيذ في 1 فيفري 1997، وهي توجب على الشركات البحرية أن تراعي في إلحاق رجال البحر بالسفن أن

⁽¹⁾ راجع بعض فقرات هذه المادة وغيرها في: صالح سعيد شامس الكندي، التنظيم القانوني لسلطات الدولة الساحلية على السفن، المرجع السابق، ص 100-101، وكذا: د. صالح الغرجومي، المرجع السابق، ص 608.

يكونوا متحصلين على شهادات التأهيل الخاصة بالملاحة البحرية وأن السفن لديها العدد الكافي من الطاقم.⁽¹⁾

وختلاصة لهذا العنصر، فإنني أشير إلى أن موضوع مؤهلات طواقم السفن وشهاداتهم وتكوينهم أصبح خاضعا لمعايير وشروط دولية تراعيها الدول وجوبا قبل إلحاق هذا الطاقم على ظهر السفن التي ترفع علمها، وتقع على الدول مسؤولية ما ينجرُّ عن ذلك من مخالفات، هذا فضلا عن أن بإمكان مراقبي دول الموانئ المضيفة القيام بعمليات مراقبة لمختلف الوثائق والشهادات وأعداد الطاقم مثلما تسمح به المادة العاشرة من معاهدة (STCW 78) سالفه الذكر. ويمكن في هذا الإطار الإشارة أيضا، إلى أن كلا من المعاهدة الدولية (STCW 78) وكذا معاهدة رقم 108 الصادرة عن منظمة العمل الدولية المتعلقة بوثائق الهوية الوطنية لرجال البحر قد صادقت عليهما الجزائر⁽²⁾، دون أن أغفل التقارير التي يتقدم بها الأمين العام لهيئة الأمم المتحدة أمام الجمعية العامة كحوصلة للجهود المبذولة من طرف المنظمة البحرية الدولية والدول في هذا الجانب و التي تستلهم منها الدول جوانب تقنين هذا الموضوع لديها.⁽³⁾

⁽¹⁾ لمزيد من التفصيل بخصوص نظام "ISM" وتعديلات معاهدة (STCW78) الأخيرة، يراجع مداخلة مداخلة السيد زبار نورالدين (نائب مدير بمديرية البحرية التجارية بوزارة النقل) في :

Zebar Noureddine. Sécurité Maritime. « La responsabilité des armateurs ». Journée d'études sur le code maritime. Annaba, 08 et 09 Novembre 1998. Ministère des transports.

وفي تقرير للأمين العام لعام 2001 مقدم للجمعية العامة في دورتها (56) بتاريخ 9 مارس 2001، ذكر الأمين العام للأمم المتحدة بأن التقديرات تفيد أن نحو 80 في المائة من الحوادث التي تقع في البحر ترجع جزئيا إلى خطأ بشري، ومن ثم، يتواصل تركيز جهود المنظمة البحرية الدولية على تحسين معايير ترخيص وتدريب البحارة وبخاصة كفاءة تنفيذ المتطلبات الدنيا المبينة في تعديلات 1995 لإتفاقية الدولية المتعلقة بمعايير تدريب البحارة و إصدار تراخيصهم لعام 1978 . راجع تقرير الأمين العام على الموقع الإلكتروني الرسمي للأمم المتحدة :

http://www.UN.org/Depts/los/general_assembly/general_assembly_reports.htm

فهرس 2001 ص 26-27. وللإشارة، فإن الجزائر أولت موضوع العدد الكافي من طاقم السفينة اهتمامها بمصادقتها على الإتفاقيتين المذكورتين، فضلا عن إصدارها لبعض التشريعات في هذا الموضوع، وسوف أثير ذلك مجددا بحول الله حين التعرض لموضوع وضع السفن التي تحمل مواد خطرة أو نووية.

⁽²⁾ وقد صادقت الجزائر على المعاهدة الأولى بموجب المرسوم رقم 88/88 المؤرخ في 26 افريل 1988 (ج ر رقم 1988/22)، وعلى المعاهدة الثانية بموجب المرسوم الرئاسي رقم 90/38 المؤرخ في 30 جوان 1990. (ج ر . رقم: 1990/05).

⁽³⁾ راجع: تقرير الأمين العام لسنة 2000 و 2005 اللذين سبقتا الإشارة إليهما على الموقع الرسمي للأمم المتحدة، حانة الأمين العام، فهرس 2000-2005، المرجع السابق، ص 12-13 من تقرير 2005، و ص 19-20 من تقرير 2000.

الفرع الثاني

الضوابط الخاصة بمنع المصادمات في البحر وحماية البيئة البحرية

للتذكير، فإن المادة (94) (فقرة 4/أ)) أوجبت على دولة علم السفينة أن يكون طاقمها على دراية بعدد من المسائل التي ذكرتُ جانباً منها، فضلاً عن درايته بقواعد منع المصادمات في البحر ومنع التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه. وعلى غرار الفرع السابق، فإنني أرى تقسيم هذا الفرع إلى عنصرين هما كالتالي:

أولاً) الضوابط الخاصة بمنع المصادمات في البحر: نظراً لأن الأمن البحري بطبيعته ذو طبيعة عالمية، فليس هناك أمن يسمح لكل دولة أن تعتمد لنفسها إشارات وقواعد للسير في البحار تختلف عن باقي الإشارات والقواعد التي تستعملها بقية الدول. لذلك، فقد اقتضت الضرورة توحيد القواعد التي تحكم السير في البحار درءاً للفوضى وتفادياً للمصادمات؛ ومن ثم، وجب على جميع الدول أن تتقيد بواجب تكوينها لربابنة سفنها وطواقمها على ضوء ما هو مستقر على الصعيد الدولي من هذه الإشارات والقواعد لا على صعيد التشريع الداخلي لكل دولة على حدة.

والرّاجح أن أولى الإشارات الدولية المستعملة في البحر تعود إلى قانون الإشارات البحرية الصادر عام 1837 والذي تمت مراجعته عام 1900 ثم عام 1934، والذي تلاه الإتفاق الخاص بالإشارات البحرية الموقع برشلونة في 23 أكتوبر 1930.⁽¹⁾ وبالرغم من أن قانون الإشارات الدولية اكتسب أهمية بالنظر إلى المعاهدات التي تولت توحيدده على النطاق الدولي، إلا أن موضوع التصادم البحري كان أكبر وأكثر تفرعاً من مجرد احتوائه على إشارات دولية، فهو يندرج ضمن التدابير الرامية إلى تعزيز سلامة الأرواح في البحار، ومن ثم، كان لزاماً على المجتمع الدولي أن يوليها مراعاة تامة هو الآخر.

وعلى هذا الأساس، فقد تم إبرام المعاهدة الدولية الخاصة بمنع المصادمات في البحر المبرمة عام 1910، والتي خضعت بدورها إلى تنقيح وإعادة تنظيم عام 1929، ثم معاهدة منع التصادم في البحر لعام 1948 لتتبعها بعد ذلك معاهدة لندن لـ 17 جوان 1960.⁽²⁾

وقد بادرت المنظمة البحرية الاستشارية الدولية بدورها في الفترة الممتدة بين 4 و 20 أكتوبر 1972 إلى عقد مؤتمر دولي ضمّ 46 دولة بوفود رسمية ومراقبين عن المنظمات الحكومية وغير الحكومية

⁽¹⁾ د. صالح الفرجومي، المرجع السابق، ص 613.

⁽²⁾ Sonja Ann Jozef Boelaert-Suominen. «The effect of Marine Safety and Pollution Conventions during International Armed Conflict». Op.Cit., P156.

وذلك بغرض تعديل القواعد التي تضمنتها معاهدة منع المصادمات في البحر لعام 1960، وانتهى هذا المؤتمر بإبرام معاهدة أول جانفي 1972 بخصوص منع التصادم في البحر.

وتتضمن القواعد الدولية لمنع التصادم في البحر لعام 1972، 38 قاعدة موزعة على 5 أجزاء. ويشمل الجزء الأول منها، 3 قواعد تتعلق بالقواعد العامة، أما الجزء الثاني، فهو خاص بقواعد المناورة والإبحار، وهو يتضمن 16 قاعدة موزعة على 3 أقسام، يختص الأول منها بقيادة السفن في أية حالة للرؤية، والثاني بقيادة السفن التي تقع على مدى الرؤية من بعضها البعض، كما يختص القسم الثالث بقاعدة واحدة وردت تحت رقم (19)، وهي تهتم بقيادة السفن في حالة الرؤية المحدودة. أما الجزء الثالث، فقد تناولت نصوصه قواعد الأنوار والأشكال..، وهو يشتمل على 12 قاعدة، في حين، فإن الجزء الرابع يتضمن القواعد الخاصة بالإشارات الصوتية والضوئية، واختص الجزء الخامس والأخير بالاستثناءات المتعلقة بتنفيذ هذه القواعد، وهو يتضمن قاعدة واحدة هي القاعدة رقم (38).

ويمكنني أن أذكر على سبيل المثال بعضا من هذه القواعد. فالقاعدة (6) التي تحمل عنوان "السرعة الآمنة" من القسم الأول من الجزء الثاني المتعلق بقواعد المناورة والإبحار، تقضي بأنه "يجب على كل سفينة السير بسرعة آمنة في جميع الأوقات بحيث يمكنها اتخاذ الإجراء المناسب والفعال لتفادي التصادم، ولكي تقف على مسافة تتلائم مع الظروف والأحوال السائدة"، وأضافت بأنه على جميع السفن مراعاة العوامل التالية: "1) حالة الرؤية. 2) كثافة حركة مرور السفن ويشمل ذلك تجمعات سفن الصيد. 3) قدرة السفينة على المناورة والانتباه بصفة خاصة لمسافة التوقف والقدرة على الدوران في الظروف السائدة. 4) تواجد نور في الخلفية ليلا مثل تلك الناجمة عن أنوار الشاطئ أو عن بعثرة الخلفية لأنوار السفينة ذاتها. 5) حالة الريح والبحر والتيار ومدى القرب من الأخطار الملاحية. 6) الغاطس بالنسبة لعمق المياه المتاحة". وتتضمن القاعدة الثامنة المتعلقة بإجراءات تفادي التصادم ما نصه بأن "أي إجراء يتخذ لتفادي التصادم يجب - إذا ما سمحت ظروف الحالة - أن يكون إيجابيا وأن يتم في الوقت المناسب وأن يكون مطابقا للإجراءات المتعارف عليها في استخدام الفنون البحرية الصحيحة". وتضيف الفقرة (ب) بأن "أي تغيير في خط السير و/أو السرعة لتفادي التصادم يجب.. أن يكون من الكبر بحيث يكون ظاهرا بوضوح بالنسبة لسفينة أخرى تقوم بالمراقبة بالنظر أو بالرادار. ويجب تجنب التغييرات الصغيرة المتتابعة لخط السير و/أو السرعة".

وتضيف القاعدة (18) الواردة تحت عنوان المسؤوليات فيما بين السفن بأنه "يجب على السفينة المسيرة آليا غير المتصلة بالأرض أن تتعد عن طريق: 1- سفينة ليست تحت السيطرة. 2- سفينة محدودة القدرة على المناورة. 3- سفينة قائمة بالصيد. 4- سفينة شراعية..".

أما عن الإشارات الصوتية الخاصة بالمناورة التي تستخدمها السفن عند الرؤية، فقد تضمنت أحكامها القاعدة (34) الواردة تحت عنوان إشارات المناورة والتحذير، حيث تقضي بأنه "عندما

تكون السفن على مرأى من بعضها البعض، يجب على السفينة المسيرة ألياً غير المتصلة بالأرض عندما تناور.. أن تعلن عن هذه المناورة بالإشارات التالية على صفارتها: 1- صفارة قصيرة واحدة تعني "أنا أغير خط سيرى لليمين". 2- صفارتان قصيرتان تعني "أنا أغير خط سيرى للييسار". 3- ثلاث صفارات قصيرة تعني "أنا أقوم بتشغيل وسائل دفعي للخلف". (1)

وفضلاً عما سبق ذكره، فإن هناك نشاطاً بحرياً واجبا على السفن القيام به لما له من أهمية في مساعدته في أغراض البحث والإنقاذ ألا وهو "الإخطار عن مواقع السفن". وهذا الإجراء يعود في حقيقته إلى التوصية رقم (47) من مجموعة التوصيات بالملحق (د) لمعاهدة سلامة الأرواح في البحار لعام 1960، حيث تقوم السفن بالإبلاغ عن مواقعها حيثما تبحر في مساحات جهزت بترتيبها لتجمع هذه البيانات لاستخدامها في أغراض البحث والإنقاذ، فضلاً عن اعتماد خرائط دقيقة تكاد تكون حالياً موحدة رغم تنوعها وطرق رسمها، إضافة إلى واجبات ملقاة على عاتق دولة الميناء بدورها، وتمثل في وضع نظام "مساعدات الملاحة" وهي تتمثل في كل الأغراض والمعدات خارج السفينة التي يتعين على هذه الأخيرة أن تتقيد بها أيضاً لتحديد موقعها وخط سيرها الآمن ولمساعدتها على تجنب الأخطار والعوائق الملاحية، وهي مجبرة على التقيد بعلامات الإرشاد التي تكون محددة بعلامات واضحة على الخرائط حتى تتمكن من الملاحة خلال هذه الممرات. ومن بين العلامات والإرشادات، توجد العلامات الأرضية، العلامات النهارية والليلية، علامات التجنب، المنار (Lighthouses) وخطوط الإنطباق وسفينة المنار (Light vessel) والعوامات (Buoy) وهي سفن مساعدة ذات أنوار خاصة تستخدم كمساعد ملاحى ليلي. (2)

(1) لمزيد من التفاصيل بخصوص جملة هذه القواعد، راجع: عميد بحري، مصطفى محمد عبد العزيز. القواعد الدولية الجديدة لمنع التصادم في البحر. مراجعة لواء بحري: مكرم حنين شراك. منشأة المعارف بالإسكندرية، 1977.

(2) إن مسألة صحة الخرائط ودقتها مسألة جد هامة في موضوع ملاحه السفينة وسلامتها. ذلك أنه ليست الخرائط البحرية موحدة وإنما لها عدة إسقاطات منها: الإسقاطات المعدلة، إسقاط مولفايدي *Mollweide projection* والإسقاطات المخروطية *Conical projection* ومنها الإسقاطات الإتجاهية *Azimuthal projection* وكذا الإسقاطات الأسطوانية *Cylindrical projection*، إسقاط لامبرت المتساوي المساحات *Lanbert conformal*، الإسقاط المركزي *Gnomonic projection*، والإسقاط الإستريوجرافي *Stereographic* والإسقاط الأورثوجرافي *Orthographic projection*، وإسقاط ميركاتور *Mercator projection* وهذا الأخير يعتمد على قواعد رياضية معقدة لتحديد إحداثيات المسافات والملاحه والأميال والاتجاهات.

لمزيد من التفاصيل بخصوص استخدام الخرائط وأنواعها، وكذا في موضوع مساعدات الملاحة: راجع: د. مصطفى عبد العزيز/ الربان محمد يوسف طه. الملاحة الساحلية. الناشر: منشأة المعارف بالإسكندرية، الطبعة الثانية، 1993 (الخرائط ص 61-94) و(المساعدات ص 97-103)، وراجع أيضاً في موضوع الخرائط: د. أحمد أبو الوفا. القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول...، المرجع السابق، ص 107-108.

ثانياً) الضوابط الخاصة بحماية البيئة البحرية: يعتبر موضوع تلوث البيئة من أكثر المواضيع تشعباً وعناية سواء من طرف القانون الدولي العام بصفة عامة، أو من طرف قانون البحار بصفة خاصة، وهذا بالنظر إلى البعد الذي اكتسبه البحر باعتباره نهاية كل نفايات الصناعة البشرية. وكثيرة هي الكتابات المتخصصة التي تناولت موضوع البيئة البحرية بالدراسة مضافاً إليها جملة من النصوص والأحكام التي تضمنتها الاتفاقية العامة، والتي جعلت من البيئة البحرية أقرب ما يكون إلى موضوع مستقل بذاته بالنظر للعناية التي أولتها الاتفاقية له ومن بعد ما اكتنف المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار من قناعات بأن البحر أصبح يزداد تلوثاً، وأن عدم الالتفات إلى هذا الموضوع من شأنه أن يؤدي إلى تفاقم تلوثه ومساس بيئته وموارده الطبيعية، بل قد يمتد ذلك إلى المساس بالجانب الحيوي للإنسان في استمرار بقائه وبقاء مصادر غذائه.

والحقيقة أن الجهود الدولية نحو تقنين منع تلوث البيئة البحرية ترجع إلى العشرينات متى انعقد المؤتمر الدولي لمنع تلوث البحار بواشنطن عام 1926 الذي دعت إليه الولايات المتحدة الأمريكية. وقد كان هدف المؤتمر هو تقريب وجهات النظر بالنسبة لبعض المسائل التقنية، إذ أن مصادر التلوث التي كانت معروفة في ذلك الوقت هي السفن والمنشآت الأرضية وأرصفت الشحن والتفريغ في الموانئ، مضافاً إليها مصادر التلوث من البر، وكانت عادة ما تتكفل بها التشريعات الوطنية كل على حدة. وإذا لم يتمكن المؤتمر من توحيد وجهات نظر الدول المجتمعة،⁽¹⁾ فقد اقتصر على معالجة تلوث البيئة البحرية بالزيت من طرف السفن، وانتهى بإبرام معاهدة عام 1926 التي - وإن لم يكتب لها الدخول حيز النفاذ - إلا أنها نبّهت إلى مثل هذه المشكلة وتفاقمها وضرورة مكافحتها؛ كما أن بعض ناقلات البترول التزمت اختيارياً بما جاء بمشروع هذه الاتفاقية، وبدأت الدعوات توجه من قبل ملّاك السفن في عدد من الدول لاتباع قواعدها.⁽²⁾

وبالرغم من المحاولات التي تلت معاهدة 1926 والتي لم تدخل حيز التنفيذ أصلاً، وأذكر منها كلا من مشروع معاهدة تناولته الجمعية العامة لعصبة الأمم عام 1935 بناء على ما قدمته لجنة خبراء متخصصة، إلا أن هذه المحاولات لم تقدم نتيجة تذكر، وانتظر حتى تم إبرام اتفاقية منع تلوث البحر بالزيت في لندن بتاريخ 12 ماي 1954، ودخلت حيز التنفيذ في 26 جويلية 1956، كما شكلت

⁽¹⁾ وهي الولايات المتحدة، ألمانيا، بلجيكا، بريطانيا، كندا، الدانمارك، إسبانيا، فرنسا، إيطاليا، اليابان، النرويج، هولندا، البرتغال، السويد. أنظر: د. صالح الغرجومي، المرجع السابق، ص 448، وكذا: د. محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 326، وأيضاً: د. سليم حداد، المرجع السابق، ص 89.

⁽²⁾ أنظر: د. عبد المعتم محمد دواد، المرجع السابق، ص 342.

قرارتها الثمانية مبادئ جوهرية في مسار الحماية الدولية للبيئة لا سيما من التلوث الناجم عن السفن. (1)

وبالنظر إلى العدد المحدود من الدول التي انضمت إلى معاهدة 1954، والتي لم تتجاوز 12 دولة لم يبلغ حجم حمولة سفنها سوى نصف حمولات الناقلات العالمية، فقد بدا من الراجح أيضاً التفكير في مبادرة أخرى لتباحث هذا الموضوع، وكان مؤتمر كوبنهاجن لعام 1959 تجسيدا لها. وقد قامت المنظمة الدولية البحرية الاستشارية، على إثر تأييد أعمالها من طرف مؤتمر كوبنهاجن لعام 1959، بالدعوة إلى عقد مؤتمر آخر ينظر في موضوع تلوث السفن للبحر بالزيت، وانعقد هذا الأخير في لندن بين 26 مارس إلى 13 أبريل 1962 وتوصل إلى إجراء تعديلات على معاهدة 1959 تتضمن جملة من الأحكام، خاصة ما تعلق منها بناقلات الزيوت ومخلفاتها المتجمعة الثقيلة.

وبالرغم من الجهود الدولية الأخرى التي سمحت بإجراء تعديلات على اتفاقية 1954، إلا أن هذه الجهود كلها بقيت في شكل تعديلات، واعتبرت بالتالي، معاهدة 1954 العمود الفقري لكل الجهود العالمية التي عنيت بمجال تلوث البيئة البحرية. (2)

وقد استمرت الجهود الدولية على هذا المنوال حيث انعقد مؤتمر بروكسيل لعام 1969 وحضرته 48 دولة منها دولتان عربيتان هما مصر وسوريا، وأسفر هذا المؤتمر عن عقد اتفاقيتين هما: الإتفاقية الدولية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار في أحوال الحوادث التي تؤدي إلى التلوث بالزيت، و الإتفاقية الخاصة بالمسؤولية عن الأضرار بزيوت البترول. (3) وقد شكلت الإتفاقيتان معا نظاما منسجما مع اتفاقية 1954 بتعديلاتها استلهمت منها الدول معظم فحوى نصوصها الداخلية التي يتعين على السفن الناقل أن تراعيها سواء ما تعلق منها ببنايتها أو من طريقة ملاحظتها. (4)

(1) أنظر: د. سليم حداد، المرجع السابق، ص 89.

(2) ومن بين أهم التعديلات التي وردت على اتفاقية 1954، والتي عقيت تعديل مؤتمر 1962، يمكن أن أذكر قرار المنظمة الدولية البحرية الاستشارية رقم 232 لـ 12 أكتوبر 1971. أنظر: د. صالح الغرجومي، المرجع السابق، ص 454 و 455.

(3) وقد جاءت هاتان الإتفاقيتان بناء على طلب المنظمة البحرية الإستشارية الدولية على إثر حادثة "توري كانيون" *Torrey canyon* التي وقعت في 18 مارس 1967، وسوف أشير إليها لاحقا تفصيلا بحول الله. راجع بشأنها: د. محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 331، ود. إدريس الضحاك، المصلحة العربية واتفاقية قانون البحار فيما يتعلق بالمحافظة على البيئة البحرية والبحث العلمي ونقل التكنولوجيا. قانون البحار الجديد والمصالح العربية، المرجع السابق، ص 93.

(4) والحقيقة أنه بالنسبة لمعاهدتي 1969 فإنهما لم يكونا تعديلا لمعاهدة 1954 التي شكلت العمود الفقري لكل هذه التعديلات التي طرأت عليها والتي أذكر منها تعديلات كل من أعوام: 1962، 1969، 1971، و إنما هما معاهدتان مرافقتان لمعاهدة 1954 وتمتتان لها. أنظر: د. عبد المنعم محمد داود، المرجع السابق، ص 343، وراجع: د. سليم حداد، المرجع السابق، ص 89، ود. محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 326، وأيضا: *E.Langavant. Op.Cit., p138.*

غير أن مشكلة تلويث البيئة البحرية لم تعرف تقلصاً بالرغم من الاتفاقيتين المذكورتين آنفاً، وبالرغم أيضاً من كل الجهود الدولية التي ضُمَّتْ تعديلاً ما يناسب ازدياد وتعقد مشكلة التلويث، ومن ثم، فقد أعيدت هذه المشكلة إلى الطرح من جديد وكان لزاماً على المنتظم الدولي أن يضع تدابير دولية واسعة النطاق يتعين على السفن مراعاتها قصد منع التلويث وخفضه والسيطرة عليه، وقد وجدت هذه المحاولة تجسيداً لها تزامناً مع انعقاد المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قاعدة البحار. لقد اعتبرت اتفاقية لندن لـ 1973/10/8 "منع التلوث من السفن" "ماربول MARPOL" من أشمل وأوسع الاتفاقيات التي عقدت بشأن التلويث البحري، وشكلت ملاحقها قاموساً اصطلاحياً لمختلف المواد الملوثة التي يُحظر إلقاءها في البيئة البحرية، وهي اتفاقية تم اعتمادها بموجب مؤتمر دبلوماسي دعت إليه المنظمة البحرية الدولية بلندن خلال الفترة الممتدة من 8 أكتوبر إلى 2 نوفمبر 1973، وقد تم تنقيحها بموجب مؤتمر دبلوماسي آخر انعقد بين 6 و17 فيفري 1978، حيث تمت إضافة بروتوكول إليها وأصبحت تدعى فيما بعد باتفاقية "ماربول Marpol 73/78"، كما خضعت أيضاً إلى تنقيح آخر بموجب مؤتمر لندن لـ نوفمبر 1997، تمت فيه إضافة بروتوكول يتمثل في الملحق السادس الذي يعالج التلوث الجوي، وبه أصبحت الاتفاقية أشمل اتفاقية تعالج جميع عناصر التلوث التي يكون مصدرها السفينة. (1)

والراجح أن المؤتمر الثالث حول قانون البحار، وخلال بحثه لموضوع البيئة، كان يجيل إحالة واضحة على اتفاقية ماربول لعام 1973. فهذه الأخيرة تخضع السفن لجملة من الشروط والواجبات، أقلها حملها للشهادة طبقاً لأحكام قواعد التفتيش الذي تخضع له السفينة وجوبا، سواء في ميناء دولة علمها أو عند رسوها في الموانئ الأخرى للدول المتعاقدة. ويتناول التفتيش في جملة ما يتناول، التحقق من أن السفينة تحمل شهادة سارية المفعول، وأن البيانات الواردة فيها مطابقة لمواصفات وبيانات السفينة. وفي حالة وجود تباين في هذه المواصفات أو أن السفينة تشكل خطراً على البيئة البحرية، أحاز التفتيش عدم إخلاء سبيل السفينة للإبحار مع تقييد ذلك بجملة من الإجراءات القانونية كإخطار قنصل دولة علمها. (2)

وفي إطار الضوابط التي وضعتها اتفاقية ماربول لعام 1973، تعرضت المادة الثانية منها في فقرتها الثالثة إلى الموضوع "الأغراق Dumping" فعرفته أولاً بأنه "أي إلقاء من سفينة أيا كان سببه بما في ذلك أي تسرب أو طرح أو إراقة أو رشح أو ضخ أو قذف أو تفريغ لهذه المواد"، ثم تناولت القاعدة التاسعة من الملحق الأول بالاتفاقية تنظيم الأحكام المتعلقة بالتحكم في إلقاء الزيت، فحرمت

1) Françoise Odier. « Marpol annexe VI ». *Annuaire du droit de la mer. 1997. Tome II. Institut du droit économique de la mer. Monaco. Pedone. P 193, 197.*

(2) راجع في ذلك: صالح سعيد شامس الكندي، المرجع السابق، ص 103-104.

في فقرتها الأولى إلقاء الزيت أو الأمزجة الزيتية في البحر من السفن التي ينطبق عليها هذا الملحق، وقد وضعت ضوابط مختلفة تبعاً لاختلاف أنواع السفن والتي يتعين على هذه الأخيرة مراعاتها في عملية الإغراق. من ذلك، أنه يحظر على ناقلات الزيوت أن تقوم بهذه العملية في إحدى المناطق الخاصة، وأن تكون السفينة الناقلة على بعد 50 ميلاً بحرياً على الأقل عن أقرب أرض، وأن تكون سائرة في طريقها، وألا يزيد معدل الإغراق لمحتويات الزيت عن 20 لتراً لكل ميل بحري، هذا فضلاً عن أن يكون للناقلة جهاز لإلقاء الزيت يعمل فعلاً ويحتوي على نظم للإنذار والتحكم وترتيبات الصهاريج إلى غير ذلك من الضوابط التي لا يسعني ذكرها في هذا المقام تفادياً للخروج عن الموضوع.⁽¹⁾

وفضلاً عن اتفاقية ماربول، فقد سعت المجموعة الدولية إلى إبرام معاهدة أو سولو التي سبقت ماربول بقليل إذ أبرمت في 5 فيفري 1972، وقد كان غرضها منع تلوث البيئة البحرية بإغراق مواد من السفن والطائرات. وقد عرفت المادة (19) منها المقصود كذلك بالإغراق فقصرته على أنه "التصريف عن قصد للمواد من السفن أو الطائرات إلى البحر وذلك عن الإلقاء العرضي أو بسبب التشغيل العادي للسفن والطائرات وأجهزتها أو وضع مواد لغرض آخر غير مجرد التصريف فيها إذا لم يخالف هدفاً من أهداف الاتفاقية".⁽²⁾

وعلى هذا الأساس، يمكنني تحديد موقع المادة (94) من الاتفاقية العامة لا سيما البند (ج) من فقرتها الرابعة التي تقضي بأن «يكون الرُّبَانُ وَالضَّبَّاطُ، وَإِلَى الْمَدَى الْمُنَاسِبِ أَفْرَادُ طَائِمِ السَّفِينَةِ، عَلَى دَرَايَةِ تَامَّةٍ بِالْأَنْظِمَةِ الدَّوْلِيَّةِ الْمُنطبِقَةِ..» لا سيما المتعلقة بـ «مَنْعِ التَّلَوُّثِ الْبَحْرِيِّ وَخَفْضِهِ

⁽¹⁾ وقد أوردت هذه الاتفاقية جملة من الضوابط التي يتعين على السفن سيما ناقلات السوائل أن تتقيد بها، وقد وضعت الاتفاقية أيضاً ضوابط بحسب حمولة السفن إضافة إلى ضوابط أنواع الإغراق والنفايات، فتعرضت بذلك إلى السفن التي تفوق 400 طن وإلى ناقلات الزيوت وغيرها، وحظرت عملية الإغراق في مناطق معينة، كما تضمنت ملاحقها أنواع الفضلات والنفايات والمواد بكل خصوصياتها، التي يتعين إحترام التقيد بها والتحكم في عمليات صرفها. لمزيد من التفاصيل، راجع: د. صالح الفرجومي، المرجع السابق، ص 499-522.

وفضلاً عما سبق، فقد عنيت الجهود الدولية بتنظيم هذا الموضوع ومعالجته في الإطار الإقليمي عن طريق معاهدات عدة يمكن ذكر أهمها: اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط الموقعة في لندن بتاريخ 18 فيفري 1976، فضلاً عن عدد من البروتوكولات التي عنيت بالبحر الأبيض المتوسط، مثل بروتوكول وقاية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناتج عن تصريف النفايات من السفن والطائرات لـ 12 فيفري 1978، وكذا البروتوكول الخاص بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط من الزيوت والمواد الضارة الأخرى في حالة الطوارئ لـ 12 فيفري 1978 أيضاً، والبروتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناتج عن مصادر برية لـ 17 جوان 1983، وكذلك البروتوكول الخاص بالمناطق المتمتع بحماية خاصة "Aires Spécialement Protégées" لـ 23 مارس 1986 فضلاً عن ميثاق قبرص لحماية البيئة لـ 28 أبريل 1990 بدعوة من المجموعة الاقتصادية الأوروبية. أنظر جملة هذه الإتفاقيات وغيرها في: د. إدريس الضحاك، المصلحة العربية واتفاقية قانون البحار..، المرجع السابق، ص 94-95، وكذا: د. عبد المنعم محمد داود، المرجع السابق، ص 338 و 344، وأيضاً: د. سليم حداد، المرجع السابق، ص 94. وسوف أثير هذا الموضوع من جديد تفصيلاً لاحقاً بحول الله في بحث عن عنصر البيئة البحرية و المرور البريء.

⁽²⁾ أنظر: د. محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 348.

والسَّيْطَرَةَ عَلَيْهِ»، وفيها، حسب اعتقادي، إحالة إلى اتفاقية ماربول لعام 1973، بالرغم من استفراد الاتفاقية العامة نفسها بجملة من النصوص والأحكام التي جعلتها بدورها ولوحدها، محطةً دوليةً يتعين على الدول وسفنها مراعاتها في مجال المحافظة على البيئة البحرية.⁽¹⁾

ذلك أن الاتفاقية العامة لعام 1982، ورغم إحالتها إلى هذه الاتفاقيات لا سيما اتفاقية ماربول كما رأينا في المادة (4§94/ج)، وقريب منها المادة (60) المتعلقة بالجزر الاصطناعية التي تحيل في موضوع إزالة المنشآت التي يتوقف استعمالها إلى المعايير الدولية المقبولة التي تضعها المنظمة الدولية المختصة لا سيما في مجال حماية البيئة البحرية، فإن الاتفاقية العامة نفسها، فضلت أن تخصص جزءها الثاني عشر لـ "حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها"، وهو جزء ضخم يشتمل على جملة من التدابير والضوابط الواجب مراعاتها من قبل الدول في مجال تلوث البيئة، مما يجعل من الاتفاقية العامة نفسها، ومن خلال هذا الجزء، محطة جديدة تضاف إلى ما استقرت عليه الاتفاقيات الأخرى التي سبقت الإشارة إليها، وتشكل أحكامها في هذا المجال ضوابط ومعايير يتعين على السفن ودول علمها التقيد بها قبل الشروع في عملية إبحار أية سفينة سيما تلك المتعلقة بالشحن والنقل .

وملخصاً لهذا المطلب، فإنني أقول بأن الإحالة التي وردت في المادة (94) من الاتفاقية العامة إلى التشريعات الداخلية للدول في جملة المواضيع التي سبقت الإشارة إليها، والتي استقبلتها بدورها هذه التشريعات في بداية الأمر بصورة انفرادية بعيدة عن أي تنسيق، قد تحولت في نهاية المطاف، إلى مجال اتفافي نقل هذه المواضيع من النطاق الداخلي إلى النطاق الدولي. ولأن الأمر لا يهم دولة بعينها على حدة وإنما يمتد أثر كل تشريع داخلي لكل دولة وكل قصور فيه إلى غيرها من الدول، فقد بات من الضروري توحيد مسائل كانت - وإلى وقت قريب - من الاختصاص الانفرادي للدولة. فمعايير بناء السفن وتصميمها وكفاءة رجال البحر وأطقم السفن وقواعد السير في البحار ومعايير بناء وتجهيز السفن الناقلة للنفايات والصهاريج وعملية إغراق النفايات، كلها مسائل أصبحت من مواضيع القانون الدولي العام بعد أن كانت من اختصاص التشريعات الداخلية، مما يدفع إلى القول أن المادة (94) من الاتفاقية العامة قد تحولت إحالتها بمرور الزمن. فبعد أن كانت تحيل إلى القوانين الداخلية، أصبحت تحيل إلى القانون الدولي العام، وأحياناً إلى نفسها كما رأينا بالنسبة للجزء الثاني عشر منها.

⁽¹⁾ راجع بخصوص هذا الموضوع :

Tullio. Treves. « Le Navire et la Compatibilité entre les utilisations de la mer ». *Colloque de toulon. (Le navire en droit international)*. Edition : Apedone. Paris 1992. P 167, 168.

المبحث الثاني

جنسية السفينة وعلمها بين خصوصية التشريعات المقارنة

وقيود القانون الدولي

كما سلفت من الإشارة، فإن الجنسية تعتبر موضوعاً أو عنصراً من العناصر التي تشكل وحدانية السفينة وهويتها تضاف إلى جملة العناصر التي سبقت الإشارة إليها كالاسم، الوطن، الحمولة، الدرجة، والوثائق الدالة على شخصيتها. وقد كان من المفروض إدراج موضوع الجنسية في العنصر المخصص لبقية عناصر وحدانيتها، إلا أن أهميته بصفة عامة، وفي مجال دراسة الأطروحة بصفة خاصة، قد دفعتني إلى تخصيصه بمبحث كامل مع وصله ببعض المسائل الأخرى المتفرعة ذات الصلة به كموضوع العلم، متفادياً بذلك طريقة الكتابات التي طرقت مواضيع القانون البحري والتي دأبت على تجميع مختلف عناصر وحدانية السفينة في مجال واحد، منتحياً نحو الكتابات التي ترى في الجنسية موضوعاً من جملة مواضيع القانون الدولي العام، معتمداً في معالجتها، على بعض الشواهد والنصوص الداخلية المقارنة تعزيراً لهذا الموضوع وإثراء له عند المعالجة القانونية .

ومن المبادئ العامة المستقرة في الدراسات القانونية، أن الجنسية باعتبارها الرابطة القانونية التي تربط الشخص الطبيعي بدولته وتتضمن فكرة ولاءه لها من الناحيتين السياسية والقانونية، فإن الأصل والمستقر في كثير من الكتابات القانونية هو قصر الجنسية على الشخص الطبيعي، أو الاعتباري على أوسع نطاق، أما السفينة، وباعتبارها مالاً منقولاً⁽¹⁾، فإنه لا يمكن التسليم لها بجنسية تخضعها عنها دولة معينة ترتب آثاراً قانونية على صعيدي الحقوق والالتزامات كما هي الحال بالنسبة للشخص الطبيعي والاعتباري.⁽²⁾

⁽¹⁾ تعتبر السفينة في معظم التشريعات المقارنة من "الأموال المنقولة"، وقد أخذ المشرع الجزائري بذلك في المادة (56) من القانون البحري الجزائري، كما تأيد هذا التصنيف في قرار الغرفة التجارية والبحرية بالمحكمة العليا المؤرخ في 1998/12/08 في الملف رقم 171793 المنشور بالمجلة القضائية العدد الثاني لسنة 1998. أنظر: سخري بوبكر. القانون البحري مدعم باجتهادات المحكمة العليا. دار هومة للنشر والتوزيع، الجزائر، 2006. ص 14.

⁽²⁾ وفي هذا الإطار، فإن هناك العديد من الفقهاء من يرفض قطعياً التسليم بفكر جنسية السفينة ويفضل القول بأنها "تتبع دولة معينة هي الدولة التي ترفع علمها. ذلك أن فكرة الجنسية ترتبط بدهاة بالشخصية القانونية، والحال أن السفينة لا تتمتع بشخصية قانونية". راجع: د. صلاح الدين مقدم. تنازع القوانين، سندات الشحن ومشارطات إيجار السفينة. الدار الجامعية للطباعة والنشر، 1980. ص 60، وقد ذهب فريق آخر إلى أن التسليم بجنسية السفينة لا يترجم بالضرورة مفهوم الجنسية المنوطة للأشخاص الطبيعيين، وإنما هي مجرد وسيلة لتوضيح تسجيلها لدى دولة معينة، وأن الدولة تمارس عليها رقابة معينة. راجع: R.Rodièr, E.Du pontavice. Op.Cit., p64, 65.

غير أنه، ولما كانت السفينة تتمتع بقابليتها للانتقال من إقليم دولة إلى آخر مروراً عبر مناطق خاضعة لسيادة دول ولولايتها الإقليمية، أو تواجدها في مناطق أخرى غير خاضعة لسيادة أو ولاية أي دولة، كما هي الحال بالنسبة لأعالي البحار، فقد بات من الضروري أن تحمل السفينة جنسية دولة معينة لتتمتع بحمايتها أولاً، وليسهل تحديد القانون الواجب التطبيق على ما يطرأ على ظهرها من سائر التصرفات والوقائع القانونية، ومن الجرائم ثانياً، وهو الشيء المستقر في نطاق أحكام تنازع القوانين التي تعتبر الجنسية ضابط إسناد يرجع عليها لتحديد قانون معين يجب تطبيقه. ومن ناحية ثالثة، فإنه لا يمكن الاعتماد على علم السفينة لتحديد مرجعية هذه الأخيرة وانتمائها إلى دولة ما بالنظر إلى ما يمكن أن يعتري الإقتصار على حمل العلم من شبهات تغييره وما يترتب عن ذلك من نزاعات أكيدة بين الدول، سيما في ممارسة الإختصاص. وعلى هذا الأساس، كان حمل السفينة لجنسية دولة معينة محل اجماع من طرف كافة الدول واستقر معه - من خلال ممارساتها وعرفها - أن عدم حمل السفينة لجنسية دولة ما تثبتها وثائق دالة على ذلك وترفع علمها، إنما هو من قبيل "القرصنة Piraterie" ويجعلها عرضة لاختصاص وولاية أي دولة تلقي عليها القبض؛ ومن ثم، كان حمل السفينة لجنسية دولة علمها متطلباً جوهرياً للمجتمع الدولي أكثر مما هو تحديد للحقوق والإلتزامات التي عني القانون الداخلي بإقرارها عند بحثه لموضوع جنسية السفينة.

وإذا انطلقنا من المسلمات السابقة، يمكننا أن نتقبل سبب احتواء الاتفاقية العامة في بعض نصوصها الإشارة إلى موضوع جنسية السفينة. ذلك أن المادة (91) منها تقضي بأن :

«1- تُحَدِّدُ كُلُّ دَوْلَةٍ شُرُوطَ مَنَحِ جِنْسِيَّتِهَا لِلسُّفُنِ وَلِتَسْجِيلِ السُّفُنِ فِي إِقْلِيمِهَا وَلِلْحَقِّ فِي رَفْعِ عِلْمِهَا. وَتَكُونُ لِلسُّفُنِ جِنْسِيَّةُ الدَّوْلَةِ الَّتِي يَحِقُّ لَهَا رَفْعُ عِلْمِهَا. وَيَجِبُ أَنْ تَقُومَ رَابِطَةٌ حَقِيقِيَّةٌ بَيْنَ الدَّوْلَةِ وَالسُّفِينَةِ.

2- تُصَدِّرُ كُلُّ دَوْلَةٍ لِلسُّفُنِ الَّتِي مَنَحَتْهَا حَقَّ رَفْعِ عِلْمِهَا الْوِثَائِقَ الدَّالَّةَ عَلَى ذَلِكَ».

ومن خلال هذا النص، نلاحظ أن الاتفاقية العامة لم تخرج في تعاملها مع موضوع جنسية السفينة عما أوردته في خصوص بقية عناصر وحدانيتها التي احتوتها المادة (94) منها. فالاتفاقية العامة تحيل أيضاً موضوع الجنسية على القانون الداخلي⁽¹⁾، على غرار العناصر الأخرى التي تمت معالجتها فيما سبق.

⁽¹⁾ وقد سبق القضاء الدولي الإتفاقية العامة في موضوع إحالة منح الجنسية على القانون الداخلي في حكم محكمة التحكيم الدائمة في لاهاي في 08 أوت 1905 بخصوص قضية *Boutres de Mascate*. وقد جاء في حكمها: "أن لكل دولة ذات سيادة أن تقرر لمن تمنح الحق في رفع علمها وتحدد القواعد التي يخضع لها هذا المنح"

« En général, il appartient à tous souverain de décider à qui il accordera le droit d'aborder son pavillon et de fixer les règles auxquelles l'octroi de ce droit sera soumis ».

ويحدوني في هذا السياق التساؤل التالي: هل الدول حرة في معرض تشريعها الداخلية في وضع معايير اكتساب جنسيتها من قبل السفن؟ وهل يمكن أن يتدخل القانون الدولي لضبط هذه الحرية أو تنظيمها عوض أن أقول تقييدها؟ وإلى أي مدى يمكن أن يصل موضوع الجنسية في علاقته المزدوجة بين السفينة والدولة التي تحمل علمها؟ تلك هي التساؤلات التي أرى أن أضعها خطة لهذا المبحث حتى تتسنى الإجابة عنها ومعالجة الموضوع معالجة قانونية مستوفية.

المطلب الأول

إكتساب السفينة للجنسية وفقدانها في التشريعات المقارنة

الفرع الأول

معايير اكتساب وفقدان الجنسية في التشريعات المقارنة

إن الظاهر والصريح من نص المادة (91) من الاتفاقية العامة لعام 1982 حول قانون البحار هو تخليها عن وضع معايير اكتساب السفن لجنسيات الدول، وهذا أمر طبيعي بالنظر لسياسات الدول واقتصادياتها ومراعاتها لحاجتها من الأساطيل البحرية والتجارية، ومراعاتها كذلك، لحاجتها إلى الموارد البشرية المؤهلة في إطار سياسة تنمية شاملة في مجال التشغيل .. الخ.

من جهة ثانية، فإن الدول كذلك لا تتفق حول المعايير التي تعتمدها لاكتساب السفن جنسيتها بالنظر إلى الفروقات بينها في المجالات التي ذكرتها آنفاً. ومع ذلك، فإن ثمة جملة من المعايير المستقرة في التشريعات المقارنة يمكن حصرها عموماً وتكاد معظم الدول تعتمدها في تعاملها مع موضوع اكتساب السفينة للجنسية، وهذه المعايير، هي شرط البناء الوطني، شرط الملكية الوطنية، وشرط الطاقم الوطني، واستعرضها كالتالي:

أولاً) شرطُ البناءِ الوطني: ومفاد هذا الشرط أو المعيار عدم قبول الدولة للسفينة ورفض منحها جنسيتها ما لم يتم بناؤها فيها وبموجب قوانينها ذات الصلة بموضوع البناء .

إن هذا المعيار كما هو واضح، لا تشترطه سوى الدول التي تقدمت فيها صناعات السفن إلى درجة تغطية حاجتها منها، فعمدت بذلك إلى حماية تلك الصناعات وجعلها بمنأى عن المنافسة

مشار إليه في: د. إبراهيم العناني، قانون البحار، المرجع السابق، ص 80، وكذا: د. غسان هشام الجندي. الروائع المدثرة في قانون البحار. مطبعة التوفيق. عمان. الطبعة الأولى، 1992، ص 9. كما وسبقت المادة (5) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 المادة (91) من الاتفاقية العامة وقد حظيت بمناقشات واقتراحات مختلفة لا سيما من طرف البرازيل في اقتراحها المقدم بتاريخ 3 أبريل 1958 حول تعديل هذه المادة، وكذا في اقتراح اسبانيا في 24 مارس 1958. راجع أيضاً :

Laurent Lucchini, Michel Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., P57.

الخارجية؛ ومن ثم، فإن هذا المعيار لا علاقة له بالجوانب القانونية المترتبة عن الجنسية، فهو معيار ذو بعد اقتصادي يهدف إلى تعزيز "الحماية Protectionnisme" لاقتصادها وتجارها. ومعظم الدول تتفاوت في أخذها بهذا المعيار كما سلفت الإشارة بالقول، تبعاً لحاجتها لأساطيل بحرية من عدمه. فإذا أخذنا المادة (46) من القانون البحري الجزائري مثلاً، وهي التي تنص على أنه "لا يمكن قبول تسجيل سفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن عندما تكون هذه السفينة مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي وقبل شطبها منه"، سنلاحظ أن المشرع الجزائري قد استبعد شرط البناء الوطني، فهو يقبل السفن التي بنيت خارج إقليمه ويمنحها الجنسية الجزائرية مراعيًا بذلك حاجة الجزائر إلى أسطول بحري تجاري.

ومن بين أقدم التشريعات التي تضمنت هذا المعيار، أذكر التشريع الفرنسي الصادر في 5 ماي 1866، غير أن فرنسا عدلت عن موقفها وتخلت عن هذا المعيار بموجب المادة (230) من قانون الجمارك الفرنسي لعام 1948 لدوافع اقتصادية وتجارية⁽¹⁾، وكذلك بريطانيا، فقد استقرت على معيار البناء الوطني ثم تخلت عنه بموجب قانون الملاحة التجارية الصادر في 25 أوت 1894.⁽²⁾

والملاحظ أن عدداً من التشريعات من تخلت عن هذا المعيار كالولايات المتحدة بالرغم من تقدم صناعة السفن فيها، إضافة على أن القانون المصري لم يشر إليها في المادة الأولى من التقنين البحري لعام 1964 التي تضمنت معايير اكتساب السفن للجنسية المصرية⁽³⁾، وتغاضى عنه أيضاً القانون البحري الليبي في مادته الثانية المتعلقة بهذا الموضوع⁽⁴⁾، وكذلك الحال بالنسبة للمادة الرابعة من قانون التجارة البحرية الأردنية، والمادة (11) من القانون البحري العراقي، والمادة الثانية من قانون التجارة البحرية اللبناني.⁽⁵⁾

وثمة ملاحظة يمكن إدلائها في هذا الخصوص وهي تتمثل في أن بعض التشريعات تضيي على السفينة جنسيتها بناءً على قاعدة "الغرق على سواحلها" وكذا السفن المصادرة قانوناً بعد الحكم بحرقها القوانين والتشريعات الوطنية كما هو حال فرنسا، والظاهر أن قانون التجارة البحرية اللبناني قد اقتبس عن المشرع الفرنسي هذا الأسلوب فأورده في المادة الثالثة منه، وكذلك هذا المشرع

(1) راجع: R. Rodière. « Droit maritime -Le Navire ». Op.Cit., p49.

(2) راجع: د. سمير محمود سمير الشرفاوي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 60.

(3) أنظر: د. سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص 34.

(4) أنظر: د. محمود سمير الشرفاوي، القانون البحري الليبي، المرجع السابق، ص 74.

(5) أنظر بخصوص هذه الأحكام: المراجع السابقة المرتبة حسب ترتيب تشريعات الدول: د. لطيف جبركوني، المرجع السابق، ص 44،

د. مجيد حميد العنكي، المرجع السابق، ص 23، د. إبراهيم شوقي، المرجع السابق، ص 43.

الأردني في المادة الخامسة من قانون التجارة البحرية الأردني التي تخلع الجنسية الأردنية على " السفن السائبة في البحر والتي تلتقطها سفن ترفع العلم الأردني"، و " السفن المصادرة".⁽¹⁾

ثانياً) شَرَطُ الْمِلْكِيَّةِ الْوَطَنِيَّةِ: ومفاد هذا الشرط أو المعيار ألا تكتسب السفينة جنسية الدولة إلا إذا كانت تعود في ملكيتها كلها أو بعضها لرعايا وأشخاص هذه الدولة طبيعيين كانوا أم معنويين. ويعتبر هذا المعيار أهم من المعيار السابق، ومن دون الحكم المسبق أيضاً، أهم معايير اكتساب الجنسية على الاطلاق لما له من آثار قانونية يرتبها، سيما في موضوع " الرقابة والتبعية الإقتصادية" و"الرابطة الفعلية" والتي سأعرض لها تفصيلاً لاحقاً.

وتهدف الدول عند اشتراط هذا المعيار إلى ضمان تبعية السفينة لها من خلال سيطرة المالكين الذين يحملون جنسيتها عليها بالرغم من تفاوت هذه الملكية من تشريع دولة إلى أخرى، وهو في جميع الحالات يُمكن الدولة من عملية الرقابة على السفينة، فضلاً عما يمكن أن تحققه الدولة من فوائد على الصعيدين التجاري والضريبي.

وتضع الدول عادة نصوصاً دقيقة لتحديد ملكية السفينة لرعاياتها حتى تمنحها جنسيتها، وهي في معرض تشريعها، تفرق أيضاً بين حصص المالكين الطبيعيين وبين نسبة مساهمة الشركات أو الأشخاص الطبيعية.

وبداية، فقد تعرض المشرع الجزائري لهذا الموضوع في المادة (28) من القانون البحري الجزائري فقضى بالنسبة للملكية للأشخاص الطبيعيين بأنه: "لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية، يجب أن تكون ملكاً كاملاً لشخص طبيعي من جنسية جزائرية..". أما بالنسبة للأشخاص الاعتبارية، فقد استطرقت المادة (28) اشتراطها لملكية السفينة بصورة كاملة من قبل الأشخاص الاعتبارية الخاضعة للقانون الجزائري، غير أنها أوردت تفاصيل بخصوص الشخص الاعتباري تبعاً لطبيعته وطبيعة ملكية الجزائريين له، وهي تفاصيل تحمل استثناءات على ما يبدو عن قاعدة "الملكية الكاملة" التي ذكرتها صراحة.

تنص المادة (28) من القانون البحري الجزائري بأنه " لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية، يجب أن تكون ملكاً كاملاً لشخص طبيعي من جنسية جزائرية، أو لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري، ويجب في هذه الحالة أن يكون من ذوي الجنسية الجزائرية:

- بالنسبة لشركات الأشخاص، الشركاء المتضامنون أو الشركاء بالتوصية.
- بالنسبة للشركات ذات المسؤولية المحدودة، المالكون لأغلبية الحصص.

⁽¹⁾ راجع لمزيد من التفصيل: R.Rodière. « Droit maritime - Le Navire ». Op.Cit.,P49، وكذا: د.لطيف جبركوني، المرجع السابق، ص 45.

- بالنسبة لشركات المساهمة: الرئيس المدير العام وأغلبية أعضاء مجلس الإدارة أو الهيئة المديرة وأغلبية مجلس المراقبة عند الاقتضاء والمالكون لأغلبية رأس المال.
- بالنسبة للجمعيات: المسيرين ومحمل الأعضاء المنخرطين. " (1)

وما يمكن إدلاؤه من ملاحظات بخصوص هذا النص، ومن دون مزايدة، هو إلمام المشرع الجزائري، وانسجام التشريع الوطني. كيف ذلك؟ إن هذه المادة تقودنا بالضرورة إلى الاطلاع على ذلك الخلاف الذي طبع الفقه والعمل الدوليين عند تعامله مع موضوع الشخص الاعتباري ومعيار منحه جنسية الدولة، لأن مشكلة جنسية السفينة لا تثور إلا عند ملكيتها من طرف أشخاص إعتبارية، ومن ثم، فإن هذه الأخيرة، هي بدورها مدعاة للتساؤل عن معيار قانوني تمنح بموجبه جنسية الدولة. ولما كانت هذه الشركات والأشخاص الاعتبارية تتخطى حدود دُولها الأصلية متخذة فروعاً في دول عدة، فإن الأمر لا يخلو من التعقيد.

ولا أريد في هذا المقام استعراض موضوع جنسية الأشخاص الاعتبارية تفادياً للخروج عن الموضوع، إنما فقط أود أن أشير إلى أن العمل الدولي قد استقر في تعامله مع جنسية الأشخاص الاعتبارية على معايير ثلاثٍ رئيسية هي: معيار التأسيس، والذي أخذت به معظم الدول الانجلوسكسونية، ومفاده أن يتم إنشاء الشركة في الدولة وتتم إجراءات عقد تكوينها وشروطه وشكلياته بناءً على قانونها الداخلي. أما المعيار الثاني، فهو معيار مقر إدارة الشركة الرئيسي *Le Siège Social*، فلا تمنح الدولة جنسيتها للشركة إلا إذا كان هذا المقر في إقليمها، وهو يعتد به أحيانا إلى درجة صرف النظر عن طريقة إنشائها وإجراءاته. وقد أخذت بهذا المعيار فرنسا خاصة، غير أنها تنبتهت بعد الحرب العالمية الأولى، إلى أن شركاتها التي يقع مقر إدارتها الرئيسي في إقليمها لها جنسية فرنسية ظاهرية أو صورية وهي مملوكة في الغالب لرعايا ألمان ونمساويين، فعمدت وزارة العدل الفرنسية إلى إصدار منشور وزعته على جميع المحاكم الفرنسية مفاده أن توضع تحت الرقابة جميع الشركات التي تكون ادارتها الحقيقية أو رأس مالها كله أو جزء منه في أيدي الأعداء، واستقر موضوع الرقابة على الشركات في القضاء الفرنسي، كما أخذت به اتفاقيات الصلح وأيده الفقه أيضا. (2)

والملاحظ، أن مقر الإدارة الرئيسي كمعيار لمنح الجنسية الفرنسية لم تتنازل عنه فرنسا بل بقي كمعيار رئيسي، وإنما قرنته بمعيار إضافي آخر يمارسه القضاء فحسب، وهو يقضي بوضع هذه

(1) والملاحظ أن المشرع الجزائري هنا قد بدا أكثر دقة بإقراره تعديل المادة (28). بموجب المادة السابعة من القانون رقم 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998 المتتم للقانون البحري (الجريد الرسمية رقم 1998/47). فقد كانت هذه المادة تنص قبل التعديل على أنه: "للحصول على الجنسية الجزائرية للسفينة، يجب أن تكون هذه الأخيرة مملوكة بنسبة 51 % من قبل أشخاص طبيعيين أو معنويين من جنسية جزائرية...".

(2) أنظر: د.علي علي سليمان، المرجع السابق، ص 178.

الشركات تحت الحراسة لإثبات تبعيتها لها وهذا عندما يملكها أجنب فتشترط ملكيتها لفرنسيين بنسبة غالبية. ومع ذلك فقد تراجع المعيار الثاني تدريجياً بعد الحرب العالمية الأولى ، كما ظهر من بعض أحكام القضاء الفرنسي أنه لم يعد يأخذ معيار الرقابة هذا⁽¹⁾، وبقيت الحال كذلك إلى الحرب العالمية الثانية فعاد القضاء الفرنسي إلى العمل بشرط الرقابة و التبعية جنباً إلى جنب مع معيار مقر الإدارة الرئيسي.

أما المعيار الثالث، فهو المعيار الذي اشترطته غالبية الدول النامية التي استقبلت فروعاً لشركات متعددة الجنسيات، فعمدت إلى اعتبار مزاولة " النشاط " معياراً لخلع الجنسية على الشركة بصرف النظر عن مقر إدارتها الرئيسي وبصرف النظر أيضاً عن إجراءات تكوينها.⁽²⁾ إن إحلال مقارنة بين السفينة والشركة من خلال تصور أبعاد المعايير التي انتهجتها الدول في مجال اكتساب جنسيتها، تجعل من اليسير معرفة أن النتيجة واحدة، وهي أن الدول تسعى إلى فرض

(1) مثل قضية جنسية شركة الحرير الصناعي الذي صدر بموجبه حكم عن محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 1928/2/24 ذكرت فيه أن الشركة إذا كان مقر إدارتها الرئيسي بفرنسا لها الجنسية الفرنسية ، و لم تشر المحكمة لمعيار الرقابة. أنظر د. علي علي سليمان ، المرجع السابق ، ص 179.

(2) وجدير بالملاحظة أن موضوع الشركات في مواجهة دول العالم الثالث هو من المواضيع الأكثر أهمية في نطاق العمل و القانون الدولي سيما في الستينيات و السبعينيات وهو من المواضيع التي استهلكها الفقهاء كذلك، وقد تميز هذا الموضوع بإثارة عدد من المسائل التي أدت إلى نزاعات مختلفة بين هذه الدول و الشركات وأحياناً دولها، خاصة موضوع التأمين الذي بادرت إليه هذه الدول في تلك الحقبة بما فيها الجزائر ، وقد وقع الخلاف حوله و حول مسألة التعويض عنه فيما إذا كان قبلها أم ليس كذلك ، وطبيعة القضاء المنتجاً إليه فيما إذا كان داخلية أم دولية، مضافاً إليه مدى إنصاف وعدل الدولة في التعويض والسند القانوني الذي يؤخذ به فيما إذا كان قرار "مبدأ السيادة الدائمة على الثروات الطبيعية" (قرار الجمعية العامة 1803 (XVII) المؤرخ في 14 ديسمبر 1962) أو "ميثاق حقوق الدول وواجباتها الاقتصادية" (قرار الجمعية 3281 (XXIX) المؤرخ في 12 ديسمبر 1974)، و لكل منهما فلسفته في تقدير التعويض، حيث يقضي الأول في بنده الرابع بأن التأمين يجب أن تبرره ضرورات تتعلق بالمنفعة العامة كما أن الدولة ملزمة بالتعويض المنصف ، وفي حالة الخلاف حول هذا الأخير ، يختص القضاء الدولي بالفصل فيه في ضوء قواعد القانون الدولي العام. أما القرار الثاني، فهو يقضي في الفقرة الثالثة (ج) من المادة الثانية منه بخضوع التعويض لسلطة الدولة التقديرية، ولحاكمها يعود اختصاص النظر في النزاعات الناجمة عن هذا التعويض ، كما لا يظهر فيه عنصر القبلية في التعويض عكس الأول .

والظاهر أن دول العالم الثالث كانت تناور في المجال القانوني لإخضاع الشركات لقانونها الداخلي تفادياً لعرض النزاع على القضاء الدولي من خلال دعوى الحماية الدبلوماسية التي كانت ترفعها في الغالب الدول التي تتبعها الشركة الأم ، و قد كان دول العالم الثالث تميل إلى قضائها الداخلي، ثم هي كانت تربطها بالشركات عقود شبه دولية quasi-international ، فكانت هذه الدول تشترط في الغالب أن يدرج فيها شرط شهير هو شرط أو مادة "كالفو Calvo" ، الذي يقضي بحرمان الشركة أو الأجنبي من حقه في اللجوء إلى دولته للحماية الدبلوماسية، غير أن هذا الشرط سرعان ما سقط رغم تشبث دول أمريكا اللاتينية به، وهذا أمام احتجاج الدول الصناعية الكبرى. وقد رأت دول العالم الثالث أن أجمع وسيلة لأخضاع الشركة للقانون و القضاء الداخلي هو منحها جنسية هذه الدول بناءً على معيار النشاط بصرف النظر عن المعيارين السابقين. راجع بخصوص هذه المعطيات : د. عبد الكريم محمد علوان. الوسيط في القانون الدولي العام. الكتاب الثاني، المرجع السابق، ص 172، وكذا: الأمين شريط. حق السيادة الدائمة على الثروات الطبيعية. ديوان المطبوعات الجامعية. الجزائر. 1985. ص 304 وما بعدها، و ص 320 وما بعدها، وأيضاً: د. عمر إسماعيل سعد الله، تقرير المصير الإقتصادي للشعوب في القانون الدولي المعاصر. المؤسسة الوطنية للكتاب. 1986. ص 199 وما بعدها، و ص 203 وما بعدها.

رقابتها الفعلية عليها وتحقيق تبعيتها الاقتصادية لها، ومن ثم، جاز أن نتصور أن البعد الذي تتوخاه الدول - عند وضعها معيار جنسية الشركة لا سيما المعيار الفرنسي - هو نفسه البعد الذي تتوخاه هذه الدول في منح جنسية السفينة عندما تكون مملوكة من طرف شخص اعتباري، فالنتيجة في كلتا الحالتين سواءً بسواء.

لقد اصطدمت بلجيكا بقرار محكمة العدل الدولية في قضية " برشلونة تراكشن Barcelona Traction" (1) عندما فرقت المحكمة بين جنسية الشركة ذات الجنسية الكندية وبين جنسية المساهمين بلجيكوي الجنسية، ورفضت تصدي بلجيكا لحماية الشركة بدعوى الحماية الدبلوماسية بالرغم من أن الشركة مرتبطة فعلياً واقتصادياً ببلجيكا أكثر من كندا. إن هذا الحكم الذي انتهجته المحكمة كان له كبير الأثر في انتهاج معايير أكثر تشدداً عند منح الجنسية للشركة ومن بعدها السفينة. فلم تكتف الدول بمعيار ملكية غالبية الحصص في الشركة المالكة للسفينة لكي تحصل هذه الأخيرة على جنسية نفس الدولة، بل تعدى ذلك إلى أن يكون طاقم السفينة أيضاً من رعاياها تجسيدا للرقابة الفعلية التي ساشير إليها فيما بعد؛ وهكذا، تكون الرقابة على السفينة وتبعيتها للدولة المانحة للجنسية من ناحيتين: أن الشركة التي تملكها يتحكم في الغالب من حصصها أو إدارتها مواطنو الدولة، وثانياً، فإن طاقمها هو من مواطني هذه الدولة أيضاً.

وتتمتع لهذا الموضوع، ومن خلال هذه المقارنة والعرض الموجزين حول الشركة والسفينة، يقودني الكلام إلى التعليق على ما أورده أستاذي الفاضل الفقيه " علي علي سليمان " عند بحثه لمسألة جنسية الشركة وخصوصاً، عند وقوفه على نصي المادتين (10) و (50) من القانون المدني الجزائري . تنص المادة (10) من القانون المدني الجزائري في فقرتها الثانية على أن " .. الأشخاص الاعتبارية الأجنبية من شركات وجمعيات، ومؤسسات، وغيرها التي تمارس نشاطاً في الجزائر فإنها تخضع للقانون الجزائري ". أما المادة الـ (50) من القانون المدني الجزائري دائماً، فهي تقضي بأن " .. الشركات التي يكون مركزها الرئيسي في الخارج ولها نشاط في الجزائر يعتبر مركزها، في نظر القانون الداخلي في الجزائر " (2).

(1) وسأعود إلى بحث هذا الموضوع بالتفصيل لاحقاً.

(2) وللإشارة، فإن قواعد النزاع في القانون الدولي الخاص الجزائري قد تم تعديلها بموجب القانون رقم 05-10 المؤرخ في 20 جوان 2005 (الجريدة الرسمية عدد 44 لـ 2005/06/26)، كما أن المادة (10) المذكورة أعلاه قد خضعت لبعض التعديل وهذا بإضافة فقرة رُتبت في ثانيا المادة برقم 3. أما الفقرة المذكورة أعلاه، فقد أصبحت تحمل رقم 4 ضمن فقرات هذه المادة. وتقضي الفقرة الثالثة أي بعد التعديل بما يلي: « أما الأشخاص الاعتبارية من شركات وجمعيات ومؤسسات وغيرها ، يسري على نظامها القانوني قانون الدولة التي يوجد فيها مقرها الاجتماعي والفعلي » ، ثم تأتي الفقرة الرابعة من ذات المادة لتنص على أنه: « غير أنه إذا مارست الأشخاص الاعتبارية الأجنبية نشاطاً في الجزائر ، فإنها تخضع للقانون الجزائري » .

لقد ذهب الفقيه "علي سليمان"، بالاعتماد على هاتين المادتين، إلى أن الجزائر تنتهج معيار النشاط أسوة بنظيراتها من الدول النامية، وأنه يمكن أن يفهم منهما أيضا، أن المشرع الجزائري يخضع الجنسية الجزائرية على الشركات لمزاولتها نشاطاً في الجزائر وبصرف النظر عن بقية المعايير الأخرى.⁽¹⁾

وفي اعتقادي أن الفقيه "علي سليمان" كان مخطئاً في تصوره هذا الذي لا أوافق عليه، وهذا لأسباب عدة أخصها في ما يلي :

ذلك أنه ما كان أسهل على مشرنا الجزائري النص صراحة على اعتماد معيار النشاط، أمّا وأنه لم ينص على ذلك صراحة، فلا يمكن تأويل نصوصه على ما يغيرها إلا إذا كانت ثمة نصوص توحى إلى وجوب التأويل. لكن مع استقرار معظم النصوص الأخرى، سواء ما جاء في القانون المدني أو قانون الجنسية، أو حتى التجاري، فإننا لا نعر على أي نص يدفع إلى تقريب وجهة نظر الأستاذ "علي سليمان".

أما السبب الثاني، فيكمن في أن موقع المادة (10) ينحصر ضمن نصوص القانون الدولي الخاص الجزائري (المواد من 9 إلى 24 مدني جزائري)، أما المادة (50)، فهي مكملّة في جزء منها للمادة (10) إذ تشير إلى أن موطن الشركة هو مركز نشاطها في الجزائر بصرف النظر عن موطن إدارتها الرئيسي، ويكون القول كنتيجة لذلك، أن المشرع الجزائري قد اهتم في هاتين المادتين ببيان القانون الواجب التطبيق على هذه الشركات أكثر من اهتمامه بجنسيتها، وهو هنا، لم يخرج عن نطاق مدّ دول العالم الثالث، لكنه اتجه إلى تيار منه مختلف. فقد فضل المشرع الجزائري أن يتعامل مع هذه الشركات بناءً على قرار ميثاق حقوق الدول وواجباتها الإقتصادية الصادر عن الجمعية العامة عام

(1) وما أورده الفقيه "علي سليمان" « هذا و نلاحظ أن قانون الجنسية الجزائري الصادر بتاريخ 1970/12/15 لم يتعرض لجنسية الشخص المعنوي . أما القانون المدني الجزائري الصادر بتاريخ 1975/9/26 فقد نص في نهاية المادة العاشرة على أن الأشخاص الاعتبارية الأجنبية من شركات وجمعيات ، ومؤسسات ، وغيرها التي تمارس نشاطاً في الجزائر فإنها تخضع للقانون الجزائري فهل يستخلص من هذا النص الوارد بصدد تطبيق قانون الجنسية على الحالة و الأهلية أن الأشخاص الاعتبارية التي تمارس نشاطها في الجزائر تكون لها الجنسية الجزائرية؟ إنه على الرغم من اختلاف هذا النص بعض الاختلاف عن نص المادة (11) من القانون المدني المصري فإن المسلم به في مصر أن هذه الأشخاص الاعتبارية تكون لها جنسية الدولة التي يوجد بها مركز إدارتها الرئيسي إلا إذا كانت تمارس نشاطها في مصر فتكون لها الجنسية المصرية.

و الواقع هو أن الجنسية في القوانين الغربية تعتبر من عناصر الحالة، و ما دامت الحالة تخضع لقانون الجنسية فيترتب على ذلك أن تخضع كل عناصرها لقانون الجنسية ، و بالتالي تكون للأشخاص الاعتبارية التي تمارس نشاطها في الجزائر الجنسية الجزائرية. و يؤيد ذلك ماورد في المادة (50 م.ج) التي تنص على أن.. «.

أنظر النص وراجع في هذا الموضوع: د.علي سليمان، مذكرات في القانون الدولي الخاص الجزائري. ديوان المطبوعات الجزائرية. بن عكنون. الجزائر. الطبعة الثانية. 2003، ص177و178.

1974، (1) والذي يقضي في الفقرة (ج) من مادته الثانية بإخضاع التزاع بين الدولة والشركة الأجنبية للتشريع و القضاء الداخلي، فاتخذ المشرع الجزائري - تجسيدا لهذا القرار وفي مواجهة هذه الفروع من الشركات - من "الموطن" ضابط إسناد ليحيل إلى قانونه هو مخالفاً بذلك ضابط إسناد الجنسية الذي تضمنته الفقرة الأولى من المادة (10) بخصوص الحالة المدنية للأشخاص الطبيعيين وأهليتهم الذي يحيل بدوره إلى القانون الجزائري. (2) وتكون النتيجة في الحالتين واحدة، رغم اختلاف الضابطين، إذ أن القانون الجزائري هو الذي يسري في جميع الحالات، ولا يمكن القول أن المشرع الجزائري اتجه وجهة ذلك التيار من دول العالم الثالث الذي سار على منح الجنسية للشركة كوسيلة لإخضاعها لقانونها وقضاها ما دامت إمكانية ذلك متاحة من دون منح الجنسية، وهذا في اعتقادي ما كان يجول في ذهنية مشرعنا في السبعينيات عند إقراره لهذه النصوص، خصوصا، وأن ثمة نصوصا أخرى دستورية تؤكد ما وصلت إليه من نتائج لا سيما في مسألة التأميم و فلسفة التعويض. (3)

أن المشرع الجزائري لم يغيب عن ذهنه النص صراحة على جنسية الشركات بقدر ما كان اهتمامه في هاتين المادتين بتحديد القانون الواجب التطبيق على الشركات، وهذا لأن المشرع الجزائري، في اعتقادي يبدو حذراً في تعامله مع الشركات الأجنبية فأخضعها إلى قانونه نافية أي مزاحمة لقانون آخر قد يصطدم بنتائجه، فكيف يمكن القول بعدها، أن المشرع الجزائري يمنح جنسيته للشركة (4) مجرد مزاولتها نشاطاً بالجزائر محمّلين إياه تبعة إغفال عنصر الرقابة والتبعية الاقتصادية التي

(1) وهو قرار الجمعية 3281 (XXIX) المؤرخ في 12 ديسمبر 1974، ويقضي في الفقرة الثالثة (ج) من المادة الثانية منه "تأميم الممتلكات الأجنبية أو نزع أو نقل ملكيتها، وفي هذه الحالة ينبغي أن تدفع الدولة التي تتخذ هذه التدابير التعويض المناسب، آخذة بعين الاعتبار قوانينها وأنظمتها المنطبقة وجميع الظروف التي ترى الدولة أنها متصلة بالموضوع. وفي كل مرة تؤدي فيها مسألة التعويض إلى إثارة خلاف، يجب أن يسوى الخلاف بمقتضى التشريع المحلي للدولة المؤممة ومن قبل محاكمها، إلا إذا اتفقت جميع الدول المعنية، إتفاقا حرا متبادلا على التماس وسائل سلمية أخرى.."، وقد سبقت الإشارة إلى ذلك. أنظر: الأمين شريط، حق السيادة الدائمة على الثروات الطبيعية، المرجع السابق، ص 304 وما بعدها، وص 320 وما بعدها، وكذا: د. عمر إسماعيل سعد الله، المرجع السابق، ص 199 وما بعدها، وص 203 وما بعدها.

(2) تنص المادة (10) فقرة (1) على أن "تسري القوانين المتعلقة بالحالة المدنية للأشخاص وأهليتهم على الجزائريين ولو كانوا مقيمين في بلاد أجنبية"، وقد خضعت هذه الفقرة للتعديل فأصبحت "يسري على الحالة المدنية للأشخاص وأهليتهم قانون الدولة التي ينتمون إليها بجنسيتهم" وهي بذلك قد أصبحت تشتمل على قاعدة تنازع مزدوجة من بعد أن كانت في السابق فردية على غرار المادة الثالثة من القانون المدني الفرنسي.

(3) تنص المادة (17) دستور 1976 على أنه: « لا يَنَمُّ نَزْعُ الْمَلِكِيَّةِ إِلَّا فِي إِطَارِ الْقَانُونِ . وَ يَتَرْتَّبُ عَنْهُ آدَاءُ تَعْوِيضٍ عَادِلٍ وَ مُنْصِفٍ . لَا تَجُوزُ مُعَارَضَةُ إِجْرَاءِ نَزْعِ الْمَلِكِيَّةِ لِلصَّالِحِ الْعَامِّ بِحُجَّةِ آيَةِ اتَّفَاقِيَّةٍ دَوْلِيَّةٍ .»

(4) وثمة نصوص في القانون البحري تؤكد الفرضية التي ذهب إليها. فقد نصت المادة (32) من القانون البحري قبل التعديل على أن: "تمنح السلطة القنصلية الجزائرية عن السفينة المملوكة في الخارج لحساب شخص طبيعي أو معنوي جزائري الجنسية شهادة حسنية مؤقتة..". ثم عدل المشرع عن موقفه ذلك وعدل هذه المادة بالمادة الثامنة من القانون رقم 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998 المتمم للقانون البحري (الجريدة الرسمية رقم 1998/47). فأصبحت تقضي بأن: "تمنح السلطة القنصلية الجزائرية عن السفينة المملوكة في الخارج

لم يشر إليها في هاتين المادتين فيما لو سلمنا بقول الفقيه "علي سليمان". كما أن الملاحظ أن العمل الدولي قد استقر على اشتراط معيار الرقابة والتبعية، وهما العنصران اللذان كانا سبباً في دفع بلجيكا إلى رفع دعوى الحماية الدبلوماسية ضد إسبانيا في قضية "برشلونة تراكشن" سالف الذكر، فضلاً عن عدم إغفال الإشارة إلى أن المشرع الجزائري لم يرغب عنه معيار الترجيح بين جنسيتين يحملها شخص طبيعي كمعيار لتحديد القانون الواجب التطبيق، وهو المعيار الذي استحدثته محكمة العدل الدولية في قضية "نيتيبوهم Nettebohm"⁽¹⁾، فتداركه المشرع الجزائري بموجب المادة (22) (2) من القانون المدني الجزائري، ثم إن المشرع الجزائري قد أخضع هذه المادة للتعديل فلم يأخذ بمقتراحات الفقيه "علي سليمان".

وإذا عدت إلى الفرضية التي انطلقت منها قبل هذا العرض، فإنني لا أكون مبالغاً حين أقول أن المشرع الجزائري كان حذراً وملماً بما استقر عليه العمل والقضاء الدوليان على الأقل في تلك الفترة، كما سنلاحظ بالضرورة ذلك الانسجام الرائع بين نص المادة (10) من القانون المدني الجزائري التي تخضع الشركة للقانون الجزائري، وبين نص المادة (28) من القانون البحري الجزائري حين تسيير على نفس عبارة المادة (10) من القانون المدني بنصها على أن تكون السفينة مملوكة كاملة " لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري "، ثم عمد بعد ذلك المشرع الجزائري إلى تحقيق معيار التبعية والرقابة ففصل هذه الملكية بحسب طبيعة الشركة. وفي جميع الحالات يجب أن تكون الشركة مملوكة في غالبيتها للجزائريين حتى يمكن منح السفينة التي تملكها هذه الشركة الجنسية الجزائرية، مما يدل في نهاية المطاف، أن الذي وضع المادة (10) و (50) من القانون المدني والمادة (28) من القانون البحري الجزائري واحد ولا وجود لأي تناقض بين أحكامه .

وعلى العموم، فإن معظم التشريعات البحرية قد حذت حذو المشرع الجزائري في تعامله مع ملكية الأشخاص الطبيعيين أو الاعتباريين للسفينة إحصائياً للرقابة عليها وتحقيقاً لتبعتها الاقتصادية .
فقانون التجارة البحرية المصري تعرض بدوره لهذا الموضوع فاشتراط في مادته الثالثة بأن تكون السفينة مملوكة لشخص طبيعي أو اعتباري، وأوضح في الفقرة الثانية من نفس المادة، بأنه إذا كان مالك السفينة شركة تضامن وجب أن تكون أغلبية الشركاء من المصريين . وإذا كان المالك شركة توصية بسيطة وجب أن تكون أغلبية الشركاء المتضامنين من المصريين . وإذا كان المالك

⁽¹⁾ لحساب شخص طبيعي من جنسية جزائرية وشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري شهادة جنسية مؤقتة.. فواضح من التعديل بهذه الصيغة أن المشرع الوطني تنبه إلى هذه الفكرة وذكر الخضوع للقانون الجزائري عن قصد عوض منح الجنسية للشخص الاعتباري.

⁽²⁾ تنص المادة (22) من القانون المدني الجزائري على أنه: "في حالة تعدد الجنسيات يطبق القاضي الجنسية الحقيقية"، وقد وردت باللغة الفرنسية عبارة: "La nationalité effective"، ومع ذلك فليس لذلك معنى سوى أنها سقطت سهواً وأن المقصود هنا هو الجنسية الفعلية لا الحقيقية.

شركة مساهمة وجب أن يكون 51% على الأقل من رأس المال مملوكاً لمصريين وأن يكون رئيس مجلس الإدارة وأغلبية أعضاء المجلس من المصريين، وإذا كان المالك شركة توصية بالأسهم، وجب أن تكون أغلبية الشركاء المتضامنين من المصريين، وأن يكون 51% على الأقل من رأس المال مملوكاً لمصريين، وأن يكون المدير مصرياً، فإذا تعدد المديرين، وجب أن تكون أغليبتهم من المصريين. وإذا كان المالك شركة ذات مسؤولية محدودة وجب أن يكون 51% على الأقل من رأس المال مملوكاً لمصريين وأن يكون المدير مصرياً، فإذا تعدد المديرين وجب أن تكون أغليبتهم من المصريين. وفي حالة الملكية على الشيوع لعدة أشخاص اشترط المشرع المصري أن يكون أغلبية الملاك الحائزين على أغلبية الحصص من المصريين.⁽¹⁾

أما بالنسبة لقانون التجارة الأردني فقد سار بدوره على هذا المنوال حيث أنه طبقاً للمادة (4) من هذا القانون فإن السفينة لا تكون أردنية إلا إذا كانت مملوكة في نصفها على الأقل لأردنيين، وإذا كانت مملوكة لشركة مساهمة، فيجب أن يكون أغلبية أعضاء مجلس إدارتها أردنيين، أما بالنسبة للشركات الأخرى فيجب أن يكون مدير إدارتها أردنياً وفي حالة تعدد المدراء فيجب أن تكون الغالبية من الأردنيين.⁽²⁾

وكذلك الحال بالنسبة للقانون البحري العراقي حين قضى في مادة (11) على أن: "تكتسب السفينة الجنسية العراقية إذا كانت مسجلة في سجل السفن وكانت مملوكة لشخص طبيعي أو معنوي متمتع بالجنسية العراقية، على أن تراعى في ذلك الأحكام الآتية:

أ- إذا كانت السفينة مملوكة لعدة أشخاص، وجب أن يكون جميع المالكين متمتعين بالجنسية العراقية .

ب- إذا كان الملاك شركة تضامن، وجب أن يكون جميع الشركاء متمتعين بالجنسية العراقية.

ج-

د- إذا كان المالك شركة ذات مسؤولية محدودة وجب أن يكون المديرين العامون وأعضاء مجلس الإدارة متمتعين بالجنسية العراقية وأن يكون ثلثا رأس المال ملكاً لأشخاص يتمتعون بهذه الجنسية.

(1) راجع في هذا الموضوع: د. سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص 37.

(2) أنظر: د. لطيف جبر كومان، المرجع السابق، ص 44.

هـ - إذا كان المالك شركة مساهمة، وجب أن يكون ثلثا أعضاء مجلس الإدارة بضمنهم رئيس المجلس والمدير المفوض متمتعين بالجنسية العراقية وأن يكون ثلثا رأس المال ملكاً لأشخاص يتمتعون بهذه الجنسية".⁽¹⁾

أما قانون التجارة البحرية اللبناني المعدل، فقد سار على المنوال نفسه إذ قضى في مادته (2) بأن السفينة تكون لبنانية إذا كان " نصفها على الأقل يملكه أشخاص لبنانيون أو شركات مساهمة لبنانية أكثرية أعضاء مجلس إدارتها مع رئيسه من التابعة اللبنانية".⁽²⁾

كذلك الأمر بالنسبة إلى القانون الليبي إذ تنص المادة الثانية من تقنينه البحري على أن تعتبر السفينة ليبية مهما كانت حمولتها، إذا كان مرتبطها مرفأً ليبياً وكان نصفها على الأقل يملكه أشخاص ليبيون أو شركات ليبية، ويجوز لوزير المواصلات إذا دعت مصلحة البلاد، أن يدخل في حكم الليبيين والشركات الليبية الأشخاص الأجانب والشركات الأجنبية، بشرط أن يكون موطن الأشخاص أو محل إقامتهم في ليبيا، وأن تكون الشركات الأجنبية مؤسسة في ليبيا أو مقر عملها الرئيسي أو نشاطها في ليبيا.⁽³⁾

وعلى العموم فإن معظم التشريعات تتجه إلى إقرار مثل هذا الشرط. فالقانون البولوني يشترط إضافة إلى جنسية مالك السفينة، أن يكون مقر إقامته ببولندا وأن يكون نصف أعضاء الشركة إذا كانت السفينة مملوكة من قبلها، يتمتعون بالجنسية البولندية (المادة 1§14)، وثلثا (3/2) أعضاء الشركة بالنسبة للقانون الإيطالي (المادة 1§143)؛ وتأخذ هولندا بقاعدة الثلثين بالنسبة لأعضاء الشركة (المادة 311). أما عن القانون السويدي لعام 1978، فإن السفينة تأخذ جنسيتها إذا كان نصف ملكيتها يعود إلى الرعايا أو الشركات السويدية. أما القانون البريطاني، فيبدو أكثر تشدداً في هذه المسألة إذ يشترط أن تكون السفينة مملوكة كلها لرعايا بريطانيين يثبتون إقامتهم ببريطانيا لمدة 5 سنوات (المادة 144).⁽⁴⁾

ووفقاً للتشريع الفرنسي قبل التعديل بقانون 29 أبريل 1975 أو بعده، يشترط لاكتساب السفينة الجنسية الفرنسية بالنسبة لشرط الملكية: إما أن يمتلك نصفها فرنسي الجنسية أو أن يمتلك السفينة بالكامل شركة يوجد مركزها الرئيسي على الإقليم الفرنسي وذلك تطبيقاً للمادة (119ب/3) والمادة (3§429) من قانون الجمارك الفرنسي، وقد أوضحت المادة (3) من هذا القانون أنه فيما يتعلق بشركات المساهمة، إما أن يكون رئيس مجلس الإدارة وأغلبية أعضاء مجلس الإدارة والمديرون

⁽¹⁾ أنظر: د. مجيد حميد العنكي، المرجع السابق، ص 23.

⁽²⁾ أنظر: د. إبراهيم شوقي، المرجع السابق، ص 43.

⁽³⁾ أنظر: د. محمود سمير الشرفاوي، القانون البحري الليبي، المرجع السابق، ص 74.

⁽⁴⁾ راجع في هذه المواضيع وما أخذت به التشريعات المذكورة أعلاه:

العموميون ومراقبو الحسابات، وأما أن يكون أعضاء مجلس الرقابة والمديرون العموميون ومراقبو الحسابات من الفرنسيين. وفي شركات التوصية بالأسهم، يكون المديرون وأغلبية أعضاء مجلس الرقابة من الفرنسيين. وبالنسبة للشركة ذات المسؤولية المحدودة والتضامن والتوصية البسيطة وأيضاً الشركة المدنية، يجب أن يكون المديرون من الفرنسيين وأن يكون نصف رأس المال مملوكاً لفرنسيين، وبذلك نجد المشرع الفرنسي أخذ فيما يتعلق بجنسية الشخص الاعتباري بمعياري مقر الشركة ومعياري الرقابة كذلك.⁽¹⁾

ثالثاً) شَرَطُ الطَّاقَمِ الوَطَنِيِّ: ويقصد به أن يكون أفراد طاقم السفينة "L'équipage" كلهم أو بعضهم من رعايا الدولة حتى تمنح هذه الأخيرة جنسيتها للسفينة .

وقد عاب الفقيه " روديير R.Rodière " على وجه الخصوص هذا المعيار والأخذ به من قبل بعض التشريعات خاصة فرنسا، ورأى بأنه " لا يجب القول بأن السفينة تكون فرنسية إذا كان طاقمها فرنسياً، وإنما إذا كانت فرنسية فلا يجب أن يكون طاقمها إلا فرنسياً".⁽²⁾

وبخصوص هذا الشرط، جاءت المادة (413) من القانون البحري الجزائري لتبين بأنه " يجب أن يتكون مجموع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين". ومع ذلك، فقد حولت هذه المادة استثناءً "للويزير المكلف بالبحرية التجارية تحديد نسبة من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم أو الترخيص لبحار أجنبي بالإبحار لخدمة سفينة جزائرية".

وعلى العموم، فإن هذا الشرط أو المعيار غير ذائع في معظم التشريعات. ففي الوقت الذي نجد المادة (10) من قانون تسجيل السفن المصري رقم 84 لسنة 1949 تأخذ به إضافة إلى المادة الأولى من قرار وزير المواصلات المصري رقم 133 لـ 20 جوان 1951 التي تقضي بأن نسبة البحارة ومن في حكمهم لا ينبغي أن تقل عن نسبة 90 % من مضمون عدد طاقم السفينة⁽³⁾، فإن هذا الشرط غير مدرج في قانون التجارة البحرية الأردني، ولم يتعرض له القانون البحري العراقي كذلك. أما في لبنان، فالظاهر أنه " لم يشترط المشرع وجوب انتقاء الربان والبحارة من اللبنانيين لأنه لا يتوفر العدد الكافي من رجال البحر من المواطنين".⁽⁴⁾ وكذلك الحال بالنسبة للقانون البحري الليبي إذ لم يشترط مثل هذا الشرط غير أنه أورد حكماً سطحياً يتمثل فيما جاءت به المادة (139) التي تلزم بمجهز

⁽¹⁾ أنظر: د. سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص 34، الهامش.

⁽²⁾ « Il ne faut pas dire que le navire est françisable s'il est monté par un équipage français... mais que » ; « s'il est françisé, il doit être monté par un équipage français ». R. Rodière. « Droit maritime - Le Navire ». Op.Cit., p53.

⁽³⁾ د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 60.

⁽⁴⁾ د. إبراهيم شوقي، المرجع السابق، ص 43.

السفينة الليبية بأن يستخدم ملاحيه وعماله الفنيين من الليبيين إلا إذا تعذر عليه ذلك لعدم وجود لبيين تتوافر فيهم المؤهلات اللازمة.⁽¹⁾

وخلال هذه الفرع، فإنني أقول بأن التشريعات المقارنة في تعاملها مع معايير اكتساب السفينة لجنسية الدولة التي يحق لها رفع علمها تتفاوت في معظمها بين المعايير الثلاث التي سبقت الإشارة إليها، كما أن هذا التفاوت هو في الحقيقة نابع من ظروف كل دولة بما يتماشى ومصالحها وسياساتها الاقتصادية. ومع ذلك، فإن المشرع الجزائري كان أكثر دقة وحيطة في تعامله مع هذا الموضوع. فبالقدر الذي لم يشترط أن تكون السفينة مبنية على الإقليم الجزائري مراعيًا بذلك حاجة البلاد إلى أسطول تجاري بحري، فإنه تشدد في إجراءات نقل ملكية السفينة باسئراط وجوب شطبها مع دفتر التسجيل الأجنبي قبل تسجيلها في دفتر التسجيل الجزائري تفادياً لتعدد تسجيلها أو لازدواج جنسيتها⁽²⁾، ثم عمد المشرع الجزائري بعد ذلك إلى إحلال الرقابة على السفينة وضمان تبعيتها الاقتصادية باسئراط ملكيتها الكاملة لشخص طبيعي، أو بالغالبية عند ملكيتها من قبل أشخاص اعتبارية، ثم اتجه بعد ذلك إلى شرط الطاقم فأورد معه حكماً مرناً، إذ أوجب على السفن الجزائرية -كقاعدة عامة - أن يشغلها بحارة جزائريون ولكن، ولعل الحاجة قد تدفع إلى الاستعانة بكوادر أجنبية، فقد رخص للوزير المكلف بالبحرية الجزائرية بأن يحدد نسبة من البحارة الأجانب بإمكانها أن تعمل على ظهر السفن الجزائرية.

إن المشرع الجزائري يبدو محافظاً في تعامله مع السفينة، وتظهر نصوصه مرونة في عدد من المسائل ذات الصلة بما يحقق المصلحة العامة للدولة، وتشدداً في جهة معينة تفادياً لما هو معروف في العمل الدولي بخصوص استغلال السفن أو ما يعرف بـ "أعلام المِجَامَلَة"⁽³⁾ *Pavillons de complaisance*، وتفادياً للخلط بين جنسية السفينة وجنسية الشركة من دون أن يغير نظرتة اتجاه هذه الأخيرة مع أنه استطاع أن يحسم الأولى بطريقة مستقلة عن الثانية رغم ما تمت ملاحظته من تداخل بينهما، وتفادياً أيضاً لموضوع تعدد جنسية الشركات وما أدت إليه من نتائج على صعيد العمل والقانون الدوليين اعتبرت فيها قضية "برشلونة تراكشن" أهم قضية ونتيجة وخيمة لظاهرة انفصال الجنسية عن التبعية الاقتصادية؛ كما أن المشرع يبدى مرونة أيضاً، في تعامله مع رجال البحر

(1) د. محمود سمير الشراوي، القانون البحري الليبي، المرجع السابق، ص 75.

(2) وهو الحكم الذي جاءت به المادة (46) من القانون البحري، وقد أورد المشرع الجزائري كمقابل لنص هذه المادة، حكماً آخر ضمّنه المادة (47) التي نصت على أنه: "لا يمكن تسجيل سفينة جزائرية على دفتر تسجيل أجنبي إلا بعد شطبها من دفتر التسجيل الجزائري للسفن"، هي إجراءات تهدف إلى تفادي ازدواج جنسية السفينة.

(3) وسأعرض لهذا الموضوع بالتفصيل في المبحث الموالي.

مراعياً بالدرجة الأولى أسبقية الجزائريين في التشغيل، مع التحسب كذلك للنقص الذي يمكن أن تعرفه البحرية الجزائرية في عدد ومؤهلات رجال البحر.

إن أهم تعليق على سياسة المشرع الجزائري في هذا الموضوع بأكمله يتمثل في أن مشرعنا قد جعلنا بمنأى عن مثل الإنتقاد الذي أورده "د. وهيب الأسير" عند تعليقه على قانون التجارة البحرية اللبنانية حين ذهب هذا الأخير إلى القول بأن "المشرع اللبناني كان يهدف إلى زيادة السفن التي ترفع العلم اللبناني وتفادي مشهد مرفأ بيروت مليء بسفن دون أن يوجد بينها من يرفع العلم اللبناني، إذ يعطائه الجنسية اللبنانية لسفن مملوكة من أجنب لا يوجد بينهم وبين لبنان إلا علاقة شكلية غير حقيقية، أراد المشرع اللبناني المحافظة على وجه لبنان، ولكن تحت ثمن إدخال لبنان في لائحة دول أعلام المجاملة كليبيريا وباناما وقبرص .. أي الدول ذات السمعة السيئة عالمياً إن على الصعيد الاجتماعي أو بالنسبة لعدم احترامها قواعد الصحة والسلامة على متن السفن التي ترفع علمها".⁽¹⁾

الفرع الثاني

آثار تمتع السفينة بالجنسية

يترتب على اكتساب السفينة جنسية الدولة التي ترفع علمها مزايا عدة وأفضليات تكون من عدة وجوه أجملها في الآتي :

فمن الناحية السياسية، تتمتع السفينة بحماية الدولة التي منحتها جنسيتها، سواء في زمن السلم أو في زمن الحرب، ولعل السفينة تستفيد من هذه الحماية في زمن الحرب على وجه الخصوص، خاصة إذا كانت تابعة لدولة محايدة بحيث أنه قد جرت العادة على أن يصرح لها بالتجارة ما لم تكن تجارها في المهربات الحربية وفقاً لما يعرف في القانون الدولي العام بمبدأ: "العَلْمُ يَحْمِي البَضَائِعَ Le pavillon couvre les marchandises"⁽²⁾، بالإضافة إلى ما تتمتع به السفينة من حماية دولة العلم الدبلوماسية والقنصلية في الخارج، بحيث أنه في حالة تعرض السفينة لمعاملة لا تتفق مع القانون الدولي من جانب إحدى الدول، فإن لدولة العلم الحق في الاحتجاج لدى الدولة المخالفة تطبيقاً لنظام الحماية الدبلوماسية، بل وقد يصل الأمر إلى قيام دولة العلم باتخاذ أعمال قسرية ضد الدولة المخالفة للقانون.⁽³⁾

(1) د. وهيب الأسير، القانون البحري. المؤسسة الحديثة للكتاب. طرابلس، لبنان. 2001. ص 89.

(2) راجع: د. محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 58، وكذا: د. حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص 20.

(3) كما هو الشأن بالنسبة للأعمال التي قامت بها الطرادات البريطانية لحماية مراكب الصيد البريطانية في المياه الإيرلندية. راجع: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 101.

وأما من الناحية الاقتصادية، وحمايةً منها لأسطولها البحري في مباشرة نشاطه التجاري نظراً لما لهذا الأخير من أهمية في الاقتصاد الوطني، تمنح الدول عادة سفنها ميزات تحجبها عن السفن الأجنبية. من ذلك، قصر " ملاحه الصيد " و " الملاحه الساحليه " على سفنها في المياه الإقليمية وهو ما نصت عليه المادة (166) من القانون البحري الجزائري، وكذا المادة (167) التي تشير إلى أن تعتبر أيضاً منطقة ملاحية مخصصة للرأية الوطنية والملاحه المساعدة وملاحه الإرتفاق المتممة في حدود المياه الإقليمية، في حين تجيز المادة (168) تخصيص الملاحه البحرية بين الموانئ الجزائرية وموانئ البلاد الأخرى للرأية الجزائرية ما عدا في حالة الحصول على رخصة من قبل الوزير المكلف بالبحرية التجارية تطبيقاً للاتفاقيات المتبادلة بهذا الخصوص والمتعلقة بالسفن الأجنبية.⁽¹⁾

هذا، كما أن الدول تلجأ عادة إلى تدعيم سفنها ومساعدتها من الناحية المادية حتى تقف في مواجهة السفن الأجنبية، وهي المساعدة التي قد تكون في شكل إعانات أو إعفاءات مختلفة أو قروض إلى الشركات التي تستخدمها أو قصر سفر موظفيها عليها، وتمكينها من أكبر قسط من تجارتها الدولية باشرط النقل على السفن الوطنية في العقود الحكومية مثلاً.

وبالإضافة إلى ما سبق، فإن الجنسية تساعد في معرفة القانون الواجب التطبيق باتخاذها كضابط للإسناد في حالة تنازع القوانين إذا تعلق الأمر بما يتم على ظهرها من تصرفات قانونية أو بما يقع على ظهرها من جرائم خاصة في بعض المناطق البحرية التي لا تخضع لسيادة دولة معينة كأعالي البحار مثلاً، أين تخضع السفينة للاختصاص القانوني المانع للدولة التي ترفع علمها كقاعدة عامة.

وفي مقابل تمتع السفينة بالمزايا سالفة الذكر نتيجة تمتعها بجنسية الدولة التي ترفع علمها، فإنه يتعين عليها الإمتثال لرقابة هذه الدولة عليها وإشرافها وفقاً لما نصت عليه المادة (94) من الاتفاقية العامة للأمم المتحدة حول قانون البحار، وهي الرقابة التي قد تكون متعلقة بصلاحيه السفينة للملاحه أو متعلقة بسلامتها وتنظيم العمل على ظهرها وكذا خضوعها للتفتيش للتأكد من مدى توافر الشروط الضرورية⁽²⁾ التي قد يعرض السفينة عدم الامتثال إليها إلى عقوبات متفاوتة تنص عليها القوانين والتشريعات الداخلية للدولة.⁽³⁾

وفي الأخير، فإن خضوع السفينة للقوانين والتشريعات الداخلية لدولة العلم يترجم بالضرورة خضوعها لما تبرمه دولة العلم من معاهدات دولية كثيراً ما تتمتع فيها بما تقرره من حماية و ضمانات

(1) وهو نفس ما أخذ به المشرع المصري في القانون رقم 23 لسنة 1961 الخاص بالنقل البحري الساحلي، وكذا قرار وزير الحربية رقم 1243 الصادر في 9 سبتمبر 1957. راجع: د. محمود الشرفاوي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 57، وكذا: د. مصطفى الجمال، المرجع السابق، ص 40.

(2) وقد سبق الإشارة إلى ذلك. راجع العناصر المتعلقة بضوابط الملاحه الخاصة بمنع المصادمات وكذا المتعلقة بحماية البيئة البحرية في الفرع الثاني من المطلب الثاني من المبحث الأول من هذا الفصل الأول.

(3) تراجع بشأن عقوبات عدم امتثال السفينة للرقابة للمادتان (477) و(478) من القانون البحري الجزائري.

مختلفة، ومثال ذلك المعاهدات التجارية ومعاهدات الملاحة التي عادة ما تحوي قواعد خاصة برسو وإقامة السفن في موانئ الدول المتعاقدة وبتسهيلات مختلفة.⁽¹⁾

المطلب الثاني

جنسية السفينة في مواجهة القانون الدولي

إن إحالة المادة (91) من الاتفاقية العامة للأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 لمسألة منح الجنسية للسفن إلى التشريعات الداخلية للدول بحسب المصلحة التي تراها هذه الأخيرة، قد جعل هذه الدول تتفاوت في أخذها بمعايير منح الجنسية، ومن ثم، فإن هذا الأمر لم يسلم من بعض المشاكل التي يمكن تعترى موضوع جنسية السفينة وما يترتب عنها من آثار على الصعيد القانوني. ثم إن اختلاف هذه التشريعات قد يقود - وكما هي الحال بالنسبة للشخص الطبيعي والاعتباري - إلى أن تحمل السفينة جنسيتين دولتين أو أكثر، أو أن تحمل أكثر من علم لاعتبارات الملائمة، أو على الأقل، أن تحمل السفينة علم دولة لا تربطها بها رابطة حقيقية ولا تمارس عليها أي رقابة تذكر.

وبالرغم من صراحة معظم التشريعات في تعاملها مع إجراءات نقل ملكية السفينة⁽²⁾ ومنحها جنسيتها وعلمها، فإن العمل الدولي قد عرف أمثله وتعاملها مع استغلال السفن جعل من هذه الأخيرة مجرد وسيلة نقل دون إيلاء اعتبار لجنسيتها ودون ممارسة أوجه الرقابة الفعلية عليها. وعلى هذا الأساس، فإن الاتفاقية العامة لعام 1982 لم تكن لتتغاضى عن مثل هذا الموضوع، بل قد عمدت إلى إحلال ضوابط وقيود تحد من حرية الدول في تعاملها مع جنسية السفينة.

وبدايةً، أذكر ما نصت عليه المادة (91) من الاتفاقية العامة التي قضت بأنه يجب أن «تقوم رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة»، وأضافت المادة (92) من الاتفاقية بأن «1- تُبحر السفينة تحت علم دولة واحدة فقط، وتكون خاضعة لولايتها الحاصلة في أعالي البحار إلا في حالات استثنائية منصوص عليها صراحة في معاهدات دولية أو في هذه الاتفاقية. ولا يجوز للسفينة أن

⁽¹⁾ وكثير من هذه المعاهدات ما يتضمن "شرط الدولة الأكثر رعاية" La clause de la nation la plus favorisée"، والذي مؤداه إتفاق دولتين على أن تكفل كل منهما للأخرى الاستفادة مما تمنحه أو ستمنحه لدولة أو لدول أخرى. راجع: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 101، الهامش، وتفصيل أكثر، راجع:

Madjid Benchick. « Droit international du sous-développement... ». Op.Cit., P35.

⁽²⁾ وقد أورد المشرع الجزائري قيوداً مشددة على نقل ملكية السفينة. من ذلك، ما قضت به المواد (57) و(46) و(47) من القانون البحري الجزائري بأن نقل ملكية السفينة يكون فقط بالتسجيل في دفتر تسجيل السفن في ميناء تسجيل السفينة في الدولة التي تحمل السفينة جنسيتها، ولا يتم هذا التسجيل إلا بعد شطب السفينة من دفتر تسجيل السفن في أي ميناء آخر وهذا الشطب يسقط عنها جنسية الدولة التي شطبت السفينة من دفاتر تسجيل السفن بها.

تُعَيَّرَ عِلْمَهَا أَثْنَاءَ رِحْلَةٍ مَّا أَوْ أَثْنَاءَ وُجُودِهَا فِي مِينَاءِ زِيَارَةٍ، إِلَّا فِي حَالَةِ نَقْلِ حَقِيقِيٍّ لِلْمَلِكِيَّةِ أَوْ تَعْيِيرٍ فِي التَّسْجِيلِ.

2- لَا يَجُوزُ لِلسَّفِينَةِ الَّتِي تُبْحَرُ تَحْتَ عِلْمِيٍّ دَوْلَتَيْنِ أَوْ أَعْلَامٍ أَكْثَرَ مِنْ دَوْلَتَيْنِ، مُسْتَخْدِمَةً إِيَّاهُمَا أَوْ إِيَّاهَا وَفَقًّا لِاعْتِبَارَاتِ الْمُلْتَمَةِ، أَنْ تَدَّعِي لِنَفْسِهَا أَيَّ جِنْسِيَّةٍ مِنْ هَذِهِ الْجِنْسِيَّاتِ أَمَامَ أَيِّ دَوْلَةٍ أُخْرَى، وَيَجُوزُ اعْتِبَارُهَا فِي حُكْمِ السَّفِينَةِ عَدِيمَةِ الْجِنْسِيَّةِ».

وما يمكن أن يقال في هذا الصدد، أنه بالقدر الذي نخلت فيه الاتفاقية العامة عن شروط منح الجنسية للسفينة، بالقدر ذاته الذي أحاطت هذا الأمر بقيود تستخلص من المادتين سالفتي الذكر، وهي القيود التي تنحصر في وجود رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة، وعدم البحار إلا تحت علم واحد وبنسبة واحدة. وفيما يلي، أستعرض هذين العنصرين في التالي :

الفرع الأول

الرَّابِطَةُ الْحَقِيقِيَّةُ بَيْنَ دَوْلَةِ الْعِلْمِ وَالسَّفِينَةِ

كما سلفت مني الإشارة، فإن الاتفاقية العامة في مادتها (91) أوجبت أن تقوم رابطة حقيقية بين السفينة والدولة التي تحمل جنسيتها، ولا يكفي أن تحمل السفينة جنسية دولة علمها ظاهرياً تبعاً لمعايير مختلفة تضعها هذه الدولة بحرية تامة.

والراجح أن فكرة الرابطة الحقيقية أو "الفعلية" في موضوع الجنسية قد تسلل إلى قانون البحار بصفة عامة من القانون الدولي العمومي نفسه، كما أن هناك من الإشارات ما يدفع إلى القول بأن القانون الدولي في عمومته اعتمد على هذه الفكرة مقتبساً إياها من العمل الدولي عموماً، ومن العمل الدولي في مجال قانون البحار كذلك، ولا أستطيع والحال هذه، تحديد أسبقية أحدهما عن الآخر نظراً لعدم وجود أدلة بين يدي تمكيني من إسناد اقتباس أحدهما عن الآخر.

وعلى أية حال، فإن أولى بوادر الإشارة إلى موضوع الرابطة الفعلية بين السفينة ودولة علمها تكمن في ما تضمنته مراسلة وزارة البحرية الفرنسية المؤرخة في 29 ديسمبر 1854 التي أنكرت فيها فرنسا على سويسرا حق امتلاك سفن ترفع علمها بالنظر إلى وضعيتها الجغرافية التي لا تسمح لها بمراقبة هذه السفن ولا بحمايتها. وقد احتوى معهد القانون الدولي هذه الفكرة في دورتيه بكمبريدج عام 1895 وبالبنديقية عام 1896 ليؤكد بدوره على ضرورة أن تقوم رابطة "قوية" و"فعالة" بين الدولة والسفينة يجب أن يعتد بها عند منح الجنسية لهذه الأخيرة.⁽¹⁾

⁽¹⁾ راجع: Laurent Lucchini, Michel Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., P61.

وعلى الرغم من بواذر ظهورها المتقدمة التي سبقت الإشارة إليها، فإن فكرة الرابطة الحقيقية بين السفينة والدولة لم تظهر بشكل كاف يؤهلها لأن توازي رابطة الشخص الطبيعي والاعتباري بدولته التي يحمل جنسيتها، والتي ظهرت بشكل متأخر نسبياً مقارنة مع الأولى. لقد عرف القضاء الدولي أهم قضيتين في هذا المجال طَبَعَتَا جميع أوجه التعامل الدولي مع موضوع الجنسية بالنسبة للشخص الطبيعي والشخص الاعتباري.

فبالنسبة للحالة الأولى، فهي تتمثل في قضية "نيتبوهم *Nettebohm*"، وهو مواطن ألماني الجنسية نزع إلى غواتيمالا عام 1905 بدوافع تجارية ليقيم فيها مشروعات استثمارية ومركز أعماله وغير موطنه بين الآونة والأخرى لمدة 34 سنة. وفي عام 1939 تحصل نيتبوهم على جنسية إمارة "لختنشتاين" ثم عاد بعدها إلى غواتيمالا. وفي سنة 1943، وبسبب قيام الحرب العالمية الثانية، عمدت غواتيمالا إلى ترحيله من أراضيها إلى الولايات المتحدة الأمريكية بحجة أنه ينتمي بجنسيته إلى دولة محاربة (ألمانيا) وكانت غواتيمالا في حالة حياد، ولم تسمح له أيضاً بالدخول إلى أراضيها لممارسة إجراءات التقاضي بخصوص طلب التعويض عن أملاكه التي قامت غواتيمالا بمصادرتها، فاعترضت "لختنشتاين" على تصرف غواتيمالا وعمدت إلى حماية نيتبوهم دبلوماسياً.

وبالفعل، فقد لجأت إمارة "لختنشتاين" إلى التصدي للموضوع ورفعت إلى محكمة العدل الدولية دعوى بالحماية الدبلوماسية ضد غواتيمالا.

وعند بحثها النزاع المعروض أمامها، ظهر للمحكمة أن "نيتبوهم" يحمل جنسيتها كل من ألمانيا ولختنشتاين وهو الدفع الذي تمسكت به غواتيمالا، فرأت المحكمة - أذ ذاك - البحث عن معيار للترجيح بين الجنسيتين، وقد صدر قرارها في 16 أبريل 1955 مبنياً على معيار الترجيح بين الجنسيتين عن طريق إثبات وجود الرابطة الفعلية بين نيتبوهم وبين إحدى الدولتين اللتين ينتمي إليهما بجنسيته، واعتبرت المحكمة أن "نيتبوهم" ينتمي إلى ألمانيا فعلياً أكثر من ارتباطه بجنسية "ليختنشتاين".⁽¹⁾

(1) راجع بخصوص هذه القضية: د. تونسي بن عامر، قانون المجتمع الدولي المعاصر، المرجع السابق، ص 283. هذا، وقد كرس القضاء الدولي هذا المبدأ من قَبْلِ قضية نيتبوهم في العديد من القضايا لا سيما تلك التي تعرضت لها محاكم التحكيم في أعقاب الحرب العالمية الأولى. وفي قضية "جورج سالم" عام 1932 بين كل من مصر والولايات المتحدة، وفي قضية "كانفارو *Canevaro*" بين البيرو وإيطاليا في 1912/5/3، أخذت المحكمة كذلك بالجنسية الفعلية، وكان كانفارو مولوداً من أب إيطالي وُلد على الأراضي البيروفية فنحصل على جنسية إيطاليا بناء على رابطة الدم، وعلى جنسية البيرو بناء على رابطة الأقليم فأصبح يحمل جنسيتين معاً، وقد استنجد بإيطاليا طالبا حمايتها حينما طالبته البيرو بدفع الضرائب الواجبة عليه ورفض ذلك بحجة أنه إيطالي الجنسية. كما أخذت المادة (5) من اتفاقية لاهاي لعام 1930 حول الجنسية بنظرية الجنسية الفعلية واعتنتها أيضاً المادة (2§3) من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية التي تنص على أنه: « إذا أمكن لشخص أن يعد فيما يتعلق بعضوية المحكمة متمتعاً برعوية أكثر من دولة اعتبر من رعايا الدولة التي يباشر فيها عادة حقوقه المدنية والسياسية ».

والحقيقة، أن قضية نيتبوهم من القضايا التي أثير فيها "إنكارُ العَدَالَةِ" ضمناً رغم أنها شكلت سابقة قضائية فيما يخص ازدواج الجنسية. وقد أورد في هذا السياق، القاضي "ريد" في رأيه الشخصي الملحق بحكم المحكمة في هذه القضية " أنه من المعروف أن السيد "نيتبوهم"

إن قرار محكمة العدل الدولية لعام 1955 بخصوص قضية " نيتوبوهم " قد اعتبر محطة قانونية ومصدراً من مصادر القانون بصفة عامة استلهمت منه الدول في معرض تشريعها واتفاقاتها فكرة الرابطة الفعلية بين الفرد ودولته، ومنها الجزائر التي اقتبست هذه الفكرة بدورها واوردها في المادة (22) من القانون المدني الجزائري وقد سبقت الإشارة إليها.

وعلى غرار قضية " نيتوبوهم " الشخص الطبيعي، عرف القضاء الدولي قضية مشابهة في المعطيات وتخص الشخص الاعتباري، إنها قضية " برشلونة تراكشن *Barcelona Traction* " .

وتتلخص وقائع " برشلونة تراكشن " في أن هذه الأخيرة شركة تأسست في كندا عام 1911. بموجب قوانينها واتخذت فيها مركزاً رئيسياً لإدارتها فكتسبت بذلك الجنسية الكندية وفقاً للمعيار المتبع في القانون الكندي بينما تركت نشاطها في إسبانيا. بمقتضى امتياز ممنوح لها من طرف الحكومة الإسبانية مع الإشارة إلى أن ما يقارب نسبة 90% من أسهمها تعود لرعايا بلجيكيين، مما جعل الشركة تحمل جنسية كندا صورياً ومرتبطة فعلياً بلجيكا من خلال المساهمين البلجيكيين.

وأمام ما اتخذته الحكومة الإسبانية من إجراءات أدت إلى شهر إفلاس الشركة. بمقتضى حكم صادر عن القضاء الإسباني، ورفض الحكومة الكندية التصدي لحماية الشركة دبلوماسياً بحجة أن الشركة لا ترتبط بكندا إلا شكلياً. بموجب الجنسية التي تحصلت عليها وفق قواعد القانون الكندي، في حين، فإن غالبية أسهمها تعود إلى غير الرعايا الكنديين .

وباعتبار أن بلجيكا التي ترتبط بها الشركة اقتصادياً أكثر من كندا، كون غالبية حاملي أسهم الشركة من رعاياها، فقد عمدت إلى التصدي للموضوع ورفع دعوى الحماية الدبلوماسية ضد إسبانيا بعد فشل كل المساعي الدبلوماسية بينهما. وقد تمسكت بلجيكا في ردها على الدفع الذي أثارته إسبانيا بعدم قبول الدعوى لانعدام صفة بلجيكا لأن الشركة تحمل الجنسية الكندية، حيث ردت بلجيكا بأن الشركة ليست سوى شركة قابضة يمتلك رأس مالها رعايا وشركات بلجيكية، وخضوع الشركة الأم للقانون الكندي واكتسابها الجنسية الكندية بوصفها تأسست في كندا واتخذت فيها مركز إدارتها الرئيسي لا يمنع القول بتبعيتها السياسية للسيادة البلجيكية لارتباط المصالح الاقتصادية التي تقف وراءها بلجيكا وفقاً لنظرية الجنسية الفعلية التي تعتنقها محكمة العدل الدولية، مما

لم يسمح له بالعودة إلى حواتيمالا، وبهذا امتنع عليه أن يمارس الشؤون المعقدة الخاصة بالدعوى، ولم يسمح له بالفرصة في إقامة الدليل ليدفع الإتهام الموجه له، أو ليواجه الخصوم في المحكمة. وفي هذه الظروف أراي مضطراً أن أقرر أن لشخصيتين تكون على حق إذا ما ادعت أنه قد حصل إنكار للعدالة". راجع كلاً من: د. حامد سلطان، عائشة راتب، صلاح الدين عامر، القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 316، 317، وكذا: د. عبد الكريم علوان، المرجع السابق، الكتاب الثاني، ص 165، الهامش، وأيضاً: د. هشام علي صادق، الحماية الدولية للمال الأجنبي، الدار الجامعية للطباعة والنشر. بيروت. 1981. ص 118-119، وكذلك: د. علي علي سليمان، المرجع السابق، ص 190.

يجعل الشركة تتمتع بالجنسية البلجيكية ضمنا بناء على معيار الرقابة والتبعية الاقتصادية ما دامت خاضعة لإشراف ورقابة الرعايا البلجيكين .

وقد اعتقد الفقه بأن المحكمة ستعنتق ادعاء بلجيكا مستلهمه إياه من معيار الترحيح و الرابطة الفعلية الذي أخذت به ذات المحكمة من قبل في قضية " نيتيوهم " .

غير أن محكمة العدل الدولية ذهبت إلى عدم قبول دعوى بلجيكا ضد إسبانيا، فقضت في حكمها الصادر في 05 فيفري 1970 بأنه « لا يجوز التمسك بحق دولة جنسية حملة الأسهم في حماية مواطنيها عند عدم ممارسة دولة جنسية الشركة لحقها، على أساس أن حق الدولة الأولى ثانوي بالنسبة لحق الدولة الثانية، والحق الثانوي لا يظهر إلى الوجود إلا عند اختفاء الحق الأصلي. وبما أن الحق الذي تملكه دولة جنسية الشركة لا ينتهي لمجرد عدم استعماله، فلا يمكن الإدعاء بأن عدم استعمال الحق الأصلي يمكن دول جنسية حملة الأسهم من ممارسة حقها الثانوي. فدولة جنسية الشركة حرة تماماً في أن تقرر ما إذا كان من المناسب أن تحمي الشركة أم لا، وهي غير ملزمة بإعلان أسباب قرارها».(1)

ومن خلال هاتين القضيتين، ومما سبقهما من أحكام سواء ما تعلق بجنسية السفن والأشخاص الطبيعيين أو الاعتباريين، يمكن أن نتقبل كيف ساد التعامل في العمل الدولي مع موضوع الجنسية بصفة عامة. ذلك أنه - وكقاعدة عامة - يجوز للشخص الطبيعي اكتساب أكثر من جنسية وجاءت قضية " نيتيوهم " لتبين معيار الترحيح بين مختلف الجنسيات التي يحملها هذا الشخص، ثم إن ما يستخلص من قضية " برشلونة تراكشن " في موضوع الرابطة التي تربط الشركة بدولة معينة هو أنه قد لا تعبر جنسية الشركة عن ارتباطها بالدولة التي تحمل جنسيتها بالرغم من جواز تعدد جنسيات فروع الشركة بالنظر إلى مختلف المعايير التي تنتهجها الدول في تعاملها مع هذا الموضوع كما رأينا في موضوع شرط الملكية الوطنية، فماذا يمكن أن يستخلص بالنسبة للسفن عند حملها جنسية دولة ما وعلمها؟ وماذا يمكن أن يقال عن الرابطة الحقيقية التي تربطها بدولة علمها؟

بداية أقول بأن فكرة تعدد الجنسيات بالنسبة للسفينة أو انعدامها "Apatride" أمر محظور قطعياً في مجال قانون البحار، فالقانون الدولي بصفة عامة، لا يسوي بين الشخص الطبيعي والاعتباري وبين السفينة في هذا المجال، ولا يمكن هنا الحديث أو البحث عن أي رابطة حقيقية بين السفينة وبين دولتين تحمل جنسيتها في آن واحد حتى يمكن الخلوص إلى معيار للترحيح بينهما على غرار قضية " نيتيوهم "، إذ أن حمل السفينة لجنسيتين أو أكثر، ولعلمين أو أكثر يجعلها في حكم السفينة عديمة الجنسية، ولا يمكن لهذه السفينة أن تدعي لنفسها أي جنسية من هذه الجنسيات أمام أي دولة أخرى

(1) راجع وقائع وحيثيات القضية في: د. هشام علي صادق، المرجع السابق، ص 137-140.

مما يجعلها في حكم سفن القرصنة و عرضةً لممارسة الاختصاص عليها من طرف أي دولة سيما إذا أُلقي عليها القبض في منطقة أعالي البحار، وهذا ما يستشف من سياق الفقرة الثانية من المادة (92) من الإتفاقية العامة، وهو ما يوافق أيضاً ما سار عليه القضاء لا سيما في قضية السفينة "آزيا"⁽¹⁾.

ومع ذلك، فإن عنصر التبعية الاقتصادية الذي ظهر في قضية برشلونة تراكشن هو الذي تسلسل إلى موضوع جنسية السفن، إذ قد تحمل السفينة جنسية دولة ما وتكون مرتبطة اقتصادياً أكثر بدولة أخرى لسبب أو لآخر قد يكون منشأ امتلاك السفينة من قِبَلِ أشخاص طبيعيين أو اعتباريين لا يحملون جنسية هذه الدولة نتيجة تساهل تشريعات بعض الدول وتغاضيها عن ذلك فتسمح لهاته السفن برفع أعلامها بالنظر لحاجتها لأسطول بحري تجاري حتى تكون في وضع يمكنها من مواجهة المنافسة التجارية، وفي نفس الوقت يستفيد المالكون والمجهزون لهاته السفن من تخفيضات ضريبية وأرباح فضلاً عن التساهل في شأن قيود استخدام البحارة، ومن ثم، تنخفض نفقات استغلالها وتكون أقدر على المنافسة مع الشركات الملاحية الأخرى، فتحمل السفينة جنسية دولة ترفع علمها، وبملكها ويجهزها ويستخدمها أشخاص و شركات يحملون جنسية دولة أخرى، فلا تظهر أي رقابة بين السفينة و الدولة التي تحمل علمها لأن جنسيتها - في الواقع - شكلية لأن السفينة مرتبطة اقتصادياً بالدولة التي يتبعها مالكو السفينة، تماماً كما رأينا في قضية برشلونة تراكشن. ويعرف هذا الأسلوب في قانون الدولي للبحار بـ "أعلام المُجَامَلَة *Pavillons de complaisance*".

وقبل أن استعرض مفهوم وحكم "أعلام المُجَامَلَة"، أودُّ أن أشير هنا إلى ملاحظتين: الأولى، وهي أن مجلس الأمن قد أثار معيار الرابطة أو التبعية الاقتصادية للسفينة على غرار الشخص الاعتباري كما رأينا في قضية "برشلونة تراكشن"، إذ أن السفينة قد تكون تابعة لدولة ما بجنسيتها وعلمها، في حين فإنها قد تكون وراءها دولة أخرى تمثلها اقتصادياً. ذلك أن مجلس الأمن قد قرر في قراره 787 المؤرخ في 16 نوفمبر 1992 بشأن فرض الحصار البحري على يوغسلافيا سابقاً (سربيا ومونتنيجرو)، أن هذا الحصار البحري يشمل جميع السفن حتى تلك التي يمتلكها شخص أو أشخاص طبيعيين أو

⁽¹⁾ وهي قضية السفينة "آزيا Asia" التي كانت تقل إلى فلسطين عام 1948 ما يقارب 732 يهودياً بدون جوازات سفر ولا تأشيرة دخول إلى فلسطين. وقد كانت هذه السفينة تحمل العلم التركي في أعالي البحار من دون أن تكون مسجلة بتركيا، فاعترضتها سفينة حربية بريطانية على بعد 100 ميل من حيفا وقدمت إلى المحاكمة. وقد أورد القاضي البريطاني في حكمه المؤرخ في 20 أبريل 1948، بأن السفينة لا تملك الحق في الحماية من أية دولة، ولا يمكن لأية دولة أن تدعي بأن احتجاز السفينة قد انتهك مبدأ من مبادئ القانون الدولي.

«L'asya n'aurait pu invoquer la protection d'aucun Etat et qu'aucun Etat n'aurait pu prétendre que par la saisie du navire, un principe du droit international aurait été violé». Voir : *Tulio Treves*. « La navigation ». *Op.Cit.*, P689. ص 15. المرجع السابق،

اعتباريين ينتمون إلى يوغسلافيا حتى وإن كانت تحمل أعلام دول أخرى، إذ أن هذه السفن تعتبر بذلك تابعة ليوغسلافيا اقتصاديا، وبصرف النظر عن العلم الذي تحمله.⁽¹⁾

ويلاحظ بشأن قرار مجلس الأمن سالف الذكر أنه لم ينتهج المعيار الشكلي الذي انتهجته محكمة العدل الدولية في قضية برشلونة تراكشن، فهو لم يتعامل مع السفن بحسب تسجيلها أو العلم الذي ترفعه، وإنما مدد الحصار البحري إلى كل السفن حتى إلى تلك التي لا تحمل علم يوغسلافيا لكنها ترتبط بها اقتصادياً من خلال ملكيتها لرعايا يوغسلاف، أشخاصا طبيعيين كانوا أم اعتباريين، لأن الضرر الذي سيلحقه الحصار البحري في كلتا الحالتين واحد.

أما الملاحظة الثانية، فتكمن في مبادرة الفقيه "جيدل" *G. Gidel* أثناء مفاوضات المؤتمر الأول حول قانون البحار لعام 1958. ذلك أن لجنة القانون الدولي كانت قد اعتمدت في مشروعها حول قانون البحار المقدم عام 1956 عبارة "الرَّابطةِ الفَعْلِيَّةِ *Lien réel*" ثم تمَّ تعديلها بعبارة "الرَّابطةِ الحَقِيقِيَّةِ *Lien substantiel*" بناءً على اقتراح هذا الفقيه. وقد نبّه هذا الأخير لجنة القانون الدولي ومؤتمر جنيف إلى وجوب التفرقة بين المصطلحين بأن قصر الأول على طاقم السفينة تماشياً مع قضية "نيتبوهم"، وقصر الثانية على السفينة نفسها. وقد استقرت فكرة "جيدل" في المادة (5) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 ثم في الإتفاقية العامة لعام 1982، وبالضبط في الفقرة الأولى من المادة (91).⁽²⁾

الضَرْعُ الثَّانِي

أَعْلَامُ المَجَامَلَةِ فِي العَمَلِ الدَّوْلِيِّ كَنَتِيْجَةِ لِإِنْعَادَامِ

الرَّابطةِ الحَقِيقِيَّةِ

وإذا عدنا إلى موضوع "أَعْلَامِ المَجَامَلَةِ"، يمكن القول بأنها نتيجة عكسية لما أوردته الاتفاقية العامة للأمم المتحدة حول قانون البحار لعام 1982 خاصة في مادتها (91) التي تقضي بأنه «ويجب أن تقوم رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة»⁽³⁾، وهي الرابطة التي فسرت معناها وفصلتها المادة (94) من الاتفاقية العامة وتمثل في وجوب أن «تُمارَسَ كُلُّ دَوْلَةٍ مُمَارَسَةً فَعْلِيَّةً وَلايَتَهَا وَرَقَابَتَهَا فِي الشُّؤُونِ الإِدَارِيَّةِ وَالتَّقْنِيَّةِ وَالاِجْتِمَاعِيَّةِ عَلَى السُّفُنِ الَّتِي تَرْفَعُ عَلَمَهَا»، ويتعين على هذه الدولة في معرض ممارستها لولايتها ورقابتها هذه، «أن تُمسك سَجلاً للسُّفُنِ يَتَضَمَّنُ أَسْمَاءَ السُّفُنِ الَّتِي تَرْفَعُ عَلَمَهَا وَصِفَاتَهَا الخَاصَّةَ...»، و«أن تَضطلعَ بِالوَلَايَةِ بِمُوجِبِ قَانُونِهَا الدَّاخِلِيِّ عَلَى كُلِّ سَفِينَةٍ تَرْفَعُ عَلَمَهَا وَعَلَى رَبَّانِيَّتِهَا وَضَبَّاطِهَا وَأَفْرَادِ طاقِمِهَا..»، وأن «تتخذ... ما يلزم من التدابير لتأمين

⁽¹⁾ أنظر مضمون هذا القرار في: Laurent Lucchini, Michel Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., P62.

⁽²⁾ Ibid, P67.

⁽³⁾ وتقابلها المادة الخامسة من اتفاقية جنيف لأعالي البحار

السَّلَامَةِ فِي الْبَحَارِ .. » و« أَنْ تَخْضَعَ كُلُّ سَفِينَةٍ قَبْلَ التَّسْجِيلِ وَعَلَى فتراتٍ مُنَاسِبَةٍ بَعْدَ ذَلِكَ، لِلتَّفْتِيْشِ .. »، إلى غير ذلك من الواجبات التي أوردتها المادة (94) من الاتفاقية العامة وألقت بها على عاتق دولة العلم. وعلى هذا الأساس، يمكن فهم فكرة "أَعْلَامِ الْمُجَامَلَةِ" بأنها سفن مسجلة لدى دولة معينة تحمل علمها وتكون مملوكة أو مستغلة من طرف رعايا دولة أخرى، فلا تمارس عليها الدولة التي تحمل علمها إلا رقابة إسمية خارقةً بذلك كل البنود التي أوردتها المادة (94) سالفة الذكر. وأحياناً، تمنح الدولة علمها لحماية سفينة تحمل جنسية دولة أخرى، وهنا يكون الاختلاف بين العلم والجنسية. ومع ذلك، فليس هذا هو مدلول "أَعْلَامِ الْمُجَامَلَةِ" لأن مثل هذه الحالة محظور على الإطلاق، كما تعتبر السفينة التي قامت بمثل هذا التصرف في حكم سفينة القرصنة وقد نصت على ذلك المادة (92) من الاتفاقية العامة ومن قبلها المادة (6) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار. ومع ذلك، وفي بعض الظروف السياسية التي شهدتها المجتمع الدولي، فقد عرف العمل الدولي صورة استخدام العلم الذي لا يطابق الجنسية، ومن أمثلة ذلك ما حصل خلال الحرب الإيرانية العراقية حين عمدت بعض الدول الخليجية وعلى رأسها الكويت، إلى استخدام العلم الأمريكي والبريطاني على ناقلات البترول التابعة لها قصد الاستفادة من حمايتها بعد أن كانت عرضةً لقصف مدفعية الدولتين المتحاربتين.

ولاستعراض فكرة أعلام المجاملة بصورة أكثر، أرى تفصيلها على النحو التالي:

أولاً) مَدُلُولُ أَعْلَامِ الْمُجَامَلَةِ وَسِمَاتُهَا: لا يمكن بالتحديد معرفة أولى بوادٍ ظهور فكرة أعلام المجاملة وإن كان بعض الفقهاء يرجعها إلى تلك الممارسات التي قامت بها فعلاً بعض الدول الحبيسة مثل سويسرا حين امتلاكها سفناً تحمل علمها وجنسيتها وهي مسجلة في دول ساحلية أخرى من قبل الاعتراف لها بهذا الحق بموجب تصريح برشلونة لعام 1921،⁽¹⁾ ثم تلا هذه الممارسات، ممارسات أخرى حتمتها ظروف الحرب العالمية الثانية وتمثلت في قيام الولايات المتحدة الأمريكية نفسها خلال فترة 1939-1942 بتسيير سفنها تحت علم بنما وهندوراس باتجاه بريطانيا لكون الولايات المتحدة كانت في حالة حياد وكان قانونها الداخلي يمنع ممارسة التجارة مع الدول المتحاربة حينما تكون في حالة حياد.⁽²⁾

وبعد انتهاء الحرب العالمية الثانية أخذت بعض الدول مثل بنما وليبيريا في السماح لشركات الملاحة في الدول الأخرى بتسجيل السفن في سجلات السفن بها والسماح لها برفع أعلامها دون رقابة منها، وهو ما يحقق لهاته الدول فوائد اقتصادية جمّة من ضرائب ورسوم وعائدات، في حين،

(1) وثمة أيضاً، بعض السوابق الطفيفة من أمثلتها حالة سفينتين أمريكيتين تحولتا عن العلم الأمريكي إلى العلم البنمي عام 1922، وهذا بغية تفادي تحريم تجارة الكحول. أنظر: بجلاء ماحي خليفة، المرجع السابق، ص 48، الهامش.

(2) راجع في هذا الموضوع: Laurent Lucchini, Michel Voelckel. «Droit de la mer». Op.Cit., P65.

تستفيد هذه السفن وشركاتها من تساهل قوانين هاته الدول فيما يتعلق بالمعاملات الضريبية وفي شأن قيود استخدام البحارة، ومن ثم تنخفض نفقات استغلالها وتكون أقدر على المنافسة مع الشركات الملاحية الأخرى.

وثمة جانب من الفقه من يفضل تسمية "أعلام الملائمة" *Flag of convenience* بالنظر إلى وجود عدد من المشاكل الناجمة أساساً عن هذه الأعلام. ذلك أن حالات كثيرة من هذه المشاكل مرتبطة بضرورة الكشف عن الهوية الحقيقية للسفينة من خلال البحث وراء جنسية وهوية الأشخاص المساهمين أو المسيطرين على الشركة المالكة للسفينة مثلاً، عندما يتم تأسيسها في دولة وترفع السفينة علم دولة أخرى، وتكون مملوكة أو مدارة من قبل أشخاص من دولة أو دول أخرى، فيتطلب ذلك أعمال مبدأ الكشف عن الهوية الحقيقية للشركة *Lifting and piercing the corporate veil* أو رفع الستار عن هوية الأشخاص المسيطرين على الشركة لتحديد القانون الملائم لحكم العلاقة القانونية محل النزاع، وللتأكد من وجود رابطة حقيقية بين السفينة والدولة التي ترفع علمها. (1)

وبخصوص تعريف "أعلام الملائمة"، فقد كان أول تعريف لها عام 1958 من قبل منظمة التعاون الاقتصادي الأوربية حين ذكرت بأنها: "أعلام لدول مثل بنما، ليبيريا، هندوراس وكوستاريكا، تسمح قوانينها وتسهل للسفن التي يملكها أشخاص أجانب أو شركات أجنبية برفع أعلامها، ويختلف هذا الحق عن ذلك الذي يجري عليه العمل في الدول البحرية الأخرى حيث يخضع حق رفع علم الدولة لشروط أكثر صرامة ويتطلب فرض التزامات مؤثرة وفعالة." ونظراً لكون هذا التعريف لا يتسم بالوضوح بتقديمه أمثلة عن الدول التي تمنح بموجب قوانينها حق رفع علمها للسفن المملوكة من طرف أجانب، فقد بادر الفقه الدولي إلى تقديم تعاريف مختلفة لهذه الأعلام. من ذلك، التعريف الذي قدمه الفقيه *Metaxas* عام 1971 وذكر فيه بأن "أعلام الملائمة هي أعلام الدول التي يُسجل ملاك السفن سفنهم فيها بهدف تفادي الالتزامات المالية وقيود وشروط استخدام عوامل الانتاج خاصة العمالة، والتي كان يجب تطبيقها فيما إذا تم تسجيل تلك السفن في دولهم الأصلية"، كما عرفها كذلك الفقيه *Bergstrand* عام 1983 بقوله بأن: "علم الملائمة هو علم الدولة التي لا تنظر حكومتها للتسجيل كوسيلة إجرائية ضرورية لفرض سيادتها وإحكام سيطرتها على سفنها، ولكن كخدمة يمكن تسويقها لملاك السفن الأجانب الذين يرغبون في تفادي التبعات المالية وغيرها في حالة تسجيل سفنهم تحت أعلام دولهم الأصلية." (2)

وبالاعتماد على التعاريف السابقة والانتقادات الموجهة إليها، أوردت "نجلاء ماحي خليفة" تعريفاً لأعلام الملائمة ذكرت فيه بأنها: "أعلام كل دولة تمنح بموجب قوانينها حق التسجيل فيها

(1) أنظر: نجلاء ماحي خليفة، المرجع السابق، ص 48، الهامش.

(2) أنظر في التعاريف السابقة: المرجع السابق، ص 39-40.

وحق رفع علمها على سفن مملوكة بالكامل أو جزء منها لرعايا دول أخرى أو تدار بواسطة شركات أجنبية تم تأسيسها أو لها مقر عمل رئيسي فيها، قد لا تربطها أي صلة حقيقية بدولة العلم (الملكية الوطنية)، والتي تهدف بذلك إلى تحقيق مردود اقتصادي من خلال تهيئة مناخ مناسب لجذب الاستثمارات الأجنبية لقطاع الملاحة إليها، والتي يرغب ملاك هذه السفن في الاستفادة من المميزات التي تمنحها هذه الدولة سواء كانت لأسباب اقتصادية أو حمائية أو قانونية أو سياسية⁽¹⁾.

ومهما يكن من أمر التعاريف السابقة، فإن الظاهر منها أنها تشترك في عنصر الملكية الوطنية أو في السماح للملكي السفن الأجانب بتسجيل سفنهم في سجل السفن الخاص بالدولة من دون أن تضطلع هذه الأخيرة بمباشرة أوجه الرقابة الفعلية عليها، ومن دون أن تعلم وجهة هذه السفن أو خطوطها وحمولاتها ..، وفي بعض الأحيان، الهوية الحقيقية للملكية، فالعبرة لديها بما تحققه لها هذه السفن من عائدات ومداحيل وفوائد اقتصادية وضريرية.

وللإشارة، فإن معظم التشريعات الوطنية وعددا من الاتفاقيات الدولية تجمع على ضرورة تسجيل السفن في سجل السفن في الدولة التي تتبعها، بحيث يساعد هذا السجل وشهادة التسجيل في تحديد جنسية السفينة وإثبات ملكيتها والوقوف على حقيقة الحقوق العينية المترتبة عليها وشهر جميع التصرفات الواردة عليها، بالإضافة إلى أن شهادة التسجيل تعتبر دليلا على جنسيتها حين الشك في العلم الذي ترفعه مما يستوجب تقديمها إذا طلبت منها ذلك سفينة حربية في أعالي البحار تمارس عليها حق الزيارة. وتكون شهادة التسجيل بذلك، هي الوسيلة التي يتم التأكد من خلالها من أن السفينة مسجلة حسب الأصول، ونتيجة لذلك تملك حق رفع علم الدولة المسجلة لديها. ولذلك يمكن أن نفهم تشدد المشرع الجزائري حين ذهب في المادة (46) من القانون البحري الجزائري إلى أنه: «لا يمكن قبول تسجيل سفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن عندما تكون هذه السفينة مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي قبل شطبها منه»، أو بخصوص تلك الضوابط التي قررتها المادة (28) من نفس القانون بشأن ملكية السفينة من قبل أشخاص طبيعيين واعتباريين⁽²⁾، إذ ما من شك في أن المشرع

(1) أنظر: المرجع السابق، ص 44.

(2) وتنص المادة (28) من القانون البحري الجزائري بأنه "لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية، يجب أن تكون ملكاً كاملاً لشخص طبيعي من جنسية جزائرية، أو لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري، ويجب في هذه الحالة أن يكون من ذوي الجنسية الجزائرية:

- بالنسبة لشركات الأشخاص، الشركاء المتضامنون أو الشركاء بالتوصية.
- بالنسبة للشركات ذات المسؤولية المحدودة: المالكون لأغلبية الحصص.
- بالنسبة لشركات المساهمة: الرئيس المدير العام وأغلبية أعضاء مجلس الإدارة أو الهيئة المديرية، وأغلبية مجلس المراقبة عند الاقتضاء والمالكون لأغلبية رأس المال .

بالنسبة للجمعيات: المسيرين ومحمل الأعضاء المنخرطين."

وقد سبق التعليق على هذه المادة. راجع ص147 وما بعدها من هذه الأطروحة.

الجزائري كان يهدف من وراثتها إلى تفادي ظاهرة أعلام المجاملة وانتقال عدواها إلى الأسطول التجاري الوطني.

إذن، فالسمة الغالبة في أعلام المجاملة هي الاكتفاء بالتسجيل والتساهل فيه⁽¹⁾ من دون إيلاء اعتبار لشرط الملكية الوطنية الذي يترجم تبعية السفينة للدولة التي ترفع علمها وبمكّنها من إحلال رقابتها عليها، فالسفينة في هذه الحالة، تتبع الدولة الساحلية صورياً أو شكلياً بتسجيلها لديها، لكن ملكيتها تعود في غالبها لرعايا أجنبي أو لشركات أجنبية.

ورغم خلوّ السوابق القضائية من قضايا أعلام المجاملة، فقد سنح لمحكمة العدل الدولية أن تتعرض لها عرضاً وأن تسير في ضوء الفكرة التي تقدّمت بها آنفاً، وهذا حين بحثها مسألة تشكيل لجنة الأمن البحري التابعة للمنظمة البحرية الدولية الاستشارية. ذلك أنه وبمقتضى المادة (28.ب.1) من الاتفاقية الملحقة بالوثيقة النهائية للمؤتمر البحري للأمم المتحدة الموقعة في 6 مارس 1948 المنشئة للمنظمة، فإن لجنة الأمن البحري تتشكل من 14 عضواً⁽²⁾ يتم اختيارهم بواسطة الجمعية من بين الذين لهم مصلحة هامة في مسألة الأمن البحري، من بينهم على الأقل ثمانية يمتلكون أهم الأساطيل البحرية التجارية.

وعند قيام الجمعية في 15 جانفي 1959 باختيار أعضاء اللجنة، فإن ليبريا وبنا رغم تعدادهما في إطار الثمانية دول أعضاء المنظمة وامتلاكهما لأكبر الأساطيل لم يقع اختيارها عليهما.

وبعد إحالة الموضوع من قبل الجمعية إلى محكمة العدل الدولية لإصدار رأي استشاري فيما إذا كانت لجنة الأمن البحري قد تم تشكيلها وفقاً لنص المادة (28) من الاتفاقية المنشئة للمنظمة أم لا، أصدرت المحكمة رأيها⁽³⁾ بالنفي، حيث قررت بأن عدم انتخاب بنما وليبيريا في لجنة الأمن البحري باعتبارهما من بين الثمانية دول المالكة لأهم الأساطيل التجارية بالنظر إلى "سفنهما المسجلة" يدل على أن الجمعية لم تعمل وفقاً للمادة (1§28) من الاتفاقية المنشئة للمنظمة التي يجب تفسيرها على أن تحديد الدول المالكة لأهم الأساطيل التجارية إنما يكون على أساس "السفن المسجلة". ويبدو واضحاً من رأي محكمة العدل الدولية الاستشاري أنها لم تأخذ بعين الاعتبار وجود "رابطة حقيقية"

(1) ومن الدول من يكتفي بالتسجيل مباشرة من دون أن يشترط ضرورة شطب السفينة من السجل السابق الذي كانت مسجلة فيه بما يتيح لها إمكانية التسجيل في سجلين مختلفين وحمل جنسيتين في آن واحد، فيكون بإمكانها حينئذ، أن تمارس ما أسماه الفقهاء بظاهرة "التحليل البحري"، ومفادها استخدام العلم في أعالي البحار وإمكانية تغييره عند الحاجة. وللإشارة فقد حظرت الإتفاقية العامة هذا التحليل في المادة (92) منها وسوف أتناولها في الفرع الموالي من هذا المطلب.

(2) وقد صار عدد أعضاء اللجنة حالياً 48 عضواً. راجع بخصوص نص المادة (28) من اتفاقية 1948: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 84، الهامش.

(3) الرأي الاستشاري المؤرخ في 8 جوان 1960. مشار إليه في: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 85.

بين الدولة والسفينة التي ترفع علمها وإنما اكتفت في تحديدها للدول المالكة للأساطيل التجارية البحرية الأكثر أهمية بعنصر تسجيل السفينة لدى هذه الدولة فقط.

وبخصوص السمات المشتركة بين سفن أعلام المجاملة، فقد أورده اللورد "Rochdale" عام 1970 تقريراً لخصها فيه، ويمكن أن أجمالها في الآتي:

- سماح دولة التسجيل للأجانب بتملك وإدارة السفن التجارية فيها.
- سهولة الدخول إلى السجل، ويمكن تسجيل السفينة عن طريق مكتب قنصل الدولة في الخارج مع حرية الانتقال من السجل الذي لا يخضع لأية شروط مقيدة.
- إنخفاض الضرائب المفروضة على مداخيل هذه السفن وقد تكون معومة أحياناً، ويتم تحصيل رسوم التسجيل والرسوم السنوية على أساس الحمولة مع ضمان التحرر المستقبلي من الضرائب.
- ليس لدولة التسجيل سوى سلطة محدودة على السفن مع عدم وجود أية متطلبات وطنية يمكن التنبؤ بها أياً كانت الظروف بالنسبة للسفن المسجلة فيها، ويمكن تحصيل الرسوم على الحمولات الكبيرة بما يؤثر على الدخل القومي وميزان المدفوعات لهذه الدولة.
- حرية اختيار الطاقم الذي يكون من عناصر غير وطنية في الغالب.
- عدم وجود إدارة ملاحية ذات سلطات فعالة يمكن من خلالها فرض أي تعليمات وطنية أو دولية، وقد لا تكون لديها الرغبة في مدّ سلطانها وسيطرتها على الشركات الملاحية والسفن المسجلة لديها. (1)

ثانياً) دَوَاعِي وَمَخَاطِرُ أَعْلَامِ الْمُجَامَلَةِ وَالْجُهُودُ الدَّوْلِيَّةُ لِلْحَدِّ مِنْهَا: ودواعي استخدام أعلام المجاملة عديدة لا يمكن الوقوف عليها كلها في هذا المقام، ومع ذلك يمكن الجنوح إلى بعض الأسباب التي تؤدي بمالكي السفن الأجانب إلى تفضيل تسجيل سفنهم في السجل الوطني لدول أخرى غير دولهم الأصلية. وفي هذا السياق، يفضل البعض تجزئة هذه العوامل أو الأسباب إلى معايير مختلفة منها: دواعي الملائمة الإقتصادية المتمثلة فيما يمكن أن تحققه السفن أو يحققه مالكوها من منافع اقتصادية جمّة ناجمة عن انخفاض بنود التكاليف التشغيلية لهذه السفن نتيجة لانعدام التدخل الحكومي بفرض ضرائب فضلاً عن الحد الأدنى لمقتضيات السلامة الذي يتم فرضه عليها مما يؤدي بدوره كذلك إلى انخفاض تكاليف الصيانة المقررة لها، مضافاً إلى ذلك انخفاض تكلفة تطبيق السفن وخفض أعداده وعدم خضوع أفراد الطاقم لمستويات الأجور الوطنية أو السوق الدولية.

(1) أنظر: بجلاء ماحي حليفة، المرجع السابق، ص 42-43.

ومن دواعي اللجوء إلى هذه الظاهرة ما هو إداري أيضا، بحيث يتمثل في سهولة الدخول والخروج من السجل وإليه ولا يخضع ذلك السجل إلى أية إجراءات أو شروط مقيدة تترجم مراقبة الدولة لهذه السفن مراقبة فعلية، بل يمكن حتى تسجيل السفينة عن طريق مكتب قنصل الدولة في الخارج. ومن أبرز الأمثلة عن ذلك، وجود مكتب لتسجيل السفن تحت العلم الليبيري في نيويورك.⁽¹⁾

كذلك تظهر الدواعي من الناحية الإدارية في حرية اختيار الطاقم الذي يكون في معظمه من عناصر غير وطنية تتميز بانخفاض أجورها ولا تستجيب لمتطلبات كفاءة الطاقم وانخفاض مستويات تدريبها، فضلا عن ضعف نظام تنظيم ومراقبة صحة الشهادات المتعلقة بأهلية الطاقم للعمل على ظهر السفينة، وعدم مقدرته على متابعة صلاحية هذه الأخيرة ومدى توافر مواصفات السلامة بها، أو للتأكد من ملكيتها الحقيقية عند تسجيلها في سجلات السفن بهذه الدولة.

ومن دواعي استخدام أعلام المجاملة كذلك، ما هو قانوني يتمثل في صعوبة اتخاذ الإجراءات القانونية ضد المالكين الحقيقيين للسفن، أو لعدم رغبة السلطات البحرية لدولة التسجيل في مدد سلطاتها إليهم، كما أن السرية في إخفاء هوية مالكي السفن تمثل حافزا لهم في استخدام أعلام المجاملة، وقد يؤدي الكشف عنهم أو التحقيق لمعرفة هويتهم إلى الهروب بحثا عن سجلات دول أخرى يتمتعون فيها بهذا القدر من الخفاء والسرية.⁽²⁾

وفضلا عما سبق، فإن من الدواعي ما هو سياسي كذلك، وهو يتمثل في طلب حماية دولة من الدول بسبب أزمة من الأزمات أو نتيجة ظروف سياسية معينة. فقد لجأت دول الخليج ولا سيما الكويت إلى رفع العلم الأمريكي والبريطاني على ناقلات بترونها خلال الحرب الإيرانية العراقية بعد الإصابات البالغة التي تعرضت لها هذه الناقلات من قبل المدفعية والطيران الإيراني والعراقي على السواء.⁽³⁾ كما لجأت إلى مثل هذا العمل أيضا، دول أخرى مثل جنوب إفريقيا نتيجة الحظر الذي فرض عليها بسبب سياسة الميز العنصري، وإسرائيل بسبب المقاطعة والحظر اللذين عمدت إليهما الدول العربية، وصربيا لدواعي الحرب، وبعض الدول العربية كالعراق، ليبيا والسودان نتيجة الحظر المفروض عليها من طرف مجلس الأمن، وتايوان قبل الإعراف بها من طرف الغالبية من الدول.⁽⁴⁾

وقد أصبحت ظاهرة أعلام المجاملة تشكل هاجسا للدول البحرية الكبرى التي رأت فيها مخاطر عديدة تستدعي بذل المزيد من الجهود قصد إجلائها بالنظر إلى آثارها السلبية التي بدت

(1) أنظر: المرجع السابق، ص 47.

(2) أنظر: المرجع السابق، ص 48.

(3) أنظر: Laurent Lucchini, Michel Voelckel. «Droit de la mer». Op.Cit., P65.

(4) أنظر: نجلاء ماحي خليفة، المرجع السابق، ص 48.

واضحة في مجالات عديدة، كإخفاض مستويات السلامة المطلوبة بالإضافة إلى انخفاض معدل أجور العمالة ومستوى الكفاءة والتدريب وظروف العمل.

وتبدو خطورة هذه المشكلة في معرفة إحصائيات السفن التي ترفع أعلام المجاملة والتي كان على المؤتمر الثالث أن يأخذها في الحسبان⁽¹⁾ مضطراً إلى تقرير نص المادة (94) من الاتفاقية العامة من جهة، ومن جهة ثانية، في معرفة حجم الكوارث التي يمكن أن تنجم عن تساهل القوانين في حمل أعلام الدول على اختلاف مستوياتها في ظل انعدام شبه كلي للرقابة لا سيما مع انعدام أو ضعف مؤهلات رجال البحر المستخدمين في هذه الأساطيل وما يمكن أن يجره من عواقب وخيمة إما على البيئة البحرية وإما على سلامة الأرواح؛ وتعتبر حادثة العبارة المصرية البنمية "السلام" في فيفري 2006 أهم مثال حديث وشاهد على ما يمكن أن تفرزه سفن أعلام المجاملة فضلاً عن فضائح سابقة كفضيحة السفينة "Heliopolis" التي أثبتت للرأي العالمي ماذا تعني أعلام المجاملة؟⁽²⁾

وقد ظهر من التقرير الذي أعدته أمانة الأونكتاد* UNCTAD عام 1971، أن أعلى معدلات الحوادث البحرية تقع بين أعلام المجاملة بالنظر إلى انخفاض مستويات السلامة فيها مقارنة مع مستويات الأمن المطبقة من جانب السفن التي ترفع أعلام دول أخرى توجد بينها رابطة حقيقية وتبعية اقتصادية، وقد لخص التقرير أسباب عدم التزام سفن أعلام المجاملة بمعايير السلامة الدولية ويمكن أن أذكر بعضها في الآتي:

- عدم خضوع ملاك سفن أعلام المجاملة لمراقبة الإدارة البحرية نتيجة صعوبة تحديدهم بسبب امكانية تغيير هويتهم لما يتيح سجل دولة العلم من سهولة في تغيير ملكية السفينة، وأيضاً بسبب عدم الرغبة في ذلك من قبل هذه الإدارات.

⁽¹⁾ أشارت الإحصائيات إلى أن حمولة الأسطول التجاري البحري الذي يرفع أعلام المجاملة قد بلغ قبيل الإنهاء من اعتماد الاتفاقية العامة 204 مليون طن، كما بلغت نسبة حمولة السفن من ناقلات النفط و الصبّ التي ترفع أعلام المجاملة 30% و 35% على التوالي من مجموع الأسطول العالمي، وقد بلغ عدد سفن المجاملة في إحصائيات عام 1978، 7753 سفينة وتقدر حمولتها بـ 206099 طن؛ وتعتبر كل من باهاماس، برمودا، قبرص، ليبيريا، بنما، سنغافورة والصومال، أهم مالكي أسطول أعلام المجاملة.

أنظر: د. صلاح الدين مقدم، تنازع القوانين، المرجع السابق، ص 70-71. للإشارة، فإن هذه الإحصائيات المقدمة في هذه التواريخ إنما الغرض منها تقييم الظروف والمناخ الذي ساد خلال فترة انعقاد المؤتمر الثالث في السبعينيات.

⁽²⁾ وتتلخص وقائعها في أن "Heliopolis" سفينة ملائمة مسجلة في مالطا ويملكها يوناني ويشغلها طاقم بولوني يبلغ 19 بحاراً. وفي 18 نوفمبر 1985، وأثناء رسو السفينة في فرنسا، أعرب البحارة البولونيون عن سخطهم على مالك السفينة لعدم دفعه رواتبهم لمدة 7 أشهر. وقد أصدر القضاء الفرنسي أمراً بمصادرة السفينة مما اضطر مالك السفينة إلى دفع مبلغ 90.000 دولار للبحارة البولنديين الذين عادوا إلى بولندا. أنظر: د. غسان هشام الجندي. الروائع المدثرة في قانون البحار، المرجع السابق، ص 11.

* مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية.

- إقامة ملاك سفن أعلام المجاملة في دول أخرى غير دولة العلم وخارج نطاق اختصاصها، وبذلك يمكنهم مقاومة دولة العلم وعدم التعاون معها عند التحقيق في مسائل معينة لا سيما في مسائل عدم الإمتثال لتنفيذ أدنى مستويات السلامة.
- عدم انتماء الرّبان وباقي أفراد طاقم السفينة إلى دولة العلم بما يفقدهم الباعث على زيارتها بما يجنبهم الإجراءات القانونية التي تتخذها هذه الدولة في إطار رقابتها على السفينة.
- بإمكان ملاك سفن أعلام المجاملة الضغط على الرابنة وطاقم السفينة للعمل في ظروف قسرية خطيرة يقبلون فيها بالمخاطرة بالنظر إلى عدم جدية سلطات دولة العلم في إحلال الرقابة الصارمة بما يمكن هؤلاء الرابنة أو رجال البحر من تقديم شكاويهم إليها، فضلاً عن أن باستطاعة ملاك هذه السفن - وللأسباب نفسها - قمع أي مناهضة من قبل رجال الطاقم بتغييرهم بطاقم آخر ومن جنسيات مختلفة.
- عدم وجود اتحاد دولي لسفن أعلام المجاملة بإمكانه أن يسهر على تطبيق متطلبات مستويات السلامة و المستويات الإجتماعية في ظل غياب شبه كلي لدور السلطات الإدارية البحرية لدولة العلم.⁽¹⁾

ورغم الإنتقادات التي وُجّهت إلى سفن أعلام المجاملة، فإن عددها بات في تزايد بالنظر إلى التسهيلات التي تقدمها بعض الدول قصد استقطاب السفن وتسجيلها في سجلات السفن لديها بأكبر قدر من التسهيلات الإدارية مما نعتت معه هذه الدول بـ"دول التسجيل المفتوح *Open Registry*"، الأمر الذي رتب آثاراً سيئة على أساطيل الدول البحرية الكبرى مما جعلها تبذل جهوداً حثيثة إن على صعيد سياستها ومنظومتها التشريعية أو على صعيد القانون الدولي، وهذا للحد من هذه الظاهرة والتقليل من نزوح سفن رعاياها إلى سجلات هذه الدول.

ومن بين الأمثلة عن ذلك، أذكر الولايات المتحدة الأمريكية التي اعتمدت في سياستها للحد من هذه الظاهرة بالنسبة إليها، إعانات مالية لمالكي السفن من الوطنيين. وقد وضعت برنامجاً تجاري قانونها البحري التجاري يهدف إلى تنشيط التجارة البحرية الخارجية والداخلية على السواء بالنسبة للوطنيين ويشجع ملاك السفن الأمريكية على إبقاء سفنهم تحت العلم الأمريكي، كما تهدف هذه الإعانات، والتي تعرف بـ "*Operating differential subsidies ODS*"، إلى تمكين ملاك هذه السفن من مواجهة الضرائب المرتفعة وتكاليف التشغيل وارتفاع أجور الطاقم العامل على ظهر

⁽¹⁾ راجع: نجلاء ماضي خليفة، المرجع السابق، ص 50-51، وأنظر كذلك: . أنظر: د. غسان هشام الجندي. الروائع المدثرة في قانون البحار، المرجع السابق، ص 10 و 11.

السفن. وللإشارة، فإن هذه الإعانات محظورة على ملاك السفن الأمريكيين الذي يشغلون سفنهم تحت علم غير علم الولايات المتحدة.

وأما بالنسبة لبريطانيا، فقد خضعت قوانينها البحرية مؤخراً لتعديلات كثيرة بما يتفق والمتغيرات الراهنة، حيث انتهت بوضع قانون جديد هو قانون الملاحة التجارية الخاص بتسجيل السفن لسنة 1993، والذي بدأ العمل به مع مطلع عام 1994 وحل محل قانون الملاحة التجارية لعام 1988.

وأهم ما يميز القانون البريطاني الجديد، هو إتاحة تسجيل السفن في السجل البريطاني لملاك السفن من رعايا دول الإتحاد الأوربي أو من الشركات التابعة أيضا لدوله، وبذلك تسعى بريطانيا إلى فك الإحتكار الذي كان مضروبا على سجلات السفن لديها بتمكين غير الرعايا البريطانيين من رفع العلم البريطاني على سفنهم من دون أن تتنازل عن فكرة الرابطة الحقيقية أو عن معيار التبعية، فهدف بريطانيا هو مسايرة سوق النقل الدولي والصمود أمام المنافسة العالمية فيه. بل وأكثر من ذلك، أن عمدت الحكومة البريطانية إلى تشجيع ملاك السفن البريطانية الذين يخشون من ارتفاع تكاليف التشغيل بالتحويل إلى سجلات المناطق الخاضعة للنفوذ البريطاني التي تتميز بتكاليف تشغيل أقل.

وبفرنسا، فقد عمدت الحكومة عام 1986، واستجابة لمطالب ملاك السفن الفرنسيين، بالسماح لهم بتسجيل سفنهم في سجل خاص يتميز بانخفاض تكاليف التشغيل، شريطة أن تُستخدم نسبة 25 % من الطاقم من الرعايا الفرنسيين، وأن يكون ما لا يقل عن أربعة ضباط فيها من الفرنسيين أيضا. ونتيجة لذلك، ارتفعت نسبة التسجيل بالسجل الخاص الفرنسي.

كما قامت الحكومة النرويجية عام 1987 بإنشاء نموذج جديد للتسجيل لمواجهة تدهور أسطولها البحري، وهذا بموجب قانون التسجيل الدولي النرويجي الذي يسمح بتسجيل السفن المملوكة من طرف رعايا أو شركات أجنبية شريطة استيفاء المتطلبات الدولية في السلامة. وقد اشترط هذا القانون أنه في حالة الملكية الأجنبية للسفينة، فيجب تعيين وكيل لها بالنرويج، وأن يتم تأسيس شركة لإدارة السفينة في النرويج أيضا؛ ومع ذلك، فقد أتاح هذا القانون إمكانية تعيين البحارة من غير النرويجيين بل ومن جنسيات مختلفة، باستثناء الربان الذي يجب أن يكون نرويجيا.

وقد حذت الدنمارك حذو النرويج بإنشائها سجلا دوليا عام 1988 يتيح التسجيل للملاك الأجانب ببعض الشروط، كما تأسس سجل اللكسمبورغ عام 1990 حاذيا حذو بريطانيا بإتاحته التسجيل الأجنبي فيه مع قصره على دول الإتحاد الأوربي، بالإضافة إلى سجل جزيرة ماديرا الدولي الذي كانت البرتغال قد أنشأته للغرض نفسه.⁽¹⁾

(1) راجع جملة ما سبق من تشريعات في: بجلاء ماحي خليفة، المرجع السابق، ص 61-62.

وبخصوص حالة الجزائر، فإن المشرع الوطني قد قيد ملكية وتسجيل السفينة بجملة من الضوابط يكاد يستحيل معها أن تتسلل سفن أعلام المحاملة إلى الأسطول الوطني. وأكتفي هنا بالإشارة إلى بعض نصوص القانون البحري، كالمادة (46) منه التي تنص على أنه: «لا يمكن قبول تسجيل سفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن عندما تكون هذه السفينة مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي قبل شطبها منه»، وكذلك المادة (28) منه أيضا، بشأن تحديد ملكية السفينة من قبل أشخاص طبيعيين واعتباريين، وما قضت به المادة (413) أيضا من ذات القانون بأنه " يجب أن يتكون مجموع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين"، وأيضاً ما قضت به المادة (503) من أنه: "يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 100.000 دج، كل شخص يرفع في البحر علما جزائريا على سفينة غير مسجلة في الدفتر الجزائري لترقيم السفن"، فضلا عما قرره المادة (511) بنصها على أنه: "يعاقب بغرامة مالية من 20.000 دج إلى 50.000 دج، كل مالك أو تجهز غير مالك لسفينة يسهي بوجه خاص على ما يأتي:

- تسجيل السفينة في دفتر ترقيم السفن أو شطبها من هذا الدفتر في الآجال المنصوص عليها،
 - تقديم البيانات والوثائق المطلوبة لترقيم أو شطب السفينة من دفتر الترقيم،
 - إعلام السلطة البحرية المختصة في الوقت المناسب بجميع التغييرات في ملكية السفينة أو في استعمالها في الآجال المنصوص عليها."
- كما تقرر المادة (512) بأن: "يعاقب بغرامة مالية من 100.000 دج إلى 500.000 دج، المالك الذي ينقل ملكية سفينة جزائرية أو حصته في هذه السفينة إلى شخص أجنبي حرقا لأحكام هذا الأمر".⁽¹⁾

إن جملة هذه النصوص - وبدون مبالغة - تجعل من المستحيل أن تتغلغل ظاهرة أعلام المحاملة إلى البحرية التجارية الجزائرية.

وفضلا عن الجهود المبذولة من قبل الدول بموجب سياساتها وقوانينها، فإن ثمة جهودا دولية أخرى كرّستها المجموعة الدولية على نطاق دولي واسع يتمثل في مختلف الإتفاقيات التي أبرمت للحد من هذه الظاهرة والقضاء عليها. وإذا كان من بين هذه الإتفاقيات ما سبقت الإشارة إليه مثلما جاءت به المادتان (91) و(94) من الإتفاقية العامة التي ذكرتهما آنفا، ومن قبلهما المادة (5) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار، فإنني ألفت النظر إلى أهم اتفاقية جاءت في هذا الإطار وهي اتفاقية الأمم

⁽¹⁾ والملاحظ أن الأحكام المذكورة أعلاه، قد وردت في القانون البحري بموجب التعديل الوارد في القانون رقم 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998 المتمم للقانون البحري (الجريد الرسمية رقم 1998/47)، وهي أحكام أكثر صرامة وتشددا مقارنة بنظيرتها الواردة في القانون البحري قبل التعديل، مما يدل على أن المشرع الجزائري أدرك خطورة وإمكانية انتقال عدوى أعلام المحاملة إلى الأسطول الجزائري. قارن هذه المواد بنظيراتها في القانون البحري قبل التعديل، لا سيما المواد (510)، (511)، (516)، (517). المادة (517).

المتحدة الخاصة بشروط تسجيل السفن لسنة 1986، التي جاءت مستهدفة بشكل خاص سفن أعلام المجاملة.

وقد اعتُمدت اتفاقية تسجيل السفن في مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية UNCTAD المنعقد في 27 فيفري 1986، وهي اتفاقية هامة تضمنت عددا من البنود والأحكام التي يؤدي تطبيقها الصارم إلى القضاء على ظاهرة أعلام المجاملة، منها ما هو موجه إلى الإدارة البحرية الوطنية كالمادة (5) منها التي أوجبت خضوع هذه الإدارة لاختصاص الدولة ومراقبتها، كما أوجبت أن تضمن هذه الإدارة تنفيذ السفن التي ترفع علم دولتها لمتطلبات التسجيل المقررة. بموجب قوانينها وتلك المقررة بموجب اتفاقيات دولية لا سيما فيما يتعلق بمقاييس السلامة والأمن والوقاية من تلوث الوسط البحري. وقد أوجبت المادة (5) سالفة الذكر اضطلاع الإدارة البحرية بمراقبة مدى حمل السفينة للوثائق الدالة على هويتها وأهليتها لحمل علم الدولة، وضرورة اشتراطها على السفينة عند التسجيل تقديم جميع المعلومات الدالة على هوية مالكيها، فضلا عن إلزامية إخضاع السفن التي ترفع علم الدولة لتفتيشات دورية يقوم بها مفتشون مؤهلون. (1)

وجاءت المادة (6) منها بأحكام تتضمن تحديد هوية ومسؤولية مالكي السفن، فنصت في الفقرة الأولى منها على أن يتضمن سجل السفن في دولة التسجيل المعلومات الخاصة بالسفينة وملاكها، وتلك الخاصة بمسئول السفينة عندما يكون غير المالك، وأن تصدر دولة التسجيل المسوغات الدالة على تسجيل السفينة فيها. وفضلا عن ذلك، فقد أوجبت على دولة التسجيل اتخاذ الإجراءات الضرورية التي تضمن سهولة التعرف على ملاك السفن وتحديد هوية مديرها أو أي شخص يعتبر مسؤولا عن تشغيلها، وأن يكون سجل السفينة متاحا لكل من له مصلحة قانونية في الحصول على معلومات بما يتفق وقوانين دولة العلم، مع ضرورة الإحتفاظ بدفتر يومية السفينة لفترة معقولة حتى بعد حدوث تغيير في إسم السفينة. (2)

وبغية ضمان تبعية السفينة فعليا إلى الدولة التي ترفع علمها، جاءت المادة (7) من اتفاقية التسجيل بأحكام تخص طاقم السفينة وملكيته، فأوجبت ضرورة مشاركة الوطنيين في ملكية السفينة فضلا عن وجوب مشاركتهم في تطعيمها أيضا، كما أوجبت أن تضمن الدولة في قوانينها الداخلية شروط مساهمة ملكية الدولة أو رعاياها وتحديد هذه المساهمة على أن تكون هذه القوانين كافية بدرجة تسمح لدولة العلم بممارسة اختصاصها وإشرافها بصورة فعالة على السفن التي ترفع علمها. وأردفت المادة (9) منها أحكاما أخرى توجب على دولة التسجيل أن يكون جزء لا بأس به من

(1) أنظر النص الرسمي للاتفاقية في :

Nations Unies. (Le Droit de la mer). «Evolution récente de la pratique des Etats ». Op. Cit., P222.

(2) *Ibid, P222, 223.*

الطاقم على ظهر السفينة التي ترفع علمها من رعاياها أو من أشخاص مقيمة أو لها إقامة قانونية دائمة بها. (1)

ومن دون الإسهاب في استعراض جلّ احكام اتفاقية تسجيل السفن لعام 1986، يمكن القول بأنها جاءت بأحكام جدّ مفصلة، ما من شك في أن تطبيقها الصّارم سيؤدي إلى انقراض ظاهرة أعلام المحملة تدريجياً، سيما عند دخولها حيز التنفيذ وتمكنت من حشد منضمين إليها بأكثر عدد مما يُمكن من تطبيق أحكامها على نطاق واسع على صعيد العمل الدولي.

وحتى بالنسبة إلى الدول التي صنّفت بأن لديها أكبر معدلات سفن أعلام المحملة، فقد بدأت تتراجع عن سياستها في التعامل مع هذه الظاهرة وانتهاج سياسيات أكثر تشدداً في التعامل مع ملكية وتسجيل السفن. فليبيريا مثلاً، وباعتبارها ثاني دولة تملك أكبر سجل من حيث الحمولات بالنسبة لسجلات أعلام المحملة، إذ يتكون أسطولها بما يفوق 1936 سفينة بحمولة طنية تفوق 23.5 مليون طن، فقد بدأت تسير الاتجاهات الحديثة وتواجه أوجه القصور في أسطولها بفرض العديد من الشروط المتعلقة بتسجيل السفن، مع تحديد عمر السفن التي تدخل سجلاتها بما لا يزيد عن عشرين سنة. (2)

الفرع الثالث

نطاق جنسية السفينة وعلمها في القانون الدولي

بعد أن رأينا في معرض مناقشة موضوع الرابطة الحقيقية بين دولة العلم وبين السفينة كيف أن القانون الدولي ممثلاً بالاتفاقية العامة، قد تدخل لضبط التشريعات الداخلية عند منحها لجنسيتها للسفن ورفعها علمها، وهي الضوابط التي أوردتها المادتان (92) و(94) من الاتفاقية العامة التي أشرت إليها سالفاً، بقي أن أشير كذلك إلى مسألة ثانية تتعلق بجنسية السفينة وعلمها وتجد معالجة وضبطاً لها كذلك من قبل القانون الدولي للبحار.

ذلك أنه إذا كان اكتساب السفن ومنحها الجنسية ورفع العلم حقاً للدولة الساحلية مباشر عليها رقابتها وتمنحها حمايتها وتقوم بتسجيلها في موانئها، وتصدر لهذا الوثائق الدالة على ذلك، فهل يعني أن هذا الحق وقّف على الدولة الساحلية وحدها وحبس على غيرها من الدول؟

إن الإطلاع على مواد الاتفاقية العامة للأمم المتحدة حول قانون البحار سيؤدي إلى ملاحظة أن هناك إشارة جاءت بها المادتان (90) و(93) منها، وتتعلق بحالتين يحق فيهما اكتساب السفن ورفع العلم، وهما حالة الدولة الحبيسة، وحالة المنظمات الدولية. وهو ما سأعرض له في العناصر التالية :

1) Ibid, P222, 223.

2) أنظر: نجلاء ماضي حليفة، المرجع السابق، ص 52.

أولاً) حالة الدولة الحبيسة Etat Enclave: الدولة الحبيسة أو غير الساحلية هي كما عرفت في المادة (124) من الاتفاقية العامة في فقرتها الأولى بأنها «كُلُّ دَوْلَةٍ لَيْسَ لَهَا سَاحِلٌ بَحْرِيٌّ»، أو بعبارة أخرى، هي الدولة التي لا تطل على البحر. ومن المتفق عليه حالياً أن لهذه الدول (1) الحق في امتلاك سفن ترفع أعلامها رغم كونها بدون سواحل بحرية، وهو الحق المكرس صراحة بموجب المادة (90) من الاتفاقية العامة لعام 1982 التي تقضي بأن «لِكُلِّ دَوْلَةٍ، سَاحِلِيَّةٌ كَانَتْ أَوْ غَيْرَ سَاحِلِيَّةٍ، الْحَقُّ فِي تَسْيِيرِ سَفْنٍ تُرْفَعُ عَلَمَهَا فِي أَعَالِي الْبَحْرِ».

غير أن هذا الحق الذي كرّسته المادة (90) سالفة الذكر، واستقر بموجبها نهائياً في القانون الدولي كقاعدة أمره من قواعده لا يجوز معها لدولة أخرى أن تحتج أو أن ترفض على دولة حبيسة مثل هذا الحق، إنما جاء نتيجة لمطالب هذه الدول الحبيسة الملحة وإبرامها العديد من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية التي كانت في معظمها ثنائية وأدت إلى انشاء ممارسات فعلية لهذه الفكرة.

ولا يستقر الفقه على أولى بوادر نشوء هذا الحق بالتحديد لأن الإشارات المختلفة إليه قد وردت في جملة من المعاهدات سيما في القرن الـ 19، ومع ذلك، فإن هناك إشارات أخرى تمتد حتى إلى معاهدة "واستفاليا Westphalie"، كما أن المعاهدات التي وضعت حداً لحروب نابليون قد أشارت إليها كذلك مثل معاهدة باريس لـ 30 ماي 1814 التي أشارت في مادتها (5) إلى "ضرورة تسهيل المواصلات بين الشعوب"، كما تضمن البيان الختامي لمؤتمر فيينا لـ 9 جوان 1815 إشارة طفيفة لهذا الحق لا سيما على الأتجار الدولية تلتها معاهدتا 1839 و1868 اللتان ضمنتتا حق العبور على الأتجار الدولية كنهـر "الراين Rhin" ومنه إلى البحر مع وضع نظام أفضلية بالنسبة للدول المطلّة على النهر. (2)

وتعتبر سويسرا أكثر من غيرها من الدول مطالبةً وإلحاحاً بهذا الحق، بل إن هناك من يرجع الفضل في تكريس هذا الحق إليها أصلاً. ذلك أنه بناء على طلبات من رعاياها إنشاء بحرية تجارية تحت العلم السويسري (3)، ونظراً للاستجابات المختلفة التي بدت من الدول ذات الأساطيل الكبرى

(1) ويبلغ تعداد هذه الدول حالياً 30 دولة هي: أفغانستان، النمسا، بورتان، روسيا البيضاء، بوليفيا، بيتسوانا، بوركينا فاسو، بورندي، الفاتيكان، المجر، لاوس، ليزوتو، ليختنشتاين، اللكسمبورغ، مالاوي، مالي، منغوليا، نيبال، النيجر، أوغندا، براغواي، جمهورية إفريقيا الوسطى، رواندا، سان مارتين، سويسرا، سويسرا، تشاد، تشيكوسلوفاكيا، زامبيا، زيمبابوي. راجع في شأن تصنيف هذه الدول الحبيسة: د. ساسي سالم الحاج. قانون البحار الجديد بين التقليد والتجديد. معهد الإنماء العربي. بيروت، لبنان. الطبعة الأولى، 1987، ص 442.

(2) Olivier de ferron. «Le droit international de la mer». Tome I. Librairie: E.Droz (Genève); Librairie: Minard. Paris. 1958. P77.

(3) هذا الطلب الذي جسده المجلس الفيدرالي في 1864 حيث تحصل على موافقة الجمعية الفيدرالية لإنشاء بحرية تجارية بعد الإستشارة المسبقة للدول ذات الأساطيل البحرية الكبرى. راجع في هذا الموضوع:

آنذاك والتي بلغ عددها 14 دولة، عمد المجلس الفيدرالي إلى تجسيد هذا الطلب وقام فعلاً بتسيير سفينة إلى اليابان تحمل العلم السويسري عام 1864، حيث تلقت التحية البحرية من طرف بحرية الولايات المتحدة، مما شكل معه شبه اعتراف بهذا الحق من قبل مجموعة النادي الأوروبي وغيرها من الدول البحرية الكبرى في تلك الفترة بالرغم من أن فرنسا تحفظت إزاء هذا الحق الذي طالبت به سويسرا حتى كانت الحادثة المتعلقة بإلقاء القبض على سفينة سويسرية ترفع العلم الألماني من طرف سفن فرنسية وهذا أثناء الحرب الألمانية الفرنسية في حدود عام 1870 لتتم بعد ذلك محاكمتها. وإزاء هذه الوضعية، طعن المجلس الفيدرالي السويسري في القرار الفرنسي بخصوص محاكمة السفينة مشيراً إلى الضرورة التي دعت سويسرا إلى اكتساب سفن تحمل جنسيها مع حملها أعلام الغير من الدول، ومُنوِّهاً بما جاء في وثيقته المسماة " القانون الدولي المُقنّن *Droit international codifié* " التي تقضي بمبدأ عالمي مفاده أن للدول التي لا تظل على البحر الحق في إمتلاك سفن ترفع علمها .

والحقيقة أن هذا الحق، وإن كان يرجع الفضل في ظهوره وتكريسه إلى سويسرا فعلاً، إلا أن هذا لم يمنع من وجود ممارسات أو اتفاقيات دولية تزامنت مع مطالب سويسرا به أو أعقبتها بقليل. ذلك أن موضوع الوصول إلى البحر ومنه قد حظي باتفاقيات ثنائية على وجه الخصوص من طرف سويسرا نفسها أو حتى من غيرها من الدول مثل معاهدة 27 جويلية 1890 بين بريطانيا وإفريقيا الجنوبية، ومعاهدة 14 نوفمبر 1890 بين بريطانيا والبرتغال، ومعاهدة أديس أبابا لـ 15 ماي 1902 بين بريطانيا وأثيوبيا. وفي القارة الأمريكية أذكر أيضاً كلاً من معاهدة 9 جويلية 1868 بين بوليفيا والأرجنتين، ومعاهدة 27 مارس 1867، ومعاهدة 17 نوفمبر 1903 بين الدولتين الأخيرتين أيضاً، ومعاهدة 12 أوت 1910 بين بوليفيا والبرازيل، ومعاهدتي: 18 ماي 1895 و 20 أكتوبر 1904 بين بوليفيا والشيلي؛ فضلاً عن المعاهدات الثنائية بين كل من البيرو والشيلي التي أذكر منها كلا من معاهدة 5 نوفمبر 1865، ومعاهدة 27 نوفمبر 1905، بورتوكول 2 جوان 1917، دون أن يغفل تصريح الرئيس الأمريكي " ويلسن *Wilson* " لـ 22 جانفي 1917 الذي أكد فيه هذا الحق أيضاً.

وفضلاً عن الاتفاقيات الثنائية التي كرس هذا الحق، فقد تضافرت جهود الفقهاء الدوليين بدورهم نحو إيجاد صيغة قانونية وشرعية لتبرير حق العبور إلى البحر ومنه. ومن هؤلاء الفقهاء، أذكر كلا من " فيشر *Charles de visscher* "، "توماس جيفرسون *Thomas Jefferson* " و " جورج سال *Georges Scelle* " و "هيد *Hyde* " و "أرنولد ماك نير *Arnold Mac Nair* "، إلى غير ذلك من الفقهاء الذين لا يسعني المقام لذكرهم والتعرض لمختلف نظرياتهم.⁽¹⁾

Jean.Monnier. « Le Droit d'accès a la mer et la liberté de transit terrestre». *Chapitre 9. Traité du nouveau droit de la mer. Op.Cit., P442.*

⁽¹⁾ راجع بخصوص هؤلاء الفقهاء ونظرياتهم، وكذا بخصوص الإتفاقيات الثنائية المذكورة أعلاه :

Olivier de Ferron. «Le Droit international de la mer». *Op.Cit., P7-82.*

وقد بات جلياً أن يُنتظر حتى إندلاع الحرب العالمية الأولى وظهور دول حبيسة على الخريطة الأوروبية مثل النمسا، المجر وتشكوسلوفاكيا حتى يكون الاعتراف الرسمي و الجماعي للدول الحبيسة باكتساب سفن ترفع علمها، وهو ما جسده فعلاً معاهدة "فرساي" *Versailles* المؤرخة في 28 جوان 1919 في المادة (273) منها.⁽¹⁾

وعلى نحو مماثل جاءت المادة (153) من معاهدة "نويلي" *Neuilly* " لـ 27 نوفمبر 1919، والمادة (22) من معاهدة "سانت جرمان" *Saint Germain* " لـ 10 سبتمبر 1919، والمادة (209) من اتفاقية "تريانون" *Trianon* " لـ 4 جوان 1920. ومما تجدر الإشارة إليه أنه إذا كانت كل من معاهدة "فرساي" و "نويلي" لا تمنحان الحق في رفع العلم على السفن إلا للدول الحبيسة " الحليفة والمشاركة"، فإن اتفاقية "سانت جرمان" و "تريانون" تمنحان هذا الحق لكل الدول المتعاقدة.

على أن الإعراف بهذا الحق أصبح عاماً بعد تصريح برشلونة لـ 20 أبريل 1920. بموجب المؤتمر الذي دعت إليه عصبة الأمم بناء على المادة (23) من عهدها، حيث نص صراحة هذا المؤتمر في تصريحه على اعتراف الدول بأعلام الدول التي ليس لها سواحل بحرية⁽²⁾، ليكون هذا الحق محل تقنين بموجب اتفاقية النظام الدولي للموانئ البحرية الموقعة بجنيف في 9 ديسمبر 1923، ثم تم تأكيده في المادة (4) من إتفاقية جنيف لأعالي البحار لـ 29 أبريل 1958، حيث تقرر أن: " لكل دولة سواء أكانت ساحلية أم غير ساحلية، الحق في أن تسيّر سفناً ترفع علمها فوق أعالي البحار"⁽³⁾، وهي

⁽¹⁾ وتنص المادة (273) على ما يلي :

«Les hautes parties contractantes s'accordent à reconnaître le pavillon des navires de toute puissance alliée et associée qui n'a pas de littoral maritime, lorsqu'ils sont enregistrés en un lieu unique détermine, situé sur son territoire; ce lieu tiendra lieu à ces navires de port d'enregistrement.» V; *J.Monnier. Op.Cit., p443.*

⁽²⁾ راجع: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 86، وكذا: *J.Monnier. Op.Cit., P444.* وأيضاً:

Nations Unies. (Le droit de la mer). «Droit d'accès des Etats sans littoral à la mer et depuis la mer et liberté de Transit». N.U. Newyork. 1988. P3, 4.

⁽³⁾ وقد أكد هذا الحق قبل اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 في العديد من المواضع أيضاً، مثل اتفاق "مايونس" *Mayence* لـ 31 ماي 1931 حول الملاحة البحرية على نهر الراين، وكذا التصريح الاقتصادي لـ "بوينس آيرس" *Buenos-Aires* " لـ 4 جويلية 1957، فضلاً عن بعض الاتفاقيات الدولية، كالاتفاقية العامة للتعرفة الجمركية والتجارة (GATT) لأكتوبر 1947 في مادتها (8)، وميثاق "هافان" *Havane* " في مارس 1948 في مادته (33)، وكذا اتفاقية تجارة العبور للبلاد غير الساحلية الموقعة بنيويورك في 8 جويلية 1965 التي قضت صراحة بأن "النفاذ الحر إلى البحر مبدأ جوهرى يتوخى نشر التجارة الدولية وتعميق التطور الإقتصادي، وأنه في نطاق المياه الإقليمية والداخلية فإن السفن الحاملة لعلم الدولة الحبيسة تتكافؤ في المعاملة والحقوق مع السفن المنتمية للدول الساحلية غير الدول الإقليمية".

راجع في شأن هذه الاتفاقيات والاعتراف بحق العبور إلى البحر ومنه كلا من :

- *Olivier de ferron. Op.Cit., P80.*

- *Nations Unies. «Droit d'accès des Etats sans littoral à la mer et depuis la mer et liberté de Transit». Op.Cit., P8.*

القاعدة نفسها التي أقرتها المادة (90) من الاتفاقية العامة للأمم المتحدة حول قانون البحار التي بدأت منها هذا العرض.

ثانياً) حالة المنظمات الدولية: لعل مما يدفع إلى التساؤل في الوقت الحاضر هو إمكانية امتلاك المنظمات الدولية أو تسييرها لسفن بحرية تحمل علمها الخاص.

والحقيقة أن اتفاقية جنيف لأعالي البحار لم تتعرض لهذه المشكلة وإن كانت قد أشارت إليها إشارة طفيفة في المادة (7) منها حيث نصت على أن: "الأحكام المنصوص عليها في المواد السابقة لا تمس وضع السفن التي تعمل في خدمة رسمية لمنظمة حكومية ترفع علم تلك المنظمة".

فمرجع هذا النص إنما يعود إلى بعض الظروف الصعبة التي اضطرت الأمم المتحدة إلى امتلاك سفن تحمل علمها الخاص وتعمل تحت تصرفها. ذلك أن الأمم المتحدة، وفي أعقاب الحرب الكورية، أسست وكالة بغرض النهوض بهذه الأخيرة، حيث قامت هذه الوكالة والمسماة "بووكالة الأمم المتحدة للنهوض بكوريا *L'agence des nations unies pour le relèvement de la Corée*" ببناء عشر مراكب صيد لحسابها في "هونج كونج" سلمت لرعايا كوريين للإبحار تحت علم الأمم المتحدة حيث سجلت لديها وكان ذلك عام 1954.⁽¹⁾

وقد أثير أمام لجنة القانون الدولي التابعة للأمم المتحدة عام 1956 تحضيرا لانعقاد مؤتمر جنيف حول قانون البحار لعام 1958 هذا الموضوع بشدة، كما عرف مناقشات حادة بين مختلف المفوضين والفقهاء على السواء أثيرت فيها تساؤلات عدة تمثلت في كون الأمم المتحدة نفسها لم تشارك في العديد من الاتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية الأرواح والسلامة في البحر مما يجعل سفنها غير معنية بأحكام هذه الاتفاقيات، كما أن هناك من أثار مسألة الإختصاص القانوني بجانبه الجزائي والمدني على هذه السفن التي ترفع علم الأمم المتحدة..، و"ما مصير طفل يولد على ظهرها..". في ظل عدم امتلاك الأمم المتحدة لقوانين تكفل مسألة الإختصاص وما يندرج تحته.

وقد رأت لجنة القانون الدولي أن موازنة السفن التي ترفع علم الأمم المتحدة مع غيرها من سفن الدول أمر مستحيل، وفضلت - بالتالي - ترك المسألة عدا ما نصت عليه في المادة (7) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 والتي أشرت إليها سالفاً.

وبالفعل، فقد تدارك الفقه الدولي المعاصر فكرة الإقتصار على رفع السفينة لعلم المنظمة الدولية وحده وأهمية النتائج المترتبة عنه؛ وفي هذا السياق يذكر "د.أحمد أبو الوفا" بأن: "المنظمات الدولية يمكنها أن تُسيّر سفنا حاملة علمها. لكن من المستحسن أن يرفع علم دولة السفينة إلى جانب علم المنظمة. و ترجع الصعوبة الرئيسية في استخدام أعلام المنظمات الدولية فقط دون أعلام الدول

(1) راجع: د.إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 90،

إلى مشكلة الاختصاص على السفينة وطاقتها وما يحدث فوقها. ذلك أن علم السفينة يبين جنسيتها، وهذه الأخيرة تبرر الاختصاص الواجب التطبيق. ومن المعلوم أن المنظمات الدولية، على خلاف الدول، لا يمكنها أن تمارس الاختصاص المدني أو الجنائي، والقول بغير ذلك سيحدث فراغا قضائيا⁽¹⁾.

وعلى أية حال، فإنه بالرغم من إثارة هذا المشكل سواء خلال مؤتمر جنيف أو ما تلاه من انتقادات وجهها الفقه إلى المادة (7) من اتفاقية أعالي البحار، فإن العمل الدولي قد عرف بالفعل استخدام المنظمات الدولية لسفن تحمل علمها في العديد من المناسبات.

فضلا عن مراكب الصيد التي حملت علم الأمم المتحدة عام 1954 للنهوض بكوريا، استأجرت الأمم المتحدة كذلك سفنا بحرية حملت علمها بغية نقل "قوات الطوارئ الدولية Forces d'urgence des nations unies" عامي 1956 و1957، لا سيما لتطهير قناة السويس خلال العدوان الثلاثي على مصر، كما أن الأمم المتحدة عمدت إلى تسيير سفن ترفع علمها لإجلاء الرئيس السابق للسلطة الفلسطينية "ياسر عرفات" وعدد من مرافقيه بعد الحصار الذي عرفته عناصر السلطة الفلسطينية. وقد تمت عملية الإجماع من خلال سواحل بيروت في 3 ديسمبر 1983.⁽²⁾

وفضلاً عما سبق، فقد استخدمت منظمة الأمم المتحدة للتربية والعلوم والثقافة UNESCO سفنا بحرية حملت علمها في العديد من المرات بهدف استكشاف التراث والآثار المتواجدة في قاع البحار والمحيطات، فضلاً عن أن الأمم المتحدة استخدمت مرات عديدة أيضاً لا يسعني حصرها في هذا المقام، سفنا تحمل علمها بغية القيام بأنشطة مسح هيدروغرافي للمحيطات، فإني أشير من جهة أخرى إلى ما أورده المادة (43) من اتفاقية 12 أوت 1949 حول تحسين حالة الجرحى والمرضى والغرقى في البحر التي قضت بأن "على جميع البواخر المستشفى أن تُعرّف عن نفسها برفع علمها الوطني، وزيادة على ذلك إذا كانت تابعة لدولة محايدة ترفع علم طرف النزاع الذي قبلت أن تعمل تحت إدارته، ويُرفع على الصاري الرئيسي على أعلى ارتفاع ممكن علّم عليه صليب أحمر" مشيرة بذلك إلى منظمة الصليب الأحمر.⁽³⁾

(1) د. أحمد أبو الوفا. القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول...، المرجع السابق، ص 334-335، الهامش.

(2) أنظر: Laurent Lucchini, Michel Voelckel. «Droit de la mer». Op.Cit., P113.

(3) النص الرسمي للمادة (43) من اتفاقية جنيف لعام (1949) حول تحسين حالة الجرحى والمرضى والغرقى في البحر. راجع نصوص المواد (43) من الإتفاقية المذكورة، وكذا المادتين (22) و(23) من البروتوكول الملحق لـ 8 جوان 1977 والتعليق عليها في: Max Gounelle. «L'identification de navires en situation de crises». (Sémiologie juridique et droit international). Le navire en droit international. Colloque de Toulon. Editions A.Pedone.Paris.1992. P 223.

وكذا : اتفاقيات جنيف لحماية ضحايا الحرب لعام 1949، مطابع دار الكتاب العربي، القاهرة 1967. ص 69.

وقد عُرف أيضاً استخدام العلم من طرف الأمم المتحدة خاصة عند نشرها البحري للقوات المتعددة الجنسيات، وهي العملية التي شهدتها عدد من المناطق وفي العديد من المناسبات والتي قد ذكرت منها سالفاً، حمل قوات الطوارئ الدولية في 1956-1957، إلا أن الأمر تجاوز مجرد عملية نقل إلى امتلاك حقيقي لسفن تحمل علم الهيئة الأممية وهذا خلال عام 1962 تجاوزاً مع ظروف صحية ضربت إيران بوباء الكوليرا⁽¹⁾، وعززت الأمم المتحدة إمكاناتها هذه بممارسة الحرب أو الحصار البحري مثلما قامت به من نشر القوات المتعددة الجنسيات من على متن سفن تحمل علمها، خاصة في الحرب العراقية الإيرانية أو في حرب الخليج الأولى والثانية على وجه الخصوص أو في الحصار البحري المفروض على يوغسلافيا سابقاً. بموجب قرار مجلس الأمن رقم 787 المؤرخ في 16 نوفمبر 1992. وقد حاول بدوره الاتحاد الأوروبي أن يحقق تقارب الخمسة عشر في هذا المجال ليضيفه إلى جملة ما استطاع توحيد بين دول هذا الاتحاد، فعهد عام 1989 إلى تحضير مشروع اتحادي يتجاوز مجرد رفع علم الاتحاد إلى وضع توحيد لمسألة تسجيل السفن في سجل اتحادي أطلق عليه إسم سجل "الأورو Euros"، غير أن هذا المشروع لم يدخل حيز النفاذ بالنظر إلى تصديق الدول الأوروبية البطيء عليه.⁽²⁾

وختلاصة لهذا العرض، يمكن الاستدلال بتصريح الأمين العام للأمم المتحدة الذي أدلى به عام 1963 بخصوص الصندوق الخاص للأمم المتحدة المتعلق بتنمية الصيد في منطقة البحر الكاريبي، والذي تضمن شراء سفن تحمل علم الأمم المتحدة لمدة 4 سنوات بغية النهوض بتنمية دول هذه المنطقة في مجال الصيد على غرار مشروع كوريا عام 1954. لقد كان تصريح الأمين العام ردّ فعل على مختلف الانتقادات الموجهة إلى حمل السفن لعلم الأمم المتحدة، فذكر بأن المشكلة الرئيسية التي تثور، هي أن حمل السفينة لعلم منظمة دولية دون علم دولة جنسيتها يؤدي إلى مشكلة الاختصاص على السفينة وطاقتها. وعلى عكس الدول، فإن المنظمات الدولية غير قادرة على ممارسة اختصاصها المدني والجزائي على هذه السفن وعلى طواقمها، غير أن مهمة الأمم المتحدة في مجال حمل السفن لعلمها تنحصر في مدة معينة وفي مناطق محددة من العالم، وليس الغرض منها الملاحاة. وقد أوجد الأمين العام من خلال تصريحه السابق، حلاً لمشكلة الاختصاص، فذكر بأن الأمم المتحدة إذ ترفع علمها على السفن سوف ترافقها في ذلك أعلام الدول التي تنتمي إليها بجنسيتها وأطقمها هذه السفن، وهو

⁽¹⁾ وقد امتلكت الأمم المتحدة في أزمة عام 1962 بإيران 5 مراكب خصصتها للنقل والإغاثة ومراقبة هجرة المصاين باتجاه البحر، وكان طاقم هذه السفن الخمس مكوناً من ضباط البحرية الباكستانية. أنظر: Max Gounelle. *Op.Cit.*, P 223.

⁽²⁾ أنظر: Laurent Lucchini, Michel Voelckel. «Droit de la mer». *Op.Cit.*, P115.

بالفعل ما استقر عليه العمل الدولي في العديد من المناسبات التي لوحظ فيها حمل السفن لعلم الأمم المتحدة وإلى جانبه أعلام بعض الدول التي تعود إليها هذه السفن.⁽¹⁾

وقد أقرت المادة (93) من الاتفاقية العامة للأمم المتحدة حول قانون البحار القاعدة نفسها مع اختلاف بسيط عما جاءت به المادة (7) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار، حيث تنص المادة (93) من الاتفاقية العامة على أن: «لَا تُخَلُّ الْمَوَادُّ السَّابِقَةُ بِمَسْأَلَةِ السُّفُنِ الْمُسْتَعْمَلَةِ فِي الْخِدْمَةِ الرَّسْمِيَّةِ لِلْأُمَّمِ الْمُتَّحِدَةِ أَوْ لوكالاتها الْمُتَخَصِّصَةِ أَوْ لوكالةِ الدَّوْلِيَّةِ لِلطَّاقَةِ الذَّرِيَّةِ ، وَالَّتِي تَرْفَعُ عِلْمَ الْمُنْظَمَةِ».

ويكمن الاختلاف بين نصي المادتين، في أن المادة (7) من إتفاقية جنيف لأعالي البحار قد استخدمت تعبير "المنظمات الحكومية" وهو تعبير عام، في حين أن المادة (93) من الاتفاقية العامة قد حددت على سبيل الحصر، وعلى ما يبدو من نص المادة، الوكالات والمنظمة التي يحق لها اكتساب سفن ترفع علمها، وهو ما قد يوحي بعدم التسليم بأحقية غيرها من المنظمات بتسيير سفن في البحار ترفع علمها.

على أنني أذهب في رأيي إلى ما يراه "د. إبراهيم العناني"⁽²⁾ من عدم الإقرار بهذه النتيجة. لأن ما يسري على الأمم المتحدة ووكالاتها من أحكام يسري على غيرها من المنظمات الدولية طالما أن الشخصية القانونية التي تؤهلها للقيام ببعض التصرفات متوفرة كتسيير السفن مثلاً وعلى وجه الخصوص، إذا تعاملت الدول وغيرها من أشخاص القانون الدولي معها على هذا الأساس، كما أن العمل الدولي قد أثبت استخدام المنظمات الدولية لسفن ترفع علمها مثلما رأينا في الأمثلة السابقة، كمنظمة اليونيسكو والمنظمة الأوقيانوغرافية الدولية.. الخ، ثم أن هذا الموضوع لم يعد مثار قلق أو جدل بين الفقهاء بعد ما ثبت من العمل الدولي أن هذه السفن تستخدم المنظمات لمهمة واضحة ولفترة محدودة وفي مناطق محددة أيضاً، مضافاً إليها أن أعلام الدول المالكة لهذه السفن ترافق علم الأمم المتحدة لسد ثغرة انعدام الاختصاص التي يمكن أن تثار فيما لو كان علم الأمم المتحدة أو المنظمة الدولية وحده الذي تحمله السفينة، دون إغفال أن السفينة ملزمة باحترام كافة التدابير

(1)

« La principale difficulté, si on utilise le pavillon d'une organisation internationale au lieu et place d'un pavillon maritime national tient à la question de la juridiction à l'égard du navire et de son équipage. Le pavillon maritime symbolise la nationalité du navire et c'est la nationalité que détermine la juridiction. Contrairement aux Etats, les organisations internationales ne sont pas en mesure d'exercer une juridiction civile ou pénale et il y aurait carence juridictionnelle à l'égard de bien de faits qui pourraient se produire à bord... » ; «... pour ces raisons, nous ne pensons pas qu'il serait opportun, en l'espèce, d'utiliser le pavillon d'une organisation internationale comme seul pavillon maritime ».

مقتطف من تصريح الأمين العام للأمم المتحدة عام 1963. مشار إليه في:

Laurent Lucchini, Michel Voelckel. «Droit de la mer». Op.Cit., P113-114.

(2) د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 91.

والضوابط اللازمة لحماية وسلامة الأرواح في البحر مهما كان العلم الذي ترفعه إن علم دولها أو علم منظمة دولية.

الفرع الثالث

علم السفينة وضوابط القانون الدولي للبحار

علم السفينة هو الدليل المادي الظاهر الذي ينبئ عن هوية السفينة وتبعتها لدولة معينة وتمتعها بجنسيتها⁽¹⁾. والسفن التي لا ترفع أي علم يدل على هويتها، أباح القانون الدولي العام مطاردتها والإستيلاء عليها باعتبارها "قرصانا *Pirate*"، والقرصان عدو لجميع الدول. ومن المبادئ المستقرة في قانون البحار تبعية السفينة لدولة معينة ترفع علمها وتمتع بحمايتها أثناء تنقلها في مختلف البحار والمحيطات وتخضع - كقاعدة عامة - لاختصاصها. ولعل استخدام "قانون العلم" كمعيار لخضوع السفينة لاختصاص الدولة التي ترفع علمها خاصة في مناطق بحرية لا تمتد إليها سيادة أي دولة، هو الذي جعل القانون الدولي للبحار مثلاً بالاتفاقية العامة، يولي موضوع العلم أهمية ويضع له قيوداً وضوابط بالنظر إلى ما يمكن أن يلعبه من دور بارز في مجال الاختصاص خاصة.

وقد أكدت لجنة القانون الدولي هذه الحقيقة حين إعدادها لمشروع معاهدة جنيف لأعالي البحار. فقد ذكرت اللجنة: "إن غياب السلطة على السفن التي تبحر في البحر العام يؤدي إلى كارثة، ومن أهم النتائج التي تترتب على مبدأ حرية الملاحة هو أن السفينة يجب أن ترفع علم دولة واحدة وأن تخضع إلى قوانينها"⁽²⁾.

لقد كان تواجد السفينة في منطقة لا تمتد إليها سيادة الدول، وهي أعالي البحار، سبباً في التفكير في إيجاد أساس ومبرر لإخضاع السفينة لقانون معين تستظل بحمايته، وكان حرياً أن ينظر إلى قانون الدولة التي ترفع السفينة علمها دون سواه باعتباره دليلاً على تبعية هذه الأخيرة للأولى. وترجع هذه الفكرة في قدمها إلى التصور الذي كان سائداً في القرن 19 والذي كان يعتبر السفينة بمثابة "جزيرة عائمة *Floating Island*" وجزء من إقليم الدولة التي ترفع علمها وهو ما يعبر عنه بمصطلح "صورية إقليمية السفينة *Fiction de la territorialité du navire*"، وهو التصور الذي

(1) وقد نصت المادة (27) من القانون البحري الجزائري على أن: "...الحق في رفع العلم الوطني على السفينة مرهون بالحصول على الجنسية الجزائرية".

(2) أنظر: د. غسان هشام الجندي، الروائع المدثرة في قانون البحار، المرجع السابق، ص 105.

اعتنقت المحكمة الدائمة للعدل الدولي في قضية اللوتس *Lotus*، واعتبرت فيه السفن جزءاً من أرض الدولة التي تحمل علمها وهو ما يبرر خضوعها لقانون هذه الدولة دون أي قانون آخر. (1)

وفي هذا السياق، فقد ذكر الفقيه "ويستليك *Westlake*" بأنه: " في أعالي البحار يكون لصفة الإقليمية تأثيرها على السفينة بواسطة العلم الذي ترفعه، وهو تصوير دقيق الهدف منه منح الإختصاص لقانون معين، وهو كأى تصوير آخر يمكن أن يكون". (2)

والحقيقة أن هناك دولاً قد انتحت إلى رأيٍ مشابه لهذا التصور في مؤتمر جنيف لقانون البحار عام 1958 وهذه الدول هي النرويج وتايلندا، بالإضافة إلى تأييد رأيٍ مشابه كذلك في بعض الأحكام الدولية كحكم التحكيم الذي أصدره "دومارتان *De martens*" في فيفري 1897 في قضية "*Coastrica Paket*" (3)، كما تأيد أيضاً في قضية "اللوتس" أمام المحكمة الدائمة للعدل الدولي كما ذكرت سابقاً.

وعلى الرغم من الانتقادات الموجهة إلى تصور "الجزيرة العائمة" كمبرر لقانون العلم، إلا أن هناك من التشريعات الداخلية للدول من أخذت به كما هي الحال بالنسبة للقانون البحري الإيطالي الذي تقضي المادة (4) منه على أن " السفن الإيطالية في البحر العام، والطائرات الإيطالية في أجواء الفضاء التي لا تخضع لسيادة دولة من الدول تعتبر بمثابة أرض إيطالية". (4)

وإلى نحو قريب، ذهبت بعض القوانين الجزائية لبعض الدول في إطار عملية تشريع قواعد التجريم والعقاب. من ذلك، ما قضت به المادة (7) من قانون العقوبات الأردني بنصها على أن "تشمل أراضي المملكة طبقة الهواء التي تغطيها والبحر الإقليمي إلى مسافة خمسة كيلومترات من الشاطئ

(1) "تعتبر السفن، بما فيها السفن التجارية، في أعالي البحار جزءاً من أرض الدولة التي ترفع علمها ومن ثم تخضع السفينة في أعالي البحار لقانون هذه الدولة دون قانون أي دولة أخرى، ويترتب على ذلك أن ما يقع على ظهر السفينة في أعالي البحار، يعتبر كما لو كان واقعاً على أرض الدولة التي ترفع علمها". مشار إليه في: د.صلاح محمد مقدم، المرجع السابق، ص 62، وراجع بتفصيل أكثر: د.غسان هشام الجندي، الروائع المدثرة في قانون البحار، المرجع السابق، ص 106، وأيضاً:

Isabelle PERRUCHON et Caroline de MARTINI. «La police en mer». P8-9. Spring/Printemps 2002 - VOL. 8.1 / ISSN 1266-6912. http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/nept/nep24_3.pdf

وللإشارة، فإنني سأعود لبحث قضية اللوتس في القسم المخصص للاختصاص بحول الله.

(2) أنظر: نجلاء الماحي خليفة، المرجع السابق، ص 9.

(3) وقد جاء في هذا الحكم:

« En haute mer, même les navires marchands constituent des parties détachées du territoire de l'Etat dont ils portent le pavillon et, en conséquence, ne son justiciables des faits commis en haute mer qu'aux autorités nationales respectives. ».

مشار إليه في: د.إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 100، الهامش.

(4) راجع: د.صلاح محمد مقدم، المرجع السابق، ص 62.

البري والمدى الجوي الذي يغطي البحر الإقليمي والسفن والمركبات الهوائية الأردنية.⁽¹⁾ كما قضت المادة (17) من قانون العقوبات السوري بأنه يعتبر في حكم الأراضي السورية: «1- البحر الإقليمي إلى مسافة عشرين كيلومتراً من الشاطئ ابتداء من أدنى مستوى الجزر. 2- المدى الجوي الذي يغطي البحر الإقليمي. 3- السفن والمركبات الهوائية السورية.»⁽²⁾ وتعتبر المادة (17§3) من المرسوم الإشتراعي اللبناني رقم 138 لـ 1983/09/26 السفن اللبنانية جزءاً من الإقليم اللبناني.⁽³⁾ غير أن هذا التصور لم يعد يلق قبولاً في الفقه الحديث الذي اعتبر فكرة "الجزيرة العائمة" مجازاً لا أكثر⁽⁴⁾، كما أنه إذا كان لقانون العلم ما يبرره في منطقة أعالي البحار، فإن هذا القانون يتضاءل إلى حد كبير ليفسح المجال لقانون الدولة الساحلية إذا تعلق الأمر بوجود السفينة في المياه الإقليمية، والقول بغير ذلك يمس بسيادة هذه الدولة. وحتى في أعالي البحار، فإن تصور "الجزيرة العائمة" لا يعتبر صحيحاً لاصطدامه بحق الدول المتحاربة في إيقاف السفن التجارية التابعة للدول المحايدة والصعود إليها وتفتيشها، هذا بالإضافة إلى أن هناك من الجرائم ما يقع على إقليم الدولة نفسها ويخضع لإختصاص دولة أخرى.

وفي ضوء ما سبق، فقد وجهت انتقادات عديدة لتطبيق قانون العلم على أساس مبدأ الإقليمية، حيث يرى البعض من الفقهاء بأن هناك أسباب عملية عديدة يمكن إعمالها لتطبيق قاعدة إخضاع السفينة لقانون العلم وليس من الضروري الإرتكاز على نظرية الجزيرة العائمة كأساس لإعمال هذه القاعدة؛ بالإضافة إلى ذلك، فإن تصوير الجزيرة العائمة أو اعتبار السفينة جزءاً من إقليم دولة علمها، وإذا نُظر إليه من الناحية المنطقية، فإنه سيؤدي إلى نتائج غريبة. من ذلك، حرمان الدولة الساحلية من ممارسة اختصاصاتها في مياهها الإقليمية في وقت السلم في مواجهة سفينة أجنبية، وكذلك إنكار حق الزيارة المقرر كحق عالمي يُعتمد إليه في أعالي البحار حين الشك في جنسية السفينة أو الاشتباه في أنها سفينة قرصنة.. هذا فضلاً عن أن اعتبار السفينة امتداد لدولة إقليمها سيؤدي إلى احتساب مياه إقليمية إضافية متحركة بتحريك السفينة.⁽⁵⁾

(1) أنظر: د. كامل السعيد. شرح الأحكام العامة في قانون العقوبات. الدار العلمية للنشر والتوزيع، دار الثقافة للنشر والتوزيع. عمان. الطبعة الأولى. 2002، ص 106،

(2) أنظر: د. عبود السراج. التشريع الجزائري المقارن في الفقه الإسلامي والقانون السوري. الجزء الأول، المبادئ العامة. المطبعة الجديدة، دمشق. 1976. ص 128.

(3) أنظر: د. سمير عالية. شرح قانون العقوبات، القسم العام، دراسة مقارنة. المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع. بيروت، لبنان. طبعة منقحة ومعدلة. 1998. ص 119.

(4) وهو رأي الفقيه "جيدل" Gidel. راجع النقد الموجه إلى الفكرة من قبل هذا الفقيه في: د. صلاح محمد مقدم، المرجع السابق، ص 62.

(5) أنظر: نجلاء الماحي خليفة، المرجع السابق، ص 12.

وعلى العموم، وأمام ظهور مسألة الاختصاص الشخصي إلى جانب الاختصاص الإقليمي، فإن الرأي المأخوذ به من جانب غالبية الدول والمؤيد من الفقه حالياً يرى أن اختصاص دولة العلم ميناه "الولاء الشخصي" باعتبار أن السفينة تمثل شخصاً قانونياً خاضعاً لاختصاص الدولة التي تتبعها ويرفع علمها.⁽¹⁾ وفي هذا المعنى تقريباً، أوردت "كلية حقوق هارفرد" تعليقا على مشروع اتفاقية 1935 في شأن الإختصاص على الجرائم الذي كانت قد أعدت مشروعه، ومما جاء في تعليقها ذلك، أن «السفن والطائرات ليست إقليمياً. ومن المسلم به مع ذلك، أن للدولة في ما يتعلق بمثل هذه السفن أو الطائرات اختصاصاً مماثلاً لاختصاصها في إقليمها، ويشمل بالتالي اختصاص الدولة على الجرائم التي ترتكب كلاً أو جزءاً على مثل هذه السفن أو الطائرات». ⁽²⁾

ومهما كان الأساس الذي تنسب عليه قاعدة إخضاع السفينة لقانون العلم لا سيما في منطقة أعالي البحار، فإن العمل الدولي قد سار فعلاً على الأخذ بها. ويمكن أن أذكر أمثلة عن بعض التشريعات الوطنية ما قصت به المادة (590) من قانون الإجراءات الجزائية الجزائري التي نصت على أن «تختص الجهات القضائية الجزائرية بالنظر في الجنايات والجنح التي تُرتكب في عرض البحر على بواخر تحمل الراية الجزائرية أيّاً كانت جنسية مرتكبيها. وكذلك الشأن بالنسبة للجنايات والجنح التي ترتكب في موانئ بحرية جزائرية على ظهر باخرة تجارية أجنبية».

كذلك، وفضلاً عمّا سبقت الإشارة إليه، فقد نصت الغالبية من التشريعات على إعمال هذه القاعدة سيما في منطقة أعالي البحار، وسواءً تعلق الأمر بالإختصاص الجزائري الذي ضربت أمثلة عنه فيما سبق، أو المدني في إطار قواعد التنازع. ومن أمثلة هذا الأخير، أذكر القسم (275) من القانون البحري الكندي الذي يقضي بأنه: "عندما تتور مشكلة تنازع القوانين بمناسبة مسألة تتعلق بسفينة أو بشخص ينتمي إلى سفينة، ويوجد نص واضح لحكم هذه المسألة فيجب إخضاعها لذلك النص دون سواه، أما في حالة عدم وجود هذا النص فيجب أن يحكم هذه المسألة قانون ميناء تسجيل السفينة"، كما نصت المادة (29) من القانون الدولي الخاص اليوغسلافي على أنه: "يحكم قانون العلم مسائل المسؤولية عن الأضرار التي تقع على ظهر السفن في أعالي البحار"، وكذلك القانون المدني

⁽¹⁾ راجع في هذا الموضوع: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 100. وكذا:

Isabelle PERRUCHON et Caroline de MARTINI. «La police en mer». Op. Cit., P9.

وقد تأكدت هذه الحقيقة في عدد من السوابق القضائية منها قضية *Radovic v the prince pavle* وتتلخص وقائعها في أن مواطناً يوغسلافياً رفع شكوى عام 1950 ضد سفينة يوغسلافية أمام محكمة أمريكية للحصول على تعويض عن خسائر تعرض لها في أعالي البحار بسبب عدم صلاحية السفينة للإبحار. وقد رفضت المحكمة الأمريكية اختصاصها بحجة أن "السفينة ترفع العلم اليوغسلافي وأن المشتكى هو يوغسلافي وأن السفينة تخضع في البحر العام إلى قانون الدولة التي ترفع علمها". أنظر: د. غسان هشام الجندي، الروائع المدثرة في قانون البحار، المرجع السابق، ص 23 و24.

⁽²⁾ أنظر: د. هيثم أحمد الناصري. خطف الطائرات، دراسة في القانون الدولي والعلاقات الدولية. المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، لبنان. 1976. ص 242-243، الهامش.

الإسباني الذي نصت المادة (10) منه على أنه: " يجب أن يحكم قانون العلم السفن والحقوق العينية التي ترد عليها، وكذلك يخضع الشكل الرسمي للعقود التي تبرم على ظهر السفن لذلك القانون". (1)

وإذا كان كقاعدة عامة قد ورد التسليم باختصاص دولة العلم، فما هي إذن، الاعتبارات والضوابط التي وضعها القانون الدولي للبحار بخصوص العلم والتي يتعين أخذها في الحسبان سواء من طرف السفينة أو من طرف دولة علمها؟

بالرجوع إلى نص المادة (92) من الاتفاقية العامة لقانون البحار (2)، فإنه ينبغي على السفينة ألا تبحر إلا تحت علم دولة واحدة فقط وأن تكون خاضعة لولايتها الخالصة في أعالي البحار إلا في حالات استثنائية منصوص عليها صراحة في معاهدات دولية أو في الاتفاقية العامة، وهو الأمر الذي يؤدي إلى تأكيد المبدأ القانوني العرفي الذي مؤداه أن "كل سفينة يجب أن يكون لها علم واحد وواحد فقط". (3)

ووفقاً لنص المادة (92) من الاتفاقية العامة دائماً، فإنه « لا يجوزُ للسفينة أن تُغيّر علمها أثناء رحلتها ما أو أثناء وجودها في ميناء زيارة، إلا في حالة نقل حقيقي للملكية أو تغيير في التسجيل»، بحيث يمكن القول معه بإمكانية تغيير جنسية السفينة ومن ثم تغيير علمها شريطة أن يكون هذا التغيير "فعالاً Effectif" مبنياً على نقل حقيقي للملكية السفينة أو تغيير في تسجيلها.

على أن الفقرة الثانية من المادة نفسها تنص على أنه «لا يجوزُ للسفينة التي تُبحر تحت علمي دولتين أو أعلام أكثر من دولتين، مُستخدمةً إياهما أو إياها وفقاً لاعتبارات الملائمة، أن تدعي لنفسها أي جنسية من هذه الجنسيات أمام أي دولة أخرى، ويجوزُ اعتبارها في حكم السفينة عديمة الجنسية»، وهو الجزاء الذي يمكن أن يترتب عن مخالفة السفينة لهذه القواعد، الأمر الذي يعرضها لخضوعها لاختصاص كافة الدول ودون أن تتمتع بحماية أي دولة. (4)

(1) بل وحتى بالنسبة للمعاهدات الدولية فهي تظهر أن العمل الدولي قد بدأ يتعامل مع هذه القاعدة مبكراً. ومن أمثلة هذه المعاهدات، أذكر ما قضت به المادة (12) من معاهدة بروكسل لعام 1910 بشأن التصادم البحري، وكذلك معاهدة بروكسل لعام 1952 الخاصة بتوحيد قواعد الاختصاص الجنائي في مسائل التصادم البحري في المادة الأولى منها والثانية. أنظر: نجلاء الماحي خليفة، المرجع السابق، ص 10-11.

(2) وتقابلها المادة (6) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار.

(3) «Tout navire doit posséder un pavillon et un seul». راجع: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 92.

(4) وقد أورد القانون البحري الجزائري بعد التعديل بعض الأحكام ذات الصلة. من ذلك، ما أورده المادة (503) من أنه: "يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 100.000 دج، كل شخص يرفع في البحر علماً جزائرياً على سفينة غير مسجلة في الدفتر الجزائري لترقيم السفن". والملاحظ أن المشرع الجزائري هنا قد شدد العقوبة لمواجهة هذه الحالة بموجب التعديل الوارد في القانون رقم 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998 المتمم للقانون البحري (الجريدة الرسمية رقم 1998/47)، إذ كانت العقوبة كما نصت عليها المادة (510) قبل التعديل هي الحبس من 3 أشهر إلى سنتين وبغرامة من 500 إلى 20.000 دج أو بإحدى العقوبتين فقط. كما أضافت المادة (504) من التعديل بأن: "يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من = =

وجدير بالذكر أنه إذا كان خضوع السفينة لاختصاص دولة العلم يعني خضوعها لقوانين وسلطة هذه الدولة خاصة فيما يتعلق بتنظيم السفينة ونشاطاتها، أو فيما يتعلق بالحوادث التي تقع على ظهرها..، فإنه لا يجوز - كمبدأ عام - اعتراضها بإجراءات التفتيش والضبط إلا من جانب السفن الحربية التي تحمل جنسيتها، أو في بعض الحالات التي تبرر ممارسة حق الزيارة والإختصاص الشمولي كما سوف نرى فيما بعد، مثل جرائم القرصنة والبت الإذاعي غير المرخص به والإتجار غير المشروع في المخدرات.. إلخ.

لأ خاتمة الفصل التمهيدي الثاني:

وختاما لهذا الفصل ، أقول بأن السفينة رغم كونها أداة للملاحة البحرية تتكفل التشريعات البحرية الخاصة في كل دولة كقاعدة عامة بتنظيمها وتحديد وحدانيتها ، إلا أن تحركها عبر مجالات بحرية لدول أخرى جعلها موضوعا من مواضيع القانون الدولي العام ، وهذا بالنظر إلى ما يمكن أن تفرزه هذه الأداة من نتائج على الصعيد الدولي أكثر من الصعيد الداخلي. فموضوع الجنسية ورفع العلم مثلا ، قد تدخل القانون الدولي لضبطه وتحديد الأطر العامة التي تنقيد بها الدول في مجال تشريعاتها ذات الصلة بها ، والسبب في ذلك راجع إلى تأكيد الرابطة الحقيقية بين الدول والسفن التي ترفع أعلامها للحد من ظاهرة أعلام المجاملة وتحديد القانون الواجب التطبيق فيما يتعلق بالاختصاص على هذه السفن وما يقع على ظهرها .

كذلك ، فإن تحرك السفينة وملاحتها في مجالات بحرية دولية قد جعل من ذلك موضوعا آخر من مواضيع القانون الدولي الذي سلب الدول حرية التكفل بتنظيم سفنها وترتيب بشروط ملاحظتها. فممنع المصادمات والسلامة في البحار بات منظما في معظمه باتفاقيات دولية وجبت مراعاتها من كافة الدول سواء من حيث طاقم السفن من حيث بنائها مضافا إلى ذلك تدابير دولية أخرى قررتها ضرورة حماية البيئة البحرية ، مما جعل من السفينة وملاحتها الدولية موضوعا من مواضيع القانون الدولي أكثر من في القانون الداخلي.

20.000 دج إلى 100.000 دج ، كل ريان سفينة جزائرية لا يرفع في البحر العلم الجزائري فوق هذه السفينة أو يرفع على سفينته علما أجنبيا" ، واستطرد المشرع الجزائري أحكامه في هذا الإطار ففرض في المادة (501) من التعديل أيضا، بأن: "يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 200.000 دج إلى 1.000.000 دج ، كل ريان سفينة، يمارس الملاحة في المياه الخاضعة للقضاء الوطني تحت أعلام عدة دول. على الجهة القضائية التي تصدر الحكم أن تأمر علاوة على ذلك بمصادرة هذه السفينة" ، وأضاف في المادة (502) بأن: "يعاقب بالحبس من سنة واحدة إلى سنتين وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 200.000 دج، كل ريان سفينة أجنبية، ترفع في المياه الإقليمية أو ميناء جزائري، علما غير علم دولة ميناء الترقيم. وتصدر الجهة القضائية المختصة، زيادة على ذلك، حكم مصادرة السفينة التي تحمل العلم المزيف". راجع أيضا بخصوص أحكام رفع العلم الوطني، المواد (505)، (506)، (507) من القانون رقم 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998 المتمم للقانون البحري.

S الفصل التمهيدي الثالث G

البحر الإقليمي، كمنطقة خاضعة لولاية الإقليمية

في القانون الدولي للبحار

M

البحر الإقليمي فكرة قانونية سواء من وجهة نظر القانون الدولي أو وجهة القانون الداخلي، أقرها الفقه والعمل الدولي، ولها أهميتها غير العادية بالنسبة للأنظمة الإدارية أو الصحية أو التجارية أو الأمنية في كل دولة. فكرة لها تأثيرها الضخم في إطار القانون الدولي وعلى مستوى العلاقات الدولية. ولم يعرف القانون الدولي العام في جملة المواضيع التي تناولها بالتقنين والدراسة موضوعاً أكثر جدلاً وخلافاً كموضوع البحر الإقليمي إن على صعيد الفقه الدولي أو على صعيد العمل وتطبيقات الدول ذاتها؛ فلم تكذب دولة من الدول تستقر على حال بشأن هذه المنطقة من البحر، كما لم تفلح معظم الجهود الدولية في توحيد الرؤية بشأنها، وانطلق الفقهاء بدورهم في صياغة مختلفة النظريات التي لم تكن - وفي كثير من الأحيان - أكثر من محاولات لتبرير تصرفات ومسالك الدول التي يتبعونها. ولقد وُسم البحر الإقليمي بأنه بحق أكبر مشكلة واجهت المجموعة الدولية لقرون عدة وما كان ليتسنى لهذه المجموعة أن تكرر السلم و الأمن الدوليين وتعززهما بمنأى عن إيجاد حل جذري لهذه المشكلة التي تجاوزت في كثير من الأحيان مجرد اختلاف في التشريعات أو الادعاءات إلى مرحلة التصعيد العسكري وأحياناً إلى المجاهمة العسكرية بالرغم مما تم انقاده بالطرق السلمية أو القضاء الدولي.

وعلى قدر شساعة الفروقات الطبيعية بين الدول، يمكن تصور شساعة الهوة في تصوراتها ومطامحها بخصوص هذه المنطقة بالذات. وإذ منيت الجهود الدولية الرامية إلى إيجاد حل يناسب كل الدول عام 1930 بالفشل الذريع، فإن هذا الأخير كان كذلك حليف هذه الجهود في المؤتمر الأول للأمم المتحدة حول قانون البحار عام 1958، وبدا واضحاً بعدها للمجموعة الدولية بأن البحر الإقليمي لم يعد مشكلة دولية فحسب وإنما أصبح يشكل خطورة على السلم والأمن الدوليين، وبات من الضروري التعجيل بإيجاد حل جذري وحقيقي لهذه المعضلة تتناسب وتطلعات كافة أعضاء الأسرة الدولية .

ولما كان المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار أهم جهد دولي وُجّه لحسم هذه المشكلة برعاية الأمم المتحدة ولقي استجابة واسعة من قبل الدول، فقد رمت مختلف التيارات الدولية بكامل ثقلها على هذا المؤتمر الذي طُلب منه أن يوفق بين طرفي نقيض. فلقد عرف هذا المؤتمر، رغم

تنوع الموضوعات التي تناولها بالدراسة وتعددتها، عملية جذب ثنائي بين تيارين متماشين في خطين متوازيين: تيار دولي تشكله دول نامية حديثة الاستقلال، قلقة على أمنها وسواحلها، متطلعة إلى ضمان مواردها الاقتصادية من جهة البحر ولا تملك من الوسائل ما يمكنها من ضمان هذه العناصر فلم تجد سوى سلوكات انفرادية أو اتفاقيات ثنائية تمكنها من بسط سيادتها على المساحات البحرية القريبة من شواطئها تحت تسميات ونعوت مختلفة، وتيار دولي آخر تمثله دول كبرى متقدمة ضيّقت السبل البحرية في وجه أساطيلها وبوارجها بسبب ادعاءات التيار الأول ومسالكه في بسط سيادته على مساحات بحرية في شكل فوضي ومبعثر من بعد أن كانت هذه المساحات حرة ومباحة لأساطيل التيار الثاني الذي استخدمها لكافة أغراضه.

وإذا كان المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار قد رسي على اعتماد اتفاقية دولية عام 1982 قال عنها البعض بأنها " دُستورٌ شاملٌ للمُحيطاتِ يَجْتَازُ امْتِحَانَ الزَّمَنِ.." وأنها " سَعَزَزُ صِيَانَةَ السَّلْمِ وَالْأَمْنِ الدَّوْلِيِّينَ لِأَنَّهَا سَتَسْتَعِيزُ عَنِ الْمَطْلَبِ الْمُتَضَارِبَةِ الْكَثِيرَةِ لِلدَّوْلِ السَّاحِلِيَّةِ بِحُدُودٍ مُتَّفَقٍ عَلَيْهَا عَالَمِيًّا لِلْبَحْرِ الْإِقْلِيمِيِّ.." "كما أن" اهتمام المجتمع العالمي بحرية الملاحة ستيسره الحلُّ التَّوْفِيقِيُّ الهَامُّ بِشَأْنِ .. نِظَامِ الْمُرُورِ الْبَرِيِّ عِبْرَ الْبَحْرِ الْإِقْلِيمِيِّ.." (1) ، فهل استطاعت الاتفاقية العامة فعلاً أن تجد حلاً توفيقياً بين هذه المطالبات المتضاربة بخصوص منطقة البحر الإقليمي ومسألة الملاحة فيه، أم أنها رست لصالح تيار على حساب آخر؟ ومهما تكن الافتراضات، فأين يكمن جوهر الخلاف الذي اكتنف منطقة البحر الإقليمي على افتراض أنها جاءت بحلول توفيقية بين هذه الدول. تلکم هي إذن، جملة التساؤلات التي أرى إثارتها في هذا الفصل باعتبار أن هذه المنطقة هي مجال الدراسة وأن السفينة ستُحدّد وضعيتها القانونية باعتبارها نقطة التقاء إرادتين دوليتين وسلطتين: سلطة الدولة الساحلية وسيادتها على منطقة البحر الإقليمي، وسلطة الدولة التي تتبعها السفينة وتحمل علمها عندما تتواجد بهذه المنطقة أو تكون مارة خلالها . وعلى كل، فإن بحث هذا الموضوع وفق التساؤلات التي أثارها سابقاً سيقودني إلى توسعة دراسة هذه المنطقة من كافة جوانبها وسأعتمد في ذلك على الخطة التالية:

(1) مقتطف من بيانين أدلى بهما تومي ت . ب. كوه من سنغافورة رئيس المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار في 6 و 11 ديسمبر 1982. أنظر: قانون البحار، النص الرسمي لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، المرجع السابق، ص .xliv.

المَبْحَثُ الأَوَّلُ

الأُصُولُ التَّارِيخِيَّةُ لِلْبَحْرِ الإِقْلِيمِيِّ

وَدَوْرُ الفِئْهَةِ وَالْعَمَلِ الدَّوْلِيِّ فِي تَكْرِيسِهِ

بادئ ذي بدء، تجدر الإشارة إلى أن البحر الإقليمي كمنطقة بحرية مستقرة حالياً في القانون الدولي للبحار، لم تكن وليدة عصر من العصور أو مؤتمر من المؤتمرات أو نتاج جهد معين لدولة من الدول، وإنما تشكلت معالمه على مر أحقاب عدة وبناءً على مطالب دولية مختلفة، وعقدت من أجله مؤتمرات عامة وخاصة إلى أن استقرت به الحال في الاتفاقية العامة لعام 1982، حيث أصبح محل إجماع وتقنين دولي لا نقاش فيه .

ويرجع السبب في عدم استقرار فكرة البحر الإقليمي إلى أهميته على الصعيد الأمني للدول الساحلية. فهاته الأخيرة، سعت إلى بسط سيادتها على مساحات بحرية واسعة محاذية لإقليمها البحري معتبرة إياها إقليمياً بحرياً، ولم تكن التفرقة - إذ ذاك - بين المياه الداخلية والبحر الإقليمي معروفة، فالكل بالنسبة لهذه الدول يشكل جزءاً من إقليمها البحري.

وبالرغم من استقرار فكرة المياه الداخلية على الصعيد الدولي وإلحاقها بإقليم الدولة، بقيت فكرة البحر الإقليمي واردة في فقه وعرف وعمل الدول تحت تسميات مختلفة. فالدول الساحلية لم تكتفِ بالمياه الداخلية كإقليم بحري له طبيعة الإقليم البري، بل زحفت سيادتها إلى خارج هذه المياه الداخلية وتجسدت في ممارسات الدول الساحلية لقوانينها وأنظمتها، حتى أصبح الخلط واضحاً بين ما هو مياه داخلية وبين ما هو بحر إقليمي أدخل المجموعة الدولية في متاهة من التراعات لا حصر لها، وبات موضوع البحر الإقليمي مشكلة حقيقية أمام المجموعة الدولية يتعين عليها إيجاد حل حاسم لها.

وفي ضوء هذه الفكرة، فإنني أرى أن أعمد إلى توضيح الصورة الكاملة لموضوع البحر الإقليمي بدءاً من أصوله التاريخية، ودور الفقه الدولي في بلورة مفهومه، وكذا ما سارت عليه الدول في معرض سلوكاتها وتعاملها مع هذه المنطقة من البحار وهو ما سأستعرضه في الآتي:

المطلب الأول

الأصول التاريخية للبحر الإقليمي

ودور الفقه الدولي في تكريسِه

الأصل العام في التعامل مع البحار هو أن هذه الأخيرة كانت حرة ومباحة في استعمالها من طرف الجميع، ولم يكن بمقدور أحد أن يخضع رقعة منها لنفوذه أو سيادته أو أن يمتلك حتى مجرد الإدعاء بذلك .

وإذا كان من غير الممكن تحديد الفترة التي عرف فيها الادعاء بالبحر الإقليمي بالضبط، فإن التأريخ القانوني أظهر بصفة عامة توجه دول وحضارات نحو البحر باسطة نفوذها عليه ومن دون أن يكون لديها تصور قانوني لهذه المنطقة. فالمساحات المحاذية لشواطئها لم تكن تختلف عن أراضيها، فالكل بالنسبة لها خاضع للملكية ونفوذ هذه الدول .

وحتى أتمكن من معالجة هذه الموضوع معالجة منهجية، فإنني أرى تقسيمه إلى الفروع التالية:

الفرع الأول

الأصول التاريخية للبحر الإقليمي

كما أسلفت، فإن فكرة البحر الإقليمي لم تكن وليدة حقبة من الأحقاب أو نتاج عمل دولي بعينه، وإنما تضافرت مختلف الاتجاهات بشأنه عبر عصور عدة كلها أضافت لبنة في تحديد معالمه إلى أن استقر على ما هو عليه في القانون الدولي المعاصر .

فلقد عرفت الحضارات القديمة في مسالكها البحرية أهمية البحار سيما في مجال التجارة البحرية، فعنيت في بادئ أمرها بمعرفة سبل الملاحة البحرية ثم عنيت بعد ذلك بتأمين قوافلها من السفن والأساطيل البحرية. فالمصريون القدماء الذين استقرت حضارتهم على ضفاف نهر النيل استخدموا السفن والأساطيل البحرية لنقل البضائع إلى بلاد النبط على البحر الأحمر (الصومال) وقد استخدموا لأغراض تجارتهم البحرية موانئ على ضفاف النهر والبحر. وقد ذكر العالم الأثري الفرنسي " ريفيو " بأن " رمسيس الثاني " بنى أسطولاً بحرياً حربيّاً وتجاريّاً لحماية البضائع والموانئ على ضفاف البحر الأحمر والمتوسط.⁽¹⁾

كذلك عاش البابليون والآشوريين في وادي الرافدين في العراق فاتخذوا سفناً وأساطيل ومارسوا الملاحة النهرية وظهرت عندهم تشريعات مختلفة تكفل تنظيم شؤون تجارتهم البحرية

⁽¹⁾ في كتابه شرح القانون التجاري عند القدماء المصريين. مشار إليه في: د. محمد سعيد الخطيب، الوضع القانوني للبحر الإقليمي مع دراسة للبحار الإقليمية العربية والأجنبية في القانون الدولي. رسالة دكتوراه. دار النهضة العربية، القاهرة. 1975، ص 24.

وتأمينها، دون إغفال تحرك الفينيقيين البحري باتجاه السواحل البريطانية عبر المحيط الأطلسي حيث تطورت لديهم صناعة السفن لا سيما الحربية منها، وتركزت لديهم فكرة التوسع الاستيطاني فاتخذوا من البحر وسيلة لذلك، مما جعلهم حضارة تعتنق البحر أكثر مما تعتمد على البر.

أما عن القرطاجيين، فقد عرفوا البحر بدورهم، وتمكن هنا الإشارة إلى تلك المعاهدات التي عقدها القرطاجيون مع روما في 503 و 509 ميلادي والتي تم بمقتضاها اقتسام بعض مناطق البحر المتوسط للملاحة التجارية، وتم الاتفاق أيضاً، على ألا يكون للرومان حق الملاحة والتجارة إلى الشرق من منطقة رأس الرجاء الصالح. أما عن الإغريق الذين عاشوا على شواطئ البحر، فقد طمحوا إلى السيطرة على أجزاء واسعة من البحار فابتنوا من أجل ذلك سفناً وأساطيل حربية ودخلوا في معارك وحروب ضاربة مع غيرهم من الحضارات لعل أهمها صراعهم مع الفرس وانتصارهم عليهم في المعركة " سلاميس *Salamis* " الشهيرة.

أما عن الرومان، فقد استأثر البحر باهتمامهم فبنوا الأساطيل الحربية بهدف السيطرة على البحر المتوسط خاصة بعد قيام الأمبراطورية الرومانية التي خلفت الأغرقي، وقد أدى ذلك إلى نشوب حروب بين روما وقرطاجة عرفت باسم "الحروب البونية" أسفرت عن سيطرة الرومان على معظم الحوض المتوسط الذي اعتبروه بحيرة رومانية واطلقوا عليه تسمية " *Mare Nostrum* " أو "بحرنا". أما بقية البحار، فقد اعتبرها الرومان حرة ومباحة للكافة باعتبارها شيئاً مشتركاً، ولذلك، فإن استعمالها كان عندهم مباح للجميع، وهي القاعدة التي استقرت في مجموعة القوانين الرومانية المعروفة باسم " *Digestes* " وكذلك مجموعات "جوستينيان *Justinien* " وقد بقيت هذه القاعدة معمولاً بها لمدة تتجاوز 400 عام.⁽¹⁾

أما بالنسبة للعرب والمسلمين، فقد سبقت الإشارة⁽²⁾ إلى أنهم في بداية قيام الدولة الإسلامية كانوا أهل بر لا بحر، كما أن بعض المواقف المنسوبة إلى سيدنا عمر بن الخطاب دلت على أن العرب لم يكن لهم اهتمام في بسط سيادتهم على الجانب البحري المواجه للبر حتى ظهرت بعض المواقع مثل واقعة ذات الصوار وما تلاها بعد ذلك من أحداث أخرى مشاهمة وقد سبقت إليها الإشارة جعلت من البحر محط اهتمام لدى العرب المسلمين وأصبحت المجالات المحاذية لسواحل وتخوم الدول العربية الإسلامية محل تقنين من قبل الشريعة الإسلامية السمحاء .

⁽¹⁾ راجع بخصوص هذا الحضارات ومواقفها من البحر كلاً من: د. محمد سعيد الخطيب، الوضع القانوني للبحر الإقليمي، المرجع السابق، ص 24-28. وكذا: Philippe Jean Hesse (Livre 1. « Histoire et sources des droits maritimes ». *Op.Cit.*, P19,36

⁽²⁾ راجع ص 10 وما بعدها من هذه الأطروحة.

ولا أريد في هذا المقام تكرار ما أسلفت بالتعرض إليه من اهتمام العرب والمسلمين بالبحر، إنما أفضل في هذا المقام أن أشير إلى نظرة المسلمين للمساحات البحرية التي تحاذي أقاليم دولتهم الأولى باعتبارها جزءاً من هذه الأقاليم حتى يتسنى لنا الإطلاع على نظرة المسلمين الأولى على فكرة بسط السيادة على هذه المناطق وتصور موضوع البحر الإقليمي عند قيام الدولة الأولى للمسلمين.

فلقد استقر فقهاء المسلمين على وجود "حريم البحر"، والحريم هو "المواضع القريبة التي يُحتَاج إليها لتَمَامِ الإِنْتِفَاعِ بِهَا، سُمِّيَتْ بِذَلِكَ لِأَنَّهُ يُحْرَمُ التَّعَرُّضُ لَهَا بِنَوْعِ عُدْوَانٍ".⁽¹⁾

ومما يؤيد أن الإسلام يعرف وجود مياه خاضعة للولاية الإقليمية للدولة الساحلية، ما استقرت عليه أحكام الشريعة السمحاء بخصوص دار الإسلام ودار الحرب كقاعدة عامة من جهة، ومن جهة ثانية، تلك القاعدة الإسلامية المشهورة التي تقضي بأن "الحريم له حكم ما هو حريم له"، وأصل ذلك قول الرسول e في حديثه حول "الحلال بين والحرام بين.. "كالراعي يرعى حول الحمى، يُوشِكُ أَنْ يَرْتَعَ فِيهِ".⁽²⁾

وعلى هذا الأساس، فإن الشريعة الإسلامية السمحاء تنظر إلى المساحات المحاذية للإقليم البري بأنها "حريم بحري" أو "مجال بحري محرم" لا يمكن الاعتداء عليه ولا التعرض له إلا بإذن صاحبه، كما أن الاقتراب من هذه المساحات المائية استناداً إلى الحديث الشريف، معناه وشوكُ الاقتراب من أراضي دولة المسلمين، ومن ثم، فإن تحريم هذه المساحات المائية هو في الحقيقة واجب وضروري لمنع أراضي الإسلام عن أي عدوان خارجي مهما كانت طبيعته.

وفي هذا الإطار يذهب "د. أحمد أبو الوفا" إلى أن الفقهاء المسلمين سبقوا عن طريق فكرة حريم البحر الاتجاهات الحديثة في قانون البحار والأهمار الدولية التي تجعل الامتدادات القريبة من الشاطئ تحت السيادة الكاملة للدولة.⁽³⁾

وإضافة إلى حكم الشريعة الإسلامية السمحاء في تعاملها مع البحر المحاذي لسواحل الدولة، فقد برز العرب والمسلمون في خضم فتوحاتهم ومعاركهم مع غيرهم من الحضارات الأخرى كقوة بحرية رائدة. وقد سجل هذه الملاحظات العديد من الفقهاء والمفكرين المسلمين أمثال ابن خلدون، المقرئزي وابن هانئ الشاعر والإصطخري الذين اجمعوا على أن "المسلمين عززوا قدراتهم على بناء

(1) وهو تعريف ابن الرفعة في الكفاية، وقد تعرض أيضاً لموضوع الحريم فقهاء عدة من المسلمين أمثال الإمام الزركشي، وقد ذكر الصنعاني بأن الحريم سمي بذلك "لأنه يحرم منع صاحبه منه لأنه يحرم على غيره التصرف فيه" وذهب الزركشي إلى أن "الحريم يدخل في الواجب والحرام والمكروه وكلُّ مُحْرَمٍ لَهُ حَرِيمٌ مُحِيطٌ بِهِ، وَالْحَرِيمُ هُوَ الْمُحِيطُ بِالْحَرَامِ.. كَذَلِكَ فَحَرِيمُ الْوَاجِبِ مَا لَا يَتِمُّ الْوَاجِبُ إِلَّا بِهِ". أنظر مختلف التعريفات السابقة لموضوع الحريم والتحقيق فيها: د. أحمد أبو الوفا محمد حسن، قانون البحار والأهمار الدولية في

الإسلام، المرجع السابق، ص 21-22.

(2) أنظر في تحقيق هذه القاعدة والحديث الشريف: المرجع السابق، ص 21.

(3) د. أحمد أبو الوفا، المرجع السابق، ص 24.

السفن إلى أن أصبح البحر المتوسط بجزراً مسلماً في معظمه، وأصبح المسيحيون غير قادرين على أن يُسيروا فوق صفحته لوحاً من الخشب".⁽¹⁾

وقد كان لسقوط الأباطورية الرومانية مع بداية العصور الوسطى تأثير بالغ على فكرة السيطرة على البحار. ذلك أن الدويلات والمدن التي حلت محل هذه الأباطورية قد سعت بدورها إلى بسط نفوذها على أجزاء من البحر بحكم تواجدها على سواحلها، وبدأت معه مرحلة الصراع الحقيقي حول إخضاع البحار للسيطرة والنفوذ فقادت هذه الدول في الكثير من الأحيان إلى حروب بينها بعد أن لم تكن ادعاءاتها حول سيادتها على البحار المحاذية لشواطئها كافية وواجبة الاحترام من الغير .

فلقد أعلنت البندقية فرض سيطرتها على بحر الأدرياتيك مستندة في ذلك على تبرع من البابا "الكسندر الثالث Alexenre III"، كما أحكمت مدينة روما سيطرتها على كل السواحل المحيطة بها بناء على حق أعطاه إياها الرهبان بخصوص مزاولة الصيد، وادعت بريطانيا سيادتها على بحر المانش والقسم الشمالي من المحيط الأطلسي، ثم رخص البابا "نيكولاس الخامس" ملك البرتغال "ألفونس الخامس" عام 1454 جميع الأراضي التي سيتم اكتشافها على طول الساحل الشرقي الإفريقي، كما أقدم البابا "الكسندر السادس" عام 1493 على تقسيم وتسوية نفوذ وسيادة البرتغال وإسبانيا على المحيط الأطلسي، وهي التسوية التي توجت فيما بعد بعقد اتفاقية "تورديسيلاس Tordesillas" تم بموجبها إخضاع الساحل الغربي لإفريقيا والهند وجميع بحاره إلى البرتغال، وإخضاع الساحل الأمريكي - فيما عدا البرازيل - للسيادة الإسبانية.⁽²⁾

وقد فتحت هذه التراخيص البابوية الباب أمام تحرك القوى البحرية ودولها لبسط نفوذها على البحار المحاذية لها، فكان أن مدّت بريطانيا سيادتها على جميع البحار المحيطة بها ومن بحر المانش إلى سواحل بريتانيا، كما أقدمت فرنسا على الأمر ذاته، ولم يكن الأمر ليخلو من النزاع بين الدولتين، كما أخضعت "فلاندر Flandre" مناطق بحرية لسيادتها واطلقت عليها إسم "Stoom" أو "Estrum" وحذت حذوها كل من هولندا ونيوزيلندا.

والحقيقة أن معظم المصادر والمراجع القانونية التي عيّنت بدراسة هذا الجانب، قد وقفت كلها عند الصراع الذي نشأ بين بريطانيا وهولندا بخصوص ممارسة الصيد؛ فقد اكتسب هذا الموضوع

⁽¹⁾ د. علي محمد فهمي، التنظيم البحري الإسلامي في شرق المتوسط من القرن السابع حتى القرن العاشر ميلادي، دار الوحدة للطباعة والنشر، بيروت، لبنان، 1981. ص 130، 131.

⁽²⁾ راجع في هذا الموضوع:

Nicolas. Mattesco. Matte. (Deux frontières invisibles : de la mer territoriale a l'air « territoriale »). OP, Cit, P17.

الذي طابعاً دولياً بالنظر إلى الفقهاء الذين تناولوه وحاولوا تقديم مسوغات شرعية كل حسب مطامح ومصالح الدولة التي ينتمي إليها.

ذلك أن مغالاة ملوك بريطانيا في ادعاءهم ببسط السيادة منذ بداية القرن العاشر على المساحات البحرية المحيطة بها، قد أخذت منحى آخر أكثر مما كان مستقراً عليه عرف الدول. من ذلك، أن لقب الملك "أدكار Edgard" نفسه بـ "ملك المحيط البريطاني" *The King of the Britannic Ocean*، وتلاه الملك "إدوارد الثالث Edward III" بأن لقب نفسه أيضاً بـ "ملك البحار *The king of the Seas*"، واستمر الوضع على مثل هذه الحال حتى تمكنت بريطانيا من تعزيز قدراتها البحرية وكسر كل المنافسين لها إلى درجة أن مارست السفن البريطانية في عهد الملكية إليزابيث (1558 - 1603)، عمليات تفتيش للسفن الفرنسية المتوجهة إلى إسبانيا، كما تمكن أيضاً، الأسطول البريطاني من دحر المنافسة الإسبانية بكسر أسطولها "الأرمادا" عام 1588، حيث اختتمت هذه الصراعات بعقد معاهدة سلام بين بريطانيا وإسبانيا عام 1604، وجهت بعدها إسبانيا جهودها الاستعمارية نحو أمريكا الشمالية.⁽¹⁾

وأمام منع بريطانيا للرعايا الهولنديين من مزاولة الصيد في البحار التي ادعى "جيمس الأول" ملكيتها لبريطانيا إلا بموجب ترخيص مسبق منه من جهة، ومنعهم أيضاً، من مزاولة التجارة مع الهند من طرف السفن البرتغالية والإسبانية من جهة أخرى، ظهر الفقيه الهولندي "غروسيوس *Grotius*" كأكبر فقيه دولي وضع أولى لمسات القانون الدولي للبحار.⁽²⁾

فلقد وضع الفقيه "غروسيوس" بدايةً، كتابه "حَقُّ العَينِمةِ *Dejure Praedae*" عام 1605 بناءً على استشارة قانونية⁽³⁾، طُلب منه فيها إبداء رأيه فيما إذا كان يحق للسفن الهولندية التعرض

⁽¹⁾ راجع: د.محمد سعيد محمد الخطيب، الوضع القانوني للبحر الإقليمي...، المرجع السابق، ص64. ومن مظاهر مغالاة بريطانيا، أن ملك إسبانيا "فيليب الثاني" أبحر إلى بريطانيا عام 1556 ليتزوج ملكة بريطانيا فأطلق الأميرال البريطاني النار على سفينة الملك الإسباني لأنها كانت تحمل العلم الإسباني في المياه البريطانية. ومن الشواهد أيضاً، أن رفضت ملكة بريطانيا "إليزابيث الأولى" عام 1580 الاجتماع الذي وجهه إليها السفير الإسباني "مندوزا" بمناسبة الرحلة التي قام بها الربان الإنجليزي عبر المحيط الهادي باعتبارها مياه خاضعة للسيادة الإسبانية. وقد فرضت بريطانيا على جميع السفن الأجنبية أن تبدأ سفنها بالتحية البحرية وحولت لنفسها الحق في تولي أعمال البوليس على جميع السفن التي تمر على البحار التي ادعت السيادة عليها. انظر: د.عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1999، ص 106، 107.

⁽²⁾ « *Grotius* » (Hugo de groot – 1583-1645). *Abdelmadjid boushaba*. « La peche maritime dans les pays du Magreb ». *OPU*. 1991, P30.

⁽³⁾ وهي قضية السفينة "كاتارينا *Catarina*" البرتغالية التي أُلقت عليها القبض سفن تابعة للشركة الهولندية للهند الشرقية في مضيق سنغافورة وكانت محملة ببضائع و سلع تجارية. راجع بخصوص ما أورده "غروسيوس" في كتابه "حَقُّ العَينِمةِ" بشأها:

Tullio Scovazzi. « La liberté de la mer : vers l'affaiblissement d'un principe vénérable ». *Annuaire de droit de la mer*. 1998. Tome III. Institut du droit économique de la mer (INDEMER), Université panthéon – Sorbonne. Édition : A.pedone. Paris. P 16-17.

وانظر أيضاً: د.عبد المنعم محمد داود، المرجع السابق، ص 107-109.

للسفن البرتغالية والإسبانية في أعالي البحار بالنظر إلى تعرض الأسبان والبرتغاليين للسفن الهولندية ومنعها من التجارة مع جزر الهند الشرقية. وقد دافع "غروسيوس" عن مبدأ حرية البحار وعن حرية الملاحة فيها، كما أسس عدداً من المفاهيم والمبادئ التي تحول للهولنديين ارتياد البحار والتجارة مع الهند، مهاجماً في ذات الوقت سياسة الإسبان والبرتغال بشأن ادعاءهما بتملك البحار والسيطرة عليها. وقد تعرض "غروسيوس" في كتابه هذا، والذي أعاد صياغته وطبعه عام 1609 تحت عنوان "البحر الحُرُّ *Mare Liberum*"، بالانتقاد اللاذع كذلك لادعاءات بريطانيا بخصوص امتلاكها البحار المحيطة بها، مما أثار عليه ثائرة تلك الدول.⁽¹⁾

وقد ميّز "غروسيوس" في كتابه "البحر الحُرُّ"، بالإضافة إلى كتاب آخر ألفه عام 1625 وأسماه "قانون الحُرْبِ وَالسَّلَامِ *De Jure belli ac pacis*"، بين المياه القريبة من الشواطئ وهي في نظره قابلة للتملك وأطلق عليها اسم " *Diverticula Maris* " أو "المناطق المملوكة" وفرقها عن المناطق البحرية البعيدة التي لم يكن له في مضمونها رأي ثابت ومستقر لا سيما حول المدى الذي تبدأ منه هذه المساحات، هذا بالرغم من أن الفكرة الرئيسية المستقرة عنده هي وجوب التفرقة بين المنطقتين، وعدم خضوع الثانية للتملك على عكس الأولى التي تستطيع الدولة ممارسة اختصاصها عليها، مؤسساً ذلك على فكرة الحيازة وإمكانية ممارسة حقوق السيادة والاختصاص على هذه المناطق البحرية لقرىها من شواطئ الدولة الساحلية.

وقد نالت أفكار "غروسيوس" وكتاباتة، لا سيما مؤلفه "البحر الحُرُّ *Mare Liburum*"، رواجاً وتأيداً كبيرين من رجال القانون العام، واكتسبت شهرة عالمية واعتبرت بحق، النواة الأولى سواء للقانون الدولي للبحار أو لفكرة البحر الإقليمي.

ومع ذلك، فإن ادعاءات بريطانيا بخصوص فرض السيادة على البحار قد تواصلت وبلغت ذروتها عند اعتلاء الملك "شارلز الأول *Charles I*" عرش بريطانيا (1625-1649)، حيث لُقّب نفسه "بسيد البحار المحيطة بالجزر البريطانية *Lord of the Surrounding seas*"، وأصدر تصريحاً عام 1635 يقضي فيه بحظر الصيد في بحاره بدون تصريح.

وقد شهدت هذه الفترة من حكم الملك "شارلز الأول" ومن قبلها بقليل، ظهور فقهاء آخرين على نقيض "غروسيوس"، تضمنت أفكارهم الدعوة إلى السيطرة على البحار وتبرير سلوكيات الدول لا سيما بريطانيا وإسبانيا، ويمكن أن أذكر منهم كلاً من "وليام ولوود *William wellood*"

==

⁽¹⁾ وقد احتجت إنجلترا على هولندا بسبب آراء "غروسيوس" وطلب شارلز الأول ملك إنجلترا من سفيره في هولندا تقديم احتجاج شديد اللهجة لدى الحكومة الهولندية، واعتبرت إنجلترا أن تصرف "غروسيوس" يعتبر تمهيداً عليها وطالبت بمعاقبته وحرقت كتبه بناء على ذلك. أنظر: د. محمد، سعيد، محمد الخطيب، المرجع السابق، ص 25، وكذا: د. محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري، المرجع السابق، ص 165.

الذي ألف كتابه عام 1613 بعنوان "موجز قوانين البحار *Abridgment of all sea laws*" ، دافع فيه عن حقوق ملوك بريطانيا على البحار⁽¹⁾، وكذا "جنتيليس *Gentilis*" الذي كان يعمل مستشاراً للسفارة الإسبانية بلندن وأستاذاً بجامعة أكسفورد، حيث ألف كتابه عام 1612 بعنوان "كتاباً المحامي الإسباني *The Two Books of a Spanish Advocate*" ، وقد ذكر فيه آراءه بخصوص تملك البحار، وهي آراء لم تكن لتختلف قليلاً عن سابقه، إلى أن عمدت بريطانيا إلى إثارة الفقيه "سيلدن *Silden*" الذي كان من أشد المتحمسين للتصدي للفقيه الهولندي "غروسيوس" وللدعوة للسيطرة على البحار. وقد سجل "سيلدن" أفكاره في كتابه المسمى "البحر المغلق *Mare Cleusum*" الذي ألفه عام 1618 ونشره عام 1636، وهو الكتاب الذي دافع فيه عن فكرة إمكان تملك البحار وعملاً لبريطانيا من حق في بسط سيادتها على البحار المحيطة بها.⁽²⁾ ونشأ إذ ذاك، صراع حقيقي بين مدرستين تتبنى الأولى فكرة "المال المشترك *Res Communis*"، والثانية فكرة "المال المباح *Res Nullius*" دام قرابة القرن من الزمان؛ وبمناسبتها ذكر الأستاذ "فيليب جيسوب *Philip Jessup*" في "مُعْرَكَةُ الكُتُبِ" بأن "تأثير جروسيوس كان عظيماً وقد أثبت التاريخ بأنه كان المنتصر.. وأن هذا النزاع لم يحسم في يوم واحد بل كان انتصاراً كاملاً أحرزه خلال قرن من الزمان".⁽³⁾

وبالفعل، وعلى حدّ رأي "جيسوب"، فإن المعركة كانت بين الكتب⁽⁴⁾، تلقف بموجبه الفقهاء الدوليون فكرة البحر الإقليمي ووضعوا لها، وبعد أن تبينت لهم معالم هذه المنطقة البحرية من أفكار "غروسيوس"، أسساً قانونية ونظريات مختلفة بررت فيها كل طائفة من الفقهاء تصرفات دولتها وادعاءاتها وتفرقوا شيعاً وتنوعت أطروحاتهم بحسب المسلك الذي تناولوا منه فكرة هذا البحر. فمنهم من ذهب إلى إباحة البحار بصفة عامة، ومنهم من ذهب إلى عكس ذلك، ومنهم من تناول فكرة اتساعه، ومنهم من ذهب إلى تحديد طبيعته وما للدولة الساحلية عليه...، ويمكنني في الآتي أن أشير إلى جملة الفقهاء وآرائهم ممن كان لهم الفضل في تكريس هذه المنطقة.

(1)

Olivier de ferron. « Le droit international de la mer » *Op.Cit.*,P37 ; Philippe Jean Hesse (Livre 1. « Histoire et sources des droits maritimes »). *Op.Cit.*,P44.

(2) راجع: د. حامد سلطان، د. عائشة راتب، د. صلاح الدين عامر، القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 489.

(3) مشار إليه في: د. محمد سعيد محمد الخطيب، المرجع السابق، ص 69.

(4) Tullio Scovazzi. « La liberté de la mer : vers l'affaiblissement d'un principe vénérable ». *Op.Cit.*, P18.

الفرع الثاني

البحر الإقليمي في الفقه الدولي

كما أسلفت، فقد كان للفقه الدولي الحظ الأوفر في بلورة أوجه معالم هذه المنطقة، كما أن دوره لم يبق قاصراً على الالتفاف حول المدرستين اللتين تفرعتا عن صراع "غروسيوس" و"سيلدن"، بل امتدت مناقشاته إلى أبعد من ذلك فتناول موضوع اتساعه وطبيعته القانونية وما للدولة الساحلية عليه من اختصاصات وكذا حقوق السفن التي تمر خلاله، وهي في الأخير، كلها جهود تضافرت مع جهود أخرى وساهمت في وضع اللمسات القانونية المعاصرة التي استقرت عليها الاتفاقية العامة لعام 1982 بشأن هذه المنطقة.

وبداية أقول بأن "غروسيوس" كان من خلال مؤلفاته الثلاث: حق الغنيمية، البحر الحر، وقانون الحرب والسلام قد انطلق في تأليفه لها من خصوصية بلده هولندا كغيره من الفقهاء الآخرين الذين يسوغون نظرياتهم للدفاع عن حقوق مواطنيهم ومصالح بلادهم بالدرجة الأولى، وكان قد رسم معالم البحر الإقليمي بثلاثة أبعاد: تمثل البعد الأول في محدودية هذا البحر عنده، وبالتالي، فإن ما عداه من البحار هو حر ومباح لجميع الدول. ولا يخفى ما في هذا البعد من تنفيذ لمزاعم بريطانيا وادعاءاتها بشأن بسط سيادتها على مساحات شاسعة، وكذلك رفضه استحواذ الإسبان والبرتغاليين على طرق الملاحة ومنعهم للسفن الهولندية من التجارة إلى الهند الشرقية.

أما البعد الثاني، فهو تحديده للمجال الفاصل بين البحر الحر والبحر المغلق. أو بالأحرى تحديد اتساع هذا البحر، ولم يُعرف لغروسيوس موقف واضح أو مستقر بشأن هذا الموضوع إذ تباينت أفكاره بين الحين والآخر. وأما البعد الثالث، فهو تعرضه لما يمكن للدولة الساحلية أن تمارسه من صلاحيات على هذه المنطقة. وبذلك يكون "غروسيوس" قد فتح الباب على مصراعيه أمام الفقهاء الذين طرقتوا هذا الموضوع من هذه الأبعاد الثلاث التي بقيت محل خلاف رداً من الزمن.

أما عن الفقيه "جنتيليس *Gentilis*"، فقد ناقش في مؤلفه "كتاباً المحامي الإسباني" موضوع البحار بصفة عامة، إلا أنه أثار موضوع الاختصاص القضائي للدولة الساحلية عند تعليقه على السفينة الهولندية التي ألقى عليها القبض من طرف السفن البريطانية حيث أخذت إلى سواحل هذه الأخيرة وعليها أسرى إسبان وغنائم بحرية، حيث أطلق سراح الأسرى وصدورت الغنيمية. وقد برر "جنتيليس" عمل الحكومة البريطانية على أساس التمييز بين الملكية *Dominium* وبين الاختصاص القضائي *Jurisdiction*، وذهب إلى أن الدولة لا تملك حق السيادة *Imperium* فحسب، وإنما تملك حق الاختصاص القضائي الذي يمتد في نظره لمسافة 100 ميل بحري. وقد علق جنتيليس على هذه

الواقعة بقوله "دع الهولندي دع أيّ إنسان يستعمل البحر ولكن بدون تعد على الاختصاصات القضائية للآخرين".⁽¹⁾

أما عن "سيلدن"، فبالرغم من أن كتابه "البحر المغلق" لم يكن سوى محاولة منه لإضفاء الشرعية على مزاعم وادعاءات بريطانيا بخصوص بسطها لنفوذها على أبعاد مساحات تصل إليها سفنها، إلا أن أفكاره لقيت دعماً والتفافاً حولها من قبل عدد من الفقهاء شكلوا معه اتجاه البحر المغلق؛ وقد كان له الفضل على الأقل، في تذكية عوامل الخلاف الذي قاد في النهاية إلى تطور المفهوم القانوني لموضوع البحر الإقليمي ككل⁽²⁾. ومن الذين ساندوا "سيلدن" في دعم الادعاءات البريطانية، أذكر كلا من الفقيه الإسباني "بدر كاليكستو راميرز *Pedro Calixto Ramirez*"، والفقيه البرتغالي "سيرافيم دي فريتاس *Serafin de Freitas*" الذي ألف كتاباً عام 1625 أسماه "*De Justo Imperium Lusitanorum Asiatico*"، وقد تناول كل منهما مهمة الدفاع عن مصالح بلاده على غرار "سيلدن" وادعاءات بريطانيا⁽³⁾، ثم تلاهما كل من الفقيه "روبرت كاليب *Robert Callis*" و"جيرارد ماليتز *Gerard Malynes*"، والسير "جون بورو *Sir John Bourough*" الذي ألف كتاباً عام 1633 أسماه "السيادة على البحار البريطانية *The Sovereignty of the British Seas*" دافع فيه أيضاً عن الادعاءات البريطانية شأنه في ذلك شأن من سبقوه من الفقهاء.⁽⁴⁾

وعلى نقيض أفكار "سيلدن"، فقد انضم عدد من الفقهاء إلى مدرسة "غروسيسوس"، أذكر منهم الفقيه الهولندي "جان بوتتانوس *Jan Pantanus*"، والفقيهين الفرنسيين "جاك جود فروي *Jacques Godefroy*" و"كلود موريسو *Claude Morisot*"، وكذا الفقيه السويدي "لوسينيوس *Locoenius*" الذي قرر بأن الدول تملك الاختصاص القضائي على البحر المجاور لشواطئها ضمن مسافة يومية ابتداء من الشاطئ، وقد أورد ذلك في كتابه "القانون البحري *De Jure maritimo*"، في حين، فقد ذهب الفقيه "بوفندورف *Puffendorf*" في كتابه "قانون الطبيعة

⁽¹⁾ أنظر: د. محمد سعيد محمد الخطيب، الوضع القانوني للبحر الإقليمي، المرجع السابق، ص 71. وللإشارة، فقد أورد د. محمد طلعت الغنيمي بأن "جنتليس" برر إمكانية تملك البحار لا سيما باطنها وقاعها باعتبارها مائلاً مباحاً ويجوز لأي دولة أن تستأثر به أو بجزء منه وتستثمره لحسابها الخاص بشرط ألا تخل بحرية البحر المفتوح.

وقد ذكر د. محمد طلعت الغنيمي بأن "جنتليس" ذكر ذلك في كتابه *Hispanicae Advocationes* عام 1613. غير أنني أعتقد أن الراجح أولاً هو أن "جنتليس" توفي عام 1608، ومن ثم، فإن كتابه الأصلي هو "كتاباً المحامي الإسباني" الذي طبع فعلاً فيما بعد وفاته، كما أن أفكار "جنتليس" في معظمها كانت دعماً لادعاءات بريطانيا وإسبانيا ولم يصدر عنه تأييد للبحر المفتوح الذي نادى به غروسيسوس، أنظر: د. محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري، المرجع السابق، ص 19.

⁽²⁾ Patrick Daillier, Alain Pellet. Op. Cit., p1098

⁽³⁾ أنظر: د. محمد سعيد محمد الخطيب، المرجع السابق، ص 72.

⁽⁴⁾ Nicolas Mattesco matte (Deux frontières invisibles..). Op. Cit., P22.

والأمم *De Jure Naturae et Gentium* " عام 1672 إلى أنه لا يمكن لشعب واحد أن يمتلك المحيط، وأجاز للدولة الساحلية مد سيطرتها على البحار المحاذية لسواحلها وقصر الصيد فيها على رعاياها وحدهم دون الأجانب. كما ذهب "سولورزانو *Solorzano* " إلى معيار 100 ميل يمكن للدولة الساحلية دونها أن تمارس سيادتها، وقد أورد أفكاره في كتابه " *De Jure Indiar* ".⁽¹⁾ كما ذهب "ساربي *Fra Paolo Sarpi* " في كتابه " السيطرة على البحر الادرياتيكي *De Dominio del Mare Adriatico* " إلى أن امتداد البحر الإقليمي يكون إلى المدى الضروري لحاجة واستعمال الدولة الساحلية دون الإضرار بالآخرين، واعتبر 100 ميل بحري كافية لسد هذه الحاجة، في حين اقترح "جيرارد دي راينفال *Gerard de rayneval* " في كتابه " أسس القانون الطبيعي والدولي " معيار مدى البصر في تحديده للبحر الإقليمي .

وبالرغم من العدد الكبير من الفقهاء الذين حفل بهم القرن السابع عشر وعاصروا "غروسوس" و"سيلدن" أو تلوهاما بقليل وتناولوا موضوع البحر الإقليمي بكتاباتهم متأثرين بأفكار هذين الفقيهين، فإن هذا الخلاف الفقهي لم يبق حبيس عصر "غروسوس" و"سيلدن"، بل امتد بعدهما لفترة طويلة من الزمان، بل يمكن القول بأن الفقيهين سالفين الذكر كان لهما الفضل في إثارة فكرة البحر الإقليمي أكثر من كونهما قدما حلولاً بشأنها، وأن هذه الأخيرة كان الفضل في بلورتها يعود للفقهاء المتأخرين .

فلقد شهد القرن 18 ظهور مفكرين وفقهاء قانونيين تناولوا بدورهم هذا الموضوع، ولعل الفقيه الهولندي "بنكر شوك *BynkerShoeck* " هو أكبر هؤلاء المفكرين وأكثرهم ذيوياً، إرتبط اسمه بالفكر القانوني الذي درس موضوع البحر الإقليمي. ذلك أن هذا الفقيه أصدر كتابه عام 1703 بعنوان " *De Dominie Maris* "، وحصر سيادة الدولة على المناطق البحرية الملاصقة لسواحلها دون غيرها من البحار الأخرى التي اعتبرها حرة ومباحة. وعند بحثه للمدى الذي تصل إليه هذه المناطق البحرية اللصيقة بسواحل الدولة، انتقد "بنكر شوك" الطرح الذي عُرف من قبل وناذى به عدد من الفقهاء أمثال "بارتول" و"سولورزانو" واعتبر أن هذا المعيار غير دقيق، ومن ثم، فقد اتجه إلى أن إخضاع هذه المنطقة البحرية لسلطان الدولة الساحلية يكون إلى المدى الذي تكون فيه قادرة على حمايتها فعلاً من أراضيها، واقترح - إذا ذاك - معيار أقصى مدى يمكن أن تصل إليه قذيفة مدفع مثبت على الشاطئ، وفي ذلك، قال كلمته الشهيرة بأن " *سَيَادَةُ الدَّوْلَةِ تَنْتَهِي حَيْثُ تَنْتَهِي قُوَّةُ*

⁽¹⁾ وللاشارة، فإن أفكار "سولورزانو" تضمنت المعيار القديم الذي أشار إليه من قبل الفقيه "بارتول *Bartolus de Locenius* (1314-1357) من قبل أن يقوم هذا الخلاف أصلاً، وقد ذهب بارتول إلى أن سيادة الدولة تمتد إلى أقصى مدى الإبصار في يوم مشرق ورغم ذلك لم تثر فكرته أية ردود فعل آنذاك لكون معالم الخلاف حول هذه المنطقة لم تثر بعد. أنظر: د. محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري، المرجع السابق، ص 130.

سلاحها"، ثم أعاد "بنكرشوك" تأكيد هذه الفكرة في كتابه الثاني الذي أصدره عام 1737 بعنوان "مَسَائِلُ قَانُونِيَّةٌ عَامَّةٌ *Quetiones Juris Publici*" والذي أورد فيه أيضاً عبارة مماثلة لعبارة الشهيرة التي وردت في كتابه الأول لعام 1703⁽¹⁾ والتي سبقت الإشارة إليها.

وقد نالت نظرية "بنكر شوك" انتشاراً عالمياً واسعاً بما حصلت عليه من تأييد لدى الكثير من الفقهاء ورجال القانون في ذلك القرن. كما وقد ظهر إلى جنب الفقيه "بنكر شوك" فقهاء آخرون ذاع صيتهم وارتبطت أسماءهم بفكرة البحر الإقليمي أمثال الفقيه "وولف *Wolf*" الذي تضمنت أفكاره تأييداً للفقيه "بوفندورف" خاصة وفيما يتعلق باستعمال البحر المجاور وحق الصيد فيه، وقد ذهب إلى أن من المعقول أن يكون البحر القريب تحت سيطرة الدولة الساحلية ما دام حامياً لها، وبناء عليه، فإن لسكان الشواطئ الحق في السيطرة عليه إلى المدى الذي يمكنهم تأكيد سلطتهم عليه. وقد أورد أفكاره هذه في كتاب أصدره عام 1749، تحت عنوان "قانون الشعوب *Jus Gentium*"، وهو العنوان نفسه الذي اقتبسه العالم السويسري الشهري "فاتل *Emmerich de Vattel*" ووسم به كتابه الصادر عام 1758، حيث أشار فيه إلى أن هيمنة الدولة على البحر المجاور لشواطئها تمتد إلى المدى اللازم لأمنها الضروري لفرض احترامها، كما ذهب إلى أن "كل المجال البحري الذي يقع ضمن مدى المدافع الساحلية يعتبر جزءاً من الإقليم"⁽²⁾.

وعلى غرار الفقيه "فاتل" جاء الفقيه الفرنسي "فالان *Valin*" الذي تعرض بدوره لمسألة اتساع البحر الإقليمي مشيراً إلى وجوب أن يؤخذ في الحسبان عمق المياه عند حساب هذه المنطقة، وقد عبر عن أفكاره هذه في شرحه عام 1760 للأمر البحري الصادر عام 1681 في عصر "لويس الرابع عشر"، غير أنه أقر في النهاية أن قاعدة المدفع هذه هي قاعدة عالمية معتبرة، ثم تلاه الفقيه "موسر *Moser*" من الدانمارك الذي اعتمد أفكار "بنكرشوك"، وقريب منه "لامبريدي *Lampredi*" الإيطالي.

(1)

« Le pouvoir de l'Etat finit là ou finit la force des armes » ; « Territorial sovereignty extends as far as the power of arms carries. ». V ; J.P. Lévy. *Op.Cit.*, p29.

وقد وردت فكرته في كتابه الأول في عبارتين هما:

العبارة الأولى:

« A lioquin generaliter dicendum esset potesiam terrae finiriabi finitur armorum vis. »

« Terrae dominium finiture ubi finitur armorum vis. »,

أما العبارة الثانية فهي: « Imperium Terrae Finiri ubi finitur armorum potestas »

مشار إليه في: د. محمد سعيد الخطيب، المرجع السابق، ص 86.

(2)

« Tout L'espace de mer qui est à la portée du canon des côtes, est regardé comme faisant partie du territoire. »

مشار إليه في: د. محمد سعيد محمد الخطيب، المرجع السابق، ص 79 الهامش .

وعلى الرغم من ذبوع أفكار هؤلاء الفقهاء وكتاباتهم، إلا أنها في الواقع، لم تكن لينظر إليها بمعزل عن أفكار "بنكرشوك" الهولندي ولم تكن في معظمها سوى احتواء لها، إلى أن ظهر الفقيه الإيطالي الشهير "جاليانى" *Galiani* الذي حدد معيار "بنكرشوك" المتمثل في أبعد مدى تصله قذيفة مدفع مثبت على الشاطئ واعتبر أن هذا المدى هو ثلاثة أميال بحرية كحد أقصى. وقد ضمن نظريته هذه في كتابه الصادر عام 1782 تحت عنوان "واجبات الدول المحايدة" فاتحاً بدوره الباب لتقديرات أخرى من جانب الدول نفسها أو من الفقهاء أمثال "دي مارتن" *G.F de Martens* الذي ذهب إلى الإعتداد بـ 9 أميال في كتابه "مختصر القانون الشعوب الحديث لأوروبا" *Précis du droit des gens moderne de L'Europe* الصادر عام 1788⁽¹⁾، أو الفقيه "آزوني" *Azuni* الإيطالي الذي استقر على معيار "جاليانى" في كتابه "النظام العالمي لقواعد القانون البحري لأوروبا" الصادر عام 1795.

وعلى العموم فإن جملة هؤلاء الفقهاء الذين تناولوا موضوع البحر الإقليمي كانوا قد أكملوا الصورة التي لم تكن واضحة في عصر "غروسيسوس". فإذا كان هذا الأخير وخصمه "سيلدن" قد ناقشا فكرة مد السيادة على البحار وشرعيتها من عدمه، فإنهما بذلك كانا قد وضعها أولى معالم فكرة البحر الإقليمي من دون تسميتها ومن دون أن تظهر لهما بالقدر الذي ظهرت به للفقهاء المتأخرين الذين كان موضوع السيادة والبحر الإقليمي محسوماً عندهم وسارت الدول بالفعل على العمل بآرائهم، بحيث تركزت أفكارهم في مجملها في بحث المدى الذي تصل إليه سيادة هذه الدولة الساحلية على المساحات المحاذية لشواطئها، وبذلك يكون موضوع البحر الإقليمي قد حُسم - في رأيي - قبل بداية القرن 18، وأن جل الخلاف الذي استمر بعد هذه الحقبة إنما عني بمسألة اتساعه.

وإذا كان "بنكرشوك" و"جاليانى" ومن سار معهما من الفقهاء الذين كان لهم الفضل في ترسيخ المدى الذي تصل إليه سيادة الدولة، أو بعبارة أخرى، مدى اتساع البحر الإقليمي، فإن التقدم الذي أحرزه التطور العلمي فيما بعد قد أعاد بعثرة الأوراق من جديد معيداً بذلك الخلاف بين أفكار "بنكرشوك" الذي اعتمد معيار المدفع من دون أن يحدد المدى الذي تصل إليه قذيفته، وأفكار "جاليانى" الذي حدد هذه المسافة بـ 3 أميال، وظهر معه خلاف جديد يتناسب وطبيعة التقدم العلمي والعسكري الذي عرفه القرن 19 وأظهر معه كذلك طائفة أخرى من الفقهاء تراوحو بين من يعتمد معيار هذا أو معيار ذاك .

(1) وللإشارة، فإن د.محمد طلعت الغنيمي ذكر بأن نظرية الأميال الثلاث قد تلقفها وذاع بها الفقيه "دومارتان" *De Martens* ويكون بذلك قد غيب تغييراً كاملاً للفقيه "جاليانى" الذي استقرت معظم الكتابات على أن له الفضل في إقرار هذه القاعدة، كما أن د.طلعت الغنيمي أخطأ أيضاً في عنوان كتاب "دو مارتان". أنظر: د.محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري، المرجع السابق، ص 131.

وبالفعل، فقد انقسم الفقه الدولي من جديد إلى طائفتين، اتجهت أحدهما إلى التمسك بمعيار "بنكرشوك" والأخرى بمعيار "جالباني". ولعل الطائفة الأولى كانت أكثر قوة وطرحا بالنظر إلى اعتمادها على معيار "بنكرشوك" الذي كان أكثر مرونة ويستجيب للمتغيرات التي فرضتها التطورات العلمية اللاحقة لا سيما في المجال العسكري. ومن هؤلاء الفقهاء، أذكر كلا من "أرتولان *Ortolan*" والفقهاء الفرنسي "ماسه *Masse*" والفقهاء السويسري "بلانتشلي *Bluntschli*"، والفقهاء الفرنسي "براديه فوديرييه *Pradier fodéré*"، وكذا "بيستوي" و"دوفيردي *Duverdy*" و"فيلد *Field*" و"نوجه *Nuger*" والفقهاء "جوزيف لاتور *Josef Imbart Latour*" و"ديسبانييه *Despagnet de Boeck*" والفقهاء الألماني "شمالز *Schmalz*"، وكلا من "هفته *Heffter*" و"كلوبير *Klubert*" و"ريفير *Rivier*" و"فولتن *Fulton*" وغيرهم كثير مما يضيق المقام بذكرهم.⁽¹⁾

وأغلب الفقهاء الذين أيدوا معيار "جالباني" وانضؤوا تحت لوائه كانوا من الفقهاء الإنجليز أو الأمريكيين، أذكر من بينهم كلا من "تويس *Twiss*"، و"ويتون *Wheaton*"، "مانينج *Manning*"، "دانا *Dana*" و"فيلمور *Phillimore*".. وغيرهم.

وفي عموم الحديث وختامه، فإنه قد كان للمحدثين من الفقهاء كذلك دور بارز يضاف إلى جهود الذين سبقوهم في بحث ومعالجة هذه المنطقة البحرية. فلقد أثار الفقيه "هال *William Edward Hall*" حق الدولة في توسيع مياهها الإقليمية، كما رفض "فدوزي *Fedozzi*" أي عرف عام ودولي بخصوصاً 3 أميال كحد أقصى للبحر الإقليمي، ورأي المستر "بنغهام *M.J.w.Bingham*" الأمريكي بأن هذه القاعدة لم تعد مناسبة في القانون الحديث، كما ذهب "فوشي *Paul Fauchille*" إلى أن العرف الدولي يستقر على مدى الـ3 أميال، أما عن "جورج *George Scelle*" فقد اعتبر سلوكيات الدول وآراء الفقهاء متضاربة فوضوية ولا توجد قاعدة عرفية ثابتة بخصوص هذا البحر⁽²⁾، وذهب القاضي "ألفاريز *Alvariz*" في رأيه الشخصي في قضية المصائد الترويجية البريطانية لعام 1951 بأن لكل دولة أن تحدد اتساع بحرها الإقليمي على أن يتم ذلك بطريقة معقولة ومقبولة، كما نفى "يس *J.M.Yepes*" - كبير فقهاء أمريكا اللاتينية - وجود أي اتفاق دولي عرفي بشأن تحديد اتساعه⁽³⁾، وتعرض الفقيه "جيدل *Gilbert Gidel*" إلى استحالة اعتبار

(1) راجع مختلف أفكار الفقهاء الذين تم ذكرهم أعلاه، وغيرهم في: د.محمد سعيد محمد الخطيب، المرجع السابق، ص77-93، وص98-100.

(2) وقد رأى جورج سال بأن "سيطرة الدولة الساحلية على البحر لا تكون مشروعة إلا إذا كانت ضرورية مع العلم أن هذه الضرورة تنوع وفقاً للأوضاع الجغرافية والجيولوجية وحتى التاريخية التي تكسب بصورة عامة بواسطة التقادم". أنظر: د.سليم حداد، التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي العربي، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، لبنان، الطبعة الأولى، 1994، ص29.

(3) أنظر تعليق القاضي "ألفاريز" وكذا طرح الفقيه "يس" وأفكار ونظريات الفقهاء المذكورين أعلاه في: د.محمد سعيد محمد الخطيب، المرجع السابق، ص77، وكذا: Olivier de ferron.Op.Cit., p 41-42

مدى 3 أميال قاعدة من قواعد القانون الدولي الواقعية⁽¹⁾، واعتبر "كولومبس C. John Colombos" أن العرف الدولي مستقر على معيار "جاليان" وهو نفس ما أقره الفقيه "رايستاد Arnold Raestad"، ورأي بدوره "كوك دينه Nguyen Quoc Dinh" أن هذه القاعدة مستقرة عرفياً، وهو ما نفاه الفقيه "شارل روسو Charles Rousseau"، في حين اتجه "دولابراديل De Lapradelle" إلى بحث طبيعة هذا البحر القانونية.⁽²⁾

وختاماً لهذا الموضوع، أود فقط أن أشير هنا إلى أن التعرض لجملة هؤلاء الفقهاء إنما جاء في شكل استعراضي ومقتضب ليس الغرض منه الوقوف على مواقف هؤلاء الفقهاء تفصيلاً من موضوع اتساع البحر الإقليمي لأنني سأعرض لهذا الموضوع لاحقاً خلال الحديث عنه في العمل الدولي ومن دون أن أخصه بعنصر مستقل، وإنما أردت الإشارة فقط إلى معظم هؤلاء الفقهاء الذين طرخوا موضوع البحر الإقليمي وإلى بعض مواقفهم وأفكارهم البارزة لتبيان مدى أهمية هذا البحر إذا ما أخذنا في الحسبان حجم هذا الخلاف الفقهي وما قاد إليه في النهاية إلى بلورة المفهوم الحديث الذي استقرت عليه الاتفاقية العامة للأمم المتحدة حول قانون البحار لعام 1982 بشأن هذه المنطقة .

المطلب الثاني

البحر الإقليمي في العمل الدولي والجهود الدولية لتقنينه

بعد أن التعرض للأصول التاريخية للبحر الإقليمي ورأينا كيف أن الفقه الدولي ساهم إلى حد كبير في بلورة مفهومه وتحديد معالمه، بقي أن أشير إلى أن الفقه الدولي وحده لم يكن كافياً إذ انحصر دوره أكثر في إبراز هذه المنطقة للوجود، وبالتالي، فإن الفقه الدولي كان "كاشفاً" للبحر الإقليمي لا "منشئاً" له ظل يبحث عن مسوغات وشرعية لممارسات وسلوكيات دولية بشأن مد السيادة على مساحة من البحار محاذية لأقاليم وسواحل الدول. وإذا كان الفقه الدولي قد نجح في تكريس هذه المنطقة، فإن عمل الدول وممارساتها كانت أنجح من الفقه في إنشاء هذه المنطقة وإبرازها إلى الوجود وإلى نطاق التعامل الدولي الذي أقصده بهذا المطلب، وهو مختلف الممارسات والمواقف الدولية المتخذة بشأن هذه المنطقة والتي تنحصر في كل التشريعات التي سنتها الدول وتصريحات حكوماتها، وما أبرمته من اتفاقيات ثنائية أو متعددة الأطراف. أما بخصوص الجهود الدولية، فلم أقصرها على ما عقدته الدول من مؤتمرات دولية بشأن وضع قواعد لتنظيم وتقنين هذه المنطقة فحسب، وإنما وسَّعت مداها إلى كل ما قام به المنتظم الدولي من جهود في هذا المجال سواء ما صدر عن الدول أو المنظمات

(1) وقد رأي جيدل بأن قاعدة 3 أميال يجب أن تكون حداً أدنى للبحر الإقليمي راجع: Olivier de ferron. Op. Cit., p 40.

(2) انظر جملة استعراض أفكار هؤلاء الفقهاء لا سيما روسو في: Nicollas - Mattesco Matte. Op. Cit., p 45, 46.

الدولية أو حتى عن تلك الهيئات غير الرسمية التي عرفها المنتظم الدولي وساهمت إلى حد بعيد في الكشف عن قواعد دولية لمواضيع عدة من مواضيع القانون الدولي، وهي هيئات فقهية غير رسمية على أية حال، يعتبر معهد القانون الدولي أحد رموزها، وكان لها الفضل كذلك في توحيد الرؤية بشأن هذه المنطقة استلهمت منها الجهود الدولية الرسمية عددا من المسائل على أساس أنها بلغت حدا من النضج يؤهلها للتدوين والتقنين. وفيما يلي، أستعرض هذا المطلب على الفرعين التاليين:

الفرع الأول

البحر الإقليمي في العمل الدولي

لا يمكنني الرجوع في هذا المقام إلى مختلف الممارسات القديمة باعتبارها أولى بوادر ظهور منطقة البحر الإقليمي مكتفياً بما سبقت الإشارة إليه، غير أنني أقول بدايةً، بأن الأعمال الانفرادية للدول كانت هي الدافع الرئيسي لظهور هذه المنطقة إلى عرف الدول ثم إلى القانون الدولي. والأعمال الانفرادية - كما يُعرّفها "د. حامد سلطان" - هي تلك "الأعمال التي تعد تعبيراً عن إرادة شخص دولي واحد، وهي عادة لا ترتب نتائج أو آثاراً قانونية إلا إذا لابتستها ظروف خاصة تبرزها في صورة معينة .." ومن أمثلتها: الإبلاغ، الإعراف، الإحتجاج والتنازل.⁽¹⁾ وعلى هذا الأساس، يمكن أن نفهم بداية ظهور فكرة البحر الإقليمي من خلال تلك الادعاءات التي صدرت عن الدول لا سيما بريطانيا في بداية القرن 17 في صور عدة: إما بتصريحات عن ملوكها أو بسن تشريعات من قبلها، أو حتى بممارسات من قبل سفنها بموافقة حكومتها، ثم أعقبتها الدول على وتيرة مطردة لم تتوقف إلا قبيل انعقاد المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار.

ومع ذلك، يمكن تقسيم مسار العمل الدولي في موضوع البحر الإقليمي إلى مرحلتين: ما قبل وما بعد مؤتمر تقنين لاهاي لعام 1930، والسبب - في رأيي - يكمن في أن هذا المؤتمر كان أول محاولة رسمية هدفت إلى توحيد وتقنين منطقة البحر الإقليمي بصورة مستقلة لما تبدى للدول حجم الخلاف بشأنه.

⁽¹⁾ أنظر هذا التعريف، وراجع فحوى هذه الأعمال في: د. حامد سلطان، القانون الدولي العام في وقت السلم، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الرابعة، 1969، ص 210-212.

أولاً) البحر الإقليمي في العمل الدولي قبل مؤتمر تقنين لاهاي لعام 1930: فلقد لا يست ادعاءات بريطانيا بخصوص مد سيادتها على البحار المحاذية لسواحلها ظروف وردود أفعال أخرى من قبل الدول آنذاك؛ فإسبانيا والبرتغال كانتا مؤيدتين لهذه الادعاءات وقد عمدتا إلى نحو مشابه لما قامت به بريطانيا، وقد اعتبر هذا التأييد اعترافاً من قبل هاتين الدولتين بممارسات بريطانيا وإقراراً لحقها في تملك تلك المساحات الشاسعة من البحار؛ وقد توجت ردود الفعل هذه بمعاهدات يمكن أن أذكر أهمها وهي معاهدة السلام بين بريطانيا وإسبانيا عام 1604 التي جاءت بناء على هزيمة الأسطول الإسباني أمام البريطاني فوجهت بعدها إسبانيا جهودها إلى أمريكا اللاتينية بحثاً عن مستعمرات جديدة.

ومن جهة ثانية فإن ادعاءات بريطانيا وإسبانيا والبرتغال وممارساتهم في بسط السيادة والنفوذ على البحار قد قابله احتجاج من قبل بعض الدول كفرنسا، وعلى وجه الخصوص هولندا التي تضررت تجارياً بعد منع صياديتها من مزاولة أنشطة الصيد إلا بموجب ترخيص بريطاني، أو منع سفنها من مزاولة التجارة إلى الهند الشرقية من طرف السفن الإسبانية والبرتغالية. وقد قادت هذه الاحتجاجات إلى نشوب حرب بين هولندا وبريطانيا عام 1672 واضطرت هولندا للرضوخ إلى مزاعم بريطانيا بعد سنتين من هذه الحرب ووافقت على إشراف السلطات البريطانية على السفن التي تبحر في المناطق البحرية التي ادعت هذه الأخيرة ملكيتها، كما قبلت بأداء التحية البحرية من قبل سفنها للسفن البريطانية، وكان ذلك بموجب معاهدة "Westminster" عام 1674.⁽¹⁾

وإذا كانت احتجاجات هولندا بخصوص مزاعم إسبانيا والبرتغال ولأجل منعهم لسفنها من المرور إلى الهند قد قادت إلى سلسلة من الاعتداءات التي قامت بها السفن الهولندية بدورها على السفن الإسبانية والبرتغالية، فإن فرنسا بدورها قد عارضت أيضاً ادعاءات بريطانيا على وجه الخصوص، ورفضت في عهدَي الملكين "هنري الرابع" *Henris IV* و"لويس الرابع عشر" *Louis XIV* تسمية بحر المانش باسم القنال البريطاني، كما أصدر "لويس الرابع عشر" عام 1689 أمراً أوضح فيه أن على السفن الأجنبية أداء التحية للسفن الفرنسية على هذه البحار نفسها.⁽²⁾

وعلى هذا النحو يمكن تصور كيفية قفز فكرة البحر الإقليمي من نطاق الأعمال الانفرادية إلى دائرة القانون والعمل الدولي بالنظر إلى ردود الأفعال التي اعقبت ادعاءات كل من بريطانيا وإسبانيا والبرتغال.

إن ردود الأفعال هذه دعت بريطانيا إلى اللجوء إلى الأسلوب التعاهدي الثنائي فحصلت بموجبه على اعتراف قانوني رسمي بمد سيادتها على البحار المحيطة بها، وقد كان تعاقدتها ذلك على

(1) د. محمد سعيد محمد الخطيب، الوضع القانوني للبحر الإقليمي، المرجع السابق، ص 72.

(2) المرجع السابق، ص 73.

وجه الخصوص، مع الدول البحرية التي كانت تخشى بريطانيا من ردود فعلها ونتائجها على سفنها إذا عبرت على البحار المحاذية لأقاليمها، وهي بذلك إذ تعترف لهؤلاء الدول بتملك هذه المناطق، تريد اعترافاً لها بدورها بتملك المناطق البحرية التي بسطت عليها سيادتها. وعلى هذا النحو، فقد سارعت بريطانيا إلى إبرام معاهدة بينها وبين هولندا في 18 ديسمبر 1691، كما عقدت أيضاً معاهدة مع الجزائر في 10 أفريل 1682، ومعاهدة مع إسبانيا بتاريخ 23 ماي 1667.⁽¹⁾

والحقيقة أنه لا يمكن في هذا الإطار فصل الأعمال الإنفرادية للدول عن الاتفاقيات الثنائية التي تبرمها فيما بينها، والراجح عندي، أنهما متعاقبان إذ تكون الادعاءات هي السابقة أولاً وتكون متبوعة بمعاهدات ثنائية كرد فعل ثم تُقرَّر أعمالاً فردية تالية تغيير مجرى المعاهدات الأولى لتتبع بمعاهدات ثنائية أخرى تقرها هذه الدول وهكذا إلى أن ساد العمل الدولي هذا الأسلوب في التعامل مع منطقة البحر الإقليمي، وبات هذا الأخير محل إجماع دولي بالرغم من الاختلاف في بعض تفاصيله.

وعلى هذا الأساس ظهر مفهوم البحر الإقليمي في العمل الدولي سواء بالتشريعات الداخلية أو بالتصريحات أو بالمعاهدات الثنائية التي أبرمتها الدول فيما بينها. فقد سارعت معظم الدول الأخرى - كرد فعل منها - إلى انتهاج هذا الأسلوب. فقد ذكرت المادة الأولى من منشور جمهورية جنوة الصادر في 01 جويلية 1779 بأن "أي عمل عدائي بين القوى المتحاربة لا يجوز القيام به داخل الخلجان والسواحل المملوكة لنا ضمن مسافة المدفع"، واعتمدت البندقية ذات الفكرة في تصريح حكومتها في 9 سبتمبر 1779، وسارت الدول على هذا المنوال أيضاً، وتحركت بدورها الآلة التعاقدية حيث أبرمت كل من معاهدة 14 ماي 1762 بين الجزائر وبريطانيا وأقر بموجب مادتها (2) اعتبار مدى المدفع حداً للبحر الإقليمي. وهي القاعدة نفسها التي أوردتها المادة (3) من معاهدة 22 جويلية 1762 بين بريطانيا وتونس، والمادة (41) من معاهدة 1782 بين بريطانيا وفرنسا، وذهبت هذه الأخيرة أيضاً في معاهدتها مع روسيا عام 1787 إلى إقرار هذه القاعدة في مادتها (28)، أتبعته روسيا بإصدار لائحته بهذا الأمر في 31 ديسمبر 1787، وعقدت الولايات المتحدة بدورها معاهدة مع المغرب في جانفي 1785 بشأن حماية السفن الموجودة في البحر المجاور للسواحل المغربية ضمن مسافة مدى المدفع، وهو الأمر ذاته الذي تم الاتفاق عليه بين الولايات المتحدة وبريطانيا بموجب معاهدة 1794⁽²⁾، ثم الاتفاق بينها وبين الجزائر عام 1795. بموجب معاهدة السلم والتحالف تضمنت التصريح للسفن الأمريكية بممارسة التجارة مع الجزائر والمرور خلال المناطق الخاضعة لسيادتها مقابل دفع رسوم

⁽¹⁾ أنظر: د. محمد سعيد محمد الخطيب، المرجع السابق، ص 80، د. حامد سلطان، القانون الدولي العام في وقت السلم، المرجع السابق، ص 604.

⁽²⁾ د. محمد سعيد محمد الخطيب، المرجع السابق، ص 80.

معتادة كانت تدفعها كل الدول مقابل عبور سفنها مع إعفاء أدوات الحربية البحرية من هذه الرسوم على أن يصرح للسفن الجزائرية. يمثل ذلك في المناطق التي أخضعتها الولايات المتحدة لسيادتها⁽¹⁾، والتي أعلنت الولايات المتحدة رسمياً عنها بواسطة وزير خارجيتها "جيفرسون Jefferson" عام 1793 خلال الحرب الفرنسية البريطانية، حيث تم تحديدها بمسافة 3 أميال بحرية، وأرسلها وزير خارجية الولايات المتحدة في شكل ملاحظات إلى وزير خارجية كل من بريطانيا وفرنسا.

وللإشارة، فإن هذه المعاهدات الثنائية التي أبرمتها الدول أو تلك المبادرات الانفرادية للدول أيضاً كانت متنوعة بحسب المواضيع التي تعرضت لها، وكان البحر الإقليمي وارداً فيها في أكثر من وجه، بحيث قد تبرم المعاهدات الثنائية لتحديد المجال الأمني لسواحل هذه الدول ومن ثم تتعرض هذه المعاهدات لمسافة أو اتساع هذه المنطقة، وأحياناً يشكل الصيد موضوعاً بدوره في هذه المعاهدات، ويثار معها أحياناً موضوع امتداد الاختصاص القانوني. وفي جميع الحالات، كان البحر الإقليمي بارزاً في هذه المواضيع إما بتحديد اتساعه، أو بالوقوف على طبيعته ومدى سلطان الدول الساحلية عليه.

فلقد أصدرت بريطانيا عام 1736 مجموعة من القوانين أطلقت عليها تسمية "قوانين الذئاب البحرية *Hovering acts*"، وهي جملة من القوانين كانت ترمي إلى فرض الرقابة وانزال العقاب على السفن الوطنية والاجنبية التي تقصد الموانئ ثم تترى بالشاطئ وتنحرف بطريقة مشبوهة تغافل بها السلطات البريطانية للقيام بتجارة غير مشروعة. وقد أعطت هذه القوانين للقضاء البريطاني الحق في محاكمة وفرض العقاب على هذه السفن عند ضبطها إلى مسافة 12 ميلاً بحرياً.⁽²⁾

كما أصدرت بريطانيا أيضاً، وفي مجال الشؤون الصحية، جملة من القوانين في أعوام 1736 و1784 حددت مجال تطبيقها إلى 12 ميلاً بحرياً أيضاً، وأصدرت الترويج أمراً في 10 فيفري 1747 حددت فيه المنطقة البحرية الخاصة بشؤون الصيد لمسافة 3 أميال بحرية، وعمدت إسبانيا بموجب لائحته الصادرة بتاريخ 17 ديسمبر 1760 إلى تحديد مسافة 6 أميال للإشراف الجمركي، ثم عمدت إلى الإعلان عن بحرها الإقليمي لمسافة 6 أميال في نفس العام. كما تم إبرام معاهدة 10 فيفري 1762 بين كل من بريطانيا، فرنسا و إسبانيا تم فيها الاتفاق على مسافات مختلفة بخصوص اتساع البحر الإقليمي لهذه الدول، متبوعة بمعاهدة 1774 بين فرنسا وإسبانيا وتتعلق بالشؤون الجمركية وحددت

⁽¹⁾ د. أحمد توفيق المدني، حرب الثلاثمائة بين الجزائر وإسبانيا، المرجع السابق، ص 421.

⁽²⁾ " *Hovering Acts* " أو قوانين الذئاب البحرية، هي سلسلة من القوانين صدرت ابتداءً من 1718، 1736، 1764، 1786، 1805، 1826، وقد تجاوزت بريطانيا القاعدة المعروفة آنذاك بخصوص اتساع البحر الإقليمي وهي 3 أميال بحرية مما حدا بالبعض إلى استخلاص أن هذه القوانين كانت بادرة التفكير في إنشاء المنطقة المناخمة وليس البحر الإقليمي.

راجع في هذا الموضوع: د. حامد سلطان، د. عائشة راتب، د. صلاح الدين عامر، القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 567، وكذا:

E.Langavant « Droit de la communication, Maritime.» Tome II. Op.Cit., p44

اتساع البحر الإقليمي في ذلك بمسافة 6 أميال، تبعتها فرنسا بإصدار قانونها لـ 22 أوت 1791، المتعلق بشؤون الصيد.⁽¹⁾

وعلى غرار القوانين البريطانية، عمدت الولايات المتحدة الأمريكية في 2 مارس 1899 إلى إصدار سلسلة من القوانين استهدفت إقامة نظام قانوني مماثل للنظام البريطاني، كما أصدرت قوانين أخرى عام 1922 أطلقت عليها تسمية " *Tariff Acts* " كانت أهم أحكامها فرض الرقابة على جميع السفن مهما كان العلم الذي ترفعه في حالة تواجدها لمسافة 3 أميال بحرية. ثم فضلت بعد ذلك الولايات المتحدة الأسلوب التعاهدي لما آثرتة هذه القوانين من صعوبات في علاقاتها مع الدول توجتها معاهدات " تهريب الكحول" لعام 1924 و 1926 بينها وبين كل من بريطانيا، هولندا، ألمانيا، كوبا وبنما، وتضمنت اعتماد قاعدة 3 أميال لممارسة هذه الرقابة.⁽²⁾

وجدير بالذكر أن ملك الدانمارك والنرويج كان قد وقع مرسوماً عام 1745 بشأن الحياد أبلغه لقناصل الدول الأجنبية وفيه قرر منع السفن الأجنبية الخاصة لمكافحة القرصنة من ضبط سفن العدو ضمن مسافة 3 أميال، كما أصدر مرسوماً ملكياً آخر عام 1747 منع بموجبه الصيادين الروس من مزاوله أنشطتهم على مسافة 3 أميال بحرية أيضاً ولم يصدر عن الحكومة الروسية أي معارضة أو احتجاج. كما وأصدرت السويد في 12 افريل 1808 مرسوماً على غرار الدانمارك والنرويج، حددت بموجبه عرض مجراها الإقليمي لمسافة 4 أميال بحرية، مانعة ضبط السفن المحايدة في هذه المسافة.⁽³⁾

وعلى العموم، فإن منطقة البحر الإقليمي، وبغض النظر عن تفاصيلها المتعلقة باتساعها أو بطبيعتها، كانت قد استقرت في العمل الدولي وفي عرف الدول التي شكلت المجتمع الدولي آنذاك، فلم تكن تخلو معاهدة تتضمن مسألة من مسائل الملاحة أو البحر أو الصيد إلا وتضمنت الإشارة إليها، وبات الاختلاف بين الدول ينحصر في تحديد اتساعها وفي مسألة طبيعتها ومدى سلطان الدولة الساحلية عليها، إلى أن رأت المجموعة الدولية أن هذا الموضوع يجب أن يكون محل إجماع دولي سيما في مجال تحديده دحرا للمنازعات التي لم تعد المعاهدات الثنائية كفيلاً بتفاديها، وكان لزاماً على هذه المجموعة الدولية أن تفكر في عقد مؤتمر دولي واسع النطاق لمعالجة هذا الموضوع.

(1) د. محمد سعيد محمد الخطيب، المرجع السابق، ص 83.

(2) وقد أثار قيام الولايات المتحدة بإرادتها المنفردة باتخاذ هذا الموقف صعوبات في إطار علاقتها الدولية وعلى وجه الخصوص مع بريطانيا مما حدا بالولايات المتحدة إلى اللجوء إلى الأسلوب التعاهدي بواسطة " معاهدات المشروبات الكحولية *Liquor Treaties* ". راجع في هذا الصدد كلا من: د. حامد سلطان، د. عائشة راتب، د. صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 569 وكذا:

E.Langavant. «Droit de la communication Maritime». Tome II. Op.Cit., p44 ، ود. محمد الجذوب، محاضرات في القانون الدولي العام، الدار الجامعية (بدون ذكر تاريخ النشر)، ص 190.

(3) د. محمد سعيد محمد الخطيب، المرجع السابق، ص 85-86.

ذلك أن معيار قذيفة المدفع الذي كان محل معاهدات دولية، لم يعد ينسجم أو يستجيب للمتغيرات التي طرأت على المجتمع الدولي، ومع ذلك، فقد تم إدراجه في جملة من المعاهدات الدولية التي دلت على أن مشكلة البحر الإقليمي تنحصر في تحديد اتساعه لا في قبول هذه المنطقة كمنطقة خاضعة للسيادة الوطنية للدول الساحلية. ومن بعض هذه المعاهدات، أذكر على سبيل المثال: المعاهدة المنعقدة بين روسيا والولايات المتحدة في 1824، والمعاهدة المبرمة بين روسيا وبريطانيا عام 1835، وكذا معاهدة بريطانيا والبرتغال لعام 1842، ومعاهدة بريطانيا والولايات المتحدة بشأن الصيد لـ 20 أكتوبر 1818، وبين بريطانيا وفرنسا في 2 أوت 1818 بشأن الصيد، واتفاقية لاهاي لـ 6 ماي 1882 بين كل من ألمانيا وبلجيكا وفرنسا وبريطانيا وهولندا بشأن الصيد في بحر الشمال، إضافة إلى اتفاقية القسطنطينية الموقعة في 28 أكتوبر 1888 بشأن قناة السويس والتي منعت الأعمال الحربية في مياه القناة وموانئها إلى مسافة 3 أميال بحرية من تلك الموانئ، وقد وقعت عليها كل من بريطانيا وفرنسا، تركيا، ألمانيا، النمسا، هنغاريا، إسبانيا وهولندا، روسيا وإيطاليا.⁽¹⁾

وفي ضوء هذه الممارسات الدولية، يكون البحر الإقليمي قد استقر في العمل الدولي كفكرة فرضها واقع العلاقات الدولية وحتمية دولية لا مناص منها، وأن الاختلاف حوله إنما انحصر في مسألة اتساعه كما أسلفت، وما يدعم قولي هذا هو إقرار بعض الدول بمبادرات انفرادية لتوسعة بحرها الإقليمي أكثر مما هو مستقر عليه عرف الدول الأمر الذي قاد إلى ردود فعل من طرف دول أخرى. ومن أمثلة ذلك، احتجاج الولايات المتحدة وبريطانيا على مدّ روسيا القيصرية لاختصاصها لمسافة 100 ميل بحري على بحر أهرنج عام 1821 مانعة السفن الأجنبية من الصيد فيها وانتهى الأمر بإبرام معاهدي 1824 و1825 تنازلت بموجبها روسيا عن ادعاءاتها في هذا البحر. كذلك أقدمت إسبانيا على مد الإشراف الجمركي إلى مسافة 6 أميال عام 1830، وكذلك حال فرنسا بموجب قانون الجمارك لـ 27 مارس 1817 الذي وصل نطاق تطبيقه إلى مسافة 12 ميلا بحرياً، وإلى نحو مماثل ذهب القانون الجمركي البريطاني لعام 1817، ثم إن من دول أمريكا اللاتينية من حددت مدى سريان قانونها الجنائي لمسافة 5 أميال بموجب معاهدة "مونتيفيديو" لـ 23 جانفي 1889، وقد وقعت على هذه المعاهدة كل من الأرجنتين، بوليفيا، البيرو، البراغواي.⁽²⁾

وما تجدر الإشارة إليه كملاحظة في هذا السياق، أن الغريب ما أورده "د. إدريس الضحاك" حينما ذكر بأن "أول قانون يتعلق بالجزائر أشار إلى تحديد عرض البحار الإقليمية بالنسبة للصيد، هو ذلك الصادر في فاتح مارس 1888 الذي يمنح على الأجانب الصيد في المياه الإقليمية في فرنسا والجزائر، وقد حدد عرض هذه المياه بثلاثة أميال، ومن ثم لا يمكن القول أنه أوجد البحر الإقليمي

(1) المرجع السابق، ص 95.

(2) المرجع السابق، ص 98.

بالمعنى الحالي له خصوصاً فيما يتعلق بسيادة الدولة الشاطئية شبه الكاملة، وإنما قصد الاحتفاظ بثلاثة أميال من البحر الساحلي للجزائر للاستعمال الخاص للصيادين الفرنسيين وهو الحد المتفق عليه في الاتفاقية الإنجليزية الفرنسية لسنة 1839 وفي اتفاقية لاهاي لسنة 1882، وفي القوانين الوطنية الصادرة في سنتي 1846 و1884 وهذا القصد لا ينصرف إلى تمديد السيادة على البحر إلى ثلاثة أميال ..".⁽¹⁾

وكملاحظة على هذا النص، أقول بأن المرسوم الذي صدر في مارس 1888 إنما هو مرسوم فرنسي لا جزائري حدّد المياه الإقليمية الجزائرية فعلاً وقصرها على جانب الصيد لمسافة ثلاثة أميال، غير أن هذا المرسوم إذ تناول موضوع الصيد، فقد أشار بذلك إلى منطقة البحر الإقليمي أيضاً، وبصرف النظر عن اتساعها كما كان سائداً في العديد من التشريعات والمعاهدات الثنائية التي أبرمت في شأن معين كالصيد أو الإشراف الجمركي مثلاً وتضمنت بدورها إشارة إلى البحر الإقليمي.

ومن جهة ثانية، فإنني أعيب على هذا النص تغييره الكامل لوضع الجزائر قبل الاستعمار الفرنسي. فالجزائر، وإذ لم تصدر تشريعاً يحدد عرض بحرها الإقليمي فإن سلوكاتها وأعمالها الإنفرادية اتجهت إلى إقرار هذه الفكرة وهو ما سجله لها أعضاء المجتمع الدولي آنذاك بإبرام عدد من المعاهدات معها بهذا الخصوص مثل معاهدة 10 أبريل 1682 بينها وبين بريطانيا بخصوص الاعتراف بمد السيادة على البحار المحاذية لسواحل كل منهما، ومعاهدة 14 ماي 1762 بينها وبين بريطانيا أيضاً والتي أقرت في مادتها (2) اعتبار مدى قذيفة المدفع معياراً معترفاً به بين الدولتين لتحديد بحارهما الإقليمية، وكذا معاهدة السلم والتحالف لعام 1795 بينها وبين الولايات المتحدة،⁽²⁾ وقد يقول قائل بأن

⁽¹⁾ د. إدريس الضحاك، قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية. دراسة كاملة للقوانين الوطنية وللاتفاقيات الثنائية والمتعددة الأطراف ولقواعد القانون الدولي في الميدان البحري، الطبعة الأولى، حقوق الطبع والترجمة محفوظة للمؤلف، دون ذكر دار النشر، رقم الإيداع القانوني بالرباط : 333-1987، تاريخ الطبعة 1987. ص 154.

⁽²⁾ وبخصوص هذه المعاهدة بالذات، فقد تضمنت تأكيداً على ممارسة الجزائر لسيادتها على جانب هام من حوض البحر المتوسط كبحر إقليمي حقيقي شرع للدواعي الأمنية لا للصيد كما زعم د. إدريس الضحاك. فقد تضمنت هذه المعاهدة ترخيصاً للسفن الحربية الأمريكية وحدها بإعفاء أدوات الحربية من دفع الرسوم، وهي رسوم معتادة كانت تدفعها كل السفن التي تمر على البحار التي كانت تخضع للسيادة الجزائرية في مقابل أن تتكفل السفن الجزائرية بحماية هذه السفن من غارات القراصنة التي عمت حوض البحر المتوسط في تلك الفترة رغم أن من الكتابات الغربية من اعتبر أن القراصنة كانوا هم الجزائريون ولكن الحقائق التاريخية تكذب ذلك. ذلك أن المؤكد تاريخياً أن هذه المعاهدة وقعها وزير خارجية الولايات المتحدة "جيفرسون"، ثم لما اعتلا رئاسة الولايات المتحدة الأمريكية، رفض دفع هذه الرسوم مخلاً بذلك بأحكام المعاهدة المبرمة بين الدولتين، وكانت هذه الواقعة سبباً في مقتل "الرايس حميدو" في معركة انتصرت فيها الجزائر وخسرت أميرها البحري.

وثمة بعض الأقاويل التي نسجت حول مقتل الرايس حميدو بن علي . وقد نشرت مجلة "العربي" في عددها لـ أبريل 2006 مقالا للدكتور محمد المنسي قنديل بعنوان: "أثار الجزائر رمز الهوية وبوابة التاريخ" أشاد فيها المؤلف بمناقب البحارة الجزائريين والأسطول الجزائري في تلك الفترة . ومما أورده بكل موضوعية أن "الرايس حميدو" كان جزائرياً أصيلاً لا تركيا، ترقى من بحار إلى ضابط إلى أمير بحر ولم يكن البحارة الجزائريون قراصنة وإنما هي تسمية أطلقت عليهم من طرف الأوربيين حقناً وغيظاً."

الجزائر كانت تحت الوصاية العثمانية آنذاك، فأجيب بما أورده المؤرخ "مسعود مجاهد" نقلا عن المؤرخ "س. جوليان" من أن الجزائر قد انسلخت في « القرن السابع عشر عن الدولة العلية كل الإنسلاخ... فصارت للجزائر حكومتها المستقلة التي لا تربطها بتركيا إلا الرابطة الروحية التي تربط كل أمم الإسلام بخليفة المسلمين...»، ويردف المؤرخ "مجاهد" بأن «الجزائر كانت دولة تعترف بها جميع دول العالم بل كانت تتسابق إلى طلب ودّها لأنه كان معترفا لها بالسيادة على البحر الأبيض المتوسط...» (1).

وفي (مختار) أن "د. إدريس الضحاك" كان يعالج موضوع اتساع البحر الإقليمي من منظور القرن العشرين بخصر التشريعات الحديثة للدول العربية على وجه الخصوص لو لم ترد في نصه إشارة إلى أن ذلك المرسوم هو أول قانون للجزائر طامساً بذلك حقبة تاريخية قبل عام 1830، إنتهت بواقعة "نافارين" وتركت بصماتها واضحة على تاريخ العلاقات الدولية البحرية .

وختاماً لهذا الموضوع، فإنني أقول بأن المجتمع الدولي قد سادته شبه إجماع في تعامله مع فكرة البحر الإقليمي كظاهرة دولية مع الاختلاف حول اتساعه. وقد دأبت معظم الدول مع بداية القرن

كما أنه تعرض أيضا لمعاهدة السلم والتحالف بين الجزائر والولايات المتحدة. وبخصوص مقتل اليريس حميدو وهو بيت القصيد، فقد ذكر المؤلف عنه بأنه قد " وقع في خطأ ميمت مع أمريكا فقد كانت الولايات المتحدة قد وقعت على معاهدة مع الجزائر تدفع بموجبها اتاوة مقابل سلامة سفنها وعندما جاء الرئيس جيفرسون إلى الحكم رفض الدفع ، وأصبحت السفن الأمريكية بمثلة غنيمته ثمينة لبحارة الرئيس حميدو، وأرسل الرئيس الأمريكي بعض سفنه لتأديب اليريس حميدو الكبير وقد نشبت معركة كبرى. وبالرغم من تفوق السفن الجزائرية فان الحظ تخلى عن اليريس حميدو فأصابته قذيفة مدفع قوية قسمته إلى نصفين. ومموتة انتهت أسطورة بحرية كبرى وسواء كان بطلا أو قرصانا فقد دافع عن شواطئ بلاده حتى الموت " .

وعلى الرغم من أن المؤلف قد أشاد بدور اليريس حميدو في فقرته السابقة إلا أنه لم يوضح السبب الذي أدى إلى مقتله رغم انه أشار إلى بعض جوانب ذلك أثناء الكلام. فما الذي دفع بالبحرية الحربية الأمريكية إلى قطع نصف الكرة الأرضية لضرب الأسطول الجزائري على مشارف السواحل الجزائرية سوى القول بأنها عملية اعتداء تنطوي على أطماع توسعية ولم يكن الغرض منها رفض دفع الرسوم مع إصرار الجزائر على ذلك، لأن الولايات المتحدة الأمريكية لم تكن لديها خلال تلك الفترة من الأساطيل البحرية ما يمكنها من التحرك إلى تلك المسافة مرورا بالبحر الأطلسي، ثم إن هذه الدولة وحتى عام 1865، كانت في حرب أهلية، وتُظهر قضية الألاباما عام 1871 أن الولايات المتحدة استعانت في تصنيع سفينتها هذه من قبل بريطانيا، والأرجح أن الولايات المتحدة لم يكن يهملها الاتجاه إلى البحر المتوسط بقدر ما كانت تهتم بالمسافات القريبة منها وحتى على فرض صحة ما ذكر المؤلف ، فان تصرف الرئيس الأمريكي جيفرسون برفض دفع الرسوم المعتادة إنما يكون في حالة حرق لمعاهدة نافذة بين الجزائر والولايات المتحدة ، وهو فوق ذلك يرسل أسطوله لتأديب اليريس حميدو !!

راجع المقال المذكور سابقا في: د. محمد المنسي قنديل. أثار الجزائر رمز الهوية وبوابة التاريخ، مجلة العربي، العدد 569، أبريل 2006، ص 46 و 47.

(1) أنظر ما كتبه المؤرخ " س . جوليان " في كتابه "تاريخ شمال إفريقيا"، وكذا ما أورده المؤرخ مجاهد مسعود بهذا الشأن: المؤرخ مجاهد مسعود الجزائري، المرجع السابق، ص 54-60.

الـ 20 على تحريك آلتها التشريعية أو التعاهدية⁽¹⁾، وإذ لا يسعني في هذا الإطار استعراض كل ما سنته الدول من تشريعات في هذا الموضوع، مكثفياً بما سبقت الإشارة إليه كأمثلة وشواهد على ما جرى عليه العمل الدولي خلال الفترة التي سبقت مؤتمر لاهاي لعام 1930، فإنني أشير إلى أن بعض الدول العربية قد سارت على ما استقر عليه العمل الدولي خلال هذه الفترة، وأذكر كأمثلة عن ذلك: تحديد مصر بموجب المرسومين الملكتين لعامي 1916 و 1926 لمياهها الإقليمية بـ 13 ميلاً بحرياً، كما تعرضت لبنان في قرارها رقم 1104 بتاريخ 14 نوفمبر 1921 الخاص بمنطقة الصيد البحري إلى البحر الإقليمي وحددته بـ 6 أميال، وأشار الظهير المغربي المتعلق بالصيد البحري لـ 31 مارس 1919 إلى موضوع البحر الإقليمي كذلك وحدده بـ 6 أميال بحرية هو أيضاً.⁽²⁾

ثانياً) البحر الإقليمي في العمل الدولي بعد مؤتمر تقنين لاهاي: في اعتقادي أن العمل الدولي مرّ في تعامله مع فكرة البحر الإقليمي بمرحلتين أساسيتين هما: ما قبل وما بعد مؤتمر تقنين لاهاي لعام 1930، والسبب يكمن في أن هذا الأخير - كما سوف نرى - يعتبر أول محاولة دولية جادة لوضع حد للخلاف الذي اعترى العمل الدولي بخصوص هذه المنطقة، كونه وضع تحت رعاية منظمة دولية عهدت إليها مهمة حفظ السلم والأمن الدوليين، ومن ثم، فقد سعت هذه الهيئة جادة في تقريب وجهات النظر وتوحيد الرؤية الدولية بشأن هذه المنطقة درءاً للفوضى والمبادرات الانفرادية التي ظهر منها أن البحر الإقليمي يمكن أن يقود إلى صدام حقيقي بين هذه الدول.

وبالرغم من أن هناك العديد من المؤتمرات الدولية الهامة التي تلت مؤتمر تقنين لاهاي وعالجت فكرة البحر الإقليمي كالمؤتمر الأول للأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1958 وكذا المؤتمر الثاني والثالث، غير أن مؤتمر لاهاي يبقى هو الأساس الذي انطلقت منه هذه المؤتمرات التالية نحو وضع تقنين دولي موحد لحكم هذه المنطقة.

وبالرغم أيضاً، من أن مؤتمر لاهاي قد أخفق كليةً في إقرار معاهدة بشأن البحر الإقليمي تبين عرضه واتساعه وصلاحيات الدولة الساحلية عليه، إلا أنه قد أظهر صور العمل الدولي الذي كان

(1) لقد أخذ الأمر الإيطالي الصادر في 4 سبتمبر 1908 بشأن الصيد على هذه المنطقة وحددها بـ 3 أميال، وكذا القانون البرتغالي لـ 28 أكتوبر 1909، الخاص بشؤون الصيد، والرسوم الفرنسي لـ 23 سبتمبر 1911 المتعلق بتنظيم صيد الأسماك البحرية، وأيضاً المرسوم اليوناني لـ 9 جانفي 1914، والأمر الألماني لـ 17 فيفري 1906 حول الإشراف الجمركي، واللائحة البريطانية لـ 9 سبتمبر 1907 حول الإشراف الصحي. أما في مجال المعاهدات، فقد أبرمت الولايات المتحدة عدداً منها حول هذا الموضوع، مثل معاهدة 7 جويلية 1911 بين كل من الولايات المتحدة وروسيا، بريطانيا واليابان، ومعاهدة الولايات المتحدة مع: ألمانيا لـ 19 مارس 1924، ومع بريطانيا لـ 22 مارس 1924، ومع بنما لـ 6 جوان 1924، ومع هولندا في 21 أوت 1924، ومع كوبا في 4 مارس 1926 ومع اليابان في 31 مارس 1928. أنظر: د. محمد سعيد محمد الخطيب، المرجع السابق، ص 115-117.

(2) د. إدريس الضحك، قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية، المرجع السابق، ص 149-158.

سائداً آنذاك. فقد اتضح أن 18 دولة من أصل 36 دولة أنشأت بحراً إقليمياً بعرض 3 أميال بحرية، وكانت هذه الدول تشكل 80 % من الأسطول العالمي؛ وتتأكد هذه الصورة أكثر في طعن هذه الدول عام 1928 في قرار الإتحاد السوفياتي حين طالب ببحر إقليمي بعرض 12 ميلاً بحرياً. (1)

غير أن أهم خاصية طبعت المجتمع الدولي بعد هذا مؤتمر لاهاي، هي الظهور التدريجي لدول حديثة ونامية قلقة على استقلالها وأمنها وترى في المجالات البحرية المحاذية لإقليمها عملة بوجهين: ضمان الأمن الوطني وضمان الاقتصاد والموارد المتاحة من هذه المنطقة، ومن ثم، فقد اكتسح العمل الدولي مع بداية الثلاثينات مفهوم اقتصادي جديد يكمن في ما تدره هذه المنطقة فُضِّمَ إلى المفهوم الكلاسيكي الذي دأبت عليه الدول والمتمثل في رهن البحر الإقليمي على الدواعي الأمنية وعلى أنشطة الصيد فقط.

ذلك أن عمليات التنقيب واستخراج البترول التي بدأت أولاً من أمريكا اللاتينية (2) مع بداية الثلاثينات، ثم تالتت متسارعة حتى غدت أسلوباً معتاداً للدول في عمليات التنقيب وبت فائضة يفوق كل التوقعات، قد أدى إلى إصدار سلسلة من التشريعات والتصريحات التي عمدت الدول النامية من خلالها إلى بسط سيادتها على مساحات شاسعة تفوق ما كان مستقراً عليه العمل الدولي، و بات موضوع البحر الإقليمي غير واضح من بعد أن كادت المجموعة الدولية تحصل على إجماع بشأنه. فلقد أعادت هذه الظروف مفهوم البحر الإقليمي إلى طاولة المناقشات من جديد مع إضافة متغيرات جديدة إليه، ولم يعد معيار " بنكرشوك " أو " جالياني " مستساغاً لدى هذه الطائفة من الدول، كما أن العرف والعمل الدولي السابق كان في نظرها نتاج النادي الأوروبي - وإذ لم تشارك في صنعه - فهو لا يعينها ولا علاقة لها به، وأصبح موضوع البحر الإقليمي إذن، مشكلة دولية يتوجب الإسراع بحلها.

فلقد كانت الشيلي هي بداية هذه الحملة التشريعية الانفرادية، إذ نادى عام 1947 ببحر إقليمي يتجاوز 200 ميلاً بحرياً تبعتها في نفس السنة البيرو، وتلتها بعد ذلك تصريحات سانتياغو في 18 أوت 1952، ومنتيفيديو لـ 8 ماي 1970، و ليما بتاريخ 8 أوت 1970، وقد نتج عن هذه المبادرات رد فعل قوي من طرف معظم المجموعة الدولية يتضمن عدم قبولها بهذه الممارسات الدولية الخارجة عن العرف الدولي، ولعل أهم وصف لحالة الخلاف هذه وأسبابها ما جاء في تقرير مندوب الإتحاد السوفياتي " خليستور Khlestor " الذي رفعه إلى لجنة أعماق المحيطات قبيل انعقاد المؤتمر

(1) " أنظر: د. غسان هشام الجندي، الروائع المدثرة في قانون البحار، المرجع السابق، ص 27.

(2) أنظر ص .. من هذه الرسالة.

الثالث عندما أوضح أن " 140 مليون كلم² من بين 361 مليون كلم² وهي المساحة الكلية للمحيطات ستصبح مياها إقليمية إذا أخذت أغلبية الدول بـ 200 ميل كعرض لها ".⁽¹⁾ ومن بين أهم الخلافات التي طرأت على مسرح العلاقات الدولية بشأن البحر الإقليمي بالمفهوم الجديد، كان رد فعل الولايات المتحدة عام 1951 في تعقيها على ما جاء في المادة (7) من دستور السلفادور لعام 1950 والتي تقضي بمد البحر الإقليمي إلى هذه المسافة، وقد جاء في تصريحها الرسمي بأن " الولايات المتحدة بالاتفاق مع أغلبية الشعوب البحرية، قد تمسكت بقاعدة امتداد المياه الإقليمية إلى ثلاثة أميال بحرية من الشواطئ، وبالتالي فإنها لا تعتبر مواطنيها أو سفنها أو طائراتها خاضعة لنص المادة 7 من دستور السلفادور الصادر عام 1950 ".⁽²⁾

واحتجّت أيضاً الولايات المتحدة على هندوراس بخصوص المرسومين الصادرين سنة 1950 و1951 بشأن الرقابة والاختصاص القضائي على منطقة من المحيط الأطلسي لمسافة 200 ميل بحري، كما احتجت الولايات المتحدة وبريطانيا أيضاً على إقدام البيرو عام 1954 على ضبط ومحكمة سفن خمس ترفع العلم البنمي، تواجدت في حدود مسافة 200 ميل بحري على اعتبار أن تلك المسافة تشكل بحراً إقليمياً لها كانت قد حددته بهذا الإتساع عام 1952، معتبرة هذه السفن مخالفة لقيامها بأنشطة صيد.⁽³⁾

ولا أريد في هذا المقام أن أتعرض لموضوع اتساع البحر الإقليمي تخصيصاً، إذ فضلت أن أتناوله في سياق الحديث هنا وفي مواضع عدة تفادياً لتكراره نظراً لإسقاط إشارات منه في كل حالة على حدة، إنما أريد فقط إبراز الظروف التي اكتسفت العمل الدولي في نظرتة لهذه المنطقة والتي أدت بالمنتظم الدولي إلى الإسراع بعقد مؤتمرات دولية لحسم هذه الخلافات، حيث كان أولها في ظل هيئة الأمم المتحدة عام 1958 وثنائها عام 1960 وثالثها عام 1973، وقد أثر هذا الخلاف في العمل الدولي على المؤتمرات الأول والثاني وجعل مآلهما الفشل الذريع مثل ما حدث أيضاً بالنسبة لعصبة الأمم في محاولتها تقنين هذا الموضوع عن طريق مؤتمر لاهاي لعام 1930.

إن معظم الدول في أعقاب مؤتمر تقنين لاهاي لعام 1930، قد غيرت نظرتها إلى البحر الإقليمي أمام الأبعاد الجديدة التي شكلت معالمه، ومن ثم، يمكن تفسير ظاهرة التشريعات اللامتناهية والمتناقضة التي ميزت العمل الدولي الذي لم يكن من الممكن تحديد موقف واضح له من هذه المنطقة بالنظر إلى الانشقاقات الحاصلة بين الدول. أما بخصوص اتساع هذه المنطقة أو طبيعتها، فإن الأمر لم

(1) أنظر: د. إدريس الضحاك، قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية، المرجع السابق، ص 148.

(2) د. محمد سعيد محمد الخطيب، الوضع القانوني للبحر الإقليمي، المرجع السابق، ص 476.

(3) المرجع السابق، ص 478.

يكن يسلم من التعقيد والخلاف كما رأينا مسبقاً، بالنظر إلى تباين المصالح وتعارض التطلعات كذلك.

فمعظم الدول - ولا سيما النامية منها بما فيها الدول العربية - لم تعد تأخذ بالقاعدة العرفية الكلاسيكية المتمثلة في الـ 3 أميال بحرية. فدول أمريكا اللاتينية، كما رأينا في الأمثلة السابقة، ذهبت إلى 200 ميل بحري، ومن الدول من أخذت بمسافة 42 ميلاً بحرياً، والبعض الآخر أخذ بقاعدة 6 أميال، والبعض الآخر ذهب إلى إحداث معيار وسطي يتمثل في تحديد مسافة 12 ميلاً بحرياً مع إضافة منطقة أخرى إليه.

وبدايةً، فإن من أولى ممارسات الدول العربية في مجال تعاملها مع منطقة البحر الإقليمي يمكن أن أذكر كلا من لبنان التي ذهبت إلى بسط سيادتها على 20 كلم كعرض لبحرها الإقليمي، وهذا بموجب قانونها الجنائي لـ 1 مارس 1943 (المادة 7)، ثم تراجعت إلى قاعدة 3 أميال بموجب المادة (3) من اتفاقية الهدنة اللبنانية الإسرائيلية لـ 23 مارس 1949، ثم استمرت على موقفها في القانون الجنائي السابق وأقرت في المادة (69) من القانون الجمركي الصادر في 30 جويلية 1954 القاعدة نفسها التي أوردتها المادة (7) من قانونها الجنائي سابق الذكر أي مسافة 20 كلم.

أما عن الأردن، فقد تباينت نظراته إلى موضوع البحر الإقليمي أيضاً، فقد قرر اعتماد 3 أميال بالنسبة لمنطقة الصيد البحري الخالصة بموجب قانون مصايد الأسماك رقم 25 المؤرخ في أول ديسمبر 1943 (المادة 2) ثم ذهب إلى 5 أميال بالنسبة لمدى تطبيق القانون الجنائي وهذا بموجب المادة (7) من قانون العقوبات الأردني لعام 1960. وواضح أن الأردن أدمج المنطقة الاقتصادية الخالصة في البحر الإقليمي وجعلها أقل اتساعاً من البحر الإقليمي عكس ما ذهبت إليه دول أمريكا اللاتينية.

أما بالنسبة للإمارات العربية وقطر والبحرين، فلم يصدر عنها تشريع واضح في فترة خضوعها للانتداب البريطاني، غير أن ممارساتها أثبتت تفاوت نظرتها للبحر الإقليمي عند ممارستها الصيد، وقد ظل الأمر محل خلاف وتباين إلى أن تم توضيح رؤيتها وموقفها من هذه المنطقة بموجب قضية تحكيم أبو ظبي المشهورة والتي أكد فيها المحكم الإنجليزي "اللورد أسكويث Lord Asquith" في قراره لـ 8 جويلية 1949 بأن عرض البحر الإقليمي لهذه الإمارة يصل إلى 3 أميال.⁽¹⁾

أما عن مصر، فإضافة إلى المرسومين الملكيين الصادرين عامي 1916 و 1921 اللذين حددا عرض بحرها الإقليمي بـ 3 أميال بحرية، فإنها غيرت نظرتها في تعاملها مع هذه المنطقة وانتقلت إلى مسافة 6 أميال بحرية بموجب مرسوم 1951 في مادته الثالثة، كما أن هذه الأخيرة دججت المياه الداخلية

⁽¹⁾ وهو النزاع المتعلق بعدم أحقية شيخ أبو ظبي في منح امتياز جديد للتنقيب عن البترول سنة 1945 للشركة الأمريكية: "Superior Corporation" بعد أن سبق له منح امتياز آخر عام 1939 لشركة: "إنماء بترول الساحل المتصالح Petroleum Development (trucial Coast)L.T.D". أنظر: د. إدريس الضحك، المرجع السابق، ص 150، الهامش.

بالبحر الإقليمي مما جعل تطبيق المرسوم غامضاً وعسيراً، وقد شكل مصدر احتجاج كل من الحكومتين البريطانية والأمريكية، وكان السبب في أن تُراجع مصر نصها التشريعي سالف الذكر بقرار رئيس جمهورية مصر رقم 180 المؤرخ في 17 فيفري 1958، والذي حدد البحر الإقليمي بـ 12 ميلاً بحرياً.⁽¹⁾

والجدير بالذكر أن المملكة العربية السعودية كانت قد أصدرت عام 1949 مرسوماً ملكياً رقم 3711/4/5/6 مؤرخ في 28 ماي 1949، أي قبل مرسوم 1951 المصري، وقد كان يقضي بمدّ عرض البحر الإقليمي إلى مسافة 6 أميال ولم يثر بشأنه أي احتجاج من طرف الحكومتين الأمريكية والبريطانية عكس ما حدث لمصر، ثم ذهبت السعودية بموجب المرسوم الملكي لعام 1968 إلى تملك ثروات البحر الأحمر فيما وراء الجرف القاري، وهو مرسوم كان يهدف إلى استكمال النقص الحاصل في مرسوم 1949 بالرغم من أن السعودية تداركت عموماً موضوع اتساع البحر الإقليمي عام 1958 ورفعته إلى 12 ميلاً بحرياً.⁽²⁾

أما عن سوريا، فالظاهر أنها سبقت المؤتمر الأول للأمم المتحدة حول قانون البحار المنعقد بجنيف في ربيع 1958، حيث أصدرت قرارها الجمهوري رقم 1958/180 المؤرخ في 17 فيفري 1958 حول المياه الإقليمية السورية التي حدد نطاقها بـ 12 ميلاً بحرياً، ثم أكدت ذلك بموجب المرسوم الجمهوري لعام 1963، ثم غيرت نظرتها بموجب القانون رقم 37 المؤرخ في 16 أوت 1981، فحددت عرض بحرها الإقليمي إلى مسافة 35 ميلاً بحرياً مما قوبل باحتجاجات واسعة من طرف دول عدة من دول المنطقة لا سيما إسرائيل التي تقدمت بمذكرة احتجاج في 12 مارس 1982 إلى الجمعية العامة للأمم المتحدة معتبرة أن ما قامت به سوريا مخالف للقانون الدولي.⁽³⁾

أما بالنسبة للمغرب، فيبدو أنه تأثر بما جرت عليه المفاوضات في مؤتمر جنيف لعام 1958 بخصوص قانون البحار، فقد قضى بموجب ظهير 29 ماي 1958 بتطبيق مدونات 31 مارس 1919 المتعلقة بالتجارة البحرية، والمدونة التأديبية والجنائية للتجارة البحرية، وكذا مدونة الصيد البحري، وهي تقضي كلها بقاعدة 6 أميال بحرية، هذا بالرغم من أن المندوب المغربي ذكر خلال المؤتمر الأول

⁽¹⁾ أنظر:

Sadok Belaid. «Les Etats Arabes et leur espace maritime». *Espaces et Ressources Maritimes. Périodique dirigé R.J. Dupuy, A. Piquemal. Edition Economica. 1985. P98.*

⁽²⁾ أنظر:

Sadok Belaid. «Les Etats Arabes et leur espace maritime». *Op.Cit., P98.*

⁽³⁾ أنظر القانون السوري سالف الذكر واحتجاج إسرائيل في :

Nations Unies « Le droit de la mer (Evolution récente de la pratique des Etats) ». Newyork .1987 P96,97.

لقانون البحار عام 1958 بأن المغرب لم يحدد بعد عرض بحره الإقليمي⁽¹⁾، ثم استقرت لدى المغرب قاعدة الـ 12 ميلاً بحرياً.

والظاهر أن نص المادة (3) من مشروع لجنة القانون الدولي الذي اتخذ كأساس للمناقشات في المؤتمر الأول حول قانون البحار لعام 1958، قد أثر إلى حد بعيد في مختلف تعامل الدول وممارستها بخصوص هذه المنطقة واتساعها على وجه الخصوص. ذلك أن لجنة القانون الدولي قد انتهت في مشروعها المقدم عام 1956 إلى الإعراف بأنه لا يوجد اتفاق دولي بخصوص اتساع البحر الإقليمي، كما أن القانون الدولي لا يسمح بأن تتجاوز دولة قاعدة 12 ميلاً بحرياً في تحديدها لهذه المنطقة من البحر، وأن هذا التحديد يجب أن يتم عن طريق الإتفاق في مؤتمر دولي.⁽²⁾

وإذا كانت هذه المادة في ظاهرها قد حددت عرض البحر الإقليمي بـ 12 ميلاً بحرياً كحد أقصى مما يوحى سلفاً، بأن هذه المادة قد حسمت الخلاف بين الدول؛ غير أن نص المادة (24) من اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 قد قضت بأن المنطقة المتاخمة لا تتجاوز هي الأخرى مسافة 12 ميلاً بحرياً مقيسة من خط الأساس للبحر الإقليمي، ومن ثم، فإن مفهوم البحر الإقليمي قد بدا بشكل أوضح مما كان عليه في العمل الدولي، بالرغم من أن الدول لم تحفل بنص المادة (24) سالفة الذكر فحركت آلتها التشريعية من جديد آخذة في الحسبان المعطيات التي استقرت خلال وبعد مؤتمر جنيف لعام 1958 حول قانون البحار.

وقد تأثرت بدورها الجزائر حديثة الاستقلال بالمفهوم الذي كان مستقراً في العمل الدولي بشأن منطقة البحر الإقليمي، إذ أنها - وبالرغم من عدم مشاركتها أو انضمامها إلى اتفاقيات جنيف عام 1958- قد أكدت عقب الاستقلال أن جميع القوانين المطبقة لغاية 31 ديسمبر 1962 تبقى سارية المفعول عدا تلك التي تتعارض مع السيادة الوطنية، ويكون بالتالي المرسوم الصادر في 1 مارس 1888 المتعلق بالصيد في المياه الإقليمية الجزائرية منطبقاً هو الآخر، وهو يحدد عرض المياه الإقليمية الوطنية بـ 3 أميال بحرية، غير أن الجزائر عدلت عن هذه الفكرة وذهبت إلى ما أسفر عنه مؤتمر جنيف عام 1958، حيث أصدرت المرسوم رقم 603/63 المؤرخ في 12 أكتوبر 1963 الذي تعرض في مادته الأولى والثانية إلى عرض البحر الإقليمي الوطني فحدده بـ 12 ميلاً بحرياً دون أن يحدد مجالات بحرية أخرى للجزائر.⁽³⁾ ثم أورد المشرع الجزائري تحديد السيادة الوطنية في مواجهة السفن الحربية فأصدر

(1) د. إدريس الضحاك، المرجع السابق، ص 156.

(2) أنظر: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 19.

(3) راجع في هذا الموضوع كلاً من :

- Abdelmadjid.Boushaba. «La pêche maritime dans les pays du magreb » O.P.U .1991. P49.

- Abdelwahab.Beckechi « La constitution algérienne de 1976 et le droit international ». O.P.U .1989. P135.

من خلال وزارة الدفاع الوطني مرسوماً تحت رقم 194/72 بتاريخ 05 أكتوبر 1972 ويتعلق "بتنظيم مرور السفن الحربية الأجنبية بالمياه الإقليمية الجزائرية وتوقفها بالموانئ الجزائرية في زمن السلم"، ثم أشار المشرع الجزائري إلى طبيعة البحر الإقليمي في العديد من الأحكام والنصوص أذكر منها المادة (7) من القانون البحري الجزائري الصادر بموجب الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، ثم بموجب المرسوم رقم 76-84 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتعلق بالتنظيم العام للصيد، وتعرضت الجزائر أيضاً لطبيعة هذه المنطقة في الدستور الجزائري لعام 1976.⁽¹⁾

أما بالنسبة لتونس، فقد حددت بحرها الإقليمي عقب استقلالها بـ 6 أميال بحرية مضافاً إليها منطقة مجاورة وهذا بموجب قانون 30 ديسمبر 1963، وتعتبر تونس الدولة العربية الوحيدة التي وقعت على اتفاقية جنيف لعام 1958 حول البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة مع التحفظ على مقتضيات المادة (16§4)، غير أنها عمدت إلى إعادة النظر في عرض بحرها الإقليمي عام 1973، فحددت اتساعه بـ 12 ميلاً بحرياً أسوةً بجاراتيها الجزائر والمغرب .

وتعتبر ليبيا من الدول العربية الأولى التي أخذت بقاعدة 12 ميلاً بحرياً منذ 1954، وقد أكدت أخذها بهذا الاتساع بموجب القانون رقم 2 لـ 18 فيفري 1959، كما أن موقف ليبيا خلال المؤتمرين الأول والثاني لقانون البحار كان يدعو إلى تحديد عرض البحر الإقليمي بهذه المسافة دائماً. وفي عموم عمل الدول العربية، يمكن القول بأن اهتمامها بموضوع البحر الإقليمي كان واضحاً مع بداية الخمسينيات متى انعقد المؤتمر الأول بجنيف عام 1958، ويتجسد اهتمامها هذا في العديد من النقاط سواء من حيث إصدار التشريعات المتتالية، أو النص على موضوع الاتساع والتحديد، وفي بعض الأحيان الطبيعة والاتساع.

فالعراق مثلاً، قد أصدر المرسوم رقم 435 بتاريخ 4 نوفمبر 1958 يقضي باتساع بحره الإقليمي بـ 12 ميلاً بحرياً ويشير إلى حقوق العراق في المنطقة المجاورة. ويعتبر هذا المرسوم تأكيداً للتصريح الذي صدر عن الحكومة العراقية في 27 نوفمبر 1957 لذات الغرض، ثم اتبع العراق نظرتة إلى المياه الإقليمية فأصدر بعدها قانون تحديد المياه الإقليمية رقم 71 بتاريخ 20 نوفمبر 1958. أما عن الكويت، فقد أصدرت مرسوماً بعد استقلالها عام 1961، بسبع سنوات وبالضبط في 17 ديسمبر 1967 وذهبت فيه إلى إقرار قاعدة 12 ميلاً بحرياً أيضاً⁽²⁾، كما أن السودان قد أبدى اهتمامه متأخراً نوعاً ما بالمقارنة مع سواحله العريضة وما تثيره من إشكاليات التحديد. حيث ظهر اهتمام السودان

وكذا: د. إدريس الضحك، المرجع السابق، ص 154.

(1) وسأتناول بعض النصوص الواردة في هذه القوانين والديساتير الجزائرية عند بحثي لموضوع طبيعة البحر الإقليمي.

(2) راجع: د. خطاب سكار العاني، مشكلة البحر الإقليمي والجرف القاري في الخليج العربي وقانون البحار الجديد (دراسة في الجيوبوليتيكي)، قانون البحار الجديد والمصالح العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس، 1989، ص 551-553.

مع بداية عام 1966، أصدر خلاله تصريحاً باسم مجلس الوزراء السوداني ويقضي بقاعدة 12 ميلاً بحرياً، ثم أصدر قانونه عام 1970 لإقرار نفس القاعدة.

وغير بعيد من جمهورية السودان، وفي منطقة البحر الأحمر وناحيتها، حدّد اليمن العربي منذ سنة 1967 اتساع بحره الإقليمي بـ 12 ميلاً بحرياً، كما أن هذا الموضوع كان محل اهتمام من قبله جسده من خلال مشاركته في مؤتمر جنيف لـ 1958، وظهر منذ ذلك الحين اتجاهه نحو إقرار قاعدة 12 ميلاً بحرياً.

أما عن جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية (جمهورية اليمن الجنوبية) فقد تأخرت بكثير في إثارة هذا الموضوع إذ لم يسجل لها في هذا الموضوع قانون قبل عام 1970، فهي قد حددت بحرها الإقليمي بموجب القانون رقم 8 بتاريخ 9 فيفري 1970 باتساع 12 ميلاً بحرياً، وحددت منطقة الصيد الخاصة باتساع 18 ميلاً أي بإضافة 6 أميال على اتساع البحر الإقليمي، كما أن موريتانيا انتقلت بقوانينها الوطنية من الأخذ باتساع 6 أميال كعرض لبحرها الإقليمي عام 1962 إلى 12 ميلاً بحرياً عام 1967 ثم إلى 30 ميلاً عام 1972، فسبعين ميلاً عام 1978. وقد كان هذا التحول في المواقف الموريتانية مرجعه المحافظة على الثروات الحية وغير الحية التي تزخر بها سواحلها، وهي الدوافع الاقتصادية نفسها التي أثرت أيضاً على موقف القوانين الصومالية إذ انتقلت من 12 ميلاً بحرياً سنة 1967 إلى 200 ميلاً بحرياً عام 1972 (1) منتهجة بذلك نهج دول أمريكا اللاتينية. (2)

ولم تكد عشرية الخمسينيات تنصرم مع انتهاء المؤتمر الأول للأمم المتحدة لقانون البحار عام 1958، حتى بدا واضحاً أن المجموعة الدولية تواجه مشكلة حقيقية يمكن أن تقود إلى نزاعات واصطدامات بينها. فالبحر الإقليمي لم يعد يحظى باهتمام الدول في الدواعي الأمنية فقط، بل تعدى ذلك إلى أن أصبح عنصراً من العناصر الجيوبوليتيكية التي تشكل نسيج التطلع الاستراتيجي لكل دولة على حدة، أو على أبعد تقدير، لبعض التكتلات الإقليمية كما هي حال الدول العربية التي برزت كقوة ضاغطة من خلال جامعة الدول العربية ولجنة خبراء العرب على المؤتمر الأول لعام 1958 على وجه الخصوص، وهذا بالنظر على خريطة العالم العربي وامتداد سواحله العريضة ووجود بعض المناطق الساحنة والحساسة عليها كما هو الشأن بالنسبة لمضيق هرمز أو باب المندب أو خليج العقبة والخليج العربي، والتي أصبح البحر الإقليمي فيها يتجاوز مجرد تحديد تلك المساحات المائية جغرافياً، إلى عنصر

(1) وما نتج عن الموقف الصومالي أن أقدمت طائرة حربية صومالية عام 1977 بإطلاق النار على طائرة حربية فرنسية كانت تحلق فوق خليج عدن الذي اعتبرت الصومال جزءاً منه وإلى مسافة 200 ميل بحرياً إقليمياً تابعا لها. أنظر: د. غسان هشام الجندي، الروائع المدثرة في قانون البحار، المرجع السابق، ص 29.

(2) راجع مختلف السلوكات التي انتهجتها الدول العربية منذ بدء اهتمامها بالبحر الإقليمي: د. إدريس الضحاك، المرجع السابق، ص 150-173، وأيضاً: Sadok Belaid. «Les Etats Arabes et leur espace maritime». Op.Cit., P98.

من عناصر الأمن القومي العربي الكبير. وفي هذا السياق، يقول " أمين هويدي " في " فحوة الأمن القومي العربي "، " بأننا دول بحرية، إذ نقف في المركز الثاني في العالم من حيث طول سواحلنا، فالاتحاد السوفياتي فقط هو الذي يفوقنا إذ يبلغ طول سواحله 19860 كلم بينما سواحلنا 16480 كلم وسواحل الولايات المتحدة 15530 كلم ، وبناء على ذلك فإننا نردد ما تقوله لنا الخريطة - خلافاً للواقع - إن البحر الأحمر بحرنا والبحر المتوسط بحيرة عربية في الجزء الجنوبي منه على أقل تقدير، ونردد أيضاً - خلافاً للواقع - أننا نتحكم في مثلث المضائق أي مضيق قناة السويس ومضيق باب المندب ومضيق هرمز وقد نضيف عليها مضيق جبل طارق .. ". (1)

كما أن البحر الإقليمي اختلط بمناطق أخرى في ممارسات الدول خلال وبعد المؤتمر الأول على وجه الخصوص لم تكن معروفة بالتسميات التي اعطيت لها في الاتفاقية العامة لعام 1982 فيما بعد. فالدواعي الاقتصادية كانت الحافز الرئيسي لأن تمد دول أمريكا اللاتينية سيادتها على مساحات شاسعة تصل إلى 200 ميلاً بحرياً، وإذ لم تقتنع بأعمالها الانفرادية، فقد عمدت هذه الدول إلى التصريح بذلك في محافل ومؤتمرات دولية كتصريح سانتياغو لـ 1952 أو مونتيفيديو أو ليما لعام 1970، فضلاً عن تحرك منظمة الوحدة الإفريقية والتصريح بذلك في جملة من المناسبات التي سبقت الإشارة إليها لا سيما في مؤتمر إديس أبابا عام 1970. (2)

ومن جهة أخرى، فإن العمل الدولي قد أتجه أيضاً إلى خلط البحر الإقليمي بمنطقة أخرى لصيقة رأت الدول وجوب إنشائها من أجل ضمان المراقبة الفعالة في الشؤون الجمركية والصحية والمالية وشؤون الهجرة، وهي المنطقة التي بدأ التفكير فيها منذ " قوانين الذئاب البحرية *Hovering acts* " التي عمدت بريطانيا إلى إصدارها ابتداءً من عام 1718، ثم تلتها سلسلة من القوانين المماثلة أصدرتها الولايات المتحدة في كل من عام 1899 وعام 1922 بغية منع ومعاينة تهريب الكحول، متبوعة بتصريح الرئيس الأمريكي " روزفيلت " في 12 سبتمبر 1939 بإنشاء منطقة تصل إلى 200 ميلاً بحرياً يُحوّل للبحرية الأمريكية أن تراقب فيها نشاطات سفن الدول المتحاربة، تلتها أيضاً دول أمريكا اللاتينية من خلال مؤتمر بنما في 3 أكتوبر 1939 الذي أسفر عن إنشاء منطقة تصل إلى 300 ميل بحري لدواعي المراقبة وحماية سواحلها وضمها حيادها، ثم كرست هذه المنطقة فيما بعد بموجب

(1) أنظر المقتطف في : د. سليم حداد، التنظيم القانوني للبحار، والأمن القومي العربي، المرجع السابق، ص 17.

(2) لقد سجل المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار في 1 جانفي 1978 تحضيراً للدورة السابعة المنعقدة في جنيف بأن التشريعات الوطنية التي تمد السيادة والاختصاص القانوني على 200 ميلاً بحرياً يصل إلى 68 دولة منها 30 دولة قصرتها على الدواعي الاقتصادية، و 15 دولة قصرت اختصاصها على أنشطة الصيد، و 49 دولة أخرى منها 7 دول من أمريكا اللاتينية و 12 دولة أفريقية اعتبرتها بحاراً إقليمياً. راجع في هذا الموضوع :

René.Jean. Dupuy. « Politiques nationales et système juridique issue de la 3^e conférence » P256. Colloque de rouen : (Perspective du droit de la mer a l'issue de la 3^e conférence des nations unies). Edition : A.Pedone- Paris. 1984.

تصريح " بتروبولي Pétropolis " لـ 2 سبتمبر 1947، ليعمَّ بعد ذلك الأخذ بها من قبل كافة الدول بصورة انفرادية⁽¹⁾، فلم يكن يصدر تشريع لدولة من الدول إلا وكان يأخذها في الحسبان، وكان لزاماً على المؤتمر الأول أن يدرجها ضمن جدول أعماله، وأطلق على هذه المنطقة تسمية " المنطقة المتاخمة Zone Contiguë " وخصها باتفاقية دولية هي اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958، بالرغم من عدم تمكن هذا المؤتمر من فصلها عن البحر الإقليمي أو تخصيصها بنظام مستقل، الأمر الذي زاد الأمور تعقيداً بتحريك الآلة التشريعية للدول لتحديد هذه المنطقة وإدراجها ضمن منطقة البحر الإقليمي وكان تأثيرها واضحاً على مفهوم هذا الأخير الذي لم يعد ينحصر في حدود المفهوم الكلاسيكي ولا مقتصرأ على التحديد الذي كان مستقراً وهو معيار 3 أميال أو 6 أو 12 ميلاً، فالدول بدأت تتطلع إلى مسافة 24 ميلاً بحرياً لغرض دواعي الرقابة التي أشرت إليها سلفاً.

وفضلاً عما سبق ذكره، فإن أهم مشكلة على الإطلاق واجهت العمل الدولي هي مشكلة تحديد البحر الإقليمي للدول لا سيما ذات السواحل المتلاصقة أو المتقابلة. وبصرف النظر عن القضية الدائعة التي عرضت على القضاء الدولي بخصوص المصائد البريطانية النرويجية لعام 1951 والتي ظهرت فيها صعوبة تحديد البحار الإقليمية للدولتين بالنظر إلى خصائصهما الجغرافية وتقلبات سواحلهما مما اضطر المحكمة إلى اللجوء إلى معيار خطوط الأساس المستقيمة، وبصرف النظر أيضاً عن قضية مضيق كورفو بين ألبانيا وبريطانيا عام 1949 والتي أدت إلى شبه مجاهمة عسكرية بين الدولتين وكان سببها البحر الإقليمي وتحديده وبيان اختصاص الدولة عليه والتي عرضت على القضاء الدولي للفصل فيها كذلك⁽²⁾، فإن عملية تحديد البحر الإقليمي لم تكن تخلو من التعقيد ولم تسلم من أوجه الخلاف على صعيد العمل الدولي. فمعظم الدول سارعت بصورة انفرادية إلى رسم خطوط الأساس التي يقاس منها عرض بحرها الإقليمي وأرجعت لنفسها تقرير مدى انطباق خطوط الأساس العادية من المستقيمة، وهو أمر طبيعي يستند إلى سيادة الدول وحريتها، غير أن تفاوت وجهات النظر هو الذي قاد إلى اصطدام الحدود وتداخلها وقاد إلى جملة من الخلافات الدولية وحالة من الفوضى النسبية التي أثرت في مجملها على بلورة التعامل مع البحر الإقليمي من خلال ضبط مفهومه وجميع عناصره.

والأمثلة في هذا السياق عديدة ولا يمكن حصرها ولا حصر الخلافات أو الاحتجاجات عليها على أقل تقدير، غير أنني أذكر منها فضلاً عن المثالين السابقين، كلاً من احتجاج السينغال في 2 أفريل 1936 على طريقة تحديد البحر الإقليمي " لغيني بيسو Guinée Bissau " بموجب قانونها رقم 85/2 لـ 17 ماي 1985، وكذا إقدام المكسيك بموجب القانون المؤرخ في 8 جانفي 1986 على

¹⁾ V; Olivier de ferron. « Le droit international de la mer » Op.Cit.,P65.

⁽²⁾ راجع:

- Hugo.Caminos. « Les Sources du droit de la mer ». Chapitre 2. Traité du nouveau droit de la mer. Op.Cit.,P104-108.

تحديد بحره الإقليمي ورفضه في المادة (9) منه لكل تحديد بحري تقوم به الدول المجاورة بصورة انفرادية، وكذا رفض واحتجاج إيران في مذكرتها إلى الأمانة العامة للأمم المتحدة لـ 4 فيفري 1983 على إقدام سلطنة عمان على تحديد بحرها الإقليمي بصورة إنفرادية. بموجب المرسوم الملكي المؤرخ في 10 فيفري 1981، واحتجاج كل من الصين في مذكرتها لـ 28 ديسمبر 1982 وفرنسا في مذكرتها لـ 5 ديسمبر 1983 على تصريح فيتنام بخصوص تحديده لبحره الإقليمي المؤرخ في 12 ديسمبر 1982⁽¹⁾.

لقد أردت من خلال هذه الأمثلة، وغيرها كثير، أن ألفت النظر إلى أن الإحتجاجات الواردة على القوانين والتصريحات تدل على أن البحر الإقليمي في العمل الدولي قد شكل معضلة حقيقية وجب الإسراع بحلها، وهي قد استمرت حتى بعد إقرار الاتفاقية العامة لعام 1982. بمعنى أن هذه الأخيرة نفسها لم تستطيع حسم ما نشأ بين الدول من خلافات حوله. وعلى العموم، فإن الفترة التي سبقت اعتماد الاتفاقية العامة كانت مسرحاً للخلافات بشأن تحديد هذه المنطقة، وقد عمد العديد من الدول إلى حلها بموجب اتفاقيات دولية ثنائية، بالرغم من أن القضاء الدولي عرف قضايا متعددة عرضت عليه وكان له نصيب في حسمها كذلك.

ومعظم الاتفاقيات التي أبرمت بشأن تحديد البحر الإقليمي كانت تهدف أيضاً إلى تحديد المناطق المتداخلة بخصوص الصيد والمنطقة الاقتصادية الخالصة بالنظر إلى ارتباط تحديدها بخط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي؛ وكأمثلة عن هذه الاتفاقيات، أذكر كلاً من اتفاق 21 جويلية 1972 بين الأوروغواي والبرازيل، إتفاق 2 أوت 1986 بين كولومبيا وهندوراس، اتفاق 26 افريل 1960 بين فرنسا والبرتغال، اتفاق فرنسا وفنزويلا لـ 27 جويلية 1980، اتفاق غينيا الجديدة واستراليا لـ 18 ديسمبر 1978، اتفاق كوبا وهاييتي لـ 27 أكتوبر 1977، اتفاق برمانيا تايلندا لـ 25 جويلية 1980، اتفاق الهند مع سيريلانكا لـ 28 ديسمبر 1976، اتفاق فينلاندا والاتحاد السوفياتي لـ 20 ماي 1965، اتفاق الأرجنتين والأوروغواي لـ 19 نوفمبر 1973، اتفاق هاييتي لـ 17 فيفري 1978، مع كولومبيا، اتفاق الهند مع برمانيا لـ 23 ديسمبر 1986.. الخ.⁽²⁾

⁽¹⁾ أنظر فحوى هذه القوانين والتصريحات والإحتجاجات الواردة عليها في:

Nations Unies. « Le droit de la mer (Evolution récente de la pratique des Etats) ». Op.Cit., P38-41, 58-62, 80-84, 149-153.

⁽²⁾ أنظر جملة هذه الاتفاقيات وغيرها ومضامينها المختصرة في:

Josette Beer- GABEL. « Variations sur la notion de frontière maritime ». P13-18. Droit de la mer. Institut du droit économique de la mer. Monaco. Imprimerie du corrézien. 19460- naves. 1992.

وفضلاً مما سبق، فقد عرف القضاء الدولي عدداً من القضايا التي كان محلها التحديد البحري، ويمكن أن أشير هنا إلى النزاع بين اليمن وإيريتريا، وبين تونس وليبيا، وبين نيجيريا و الكامرون، وقطر والبحرين، فضلاً عن قضية المصائد بين بريطانيا والنرويج لعام 1951.⁽¹⁾

وختاماً لهذا الموضوع، أقول بأن العمل الدولي لم يكده يعرف استقراراً بشأن التعامل مع فكرة البحر الإقليمي إذ اعتراه الخلاف على أكثر من صعيد سواء من جهة اتساعه أو طبيعته أو تحديده، وهو الخلاف الناجم عن انفراد كل دولة بتنظيم هذه العناصر التي تداخلت معها عناصر أخرى ظهرت أكثر مع العقد الثاني للقرن 20. بما قاد في نهاية المطاف إلى إبرام العديد من الاتفاقيات الثنائية وهي كلها مسائل ألفت بثقلها على المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار الذي كان عليه أن يدرجها ضمن جدول أعماله .

الفرع الثاني

الجهود الدولية لتقنين فكرة البحر الإقليمي

بعد استعراض جملة العناصر التي ساهمت في بلورة المفهوم القانوني للبحر الإقليمي بدءاً من تبيان أصوله التاريخية، ومساهمة الفقه الدولي في تطوير مفهومه، ومدى جريان العمل الدولي على سلوكات معينة أدت كلها إلى صقل العناصر التي لم تكن واضحة في مدلوله العام فأصبحت محل خلاف انتهى بعقد جملة من الاتفاقيات الثنائية لحسمها، بقي أن أشير إلى عنصر آخر ساهم بدوره في وضع اللمسات العامة لمفهوم البحر الإقليمي، وكان له الفضل الأكبر في توحيد الرؤى الدولية بشأنه. إنه تلك الجهود الدولية التي سعت في العديد من المحاولات إلى وضع تقنين دولي عام وموحد يجمع بين التطلعات المختلفة للدول ويبحث في المعايير التوفيقية التي توائم الدول جميعها بخصوص تعاملها مع هذه المنطقة.

ومن غير الحكم المسبق، فإنني أقول بأن هذه الجهود الدولية لم تكل بالضرورة من بدايتها بالنجاح، بل على العكس من ذلك أن كانت في كل مرة تصطدم بعناصر جديدة يُفرزها واقع العلاقات الدولية البحرية، وتجعل ثمرة هذه الجهود سريعة الفناء، هذا فضلاً عن أن من هذه الجهود من لم يكتب له النجاح أصلاً، ومع ذلك، فإن تظافرها مجتمعة قد ساهم في ترتيب عملية التقنين زمنياً وموضوعياً، ثم ما كان ليُعرف آخر هذه الجهود - وهو المؤتمر الثالث - أي نجاح لو لم تسبقه جهود دولية متراكمة اعتبرت مصادر قانونية لجأ إليها هذا المؤتمر في كثير من الأحيان واستقى منها أحكامه

⁽¹⁾ أنظر جملة هذه القضايا ووقائعها في:

Bernard LABAT. « Jurisprudence ». *Annuaire du droit de la mer. Tome III. Op.Cit.*, P290-311.

ونصوصه، زيادة على أن هذه الجهود الدولية كانت قد سهلت على الدول حين وحدث نظرتها في الغالب عند اعتناق مسلك من مسالكها خلال تعاملها مع ظاهرة البحر الإقليمي القانونية.

ومن جهة أخرى، فإنني أقول بأن الغالب في الدراسات القانونية التي طرقت موضوع البحر الإقليمي قد اتجهت إلى بحث هذا الأخير في المؤتمرات الدولية التي دعت إليها الأمم المتحدة خاصة، ومع ذلك، فإنني أرى تسليط الضوء أيضاً على بعض الجهود الدولية غير الرسمية التي لم تشارك فيها حكومات الدول وكان لها كذلك كبير الأثر في إظهار ممارسات الدول وفي تقرير العناصر القانونية التي تشكل المفهوم العام والقانوني للبحر الإقليمي. إن هذا النوع من الجهود هو ذلك الذي بذلته مختلف المعاهد وجمعيات القانون الدولي، وساهمت إلى حد ما في تعزيز نظرة الدول لا سيما في المحافل والمؤتمرات الدولية التي تناولت هذا الموضوع. وفيما يلي، أستعرض هذا الفرع في العنصرين التاليين كالتالي :

أولاً) البحر الإقليمي في الجهود الدولية غير الرسمية: كما سبق وأن أشرت، فإن هذه الجهود تتمثل في مختلف الاجتماعات والدورات التي قامت بها معاهد وجمعيات القانون الدولي، وهي ليست جهوداً رسمية بحيث تنعقد بممثلين رسميين عن الدول والحكومات أو بمندوبين عنها، وإنما هي أقرب إلى الفقه الدولي، غير أنها تفوق هذا الأخير من حيث كون قراراتها وتوصياتها تمثل توحيداً لنظرة الفقه الدولي، ومن ثم، فإن معظم المؤتمرات الدولية لم تكن لتستغني عن هذه القرارات والتوصيات التي اعتمدت في كثير من الأحيان من قبلها في شكل نصوص رسمية قانونية ضمنت في المعاهدات الدولية أو في مشاريعها التحضيرية.

ويعتبر معهد القانون الدولي أهم وأكبر تجسيد لهذه الجهود بالنظر إلى العدد الكبير من دوراته وما أسفرت عنه من قرارات وتوصيات عند بحثه لموضوع البحر الإقليمي، بل أستطيع القول بأنه في مجال قانون البحار - وأكثر من غيره - لعب معهد القانون الدولي الدور الأكبر في بلورة مفهوم البحر الإقليمي في الوقت الذي كان هذا القانون يغلب عليه الجانب العرفي المتقطع وغير المتجانس. وقد استطاع هذا المعهد أن يفرز من ممارسات الدول وتطبيقاتها ما كان عرفاً دولياً متواتراً من غيره من الممارسات المتقطعة، كما استطاع أن يقرر عناصر تدرج ضمن النطاق العام للبحر الإقليمي ويتخذ بشأنها توصيات أخذتها الدول كمصدر عند سنها لقوانين وطنية تخص هذه المنطقة بالتنظيم.

فلقد بحث " معهد القانون الدولي *L'institut de droit international* " موضوع البحر الإقليمي في مناسبات عدة، كما تناول منها أيضاً مواضيع عدة. وبداية، فقد تناول هذا المعهد في مناقشات دورة باريس في 28 مارس 1894 موضوع طبيعة البحر الإقليمي، وتعرض لمفهوم سيادة الدولة الساحلية عليه، كما اعتمد بشأن اتساع هذا البحر مدى 6 أميال بحرية، وتعرض أيضاً لمفهوم وطبيعة حق المرور البريء فيه (المادة 5). كما تعرض له هذا المعهد أيضاً في دورته بستوكهولم عام

1924، فتناول في المادة الأولى من قراره تعريف البحر الإقليمي وحق الدولة الساحلية في مد سيادتها عليه. وفي دورته بستوكهولم أيضاً عام 1928، أكد المعهد في قراره ما كان أورده في دورة عام 1924 وأورد الصيغة ذاتها التي أوردها في قرارها السابق، غير أنه تراجع في مدى اتساع هذا البحر فقصره على ثلاثة أميال بحرية مراعيًا بذلك ما تبدى له أنه كان مستقرا في عرف الدول وقانونها الإقليمي (المادة 2)، هذا فضلا عن أنه أشار في مادته (12) إلى منطقة ساحلية لصيقة وإضافية تتخذ فيها الإجراءات الضرورية لحماية أمن الدولة الساحلية وممارسة السلطات الصحية والجمركية..، وهو يكون بذلك قد كشف عن عرف الدول بخصوص المنطقة المتاخمة، كما تناول في مادته (6) حق المرور البريء ومدى اختصاص الدولة الساحلية القضائية على السفن التي تمارس هذا الحق.⁽¹⁾

وفضلاً عن جهود معهد القانون الدولي، فقد كرّس "المعهد الأمريكي للقانون الدولي *L'institut américain de droit international*" اهتمامه بمنطقة البحر الإقليمي أيضاً. فقد تناولها هذا المعهد في العديد من دوراته التي أذكر منها دورته في هافانا عام 1918 والتي تعرض فيها إلى اتساعه وقصره على 4 أميال بحرية (المادة 14)، كما تعرض لموضوع السيادة على هذا البحر في دورته لعام 1925 ضمنها المادة الثامنة من مشروع تقنينه العاشر. وفي دورته — ريو دي جانيرو عام 1927، تناول هذا المعهد موضوع حق المرور البريء للسفن الأجنبية.

وقد ناقشت أيضاً موضوع البحر الإقليمي "جمعية القانون الدولي *Association de droit international*" والتي كانت تدعى من قبل "بلجنة صياغة وتقنين قانون الشعوب" وذلك في اجتماعاتها المتعددة التي عقدتها مع بداية القرن 20، حيث ناقشت موضوع اتساع هذا البحر في كل من اجتماع بودابست عام 1908، وفي اجتماع باريس عام 1912، وفي اجتماعها في بوينس آيرس عام 1922، وفي اجتماعها بستوكهولم عام 1924، وفي اجتماع فيينا عام 1926، هذا الأخير الذي تعرضت فيه لموضوع المرور البريء أيضاً.

أما عن "الجمعية اليابانية للقانون الدولي *Japanese international law association*"، فقد كان لموضوع البحر الإقليمي اهتمام من طرفها إذ تناولته بالمناقشات في العديد من دوراتها كذلك أذكر أهمها وهي دورة 1926، حيث تناولت في مناقشتها اتساع البحر الإقليمي، ورأت الأخذ بمدى

⁽¹⁾ وللإشارة، فإن معهد القانون الدولي ظل عاكفاً على تناول مختلف مسائل قانون البحار وقد سهل على لجنة القانون الدولي وعلى المؤتمر الأول لقانون البحار لعام 1958 هذه المهمة خاصة في دورته لعام 1957 بأستردام هولندا، حيث تعرض لموضوع دخول السفن الأجنبية للمياه الداخلية وضرورة التفرقة بين هذه الأخيرة وبين البحر الإقليمي، وقد أشار إلى خطورة التمييز بين المنطقتين لأنها تدعو الدول إلى الاعتقاد بأنه لا توجد في مياهها الداخلية سوى مصالحها الخاصة عكس البحر الإقليمي مما يجعل في مكنة الدول أن تحظر على أي سفينة أجنبية المرور خلال المياه الداخلية. لمزيد من التفصيل، راجع: د. إبراهيم العناني، قانون البحار، المرجع السابق، ص 108، وأيضاً: د. محمد سعيد محمد الخطيب، المرجع السابق، ص 294 و312.

3 أميال كقاعدة عرفية، كما تناولت بدورها المرور البريء للسفن الأجنبية واعتبرته حقاً لهذه الأخيرة.⁽¹⁾

ثانياً) البحر الإقليمي في الجهود الدولية الرسمية: وعلى أثر توصيات وقرارات معاهد وجمعيات القانون الدولي التي تناولت جملة من العناصر التي تدرج ضمن المفهوم العام القانوني للبحر الإقليمي وساعدت بدورها الدول على تكوين صورة واضحة عند إصدارها لتشريعها حول هذه المنطقة، فإن المجموعة الدولية رأت منذ بداية القرن العشرين ضرورة وضع تقنين دولي موحد يجمع بين مختلف العناصر المتناقضة التي تنتهجها الدول في معرض تطبيقها وتعاملها مع هذه المنطقة، تفادياً للتراعات ودرءاً للفوضى وإحلالاً للسلم والأمن الدوليين.

ألف) البحر الإقليمي في مؤتمر لاهاي لعام 1930: وبداية، فإن أولى المؤتمرات الدولية التي عنيت بتقنين قانون البحار بصفة عامة والبحر الإقليمي بصفة خاصة كان مؤتمر لاهاي المنعقد تحت إشراف عصبة الأمم عام 1930 في الفترة الممتدة بين 13 مارس إلى 12 أبريل 1930 بناءً على قرار سابق صادر عن جمعية العصبة بتاريخ 24 سبتمبر 1924 وحضرته 47 دولة ومثلت فيه روسيا بصفة مراقب، كما تناول موضوعات عدة من مواضيع القانون الدولي يعتبر البحر الإقليمي إحداها.⁽²⁾

⁽¹⁾ راجع بخصوص دورات كل من المعهد الأمريكي للقانون الدولي وجمعية القانون الدولي وكذا الجمعية اليابانية للقانون الدولي في المسائل المذكورة أعلاه: د. محمد سعيد محمد الخطيب، المرجع السابق، ص 119، 294 و312، وكذا:

Nicolas Mattesco Matte. Op.Cit., p 46.

⁽²⁾ عمدت لجنة الخبراء التي شكلها مجلس العصبة بتاريخ 1924/12/11 إلى إجراء عملية مسح أولية تتحسس فيها مسائل القانون الدولي التي ترى أنها تصلح للتقنين، وقد بلغت المسائل التي رشحتها اللجنة بصفة مؤقتة 7 مسائل هي: 1- الجنسية، 2- المياه الإقليمية، 3- مسؤولية الدولة عن الأضرار، 4- الإجراءات المتعلقة بالمؤتمرات الدولية وإبرام المعاهدات وإعداد مشروعاتها، 5- الإمتيازات والحصانات الدبلوماسية، 6- القرصنة، 7- استغلال منتجات البحار. أما عن العناصر التي استهدفها التقنين بخصوص قانون البحار فكانت كالتالي:

- طبيعة ومضمون الحقوق التي تملكها الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية.
 - مدى سريان حقوق تلك الدولة على الفضاء الجوي فوق إقليمها وامتدادها إلى قيعان مياهها الإقليمية وما تحتها.
 - الأحكام المتعلقة باتساع المياه الإقليمية وقواعد قياسها وخط التحديد بين المياه الداخلية والمياه الإقليمية.
 - المياه الإقليمية حول الجزر وتحديد الجزيرة من زاوية تعريفها القانوني.
 - المضائق وأحكامها.
 - القواعد المتعلقة بمرور السفن الحربية والتجارية مروراً بريئاً زمن السلم عبر المياه الإقليمية ورسوها فيها.
 - القيود على مباشرة الدولة الساحلية لولايتها الجنائية والمدنية ونطاق حقوقها في المسائل المالية.
 - إمكان ملاحقة السفن الأجنبية في أعالي البحار استمراراً لمطاردة بدأها الدولة الساحلية في مياهها الإقليمية.
- وقد عمدت لجنة الخبراء إلى تحضير مشروع اتفاقية البحر الإقليمي من خلال إعداد جملة من الأسئلة أدرجتها فيما يسمى بقواعد المناقشات *Bases de discussion* ووجهتها إلى حكومات 30 دولة.
- راجع في التحضير لمؤتمر تقنين لاهاي لعام 1930: د. عوض محمد المر، حق المرور البريء في البحار، رسالة دكتوراه - إشراف محمد حافظ غانم، جامعة عين شمس، القاهرة 1980 - ص 56-57.

وقد واجهت المؤتمر صعوبات حالت دون التوصل إلى اتفاق معين بشأن البحر الإقليمي، وهي الصعوبات المتمثلة في اتساع هذه المنطقة وحق الدولة الساحلية في اتخاذ إجراءات معينة خارج هذا الامتداد في منطقة ملاصقة ومحاورة، وكذا تحديد طبيعة الحقوق التي يمكن للدولة الساحلية أن تمارسها في بحرها الإقليمي.

كما وقد خلص المؤتمر إلى تحديد البحر الإقليمي بثلاثة أميال بحرية مع الاعتراف صراحة لبعض الدول بتحديد اتساع أكبر لياهاها الإقليمية، والموافقة كذلك على منطقة محاورة لصيقة بالبحر الإقليمي يمكن للدولة الساحلية أن تتخذ في نطاقها إجراءات الرقابة الضرورية في الشؤون الجمركية والصحية وغيرها.. على ألا تتجاوز هذه المنطقة 12 ميلاً بحرياً.

ومن استقراء مختلف المناقشات التي دارت خلال مؤتمر لاهاي⁽¹⁾ يمكن معرفة مدى التباين في وجهات النظر بين وفود الدول لا سيما حول مدى اتساع هذا البحر إذ لم يظهر لها اتفاق على رأي موحد في هذا الشأن⁽²⁾، ومع ذلك، فقد كان هناك اتفاق بين المؤتمرين على اعتبار هذه المنطقة البحرية جزءاً من إقليم الدولة الساحلية وتمتد إليها سيادته، كما قد برز أيضاً خلال المؤتمر إجماع حول فكرة المنطقة المحاورة كحل وسط للتناقضات والخلافات التي كانت سائدة في العمل الدولي بخصوص اعتماد معايير مختلفة تحدد مدى اتساع البحر الإقليمي.

وقد أورد السيد "بازدافان Basdevant" الذي تولى رئاسة اللجنة التحضيرية لمؤتمر لاهاي ما استخلصه من إجابات الحكومات المختلفة بشأن اتساع المياه الإقليمية وقرر أن تلك الإجابات لا تُجمع على رأي معين، كما استخلص الفقيه "جيدل Gidel" بعض الملاحظات الهامة من الوثائق المنشورة في الجزء الثاني من الأعمال التحضيرية للمؤتمر وذكر بأن هناك عدم وجود امتداد محدد مقبول من كافة الدول بشأن اتساع البحر الإقليمي، ومع ذلك، فإن الدول لا تتزع إلى أقل من 3 أميال كمعيار لاتساع بحارها الإقليمية.⁽³⁾

وحيث أن مؤتمر لاهاي لعام 1930 لم يستطع التوصل إلى اتفاق يكفل مساعيه بالنجاح في مجال البحر الإقليمي لا سيما في مجال اتساعه، فإنه أكد أن عمله يجب أن يستمر في مجال التقنين، وقد توجه إلى مجلس عصبة الأمم ملتتمساً لديه أن يقوم بدعوة الحكومات للاستمرار بدراسة نظام هذه المنطقة على ضوء مناقشاته، كما أوصى في قراره النهائي بضرورة الدعوة العاجلة إلى عقد مؤتمر جديد لإبرام اتفاقية عامة بشأن مجموعة المسائل المتصلة بالبحر الإقليمي .

(1) راجع بخصوص هذه المناقشات ومطالب الدول فيها: د. محمد سعيد محمد الخطيب، المرجع السابق، ص 128-132 .

(2) أنظر مختلف المطالبات وتفاوت الدول في هذا الشأن :

- Nicolas Mattesco Matte, Op.Cit., p 31

- Olivier de ferron, op.Cit., p39.

(3) د. محمد سعيد محمد الخطيب، المرجع السابق، ص 134 و135.

باء) لَجْنَةُ الْقَانُونِ الدَّوْلِيِّ وَالْبَحْرِ الإِقْلِيمِيِّ: أولت الأمم المتحدة بعد قيامها عملية تدوين قواعد القانون الدولي أهمية كبيرة من جانبها، وقد قررت في دورتها الأولى في جلسة 11 ديسمبر 1946، تكوين لجنة قانونية تضم ممثلي 17 دولة لدراسة موضوع تطوير القانون الدولي وتدوينه، وقد عقدت هذه اللجنة أول اجتماع لها في شهر ماي 1947 وبحث هذه المسألة وقررت تكوين لجنة دائمة أطلقت عليها تسمية لجنة القانون الدولي تتكون من 15 عضواً يتم اختيارهم من كبار فقهاء القانون الدولي من مختلف أنحاء العالم تطبيقاً لنص المادة (13§1) من الميثاق الأممي.

وقد خضعت تشكيلة لجنة القانون الدولي للتعديل في العديد من المناسبات مثل الدورة 11 للجمعية العامة بتاريخ 18 ديسمبر 1956 التي رفعت عدد أعضاء اللجنة إلى 21 عضواً، ثم رُفِعَ العدد أيضاً في الدورة 16 للجمعية العامة المؤرخة في 6 نوفمبر 1961 ليصل إلى 25 عضواً.⁽¹⁾

والجددير بالذكر، أن لجنة القانون الدولي أولت اهتماماً كبيراً بقانون البحار وجعلت تدوين قواعده في مقدمة المسائل التي تولت بحثها، كما أنها وضعت البحر الإقليمي في مقدمة الموضوعات الهامة التي تناولتها منذ دورة انعقادها الثالثة في جنيف 1951، وقد قدمت اللجنة تقريرها النهائي الذي استخلصته من مجموعة إجابات الدول أعضاء الأمم المتحدة بتاريخ 4 جويليه 1956، وتضمن هذا التقرير مشروعاً يحتوي على 26 مادة تناولت جملة المسائل المتصلة بالبحر الإقليمي، ثم أنهت اللجنة مشروعها في دورتها الثامنة وبعد ثمانية اجتماعات في مناقشة هذا المشروع.

ولقد كان الشغل الشاغل للجنة القانون الدولي هو سعيها إلى إيجاد حل توفيق بين الدول في مجال اتساع البحر الإقليمي، غير أنها اصطدمت بالآراء المختلفة التي تقدمت بها الحكومات، ومن ثم، فقد وضعت معيارها الشهير المتمثل في أن القانون الدولي لا يسمح بأن تتجاوز دولة 12 ميلاً بحرياً كحد أقصى لتحديد اتساع بحرها الإقليمي وأن التحديد يجب أن يتم عن طريق الاتفاق في مؤتمر دولي.⁽²⁾

وقد ظهر من معيار لجنة القانون الدولي المذكور سلفاً والذي تضمنته المادة (3) من مشروعها أن اللجنة قد اعترفت باختلاف التطبيقات الدولية بشأن اتساع البحر الإقليمي وإقرارها بعدم وجود عرف دولي مقبول يحدد هذا الاتساع.

وعلى ضوء مشروع لجنة القانون الدولي، فقد بادرت الجمعية العامة في 21 فبراير 1957 إلى الدعوة إلى عقد مؤتمر دولي لتقنين قانون البحار وهذا بموجب قرارها رقم 1105/11 للتاريخ المذكور سالفاً، وكانت الدعوة موجهة لحكومات الدول الأعضاء في الأمم المتحدة وكذا للوكالات الدولية المتخصصة والمنظمات الإقليمية، وانعقد المؤتمر في ربيع 1958 بجنيف كما هو مبين في الآتي.

(1) راجع: المرجع السابق، ص 138-139.

(2) أنظر: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 19، وأيضاً: د. محمد سعيد محمد الخطيب، المرجع السابق، ص 140-169.

جيم) البحر الإقليمي في مؤتمر جنيف لعام 1958⁽¹⁾: كما أسلفت بالإشارة، فإن قرار الجمعية العامة سالف الذكر قد لقي استحابة من طرف المجموعة الدولية وانعقد به المؤتمر الأول للأمم المتحدة حول قانون البحار في جنيف بسويسرا في الفترة الممتدة بين 24 فيفري و 27 افريل 1958 تحت إشراف الأمم المتحدة، وقد انصبت أعماله على 73 مادة أعدت من طرف لجنة القانون الدولي كمشروع لتقنين قانون البحار.

وقد حضر هذا المؤتمر 700 ممثل عن مختلف الدول فضلا عن المراقبين الذين حضرو لتمثيل 7 وكالات متخصصة و 9 منظمات إقليمية ودول أخرى غير أعضاء في الأمم المتحدة كألمانيا الاتحادية، الفاتيكان، كوريا، موناكو، سان مارينو، سويسرا وفيتنام.⁽²⁾

وتوصل مؤتمر جنيف إلى إقرار أربع اتفاقيات دولية هي اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، اتفاقية أعالي البحار، اتفاقية الصيد وحفظ الموارد الحية في أعالي البحار، وأخيرا اتفاقية الجرف القاري⁽³⁾، كما توصل المؤتمر أيضا إلى التوقيع على بروتوكول اختياري فيما يتعلق بالحل الإلزامي للمنازعات، وصادق على 9 قرارات تتصل بالشؤون العامة للبحار.

أما عن موضوع البحر الإقليمي فقد عهد به إلى اللجنة التحضيرية الأولى التي قرنت ببحث المنطقة المتاخمة وأخذ موضوع اتساعه الجانب الأكبر من مناقشتها التي استغرقت 19 اجتماعا وعُرضت فيها اقتراحات كثيرة لم يسفر جميعها عن اتفاق معين.

ومن خلال معظم المناقشات، أتضح أن موضوع اتساع البحر الإقليمي أهم ما جذب الانتباه وكان الأكثر إثارة للخلافات إذ انقسمت الوفود بين طرح 3 أميال، وهو المعيار الذي تمسكت به الولايات المتحدة وبريطانيا، أو معيار التراوح بين 3 أميال إلى 12 ميل بحري تبعا لخصوصية ومصالح كل دولة، وهو الاقتراح الذي جاء به الاتحاد السوفياتي وساندته المجموعة الاشتراكية، واقتراح أن يكون البحر الإقليمي إلى مسافة 12 ميلا بحريا مضافا إليه منطقة مجاورة، وقد جاء به عدد من الدول منها مصر والسعودية.⁽⁴⁾

والملاحظ أن اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 قد بدت متأثرة بالخلافات الناشئة بين الدول في موضوع اتساع هذا البحر، ومن ثم، فقد اعتمدت خالية من أي نص يحدد عرضه على الرغم من أن لجنة القانون الدولي كانت قد أشارت في مادتها (3) إلى أن القانون

⁽¹⁾ للتذكير، فإنه قد تم التعرض للمؤتمر الأول للأمم المتحدة حول قانون البحار لعام 1958 في ص 41-42 من الأطروحة، وقد ورد في شكل عام ضمن التطور التاريخي لقانون البحار، في حين، فإن التعرض له في هذا العنصر إنما يقتصر على موضوع البحر الإقليمي وبنوع من الخصوصية.

⁽²⁾ أنظر مختلف الدول والمنظمات والوكالات التي حضرت هذا المؤتمر في الملحق الثاني.

⁽³⁾ راجع صفحة 42 من هذه الأطروحة.

⁽⁴⁾ راجع في هذا الموضوع: د. محمد سعيد محمد الخطيب، المرجع السابق، ص 152-153، ود. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 19.

الدولي لا يجوز أن تمتد دولة سيادتها على أكثر من مسافة 12 ميلا بحريا كبحر إقليمي، وأقرت أيضا بأن الحد الأدنى لهذا البحر هو 3 أميال بحرية.

وعلى الرغم من نجاح المؤتمر الأول في إقرار أربع اتفاقيات دولية، إلا أن نجاحه كان نسبيا وهو إلى الفشل أقرب بالنظر إلى عدم تمكنه من حسم أهم معضلة وهي اتساع البحر الإقليمي، وهي المعضلة التي انعقد المؤتمر أصلا لحسمها آخذا بعين الاعتبار مشروع لجنة القانون الدولي، ومن ثم فقد طالب هذا المؤتمر الجمعية العامة بالدعوة إلى عقد مؤتمر دولي آخر لغرض الوصول إلى اتفاقية دولية لتحديد اتساع هذا البحر وبحث جملة المسائل التي لم يتمكن هذا المؤتمر من إيجاد حلول لها. وبالفعل، فقد أحيل هذا المطلب إلى الجمعية العامة التي تناولته في دورتها 13 من طرف اللجنة السادسة وتمت الموافقة على عقد مؤتمر ثاني لبحث مواضيع قانون البحار والتي يعتبر موضوع البحر الإقليمي أهمها على الإطلاق.

دال) البحر الإقليمي في مؤتمر الأمم المتحدة الثاني لقانون البحار لعام 1960: انعقد هذا المؤتمر بجنيف في الفترة الممتدة بين 16 مارس إلى 26 أبريل عام 1960 بناءً على قرار الجمعية العامة رقم: 1307 (13) (XIII) بتاريخ 10 ديسمبر 1958، وكان الغرض منه التوصل إلى حل للمسائل التي لم يتم الاتفاق عليها في المؤتمر الأول والتي يعتبر موضوع اتساع البحر الإقليمي أهمها. وحضر هذا المؤتمر أزيد من 500 مندوب يمثلون 87 دولة بخلاف الوكالات المتخصصة والمنظمات، كما شكل المؤتمر لجنة عامة أحال إليها موضوع البحر الإقليمي وموضوعا آخر هو حدود المصائد.

وقد أتضح من خلال مختلف الاقتراحات والمناقشات بخصوص اتساع البحر الإقليمي⁽¹⁾ أن الدول لا يزال يعترضها خلاف كبير في هذا المجال، كما أن هذه الاقتراحات كثيرا ما قرنت موضوع البحر الإقليمي بمنطقة الصيد مما أثر على طبيعة هذا البحر واختصاص الدولة الساحلية عليه وكذا على اتساعه أيضا.

ويبدو أيضا من خلال مناقشات هذا المؤتمر أن الولايات المتحدة قد تدخلت أكبر ما يكون التدخل لدى وزراء خارجية الدول لتأييد اقتراحها الذي ساندتها فيه كندا والذي يهدف إلى قصر البحر الإقليمي على مسافة 6 أميال مضافا إليها 6 أميال أخرى كمنطقة صيد، ويبدو أيضا أن الولايات المتحدة كانت تهدف إلى تقليص سيادة الدول الساحلية على بحارها الإقليمية بما يمكنها من

⁽¹⁾ أود الإشارة في هذا السياق إلى أن هذا العنصر لا يُعنى ببيان اتساع البحر الإقليمي بقدر ما هو يتضمن إشارة إلى الظروف والمتغيرات التي أثرت على المؤتمرات الدولية الرامية إلى تقنين قانون البحار بحيث اعتبر موضوع اتساع البحر الإقليمي أهم ما أثر بين الدول من نقاط خلال هذه المؤتمرات. أما عن اتساع البحر الإقليمي، وكما أشرت إلى ذلك، فإني لم أر تخصيصه بعنوان داخل خطة هذا الفصل بالنظر إلى وجوب التعرض إليه في عناصر عدة ومن زوايا معينة، ويكون تخصيصه بعنصر مستقل تكرارا لا طائل منه.

تمير أساطيلها. وقد ساند الطرح الأمريكي بريطانيا التي عبر ممثلها خلال المؤتمر بالقول بأن "منطقة واسعة من البحر حول الشواطئ، لا تكون في الحقيقة، درعا واقيا يوضع الدول الساحلية في منجى من أي خطر، بل على العكس، فإن أي بحر إقليمي واسع لا يقدم في الحرب الحديثة أي حماية إضافية ضد الهجمات..". وكان رد فعل ممثل الاتحاد السوفياتي السيد "تونكين" شرسا لاسيما عند تراجع الموقف الإيراني إلى الموقف الأمريكي الذي بات واضحا تأثيره عليه، حيث علق السيد "تونكين" على ذلك بقوله بأن هذا المسلك "يعطي البرهان والدليل على الانحراف وتجاوز الإرادة الحرة للدولة ذات السيادة".⁽¹⁾

والراجح أن المؤتمر الثاني للأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1960 لم يكن أوفر حظا من سابقه في تعامله مع ظاهرة البحر الإقليمي القانونية، بل أستطيع القول بأن المؤتمر الثاني كان أشد فشلا من سابقه بالنظر إلى الممارسات الدولية التي لحقت وأظهرت أن هذا المؤتمر قد وسع من دائرة الخلاف بشأن هذا البحر على وجه الخصوص، ومن ثم، فإنه بالإمكان فهم لماذا سعت الدول بعده إلى خرق القواعد والمعايير التي استقرت في العرف الدولي - أو على الأقل - خرق ما نصت عليه المادة (3) من مشروع لجنة القانون الدولي القاضية بعدم تجاوز مسافة 12 ميلا بحريا، حيث أقدم عدد من الدول لاسيما النامية منها إلى بسط سيادتها على أزيد من هذه القاعدة كما هي حال الشيلي والهندوراس، وموريتانيا التي ذهب إلى 30 ميلا بحريا والمغرب إلى 70 ميلا بحريا عام 1973 والصومال إلى 200 ميل بحري إلى غير ذلك من الدول التي انتحت هذا النحو.⁽²⁾

⁽¹⁾ أنظر جملة التصريحات السابقة، وراجع جملة المناقشات والاقتراحات في كل من: د. محمد سعيد الخطيب، المرجع السابق، ص 174-182، وكذا: الأستاذ شارل روسو، القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 256، وأيضا: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 19.

⁽²⁾ أنظر: د. إدريس الضحك، قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية، المرجع السابق، ص 173.

والملاحظ أن العمل الدولي في مجال اتساع البحر الإقليمي وعقب هذا المؤتمر قد انحصر في فئات ثلاث من الدول هي: الفئة الأولى، وهي الدول التي تأخذ بالقاعدة التقليدية في اتساع البحر الإقليمي أي مسافة 12 ميلا بحريا. وقد أخذت بهذه القاعدة الغالبية من الدول بما فيها الجزائر. أما الفئة الثانية، فهي فئة الدول التي أخذت بمسافة 200 ميل بحري مع الاعتراف بحرية الملاحة والتخليق. ومن هذه الدول، أذكر كلا من الأرجنتين، الشيلي، كوستاريكا، نيكاراغوا، السلفادور والأوروغواي. وبخصوص الفئة الثالثة، فهي الدول التي أخذت بمسافة 200 ميل بحري لكن كبحر إقليمي حقيقي تمارس عليه سيادتها الكاملة والماعة. ومن هذه الطائفة أذكر كلا من البرازيل، بنما، الإكوادور والبيرو.

هاء) البحر الإقليمي في المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار لعام 1973:

كما سبقت الإشارة إلى هذا العنصر⁽¹⁾، فإن المؤتمر الثالث الذي قام على أنقاض المؤتمرين الأول والثاني قد اعتبر أضخم مؤتمر دولي على الإطلاق بالنظر إلى عدد الوفود التي حضرته وبالنظر أيضا إلى المدة التي استغرقها وعدد دوراته وكذا عدد المواضيع التي تناولتها والتي اعتبر البحر الإقليمي من بين أكثرها أهمية وإثارة للنقاش.

ولا أريد أن أخوض في شكليات التحضير لهذا المؤتمر وقد سبقت الإشارة إليها، إنما أريد أن ألفت النظر إلى مدى اهتمام هذا الأخير بموضوع البحر الإقليمي.

ذلك أن الولايات المتحدة الأمريكية كانت من أشد المتحمسين لموضوع البحر الإقليمي إن على صعيد الاتساع أو فيما يتعلق ببعض المناطق البحرية التي تختلف من حيث معاملها عن المناطق العادية بالرغم من احتوائها على بحار إقليمية كما هي حال المضائق الدولية أو الخلجان. ولعل سبب اهتمام الولايات المتحدة بهذا الموضوع كان يكمن في شعورها بالقلق أمام تزايد مطالب الدول النامية المتصاعدة بخصوص بسط السيادة على مساحات شاسعة وهو الشيء الذي سيضيق الخناق على أساطيلها البحرية لاسيما العسكرية منها، ويقلل من سبل الملاحة البحرية وحرية التنقل عبر البحار المختلفة. ومن هنا يمكن أن نفهم تدخل الولايات المتحدة العنيف خلال المؤتمر الثالث حول قانون البحار.

والحقيقة أن الولايات المتحدة الأمريكية كانت قد سبقت الجهود الدولية والمؤتمر الثالث لقانون البحار أصلا في بحث وإعداد أرضية لتنظيم البحر الإقليمي وتقنين قواعده، حيث تقدمت بمشروع اتفاقية بشأن هذه المنطقة والمضائق والمضائق عرضته على اللجنة الفرعية الثانية المنبثقة على اللجنة الأصلية المعنية بالاستخدامات السلمية لفاع البحار والمحيطات وكان ذلك بتاريخ 3 أوت 1971.

وقد حظي موضوع البحر الإقليمي باهتمام ودراسة واسعة في هذه الاتفاقية الأمريكية إذ خلصت هذه الأخيرة إلى إقرار قاعدة 12 ميلا بحريا كحد أقصى لتحديده على أن يتم هذا التحديد وفق أحكام اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958، كما اهتمت الاتفاقية بعرض تفصيلي لمختلف الوضعيات التي تكون عليها المضائق الدولية وبيان أنواع المرور الممارسة فيها.⁽²⁾

⁽¹⁾ راجع مختلف الأعمال التحضيرية ودورات هذا المؤتمر ابتداء من الصفحة 45 من هذه الأطروحة، وأكثفي هنا بتبيان نظرة المؤتمر الثالث للبحر الإقليمي.

⁽²⁾ أنظر: د. محمد سعيد محمد الخطيب، المرجع السابق، ص 186 و187. وسوف أثير مضامين وخلفيات الاقتراحات والمشاريع الأمريكية لاحقا بحول الله وفي مواضع عدة من هذه الأطروحة كالمروء البريء، والمضائق الدولية على وجه الخصوص.

وإذا كان المؤتمر الثالث قد شهد مناقشات حادة حول معظم المواضيع التي أدرجها ضمن جدول أعماله، فإن موضوع البحر الإقليمي كان أيضا ضمن المواضيع الأكثر أهمية وجدلا. ذلك أن جل المؤتمرين خلال هذا المؤتمر كانوا متفقين - كقاعدة عامة - منذ دورته الثانية المنعقدة بكاركاس عام 1974 على اعتبار البحر الإقليمي امتدادا للإقليم الأرضي للدولة الساحلية تباشر عليه سيادتها الكاملة التي تمتد إلى ما فوق هذا البحر من طبقات الجو والفضاء والى قاعه، ومع ذلك، فإن هذه السيادة يرد عليها قيد هو حق المرور البريء المقرر لمصلحة الملاحة العالمية دون أن يمس سلامة وأمن الدولة الساحلية ونظامها.

ومع ذلك، فقد برز الخلاف أولاً، حول اتساع هذه المنطقة إذ انقسمت الوفود إلى طائفتين: الأولى، وتهدف إلى قصر سيادة الدولة إلى مسافة 12 ميلا بحريا، والطائفة الثانية تذهب إلى مسافة 200 ميل بحري أو على أقل تقدير إلى مسافة تفوق قاعدة 12 ميلا بحريا. كما أثار المؤتمر جدلا واسعا بخصوص المرور البريء للسفن الأجنبية بين من يرى فيه حقا مقورا لهذه السفن وبين من يرى أنه منحة من الدول الساحلية، فضلا عن أن النقاش امتد إلى موضوع مرور السفن الحربية البريء وما إذا كان قاصرا على إذن أو ترخيص مسبق، وكذا وضع ومرور السفن التي تعمل بالقوة النووية، وأنواع المرور بالمضائق الدولية فيما إذا كان مرورا بريئا أو عابرا أو حرا، وهي كلها جملة من العناصر والمواضيع التي كان على هذا المؤتمر أن يواجهها وأكتفي هنا بالإشارة إليها لأنها ستعرف تفصيلا في الفصول والمباحث اللاحقة من هذه الأطروحة تفاديا لتكرارها.

المبحث الثاني

المدلول القانوني للبحر الإقليمي وعناصر تحديده

M

بعد أن تم التعرض لبعض المسائل الضرورية التي يشملها موضوع البحر الإقليمي والتي تتمثل في الإشارة إلى أصوله التاريخية، ودور الفقه الدولي في بلورة مفهومه وكذا استعراض مختلف تطبيقات الدول وممارساتها بشأنه والإشارة إلى مختلف الجهود الدولية والمؤتمرات الرامية إلى وضع تقنين دولي يحكمه، بقي أن أشير في هذا المبحث إلى تنمة للموضوع السابق حتى تكتمل صورة هذه المنطقة.

وأقصد بالمدلول القانوني للبحر الإقليمي تعريف هذا الأخير تعريفا قانونيا حسب ما هو مستقر في الفقه الدولي وكذا ما أورده الاتفاقيات الدولية بشأنه مضافا إلى ذلك تحديد طبيعته القانونية وحصر مختلف النظريات التي حاولت تبرير ممارسات الدولة الساحلية واختصاصتها عليه، كما أقصد بعناصر تحديده بتلك المسائل القانونية التي ترسم أبعاد هذه المنطقة ولا يكتمل فهمها أو تصورهما من دون التعرض لها وهي المتمثلة في تحديده أو اتساعه وكذا طرق قياسه، وكل ذلك طبعا،

في ضوء الاتفاقية العامة لعام 1982 مع مقارنتها في حدود الامكان مع غيرها من النصوص إذا وجدت. وفيما يلي استعرض هذا المبحث في المطالب التالية:

المطلب الأول

المدلول القانوني للبحر الإقليمي

وكما أسلفت، فإن هذا المطلب يشتمل على عنصرين فرعيين هما: تعريف البحر الإقليمي وطبيعته القانونية، أفضل استعراضهما كل على حدة في الفرعين التاليين:

الفرع الأول

التعريف القانوني للبحر الإقليمي

إن وضع تعريف قانوني شامل للبحر الإقليمي يجمع بين مختلف العناصر التي تشكل مفهومه القانوني لهو من الصعوبة بمكان، ومن جهة ثانية، فإنه كثيرا ما يرد الخلط بين هذه المنطقة وبين مناطق أخرى تشبهها وتقترب منها في العديد من الخصائص القانونية والطبيعية كما هي الحال بالنسبة للمياه الداخلية وأحيانا المنطقة المجاورة أو المتاخمة⁽¹⁾، بل إن الدول نفسها - في معرض تطبيقها في بادئ الأمر - لم تكن تفرق بين هذه المناطق وهو ما يفسر اتجاه العديد منها إلى بسط سيادتها على مسافات بعيدة وصلت إلى 200 ميل بحري، و واضح من اقتطاع مثل هذه المساحات أنها لم تكن تفرق بين ما هو بحر إقليمي من مناطق الصيد المحاذية، فالكل خاضع لسيادة الدولة الساحلية.

ولفهم كنه هذه المناطق البحرية وتصور أبعادها، يمكن أن أعتمد ما أورده الاتفاقية العامة للأمم المتحدة حول قانون البحار لعام 1982 بخصوص تقسيم هذه المناطق وتبيان اختصاص الدولة الساحلية وولايتها عليها.

فالاتفاقية العامة قد قسمت المناطق البحرية إلى منطقتين رئيسيتين، وقد اعتمدت في طريقة التقسيم هذه على معيار خضوع هذه المناطق للولاية الإقليمية للدولة الساحلية والهروب التدريجي من هذه الولاية باتجاه أعالي البحار.

وتكون المنطقة الأولى هي المنطقة اللصيقة بساحل الدولة إلى المسافة التي تنحسر عنها مياه البحر عند الجزر ويجدها خط أساس يحسب منه باتجاه البحر الإقليمي، وتطلق عليها الاتفاقية

⁽¹⁾ وحتى وقت قريب أو بعد مؤتمر جنيف لعام 1958، فإن جانبا من الفقه والعمل الدوليين من لم يكن يفرق بين تسمية الإقليم البحري الذي هو المياه الداخلية وبين البحر الإقليمي. أنظر: د. محمد حافظ غانم، محاضرات عن النظام القانوني للبحار، المرجع السابق، ص 127-128.

العامة تسمية المياه الداخلية، كما يطلق عليها الفقه الدولي وبعض التشريعات الداخلية تسمية الإقليم البحري وهو لا يختلف عن الإقليم البري للدولة في شيء إذ أن طبيعته هي نفسها طبيعة الإقليم البري من حيث ثبوت اختصاص الدولة الساحلية عليه كقاعدة عامة، كما أن طبيعته هي أيضا طبيعة الإقليم البري من حيث اتسامها بطابع الملكية.

وبانتهاء المياه الداخلية، تقرر الدولة الساحلية خط أساس يبدأ منه قياس البحر الإقليمي إلى مسافة 12 ميلا بحريا، كما أن طبيعته - كما سوف نرى - تختلف عن طبيعة المياه الداخلية. أما بالنسبة للمناطق الثانية، وهي المناطق غير الخاضعة للولاية الإقليمية للدولة الساحلية، فهي تعتبر من أعالي البحار إلا أنها تبدأ من الإفلات التدريجي من ولاية الدولة الساحلية الإقليمية باتجاه أعالي البحار، ويندرج ضمن هذه الطائفة كل من المنطقة المتاخمة، وهي منطقة تبدأ من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي إلى مسافة 24 ميلا⁽¹⁾. بمعنى أنها تأتي بعد نهاية البحر الإقليمي بمسافة 12 ميلا بحريا هي الأخرى، كما أنها منطقة شرعت وأعطيت للدولة الساحلية عليها بعض الحقوق والولاية الضرورية لضمان مراقبة مدى امتثال السفن المارة خلال مجراها الإقليمي أو المتجهة إلى المياه الداخلية ومراعائها للأنظمة التي تقررها هذه الدولة في الشؤون الجمركية والصحية والمالية وتلك المتعلقة بالمهجرة.

ويندرج ضمن هذه الطائفة أيضا منطقة اقتصادية خالصة تبدأ كذلك من خط الأساس للبحر الإقليمي كقاعدة عامة باتجاه أعالي البحار إلى مسافة 200 ميل بحري⁽²⁾، وللدولة الساحلية فيها حقوق سيادية لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية الحية وغير الحية، وأيضا لغرض إقامة الجزر الاصطناعية والمنشآت وغيرها، وكذا بشأن البحث العلمي البحري وحماية البيئة البحرية⁽³⁾.

ثم تأتي في نهاية المطاف منطقة أعالي البحار، وهي المنطقة التي تتسم بحرية الملاحة البحرية وغيرها من الحريات الأخرى، كما أنها تتسم بطبيعة قانونية مميزة تجعلها بمنأى عن سيادة وولاية واختصاص أية دولة من الدول فلا يجوز إخضاعها أو السيطرة على جزء منها تحت أي مبررات⁽⁴⁾. وعلى هذا الأساس، يمكن أن تتصور أن منطقة البحر الإقليمي تأتي في المرتبة الثانية من المناطق البحرية الخاضعة للولاية الإقليمية للدولة الساحلية، فهي تلك المنطقة التي تلي المياه الداخلية لهذه الدولة مباشرة.

(1) المادة (2833) من الاتفاقية العامة.

(2) المادة (57) من الاتفاقية العامة.

(3) المادة (56) من الاتفاقية العامة.

(4) وهذا كقابل لما شهدته العمل الدولي في بعض صورته بإقدام الولايات المتحدة وبريطانيا وفرنسا بتخصيص مناطق بحرية شاسعة والإعلان عن أنها مناطق خطر على الملاحة والطيران بهدف إجراء التجارب الذرية. وقد سبقت الإشارة إلى ذلك.

وباعتبار البحر الإقليمي على هذا النحو، فقد ورد بشأنه العديد من التعاريف التي صاغها الفقه الدولي محاولاً جمع مختلف العناصر التي تشكل مفهومه كمنطقة بحرية ذات أبعاد قانونية، كما أن هذا الفقه قد أطلق عليها تسميات عدة لا فرق بينها قانوناً مثل "المياه الإقليمية" *Les eaux territoriales* (1) أو "البحر القريب أو المتاخم" *La mer adjacente* وكذا "البحر الساحلي" *La mer littorale*، و"البحر الحدّي" *La mer marginale* وأيضاً "البحر المجاور" *La mer proximale* أو "البحر المجاور" *La mer voisine*، وهي كلها تسميات مختلفة تفيد معنى واحداً هو معنى "البحر الإقليمي" *La mer territoriale*.

وبخصوص التعريفات الواردة عليه، فقد عرفه "د. عبد العزيز سرحان" بأنه "المساحة من مياه البحر الملاصقة لشواطئ الدولة والممتدة اتجاه أعالي البحار"، وعلى نحو مماثل ذهب "د. محمد حافظ غانم" حين ذكر بأنه "مساحة من البحر ملاصقة لشواطئ الدولة وممتدة نحو أعالي البحار"، وعلى نحو قريب كذلك ذهب "د. عز الدين فودة" بقوله بأن المياه الإقليمية هي "تلك المساحة من ماء البحر التي تلاصق الإقليم الأرضي للدولة وتشكل إلى جانب المياه الداخلية جزءاً من قطاعها البحري الذي تباشر سيادتها عليه" (2).

وواضح من هذه التعاريف خلطها بين المياه الداخلية والبحر الإقليمي، فهي لا تظهر هذه المنطقة الأخيرة جلياً، كما أنها لا تشير إلى طبيعتها القانونية.

وقد عرفه أيضاً الفقيه "د. علي صادق أبو هيف" فذكر بأنه "يطلق على الجزء من البحر الذي يجاور إقليم كل دولة وتمتد بالتالي إليه سيادتها إسم (البحر الإقليمي)" (3)، كما عرفه كذلك الفقيه "د. حامد سلطان" بأنه "قسم من إقليم الدولة الشاطئية تغمره المياه" (4).

وما يمكن أن يقال عن هذين التعريفين أنهما بعيدان عن المعنى القانوني للبحر الإقليمي إذ لا يفرقان بينه وبين المياه الداخلية من جهة، كما أن طبيعة هذا البحر - حسبهما - هي ملكية الدولة الساحلية له شأنه شأن المياه الداخلية في ذلك.

وقد عرفه "د. عبد المنعم محمد داود" بأنه "مساحة من البحار تجاور سواحل الدولة وتمتد فيما وراء إقليمها البري ومياهها الداخلية" (5)، ويذهب الفقيه "د. محمد طلعت الغنيمي" إلى أنه "ذلك الجزء

(1) والملاحظ عن لجنة القانون الدولي في مشروعها لتحضير مؤتمر جنيف قد فضلت استخدام تعبير "البحر الإقليمي" *La mer territoriale* على تعبير "المياه الإقليمية" *Les eaux territoriales* لأن هذا التعبير الأخير يستخدم أحياناً للدلالة على المياه الداخلية. أنظر: د. أحمد أبو الوفا. القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية..، المرجع السابق، ص 189، الهامش.

(2) أنظر: د. محمد سعيد محمد الخطيب، المرجع السابق، ص 228.

(3) د. صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 415.

(4) د. حامد سلطان، القانون الدولي العام في وقت السلم، المرجع السابق، ص 609.

(5) د. عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، المرجع السابق، ص 55.

من البحر الذي ينحصر ما بين المياه الداخلية والبحر العام⁽¹⁾، في حين يرى "د. سليم حداد" بأن البحر الإقليمي هو "المنطقة المحاذية لشواطئ الدولة التي تقع بين المياه الداخلية وأعلى البحار والتي تمارس الدولة الساحلية عليها سيادة كاملة على غرار السيادة التي تمارسها على إقليمها البري"⁽²⁾. وعمّا يؤخذ على هذه التعاريف، يمكن القول أن ما أورده "د. عبد المنعم محمد داوود" و"د. محمد طلعت الغنيمي" لا يسلم من أوجه القصور والنقد اللذين وجها إلى ما سبق من تعاريف، أما عن تعريف "د. سليم حداد"، فواضح لديه الخلط بين السيادة الممارسة على الإقليم البري وتلك الممارسة على البحر الإقليمي لما في ذلك من تفاوت سيما في موضوع الاختصاص كما سوف نرى. أما عن الفقه الغربي، فقد أورد بدوره تعاريف عديدة ومتباينة للبحر الإقليمي أذكر منها تعريف الفقيه "أكسيولي Accioly" الذي عرّفه بأنه "الجزء البحري الظاهر الذي يلامس شواطئ إقليم ما، ويمتد لمسافة معينة"، كما ذهب "الفاريز Alvarez" إلى أن "الدولة الساحلية تمارس سيادتها على مدى بحري معين يعتبر جزءاً من إقليمها"، وذهب الفقيه "جيدل G. Gidel" إلى أن هذه المنطقة "نطاق مائي يقع بين المياه الداخلية من جهة، والبحر العالي من جهة أخرى" وعرّفه الفقيه "شارل روسو C. Rousseau" بأنه "مجال بحري يتوسط بين البحر العالي والإقليم"⁽³⁾. وواضح من تعريف "روسو" أنه يشبه التعريف الذي أخذ به الفقيه "جيدل" سوى أن هذا الأخير لم يشير إلى المياه الداخلية بل اقتصر على الإقليم ككل، ولأن المياه الداخلية تعتبر بالفعل جزءاً من الإقليم، فإن تعريفي الفقيهين السابقين يقتربان من بعضهما وهما أكثر تجانساً، في حين، فإن تعريف "أكسيولي" يعيّب المياه الداخلية كلية؛ أما عن تعريف "الفاريز"، فهو يبحث في طبيعة هذا البحر ولا يظهر حدوده وموقعه ضمن المجالات البحرية.

وعرّفه أيضاً الأستاذ "كلود ألبرت كوليارد Claud Albert Colliard" بأنه المنطقة التي "تمتد بين البحر العالي من جهة والمياه الداخلية من جهة أخرى"، وذهب "دي مارتن De Martens" إلى أن البحر الإقليمي هو "تلك الأجزاء المجاورة من البحر التي يمكن صيانتها من الشاطئ"، كما عرفه "بلانتشلي Bluntschli" في "القانون الدولي المقتن" بقوله "يدخل في الإقليم، الجزء البحري الذي تستطيع الدولة فرض احترام سلطتها عليه من الساحل، أي نطاقاً بحرياً يمتد حتى مدى المدفع"، كما ذهب "فوشي Fauchille" إلى أن البحر الإقليمي "جزء من البحر يمتد بامتداد سواحل الإقليم ويمارس عليه مالك هذا الإقليم مجموعة من الحقوق"⁽⁴⁾.

(1) د. محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري، المرجع السابق، ص 129.

(2) د. سليم حداد، التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي العربي، المرجع السابق، ص 28.

(3) أنظر جملة هذه التعريفات في: د. محمد سعيد محمد الخطيب، المرجع السابق، ص 232-233.

(4) د. محمد سعيد محمد الخطيب، المرجع السابق، ص 235-236.

وما يمكن أن يؤخذ على هذه التعاريف أنها في معظمها تشير إلى طبيعة البحر الإقليمي أكثر مما تعرفه. فالفقيه "دي مارتن" والفقيه "بلانتشلي" واضح من تعريفهما تأثرهما باتساع البحر الإقليمي وبنظرية "بنكرشوك" و "جاليان"، في حين، فإن "فوشي" يتجه إلى بحث طبيعة هذه المنطقة ولا يعرفها، فهي عنده خاضعة للملكية فحسب.

و عرفه "ورنر Werner" بأنه تلك " المنطقة البحرية المحاذية للأرض والتي تكون ملحقا طبيعيا بالساحل"، وذهب "كولومبس Colombos" إلى أنه "المياه الإقليمية المحصورة ضمن منطقة بحرية محدودة، أو نطاق مجاور لإقليم الدول"، وذكره "كلسن H.Kelsen" بأنه "الجزء البحري المجاور لساحل الدولة والذي تكون إلى الداخل منه مياه الدولة الداخلية وفيما وراءه البحر العالي (المفتوح)"، أما "أوبنهايم L. Oppenheim"، فعرفه بأنه "الجزء البحري الذي يغير البحر العالي ويكون تحت السلطان القضائي للدولة الساحلية"، كما يرى الأستاذ "أوكنيل O'connell" بأن البحر الإقليمي هو "تلك المساحة من المياه المجاورة للساحل والتي يسمح القانون للدولة الساحلية بممارسة سلطة كاملة عليها تخضع فقط لحق المرور البريء لصالح السفن الأجنبية". أما عن أكاديمية العلوم في الاتحاد السوفياتي فقد ذكرت في كتاب القانون الدولي لمعهد الدولة والقانون بموسكو أن البحر الإقليمي أو المياه الإقليمية "جزء من إقليم الدولة الساحلية بالإضافة للمياه الداخلية، وهي جزء بحري يمتد على طول ساحل الدولة مع حدود البحر، اصطلاح عليه عرفا بمياهها الإقليمية. ويكون جزءا من الإقليم المائي للدولة. وأن المياه الإقليمية تقاس من أدنى نقطة لانحسار الماء على طول الشاطئ. والمياه الإقليمية مثل كل الأجزاء الأخرى من إقليم الدولة تخضع لسيادة الدولة الساحلية".⁽¹⁾

والحقيقة أن معظم هذه التعاريف - وفيما عدا تعريف أكاديمية العلوم في الاتحاد السوفياتي - تبدو سطحية إذ تقتصر في تعريفها لهذا البحر على موقعه ضمن إقليم الدولة وأعلى البحار مهمة طبيعته، أو على العكس من ذلك أن تتجه التعاريف إلى إبراز طبيعته دون الإشارة إلى موقعه، ومن ثم، فإن وضع تعريف مانع هو ذلك الذي يشمل موقع هذا البحر وطبيعته القانونية كذلك. وعلى هذا النحو ذهب الأستاذ "أوليفي دوفيران Olivier de ferron" حيث ذكر بأن وضع تعريف لهذه المنطقة يجب أن يشمل موقعه واتساعه وكذا حقوق الدولة الساحلية عليه.⁽²⁾

ولم يخرج "د. إبراهيم العناني" عن هذا الإطار إذ قصر البحر الإقليمي على أنه "مساحة من البحار متاخمة لسواحل الدولة تمتد فيما وراء إقليمها البري ومياهها الداخلية" أو "هو رقعة من البحار تنحصر بين المياه الداخلية والشاطئ من جهة وأعلى البحار من جهة أخرى".⁽³⁾

(1) أنظر جملة هذه التعاريف في: د. محمد سعيد محمد الخطيب، المرجع السابق، الصفحات 239-241 و 242 و 245.

(2) Olivier de ferron « Le droit international de la mer ». Op.Cit., P37-38

(3) د. إبراهيم العناني، قانون البحار، المرجع السابق، ص 13.

وقد رأى الأستاذ "ديوي R.J. Depuy" أن هذه التعاريف كلاسيكية، إذ لا تشير إلى بعض المناطق البحرية كالمنطقة الاقتصادية الخالصة⁽¹⁾، وأعتقد أن هذا أمر طبيعي لكون معظم تعاريف الفقه جاءت قبل المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار، وهذا الأخير هو الذي تم فيه إنشاء هذه المنطقة والاعتراف بها صراحة للدول، كما أن هذه المنطقة لا تخرج عن كونها من أعالي البحار هي الأخرى، وبالتالي فلا أهمية في أن تأخذها التعاريف في الحسبان. وعلى العموم، فإن الاتفاقية العامة نفسها لم تضع تعريفا للبحر الإقليمي بقدر ما أشارت إليه في معرض حديثها عن سيادة الدولة عليه، أو بمعنى آخر، فإنها تناولت طبيعته أكثر من تعريفه تعريفا قانونيا، وقد نصت المادة (2) منها على أن

« 1- تَمْتَدُّ سِيَادَةُ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ خَارِجَ إِقْلِيمِهَا البَرِّيِّ وَمِيَاهِهَا الدَّاخِلِيَّةِ، أَوْ مِيَاهِهَا الأَرْخِيَالِيَّةِ إِلَى حِزَامٍ بَحْرِيٍّ مُلَاصِقٍ يُعْرَفُ بِالبَحْرِ الإِقْلِيمِيِّ. 2- تَمْتَدُّ هَذِهِ السِّيَادَةُ إِلَى الحِيزِ الجَوِّيِّ فَوْقَ البَحْرِ الإِقْلِيمِيِّ وَكَذَلِكَ إِلَى قَاعِهِ وَبَاطِنِ أَرْضِهِ. »⁽²⁾

وواضح من هذا النص أن الاتفاقية العامة تتجه أكثر إلى تبيان طبيعة هذا البحر رغم إشارتها إلى موقعه، ومع ذلك، فإن هذا التعريف يكاد يكون شاملا بالمقارنة مع معظم التعاريف التي أوردتها الفقه والتي أهملت في معظمها الإشارة إلى طبيعة هذا البحر القانونية، هذه الأخيرة التي لا يمكن تحديد مفهوم البحر الإقليمي من دون التعرض لها وهو ما سأعرض له في الآتي:

الفرع الثاني

الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي

كما أسلفت، فإن مفهوم البحر الإقليمي لا يستقيم من دون تحديد طبيعته القانونية، كما أن هذه الأخيرة هي من بين أهم المواضيع إثارة للخلاف بين الدول بالنظر إلى أهميتها ونتائجها المتمثلة في ما تملكه الدولة الساحلية على هذا البحر من اختصاصات وصلاحيات؛ ثم إن هذا الخلاف الدولي بشأنها - والذي ظهر أولا في شكل أطروحات ونظريات فقهية كما سوف نرى لاحقا - لم يهدف فقط، إلى تحديد طبيعة هذه المنطقة وقصرها على نطاق الدائرة الفقهية فحسب بقدر ما كان يعبر حقيقة عن مواقف دولية لها مرجعيات وخلفيات منها ما هو عسكري حتى، وهو يشبه إلى حد ما ذلك الخلاف الذي نشأ بشأن مدى اتساع هذا البحر والذي ظهر فيه الفقه كما لو كان في صورة تجريدية ومحيدة، غير أنه كان نابعا في جوهره من تيارات واتجاهات دولية يسعى بعضها إلى مد

⁽¹⁾ وقد أورد هذا في تعليقه على تعريف اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 التي لم تخرج عن نطاق تحديد موقع هذه المنطقة. راجع:

René.Jean.Dupuy. « La mer sous compétence nationale ». *Chapitre 5. Traité du nouveau droit de la mer. Op.Cit., P224. Voir aussi ; Abdelwahab Bekhechi. Op.Cit., p 47.*

⁽²⁾ وتقابلها المادة الأولى من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي لعام 1958.

السيادة إلى أبعد مدى ممكن بناء على اعتبارات أمنية ودفاعية كما هي حال الدول الساحلية النامية، في حين، يسعى البعض الآخر إلى دحر هذه السيادة إلى أقصى مدى ممكن باتجاه عكسي، أي إلى الشاطئ، وهو اتجاه الدول البحرية الكبرى التي تسعى إلى ضمان حرية تنقل وحداتها وقطعها لاسيما الحربية منها عبر مختلف المناطق البحرية بناءً على ضرورات استراتيجية أو لدواعي اقتصادية و تجارية على أخف تقدير.

وعلى هذا النحو، فإن طبيعة البحر الإقليمي هي الأخرى لا تخلو من التعقيد والطرح الجدلي العقيم، وهي قد خضعت إلى نفس معادلة الجذب الثنائي التي أشرت إليها سالفًا بين اتجاهات ترى في هذه المنطقة جزءاً من الإقليم ساعة إلى بسط كامل قوتها ونفوذها عليه، وبين اتجاهات معاكسة كما سوف نرى أيضاً، تهدف إلى اقتلاع أي أثر للدولة الساحلية على هذا الجزء واعتباره من أعالي البحار - ومن ثم - دحر أي سلطان للدولة الساحلية على هذه المنطقة بما يكفل لسفنها التحرك بحرية وبمناى عن سلطات هذه الأخيرة.

وإذا سلمنا بأن طبيعة هذا البحر قد خضعت لهذه المعادلة، فإننا نتوقع حجم الأطروحات والنظريات التي تعالج هذه الطبيعة والتي - وإن غداها الفقه الدولي - فإنها في الأخير تعبر عن طموح هذه الدول كل حسب نظرتها حتى استقرت هذه الفكرة في الاتفاقية العامة، هذه الأخيرة التي سأحاول أن استخلص التيار الذي تأثرت به وكان الغالب على أحكامها. وفيما يلي، سأعرض لأهم الاتجاهات والنظريات التي تناولت الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي.

أولاً) البحر الإقليمي مُلْحَقٌ بِأَعَالِي الْبِحَارِ: يذهب هذا الاتجاه في عمومته إلى أن منطقة البحر الإقليمي هي جزء من أعالي البحار، كما أن علاقة الدولة الساحلية به إنما تقوم على مبدأ اختصاص الدولة ببعض الحقوق التي تمارسها على هذا البحر لكونه فقط مجاوراً لسواحلها، ومن دون أن يتأثر في كونه جزءاً من أعالي البحار ككل.

وقد ذهب عدد من الفقهاء الدوليين إلى اعتناق هذا الاتجاه غير أنهم في الواقع لم يكونوا متفقين على تكييف حقوق الدولة الساحلية على هذا الجزء من أعالي البحار فتنفروا إلى نظريات مختلفة حاولت كلها إيجاد تكييف مناسب لهذه الحقوق التي تمارسها الدولة على هذه المنطقة. وفيما يلي أذكر بعض هذه النظريات:

ألف) **نظريّة حُقوقِ الإِرتفَاقِ السَّاحِليّةِ** «Thèse des servitudes côtières»: وهي

النظرية التي تبناها ودافع عنها على وجه الخصوص الفقيه "دولابراديل A.Geouffre de Lapradelle" عام 1898⁽¹⁾، وذهب فيها إلى أن الدولة الساحلية لا تملك على هذا الجزء من البحار سوى فرض قيود على سيّد البحر -وهو المجتمع الدولي- مبنية على اعتبارات وضرورات حماية أمنها، كما أن هذه القيود تتمثل في مجموعة من حقوق الإرتفاق المقررة لمصلحتها بحكم موقعها، وأن الأصل هو أن البحر ملكية عامة ومشتركة "Res Communis" مباح استعماله من قبل كافة أعضاء المجتمع الدولي الذي هو صاحب السيادة عليه، وأن هذه الإرتفاقات إنما شرعت للدولة الساحلية لضرورات أمنها وسلامتها ومصالحها الاقتصادية والصحية بالنظر إلى قرب هذه المنطقة إلى سواحلها⁽²⁾.

كما ذهب الفقيه "دولابرديل" في نظريته هذه أيضاً، إلى أن حقوق الإرتفاق هذه إنما تمارس فقط في النواحي العسكرية والصحية والاقتصادية، ولا تملك الدولة الساحلية في مواجهة الغير حقّ تقييد المرور الحر في هذا البحر إلا في حدود الضرورة.

وقد هاجم الفقه الدولي نظرية "دولابراديل" وعاب عنها مسائل عدة. فالفقيه "فوشي Paul Fauchille" رأى عدم إمكانية قيام حقوق للإرتفاق في هذا المجال من أساسه، إذ أن هذه النظرية تقتضي وجود إرتفاق دولي إتفاقي ووجود دولة خادمة وأخرى مخدومة، فإذا كان وجود الدولة المخدومة وهي الدولة الساحلية أمر غير مشكوك فيه فإن الدولة الخادمة غير موجودة على النطاق الدولي البحري. أما عن الفقيه "شارل روسو"، فقد رأى بأن هذه النظرية تستند إلى فكرة غير معروفة على الصعيد الدولي وحتى الداخلي، ورأى بأن هناك من ينكر أصلاً وجود إرتفاقات حقيقية في القانون الدولي.⁽³⁾

(1) وهي النظرية التي ذكرها في المجلة العامة للقانون الدولي "La revue générale de droit international public" عام 1898. أنظر:

René.Jean.Dupuy « La mer sous compétence nationale».Op.Cit. ; P226.

(2) راجع في هذا الموضوع كلاً من:

- د.محمد سعيد محمد الخطيب، المرجع السابق، ص 251.

- د.حامد سلطان، د.عائشة راتب، د.صلاح الدين عامر، القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 8.

- (Nicolas Mattesco matte. (Deux frontières invisibles : de la mer territoriale a l'air « territoriale »). Op.Cit., P47.

(3) راجع في ما جاء من انتقادات على نظرية دولابراديل، كلاً من :

- شارل روسو، القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 253.

- د.محمد سعيد محمد الخطيب، المرجع السابق، ص 253.

- د.محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 138.

باء) **نظريّة حقّ حفظِ الدوّلةِ** «Thèse du droit de conservation de l'État» وهي النظرية التي نادى بها الفقيه "فوشي" *P.Fauchille* وساندها الفقيه "جورج سال" *G.Scelle*، وهي تتلخص في أن الدولة تمارس على منطقة البحر الإقليمي اختصاصات ممنوحة لها من قبل القانون الدولي بناءً على اعتبارات وضرورات حمايتها والحفاظة على أمنها، ويستتبع ذلك أن للدولة الساحلية أن تتخذ في هذه المنطقة الاحتياطات الضرورية ضد كل ما يهدد إقليمها من تهديدات، وأن تتخذ أيضاً كافة التدابير التي تكفل حفظ اقتصادها وصحة شعبها على هذه المنطقة عدا اعتبارها ملكية لها أو أن هذه الدولة سيّدة عليها.⁽¹⁾

وقد سار على نظرية "فوشي" عدد من الفقهاء مثل الفقيه "جوزيف إمبارت لاتور" *Joseph. Imbart latour* الذي ذكر بأن البحر الإقليمي هو البحر المجاور للساحل وتستطيع الدولة الساحلية أن تستخدم القوة المسلحة عليه من الشاطئ، وأن تمارس عليه الحق الضروري للدفاع عن إقليمها وسواحلها لضمان أمن وسلامة سكانها وحفظ وصيانة مصالحها المالية والتجارية. وقريب من هذا أيضاً ذهب الفقيه "كالفو" *Calvo* إلى أن "الدولة ليس لها على البحر الإقليمي حق الملكية ولكن لها فقط حق الإشراف والاختصاص القضائي فيما يتعلق بمصالحها الدفاعية وحماية مصالحها المالية".⁽²⁾ وقد ساند "د. صادق أبو هيف" هذه الأطروحة حيث ذكر بأن "هذا الرأي الأخير أكثر اتفاقاً... مع فكرة البحر الإقليمي، فالغرض من إخضاع جزء من البحر لسلطان الدولة المجاور لها هو... حماية إقليمها وشواطئها ضد الأخطار التي قد تتهددها من جهة البحر، ويجب أن يكون سلطان الدولة على هذا الجزء من البحر بقدر ما يلزم لهذه الحماية ولا يتعداه. فالبحر الإقليمي لا يخرج عن كونه جزءاً من عموم البحار والأصل أن يسري عليه ما يسري على هذه البحار، وإخضاعه لسيادة الدولة المجاورة للاعتبارات المتقدمة استثناء من مبدأ حرية البحار، وهذا الاستثناء لا يجوز التوسع فيه إلى حد القول بتملك الدولة للبحر الإقليمي كأى جزء آخر من إقليمها. ويؤيد وجهة النظر هذه أن الدولة لا يحق لها أن تمنع المراكب الأجنبية من المرور في بحرها الإقليمي سواء في ذلك المراكب التجارية والمراكب الحربية... وواضح أنه لا تستقيم فكرة اختصاص الدولة بالبحر الإقليمي واعتباره جزءاً من إقليمها لها عليه من الحقوق ما لها على بقية الإقليم".⁽³⁾

(1) يراجع كلا من:

-René.Jean.Dupuy « La mer sous compétence nationale». *Op.Cit.*, P226.

-Gilbert Gidel. « Le droit international public de la mer. Le temps de paix ». *Tome III. « La mer territoriale et la zone contiguë ».* *Topos verlag vaduz, Liechtenstein. Librairie Edouard du chemin. Paris.1981. P162, 163.*

(2) د.محمد سعيد محمد الخطيب، المرجع السابق، ص 257.

(3) د. صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 395.

ومجمل القول بالنسبة للاتجاه القاضي بإلحاق البحر الإقليمي بأعالي البحار، وسواء كانت نظرية الارتفاقات الساحلية للفقهاء "دولابراديل" أو نظرية حق الحفظ للفقهاء "فوشي"، فإنهما نظريتان غير مبنيتين على أسس واقعية وعلى ما استقر عليه العرف الدولي ومجمل تطبيقات الدول في هذا الشأن. ذلك أن العرف والعمل الدوليين قد سارا على اعتبار هذه المنطقة أقرب إلى إقليم الدولة الساحلية من حيث طبيعتها، ومن ثم، فقد سعى الفقه - على وجه الخصوص - إلى وجوب التفرقة بينها وبين الإقليم البحري وهذا للحد من تزايد مطالب الدولة بخصوص مدّ سيادتها على هذه المنطقة واعتبارها مملوكة من قبلها شأنها شأن إقليمها البري، ولذلك، فإن الأصل هو اعتبار هذه المنطقة امتدادا لإقليم الدولة الساحلية، وأن الاستثناء هو ما جرى عليه العرف الدولي من الحد والتخفيف من شدة وطأة الدولة الساحلية عليها ومدّ سيادتها، فتّمّت لذلك تفرقتها عن المياه الداخلية بإدراج هذه الأخيرة ضمن نطاق إقليم هذه الدولة البحري وفصل منطقة البحر الإقليمي عن نطاق الملكية، لكن ذلك لا يعني بالضرورة أن هذه المنطقة هي جزء من أعالي البحار أو كما ذهب "د. صادق أبو هيف" إلى أن ذلك هو الأصل وأن ما يسري عليه يسري على البحر الإقليمي لأن العكس في رأي هو الصحيح.

ثانياً) البحر الإقليمي مُلْحَقٌ بِالْإِقْلِيمِ الْبَرِّي: وعلى نقيض الاتجاه السابق، جاء هذا الاتجاه ليقضي باعتبار البحر الإقليمي جزءاً من الإقليم البري للدولة وامتدادا طبيعياً لها، فما هو إلا إقليم بري مغمور بالمياه.

وقد سار على هذا الاتجاه عدد كبير من الفقهاء، كما أن العمل الدولي كان قد استقر على ذلك أيضاً، غير أن هذا الاتجاه ينقسم بدوره إلى نظريات مختلفة تتفق مجملها على إلحاقه بإقليم الدولة، وتختلف حول ما تملكه الدولة عليه من سلطان فيما إذا كان ملكية أو سيادة أو غير ذلك. وقبل استعراض أي من هذه النظريات، أود أن أشير إلى أن هذا الاتجاه كان هو السابق حاول أن يوجد مسوغات ومبررات لزحف سيادة الدولة على المساحات البحرية المحاذية لإقليمها، وهو الاتجاه الذي يذكرنا بكتابات "سيلدن" و"جنتليس" و"جاليان" و"بنكرشوك" وغيرهم ممن حاولوا تبرير مدّ السيادة على البحر بصفة عامة، كما أن هذا الاتجاه سار عليه العمل الدولي في مجمله وكان معتمداً من قبل الدول النامية بصورة أكثر مبالغة إلى درجة إدراجه في دساتيرها كما سوف نرى، وهو في الحقيقة يترجم قلق هذه الدول على أمنها واستقلالها، ومن ثم، كان تبريرها لهذه السلوكات بهذه الطريقة.

وفيما يلي استعراض أهم النظريات التي شكلت هذا الاتجاه.

ألف) نظرية حق الملكية « Théorie du droit de propriété » : وتقوم هذه النظرية التي ناصرها عدد من فقهاء القرنين 18 و 19 أمثال "فاتل Vattel" و"هال Hall" على اعتبار أن البحر الإقليمي قطعة من الإقليم ويختص بكونه شيئاً قابلاً للتملك، كما أن حقوق دولة الشاطئ هي حقوق ملكية، مما يؤدي في النهاية إلى تقرير حق الدولة في فتح منطقة البحر الإقليمي وغلقتها، وإلى حظر إقامة السفن الأجنبية في هذه المنطقة واحتكار الصيد والإبحار بين مرافئ البحر الإقليمي.⁽¹⁾

والحقيقة، أن هذه النظرية ظهرت أولاً في العمل الدولي إذ يعود أصلها إلى مختلف الادعاءات التي أطلقتها حضارات عدة منها الإمبراطورية الرومانية التي أطلقت على حوض البحر المتوسط تسمية "بحرنا Mare Nostrum" واعتبروه بحيرة رومانية مملوكة لهم، وكذلك فعل ملوك بريطانيا. ومع ذلك، فإن نظرية الملكية هذه لم تظهر إلى الفكر القانوني إلا بعد أن أيدها الفقيه البريطاني "سيلدن Silden" في كتابه "البحر المغلق Mare Cleusum" عام 1635 في خضم صراعه مع رائد "البحر الحر Mare Liberum" الفقيه الهولندي "غروسوسوس".

وإلى جانب الفقيهين "فاتل" و"هال"، فقد أيد هذه النظرية عدد من كبار الفقهاء ورجال القانون العام أمثال "براديه فودريه Pradier Fodéré" في كتابه "مطول القانون الدولي العام Traité de droit international public"، والفقيه "دي مارتن De martens" في كتابه مطول القانون الدولي Traité de droit international وكذا الفقيه "ريفير Rivier" في كتابه قانون الشعوب droit des gens.⁽²⁾

وقد تبني أيضاً هذه النظرية على وجه الخصوص وعززها الفقيه "جيدل Gidel" الذي حاول إعطائها صيغاً ومبررات قانونية ذكرها في مؤلفه "القانون الدولي العام للبحار Droit international public de la mer"، حيث رأى أن ثمة تكافؤاً بين الإقليم البري والبحر الإقليمي، وأن هذا الأخير ليس سوى "إقليم مغمور بالمياه Territoire submergé" وامتداد طبيعي للأول. ومع ذلك، فقد رأى "جيدل" أن مظاهر سيادة الدولة تبدو ذات طابع خاص من وجهة النظر الدولية وذلك لسببين: أحدهما أن وسائل الاستعمال المادية للإقليم البحري تختلف عن وسائل استخدام الإقليم الأرضي، أما السبب الثاني فهو ذو طابع جغرافي وسياسي يعطي للبحر الإقليمي مظهراً خاصاً باعتباره منطقة حدود. ومن ثم رأى الفقيه "جيدل" وجوب التفرقة بين ممارسة السيادة وبين حق السيادة، فهذا

⁽¹⁾ راجع في هذا الموضوع كلاً من: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 14، والأستاذ شارل روسو، المرجع السابق، ص 253،

وكذا: Abdelwahab Bekhechi. Op.Cit., p 48

⁽²⁾ د. محمد سعيد محمد الخطيب، المرجع السابق، ص 266.

الأخير هو الذي تملكه الدولة الساحلية على إقليمها البري لكنها تمارس السيادة فقط على بحرها الإقليمي.⁽¹⁾

وقريب جدا من طرح الفقيه "جيدل" ذهب "د. حامد سلطان" إلى أن البحر الإقليمي هو قسم من إقليم الدولة الشاطئية تغمره المياه، وهو لا يختلف - من حيث جوهره القانوني - عن أي قسم آخر من أقسام إقليم الدولة. غير أن مظاهر سلطان الدولة عليه تصطبغ بصبغة خاصة؛ وذلك لسببين: أولهما هو الطبيعة، وثانيهما هو السبب الجغرافي والسياسي معا. فالطبيعة جعلت وسائل استعمال هذا القسم من إقليم الدولة والانتفاع به مقصورين على وسائل مادية مختلفة تتنوع بتطور العلم وتقدمه ونموه مع مرور الزمن، والعامل الجغرافي والسياسي يطبع البحر الإقليمي - أي ذلك الجزء المغمور من إقليم الدولة - بطابع خاص، فهو حدود الدولة الشاطئية وتجوهرها... ولذلك فإنه يتحتم اعتبار البحر الإقليمي تكملة لإقليم الدولة ذاته، لا يفصل بينهما فاصل، ويتحتم أيضا أن يخضع البحر الإقليمي لذات النظام القانوني الذي يخضع له إقليم الدولة. فجزر "آلاند" - مثلا - إقليم وضع بالاتفاق في حالة حياد دائم. ويترتب على ذلك أن البحر الإقليمي لجزر "آلاند" يتحتم أن يكون في حالة حياد دائم أيضا، لأنه قسم من إقليم هذه الجزر.⁽²⁾

وقد أيد أيضا نظرية الملكية كل من الفقيه "أوبنهايم *L. Oppenheim*" وأشار بأن أغلبية الشراح تأخذ بها في الوقت الحاضر، كما أعربت "السيدة باستيد *Madame Paul Bastide*" عن اعتقادها بعدم وجود شك بكون البحر الإقليمي ملحقا بالإقليم الأرضي.⁽³⁾

وما يمكن أن يقال عن هذه النظرية أنها تغفل بعض الحقائق المتعلقة بحق الملكية والتي منها ضرورة "وضع اليد" أو "الحيازة" على الشيء، وهي حيازة يجب أن تتم بصورة فعلية ومستمرة وهو أمر لا يتحقق بالنسبة للبحر الإقليمي. ومع ذلك، فإن هذه النظرية قد أُخذَ بها من قبل بعض

(1)

« La mer territoriale est effectivement un territoire qui ne diffère pas, quant à son essence juridique, du territoire terrestre, mais sur lequel les manifestations de la puissance étatique de l'Etat riverain au point de vue du droit international revêtent un aspect particulier dû à deux causes: l'une est d'ordre physique, l'autre est d'ordre géographique et politique.

La cause d'ordre physique est que le territoire maritime comporte évidemment des moyens matériels d'utilisation différents de ceux qui sont employée sur le territoire terrestre...la cause d'ordre géographique et politique qui assigne au territoire constitué par (la mer territoriale) un aspect particulier est qu'il s'agit là d'un territoire-frontière ou, pour parier plus bref, d'une frontière ». V ; *Gilbert Gidel. Tome III. « La mer territoriale et la zone contiguë ». Op.Cit., P173,174. ; Voir aussi : René.Jean.Dupuy « La mer sous compétence nationale ». Op.Cit., P225.*

وأيضاً: د. محمد سعيد محمد الخطيب، المرجع السابق، ص 267.

(2) والراجح عندي أن د. حامد سلطان يكون قد اقتبس الفكرة والفقرة التي أوردها الفقيه "جيدل" وقام بترجمتها. أنظر: د. حامد سلطان، القانون الدولي العام في وقت السلم، المرجع السابق، ص 609.

(3) د. محمد سعيد محمد الخطيب، المرجع السابق، ص 272 - 273.

التشريعات كما سوف نرى، غير أنهما استبعدت في الوقت الراهن لما في ذلك من عدم انسجامها مع طبيعة هذا البحر الذي تسبقه المياه الداخلية باتجاه الساحل، فهي التي تعتبر الامتداد الطبيعي للإقليم، وهي التي يرجح أن تكون الإقليم المغمور بالمياه. والقول بغير ذلك يجعلنا نتساءل: لماذا أنشئت المياه الداخلية أصلاً؟ ولماذا نفرق بينهما اصطلاحاً وقانوناً؟ أليس من الأجدر - والحال هذه - أن تكون المنطقتان منطقة واحدة يطلق عليهما بالمرّة اسم المياه الداخلية أو الإقليمية؟ وعلى العموم فإن جناح الملكية قد تنازل عن بعض جوانب هذه النظرية واقترب كثيراً من موضوع السيادة الذي أورده في الآتي:

باء) نَظْرِيَّةُ حَقِّ السِّيَادَةِ «Théorie de la souveraineté»: وعلى غرار سابقتها، تعتبر هذه النظرية متفرعة عن الاتجاه الذي يُلحق البحر الإقليمي بإقليم الدولة، حيث يتفق مؤيدو هذه النظرية مع أنصار حق الملكية في اعتبار البحر الإقليمي ملحقاً بالإقليم، إلا أنهم يختلفون عنهم في تحديد حق الدولة على هذا البحر. فؤلئك يرونه "حق ملكية *Dominium*"، وهؤلاء يرونه "حق سيادة *Imperium*".

ويرى أنصار هذه النظرية أن ما للدولة على بحرها الإقليمي هو حق السيادة لا الملكية أو الحيازة، فالدولة تملك السيادة على شيء معين عندما تستطيع أن تفرض سيطرتها في مواجهته، والبحر الإقليمي حيز مائي لا تستطيع الدولة أن تمتلكه بوضع اليد عليه و حيازتها له، لكنها تستطيع أن تفرض سيطرتها عليه فعلاً، وأن تمارس سلطاتها عليه بما لها من وسائل دفاعية مثبتة في شواطئها. وما يمكن إدلاؤه من ملاحظات في هذا المجال، أن هذه النظرية لا تختلف كثيراً عن نظرية الملكية خصوصاً بعد التخفيف من حكمها على النحو الذي أورده الفقيه "جيدل"، حيث تكون النتيجة واحدة. ذلك أن نظرية الملكية ترى بأن الدولة الساحلية رغم امتلاكها لمنطقة البحر الإقليمي فإنها لا تباشر عليها مظاهر الملكية على النحو الذي تباشره على إقليمها فهي - وإذا تملك على هذا الأخير حق السيادة - فإنها لا تملك في بحرها الإقليمي سوى ممارسة هذه السيادة. وتكون نتيجة المفهومين مختلفة رغم كونهما منتميين إلى نظرية واحدة ألا وهي نظرية حق الملكية. فالدولة على إقليمها الذي تملكه وتملك حق السيادة عليه لها سلطان واختصاصات أوسع مما تملكه على منطقة بحرية لا تمارس عليها مظاهر الملكية ولا تملك في مواجهتها سوى مظاهر السيادة. فإذا كان هذا هو محتوى نظرية الملكية فلا فرق بينها وبين نظرية السيادة من حيث الأثر والصلاحيات، فالسيادة في جميع الحالات واردة في كلتا النظريتين سواء كانت الدولة مالكة لهذا البحر وملكيته مقيدة بمظاهر السيادة فقط، أو كانت سيادةً عليه كما ترى نظرية حق السيادة، فالنتيجة - إذن - سواء بسواء.

أما الملاحظة الثانية، فهي تكمن في دواعي انتهاج هاتين النظريتين ولماذا روجَّ الفقه الدولي للأخذ بأحدهما؟ وما الفائدة المرجوة التي تتوخاها الدول على اختلاف مطامعها من هذه الأطروحات النظرية؟

في اعتقادي أن الفقه الدولي لم يخرج عن دوره التقليدي في تبريره لادعاءات بريطانيا بالتملك وتسويغه لحرية أعالي البحار بما يكفل لهولندا ممارسة الملاحة التجارية. فهو في العصر الحديث، خضع لعمليات جذب ثنائية تأثر بها وحاول بدوره أن يقدم لكل منهما تبريرات معينة. فعمل الدول هنا سابق ومتبوع بالفقه الدولي لتبريره، والدول الساحلية تسعى لبسط سيادتها تارة باسم الملكية وتارة بغيرها، ويقابل ذلك جذب آخر تدعمه دول الأساطيل الكبرى التي تسعى إلى افتكاك هذه البحار الإقليمية منها إن من حيث دَحْر توسعها بقصر هذا البحر إلى أضيق ما يمكن باتجاه الشاطئ من جهة، أو بجذب وتقليص أكبر ما يكون التقليص من صلاحيات هذه الدولة على هذه المنطقة، ومن ثم، فإن نظرية السيادة، في رأيي، هي انتصار للتيار الثاني هنا، تيار الدول البحرية الكبرى الذي يقترب من الاتجاه الأول القاضي بإلحاق البحر الإقليمي بأعالي البحار ليشهر في وجه تيار الدول الساحلية التي تبحث في نظرية الملكية علَّها تجد مبررات تضيي الشرعية الدولية على سعيها نحو امتلاك أكبر قدر من المساحات البحرية المحاذية لسواحلها لقطع الطريق أمام القوافل البحرية العائمة للدول الكبرى المارة بالقرب منها.

وعلى العموم، فقد ساند هذه النظرية عدد جُمٌّ من الفقهاء أذكر من بينهم الفقيه الفرنسي "ديويو Ch. Dupuy" الذي تبناها في محاضراته التي ألقاها بمعهد القانون الدولي في لاهاي عام 1924، كما تبناها أيضا ودافع عنها كل من الفقيه "إمبارت لاتور Joseph. Imbart Latour" والفقيه "ديسبانيه despagnet" الذي ذكر بأن "السيادة هي حق التصرف والسلطة الممنوحة لدولة ما لضمان حريتها واستقلالها وهي ليست ضيقة الحدود.."، كما أيدها أيضا الفقيه "نوجه Nuger" واعتبر أن نظرية الملكية "مغلوبة من أساسها وخطرة في نتائجها..". واعتبر أن سيادة الدولة على بحرها الإقليمي "ليست مطلقة وإنما هي من نوع خاص أو حق خاص معين ومحدد بنفس الهدف الذي ترنو إليه الدولة لضمان الدفاع عن إقليمها وأمنها وسلامة شواطئها وضمان مصالحها التجارية والمالية".⁽¹⁾

وهكذا بدأ الفقهاء يبحثون عن تبرير لدَحْر سلطات الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي بابتكارهم سيادة من "نوع خاص Sui generis" لا تتشابه مع سيادة نفس الدولة على إقليمها البري، فهي ليست تامة ولا مطلقة وهي أقل اتساعا وكمالا...، وفي هذا المعنى يرى "بلانتشلي Bluntshli" بأن "سيادة الدولة على بحرها الإقليمي سيادة غير كاملة أو ناقصة أو مخففة"، كما ذهب "باركلاي

(1) أنظر: د. محمد سعيد محمد الخطيب، المرجع السابق، ص 285.

"Barklay" إلى أن "حق السيادة على البحر ليس ذاته الذي يطبق على الأرض"⁽¹⁾، وذهب إلى أبعد من ذلك الفقيه "أوليفي دي فيرون *Olivier de ferron*"، حيث أنه بعد أن اعتبر أن سيادة الدولة على بحرها الإقليمي سيادة من "نوع خاص" وليست سيادة تامة ومطلقة كتلك الممارسة على الإقليم الأرضي، ذهب في تبرير مأخذه هذا بقوله بأن "الدول إذا ما قبلت اعتبار السيادة على البحر الإقليمي سيادة من نوع خاص أقل اتساعا وكامالا من السيادة على الأرض، فإن ذلك سيمهد الطريق لتذليل الصعوبات الناجمة عن اتجاه الأمم بالتراجع عن تحديدها لبحارها الإقليمية ويجعل حل مثل هذه المشكلة الدقيقة أكثر سهولة"⁽²⁾.

ومع ذلك، فإن هناك عددا من الفقهاء من حاول التوفيق بين نظرية الملكية ونظرية السيادة واعتبر أن هذه الأخيرة ناجمة عن ملكية الدولة للبحر الإقليمي الذي هو ليس سوى إقليم مغمور بالمياه، أو أنه امتداد طبيعي للإقليم البري، غير أن الدولة لا تمارس كافة مظاهر السيادة على بحرها الإقليمي على النحو الذي تمارسه على إقليمها البري. ومن هؤلاء الفقهاء أذكر كلا من "أوبنهايم *Oppenheim*"، "جيسوب *Philip.Jussup*" والفقيه "جيدل *Gidel*" و"لوترباخ *Lauterpacht*"، "فردوس *Verdoss*"، كما ذهب أيضا إلى ذلك الفقيه "الفاريز *Alvares*" الذي رأى بأن "الدولة الشاطئية تمارس سيادتها على البحر الإقليمي الذي يعتبر جزءا من إقليمها"⁽³⁾.

والظاهر أن الفقهاء المتأخرين قد وقفوا موقفا وسطا حاولوا منه دمج النظريتين معا بالرغم من أن بعضهم حاول تقليد السيادة من جميع مظاهرها، وكان واضحا أيضا - من خلال أطروحاتهم - دعم تيار الدول البحرية الكبرى التي تسعى إلى فتح الطرق البحرية والاستفادة منها إلى أكثر ما تكون الاستفادة بما يخدم مصالحها التجارية والعسكرية.

وعلى العموم، فإن نظرية السيادة سواء كانت مطلقة أو مخففة، قد أخذ بها معهد القانون الدولي في اجتماعه بباريس عام 1894، حيث نصت المادة الأولى من مشروع التقنين الذي عرضه للمناقشة في 28 مارس 1894 على أن "للدولة الساحلية السيادة على منطقة بحرية مجاورة تدعى باسم "البحر الإقليمي"، وأعاد المعهد تأكيدها أيضا في اجتماعه بستوكهولم عام 1924، حيث جاء في المادة الأولى من قراره بأن "الدول تملك السيادة على منطقة من البحر تلامس شواطئها ضمن مدى معين ووفقا لشروط معينة، وأن هذه المنطقة تحمل اسم "البحر الإقليمي" ". كما تعرض لها من جهته المعهد الأمريكي للقانون الدولي في دورته عام 1925، إذ نصت المادة (8) من مشروع التقنين العاشر الذي أعده على أن "الجمهوريات الأمريكية تمارس حق السيادة على المياه التي تعلوا قاع بحرها

⁽¹⁾ المرجع السابق، ص 27.

⁽²⁾ *Olivier de ferron.Op.Cit., P54*

⁽³⁾ د.محمد سعيد محمد الخطيب، المرجع السابق، ص 290.

الإقليمي وعلى ما تحت القاع"، ثم أعاد معهد القانون الدولي تأكيدها في دورة ستوكهولم لعام 1928، وتلقفها - إذ ذاك - مؤتمر تقنين لاهاي لعام 1930 الذي أقر بسيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي باعتباره جزءاً من إقليمها⁽¹⁾، ثم استقرت هذه النظرية في المادة الأولى من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 حيث نصت على أن " تمتد سيادة الدولة إلى ما وراء إقليمها الأرضي ومياهها الداخلية إلى منطقة من البحر مجاورة لسواحلها تعرف باسم البحر الإقليمي"، ثم استقرت أخيراً في الاتفاقية العامة للأمم المتحدة حول قانون البحار لعام 1982، التي نصت المادة الثانية منها على أن « 1- تَمْتَدُّ سِيَادَةُ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ خَارِجَ إِقْلِيمِهَا الْبَرِّيِّ وَمِيَاهِهَا الدَّاخِلِيَّةِ، أَوْ مِيَاهِهَا الْأَرْخِيبَلِيَّةِ إِلَى حِزَامٍ بَحْرِيٍّ مُلَاصِقٍ يُعْرَفُ بِالْبَحْرِ الْإِقْلِيمِيِّ. 2- تَمْتَدُّ هَذِهِ السِّيَادَةُ إِلَى الْحِيزِ الْجَوِّيِّ فَوْقَ الْبَحْرِ الْإِقْلِيمِيِّ وَكَذَلِكَ إِلَى قَاعِهِ وَبَاطِنِ أَرْضِهِ. 3- تُمَارَسُ هَذِهِ السِّيَادَةُ عَلَى الْبَحْرِ الْإِقْلِيمِيِّ رَهْنًا بِمُرَاعَاةِ أَحْكَامِ هَذِهِ الْإِتِّفَاقِيَّةِ وَغَيْرِهَا مِنْ قَوَاعِدِ الْقَانُونِ الدَّوْلِيِّ».

جيم) الرَّأْيُ الشَّخْصِيُّ: وفي تقديري بخصوص اعتماد إحدى النظريات السابقة والنظر في مدى ملاءمتها لمنطقة البحر الإقليمي، أقول بأن اعتبار هذه المنطقة ضمن أعالي البحار طرح بعيد عن الموضوعية وتعوزه الأسانيد، كما أنه في الحقيقة ليس سوى انعكاس ل طرح الدول التي ترغب في أن تكون البحار حرة ومفتوحة أمام سفنها وتخشى أن تضيق عليها الدول الساحلية سبل الملاحة من خلال ادعاءاتها المتزايدة بخصوص بسط سيادتها على بحارها الإقليمية. وفي تقديري أيضاً، أن نظرية السيادة بالمفهوم الذي ذكرته آنفاً، والذي يجعل من هذه الأخيرة ذات "نوع خاص *sui generis*" هو في الحقيقة انتصار لتيار حرية أعالي البحار بعد أن لم تنجح مساعيهم في الحصول على إقرار بالحقاق البحر الإقليمي بأعالي البحار، فعمدوا - على الأقل - إلى التخفيف من حدة هذه السيادة واعتبروها ناقصة أو مخففة أو غير كاملة.. إلى غير ذلك من النعوت، وهو في جميع الحالات تقليص لجنوح الدولة الساحلية على هذه المنطقة من البحار.

ويبدو واضحاً أن الاتفاقية العامة للأمم المتحدة حول قانون البحار لعام 1982 في مادتها (2) ومن قبلها المادة الأولى من اتفاقية جنيف بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958، أنهما قد عكستا صورة الجذب الثنائي لموضوع طبيعة البحر الإقليمي، كما يبدو واضحاً منهما أيضاً أنهما استقرا على نظرية السيادة مهما كانت مظاهرها سواء مخففةً كانت أو كاملةً. فتتار حرية البحار هو

⁽¹⁾ راجع بخصوص ما ذكر أعلاه كلا من : د.محمد سعيد محمد الخطيب، المرجع السابق، ص 294، وكذا: د.محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 137، وأيضاً كلا من :

- Nicolas Mattesco matte. Op. Cit., P46.
- Olivier de ferron. Op.Cit., P53.

الذي انتصر فيهما على حساب الدول الساحلية التي لا تملك على هذه المنطقة ابتداء من الاتفاقية العامة سوى بعض مظاهر السيادة، وبات جليا أن الدول الكبرى استطاعت أن تتحصل على شرعية دولية لمطالبها المتعلقة ببحرية الملاحة بما فيها العسكرية حتى مسافات قريبة من شواطئ الدول الساحلية. وفي رأبي أيضا، أن نظرية الملكية بمفهومها المطلق أمر تعوزه الموضوعية كذلك، إذ أن الدولة الساحلية تمتلك منطقة المياه الداخلية الملاصقة لشواطئها مباشرة وهي التي يمكن أن تطلق عليها تسمية "الإقليم المغمور *Territoire submergé*"، فإذا اعتبرت منطقة البحر الإقليمي كذلك، فما فائدة هذا التقسيم أصلا، إذ كان من الأجدر أن يطلق على المنطقتين معا إما تسمية المياه الإقليمية و إما المياه الداخلية، ولا داعي لإحداث منطقة البحر الإقليمي من أولها.

وفي اعتقادي كذلك، أن تصور طبيعة البحر الإقليمي يجب أن يكون مقرونا بدواعي إنشاء هذه المنطقة قبل أي شيء آخر. فإذا كانت المياه الداخلية لصيقة بإقليم الدولة الساحلية وجزءاً من أملاكها العامة، فإن الإقتراب من هذه المياه معناه الدخول إلى إقليم هذه الدولة، ومن غير المعقول أن تعرض الدولة الساحلية لإقليمها من جهة البحر دون أن تضع له منطقة حامية له هي أقرب من أن تكون شريطاً حدودياً على حدّ تعبير "جيدل"، أو هي أشبه بقاعدة "حريم البحر" المعروفة في نطاق الشريعة الإسلامية السمحاء.

فإذا كان لأحد ما أرضاً يمتلكها، فمن غير المعقول أن يترك جوارها دون مراقبته. وإذا كان الصحيح أن هذه الأرض ملكية له، فهو لا يملك الطرق والمساحات المجاورة لها، غير أنه له كافة الصلاحيات عليها لدفع أي مظهر من مظاهر الإضرار أو الاعتداء التي تنطلق منها لتصل إلى أرضه وملكيته لكن من دون أن يمتلك قطع الطريق.

إن فكرة البحر الإقليمي هي أشبه ما تكون بالمثل السابق، إذ أنها منطقة شرعت لحماية تخوم الدولة الساحلية ومياهها الداخلية⁽¹⁾، ومن ثم، فإن مسألة ملكية الدولة لها أمر غير مقبول ولا معقول، كما أن هذه الدولة لها أن تمارس كافة مظاهر السيادة عليها سواء ما تعلق منها بالتنظيم أو اتخاذ جميع الإجراءات والترتيبات الوقائية والردعية لمنع خرق نظمها التي يجب أن تشمل بالضرورة كل المسائل الجوهرية التي تضمن بقاء هذه الدولة، منها ما هو متعلق بالجانب الدفاعي والعسكري، إذ

(1) لأجل ذلك في اعتقادي، جاءت المادة (25) من الاتفاقية العامة إذ تقترب كثيرا من الرأي الذي أوردته على النحو السابق، حيث أحازت هذه المادة للدولة الساحلية أن تجعل من منطقة البحر الإقليمي منطقة مراقبة للسفن المتوجهة نحو مياهها الداخلية ولها أن تمنع دخولها إليها إذا لم تستوف شروط الدخول التي قررتها هذه الدولة. فقد نصت هذه المادة على أن: « 1- للدولة الساحلية أن تتخذ في بحرّها الإقليمي الخطوات اللازمة لمنع أيّ مرور لا يكون بريئاً.

2- في حالة السفن المتوجهة إلى المياه الداخلية أو التي تُريد التوقف في مرفق مينائي خارج المياه الداخلية، للدولة الساحلية الحق أيضاً في اتخاذ الخطوات اللازمة لمنع أيّ خرق للشروط التي يخضع لها دخول تلك السفن المتوجهة إلى المياه الداخلية أو توقفها في المرفق المينائي. » وسوف أعود لبحث هذا الموضوع وهذه المادة بجول الله في العنصر المخصص لمصالح الدولة الساحلية الجديدة بالحماية.

لها أن تمنع أي مناورة أو إنزال أو تحميل على هذه المنطقة، ومنها أيضا ما له علاقة بالجانب الاقتصادي والصحي. وبمعنى أشمل، فإن الدولة الساحلية يجب أن ترمي بكامل ثقلها على هذه المنطقة لمنع إقليمها بأبعاده الثلاث (البري، البحري، الجوي) من أي اعتداء يأتي من جهة البحر، ومن ثم، فإني أتصور أن سيادة الدولة - إذ تنطلق إلى هذه المنطقة - إنما يكون ذلك من إقليم الدولة أساسا، وهي يجب أن تمارس بصورة كاملة لا مخففة ولا ناقصة. (1)

ثالثاً) طبيعة البحر الإقليمي في الفكر الدستوري والعمل الدولي: بعد أن فرغت من معالجة مختلف النظريات التي تناولت طبيعة البحر الإقليمي، ورأينا كيف أنها انحصرت في تيارين رئيسيين أحدهما يلحق هذه المنطقة بأعالي البحار والثاني بإقليم الدولة، وبعد أن رأينا أيضا كيف أن هذا الأخير انقسم إلى نظريتين رئيسيتين هما نظرية حق الملكية ونظرية حق السيادة، بقي أن أشير في هذا الموضوع إلى وجهات نظر الدول في تعاملها مع طبيعة هذه المنطقة، وبأي هذه النظريات قد أخذت.

وقد فضلت أن أشير في هذا المقام إلى "الفكر الدستوري" مقرونا بالعمل الدولي لما رأيت من تطبيقات بعض الدول التي انتهجت أسلوب النص الدستوري بناء على خلفيات معينة. وبدايةً أقول؛ إن بعض الدول قد نصت في مجمل قوانينها على طبيعة البحر الإقليمي باعتناق نظرية من النظريات السابقة، والبعض الآخر فضل إدراجها في دستوره كما هي حال الجزائر، والراجح عندي أن مسلك الدول في الحالة الأخيرة هو ناجم عن قلقها ومدى مراعاتها للأهمية التي أولتها لهذه المنطقة، فعمدت - بالتالي - إلى إدراجها في أعلى وأسمى وثيقة لديها وهي الدستور بكل ما يحمله من أحكام أخرى ذات صلة بإيديولوجيتها وسياستها الخارجية وبالقانون الدولي والمعاهدات، وهي الأحكام التي تبين كذلك، موقف الدولة من هذا القانون ومدى غلبته على القانون الداخلي أو العكس.

ولنبداً باستعراض نص المادة (25) من دستور 1976 التي تقضي بأن " تُمارسُ سيادةُ الدولةِ الجزائريةِ على مجموعِ ترابها الوطنيِّ وعلى مجالها الجويِّ وعلى مياهها الإقليميةِ. كما تُمارسُ سيادةُ

(1) ولإشارة، فإن لجنة القانون الدولي في مشروعها لعام 1956 كانت قد ذهبت إلى هذا المعنى تقريبا. فهي لم تفرق بين الإقليم البري والبحر الإقليمي من حيث مدى وطبيعة الاختصاصات. ومما جاء في تصورهما لطبيعة البحر الإقليمي:

«..The right of the coastal state over the territorial sea does not differ in nature from the right of sovereignty which the state exercises over other parts of its territory. There is an essential difference between the regime of the territorial sea and that of the high seas since the latter is based on the principle of free use by all nation.»

وانظر: د. أحمد أبو الوفا. القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية... المرجع السابق، ص 218، الهامش.

الدولة على كل الموارد المختلفة الموجودة على سطح جرفها القاري أو في باطنه وفي منطقتها الإقتصادية الخاصة بها."

وقد يبدو لأول وهلة، أن الجزائر تنتهج نظرية حق السيادة في دستور 1976، غير أنه باستعراض نص المادة (14) من ذات الدستور سيتضح غير ذلك. ذلك أن هذه المادة قد قضت بأن ملكية الدولة تشمل وبشكل لا رجعة فيه "...الثروات المعدنية الطبيعية والحية للجرف القاري والمنطقة الإقتصادية الخاصة بها."

وعلى هذا الأساس، يمكن أن نفهم بأن الجزائر حديثة الإستقلال قد جنحت إلى نظرية الملكية في أسمى صورها، فهي لم تكتف بالنص عليها في تشريع داخلي وإنما تعرضت لها في أعلى وثيقة لديها وهي الدستور. وقد يرى البعض بأن نص المادة (25) سألقة الذكر يقضي بفكرة السيادة، فإني أقول بأن المادة (14) تذهب إلى ملكية الدولة لما هو أبعد من منطقة البحر الإقليمي، إذ تصل إلى المنطقة الاقتصادية الخالصة التي تتسع إلى مسافة 200 ميل بحري وهي تشمل على البحر الإقليمي. فإذا امتلكت الجزائر هذه المنطقة واعتبرتها ضمن أملاكها العامة كما هي حال المياه الداخلية، فإنها بالضرورة تكون قد امتلكت بحرها الإقليمي الذي هو ضمن نطاق هذه المسافة، لأن المنطقة الاقتصادية الخالصة تنطلق من خط الأساس الذي يبدأ منه عرض البحر الإقليمي، وهو بالتالي، يقع ضمنها بكل تأكيد.

ويبدو أن الجزائر كانت متأثرة أو منسجمة مع المد التحرري والطلائعي الذي عرفته فترة الستينيات والسبعينات التي عرف موضوع قانون البحار خلالها ادعاءات مغالية من قبل أمريكا اللاتينية التي بسطت سيادتها على مناطق تصل إلى 200 ميل بحري، فضلا عن مطالبات دول منظمة الوحدة الإفريقية التي يعود إليها الفضل في تسمية "المنطقة الاقتصادية الخاصة" في مؤتمر أديس أبابا عام 1973، ومن ثم، فلا غرو أن تسير الجزائر في هذه الفترة على النهج المشترك الذي انتهجته معظم الدول النامية.

والجزائر أيضا في هذه الفترة لا تنق في القانون الدولي، وهي لم تشارك في مؤتمر جنيف لعام 1958، كما أن إيديولوجيتها الاشتراكية آنذاك، تحتم عليها الحذر من أحكام القانون الدولي وتوخي عدم اللجوء إلى محكمة العدل الدولية؛ ومن ثم، نفهم خلفية نصي المادتين (25) و(14) من دستور 1976 خاصة عند قرنها بالمادة (159) التي تقضي بأن « المعاهدات الدولية التي صادق عليها رئيس الجمهورية طبقا للأحكام المنصوص عليها في الدستور تكتسب قوة القانون»، فالقانون الدولي والقانون الداخلي عند المؤسس الدستوري الجزائري عام 1976 سواء بسواء يجوز لأحدهما أن يلغي الثاني. وتتضح الصورة أكثر في نص المادة (160) التي تقضي بأنه «إذا حصل تناقض بين أحكام المعاهدات أو جزء منها والدستور لا يؤذن بالمصادقة عليها إلا بعد تعديل الدستور»، كما تتضح قوة

المؤسس الدستوري آنذاك، في تعامله مع القانون الدولي بصورة أوضح وأكثر صراحة في المادة (17) من نفس الدستور التي تقضي بأنه: «...لَا تَجُوزُ مُعَارَضَةُ إِجْرَاءِ نَزْعِ الْمِلْكِيَّةِ لِلصَّالِحِ الْعَامِّ بِحُجَّةِ آيَةٍ اِتِّفَاقِيَّةٍ دَوْلِيَّةٍ».

إذن، فالمؤسس الدستوري في السبعينات يأخذ بمفهوم الملكية ولا يتقبل أحكام القانون الدولي التي لم يساهم في إنشائها، وطبيعي أن يكون له مثل هذا المسلك بالنظر إلى فترة الاستعمار التي عرفتها الجزائر، وبالنظر أيضا إلى المد الطلائعي الذي قاده الدول النامية في خضم معركتها التنموية. ولكن، هل عدل المؤسس الدستوري الجزائري عن هذه النظرة في الدساتير التي تلت دستور

1976؟

لكي نستطيع أن نقدّر ذلك، يجب أن نحدد الظروف التي اكتنفت تقنين قانون البحار بصفة عامة، والتي اعتبرت السبعينات فترة هامة في مساره، إذ كان فيها انعقاد المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار مسفراً عن إبرام اتفاقية عامة عام 1982 والتي دخلت حيز التنفيذ عام 1994، كما صادقت عليها الجزائر عام 1996. بموجب المرسوم الرئاسي رقم 53/96 المؤرخ في جانفي 1996.

إن هذه الاتفاقية العامة، والتي قسمت المناطق البحرية إلى أقسام مختلفة، قد اعتبرت البحر الإقليمي منطقة خاضعة لسيادة الدولة الساحلية لا مملوكة من قبلها وقد رأينا ذلك في المادة (2) من الاتفاقية العامة، كما قررت أيضا هذه الاتفاقية بموجب المادتين (56) و (77)، أن ما للدولة الساحلية على جرفها القاري ومنطقتها الاقتصادية الخالصة هو حقوق سيادية وولاية محدودة بغرض استكشاف واستغلال هاتين المنطقتين وإقامة الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات...إلخ.

وبعد هذا العرض الموجز، أمُرُّ إلى دستور 1989 الذي تنص مادته (12) على أن " تُمَارَسُ سِيَادَةُ الدَّوْلَةِ عَلَى مَجَالِهَا الْبَرِّيِّ، وَمَجَالِهَا الْجَوِّيِّ، وَعَلَى مِيَاهِهَا. " والملاحظ هنا أن عبارة مياهاها "الإقليمية" قد حذفت ليستطرد المشرع تكملة هذه المادة فتضيف الفقرة الثانية منها أن الدولة تمارس "...الصَّلَاحِيَّاتِ الَّتِي يُقَرُّهَا الْقَانُونُ الدَّوْلِيُّ عَلَى كُلِّ مَنْطِقَةٍ مِنْ مُخْتَلَفِ مَنَاطِقِ الْمَجَالِ الْبَحْرِيِّ الَّتِي تَرْجِعُ إِلَيْهَا. " ويبدو أن المؤسس الدستوري قد تراجع عن فكرة الملكية التي وسع من مداها في دستور 1976، خصوصا وأنه تنازل في المادة (17) من دستور 1989 صراحة عن ملكية الموارد الموجودة في الجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة بحذف الفقرة التي تنص عليها والتي كانت واردة في المادة (14) من دستور 1976 التي أشرت إليها آنفا. ومع ذلك، فإن المشرع الجزائري عام 1989 رغم أنه لم يصادق بعد على الاتفاقية العامة، إلا أنه قد اعتنق الاتجاه السائد آنذاك، والذي كان يتبنى مختلف الأحكام التي وردت في الاتفاقية العامة في انتظار دخولها حيز التنفيذ بتوافر التصديقات الضرورية لذلك، والتي كان يجب أن يبلغ عددها 60 تصديقا، هذا الأخير الذي تم عام 1993، فأدخل الاتفاقية العامة حيز التنفيذ سنة فيما بعد أي عام 1994.

أما وقد دخلت الاتفاقية العامة حيز التنفيذ، وصادقت عليها الجزائر كذلك عام 1996، فإنه بات حتمياً أن يأخذ المؤسس الدستوري الجزائري في دستور 1996. بما جاءت به الاتفاقية العامة من أحكام سار عليها المجتمع الدولي ومثّلت آخر ما وصل إليه الفكر القانوني في هذا المجال. وقد نصت المادة (12) من دستور 1996 على أن "تُمَارَسُ سِيَادَةُ الدَّوْلَةِ عَلَى مَجَالِهَا الْبَرِّيِّ، وَمَجَالِهَا الْجَوِّيِّ وَعَلَى مِيَاهِهَا. كَمَا تُمَارَسُ الدَّوْلَةُ حَقَّهَا السَّيِّدَ الَّذِي يُقْرَهُ الْقَانُونُ الدَّوْلِيُّ عَلَى كُلِّ مَنْطِقَةٍ مِنْ مُخْتَلَفِ مَنَاطِقِ الْمَجَالِ الْبَحْرِيِّ الَّتِي تَرْجِعُ إِلَيْهَا."

ويبدو واضحاً إدراج نصوص المادتين (56) و (77) من الاتفاقية العامة في هذه الفقرة، وهما المادتان اللتان تمنحان الدولة الساحلية على جرفها القاري ومنطقتها الاقتصادية الخالصة حقوقاً سيادية وولاية محدودة بغرض استكشاف واستغلال هاتين المنطقتين وإقامة الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات، مما يدل على أن المؤسس الدستوري يبدي انسجاماً كبيراً مع أحكام القانون الدولي، كما يظهر انفتاحه على ما يسير عليه المنتظم الدولي، وهي استراتيجية شاملة تدرج ضمن التغييرات التي طرأت على المجتمع الجزائري، ونهوضاً للتنمية في شتى مجالاتها، كما بين دور الجزائر في السياسة الدولية ووعيتها ومواقفها الواضحة ابتداءً من دستور 1976 إلى آخر دستور، دون أن أغفل الإشارة إلى الحكم الذي أورده المادة (159) من دستور 1976 والذي تم التنازل عنه للاعتبارات التي ذكرتها آنفاً، حيث جاءت المادة (123) من دستور 1989 والمادة (132) من دستور 1996 لتقضي بأن «المعاهدات التي يُصَادِقُ عَلَيْهَا رَئِيسُ الْجُمْهُورِيَّةِ... تَسْمُوا عَلَى الْقَانُونِ». (1)

وماذا عن هذا الموضوع في الرسائل والنظم القانونية الأخرى؟

(1) للإشارة، فإن المادة (7) من القانون البحري الجزائري بقيت على حالها منذ إقرار هذا القانون بموجب الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، ورغم التعديل الذي طرأ على نص هذه المادة بموجب القانون رقم 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998 المنتم للقانون البحري (الجريد الرسمية رقم 1998/47)، حيث أصبحت بموجبه تقضي بأن "تشتمل الأملاك العمومية البحرية على الأملاك العمومية البحرية الطبيعية والأملاك العمومية البحرية الاصطناعية. وتضم هذه الأملاك :
- المياه الإقليمية وما تحتها.

- المياه الداخلية الواقعة من جانب الخط الذي تم ابتداء منه قياس المياه الإقليمية. وهي تضم الخلجان الصغيرة والشواطئ التي تضم منطقة الساحل المغطى بأعلى مد خلال السنة في ظروف حوية عادية وبأراضي الانحسار والاتصال البحرية والموانئ والتركيبات المباشرة والضرورية والفرض المستخدمة عادة للتحميل والتفريغ ورسو السفن والمنشآت العمومية وبصفة عامة الأماكن المهيأة والمخصصة للاستعمال العمومي."

ولا أعتقد أن هذه المادة تصطدم بما أورده أعلاه لأن ملكية الدولة الجزائرية لثروات المياه الإقليمية الباطنية الحية و غير الحية أمر غير مشكوك فيه ولا جدال فيه، إنما حرت مناقشة نظرية الملكية ونظرية السيادة من قبل الفقهاء للفصل فقط بين إمكانية وعدم إمكانية غلق الدولة الساحلية الطريق أمام السفن الأجنبية في البحر الإقليمي وعدم تمكينها من المرور البريء فيه كما لو تعلق الأمر بالمياه الداخلية، ولم يناقش أحد مدى سيادة الدولة وملكيتها للثروات الموحدة في بحرها الإقليمي فهي فيه أو في المياه الداخلية سواء بسواء، بل وأكثر ذلك أن هذه الملكية تذهب حتى إلى المنطقة المتاخمة، وهو موضوع سوف أشير إليه فيما بعد بحول الله.

كإجابة مبدئية أقول؛ بأن الدساتير والنظم القانونية المقارنة قد تفاوتت في الأخذ بإحدى النظريتين: نظرية حق الملكية ونظرية حق السيادة. من ذلك، دستور السلفادور لعام 1950 الذي تقضي مادته (7) بأن "إقليم الجمهورية... يشمل البحر المجاور" وهو الحكم نفسه الذي ورد في دستور هندوراس في المادة (11)، وذات الحكم أيضا في دستور البيرو في مادته (54)، كما نصت المادة (5) من دستور جمهورية الدومينيكان لعام 1947 على أن البحر الإقليمي يعد جزءاً من إقليم الدولة⁽¹⁾، كما اتجهت الفيليين إلى أكثر من ذلك فظهرت نظرية الملكية واضحة في دستورها لعام 1973 والذي تنص مادته الأولى على أن "الإقليم الوطني يشمل أرخبيل الفلبين وجميع الجزر والمياه... بما فيها البحر الإقليمي"، وإلى ذلك النحو أيضاً، اتجهت المادة (67) من الدستور الروسي لعام 1993 حين نصت على أن "إقليم الفيدرالية يشمل أقاليم أعضائها ومياهها الداخلية وبحرها الإقليمي ومجالها الجوي". ولعل الدستور التركي لـ 15 ماي 1969 يعتبر أغرب حالة بالنظر إلى ما نصت عليه المادة الأولى منه التي تقضي بأن "البحر الإقليمي التركي هو جزء من الإقليم التركي".

والظاهر أن فكرة ملكية البحر الإقليمي أو اعتباره جزءاً من إقليم الدولة لم تبق حكرراً على ما سبق ذكره، فالمادة (7) من القانون الكندي لـ 18 ديسمبر 1996 قد قضت بأن "المياه الداخلية والبحر الإقليمي الكندي يشكلان جزءاً من إقليم كندا"، وهو الحكم ذاته الذي كان قد ورد في القانون البلغاري لتنظيم المجالات البحرية المؤرخ في 8 جويليه 1987 في مادته الثانية، وهو الحكم نفسه كذلك الذي قرره القانون قبرصي رقم 5 لعام 1964 المتعلق بالبحر الإقليمي، وأيضاً قانون غرينادا رقم 17 لعام 1978 الخاص بالمياه الإقليمية، وكذا القانون البولوني المؤرخ في 21 مارس 1991 المتعلق بالمناطق البحرية البولندية في مادته الثانية، والقانون الروماني لـ 7 أوت 1992 المتعلق بالنظام القانوني للمياه الداخلية والبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة في مادته (5).⁽²⁾

و من الدول من اتجه إلى المزج بين النظريتين معا (الملكية والسيادة) مع الإشارة إلى اعتبار منطقة البحر الإقليمي جزءاً من إقليم الدولة. من ذلك، المادة (3) من دستور جواتيمالا الصادر في 15 سبتمبر 1965 والتي نصت على أن تباشر جواتيمالا السيادة الكاملة والهيمنة فوق إقليمها الذي يتضمن التربة وما تحتها، وجرفها القاري، والمياه الإقليمية..⁽³⁾، وكذلك قانون غينيا الساحلية لـ 12 نوفمبر 1984 المتعلق بالبحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية في مادته الأولى التي تقضي بأن "سيادة الجمهورية... تمتد إلى مجموع إقليمها الوطني الذي يشمل... الجزر والمياه الداخلية ومنطقة البحر

⁽¹⁾ أنظر: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص213، الهامش.

⁽²⁾ أنظر جملة هذه الأحكام وراجع فحواها والتحقيق فيها في:

Jean pierre QUENEUDEC. « Mer territoriale et territoire maritime ». *Annuaire du droit de la mer*. 1997. Tome II. Op.Cit., P109, 110.

⁽³⁾ أنظر: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص221.

المحاذاة المعروفة باسم البحر الإقليمي"، وهو الحكم ذاته تقريبا الذي أدرجته دول أخرى في نظمها الداخلية مثل كوبا في المادة (4) من قانون 24 فيفري 1977 المتعلق بعرض البحر الإقليمي، وكذا القانون الغامبي لعام 1968 الذي يذهب إلى أن "الإقليم يمتد إلى مسافة 12 ميلا من وراء خط انحسار الماء.."، وقريب منه القانون الكولومبي لـ 25 جويليه 1975 الذي يقضي في المادة الأولى منه بأن "البحر الإقليمي للأمم الكولومبية التي تمارس عليه سيادتها الكاملة يمتد خارج إقليمها البحري ومياهها الداخلية... إلى مسافة 12 ميلا"، كما نصت اللائحة السويدية الصادرة في 7 أكتوبر 1977 على أن المياه الإقليمية السويدية تخص الإقليم السويدي وتتبعه كأى جزء قاري (أرضي) من البلاد وتخضع بالتالي لسيادة السويد. (1)

وعلى العموم فإن عدداً مُهمّاً من الدول من اعتمد نظرية الملكية أو مزجها بالسيادة على أخف تقدير، كما ظهرت نظرية الملكية أيضا في عدد من المعاهدات، وقد كان اعتمادها واضحا من قبل مؤتمر لاهاي لعام 1930، إذ بدا خلال المؤتمر أن الغالبية من المؤتمرين تميل إلى إقرار هذه النظرية، هذا إضافة إلى أن دول أمريكا اللاتينية في معظمها قد اعتمدتها سواء في دساتيرها مثلما أشرت إلى ذلك من قبل، أو في قوانينها الداخلية كالمادة (593) من القانون المدني الشيلي لعام 1855، والمادة (2340) من القانون المدني الأرجنتيني، والمادة (582) من القانون المدني للأكواتور، و المادة (574) من القانون المدني للسلفادور. (2)

وفضلا عما سبق، فقد وردت نظرية الملكية في معاهدات مختلفة أكثرها ثنائية. من ذلك، اتفاقية الطيران الموقعة بباريس في 13 أكتوبر 1919 التي نصت مادتها الأولى على أن إقليم الدولة يشمل المياه الإقليمية المجاورة، وكذا اتفاقية هافانا للطيران بين البلدان الأمريكية لعام 1928، واتفاقية شيكاغو للطيران المدني لـ 7 ديسمبر 1944 التي قضت في مادتها الثانية بأنه "لأغراض هذه الاتفاقية، يقصد بإقليم الدولة، المناطق البرية والمياه الإقليمية المجاورة الواقعة تحت سيادة وحماية أو انتداب الدولة". ومن المعاهدات الحديثة أذكر معاهدة "تلاتيلولكو Tlatelolco" لـ 14 فيفري 1967 المتعلقة بمنع الأسلحة الذرية في أمريكا اللاتينية، حيث قضت المادة (3) منها بأنه "لأغراض هذه الاتفاقية، يشمل مصطلح "الإقليم" البحر الإقليمي والجال الجوي، وكل مكان آخر تمارس الدولة عليه سيادتها تطبيقا لتشريعاتها"، كذلك أذكر معاهدة "Extradition" لـ 3 ديسمبر 1971 بين الولايات المتحدة وكندا التي قضت في مادتها (3) بأنه "لأغراض هذه المعاهدة، يشمل إقليم الدولة المتعاهدة كامل الإقليم الخاضع لاختصاصها بما في ذلك مجالها الجوي ومياهها الإقليمية". (3)

⁽¹⁾ Ibid, P109, 110.

⁽²⁾ راجع : د. محمد سعيد محمد الخطيب، المرجع السابق، ص 277.

⁽³⁾ أنظر كلاً من: المرجع السابق، ص 276، وكذا: Jean pierre QUENEUDEC. Op.Cit., P109, 110.

أما بالنسبة لنظرية حق السيادة، فهي نظرية معتمدة حالياً من قبل الأغلبية الساحقة من الدول، ويكفي أن أشير إلى أن معهد القانون الدولي كان قد اعتمدها في دوراته لأعوام 1898، 1924 و1928 وقد سبق وأن أشرت إلى هذا الموضوع، كما اعتمدت من قبل اتفاقية جنيف لعام 1958 بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة في مادتها الأولى، وهي حالياً مستقرة في المادة الثانية من الاتفاقية العامة للأمم المتحدة حول قانون البحار لعام 1982 وقد سبقت الإشارة إلى ذلك أيضاً.

وكأمثلة عن النص على نظرية السيادة في بعض النظم والتشريعات المقارنة، فإنني أذكر ما قضت به المادة (6) من دستور جمهورية كوستاريكا الصادر في 8 نوفمبر 1949 حين نصت على أن: "تباشر الدولة سيادة كاملة وموانعة على مياهها الإقليمية والفضاء الجوي فوق إقليمها وذلك بمراعاة مبادئ القانون الدولي وأحكام المعاهدات النافذة"⁽¹⁾، وكذلك ما أورده المادة الأولى من القانون الإيراني الصادر في 12 جوان 1959 المتعلق بالمياه الإقليمية الإيرانية والمنطقة المجاورة، حيث قضت هذه المادة بأن "سيادة إيران تمتد وراء إقليمها الأرضي ومياهها الداخلية إلى نطاق من البحر مجاور لسواحلها يدعى بالبحر الإقليمي"⁽²⁾، وكذلك ما نص عليه قانون الطيران المدني لجمهورية البيرو رقم 5720 الصادر في 11 نوفمبر 1965 في مادته الثانية التي تقضي بأن "جمهورية البيرو تمارس سيادتها المنفردة على المجال الجوي فوق إقليمها الأرضي والمياه الخاضعة لاختصاصها القانوني ضمن مسافة 200 ميل"، وكذلك ما قضت به المادتان الأولى والثانية من القانون البرازيلي رقم 1098 المؤرخ في 25 مارس 1970 المتعلق بالبحر الإقليمي اللتان قضتا بأن البحر الإقليمي للبرازيل يغطي نطاقاً بحرياً يصل اتساعه إلى مائتي ميل، وأن سيادة البرازيل تمتد إليه وإلى الهواء الذي يعلوه وإلى قاعه وباطن أرضه.⁽³⁾ كذلك ظهرت نظرية السيادة واضحة في عدد من التشريعات وغيرها⁽⁴⁾، أذكر منها القانون الكولومبي لـ 25 جويلية 1975 الذي قضى بأن "البحر الإقليمي للأمة الكولومبية والذي تمارس عليه هذه الأمة سيادتها المطلقة، يمتد إلى ما وراء إقليمها البري.. ومياهها الداخلية حتى مسافة 12 ميلاً بحرياً"، وكذلك القانون الإسباني لـ 4 جانفي 1977 الذي قضى بأن "تمتد سيادة الدولة الإسبانية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية إلى البحر الإقليمي المجاور لسواحلها"، وظهرت هذه النظرية

⁽¹⁾ أنظر: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 213، الهامش.

⁽²⁾ وقد أعادت إيران النص على ذات الحكم بموجب قانونها الصادر عام 1993 المتعلق بالمناطق البحرية لجمهورية إيران. أنظر: Jean pierre QUENEUDEC. Op.Cit., P109.

⁽³⁾ أنظر: - د. محمد سعيد محمد الخطيب، المرجع السابق، ص 298.

- د. سليم حداد، التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي العربي، المرجع السابق، ص 54 و 55.

⁽⁴⁾ وقد ظهرت نظرية السيادة - بخلاف تشريعات الدول - في عدة إعلانات وتصريحات لرؤساء الدول من أمثلتها: الإعلان الصادر عن رئيس جمهورية الهند بتاريخ 30 سبتمبر 1967، والإعلان الصادر عن رئيس جمهورية باكستان بتاريخ 16/12/1966، وكذا الإعلان الصادر عن رئيس جمهورية كينيا بتاريخ 6/6/1969، والأمر الملكي الصادر عن المملكة العربية السعودية بتاريخ 16/02/1958. راجع في ما سبق: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 222.

أيضا، في تصريح الولايات المتحدة الأمريكية المؤرخ في 27 ديسمبر 1988، وفي قانون جواتيمالا المؤرخ في 9 جوان 1976 المتعلق بعرض البحر الإقليمي وتحديد منطقة اقتصادية خالصة، وفي القانون البنمي المؤرخ في 2 فيفري 1967.⁽¹⁾

وختاما لهذا العنصر، يمكنني القول بأن العمل الدولي لم يكن متأثرا - في اعتناقه وأخذه بإحدى النظريتين - بما أورده الفقه الدولي بشأنهما، وإنما العكس هو الصحيح، إذ قد حاول الفقه الدولي أن يبرر مسالك الدول بتصنيفه نظريات مختلفة تستجيب لتطلعاتها؛ كما ولا تقتصر طبيعة البحر الإقليمي على مجرد تبني نظرية دون أخرى، وإنما هي من الأهمية بمكان، لأن المشكلة الرئيسية تكمن في مدى وحجم التحكم في هذه المنطقة إلى درجة إمكانية غلقها في وجه الملاحة البحرية الدولية لأي سبب كان وهو المطلب الذي سعت إليه دول عدة معظمها نامية، في حين، فقد هدفت الدول البحرية الكبرى إلى الإلحاح على أن منطقة البحر الإقليمي ليست في طبيعتها كإقليم بحري الذي تملكه الدولة الساحلية و تملك جواز غلقه أو وضع شروط النفاذ إليه. ويبدو أن الإتفاقية العامة قد استقرت على نظرية السيادة تحت تأثير القوى البحرية بما يمكنها من المرور خلال هذا البحر من دون أن يعلق ذلك على موافقة مسبقة من الدولة الساحلية، وهو ما يتضح بالفعل من استعراض مختلف النصوص التي وردت في هذه الإتفاقية ذات الصلة بالمرور البريء، وسوف أعود لبحثها لاحقا.

المطلب الثاني

تحديد وقياس البحر الإقليمي

بعد أن فرغت من استعراض المدلول القانوني للبحر الإقليمي من خلال عرض جملة التعاريف الواردة عليه وتبيان طبيعته القانونية، بقي أن أشير في هذا المطلب إلى موضوع آخر ينصرف إلى المدلول العام لهذه المنطقة ولا يستقيم من دون التعرض له، وهو الموضوع المتمثل في قياس البحر الإقليمي وبيان طرق تحديده.

وبدايةً، أقول بأن تحديد البحر الإقليمي كان يتم بموجب الإرادة المنفردة للدول، وهي قاعدة تقليدية عرفية كانت معروفة في العمل الدولي. ومع ذلك، فإن هذا التحديد الذي كان يتم بهذه الطريقة لم يكن من الممكن اعتباره نافذا بموجب القانون الدولي ما لم تعترف به الدول الأخرى، وسواء تم بالموافقة العلنية أو الضمنية بسكوت أعضاء المجتمع الدولي.

وللتذكير، فإنه قد سبق وأن أشرت في سياق الحديث عن موضوع البحر الإقليمي في الفقه والعمل الدوليين، أن لجنة القانون الدولي نصت في المادة الثالثة من مشروعها المقدم عام 1956 حول تدوين قانون البحار، بأن القانون الدولي لا يسمح - حينئذ - بأن تتجاوز دولة 12 ميلا بحريا كحد

⁽¹⁾ أنظر : Jean pierre QUENEUDEC. Op.Cit., P109.

أقصى لاتساع بحرهما الإقليمي، وإذ سكتت اتفاقية جنيف لعام 1958 للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة عن اعتماد هذا النص أو حتى الإشارة إليه، فإن الاتفاقية العامة لعام 1982 قد حسمت الخلاف بين الدول بشأن اتساع هذا البحر حين نصت في مادتها الثالثة بأن « لِكُلِّ دَوْلَةٍ الْحَقُّ فِي أَنْ تُحَدِّدَ عَرْضَ بَحْرِهَا الْإِقْلِيمِيِّ بِمَسَافَةٍ لَا تَتَجَاوَزُ 12 مِيلًا بَحْرِيًّا مَقْيَسَةً مِنْ خُطُوطِ الْأَسَاسِ الْمُقَرَّرَةِ وَفَقًا لِهَذِهِ الْإِتْفَاقِيَّةِ ».

إذن، فالإتفاقية العامة تقضي بأن البحر الإقليمي لا يجب أن يتجاوز 12 ميلا بحريا من جهة، ومن جهة ثانية، أن يتم قياسه وفقا لخطوط الأساس المقررة والمعتمدة من طرف الإتفاقية العامة نفسها.

والسؤال الذي يمكن إثارته في هذا السياق، هو كيف يتم قياس هذه المنطقة بموجب خطوط الأساس هذه التي قررتها هذه الإتفاقية؟ كإجابة عن هذا السؤال، أقول بأن الإتفاقية العامة قد أوردت طريقتين رئيسيتين تعمد إليهما الدول لقياس بحارها الإقليمية هما خطوط الأساس العادية وخطوط الأساس المستقيمة، وسأستعرض فيما يلي كيفية قياس البحر الإقليمي وفقا للطريقتين معا، مع التعرض لبعض الحالات الخاصة التي تؤثر في عملية التحديد.

الفرع الأول

قياسُ البحرِ الإقليميِ وفقاً لخطوطِ الأساسِ العاديةِ

طريقة خطوط الأساس العادية هي الطريقة الأكثر استعمالاً وذيوعاً في العمل الدولي، وهي الطريقة التي كانت مستقرة في القانون الدولي الكلاسيكي، استعملتها معظم الدول، وهي تنطبق على السواحل الطبيعية في صورتها العادية.

وخط الأساس بصفة عامة، هو الخط الذي تضعه الدولة في خرائطها الجغرافية على سواحلها فيما وراء مياهها الداخلية فيبدأ منه قياس البحر الإقليمي واتساعه باتجاه البحر إلى مسافة أقصاها إثني عشر ميلا بحريا. وبعبارة ثانية، هو خط يأتي بعد المياه الداخلية ثم ينطلق منه حساب اتساع البحر الإقليمي.

وتبدو أهمية خطوط الأساس في كونها تشكل الحد الداخلي للبحر الإقليمي والتي انطلاقاً منها يتم قياس الحدود الداخلية والخارجية لكافة الإمتدادات والمناطق البحرية للدولة الساحلية، سواء تلك التي تمارس عليها سيادتها الكاملة، أو حقوقاً سيادية أو مجرد اختصاص وولاية.⁽¹⁾

وتنحصر طريقة استعمال ورسم خطوط الأساس العادية في نقطتين رئيسيتين هما: بداية وضع خط الأساس هذا، وكذا طريقة رسمه.

⁽¹⁾ أنظر: د. أحمد أبو الوفا. القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية..، المرجع السابق، ص 89.

فبالنسبة للمسألة الأولى وهي مكان وبداية وضع خط الأساس الذي تبدأ منه عملية القياس، فقد تعرضت لها اتفاقية جنيف لعام 1958 حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة في مادتها الثالثة ونقلتها عنها كلية المادة الخامسة من الاتفاقية العامة لعام 1982 التي تنص على أنه « باستثناء الحالات التي تنص فيها هذه الاتفاقية على غير ذلك، خط الأساس العادي لقياس عرض البحر الإقليمي هو حد أدنى الجزر على امتداد الساحل كما هو مبيّن على الخرائط ذات المقياس الكبير المعترف بها رسمياً من قبل الدولة الساحلية».⁽¹⁾

ومعنى ذلك أن وضع خط الأساس العادي الذي يبدأ منه قياس عرض البحر الإقليمي يبدأ من النقاط التي ينحسر عنها ماء البحر في عملية الجزر فيكون قاع البحر وتربته مكشوفتين، ومن ثم، تكون هذه الطريقة معقولة ومنطقية، لأن آخر نقطة ينحسر عنها الماء وتكون مكشوفة عند الجزر ما هي في الحقيقة سوى امتداد طبيعي للساحل يغطيها البحر في حالة مدّه، وهي تنطبق عليها فكرة "الإقليم المغمور *Territoire submergé*"، وتلحقها الدولة بإقليمها، وتسمى مياه البحر التي تغمرها بالمياه الداخلية.

وواضح من هذه الطريقة التي أوردتها المادة (5) من الاتفاقية العامة أن الدول ستتفاوت في اتساع مياهها الداخلية، لأن الاعتماد على ظاهرة طبيعية وهي جزر البحر، وبالقدر الذي يعتبر معياراً طبيعياً لا نقاش فيه، فإنه يقود - بدون شك - إلى تفاوت طبيعي في اتساع المياه الداخلية في مناطق مختلفة في الدولة الواحدة، فضلاً عن تفاوت ذلك في الدول المختلفة، ومن ثم، فإن الدول عادة ما تمزج بين الطريقتين العادية والمستقيمة كما سوف نرى بالنسبة لهذه الأخيرة.

أما بالنسبة للمسألة الثانية والمتمثلة في كيفية رسم خط الأساس العادي، فقد نسج الفقه بدوره حولها أفكاراً وآراءً مختلفة أذكر منها أن يوازي خط الأساس الشاطئ في تعاريفه الطبيعية ويتبعه في بروزه وتجاويفه المختلفة، أو أن يتم تحديد خطوط الأساس هذه بواسطة خطوط مستقيمة تصل بين الرؤوس البارزة على الشاطئ، وكذا، أن يتم تحديد خطوط الأساس بواسطة خطوط مقوسة تلتقي بخطوط رأسية على طول اتساع البحر الإقليمي، تقاس منه أجزاء مختلفة من شاطئ الدولة الساحلية بما فيها الأجزاء البارزة وغيرها.⁽²⁾

وقد تعرضت الاتفاقية العامة لهذا الموضوع فنصت في مادتها الرابعة على ما يلي: « الحدُّ الخارجي للبحر الإقليمي هو الخطُّ الذي يكونُ بعدُ كلِّ نُقْطَةٍ عَلَيْهِ عَنْ أَقْرَبِ نُقْطَةٍ عَلَى خَطِّ

(1) وتقضي المادة (3) من اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 بأنه " ما لم ينص على عكس ذلك في هذه المواد، فإن خط الأساس المعتاد المستخدم لقياس اتساع البحر الإقليمي، هو خط مياه الجزر المنحسر على طول الساحل كما هو مبيّن على الخرائط ذات المقياس الكبير المعترف بها من قبل الدول الشاطئية."

(2) أنظر: د. محمد ناصر بوغزالة، د. أحمد اسكندري - القانون الدولي العام - المجال الوطني الجزء الثالث. مطبعة الكاهنة. 1998. ص 165.

الأساس مساوياً لِعَرْضِ الْبَحْرِ الْإِقْلِيمِيِّ». ومعنى هذا - وعلى الرغم من الصياغة غير الواضحة لهذه المادة - أن الاتفاقية العامة تسيّر بالنسبة للطريقة العادية على الرأى الفقهي الأول، بحيث أن خط الأساس هذا يجب أن يتبع الشاطئ ويوازيه في جميع تعاريفه وتجاويفه من جهة، ومن جهة ثانية، فإن خط نهاية البحر الإقليمي يجب أن يتبع خط الأساس العادي في جميع انحناءاته وتعاريجه كذلك، بحيث يكون مساوياً له في جميع تلك الإنحناءات والتعرجات فلا يحيد عنها حتى تكون المساحات المائية المحصورة بينهما متساوية من حيث الاتساع فلا يجب أن ينحرف أحدهما عن الثاني لئلا تنحصر بينهما مساحات مائية أو قطاعاً يتجاوز قاعدة الـ 12 ميلاً بحرياً المعتمدة من قبل الاتفاقية العامة كحد أقصى لإتساع البحر الإقليمي.

وقد أوردت الاتفاقية العامة أحكاماً أخرى أكثر تفصيلاً بالنسبة لحالات طبيعية يمكن أن تشمل على تضاريس بالشاطئ أو على مقربة منه ومن شأنها أن تؤثر على طريقة رسم خطوط الأساس العادية. من ذلك، ما أوردته مادتها السادسة بخصوص حالة "الجزر" المتواجدة فوق "حلقات مرجانية" أو المحاطة "بشعاب مرجانية". وقد نصت بشأنها هذه المادة على أنه « فِي حَالَةِ الْجُزُرِ الْوَاقِعَةِ فَوْقَ حَلَقَاتٍ مُرْجَانِيَّةٍ أَوْ الْجُزُرِ الْمُحَاطَةِ بِشَعَابٍ مُرْجَانِيَّةٍ، خَطُّ الْأَسَاسِ لِقِيَاسِ عَرْضِ الْبَحْرِ الْإِقْلِيمِيِّ هُوَ حَدُّ أَدْنَى الْجُزُرِ لِلشَّعْبَةِ الْمُرْجَانِيَّةِ بِاتِّجَاهِ الْبَحْرِ كَمَا هُوَ مُبَيَّنُّ بِالرَّمْزِ الْمُنَاسِبِ عَلَى الْخَرَائِطِ الْمُعْتَرَفِ بِهَا رَسْمِيًّا مِنْ قِبَلِ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ ».

ومعنى ذلك، أن القاعدة التي اعتمدها الاتفاقية العامة بالنسبة للساحل تنطبق أيضاً على هذه الجزر حيث يقرر بالنسبة لها حد أدنى الجزر للشعبة المرجانية أو آخر نقطة ينحسر عنها الماء باتجاه البحر لكي يرسم معها خط الأساس العادي ما لم يكن ثمة عدد من الجزر والتعاريج والتقلبات أو مرفئ وموانئ، وهي حالات تخرج عن نطاق خطوط الأساس العادية وسأشير إليها لاحقاً. وهناك أيضاً حالة أخرى تعرضت لها الاتفاقية العامة وتجد مجالاً لها في هذا الإطار، أما حالة "المرتفعات التي تنحسر عنها المياه عند الجزر"، وقد أوردت أحكامها المادة (13) من الاتفاقية العامة التي نصت على ما يلي:

«1- الْمُرْتَفَعُ الَّذِي تَنْحَسِرُ عَنْهُ الْمِيَاهُ عِنْدَ الْجُزُرِ هُوَ مَسَاحَةٌ مِنَ الْأَرْضِ مُتَكَوِّنَةٌ طَبِيعِيًّا مُحَاطَةً بِالْمِيَاهِ وَتَعْلُو عَلَيْهَا فِي حَالَةِ الْجُزُرِ، وَلَكِنَّهَا تَكُونُ مَعْمُورَةً عِنْدَ الْمَدِّ. وَعِنْدَمَا يَكُونُ الْمُرْتَفَعُ الَّذِي تَنْحَسِرُ عَنْهُ الْمِيَاهُ عِنْدَ الْجُزُرِ وَاقِعًا كُلِّيًّا أَوْ جُزْئِيًّا عَلَى مَسَافَةٍ لَا تَتَجَاوَزُ عَرْضَ الْبَحْرِ الْإِقْلِيمِيِّ مِنَ الْبَرِّ أَوْ مِنْ جَزِيرَةٍ، يَجُوزُ أَنْ يُسْتَعْمَلَ حَدُّ أَدْنَى الْجُزُرِ فِي ذَلِكَ الْمُرْتَفَعِ كَخَطِّ أَسَاسٍ لِقِيَاسِ عَرْضِ الْبَحْرِ الْإِقْلِيمِيِّ.»

2- عِنْدَمَا يَكُونُ الْمُرْتَفَعُ الَّذِي تَنْحَسِرُ عَنْهُ الْمِيَاهُ عِنْدَ الْجَزْرِ وَاقْعًا كَلِّيًّا عَلَى مَسَافَةٍ تَتَجَاوَزُ عَرْضَ الْبَحْرِ الْإِقْلِيمِيِّ مِنَ الْبَرِّ أَوْ مِنْ جَزِيرَةٍ، لَا يَكُونُ لَهُ بَحْرٌ إِقْلِيمِيٌّ خَاصٌّ بِهِ.»

ويتضح من هذه المادة أن هناك نوعين من المرتفعات تباعا لموقعهما الجغرافي. فالنوع الأول، وهو المرتفع الذي يكون واقعا بصفة جزئية أو كلية على مسافة لا تتجاوز عرض البحر الإقليمي (12 ميلا بحريا) انطلاقا من البر أو من جزيرة تابعة للدولة الساحلية، فعندئذ تنطبق عليه القاعدة الواردة في المادة (5) المشار إليها آنفا وهي قاعدة انحسار الماء وأدى الجزر ويكون لها - بالتالي - بحر إقليمي خاص يؤثر على عرض البحر الإقليمي ككل، بحيث يزيد عرضه عن مسافة 12 ميلا بحريا في هذه الحالة.

وأما بالنسبة للنوع الثاني، فهو المرتفع الذي يكون واقعا بصفة كلية على مسافة تتجاوز 12 ميلا بحريا انطلاقا من البر أو من جزيرة تابعة للدولة الساحلية، وفي هذه الحالة، فإن هذا المرتفع لا يكون له بحر إقليمي خاص به، إلا في الحالة التي ذكرتها الفقرة (4) من المادة (7) من الاتفاقية العامة حين تكون قد بنيت على هذا المرتفع «مَنَائِرٌ أَوْ مُنْشآتٌ مُمَائِلَةٌ تَعْلُو دَائِمًا سَطْحَ الْبَحْرِ»⁽¹⁾.

وعلى العموم، فإن طريقة تحديد البحر الإقليمي وفق خطوط الأساس العادية تعتبر طريقة تقليدية عمدت إليها معظم الدول في معرض تحديدها لبحارها الإقليمية، وهي لا تكون منطبقة إلا في الحالات التي تكون فيها تضاريس الساحل وتعرجاته طبيعية ولا تشمل على تقلبات أو انبعاجات واضحة المعالم و إلا، فعند ذلك لا تصلح هذه الطريقة للتطبيق مفسحة المجال لطريقة أخرى هي طريقة خطوط الأساس المستقيمة، وهو مستهل دراسي في الفرع الثاني:

الفرع الثاني

قياس البحر الإقليمي وفقاً لخطوط الأساس المستقيمة

كما سبق وأن أشرت إلى أن خطوط الأساس العادية لا تنطبق إلا في حالة السواحل الطبيعية غير المشوبة بانحناءات وانبعاجات أو تقلبات شديدة، أما في الحالة الأخيرة، فإن رسم هذه الخطوط يكون غير ممكن من الناحية العملية بالنظر إلى ما يمكن أن ينتج من تداخل في الخطوط وفي المساحات المائية التي تنحصر ضمنها لتعتبر بحرا إقليميا، ولا يمكن معها أيضا، تقرير قاعدة الـ 12 ميلا بحريا كعرض لهذا البحر الإقليمي.

وبالرغم من أن هناك عددا من الدول من تعرف شواطئها مثل هذه المعالم الطبيعية وعمدت إلى تحديد بحارها الإقليمية بطريقتها الخاصة وبصورة منفردة، إلا أن مثل هذه الحالة في التحديد

(1) راجع: د. محمد ناصر أبو غزالة ود. أحمد اسكندري، المرجع السابق، ص 166.

والقياس لم تكن لتتسلل إلى القانون الدولي إلا بعد قضية المصائد البريطانية النرويجية التي عرضت على محكمة العدل الدولية عام 1951.

وتتلخص وقائع القضية في أن النرويج قد حددت بحرها الإقليمي بسلسلة من القوانين التي تصل إلى القرن 19⁽¹⁾، ولأن ساحلها كان شديد التقلب والتعرجات، فقد عمدت النرويج إلى استعمال طريقة خطوط الأساس المستقيمة التي تتصل بنقاط تَمَاسِّ الحواف الخارجية لمجموعة الجزر والصخور على طول الساحل النرويجي باتجاه البحر. وقد أدت هذه الطريقة إلى حوادث تعرضت لها سفن الصيد البريطانية التي كانت تمارس هذه الأنشطة على مساحات مائية قريبة من بعض السواحل النرويجية وفقا لهذه الطريقة في التحديد والتي اعتبرتها بريطانيا أنها تصل إلى مناطق الصيد الخاصة بها في بعض الأحيان. وقد عمدت النرويج إلى إصدار مرسوم في 12 جويليه عام 1935 يبين كيفية رسم وتطبيق هذه الخطوط بشكل مفصل، غير أن هذا التصرف قوبل باحتجاج بريطانيا التي رأت وجوب تعويضها عن الخسائر التي لحقتها جراء العمل الذي قامت به النرويج، والمتمثل في تصديدها وطردها لسفن الصيد التي تحمل العلم البريطاني التي تدخل منطقة التحديد التي رسمتها النرويج بصورة انفرادية وغير معروفة في العمل الدولي.

وعلى هذا الأساس، رفعت النرويج القضية إلى محكمة العدل الدولية بتاريخ 28 سبتمبر 1949 طالبة منها رأيا استشاريا مفاده: هل من الممكن اعتبار طريقة تحديد البحر الإقليمي باستعمال خطوط الأساس المستقيمة الواردة في المرسوم الملكي لـ 12 جويليه 1935 عملا سليما في ضوء القانون الدولي؟⁽²⁾

وعند بحثها النزاع، رأت المحكمة بأن النرويج كانت تطبق هذه الطريقة بانتظام ولفترة طويلة من الزمن، كما أنها لم تتلق أي معارضة من قبل الدول الأخرى عدا بريطانيا، ورأت المحكمة أيضا في بحثها للنزاع المعروض، أن الساحل النرويجي من الناحية الجغرافية والطبيعية كثير التعاريج والجزر والتوءات الصخرية ومن أمثلتها شاطئ "فينمارك" الواقع شمال النرويج والمتميز بتعاريجه الكثيرة، وشاطئ "سكارجارد" المحاط بسلسلة من الجزر الكثيرة التي تجعله أقرب ما يكون إلى أرخبيل، ومن ثم، رأت المحكمة أن هذه التركيبة الجيولوجية يصعب معها تمييز الخط الفاصل بين البحر النرويجي وبره، كما رأت كذلك بأن طرفي النزاع، وإن كانا متفقين على قاعدة "حد أدنى الجزر"، إلا أنهما مختلفين حول طريقة تطبيقها. ورأت المحكمة من جهتها، بأنه بالرغم من اعتبار هذه القاعدة التي يجب

(1) كانت النرويج قد حددت بحرها الإقليمي بمسافة 4 أميال بحرية بموجب المرسوم الملكي لعام 1812 الذي أعيد تأكيده في الأعوام 1869، 1881 و 1889. أنظر: د. محمد ناصر أبو غزالة، د. أحمد اسكندري، المرجع السابق، ص 167.

(2) راجع وقائع هذه القضية بالتفصيل في:

- Hugo.Caminos. « Les Sources du droit de la mer ». Chapitre 2. Traité du nouveau droit de la mer. Op.Cit., P108, 111.

أن يتبع فيها خط الأساس الاتجاه العام للشاطئ في جميع تعاريفه وانحناءاته من القواعد العامة في القانون الدولي، إلا أنها ليست القاعدة الوحيدة، إذ أن هناك معايير أخرى لا ينطبق معها إعمال قاعدة " حد أدنى الجزر "، كما أن هذه المعايير مستقرة أيضا في عمل الدول دون اعتراض، وهي تؤدي إلى إعمال طريقة مختلفة عن الطريقة التقليدية المتمثلة في خطوط الأساس العادية، فهي طريقة تعتمد على اختيار عدد من النقاط البارزة والملائمة لحد أدنى الجزر على طول الساحل ووصلها بخطوط مستقيمة. (1)

وبالفعل، فقد أصدرت محكمة العدل الدولية رأيها الاستشاري في 18 ديسمبر 1951، حيث قررت فيه بـ 10 أصوات مقابل صوتين، بأن استعمال النرويج لهذه الطريقة في تحديد مناطق الصيد بموجب مرسومها الملكي لـ 12 جويلية 1935 غير مخالف للقانون الدولي، وبـ 8 أصوات مقابل 4 أصوات رأت المحكمة أيضا، بأن طريقة رسم الخطوط المستقيمة على الساحل النرويجي بالطريقة المبينة في مرسومها الملكي غير مخالف للقانون الدولي أيضا. (2) وبذلك، تكون المحكمة قد رفضت ادعاء بريطانيا من أن هذه الطريقة لا يصح استعمالها إلا في الخلدان، وذكرت المحكمة في رأيها بأن "تحدد المجالات البحرية اكتسب دوماً صفةً دوليةً لا يمكن أن يخضع لإرادة دولةٍ ما...، وإذا كان صحيحاً أن عملية التحدد هي بحكم الضرورة عمليةً وحيدة الطرف، لأن الدولة تتمتع لوحدتها بالحق في إجزائها، فإن صحة عملية التحدد إزاء الدول الأخرى، تخضع لقواعد القانون الدولي". (3)

ولقد كان لهذه القضية أثر كبير على العمل الدولي فيما بعد بالنظر إلى أهمية الموضوع الذي أثارته المحكمة، حيث اعتبر رأيها الاستشاري سابقة قضائية تسلت وقائعها وحياتها إلى نطاق عمل الدول ثم إلى القانون الدولي، وصحيح أن رأي المحكمة الاستشاري كان كاشفاً لطريقة تحديد البحر الإقليمي باستعمال خطوط الأساس المستقيمة إذ عرفها العمل الدولي كما فعلت النرويج مثلا قبل حكم المحكمة، غير أن هذا الأخير كان كما لو أعطاهها شرعية دولية وذيوعاً سارعت بعده الدول إلى استعماله عندما ثبت أن شواطئها تشبه المواصفات التي ذكرتها المحكمة في قضية عام 1951. والأكد، أن رأي المحكمة هذا قد تسلل إلى القانون الدولي للبحار، فقد نصت عليه المادة (4) من اتفاقية جنيف لعام 1958 حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، ونقلته عنها بدورها الاتفاقية العامة لعام 1982 فنصت في مادتها (7) على ما يلي:

(1) أنظر: د. محمد ناصر بو غزالة، د. أحمد أسكندري، المرجع السابق، ص 168.

(2) Hugo. Caminos. Op. Cit., P109

(3) أنظر: د. محمد ناصر بو غزالة، د. أحمد أسكندري، المرجع السابق، ص 168.

- « 1- حيثُ يُوجدُ في السَّاحِلِ انْبِعَاجٌ عَمِيقٌ وانْقِطَاعٌ، أَوْ حَيْثُ تُوجَدُ سِلْسِلَةٌ مِنَ الْجُزُرِ عَلَى امْتِدَادِ السَّاحِلِ وَعَلَى مَسَافَةٍ قَرِيبَةٍ مِنْهُ مُبَاشِرَةً، يَجُوزُ أَنْ تُسْتَخْدَمَ فِي رَسْمِ خَطِّ الْأَسَاسِ الَّذِي يُقَاسُ مِنْهُ عَرْضُ الْبَحْرِ الْإِقْلِيمِيِّ خُطُوطُ الْأَسَاسِ الْمُسْتَقِيمَةِ الَّتِي تَصِلُ بَيْنَ نِقَاطٍ مُنَاسِبَةٍ.
- 2- حَيْثُ يَكُونُ السَّاحِلُ شَدِيدَ التَّقَلُّبِ بِسَبَبِ وُجُودِ دُنَا وَظُرُوفٍ طَبِيعِيَّةٍ أُخْرَى، يَجُوزُ اخْتِيَارُ النِّقَاطِ الْمُنَاسِبَةِ عَلَى أَعْدِ مَدَى بَاتِّجَاهِ الْبَحْرِ مِنْ حَدِّ أَدْنَى الْجُزْرِ، وَبَعْضُ النَّظَرِ عَمَّا يَحْدُثُ بَعْدَ ذَلِكَ مِنَ انْحِسَارِ فِي حَدِّ أَدْنَى الْجُزْرِ، تَظَلُّ خُطُوطُ الْأَسَاسِ الْمُسْتَقِيمَةِ سَارِيَةً الْمَفْعُولِ إِلَى أَنْ تُغَيِّرَهَا الدَّوْلَةُ السَّاحِلِيَّةُ وَفَقًا لِهَذِهِ الْإِتْفَاقِيَّةِ.
- 3- يَجِبُ أَلَّا يَنْحَرَفَ رَسْمُ خُطُوطِ الْأَسَاسِ الْمُسْتَقِيمَةِ أَيَّ انْحِرَافٍ ذِي شَأْنٍ عَنِ الْإِتِّجَاهِ الْعَامِّ لِلْسَّاحِلِ وَبِتَعْيِينِ أَنْ تَكُونَ الْمَسَاحَاتُ الْبَحْرِيَّةُ الَّتِي تَقَعُ دَاخِلَ نِطَاقِ الْخُطُوطِ مُرْتَبِطَةً بِالْإِقْلِيمِ الْبَرِّيِّ ارْتِبَاطًا وَثِيقًا كَافِيًا لِكَيِّ تَخْضَعُ لِنِظَامِ الْمِيَاهِ الدَّاخِلِيَّةِ.
- 4- لَا تُرَسَّمُ خُطُوطُ الْأَسَاسِ الْمُسْتَقِيمَةِ مِنَ الْمُرْتَفَعَاتِ الَّتِي تَنْحَسِرُ عَنْهُ الْمِيَاهُ عِنْدَ الْجُزْرِ وَإِلَيْهَا مَا لَمْ تَكُنْ قَدْ بَنِيَتْ عَلَيْهَا مَنَائِرُ أَوْ مُنْشآتٌ مُمَاثِلَةٌ تَعْلُو دَائِمًا سَطْحَ الْبَحْرِ أَوْ إِلَّا فِي الْحَالَاتِ الَّتِي يَكُونُ فِيهَا مَدُّ خُطُوطِ الْأَسَاسِ مِنْ هَذِهِ الْمُرْتَفَعَاتِ وَإِلَيْهَا قَدْ حَظِيَ بِاعْتِرَافٍ دَوْلِيٍّ عَامٍّ.
- 5- حَيْثُ تَكُونُ طَرِيقَةُ خُطُوطِ الْأَسَاسِ الْمُسْتَقِيمَةِ قَابِلَةً لِلتَّطْبِيقِ بِمُوجِبِ الْفَقْرَةِ 1، يَجُوزُ أَنْ تُؤْخَذَ فِي الْإِعْتِبَارِ، فِي تَقْرِيرِ خُطُوطِ أُسَاسٍ مُعَيَّنَةٍ مَا تَنْفَرِدُ بِهِ الْمَنْطِقَةُ الْمَعْنِيَّةُ مِنْ مَصَالِحِ اقْتِصَادِيَّةٍ ثَبَتَ وَجُودُهَا وَأَهْمِيَّتُهَا ثُبُوتًا جَلِيًّا بِالِاسْتِعْمَالِ الطَّوِيلِ.
- 6- لَا يَجُوزُ لِدَوْلَةٍ أَنْ تُطَبِّقَ نِظَامَ خُطُوطِ الْأَسَاسِ الْمُسْتَقِيمَةِ عَلَى نَحْوِ يَفْصَلِ الْبَحْرِ الْإِقْلِيمِيِّ لِدَوْلَةٍ أُخْرَى عَنِ أَعَالِي الْبَحَارِ أَوْ عَنِ الْمَنْطِقَةِ الْاِقْتِصَادِيَّةِ الْخَالِصَةِ».

وعلى هذا الأساس، يمكن فهم أن خطوط الأساس المستقيمة هي طريقة أخرى غير طريقة خطوط الأساس العادية، يلجأ إليها لتحديد البحر الإقليمي في حالة ما إذا كانت سواحل الدولة غير عادية محتوائها تضاريس شديدة التقلب أو انبعاجا عميقا، أو حين توجد سلسلة من الجزر على امتداد هذه السواحل وعلى مسافة قريبة منها، بحيث يكون من غير الممكن - عملا - إعمال قاعدة خطوط الأساس العادية.

ويرسم خط قياس البحر الإقليمي في هذه الحالة ليصل بين الرؤوس أو النقاط الخارجية لهذه الجزر أو التضاريس أو الصخور وغيرها باتجاه البحر من حد أدنى الجزر ويربطها بعضها ببعض، فتشكل المياه الواقعة بين هذه التضاريس، وما وراء خط الأساس هذا باتجاه الشاطئ، مياهها داخلية للدولة بصرف النظر عن مساحتها، وبصرف النظر عن انحسار الماء عنها في حالة الجزر.

وقد قررت المادة (7) من الاتفاقية العامة جملة من الضوابط الواجب مراعاتها عند رسم خطوط الأساس المستقيمة، وهي تتمثل في أن رسم خطوط الأساس المستقيمة لا يجب أن ينحرف انحرافا واضحا عن الاتجاه العام للشاطئ باختيار نقاط بعيدة عن هذه التضاريس مما يجعل من المساحات المائية الموجودة بينها وبين الشاطئ غير مرتبطة بالإقليم البري لهذه الدولة ارتباطا وثيقا، وإنما يجب أن يرسم خط الأساس ليربط بين مجموعة الجزر والصخور القريبة والمتجانسة مع بعضها إلى درجة أن تشكل في مجموعها وحدة متجانسة وتجعل من المياه المحصورة بينها مرتبطة بهذه التضاريس وتشكل في مجموعها مياها داخلية.⁽¹⁾

وبالنسبة للمرتفعات، وقد سبقت الإشارة إلى تعريفها، وهي تلك المساحة من الأرض والمتكونة طبيعيا ومحاطة بالمياه حيث تعلو عليها في حالة الجزر وتكون مغمورة في حالة المد، فقد أوردت الفقرة (4) من المادة (7) حكما بشأنها عند رسم خطوط الأساس المستقيمة. ذلك أنه لا يمكن أن تتخذ من هذه المرتفعات نقاط خارجية يمر بها خط الأساس المستقيم إذا كانت هذه المرتفعات في الجهة الخارجية من هذه التضاريس والصخور إلا في حالة ما إذا كانت الدولة الساحلية قد بنت عليها منائر أو منشآت مماثلة لها وتعلو دائما سطح البحر في مده أو جزره، وهذا أمر منطقي، إذ لا يمكن أن تفصل هذه المنائر والمرتفعات عن المياه الداخلية وإدخالها في نطاق البحر الإقليمي برسم خط أساس مستقيم قبلها أي باتجاه الساحل. ومع ذلك، فإن هذه الفقرة استثنت مرتفعات لم تبني عليها منائر أو منشآت رغم أنها تكون مغطاة في حالة المد، بحيث يجوز أن يعتمد عليها باختيار حوافها الخارجية إلى المدى الذي ينحسر عنها الماء عند الجزر فيمر عليها خط الأساس المستقيم، ولا يكون هذا الاستثناء إلا في الحالة التي يكون قد سبق للدولة الساحلية أن عمدت إلى تطبيقها على مرتفعات تمثل هذه المواصفات، وحظي تحديدها هذا باعتراف دولي عام من قبل باقي الدول.

وشبيه بهذا الاستثناء الأخير، والذي يجول للدولة أن ترسم خط الأساس المستقيم على مرتفعات يغمرها البحر عند المد إذا ما حظي تطبيقها باعتراف الدول، فإن هناك استثناء آخر قرره الفقرة (5) من المادة السابعة سالف الذكر، وهي إمكانية أن ترسم الدول خط أساس مستقيم من دون الاعتماد على الحواف الخارجية للصخور أو سلسلة الجزر عند انحسار الماء عنها عند الجزر، ويكون هذا الاستثناء مقبولا شريطة أن يكون للدولة الساحلية على المنطقة التي ترغب في دمجها مع مياها الداخلية بخط الأساس هذا، مصالح اقتصادية مارست هذه الدولة عليها أنشطة معينة وحظيت هذه المصالح والممارسة باعتراف وقبول الدول كذلك.

⁽¹⁾ راجع في هذا الموضوع:

Tullio Scovazzi « L'établissement de systèmes de lignes de base droites de la mer territoriale : les règles et la pratique ». *Annuaire du droit de la mer. Tome II – 1997. P 161-171.*

و أخيراً، فإن من الضوابط التي قررتها المادة (7) من الاتفاقية العامة، أنه لا يجوز في جميع الحالات أن تعتمد الدولة الساحلية على تطبيق خطوط الأساس المستقيمة على نحو يفصل البحر الإقليمي لدولة أخرى مجاورة عن أعالي البحار أو عن المنطقة الاقتصادية الخالصة.

وختاماً لهذا الفرع، أقول بأن الغالبية الساحقة من الدول الساحلية تلجأ إلى إعمال طريقة خطوط الأساس المستقيمة إلى جانب خطوط الأساس العادية تبعاً للمعالم الطبيعية لسواحلها⁽¹⁾، ومن بين هذه الدول، أذكر الجزائر التي عمدت بموجب المرسوم رقم 84-181 المؤرخ في 4 أوت 1984 المتعلق بخطوط الأساس المحددة للمناطق الخاضعة للولاية الإقليمية الوطنية، حين بينت المادة الثانية منه كيفية وإحداثيات رسم خطوط الأساس على كامل الساحل الوطني، واستعملت طريقة خط الأساس المستقيم على بعض المعالم الطبيعية في الجهة الغربية من السواحل الوطنية. وفيما يلي، استعرض بعض الحالات الأخرى التي تؤثر في عملية التحديد كالاتي:

الفرع الثالث

حالات أخرى مؤثرة في عملية تحديد البحر الإقليمي

بعد أن رأينا أن الدول تلجأ في معرض تحديدها لبحارها الإقليمية إلى طريقتين هما طريقة خطوط الأساس العادية أو المستقيمة، وهما الطريقتان اللتان ذكرتهما المادة (5) والمادة (7) من الاتفاقية العامة، بقي أن أشير إلى بعض الحالات أو المعالم الطبيعية التي تؤثر - في حالة تواجدها - على عملية التحديد، وهي بدورها، كانت محل تقنين من طرف الاتفاقية العامة. ومن هذه الحالات، حالة المراسي والموانئ، حدود الدول المتقابلة أو المتجاورة، الخ. وفيما يلي استعرض هذه الحالات كالتالي:

أولاً) تَعْيِينُ الْحُدُودِ بَيْنَ الدُّوَلِ الْمُتَقَابِلَةِ أَوْ الْمُتَجَاوِرَةِ: وما يمكن أن يقال عن هذه الوضعية مبدئياً أو كقاعدة عامة، أنه لا إشكالية فيها إذا ما كانت المساحة البحرية الواقعة بين الدولتين - سيما إذا كانتا متقابلتين - تتجاوز مجموع عرض بحرهما الإقليمي، إذ تعتمد كل دولة من هاتين الدولتين على تطبيق المعيار الأنسب لها فيما إذا كان خطوط الأساس العادية أو المستقيمة ما دام أن هناك حيزاً بحرياً متبقياً يفصل بين الدولتين وينطبق عليه نظام أعالي البحار؛ إنما المشكلة تثور في حالة ما إذا كان عرض المساحة البحرية كلها لا يكفي لأن تستفرد كل دولة ببحر إقليمي خاص بها أو بعرض 12 ميلاً بحرياً،

⁽¹⁾ وقد تداركت الاتفاقية العامة فكرة المزج بين الطريقتين تبعاً للظروف الطبيعية لسواحل الدول، ورأت أن تترك للدول هذا الموضوع فنصت في مادتها (14) على أنه «يجوز للدولة الساحلية أن تحدد خطوط الأساس تبعاً بأية طريقة من الطرق المنصوص عليها في المواد السابقة بما يناسب اختلاف الظروف».

أو بعبارة أخرى، فإن المشكلة تظهر عندما يكون عرض هذه المساحة البحرية بين الدولتين لا يصل إلى 24 ميلا بحريا.

ولتنظيم هذه الحالة، فقد أوردت الاتفاقية العامة حكما بشأنها تضمنته المادة (15) منها التي تنص على أنه: «حيث تكون سواحل دولتين متقابلة أو متلاصقة، لا يحق لأي من الدولتين، في حال عدم وجود اتفاق بينهما على خلاف ذلك، أن تتمد بحرها الإقليمي إلى أبعد من الخط الوسط الذي تكون كل نقطة عليه متساوية في بعدها عن أقرب النقاط على خط الأساس الذي يُقاس منه عرض البحر الإقليمي لكل من الدولتين. غير أن هذا الحكم لا ينطبق حين يكون من الضروري بسبب سند تاريخي أو ظروف خاصة أخرى تعيين البحر الإقليمي لكل من الدولتين بطريقة تخالف هذا الحكم». (1)

وماذا يفهم من هذا النص؟

يفهم من هذا النص، أن الاتفاقية العامة فضلت أن تلجأ الدولتان إلى الاتفاق بينهما بما يخدم رغبتهما المشتركة في عملية التحديد هذه تحقيقا للإستقرار الإقليمي بينهما، ومع ذلك، فقد تداركت الاتفاقية الحالة التي لا يوجد فيها مثل هذا الاتفاق فقررت إعمال خط الوسط وهو الخط الذي تكون كل نقطة فيه على بعد متساوي من الشاطئتين المتقابلتين؛ أما بالنسبة لحالة الدول المتجاورة، فيجب أن يرسم خط الحدود طبقاً لمبدأ البعد المتساوي، وهو كخط الوسط، يكون كل بعد فيه متساوي بين الشاطئتين المتجاورين. فإذا كانت المساحة البحرية المراد تقسيمها وتحديد حدود البحر الإقليمي للدولتين المتقابلتين فيها تصل إلى 20 ميلا بحريا، فإن خط الوسط يقرر لكل دولة بـ 10 أميال بحرية كحد أقصى لعرض بحرهما الإقليمي، ولا يجوز للدولتين المتقابلتين أو المتجاورتين أن تمددا بحرهما الإقليمي وراء هذا الخط ما لم يكن ثمة اتفاق بينهما، أو أن هناك سندا تاريخيا أو ضرورة خاصة تثبتها إحدى الدولتين فتتجاوز هذه المسافة المقررة. بموجب خط الوسط المذكور سلفا. (2)

(1) وتقابلها المادة (12) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958.

(2) راجع في هذا الموضوع: د. عمر سعد الله، القانون الدولي للحدود - الجزء الثاني - الأسس والتطبيقات، ديوان المطبوعات الجامعية، 2003، ص 135-136، وكذا: د. أحمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية..، المرجع السابق، ص 201، وأيضاً:

Lucius CAFLISCH. « La delimitation des espaces marins entre Etats dont les côtes se font face ou sont adjacentes ». *Chapitre 8 .Traité du nouveau droit de la mer. Op. Cit., P388-390.*

Jean Combacau. «Le droit international de la mer». *Collection Encyclopédique Que sais-je? Presses universitaires de France. 1985. P47*

ثانياً) **حالة المرافئ والمراسي:** وقد قررت المادة (11) من الاتفاقية العامة حكماً لها فقضت بأنه: «لأغراض تعيين حدود البحر الإقليمي، تُعتبر جزءاً من الساحل أبعد المنشآت الدائمة التي تُشكّل جزءاً من النظام المرفئي. ولا تُعتبر المنشآت القائمة في عرض البحر والجزر الإصطناعية من المنشآت المرفئية الدائمة»⁽¹⁾.

ومعنى هذا، أن خط الأساس يمكن أن يشمل المنشآت المرفئية الدائمة ويجعلها ضمن المياه الداخلية بحيث يرسم على الجهة الخارجية لها باتجاه البحر شريطة أن تكون هذه المرافئ جزءاً أصيلاً من نظام الدولة الساحلية المرفئي، وهذا أمر طبيعي إذ لا يمكن فصل هذه المرافئ عن المياه الداخلية وإحاطتها بالبحر الإقليمي لما يمكن أن ينتج عن ذلك من ضرر بالدولة الساحلية عند إعمال نظام المرور البريء؛ ومع ذلك، فإن هذا الحكم لا ينطبق بالنسبة للمنشآت القائمة في عرض البحر ولا الجزر الإصطناعية، فالمادة (11) لا تعتبرها من المنشآت المرفئية الدائمة وهذا بالنظر إلى بعدها عن الساحل، ومن شأن تطبيق القاعدة السابقة عليها أن يحصر مساحات مائية تتجاوز بكثير ما هو مقرر للمياه الداخلية.

أما بالنسبة للمراسي، فقد أوردت الاتفاقية العامة حكماً بشأنها هي الأخرى، حيث قررت في مادتها (12) أنه «تدخل في حدود البحر الإقليمي المراسي التي تُستخدم عادةً لتحميل السفن وتفريغها ورؤسوها والتي تكون لولا ذلك واقعة جزئياً أو كلياً خارج الحد الخارجي للبحر الإقليمي»⁽²⁾.

ومعنى هذه المادة، أنه بإمكان الدولة الساحلية أن تزيد عرض بحرها الإقليمي لمسافة تتجاوز 12 ميلاً بحرياً إذا تواجدت مراسي تستخدم لتحميل وتفريغ السفن فيما وراء الحد الخارجي للبحر الإقليمي، بحيث أنه من شأن رسم خط الأساس قبلها أن يجعلها واقعة ضمن نطاق البحر الإقليمي، ومن ثم، يجوز وفق هذه المادة أن تدمج هذه المرافئ إلى المياه الداخلية ويقرر خط الأساس بعدها أي من حوافها الخارجية باتجاه البحر، ثم إن هذه الطريقة من شأنها أن تزيد عرض البحر الإقليمي مثلما ذكرت آنفاً⁽³⁾.

ثالثاً) **حالة الخلجان:** وقد تعرضت لها المادة (10) من الاتفاقية العامة فنصت على ما يلي: «1- لا تتناول هذه المادة إلا الخلجان التي تعود سواحلها لدولة واحدة.

2- لأغراض هذه الاتفاقية، يُراد بالخليج انبعاث واضح المعالم يكون توغله إلى عرض مدخله على نحو يجعله يحتوي على مياه محصورة بالبر ويشكّل أكثر من مجرد انحناء للساحل. غير أن

(1) وتقابلها المادة (8) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958.

(2) وتقابلها المادة (9) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة.

(3) أنظر د. عمر سعد الله، المرجع السابق، ص 135.

الإنبعاَج لا يُعتبرُ خَلِيجًا إِلَّا إِذَا كَانَتْ مِسَاحَتُهُ تُعَادِلُ أَوْ تَفُوقُ مِسَاحَةَ نِصْفِ دَائِرَةِ قَطْرُهَا خَطٌّ يُرَسِّمُ عِبْرَ مَدْخَلِ ذَلِكَ الْإِنْبِعَاجِ.

3- مِسَاحَةُ الْإِنْبِعَاجِ، لِعَرَضِ الْقِيَاسِ، هِيَ الْمِسَاحَةُ الْوَاقِعَةُ بَيْنَ حَدِّ أَدْنَى الْجَزْرِ حَوْلَ شَاطِئِ الْإِنْبِعَاجِ وَبَيْنَ خَطِّ حَدِّ أَدْنَى الْجَزْرِ عَلَى نُقْطَتَيْ مَدْخَلِهِ الطَّبِيعِيِّ. وَحَيْثُ يَكُونُ لِلْإِنْبِعَاجِ بِسَبَبِ وُجُودِ جُزُرٍ، أَكْثَرُ مِنْ مَدْخَلٍ وَاحِدٍ، يُرَسِّمُ نِصْفُ الدَّائِرَةِ عَلَى قَطْرِ يُعَادِلُ طُولَهُ مَجْمُوعُ أَطْوَالِ الْخُطُوطِ الْمَرْسُومَةِ عِبْرَ الْمَدَاخِلِ الْمُخْتَلِفَةِ. وَتُحْتَسَبُ مِسَاحَةُ الْجَزْرِ الْمَوْجُودَةِ دَاخِلَ الْإِنْبِعَاجِ ضِمْنَ مِسَاحَةِ الْإِنْبِعَاجِ كَمَا لَوْ كَانَتْ جُزْءًا مِنْ مِسَاحَتِهِ الْمَائِيَّةِ.

4- إِذَا كَانَتْ الْمَسَافَةُ بَيْنَ حَدِّي أَدْنَى الْجَزْرِ لِنُقْطَتَيْ الْمَدْخَلِ الطَّبِيعِيِّ لَخَلِيجٍ مَا لَا تَتَجَاوَزُ 24 مَيْلًا بَحْرِيًّا، جَازَ أَنْ يُرَسِّمَ خَطٌّ فَاصِلٌ بَيْنَ حَدِّي أَدْنَى الْجَزْرِ الْمَذْكُورَيْنِ، وَتُعتبرُ الْمِيَاهُ الْوَاقِعَةُ دَاخِلَ هَذَا الْخَطِّ مِيَاهًا دَاخِلِيَّةً.

5- حَيْثُ تَتَجَاوَزُ الْمَسَافَةُ بَيْنَ حَدِّي أَدْنَى الْجَزْرِ لِنُقْطَتَيْ الْمَدْخَلِ الطَّبِيعِيِّ لَخَلِيجٍ مَا 24 مَيْلًا بَحْرِيًّا، يُرَسِّمُ خَطٌّ أَساسٍ مُسْتَقِيمٍ طُولُهُ 24 مَيْلًا بَحْرِيًّا دَاخِلَ الْخَلِيجِ بِطَرِيقَةٍ تَجْعَلُهُ يَحْصُرُ أَكْبَرَ مِسَاحَةٍ مِنَ الْمِيَاهِ يُمكنُ حَصْرُهَا بِخَطِّ لَهُ هَذَا الطُّولُ.

6- لَا تَنْطَبِقُ الْأَحْكَامُ الْأَنْفَةُ الذِّكْرِ عَلَى مَا يُسَمَّى بِالْخَلِيجَانِ "التَّارِيخِيَّةِ"، وَلَا فِي آيَةٍ حَالَةٍ يُطَبَّقُ فِيهَا نِظَامُ خُطُوطِ الْأَسَاسِ الْمُسْتَقِيمَةِ الْمَنْصُوصِ عَلَيْهِ فِي الْمَادَّةِ 7 «(1).

وما يمكن أن يفهم من هذه المادة أولاً أنها لا تُعنى إلا بتنظيم الخلجان التي تعود سواحلها لدولة واحدة، أما بالنسبة للخلجان التي تطل عليها أكثر من دولة، فهي تخضع للقاعدة الواردة في المادة (15) المشار إليها أنفاً والمتعلقة بحدود البحر الإقليمي للدول ذات السواحل المتقابلة أو المتجاورة؛ كما أن الخلجان التاريخية لها وضعية خاصة، هذا فضلاً عن أن طريقة التحديد الواردة في هذه المادة تفسح المجال لتطبيق المادة (7) من الاتفاقية العامة المتعلقة بالسواحل ذات المعالم الطبيعية المعقدة بسبب وجود تقلبات وانبعاجات أو تنوءات صخرية وغيرها، وهي التي يقرر فيها أعمال خطوط الأساس المستقيمة سالفة الذكر.

وعلى هذا النحو جاءت المادة (10) لتقرر أولاً تعريف الخليج بأنه انبعاج واضح المعالم ويشكل أكثر من مجرد انحناء للساحل، كما أنه يجب أن تكون مساحته تعادل أو تفوق مساحة نصف دائرة قطرها يرسم عبر ذلك الإنبعاج.(2)

(1) وتقابلها المادة (7) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958.

(2) الخليج bay- baie في مصطلح الجمعية الملكية للجغرافيا والتعدين الهولندية، هو تجويف أو مدخل في الشاطئ بين رأسين. وتعرف المجموعة نفسها كلمة Gulf ، بأنها خليج أكبر يضم قطعة أوسع من البحر.

وفيما يخص طريقة رسم خط الأساس لتحديد البحر الإقليمي في حالة وجود الخليج، فإنه تحسن التفرقة بين حالتين: الأولى، وهي حالة ما إذا كانت نقطتا المدخل الطبيعي للخليج لا تتجاوز 24 ميلا بحريا، عندئذ يرسم خط إغلاق مستقيم بين حدي أقصى الجزر لنقطتي مدخل الخليج، ويعتبر هذا الخط بداية لقياس البحر الإقليمي، وتكون المياه الواقعة وراءه والتي يضمها الخليج مياهها داخلية للدولة الواقعة في إقليمها.

أما الحالة الثانية وهي الحالة التي تتسع فيها نقطتا مدخل الخليج أو فتحتة إلى مسافة تتجاوز 24 ميلا بحريا، عندئذ يرسم خط أساس مستقيم داخل الخليج يبلغ طوله 24 ميلا كحد أقصى فتجعله يجس أكبر مساحة من المياه يمكن احتواؤها وجعلها مياهها داخلية.

وأما بالنسبة للخلجان التاريخية، فالأصل العام أنها مشتقة من فكرة المياه التاريخية، ولم تتضمن الاتفاقية العامة تعريفا لها ولا اتفاقيات جنيف لعام 1958 بالرغم من أن اليابان كانت الدولة الوحيدة التي اقترحت عام 1958 أن تتضمن اتفاقيات جنيف تعريفا لها غير أنها سحبت اقتراحها عندما تقدمت الهند وبناما بطلب إلى الجمعية العامة لاتخاذ الترتيبات اللازمة لدراسة المياه التاريخية.⁽¹⁾

وعلى كل، فإن العنصر الجوهرى في هذا النوع من الخلجان هو سمته التاريخية، وهي تعني أن الدولة استطاعت أن تمارس سيادتها على مياه معينة لفترة طويلة وهادئة وبدون انقطاع بحيث لم يرد أي احتجاج أو معارضة للدولة التي وضعت يدها على هذا النوع من الخلجان والمياه الواقعة فيه حتى ولو كانت هذه المياه تتجاوز عرض البحار الإقليمية أو أن فتحة الخليج تفوق 24 ميلا بحريا.

قد سنح للقضاء الدولي أن يبرز السمة التاريخية للخلجان في الحكم الذي أصدرته محكمة العدل لوسط أمريكا في 9 مارس 1917 عند بحثها النزاع بين كل من السلفادور، هندوراس ونيكاراغوا بخصوص خليج "Fonseca" الذي تبلغ سعة مدخله 19 ونصف كلم، وقد رأت المحكمة أن حقوق الدول المحيطة بالخليج تعود إلى تاريخ سحيق، وقررت أن لكل دولة مطللة عليه الحق في حزامها البحري الخاص، أما باقي مياه الخليج، فهي تخضع للسيادة المشتركة للدول المطللة على هذا الخليج.⁽²⁾

وفي لغة الإدارة المائية للبحرية البريطانية، فإن الخليج هو تعرج تدريجي في خط الشاطئ تكون فتحة المنجهة إلى البحر أوسع عادة من امتداد تغلغه في اليابسة. وتأخذ هذه اللغة بالتفرقة بين الخليج الصغير (الشرم) bay- baie والخليج الكبير Gulf- Golfe.

أنظر د. محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري، المرجع السابق، ص 51.

(1) أنظر: المرجع السابق، ص 59.

(2) أنظر المرجع السابق، ص 59.

رابعاً) **مَصَابُ الْأَنْهَارِ**: كذلك من بين الحالات التي تؤثر في عملية تحديد البحر الإقليمي حالة مصب النهر في البحر، وقد قررت الاتفاقية العامة لهذه الحالة حكماً أورده في المادة (9) منها حيث قضت أنه « **إِذَا كَانَ هُنَاكَ نَهْرٌ يَصُبُّ مُبَاشَرَةً فِي الْبَحْرِ، يَكُونُ خَطُّ الْأَسَاسِ خَطًّا مُسْتَقِيمًا عَبْرَ مَصَبِّ النَّهْرِ بَيْنَ نُقْطَتَيْنِ عَلَى حَدِّ أَدْنَى الْجَزْرِ عَلَى ضِفْتَيْهِ**». (1)

ومعنى هذا أن تحديد بداية البحر الإقليمي تكون بناء على خط أساس مستقيم يرسم على نقطتين من مصب النهر في البحر، ويكون رسم خط الأساس هذا من آخر حد على ضفتي النهر ينحسر عنه ماء البحر عند جزره.

لَا خَاتِمَةَ الْفَصْلِ:

وختاماً لهذا الفصل، فإنني أقول بأن البحر الإقليمي باعتباره منطقة بحرية خاضعة لولاية الدولة الساحلية، قد ظل مثار نزاعات شتى بين الدول على مرّ العصور، وسبباً في فشل عدد من المؤتمرات، كما وقد خضع لعملية جذب ثنائية بين دول بحرية كبرى سعت إلى دحر سلطان الدولة الساحلية عنه وتقليصه إلى أبعد حدٍّ باتجاه السواحل وهذا تمكينا لأساطيلها من المرور بكل حرية، وبين دول أخرى معظمها ساحلية قلقة على أمنها واستقلالها، كان سعيها حثيثاً إلى إلحاق هذه المنطقة بإقليمها البري وجعلها ملكية لها. ولأجل ذلك، ظهر الصراع والاختلاف حول طبيعة هذه المنطقة، وزاد الفقه الدولي من عوامل تذكيتهما، وأظهر العمل الدولي صور ذلك الصراع في مسالك الدول بشأن النص على نظرية دون أخرى إما في تشريعاتها القانونية وإما في دساتيرها حتى، إلى أن تمكنت الإتفاقية العامة من حسم دائرة الخلاف هذه وأقرت نصوصاً ملائمة تفي بأغراض ومطامح جميع الدول، وهي فضلاً عن ذلك، قد أقرت نصوصاً أخرى لتسوية ما ينشأ بينها من نزاعات متفرعة عن عملية التحديد البحري وطرق القياس كذلك.

(1) وتقابلها المادة (13) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة.

أ خاتمة الباب التمهيدي:

وكخاتمة للباب التمهيدي، يمكن القول بأن فصوله التمهيديّة الثلاث هي التي وبفعل تفاعلها ستتم مناقشتها في القسمين الذين يشكلان متن الأطروحة.

فالبحر عموماً والذي كان مجرد ظاهرة طبيعية أثارت اهتمام الدول والحضارات، قد تحولت إلى ظاهرة سياسية عسكرية واقتصادية دفعت الدول نحو اصطدامات ومجابهات عسكرية قصد السيطرة عليها، وكانت أيضاً مثاراً لدراسات فقهية قانونية حاول الفقهاء تبرير مسالك دولهم وإدعائها، كما كانت أيضاً موضوعاً هاماً جذب المجموعة الدولية إليه في عدد من المؤتمرات الدولية أفردت له اتفاقيات إلى أن تمكنت هذه المجموعة من حسمه في المؤتمر الثالث الذي أفرد له الاتفاقية العامة.

ومن جهة ثانية، فإن جوهر الخلاف بين الدول حول واقعة البحار كان سببه في معظمه بسط السيادة على البحر المحاذي لأقاليمها حتى جرت تسميته بالبحر الإقليمي، وهو الأمر الذي لم يرق للقوى البحرية الكبرى التي رأت أن أبسط السيادة تلك، من شأنه أن يعرقل مرور سفنها إلى مختلف المناطق البحرية؛ ولأجل ذلك كانت مطالب هذه الدول تتجه نحو تقليص سيادة الدول الساحلية والإبحار على حرية البحار والملاحة فيها.

وعلى ضوء ما سبق، فقد ارتأيت تخصيص الأطروحة بهذا الباب التمهيدي الذي تنبني عليه الأطروحة بكاملها على اعتبار أنه يوضح قانون البحار وتطوره حتى آخر نتاج له، كما يبين موضوع السفينة كموضوع من مواضيع القانون الدولي مع الاعتماد على القوانين البحرية المقارنة، ثم يبين مدلول منطقة البحر الإقليمي والإرهاصات الدولية التي أثرت على كنهها وطبيعتها حتى استقرت في الاتفاقية العامة ..

القسم الأول

الوضع القانوني للسفينة خلال إملاحة البحريّة
والمُرور بالبحر الإقليمي للدولة الساحليّة

القِسْمُ الْأَوَّلُ

الْوَضْعُ الْقَانُونِي لِلسَّفِينَةِ خِلَالَ الْمَلَاةِ الْبَحْرِيَّةِ وَالْمُرُورِ بِالْبَحْرِ الْإِقْلِيمِيِّ لِلدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ

M

رأينا فيما سبق كيف أن عملية تدوين قانون دولي للبحار تنظم أحكامه مختلف نواحي العلاقات الدولية التي تكون البحار مسرحا لها ليست بالعملية السهلة والمقبولة عموما من قبل الجماعة الدولية وهذا بالنظر إلى عدم وضوح الأعراف الدولية التي كانت تحكم هذه العلاقات الدولية البحرية من جهة، ومن جهة أخرى، بالنظر أيضا إلى ذلك الفشل الذريع الذي منيت به معظم المحاولات الدولية الرامية إلى وضع قواعد دولية موحدة تنظم هذه العلاقات؛ وقد رأينا أيضا، أن مرجع فشل تلك المحاولات يكمن بالدرجة الأولى في تعدد المصالح الدولية وتناقضها، ويعتبر التياران الرئيسيان والقديمان⁽¹⁾ معا أهم تجسيد لذلك التناقض، إذ كان طرح كل منهما واضحا في معظم هذه المؤتمرات، وكانت النتيجة، عدم الخلوص إلى حل توفيق بين المصالح المتناقضة وبالتالي، عدم الخروج من هذه المؤتمرات بنتيجة تذكر مثلما كانت حال مؤتمر لاهاي لعام 1930، أو في حالة أخرى، الخروج باتفاقية دولية لكنها تبقى واهية لعدم الانضمام إليها أو التصديق عليها كما هي حال اتفاقيات جنيف لعام 1958.

إن مسألة النفاذ إلى البحار للانتفاع بها واستغلال مواردها المعدنية وثرواتها الحية واعتبارها الطريق الأهم والأكثر حيوية للمبادلات والتجارة الدولية مسألة حتمية تنتمي في جوهرها إلى القانون الطبيعي الذي نادي به رواد المدرسة الطبيعية، ولأجل ذلك لعبت البحار أكثر من بُعد أو وظيفة، منها على الأقل الوظيفة الاجتماعية باعتبار هذه المساحات المائية أهم وسيلة للاتصال بين الأمم والشعوب، ولأجل ذلك أيضاً، بات حتمياً أن يحسن استعمال هذه البحار في أغراض مشروعة تتفق مع طبيعتها وتكفل عدم تلويثها أو قطع طرقها أو عرقلتها أو وقف الملاحة فيها.

(1) وهما التياران اللذان ترجع أصولهما إلى مذهب "غروسيوس" المنادي "بالبحر المفتوح *Mare Liberum*" ومذهب بريطانيا بزعامة "سيلدن" المنادي بفكرة "البحر المغلق *Mare Cleusum*" وقد سبقت الإشارة إلى ذلك في الفصل الأول من الباب التمهيدي. أنظر ص 21-22 من هذه الأطروحة.

وفي المقابل، فإنه لا يمكن التقليل من أهمية التيار الثاني المترتب عن بعض ادعاءات بعض الدول الساحلية التي ترى وجود مصالح لها جديرة بالرعاية على الأقل في المجالات البحرية المحاذية لها لما تلعبه من دور استراتيجي بالغ الأهمية على الصعيد الأممي لهذه الدول الساحلية.

إن هذه المعادلة القديمة ثنائية الجذب، وهي تعتبر من رواسب الصراع الهولندي البريطاني، لم تفتأ ترافق جل محاولات تدوين قانون البحار حتى المعاصرة منها بالرغم من تغير الخريطة الجيوسياسية لتشكيلة المجتمع الدولي المعاصر، وهي قد كانت في جل الحالات الدافع الرئيسي لعدم التمكن من إيجاد حل توفيقى يوازن بين حقوق الجماعة الدولية الرامية إلى استخدام البحار للملاحة البحرية وحرية المرور، وبين مصالح الدول الساحلية القلقة على أمنها وسلامة أراضيها مما يمكن أن يشكله مرور السفن تلك بمختلف أنواعها، ومن ثم، كان سعي هذه الأخيرة - أي الدول الساحلية - إلى بسط سيادتها وسيطرتها على المجالات المحاذية لسواحلها، ومن هنا يمكن أن نتقبل التقلب الشديد في اعتناق نظرية صالحة تكفل تحديد طبيعة البحر الإقليمي الذي ما فتأ يتأرجح في العمل الدولي بين الملكية والسيادة عليه وبين حرته واعتباره من أعالي البحار، فطبيعة هذه المنطقة إذن، ليست سوى انعكاس لخلفية الصراع بين الدول الساحلية وبين حقوق الدول الأخرى أو الجماعة الدولية التي ترى في الظاهرة البحرية الوسيلة الأكثر نجاعة للاتصال فلا تمكن عرقلة مرور سفنها، ولا قطع الطريق أمام مبادلاتها وتجارقتها البحرية.

وعلى هذا الأساس كانت عملية تدوين القانون الدولي للبحار خلال المؤتمر الثالث للأمم المتحدة مهمة شاقة بل كادت تكون مستحيلة كما نعتها البعض⁽¹⁾، ولهذا أيضا، اتسمت بالبطء الشديد وبكثرة الدورات والمواضيع التي عاجلها هذا المؤتمر. فالتطور الذي اعترى هذا الفرع من فروع القانون الدولي، واحتوائه لمواضيع جديدة، حثم على المؤتمر الثالث أن لا يقف عند حد تعديل القواعد التقليدية في هذا القانون، أو ابتداء قواعد جديدة منفصلة عنها تحقق بطريقة إيجابية إدعاءات دولية قديمة، ولكنه تجاوز ذلك إلى حد التسليم بنظريات كاملة كان الأمل في قبولها بعيدا، ولكن الداعين إليها أصروا على تبنيها في ذلك المؤتمر، كما حرص المعارضون التقليديون لها على التمهيد لقبولها في نطاق "صَفَقَةٌ شَامِلَةٌ" *Package deal* ومتكاملة تحقق للدول جميعا مصالحها المتبادلة.

ولا تكاد تخلو مسألة في قانون البحار من معالجة فكرة الملاحة البحرية بطريقة أو بأخرى، فهذه الأخيرة هي - بحق - أهم محور على الإطلاق استهدفته الجماعة الدولية وحرصت على تنظيمه

(1) وهي نعت وردت في ملاحظات رئيس المؤتمر الثالث السيد "تومي.ت.ب.كوه" في دستور المحيطات. قانون البحار الاتفاقي العامة للأمم المتحدة لقانون البحار، المرجع السابق، ص XLIV. وكذا "برناردو زوليتا" وكيل الأمين العام، والممثل الخاص للأمين العام لقانون البحار، المرجع السابق، ص XXVI و XXVII. وأيضا الأمين العام للأمم المتحدة "خافير بيريز دي كويار"، المرجع السابق، ص XII. وقد سبقت الإشارة إلى هذا الموضوع في العديد من المواضع. أنظر مثلا هامش ص (و) من مقدمة هذه الأطروحة .

خلال هذا المؤتمر في نطاق ضوابط معقولة تحقق التوازن بين مصالح الدول الساحلية وبين الجماعة الدولية، ومن ثم، فإن المصالح التي قرر المؤتمر الثالث حمايتها وإبلاغها الأهمية والرعاية، كانت متبادلة قصد خلق توازن بين مصالح الدول الساحلية وبين مصالح الجماعة الدولية، ولذلك، فقد ابتعد هذا المؤتمر عن الحقوق التي طالبت بها الدول الساحلية في إطار ضيق، إذ رأى وجوب فصلها عن مجموعة المصالح العامة في حالة تعارضها، وأوجب أن تكون نابعة من ضرورة الدفاع عن مصالحها الحقيقية سواء ما تعلق منها بالجانب الأمني أم بغيره من الجوانب، وهي المصالح والحقوق التي تفرضها حقيقة الجوار بين هذه الدول الساحلية وتلك المياه المحاذية لإقليمها وتطلق عليها تسمية مياهها الإقليمية.

وبناء على ما سبق، فإن المؤتمر الثالث قام بعملية تصفية للمصالح المطالب بها، إذ أن ما تراه بعض الدول مصلحة جديرة بالرعاية قد لا يكون كذلك في تقدير غيرها من الدول، ثم إن المصالح التي تشترك فيها الدول الساحلية - والتي ستحتضن بحماية القانون الدولي - هي المصالح التي تسود بين غالبية الدول الساحلية الأعضاء، وثمة فارق كبير بين هذه المصالح المشتركة وبين مصالح الجماعة الدولية في معظمها؛ وفي الوقت ذاته، فإن دفاع الدول الساحلية وأمنها يهم كافة الدول الساحلية، ومن ثم، فإن الموضوعين كانا أهم ورقبتين تحتم على المؤتمر الثالث أن يجد حلاً موافقاً يوازي بينهما، فضلاً عن أوراق أخرى لا تقل أهمية كمسألة الصيد في منطقة البحر الإقليمي لما لها من ارتباط بالجانب الاقتصادي للدولة الساحلية.

والواقع إن الحديث في هذا القسم من الأطروحة عن وضع قانوني تكون عليه السفينة خلال وجودها في منطقة البحر الإقليمي ليس سوى معالجة وتسليط للضوء على نقطة تقاطع تلتقي فيها سيادة الدولة الساحلية لحماية مصالحها من بحرها الإقليمي بمصالح المجموعة الدولية التي تنتمي إليها هذه السفن وترفع أعلامها وتحمل جنسيتها وتشكل جزءاً من اقتصادها أو تحمل رعاياها أو حتى رعايا دول أخرى.

إن السفينة إذ تكون على المياه الإقليمية لدولة ساحلية ليست مجرد قطعة بحرية متحركة على سطح الماء بقدر ما هي تمثل مصالح معينة للدول التي ترفع أعلامها سواء على الصعيد الاقتصادي والتجاري، أو الدفاعي والعسكري كما هي حال السفن الحربية، فضلاً عن الجانب السيادي الذي يتجسد بالدرجة الأولى في ممارسة الاختصاص على هذه السفينة في جانبه الجزائي والمدني.

وفي المقابل فإن هذه السفينة وبكل الأبعاد التي تمثلها والتي أشرت إليها آنفاً، إذ تكون في المياه الإقليمية لدولة ساحلية، إنما تكون في منطقة تتبع هذه الدولة الأخيرة وتخضع لسيادتها، ولها مصالح حيوية جديرة بالرعاية لا يجوز للسفينة الممارسة للملاحة البحرية أن تتعرض لها، ولا أن تخرق قوانينها ونظمها التي تقررها هذه الدولة على بحرها الإقليمي. وعلى ضوء ما سبق، يمكنني أن أضع إشكالية هذا القسم على النحو التالي :

U أين تكمن مواضع التقاء مصالح الدولة الساحلية ومصالح الجماعة الدولية عند تواجد السفينة في المياه الإقليمية حتى تثير وضعاً قانونياً يجب أن تكون عليه هذه السفينة ويكون موافقاً لمصالح الطرفين؟ وما هي مصالح الطرفين هذه؟

V وهل يمكن لمرور السفن في البحر الإقليمي أن يثير وضعيات قانونية يجب أن تكون عليها هذه السفن؟ وما هي حقوق هذه الأخيرة والتزاماتها؟ وهل جميع السفن على اختلاف طبيعتها لها ذات الوضعية أثناء المرور؟

VII وما هي حدود وصلاحيات الدولة الساحلية في تنظيم حركة مرور هذه السفن؟ وهل ثمة فوارق بين المرور في البحر الإقليمي وبين غيره من المناطق البحرية الأخرى؟

X وإذا سلمنا بأن المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار قد تحرّى إحلال التوازن بين مصالح الدولة الساحلية والجماعة الدولية، وضمّنه نصوص الاتفاقية العامة لعام 1982، فهل وُفِّقَ في ذلك بالفعل أم أنه انحاز لأحد الطرفين تحت تأثير خلفيات مختلفة؟ وأي طائفة من الطائفتين هي تلك المنحاز إليها إذا كان الاحتمال الأخير هو الراجح؟

كإجابة مبدئية عن هذين الإشكاليين أقول بأن الإشكالية الثانية ستجد معالجتها خلال استعراض مختلف عناصر هذا القسم، أما عن الإشكالية الأولى، فيمكنني القول بأن أكبر مظاهر إلتقاء الدولة الساحلية مع غيرها من أعضاء المجموعة الدولية إنما يكون في نقطتين رئيسيتين هما: ممارسة السفينة للملاحة البحرية والمرور أمام مصالح وقوانين الدولة الساحلية أولاً، وثانياً، وقوع حدث أو واقعة قانونية أو فعل من شأنه أن يجعل السفينة أو طاقمها أو ركابها في مواجهة اختصاص الدولة الساحلية، وهما الوضعيتان الرئيسيتان اللتان يمكن تكون عليهما السفينة خلال حركتها وملاحتها، على أنني سأترك الحديث عن وضعية السفينة في مواجهة اختصاص الدولة الساحلية إلى القسم الثاني من هذه الأطروحة

وعلى ضوء ما سبق، يمكنني تقسيم هذا القسم بدوره إلى باين رئيسيين يبينان وضع السفينة القانوني، أخصص الباب الأول لنظام المرور البريء كأساس للملاحة البحرية للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي، والثاني، لصلاحيات الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي ومدى تقييدها بحق المرور البريء في دراسة مقارنة مع أنظمة أخرى لمرور السفن.

الباب الأول
نظام المرور البريء
كأساس للملاحة البحرية
للسفن الأجنبية في البحر
الإقليمي

الباب الأول

نظام المرور البري كآساس للملاحة البحرية للسفن

الأجنبية في البحر الإقليمي

M

من الثابت أن التنظيم القانوني للبحار تحكمت فيه اعتبارات التوفيق بين الصالح العام للجماعة الدولية والصالح الخاص للدولية الساحلية، وقد كانت الملاحة البحرية والمرور خلال البحار من أكثر الأنظمة تأثراً بمحاولات التوفيق هذه، وقد رأينا في الفصل الثالث من الباب التمهيدي، كيف أن طبيعة البحر الإقليمي كانت محل جدل فقهي ونظريات تسلت إلى عمل الدول بين من يلحق هذا البحر بأعالي البحار ضماناً لكفالة المرور الحر دون قيد أو شرط حتى خلال هذه البحار الإقليمية، وبين من يسعى إلى إلحاق هذه المنطقة بإقليم الدولة الساحلية ويجعلها ملكية لها تتساوى في ذلك مع باقي عناصر إقليمها لا سيما المياه الداخلية منها فيحظر النفاذ إليها، إلى أن استقرت الدول في عرفها و عملها على نظرية السيادة.⁽¹⁾

وعلى هذا الأساس، فإن الجدل الفقهي الذي تعاور موضوع طبيعة البحر الإقليمي القانونية لم يكن سوى انعكاس أو خلفية لرؤى مصلحية أساسها الملاحة والمرور خلال هذه المنطقة بالذات، لأن الوقوف على طبيعة هذه المنطقة وتكريسها دولياً هو في الحقيقة وقوف وتكريس لطبيعة الملاحة البحرية التي ستمارسها السفن ومدى تمكنها من المرور خلال منطقة البحر الإقليمي. فإطلاق حرية المرور بالبحار الإقليمية قابلته الدول الساحلية بالكثير من التحفظات خشية تهديد مصالحها الأمنية والاقتصادية، ومن ثم، فإن تحديد طبيعة البحر الإقليمي ما هو إلا تحديد لطبيعة المرور والملاحة فيها ليس إلا.

وبالرجوع إلى معظم المناقشات التي تناولت موضوع البحر الإقليمي وطبيعته القانونية في مختلف المؤتمرات الدولية التي عنيت بقانون البحار اتضح أن البحر الإقليمي منطقة تخضع لنظام وسط بين نظام أعالي البحار الذي يحكمها مبدأ "حرية الملاحة البحرية" لجميع السفن ولجميع الدول أيضاً⁽²⁾ تيسيراً للاتصالات البحرية الدولية، وبين النظام القانوني المؤسس على مبدأ السيادة الإقليمية للدول

(1) وهو ما نصت عليه المادة الثانية من الإتفاقية العامة وقد سبقت الإشارة إلى هذه العنصر في ص 254 من هذه الأطروحة.

(2) تنص المادة (90) من الاتفاقية العامة على « لِكُلِّ دَوْلَةٍ، سَاحِلِيَّةٌ كَانَتْ أَوْ غَيْرَ سَاحِلِيَّةٍ، الحَقُّ فِي تَسْيِيرِ سُفُنٍ تَرَفَعُ عَلَمَهَا فِي أَعَالِي البَحَارِ » وقد سبقت الإشارة إلى موضوع حق الدول الحبيسة في أن تمتلك سفناً تستخدمها للملاحة البحرية. راجع في ذلك الصفحات 179-181 من هذه الأطروحة.

الساحلية لحماية مصالحها الأمنية والاقتصادية، ومن ثم، فقد جرى العرف الدولي منذ نشوء قواعد ذات الصلة بالملاحة البحرية وكذلك عمل الدول على فرض قيود على ملاحاة السفن الأجنبية ومرورها بالبحار الإقليمية للدول الساحلية حفاظاً على أمنها وسلامتها وحسن النظام فيها، "والمرو الذي يتم محدوداً بهذه القيود هو الذي عرف بنظام المرور البري، ويمكن القول، أنه تحت تأثير هذا الاعتبار صار السماح للسفن الأجنبية بالمرور البري بالقرب من سواحل الدول قاعدة عرفية تلتزم الدول باحترامها".⁽¹⁾

إذن، فكما أن طبيعة البحر الإقليمي هي خضوعه للسيادة الإقليمية للدولة الساحلية، فإن هذه السيادة لا يجدها سوى قيد وحيد تتمتع به السفن الأجنبية ويشكل بدوره طبيعة لملاحتها البحرية، وهو الذي يعرف بحق "المرور البري". فما هو هذا المرور البري؟ وما هي طبيعته القانونية؟ وما هي الحقوق والواجبات المتبادلة بين كل من الدولة الساحلية والسفن الأجنبية المارة مروراً بريئاً؟ تلکم إذن، هي جملة التساؤلات التي سأعالجها من خلال فصلين اعتمدت على تجزئتهما بناء على معيار طبيعة السفن فيما إذا كانت عادية أو خاصة، هما:

الفصل الأول: النظام القانوني للمرور البري للسفن الأجنبية العادية؛

الفصل الثاني: النظام القانوني للمرور البري للسفن الأجنبية ذات الطبيعة الخاصة.

⁽¹⁾ د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 136.

S الفصل الأول G

النظام القانوني للمرور البري للسفن الأجنبية العادية

وأرى تجزئة هذا الفصل أيضا إلى العناصر التالية :

المبحث الأول

حق المرور البري من العرف الدولي إلى القانون الدولي

كما هي الحال بالنسبة للبحر الإقليمي، فإن حق المرور البري الذي تتمتع به سفن جميع الدول ويعتبر من المبادئ المكرسة في القانون الدولي حاليا، قد خضع من دون شك إلى آراء وجدل فقهي كان له أثر على عمل الدول وقاد إلى شيء من الاختلاف بينها بالنظر إلى عدم وجود نظرة دولية موحدة في شأنه إلى أن بدأت معالمه القانونية تستقر تدريجيا في شكل قاعدة عرفية، ثم حظي بعد ذلك بعملية تقنين ساهمت فيها الدول في عدد من المؤتمرات والاتفاقيات الدولية، ليستقر في نهاية المطاف في بنود الاتفاقية العامة للأمم المتحدة حول قانون البحار لعام 1982. وعلى ضوء هذا، يمكن طرح التساؤل التالي : ما هي الجذور التاريخية لحق المرور البري التي جعلت منه قاعدة عرفية؟ وما هي المحاولات التي سعت إلى تقنين هذا المبدأ وجعله قاعدة من قواعد القانون الدولي العام؟ إن الإجابة عن هذين السؤالين تكون في الآتي :

المطلب الأول

الجذور التاريخية لحق المرور البري

ما من شك في أن حق المرور البري عبر البحار الإقليمية قد عُرف في بداية الأمر كقاعدة عرفية دولية مقبولة عموما وهو الشيء الذي لم يختلف عليه أحد من الفقهاء، إنما كان الاختلاف بين هؤلاء فقط، في الجذور التاريخية لهذه القاعدة العرفية أو في أولى بوادر العمل بهذا المرور . والحقيقة أنه لا يمكن التعامل مع بوادر ظهور هذا الحق من دون ربطه ببوادر ظهور فكرة البحر الإقليمي أصلا وما عرفته من جدل فقهي ودولي حينما احتدم الصراع بشأن إخضاع أجزاء من البحار المحاذية لأقاليم الدول لسيادتها، وهو صراع - وكما رأينا في السابق - يعود إلى المدرسة البريطانية صاحبة "البحر المعلق Mare Closeum" ونظيرتها الهولندية القائلة "بالبحر المفتوح Mare Librerum" وما كان لهما من تأثير فيما بعد على مسرح العلاقات الدولية البحرية.

ففي الوقت الذي اکتفى فيه الأستاذ "بونكراسيو *Jean. Paul Pancraccio*" بالقول بأن حق المرور البري يستند إلى "مبدأ قديم في القانون الدولي العربي"⁽¹⁾ من غير أن يقدم تاريخاً محدداً أو وقائع يمكنها أن تشكل بداية هذا العرف، ذهب الفقيه "جيدل *Gidel*" إلى اعتبار هذا الحق مكرساً حديثاً بموجب معاهدات الصلح لعام 1919 مع اعترافه بوجوده كمبدأ في قواعد العرف الدولي كذلك،⁽²⁾ وهو الأمر الذي رأى "جيدل" أن بعض الفقهاء قد نزحوا إليه أيضاً،⁽³⁾ إلا أن معظم الكتابات - في نظره - تكاد تتجاهل هذا الموضوع بالرغم من إسهامها المسهب في بحث بوادير ظهور فكرة البحر الإقليمي تاريخياً، وهو تساؤل طرحه هذا الفقيه وعلق عليه⁽⁴⁾.

والراجح - كما أسلفت - أنه لا يمكن فصل الجذور التاريخية لحق المرور البري عن الجذور التاريخية لفكرة البحر الإقليمي، ولا عن تلك المزاعم التي ادعتها بريطانيا منذ بداية القرن 17، وما شهدته هذه الحقبة من صراع بينها وبين هولندا، ففكرة المرور بصفة عامة والبري بصفة خاصة كانا سابقين لظهور فكرة احتكار البحار وعرقلة مرور السفن التجارية فيها، وهذا لأن الصلة وثيقة جداً بين فكرة المرور في البحار وبين التجارة الدولية والمبادلات عن طريق البحار، وهي ممارسات لم يكن بإمكان أحد أن يقطع طريقها أو سبلها ولا أن يوجّه المبادلات والتجارة البحرية التي تقودها السفن ولا حتى فرض مكوس أو رسوم مالية عليها، فحرية المرور بالبحار كانت الأسبق إلى أن ظهرت فكرة السيطرة عليها وإخضاعها للسيادة، فكان لزاماً أن يوجد مبرر قانوني وسند شرعي يبرر قطع الطريق وعرقلة سير وحركة هذه المبادلات التجارية الدولية.

وفي هذا الطرح، فقد حاول الهولنديون والبرتغاليون والإسبان عبثاً احتكار التجارة مع جزر الهند الشرقية، لأن هذا الاحتكار تصدع في نهاية المطاف بعد أن استقر اقتناع كل أمة بأن تقدمها يوجب نفاذها إلى البحار، وأنه لا تجوز عرقلة سفنها التجارية أو منع عبورها، لأن البحار بخصائصها الطبيعية طريق لتجارها الدولية ووسيلتها إلى أسواقها الخارجية. إذن، فالصلة بين المرور البري والتجارة الدولية هي صلة حتمية أثبتتها تاريخ العلاقات الدولية؛ وعلى أساس هذا، يمكن فهم وصف "غروسيوس" لحق المرور البري بأنه من أكثر مبادئ "قانون الأمم تحديداً"، واستقراراً، بل هو مبدأ

(1) *Jean. Paul. Pancraccio*. « Droit International des espaces... ». *Op.Cit.*, P90.

(2) *Gilbert Gidel*. « Le droit International public de la mer. ». *Tome III. Op.Cit.*, P 195.

(3) ومنهم من اکتفى بالإشارة إلى أن بدايته كانت في اتفاقية برشلونة لحرية العبور لـ 20 أبريل 1921، أنظر :

Patrick daillier. Alain Pellet. « Droit International public. ». *Op.Cit.*, P 1065.

(4)

« Traitant de la nature juridique du droit de passage inoffensif, Rares sont les auteurs qui consacrent quelques mots à la question... Quant à tenter la justification du droit de passage inoffensif, ce serait se livrer à une tâche vaine au point de vue de la sciences juridique. C'est parce que le droit de passage n'a jamais été contesté que la doctrine à jugé inutile de le soumettre à un examen approfondi » *G.Gidel. Tome III, Op.Cit.*, pp 201.

أولي، ذلك أن لكل أمة حق التجارة والاتصال بغيرها من الأمم، فضلا عن أن حق المرور البريء هو المقدمة المنطقية للحق العام للملاحة البحرية في المياه الدولية، ومن ثم، رأى "غروسيوس" أن حق المرور البريء هو "حَقٌّ تَابِعٌ لِلتَّجَارَةِ".⁽¹⁾

ويبدو أن معارضي "غروسيوس" في طرحه العام بخصوص عدم جواز السيطرة على البحار لم يتجهوا إلى معارضة هذا التصور الأخير الذي نادى به الفقيه الهولندي "غروسيوس"، إذ ظل المرور في نظرهم أيضا حقا طبيعيا وحتميا للتجارة الدولية. فالفقيه "سيلدن" تقبل فكرة أن منع الملاحة الهادئة في البحار يناقض حقوق البشرية ومتطلباتها⁽²⁾، وهو الأمر نفسه الذي استقر عند بعض مناصري "سيلدن" أمثال "ميدوز Medows" و "جنتيليس Gentilis" الذين قبلوا حق الملاحة الهادئة رغم مناصرتهم للسيادة على البحار البريطانية لما رأوا أن ذلك لا يتعارض مع هذه السيادة، وأنه يمكن أن تمارس الملاحة وأن تشمل المرور والدخول والخروج⁽³⁾، و باختصار، ما دام ذلك يخدم مصلحة بريطانيا لما تملكه من أساطيل لها إمكانية أن تجوب جميع بحار العالم.

وعلى هذا الأساس يمكن أن ترسم أولى بوادر ظهور حق المرور البريء عند ربطه فقط بالتجارة الدولية وكيف سعت الدول في بداية القرن 17 إلى احتكار البحار المحاذية لسواحلها مما أدى إلى عرقلة هذه التجارة وقطع المرور في وجه السفن التجارية، الأمر الذي قابلته ردود فعل مناهضة تدعوا إلى حرية البحار وتعتبر إدعاءات بريطانيا بشأن السيطرة عليها مساسا بالوظيفة الطبيعية للبحار باعتبارها وسيلة للمواصلات البحرية، ومساسا بالتجارة العالمية التي كانت رائجة آنذاك، وفي هذا المفهوم، فقد أوردت كلية حقوق هارفارد في مشروعها لعام 1936 بشأن المياه الإقليمية " أن حقوق السيادة التي تمارسها الدولة على بحرها الحدي (الإقليمي) لا تخولها منع المرور البريء فيه مرورا متحرزا من المكوس و الأعباء المالية وأن السيادة في البحار الحدية يقيد بها حق المرور البريء بسبب الاعتراف بحرية البحار لمصلحة التجارة الدولية، وأن حق المرور البريء نتج عن محاولة التوفيق بين حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار، وحقوق السيادة في البحار الحدية"⁽⁴⁾.

وعلى هذا النسق سار عدد من الفقهاء بأن ربطوا فكرة المرور البريء بفكرة التجارة الدولية أمثال الفقيه "هال Hall" الذي رأى بأن: "لكل البشر الحق في استعمال المياه الإقليمية استعمال بريئا لأغراض الملاحة التجارية...". واعتبره الفقيه "سلونم S.Slonim" بأنه "من أكثر الحقوق رسوخا في

⁽¹⁾ أنظر: د.عوض محمد المر، حق المرور البريء في البحار، رسالة دكتوراه - اشراف د.محمد حافظ غانم - جامعة عين شمس ، القاهرة 1980، ص39.

⁽²⁾ راجع في ما كتبه الفقيه "سيلدن" في هذا الخصوص عام 1636 : *Gilbert Gidel. Tome III .Op.Cit., P195* .

⁽³⁾ أنظر كلا من: *Olivier de ferron .Op.Cit., P 58* ، وأيضاً: د.محمد عوض المر، المرجع السابق، ص 40.

⁽⁴⁾ أنظر: د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 38.

القانون الدولي العام"، كما برره الفقيه "هايد Hyde" بأن القانون الدولي يمنع الدولة الساحلية من "عرقلة انتفاع السفن التجارية بحق المرور البريء..."، وأن "...مصالح الدول جميعها يعينها أن تحوز حرية الملاحة في أكمل أبعادها لمصلحة التجارة الدولية."⁽¹⁾

وبالرغم من أن العرف الدولي كان يشتمل على صورة واضحة للمعنى القانوني للمرور البريء الذي تتمتع به السفن التجارية باعتباره مرورا هادئا وغير ضار في المياه الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية، إلا أن عبارة "المُرورِ غَيْرِ الضَّارِّ أو البريءِ *Passage Inoffencif*" كمدلول ووصف لهذا المرور يرجع الفضل في استخدامه إلى الفقيه "ماس Masse" في كتابه "القانون التجاري في علاقاته مع قانون الشعوب *Le droit commercial dans ses rapport avec le droit des gens*" لعام 1844، ليلتلفها بعد ذلك عدد من فقهاء القرن 19 أمثال "بلانتشلي *Bluntschli*" عام 1860 في مؤلفه: "*Das moderne Völkerrecht der civilisierten staaten*"، والفقيه "كالفو Calvo" في "*Derecho Die*" عام 1868، وكذلك الفقيه "أتلماير *Atlmayer*" في: "*International teorico y pratico*" عام 1872،⁽²⁾ ليتسلل بعد ذلك إلى القانون الإتفاقي، حيث تم إدراجه في جملة من الاتفاقيات الدولية، واعتبرت تلك أولى بوادر تقنينه، وهو ما سأتناوله في المطلب الآتي:

المَطْلَبُ الثَّانِي

تَقْنِينُ حَقِّ الْمُرُورِ الْبَرِيِّ

قد يكون تقنين قواعد القانون الدولي مجرد تسجيل أو تدوين لقواعد عرفية سابقة، ولكنه قد لا يقتصر في معظم الأحيان على ترديد هذه القواعد العرفية القائمة فعلا بل يتعداها إلى إصلاح عيوبها وإزالة الغموض عنها، وأحيانا أخرى، يتجاوز التقنين كل ذلك بإضافة قواعد جديدة تعتبر تطويرا لقواعد القانون الدولي. بما يلائم الحاجة العملية إليها. وحق المرور البريء للسفن في المياه الإقليمية من المواضيع الساخنة التي استهدفتها عملية التدوين أو التقنين سواء بصورة عرضية كالنص عليه في بعض المعاهدات والاتفاقيات، أو بتخصيصه بمشاريع اتفاقيات تدوين صدرت عن جمعيات أكاديمية تهتم بعملية التدوين هذه، أو يتم التركيز عليه بشكل متخصص ورسمي من قبل الدول في مؤتمرات دولية كما هي حال مؤتمر تقنين لاهاي لعام 1930 عند بحثه لموضوع البحر الإقليمي.

وفي هذا السياق، وعلى سبيل المثال، تعتبر مذكرة 28 ماي لـ 1886 الصادرة عن حكومة الولايات المتحدة عملا انفراديا تناول صراحة موضوع المرور البريء وبيّن موقف الولايات المتحدة

⁽¹⁾ أنظر المقتبسات في: المرجع السابق، ص 38 و 39.

⁽²⁾ راجع: Laurent Lucchini, Michel Voelckel. « Droit de la mer ». Tome II. Op.Cit., pp.213-214

منه، إذ جاء فيها أن الولايات المتحدة لا تعارض مرور السفن الأجنبية على مياهها الإقليمية إذا كان مرورها لا ينطوي على أي تعكير أو إخلال بالسلم وحسن نظام الساحل، ثم أكدته الحكومة الأمريكية في مذكرات أخرى في 14 مارس 1895 عقب حادثة دبلوماسية وقعت في العام نفسه بينها وبين الحكومة الإسبانية.⁽¹⁾

إن هذه الواقعة التي سجلها لنا التاريخ الدبلوماسي هي مجرد مثال عن بداية تسلل هذا الحق إلى الأعمال الإنفرادية للدول وصدرت عنها بشكل واضح ليس فيه غموض يترجم مدى خروج حق المرور البري للسفن الأجنبية من نطاق العرف الدولي إلى نطاق العمل الدولي ومن بعده إلى القانون الدولي. وبالفعل، فإن عددا من الاتفاقيات الدولية الهامة في تاريخ العلاقات الدولية لم تكذب تحلُّ من الإشارة إليه عند تناولها لتنظيم موضوع ذي صلة.

من ذلك، أن جميع معاهدات الصلح لعام 1919 تضمنت ما مفاده أنه لضمان حرية عبور السفن القادمة أو المتجهة إلى أحد أقاليم القوى المتحالفة فإن هذه الأخيرة تسمح بمرور هذه السفن في مياهها الإقليمية⁽²⁾، ثم تم تأكيده بموجب المادة (23) من عهد عصبة الأمم، ثم بصورة أكثر صراحة بموجب المادة الثانية من اتفاقية برشلونة لحرية العبور الموقعة في 20 أبريل 1921 حيث تقضي بأنه: "لغرض ضمان تطبيق حرية العبور الإقليمي تسمح الدول المتعاقدة بهذا العبور خلال مياهها الإقليمية بما يتفق مع شروط وتحفظات استعماله"⁽³⁾، و تم تكريسه وتدوينه أيضا ضمن اتفاقية جنيف لـ 9 ديسمبر 1923 حول النظام القانوني للموانئ البحرية التي قضت في مادتها الثانية بضرورة السماح بالمرور خلال المياه الإقليمية للسفن التجارية قصد الدخول إلى الموانئ البحرية⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ وهي حادثة تعرض سفينة بريد أمريكية عام 1895 لقصف مدفعي من قبل بارجة حربية إسبانية على المياه الإقليمية الكويتية.

أنظر: *Laurent. Lucchivi, M.Voelckel. « Droit de la mer ». Tome II. Op.Cit., P214.*

- *Gilbert Gidel. Tome III. Op.Cit., p195*

⁽²⁾ وقد تضمن هذا الشرط كلُّ من معاهدة فرساي مع ألمانيا لـ 18 جوان 1919 (المادة 321)، ومعاهدة نوبلي مع بلغاريا لـ 27 نوفمبر 1919 (المادة 212) وكذا معاهدة (سافر sevre) مع تركيا لـ 10 أوت 1920، كما ورد أيضا هذا الشرط بصيغ قريبة ومتفاوتة في معاهدات صلح مماثلة كمعاهدات 28 جوان، 10 سبتمبر و 9 ديسمبر 1919 مع بولونيا، رومانيا، صربيا، كرواتيا وسلوفاكيا. راجع في ذلك:

- *Laurent. Lucchini, .M.Voelckel. « Droit de la mer. » Tome II .Op.Cit., p214, 215*

- *Gilbert Gidel. Tome III. Op.Cit., p196.*

⁽³⁾

Art 2 : « en vue d'assurer l'application des dispositions relatives au libre transit territorial, les contractants autoriseront ce transit à travers leurs eaux territoriales conformément aux conditions et réserves d'usages ». Voir ; Laurent. Lucchini, .M.Voelckel. « Droit de la mer.» Tome II. Op.Cit., P 215 ; Patrick daillier, Alain Pellet. Op.Cit., P 1065.

⁽⁴⁾ *Gilbert Gidel. Tome III. Op.Cit., p196*

وفضلا عن ما سبق ذكره، فقد أسهمت معاهد وجمعيات القانون الدولي التي عنيت بتدوين وتطوير القانون الدولي بصفة عامة في تقنين حق المرور البريء خلال البحر الإقليمي. فمعهد القانون الدولي الذي كان قد التفت إلى أهمية تقنين حق المرور البريء في جل محاولاته الرامية إلى تقنين فكرة البحر الإقليمي، قد أشار في لائحته المقدمة في دورة باريس لعام 1928 في المادة (6) منها بأن "للسفن التجارية الحق في المرور البريء في البحر الإقليمي وتكون إذ خاضعة لقوانين ولوائح البوليس والملاحة المقررة من قبل الدولة الساحلية وتخضع السفن المارة التي تخل بقوانين الدولة ولوائحها إلى ولاية هذه الدولة".⁽¹⁾

وبدورها، فقد أسهمت جمعية القانون الدولي في تقنين هذا الحق أسوة بمعهد القانون الدولي، حيث قررت في المادة (10) من مشروعها المقدم في دورة فينيا عام 1926 بأن: "للسفن جميع الدول العامة منها والخاصة، الحق في المرور الحر خلال المياه الإقليمية غير أنها تكون خاضعة للقوانين التي تسنها الدولة التي تعبر هذه السفن مياهاها..."⁽²⁾، وهي الفكرة ذاتها التي أوردتها الجمعية اليابانية للقانون الدولي في مشروعها المقدم عام 1926، حيث جاء في المادة (6) منه بأن: "تتمتع جميع السفن، وبدون تمييز بحق المرور البريء في المياه الإقليمية بما يتفق وجميع القواعد التي تضعها الدولة الساحلية بخصوص سلامة الملاحة، البوليس البحري أو الدفاع وأمن إقليمها".⁽³⁾

أما عن المعهد الأمريكي للقانون الدولي، فقد كان له نصيب أيضا في المساهمة في تقنين هذا الحق. ففي مشروعه الثاني عشر المتعلق "بالاختصاص" الموضوع عام 1925، والمقدم إلى مؤتمر القانونيين (*Conference des juristes*) في ريودي جانيرو عام 1927، نص في المادة (9) منه على أن: "1- يمكن للسفن التجارية لجميع الدول أن تعبر بحرية في المياه الإقليمية، غير أنها تكون خاضعة لقوانين ونظم الدولة التي تتبعها تلك المياه الإقليمية 2- لا يمكن للسفن الحربية كما للسفن التجارية -

(1)

Art 6 : « Les navires de commerce ont le droit de passage inoffensif par la mer territoriale, Ils sont toutefois soumis aux lois et règlements de police et de navigation édictés par l'Etat côtiers. Les navires marchands qui enfreignent ces lois et règlement sont justiciables de la juridiction de cet Etat ». *Gilbert Gidel. Tome III. Op.Cit., p199.*

(2)

Art 10 : « Les navires de tous les pays, publics comme privés, ont le droit de libre passage à travers les eaux territoriales, mais ils sont soumis aux règlements édictés par les autorités de l'Etat dont ils traversent les eaux territoriales, pourvu que ces règlements ne portent atteinte à aucune des disposition contenues dans la présente convention ». *Ibid. p 199.*

(3)

Art 6 : « Tous les navires sans distinction jouissent, du droit de passage inoffensif par les eaux territoriales, en se conformant à toutes les règles édictées par l'Etat adjacent pour la sécurité de la navigation, pour la police maritime ou pour la défense et la sûreté de son territoire. ». *Ibid. p210.*

وبدون ترخيص من هذه الدولة - أن تقيم في المياه الإقليمية أو أن تعتمد إلى الصيد أو أن تقوم بأي عمل يخالف قوانينها وأنظمتها." (1)

وتعتبر أول محاولة دولية رسمية هدفت إلى تقنين حق المرور البري، تلك المحاولة التي دعت إليها عصبة الأمم في شكل مؤتمر دولي انعقد بلاهاي عام 1930، وحضرته وفود 30 دولة. ذلك أن الخطوة الأولى التي بدأتها العصبة نحو تقنين قواعد القانون الدولي كانت تتمثل في قرارها المؤرخ في 1924/09/22 تلتمس فيه جمعية العصبة من مجلسها أن يدعو إلى اجتماع لجنة من الخبراء تعمل على إعداد قائمة مؤقتة بمسائل القانون الدولي التي يبدو أن تنظيمها - إذ ذاك - باتفاق دولي أمرٌ مرغوب فيه وممكن، على أن لا تقوم اللجنة بوضع أي من المشاريع التقنية إلا بعد استطلاع آراء الدول، حيث تُقرر اللجنة أن تلك المواضيع قد بلغت من النضج مرحلة ممكنة تؤهل تقنينها. (2)

وقد تمكنت اللجنة التحضيرية للمؤتمر في جنيف وخلال شهري جانفي وفيفري 1929 من وضع "قواعد المناقشات *Bases de discussion*" بعد أن حصرت عناصرها (3) ووجهتها في شكل

(1)

Art 9 Alinéa 1^{er}: « Les navires de commerce de tous les pays peuvent transiter librement par les eaux territoriales, mais ils sont, soumis aux lois et règlements de la République à laquelle appartiennent les dites eaux territoriales. » *Alinéa 2* « Ni les navires de guerre ni les navires de commerce ne peuvent sans l'autorisation des dites Républiques, séjourner dans les eaux territoriales, s'y livrer à la pêche, ou y accomplir aucun acte contraire à leurs lois et règlement ».

و في هذا الإطار فقد ورد في المادة (14) من مشروع تقدمت به إلى ذات المعهد لجنة الأبحاث الأمريكية ما نصه :

« Un Etat est tenu de permettre le passage inoffensif des navires étrangers par la mer marginale, mais peut édicter des règlements, d'un caractère raisonnable, concernant ce passage ». *Ibid. p 200 ; voir notamment : L. Lucchini, M. Voelckel. « Droit de la mer. ». Tome II. Op. Cit., p215.*

(2) وبتاريخ 1924/12/11 شكل مجلس العصبة لجنة الخبراء لتقنين القانون الدولي، التي باشرت أولى دوراتها في أول أبريل 1925 حيث عمدت إلى إجراء عملية مسح أولية تتحسس فيها مسائل القانون الدولي التي ترى أنها تصلح للتقنين، وقد بلغت المسائل التي رشحتها اللجنة بصفة مؤقتة 7 مسائل هي : 1- الجنسية ، 2- المياه الإقليمية ، 3- مسؤولية الدولة عن الأضرار ، 4- الإجراءات المتعلقة بالمؤتمرات الدولية وإبرام المعاهدات وإعداد مشروعاتها، 5- الإمتيازات والحصانات الدبلوماسية، 6- القرصنة، 7- استغلال منتجات البحار. راجع في موضوع التحضير لمؤتمر تقنين لاهاي لعام 1930: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، 56 و 57.

(3) وهذه العناصر هي :

- طبيعة ومضمون الحقوق التي تملكها الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية.
- مدى سريان حقوق تلك الدولة على الفضاء الجوي فوق إقليمها وامتدادها إلى قيعان مياهها الإقليمية وما تحتها.
- الأحكام المتعلقة باتساع المياه الإقليمية وقواعد قياسها وخط التحديد بين المياه الداخلية والمياه الإقليمية.
- المياه الإقليمية حول الجزر وتحديد الجزيرة من زاوية تعريفها القانوني.
- المضائق وأحكامها.
- القواعد المتعلقة بمرور السفن الحربية والتجارية مروراً بريتا زمن السلم عبر المياه الإقليمية ورسوها فيها.
- القيود على مباشرة الدولة الساحلية لولايتها الجنائية والمدنية ونطاق حقوقها في المسائل المالية.
- إمكان ملاحقة السفن الأجنبية في أعالي البحار استمراراً لمطاردة بدأتها الدولة الساحلية في مياهها الإقليمية.

أنظر المرجع السابق، ص 57 الهامش.

أسئلة إلى حكومات 30 دولة، كما كان موضوع حق المرور البريء من المواضيع التي شملتها تلك الأسئلة. ومما جاء في قواعد المناقشات هذه، أن "تعترف الدولة الساحلية للسفن التجارية الأجنبية بحق المرور البريء في مياهها الإقليمية" (قاعدة 19)، كما أوردت القاعدة (20) الحكم ذاته مع تعلقه بالسفن الحربية والغواصات.⁽¹⁾

وبعد أن استوفى للجنة التحضيرية تحصيل إجابات الدول، لاسيما فيما يخص البحر الإقليمي، انعقد مؤتمر تقنين لاهاي خلال الفترة الممتدة بين 13 مارس 1930 و12 أبريل 1930، حضرته وفود 47 دولة ليناقد مشروع اتفاقية تخص هذه المنطقة البحرية.

ومن بين 13 مادة شكلت اتفاقية البحر الإقليمي، حظي موضوع المرور البريء بـ 11 مادة منها، أهمها المادة (4) التي قضت ما نصه بأن لا تعيق الدولة الساحلية المرور البريء للسفن الأجنبية في بحرها الإقليمي، والمادة الثالثة التي جزأت المرور إلى ثلاث عناصر هي مرور بغرض الدخول، وبغرض الخروج من المياه الداخلية، وأخيرا مرورا عرضيا خلال البحر الإقليمي لا علاقة له بالمرورين السابقين.⁽²⁾

وعلى الرغم من أن الاتفاق خلال المؤتمر كان كليا بخصوص حرية الملاحة والمرور خلال البحر الإقليمي، وكذا حول طبيعة هذه المنطقة ومدى سيادة الدولة الساحلية عليها، غير أن المؤتمر أخفق كلية بشأن اعتماد الاتفاقية الخاصة بالبحر الإقليمي وهذا بالنظر إلى اختلاف الدول حول مسألة اتساعه.⁽³⁾

وعلى الرغم أيضا من أن المجموعة الدولية قد أخفقت في لاهاي عام 1930 بشأن اعتماد اتفاقية البحر الإقليمي، إلا أن ذلك لم يمنع من أن يكون هذا المؤتمر أول محاولة دولية رسمية تمكنت من إزاحة الغموض الذي اعترى موضوع المرور البريء، واستطاعت أن تكشف عن وجود قواعده العرفية، وأن تصل به كذلك، إلى مرحلة التدوين إذ لم يتلق موضوع المرور البريء أية معارضة تنفي وجوده خلال هذا المؤتمر، وهو الشيء الذي سهل عملية تدوينه في المحاولات والمؤتمرات التي أعقبته. وقيام الأمم المتحدة انتهى عهد عصبة الأمم دون أن يشهد مؤتمرا آخر لتقنين القانون الدولي عدا مؤتمر لاهاي، غير أن عملية التقنين خطت خطوة أخرى بفضل الجهود المكثفة التي بذلتها لجنة القانون الدولي في نطاق الأمم المتحدة بعد أن طلبت منها الجمعية العامة أن تتكفل بهذه المهمة.⁽⁴⁾

(1) Gilbert Gidel. Tome III. Op. Cit., P 201.

(2) راجع كلاً من : L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer. » Tome II. Op.Cit., p215, 216 ، وكذا: د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 58.

(3) وقد سبق الإشارة إلى هذا الموضوع عند بحث تقنين البحر الإقليمي. راجع ص 231-232 من هذه الأطروحة.

(4) بموجب قرارها رقم 11/171 المؤرخ في 21 نوفمبر 1947. أنظر: د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 60. الهامش.

وقد استغرقت أعمال لجنة القانون الدولي بشأن تقنين وتطوير قواعد القانون الدولي الفترة الممتدة بين عام 1949 و 1956، تمكنت خلالها اللجنة من مراجعة حقل القانون الدولي واختيار المسائل التي ترشحها للتقنين والتي كان موضوع قانون البحار إحداها طبعاً، حيث تمكنت لجنة القانون الدولي من إعداد مشروع اتفاقية بخصوصه تتكون من 73 مادة تنظم البحر الإقليمي والمنطقة المحاورة وأعالي البحار والجرف القاري ومصادر الثروة الحية في أعالي البحار... إلخ.⁽¹⁾

وبناء على طلب الجمعية العامة عقد أول مؤتمر للقانون الدولي للبحار برعايتها بموجب قرارها 1105 (XI) المؤرخ في 1957/02/21، انعقد بجنيف مؤتمر الأمم المتحدة الدولي حول قانون البحار خلال الفترة الممتدة بين 24 فيفري 1958 و 27 أبريل 1958 مسفراً عن اتفاقيات أربع⁽²⁾، وتمكن من أن يدرج موضوع المرور البريء للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي في الاتفاقية الخاصة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، حيث استأثر هذا النظام بالمباحث الفرعية (أ، ب، ج، د) من القسم الأول وهي المواد من (14) إلى (23)، ولم يتلق معارضة في جوهره عدا تلك التي أوردها الاتحاد السوفياتي⁽³⁾؛ كما أن المناقشات التي تناولته كانت تنصب حول بعض العناصر غير المتفق عليها وهي مرور السفن الحربية، طفو الغواصات، والإذن المسبق، وهي مواضيع سوف أشير إليها تفصيلاً لاحقاً.

وعلى الرغم من أن الجمعية العامة قد سعت إلى عقد مؤتمر ثانٍ للأمم المتحدة حول قانون البحار وهو الذي انعقد خلال مارس وأفريل 1960، غير أن هذا المؤتمر لم يكن ليناقش موضوع المرور البريء، فهو لم يكن سوى تكملة للمؤتمر الأول المنعقد بجنيف عام 1958، وتتممة لما لم تتمكن اتفاقياته الأربع من معالجته. فلقد كان المؤتمر الثاني موجهاً بالدرجة الأولى، لحل أهم معضلة ألا وهي اتساع البحر الإقليمي ومناطق الصيد.⁽⁴⁾

(1) راجع : المرجع السابق، ص 60-61.

(2) وهذه الإتفاقيات هي كالتالي :

1- الاتفاقية الخاصة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة. والمعتمدة بـ 61 صوتاً مقابل امتناعين ودخلت حيز التنفيذ في 10 سبتمبر 1964.
2- اتفاقية أعالي البحار. والتي تم اعتمادها بـ 65 صوتاً مع امتناع واحد ودخلت حيز التنفيذ في 30 سبتمبر 1964.
3- اتفاقية الصيد وحماية الموارد البيولوجية بأعالي البحار. والمعتمدة بـ 45 صوتاً مقابل صوت واحد وبـ 18 امتناعاً ودخلت حيز التنفيذ في 20 مارس 1966.
4- اتفاقية الجرف القاري. واعتمدت بـ 57 صوتاً مقابل 3 أصوات وبـ 8 امتناعاً ودخلت حيز التنفيذ في 10 جوان 1964.
يراجع في هذا الموضوع. بمزيد من التفصيل عن أشغال المؤتمر والاتفاقيات الأربع كلا من:

-E.Langavant « Droit de la mer. » Tome I. Op.Cit., P13.

-Jean Pierre Lévy. « La conférence des nations unies sur le droit de la mer». Op.Cit., P31, 32.

(3) أنظر: Olivier de ferron.Op.Cit.,P58. وفي هذا الإطار، فإن تدخلات الاتحاد السوفياتي وعدد من الدول كانت متشعبة ومتفرعة بحسب جوانب المرور البريء، وقد كان الجانب العسكري ومرور السفن الحربية أهم ما تناوله مندوبو الاتحاد السوفياتي وهذه الدول، وسوف أشير إلى كل هذا تفصيلاً في العنصر المخصص له.

(4) أنظر: د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 62.

أما عن المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار، فالظاهر أنه استند استنادا كليا في بحثه لمسألة المرور البري على ما سبقه من اتفاقيات دولية أهمها اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة مع بعض التعديلات الجزئية كما سوف نرى تفصيلا لاحقا. ويبدو أن المؤتمر الثالث لم يجد صعوبة في إقرار هذا الحق والاعتراف به عدا من تلك المناقشات التي تعرضت لبعض جوانبه التفصيلية على غرار مؤتمر جنيف، كمرور السفن الحربية وطفو الغواصات والأذن المسبق والمرور في المضائق الدولية، وما يدعو إلى تأكيد ذلك، أن المؤتمر الثالث قرر في دورته الثانية بكاراكاس، بتاريخ 1974/06/21 تقسيم أشغال المؤتمر وتوزيع عملها إلى لجان ثلاث: تتكفل اللجنة الأولى بمناقشة النظام الدولي لقيعان البحار خارج حدود الولاية الإقليمية والسلطة الدولية، أما عن عمل اللجنة الثانية، فقد كان ينصب على البحر الإقليمي بجميع لواحقه القانونية بما فيها المرور البري وكذا موضوع المضائق الدولية المستعملة للملاحة الدولية والمرور العابر؛ في حين، فقد اقتصر عمل اللجنة الثالثة على دراسة البيئة البحرية والبحث العلمي... إلخ. وأمام انطلاق أشغال هذه اللجان الثلاث، عبّر رئيس المؤتمر في دورته الخامسة بنيويورك في 21 جويلية 1976 عن إلتماسه من الدول التركيز على المسائل المهمة التي لا يزال الخلاف حولها عميقا، وقد حصر رئيس المؤتمر هذه المسائل حسب عمل كل لجنة، وأشار إلى أن المسائل الهامة في عمل اللجنة الثانية التي يعتبر موضوع المرور البري مدرجا ضمن جدول أعمالها هي المنطقة الاقتصادية الخالصة، المضائق المستعملة للملاحة الدولية واستغلال الجرف القاري، ولم يكن ضمن ما أورده رئيس المؤتمر حق المرور البري باعتباره من المسائل الهامة، مما يدفع إلى القول بأن هذا الأخير يكون خلال الدورة الخامسة للمؤتمر الثالث قد بلغ درجة من النضج والإتفاق الشامل بين الدول على وجوده والإقرار به وتنظيمه، فهو لم يعد محل اختلاف جوهري كما كان في السابق. والراجح أن مؤتمر جنيف لعام 1958 وعمل لجنة القانون الدولي هما اللذان حسما مسألة تدوين حق المرور البري وجعله مبدأ مكرسا من مبادئ القانون الدولي العام.⁽¹⁾

ومع اعتماد المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار للاتفاقية العامة عام 1982، جاءت هذه الأخيرة حاسمة لكل خلاف في مجال المرور البري الذي تتمتع به السفن الأجنبية خلال البحر الإقليمي. فقد خصصت الاتفاقية العامة الفرع الثالث من الجزء الثاني منها، وهي المواد من (17) إلى (26)، أي عشر مواد مركزة على المرور البري وجوانب تنظيمه، فضلا عن إشارات أخرى متفرقة تناولتها بعض نصوص الاتفاقية العامة بطريقة مبعثرة وهذا عند بحثها لمواضيع أخرى غير موضوع المرور البري وسأشير إلى كل منها تفصيلا في وضعها المخصص لها. وللإشارة، فإن عملية تدوين حق المرور البري، وإن كانت قاصرة على مختلف الجهود الرسمية التي قامت بها المجموعة

(1) راجع: المرجع السابق، ص 67 و 73.

الدولية في عهد عصبة الأمم ومن بعدها الأمم المتحدة، إلا أن عملية الكشف عن هذا الحق وتكريسه باعتباره قاعدة عرفية ثابتة كان للقضاء الدولي أيضا دور هام في المساهمة فيه. ففي قضية مضيق كورفو بين ألبانيا وبريطانيا، قررت المحكمة في حكمها الصادر بتاريخ 9 أبريل 1949 بأن «المُرُورَ لَا يَكُونُ بَرِيًّا إِذَا جَرَى تَنْفِيذُهُ بِكَيْفِيَّةٍ لَا تَتَّفَقُ مَعَ مُتَطَلِّبَاتِ الْقَانُونِ الدَّوْلِيِّ»، كما قررت أيضا بأن لجميع الدول أن تسيّر سفنها الحربية في وقت السلم خلال المضائق المستخدمة للملاحة الدولية. وتعرض القضاء الدولي أيضا لهذا الحق في قضية النشاطات العسكرية في نيكاراغوا، حيث أظهرت المحكمة في حكمها الصادر في 27 جوان 1986 حق السفن الأجنبية في الملاحة والدخول إلى الموانئ، وبينت كيف أن وضع ألغام في المياه الإقليمية من شأنها أن تحول دون وصول هذه السفن إلى الموانئ يعتبر إخلالا بحرية المواصلات والتجارة الدولية.⁽¹⁾

وبعد أن تم استعراض الجذور التاريخية لحق المرور البريء للسفن الأجنبية والمراحل التي مرت بها عملية تقنينه، أمرُ فيما يلي إلى تسليط الضوء على المفهوم القانوني لهذا الحق باعتبار أن المرور هو أهم وضعية قانونية تكون عليها السفينة الأجنبية في البحر الإقليمي.

المَبْحَثُ الثَّانِي

المدلول القانوني للمرور البريء

قد يبدو للوهلة الأولى من استقراء عبارة "المرور البريء" أن هذه العبارة المشتملة على كلمتين لصيقتين بعضهما ببعض تؤدي إلى مدلول قانوني واحد هو وضعية السفينة الأجنبية التي إما أن تكون في حالة مرور بريء أو العكس من ذلك، أن تكون في حالة مرور غير بريء. وحتى بالنسبة للكتابات القانونية المتخصصة التي طرقت ميدان قانون البحار، لم ينجح عدد منها في الإفلات من دائرة هذا المفهوم، فأصحابها - وعند بحثهم لنصوص الاتفاقية العامة ذات الصلة بالمرور البريء - يركزون أكثر على نص المادة (19) التي تحتوي على الحالات التي تنفي براءة مرور السفينة، مع العلم أن هناك مادة أسبق منها وهي المادة (18) جاءت منفصلة وتناولت معنى المرور من غير أن تشير إلى طابع البراءة إطلاقا، إلى درجة أن بعض الفقهاء والشراح لا يشيرون إليها بتاتا في معرض تعليقهم على المادة (19)، أو أنهم يكتفون بسرد نصها دونما تعليق، مع أن من الواجب

⁽¹⁾ راجع في القضيتين سالفتي الذكر ومدى علاقتهما بهذا الموضوع :

L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». Tome II .Op.Cit., P216.

الوقوف على سرّ أو سبب فصل الاتفاقية العامة في المادة (18) منها "للمرور" عن "البراءة" الموجودة في المادة (19) من ذات الاتفاقية.⁽¹⁾

بالفعل، فإنه من استقراء الجذور التاريخية لحق المرور البريء منذ بداية تقنيته لاسيما في مؤتمر لاهاي، يتضح أن الكلمتين باتصالهما بعضهما ببعض يؤديان - حقيقة - إلى وضعية تكون عليها السفينة عند اجتياز البحر الإقليمي. ومع ذلك، فإن الشواهد دلت على أن مؤتمر لاهاي فصل الكلمتين وأعطى لكلمة "المرور" بعدا قانونيا يشكل وضعية أخرى تكون عليها السفينة بغض النظر عن براءة هذا المرور من عدمه. وأفضل أن استعرض جوانب هذا الموضوع كالاتي :

المطلب الأول

المدلول القانوني للمرور

وأفضل أن أبدأ هذا الموضوع من آخره، أي بما استقرت عليه الاتفاقية العامة لعام 1982. فلقد فصلت - وكما أسلفت - هذه الاتفاقية عند تقنينها لنظام المرور البريء، بين كلمتين: "المرور" و "البراءة"، وهي بذلك تكون قد فرقت أيضا بين وضعيتين تكون عليهما السفينة عند اجتيازها البحر الإقليمي عوض وضعية واحدة وهي المرور البريء. فقد نصت المادة (18) منها على أن :

«1- المُرورُ يَعْنِي المِلاحةَ خِلالَ البَحْرِ الإِقْلِيمِيِّ لِعَرَضٍ :

(أ) اجْتِيازِ هَذَا البَحْرِ دُونَ دُخُولِ المِياهِ الدَّاخِلِيَّةِ أَوْ التَّوَقُّفِ فِي مَرَسِي أَوْ فِي مَرَفَقِ مِينَائِي يَقَعُ خَارِجَ المِياهِ الدَّاخِلِيَّةِ؛

(ب) أَوْ التَّوجُّهِ إِلَى المِياهِ الدَّاخِلِيَّةِ أَوْ مِنْهَا أَوْ التَّوَقُّفِ فِي أَحَدِ هَذِهِ المَراسِي أَوْ المَرافِقِ المِينائِيَّةِ أَوْ مُعَادِرَتِهِ؛

2- يَكُونُ المُرورُ مُتَواصِلاً وَسَرِيعاً، وَمَعَ هَذَا فَإِنَّ المُرورَ يَشْتَمِلُ عَلَى التَّوَقُّفِ وَالرُّسُوِّ ، وَلَكِنْ فَقَطْ بَقَدْرٍ مَا يَكُونُ هَذَا التَّوَقُّفُ وَالرُّسُوُّ مِنْ مُقْتَضِيَّاتِ المِلاحةِ العادِيَّةِ، أَوْ حِينَ تَسْتَلزِمُهَا قُوَّةٌ قَاهِرَةٌ أَوْ حَالَةٌ شَدِيدَةٌ، أَوْ حِينَ يَكُونانِ لِعَرَضٍ تَقْدِيمِ المُساعِدَةِ إِلَى أَشْخاصٍ أَوْ سُفنٍ أَوْ طائِرَاتٍ فِي حَالَةِ خَطَرٍ أَوْ شَدِيدَةٍ.»

(1) وكثيرون هم الشراح الذين يتجاهلون الفصل بين الكلمتين قانونا ولماذا تم اعتمادهما منفصلتين أيضا في الاتفاقية العامة ومن قبلها اتفاقية جنيف لعام 1958 حول البحر الإقليمي. ويمكن أن أذكر من هؤلاء: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 136، إذ عرف المرور البريء مباشرة، كذلك الأمر بالنسبة لـ: د. سليم حداد، المرجع السابق، ص 43، وكذا: د. عبد المنعم محمد داود، المرجع السابق، ص 143، أو بالنسبة للفقهاء: P. Daillier, A. Pellet. Op. Cit., p1066. ، أو الأستاذ:

Willem Riphagen. «Le droit de passage Inoffensif ». Op. Cit., p 191 وعدد آخر من الكتاب ممن يضيق المقام

بذكرهم.

إن هذا النص لم يشير إطلاقاً إلى وضعية السفينة فيما إذا كان مرورها بريئاً أم غير بريء، وإنما هو يتحدث عن وضعية قانونية للسفينة سابقة لبراءة مرورها؛ إنها وضعية المرور فقط، فما هو هذا المصطلح؟ وما هي عناصره وصوره القانونية؟ وما هو وضع السفينة فيه؟ ولماذا تم فصله وتخصيصه بمادة مستقلة هي المادة (18) من الاتفاقية العامة مع أن المادة (19) تُفصّل حالات براءة المرور؟ تلكم هي الإشكاليات التي يمكن أن تثار في هذا المجال وأرى معالجتها في العناصر التالية :

الفَرْعُ الْأَوَّلُ

تَعْرِيفُ الْمُرُورِ

عرّف الفقيه "د. محمد طلعت الغنيمي" "المرور" بأنه يعني "الحركة المستمرة من مكان إلى آخر"، وذكر بأن "التوقف أثناء السير أو استعمال الطريق في غير الحركة لا يدخل تحت مدلول المرور، ومن ثم، فهو يشمل حق دخول المياه الإقليمية أو ما في حكمها والخروج منها".⁽¹⁾ إن التعريف الذي أورده "د. الغنيمي" بشأن "المرور" لغةً واصطلاحاً لم يكن سوى انعكاس لما جرى بين الفقهاء من نقاش وجدل حول هذا المصطلح خلال مؤتمر تقنين لاهاي لعام 1930، بل وأكثر من ذلك، أن هذا الخلاف - كما سوف نرى - قد تسلسل أيضاً إلى مواقف الدول عند بحثها لهذا الموضوع في المؤتمر ذاته.

فلقد كان الخلاف منحصراً - وقبل أن يكون المرور بريئاً أو غير بريء - في صورته التي يمكن للسفينة أن تكون عليها عند اجتيازها البحر الإقليمي؛ وقد اجمع الفقهاء على صور ثلاث لهذا المرور⁽²⁾ هي : 1- إما اجتياز البحر الإقليمي من أجل عبوره دون الدخول إلى المياه الداخلية، 2- وإما الوصول مباشرة من البحر الإقليمي للدولة إلى مياهها الداخلية ، 3- إما الخروج من مياهها الداخلية من أجل الوصول مباشرة منها إلى أعالي البحار مروراً بالبحر الإقليمي.⁽³⁾

ولما كانت الصورة الأولى من صور المرور تتجنب الدولة الساحلية لكون المرور فيها يصل بين نقطتين يقع كلاهما خارج السيادة الإقليمية لهذه الدولة، فلذلك سمي هذا المرور "بالمرور الساحلي أو الطولي *Passage latéral*"، غير أن الصورتين الثانية والثالثة تحشران الدولة الساحلية حيث يصف الفقهاء الصورة الثانية "بمرور الدخول *Passage d'entrée*" لأن المرور فيها يتوخى اجتياز البحر الإقليمي لهذه الدولة للوصول منه مباشرة إلى مياهها، فهو - إذن - مرور بالدخول إلى موانئها، أما

(1) د. محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 78.

(2) أنظر: د. محمد سعيد الدقاق، القانون الدولي - قانون البحار - كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، 1988، ص 57.

(3) أنظر: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 91، وكذا: Olivier de ferron .Op.Cit., p 58 .

الصورة الثالثة، فهي التي يصطلح عليها الفقهاء "مرور الخروج *Passage de sortie*"، وفيها وضعية مغادرة السفينة الأجنبية لموانئ الدولة الساحلية. ويصطلح الفقهاء أيضا على تسمية هذه الصور بتسميات عدة: فالصورة الأولى يطلق عليها أيضا "الملاحة الرأسية *Navigacion verticale*"، في حين يطلق على الصورتين الثانية والثالثة أي "مرور الدخول" و"مرور الخروج" "بالمرور المستعرض *Passage transversal*". (1)

وقد أشار الفقيه "جيدل" إلى هذه الصور الثلاث للمرور جميعها في عبارة موجزة، فذكر بأن "قطع البحر الإقليمي للدولة في اتجاه ميناء بها، أو في اتجاه أعالي البحار، أو عبوره على امتداد سواحلها هي الصور الثلاث التي يشتمل عليها المرور". (2)

والحقيقة أن الاختلاف بشأن "المرور" وصوره الثلاث التي سبقت الإشارة إليها كان قد ظهر مع مؤتمر تفنين لاهاي لعام 1930 حيث أثر على سير أشغاله ولم يكن لوفود الدول موقف موحد بشأنه، أما عن المادة (18) ومن الإتفاقية العامة لعام 1982 والتي سبقت الإشارة إليها، فلم تكن سوى تجسيد أو إعادة صياغة لهذه الفكرة التي تعود إلى مطلع القرن العشرين.

فلقد دلت أعمال مؤتمر لاهاي لعام 1930 على اتفاق أولي على فصل "المرور" عن "براءته" أولاً، كما دلت على اختلاف كبير حول اعتماد الصور الثلاث التي يكون عليها هذا المرور. فالوفد الأمريكي أراد إخراج مرور الدخول والخروج كلاهما من صور المرور البري، و اعتبر أن حق المرور البري لا شأن له بالدخول إلى أحد الموانئ أو الخروج منها وإنما هو قاصر على الملاحة في المياه الإقليمية من أجل المرور عبرها للوصول بين نقطتين لا تدخلان في نطاق الولاية الإقليمية للدولة الساحلية. وقد جرى الوفد البريطاني الموقف الأمريكي وجعل حق المرور مقصوراً على صورة واحدة هي المرور الساحلي خلال المياه الإقليمية من أجل اجتيازها ولا شأن لها بمرور الدخول إلى المياه الداخلية أو مرور الخروج منها، وبذلك يكون الوفدان - الأمريكي والبريطاني - قد قصرا حق المرور البري على صورة واحدة من "المرور" هي الصورة الأولى التي ذكرتها آنفاً أو ما يسمى بالمرور الساحلي. (3)

(1) راجع : المرجع السابق، ص 91 ، وأيضاً:

Nicholas. M.Poulantzas. «The right of hot pursuit in international law ». Second edition nowa el vetera juris gentium. Martinus nijhoff publisher, 2002. P141-153.

(2) Gilbert Gidel. Tome III. Op. Cit. , P 204.

(3) أنظر كلاً من :

- د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص92.

Gilbert Gidel. Tome III. Op. Cit. , P 205. -

وفي مقابل موقف الوفدين الأمريكي والبريطاني، جاءت مواقف أخرى معارضة لهذا الطرح. فالوفد النرويجي رأى بأنه "لا يجوز أن يكون حق المرور البريء مشتملا فقط على الملاحة في المياه الإقليمية من أجل مجرد المرور عبرها، بل يتعين أن يشمل كذلك على مرور الخروج من المياه الداخلية ومرور الدخول إلى الموانئ المفتوحة للتجارة الدولية. ذلك أن إسباغ النظام القانوني لحق المرور البريء على السفن التجارية الأجنبية المتقدمة إلى موانئ الدولة الساحلية المقفلة في وجه التجارة الدولية أمر لا مبرر له، ولكن تطبيق هذا النظام عليها يكون مفهوما في حالة تقدمها إلى الموانئ المفتوحة لها، وللدولة الساحلية أن تفرض على السفينة الأجنبية حال وصولها إلى الميناء شروط النفاذ إليه ولو بأثر رجعي".⁽¹⁾

وقد يثور التساؤل عن أسباب هذا الاختلاف وعن جوانب أوجه التفرقة بين صور هذا المرور، وما الأهمية العملية من ذلك التي جعلت وفود الدول تفرق بين "مرور ساحلي" وآخر "عمودي"؟

في رأيي أن هذه التفرقة ذات أهمية عملية كبيرة وليست مجرد رسم لخطوط ملاحية تسير وفقها السفينة سواءً كانت هذه الخطوط ساحليةً أو عموديةً. ذلك أن الاعتراف بحق المرور البريء اعترافا دوليا - فيما لو تم في مؤتمر لاهاي لعام 1930 بالصور الثلاث المذكورة سلفا - سيؤدي بطريقة غير مباشرة إلى نتائج إضافية على مسائل لصيقة بحق المرور البريء مع أن الدول - آنذاك - لم تتمكن من حسمها أو لم ترغب في ذلك. فالاعتراف بحق المرور البريء واعتباره حقا للسفينة الأجنبية غير مقصور على موافقة الدولة الساحلية ولا حق لها في عرقلته لا يضير هذه الدولة الساحلية إذا كان الغرض منه هو احتياز البحر الإقليمي فقط ودون نية الدخول أو الخروج إلى ومن المياه الداخلية لهذه الدولة، غير أن الوضع مختلف في الصورتين الأخيرتين إذ تكون الدولة الساحلية محشورة في هذا الوضع، كما أن موانئها هي التي تكون في مواجهة السفن الأجنبية القادمة والمغادرة، ومن ثم، فإن الاعتراف بحق المرور البريء على النحو المتقدم وبصوره الثلاث سالفه الذكر سيؤدي أولا إلى افتراض وجود حق للدخول إلى موانئ هذه الدولة الساحلية، وثانيا كفاً يد هذه الدولة عن ممارسة أي رقابة على هذه السفن القادمة إلى موانئها بحجة أنها تمارس مروراً بريئاً لا يجوز أن يعرقل أو يعاق، مع العلم أن السفينة متوجهة إلى موانئها، وثالثاً، وهو السبب المتعلق بالاختلاف حول مرور الخروج، فإن الاعتراف بحق المرور البريء في هذه الحالة أيضاً سيؤدي إلى عدم عرقلة مغادرة السفينة الأجنبية التي كانت راسية في موانئ الدولة الساحلية، ولا يشك أحد في ما يمكن لهذه الفكرة أن تؤدي إليه من تصادم بين ممارسة الدولة الساحلية لإختصاصاتها على هذه السفن الأجنبية التي كانت راسية في

⁽¹⁾ أنظر ما تقدم به الوفد النرويجي خلال مؤتمر لاهاي لعام 1930 في : د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص92.

موانئها، وبين عدم عرقلة مغادرتها بعد أن اعترفت لها بأن مغادرتها لهذه الموانئ هي في إطار مرور بريء لا يجب يعاقب، ومن ثم، كان لزاما على الوفود التي ناقشت هذا الموضوع في لاهاي عام 1930 أن تتناول جميع هذه العناصر بالجملة دون أن يقتصر دورها على تعريف المرور والإعتراف به فيما إذا كان مجرد مرور عمودي أم ساحلي.⁽¹⁾

إن هذه الفكرة التي استعرضتها سالفا تبدو مؤكدة من خلال مواقف الدول خلال مؤتمر لاهاي ردا على موقف كل من الولايات المتحدة وبريطانيا، بل وحتى هذه الأخيرة التي عدلت بعد ذلك - خلال المؤتمر - عن موقفها الأول بشأن اعتماد صورة واحدة للمرور ألا وهي كونه ساحليا، أضافت موافقتها على الأخذ بصورة ثانية لهذا المرور وهي صورة مرور الخروج لكنها رفضت مرور الدخول، لأنه في - اعتقادي - اعتراف منها بوجود حق للدخول إلى موانئها وفتحها التلقائي في وجه التجارة الدولية أمام السفن الأجنبية القادمة إليها بحجة أنها في وضعية مرور بريء لا يجوز أن يعاقب.⁽²⁾ إن موضوع الدخول إلى الموانئ واعتباره حقا مكرسا بموجب القانون الدولي أو محظيا باعتراق دولي هو من المواضيع الشائكة في القانون الدولي، ويعود في طرحة ومناقشته إلى ما قبل مؤتمر تقنين لاهاي نفسه، ولم تخلص كل المحاولات والجهود الفقهية منها والدولية بشأنه إلى شيء يذكر، فلا توجد حتى يومنا هذا قاعدة دولية عرفية أو مكتوبة تؤكد بأن الدول ملزمة بفتح موانئها أمام السفن الأجنبية، بل وحتى الكتابات الحديثة التي سعت إلى بحث هذا الموضوع، لم تكفل بالنجاح.⁽³⁾ إذن، فصورتا المرور الثانية والثالثة ليستا مجرد خطوط ملاحية بقدر ما لهما خلفيات أخرى تتجاوز مجرد اعتبارهما مرور دخول أو خروج، لأن الثانية تتعلق بحق الدخول إلى الموانئ والثالثة ذات صلة بالاختصاص وممارسة الولاية على هذه السفن الأجنبية الراسية في موانئ الدولة الساحلية، ومن ثم، يمكن أن نفهم تصريح الوفد النرويجي حين رأى أهمية الاعتراف بمرور الدخول وأجاز بعد ذلك للدولة الساحلية أن "تفرض على السفينة الأجنبية حال وصولها إلى الميناء شروط النفاذ إليه ولو بأثر رجعي"، وهي - في اعتقادي - محاولة من هذا الوفد الفصل بين مرور الدخول والاعتراف به، وبين السماح للسفينة بعد ذلك من الاقتراب من الساحل، إذ من حق الدولة الساحلية

⁽¹⁾ وقد أورد الأستاذ "T. Treves" إشارة سطحية في هذا المعنى تؤكد رأيي المذكور أعلاه. فلقد ذكر بأن تعريف المرور بهذه الصور لا سيما مرور الدخول: "يبدو أنه يفترض مسبقا وجود حق للدول في الدخول إلى الموانئ"

« Semble présupposer l'existence d'un droit des Etats à accéder aux ports ».

Voir ; T. Treves. « La Navigation ». *Traité du Nouveau droit de la mer. Op. Cit.*, P754.

⁽²⁾ أنظر موقف بريطانيا المعدل خلال مؤتمر لاهاي في : د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 92 و 93.

⁽³⁾ قد تناول عدد من الفقهاء والشراح إمكانية افتراض حق للدخول إلى الموانئ على غرار حق السفينة في المرور البريء غير أن جميع كتاباتهم أظهرت عدم وجود اعتراف دولي بهذا الحق. وسوف أثير هذا الموضوع لاحقا بحول الله بشيء من التفصيل عند بحثي لشروط النفاذ إلى المياه الداخلية.

أن تفرض عليها شروطا لدخولها إلى موانئها حتى بعد أن تكون قد تجاوزت منطقة البحر الإقليمي باتجاه الساحل، إذ يجوز رفض دخولها فيما إذا لم تتوفر فيها الشروط التي وضعتها الدولة الساحلية لأجل النفاذ إلى مياهها الداخلية.

وفي تعليقه على مختلف نصوص وفود لاهاي عام 1930، ذكر الفقيه "جيدل" بأن "السبب العملي للترفة المقترحة لصور المرور تكمن في أن الدولة الساحلية يمكن أن تلجأ - لأسباب تتعلق بالنظام الجمركي أو الصحي أو غيرها - إلى استعمال سلطاتها المختصة لاعتلاء ظهر السفينة قصد تفتيشها والإطلاع على وضعية طاقمها قبل دخول السفينة إلى الميناء وهو الأمر الذي لا يمكن القيام به فيما لو تم مرور هذه السفينة مرورا عرضيا على الساحل فقط".⁽¹⁾

وعلى هذا النحو جاءت تصريحات وفود الدول الأخرى مبنية على وجوب التفرقة بين الاعتراف "بمرور الدخول" واعتباره مرورا بريئا، وبين الإعراف بحق الدخول إلى الموانئ، وأن الاعتراف بالأول لا يعني بالضرورة الاعتراف بالثاني تلقائيا. ومما جاء في مذكرات كل من الوفد الدنماركي والياباني والنرويجي والألماني في إعراضهما على الاقتراح البريطاني المعدل أن "حق المرور البري لا يجوز دون مباشرة الدولة الساحلية أو سلطاتها المختصة للتدابير التي تقدر ضرورتها في مجال فرض الرقابة على السفن المتقدمة إلى موانئها. غير أن مباشرة الرقابة عليها وتقرير نص خاص بها شيء وتقييد القاعدة العامة لحق المرور البري شيء آخر، ومن خطأ القول أن نقرر حرمان السفن المتقدمة إلى الموانئ من حق المرور، بل يتعين أن يسري عليها نظامه القانوني شأنها في ذلك شأن السفن التي تغادر المياه الداخلية للدولة الساحلية المعنية أو التي تقوم بمجرد عبور مياهها الإقليمية"، كما ذكر الوفد البلجيكي بأن: "على وفود الدول أن تراعي في صياغتها لمشروع النظام القانوني للبحر الإقليمي، ألا تتعارض مواد هذا المشروع مع نظام الطرق المائية الملاحية التي لها أهمية دولية، ذلك أن المياه الإقليمية قد توفر أحيانا منفذا إلى بعض الطرق المائية الملاحية، فإذا قررنا في شأن المياه الإقليمية التي تتجاوزها السفينة وصولا إلى تلك الطرق، نظاما أقل ميزة من النظام المطبق على الأنهار ذاتها، ... فإن الدولة التي تنتمي إليها المياه الإقليمية المؤدية إلى هذه الأنهار تكون قادرة على إفراغ حرية الملاحة عليها من مضمونها".⁽²⁾

وقد استقر مؤتمر تقنين لاهاي لعام 1930 على مشروع اللجنة الثانية من لجنة الخبراء التي تمكنت من الحصول على إجماع بشأن الأخذ بصور المرور الثلاث التي ثار بشأنها الجدل، وقد أدرج

⁽¹⁾ وقد أورد الفقيه جيدل هذه الفقرة عند تعليقه على تصريح الوفد الإسباني. أنظر:

Gilbert Gidel. Tome III. Op.Cit., P 205.

⁽²⁾ أنظر بشأن التصريحين السابقين: د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص93، وفي شأن تصريحات بعض الدول في هذا الإطار:

Ibid, P 205.

المؤتمر هذه الصور الثلاث للمرور في الفقرة الأولى من المادة الثالثة من مشروع اتفاقية البحر الإقليمي، وهي المادة نفسها التي رددتها فيما بعد لجنة القانون الدولي وتمكنت من إدراجها في المادة (15) ابتداءً من مشروعها التحضيري المقدم عام 1954، ثم انتقلت بدورها إلى المادة (14) من اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958⁽¹⁾، فقضت في فقرتها الثانية بأن: «المرور معناه الملاحة في البحر الإقليمي، إما بقصد عبوره دون الدخول في المياه الداخلية، أو الدخول فيها أو الخروج منها إلى أعالي البحار»، وتضيف الفقرة الثالثة من ذات المادة بأن «المرور يشمل حق الوقوف والرسو وإنما بقدر ما يكون ذلك متصلًا بالملاحة العادية أو كنتيجة محتومة لظروف قاهرة بسبب وقوع السفينة في محنة». وعلى هذا الأساس يكون "المرور" بصوره الثلاث قد انتقل عن طريق لجنة القانون الدولي بموجب المادة (15) من مشروعها لعام 1954 إلى المادة (14) من اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 دون عناء يذكر كما لو تم الأمر في شكل ترديد أو نقل لنص المادة (3) من مشروع لاهاي لعام 1930. وفي ذلك يقول "أوكنيل O'connell" بأن "كثيراً من مسائل قانون البحر تركتها اتفاقية البحر الإقليمي (وهي لعام 1958) معلقة، أما المسائل التي عالجتها، فإن موقفها من عدد منها تردد بين تقييد القواعد القائمة في القانون الدولي بدرجة كبيرة أو وضع لها حلولاً متحررة..."، كما علق "سلونم S.Slonim" على ذلك أيضاً فقال: "إن أعمال المؤتمر لا تتضمن أي إشارة إلى الجدل الفقهي الذي ثار من قبل في شأن صور المرور ولا تبين هذه الأعمال ما إذا كان مندوبو الدول إلى هذا المؤتمر قد اعتمدوا صور المرور التي تضمنتها الفقرة الثانية من المادة (15) من المشروع النهائي للجنة القانون الدولي - المطابقة في حكمها للفقرة الثانية من المادة (14) من اتفاقية البحر الإقليمي - باعتبار ذلك مجرد تقنين للقواعد القائمة في القانون الدولي، أم أن هؤلاء المندوبين شعروا بأن إدراج صور المرور هذه في اتفاقية البحر الإقليمي هو تدوين لقاعدة مرغوبة".⁽²⁾

⁽¹⁾ أنظر: د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 92.

⁽²⁾ والراجح أن صور المرور الثلاث التي سقطت في المادة (15) من مشروع لجنة القانون الدولي ومن بعدها المادة (14) من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي لم يثر بشأنها جدل فقهي يذكر كما حدث في مفاوضات مؤتمر تقنين لاهاي، إلا بعض الإلتفاتات الطفيفة مثلما أوردته مذكرة كلية حقوق هارفارد في تعليقها على المادة (14) سالفة الذكر حين ذكرت بأن: "السفينة الأجنبية لا تكون في حالة مرور عند اقترابها من ميناء الدولة عبر بحرها الإقليمي وكذلك عند دخولها الميناء أو مغادرته"، وقد أورد مقرر لجنة القانون الدولي تعليقا على ذلك قائلاً: "بأن المياه الداخلية وإن كان نظامها مختلفاً في بعض ملامحه عن نظام البحار الإقليمية إلا أن النظامين متشابهين في كثير من النواحي، وأنه لما كان مشروع اللجنة لعام 1954 يقرر سريان النظام العام لحق المرور البريء على السفن الأجنبية التي تقوم باحتياز البحر الإقليمي للدولة من أجل مجرد عبوره دون دخول مياهها الداخلية، فإن اشتغال حق المرور البريء على مرور الدخول ومرور الخروج يصبح أمراً مرغوباً فيه كي يسري النظام القانوني لحق المرور البريء كذلك على هاتين الصورتين من صور المرور. بمراعاة القيود المنصوص عليها في الفقرة (2) من المادة (21) والفقرة (4) من المادة (22) من هذا المشروع".

راجع في شأن ذلك، وفيما ذكر أعلاه: د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 96 و 97.

وعلى أنقاض المادة (14) من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي لعام 1958⁽¹⁾، جاءت بدورها المادة (18) من الاتفاقية العامة لعام 1982 على النحو الذي ذكرته في بداية هذا المطلب لتنتقل صور المرور الثلاث بشكل مطابق لما أورده المادة (14) من اتفاقية جنيف لعام 1958 مع فارق بسيط جاء في الفقرة الثانية من المادة (18) من الاتفاقية العامة التي تشترط أن: « 2- يَكُونُ الْمُرُورُ مُتَوَاصِلًا وَسَرِيعًا » وهو الشيء الذي لم يرد في المادة (14) من اتفاقية جنيف لعام 1958. والحقيقة أن هذا النص الذي تم اقتراحه عام 1974 من قبل كل من ماليزيا، المغرب، عمان واليمن⁽²⁾، جاء من أجل تجنب سوء تفسير تعريف المرور بصوره الثلاث الذي ورد في الفقرة الأولى من المادة (18) من الاتفاقية العامة، إذ بدت الحاجة ماسّةً إلى وضع شروط لممارسة هذا المرور خشية استغلاله من قبل الدول التي تمارسه على حساب الدول الساحلية، ومن ثم، فإن هذا النص كان مطلباً من قبل الدول الساحلية أكثر من كونه لصالح الدول التي يعينها المرور.⁽³⁾

وعلى هذا الأساس، فإن المرور يجب أن يكون " مُتَوَاصِلًا وَسَرِيعًا *Le passage doit être continu et rapide* "؛ ومع ذلك فقد أضافت الفقرة الثانية من المادة (18) استثناء إمكانية التوقف والرسو فقطت بأنه: «... وَمَعَ هَذَا فَإِنَّ الْمُرُورَ يَشْتَمِلُ عَلَى التَّوَقُّفِ وَالرُّسْوِ، وَلَكِنْ فَقَطْ بِقَدْرِ مَا يَكُونُ هَذَا التَّوَقُّفُ وَالرُّسْوُ مِنْ مُقْتَضِيَاتِ الْمَلَاحَةِ الْعَادِيَةِ، أَوْ حِينَ تَسْتَلْزِمُهَا قُوَّةٌ فَاهِرَةٌ أَوْ حَالَةٌ شِدَّةٍ، أَوْ حِينَ يَكُونَانِ لِعَرَضٍ تَقْدِيمِ الْمُسَاعَدَةِ إِلَى أَشْخَاصٍ أَوْ سَفُنٍ أَوْ طَائِرَاتٍ فِي حَالَةِ خَطَرٍ أَوْ شِدَّةٍ ».

ومن مقارنة نص المادة (18) من الاتفاقية العامة بنظيرتها المادة (14) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي في فقرتها الثالثة يتضح أنهما متطابقتان سوى فيما سبقت الإشارة إليه أعلاه، وأن المادة (18) من الاتفاقية العامة أضافت عنصراً جديداً يُسَمَّحُ معه بالتوقف والرسو ألا وهو واجب « تَقْدِيمِ الْمُسَاعَدَةِ إِلَى أَشْخَاصٍ أَوْ سَفُنٍ أَوْ طَائِرَاتٍ فِي حَالَةِ خَطَرٍ أَوْ شِدَّةٍ ». وعليه، فإنني أتناول استثناءات المرور التي تسمح بالتوقف والرسو في العنصر الموالي.

⁽¹⁾ وقد أوردت الفقرة الثانية من المادة (6) من المرسوم رقم 194/72 المؤرخ في 5 أكتوبر 1972، المتضمن تنظيم دخول وإقامة السفن الحربية الأجنبية بالمياه الإقليمية الجزائرية وتوقفها بالموانئ الجزائرية في زمن السلم، صور المرور الثلاث فنصت على أنه «وتعني عبارة المرور بدون "عرض عدواني" الملاحة في المياه الإقليمية إما لاحتيازها دون دخول المياه الداخلية وإما للدخول إلى المياه الداخلية أو للاتجاه إلى عرض البحر آتياً من المياه الداخلية». والظاهر أن المشرع الجزائري يكون قد اقتبسها من نص جنيف.

⁽²⁾ Doc. A/Conf.62/C.2/L.16. Art.3, par.3. Voir : T. Treves. «La Navigation». *Traité du Nouveau droit de la mer. Op.Cit., P754.*

⁽³⁾ *Ibid*, P755.

الفرع الثاني

إنقطاع المرور في البحر الإقليمي

إذن، فالمرور يجب أن يكون « مُتَوَاصِلًا وَسَرِيعًا » ولا يُسمح للسفينة الأجنبية بقطعه أو التباطؤ فيه إلا إذا كان ذلك من مقتضيات الملاحة العادية أو حين وجود قوة القاهرة أو حين يكون ذلك التوقف والرسو بغرض تقديم المساعدة.

وقد أفصحت غالبية الدول في مشروعاتها خلال المؤتمر الثالث، سواء إلى لجنة قيعان البحار أو إلى اللجنة التحضيرية الثانية للمؤتمر، عن ضرورة توافر هذين الشرطين؛ أولهما، أن يكون مستمرا لا انقطاع فيه، وثانيهما أن يكون مرورا حثيثا نشطا لا تباطؤ فيه. ومن بين المشاريع التي أكدت هذين الشرطين ما نصت عليه الفقرة الثانية من المادة (2) من مشروع "فيجي Fidji" إلى لجنة قيعان البحار⁽¹⁾ وإلى اللجنة التحضيرية الثانية للمؤتمر في شأن المرور عبر البحر الإقليمي⁽²⁾، وكذلك المادة (32) من مشروع مالطا في شأن تحديد الولاية على المجال الوطني للدولة الساحلية⁽³⁾، كذلك ما نصت عليه الفقرة الثانية من المادة (3) من المشروع المشترك لكل من قبرص، اليونان، الفلبين، اندونيسيا، إسبانيا واليمن في شأن الملاحة عبر البحر الإقليمي وفي المضائق الدولية⁽⁴⁾، كما أكدت بريطانيا في الفقرة الثانية من المادة (15) من مشروعها إلى اللجنة التحضيرية الثانية للمؤتمر الثالث في شأن البحر الإقليمي والمضائق الدولية، بأن: "المرور يشتمل على التوقف والرسو في البحر الإقليمي بالقدر الذي يكون فيه من ملابسات الملاحة المعتادة أو إذا أصبحا ضروريين بسبب القوة القاهرة أو المحنة، وإلا فإن المرور يجب أن يكون مستمرا لا تلوؤ فيه".⁽⁵⁾

وفي ضوء هذا كله، يمكن القول بأن المرور خلال البحر الإقليمي يجب أن يكون متتابعا لا انقطاع فيه إلا إذا استدعت ذلك الحالات التي أوردتها الفقرة الثانية من المادة (18) من الاتفاقية العامة والتي أشرت إليها آنفا كالقوة القاهرة أو المحنة أو واجب تقديم المساعدة أو متطلبات الملاحة العادية...، فما هو إذن، حكم هذه الحالات التي تجعل من انقطاع مرور السفينة أمرا مشروعاً؟

¹⁾ UN.DOC.A/AC.138/SC.11/L.42. V ; T.Treves. «La Navigation». *Traité du Nouveau droit de la mer. Op.Cit.*, P754.

⁽²⁾ UN.DOC.A/AC.62/L.19. أنظر: د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 115.

⁽³⁾ UN.DOC.A/AC.138/SC.11/L.28. المرجع السابق، ص 115.

⁽⁴⁾ UN.DOC.A/AC.138/SC.11/L.18. المرجع السابق، ص 115.

⁽⁵⁾ UN.DOC.A/CONF.62/C.2/L.3. المرجع السابق، ص 115.

أولاً) انقطاع المرور لمقتضيات الملاحة العادية: حسب نص المادة (18) من الاتفاقية العامة في فقرتها الثانية، فإن مرور السفن الأجنبية خلال البحر الإقليمي يمكن أن ينقطع انقطاعاً مشروعاً إذا ما تطلبت إدارة الملاحة وفقاً لأصولها المتعارف عليها، بحيث يعتبر الانقطاع في هذه الحالة جزءاً من السير المعتاد للملاحة البحرية. ذلك أن ملاحة السفينة إنما تكون وفق مجموعة من القواعد والأصول الفنية التي يصطلح عليها بالملاحة الجيدة، كما أن الإخلال بها يعرض سلامة السفينة بما فيها الملاحة البحرية للخطر.

ولقد سبقت الإشارة إلى وجود عدد من قواعد الملاحة البحرية التي تم تكريسها في جملة من الاتفاقيات الدولية، وهي قواعد تهدف - بصفة عامة - إلى حسن السير في البحر وإلى منع المصادمات ويتعين على السفن مراعاتها مراعاة تامة. ويمكن أن أذكر بعض هذه الاتفاقيات: المعاهدة الدولية لمنع المصادمات في البحر لعام 1948، والمتبوعة بمعاهدة لندن لـ 17 جوان 1960 للغرض نفسه، ثم معاهدة 1 جانفي 1972 لمنع التصادم في البحر، هذه الأخيرة التي تتضمن 16 قاعدة تنظم كافة أوجه الملاحة من توقف وسير وإشارات صوتية وضوئية وكل ما يضمن حسن سير الملاحة البحرية.⁽¹⁾

وإذا كانت المادة (18) في فقرتها الثانية قد نقلت حرفياً - مع بعض الإضافات - حكم الفقرة الثالثة من المادة (14) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي لعام 1958 من دون نقاش أو جدل كبير، فإن المادة (14) سالف الذكر كانت قد اقتبست هذا الحكم حرفياً عن الفقرة الثالثة من المادة (3) من مشروع تقنين لاهاي حول البحر الإقليمي، وهذا الأخير قد أظهر من خلال مناقشات مندوبي الدول أمام اللجنة الثانية أن الدول متشددة حول موضوع الرسو بصفة عامة والانقطاع بسبب "الملاحة المعتادة" أيضاً. فالوفد البرتغالي رأى أن حق الرسو استثنائي، بمعنى أنه يمنح فقط في الأحوال الاستثنائية، وأنه إذا أُريدَ وضع نص يصوغ هذه القاعدة فإنه يتعين أن يكون بالصيغة التالية: "يشتمل المرور على حق الرسو بالقدر الذي يكون فيه ذلك ضرورياً لأغراض الملاحة إلى أبعد حد"، واستطرد الوفد البرتغالي القول بأن تنظيم حق الرسو في الأحوال الاستثنائية مسألة مطلوبة وذلك لضمان تحديد النظام القانوني الذي تخضع له السفينة الأجنبية المستقرة في البحر الإقليمي، وفي هذا المجال، يتعين أن نميز بين مكوئها في البحر الإقليمي إذا كان ضرورياً لأغراض الملاحة، وبين مكوئها فيه لفترة تزيد

⁽¹⁾ وقد سبقت الإشارة إلى هذا الموضوع. لمزيد من التفصيل راجع ص 136 من هذه الأطروحة، راجع أيضاً كلا من:

- عميد بحري مصطفى محمد عبد العزيز، لواء بحري مكرم حسين شراك، القواعد الدولية الجديدة لمنع التصادم في البحر المرجع السابق.

- Sonja Ann Jozef Boelaert-Suominen. «International Environmental Law and Naval War». Op.Cit., P156..

- د. صالح الغرجومي، المرجع السابق، ص 614 ، 616.

على ما هو ضروري للوفاء بأغراضها...⁽¹⁾. وعلى هذا النسق، سار أيضا الوفد الأمريكي الذي اعتبر أن حق التوقف أو الرسو أثناء مباشرة المرور البريء هو حق استثنائي إلى أبعد حد ولا يعتبر هذا الحق جزءا من المرور البريء إلا في حالة الضرورة الملحة. وبوجه عام، يعتقد الوفد الأمريكي بأن الرسو ينهي المرور وأكثر منه براءته وبه تدخل السفينة في الولاية الكاملة للدولة الساحلية.⁽²⁾

وعلى هذا النحو أيضا سار الوفد الياباني الذي أورد في رده على أسئلة اللجنة التحضيرية بأن "السفينة التجارية الأجنبية التي ترسو في المياه الإقليمية تعتبر - وفيما عدا حالة المحنة أو القوة القاهرة - مباشرة لمرور غير بريء وتعامل كما لو كانت راسية في أحد موانئ الدولة الساحلية".⁽³⁾ وقد بدا من خلال مناقشات الدول خلال مؤتمر لاهاي أن الدول تستبعد فكرة "الرسو" بمفهوم الإقامة، ومما جاء على لسان الوفد الألماني أن "الإقامة هي التوقف الطوعي للسفينة في المياه الإقليمية، كما أن المرور يمكن أن يتعرض للتوقف أو الرسو إذا استلزمه حادث ملاحي طارئ أو قوة القاهرة أو حالة شدة".⁽⁴⁾

وقد تأثرت اللجنة التحضيرية لمؤتمر لاهاي بوجهة النظر القائمة على أساس التفرقة بين الإقامة الطوعية والرسو بالقدر الذي يكون فيه ذلك لأغراض الملاحية، كما أخذت اللجنة الثانية للمؤتمر بذلك في فقرتها الثالثة من المادة الثالثة من مشروعها بالنص على أن: "يشمل المرور التوقف والرسو بالقدر الذي يكون فيه جزءا من السير المعتاد للملاحة أو إذا أصبح ذلك ضروريا بسبب القوة القاهرة أو المحنة".⁽⁵⁾

وقد انتقلت هذه القاعدة فيما بعد عن طريق الفقيه "فرانسوا" إلى لجنة القانون الدولي⁽⁶⁾ لتدمج بعد ذلك في نص المادة (14) من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي ثم في المادة (18) من الاتفاقية العامة لعام 1982 وقد سبق تبيان ذلك.

وجدير بالذكر أن الجزائر تعرضت لهذه المفاهيم لاسيما بخصوص السفن الحربية قبيل بدء أشغال المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار وهذا بموجب المرسوم رقم 194/72 المؤرخ في 5 أكتوبر 1972 المتعلق بتنظيم مرور السفن الحربية الأجنبية بالمياه الإقليمية الجزائرية، حيث عرّفت

(1) أنظر: د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 120 - 121.

(2) المرجع السابق، ص 120.

(3) Gilbert.Gidel.Tome III.Op.Cit., P210.

(4) Ibid .P210

(5) أنظر: د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 121.

(6) نقل "فرانسوا" هذه القاعدة في تقريرين إلى لجنة القانون الدولي: الأول، وكان عام 1952 (A/CN/4/53)، والثاني في 1953

(A/CN/4/61 and add.1)، وقد تبنت لجنة القانون الدولي هذه القاعدة في انعقاد دورتها السادسة من 3 جوان إلى 28 جويلية 1954.

راجع في هذا الموضوع: المرجع السابق، ص 122، الهامش.

الفقرة الثالثة من المادة (6) منه "التوقف" بأنه «الإقامة الوقتية لسفينة حربية أجنبية أو وقوفها أو إرساؤها في المياه الإقليمية أو المياه الداخلية الجزائرية أو في ميناء جزائري»، كما تعرضت الفقرة الثانية من المادة (6) دائما إلى صور المرور الثلاث فنصت على أنه «وتعني عبارة المرور بدون "غرض عدواني" الملاحة في المياه الإقليمية إما لاجتيازها دون دخول المياه الداخلية وإما للقدوم إلى المياه الداخلية أو للاتجاه إلى عرض البحر آتيا من المياه الداخلية». وأما بخصوص إمكانية التوقف والرسو لسبب يتصل بالملاحة المعتادة، فقد تضمنته المادة (8) من ذات المرسوم حيث تقضي بأنه: «يقتضي المرور إمكانية الوقوف أو الإرساء ولكن بقدر ما يشكل الوقوف والإرساء حادثا عاديا للملاحة أو حادثا مفروضا على السفن الحربية الموجودة في حالة رسو عارض اضطراري أو في حالة خطر وفي هذه الحالة، يجب على قائد السفينة الحربية أن يعلم بدون تأخير السلطات البحرية الجزائرية».

ثانياً) انقطاع المرور بسبب القوة القاهرة أو المحنة أو لتقديم المساعدة: المحنة أو القوة القاهرة حالة واقعية لها آثارها القانونية في العلاقة بين السفينة والدولة الساحلية، ذلك أن السفن التي توجد في البحر الإقليمي لأغراض لا شأن لها بالمرور البري تعامل في الأصل باعتبارها موجودة في المياه الداخلية وتكون خاضعة لولاية هذه الدولة الإقليمية.

ومع ذلك، فإن هذا الحكم لا ينطبق على السفن الأجنبية التي تكرهها مخاطر البحر على الدخول إلى الموانئ، ولا على السفن التي تمر مرورا بريئا عبر البحر الإقليمي وإنتاب هذا المرور انقطاع لظروف لا قبل للسفينة بما كقوة القاهرة أو حالة شدة، لأن السفينة في هاتين الحالتين تعامل وفقا لحقوق الضيافة وتتمتع بشبه حصانة تحول دون إخضاعها لولاية الدولة الساحلية لكون مرورها غير بريء.⁽¹⁾

والمحنة باعتبارها حالة واقعية تجد السفينة نفسها فيها مهددة بأخطار جسيمة، هي من زاوية أسبابها غير ممكن تجنبها، كما أن آثارها تهدد بخطر محقق بها أو بركابها أو بحمولتها، وعلى أية حال، لا تتمتع السفينة بالحصانة التي تخلعها حالة المحنة أو القوة القاهرة إذا كان وقوعها فيها واحتماؤها بالبحر الإقليمي للدولة الساحلية قد تم أثناء تنفيذ أو الشروع في تنفيذ عمل غير مشروع ضد الدولة الساحلية.

وقد سبقت الإشارة إلى أن مناقشات مؤتمر لاهاي لعام 1930 لم تختلف بشأن اعتبار القوة القاهرة أو حالة الشدة من مبررات انقطاع المرور، إذ كان الخلاف منصبا حول شرعية التوقف أو

(1) المرجع السابق، ص 119.

الرسو لمتطلبات الملاحه العاديه، أما بالنسبة للقوة القاهرة أو المحنة، فالإجماع بشأن شرعية التوقف فيها كان شبه أكيد.⁽¹⁾

وبصرف النظر عما أورده مشروع تقنين لاهاي لعام 1930 أو المادة (14) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي لعام 1958 أو بالنسبة للمادة (18) من الاتفاقية العامة، فإن مسألة القوة القاهرة أو الضرورة في حالة المحنة أو الشدة مسألتان مكرستان في عمل الدول وتطبيقهما وعند جمهور الفقهاء أيضا. فقد أشار إليها معهد القانون الدولي في المادة (10) من مشروعه لدورة ستوكهولم عام 1928⁽²⁾، كما أن كلية حقوق جامعة هارفارد أقرتها أيضا في المادة (17) من مشروعها حول الإختصاص في المياه الإقليمية لعام 1936، كما ذهب المعهد الأمريكي للقانون الدولي في مشروعه حول الولاية لعام 1927 إلى أبعد من ذلك حيث قرر بأنه: "في حالة الضرورة يجوز أن تدخل السفينة الحربية أي ميناء بالدولة الساحلية ولا تخضع عندئذ لتشريعها إلا بعد مدة معقولة تزول بفواتها حالة الضرورة"، وهو ما قضت به أيضا المادة (4) من مشروع جمعية القانون الدولي اليابانية في شأن القواعد الخاصة بنظام السفن الحربية لعام 1929 من أنه: "يجوز في حالة المحنة أن تدخل السفن الحربية موانئ الدولة الساحلية و مرافئها وأحواضها البحرية ولو كان النفاذ ممنوعا عادة..."، بل وحتى بالنسبة للجنة القانون الدولي في تقريرها الختامي وفي تعليقها على نص المادة (24) من المشروع النهائي المتعلقة بالسفن الحربية، فقد رأت بأن مسألة الحصول على الإذن المسبق كشرط لدخول هذه السفن يخضع لتقدير الدول، ومع ذلك استثنت اللجنة حالة الضرورة فقررت بأنه "...وفيما عدا الحالة التي تضطر فيها السفينة الحربية إلى الرسو نتيجة ضغط الأحوال الجوية، لا يكون ذلك إلا بتصريح خاص".⁽³⁾

⁽¹⁾ راجع مختلف قواعد مناقشات مؤتمر لاهاي حول هذا الموضوع في :

Gilbert Gidel. Tome III. Op.Cit., P208-210.

⁽²⁾ *Ibid , p 211.*

⁽³⁾ وقد أقر جمهور الفقهاء مجتمعين على إمكانية التوقف أو الرسو في حالة القوة القاهرة أو المحنة، ومن بين أبرز الكتابات في هذا الموضوع ما قرره الفقيه "هورست Cecil.hurst" من أن: "حق المرور عبر المياه الإقليمية لا يشتمل على الحق في الرسو، ذلك أن حق الرسو حيث يوجد يعتبر تابعا للحق في الملجأ، وحق الملجأ لا يقوم إلا في حالة احتماء السفينة بالمياه الإقليمية للدولة الساحلية لمواجهة مخاطر للبحر أو ضغط الأحوال الجوية... ولا يعتبر مقصورا على السفن الوطنية، بل تتمتع به كذلك السفن الأجنبية بناء على الاعتبارات الإنسانية التي تلزم الدولة بفتح مياها للسفن المحتمية بها." كذلك يرى الفقيه "ويستلك Westlake" أن: "رسو السفن الأجنبية الحربية في البحر الإقليمي مسألة مختلفة من كل الوجوه... وأنه ما لم تكن الأحوال الجوية قد أكرهتها على دخول البحر الإقليمي، فإن رسوها فيه لا يكون إلا بتصريح مسبق من الدولة الساحلية."، كما ذهب إلى ذلك أيضا الفقيه "جيدل" في معرض تعليقه على مناقشات مشروع لاهاي. راجع فيما ذكر أعلاه وما ورد في هامشه كلاً من: د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 123-125، وكذا: *Gilbert Gidel. Tome III. Op.Cit., P208-210*، هذا فضلا عن أن من الفقهاء المحدثين من أقر به أيضا مثل "شارل روسو" (انظر شارل روسو، المرجع السابق، ص 246)، ود.صادق أبوهيف، في المرجع السابق، ص 304، وكذا د.محمد طلعت

وفضلا عما سبق، فإن من الدول من تتعامل مع هذا الموضوع بطريقة انفرادية بالنص عليه في تشريعها الوطني. فالجزائر مثلا، تناولته حتى بالنسبة للسفن الحربية في أكثر من موضع في مرسوم 194/72 لـ 5 أكتوبر 1972. فقد تضمنته المادة (8) من المرسوم المشار إليها آنفا فنصت على أنه « يقتضي المرور إمكانية الوقوف والإرساء ولكن بقدر ما يشكل الوقوف والإرساء حادثا عاديا للملاحة أو حادثا مفروضا على السفن الحربية الموجودة في حالة رسو عارض اضطراري أو في حالة خطر» كما أفرد المرسوم القسم الرابع منه إلى التوقف الإضطراري، فنص في المادة (33) منه على أن « يكون التوقف إضطراريا إذا كانت السفينة الحربية الأجنبية مضطرة إلى البحث عن ملجأ في المياه الإقليمية أو المياه الداخلية أو في ميناء جزائري، على إثر أعطاب جسيمة أو من جراء عاصفة أو حالات أخرى من القوة القاهرة.» ، وتم النص عليه في مواضع متفرقة كذلك، كالمادة (38)(1) والفقرة الثالثة من المادة (39)(2)، والبند (ب) من المادة (46)(3).

وعلى غرار حالة الجزائر، فإن من الدول من تعاملت كذلك مع هذا الموضوع بطريقة انفرادية بالنص عليه في تشريعها الوطني. من ذلك، المادة (9) من المرسوم البلغاري المؤرخ في 1951/10/10 بخصوص البحر الإقليمي، والمادة (2) من القرار البرتغالي رقم 2130 المؤرخ في 1966/8/22، وكذا المادة (12) من القانون اليوغسلافي المؤرخ في 1965/5/22 بخصوص البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة (4)، والمادة (15) من القانون السوفيياتي (سابقا) المؤرخ في 24 نوفمبر 1982 بشأن الحدود، وكذلك المادة (2) في فقرتها الثانية من المرسوم الفرنسي رقم 185/85 المتعلق بتنظيم مرور السفن الأجنبية في المياه الإقليمية الفرنسية.(5)

الغنيمي، في المرجع السابق، ص 78. راجع كذلك: د. زكريا الساهي، المياه في القانون الدولي وأزمة المياه العربية، دار طلاس للدراسات والترجمة والنشر، دمشق، الطبعة الأولى، 1994، ص 43 و 44.

(1) و تنص المادة (38) من المرسوم 194/72 على ما يلي: « لا تؤخذ بعين الاعتبار من قبل السلطات المختصة الجزائرية في غير حالة التوقف الإضطراري، إلا الطلبات الموجهة بالطريق الدبلوماسي والمقدمة في الأجل الأدنى المحدد بالنسبة لكل نوع من التوقفات. ».

(2) و تنص المادة (39) من ذات المرسوم على ما يلي: « لا تؤخذ بعين الاعتبار من قبل السلطات المختصة الجزائرية في غير حالة التوقف الإضطراري، إلا الطلبات الموجهة بالطريق الدبلوماسي والمقدمة في الأجل الأدنى المحدد بالنسبة لكل نوع من التوقفات. ».

(3) كما تقضي المادة (46) منه أيضا بأن: « لا تطبق أحكام المقطع الأول من المادة 41 والمادة 44 من هذا المرسوم على السفن الحربية الأجنبية المشار إليها فيما يلي:

أ- السفن الحربية التي يوجد على متنها عوادل أسرة مالكة أو رؤساء دول أجنبية.

ب- السفن الحربية المضطرة إلى الإرساء العارض بسبب أعطاب جسيمة أو عاصفة أو حالات أخرى من القوة القاهرة. »

(4) أنظر: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 119.

(5) راجع: Nations Unies. « Evolution récente de la pratique des Etats ». Op.Cit., P13, et P 104.

وبالإضافة إلى مشروعية انقطاع المرور بسبب قوة قاهرة أو حالة شدة، أضافت المادة (18) من الاتفاقية العامة حالة أخرى هي واجب «تقديم المساعدة إلى أشخاص أو سفن أو طائرات في حالة خطر أو شدة».

والحقيقة أن هذا النص الذي هو من مستحدثات الاتفاقية العامة فقط، لأن المادة (14) من اتفاقية جنيف لعام 1958 لم تتضمنه ولا المادة (3) من مشروع تقنين لاهاي لعام 1930، إنما هو الوجه الآخر والنتيجة الحتمية لوقوع السفينة في حالة شدة أو تعرضها لقوة قاهرة، إذ يجب - عندئذ - تقديم المساعدة إليها بما يستدعي ذلك من توقف لعملية المرور ورسو في البحر الإقليمي.

و واجب "تقديم المساعدة" من المواضيع التي استهلكها القانون الدولي العام فكرسها في عدد من الإتفاقيات الدولية منها ما يعود إلى القانون الدولي الكلاسيكي حتى، و إلى ما قبل مؤتمر تقنين لاهاي نفسه، ولست أدري لماذا تم اغفالها عند مناقشات موضوع التوقف والرسو في هذا المؤتمر الأخير ولا كيف أهملتها لجنة القانون الدولي ومن بعدها اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي لعام 1958 مع أن الإتفاقيات الدولية التي كرسها تجعلها مؤهلة لأن تكون ضمن نطاق القواعد الآمرة في القانون الدولي حتى الكلاسيكي.

فلقد فرضت معاهدة بروكسيل لـ 23 سبتمبر 1910 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ بموجب مادتها (8): "على ربان كل سفينة من السفن المتصادمة وبقدر ما يكون ذلك في استطاعته بدون أن يعرض سفينته أو طاقمها أو ركبها لخطر جدي أن يقدم مساعدته لسفينة أخرى وطاقمها وركابها..."، كما فرضت المادة (11) من ذات الإتفاقية التزاما عاما بالمساعدة للأشخاص ففرضت بأنه: "يجب على ربان كل سفينة بقدر ما يكون ذلك في استطاعته بدون أن يعرض سفينته أو طاقمها أو ركبها لخطر جدي أن يقدم مساعدته لكل شخص يوجد بالبحر تحت خطر الهلاك ولو كان من الأعداء"، هذا فضلا عن عدد آخر من المعاهدات، كمعاهد لندن الخاصة بالإشارات اللاسلكية لعام 1914 ومعاهدة واشنطن لعام 1927 والتين فرضتا على السفن التي تسمع نداء الإستغاثة "S.O.S" أن تردَّ عليها،⁽¹⁾ دون إغفال المعاهدات والإتفاقيات الدولية التي أبرمت في إطار المنظمة البحرية الدولية "OMI" والتي أذكر أهمها تلك الإتفاقية التي جعلت "واجب تقديم المساعدة" مكرسا في قاعدتها رقم (19) من الملحق الخامس من معاهدة سلامة الأرواح في البحر لعام 1974 (Solas 74).⁽²⁾

⁽¹⁾ أنظر: د. محمد طلعت الغنمي، المرجع السابق، ص 79.

⁽²⁾ T. Treves. «La Navigation». *Traité du Nouveau droit de la mer. Op.Cit.*, P732.

والظاهر أن الإتفاقية العامة لم تكنف بالنص على واجب "تقديم المساعدة" في المادة (18) منها، بل تعددها إلى تخصيصها بمادة أخرى مستقلة ومفصلة هي المادة (98) منها التي تقضي بأن :

«1- تُطالَبُ كُلُّ دَوْلَةٍ رُبَّانَ السَّفِينَةِ الَّتِي تَرَفَعُ عَلَمَهَا، بِأَنْ يَقُومَ، قَدْرَ وَسْعِهِ دُونَ تَعْرِيزِ السَّفِينَةِ وَطَاقِمِهَا أَوْ رُكَّابِهَا لِخَطَرٍ جَدِّيٍّ، بِمَا يَلِي :

- (أ) تَقْدِيمُ الْمُسَاعَدَةِ لِأَيِّ شَخْصٍ وُجِدَ فِي الْبَحَارِ مُعَرَّضًا لِخَطَرِ الضِّيَاعِ ؛
- (ب) التَّوَجُّهُ بِكُلِّ مَا يُمَكِّنُ مِنَ السَّرْعَةِ لِإِنْقَادِ أَيِّ أَشْخَاصٍ فِي حَالَةِ اسْتِعَاثَةٍ إِذَا أُخْطِرَ بِحَاجَتِهِمْ وَفِي حُدُودٍ مَا يَكُونُ هَذَا الْعَمَلُ مُتَوَقَّعًا مِنْهُ بِصُورَةٍ مُعْتَدَلَةٍ ؛
- (ج) تَقْدِيمُ الْمُسَاعَدَةِ، بَعْدَ حُدُوثِ مُصَادَمَةٍ ، لِلْسَّفِينَةِ الْأُخْرَى وَلِطَاقِمِهَا وَرُكَّابِهَا وَحَيْثُمَا كَانَ ذَلِكَ مُمَكِّنًا ، إِعْلَامُ السَّفِينَةِ الْأُخْرَى بِاسْمِ سَفِينَتِهِ وَبِمِيْنَاءِ تَسْجِيلِهَا وَبِاقْرَبِ مِيْنَاءِ سَتَتَوَجَّهُ إِلَيْهِ.

2- تَعْمَلُ كُلُّ دَوْلَةٍ سَاحِلِيَّةٍ عَلَى إِنْشَاءِ وَتَشْغِيلِ جِهَازٍ مُلَائِمٍ وَفَعَالٍ لِلْأَعْمَالِ الْبَحْثِ وَالْإِنْقَادِ الْمُتَّصِلَةِ بِالسَّلَامَةِ فِي الْبَحَارِ وَفَوْقَهَا وَالْمُحَافَظَةِ عَلَيْهَا، وَتَتَعَاوَنُ حَيْثُ تَقْتَضِي الطُّرُوفُ ذَلِكَ عَنْ طَرِيقِ تَرْتِيْبَاتٍ إِقْلِيمِيَّةٍ مُتَبَادَلَةٍ مَعَ الدُّوَلِ الْمَجَاوِرَةِ تَحْقِيقًا لِهَذَا الْغَرَضِ». (1)

وفي تساؤله عن مدلول هذه المساعدة وحكمها ونطاقها، علق "د.محمد طلعت الغنيمي" قائلا: " إن الذي يبدو لي هو أن المساعدة المسموح بها قد تتجاوز حرفية النصوص آنفة الذكر فتسمح بالتوقف و الرسو لتقديم أية مساعدة ما دامت حالة الخطر أو الأزمة متوافرة، ولكنها في فهمي لا تتخطى بهذا حكمتها، فإذا أضفنا إلى ذلك أن المعاهدات الدولية تفرض عقابا على من يتخلف عن المساعدة في حالات الإلتزام بها، يمكن أن ننتهي إلى أن الإضافة التي جاء بها نص المشروع (أي الإتفاقية العامة) تقرر واقعا وترفع حرجا أو تتحاشى احتمال التناقض في النصوص وهي لا تتجاوز في المنطق عندما تمتد بأحكامها إلى الطائرات كذلك". (2)

وعلى العموم، فإن واجب "تقديم المساعدة" رغم النص عليه في الإتفاقية العامة وخلو اتفاقية جنيف منه لا يجعل منه أمراً مستحدثاً فهو أصلا مكرسٌ بموجب معاهدات دولية سابقة، كما أن الإتفاقية العامة - وعلى حد قصد "د.طلعت الغنيمي" - إنما أرادت تحاشي التناقض بين نصوصها وبين

(1) وتقابلها المادة (12) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958، والتي يبدو منها إما كانت موجهة إلى تقديم المساعدة في أعالي البحار لا في البحر الإقليمي بالنسبة على موقعها من هذه الإتفاقية بالذات وعدم النص عليها في المادة (14) من نظيرتها حول البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة.

(2) د.محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص79.

ما هو قائم فعلا من أحكام دولية تحض على تقديم المساعدة لعل أبرزها اتفاقية حماية سلامة الأرواح في البحر العام 1974، ثم إن هذا المبدأ مكرس - على أية حال - في جل النظم القانونية الداخلية.⁽¹⁾

المطلب الثاني

طابع "البراءة" في مرور السفن الأجنبية

تقدم القول بأن للدولة الساحلية على بحرها الإقليمي سيادة مطلقة لا يجدها سوى قيد وحيد هو "المرور البريء" الذي أقره القانون الدولي من أجل الموازنة بين مصالح الجماعة الدولية من ناحية وبين مصالح وحقوق الدولة الساحلية من ناحية أخرى؛ وأن "براءة" المرور هي الضمان الوحيد لشرعيته.

وقد تقدم أيضا أن السفن الأجنبية - و خلال عبورها البحر الإقليمي - وقبل أن يكون مرورها بريئا أيضا، يجب أن تكون هي في حالة "مرور"، وقد بينت مدلول هذا المصطلح و مختلف الأحكام القانونية المتصلة به، وبقي هنا أن استعراض مدلول "البراءة" المقرونة بهذا المرور الذي يجب أن تكون عليه هذه السفينة خلال مرورها بالبحر الإقليمي للدولة الساحلية.

بادئ ذي بدء، فإن تسمية أو مصطلح "المرور البريء" *Passage Inoffensif* لم يُعرف لها اتفاق حول صيغتها التي ورد بها سواء من قبل كتابات الفقهاء أو عند ترجمته إلى اللغات الرسمية التي اعتمده في عدد من المشاريع والاتفاقيات.

ففي الوقت الذي نسب فيه الفقيهان *L. Lucchini, M. Voelckel* هذه التسمية إلى الفقيه "ماس" *Masse* باعتباره أول من أطلقها عام 1844⁽²⁾، رأى الفقيه "جيدل" أن تسمية "المرور البريء" *Passage Inoffensif* تعود في مصدرها إلى معهد القانون الدولي في دورتي 1894 و 1928.⁽³⁾

وقد علق عدد من الفقهاء على هذه العبارة واعتبروها غير مطابقة للمدلول القانوني المراد من براءة المرور. فالفقيه "جيدل" مثلا، رأى بأن استعمالها ورد في صيغ مختلفة مثل "غير الضار" *Inoffensif* أو "البريء" *Innocent*، وأحيانا "الحر" *Libre*، وأحيانا أخرى "السلمي" *Pacifique*،

⁽¹⁾ وفي هذا الإطار، فقد ذكر د. أحمد أبو الوفا محمد حسن في قانون البحار والأمنار الدولية في الإسلام، المرجع السابق، ص 40، وبعد استعراضه لجملة من الآيات الكريمة، بأنه: "ولا شك أنه إذا تعرضت إحدى السفن لحالة شدة في الحياة التابعة لدار الإسلام سواءت بسبب الأمواج المتلاطمة، أو الريح العاتية، أو لأسباب فنية، فإن مبادئ الإسلام ومنها إغاثة الملهوف ومساعدة المضطر تحتم تقديم كل مساعدة ممكنة لها."

⁽²⁾ في مؤلفه "القانون التجاري في علاقاته مع قانون الشعوب *Le droit commercial dans ses rapports avec le droit des gens*"، وقد سبقت الإشارة إلى ذلك. أنظر: *L. Lucchini, M. Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit, p 213*

⁽³⁾ *Gibert Gidel. Tome III. Op.Cit., p 206.*

وقد رأى بأن الأنسب من هذه الصيغ، هو عبارة "غَيْرِ الضَّارِّ *Inoffensif*" باعتبارها تدل على "عدم إمكانية أو قصد إحداث الضرر".⁽¹⁾ وبهذا المعنى أيضا، تساءل مندوب الوفد الإسباني أمام مؤتمر لاهاي لعام 1930 حين رأى أن المؤتمر يستعمل عدة مرادفات لهذا المدلول، وذهب إلى أن الجمعية اليابانية للقانون الدولي قد اصطلحت عليه أصلا "بالمُرُورِ الحُرِّ" وذلك في مشروعها لعام 1927، ورأى وجوب تحديد معنى دقيق وقانوني يبين علاقة سيادة الدولة الساحلية بهذا المرور.⁽²⁾

وقد رأى الأستاذ "J.P.Pantracio" بأن القصد الذي توخته اتفاقيات قانون البحار هو أن لا يؤدي المرور إلى إلحاق ضرر بالدولة الساحلية في أي وجه من الوجوه، وقد رأى أيضا، أن من الكتابات من يخلط بين عبارة "Innocent" وبين عبارة "Inoffensif" واعتبرها لا يؤديان إلى نفس المدلول القانوني مفضلا استعمال العبارة الأخيرة "Inoffensif" أو "غَيْرِ الضَّارِّ".⁽³⁾

ويرى الأستاذان: "L.Lucchini, M.Voelckel" بأن "هناك اتجاهها إلى استعمال المترادفين "Innocent" و "Inoffensif" بالرغم من اختلاف معناهما. فالبراءة "Innocence" لا تكون إلا في نطاق دائرة اتهام، في حين فإن مصطلح "Inoffensif" يذهب إلى أبعد من ذلك، إنه يقرر أن المرور لا يؤدي إلى نتائج تسيء إلى الدولة الساحلية"⁽⁴⁾، وفي موضع آخر، رأى الأستاذان بأنه "يمكن القول بأن المرور الضار *Non-Inoffensif* ليس بالضرورة غير مشروع إذ يمكن أن يجد شرعيته في مواضع أخرى..". كما أن "شرعية تواجد السفينة واعتبار تصرفها بريئا إنما هو مرهون بموافقة الدولة الساحلية إذا هي أجازته، وهو الشيء غير الوارد بالنسبة للمرور غير الضار الذي لا دخل للدولة الساحلية في تقديره ما دام أنه لم ينطو على أي ضرر أو إخلال بسلمها أو بحسن نظامها".⁽⁵⁾

¹⁾ « Celui qui n'a pas la possibilité ni l'intention de faire du mal ». *Ibid*, p 207.

²⁾ وهو السيد "M.Goicoechea" وكان ذلك أمام اللجنة الثانية للمؤتمر في دورته السادسة في 22 مارس 1930. أنظر: *Ibid*, p 206.

³⁾ Jean. Paul. Pantracio. « Droit international des espaces ». *Op.Cit*, p91.

⁴⁾ Laurent Lucchini, M.Voelckel. « Passage dans les eaux territoriales et séjour dans les ports du Navire a propulsion Nucléaire ». *Doit Nucléaire et Droit Océanique. Colloque. Recherche Pantheon-Sorbonne. Université de Paris I. Ed. Economica. 1976. P45.*

⁵⁾ ورأى الأستاذان أن مصطلح "Innocent" استعمل أولا من طرف الفقه الإنجلوساكسوني ثم احتوته كل من اتفاقية جنيف والإتفاقية العامة في الصيغة الإنجليزية، وبقي النص الفرنسي يستعمل مصطلح "Inoffensif"، وكذا في باقي اللغات الأخرى التي تقترب من اللغة الفرنسية في استعماله كالإيطالية "Passagio Inoffensivo"، والإسبانية "Paso Inofensivo"، كما أن محكمة العدل الدولية في حكمها لـ 9 أبريل 1949 في قضية مضيق كورفو استعملت عبارة "Provided that the passage is Innocent". راجع في ما

ذكر أعلاه وهامشه : *L.Lucchini . M.Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., P207-209.*

ومهما يكن من أمر التسمية، فإن النص العربي الرسمي للإتفاقية العامة قد اصطلح عليه "بالمُرورِ البرِّيِّ" لذا، فإنني أرى توظيفه في هذا الإطار بهذه التسمية.⁽¹⁾

وعلى الرغم من ملاحظة الأستاذين "L.Lucchini, M.Voelckel" حين قررا بأن "المصطلحين يجب أن يعتبرا مترادفين في اللغة القانونية المستعملة"⁽²⁾، إلا أن في اعتقادي أنه في الوقت الراهن، وسواء في ظل الإتفاقية العامة أو في إتفاقية جنيف، فإن المصطلحين يجب أن يكونا كذلك، رغم أنهما مختلفان تماما من حيث مدلولهما القانوني عندما تم اطلاقهما لأول مرة في مؤتمر تقنين لاهاي لعام 1930، لأن الأمر يتجاوز مجرد توظيف لمصطلحات تفي بغرض تعريف هذا المرور وتبين براءته. ولا أعتقد أن المؤتمرين قد غاب عنهم ماذا تدل كلمة "المُرورِ البرِّيِّ" *Passage Innocent* أو "غَيْرِ الضَّارِ *Inoffensif*"، لأن استقراء مختلف مناقشات هذا المؤتمر الذي انطلقت منه كل المفاهيم ذات الصلة بقانون البحار واعتبر أرضية لكل المحاولات التي رمت إلى تقنين موضوع البحر الإقليمي فيما بعد، تُبين أن الوفود توقفت عند استعمال أحد المصطلحين لأسباب سأوضحها لاحقا، وهو الشيء الذي أوقع بعض الشراح في أخطاء فادحة لوقوفهم على شرح نصوص الإتفاقيات التي تناولت هذا الموضوع دون إيلاء مراعاة للخلفيات التي سبقت هذه النصوص لاسيما تلك التي شهدها مؤتمر تقنين لاهاي باعتباره منبع كل محاولة لاحقة لبحث هذا الموضوع حتى وإن عدلت من صيغته وتجنبت أخطاءه.

ولفهم هذه المعادلة، يجب المرور أولا بمناقشات مؤتمر تقنين لاهاي لعام 1930.

(1) للإشارة، فإن الجزائر قد استعملت عبارة "المرور بدون غرض عدواني" وهذا في المرسوم رقم 194/72 المؤرخ في 5 أكتوبر 1972 الصادر عن وزارة الدفاع الوطني والمتعلق بتنظيم مرور السفن الحربية الأجنبية بالمياه الإقليمية الجزائرية وتوقفها بالموانئ الجزائرية في زمن السلم، وهذا في كل من المادة (2§6)، وكذا عنوان الباب الثالث والفصل الأول منه، وفي المادة (7) أيضا.

(2) «Les deux Vocables doivent donc être considéré comme équivalent dans le langage Juridique Usuel». Voir : L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». *Op.Cit.*, 209.

وفي هذا المعنى أيضا يقول "J.P.Panocracio":

« On rencontre dans certains ouvrages anciens de droit international les termes "Passage innocent". En fait les deux Notions ne se recouvrent pas et il est préférable, de même qu'il est plus conforme au droit International contemporain, d'utiliser la formule de "passage Inoffensif" ». J.P.Panocracio. *Op.Cit.*, P 91.

الفرض الأول

براءة المُرور في مُؤتمَر تقنين لاهاي

إن مسألة التفرقة بين المصطلحين واعتبار المُرور "بريئاً *Innocent*" أو "غير ضارٍ *Inoffensif*" كانت حاضرة خلال مؤتمَر لاهاي، ولم يكن عبثاً استخدامهما للدلالة على معنى واحد، بل على العكس من ذلك أن كان المراد بهما معنيين مختلفان. وقد ذكر "جيدل" هذه الوضعية فاعتبر أن المصطلحين كانا يحملان معيارين مختلفين خلال هذا المؤتمَر، وهو الشيء الذي لم يكن محل اتفاق بين بعض الوفود⁽¹⁾؛ وقد ذكر الفقيه "جيدل" في استعراضه لمعنى المُرور البريء خلال مؤتمَر لاهاي بأن المُرور يكون غير بريء في حالتين: الأولى، إذا استخدمت السفينة البحر الإقليمي لغرض ما. بمعنى أن لها قصد إتيان عمل مخالف للدولة الساحلية، و الثانية، أن السفينة بالرغم من انعدام القصد لديها مسبقاً للقيام بمثل هذا العمل، يكون مرورها مصحوباً بنشاط يؤدي إلى إلحاق ضرر بمصالح الدولة الساحلية.⁽²⁾

ولم يستسغ مندوب الوفد النرويجي الأستاذ "*H.A. Raestad*" المعنى الذي ذهب إليه "جيدل" ففضل اللجوء إلى التفسير الضيق والبحث عن نفي البراءة في صورة واحدة وهي التي تشمل عنصر القصد فقط، فذكر بأن "المُرور يكون بريئاً عندما لا يكون الغرض منه الإخلال بأمن أو بالنظام العام أو بالمصالح المالية للدولة الساحلية، وقد جرت مناقشات طويلة قبل أن نصل إلى هذه الجملة لتوضح ما إذا كان معيار الإخلال يجب البحث عنه في "القصد" أو في وقائع موضوعية...، وقد نكون متفقين على أن المُرور في براءته يستند على القصد. صحيح أن الوقائع الموضوعية التي تبين المساس بمصالح الدولة الساحلية هي دليل أكيد ووقائع موضوعية تكشف غالباً عن النوايا العدوانية للسفينة، إلا أن تلك الأعمال قد يكون سببها ظرف مُلجأ لا يد للسفينة فيه، وقد يرتكبها على ظهر السفينة أشخاص لا تكون السفينة مسؤولة عنهم، ففي هذه الصور يعتبر مُرور السفينة بريئاً ولو كان نشاطها المرتبط بهذا المُرور غير بريء بالنسبة إلى الدولة الساحلية".⁽³⁾

1) Gilbert Gidel. Tome III. Op.Cit, P207.

2) « En effet, ne pourra être tenu pour inoffensif le passage dans deux séries de cas : a) Lorsque le navire utilise la mer territoriale aux fins, c'est-à-dire avec l'intention d'accomplir un acte préjudiciable à l'Etat riverain ; b) lorsque, sans que le navire ait eu à l'avance cette intention coupable, son passage se trouve accompagné par une activité portant atteinte à tels ou tels intérêts de l'Etat riverain». *Ibid.* P207 ; Voir Notamment : L.Lucchini, M.Voelckel. «Droit de la mer». Op.Cit., P208.

3) والظاهر أن الفقيه جيدل ورايستاد لم يكونا متفقين بخصوص موضوع القصد أو النية من حيث النتائج المتوخاة عنها. لمزيد من التفصيل، راجع كلا من:

- Gilbert Gidel. Tome III. Op.Cit, P207.

- L.Lucchini, M.Voelckel. «Droit de la mer». Op.Cit., P208.

والمستخلص من مختلف مناقشات مؤتمر لاهاي لعام 1930 أنها أظهرت خلافاً كان جوهرها بالنظر إلى النتائج المترتبة عن الأخذ بفكرة دون أخرى. فالطرح الذي أورده الفقيه "جيدل" كان ينحصر في دفع البراءة عن مرور السفينة في حالتين: وجود قصد لديها لإتيان أعمال تضر بمصالح الدولة الساحلية، وثانياً إلحاق ضرر فعلي بها، ومن ثم، كان للتسميتين السالفتين معناهما، إذ يكون المرور "غير بريء" في الحالة الأولى - أي حالة وجود قصد الإضرار - ، ويكون المرور "ضاراً" في الحالة الثانية. فنفي البراءة هنا مقرون بوجود القصد المسبق عند السفينة لغرض القيام بأعمال تضر بالدولة الساحلية، وسواءً تمكنت هذه السفينة من إلحاق الضرر أو لم تتمكن، فإنها تكون هنا في موضع اتهام إما أن تُثبت فيه براءتها أو تتمكن منها الدولة الساحلية. أما مصطلح "غير الضار" *Inoffensif* فهو مرتبط بالقيام بالضرر فعلاً⁽¹⁾ فيما إذا كان قد لحق بالدولة الساحلية وسواءً أكان القصد موجود عند السفينة أم لم يكن.

ويبدو أن "جيدل" ومن سار معه في مؤتمر لاهاي قد أرجعوا الحالة الأولى وهي حالة "المرور البريء" *Innocent* المبنية على "القصد" أو نية القيام بعمل يضر بمصالح الدولة الساحلية إلى سلسلة "قوانين الذئاب البحرية" *Hovering Acts* البريطانية⁽²⁾، وهي قوانين كانت ترمي إلى فرض الرقابة وإنزال العقاب على السفن الوطنية والأجنبية التي تقصد الميناء بشكل طبيعي ثم تتربص بالشاطئ أو تحوم حوله بطريقة مشبوهة تغافل بها سلطات الدولة الساحلية⁽³⁾. وفي هذا المعنى يقول "د. عوض محمد المر" بأن: "من الأعمال ما يكون بريئاً في ذاته، ومع ذلك إذا ارتكبتها السفينة الأجنبية في البحر الإقليمي، يفترض أن نواياها غير بريئة وأنها تتعمد الإضرار بالدولة الساحلية بالإعتداء على مصلحة مشروعة من مصالحها الهامة. ومن قبيل هذه الأعمال أن تحوم السفينة الأجنبية في البحر الإقليمي

⁽¹⁾ راجع أيضاً :

Laurent Lucchini, M.Voelckel. « Passage dans les eaux territoriales et séjour dans les ports du Navire a propulsion Nucléaire ». Op.Cit., P44, 45.

وفي هذا المعنى يقول الأستاذ "E.Langavant":

« On avait tendance à Utiliser indifféramment les qualificatifs d' "innocent" ou "inoffensif". En réalité leur signification est différente. L'innocence du transit ne s'apprécie qu'au regard de l'intention.

L'épithète inoffensif va au-delà: elle implique que le passage ne doit pas comporter des conséquences fâcheuses pour l'Etat riverain ». *Voir ; E.Langavant. « Droit de la mer ». Tome II. Op.Cit., P156.*

⁽²⁾ وهي سلسلة من القوانين صدرت ابتداءً من 1718، 1736، 1764، 1786، 1805، 1826 في بريطانيا وعينت بمراقبة السواحل وعرفت "بقوانين الذئاب البحرية" *Hovering Acts*، وقد سبقت الإشارة إلى ذلك. راجع في هذا الموضوع: ص 212 من هذه الأطروحة، وكذا كلاً من: د. حامد سلطان، د. عائشة راتب، د. صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 567، و:

E.Langavant. Tome II. Op.Cit., P44.

⁽³⁾ أنظر : *Gilbert Gidel. Tome III. Op.Cit., P208.*

للدولة مقتربة من سواحلها "Navires Louvoyants" على نحو يثير الشبهة حول نواياها الحقيقية ويوحى بأن الغرض من وجودها في البحر الإقليمي هو انتهاز فرصة مواتية..".⁽¹⁾

كذلك تثور الشبهة حول السفينة في حالة توقفها بالبحر الإقليمي من دون أن يستوجب ذلك سبب جدي أو لا صلة له بالسير المعتاد للملاحة أو لم تستلزمه قوة قاهرة أو حالة شدة، وكذلك الأمر فيما لو تم مرور الغواصات غطسا إذ أن مرورها بهذه الكيفية يجعلها مخفية وينفي حسن النية والبراءة عن مرورها. ومن التشريعات الوطنية ما ينص عادة على جواز القبض على السفينة "المحومة" ومصادرتها بحمولتها.⁽²⁾

وفي ضوء ما سبق ذكره، يتضح أن مؤتمر تقنين لاهاي كان في مواجهة حالتين: الأولى وهي قصد السفينة إتيان أعمال تضر بمصالح الدولة الساحلية. وقد قرر المؤتمر لهذه الأخيرة في هذه الحالة نوعاً من الإختصاص الوقائي، فقضى بانعدام براءة مرور هذه السفينة وأجاز للدولة الساحلية ممارسة اختصاصاتها عليها، هذا بالرغم من أن هناك إشكالية أن السفينة لم يصدر عنها أي فعل أو واقعة مادية تثبت بأنها ألحقت ضرراً فعلاً بالدولة الساحلية، فهذه الأخيرة، وللمجرد وجود اقتناع لديها أو شبهة حول السفينة جاز لها أن تمارس اختصاصها عليها وأن تقضي بانعدام براءة مرورها وأن تصادرها حتى.

وأما الحالة الثانية، فهي وجود الواقعة المادية أو الموضوعية التي تثبت وقوع الضرر فعلاً وارتكابه من قبل السفينة، فهل يعتبر مرورها ضاراً في هذه الحالة و يخول للدولة الساحلية ممارسة اختصاصها بالإعتماد على هذا الضرر فقط، أو أنه يتوجب عليها أن تبحث عن قصد ونية هذه السفينة فيما إذا كان الضرر الذي ألحقته بالدولة الساحلية مقصوداً أم غير مقصود، ليتبعه بعد ذلك الحكم على مرور هذه السفينة فيما إذا كان مروراً بريئاً وغير بريء، إذ يمكن أن يكون مرورها فعلاً بريئاً رغم كونه ضاراً وألحق بالدولة خسائر بمصالحها الهامة لكن لم يكن لدى السفينة الأجنبية أي قصد أو نية القيام بمثل هذا العمل.

وجاءت المادة (3) من مشروع اتفاقية البحر الإقليمي الذي أقره مؤتمر تقنين لاهاي تُعرّف المرور البريء بأنه: "استعمال السفن للبحر الإقليمي دون قصد إتيان أعمال تضر بأمن الدولة أو سياستها العامة أو مصالحها المالية"⁽³⁾، وقد اعتبرها الفقيه "جيدل" "مادة صامتة" إذ اقتصررت فقط

(1) د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 134.

(2) من ذلك المادة (35) من اللوائح الجمركية الإيطالية التي تمنع التحويم في البحر الإقليمي، وكذلك المادة (2) من المرسوم البرتغالي رقم 2130 المؤرخ في 1966/08/22 التي تقضي بأن مجرد توقف السفينة أو رسوها في البحر الإقليمي يجعل مرورها غير بريء إذا لم يكن ذلك من ملاسبات الملاحة المعتادة ولا يرجع بالضرورة إلى القوة القاهرة أو المحنة. أنظر: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 134.

(3) أنظر صيغة هذه المادة في: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 137.

على الحالة الأولى أي على معيار "القصد" لتقرير نفي البراءة عن مرور السفن حتى ولو لم يصدر عنها فعل ضار؛ أما عن الحالة الثانية، فقد رأى "جيدل" أنها غير موجود تماما في هذا النص ولا يمكن معرفة وضع سفينة ألحقت الضرر بالدولة الساحلية من دون أن يكون لها قصد القيام بذلك. ومع ذلك، فقد رجح "جيدل" وقوع الفعل الضار من قبل السفينة الأجنبية إلى اعتبار مرورها غير بريء⁽¹⁾ ويبقى الأمر متروكا - على أية حال - للدولة الساحلية لترى من خلال القرائن المحيطة بالواقعة ما إذا كان هذا الضرر مقصودا أم غير مقصود، ولها سلطة تقديرية تحدد بها طبيعة هذا المرور والآثار المحتملة أو المتوقعة للأعمال التي ارتكبتها السفينة الأجنبية.⁽²⁾

وإلى هذا المعنى ذهبت اللجنة القضائية للمؤتمر في ملاحظاتها على المادة (3) من مشروع البحر الإقليمي، حيث ذكرت بأن: "مرور السفينة الأجنبية لا يكون بريئا إذا كان غرضها من استعمال البحر الإقليمي هو ارتكابها عملا يضر بأمن الدولة الساحلية أو سياستها العامة أو مصالحها المالية، وأنه متى كان هذا العمل قد صدر عنها في البحر الإقليمي، فليس مهماً بعد ذلك أن تكون نيتها في ارتكابه قد توافرت أو لم تتوافر وقت دخولها البحر الإقليمي، وأنه في عبارة أخرى يعتبر مرور السفينة غير بريء كلما كان نشاطها في البحر الإقليمي ينطوي على إساءة استعمال حق المرور البريء كما حددته قواعد القانون الدولي، وفي هذه الحالة تستعيد الدولة سلطتها كاملة في مواجهة السفينة".⁽³⁾

ويبدو أن اللجنة الثانية في ملاحظاتها السابقة قد سايرت وجهة نظر الفقيه "جيدل" ففضت بانعدام البراءة عن المرور متى توافر القصد أو نية إلحاق الضرر بمصالح الدولة الساحلية أولاً، وثانياً أنه إذا ثبت وقوع الضرر في البحر الإقليمي من قبل السفينة الأجنبية فإن النتيجة تكون مساوية للحالة الأولى أي انعدام براءة المرور كذلك، ولا عبرة هنا بالقصد أو النوايا بل بما لحق بالدولة الساحلية من ضرر، وهو تفسير موسع للمادة (3) لا أعتقد أن واضعيها بالصيغة التي وردت بها قد توخّوا ذلك فعلا.

¹⁾ « On pourrait argumenter du silence de l'art.3 en ce qui concerne l'élément atteinte effective. Mais d'abord il va de soi que si une atteinte effective est portée, à l'ordre public ou aux intérêts fiscaux de l'Etat riverain, il serait déraisonnable de tenir pour inoffensif le passage qui a permis à cette atteinte de se réaliser. » G.Gidel. Op.Cit., P207.

أما الفقيه "فرانسوا" في تعليقه على المادة (3) سالفة الذكر فقد ذهب إلى رأي مغاير فلم يول القصد أهمية كبيرة، وذكر بأنه من غير المهم أن يكون القصد متوافرا أو ليس كذلك، ولكن المرور تنقطع براءته إذا ارتكبت السفينة إخلالا بحق من الحقوق التي قررها القانون الدولي في هذه المادة للدولة الساحلية، ولهذا الأخيرة أن تباشر نشاطها بكل حرية في مواجهة هذه السفينة. أنظر: *Ibid*, p 207.

⁽²⁾ راجع: د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 136.

⁽³⁾ أنظر: المرجع السابق، ص 158.

وفي معرض تعليقه على نص المادة (3) من مشروع لاهاي، ذهب "د. إبراهيم العناني" إلى أن "مشروع لاهاي يعطي اعتبارا للغرض من استعمال السفينة الأجنبية للبحر الإقليمي، فإذا كان الغرض هو القيام بأعمال تضر بأمن الدولة الساحلية أو بسياساتها العامة أو مصالحها المالية، فإن المرور يتسم بعدم البراءة، أي لا بد من توافر القصد أو النية أي التعمد في الإضرار... وهي قرينة وإن قامت على أساس اعتبار شخصي يتمثل في النية أو الغرض، إلا أنها قد ارتبطت كذلك بمعيار موضوعي وهو إتيان أعمال تؤدي إلى الإضرار، وبالتالي يسهل قياسها بالظروف والوقائع المحيطة. ويفيد نص المشروع كذلك أن على الدولة الساحلية إثبات توافر القرينة السابقة وعلى السفينة الأجنبية ودولة علمها نفي ذلك وإثبات أنها لم تكن تقصد الإضرار".⁽¹⁾

وفي اعتقادي أن "د. إبراهيم العناني" قد وقع في ما هو تحصيل حاصل، إذ ما من شك في انعدام البراءة حين ثبوت الضرر وقيام السفينة بإخلال بمصالح الدولة الساحلية وكان لديها القصد أو نية القيام بذلك فعلا فلا أحد ينكر مثل هذه النتيجة، إنما الإشكالية التي عاجلها الفقهاء تكمن في ذلك الاختصاص الوقائي الذي يجعل السفينة في موضع ريبة أو شبهة ويقضي بانعدام براءتها حتى من قبل أن يصدر عنها فعل ضار بمصالح الدولة الساحلية إذ تتدخل هذه الأخيرة لتصادر السفينة، وهو الأمر الذي لم يطرقه "د. العناني" وإنما اكتفى بالإشارة إلى الإشكالية الثانية التي يكون فيها الضرر حاصلًا ويقضي عندئذ البحث عن وجود القصد من إحدائه وهي الإشكالية التي أثارها الفقيه "جيدل" واعتبر أن السفينة إذا ألحقت ضررا بالدولة الساحلية فلا عبرة "بالقصد" في ذلك ولا يكمن اعتبار مرورها برئيا في جميع الأحوال رغم صمت المادة (3) من مشروع تقنين لاهاي.

وفي اعتقادي، فإن المادة (3) سألقة الذكر، وبالصيغة التي وردت بها هي "مادة صامتة" فعلا فهي تعالج وضعية ثالثة ناتجة عن التقاء الحالتين التي عاجلها المؤتمر كل على حدة وهما وجود القصد من جهة، أو ثبوت الضرر من جهة أخرى. فهذه المادة تنفي براءة المرور عن السفينة الأجنبية إذا ألحقت ضررا بالدولة الساحلية وكان لديها أثناء ذلك قصد القيام بذلك وتعتمد الإضرار وهذه هي الوضعية القانونية الثالثة، لكنها لا تقدم حولا لضبط الدولة الساحلية لسفينة تنوي الإضرار بمصالحها لكنها لم تتمكن من ذلك، ولا تقدم حولا كذلك، للحالة التي يثبت فيها إلحاق الضرر وليس للسفينة قصد أو نية القيام به سوى القول بأن على الدولة الساحلية البحث في نية السفينة وهو أمر قد يكون مستحيلا.

⁽¹⁾ د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 137. وفي هذا المعنى، ذهب أيضا د. محمد طلعت الغنيمي حين ذكر بأن: "المرور « السلمي » أو « البريء » وصف اختلف في معناه: هل هو معيار موضوعي يعتمد على سلوك السفينة أثناء مجراها، أم هو معيار شخصي يأخذ في اعتباره عناصر أخرى مثل جنسية السفينة واتجاهها وحمولتها، إن الفقه لم يجمع على رأي في هذا الخصوص". أنظر: د. محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 79 و80.

و الظاهر من المادة (3) - بتركيزها على عنصر القصد - من شأنها أن تفتح باب السلطة التقديرية للدولة الساحلية لتقرر مدى براءة مرور السفينة لمجرد شبهات قد تكون واهية، وهي بذلك تفتح اختصاصها على كل سفينة أجنبية لم يصدر من قبلها ضرر وهذا مجرد اقتناع هذه الدولة بأن وضعية هذه السفينة مشبوهة فتقضي حينئذ بانعدام براءتها، وهذا في رأيي أمر مرفوض قطعياً لتعارضه مع مصالح الملاحة الدولية ولقيامه على حكم من جانب واحد دون الاستناد إلى قرائن موضوعية تثبت انعدام البراءة وقيام الفعل الضار. أما بالنسبة للحالة الثانية، ففي اعتقادي أن ما ذهب إليه "د. إبراهيم العناني" هو الأسلم، إذ قد يصدر عن السفينة فعل ضار ولكن من دون أن يكون لديها قصد القيام بذلك كأن يصدر عنها تلويث للبحر الإقليمي بسبب ظرف أو قوة قاهرة فالضرر حاصل في هذه الحالة والقصد غير متوفر وليس من السهل القول بأن مرورها غير بريء رغم أنه ألحق ضرراً بالدولة الساحلية، كما يتعين على السفينة الأجنبية ودولة علمها إثبات انعدام قصد الضرر ونفي تعمد القيام بما يخل بمصالح الدولة الساحلية.⁽¹⁾

و على هذا الأساس، - و في اعتقادي - فإن نفي البراءة وفق مشروع لاهاي يكون في حالة واحدة فقط و هي أن يقع ضرر بالدولة الساحلية ترتكبه سفينة أجنبية في بحرها الإقليمي بشرط أن يكون لديها قصد القيام به، و لا يكون هذا الحكم في حالة وجود قصد دون وجود ضرر و كذلك لا يكون في حالة وجود ضرر من دون قصد القيام به.

ويبدو أن الموضوع أو الفكرة التي أثارها المادة (3) من مشروع تقنين لاهاي لم تلق توحيداً في الرأي عند معظم الفقهاء وهذا بالنظر إلى غموض صياغتها عند طائفة منهم أو لمخالفتها ما كان مستقراً وهذا عند البعض الآخر. فقد ذكر "ماكدوجال *Mc Dougal*" في تعليقه على هذه المادة بأنها "تجعل براءة مرور السفينة مشروطة بارتكابها عملاً في البحر الإقليمي يضر بمصالح الدولة الساحلية، أما مجرد انتوائها استعمال البحر الإقليمي على نحو يضر بهذه المصالح، فليس كافياً لاعتبار مرورها غير بريء ما لم يقترن هذا الغرض بأعمال مادية ضارة ترتكبتها فعلاً في البحر الإقليمي..."، كما أيد "إمانولي *Claude Emanuelli*" وجهة النظر هذه قائلاً: "إن تفسير المادة (3) من مشروع لاهاي يمكن أن يتم في ضوء عنصرين هما عنصر النية من ناحية وعنصر الأعمال المادية من ناحية أخرى. وأحد هذين العنصرين وهو المادي هو المعول عليه في تقييم براءة المرور، فقد تستغل السفينة الأجنبية مرورها في المياه الإقليمية الأجنبية لإلحاق الضرر بالدولة الساحلية، وهذا هو العنصر القصدي

⁽¹⁾ ومع ذلك، فإن محكمة العدل الدولية في قضية كورفو لم تأخذ بنص المادة (3) من مشروع لاهاي إذ وصفت المرور البريطاني بأنه بريء رغم أنه كان يستهدف غاية سياسية وواكبته مظاهرة مسلحة وإطلاق نيران. أنظر: د. محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 80، ولتفصيل أكثر، راجع: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 143، وكذا: *E.Langavant. Tome II. Op.Cit., P156*

وهو يعتمد على النوايا التي لا تعتبر معياراً حاسماً في براءة المرور، أما العنصر المعول عليه في تقييم البراءة، فيتمثل في أعمال معينة ترتكبها السفينة أثناء المرور وتلحق بالدولة الساحلية ضرراً فعلياً⁽¹⁾. وهكذا يستخلص من مشروع تقنين لاهاي، ورغم صمت مادته (3) على حد تعبير "جيدل"، ومن خلال مختلف المناقشات التي دارت حول نص هذه المادة، وكذا ما يستشف من مختلف آراء الفقهاء الذي تعرضوا لها بالتعليق، أن لاشك في انعدام براءة المرور إذا ما ألحقت السفينة الأجنبية ضرراً بمصالح الدولة الساحلية وكان عملها حينئذ مصحوباً بقصد ونية مثل ذلك الضرر، ومع ذلك، فإن الغالبية من الشراح تميل إلى تقرير انعدام براءة مرور السفينة إذا صدر عنها فعل أو نشاط ألحق الضرر بمصالح الدولة الساحلية سواء أكان لديها القصد أم لم يكن كذلك، فالعبرة بالضرر الحاصل من قبلها وبما تكبدته الدولة الساحلية جرّاء هذا المرور، هذا على الرغم من صمت هذه المادة عن تقرير هذه الحالة الأخيرة، بحيث يبقى الأمر متروكاً للدولة الساحلية لتقدير أن ما لحق بها من أضرار تسببت فيها السفينة الأجنبية إنما جاء عن قصد أو لم يكن كذلك.

ويبدو أن مختلف مناقشات مؤتمر لاهاي لعام 1930 بما لحق بها من تحليلات وآراء للفقهاء كان لها تأثير على تقنين وبلورة مفهوم براءة المرور في المحاولات التي لحقت هذا المؤتمر سواء في جنيف عام 1958 أو في الاتفاقية العامة لعام 1982 وهو ما سأحاول توضيحه في العناصر التالية:

الضَرْعُ الثَّانِي

مِيعَارُ بَرَاءَةِ الْمُرُورِ أَمَامَ لَجْنَةِ الْقَانُونِ الدَّوْلِيِّ وَمَوْثَمَرِ جَنيفِ لِعَامِ 1958

لقد فضلت أن أدمج معالجة موضوع براءة المرور أمام لجنة القانون الدولي و أمام مؤتمر جنيف حول قانون البحار لعام 1958 في فرع واحد وتقسيمه داخلياً، هذا بالنظر إلى التقارب النسبي في أحكامهما لأن المؤتمر اعتمد كلية على مناقشة ما قدمته له لجنة القانون الدولي في هذا المجال من جهة، ومن جهة ثانية، كونهما يشكلان معا حقبة تاريخية ثانية تلت مؤتمر تقنين لاهاي و كانت تحت رعاية هيئة الأمم المتحدة، ومن ثم، فإن هناك تناسقاً بين أحكامهما بالرغم من بعض الفروقات.

أولاً) خَلْفِيَّاتُ تَقْنِينِ "بَرَاءَةِ" الْمُرُورِ فِي مَشْرُوعِ لَجْنَةِ الْقَانُونِ الدَّوْلِيِّ: فبعد فشل مؤتمر تقنين لاهاي، نقل "فرانسوا" مقرر لجنة القانون الدولي في تقريره الأول والثاني في شأن البحر الإقليمي نصّ الفقرة الثانية من المادة الثالثة من مشروع تقنين لاهاي، وقد أثار هذا النص جدلاً طويلاً بين أعضاء لجنة القانون الدولي في دورتها السادسة - وبوجه خاص - من زاوية تحديد المصالح التي يعتبر الخروج عنها نافياً لبراءة المرور.⁽²⁾

(1) أنظر في ما أورده الفقيهان: د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص157.

(2) المرجع السابق، ص159.

ولعل أول ما أثار جدل أعضاء لجنة القانون الدولي بشأن صيغة المادة (3) سالفة الذكر كانت عبارة "السياسة العامة"⁽¹⁾ إذ اعتبرها عضو اللجنة "لوترباخت" "مرنة إلى أبعد حد وغامضة، وتحوّل الدولة الساحلية سلطة كبيرة وقد تؤدي إلى التحكم"، وعارضه في ذلك "كورديفا" الذي اقترح عبارة "النظام العام" محل "السياسة العامة"، الشيء الذي لم يستسغه عضو اللجنة "ليانج" الذي أوضح أن عبارة "السياسة العامة" ورغم غموضها، فإن لها مفهوما واضحا وهي تشتمل على ما يسميه الفرنسيون بالنظام العام القومي، ولا يمكن إبدالها بعبارة النظام العام، وقد أيده في ذلك "سبيروبولوس" الذي رأى أن مؤتمر لاهاي اختار بعناية عبارة السياسة العامة. ومع ذلك، فقد انتقد "جورج سال" العبارتين معا واعتبرهما "خطرتين"، وقد تقدم باقتراح يحدد بصورة مرنة قائمة المصالح التي يعتبر الإخلال بها نافيا لبراءة المرور، حيث رأى "سال" أن "المرور يكون غير بريء في حالة ارتكاب السفينة عملا في البحر الإقليمي يضر بأمن الدولة الساحلية أو بسياستها العامة أو بمصالحها الأخرى التي وجد البحر الإقليمي من أجل حمايتها"، وهو الاقتراح الذي ظفر بموافقة لجنة القانون الدولي التي أدرجته في الفقرة الثانية من المادة (17) من مشروعها المقدم عام 1954، وبقيت عبارة "السياسة العامة" بدون تغيير رغم أوجه النقد الموجه إليها، كما أن عبارة المصالح التي وجد البحر الإقليمي من أجل حمايتها تشمل - حسب تفسير لجنة القانون الدولي - جملة من المصالح هي: المالية والصحية والهجرة ومصالح الصيد والحماية من التلوث وغيرها.⁽²⁾

وقد علقت حكومات الدول على النصوص المؤقتة لنظام البحر الإقليمي التي تبنتها لجنة القانون الدولي في دورتها السادسة عام 1954، ومن بين الانتقادات الموجهة إلى نص المادة (17) من مشروع لجنة القانون الدولي ما تقدمت به كل من بريطانيا وشمال إيرلندا وهولندا من أن عبارة "أي عمل يضر بأمن الدولة الساحلية أو بسياستها العامة أو المصالح التي وجد البحر الإقليمي لحمايتها" مرنّة للغاية وتعمل لمصلحة الدولة الساحلية وقد يساء استعمالها، وأن من الأفضل أن تكون المصالح التي يعتبر الإعتداء عليها نافيا لبراءة المرور محددة تحديدا حصريا كمصالح الأمن والهجرة والمصالح الجمركية. كما ذكرت هولندا أن عبارة هذه المصالح التي وجد البحر لحمايتها لا تتضمن تعريفا بها وهي بذلك تطلق يد الدولة الساحلية ولا تسمح بمراقبة قراراتها بشأن المرور البريء، ورأت أنه من الأفضل أن تعدّل الفقرة الثانية من المادة (17) من مشروع لجنة القانون الدولي بالصيغة التالية: "يكون المرور بريئا طالما أن السفينة تستعمل البحر الإقليمي للدولة الساحلية بغير ارتكاب أي عمل يتعارض

⁽¹⁾ وهي العبارة الواردة في المادة (3) من مشروع لاهاي والتي تقضي بأن المرور البريء هو "استعمال السفن البحار الإقليمية دون قصد إتيان أعمال تضر بأمن الدولة أو بسياستها العامة أو مصالحها المالية".

⁽²⁾ راجع في خصوص تعليقات أعضاء لجنة القانون الدولي: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 159.

مع قوانين هذه الدولة ولوائحها الصادرة وفقا لأحكام مواد هذا المشروع وغيرها من قواعد القانون الدولي".⁽¹⁾

وإزاء الانتقادات الموجهة لنص المادة (17) سالف الذكر عادت لجنة القانون الدولي أدرجها لمناقشة معيار البراءة وتناولته في دورتها الثامنة وأدرجته في الفقرة (3) من المادة (15) من مشروعها النهائي المقدم عام 1956، حيث نصت هذه المادة على أن: "يكون المرور بريئا طالما أن السفينة لا تقوم باستعمال البحر الإقليمي من أجل ارتكاب أية أعمال تضر بأمن الدولة الساحلية أو تناقض أحكام مواد هذا المشروع أو غيرها من قواعد القانون الدولي".⁽²⁾

ثانياً) تداعيات مشروع لجنة القانون الدولي بخصوص براءة المرور على مؤتمر جنيف: وقد أيد مندوبو بعض الدول خلال مؤتمر جنيف نص الفقرة (3) من المادة (15) من مشروع لجنة القانون الدولي، كما رأى مندوب الولايات المتحدة أن معيار البراءة يجب أن يستقر على حالتين رئيسيتين: أن المرور يبقى بريئا طالما كان غير ضار بأمن الدولة الساحلية، والثانية، أن هذا المرور يتعين أن يتم وفقا لمواد اتفاقية البحر الإقليمي.⁽³⁾

والظاهر من الاقتراح الأمريكي أنه كان يحاول تعديل نص المادة (15) من مشروع لجنة القانون الدولي في الاتجاه الذي يضيّق سلطة الدولة الساحلية إلى أبعد ما يكون التضييق إذ قصر نفي براءة المرور على المساس بأمن الدولة الساحلية فقط متجاهلا كل ما يمكن أن تسنه هذه الدولة من لوائح وقوانين بغية تنظيم بحرها الإقليمي في نواحي أخرى غير الأمن كالمصالح المالية والجمركية والصحية وتلك المتعلقة بالهجرة، وهي المصالح التي شملتها عبارة "السياسة العامة" الواردة في المادة (17) من مشروع لجنة القانون الدولي في دورتها السادسة لعام 1954. وقد قوبل موقف الولايات المتحدة هذا بردّ فعل من قبل بعض دول العالم الثالث وهي مجموعة الثمانية التي رأت أن مشروع اللجنة يقيد السفن الأجنبية بالقوانين واللوائح السارية أثناء مباشرة المرور ويجعل خضوعها لهذه القوانين واللوائح شرطا لبراءة مرورها، وهو من هذه الزاوية أفضل من الاقتراح الأمريكي؛ كما رأت مجموعة الثمانية أن المرور يكون بريئا "إذا كان لا يضر بأمن الدولة الساحلية أو بأية مصلحة من

⁽¹⁾ راجع: المرجع السابق، ص 161.

⁽²⁾ وقد جرت انتقادات شديدة أثناء عملية التعديل الذي بادرت إليه لجنة القانون الدولي عام 1955 لنص المادة (17) على مختلف الصيغ، وكان "جورج سال" مع مؤيدي إدراج عبارة القانون الدولي، أما "زوريخ Zourik"، فقد رأى الإبقاء على المادة (17) على حالها. ويعود الفضل في اقتراح الصيغة الجديدة التي وردت في نص المادة (15) من المشروع النهائي للجنة القانون الدولي والمذكورة أعلاه إلى الفقيه "ساند ستروم"، وبذلك تكون هولندا هي أول من ساهم في إعادة الصياغة من جهة، و في التقليل من بشأن مصالح الدولة الساحلية بربطها بمواد الإتفاقية وقواعد القانون الدولي من بعد أن كانت خاضعة لتقدير الدولة الساحلية. راجع: المرجع السابق، ص 161.

⁽³⁾ راجع: المرجع السابق، ص 163.

مصالحها"، وقد فسرت هذه المجموعة اقتراحها الأخير هذا، بأن الإحالة لمصالح الأمن وحدها غير كافية و تجعل الدولة الساحلية مكتوفة اليدين في مواجهة مرور قد لا يكون بريئا كما لو أضر بمصالح الصيد أو المصالح الأخرى غير الأمن، وهي تلك المصالح التي حددتها لجنة القانون الدولي في تعليقها على نص المادة (15) من مشروعها النهائي.⁽¹⁾

ومهما كان من أمر المناقشات التي شهدتها مؤتمر جنيف لعام 1958 والإختلاف حول معيار براءة المرور، فإنه وعلى ما يبدو من ظاهر نص المادة (14) التي استقر عليها المؤتمر وأدرجها ضمن اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي أنها مطابقة بصفة شبه كاملة لنص المادة (15) من مشروع لجنة القانون الدولي النهائي بالرغم مما قيل بشأنها من انتقادات لعدم تشابهها بعض الشيء مع نص المادة (17) من مشروع لجنة القانون الدولي لعام 1954 لأن هذه الأخيرة - وفي اعتقادي - كانت أكثر إيلاءً ومراعاة لمصالح الدولة الساحلية من نص المادة (15) التي قصرت المرور في براءته على الإضرار بأمن الدولة الساحلية ورهنته بأن يكون متماشيا مع أحكام اتفاقية البحر الإقليمي وقواعد القانون الدولي رغم ما يكتنف هذا الأخير من غموض وتناقض في بعض الأحيان.

لقد كان الإقتراح الأمريكي من ناحية واقتراح الدول الثمانية من ناحية أخرى على طرفي نقيض. فالأول، كان يدير المرور على مصالح الأمن وحدها ويجعل حقوق الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي أقل شأنًا من حقوقها في المنطقة المتاخمة، أما الثاني، فقد كان يرفع البراءة عن المرور إذا ما أضر بأمن الدولة الساحلية أو بأي مصلحة من مصالحها الأخرى على بحرها الإقليمي. ويبدو أن المحاولات التوفيقية⁽²⁾ هي التي جعلت الأمر يبقى على حاله كما اقترحت لجنة القانون الدولي من بعد أن كان الأمر على خلاف ذلك حين اقترحت لجنة القانون الدولي نص المادة (17) وانتقدت لأن عبارة "السِّيَاسَةِ الْعَامَّةِ" لا توضح فعلا مصالح الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي وأن هذه المصالح يجب أن تحدد حصريا، لكن المادة (15) من مشروع لجنة القانون الدولي النهائي أغفلت تماما فكرة هذه المصالح واستطاعت أن تمر فيما بعد إلى نص اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي لعام 1958 في مادتها (14) مقتصرة على أمن وسلم الدولة الساحلية فقط.

وتنص المادة (14) من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي لعام 1958 في فقرتها الرابعة على أنه: "4- يكون المرور بريئا طالما أنه غير ضار بالسلام وحسن النظام أو سلامة الدولة الساحلية.

(1) ومجموعة الثمانية هي كل من: المكسيك، شيلي، اكوادور، هايتي، بنما، بيرو، أوروغواي وفيتزويلا. وقد قوبل اقتراح هذه الدول بانتقاد حاد على تقدير أن الإحالة لمصالح الدولة الساحلية بصفة مطلقة غير مقبولة إذ تتمكن هذه الدولة من التذرع بادعاءات تعرقل في النهاية المرور البريء للسفن التجارية. أنظر: المرجع السابق، ص164.

(2) وهو الإقتراح الذي تقدمت به الهند كصيغة توفيقية حيث جاء في اقتراحها أن المرور لا يكون بريئا إذا ارتكبت السفينة في البحر الأقليمي عملا يلحق الضرر بأمنها أو يخل بحسن النظام أو السلم فيها. أنظر: المرجع السابق، ص166.

وهذا المرور يجب أن يتم طبقا لهذه المواد وقواعد القانون الدولي الأخرى"، وتضيف الفقرة الخامسة من المادة (14) دائما بأنه: "5- لا يعتبر مرور سفن الصيد الأجنبية بريئا إذا لم تراعى هذه السفن القوانين والأنظمة التي تضعها الدولة الساحلية وتعلنها لمنع الصيد في بحرها الإقليمي" وتستطرد الفقرة السادسة من ذات المادة بأن: "6- على الغواصات أن تسير فوق سطح الماء وأن ترفع علمها".

ثالثا) تَقْدِيرُ الْفِقْهِ الدَّوْلِيِّ لِمَعْيَارِ بَرَاءَةِ الْمُرُورِ وَفَقْأ لَا تَفْأَقِيَّةَ جُنَيْفٍ لِلْبَحْرِ الْإِقْلِيمِيِّ: وكم هي عديدة الكتابات التي تعرضت لموضوع المرور البريء من خلال إحلال مقارنة بين نصي المادة (14) من اتفاقية جنيف بنظيرتها المادة (19) من الإتفاقية العامة، إلا أنها تكاد تكون في معظمها سطحية تقف عند ظاهر النصوص ولا يستند كثير منها على خلفيات ما جرى خلال المؤتمر الأول ومن قبله لجنة القانون الدولي؛ كما أن معظم الإنتقادات الموجهة إلى المادة (14) سالفة الذكر لم تكن تتعدى حرفية بنودها - كما سوف نرى- من غير أن تولى مراعاة للأسباب التي دعت إلى وضع هذه المادة بالصيغة التي وردت بها كما هي مذكورة أعلاه.

ففي تعليقه على نصي المادتين (3) من مشروع لاهاي لعام 1930 والمادة (14) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي لعام 1958، ذهب "د. إبراهيم العناني" إلى أن "مشروع لاهاي كان يعطي اعتبارا للغرض من استعمال السفينة الأجنبية للبحر الإقليمي... أي لا بد من توافر القصد والنية أي التعمد في الأضرار... أما نص اتفاقية جنيف، فإنه ينفي صفة البراءة عن المرور إذا ما انطوى على إضرار بمصالح الدولة الساحلية دون نظر إلى توافر القصد من عدمه لدى السفينة الأجنبية، فلا يقبل هنا أن تنفي السفينة الأجنبية أو دولة علمها قصد الإضرار، فما دام قد حدث الإضرار فالمرور غير بريء وتثار المسؤولية الدولية التي لا يمكن التخلص من نتائجها إلا بإثبات توافر حالة من حالات الإعفاء من المسؤولية".⁽¹⁾

والحقيقة أن "د. إبراهيم العناني" كان صائبا في تقديره انعدام شرط "القصد" أو "النية" في نص المادة (14) من اتفاقية جنيف وهو الشرط الذي كان حاضرا بقوة في نص المادة (3) من مشروع تقنين لاهاي، إذ اكتفت المادة (14) بالقرائن الموضوعية لتحوّل للدولة الساحلية سلطة تقدير انعدام براءة مرور السفينة إذا ثبت لديها أن ضررا قد أصابها من دون أن تبحث عن "قصد" السفينة في ذلك ومدى تعمد الإضرار، مما يدفع إلى القول أن المادة (14) قد أولت مراعاة أكثر لمصالح الدولة

(1) د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 137.

الساحلية من نص مشروع لاهاي⁽¹⁾ الذي يشترط توافر "القصد" أو التعمد في الإضرار بالرغم من الإنتقادات التي أوردتها بشأنه سالفاً.⁽²⁾

وإلى هذا المعنى سارت كتاباتٌ عديدة ركزت في تحليلها على معيار "القصد" ومدى توافره في موازنة بين نصي المادة (3) من مشروع لاهاي والمادة (14) من اتفاقية البحر الإقليمي دون تعمق في مسائل أخرى اعتبرت من حبايا مؤتمر جنيف ومناقشات لجنة القانون الدولي. ففي الوقف الذي تجاهل فيه "د. عبد المنعم محمد داود" نص جنيف تماما وخلطه بنص المادة (19) من الاتفاقية العامة⁽³⁾، ركز "د. أبو هيف" على القرائن الموضوعية كذلك ورأى بخصوص نص المادة (14) من اتفاقية جنيف أن المرور البريء يقتضي "عدم قيام السفينة أثناء وجودها في البحر الإقليمي بأعمال من شأنها أن تمس سلامة الدولة صاحبة الإقليم المجاور أو نظامها العام أو مصالحها المالية أو الجمركية"⁽⁴⁾ بالرغم من أن العبارتين الأخيرتين لم يرد لهما ذكر على الإطلاق في نص المادة (14) من اتفاقية جنيف سالفه الذكر، ولست أدري كيف استطاع "د. أبو هيف" أن يستخلصهما، بالرغم أيضا من أن فكرة "المساحل بالمصالح" التي تقدمت بها مجموعة الثمانية قد حذفت حذفًا خلال مؤتمر جنيف كما رأينا في ما سبق. كذلك ركز الفقيه "د. طلعت الغنيمي" على فكرة "القصد" فلم يتجاوزها حيث رأى بأن "الفقه لم يجمع على رأي في هذا الخصوص، وإن كان نص المادة (14) من اتفاقية جنيف سنة 1958 بشأن البحر الإقليمي أكثر ميلا إلى المعيار الموضوعي منه إلى المعيار الشخصي...".⁽⁵⁾

وبصرف النظر عن كتابات وأقوال الفقهاء - والقائمة طويلة لا يمكن حصرها في هذا المقام - فإن الشيء المميز الذي ورد في المادة (14) من اتفاقية جنيف هو رفعها لمعيار "القصد" الذي صنغه معظم الشراح على أنه قرينة شخصية واعتبروا حينئذ، أن نص المادة (14) سالف الذكر موجه لصالح الدولة الساحلية التي تكتفي بالشواهد والقرائن الموضوعية التي يسهل استخلاصها. ومع ذلك، فإن الإشكالية - في اعتقادي - بخصوص نص المادة (14) من اتفاقية جنيف تتجاوز فكرة أو معيار القصد إلى إشكاليات أخرى أكثر أهمية فرضتها طبيعة العلاقات الدولية التي واكبت مؤتمر جنيف لعام 1958.

(1) أنظر: المرجع السابق، ص 138.

(2) وللإشارة، فإن الجزائر سايرت نص المادة (14) من اتفاقية جنيف لاسيما في فقرتها (4) وهذا بموجب المرسوم رقم 194/72 المؤرخ في 5 أكتوبر 1972 الذي تنص المادة (7) منه على أن: "يكون المرور خاليا من كل غرض عدواني إذا لم يكن هدفه خرق السلم أو الإخلال بالأمن أو بالنظام العام للدولة الجزائرية".

(3) راجع ما أورده هذا الأستاذ في: د. عبد المنعم محمد داود، المرجع السابق، ص 143، كذلك تجاهلها د. سليم حداد في التنظيم القانوني للبحار، المرجع السابق، ص 42.

(4) أنظر: د. صادق أبو هيف، المرجع السابق، ص 404.

(5) د. محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 80.

إن المناقشات التي جرت خلال مؤتمر جنيف لعام 1958 تبين وجود صراع وخلفيات استراتيجية ألفت بكامل ثقلها على نص المادة (14) سالفة الذكر وخضعت لعملية جذب من قبل الولايات المتحدة الأمريكية على وجه الخصوص، ولا يمكن مقارنتها بنظيرتها من مشروع لاهاي باعتبارهما صيغتين قانونيتين مجردتين، لأن حال المجتمع الدولي في الثلاثينيات لم يعد كذلك في نهاية الخمسينيات، وبهذه الخلفية يمكن أن نقيّم إشكاليات و أوجه قصور المادة (14) من نواحي عدة: لماذا اقتصر براءة المرور على المساس بأمن الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بسلامتها، في حين فإن هناك عددا من المصالح الأخرى الهامة في تقدير الدولة الساحلية حذفت تماما ولم تشر المادة (14) إلى أن المساس بما يعدم براءة المرور؟ أو كم تتضمن المادة (3) من مشروع لاهاي هذه المصالح بنصها على "عدم إتيان أعمال تضر بأمن الدولة أو بسياستها العامة أو مصالحها المالية"؟ كذلك، ألم تتضمن المادة (17) من مشروع لجنة القانون الدولي في دورتها السادسة هذه المصالح فقصت بنفي براءة مرور السفينة إذا كان من أجل "ارتكابها عملا يضر بأمن الدولة الساحلية أو سياستها العامة أو بأي مصلحة أخرى يقوم البحر الإقليمي على حمايتها"، وهو النص الذي رأته فيه بعض الدول⁽¹⁾ قصورا فطالبت بوجوب تحديد هذه المصالح تحديدا حصريا كمصالح الأمن والمجرة والمصالح الجمركية والمالية، الأمر الذي دفع لجنة القانون الدولي إلى إعادة صياغتها من جديد وأوردتها في نص المادة (15) من مشروعها النهائي الذي غيّب تماما هذه المصالح، ثم ليستقر بعد ذلك في نص المادة (14) الذي ورد حاليا من الإشارة إلى هذه المصالح عدا حالة الإخلال بأمن الدولة الساحلية أو بنظامها العام أو بسلامتها، هذا على الرغم من أن اتفاقية جنيف تحتوي على مادة ملفتة للنظر هي المادة (17) منها والتي تقضي بأنه: "يجب على السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء مراعاة القوانين والأنظمة التي تسنها الدولة الساحلية وفقا لهذه المواد وقواعد القانون الدولي الأخرى وخاصة القواعد والقوانين والأنظمة المتعلقة بالنقل والملاحة".

وقد علّق على هذه المادة "د.عوض محمد المر" فذكر بأن مؤداها " أن للدولة الساحلية حق فرض تشريعاتها المحلية المنصوص عليها في المادة (17) على السفن الأجنبية المارة في بحرها الإقليمي، ولكن لا يجوز منعها من المرور فيه بناء على مجرد مخالفتها للقوانين واللوائح المحلية المذكورة"⁽²⁾. ولعل الملفت للنظر وما يدفع إلى تأكيد ما ذهب إليه، أن لجنة القانون الدولي كانت قد صاغت فحوى المادة (17) بطريقة تختلف عما استقرت عليه في اتفاقية جنيف. فاللجنة كانت قد

⁽¹⁾ وهي بريطانيا وشمال إيرلندا وهولندا وقد سبقت الإشارة إلى ذلك. أنظر: ص 324 من هذه الأطروحة، وكذا: د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 161.

⁽²⁾ د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 168.

تقدمت بهذا النص في المادة (18) من مشروعها النهائي المقدم عام 1956 وقد أشارت فيه إلى هذه المصالح التي تحميها الدولة الساحلية بتشريعاتها، و بينت أن الخروج عليها ينفي البراءة عن المرور، غير أن المادة (17) من اتفاقية جنيف المستمدة من المادة (18) من مشروع لجنة القانون الدولي سالف الذكر قد عٌيِّت فيها هذه المصالح فلم يرد لها ذكر بتاتا من جهة، و من جهة أخرى، فإن المؤتمر قد فصلها عن حكم المادة (14) ذات الصلة ببراءة المرور التي أوردت حالات النفي حصريا، وجعل لكل من المادتين منطقة عمله، مما جعل المادة (17) عديمة الجدوى وهو ما يدفع إلى القول بأن المرور يظل بريئا حتى ولو كان منطويا على مخالفة لهذه القوانين واللوائح فيما عدا تلك المنصوص عليها حصريا في المادة (14) من اتفاقية جنيف.⁽¹⁾ والسؤال هنا: ما وضعية السفينة التي تخالف هذه القوانين واللوائح من دون أن ينطوي مرورها على القيام بأحد الأعمال المنصوص عليها في المادة (14) من اتفاقية جنيف، هل يمكن القول أن ذلك يعد براءة مرورها؟ إن الإجابة هنا هي بالنفي في اعتقادي، بحيث تعتبر المادة (17) موازنة للمادة (14) وسابقة لها وتشكل تدرجا في الجزاء الذي توقعه الدولة الساحلية إلى أن تصل إلى مرحلة نفي براءة مرور السفينة الذي ورد في المادة (14). فاتفاقية جنيف تمنع بموجب مادتها (17) السفن الأجنبية من التذرع ببراءة مرورها في البحر الإقليمي كي تخل بالقوانين واللوائح التي تطبقها الدولة الساحلية فيه، فأخضعتها للقوانين واللوائح المذكورة وألزمته بمراعاهما، وإلا حُقَّ للدولة الساحلية أن توقع عليها الجزاء المقرر فيها بشرط ألا يصل إلى حد إنكار المرور البريء كالعرامة المالية مثلا، لأن نفي البراءة موجود في المادة (14) حصريا فقط، لا في المادة (17).

إذن، فالمرور مقصور في براءته على عدم الإخلال بأمن الدولة الساحلية، أما باقي المصالح الأخرى فهي مغيبّة عن قصد؛ وتبدو واضحة صناعة مندوبي الدول البحرية الكبرى التي يعينها المرور فكان سعيها حثيثا إلى أقصى حدٍّ لدحض سلطة الدولة الساحلية وقصر تحركها على المساس بأمنها أو نظامها العام أو على أنشطة الصيد كما ورد في الفقرة الخامسة من المادة (14)، فكيف يمكن القول بعد كل هذا، أن نص جنيف قد أولى مراعاة أكثر للدولة الساحلية على حساب الدول التي يعينها المرور.⁽²⁾

(1) راجع في ذلك، المرجع السابق، ص 168.

(2) والغريب في الأمر أن فرنسا، وهي من الدول البحرية الكبرى التي كانت تسعى مع غيرها من الدول الغربية إلى التقليل من سلطات وصلاحيات الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي في مجال براءة المرور كما رأينا في السابق، قد أصدرت تعليمتها المؤرخة في 29 أبريل 1966 المتعلقة بالملاحة في المياه الداخلية والإقليمية، وقد جاء فيها بأن المرور لا يكون بريئا عندما تستعمل السفينة المياه الإقليمية لدولة ساحلية لغرض القيام بعمل يخل بسلمها أو بحسن نظامها أو بمصالحها المالية، أو عندما يكون هذا المرور مصحوبا بنشاط يمس بالمصالح التي تقرر قواعد القانون الدولي لهذه الدولة حمايتها. وكما هو واضح من هذه التعليمات، فإن فرنسا تكون قد اقتبست هذا الحكم وفق ما جاءت به لجنة القانون الدولي لا وفق ما ورد في المادة (14) من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي. راجع بتفصيل أكثر :

و مع ذلك، فإن هناك إشكالية ثانية تثار بشأن نص المادة (14) من اتفاقية جنيف، وهي المتمثلة في كيفية تقدير انعدام براءة المرور، وكيف ومتى يكون مخالفاً بأمن وسلامة ونظام الدولة الساحلية العام؟ ولمن تؤول سلطة تقدير ذلك؟

وكتعليق على هذه الإشكالية ذهب الأستاذ "T. Treves" إلى أنه: "بخلاف حالة سفن الصيد التي لا يعتبر مرورها بريئاً « إذا لم تراعى القوانين والأنظمة التي تضعها الدولة الساحلية وتعلنها لمنع الصيد في البحر الإقليمي » فإنه خارج هذه الحالة يتعين على واضعي نص جنيف أن يبينوا لنا متى يعتبر المرور مخالفاً بالسلم والأمن والنظام العام للدولة الساحلية، ولا يمكن أن نعلم في ظل اختلاف الآراء، هل يمكن اللجوء إلى القرائن الموضوعية أم أن نعتمد أيضاً على الإعتبارات الذاتية المبينة على النوايا التي يظهرها المرور نفسه." (1)

وفي هذا المقام ذكر "د. صلاح الدين عامر" بأن تقدير عدم الإضرار بالسلم وبحسن النظام "متروك أمره لسلطات الدولة الشاطئية، وتفسير ذلك أن الأصل في القانون الدولي هو سيادة الدولة على بحرها الإقليمي، والمرور البري قيد يرد على هذه السيادة يجب ألا يتوسع فيه، وقد يكون مرور السفينة ذاتها مضراً بالدولة الشاطئية في إحدى الصور الثلاث التي بينها الفقرة (4) من المادة (14) وقد يكون مثل هذا الإضرار مترتب على ما تحمله السفينة الأجنبية من أشخاص، أو على ما تنقله من شحنات، فالأمر سواء في هذا الخصوص ولسلطات الدولة مطلق التقدير في هذه الحالات." (2)

وكملاحظة يمكن إيرادها على ما ذكره "د. صلاح الدين عامر"، أنه تنبه إلى الفرق بين نص المادة (15) من مشروع لجنة القانون الدولي النهائي وبين نص المادة (14) من اتفاقية جنيف رغم أنه لم يشير إلى ذلك صراحة، إذ بالرغم من أنهما يبدوان متطابقتين إلا أن هناك فرقا هاماً بينهما. فالمادة (15) من مشروع لجنة القانون الدولي تنص في فقرتها الثالثة على أن "يكون المرور بريئاً طالما أن السفينة لا تقوم باستعمال البحر الإقليمي من أجل ارتكاب أية أعمال تضر بأمن الدولة الساحلية أو تناقض أحكام مواد هذا المشروع أو غيرها من قواعد القانون الدولي" (3)، في حين، فإن نص الفقرة (4) من المادة (14) من اتفاقية جنيف تقضي بأن "يكون المرور بريئاً طالما أنه غير ضار بالسلامة وحسن النظام أو سلامة الدولة الساحلية." (4) فالمادة (15) من مشروع لجنة القانون الدولي يظهر فيها

Jean Pierre QUENEUDEC. « La France et le droit de la mer ». *The law of the Sea. The European Union and its Member States. Published by Kluwer law international and Martinus Nijhoff Publishers. 1997. The Hague, The Netherlands. P156.*

(1) راجع في هذه الفكرة : T. Treves. «La navigation». *Traité du nouveau droit de la mer. Op.Cit., P755*

(2) د. حامد سلطان، د. عائشة راتب، د. صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 505.

(3) وهي الصيغة التي أوردتها "ساندستروم" ووافقت عليها اللجنة. أنظر: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 161.

(4) وهي الصيغة التي أقرتها اللجنة الدولية في مؤتمر جنيف بناء على الإقتراح الأمريكي أنظر: المرجع السابق، ص 168.

الغرض من استعمال البحر الإقليمي وهو يولي - بذلك - اعتبارا لقصد السفينة أثناء مرورها مما يدفع إلى القول أن القرينة الشخصية لا تزال موجودة في نص المادة (15) سالفه الذكر على عكس نص الفقرة (4) من المادة (14) من اتفاقية جنيف التي تركز على المرور باعتباره كذلك، وهي تحول الدولة الساحلية حق منع المرور بناء على وجهته النهائية أو تبعا لطبيعة الحمولة إذا كان من شأن هذه العوامل الموضوعية الإضرار بالمصالح التي تحميها الفقرة (4) من المادة (14) مما يقوي مركز الدولة الساحلية ويوسع حقوقها ويوفر لها إمكانيات التدخل في المرور، وهي النتيجة التي ذهب إليها "د.صلاح الدين عامر". وفي هذا الإطار، فقد ذكر الفقيه "سلونيم S.Slonim" بأن "الفقرة (4) من المادة (14) من اتفاقية البحر الإقليمي تُعرّفُ بالمرور لا بالطريقة التي تباشره بها السفينة بذاتها، وبعبارة أخرى يجوز أن يعتبر المرور ضارا بأمن الدولة الساحلية ولو كانت طريقة سير السفينة لا تهدد هذا الأمن، وللدولة الساحلية أن تحدد ما إذا كان المرور عبر مجرها الإقليمي يعتبر بريئا أو غير بريء. أما المشروع النهائي للجنة القانون الدولي فيحيل في شأن براءة المرور إلى السفينة ذاتها وإلى الأعمال التي تصدر عنها أثناء المرور، ومن ثم يكون معيار براءة المرور في اتفاقية البحر الإقليمي شخصا موكولا تفسيره إلى الدولة الساحلية".⁽¹⁾

والظاهر فعلا أن تقييم براءة المرور وفقا للفقرة (4) من المادة (14) هو أمر موكول إلى الدولة الساحلية التي يحق لها أن تتطلع على ما يلبس مرور السفينة كاتجاهها أو حمولتها أو حتى جنسيتها أو تحكم - وفق تقديرها - بانعدام براءة مرورها. ومع هذا، فإن مرجع تقييم براءة المرور إلى الدولة الساحلية وحدها أمر لا يخلو من التعقيد لما بين الدول من فروقات واعتبارات أمنية مختلفة تجعل الدول بناء على سلطتها التقديرية مختلفة حول معيار الأمن والنظام العام والسلامة ومدى الضرر الذي يلحق بها⁽²⁾؛ ومن هنا، يمكن تقبل فكرة "T.treves" عندما ذكر بأنه "يتعين على واضعي نص اتفاقية جنيف أن يبينوا لنا متى يكون المرور محلا بالسلام والأمن والنظام العام للدولة الساحلية..."⁽³⁾، وفي

⁽¹⁾ أنظر: د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص169، هذا على الرغم من أن بعض الفقهاء من انتقد التفسير القائل بأن على الدولة الساحلية أن تعترض المرور بناء على وجهته النهائية أو الحمولة. من ذلك، ما أورده الفقيه "Leo gross" بأن الفقرة (4) من المادة (14) من اتفاقية البحر الإقليمي تلزم الدولة الساحلية بأن تثبت بأن المرور في ذاته لا مرور سفينة معينة أو غرضها أو حمولتها، هو مرور ضار بالمصالح المشار إليها في هذه الفقرة، ولم يفسر الفقيه كيف استخلص هذه النتيجة وسنده وفي تحصيلها. أنظر: المرجع السابق، ص 169، الهامش.

⁽²⁾ وقد رأينا كيف أن أعضاء لجنة القانون الدولي اختلفوا حول مضامين بعض المصطلحات. فمقرر اللجنة اعترض على عبارة "السياسة العامة" واعتبرها "لوترباحت" مرنة وغامضة ورحح "كورديفا" عبارة "النظام العام" واعترض عليه "ليانج" و"سيروبولوس" ورأى "جورج سال" أن العبارتين معا خطرتين مختلفتين استعملتهما من دولة إلى أخرى، وقد سبقت الإشارة إلى هذه النقطة. راجع الصفحة 324 من هذه الأطروحة.

⁽³⁾ T.treves. Op.Cit., P755.

ذلك إشارة واضحة إلى قصور نص المادة (14) من اتفاقية جنيف التي أوكلت تقدير البراءة إلى تقدير الدولة الساحلية من دون وضع أي ضوابط لمفهوم السلم والأمن والنظام العام. بما يترتب عن ذلك من نتائج أقلها مغالاة هذه الدولة في الإدعاء بالأضرار التي تمس أمنها وسلامتها بالاعتماد على معايير قد تكون شخصية وهو المهوى الذي سقطت فيه المادة (3) من مشروع لاهاي وأرادت المادة (14) من اتفاقية جنيف أن تبتعد عنه فلم يتسن لها ذلك.

وفي هذا المعنى يقول "فيتزموريس *Gerald Fitzmaurice*" بأنه "طالما أن فكرة براءة المرور لا ترتبط بالأعمال التي ترتكبها السفينة في البحر الإقليمي أثناء مباشرتها المرور فإن خطرا يمكن أن يتهدد حتى المرور في البحر الإقليمي إذا نحن أسرفنا في تحديد الأحوال التي يعتبر فيها المرور ضارا بمصالح الدولة الساحلية، ومن الضروري بالتالي أن يكون المرور قد ألحق بإحدى المصالح التي تحميها اتفاقية البحر الإقليمي ضررا واضحا ومباشرا، وأن نفسر فكرة الضرر هذه تفسيراً حرفياً أو حتى ضيقاً في بعض الأحيان و إلا كان للدولة الساحلية أن تعترض على المرور دون مسوغ معقول كإدعائها بأنها لا توافق بوجه عام على الرحلة أو قولها بأن هذه الرحلة قد تؤدي إلى نتائج أو تكون مقدمة إلى أعمال أو حوادث يمكن أن يكون لها رد فعل قد يضر بها أو يحتمل أن يمس مصالحها بصورة غير مباشرة، ذلك أن الاعتراض على المرور في مثل هذه الصورة يهدد حقوق المرور في البحر الإقليمي، ولا يدع إلا القليل لحق المرور البري".⁽¹⁾

وختلاصةً لهذا الفرع، يمكنني أن أقول بأن اتفاقية جنيف في مادتها (14) قد حاولت تجنب الاعتماد بالقرائن الشخصية أو "القصد" الذي احتوته المادة (3) من مشروع لاهاي وهذا حتى يكون للمرور ضوابط موضوعية يمكن من خلالها تقدير براءته، إلا أن الملاحظ كذلك، أن تأثير الولايات المتحدة، كان واضحاً إذ تمكنت من قصر انعدام البراءة على المساس بأمن وسلم الدولة الساحلية وتغييبها لباقي المصالح الأخرى التي وجد البحر الإقليمي من أجل حمايتها، غير أن المؤتمرين اغفلوا حقيقة جوهرية وهي حرية الدولة الساحلية ومدى سلطتها التقديرية في الإدعاء بأن ضرراً قد أصاب أو سيصيب سلامتها وأمنها بما يتيح لها إمكانية التعرض للمرور واعتباره غير بريء، فلا توجد في اتفاقية جنيف أي ضوابط موضوعية تبين متى يكون المرور ضاراً بالسلم وأمن هذه الدولة الساحلية وهو ما يفتح الباب على مصراعيه لتقدير وأهواء الدولة تبعاً لمصالحها، ونتيجة كل هذا هو السقوط مرة أخرى في نطاق القرائن الشخصية التي وقعت فيها المادة (3) من مشروع لاهاي لعام 1930.

ولعل مختلف الانتقادات التي وضعت حول نص المادة (14) من اتفاقية جنيف كانت الدافع لبعض الدول لأن تصوغ مشروعاتها إلى اللجنة الثانية للمؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار

(1) أنظر: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 173.

بطريقة أكثر موضوعية⁽¹⁾، وأن تؤكد في مشاريعها هذه ضرورة تحديد فكرة براءة المرور على نحو يقطع دابر التحايل على الدولة الساحلية التي قد تفسر براءة المرور بمعاييرها الشخصية التي قد تختلف من دولة إلى أخرى، وهذا ما أحاول أن أسلط الضوء عليه في العنصر الموالي .

الضَرْعُ الثَّالِثُ

بِرَاءَةُ الْمُرُورِ فِي الْإِتِّفَاقِيَّةِ الْعَامَّةِ لِعَامِ 1982

كما أسفلت، فإنه كان يتوجب على المؤتمر الثالث للأمم المتحدة أن يتدارك قصور المادة (14) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة، وأن يتفادى أوجه النقد الموجهة إليها، كونها لا تتضمن أية ضوابط موضوعية تبين متى يكون المرور ضارا بسلم الدولة وأمنها وحسن النظام فيها. وتكاد تجمع معظم الكتابات التي تناولت هذا العنصر على أن المؤتمر الثالث أولى مراعاة خاصة إلى فكرة الضوابط الموضوعية من خلال وضعه قائمة حصرية - كما سوف نرى - تقلل قدر الإمكان من تقديرات الدولة الساحلية الشخصية، فضلا عن احتوائها لعناصر جديدة سوف أسلط عليها الضوء.

أولاً) مدلولُ بَرَاءَةِ الْمُرُورِ فِي الْإِتِّفَاقِيَّةِ الْعَامَّةِ: بناء على اقتراحات أربع متقاربة تقدمت بها مجموعة من الدول⁽²⁾ خلال المؤتمر الثالث، أقر هذا الأخير نص المادة (18) التي استقرت نهائيا في الاتفاقية العامة فيما بعد وأصبحت تحمل الرقم (19) فيها.

وتنص المادة (19) من الاتفاقية العامة في فقرتها الأولى على ما يلي :

«1- يَكُونُ الْمُرُورُ بَرِيئًا مَا دَامَ لَا يَضُرُّ بِسَلْمِ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ أَوْ بِحُسْنِ نِظَامِهَا أَوْ بِأَمْنِهَا، وَيَتِمُّ هَذَا الْمُرُورُ طَبَقًا لِهَذِهِ الْإِتِّفَاقِيَّةِ وَلِقَوَاعِدِ الْقَانُونِ الدَّوْلِيِّ الْأُخْرَى». وتعتبر هذه الفقرة مطابقة للفقرة (4) من المادة (14) من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة.

واستطردت الفقرة الثانية من المادة (19) دائما، فوضعت قائمة بالأنشطة التي إذا مارستها السفينة تؤدي - حينئذ - إلى الإخلال بسلم وأمن الدولة الساحلية وتندم براءة مرورها فنصت على أنه: «2- يُعْتَبَرُ مُرُورُ سَفِينَةٍ أجنبية ضارا بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها إذا قامت السفينة أثناء وجودها في البحر الإقليمي بأي من الأنشطة التالية:

⁽¹⁾ أنظر: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 138.

⁽²⁾ وهي: بريطانيا (A/Conf.62/C.2/L.3, Art.16)، وكل من ماليزيا، المغرب، عمان، اليمن (A/Conf.62/C.2/L.16, Art.3)، وفيجي (A/Conf.62/C.2/L.19, Art.3)، وكل من بلغاريا، بولندا، ألمانيا الديمقراطية والاتحاد السوفياتي (A/Conf.62/C.2/L.26, Art.16).
Voir ; T.treves. « La navigation ». Op.Cit., P756 ; Notamment: L.Lucchini, M.Voelckel. «Droit de la mer ».Op.Cit., P244.

- (أ) أيّ تهديد بالقوة أو أيّ استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي، أو بآية صورة أخرى انتهاكاً لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة؛
- (ب) أيّ مناوره أو تدريب بأسلحة من أيّ نوع؛
- (ج) أيّ عمل يهدف إلى جمع معلومات تضرّ بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها؛
- (د) أيّ عمل دعائي يهدف إلى المساس بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها؛
- (هـ) إطلاق أيّ طائرة أو إنزالها أو تحميلها؛
- (و) إطلاق أيّ جهاز عسكري أو إنزاله أو تحميله؛
- (ز) تحميل أو إنزال أيّ سلعة أو عملة أو شخص خلافاً لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة؛
- (ح) أيّ عمل من أعمال التلوّث المقصود والخطير يخالف هذه الإتفاقية؛
- (ط) أيّ من أنشطة صيد السمك؛
- (ي) القيام بأنشطة بحث أو مسح؛
- (ك) أيّ فعل يهدف إلى التدخل في عمل أيّ من شبكات المواصلات أو من المرافق أو المنشآت الأخرى للدولة الساحلية؛
- (ل) أيّ نشاط آخر ليست له علاقة مباشرة بالمرور.»

وهكذا، فإن المؤتمر الثالث قد استطاع أن يتفادى قصور اتفاقية جنيف عن طريق قائمة بمختلف النشاطات التي يؤدي القيام بها إلى الإخلال بأمن الدولة الساحلية وسلمها؛ ويبدو أن المؤتمر الثالث لم يجد عناء في إقرار هذه النشاطات بالنظر إلى تقارب الإقتراحات التي تقدمت بها الدول المشار إليها آنفاً فيما عدا حالة "غيانا" التي رفضت هذه الصورة قطعياً، ورأت بأن "تقرير المرور البريء يعتبر ذا طبيعة ذاتية محضة وللدولة الساحلية وحدها اختصاص النظر فيه"، ورأت الإبقاء على نص المادة (14) من اتفاقية جنيف.⁽¹⁾

وقد أجمعت معظم كتابات وأقوال الفقهاء على أن الاتفاقية العامة في مادتها (19) تكون قد تجنبت الانتقادات التي وجهت إلى المادة (14) من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي من خلال

¹⁾ « L'appréciation du passage inoffensif est de nature purement subjective et seul l'Etat côtier doit avoir compétence en la matière. »

وقد ورد تعليق مندوب غيانا سالف الذكر، بعد التحفظات التي أجازها على هذه النشاطات التي وردت في المادة (16) من المشروع البريطاني. أنظر: L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., P243

وضعها لقائمة تتضمن ضوابط براءة المرور. فـ"د. إبراهيم العناني" رأى بأن: "وضع هذه الضوابط قد ترتب عليه عدم إطلاق يد الدولة الساحلية في الإدعاء بعدم براءة مرور السفينة الأجنبية كما كان حال اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، وإنما صار من حق السفينة الأجنبية ودولة علمها أن تثبت براءة المرور بنفي قيام السفينة بأي نشاط من الأنشطة المشار إليها في الفقرة الثانية من المادة (19)..."⁽¹⁾، وذهب كذلك إلى هذا المعنى "د. سليم حداد" في تعليقه على الفقرة الأولى من المادة (19) المشابهة للفقرة (4) من المادة (14) من اتفاقية جنيف فذكر بأنه: "لكي لا تبقى الكلمات عامة ودون تحديد فتفتح مجالاً للتأويل والاجتهاد والخلاف، حددت الفقرة الثانية من المادة (19) الحالات والنشاطات التي يشكل فيها العبور مساساً بسلام الدولة الساحلية أو نظامها أو أمنها..."⁽²⁾، وإلى ذات المعنى تماماً ذهب "د. عبد المنعم محمد داود" حين تناول الفقرة الأولى من المادة (19) فرأى بأنها لا تزال "في حاجة إلى الإيضاح لأن السابق عند هذا المعنى يؤدي إلى كثير من الاختلافات ولأن النص على النحو السابق مطاط وقابل للتأويل.. ولذلك بادرت الفقرة الثانية من المادة (19) بتحديد الأنشطة التي تمارسها السفينة وتعتبر إخلالاً بمعنى المرور البريء."⁽³⁾، أما "د. صلاح الدين عامر"، فقد اكتفى بقوله بأن المادة (19) "قد انطوت... على تفصيل وافي في هذا الصدد"⁽⁴⁾، في حين فإن الأستاذين: "L.Lucchini, M.Voelckel" قد اختصرا التعليق على الفقرة الثانية من المادة (19) فذكرا بأن النشاطات المرقمة في هذه الفقرة وتجعل المرور غير بريء جاءت لتستبعد - و إلى أكبر قدر ممكن - الاعتبارات الشخصية"⁽⁵⁾. كذلك ذهب الفقيه "T.Treves" إلى مثل هذا المعنى فذكر بأن أهمية قائمة النشاطات الواردة في الفقرة (2) من المادة (19) تكمن في أن "...الاعتبارات الشخصية قد تقلصت إلى أقصى حد إن لم تكن قد اختفت تماماً"⁽⁶⁾، كما ذكر "الأستاذ محمد محي الدين" بأنه: "قد جاء بالمادتين (18) و(19) مضامين هامة وأكثر دقة وتفصيلاً في هذا الشأن مقارنة بمضامين اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة... والتي اعتبرها بعض الأساتذة أنها جاءت في صورة غامضة"⁽⁷⁾.

وبعد استعراض بعض أقوال الفقهاء على سبيل المثال وغيرهم كثير ممن يضيق المقام باستعراض جميع أقوالهم، بقي أن أتساءل - بدوري - عن حكم المادة (19) من الاتفاقية العامة، هل تمكنت فعلاً من تجنب الانتقادات الموجهة إلى نظيرتها المادة (14) من اتفاقية جنيف بوضعها قائمة

(1) أنظر: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 139، 140.

(2) أنظر: د. سليم حداد، المرجع السابق، ص 43.

(3) أنظر: د. عبد المنعم محمد داود، المرجع السابق، ص 143.

(4) أنظر: د. حامد سلطان، د. عائشة راتب، د. صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 505، الهامش

(5) L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., P244.

(6) T.Treves. « La navigation ». Op.Cit., P755.

(7) الأستاذ محمد محي الدين، الإقليم ومجالاته. ملخص في القانون الدولي المعاصر، الجزء الثاني. دار الخلدونية، 2003، ص 38.

تتضمن النشاطات التي ينفي القيام بها من قبل السفينة براءة مرورها؟ وهل عناصر هذه القائمة كلها موضوعية و حصرية؟ ولصالح من جاءت المادة (19) من الاتفاقية العامة؟

ثانياً) حَصْرِيَّةُ نَشَاطَاتِ بَرَاءَةِ الْمُرُورِ فِي الْإِتِّفَاقِيَّةِ الْعَامَّةِ: إن الاستقراء الأولي لنص الفقرة (2) من المادة (19)، يتضح أنها أوردت إثني عشر بنداً يتضمن كل واحد منها نشاطاً أو حالة معينة يؤدي القيام بها إلى نفي البراءة عن مرور السفينة؛ وهذه النشاطات، جاءت في إطار بنود مرقمة ترقبها تصاعدياً أبجدياً يفصل كل نشاط عن غيره، مما يدل على أن هذه القائمة حصرية لا يجب أن تتجاوز بنودها الإثني عشر، وهذا ما يمكن أن يستدل عليه أيضاً من بداية الفقرة (2) من المادة (19) بنصها «... إِذَا قَامَتِ السَّفِينَةُ أَثْنَاءَ وُجُودِهَا فِي الْبَحْرِ الْإِقْلِيمِيِّ بِأَيِّ مِنَ الْأَنْشِطَةِ التَّالِيَةِ:»، ثم عدت هذه الأنشطة وأوردتها إثني عشر نشاطاً.⁽¹⁾

غير أن الوقوف عند حرفية البند (ل) الذي يقضي بـ « أَيِّ نَشَاطٍ آخَرَ لَيْسَتْ لَهُ عِلَاقَةٌ مُبَاشِرَةٌ بِالْمُرُورِ » - وهو بند مستقر أيضاً في عدد من التشريعات الداخلية للدول⁽²⁾ - يؤدي إلى نتيجة مغايرة تماماً ويجعل من القائمة غير حصرية بل على سبيل المثال فقط، كما أنه يفتح الباب واسعاً أمام سلطة الدولة الساحلية التقديرية. إذ ما الفائدة المرجوة من تعداد كل تلك البنود من (أ) إلى (ك) إذا

⁽¹⁾ للإشارة، فإن عدداً من التشريعات قد احتوى على نص المادة (19) من الاتفاقية العامة ونص عليها كمنصوص داخلية، كالمرسوم الفرنسي رقم 185/85 المؤرخ في 6 فيفري 1985، وكذا قانون 12 نوفمبر 1984 للبحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة لغينيا الساحلية، وكذا القانون السنغالي لـ 25 فيفري 1985 المتعلق بتحديد البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والجرف القاري، وقانون 4 نوفمبر 1986 لترينيتي وتوباكو، والقانون البلغاري لـ 8 جويلية 1987. كما ورد أيضاً في تصريح الرئيس الأمريكي بخصوص البحر الإقليمي لـ 27 ديسمبر 1988، وفي الإعلان المشترك الأمريكي السوفياتي لـ 23 سبتمبر 1989؛ كذلك ورد في القانون الأكراني لـ 4 نوفمبر 1991، والقانون الليتواني لـ 25 جوان 1992، والقانون الإيراني لـ 2 ماي 1993. أنظر كلا من:

- Nations Unies. *Le droit de la mer*. « Evolution récente de la pratique des Etats ». *Op.Cit.*, P9,13,18
-L.Lucchini, M.Voelckel « Droit de la mer ». *Op.Cit.*, P248.

كذلك من التشريعات التي تضمنته، أذكر كلا من: المادة (5) من القانون الكوري رقم 3037 لـ 30 أفريل 1978 حول البحر الإقليمي، وكذا المادة (6) من قانون اليمن الديمقراطية رقم 45 لعام 1977، وشبيه بها أيضاً قائمة النشاطات الواردة في التنظيم الداخلي لجمهورية ألمانيا الديمقراطية لـ 11 أوت 1965 ويتعين على طواقم السفن الأجنبية عدم القيام بها. أنظر في ما سبق:

T.Treves. « La navigation ». *Op.Cit.*, P757.

⁽²⁾ ونظراً لأهمية هذا البند، فقد تم إدراجه في عدد من التشريعات الداخلية وتمسكت به بعض الدول حتى من بعد إقرار الاتفاقية العامة. ومن أمثلة ذلك: القانون رقم 17 لدولة غرينادا لعام 1978 الذي يحتوي مادته (11) على عبارة:

« Toute autre activité que peuvent prescrire les autorités compétentes »

أنظر: T.Treves. « La navigation ». *Op.Cit.*, P756 ، كما ورد هذا البند أيضاً في القانون الإيراني لعام 1993 في المادة (6) التي جاءت فيها عبارة: « Toute autre activité sans Rapport direct avec le passage ». أنظر:

Bulletin du droit de la mer N° 24. Bureau des affaires maritimes et du droit de la mer. Décembre 1993.

كما ورد أيضاً في المرسوم الفرنسي رقم 185/85، المؤرخ في 6 فيفري 1985 في المادة (3) حيث جاءت فيها عبارة: « ...le navire se livre à toute activité sans rapport direct avec le passage ». Voir ; Nations Unies. *Le droit de la mer*. « Evolution récente de la pratique des Etats ». *Op.Cit.*, P13.

كان البند الأخير (ل) يخول للدولة الساحلية أن تقرر أن أي نشاط آخر حتى من غير المذكورين في البنود السالفة، ليست له علاقة مباشرة بالمرور، وجزاؤها - حينئذ - أن تقرر انعدام البراءة على مرور السفينة. وفي رأبي، أن التفسير الظاهري يؤدي إلى اعتبار البند (ل) يمثل عودةً إلى الاعتبارات الشخصية التي وجهت في صور انتقادات إلى كل من مشروع لاهاي واتفاقية جنيف وحاول واضعو المادة (19) من الاتفاقية العامة تفاديها بوضعهم قائمة موضوعية غير أن هذا البند هدمها كلية.

وفي هذا الإطار، يرى بعض الفقهاء أن البند الأخير جعل بالفعل قائمة الفقرة (2) من المادة (19) غير حصرية ويحتمل تأويلات مختلفة؛ ومع ذلك فقد توصلوا إلى نتيجة مفادها أنه يجب ألا تخرج هذه التأويلات عن حكم البنود الأخرى الواردة في نفس الفقرة. (1)

وفي هذا السياق يرى "د. عبد المنعم محمد داود" بأن: "كافة الأنشطة السابقة إنما هي على سبيل المثال وليس على سبيل الحصر، وبالتالي يمكن أن تمارس السفينة نشاطا يغاير الأنشطة السابق بيانها ورغم ذلك يعتبر هذا النشاط ذا أثر على طبيعة المرور البريء إذا ما كان هذا النشاط ليست به علاقة مباشرة بالمرور وقد يحيله إلى مرور غير بريء..."، وأردف "د. عبد المنعم" بأن باب الاجتهاد يكون مفتوحا "حول المقصود بالأنشطة التي تمارسها السفينة خلافا للأنشطة السابق ذكرها وليس لها علاقة مباشرة بالمرور" (2)، كما اختصر الأستاذان "L. Lucchini, M. Voelckel" في تعليقهما على هذا البند فقالا بأنه: "يحتمل تأويلات، ويطلع بعنصر "على سبيل المثال" قائمة نشاطات قدمت على أهما حصرية". (3)

وللإشارة، فإن الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفياتي قاما بتاريخ 23 سبتمبر 1989 بإعلان مشترك يتضمن تفسيراً لقواعد القانون الدولي المتعلقة بالمرور غير البريء، ومما ورد في هذا الإعلان أن "جميع السفن، بما فيها السفن الحربية أيا يكن نوع حمولتها أو تسليحها أو محرركاتها، تتمتع بحق المرور غير الضار في البحر الإقليمي وفقاً لقواعد القانون الدولي، وأن الفقرة الثانية من المادة (19) من اتفاقية 1982 تتضمن لائحة كاملة للنشاطات التي لا تتلائم مع المرور غير الضار، وأن مرور أي سفينة في البحر الإقليمي يعتبر غير ضار عندما لا تقدم السفينة على أي من هذه النشاطات، وفي حال راودت الدولة الساحلية الشكوك حول الصفة غير الضارة بمرور السفينة في بحرها الإقليمي، عليها

(1) راجع في ذلك: T. Treves. « La navigation ». *Op.Cit.*, P756.

(2) د. عبد المنعم محمد داود، المرجع السابق، ص 145 و 146.

(3) L. Lucchini, M. Voelckel. « Droit de la mer ». *Op.Cit.*, P246. وقد أورد الأستاذان في هامش هذه الصفحة أن

المرسوم الفرنسي رقم 185/85 لـ 6 فيفري 1985 لا يتضمن مثل هذه العبارة رغم تعداده لباقي بنود المادة (19) ويكونان بذلك قد وقعوا في خطأ لأن المادة (3) من هذا المرسوم تنص فعلاً على ذلك في فقرتها الأولى وقد سبقت الإشارة إلى ذلك. أنظر:

Nations Unies. *Le droit de la mer*. « Evolution récente de la pratique des Etats ». *Op.Cit.*, P13.

إعلام السفينة بأسباب شكوكها وإعطاء قبطان السفينة إماكن تحديد نواياه أو إنهاء نشاطاته المعارض عليها من خلال مهلة معقولة".⁽¹⁾

وفي اعتقادي، وبالرغم مما أورده بعض الفقهاء والأساتذة في هذا الإطار من تأويلات وتعليقات، إلا أنه لا تجب المغالاة في الحكم على المادة (19) في فقرتها الثانية والإدعاء بأنها غير حصرية بالاعتماد فقط على نص البند (ل) المشار إليه آنفا. صحيح أن الفقرة الثانية من المادة (19) لو أنها وردت خالية من مثل هذا البند لما كان هناك مجال للتأويل ولقُطِع كل اجتهاد يبحث في مدى حصرية هذه القائمة من عدمه.

إن الحكم على هذه القائمة الواردة في المادة (19) لا يجب أن يقف عند حرفية النصوص، ولا أن يضع معالجتها بمعزل عن بقية النصوص الأخرى أيضا، وإنما يتوجب على الدارس المتمحص لها أن يتغلغل في مختلف المناقشات التي جرت أثناء المؤتمر الأول للأمم المتحدة الذي أسفر عن المادة (14)، وأن يلقي نظرة كذلك عمّا اكتنف هذه المادة من خلفيات وما وُجّه إليها من انتقادات، أقلها قصورها عن تحديد معنى الإخلال بالسلم والأمن وحسن النظام للدولة الساحلية؛ هذا فضلا عن نعتها أنها تُحوّل الدولة الساحلية لصلاحيات واسعة مبنية على اعتبارات شخصية تقرر بموجبها انعدام براءة المرور. وعلى هذا النحو، فإنني لا أعتقد أن واضعي نص المادة (19) قد غابت عنهم مثل هذه الاعتبارات، وما كان وضعهم لهذه القائمة إلا لتضييق سلطة الدولة الساحلية التقديرية واللجوء إلى القرائن الموضوعية إلى أقصى حد ممكن تحديدا للحقوق والواجبات المتبادلة بين هذه الدولة الأخيرة ودولة علم السفينة. فكيف يعقل أن يهدم المؤتمر هذه الخلفيات بعد أن تداركها بحصر النشاطات بصورة موضوعية، ثم نقول أنها وردت على سبيل المثال ليقع المؤتمر في المأزق نفسه الذي وقع فيه مؤتمر جنيف، بأن يسمح للدولة الساحلية من جديد أن تقدر بصورة ذاتية انعدام براءة المرور - وببساطة - لأن البند (ل) حولها ذلك، ومن بعد ما عرفته المادة (14) من انتقادات في هذا الموضوع بالذات وكان المؤتمر الثالث قد انتبه إلى ذلك بصورة لا تدع مجالاً للشك.

إن نصوص الاتفاقية العامة تبدو في مجملها منسجمة فلا يمكن فصل نص عن آخر سيما إذا كان في نفس الغرض؛ كذلك لا يمكن قص نص المادة (19) من الاتفاقية العامة والتعامل معه بصورة منفردة، كما لا يمكن - في هذا الإطار - التغافل عن نص المادة (300) التي تقضي بأن: «تفني الدول الأطراف بحسن نية بالالتزامات التي تتحملها بموجب هذه الاتفاقية وتُمارس الحقوق والولاية والحريات المعترف بها في هذه الاتفاقية على نحو لا يُشكّل تعسفاً في استعمال الحق». وعلى هذا النحو، لا يمكن للدولة الساحلية - ولو كان البند (ل) موجهها لصالحها - أن تستخدمه بعيدا عن

(1) أنظر: د. سليم حداد، المرجع السابق، ص 44 و45.

البنود الإحدى عشر السابقة له ولا أن تتعسف في استعماله بطريقة يظهر فيها هذا البند دخيلاً أو غير منسجم مع غيره من البنود الأخرى سألغة الذكر.⁽¹⁾

إن هذا الإنسجام موجود فعلاً في نصوص الاتفاقية العامة التي وردت في إطار "صَفَقَة شَامِلَة Package deal"، فكل حكم في نص يكاد يقابله حكم متمم في نص آخر. وعلى سبيل المثال، يمكن الاستئناس هنا بالبند (أ) من الفقرة الثانية من المادة (19) الذي يقضي بـ « **أَيُّ تَهْدِيدٍ بِالْقُوَّةِ أَوْ أَيُّ اسْتِعْمَالٍ لَهَا ضِدَّ سَيَادَةِ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ أَوْ سَلَامَتِهَا الإِقْلِيمِيَّةِ أَوْ اسْتِقْلَالِهَا السِّيَاسِيِّ، أَوْ بَأَيَّةِ صُورَةٍ أُخْرَى انْتَهَاكَاً لِمَبَادِيِ القَانُونِ الدَّوْلِيِّ المُجَسَّدَةِ فِي مِيثَاقِ الأُمَمِ المُتَّحِدَةِ؛** ». إن هذا البند منبوعه إلترام أَلقت به المادة (301) من الاتفاقية العامة إذ تنص على أن: « **تَمَتَّعَ الدُّوْلُ الأَطْرَافُ، فِي مُمَارَسَتِهَا لِحُقُوقِهَا وَأَدَائِهَا لَوَاجِبَاتِهَا بِمُوجِبِ هَذِهِ الإِتْفَاقِيَّةِ، عَن أَيِّ تَهْدِيدٍ بِاسْتِعْمَالِ القُوَّةِ أَوْ اسْتِعْمَالِهَا ضِدَّ السَّلَامَةِ الإِقْلِيمِيَّةِ أَوْ الإِسْتِقْلَالِ السِّيَاسِيِّ لِأَيَّةِ دَوْلَةٍ، أَوْ بَأَيَّةِ صُورَةٍ أُخْرَى تَتَنَافَى وَمَبَادِيِ القَانُونِ الدَّوْلِيِّ المُتَضَمَّنَةِ فِي مِيثَاقِ الأُمَمِ المُتَّحِدَةِ.** ».

وفي سياق الكلام دائماً، فإنه لا يجب إغفال نص الفقرة الأولى من المادة (19) التي وردت فيها عبارة « **وَيَتِمُّ هَذَا المُرُورُ طَبَقاً لِهَذِهِ الإِتْفَاقِيَّةِ وَلِقَوَاعِدِ القَانُونِ الدَّوْلِيِّ الأُخْرَى** » وفيها إشارة واضحة إلى الإحالة إلى باقي النصوص الأخرى المتممة والتي تجعل من جميع نصوص الاتفاقية كلا متجانساً بل وحتى مع أحكام القانون الدولي الأخرى.

فإذا فرغت من هذا التقديم يمكنني أن أعود إلى نص البند (ل) من الفقرة (2) من المادة (19) حيث يقضي بـ « **أَيُّ نَشَاطٍ أُخَرَ لَيْسَتْ لَهُ عِلَاقَةٌ مُبَاشِرَةً بِالمُرُورِ.** » إن تركيب هذه العبارة يختلف عن تركيب العبارة التي بدأت بها المادة (19) في فقرتها الثانية إذ قضت بأنه: « **يُعْتَبَرُ مُرُورُ سَفِينَةٍ أُجْنَبِيَّةٍ ضَاراً بِسِلْمِ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ...** »، في حين، فإن البند (ل) لم يشير إلى عنصر الضرر تماماً ولا إلى براءة المرور أيضاً، وإنما هو موجه إلى المرور في حد ذاته. فالبند (ل) لم ينص على "أي نشاط آخر ليست له علاقة مباشرة بالمرور البري" ولكن اقتصر على النشاط الذي ليست له علاقة مباشرة "بالمرور" فقط. إن هذه المعادلة تكون بسيطة ويسهل فهمها إذا ربطنا البند (ل) بحكم المادة (18) من الاتفاقية العامة التي بينت معنى المرور فقضت بأن « **1- المُرُورُ يَعْنِي المِلاحةَ خِلَالِ البَحْرِ الإِقْلِيمِيِّ** ».

لِعَرَضِ :

(أ) **اجْتِيَازِ هَذَا البَحْرِ دُونَ دُخُولِ المِيَاهِ الدَّاخِلِيَّةِ أَوْ التَّوَقُّفِ فِي مَرَسَى أَوْ فِي مَرَفَقِ مِينَائِيٍّ يَقَعُ خَارِجَ المِيَاهِ الدَّاخِلِيَّةِ؛**

⁽¹⁾ راجع أيضاً في هذا الموضوع: L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., P247

(ب) أو التوجه إلى المياه الداخلية أو منها أو التوقف في أحد هذه المراسي أو المرافق المينائية أو مُعَادَرَتَه؛»، وأضافت الفقرة الثانية من ذات المادة بأن «2- يَكُونُ الْمُرُورُ مُتَوَاصِلًا وَسَرِيعًا، وَمَعَ هَذَا فَإِنَّ الْمُرُورَ يَشْتَمِلُ عَلَى التَّوَقُّفِ وَالرُّسُوِّ، وَلَكِنْ فَقَطْ بِقَدْرِ مَا يَكُونُ هَذَا التَّوَقُّفُ وَالرُّسُوُّ مِنْ مُقْتَضِيَاتِ الْمَلَاخَةِ الْعَادِيَّةِ، أَوْ حِينَ تَسْتَلْزِمُهَا قُوَّةٌ قَاهِرَةٌ أَوْ حَالَةٌ شَدِيدَةٌ، أَوْ حِينَ يَكُونَانِ لِعَرَضٍ تَقْدِيمِ الْمُسَاعَدَةِ إِلَى أَشْخَاصٍ أَوْ سُفُنٍ أَوْ طَائِرَاتٍ فِي حَالَةٍ خَطَرٍ أَوْ شَدِيدَةٍ».

إن الوقوف عند هذه المادة بصورة مستقلة ومنفردة سيجعلنا نتساءل عن جدواها، وبإمكاننا أن نتساءل معها أيضا، ماذا لو لم يكن المرور متواصلًا وسريعًا؟ وماذا لو توقفت السفينة أو رست من دون أن تستلزم ذلك مقتضيات الملاحة العادية أو القوة القاهرة أو حالة الشدة أو واجب تقديم المساعدة....؟ وهل يمكن القول بأن هذه الحالة تنفي البراءة عن هذا المرور بهذا الشكل؟ وقد يقول قائل بأن الإجابة هي بالنفي و ذلك لأن المادة (18) وردت مستقلة عن المادة (19)، وهذه الأخيرة هي وحدها التي أوردت حالات حصرية لنفي البراءة ليس فيها أي مضمون أو حكم وارد من المادة (18). ومع ذلك أقول بأن الإجابة هي بالإيجاب، وأن مرجع ذلك هو البند (ل) بعينه، إذ لا معنى للمادة (18) التي حددت معنى المرور إذا لم تقابل مخالفة أحكامها بعقوبة رادعة. فماذا يمكن أن نقول عن مرور غير متواصل أو سريع، أو تضمن على توقف ورسو من غير سبب مبيح سوى أن ننعته بأنه مرور غير بريء. وكيف يتسنى لنا ذلك؟ إنه بكل بساطة البند (ل) الذي يقضي بـ «أَيِّ نَشَاطٍ آخَرَ لَيْسَتْ لَهُ عَلاَقَةٌ مُبَاشِرَةٌ بِالْمُرُورِ»، عند ذلك فقط، يصبح للمادة (18) معناها وموقعها ضمن باقي نصوص الإتفاقية و تصبح المادة (19) حصرية بإحالتها لهذه المادة فتتجنب الانتقادات التي وردت بشأنها من أنها أوردت قائمة من النشاطات على سبيل المثال، وهو الأمر الذي حاول واضعوها تجنبه قدر الإمكان. (1)

وعلى هذا الأساس، فإنني أرى بأن قائمة النشاطات والبنود الإثني عشر الواردة في الفقرة الثانية من المادة (19) "حصرية"، وأنه لا يمكن إضافة عنصر آخر إليها، فهي عناصر موضوعية بما فيها العنصر الأخير (ل) الذي - وكما رأينا - ليس سوى احتواء لنص المادة (18) من الاتفاقية العامة. وقد

(1) والظاهر أن تأويل البند (ل) بطرق مختلفة واقتباسه من الإتفاقية العامة وصياغته بطريقة غير ما وردت عليه في هذه الأخيرة قد أوقع دولا - في معرض تشريعهما - في خطأ يتعارض مع أحكام القانون الدولي ومن شأنه أن يثير مسؤوليتها الدولية. ومن أمثلة ذلك: القانون رقم 17 لدولة غرينادا لعام 1978 الذي يحتوي مادته (11) على عبارة:

« Toute autre activité que peuvent prescrire les autorités compétentes »

فهذا النص يظهر أنه مقتبس من البند (ل) إلا أنه لا يسير معه في جوهره، هذا على الرغم من أن دولا عديدة قد اقتبسته على النحو الذي فعلته دولة غرينادا إلا أنها لم تحدد في ذلك عن صياغة البند (ل) من الإتفاقية العامة مثل المرسوم الفرنسي رقم 185/85، المؤرخ في 6 فيفري 1985 في المادة (3)، و القانون الإيراني لعام 1993 في المادة (6) منه، وقد سبقت الإشارة إلى ذلك. راجع هامش ص 337 من هذه الأطروحة.

لامس "د. إبراهيم العناني" - في إشارة جد طفيفة - ما تقدمت به في هذا المعنى رغم أنه ناقض نفسه في سياق الكلام حيث ذكر بأنه "وبالنظر إلى هذه الضوابط يتضح أنها وإن كانت لم تأت على سبيل الحصر، إلا أنها تغطي كافة ما يتصور من أنشطة تدخل في عداد أشكال المرور غير البري"، ويكون هنا قد حكم على القائمة بأها غير حصرية، ثم أردف قائلاً: "خاصة ما ورد بالبندين (أ) و (ل) فكل ما ينطوي على خروج عن مبادئ ميثاق الأمم المتحدة يجعل المرور غير بري، كما أن أي نشاط لا يعد من مقتضيات الملاحة العادية لا يعد مروراً برياً"⁽¹⁾ وتكون عبارة "د.العناني" الأخيرة منصبة في المعنى نفسه الذي ذهبت إليه آنفاً إذ فيها إشارة واضحة إلى "الملاحة العادية" والمرور بالمعنى الذي أورده المادة (18) ومع ذلك، فقد اعتبر "د.العناني" بأن القائمة غير حصرية وهو بذلك يناقض كلامه بكلامه.

وإلى المعنى الذي تقدمت به سالفاً إقترب بطريقة غير مباشرة "د.عبد المنعم محمد داود" حين ذكر بأنه: "يمكن مناقشة بعض الأنشطة التي ليست لها صلة مباشرة بالمرور وتخرج من الأنشطة السابق بيانها بالفقرة الثانية وفي ذات الوقت لا تؤثر على الطبيعة القانونية للمرور لارتباطها بقواعد أخرى من قواعد القانون الدولي كأعمال المساعدة البحرية وحالات الشدة أو القوة القاهرة"، وأضاف "د.عبد المنعم" بأن "من الأنشطة التي تتخذها السفينة أثناء عبورها عبوراً برياً والتي ليست لها علاقة مباشرة بالمرور تلك الأنشطة المتعلقة بمواجهة حالة الشدة أو حالة هياج البحر أو تلافياً لأي أخطار.."⁽²⁾ وواضح من كلام "د.عبد المنعم داود" أنه - في معرض حديثه عن البند (ل) - يشير بوضوح إلى المادة (18) من الإتفاقية العامة، فهو يعلل إمكانية التوقف والرسو إلى مقتضيات المساعدة البحرية وحالة القوة القاهرة أو حالة الشدة باعتبارهما استثناءً من طبيعة المرور كما وردت في هذه المادة، وأن التوقف والرسو رغم اعتبارهما نشاطات ليست لها علاقة مباشرة بالمرور إلا أنهما مبرران بحكم المادة (18) نفسها مما لا ينفي عنهما البراءة في هذه الحالة، وفي كل هذا ربط للبند (ل) الذي يحيل إلى المادة (18) على النحو الذي تقدمت به سالفاً.

هذا بالنسبة للإشكالية المتقدمة حول اعتبار هذه القائمة حصرية أو على سبيل المثال، ومع ذلك، فإن هناك إشكالية أخرى تقدمتُ بها وهي المتعلقة بمدى موضوعية هذه النشاطات وهل تمكنت الفقرة الثانية من المادة (19) من الإبتعاد عن الاعتبارات والقرائن الشخصية في تقدير براءة المرور؟ ولنسحي البند (ل) عن مجال الحديث بالرغم مما تقدمت في شأنه بأحكام معللة، هل يمكن القول أن هذه النشاطات سهلة التقدير بما يعترها من ملابسات محيطية بما تتسم بالموضوعية ويسهل على أي

(1) أنظر: د.إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 139.

(2) أنظر: د.عبد المنعم داود، المرجع السابق، ص 146.

مُحَكَّمٌ أن يفصل على ضوءها فيما لو ظهر نزاع بين الدولة الساحلية ودولة علم السفينة، أم أن الجانب الشخصي في تقدير البراءة لا يزال وارداً في بعض هذه البنود؟ لنرى ذلك.

ثالثاً) الإعتبارات الموضوعية في براءة المرور وفقاً للاتفاقية العامة: إذا أخذنا بعين الاعتبار ما وجه للمادة (3) من مشروع لاهاي من انتقادات نلاحظ أن أهمها كان تركيزها على عنصر "القصد" فاعتبرها الفقهاء قاصرة لتداخل الاعتبارات الشخصية فيها، وهو الانتقاد نفسه الذي وجه إلى نص الفقرة الرابعة من المادة (14) من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة إذ لم توضح كيف يكون المرور ضاراً بسلم وأمن وحسن نظام الدولة الساحلية واعتبرها الفقهاء كذلك قاصرة لتداخل الاعتبارات الشخصية التي يعود تقديرها كلية إلى الدولة الساحلية. ومن هنا، جاز أن نتقبل التطور الذي عرفه مفهوم "البراءة" هذا، حيث أن واضعي نص جنيف انتبهوا إلى نص لاهاي وحذفوا عبارة "القصد" وكذلك فعل مندوبو المؤتمر الثالث بأن أكملوا ما كان ناقصاً في المادة (14) من اتفاقية جنيف بإدراجهم قائمة ضمنوها المادة (19) من الاتفاقية العامة وهذا معناه التأكيد على الإعتداد بالقرائن الموضوعية قدر الإمكان والابتعاد عما هو ذاتي أو شخصي أو يشمل تأويلات مختلفة.

وإذا نظرنا إلى قائمة نشاطات المادة (19) الفقرة (2) في بنودها الإثني عشر سيكون من السهل الإقرار بأنها موضوعية، وأن مضامينها واضحة لا تحتمل تأويلاً يختلف حوله اثنان، ومع ذلك، فإني أرى أن أقف عند بعض الملاحظات بشأن هذه البنود الإثني عشر والتي أرى أنها تتمحور حول ثلاث محاور رئيسية هي: أولاً، النشاطات ذات الصلة بأمن وسلامة ودفاع الدولة الساحلية، ثانياً، نشاطات ذات صلة بمصالح الدولة الساحلية الاقتصادية والمالية ونظامها العام، وثالثاً وأخيراً، أنشطة ذات صلة بالبيئة البحرية، وهو ما أحاول استعراضه باختصار في الآتي :

ألف) النشطات ذات الصلة بأمن وسلم ودفاع الدولة الساحلية: إن هذه النشاطات يسهل استقراؤها في ضوء الفقرة (2) من المادة (19) من الاتفاقية العامة وهي مرتبطة أكثر بدفاع الدولة الساحلية وأمنها، ويمكن حصرها في البنود (أ) ، (ب) ، (ج) ، (د) ، (هـ) وأخيراً البند (و).

إن من هذه البنود ما لا يحتمل تأويلاً غير الذي ورد به، ولا مجال - عند حدوثه - للجوء إلى أي اعتبارات شخصية. ومن هذه البنود، أذكر البند (ب)؛ فالقيام بـ « أيّ مُنَاوَرَةٍ أَوْ تَدْرِيبٍ بِأَسْلِحَةٍ مِنْ أَيِّ نَوْعٍ؛ » هو قرينة موضوعية ومن قبيل الأعمال التي تؤدي إلى انعدام البراءة عن مرور السفينة ولا يمكن تأويلها بغير معناها سوى إيراد بعض الأسئلة بشأنها: هل هذه العبارة موجهة إلى السفن الحربية أم إلى عموم السفن؟ ومهما يكن، فإن العبرة بالنشاط سواء قامت به السفن الحربية -رغم عدم تخصيصها بالذكر- أم غيرها من السفن فلا مجال للشك في انعدام براءة مرور هذه السفن عند قيامها بالمناورة أو التدريبات. كذلك يثار بشأن هذا البند تساءل آخر: هل المناورات التي بدون

أسلحة مسموح بها و أن الممنوع فقط هو التدريبات التي بالأسلحة؟ أم أن المناورات والتدريبات معا طالما أنهما بالأسلحة فهي ممنوعة وغير مسموح بها؟ وما هو الفرق بين المناورة والتدريب؟ إن الإجابة عن ذلك هي لدى العسكريين بكل تأكيد على حد تعبير "د.عبد المنعم محمد داود".⁽¹⁾

كذلك الأمر بالنسبة لـ «إِطْلَاقِ أَيِّ طَائِرَةٍ أَوْ إِنْزَالِهَا أَوْ تَحْمِيلِهَا؛» البند (هـ)، أو «إِطْلَاقِ أَيِّ جِهَازٍ عَسْكَرِيٍّ أَوْ إِنْزَالِهِ أَوْ تَحْمِيلِهِ؛» البند (و)؛ فهذان النشاطان موضوعيان، إذ يمكن الوقوف فعلا على وجود جهاز عسكري تم إطلاقه أو إنزاله، وكذلك بالنسبة للطائرات إذ تُمكن معرفتها حتى بالرؤية المجردة وتنتفي براءة مرور السفينة عندئذ، هذا على الرغم من بعض التساؤلات التي أوردتها بعض الأساتذة بخصوص إنزال الطائرات أو تحميلها وما إلى ذلك فيما إذا كان هذا النص ينطبق حتى على الطائرات الخاصة المستعملة لأغراض خاصة؟ والإجابة هي بالإيجاب أيضاً، لأن النص ينطبق في عمومته ويعتمد على النشاط لا على تخصيص الطائرة.⁽²⁾

وبخلاف هذه البنود الثلاث: (ب) ، (هـ) و (و) ، والتي أجمع معظم الشراح على جانبها الموضوعي، اختلف هؤلاء حول بقية البنود ذات الصلة بدفاع الدولة الساحلية وأمنها والتي حصرتها آفا وهي كل من البند (أ) ، (ج) و (د) ورأوا بأنها تحتمل جانبا من التأويل وتتداخل فيها الاعتبارات الشخصية.

ويعتبر البند (أ) أشد هذه البنود إثارة للخلاف لما له من علاقة مباشرة بالجانب الأمني والدفاعي للدولة الساحلية، ولما في ذلك من تداعيات جانبية تجرد أحكامها في ظل قواعد القانون الدولي غير ذات الصلة بقانون البحار.

1) **مَوْضُوعِيَّةُ "اِسْتِخْدَامِ الْقُوَّةِ وَالتَّهْدِيدِ بِاِسْتِخْدَامِهَا" فِي مَعْيَارِ بَرَاءَةِ الْمُرُورِ:** إن الصيغة التي ورد بها البند (أ) المتضمن: «أَيُّ تَهْدِيدٍ بِالْقُوَّةِ أَوْ أَيُّ اِسْتِعْمَالٍ لَهَا ضِدَّ سِيَادَةِ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ أَوْ سَلَامَتِهَا الإِقْلِيمِيَّةِ أَوْ اِسْتِقْلَالِهَا السِّيَاسِيِّ، أَوْ بَآيَّةِ صُورَةٍ أُخْرَى اِنْتِهَاكَا لِمَبَادِي الْقَانُونِ الدَّوْلِيِّ المُجَسَّدَةِ فِي مِيثَاقِ الأُمَمِ المُتَّحِدَةِ؛»⁽³⁾ مستوحاة تماما من نص المادة (301) من الاتفاقية العامة التي تقضي بأن: «تَمْتَنِعَ الدُّوْلُ الأَطْرَافُ، فِي مُمَارَسَتِهَا لِحُقُوقِهَا وَأَدَائِهَا لِوَاجِبَاتِهَا بِمُوجِبِ هَذِهِ

⁽¹⁾ أنظر: د.عبد المنعم محمد داود، المرجع السابق، ص 144.

⁽²⁾ *Willem. Riphagen. «Le droit de passage inoffensif après la 3^{ème} convention». Op.Cit., P199.*

و في هذا السياق، يمكن الاستئناس أيضا بما أوردته المادة (45) من المرسوم رقم 194/72 الصادر عن وزارة الدفاع الوطني بتاريخ 5 أكتوبر 1972 بخصوص موضوع إنزال أو تحميل الطائرات فقضت: "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".

⁽³⁾ وقد تم إدراج عبارة "انتهاكاً لمبادئ القانون الدولي المُجَسَّدَةِ فِي مِيثَاقِ الأُمَمِ المُتَّحِدَةِ" بناء على اقتراح بريطانيا المقدم في 3 جويلية

1974 (A/Conf.62/C.2/L.3) ، أنظر: *L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., P247*

الإتفاقيّة، عَنْ أَيِّ تَهْدِيدٍ بِاسْتِعْمَالِ الْقُوَّةِ أَوْ اسْتِعْمَالِهَا ضِدَّ السَّلَامَةِ الإقليميّةِ أَوْ الإِسْتِقْلَالِ السِّيَاسِي لِيَّةِ دَوْلَةٍ، أَوْ بَيِّتِ صُورَةٍ أُخْرَى تَتَنَافَى وَمَبَادِي الْقَانُونِ الدَّوْلِي الْمَتَّصِنَةِ فِي مِيثَاقِ الأُمَمِ الْمُتَّحِدَةِ «، كما أن المادتين معا تجدان مرجعيتهما في قواعد القانون الدولي الأخرى. "فَمَتَّعُ اسْتِخْدَامِ الْقُوَّةِ أَوْ التَّهْدِيدِ بِاسْتِخْدَامِهَا" من القواعد الآمرة في القانون الدولي، والصيغة التي ورد بها البند (أ) من المادة (2§19) والمادة (301) هي مستوحاة من نص الفقرة (4) من المادة (2) من الميثاق الأممي⁽¹⁾ التي تقضي بأنه: "يَمْتَنَعُ أَعْضَاءُ الهَيْئَةِ جَمِيعًا فِي عِلَاقَاتِهِمُ الدَّوْلِيَّةِ عَنِ التَّهْدِيدِ بِاسْتِعْمَالِ الْقُوَّةِ أَوْ اسْتِخْدَامِهَا ضِدَّ سَلَامَةِ الأَرَاضِي أَوْ الإِسْتِقْلَالِ السِّيَاسِي لِيَّةِ دَوْلَةٍ أَوْ عَلَى أَيِّ وَجْهِ آخَرَ لَا يَتَّفِقُ وَمَقَاصِدُ "الأُمَمِ الْمُتَّحِدَةِ" ؛ كما وردت هذه الصيغة في نصوص أمرّة أخرى مثل قرار الجمعية العامة رقم (2625) الصادر في دورتها 25 بتاريخ 24 أكتوبر 1970 المتضمن مبادئ القانون الدولي بشأن العلاقات الودية والتعاون بين الدول بصورة قريبة من التي وردت في المادة (2) الفقرة (4) من الميثاق الأممي⁽²⁾، فضلا عن إدراجها في إتفاقيّة تعريف العدوان لـ 4 ديسمبر 1974 التي تضمنت في مادتها الأولى تعريف العدوان فنصت بأنه "استعمال القوة المسلحة من قبل دولة ضد سيادة أو سلامة الأراضي أو الاستقلال السياسي لدولة أخرى أو بأي شكل آخر لا يتفق وميثاق الأمم المتحدة".⁽³⁾ وقبل الرجوع إلى ما أنا بصدد الحديث عنه بشأن البند (أ) من المادة (2§19)، وجب الوقوف عند بعض المفاهيم ذات الصلة بأحكام القانون الدولي المتعلقة باستخدام القوة.

للإشارة أولا، فإن المادة الأولى من إتفاقيّة تعريف العدوان تختلف نوعا ما عن باقي الصيغ التي تكاد تكون متطابقة في موضوع منع استخدام القوة، فهذه المادة أغفلت عنصر "التهديد باستخدام القوة" من جهة، ومن جهة أخرى أو ثانيا، فإن احتواءها لعبارة "لا يتفق وميثاق الأمم المتحدة" هو أمر غير مألوف إذ انخرفت هذه المادة عما تقدمها من صيغ مماثلة والتي كانت تعتمد عادة عبارة "وَمَقَاصِدُ الأُمَمِ الْمُتَّحِدَةِ" (المادة 4§2 من الميثاق الأممي) أو مثل عبارة "مَبَادِي الْقَانُونِ الدَّوْلِي الْمَجْسَدَةِ فِي مِيثَاقِ الأُمَمِ الْمُتَّحِدَةِ" الواردة في البند (أ) من المادة (2§19).

إن هذا المدلول ذهب إليه تقريبا "د. محمد بوسلطان" في تعليقه على حكم قانوني في مناسبة أخرى حيث ذكر بأن "الذي يتم بالمخالفة لمبادئ الميثاق... ليس الميثاق نفسه، ذلك لأن هذه

¹⁾ T. Treves. « La navigation ». *Op.Cit.*, P757

²⁾ أنظر: د. بوكرا إدريس. مبدأ عدم التدخل في القانون الدولي المعاصر. المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1990، ص 125.
³⁾ راجع بخصوص تعريف العدوان كلاً من: د. صلاح الدين أحمد حمدي. العدوان في ضوء القانون الدولي 1919-1977. ديوان المطبوعات الجامعية. الجزائر، 1983، ص 27 وما بعدها والملحق 3، وكذا: د. عبد الهادي محمد العشري. المحكمة الجنائية الدولية. دراسة قانونية. دار النهضة العربية، القاهرة. 2001، ص 55-58. وكذلك في شرح هذا التعريف: محمد بوسلطان، همان بكاي. القانون الدولي العام و حرب التحرير الجزائرية، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1986، ص 86 و 87.

المبادئ أصبحت من القانون الدولي العرفي، الشيء الذي يسمح بإخضاع الدول غير الأعضاء في الأمم المتحدة لأحكامها".⁽¹⁾

إذن، فتحريم استعمال القوة يكون بالمخالفة لمبادئ القانون الدولي المحسدة في الميثاق وليس بالمخالفة للميثاق نفسه، وهذا يقتضي القول أن البند (أ) من المادة (19) ينطبق حتى على الدول التي لم تصادق على الاتفاقية العامة، بل ويمتد إلى أبعد من ذلك ليصل حتى إلى الدول التي لم تنظم إلى الهيئة الأممية، لأن هذه المبادئ الواردة في الميثاق ليست سوى تدوين لقواعد عرفية دولية تحولت إلى "قواعد أمرّة Erga Omnes" لا يجوز الخروج عنها؛ وهو الشيء الذي ينفي التساؤل الذي أورده الأستاذان "L.Lucchini, M.Voelckel" بخصوص المقصود بعبارة "مبادئ القانون الدولي المحسدة في ميثاق الأمم المتحدة" الواردة في البند (أ) من المادة (19§2) والتي اعتبرها غير واضحة.⁽²⁾

أن هذا التحريم - وكما يراه "د.عبد الكريم علوان" - "لا ينصب على استخدام القوة فحسب ولكن يمتد إلى التهديد بها كذلك"⁽³⁾؛ ومع ذلك، فإن تحديد المعنى المقصود بالقوة هنا لم يكن محل إجماع حتى من قبل أجهزة الهيئة الأممية. فلجنة القانون الدولي عجزت عن تحديد المعنى المقصود ورأت بأنه "رغم اختلاف الآراء حول وضعية هذا القانون قبل نشأة الأمم المتحدة فإن الأغلبية العظمى من رجال القانون الدولي يعتبرون اليوم أن المادة (4§2) ومواد أخرى من الميثاق تُعبّر

⁽¹⁾ وقد أورد د.محمد بوسلطان تعليقه هذا بمناسبة عنصر الإكراه الوارد في المادة (52) من اتفاقية فيينا حول قانون المعاهدات لعام 1969 وهي تحمل أيضا الصيغة ذاتها التي أشرت إليها أعلاه، حيث تنص على أن: "تعتبر المعاهدة باطلة بطلانا مطلقا إذا تم إبرامها نتيجة التهديد باستعمال القوة أو استخدامها بالمخالفة لمبادئ القانون الدولي الوارد في ميثاق الأمم المتحدة." راجع بتفصيل أكثر: د.محمد بوسلطان، مبادئ القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 408؛ وبشيء من التفصيل ذهب كذلك: د.بوكرا إدريس، المرجع السابق، ص 125.

⁽²⁾ L.Lucchini, M.Voelckel « Droit de la mer ». Op.Cit., P247. كما أنه - وفي اعتقادي - فإن استعمال القوة أو التهديد باستعمالها لا يجب أن يكون مقصورا أو موجها بالضرورة إلى الدولة الساحلية فحسب، إذ صحيح أن البند (أ) من الفقرة (2) من المادة (19) ذكر صراحة «أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي...» إلا أنه فضلا عن ذلك قد أشار إلى عبارة «أو بأية صورة أخرى انتهكاً لمبادئ القانون الدولي المحسدة في ميثاق الأمم المتحدة»، وهذه المبادئ التي تضمنها الميثاق، ليست سوى مبادئ تنتمي إلى القانون الدولي العرفي، وإذا أردناها بنصوص أخرى تكميلية من خارج الميثاق، فإن ذلك لا ينفي عنها صفة "مبادئ القانون الدولي"، وأخص هنا بالتحديد اتفاقية تعريف العدوان لعام 1974 فهي قد وضعت قائمة حصرية للأعمال التي تشكل عدوانا في مادتها الثالثة وقضت في البند (و) أو (F) منها بـ "تصرف الدولة التي تسمح باستخدام أراضيها ووضعها تحت تصرف دولة أخرى للقيام بعمل عدواني ضد دولة ثالثة". إن الدولة الساحلية لا ينبغي أن يصدر عنها مثل هذا التصرف وإلا كانت في حالة عدوان ووجب عليها ألا تسمح به للسفن الحربية المارة على بحرها الإقليمي، ولو حدث ذلك فعلا، فإنه لا مجال للشك في انتفاء براءة مرور هذه السفن رغم أنها تقوم بضرب دولة ثالثة انطلاقا من بحر إقليمي لدولة ثانية.

⁽³⁾ د.عبد الكريم علوان خضير، الوسيط في القانون الدولي العام، الكتاب الرابع - المنظمات الدولية - مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان. الأردن. الطبعة الأولى. 1997، ص 92.

رسمياً عن القانون العرفي الحديث فيما يخص التهديد باستعمال القوة أو استخدامها؛ ورأت اللجنة أنه ليس من اختصاصها أو من واجبها تفسير نصوص الميثاق. (1)

وعلى هذا النحو، فإن تحديد المعنى المقصود "بالقوة" كان محل خلاف في عدد من المناسبات الرامية إلى تقنين وتطوير القانون الدولي (2)، وفي هذا الإطار يقول "د. بوكرا إدريس": "إن استعمال القوة المسلحة من طرف دولة ضد دولة أخرى، يشكل انتهاكاً لسيادتها واستقلالها السياسي، لأن القوانين الدولية تفرض على الدول واجب احترام سيادة الدول واستقلالها السياسي، والأعمال التي تشكل انتهاكاً لسيادة الدول... لا تشمل فقط التدخل المسلح، وإنما تشمل أيضاً كل أشكال الضغط الاقتصادي والحصار البحري ضد موانئ الدولة، ويشمل أيضاً تنظيم والمساعدة على تنظيم مجموعات مسلحة أو أية مجموعات إرهابية للقيام بنشاطات تخريبية في إقليم دولة أخرى بهدف بث الفوضى والإطاحة بالنظام السياسي القائم، وهذه الأعمال تشكل انتهاكاً موجهاً ضد سلامة الأراضي والاستقلال السياسي للدول وسيادتها". (3)

ومهما يكن من أمر "استخدام القوة" والاختلاف حول معناها على النحو المتقدم، فإنه ليس من الصعوبة بمكان أن يُقدَّر نشاط سفينة تقوم باستخدام القوة المسلحة ضد سيادة وسلامة الدولة الساحلية واستقلالها السياسي لما في ذلك من اعتبارات موضوعية يسهل التعرف عليها، إنما الذي تناوله الشراح بخصوص البند (أ) من الفقرة (2) من المادة (19) هو عبارة "أَيُّ تَهْدِيدٍ بِالْقُوَّةِ" لما يمكن أن تثيره هذه العبارة من اعتبارات شخصية قد تجد فيها الدولة الساحلية ذريعة للتدخل ونفي البراءة عن مرور السفينة بحجة أن هذه الأخيرة تهددها أو تنوي استخدام القوة ضدها.

إن تفسير المقصود بـ "التهديد بالقوة" في إطار القانون الدولي قد ظل مُقْلًا بالنظر إلى الكتابات التي ركزت في حملتها على استعمال القوة وعلى القانون الدولي الإنساني، وهو في هذا الإطار يبقى غامضاً، إذ كيف يكون مرور السفينة محتويًا على "تهديد باستخدام القوة" لأن هذا

(1) أنظر: د. محمد بوسلطان، المرجع السابق، ص 408.

(2) وقد كان الخلاف واضحاً بين الوفود إذ أن منها من كان يعتبر استعمال القوة والإكراه بطريقة مباشرة، ومنها من مد هذا الحكم حتى على الضغوط الاقتصادية والتهديدات. وتعتبر مناقشات قرار الجمعية العامة رقم 2131 المتضمن "عدم جواز التدخل في الشؤون الداخلية للدول وحماية استقلالها وسيادتها" لعام 1965 أهم مناقشات تناولت المعنى المقصود "بالقوة" وتناقضت وفودها في ذلك، كذلك، يعتبر في مثل هذا القبيل تلك المناقشات التي جرت أمام اللجنة السادسة واللجنة الخاصة المتعلقة بقرار الجمعية العامة (2625) لـ 24 أكتوبر 1970 المتعلق بالعلاقات الودية والتعاون بين الدول، إذ كان لفظ "القوة" بالنسبة للبعض لا يشمل سوى القوة المسلحة أما بالنسبة للبعض الأخرى فقد أضاف إليها أيضاً كل الأشكال الأخرى سواء القوات النظامية أو غير النظامية أو المجموعات المسلحة بما في ذلك الضغط الاقتصادي.

راجع في مضمون مناقشات هذين القرار: د. بوكرا إدريس، المرجع السابق، ص 157 و 163 وكذا 168 و 169.

(3) المرجع السابق، ص 126 و 127.

التهديد هو سابق لعملية استخدام القوة وقد يجعل المرور "غير بريء *Non innocent*" في نظر الدولة الساحلية ولكنه "سلمي أو غير ضار *Inoffensif*" بها (1)، ولأن التهديد تقتضيه ملابسات تصحب السفينة وتؤدي إلى الاستخلاص المسبق لِنَيْتِهَا 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 عملاً من أعمال العدوان، ويُقدّم في ذلك توصياته أو يُقرر ما يجب اتّخاذُه من التدابير طبقاً لأحكام المادتين (41) و (42) (2) لحفظ السلم والأمن الدولي أو إعادته إلى نصابه".

وفي هذا السياق، يرى "د. حامد سلطان" بأنه: "لا جدال أن مبدأ منع استخدام القوة أو التهديد بها ضد سلامة الأراضي أو الاستقلال السياسي لأية دولة أو على أي وجه آخر لا يتفق ومقاصد الأمم المتحدة الذي ورد في ديباجة الميثاق، وفي الفقرة الرابعة من المادة الثانية منه، قد قصد إلى منع نية استخدام القوة أكثر من منع أعمال العنف فعلاً، فقد ترك الميثاق تحديد المعنى الحقيقي لهذه القاعدة القانونية لمجلس الأمن الذي يقرها تبعاً للظروف المحيطة بكل حالة على حدة...". (3)

وإلى أن يتمكن مجلس الأمن هذا، من الاجتماع وتقرير ما إذا كان عبور السفينة منطويًا على "تهديد باستخدام القوة"، فإنني لا أعتقد أن الدولة الساحلية ستبقى - أو عليها أن تبقى - مكتوفة الأيدي خاصة أمام مرور سفن حربية مشهورة أسلحتها باتجاه سواحل هذه الدولة ويكون بحارتها في حالة استنفار و تاهب كما كان وضع السفن الحربية البريطانية في قضية مضيق كورفو. ففي هذه الحالة، من الذي تقول إليه مهمة الحكم عن مرور هذه السفن و ما ينطوي عليه من تهديد لسلم وأمن هذه الدولة هل هو مجلس الأمن فعلاً؟ كما أن لعامل الزمن أهميته أيضاً، إذ هل يتعين على الدولة الساحلية الانتظار حتى يقرر مجلس الأمن أن هذا المرور ينطوي على تهديد بسلمها و أن عليها أن تبادر إلى تعطيل هذا المرور الذي لم يعد بريئاً؟ ثم إن من حق الدولة الساحلية أن تبادر إلى اتخاذ إجراءات مضادة أو وقائية على الأقل و هذا لحماية سلمها و أمنها و هي تندرج تحت مبدأ الدفاع الشرعي المكرس ضمن نطاق القانون الدولي كذلك رغم ما عرف هذا الموضوع من خلاف فيما

1) Jean. Paul. Pancracio. Op.Cit., P91.

2) وتقضي المادة (41): "لمجلس الأمن أن يقرر ما يجب اتّخاذُه من التدابير التي لا تتطلب استخدام القوات المسلحة لتنفيذ قراراته، وله أن يطلب إلى أعضاء "الأمم المتحدة" تطبيق هذه التدابير، ويجوز أن يكون من بينها وقف الصلات الاقتصادية والمواصلات الحديدية والبحرية والجوية والبريدية والبرقية واللاسلكية وغيرها من وسائل المواصلات وقفا جزئياً أو كلياً وقطع العلاقات الدبلوماسية". أما المادة (42) فتتص على أنه: "إذا رأى مجلس الأمن أن التدابير المنصوص عليها في المادة 41 لا تفي بالغرض أو ثبت أنها لم تف به، جاز له أن يتخذ بطريق القوات الجوية والبحرية والبرية من الأعمال ما يلزم لحفظ السلم والأمن الدولي أو لإعادته إلى نصابه. ويجوز أن تتناول هذه الأعمال المظاهرات والحصر والعمليات الأخرى بطريق القوات الجوية أو البحرية أو البرية التابعة لأعضاء "الأمم المتحدة".

3) د. حامد سلطان، د. عائشة راتب، د. صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 731.

يخص شرعية الدفاع الشرعي الوقائي.⁽¹⁾ في عموم هذا المعنى، يذهب "د. عبد المنعم محمد داود" إلى أنه: "يظل المقصود بالتهديد بالقوة مبهما وفي حاجة إلى إيضاح فلو خرجت السفينة عن خط المرور المحدد هل يعد ذلك تهديدا بالقوة لأن فيه معنى الاقتراب أكثر من السواحل وربما تراقب السفينة ما لا يجب مراقبته من أعمال تجري في مناطق البحر الإقليمي للدولة الساحلية وبالتالي هو اعتداء على سيادة هذه الدولة".⁽²⁾

ويمكن الاستئناس في هذا المجال بالحادث الدبلوماسي الذي وقع عام 1986 بين الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفياتي عقب دخول سفينتين حرييتين أمريكيتين "Yorktown" و"Caron" إلى المياه الإقليمية السوفياتية عن طريق البحر الأسود، وقد ورد في الإحتجاج السوفياتي بأن هذه العملية تمثل استفزازا وتهديدا لأمنه وسلمه، لأن السفينتين كانتا مجهزتين بأجهزة عسكرية واستطلاعية، كما رأت السلطات السوفياتية أنه بالرغم من أنه لم يطرأ خلال مرور السفينتين أي ضرر، إلا أن خرقهما لنظام الدخول وللتعليمات السوفياتية في هذا المجال يجعل من السفينتين في وضعية غير بريئة. وقد علق على ذلك الأستاذ "J.P.Pancraccio" بقوله بأن "هذا المرور الذي حُكِم عليه بأنه غير بريء... كان على أية حال وفي مجمله "غير ضار" من وجهة القانون الدولي".⁽³⁾

ويبدو أن لحكم محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو لـ 9 أبريل عام 1949 أثره الكبير في التفرقة بين المرور "البريء" "Innocent" و "السلمي" أو "غير الضار" "Inoffensif"، كما أن الظاهر أن جل الفقهاء قد اعتمدوا عليه معبرين إياه أهم سابقة قضائية يعول عليها في بحث معيار البراءة عند استخدام القوة أو التهديد باستخدامها، وقد ركز على هذه القضية الأستاذان "L.Lucchini, M.Voelckel" إلى درجة أن ذهبوا إلى أن "التهديد باستخدام القوة في حد ذاته لا يفقد براءة المرور قيمتها"، كما استطرد الأستاذان بأن المحكمة قررت أن مهمة السفن البريطانية في المياه الإقليمية الألبانية لا تقتصر على مجرد المرور فيها لأغراض ملاحية صرفة، بل كان هدفها اختبار مسلك حكومة ألبانيا التي تريد أن تفرض بقوة النيران وجهة نظرها في مجال المرور. بمياهها الإقليمية، كما رأت المحكمة بأن مهمة السفن الحربية إذن، كان قوامها تأكيد حق أنكرته عليها ألبانيا بغير مسوغ.⁽⁴⁾

(1) و سوف أتناول موضوع الدفاع الشرعي لاحقا بحول الله.

(2) د. عبد المنعم محمد داود، المرجع السابق، ص 143 و 144.

(3) « Ce passage jugé non innocent, et qui ne l'était sûrement pas, était pourtant totalement inoffensif au sens du droit international ». Voir : Jean. Paul. Pancraccio. Op.Cit., P91 et notamment ; L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., P246.

(4) أنظر: L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., P247. وكذلك: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 145. وفي هذا الإطار فقد رأيت استعراض قضية مضيق كورفو بالتفصيل لما لها من أهمية. راجع الملحق الرابع.

وقد اعتمد بدوره الفقيه "سير فيتز موييس *Sir Gerard Fitz Maurice*" على حكم محكمة العدل الدولية في القضية سالفة الذكر وحدد على ضوئها قواعد براءة المرور فرأى بأن: "براءة المرور تعني في المقام الأول البراءة في مواجهة الدولة الساحلية وبالنظر إليها. 2- تعتمد براءة المرور بصفة رئيسية لا كلية على الكيفية التي يجري بها تنفيذ المرور أكثر من اعتمادها على بواعثه. 3- يظل المرور بريئا ولو لم يتمخض عن عبور البحر الإقليمي لأغراض ملاحية صرفة هدفها المباشر مجرد الانتقال من مكان لآخر بالمفهوم الجغرافي، بل يجوز أن يكون المرور لغرض سياسي له ما يبرره. 4- وبوجه خاص لا تنحسر البراءة عن المرور لمجرد أن الغرض منه تأكيد حق تنازع فيه الدولة الساحلية أو تنكره بغير مسوغ أو اختبار موقفها منه. 5- حيث يوجد حق المرور البريء فإن السفن المتمتعة بهذا الحق لا تلتزم بالامتناع عن مباشرته إذا نازعتها الدولة فيه أو أنكرته عليها أو قاومته. وفي مثل هذه الأحوال يظل المرور بريئا من باب أولى إذا اقترن بتدابير وقائية تتوخى تأمين سلامة السفينة المباشرة للمرور في حالة إنكاره أو إحباط كل محاولة لمنعها من المرور". (1)

وقد ذهب عدد من الفقهاء إلى الحكم بجواز استعمال القوة أو التهديد بها أثناء المرور في البحر الإقليمي لحماية حقوق أخرى غير المرور البريء، وهم يذهبون في ذلك، إلى أن حكم المحكمة في قضية مضيق كورفو يؤيد القول بأن من الأعمال المشروعة وفقا لميثاق الأمم المتحدة استعمال القوة أو التهديد بها ضد أي تدخل بالقوة من شأنه أن يعرقل التمتع بالحقوق المقررة في القانون الدولي، وأنه - وفي ضوء ذلك - يجدر استعمال القوة ضد دولة البحر الإقليمي من أجل حماية حقوق يقرها القانون الدولي غير حق المرور البريء ومن غير أن يتأثر هذا الأخير فتنتفي براءته. (2) ومع ذلك فإنني أرى أن الصحيح في حكم المحكمة هو تضييق هذا الحكم إلى أبعد نطاق. فالمحكمة لم تثر مشكلة استعمال القوة على النحو المتقدم، ولم يصدر عنها أكثر من أن المرور يظل بريئا ولو اقترن باستعمال القوة إزاء محاولة سابقة هدفها انكار مرور بريء بالقوة المسلحة على سفن حربية، ولا محل بالتالي لتعميم حكمها والقول بأنه يفيد استعمال القوة وفقا لميثاق الأمم المتحدة لحماية حقوق أخرى غير المرور البريء تنكرها الدولة الساحلية بالمخالفة لقواعد القانون الدولي.

وهناك حالة أخرى يمكن إيرادها في هذا المقام وهي حالة استعمال الدولة لسفنها الحربية من أجل الدفاع عن رعاياها أو إنقاذهم في موانئ الدولة الساحلية إذا كانت هذه الدولة عاجزة عن حماية هؤلاء الرعايا، ففي رأي "د. بوكرا إدريس" أنه: "في هذه الحالة فإن استعمال القوة لا ينطوي على

(1) أنظر المقتبس في: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 152.

(2) راجع في مضمون هذه الفكرة في: المرجع السابق، ص 152.

انتهاك للوحدة الإقليمية للدولة الساحلية أو استقلالها ولكن لا يجيزه الميثاق، لأن الدول حسب الميثاق تلتزم بأن لا تستخدم القوة المسلحة في غير المصلحة المشتركة كما هو وارد في ديباجة الميثاق".⁽¹⁾ ومع ذلك، فإنني أرى أن هذه الحالة لا تنفي عن المرور براءته لأنه لا يتضمن استعمال القوة ضد سيادة هذه الدولة الساحلية أو سلامتها، وإنما جاء لحماية حق تقره القواعد العامة في القانون الدولي لحماية هؤلاء الأفراد أمام عجز الدولة الساحلية عن توفير تلك الحماية لهم، ويمكن استخلاص ذلك من حكم المحكمة في قضية مضيق كورفو نفسها، إذ قد يكون المرور مصحوبا ببواعث سياسية كما رأينا في قضية كورفو مع ذلك فإن ذلك لا ينفي عن المرور براءته ما دام الأمر موجها لإنقاذ هؤلاء الرعايا أمام عجز الدولة الساحلية إلا أن ينطوي هذا الإجراء على مساس بقطاع من المياه الإقليمية أو بأراضيها مثلما فعلت بريطانيا بقيامها بتطهير المياه الإقليمية الألبانية من الألغام فإن ذلك من دون شك سينفي براءة المرور وهو الشيء الذي قضت به المحكمة واعتبرت تصرف بريطانيا انتهاكا لسيادة ألبانيا.

وفي عموم الحديث، يمكن القول بأن استخدام القوة من قبل السفينة أو التهديد باستعمالها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي أو بأي صورة أخرى انتهاكا لمبادئ القانون الدولي المجسدة في الميثاق الأممي يحيل - من دون شك - المرور البري إلى مرور غير بري و يبقى تقدير التهديد باستعمال القوة لمجلس الأمن طبقا لنص المادة (39) من ميثاق الأمم المتحدة والتي أشرت إليها آنفا.

هذا عن البند (أ) من الفقرة (2) من المادة (19) وما اكتنفه من ملابسات استعرضتها على النحو المتقدم إذ رأى فيه الشراح أنه ينطوي على جانب من الإعتبارات الشخصية وأنه ليس على غرار البنود (ب) و(هـ) و (و) التي تعتبر موضوعية يسهل التعرف عليها من خلال قرائنها وملابساتها.

ويبقى بندان آخران لهما صلة بالجانب الأمني والدفاعي للدولة الساحلية، وهما البنود (ج) و(د) ومع ذلك فقد اعتبرهما الشراح أيضا أقل موضوعية بل وأقرب إلى التقدير الشخصي منهما إلى الموضوعي.

⁽¹⁾ د. بوبكرا إدريس، المرجع السابق، ص 127.

2) **تَقْدِيرُ مَوْضُوعِيَّةِ التَّجَسُّسِ وَالْأَعْمَالِ الدَّعَائِيَّةِ الَّتِي تَمَسُّ بِدِفَاعِ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ:** ومن استقراء كل من البند (ج) الذي يقضي بـ "أَيِّ عَمَلٍ يَهْدَفُ إِلَى جَمْعِ مَعْلُومَاتٍ تَضُرُّ بِدِفَاعِ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ أَوْ أَمْنِهَا؛" مضاف إليه البند (د) والذي يقضي بدوره بـ "أَيِّ عَمَلٍ دِعَائِيٍّ يَهْدَفُ إِلَى الْمَسَاسِ بِدِفَاعِ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ أَوْ أَمْنِهَا"، فإنه يمكن استخلاص أن البندين يشتركان في عبارة مشتركة وهي "يَهْدَفُ إِلَى" ولا يخفى ما يمكن أن تؤدي إليه هذه العبارة من نتائج قد تكون عكسية تماما للغرض الذي توخاه واضعو نص المادة (19) بأكملها حين سعوا من خلالها إلى الإقتراب قدر الإمكان من الجانب الموضوعي باختيار النشاطات والصيغ المناسبة لها. فمن الذي سيقدر ما إذا كان هدف السفينة الأجنبية المارة عبر البحر الإقليمي أو قصدها هو جمع معلومات تضر بدفاع الدولة الساحلية وأمنها؟ ولأن الوضع يختلف تماما فيما لو ورد البند (ج) بصيغة "أي عمل يؤدي إلى جمع معلومات.." أو لو ورد البند (د) بصيغة "أي عمل دعائي أدى أو يؤدي إلى المساس بدفاع الدولة الساحلية وأمنها". إن هاتين الصيغتين اللتين أوردتهما سالفا - ولا أقول اقترحهما - مؤداهما حقيقة ووقائع موضوعية ثابتة يسهل التعرف عليها بأبسط الإمكانيات وبما للدولة الساحلية من متخصصين في مجال الاتصالات، ولا حيلة للسفينة أو دولة علمها وقتها من التملص من حقيقة تصرفها إذا أثبتته وقائع علمية وشواهد تثبت بالحجة الدامغة أن السفينة تقوم بجمع معلومات...، أما أن يكون الأمر متعلقا "بالقصد" أو "بالنية" وبمعرفة ما إذا كانت السفينة "تهدف" من عملها القيام بهذا أو بذلك، فإن الأمر لا يخلو من التعقيد.

وفي هذا الإطار، يرى الأستاذان "L.Lucchini, M.Voelckel" في تعليقهما على البند (ج) والبند (د) على وجه الخصوص، أن "هذه النشاطات مصحوبةٌ بعامل القصد، وهي تحشُر بالضرورة جزءاً من التقدير الشخصي، وسنكون هنا أمام حدٍّ بين المرور غير الضار "Inoffensif" وبين المرور البريء "Innocent"، وهو اعتبارٌ لا يكون بدون نتائج".⁽¹⁾ وواضح من فكرة الأستاذين عند محاولتهما الفصل بين المرور البريء "Innocent" والمرور "غير الضار" "Inoffensif" أن هذين البندين الأخيرين يخرجان عن دائرة الموضوعية التي يكون المرور فيها غير ضار بالنظر إلى عدم قيام السفينة بأي نشاط محظور، غير أن فكرة المرور البريء "Innocent" تعتمد على خلفية مسبقة لدى الدولة الساحلية التي ترى أن هذا المرور "يهدف" إلى شيء ما أو "يقصد" إلحاق الضرر، وهي بذلك تَدخُلُ وقائيا لمنع هذا المرور غير البريء "Non Innocent" في تقديرها لكي لا يتحول بعد ذلك إلى مرور ضار "Offensif"، ومؤدى ذلك كله تقديرها الشخصي. وتأكيدا على ذلك، أورد الأستاذان -بخصوص البند (د) - بأن في هذا الأخير "خطورة أن تمدد الدولة الساحلية تقديراتها أو تبلغ فيها،

¹⁾ L.Lucchini, M.Voelckel . « Droit de la mer ». Op.Cit., P246.

وهي بذلك قد تصل إلى حد منع استعمال الرادار أو أجهزة الإلتقاط الصوتية "Sonars" أو حتى أي أجهزة إلكترونية أخرى".⁽¹⁾ ويذهب "د.عبد المنعم محمد داود" إلى ذات السياق فيقول بأنه "في ضوء التطور الملحوظ في أجهزة الرصد والإستطلاع فكيف تستطيع الدولة الساحلية معرفة أن السفينة تقوم بعمل يهدف إلى جمع معلومات وأن هذه المعلومات تضر بدفاع الدولة الساحلية".⁽²⁾

وللإشارة، فإن الإتفاقية العامة قد تناولت في مادة مستقلة منها وموجهة إلى منطقة أعالي البحار - وهي المادة (109) - موضوع البث الإذاعي غير المصرح به المستوجب لحق الزيارة؛ وهو موضوع من مستحدثات الإتفاقية العامة إذ أن اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 لم تتعرض له، ولعل مرجع ذلك يعود إلى عدم الشعور بهذا الموضوع وخطره في حينه لكون مخاطر هذا البث لم تتضح، ولأن التقدم العلمي والفني في هذا المجال لم يصل إلى درجة إثارة ذلك أيضا.

وقد عرّفت الإتفاقية العامة في مادتها (109) في فقرتها (2) هذا البث فنصت على أنه :
 «لأَعْرَاضِ هَذِهِ الإِتِّفَاقِيَّةِ يَعْنِي "البثُّ الإِذَاعِيُّ غَيْرِ المُصْرَحِ بِهِ" إِرْسَالُ الإِذَاعَاتِ الصَّوْتِيَّةِ أَوْ التَّلِفِيزِيُونِيَّةِ مِنْ سَفِينَةٍ أَوْ مُنْشَأَةٍ فِي أَعَالِي الْبَحَارِ بِنِيَّةِ اسْتِقْبَالِهَا مِنْ عَامَّةِ الْجُمْهُورِ بِمَا يُخَالِفُ الأَنْظِمَةَ الدَّوْلِيَّةَ، عَلَيَّ أَنْ يُسْتَشْنَى مِنْ ذَلِكَ إِرْسَالُ نَدَاءَاتِ الإِغَاثَةِ»، كما أوجبت الفقرة الأولى من المادة (109) بأن «تَتَعَاوَنَ جَمِيعُ الدَّوَلِ فِي قَمْعِ البَثِّ الإِذَاعِيِّ غَيْرِ المُصْرَحِ بِهِ مِنْ أَعَالِي الْبَحَارِ»، وأجازت الفقرة (3) من ذات المادة، محاكمة من يقوم بهذا البث من قبل عدد من الدول ينعقد لها كلها الإختصاص بالنظر في هذه الجريمة، وهذه الدول هي: «أ) دَوْلَةٌ عَلِمَ السَّفِينَةَ؛ ب) أَوْ دَوْلَةٌ تَسْجِيلِ المُنْشَأَةِ؛ ج) أَوْ الدَّوْلَةُ الَّتِي يَكُونُ الشَّخْصُ مِنْ رِعَايَاهَا؛ د) أَوْ أَيْةٌ دَوْلَةٌ يُمَكِّنُ اسْتِقْبَالَ البَثِّ فِيهَا؛ هـ) أَوْ أَيْةٌ دَوْلَةٌ يُشَكِّلُ هَذَا البَثُّ تَشْوِيْشًا عَلَيَّ اتِّصَالَاتِهَا اللَّاسَلِكِيَّةِ المُصْرَحِ بِهَا». (3)

¹⁾ *ibid*, p245

²⁾ د.عبد المنعم محمد داود، المرجع السابق، ص144. وفي هذا السياق، فإنني أسف كبير الأسف عن الخطأ الواضح الذي وقع فيه د.عبد المنعم محمد داود في تعليقه على البند (د) من الفقرة (2) من المادة (19) حيث أورد عبارة "أي عمل عدائي" عوض "أي عمل عدائي"، وقد ظننت لأول الأمر أن الكلمة: "عدائي" سقطت سهوا في مؤلف الدكتور أو أنها خطأ مطبعي، إلا أن شرح الأستاذ لها لا يدل على ذلك، فقد ذكر بأن "الفقرة (د) من الفقرة الثانية من المادة (19)... قد أضافت نشاطا جديدا هو أي عمل عدائي يهدف إلى المساس بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها، ويسري على هذا البند ما سبق أن قلناه من أنه يعد من قبيل مقدمات الحرب وبالتالي يعطي للدولة الساحلية حق الدفاع الشرعي". وواضح من هذا الكلام، أن د.عبد المنعم لم ينتبه إلى الكلمة "عدائي" فحوّلها إلى "عدائي" وربطها بالبند (أ) الذي اعتبره من قبيل مقومات الحرب عند شرحه في صفحة 143 من مرجعه المذكور سابقا. أنظر في هذا، المرجع السابق ص144، وأرجو أن يتدارك الدكتور هذا الخطأ في الطبعة اللاحقة.

³⁾ وسوف أعود بإذن الله إلى استعراض من هذا الموضوع تفصيلا في القسم المتعلق بالإختصاص.

وكما ذكرت آنفاً بأن الإتفاقية العامة تتسم بنوع من الإنسجام بين نصوصها وأحكامها، فإنه يمكن القول هنا بأن الإتفاقية العامة، إذ انتبهت إلى مخاطر هذا البثّ غير المصرح به وحظرتة في أعالي البحار وجعلت من الدول المختصة بمحاكمة القائمين به كلاً من الدولة التي تستقبل هذا البث، وكذا أية دولة يشكل هذا البث تشويشا على اتصالاتها اللاسلكية المصرح بها...، فإن ما هو محظور في منطقة أعالي البحار هو محظور - من باب أولى - في منطقة البحر الإقليمي، ومن ثم، جاز أن نتقبل أن هذا العمل ينفي بالضرورة براءة مرور السفينة إذا قامت به أثناء مرورها بالبحر الإقليمي. هذا من جهة، ومن جهة ثانية فإن البند (هـ) من الفقرة الثالثة من المادة (109) من الإتفاقية العامة يقابل نسبياً البند (ك) من الفقرة الثانية من المادة (19) من الإتفاقية العامة والذي يقضي بـ «أَيِّ فِعْلٍ يَهْدَفُ إِلَى التَّدْخُلِ فِي عَمَلِ أَيِّ مِنْ شَبَكَاتِ المُواصَلَاتِ أَوْ مِنَ المَرَاقِقِ أَوْ المُنْشآتِ الأُخْرَى لِلدَّوَلَةِ السَّاحِلِيَّةِ». وتكون النتيجة التي أخلص إليها، أن الدولة الساحلية إذا شكل البث الإذاعي غير المصرح به - ولو حصل في منطقة أعالي البحار - تشويشا على اتصالاتها اللاسلكية أو تم استقباله من قبلها، فإنها تكون مختصة قانوناً بمحاكمة من يقوم بمثل هذا العمل إذا تمكنت - و قبل غيرها من الدول المختصة - من القبض على الجناة و لو في أعالي البحار و هذا تطبيقاً لنص المادة (109) سالف الذكر، فهي تكون - من باب أولى - أكثر اختصاصاً بل المختص الوحيد و المانع إذا وقع هذا العمل في بحرها الإقليمي وكان «...يَهْدَفُ إِلَى جَمْعِ مَعْلُومَاتٍ تَضُرُّ بِدِفَاعِ الدَّوَلَةِ السَّاحِلِيَّةِ أَوْ أَمْنِهَا» (المادة 2§19. (ج))، أو كان هذا البث عملاً دعائياً «يَهْدَفُ إِلَى المَسَاسِ بِدِفَاعِ الدَّوَلَةِ السَّاحِلِيَّةِ أَوْ أَمْنِهَا» (المادة 2§19. (د))، أو كان يهدف ربما إلى «...التَّدْخُلِ فِي عَمَلِ أَيِّ مِنْ شَبَكَاتِ المُواصَلَاتِ أَوْ مِنَ المَرَاقِقِ أَوْ المُنْشآتِ الأُخْرَى لِلدَّوَلَةِ السَّاحِلِيَّةِ» (المادة 2§19. (ك))، إذ لا مجال إلى مناقشة براءة مرور السفينة التي تباشر مثل هذا العمل على الإطلاق.

وترجع بوادر التفكير في هذا الموضوع وخطورته، والتي تجرد المادتان (19) و(109) مرجعيتهما فيه، إلى ملحق اتفاقية جنيف لعام 1959 حول الإتصالات اللاسلكية، إذ تضمن هذا الملحق تنظيمًا يمنع وضع أو استعمال أجهزة البث الإذاعي الصوتي أو التليفزيوني على متن السفن أو المنشآت العامة خارج حدود ولاية الدول المتعاقدة البحرية، على أن تتولى كل دولة تنظيم ذلك داخل حدود ولايتها البحرية. وقد ترتب على هذا الإجراء الذي أورده ملحق اتفاقية 1959، أن قامت "اللجنة الدولية لتسجيل الذبذبات *Comité International d'Enregistrement des Fréquences*" التابعة للإتحاد الدولي للإتصالات السلكية واللاسلكية *Union Internationale des*

Télécommunications⁽¹⁾ بتوزيع منشور عام 1962، تلتبس فيه من الدول أن تطلب من سلطاتها المختصة بتسجيل السفن أن تفرض وتراقب عدم قيام أي سفينة بشحن جهاز بث باستثناء ما هو ضروري ومعتاد للملاحة البحرية.⁽²⁾

وتمكن الإشارة في هذا الصدد، إلى أن أجهزة الإستطلاع حالياً أصبحت من القدرة الفائقة ما تمكن السفينة المارة من الحصول على قدر من المعلومات من سواحل الدولة الساحلية والتي يمكن استخدامها فيما بعد؛⁽³⁾ كما أن بعض التجهيزات الإلكترونية الحديثة بإمكانها أن تؤدي - في حال ضبطها على متن السفينة - إلى اتهامها بالتجسس. وتتم عملية جمع المعلومات بالوسائل الإلكترونية عموماً بطرق ثلاث: 1- التحديد الكهرومغناطيسي وهو استعمال الرادار؛ 2- التعرف الإلكتروني وهو الذي يسمح بالتعرف البصري الليلي والنهارى والبعيد المدى وكذا في جميع الأحوال؛ 3- البحث الكهرومغناطيسي المعتمد على جمع وتحليل الإشعاعات الكهرومغناطيسية الذي يسمح بتقديم معطيات تقنية تخص خصائص أجهزة الطرف الآخر، وهي تقنية تستخدم في مواضع أبعد مما سلف كالعديد من التكتيكية إذ تمكن من التعرف وتحديد مواقع القوات المواجهة وتحديد سلوكها ونشاطها والتصنت عليها. وبخلاف الطريقتين الأولى والثانية اللتين يمكن تحديدهما وابطألهما، فإن الطريقة الثالثة تعتبر أكثر تطوراً وهي تتسم بالخفاء غير أنها تبقى هي الأخرى قابلة للتأثر بعملية "الإحباط" التي يستخدمها الطرف الآخر في حال كشفها، لكن خفاءها يبقها عملية جمع معلومات ناجحة.⁽⁴⁾

ومن الحوادث الدبلوماسية ذات الصلة بهذا الموضوع والأكثر ذبوعاً يمكن أن أذكر قيام البحرية العسكرية البرازيلية عام 1968 باحتجاز السفينة السوفياتية "Kegvstrov" في مياهها الإقليمية بتهمة التجسس والمراقبة الإلكترونية؛ وفي العام نفسه أي 1968، ضبطت القوات البحرية لكوريا

⁽¹⁾ يعتبر الإتحاد الدولي للمواصلات السلكية واللاسلكية "UIT" من أقدم المنظمات الدولية المتخصصة وهو يرجع في إنشائه إلى اتفاقية باريس لعام 1865 التي أنشأت ما كان يعرف أولاً باتحاد البرق العالمي، ثم شمل اختصاص هذا الإتحاد عام 1885 مسائل الإتصال التليفوني، ثم ظهر اتحاد الإذاعة بمقتضى معاهدة برلين لعام 1906، ثم أظهر العمل الدولي وجوب دمج الإتحادين معا وكان ذلك عام 1933 لينشأ من دمجهما ما يعرف الآن بالإتحاد الدولي للمواصلات السلكية واللاسلكية الذي بدأ يمارس نشاطه ابتداء من عام 1934 واتخذ من مدينة برن بسويسرا مقراً له. وفي عام 1947 تقرر إعادة تنظيم الإتحاد وربطه بالأمم المتحدة وأصبح مقره الجديد منذ عام 1948 بجنيف وبقيت له تسميته بدون تعديل.

راجع في تنظيم هذا الإتحاد وأهدافه: د إبراهيم شلي، أصول التنظيم الدولي - النظرية العامة والمنظمات الدولية - الدار الجامعية للطباعة والنشر. 1985، 503 وما بعدها.

⁽²⁾ راجع هذا الموضوع في:

Djamchid Momatz. « La haute mer ». Chapitre 7. Traité du Nouveau droit de la mer. Op.Cit., P 370.

وسوف أعود لإثارة هذا الموضوع بشيء من التفصيل لاحقاً في العنصر الموالي بحول الله.

⁽³⁾ د. عبد المنعم محمد داود، المرجع السابق، ص 144.

⁽⁴⁾ راجع في خصائص التقاط المعلومات:

L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., P243.

الشمالية في مياهها الإقليمية السفينة الأمريكية "Pueblo" بالتهمة ذاتها، وقد كان احتجاج الولايات المتحدة الأمريكية مبنيًا على عدم وجود السفينة في المياه الإقليمية الكورية من جهة، و من جهة أخرى فإن هذه السفينة سفينة حربية تتمتع بالحصانة السيادية ويكون القبض عليها غير مشروع إلا إذا وجد تهديد بالقوة مباشر ضد الدولة الساحلية. أما عن كوريا فقد ورد في مذكراتها أنها لجأت إلى هذا الإجراء من قبيل الدفاع عن النفس. وقد أدت هذه الحادثة إلى أزمة عنيفة بين الولايات المتحدة وكوريا الشمالية، ولم يتم الإفراج عن طاقم السفينة "Pueblo" إلا بناءً على وثيقة مسلمة من قبل ممثل الرئيس الأمريكي يعترف فيها بأن استعمال أجهزة الرقابة الإلكترونية يحيل المرور إلى مرور غير بريء. وبنفس الوقائع تقريباً، وبتهمة التجسس كذلك، وقع الحادث الدبلوماسي بين الولايات المتحدة وكمبوديا عام 1975 حيث أُلقت البحرية الكمبودية القبض على الناقلة الأمريكية "Mayaguez" واحتجزتها أثناء مرورها على بعد 6 أميال من ساحل جزيرة "بولو كندور Polo Candor" الكمبودية وكانت كمبوديا تمد بجزرها الإقليمي إلى مسافة 12 ميلاً بحرياً الأمر الذي لم تعترف به الولايات المتحدة الأمريكية التي كانت تستند في ذلك على حدود 3 أميال كعرض للبحر الإقليمي بناءً على العرف الدولي واتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي لعام 1958.⁽¹⁾

وفي ختام الحديث عن هذا العنصر، فإنني أرى أن بعض بنود الفقرة الثانية من المادة (19) جاء بشكل موضوعي بخلاف البعض الآخر وأخص هنا البندين (ج) و (د) اللذين يحتملان التقدير الشخصي للدولة الساحلية وهذا باحتوائهما عبارة "يَهْدَفُ إِلَى" مما يقلل الضوابط الموضوعية ويجعل الرجوع إلى تقدير الدولة الساحلية أمراً لا مفر منه. وفي رأيي، فإن البندين بهذه الصيغة أسلم وأكثر مراعاة للدولة الساحلية مما لو وردا خاليين من العبارة السابقة وهذا بالنظر إلى حساسية الموضوع وخطورته المتعلقة بالجانب الدفاعي والأمني للدولة الساحلية؛ فلا يعقل أن تنتظر الدولة الساحلية وقوع مثل هذه الأفعال، وإنما جاز لها أن تتدخل وقائياً لمنع أي عمل يهدف إلى جمع معلومات تضر... بدفاعها، وهي بذلك تقيم اعتباراً للسرور في طابعه البريء "Innocent" لتحوّل بينه وبين أن يصبح ضاراً "offensif" حتى ولو كان ذلك بفعل تقديرها لأنها هي المقصودة وأمنها وسلامتها هما

⁽¹⁾ راجع في جميع الحوادث الدبلوماسية السابقة :

L. Lucchini, M. Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., P244, 245.

وانظر كذلك في بعضها: د. غسان هشام الجندي، الروائع المدثرة في قانون البحار، المرجع السابق، ص 33.

وللتذكير، فإن قضية مماثلة سبق وأن استعرضت وقائعها وهي حادثة القبض على السفينتين الأمريكيتين "Yorktown" و "Caron" من قبل الإتحاد السوفياتي بعد دخولهما إلى مياهه الإقليمية من البحر الأسود وكان ذلك عام 1986. وبالرغم من اعتبار الإتحاد السوفياتي أن السفينتين تنطويان على تهديد له إلا أن ما كشفت عنه التحقيقات أظهر أن السفينتين كانتا مجهزتين بأحدث أجهزة الاستطلاع، كما أن الصحافة الأمريكية نفسها تعرضت لهذا الموضوع ورأت أن مهمة السفينتين كانت بقصد جمع المعلومات وليس تهديداً للإتحاد السوفياتي بالمعنى الذي ينطوي على استعمال القوة. أنظر في ذلك: Ibid, P246 وأيضا: I. P. Pancracio. Op.Cit., P91.

المراهن عليهما، ومن ثم، فإنني أرى ألا مجال هنا للقرائن الموضوعية بتاتا ما دام الأمر يتعلق بأمنها ودفاعها ولها بذلك أن تقدر أن من شأن هذا العمل أن يهدف إلى جمع معلومات أو أنه عمل دعائي يهدف إلى المساس بأمنها ودفاعها، ولها أن تتدخل للتأكد من أن مرور السفينة بريء قبل أن يتم الفعل - فعلاً - ويتضح لها أن هذا المرور ضار قد ألحق بها أضراراً وربما لم تتمكن من السفينة بعدها إذ يكون الأوان قد فات. وفي المقابل، تتحمل الدولة الساحلية مسؤولية ما قد ينجر عن تدخلها إذا ما لحق بالسفينة ضرر ليس له ما يبرره، وهي تلتزم بالتعويض عن ذلك أمام دولة علمها طبقاً لقواعد المسؤولية الدولية. و عليه، فإن الدولة الساحلية تقدر بسلطتها التقديرية مدى براءة المرور فيما إذا كان يهدف أو لا يهدف إلى إلحاق الضرر، لكن يجب أن يتم ذلك من قبلها بكل ما يمكن من مراعاة تحت أحكام و قواعد المسؤولية الدولية.

باء) النشطات ذات الصلة بالمصالح الإقتصادية والمالية والنظام العام للدولة الساحلية: وفي إطار هذه الطائفة من النشاطات، فإنني أعتقد أن البنود (ز)، (ط) و(ك) تنحصر ضمنها. فالبند (ز) ينص على «تحميل أو إنزال أي سلع أو عملة أو شخص خلافاً لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة؛» وهذه النشاطات مشمولة أيضاً بنص الفقرة الثانية من المادة (19) إذ يؤدي القيام بها إلى انعدام براءة المرور. أما عن البند (ط)، فهو يتعلق بـ«أي من أنشطة صيد السمك؛»، وهو بدوره ينصرف إليه الحكم نفسه الذي ذكرته آنفاً، وكذلك الأمر بالنسبة للبند (ك) الذي يقضي بـ«أي فعل يهدف إلى التدخل في عمل أي من شبكات المواصلات أو من المرافق أو المنشآت الأخرى للدولة الساحلية؛». وبداية أستهل الحديث في هذا الموضوع عن البند (ك) الأخير.

1) التدخل في شبكات المواصلات والمرافق الأخرى للدولة الساحلية: وينطبق على هذا النشاط الحكم ذاته والتعليق الذي أوردته بخصوص البند (ج) المتعلق بأي «عمل يهدف إلى جمع معلومات...» أو البند (د) المتضمن أي «عمل دعائي يهدف إلى المساس بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها». فالبند (ك) يتشابه مع البندين (ج) و (د) إلى حد بعيد، فكل منها موجه إلى جمع المعلومات أو الدخول في النظم الشبكية والاتصالات وغيرها؛ كما أن البنود معا تشترك في عبارة "يهدف إلى" وقد تقدم التعليق على ذلك فلا وجوب إلى إعادته تفادياً للتكرار.

ويبقى الفرق بين البندين (ج) و (د) من جهة والبند (ك)، أن البندين الأولين موجهان إلى المساس بأمن ودفاع الدولة الساحلية، بخلاف البند (ك) الذي يهدف على التدخل في عمل شبكات المواصلات أو المرافق الأخرى، ويكون منظوياً بدوره على المساس بالنظام العام للدولة الساحلية وإلى

تعطيل مرافقها العمومية، ومن ثم، كان أيضا ذا أهمية هو الآخر، إذ أن القيام به من قبل السفينة أثناء مرورها أو كانت هذه الأخيرة تهدف من وراء مرورها إلى هذا النشاط فعلا فلا شك في تقرير انعدام براءة هذا المرور.⁽¹⁾ ومن جهة أخرى، فإن مجال شبكات المواصلات ومرافق الدولة الساحلية ومنشآتها هي من الأهمية بمكان لهذه الدولة لما لها من اعتبارات تتعلق بالنظام العام لهذه الدولة، ولا يعقل أن تنتظر هذه الأخيرة قيام السفينة بعمل من هذا النوع أو الشروع فيه مما يؤدي إلى المساس بهذه المرافق، وإنما جاءت صيغة البند (ك) منطوية - على غرار البندين (ج) و (د) - على عبارة "يَهْدَفُ إِلَى" مما يثير التساؤل حول امكانية الدولة الساحلية في مراقبة مرور السفينة والتدخل وقائيا للإطلاع عما تشحنه السفينة من معدات أو أجهزة إلكترونية قد تشبه هذه الدولة في احتمال قيام السفينة بهذا النشاط أو أنها تهدف إلى القيام به، مما يقود في النهاية إلى تعزيز دور وصلاحيات الدولة الساحلية في المراقبة و التدخل للحيلولة دون أن يتحول المرور من "غَيْرِ بَرِيءٍ *Non Innocent*" إلى مرور "ضَارٌّ *Non Inoffensif*".

وموضوع التدخل من البحر في شبكات المواصلات أو المرافق الأخرى التابعة للدولة الساحلية من المواضيع الحديثة التي تلت اتفاقيات جنيف لعام 1958، فلم تحظ من قبل هذه الأخيرة بالتقنين، و السبب راجع إلى عدم وصول التقدم العلمي إلى درجة إثارة ذلك مما يؤدي إلى نزاعات أو حوادث محتملة تجعل من الضروري تقرير نصوص قانونية تتكفل بتنظيم هذا النشاط والمعاقبة على مخالفة لوائح الدولة الساحلية المنظمة له.

وجدير بالذكر أن بوادر هذه المسألة تعود إلى ظهور محطات إرسال لبرامج إذاعية وتلفزيونية في العقد الخامس من القرن العشرين انطلاقا من أعالي بحر الشمال وعلى مقربة من السواحل البلجيكية والهولندية والبريطانية. و قد ترتب على هذه المحطات مشاكل عديدة منها: أن هذه المحطات كانت تقوم بالبث من دون وجود نصوص قانونية تنظمها، كما أن إرسالها الإذاعية كانت تؤدي إلى تشويش على أنظمة الإرسال في السفن مما شكل خطراً على الملاحة البحرية في بحر الشمال المعروف بأنه بحر مزدحم، وفضلا عن ذلك، فإن هذه الإرسالات كانت مخالفة ومنتهكة للقوانين الداخلية التي تمنع الإعلانات في الراديو إذا كانت الإعلانات تقتصر على الدول، و قد فسّر اللجوء إلى هذه الوسيلة من البحر على أنه تهرب من هذه القوانين و الأنظمة.⁽²⁾

وقد سبق القول بأن مؤتمر جنيف لعام 1958 لم يتنبه إلى إثارة هذا الموضوع و إدراجه ضمن اتفاقية جنيف لأعالي البحار، غير أن المجموعة الدولية تمكنت من استتباعه. بملحق عام 1959 حول

(1) أنظر: د. عبد المنعم محمد داود، المرجع السابق، ص 250.

(2) أنظر: د. غسان هشام الجندي. الروائع المدثرة في قانون البحار. مطبعة التوفيق. عمان. الطبعة الأولى، 1992. ص 126.

الإتصالات اللاسلكية الذي تضمن تنظيمًا يمنع وضع أو استعمال أجهزة لبث الإذاعي الصوتي أو التلفزيوني على متن السفن أو المنشآت العامة خارج حدود ولاية الدول المتعاقدة البحرية، على أن تتولى كل دولة تنظيم ذلك داخل حدود ولايتها البحرية. وقد ترتب على هذا الملحق، أن قامت "اللجنة الدولية لتسجيل الذبذبات" التابعة للإتحاد الدولي للإتصالات السلكية واللاسلكية بتوزيع منشور عام 1962 تلتبس فيه من الدول أن تطلب من سلطاتها المختصة بتسجيل السفن، أن تفرض وتراقب عدم قيام أي سفينة بشحن جهاز بثّ باستثناء ما هو ضروري ومعتاد للملاحة البحرية.⁽¹⁾

وقد أصبح التدخل في عمل المواصلات منذ تلك الفترة أمراً محظوراً بصفة مطلقة في عمل الدول، كما أن من الدول من منعت البث الإذاعي للإعلانات التجارية من خارج الولاية الإقليمية لسواحلها. و في هذا الإطار، فقد تقدمت بريطانيا بشكوى إلى الإتحاد الدولي للإتصالات السلكية واللاسلكية ضدّ بنما التي أقدمت منشأتان تابعتان لها هي "Voice of slough" عام 1962 ومحطة "Radio Cardina" عام 1964 بالقيام ببثّ لإعلانات تجارية. و إزاء ذلك، بادرت المجموعة الأوربية إلى إبرام معاهدة 22 جانفي 1965 حول مكافحة إرسال البرامج غير المشروعة عبر محطات موجودة في البحر العام.⁽²⁾

و بموجب المادة الأولى من هذه المعاهدة، تقرر تحريم انشاء محطات إرسال: ثابتة، أو على ظهر سفينة، أو على متن طائرة، خارج الأراضي الوطنية تقوم ببث برامج تصل، أو يمكن أن تصل، كلياً أو جزئياً، إلى أراضي دولة طرف في المعاهدة، أو يمكن أن تسبب تشويشاً لمحطة بث تدار بموافقة إحدى الدول الأعضاء في المعاهدة؛ كما تركت المادة الثانية منها الباب مفتوحاً للدول الأعضاء لتقدير أسس و نوع العقوبات الموقعة على مرتكبي هذه الجرائم بموجب تشريعاتها.⁽³⁾

و الظاهر أن حظر التدخل في عمل المواصلات و البث الإذاعي قد أخذ بعد معاهدة 1965 حيّزه من التطبيق والعمل الدولي فعلاً يتجاوز مجرد إبلاغ الإتحاد الدولي للإتصالات السلكية واللاسلكية. و من السوابق الهامة، يمكن ذكر قضية السفينة "Magda Maria" التي تتلخص وقائعها في أن هذه الأخيرة سفينة مسجلة في بنما وراسية في البحر العام بالقرب من سواحل هولندا؛ و قد أقدمت في 26 جويلية 1971 على القيام ببث تجريبي مخصص للجمهور في هولندا من دون أن تحصل على إذن من السلطات الهولندية. وإزاء ذلك، قامت البحرية الهولندية بإجراء تحقيق أولي على متن هذه السفينة ثم اقتيادها إلى الموانئ الهولندية لتقدم إلى المحاكمة. وقد أصدرت المحكمة حكمها مؤسسه

(1) راجع في هذا الموضوع : Djamchid Momatz. « La haute mer ». Op.Cit., P 370.

(2) أنظر: د.عبد المنعم محمد داود، المرجع السابق، ص250، وكذا : د.عسان هشام الجندي، الروائع المدثرة في قانون البحار، المرجع السابق، ص 126.

(3) راجع: د.عسان هشام الجندي، الروائع المدثرة في قانون البحار، المرجع السابق، ص 127.

إياه على مخالفة السفينة لمعاهدة 1965 وقضت بمصادرة معداتها وأجهزتها مع الإفراج عنها وعن طاقمها. (1)

ويبدو أن المجموعة الأوربية كانت أكثر من غيرها متأثراً بهذا النشاط وحظره، فقد أقدمت مع بداية انطلاق أشغال المؤتمر الثالث حول قانون البحار عام 1974 إلى اقتراح فحوى معاهدة 1965 القاضية بحظر البث الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار ولم يجد المؤتمر صعوبة في اعتماده، فاستقرّ نهائياً في نص المادة (109) من الإتفاقية العامة و قد سبقت الإشارة إليها. (2)

وفي ضوء ما سبق استعراضه، يمكن القول بأن التطور القانوني لمسألة حظر البث الإذاعي والتلفزيوني قد كان مركزاً على منطقة أعالي البحار و على حظر القيام به فيها أو منها أكثر من غيرها من المناطق البحرية الأخرى مثلما رأينا بالنسبة لمعاهدة 1965 أو بالنسبة للمادة (109) من الإتفاقية العامة، وهذه الأخيرة قد جعلت من الدولة الساحلية معنيةً بالإختصاص إذا كان «يُمْكِنُ اسْتِقْبَالُ البَثِّ فِيهَا» أو كان «يُشكَلُ هَذَا البَثُّ تَشْوِيْشًا عَلَى اتِّصَالَاتِهَا اللّاسْلِكِيَّةِ المُصْرَحِ بِهَا»، غير أن القول بهذا الحكم ينتفي تماماً و ينحسر أمام الإختصاص المانع للدولة الساحلية إذا تمّ هذا الأمر في بحرها الإقليمي، فلا مجال - حينئذ - لأن تختص دولة ثانية معها حتى ولو كانت هذه الدولة ضمن الدول التي عددها المادة (109) (3)، ولا مجال للقول ببراءة المرور هنا أيضاً، بل إن مجرد الشك في أن السفينة تهدف إلى القيام بمثل ذلك حُقَّ للدولة الساحلية أن تتدخل لتتفحص السفينة ما دام أن هذا الأمر ممكن تحقيقه في أعالي البحار على اعتبار أن البث الإذاعي غير المصرح به من الأعمال الموجبة لحق الزيارة (4)، فكيف إذا وقع في البحر الإقليمي؟! .

2) الْمَسَاسُ بِأَمْصَالِحِ الإِقْتِصَادِيَّةِ وَالْجُمْرُكِيَّةِ وَالْمَالِيَّةِ لِلدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ: وفي عموم هذا العنصر من النشاطات التي تنحصر تحتها البنود (ز) و(ط) و(ك)، فالظاهر أن المؤتمرين خلال المؤتمر الثالث قد أولوا مراعاة لمصالح الدولة الساحلية من غير جوانب الأمن والدفاع التي اقتضت عليها اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي لعام 1958 في مادتها (14)، متفادين بذلك ما حيك حول هذه الأخيرة من انتقادات باعتبارها قد سلكت منعرجاً عن السلوك الدولي الذي جرى من قبل وضع هذه

(1) راجع: المرجع السابق، ص 128.

(2) أنظر: المرجع السابق، ص 127. وللإشارة، فإنني سأعود إلى بحث هذا الموضوع وبشيء من التفصيل في شرح المادة (109) بحول الله.
(3) وهي حسب نص الفقرة الثالثة من المادة (109): «أ) دَوْلَةٌ عَلِمَ السَّفِينَةُ؛ ب) أَوْ دَوْلَةٌ تَسْجِلُ المُنْشَأَةَ؛ ج) أَوْ الدَّوْلَةُ الَّتِي يَكُونُ الشَّخْصُ مِنْ رِعَايَاهَا؛ د) أَوْ أَيْةٌ دَوْلَةٌ يُمَكِّنُ اسْتِقْبَالَ البَثِّ فِيهَا؛ هـ) أَوْ أَيْةٌ دَوْلَةٌ يُشكَلُ هَذَا البَثُّ تَشْوِيْشًا عَلَى اتِّصَالَاتِهَا اللّاسْلِكِيَّةِ المُصْرَحِ بِهَا» وقد سبقت الإشارة إليها.

(4) وهو الحق الذي قررت أحكامه المادة (110) وأعطت بموجبه للسفن الحربية أن تتدخل لتفقد السفن الأجنبية الخاصة في أعالي البحار إذا توفرت لديها أسباب معقولة بأن هذه السفن سفن قرصنة أو أنها تعمل في تجارة الرقيق أو أنها تعمل في البث الإذاعي غير المصرح به أو أن هذه السفن بدون جنسية. وسوف أعود لتناول هذه المادة تفصيلاً لاحقاً بحول الله.

المادة ؛ حيث أن المادة (3) من مشروع لاهاي حول البحر الإقليمي لعام 1930 قد تعرضت بالذكر لهذه المصالح فقضت بأن المرور البري هو "استعمال السفن للبحار الإقليمية دون قصد إتيان أعمال تضر بأمن الدولة الساحلية أو بسياساتها العامة أو بمصالحها المالية"، ثم تلاها مشروع لجنة القانون الدولي في دورتها السادسة سنة 1954⁽¹⁾ في المادة (17) منه حين قضت بانعدام براءة مرور السفينة إذا كان هذا المرور من أجل ارتكابها عملاً يضر بأمن الدولة الساحلية أو بسياساتها العامة أو بأية مصلحة أخرى يقوم البحر الإقليمي على حمايتها "؛ وقد رأينا كيف أن بعض الدول⁽²⁾ هاجمت هذا النص ورأت فيه قصورا إذ ينبغي تحديد هذه المصالح تحديدا حصريا كمصالح الأمن والهجرة والصحة والمصالح الجمركية..، فأعدت لجنة القانون الدولي لأجل ذلك صياغة هذه المادة وأبدلتها بالمادة (15) من مشروعها النهائي المقدم عام 1956 والذي غيَّب تماما هذه المصالح، بل وأكثر منه أن تستقر هذه المادة نهائيا في المادة (14) من اتفاقية جنيف لعام 1958 حول البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة فوردت - هي الأخرى - خاليةً من ذكر أية مصالح بخلاف الجانب الأمني والدفاعي الذي يؤدي المساس به إلى فقدان براءة المرور؛ وأبعد منه قليلا، ما أوردته هذه المادة في فقرتها الخامسة بخصوص مراعاة قوانين وأنظمة منع الصيد التي تؤدي مخالفتها أيضا إلى انعدام البراءة. وبخلاف ما ذكر، لم يظهر في اتفاقية جنيف أي أثر للمصالح الجمركية، المالية أو تلك المتعلقة بالنظام العام أو بالصحة أو بالهجرة مع أن المسلك السابق قبلها والذي استعرضته آنفا، لم يغفلها وكان أن تناولها بالتدوين .

وعلى ضوء ما سبق، يتضح أن إدراج البنود (ك) و(ط) ضمن نطاق المادة (2§19) ولاسيما البند (ز) الذي يقضي بـ« تَحْمِيلٍ أَوْ إِنْزَالٍ أَيْ سِلْعَةٍ أَوْ عُمَلَةٍ أَوْ شَخْصٍ خِلَافًا لِقَوَانِينِ وَأَنْظِمَةِ الدَّوَلَةِ السَّاحِلِيَّةِ الْجُمْرُكِيَّةِ أَوْ الضَّرْبِيَّةِ أَوْ الْمُتَعَلِّقَةِ بِالْهَجْرَةِ أَوْ الصِّحَّةِ؛» إنما تم بضغط أو بالحاء من قبل الدول الساحلية خلال المؤتمر الثالث، كما أن كثرتها وتكتلاتها وحضورها المكثف خلال هذا المؤتمر - باعتبارها دولا نامية وحديثة الاستقلال - كان العامل الرئيسي في أن يولي هذا المؤتمر مراعاة لهذه المصالح⁽³⁾ إلى جانب المجال الأمني، وهي بذلك تكون قد أعادت حقها الذي فرضه لها القانون الدولي حتى من قبل مؤتمر تقنين لاهاي لعام 1930⁽⁴⁾ وسلبتها المادة (14) من اتفاقية جنيف لعام

(1) وقد رأينا فيما سبق ما حصل بين أعضاء لجنة القانون الدولي من جدل فقهي بخصوص عبارة "السِّيَاسَةِ الْعَامَّةِ" التي عارضها البعض واقترح آخرون استبدالها، كما وردت بشأنها تعليقات مختلفة. راجع ص 324 من هذه الأطروحة.

(2) وهي بريطانيا وشمال إيرلندا وهولندا وقد سبق التطرق إلى ذلك أيضاً. أنظر ص 324 من هذه الأطروحة.

(3) وسوف أعود لاستعراض تدخلات هذه الدول في هذا الموضوع لدى المؤتمر الثالث في العنصر المخصص للمصالح الجديدة بالحماية الموجبة لمنع المرور غير البري بحول الله.

(4) وقد حرصت الدول حتى قبل مؤتمر لاهاي ولاسيما بريطانيا على حماية مصالحها المالية والجمركية بما يعرف بقوانين الذئاب البحرية *Hovering Acts* منذ مطلع القرن 18 وقد تبعتها الولايات المتحدة الأمريكية في إقامة نظام قانوني مماثل بموجب قانونها لعام 1899، ثم أصدرت الولايات المتحدة عام 1922 قانونها الشهير المعروف بتسمية "*Tariff Act*" الذي كان يهدف إلى فرض الرقابة على السفن

1958 حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة. وغني عن البيان ما لهذه المصالح من أهمية عند كل دولة في مسارها التنموي وحياتها الاقتصادية، ومن ثم، فإن الدول تتباين في تنظيمها لهذه المصالح التي تتولاها بموجب تشريعاتها الوطنية آخذة بعين الاعتبار مصالحها الخاصة.

ولكون البحر الإقليمي هو المنطقة التي يمارس فيها المرور البري، فإن هذا المرور يجب يكون فيها إما لغرض « (أ) اجتياز هذا البحر دون دخول المياه الداخلية أو التوقف في مرسى أو في مرفق مينائي يقع خارج المياه الداخلية؛ (ب) أو التوجه إلى المياه الداخلية أو منها أو التوقف في أحد هذه المراسي أو المرافق المينائية أو مغادرته؛» (المادة (18) من الإتفاقية العامة)، وبالتالي، فإن الوظيفة الأساسية في هذه المنطقة بالنسبة للسفينة ليست أكثر من مجرد المرور البري، ولا يحق لها أن تباشر خلال ذلك نشاطا آخر؛ ثم إن الدول تخصص عادة موانئها وأرصفتها لأغراض مختلفة وتحفها بمنظومة كاملة من التنظيمات واللوائح التي تتناول كل صغيرة وكبيرة من نشاطات هذه السفن بدءاً من حركتها داخل الأرصفة المينائية مروراً بالإرشاد البحري وصولاً إلى سبل الشحن والتفريغ؛ فضلاً عن أنظمة أخرى تخص المهجرة والركوب والتزول، وهو أمر لا يحق للسفينة أن تعتمد إليه في البحر الإقليمي لأن مكان ذلك هو المياه الداخلية والموانئ حتى ولو كانت هذه الأخيرة داخل البحر الإقليمي، ويجب أن يتم كل ذلك بكل ما أمكن من مراعاة لجميع هذه الأنظمة واللوائح. وفي حال مخالفة ذلك، فلا مجال للشك في انعدام براءة مرور هذه السفينة، والسبب في كل هذا أن الدولة تستفرد بتنظيم موانئها ولها حتى حق منع دخول السفن إليها إذا رأت ذلك ضرورياً كأن تستدعيه ضرورة صحية أو بيئية أو ماشابهها؛ فكيف يحق للسفينة أن تباشر نشاطات لا يحق لها أن تباشرها إلا في موانئ هذه الدولة وقبل أن تحصل ربما حتى على حق الدخول إلى هذه الموانئ، وربما قد لا يسمح لها بالإقتراب من المياه الداخلية بتاتا ويطلب منها أن تغادر البحر الإقليمي، فتعتمد إلى القيام بهذه النشاطات داخل البحر الإقليمي؟! !!

وكمثال عن هذه اللوائح والتنظيمات يمكن أن أسلط الضوء على الجزائر وما قررته في شأن تنظيم بعض هذه المصالح.

ففي المجال الجمركي وبعد منحها حق الدخول، فإن على أية سفينة أجنبية أن تحترم نظام الجمارك التي لها حق تنظيم حركية السفن والبضائع والركاب... وهذا بغية تسهيل وتنظيم عملية الجمركة التي لا يجوز للسفينة أن تنهرب منها ومن دفع الأتاوى والمتسحقات التي تكون في شكل "تعريف جمركية *Tariffs Douaniers*" أو مستحقات استغلال الموانئ.

حتى مسافة 13 ميلا بحريا بغية منع تهريب الكحول . راجع كلا من: د.حامد سلطان، د.عائشة راتب، د.صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص567-569، و أيضا: د.محمد المجذوب، المرجع السابق، ص190، وكذا :

E.Langavant. « Droit de la mer». Tome II. Op.Cit., P44.

وقد صادقت الجزائر على الإتفاقية الدولية المتعلقة بتبسيط وتوافق الإجراءات الجمركية الموقعة بـ : "كيوتو" باليابان في 18 ماي عام 1973 (1) ثم اعتمدت منظومتها الجمركية بموجب القانون رقم 07/79 المؤرخ في 07 جويلية 1979 ليحدد هذا القطاع وما يندرج ضمن الإجراءات الجمركية. وقد حددت المادة الأولى منه المجال الخاضع لتطبيق القانون الجمركي، فجعلته الإقليم الوطني بما فيه المياه الإقليمية كما حددت المادة (3) منه المهام المنوطة بإدارة الجمارك.

وفضلا عن ذلك، فقد أصدرت الجزائر المرسوم رقم 76/71 المؤرخ في 3 ديسمبر 1971 يحدد الرسوم المجبأة على السفن الأجنبية في الأرصفة المينائية كلما تعلق الأمر بدخول هذه السفن إلى هذه الأرصفة أو مغادرتها، ورسومها أخرى تجبى على بعض أنواع السفن وعلى طنيتها وأخرى على السلع وعلى الركاب.

وفي هذا السياق دائما، جاء المرسوم رقم 61/71 المؤرخ في 4 أبريل 1971 محددًا نوع حقوق الملاحة وكيفياتها وشروطها حيث تبين المادة الثالثة منه أخذ الأتاوى المينائية ورسوم المرور عن السفينة في كل توقف تجاري لها وتبعًا لطنة الحمولة الإجمالية ونوع العمليات المتممة في الموانئ الجزائرية، وتحدد المادتان (4) و (5) منه كيفية جمع الأتاوى والرسوم. أما المادتان (6) و (7) فتبينان شروط الإعفاء الجزئي أو الكلي من دفع الأتاوى المينائية، كما تبين المادة (8) الإعفاء من رسم المرور.

ومن جهة أخرى، فإنه عادة ما تضع دولة الميناء قواعد تنظيمية تتعلق بسير السفن في الموانئ وإقامتها وتحدد نظام "الإرشاد البحري" ومستحققاته على السفن، وهي كلها قواعد يتعين على السفن الأجنبية القادمة إلى الميناء مراعاتها.

ونظرا للأهمية الاقتصادية والتجارية للميناء، فإن الدولة الساحلية تولي أهمية بالغة لتنظيم حركية السفن وتنقلها قصد تنظيم رسوها وتفاديا لأي اصطدام أو ازدحام أو سوء تسيير يعرقل عملية شحن أو تفريق البضائع والسلع وتنظيمها على الأرصفة وفي المخازن المينائية حتى يسهل شحنها أو نقلها من جديد.

وبالنسبة لحالة الجزائر يمكن الرجوع إلى المرسوم رقم 75/72 المؤرخ في 17 جوان 1975 المتعلق بإنشاء اللجنة الدائمة للبرمجة والتنسيق في الموانئ الذي يحدد في المادة (4) منه مهام اللجنة التي تعمل على برمجة وتنسيق رسو السفن وشحنها وتفريغها بطريقة تسمح بالإستغلال الأمثل للموانئ . وتشير من جهتها المادة (7) من ذات المرسوم إلى أن عملية شحن وتفريغ السفن ينبغي أن تتم بأسرع تقنية ممكنة، وفي حالة عدم كفاية هذه التقنيات، يمكن تخصيص منطقة إضافية من الميناء لهذا الغرض.

(1) صادقت الجزائر على الإتفاقية في 12 أكتوبر 1976. أنظر حول حلفيات ذلك:

Saad-Eddine. Samar. «The right of entry into maritime ports ». Op.Cit., P 69.

وفيما يتعلق بسلامة وأمن الدولة الساحلية والحفاظ على بيئتها ونظامها العام، فإن هذه الدولة عادة ما تحدد خطوطا ملاحية للسير والدخول إلى المياه الداخلية ويتعين على السفن الأجنبية مراعاتها بكل ما يمكن من مراعاة لاسيما إذا كانت تحمل مواد خطيرة أو مؤذية، إذ جرت العادة على أن تخضع لمراقبة وتنظيم خاصين. ويمكنني أن آخذ كمثال عن هذه النظم التي تقرها الدولة الساحلية القرار المؤرخ في 01 جويلية 1983 المتعلق بشروط الأمن وتفريغ وشحن البضائع الخاصة بدخول البواخر التجارية إلى الموانئ الجزائرية الذي يحدد في المادة (2) منه الشروط الدنيا التي يجب توافرها في كل سفينة تقوم بعمليات تجارية في ميناء جزائري، وهي شروط تتعلق بهيكل السفينة، عتادها، أجهزتها، ووسائل الشحن والتفريغ ووسائل الوقاية من الحريق.

كما تشترط المادة (5) من هذا القرار إرسال تصريح مسبق حول وضعية السفينة إلى السلطة المعنية التي تسلمها على أثرها رخصة الدخول إلى الميناء. وفي حالة عدم منحها رخصة الدخول، فإنه يتعين على هذه السفينة ألا تقوم بأي عمليات تجارية ما دامت الظروف المسببة لعدم الدخول لا تزال قائمة، وتستثني المادة (6) منه السفن الحربية وسفن الفسحة والصيد من تطبيق هذا القرار. (1)

وفي جانب آخر، تخضع السفن داخل الموانئ إلى قواعد متعلقة بـ "الإرشاد البحري" الذي يتمثل في مساعدة تعطى للسفن من قبل مختصين قصد تسهيل عملية دخولها ومغادرتها للميناء (2)، كما ويعتبر الإرشاد البحري جزءا من نشاط الدولة الساحلية في موانئها وخاضعا لسيادتها، ولهذا تقضي معظم تشريعات الدول الساحلية بالزاميته وعلى تقاضي مستحقات مقابله، وهو السياق نفسه الذي سارت عليه المادتان (172) و (173) من القانون البحري الجزائري ومن قبلهما المادة الثانية من الأمر رقم 39/71 المؤرخ في 17 جويلية 1971 التي تنص على أن: "يكون الإرشاد إلزاميا لجميع السفن

(1) للإشارة، فإن النصوص المستعرضة أعلاه لا تعني أنهما الوحيدة التي كفلت بها الجزائر تنظيم الجانب الأمني لموانئها بقدر ما جاء استعراضها في ظروف انعقاد المؤتمر الثالث واعتماد الاتفاقية العامة؛ ومع ذلك، فإن ثمة نصوصا أخرى أكثر دقة وتفصيلا أوردها المشرع الجزائري لا سيما مع نهاية التسعينيات وبداية الألفية وسوف أثيرها في الباب المخصص لمصالح الدولة الساحلية الجديرة بالحماية بحول الله.

(2) وقد ورد تعريف الإرشاد البحري في المادة الأولى من الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري وهو التعريف نفسه الذي سبق وأن أورده الأمر رقم 39/71 المؤرخ في 17 جويلية 1971 في مادته الأولى أيضا حيث تنص على أن: "يتشكل الإرشاد البحري في المساعدة التي يقدمها إلى ربانة السفن الموظفون التابعون للمكتب الوطني للموانئ والمقبولون من طرف الدولة لقيادة السفن عند دخولها وخروجها منها... الخ. وقد أعاد المشرع الجزائري تنظيم الإرشاد البحري بموجب المرسوم التنفيذي رقم 01/02 المؤرخ في 6 جانفي 2002 المحدد للنظام العام لإستغلال الموانئ، فاستبدل مصطلح "الإرشاد" الذي أعطى له معنى آخر بكلمة "القيادة" التي تعني وفق المادة (88) من المرسوم، بأنها "المساعدة التي تمنح للربانة لقيادة سفنهم عند الدخول إلى الموانئ والرحب والخروج منها. وتتم من طرف مستخدمين مؤهلين تابعين للسلطة المينائية"، وتكون القيادة "إجبارية لجميع السفن الوطنية والأجنبية" (فقرة 2 من المادة (88))، كما أنها ذات مستحقات واجبة (المادة 89).

الجزائرية والأجنبية" ؛ كما حددت المادة (7) منه السفن التي تعفى من نظام الإرشاد. أما عن القرار المؤرخ في 12 جويلية 1972 فقد عني بمسألة تحديد المناطق التي يمارس فيها الإرشاد البحري إجباريا. وفيما يتعلق بالجانب الصحي، فإن الدولة الساحلية عادة ما تفرض رقابة صارمة واجبارية في هذا المجال من قبل أن تدخل السفينة إلى موانئها أو عند رسو هذه الأخيرة حيث تباشر دولة الميناء ما تراه مناسبا من كشوف صحية أو بيطرية تفاديا لأي مشاكل يترتب عنها عدوى محتملة تنقلها السفن وقد يترتب عن ذلك غلق المرفأ المحتمل وقوعها فيه.

أما فيما يتعلق بالهجرة، فهي الأخرى مجال تخضع فيه السفن إلى مراقبة أثناء دخولها إلى الموانئ وهذا حفاظا على الأمن العام وحركة الأشخاص وحمايتهم والمحافظة على ممتلكاتهم. وفي الجزائر، يحدد المرسوم رقم 676/83 المؤرخ في 19 نوفمبر 1983 المتعلق بتنسيق مراقبة السفن في مادته الأولى الميادين التي تسهر فرق مراقبة السفن الراسية في الموانئ على مراعاة قوانينها وتنظيماتها وهي تتمثل في حماية الإقتصاد الوطني، الأمن على متن السفن، مقاومة الحريق، مراعاة قواعد النظافة، الجمارك، حركة مرور الأشخاص والممتلكات وأخيرا الصحة.

كما تخضع السفن إلى تفتيشات معينة حددها المادة (7) من المرسوم المذكور آنفا، وهي تفتيشات يمكن أن تتم بصورة عمق إذا رأت الفرق ضرورتها (المادة (11) من ذات المرسوم). وفي إطار حماية البيئة ومقاييس السلامة، فإن الدولة الساحلية لها حق إخضاع السفن الأجنبية لتفتيشات مختلفة تجرد مرجعيتها في العديد من الإتفاقيات الدولية كالاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن لعام 1973 أو اتفاقية برشلونة لعام 1976 المتعلقة بحماية حوض البحر الأبيض المتوسط وكذا مذكرة باريس لعام 1982 التي أقرت أنظمة خاصة بتفتيش السفن بغض النظر عن العلم الذي تحمله .

وإذا تمكنت الدولة الساحلية من اكتشاف أن السفينة القادمة إلى مياها الداخلية لا تتوافر فيها المقاييس الدولية المطلوبة خاصة ما تعلق منها بالجانب الصحي أو البيئي، فإنه يمكن تحاشي المخاطرة بعدم منحها حق الدخول؛ وعلى العكس من ذلك، أن تحرم من مغادرة الميناء إذا ثبت أن السفينة لا تتوافر فيها المقاييس المتعلقة بالسلامة والملاحة في البحار.

وفي هذا السياق، فإن الجزائر أولت اهتماما كبيرا بالبيئة جسدها على وجه الخصوص بمصادقتها على اتفاقية برشلونة بشأن حماية حوض البحر الأبيض المتوسط بموجب المرسوم 14/80 المؤرخ في 26 جانفي 1980، هذا فضلا عن أن الجزائر تثبت الموقف نفسه الذي أثبتته مذكرة باريس بحيث يمكن رفض دخول السفن الأجنبية التي لا تتوافر فيها المقاييس الدولية إلى المياه الداخلية الجزائرية، أو على العكس من ذلك، وهو عدم السماح لها بمغادرة الميناء إذا كانت مبررات خطر التلوث لا تزال قائمة؛ هذا فضلا عن مصادقتها على الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار

(Solas 1974) الموقعة في لندن في 1974/11/01 وهذا بموجب المرسوم رقم 510/83 المؤرخ في 27 أوت 1983، وهي اتفاقية هامة تسمح بتفتيش ومراقبة السفن لضمان سلامتها حتى من قبل دولة الميناء (المادة 19)، هذا فضلا عن مصادقة الجزائر على عدد آخر من الإتفاقيات ذات الصلة بهذا الشأن.⁽¹⁾

ومع ذلك، فإن من عناصر البند (ز) سالف الذكر ما يجد معالجة له في ضوء بعض الأحكام الدولية بالرغم مما أعارته التشريعات الوطنية من التنظيم.

فموضوع **العملة** وتزييفها، يعتبر من الجرائم الدولية ذات الإختصاص الشمولي أو العالمي⁽²⁾، ويكفي هنا أن أشير إلى أن المنتظم الدولي قد عني بتنظيمه مبكراً. فاتفاقية قمع تزييف العملة الموقع عليها في جنيف في 20 أبريل 1929 تقضي بعدم إقامة أي تمييز في ما يتعلق بمقدار العقوبة بين تزييف العملة الوطنية من جهة وتزييف العملة الأجنبية، كما أن على الدول التي تعترف بمبدأ مقاضاة الجرائم التي ترتكب في الخارج أن تعاقب الأجانب الذين ارتكبوا جريمة تزييف العملة كما لو كانت الجريمة قد ارتكبت داخل اقليمهم.⁽³⁾

ولعل من بين أهم العناصر التي تضمنها البند (ز) سالف الذكر وأشدّها إثارةً لانتباه المنظم الدولي إلى يومنا هذا، هو موضوع **الهجرة** لا سيما غير الشرعية منها و"المسافرين خلسةً Passagers Clandestins"⁽⁴⁾. فهذا الموضوع الذي كان من صميم السلطان الداخلي للدول تتولاه بموجب سياستها العامة وتتعامل معه من منطلق سيادتها، بات حالياً أحد المواضيع المدرجة ضمن نطاق القانون الدولي بالنظر لحساسيته وإثارته للرأي العام العالمي ولارتباطه الوثيق بحقوق الإنسان. وقد أضاف القانون الدولي إلى قاموسه مصطلحات جديدة بشأنه "كالمسافرين خلسةً" أو "الإتجار في المهاجرين".

(1) وقد سبقت الإشارة إلى ذلك في مجال ضوابط الملاحة والسلامة في البحار. راجع الصفحات 126-127 من هذه الأطروحة.

(2) وسوف أشير إلى هذا الموضوع في الباب المتعلق بالإختصاص بحول الله

(3) أنظر: د. هيثم أحمد الناصري، المرجع السابق، ص 239، الهامش.

(4) وتجدر الإشارة إلى أن التسميات التي تطلق هنا تختلف بين عدد من المؤلفين، كما أن البعض يترجمها بخلاف ما وردت عليه، فمنهم من يطلق تسمية المسافر خلسة والبعض يفضل كلمة المهاجر خلسة، وهي في النص الفرنسي "Passager Clandestin"، وقد وردت في تقارير الأمين العام للأمم المتحدة في النص العربي الرسمي بتسمية "المسافرين خلسة"، وأرى توظيفها هنا بهذه التسمية إذ ليس لاختلاف التسميات أي تأثير، فهي تدل على موضوع واحد.

(3) الهجرة غير الشرعية في البحر الإقليمي: ويجب التذكير في هذا المقام بأن هذا الموضوع له من الأهمية والسعة ما يجعله جديرا بالبحث في إطار مستقل لما له من علاقة وطيدة بحقوق الإنسان، ولا يمكنني هنا حصر جميع عناصره لما في ذلك من خروج عن موضوع الأطروحة على أنني أكتفي بالإشارة إلى النقاط البارزة فيه.

وبداية، تجب الإشارة إلى أن الأمم المتحدة قد تمكنت من إبرام اتفاقية تتعلق بوضع اللاجئين "Réfugiés" لـ 28 جويلية 1951 وأضافت إليها بروتوكولا ملحقا بتاريخ 31 جانفي 1967 حول عدم الإعادة القسرية، هذا مع عدم إغفال وجود جهاز تابع للأمم المتحدة تطلق عليه تسمية "المفوضية العليا لشؤون اللاجئين Haut commissariat aux réfugiés"، وهو جهاز يهتم بقضايا ووضعيات هذه الفئة من الأفراد في إطار الإهتمام الشامل بحقوق الإنسان.

والمسافر أو المهاجر خلسة هو مسافر على ظهر سفينة لم يتم بتسوية إجراءات سفره ولا وثائقه ولا تحدد له وجهة؛ وقد يكون على وضعيات مختلفة: كأن يكون فعلا لاجئا، وقد يكون هاربا من العدالة أو مهاجرا بحثا عن الرزق في وجهة معينة هروبا من الفقر لاسيما في الدول التي تنعدم فيها - بصورة شبه كلية - وسائل العيش ومقومات الحياة الطبيعية، وقد يكون نازحا من ظروف قهرية كحرب أهلية أو منازعات مسلحة بين دولتين وما إلى ذلك من الأسباب؛ وهو بذلك، يشكل مشكلة حقيقية سواء بالنسبة إلى قائد السفينة التي تحمله أو بالنسبة للدولة التي يطلب التزول فيها أو بالنسبة لملك السفينة أو مجهزها بالنظر إلى ما يشكله من عبء ومسؤولية إعادته إلى مكان ركوبه وما يترتب عن ذلك من نفقات يصعب توزيعها.⁽¹⁾

وقد انتبه المنتظم الدولي إلى هذه المشكلة مع بداية الخمسينيات من القرن العشرين فتوصل إلى إبرام اتفاقية حول المسافرين خلسة تحت رعاية المنظمة البحرية الإستشارية الدولية "OMCI" التي تقدمت بالمشروع لجنتها البحرية الدولية في 28 سبتمبر 1955، ليتم اعتماد المشروع في شكل اتفاقية أصبحت فيما بعد اتفاقية بروكسيل لـ 20 مارس 1957 وهي لا تزال تنتظر دخولها حيز التنفيذ لعدم توافر التصديقات المطلوبة.⁽²⁾

والظاهر أن فشل اتفاقية بروكسل حول وضع اللاجئين مرجعه محاولتها توحيد الرؤية الدولية في هذا المجال ووضع نظام إنساني للمهاجرين خلسة من غير أن تقدم أي تدابير وقائية للحد من هذه الهجرة، كما أنها لم تنص على أوجه الرقابة في الموانئ أو على متن السفن، وقد كانت دعوتها للدول

¹⁾ Voir; Jean – Pierre Beurier. « Droit international de la mer ». Livre 2, Droit maritime. Tome I. Mer, Navire et Marins. Op.Cit., P 91.

²⁾ V; Ibid, p 91; et notamment: Raymond Goy. «Le régime International du passager clandestin». Annuaire du droit de la mer, 2001. Tome:VI, Institut du droit économique de la mer – INDENER, Monaco. Pedone, p 171.

لإستقبالهم بدافع إنساني محض من غير أن ترتب كذلك أية مسؤولية على السفن أو على القائمين بتهجيرهم؛ ومن أجل ذلك، نعتت هذه الإتفاقية بـ "الفاشلة Fiesco".⁽¹⁾

وقد تقدمت من جهتها مفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين عام 1988 بتوصيات تمثلت في مراعاة هؤلاء المهاجرين لا سيما طالبي اللجوء منهم والذين يجب أن يحظوا بحماية بموجب القانون الدولي وتمكينهم من حق التزول إلى الموانئ ودراسة طلبات لجوئهم قبل إعادة ترحيلهم. ومع ذلك، فإن هذه التوصيات لم تمنع دول الإتحاد الأوروبي من إقرار عقوبات في مواجهة ناقلي المسافرين خلسة وهذا بموجب اتفاق 19 جوان 1990.⁽²⁾

ويمكن القول أن القانون الدولي - ومع نهاية الثمانينات - لم يكن لديه ما يتصدى به لهذه الظاهرة التي تفاقمت وبدت واضحة على صعيد العمل الدولي، ولم تعد المناذاة التي تكرسها الهيئة الأمامية بأجهزتها المعنية بحقوق الإنسان كافية للتعامل مع "المسافرين خلسة" في الجانب الميداني سوى دعوة الدول إلى مراعاة وضعية هؤلاء والتعاون في هذا المجال، أما عن الجانب العملي المتعلق بنفقات هؤلاء المهاجرين وترحيلهم، فقد بقي موقوفاً على مجهودات مهنية لكل من مجهزي السفن وتوصياتهم إلى ربابنتها أو التنسيق بين الجمعيات المختلفة للربانة وقائدي السفن ونوادي "الحماية والتعويض Protection and Indemnities" التي تساهم في جانب من نفقات ترحيل هؤلاء المهاجرين.⁽³⁾

وأمام ارتفاع عدد النازحين والمهاجرين خلسة، وما شهده الرأي العام العالمي من أحداث مأسوية انطوى بعضها على جرائم حقيقية في مواجهة هؤلاء المهاجرين على متن السفن حتى من قبل الثمانينيات أو خلالها وتبلورت في شكل قضايا أثار اهتمام الدول⁽⁴⁾، جاءت قضية "Mc Ruby" عام 1992 ولفتت انتباه العالم بأسره لما انطوت عليه من معاملة وحشية و همجية واضحة.

وتتلخص وقائع قضية السفينة "Mc Ruby" في أن هذه الأخيرة كانت سفينة مسجلة في باهاماس؛ وعند رسوها بأحد موانئ "غانا" عام 1992 ومغادرتها إياه، عثر طاقم السفينة ذو الجنسية الأوكرانية على متن السفينة على 9 ركاب غائبين محتبطين وكانت السفينة حينها في أعالي البحار.

¹⁾ Raymond Goy, Op.Cit., P171.

²⁾ Ibid, p 170, 171.

³⁾ Ibid, p 170.

⁴⁾ مثل قضية "Margitta" التي قتل فيها عني عام 1971، وقضية "Garifalia" التي راح ضحيتها 11 كينيا تم إلقاءهم في البحر. وفي 5 أبريل 1982 قام قبطان السفينة اليونانية "Dora papalios" بإلقاء 9 مسافرين خلسة في أعالي البحر في المحيط الأطلسي في منطقة مليئة بأسماك القرش كانوا قد استقلوا سفينته بطريقة سرية، وقد تم إنقاذ 8 مسافرين ولم يعثر على التاسع. وفي 12 سبتمبر 1985 أقدمت محكمة يونانية على إصدار حكم على قائد سفينة يونانية بـ 10 سنوات و 10 أشهر سجنًا بسبب قيامه في 17 مارس 1984 بإلقاء 11 مسافراً إفريقيا في البحر العام للمحيط الهندي كانوا قد استقلوا السفينة بطريقة سرية.

راجع في ذلك كلا من: د. غسان هشام الجندي، الروائع المدثرة في قانون البحار، المرجع السابق، ص 106، و أيضا :

Jean – Pierre Beurrier. Op.Cit., P 91.

ونظرا لتعذر العودة إلى سواحل "غانا"، رأى طاقم السفينة التخلص منهم، وتمت تصفيتهم الجسدية بطريقة وحشية وألقيت جثثهم في البحر.

وعند رسو السفينة في ميناء "هافر Haver" بفرنسا في 5 نوفمبر 1992، اتضح أن عدد المهاجرين في السفينة كان 10 أفراد وأن المدعو "Ofusu Kingsley" ذا الإثنيين والعشرين سنة قد تمكن من الإفلات من الجزرة والتنقل عبر مخابئ مختلفة من السفينة وكان الناجي الوحيد رغم مطاردته من قبل الطاقم بعد اكتشافه، حيث توجه إلى السلطات الفرنسية للإبلاغ عن الحادث.⁽¹⁾

إن هذه الحادثة أدت أولاً، إلى إظهار ما يمكن أن يعتري السفينة من معاملات مختلفة ومصالح متعددة لجهات متنوعة. فهي سفينة تعود إلى شركة تستقر على مدينة جبل طارق تسمى "Mc Ruby shipping ltd" وتعتبر أحد فروع مجموعة "Vlasov" الأوكرانية. أما عن مسيرها التقني، فقد كان قبرصي الجنسية وكان طاقمها أوكرانياً؛ وعند رسوها بغانا، تم استئجارها من قبل الشركة الكمرونية "Camship".

أما العرض الثاني الذي أظهرته هذه الحادثة، فهو لفت انتباه الرأي العام العالمي بمؤسساته الرسمية عن واقع يجري التعامل معه في الظل، وعن نزوح أعداد كثيرة تمثل هذه الطريقة، وعن تعداد الضحايا الذين وقعوا في حوادث مأساوية مماثلة إن لم تكن قد ارتكبت في حقهم جرائم عمدية. وقد حظيت قضية "Mc Ruby" بحملة إعلامية واسعة جعلت الرأي العام العالمي ينتظر بلهفة ما ستقره محكمة "Rouen" الفرنسية التي رأت نفسها مختصة وأيدها في ذلك محكمة النقض⁽²⁾ وقضت في

1) Arnaud de Raulin. « La répression Dans les eaux internationales ». *Annuaire de droit Maritime et océanique. Tome XV-1997. Centre de droit Maritime et océanique. Faculté de droit et des sciences politiques. Université de Nante. P214.*

2) وقد توجه الدفاع بالفعل إلى الدّفع أولاً ونقض الحكم ثانياً بانعدام اختصاص المحاكم الفرنسية بالنظر في هذه القضية وهذا لأن الجريمة وقعت في أعالي البحار كما أن السفينة لا تحمل العلم الفرنسي، ثم إن الطاقم والضحايا هم من غير الفرنسيين كذلك. وقد ورد ردُّ محكمة النقض في 5 ديسمبر 1995 يقضي باختصاص القضاء الفرنسي و هذا للأسباب التالية: ذلك أن المحكمة اعتمدت على عنصرين في تقدير الاختصاص: أولهما أن جزءاً من هذه الجريمة وقع في المياه الإقليمية الفرنسية بل وحتى في موانئها من خلال قيام طاقم السفينة بالبحث عن المهاجر العاشر "Ofusu Kingsley" قصد تصفيته الجسدية مثل بقية رفاقه، ولما تقدم هذا الأخير إلى القضاء الفرنسي، فإن هذا الأخير لا يمكنه أن يبحث في وقائع هذا الناجي الوحيد من دون التعرض لجميع وقائع القضية التي رأت فيها المحكمة بأنها "كلاً لا يتجزأ Tout indivisible"، ومن ثم وجب على القضاء الفرنسي أن يتصدى للقضية بأكملها بما فيها وقائع الجريمة المرتكبة في أعالي البحار.

أما العنصر الثاني، فقد رأت المحكمة بأن مثل هذه الأعمال التي تقع في أعالي البحار تُكفي على أنها قرصنة وهي جريمة محكومة بالقضاء الشمولي لكل الدول التي تتمكن من إلقاء القبض على القرصنة طبقاً لنص المادة (101) من الاتفاقية العامة لعام 1982، وهو أمر لا نزاع فيه يقره الفقه واتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 بل وحتى لجنة القانون الدولي. راجع في هذا الموضوع:

Arnaud de Raulin. *Op.Cit.*, P 222, 223.

حق المتهمين بأحكام صارمة تراوحت ما بين السجن المؤبد بالنسبة لقائد السفينة ومساعدته، و—20 سنة سجنا لثلاثة من طاقم السفينة⁽¹⁾.

وإزاء أحداث شبيهة وإحصائيات بينت ارتفاع أعداد المهاجرين خلسة⁽²⁾، ظهر أنه من الضروري أن تتكفل المنظمة البحرية الدولية بشكل حازم بهذا الموضوع لاسيما بعد إلحاح كل من الحكومة البريطانية والغرفة الدولية البحرية عليها بعد تشكيلها لفريق عمل عام 1994 يبحث موضوع الهجرة غير الشرعية على متن السفن، وهو ما تم احتواؤه من قبل لجنة التسيير التابعة للمنظمة البحرية الدولية التي رأت أنه "قد حان الوقت لحل المشاكل المتصلة بالمسافرين خلسة على السفن من النواحي الإنسانية والتشغيلية والإدارية، وأن إبرام اتفاق دولي بشأن معاملة هؤلاء المسافرين من شأنه أن يكون أمرا مفيدا لسلطات الهجرة الوطنية ولصناعة النقل البحري كذلك. ولا يوجد حاليا اتفاق دولي بشأن المكان الذي ينبغي أن يتم فيه إنزال هؤلاء المسافرين من السفن أو بشأن كيفية إنزالهم، أو كيفية تنظيم عملية عودتهم أو إعادتهم إلى أوطانهم. ومشكلة السفر خلسة على متن السفن صعبة الحل نظرا لاختلاف التشريع الوطني في كل بلد من البلدان المحتملة المعنية العديدة وهي: بلد ركوب المسافر خلسة السفينة، وبلد نزوله منها، ودولة علم السفينة، وبلد الجنسية الظاهرة أو المزعومة أو الفعلية للمسافر خلسة، وبلدان المرور العابر في أثناء إعادته إلى وطنه".⁽³⁾

وبالفعل، فقد ظهرت بوادر التصدي لهذه الظاهرة على الصعيد الدولي والهيئات الدولية. فالجلسة الاقتصادية والاجتماعية، في قراره رقم 10/1995 بشأن تدابير العدالة الجنائية لمكافحة التهريب المنظم للمهاجرين غير الشرعيين عبر الحدود الوطنية، المتخذ في 24 جويلية 1995، قد حثّ الدول على أن تتقاسم المعلومات وأن تنسق أنشطة إنفاذ القوانين فيما بين السلطات الوطنية بالتعاون مع الهيئات الدولية المختصة ومع الناقلين المشتركين في حركة النقل الدولي، وأن تتعاون بطرق أخرى، إذا سمحت قوانينها بذلك، في سبيل تعقب واعتقال أولئك الذين ينظمون تهريب المهاجرين غير

¹⁾ *Ibid*, p 216, 217.

²⁾ وهي أحداث أخرى اكتشفت مثل هجرة 3 مغاربة خلسة وغرق واحد منهم على ساحل *Honfleur* الفرنسي في 18/05/1996، كما ألقى 3 فلبينيين في البحر من على متن سفينة تاوانية في شهر ماي 1996 أيضا؛ وقد أظهرت الإحصائيات التي قدمتها نشرية " *The Loockout*" عقب أحداث *Mc Ruby* سنة في ما بعد - وهي نشرية أمريكية تصدر شهريا عن مستعملي وأصدقاء البحرية التجارية- أنه في سنة 1993 تم اكتشاف 361 مهاجرا خلسة إلى كندا: 77.6% منهم من جنسية رومانية، هذا فضلا عن اكتشاف حالات ماثلة في عدد من الموانئ: 75 حالة في ميناء *Zeebrugge*، 74 في هافر *Havre*، 64 في *Lisbonne*، 39 في أنفرس *Anvers* و25 حالة في *Cadix*. أنظر في هذه المعطيات: *Ibid*, P 216, 217.

³⁾ أنظر صفحة 47 من تقرير الأمين العام للأمم المتحدة المقدم في 1 نوفمبر 1995 أمام الجمعية العامة في دورتها (50) (A/50/713) على العنوان والموقع الإلكتروني:

www.un.org/depts/los/general_assembly/general_assembly_reports.htm، فهرست 1995.

الشرعيين ومنع المهربين من النقل غير القانوني لرعايا دول ثالثة عبر أراضيها.⁽¹⁾ ومن جهتها، فقد تمكنت المنظمة البحرية الدولية من إصدار منشورها بتاريخ 25 جانفي 1996 بخصوص توزيع مسؤولية نقل المسافرين خلسة، متبوعا بقرار جمعيتها في دورتها العشرين بتاريخ 27 نوفمبر 1997 الذي ألغى المنشور السابق، وأسندت إليه معالجة المشكلة المتزايدة للسفر خلسة على متن السفن بطريقة عملية للتقليل منها وضمان معاملة هؤلاء المسافرين معاملة مناسبة، وتأثير هذه الظاهرة على الملاحة البحرية وسلامة السفن والأرواح، فضلا عن دراسة طلبات اللجوء. كما أُنْفِق فيه أيضا على دعم تنفيذ هذا القرار بواسطة مذكرة تفاهم بين الإدارات الوطنية نظرا للحاجة إلى إشراك سلطات الهجرة والسلطات البحرية على السواء في إيجاد حل لهذه المشكلة.

وقد أُلْحِق بقرار المنظمة البحرية سالف الذكر ملحق بتوجيهات حول توزيع المسؤوليات تضمن مبادئ عامة تتمثل في وجوب تعاون كل من مالكي وربابنة السفن والسلطات الإدارية والمينائية الوطنية للوقاية من وقوع هذه المشكلة (المادة 1)، كما عالج أيضا المشاكل التي يعانيها المسافر خلسة (المادة 3) وتعاون الدول على تنسيق إعادتهم إلى أوطانهم المادة (8§4)، وكذا المعاملة الإنسانية للمسافر، والمحافظة على أمن السفينة (المادة 9§4)، كما حدد الملحق توزيع المسؤوليات بخصوص هؤلاء المهاجرين فجعلها بين قائد السفينة (م 1§5)، مالكها (م 2§5)، دولة التزول (م 3§5)، دولة الركوب (م 4§5)، الدولة التي ينتمي إليها المهاجر (م 5§5)، دولة العلم (م 6§5) وأخيرا دولة العبور (م 7§5)⁽²⁾. وقد أوصى قرار المنظمة البحرية الدولية السابق لجنة التسيير بأن تسهر على ضمان تنفيذه وأن تسعى لإيجاد نصوص تطبيقية إلزامية تكون أكثر عملية لمواجهة هذه المشكلة. وتبعاً لذلك، فقد تمكنت لجنة التسيير في 10 سبتمبر 1999 من خلال نظام تقارير ثلاثي وسنوي يطلب من الدول إيفادها بمعطيات واحصائيات عن هذه المشكلة وكيفية التعامل معها، كما تمكنت اللجنة إثرها من إنشاء فريق عمل للتكفل بدراسة هذه المعطيات واقتراح حلول لها، ثم قررت لجنة التسيير في 3 نوفمبر 2000 تعديل اتفاقية تسيير المواصلات البحرية الدولية (Fal 1965) عن طريق إدراج توصيات تطبيقية ضمنها⁽³⁾، وتمكنت من اعتماد هذا التنقيح أو التعديل في 10 جانفي 2002 ليدخل حيز النفاذ في أول

⁽¹⁾ أنظر صفحة 47 من تقرير الأمين العام المقدم أمام الجمعية العامة في دورتها (50) بتاريخ 1 نوفمبر 1995 في المرجع السابق.

⁽²⁾ Raymond Goy. Op.Cit., P 171, 172.

⁽³⁾ وهذا بناء على ملاحظات لجنة التسيير التابعة للمنظمة البحرية الدولية في دورتها (28) المنعقدة ما بين 30 أكتوبر و 3 نوفمبر 2000 التي أظهرت استمرار العدد المرتفع للحوادث المتعلقة بالمسافرين خلسة، حيث أفاد تقريرها حصول 231 حادث أبلغ عنها سنة 2000، وهو ما يرفع عدد الحالات المبلغ عنها إلى 1170 حالة منذ 1998، هذا فضلا عما تقدم به الأمين العام في تقريره للجمعية العامة في دورتها (56) في 9 مارس 2001 من تزايد عدد الإحصائيات العالمية المتعلقة بمشكلة تهريب المهاجرين وازدياد الطلب على هذا النوع من الخدمات والتجارة بفعل تنامي اليأس في نفوس المهجرين وتقلص اهتمامهم بمسألة السلامة. ومن بين الحالات التي ذكرها الأمين العام أنه بتاريخ 16 فيفري 2001 نرح مركب مسجل في كمبوديا ويملكه شخص سوري تُرك بالقرب من ساحل "كوت دازور" الفرنسي وعلى متنه 300 = =

ماي 2003⁽¹⁾، وتكون بذلك المنظمة البحرية الدولية قد واجهت هذه المشكلة بموجب أداتين هما : قرار 1997 وتنقيح 2002.

وقد عرّف كلٌّ من قرار 1997، وتنقيح 2002 المسافر خلسة على غرار المادة الأولى من اتفاقية بروكسل لـ 1957 التي اعتبرته بأنه شخص يتمكن من الاختباء في أي مكان على ظهر السفينة بدون موافقة قائدها أو تجهزها ويبقى على متنها مختبئا من بعد أن تغادر السفينة الميناء⁽²⁾، في حين فإن تعريف قرار 1997 وتنقيح 2002 يختلفان عن اتفاقية 1957 في مجال التعريف إذ يضيفان عبارة "ويتم اكتشافه بعد أن تغادر السفينة الميناء"، ويكون الفارق بينهما في أن المسافر خلسة لا وضعية قانونية له. بمعنى اتفاقية 1957، في حين فإن اكتشافه - حسب القرار والتنقيح - يجعله ذا وضعية قانونية، فهو ليس مسافرا بالتأكيد، لكنه لم يعد مسافرا خلسة أيضا، وهما بذلك يكونان قد وضعاه تحت سلطتين: السلطة البوليسية لقائد السفينة من جهة، وسلطة دولة علم السفينة من جهة أخرى، كما قرر قرار 1997 وتنقيح 2002 جملة من الحقوق أولها الحق في الحياة، إذ حدّرا من قيام الطاقم بقتله أو الإلقاء به في البحر، فضلا عن إبعاده عن المخابئ التي يمكن أن يكون لها تأثير على حياته وصحته.⁽³⁾

وما يمكن قوله باختصار في عموم الحديث عن هذا الموضوع، أن عملية إنزال المهاجر خلسة قد تم تنظيمها من قبل القرار والتنقيح، وهي تكون في : ميناء دولة الركوب أو أقرب ميناء فيها إذا كانت السفينة لم تتجاوز بعد المياه الإقليمية لهذه الدولة، أو دولة العبور أو دولة وجهة السفينة إذا قبلت بذلك. بموجب تشريعاتها وعلى ألا تُحمّل مالك السفينة أي نفقات لإعادة ترحيله (4-4§5 من القرار)، كما أن على قائد السفينة ألا يغير خط ملاحتها بحثا من ميناء لإنزال المسافر إلا في حالة حصوله على ترخيص من السلطات المينائية لهذه الدولة، والتي تكون فيها وضعية ترحيل المسافر قد تمت تسويتها بوثائق صريحة، أو في الحالة التي تكون فيها وضعية المسافر خلسة تشكل خطرا عليه أو على أمن وسلامة السفينة.⁽⁴⁾

¹ كرددي، وعلق الأمين العام على هذه الحادثة قائلا أنه "لم يحدث قط من قبل أن عامل المهجّرون ركبهم يمثل هذه المعاملة السيئة وأن استخدموا وسائل نقل لا يمكن اعتبارها بأي شكل من الأشكال آمنة"، وذكر الأمين العام أيضا - وعلى سبيل المثال - أن 120 شخصا لقوا مصرعهم عام 2000 لدى محاولتهم عبور مضيق جبل طارق بصورة غير شرعية. راجع بخصوص هذه المعطيات: تقرير الأمين العام لـ 9 مارس 2001 على الموقع الإلكتروني السابق، فهرست 2001، الصفحات 53-55.

⁽¹⁾ Ibid , p 172, 173.

⁽²⁾ Jean – Pierre. Beurier. Op.Cit., P 91.

⁽³⁾ Raymond Goy. Op.Cit., P 176.

⁽⁴⁾ كما حدث بالنسبة للسفينة "Saar Breda" التي نزحت إلى ميناء فرنسي في ديسمبر 1995 وغيرت مسارها بعد أن اكتشفت وجود مسافرين خلسة مختبئين في حاويات خطرة علقوا بها فلجأت إلى السلطات المينائية لمساعدتهم على الخروج منها. أنظر: Ibid, p 178.

وقد حوّل القرار والتنقيح للدولة سلطة النظر في وضعية إنزال المسافر خلسة، وهي تدابير تختلف عما أوردته اتفاقية بروكسل لعام 1957 التي توصي قائد السفينة بإنزال هذا المسافر لدى أول ميناء وأن لا يتم احتجازه في السفينة لأطول مدة، وهو المذهب نفسه الذي ذهبت إليه مفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين عام 1988 التي قضت بأن من حق المهاجرين طالبي اللجوء أن يتم إنزالهم في أول ميناء، وقد اعتبرت تدابير اتفاقية 1957 ومفوضية الأمم المتحدة لعام 1988 مشجعة للتزوح والهجرة غير الشرعية الشيء الذي تفاداه كل من قرار 1997 وتنقيح 2002 اللذين قضيا بأن تسعى دولة الميناء - وإلى الحد المناسب - لتفادي أن يبقى المهاجر خلسة على ظهر السفينة لأطول مدة (قرار 97 م (د4§8)) و(تنقيح 2002 م (4§2))، ولم تقرر أي إلزام على أن تتم دراسة هذه الأخيرة كذلك.⁽¹⁾

ومن دون بحث كل تفاصيل الهجرة غير الشرعية والمسافرين خلسة كونها موضوعا خصبا وشائكا يحتاج إلى البحث المستقل واعتبر توسعته في سياق هذه الأطروحة خروجاً عن موضوعها الأصلي، فإنني أكتفي بما سبقت الإشارة إليه والقول بأن الدول تبقى غير ملزمة باستقبال المسافرين خلسة إلا على أساس تقديري يندرج ضمن سياستها العامة ونظامها العام⁽²⁾ إلا في الحالات التي تكون طرفاً في الموضوع كأن تكون دولة الركوب أو دولة علم السفينة أو دولة الشخص المسافر التي تسعى إلى احتواء الموضوع، أما بخلاف ذلك، فإنه لا يوجد ما يُحتّم على دولة ساحلية - بالاعتماد على قرار 1997 أو تنقيح 2002 - أن تقبل بتزوح هؤلاء المهاجرين لاسيما إذا تمت هذه العملية دون علمها أو إذنها وفي أماكن غير مخصصة لذلك كالموانئ وأرصفتها إنزال الركاب.

⁽¹⁾ Ibid, p 182, وراجع كذلك تقرير الأمين العام للأمم المتحدة المقدم بتاريخ 20 مارس 2000 أمام الجمعية العامة في دورتها (55) A/55/61) صفحة 32 في تعليقه على قرار 1997 في موضوع عدم احتجاز المسافر خلسة على متن السفينة لأطول مدة: العنوان والموقع الإلكتروني السابق، فهرس، 2000.

⁽²⁾ ويظهر ذلك بصورة أكبر، في الحملات التي شنتها الدول الغربية لمواجهة هذه الظاهرة وما صاحبها من تشريعات وطنية لكفالة الحد منها لا سيما مع دخول الألفية الجديدة، حيث قدّر الإتحاد الأوروبي ما يفوق 50000 نازح غير شرعي بمختلف الوسائل إلى دول الإتحاد في العام 2000، وتمكنت إيطاليا من ترحيل أزيد من 25000 نازح بحراً في نفس السنة، وتمكنت أيضاً اليونان من ترحيل ما يقارب 20000 نازح للعام نفسه. كما شنت بريطانيا حملة ضد الهجرة غير الشرعية بموجب قانونها لعام 2000، واقترحت إسبانيا - حين رئاستها للإتحاد الأوروبي - على هذا الأخير في قمة Séville في جوان 2002، قطعها للإعانات المقدمة للدول التي تتساهل في التعامل مع ظاهرة الهجرة غير الشرعية، وهو تلميح منها إلى الضفة الجنوبية للحوض المتوسط. وقد ضبطت البحرية الإسبانية أزيد من 800 مسافر خلسة بحراً بالقرب من مياهاها الإقليمية وبمحاذاة جزر الكناري فيما بين 13 و 19 أوت 2002، وأدى ذلك إلى أزمة دبلوماسية عنيفة بينها وبين الحكومة المغربية متهمة إياها بعدم مراقبتها لسواحلها.

راجع بخصوص ما سبق وتبصيل أكثر:

Justine Faure, Yannick Prost. «Relations Internationales. Histoire Questions régionales Grands enjeux». Collection: OPTIMUM. Édition: Ellipses. Paris. 2004. P515-517.

وفي تدابيرها للقضاء على هذه الظاهرة، تمكنت الجمعية العامة للأمم المتحدة في 15 نوفمبر 2000. بموجب قرارها (25/55) من اعتماد اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية وبروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين برا وبحرا وجوا، وهما يتضمنان تدابير شاملة لمكافحة جميع أشكال الجريمة المنظمة، كما يتناول الجزء الثاني من البروتوكول (المواد من 7 إلى 9) المواضيع الناشئة عن تهريب المهاجرين بحرا؛⁽¹⁾ ورغم ذلك، فإن موضوع الهجرة غير الشرعية والسفر خلسة لا يزال يشكل مشكلة حقيقية تواجه الدول باستمرار. ففي تقريره المقدم بتاريخ 20 مارس 2003 أمام الجمعية العامة في دورتها (58)، أشار الأمين العام للأمم المتحدة بأن مركز الأمم المتحدة لمنع الجريمة الدولية يؤكد بأن تهريب المهاجرين لا يزال يشكل تحديا كبيرا فيما يتعلق بحقوق الإنسان والحد من الجريمة والقضايا البحرية، وقد رأت المنظمة أنه تجب مساعدة الدول في إيجاد حلول وتدابير وقائية وعلاجية في نفس الوقت. وتُظهر الإحصائيات التي تقدم بها الأمين العام في تقريره أن حجم هذه الظاهرة بات يدعو إلى القلق، وأن حجم الكوارث الناجمة عنها غير معقول.⁽²⁾

ويبدو أن المنتظم الدولي قد تدارك بجدية كبيرة تفاقم هذه الظاهرة خاصة بعد دخول اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة عبر الوطنية حيز النفاذ في 25 سبتمبر 2003. بما فيها بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين برا وبحرا وجوا، والذي دخل بدوره حيز النفاذ في 28 جانفي 2004. فهذا الأخير يخول الدول الأطراف - وبخلاف دولة العلم - الحق في الصعود إلى متن السفن وتفريشها واتخاذ ما تراه مناسبا بحق السفن المشتبه في تورطها مع تكفل الدول بمعاملة الأشخاص الموجودين على ظهرها معاملة إنسانية، وأن تولى كذلك اعتبارا لعدم تعريض أمن السفينة أو شحناتها للخطر وعدم الإضرار بالمصالح التجارية أو القانونية لدولة العلم أو أي دولة أخرى معنية. كما أكد هذا البروتوكول على

⁽¹⁾ راجع تقرير الأمين العام لـ 9 مارس 2001 المقدم أمام الجمعية العامة في دورتها (56) A/56/58 على العنوان والموقع الإلكتروني السابق، فهرس 2001، ص 54.

⁽²⁾ ومما جاء في تقرير الأمين العام أنه: "خلال عام 2002 أُلقت السلطات الإسبانية القبض على 16804 من النازحين بالقوارب على سواحلها وهو عدد يقل بنسبة 11 في المائة عما كان عليه في العام الماضي. وتم التقاط غالبية هؤلاء النازحين في جزر الكناري بدلا من مضيق جبل طارق، الذي كان يشكل الطريق الرئيسي لدخول إسبانيا دخولا غير قانوني في عام 2001 قبل اعتماد تدابير الإنفاذ المشددة، وازداد عدد المرشحين إلى بلدانهم بنسبة 63.7 في المائة في عام 2002 فبلغ 79467 شخصا، بمعدل 204 أشخاص في اليوم، وقد قدر بأن حوالي 4000 شخص غرقوا في مضيق جبل طارق وفي منطقة المحيط الأطلسي المجاورة منذ عام 1997.

وتعتبر إسبانيا وإيطاليا واليونان نفسها أهدافا رئيسية للمهاجرين إلى داخل الاتحاد الأوروبي، ذلك أن حوالي ثلثي المهاجرين القادمين إلى أوروبا من آسيا وأفريقيا والشرق الأوسط يدخلون عن طريق بحر إيجه والبحر الأبيض المتوسط، وقد وصل مؤخرا خلال أسبوع واحد قرابة 5000 مهاجر معظمهم من العراق وباكستان، وكانت اليونان تشعر بالقلق بصفة خاصة من احتمال وصول موجة من اللاجئين من العراق في حال وقوع حرب، وطلبت من بلدان أوروبية أخرى الموافقة على ترتيب "لتقاسم الأعباء"، وبدأت سفن من خمسة بلدان أوروبية (إسبانيا، المملكة المتحدة، فرنسا، إيطاليا، البرتغال) القيام بدوريات في البحر الأبيض المتوسط في محاولة لمكافحة الهجرة غير القانونية. أنظر: تقرير الأمين العام، ص 47 على العنوان والموقع الإلكتروني السابق، فهرس 2003.

ألا تمس هذه "التدابير حقوق وإلتزامات الدولة الساحلية وممارستها لولايتها أو تؤثر عليها بمقتضى القانون الدولي للبحار".⁽¹⁾

ومن خلال هذا العرض المقتضب لموضوع الهجرة غير الشرعية والمسافرين خلسة، ماذا يمكن أن يستخلص منه في ضوء المعالجة العامة لحق المرور البري؟

يمكن القول كاستنتاج عام، أن الدول لا تزال حرة في تعاملها مع استقبال المسافرين خلسة بالرغم من كل الجهود الدولية التي سعت إلى إيجاد حلول وقائية و علاجية لها. ولا يتعلق الأمر هنا بحرية الدولة في دراسة طلبات اللجوء لقبولها أو رفضها وإعادة ترحيل المسافرين خلسة، لأن الأمر هنا يكون بعد قبول الدولة الساحلية إنزالهم على موانئها، إنما أقصد أن التدابير الدولية المتخذة إلى يومنا هذا لم تسلب حق الدولة الساحلية - وسواءً كانت دولة العبور أم دولة وجهة السفينة - في أن ترفض إنزال المهاجرين خلسة على موانئها إطلاقاً إلا في حالات الضرورة أو الشدة كما رأينا فيما سلف. وإذا قبلت هذه الدولة إنزالهم، فإن ذلك يكون من باب سلطتها التقديرية وبعد دراسة كامل الاحتمالات بما فيها توزيع أعباء مسؤولية إعادة ترحيلهم ومراعاة مدى بقاء هؤلاء المهجّرين خلسة على متن هذه السفينة، ويبقى الأمر في جميع الحالات خاضعاً للوائحها وتنظيماتها وقوانينها الداخلية ذات الصلة بهذا الموضوع. وإن حدث وأن تم إنزال شخص في بحرها الإقليمي أو إرساء سفينة على سواحلها لإنزال مسافرين خلسة بدون موافقتها أو علمها وبالمخالفة للوائحها وتنظيماتها، فإنه لا مجال هنا للحكم بأن هذه السفينة في حالة مرور بري، وللدولة الساحلية أن تصادر السفينة وأن توقع العقاب على من تسبب في مثل هذا الإجراء وفق ما تنص عليه تشريعاتها العقابية⁽²⁾، وهي النتيجة التي سعت إلى إقرارها الفقرة الثانية من المادة (19) في بندها (ز) الذي ينع «تَحْمِيلَ أَوْ إِنْزَالَ أَيِّ...شَخْصٍ خِلَافاً لِقَوَانِينِ وَأَنْظَمَةِ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ...الْمُتَعَلِّقَةِ بِالْهَجْرَةِ أَوْ الصِّحَّةِ».

⁽¹⁾ أنظر تقرير الأمين العام المقدم في 4 مارس 2004 أمام الجمعية العامة في دورتها (59) على الموقع الإلكتروني السابق، فهرس 2004، ص 55. وقد أفاد التقرير بأن جهود الدول متواصلة نحو تعزيز التعاون الإقليمي في مجال مكافحة تهريب المهاجرين، وقد انعقد في بالي بأستراليا المؤتمر الوزاري الإقليمي الثاني والذي استضافته أندونيسيا في أبريل 2003 والذي بحث مشكلة تهريب البشر والاتجار في الأشخاص واتفق خلال هذا المؤتمر وزراء 31 دولة وما يزيد عن 300 خبير على تشديد القوانين الوطنية للحد من هذه المشكلة، كما اتفق على أن هناك المزيد مما يتعين عمله لتحسين إنفاذ القانون والتعاون بين وكالات الاستخبارات وغيرها. أنظر: المرجع السابق، ص 55.

⁽²⁾ وقد خصص المشرع الجزائري للمسافرين خلسة الفصل الخامس من الباب الخامس من الكتاب الثاني من القانون البحري (المواد من 857 إلى 859) مع وجود أحكام أخرى متفرقة (المواد (535)، (544) و(545))، منها ما خضع للتعديل بموجب القانون رقم 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998 المتمم للقانون البحري (الجريدة الرسمية رقم 1998/47)، ومنها ما بقي مع نصوص القانون البحري السابق بدون تعديل، وهي تتضمن عقوبات رادعة للحد والوقاية من هذه الظاهرة وأفضل استعراضها لاحقاً في العنصر المخصص لمصالح الدولة الساحلية.

هذا عن البند (ز)، ومع ذلك فإن هناك نشاطا آخر ينحصر ضمن نطاق النشاطات ذات الصلة بالجوانب الاقتصادية والمالية التي أنا بصدد بحثها حاليا، وهو لا يقل أهمية عن سابقه. إنه موضوع "الصيد في البحر الإقليمي".

4) حَظْرُ أَنْشِطَةِ الصَّيْدِ فِي الْبَحْرِ الْإِقْلِيمِيِّ: وموضوع حظر الصيد في البحر الإقليمي من المواضيع القديمة التي ارتبطت بقانون البحار بصفة عامة وبحق المرور بصفة خاصة، وقد كان حاضرا في جميع المحطات الدولية التي تناولت موضوع قانون البحار بالتقنين، كما كان بحُثه مدعاة لفشل بعض الاتفاقيات الدولية حينما سعت إلى إقرار اتساع البحر الإقليمي، وسببا لانفلات التشريعات الإنفرادية لتحديد عرض هذه المنطقة بطرق متضاربة. وباختصار، فقد كان له الأثر الكبير في تعديل فحوى قانون البحار بصفة عامة ومراجعة ما أسفر عنه مؤتمر جنيف لعام 1958، وظهور مصطلحات جديدة استقرت في المؤتمر الثالث حول قانون البحار - فيما بعد - كالمنطقة الاقتصادية الخالصة.

1-4) بَوَادِرُ الْاهْتِمَامِ بِالْمَصَائِدِ الْإِقْلِيمِيَّةِ فِي الْعَمَلِ الدَّوْلِيِّ: ويجمع كل الفقهاء على أن الصيد كان له تأثير على اتساع منطقة البحر الإقليمي وهذا منذ قصر المصائد على رعايا الدولة فأدى ذلك إلى ظهور فكرة السيطرة على البحار التي شهدتها العصور الوسطى وفترة خلاف "غروسيوس" و"سيلدن" والتي كان منشؤها أصلا منع بريطانيا الصيد على الرعايا الهولنديين في مناطق بحرية ادعت خضوعها لنفوذها. وقد لَخَّصَ "د. محمد طلعت الغنيمي" الفكرة كلها حين ذكر بأن "المنافسة على الصيد لعبت دورا هاما في حروب القرن السابع عشر، ولذا أصبحت القاعدة الآن، أن الصيد في المياه الإقليمية حق انفرادي للدولة الشاطئية ما لم يوجد اتفاق مخالف، ولذا تملك الدول الشاطئية تنظيم الصيد في مياهها الإقليمية وقصره على رعاياها دون غيرهم".⁽¹⁾

وبالفعل فقد شهد العمل الدولي قبل بداية تقنين البحر الإقليمي مظاهر الاهتمام بالمصائد الإقليمية في جملة من الأعمال الانفرادية والمعاهدات التي عنيت بتنظيم الصيد، ولا يمكن حصرها جميعا، ولكن يمكن أن أذكر على سبيل المثال: قيام النرويج بإصدار أمر في 10 فيفري 1747 تحدد بموجبه منطقة الصيد لرعاياها بمسافة 3 أميال بحرية، وعمدت اسبانيا في لائحتها الصادرة بتاريخ 17 ديسمبر 1760 إلى تحديد مسافة 6 أميال للإشراف الجمركي بما فيها منطقة الصيد، كما تبعتها فرنسا بإصدار قانونها لـ 22 أوت 1791 المتعلق بشؤون الصيد⁽²⁾، هذا فضلا عن جملة من المعاهدات المبرمة بشأن تسوية الخلافات الناجمة عن تشريعات الدول بشأن الصيد مثل معاهدة بريطانيا والبرتغال لعام

⁽¹⁾ د. محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 141. كما أنه قد سبقت الإشارة إلى هذا الموضوع عند بحث التطور التاريخي للبحر الإقليمي. راجع ص 199 من هذه الأطروحة.

⁽²⁾ راجع ص 213-212 من هذه الأطروحة.

1842، ومعاهدة 20 أكتوبر 1818 بين بريطانيا والولايات المتحدة، وبين بريطانيا وفرنسا في 2 أوت 1818، وكذا اتفاقية لاهاي لـ 6 ماي 1882 بين كل من ألمانيا، بلجيكا، فرنسا، بريطانيا وهولندا بشأن الصيد في بحر الشمال، واحتجاج الولايات المتحدة وبريطانيا على روسيا لمدّها لمنطقة الصيد الخاصة بها على بحر أهرنج إلى مسافة 100 ميل بحري عام 1821 مانعة سفن الصيد من الاقتراب منها وانتهى الأمر بتوقيع معاهدي 1824 و 1825. وبالنسبة للجزائر، فقد حكمها القانون الفرنسي لـ 1 مارس 1888 الذي يمنع على الأجانب الصيد في المياه الإقليمية الفرنسية الجزائرية لمسافة 3 أميال بحرية.⁽¹⁾

وكثيرة هي التشريعات والمواقف الانفرادية التي تعاملت مع موضوع الصيد وعلاقته بالبحر الإقليمي لاسيما مع مطلع القرن 20، ويمكن التعرض على سبيل المثال كذلك للأمر الإيطالي الصادر في 4 سبتمبر 1908، والقانون البرتغالي لـ 28 أكتوبر 1909 والمرسوم الفرنسي لـ 29 سبتمبر 1911 والمرسوم اليوناني لـ 9 جانفي 1914، والمرسومين الملكيين المصريين لـ 1916 و 1926، والقرار اللبناني رقم 1104 المؤرخ في 14 نوفمبر 1921، والظهير المغربي لـ 31 مارس 1919.⁽²⁾

وقد اهتم بعض الفقهاء في معالجتهم لموضوع الصيد بتصنيف العمل الدولي في كيفية تعامله معه. ويعتبر الفقيه "لاتور J. Imbart. Latour" سبّاقاً لهذه العملية⁽³⁾ التي اعتمد عليها الفقيه "جيدل" بدوره وصنف الدول في تعاملها مع موضوع الصيد إلى طائفتين: الدول التي تقضي بالحق الانفرادي

⁽¹⁾ راجع لمزيد من التفصيل، راجع ص 214 من هذه الأطروحة وكذلك بشأن التعليق الذي أوردته على قانون 1888 وما ذكره "د. إدريس الضحاك" بشأنه وبشأن حالة الجزائر في الصفحات 214-216 من هذه الأطروحة. ولإشارة فقد تبع قانون 1 مارس 1888 مرسوم فرنسي آخر يتعلق بمصائد الجزائر بتاريخ 5 مارس 1888، ثم قرار وزاري بنفس التاريخ، ومرسوم تنظيمي مؤرخ في 19 أوت 1888 يتعلق بتطبيق قانون 1 مارس 1888، وهذا الأخير تم تعديله بموجب قانون 30 مارس 1928 متبوعاً بقانون 16 أفريل 1933 المتعلق بتعديل 1928. راجع في هذا الموضوع :

Gilbert Gidel. Tome III. Op.Cit., P296.

⁽²⁾ أما بالنسبة للعمل الدولي بعد مؤتمر لاهاي، فيمكن ذكر كل من: اللوائح الصينية لـ 1 جويلية 1930، ولوائح جمهورية كوستاريكا لـ 1948/9/28، ولوائح الصيد لجمهورية الدومينيكان لـ 18 جوان 1938، ولوائح الصيد للأكواتور لـ 1938/2/2، ولوائح الصيد للسلفادور لـ 1955/10/2، واللوائح الكويتية لـ 1954/12/12، ولوائح مالطا لـ 1953/7/22، واليوغسلافية لـ 22 جانفي 1950، والإعلان البحري الأثيوبي لـ 1953/9/25، والقانون الأرجنتيني لـ 1967/10/15، ولوائح الصيد الغينية لـ 1964/6/3، ولوائح الصيد الدانماركية لـ 28 ماي 1950، ولوائح البرتغال لـ 1966/8/22 وموريتانيا لـ 1962/1/20 والسينغال لـ 2 جوان 1961، والمرسوم الملكي السعودي لـ 1958/2/16، ولوائح الصيد الإسبانية لـ 1962/12/24 والقانون التركي لـ 15 ماي 1964 والكندي لـ 1953/3/31، والقانون الأمريكي لـ 20 ماي 1963، وهي كلها تشريعات تحظر مزاولة الصيد على السفن الأجنبية أو تسمح به وفق بعض الشروط. راجع: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 592-602؛ وكذا: د. مصطفى الحفناوي، المرجع السابق، ص 158، د. إدريس الضحاك، قانون البحار وتطبيقاته..، المرجع السابق، ص 149-158. وقد سبقت الإشارة أيضاً إلى بعض هذه المعطيات في الصفحات 217 وما بعدها من هذه الأطروحة. لمزيد من التفاصيل أيضاً، يراجع كل من: د. محمد سعيد محمد الخطيب، المرجع السابق، ص 115-117.

⁽³⁾ Voir : Joseph. Imbart Latour. Op.Cit., P142.

لرعاياها في الصيد في مياهها الإقليمية، والدول التي تقبل بصيد الأجانب إما بشروط معينة وإما بدون شروط. وقد أورد الفقيه "جيدل" تصنيفه هذا بمناسبة الانتقادات التي وجهها للفقيه "شوكينغ" *Schucking* بخصوص تقريره الموضوع أمام لجنة خبراء التقنين المتطور للقانون الدولي لعام 1926 تحضيراً لانعقاد مؤتمر لاهاي لعام 1930، حيث لاحظ "جيدل" أن الفقيه "شوكينغ" يفرق بين أصناف ثلاث من الدول، وهو يذكر دولاً في طائفة ثم يعيد تكرارها في طائفة أخرى في ذات الوقت، وأرجع "جيدل" ذلك إلى وجود معاهدات تستثني بعض القواعد الموجودة في تشريعات هذه الدول، كما رأى أنه من الأجدر التركيز على تشريعات هذه الدول كقاعدة عامة لتتضح صورة التعامل الدولي في هذا المجال من دون إيلاء مراعاة للمعاهدات إذا كانت استثناءً.⁽¹⁾

وعن تصنيف الفقيه "جيدل" لصور العمل الدولي في مجال الصيد بالمياه الإقليمية، فقد أدرج ضمن الطائفة الأولى من الدول - وهي الطائفة التي تفرض الحق الانفرادي لرعاياها دون غيرهم في الصيد في مياهها الإقليمية - دولاً مثل فرنسا، الدانمارك، النرويج، الولايات المتحدة، ألمانيا، إسبانيا، اليابان، هندوراس، البرتغال، السويد، تركيا، كما اعتمد "جيدل" في حصره لهذه الطائفة على التركيز على مختلف التشريعات الداخلية التي أصدرتها هذه الدول وما تلاها من تنقيحات وتعديلات دون أن يأخذ في الحسبان المعاهدات الدولية⁽²⁾ التي يمكن أن تمنح إستثناءات على أساس التبادل أو المعاملة بالمثل. أما الطائفة الثانية من الدول، وهي تلك التي تسمح بالصيد في مياهها الإقليمية للأجانب بشروط معينة أو بدون شروط، فقد حصرها في كل من: إيطاليا التي تسمح بحرية الصيد للأجانب إلى جانب رعاياها مع بعض الشروط التي تخص مناطق معينة وهذا بموجب مرسوم 7 جانفي 1869 ثم المرسوم الملكي لـ 27 مارس 1913 ومن بعده المرسوم الملكي لـ 8 أكتوبر 1931؛ كذلك الحال بالنسبة للمغرب بموجب ظهير 31 مارس 1919 المعدل بـ ظهير 15 جوان 1924 و 13 سبتمبر 1926 و 20 جانفي 1930 والذي يقضي بالسماح للأجانب بمزاولة الصيد مع دفع أتاوى ورسوم سنوية؛

(1) وقد صنف الفقيه "*Schucking*" في تقريره المذكور أعلاه تعامل الدول مع موضوع الصيد في البحر الإقليمي إلى طوائف ثلاث: الطائفة الأولى؛ وهي التي تقصر حق مزاولة الصيد في مياهها الإقليمية على رعاياها انفرادياً. وهذه الدول هي فرنسا، ألمانيا، بلجيكا، البلاد المنخفضة، بريطانيا، الاتحاد السوفياتي، إسبانيا، النرويج، السويد والدانمارك. أما الطائفة الثانية من الدول، وهي التي تقبل بموجب معاهدات ثنائية رعايا الدول المتعاقدة للصيد في مياهها الإقليمية سواء كان ذلك في إطار تعامل بالمثل أو بدون ذلك، وهذه الدول هي: اليابان، الدانمارك، السويد، فنلندا والاتحاد السوفياتي. وتبقى الطائفة الثالثة من الدول وهي التي لا تفرق بين رعاياها وغيرهم في الصيد في مياهها الإقليمية فهي: إيطاليا وكولومبيا. راجع في هذا الموضوع بالتفصيل وبشأن الانتقادات التي وجهها الفقيه "جيدل" إلى الفقيه "لاتور" والفقيه "*Schucking*" في: *Gilbert Gidel. Tome III. Op.Cit., P296, 297.*

(2) مثل معاهدة فرنسا وإيطاليا لـ 18 جانفي 1908 لتحديد مناطق الصيد الخاصة برعاياهما، ومعاهدة إيطاليا ويوغسلافيا لـ 14 سبتمبر 1921 تخص الصيد في الأدرياتيك ومعاهدة 31 ديسمبر 1932 بين الدانمارك والسويد، ومعاهدة روسيا ورومانيا لـ 25 فيفري 1901 الخاصة بالصيد في الدانوب... إلخ. أنظر جملة هذه الاتفاقيات في: *Gilbert Gidel. Tome III. Op.Cit., P305.*

كذلك الحال أيضا بالنسبة للاتحاد السوفياتي بموجب مرسوم 2 مارس 1923 الذي يسمح للأجانب بممارسة الصيد إلى جنب الوطنيين وعلى أطول ما يكون الساحل إلى المياه المتاخمة لليابان وفي بحر بهرينج باستثناء الخلجان المغلقة. وتدخل في هذه الطائفة كذلك، كوبا التي تسمح للأجانب بالصيد في مياهها الإقليمية شريطة إقامتهم في كوبا وكذلك الأمر بالنسبة للشيلي، أما كولومبيا فهي لا تفرق بين رعاياها والأجانب في مسألة الصيد في مياهها الإقليمية.⁽¹⁾

ولم يجد الفقه صعوبة في إسناد حق الدولة المانع في تنظيم الصيد في بحرها الإقليمي وقصره على رعاياها فقط وهذا منذ بدء التفكير في منطقة البحر الإقليمي ذاتها وإن تباينت الأسانيد التي اعتمد عليها. ومع ذلك، فإن المتفق عليه أن لا جدال في أن للدولة الساحلية - عرفا وعملا - أن تجعل مباشرة السفن الأجنبية للصيد في بحرها الإقليمي محظورا البتة، أو معلقا على شرط الحصول على ترخيص خاص أو بشرط التبادل أو مقصورا على رعاياها فقط.

وقد فسر "جيدل" هذه القاعدة بكون أن الدولة سيادة على بحرها الإقليمي ولها حق ممارسة جميع الاختصاصات..، وموضوع الصيد فيه له أهميته العملية ومن حقها أن تخصصه بجانب من الاهتمام،⁽²⁾ كما فسر البعض هذه القاعدة بأن البحر الإقليمي يشمل مبدء الحقوق المنفردة وهي من نفس نوع وطبيعة حقوقها على إقليمها اليابس، والسمة المميزة لهذه الحقوق أنها مانعة لا مزاحمة فيها، كما ذكر "كولومبس" بأن "العمل بين الدول قد استقر على تحويل الدولة الساحلية في نطاق بحرها الإقليمي طائفة من الحقوق يحميها مبدء الدفاع عن إقليمها، وحقوق الولاية في مواجهة السفن الأجنبية التجارية والحربية، وحقوقها البوليسية والجمركية والحقوق المتعلقة بعائداتها، وحقوق الصيد ومراسمها البحرية"، كما عبر عن ذلك أيضا مقرر لجنة خبراء التقنين المتطور للقانون الدولي بقوله "إن حق الهيمنة *Dominium* الذي تملكه الدولة على امتداد بحرها الإقليمي يخولها أن تحوز لنفسها ولمصلحة مواطنيها حق الملكية المنفردة لمصادر الثروة في البحر الإقليمي ويشمل هذا الحق كل ما

⁽¹⁾ راجع فحوى هذه القوانين وما جاء فيها من استثناءات في المرجع السابق: *Ibid.*, p309, 309

وفي هذا السياق فقد أورد الفقيه "د. محمد طلعت الغنيمي" أصنافا أربعة من الدول في التعامل الدولي مع موضوع الصيد في البحر الإقليمي، وقد ذكرها الفقيه كما يلي: 1- تعطي بعض الدول الحق الانفرادي لرعاياها في المصائد الشاطئية مثل بريطانيا وفرنسا وروسيا. 2- تقر بعض الدول لرعاياها امتيازات معينة ولكنها لا تحرم الأجانب من استغلال المصائد الشاطئية مثل بلجيكا إيطاليا ومصر. 3- ويفتح فريق ثالث الصيد بصفة عامة لرعاياها ودول الأخرى مثل البرتغال واليونان. 4- وقسم رابع بمنح امتيازات خاصة لبعض الدول الأجنبية، فقد منحت الدانمارك مثلا للرعايا البريطانيين والفرنسيين والنرويجيين بعض الامتيازات في الصيد على شواطئ شرق جرينلاند. بمقتضى اتفاق عقد سنة 1925. والظاهر أن الأستاذ طلعت الغنيمي أغفل على الأقل تقرير لجنة خبراء التقنين المتطور في عهد عصبة الأمم، كما أنه يناقض التصنيفات التي أوردها التقرير السالف وكذا كتابات "لاتور" و "جيدل"، ثم إن الأستاذ لم يرجع تصنيفه هذا إلى سند أو مرجع. أنظر: د. محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 141.

⁽²⁾ *Gilbert Gidel. Tome III, Op.Cit., P293.*

يوجد فوق قاع البحر الإقليمي أو تحت هذا القاع"، وأكد الفقيه "ستريك Strake" بأن "حق الدولة الساحلية في مباشرة التجارة الساحلية وحققها في احتكار الصيد في البحر الإقليمي يتفرعان عن حقوقها السيادية المطلقة التي تباشرها على هذا البحر، ويمثل هذان الحقان أهمية رئيسية للدول الساحلية ولا يجوز لجهة أجنبية أن تتمتع بحقوق صيد في هذه المياه إلا وفقا لمعاهدة دولية تكون الدولة الساحلية طرفا فيها".⁽¹⁾

وبغض النظر عن آسانيد الفقهاء، فإن حق الانفراد بالصيد في البحر الإقليمي للدول الساحلية كان يجد أسانيد في بداية الأمر في التشريعات الوطنية نفسها. فقد جاء في مذكرة عن حكومة الدانمارك عام 1741 أن حظر الصيد وقصره على رعاياها إنما يستند إلى دواعي وامتيازات إنسانية تتعلق بالفقر واحتراف الصيد، وفي التقرير النرويجي لـ 29 فيفري 1912 المتعلق بمحدود المياه الإقليمية فقد اسند حظر الصيد إلى قواعد القانون الطبيعي وقواعد العدالة، فكما أن الحقول لمن يزرعها فإن الانتفاع بمصادر الصيد المنتمية للدولة تكون لمواطنيها. وفي تقرير للولايات المتحدة لعام 1871 الصادر عن "Commissionner of fisheries" أسند حظر الصيد إلى دوافع اقتصادية وتنموية تتعلق بالبطالة وإلى جانب آخر يتصل بالبحرية العسكرية التي ترى في محترفي الصيد جزءا منها تسعى إلى تجنيده فيها وإعداد البحارة المهرة لأسطولها الحربي. وفي القانون الفرنسي لـ 24 ديسمبر 1896 جاء قصر الصيد مستندا إلى دوافع اقتصادية وإلى قانون العدالة باعتبار قصر الصيد على رعاياها هو المقابل العادل لما يؤديه للدولة من مكوس لاحترافهم مهنة الصيد.⁽²⁾

وعموما، فإن حظر الصيد في البحر الإقليمي وقصره على رعايا الدولة الساحلية كان محل إجماع من قبل كل الدول حتى شكل عملها الدولي وتشريعاتها عرفا دوليا؛ كما أن القانون الدولي يكرس هذا المبدأ ويجعله من المبادئ التي لا اختلاف فيها وتناج المساواة والسيادة بين الدول.⁽³⁾ وفي

⁽¹⁾ أنظر جملة ما سلف من اقتباسات في: د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 183.

⁽²⁾ راجع في هذا الموضوع كلا من: Gilbert Gidel. Tome III. Op.Cit., P297. وكذا: د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 183.

⁽³⁾ وقد كُرس هذا المبدأ في عدد من القرارات الصادرة عن الجمعية العامة للأمم المتحدة وهو المبدأ الذي ما فتأت الأمم المتحدة عاكفة على دراسته منذ بداية الستينات منذ قرار 1803 لـ 1962/12/14. وعلى سبيل المثال أذكر هنا قرار الجمعية العامة رقم (3016) لعام 1972 الذي يحمل عنوان السيادة الدائمة للبلدان النامية على مواردها الطبيعية الذي نص في فقرته الأولى على أن الجمعية العامة تؤكد "حق الدول في السيادة الدائمة على كل الموارد الطبيعية الكائنة على أرضها وفقا لحدودها الدولية وكذلك موارد أعماق البحار وباطنها في حدود ولايتها الوطنية وفي المياه التي تعلقها" وهذه الفقرة هي التي أعيد النص عليها تماما في القرار (3171) لعام 1973. وقد كان لهذين القرارين تأثير كبير على المؤتمر الثالث حول قانون البحار لاسيما بالنسبة للمنطقة الاقتصادية الخالصة والتي يبدو أن الجزائر أدرجتها في المادتين (25) و (17) من دستور 1976، هذا فضلا عن عدد آخر من القرارات التي أذكر منها قرار الجمعية العامة رقم (3005) لـ 15 ديسمبر 1972 الذي يتضمن مبدأ سيادة الشعوب المحتلة على ثرواتها ومواردها الطبيعية، والقرار رقم 3175 لـ 7 فيفري 1974 الذي يؤكد حق الشعوب والدول العربية المحتلة في السيادة الدائمة على مواردها الطبيعية، وكذا القرار (1371) لـ 5

هذا الإطار، فإن الصيد يعتبر من المواضيع التي جاء البحر الإقليمي لحمايتها ضمن جملة من المواضيع الأخرى، ولم تكن ثمة مشكلة تتعلق به إنما كان الإشكال منعقدا حول اتساع البحر الإقليمي نفسه لما ينطوي ذلك على توسعة لرقعة الصيد كذلك، وأيضا تفاوت تشريعات الدول في مدى السماح لسفن الصيد الأجنبية بالمرور في البحار الإقليمية دون قيد أو شرط. ولهذا، فإن الدول لم تستقر على رأي موحد في مؤتمر تقنين لاهاي لعام 1930 بخصوص اتساع البحر الإقليمي.

(2-4) مَرُورُ سُفُنِ الصَّيْدِ فِي الْبَحْرِ الْإِقْلِيمِيِّ فِي مَشْرُوعِ لَاهَاي: كما أسلفت، فإن الدول لم تكن مستقرة على رأي موحد بخصوص اتساع البحر الإقليمي في هذا المؤتمر، فموضوع الصيد كان حاضرا ولم يكن لأحد من مندوبي الدول أن يناقش حظره أو قصره على الرعايا أو إباحته للأجانب لما ينطوي ذلك من نكران على سيادة الدولة الساحلية. فالمادة (3) من مشروع لاهاي والتي سبقت الإشارة إليها، كانت كافية حين اعتبرت مرور السفن بريئا إذا تم هذا المرور ".دون قصد إتيان أعمال تضر بأمن الدولة أو سياستها العامة أو مصالحها المالية"، ولا مجال للمناقشة في أن موضوع الصيد يندرج ضمن المصالح المالية لهذه الدولة أو ضمن سياستها العامة.

كما أن الذي شهدته مؤتمر تقنين لاهاي لعام 1930 بخصوص موضوع الصيد وأثار جدلا بين المندوبين كذلك، كان ذلك الصيد الذي يقع خارج رقعة البحر الإقليمي مع إمكانية قصره على الرعايا أيضا. فمندوب البرتغال طالب بمنطقة صيد إضافية متاخمة للبحر الإقليمي تستطيع الدول أن تنظم عملية الصيد فيها، كما رأى مندوب بلجيكا بأنه يمكن تخصيص هذه المنطقة كمنطقة إضافية تقصر الصيد على المواطنين وحدهم. والراجح أن مناقشات المندوبين في هذا المضمار لم تكن سوى بوادر تقنين المنطقة المتاخمة التي تسللت إلى اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 فيما بعد ومن بعد أن أظهرها العمل الدولي، وما يؤكد ذلك، هو مذكرة الرئيس الأمريكي "روزفيلت" المؤرخة في 21 نوفمبر 1937 القاضية بمنع الصيد في جميع المياه المحيطة بالأسكا.⁽¹⁾

ومع ذلك، فإنه لا يمكن إهمال ما تقدم به مشروع لاهاي حول البحر الإقليمي لعام 1930 من نصوص وهذا بالاعتماد فقط على نص المادة (3) وحدها. فقد كان المؤتمر منشغلا أيضا بأحقية سفن الصيد الأجنبية في المرور البريء خلال البحر الإقليمي، وهي القاعدة التي استقرت من قبل واعتمد عليها - وعلى ما يبدو - مشروع مؤتمر لاهاي حيث أوردتها المادة (7) من مشروع لجنة

فيفري 1974 بشأن السيادة الدائمة على الثروات الطبيعية المؤكد بالقرار رقم (1737) لـ 4 ماي 1974. راجع بخصوص هذه القرارات : الأمين شريط، حق السيادة الدائمة على الثروات الطبيعية، ديوان المطبوعات الجامعية. الجزائر. 1985. ص 130-133، وكذا: د.طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 140 - الهامش؛ وراجع كذلك: د.عمر اسماعيل سعد الله، تقرير المصير الاقتصادي للشعوب في القانون الدولي المعاصر. المؤسسة الوطنية للكتاب. الجزائر. 1986. ص 57-59.

¹⁾ L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., p 397.

الخبراء للتقنين المتطور للقانون الدولي لعام 1926 والتي قضت بأن "حق الدولة في احتجاز حقوق الصيد لمواطنيها والرقابة التي تفرضها لا يخولها سلطة رفض نفاذ سفن الصيد الأجنبية في بحرها الإقليمي، ذلك أن مثل هذه الخطوة وإن كانت من أكثر التدابير فعالية لإنهاء عمليات الصيد غير المشروع، إلا أنها تصطدم بحق المرور الحر المقرر لكل السفن".⁽¹⁾

ويظهر جليا مما دار خلال مناقشات هذا المؤتمر، أن الدول اختلفت حول هذه المسألة أيضا. ففرنسا، وقبل انعقاد مؤتمر لاهاي، كانت تُعلق مرور سفن الصيد الأجنبية على تصريح مسبق ثم عدلت عن ذلك خلال انعقاده وتقدم مندوبها "جيدل" باقتراح إلى اللجنة الثانية للمؤتمر يقضي بأن تسمح الدولة الساحلية بمرور سفن الصيد الأجنبية على ألا تمارس هذا النشاط بتاتا في هذا البحر، كذلك تخلى مندوب إيطاليا عن فكرة منع مرور سفن الصيد الأجنبية ورخص في اقتراحه أمام هذه اللجنة بأحقية سفن الصيد في المرور البريء شريطة عدم ممارسة الصيد أيضا. أما عن بريطانيا، فقد ركز مندوبها على عدم التمييز بين السفن الأجنبية والوطنية في مجال لوائحها فيما عدا في مجال الصيد، كما جاء على لسان مندوب السويد أن لسفن الصيد حق المرور خلال البحر الإقليمي على ألا تباشر أي عملية صيد، وأكد مندوب الولايات المتحدة على حق سفن الصيد في المرور البريء وذكر بأن حكومته تعترض على مصادرة سفنها أثناء مرورها بالبحار الإقليمية ما لم يثبت بصفة قطعية مخالفتها لقوانين الدولة الساحلية بصورة حسيمة. أما عن وفد الإكوادور، فقد اعتبر أن نفاذ سفن الصيد إلى البحار الإقليمية يكون مقيدا بشرط الحصول على ترخيص من الدولة الساحلية وفق تشريعاتها، ورأى أن مجرد مرور هذه السفن خلال هذه البحار من دون الحصول على هذا الترخيص يجعلها معتدية.⁽²⁾

وفي ضوء ما تقدم، فقد ظهر أن الوفود - في معظمها - كانت مجمعة على حظر الصيد في البحر الإقليمي على السفن الأجنبية كشرط للمرور البريء، كما أن الشاغل الثاني خلال هذا المؤتمر، كان يكمن في الخلاف الذي وقع بين الدول في أحقية سفن الصيد أصلا من المرور البريء من عدمه. ومع ذلك، فقد أقر المؤتمر بالسماح به لهذه السفن شريطة عدم القيام بأنشطة الصيد.

وجاء مشروع تقنين لاهاي مجسدا لهذه الأطروحات فأورد المادة (5) منه التي نصت على أن لا يعرقل المرور البريء ما يمكن للدولة الساحلية أن تتخذ في بحرها الإقليمي من مقاييس ضرورية لمنع

⁽¹⁾ أنظر: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 191.

⁽²⁾ راجع بخصوص مناقشات الدول خلال مؤتمر تقنين لاهاي في موضوع الصيد: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 192. وتجدر الإشارة إلى أن اتفاقية لاهاي لـ 6 ماي 1882 بخصوص مصادد الشمال نصت في مادتها (2) على أن يتمتع صيادو كل دولة متعاقدة بحق الصيد المنفرد إلى مسافة 3 أميال، ولا تخل هذه المادة بحرية الملاحة والرسو في المياه الإقليمية الممنوحة لسفن الصيد شريطة خضوعها لقوانين ولوائح الدولة الساحلية. ومع ذلك، لم تتمكن هذه الاتفاقية من تكريس قاعدة المرور البريء لهذه السفن لإحجام عدد من الدول عن التوقيع عليها بسبب قاعدة 3 أميال للبحر الإقليمي. أنظر:

L. Lucchini, M. Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., P399.

أي إخلال بأمنها أو بنظامها العام أو بمصالحها المالية، وأضافت المادة (6) من ذات المشروع بأنه يجب على السفن الأجنبية الممارسة لحق المرور البريء أن تمتثل للقوانين والأنظمة التي تسنها الدولة الساحلية بما يتطابق والعرف الدولي وهي تشمل فيما تشمل: أ) سلامة الملاحة وطرق استعمال المرور وإشارته، ب) حماية مياه الدولة الساحلية من التلوث الناجم عن السفن، ج) حماية ثروات البحر، د) حقوق الصيد والقنص والحقوق المماثلة التي تعود للدولة الساحلية. وأضافت الفقرة الثانية من المادة (6) بأنه يتعين على الدولة الساحلية أن لا تقيم أي تمييز بين السفن المختلفة الجنسيات ولا بين سفن الوطنيين والسفن الأجنبية عدا ما يتعلق بالصيد والقنص.⁽¹⁾

إذن، فإن فالظاهر جليا من مشروع تقنين لاهاي بمختلف نصوصه التي أقرتها آنفا أنه كان كاشفا لا مقرر لقاعدة سابقة مكرّسة في القانون الدولي العرفي وهي أن الصيد الساحلي وقصره على الرعايا دون الأجانب من المواضيع التي وجد البحر الإقليمي لحمايتها، وما كان من شأن مؤتمر تقنين لاهاي إلا أن دَوّن هذه القاعدة مع قواعد أخرى ذات صلة بالبحر الإقليمي، وهي القاعدة ذاتها التي استقرت من قَبْل مشروع لاهاي في المادة (7) من مشروع لجنة الخبراء للتقنين المتطور للقانون الدولي لعام 1926 التي أشرت إليها آنفا، وكان له الفضل في اكتشافها.

وبالرغم من أن مؤتمر لاهاي قد كشف عن قواعد عرفية وانتقل بها إلى مرحلة التقنين، فإن فشله - فيما بعد - قد حوّل موضوع حظر الصيد على السفن الأجنبية في البحر الإقليمي إلى مشكلتين فرعيتين: الأولى وهي إمكانية مرور سفن الصيد إطلاقا على البحر الإقليمي من عدمه وكيف يكون وما هي شروطه بعد فشل مشروع لاهاي؟ والثانية هي تفكير الدول ومحاولتها تمديد مناطق الصيد الخاصة بها، وهذا العنصر الأخير لا يعني في هذه الأطروحة لما له من علاقة بالجذور التاريخية لفكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة⁽²⁾ والتراث المشترك للإنسانية، ومن ثم فإنني أظل مركزا على مرور سفن الصيد البريء في البحر الإقليمي.

¹⁾ L'article (6) de la Haya (1930) dispose : « Les navires étrangers qui usent du droit de passage devront se conformer aux lois et règlements édictés, en conformité avec la coutume internationale, par l'Etat riverain notamment en ce qui concerne : a) La sécurité du trafic et la conversation des passages et du balisage ; b) La protection des eaux de l'Etat riverain contre les diverses pollutions auxquelles elles peuvent être exposées du fait des navires; c) La conservation des richesses de la mer; d) Les droits de pêche, de chasse, et droits analogues appartenant à l'Etat riverain. L'Etat riverain ne peut, toutefois, établir une discrimination entre les navires étrangers de nationalités diverses, ni, sauf en ce qui concerne la pêche et la chasse, entre les navires nationaux et les navires étrangers ». Voir ; Gilbert Gidel. Tome III, Op.Cit., P219, 220.

²⁾ ويعتبر موضوع المنطقة الاقتصادية الخالصة من المواضيع الشائكة التي أثرت على سير جهود تدوين قانون البحار بصفة عامة وهذا بالنظر إلى ما اكتنف هذا الموضوع من اختلاف بدءاً أولاً بتوسعة رقعة البحر الإقليمي لأغراض الصيد وحماية موارده، ثم تحول إلى هاجس ظل يشغل بال المجموعة الدولية قرابة القرن من الزمان. وبالرغم من أن من الدول من تطلع خلال مؤتمر لاهاي لعام 1930 إلى مدّ رقعة الصيد إلى أبعد من حدود البحر الإقليمي المتعارف عليها كما هي حال البرتغال وبلجيكا ومحاولة الترويج مدّ بحرهما الإقليمي

لمقتضيات الصيد عام 1935 (L. Lucchini, M. Voelckel. « Droit de la mer ». Op. Cit., P397.) ، إلا أن بوادر ظهور هذه الفكرة ترجع إلى عمليات التنقيب والحفر بقصد استخراج البترول الذي شهدته مرحلة الثلاثينات، حيث كانت أول عملية تنقيب في هذا المجال في بحيرة "ماراكايبو" بفتزويلا عام 1933 تلتها عملية ثانية بخليج المكسيك عام 1936 ثم تالتت عمليات التنقيب ولم تكتمل تصل المجموعة الدولية إلى عام 1945 حتى أصبح هذا الأسلوب مألوفاً في العمل الدولي وبات فائضه يفوق جميع التوقعات فجرت تسميته بالبحر القاري (Claude. Albert. Colliard. Op. Cit., P2)، هذا بالرغم من أن الرئيس الأمريكي روزفلت كان قد أشار إليه في تصريح 21 نوفمبر 1937 وفي 5 جوان 1943. وقد عقب ذلك جملة من التصريحات والأعمال الانفرادية للدول التي سعت إلى مد بحرها الإقليمي والسيادة عليه إلى مسافات غير مألوفة في تلك الحقبة منها ما وصل إلى 200 ميل بحري وهذا لوضع اليد واستغلال الثروات الحية وغير الحية. وتعتبر المكسيك أول دولة بادرت إلى مثل هذا العمل بموجب إعلانها في 29 أكتوبر 1945 تلتها الأرجنتين بموجب مرسومها لـ 11 أكتوبر 1946 ثم نيكاراغوا في 1 ماي 1947، فالبيرو في 1 أوت 1947، الشيلي في 21 جانفي 1948، كوريا الجنوبية في 18 جانفي 1952، الفلبين في 22 ديسمبر 1955 وأندونيسيا في 17 ديسمبر 1957.

E. Langavant. Tome II. Op. Cit., P24,25; Voir notamment: L. Lucchini, M. Voelckel . «Droit de la mer». Op. Cit., P419, 420 .

كما ذهبت دول إلى أكثر من ذلك واعتبرت مسافة 200 ميل بحري مياها إقليمية لا يحدها سوى حق المرور البري. ومن هذه الدول: الإكوادور بموجب مرسوم 10 نوفمبر 1966 وبما بقانون 2 فيفري 1967 والبرازيل بموجب مرسوم اشتراعي لـ 25 أبريل 1970 (د. سليم حداد، المرجع السابق، ص 54).

وقد تبع ذلك حركة سياسة في مؤتمرات مختلفة حاولت إعطاء سند قانوني للمطالب المتمثلة في بسط السيادة على مسافة 200 ميل بحري وهو ما تم تجسيده بالفعل في عدد من المؤتمرات الدولية كإعلان سانتياغو لـ 18 أوت 1952 بين عدد من دول جنوب أمريكا كالبيرو والشيلي والإكوادور، متبوعاً بإعلان ليما لعام 1954، ثم اعتمادها من قبل مجلس منظمة الدول الأمريكية عام 1956 ، ثم استقرت بالنسبة لهذه الدول في إعلان مونتيفيديو لـ 8 ماي 1970 (E. Langavant. Tome II. Op. Cit., P25). وفي جانفي 1971، وخلال الدورة السنوية للجنة القانونية الأفور آسيوية المنعقدة بكلمبو، عبر ممثل كينيا عن هذه الفكرة مصوراً إياها على أنها منطقة تختص فيها الدولة الساحلية بمنح أذن وتراخيص صيد، ثم عاد لاقتراحها أمام دورة نفس اللجنة المنعقدة في لاجوس بنيجيريا في جانفي 1972 واعتبرها أنها منطقة يكون للدولة الساحلية فيها اختصاص "خالص" على كافة الموارد البيولوجية (د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 37)، ثم تبنتها دول أمريكا الوسطى في سانتودومينجو عاصمة جمهورية الدومينيكان في تصريحها في 9 جوان 1972 تحت اسم "البحر الموقوف Patrimonial sea" وهي الفكرة نفسها التي أخذت بها الدول الإفريقية المتجمعة في ياوندي عاصمة الكامرون في جوان 1972.

هذا، وللإشارة فإنه في إطار المشروعات والاقتراحات التي تقدم بها مندوبو الدول أمام لجنة الاستخدامات السلمية لعام 1968، فقد لوحظ أنه لم يعد هناك مشروع فردي أو جماعي يخلو من مجرد الإشارة إليها، وهي تبدو في ذلك متأثرة بتصريح سفير مالطا "باردو Pardo Arvid" الذي طرح هذه الفكرة أمام الجمعية العامة في دورتها 22 من عام 1967 مطالباً بدراسة موضوع استغلال قاع البحر والمحيطات فيما هو أبعد من الاختصاص الإقليمي للدولة الساحلية واستثمار مواردها الطبيعية من أجل صالح الإنسانية (د. حامد الربيع، المرجع السابق، ص 28 وكذا: Jean. Pierre Beurier. Op. Cit., P83) ، إلى أن تمكنت منظمة الوحدة الإفريقية في تصريحها الصادر في 24 ماي 1974 بأديس بابا بأثيوبيا من التعبير عنها صراحة بـ "المنطقة الاقتصادية الخالصة" وأعدت تأكيدها في اجتماع المنظمة في مقديشو بالصومال في 11 جوان 1974 (د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 38 وكذا: د. جابر إبراهيم الراوي، الوضع القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة. قانون البحار الجديد والمصالح العربية، المرجع السابق، ص 133، وكذا: Claude. Albert. Colliard. Op. Cit., P2).

وقد تبع ذلك أن صدر عن الولايات المتحدة قانون حول المحافظة على المصائد وتسييرها في أبريل 1976 ودخل حيز التنفيذ في 1 مارس 1977، بموجبه احتفظت الولايات المتحدة بحقوق الصيد لرعاياها لمسافة 200 ميل بحري من خط الأساس أسوة بما جرى عليه العمل الدولي (د. محمد بوسلطان، المرجع السابق، ص 234) ليحذو حذوها الاتحاد السوفياتي بعمل مماثل في تصريح 10 ديسمبر 1976 والذي مد بدوره سيادته إلى مسافة 200 ميل بحري. (Carl. August. Fleisher. «La pêche ». Chapitre 17, traité du)

(nouveau droit de la mer. Op.Cit., P838). وللإشارة فإن موضوع الصيد ومد مسافة وعرض البحر الإقليمي قد تم تناولهما في المؤتمر الأول للأمم المتحدة حول قانون البحار لعام 1958 والذي أسفر عن الاتفاقيات الأربع ، ومع ذلك، فإن موضوع اتساع البحر الإقليمي كان دائما هو الذي يصطدم باختلاف الآراء لتداخله مع فكرة الصيد هذا بالرغم من إنشاء المنطقة المتاخمة بموجب المادة (24) من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة. ومع ذلك، فإن هذه المساعي لم تنجح وكان أن انعقد المؤتمر الثاني للأمم المتحدة حول قانون البحار لعام 1960 وفيه تقدمت كل من كندا و الولايات المتحدة الأمريكية باقتراحهما الشهير (6+6). ومفاده تخصيص مسافة 6 أميال كعرض للبحر الإقليمي مضاف إليها 6 أميال أخرى خالصة للصيد لرعايا الدولة الساحلية، غير أن هذا الاقتراح لم يحرز على الأصوات المطلوبة للموافقة كما اعتبره بعض الفقهاء اقتراحا ذا أثر على كل ما جرى فيما بعد لأن الاقتراح الكندي الأمريكي فشل بالحصول على أغلبية الثلثين بغياب صوت واحد فقط، إذ كان بالإمكان الخلوصل إلى اتفاقية في هذا الموضوع تغير من مجرى ما استقر عليه المؤتمر الثالث. (Ibid, P850 ، وكذا: شارل روسو، المرجع السابق، ص 256).

وقد حسمت الاتفاقية العامة الموضوع وفرقت بين البحر الإقليمي وبين المنطقة الاقتصادية الخالصة وخصصت لها جزءا الخاص وهو يتكون من 21 مادة (المواد من 55 إلى 75)، حيث عرفتها وحددت نظامها القانوني المادة (55) فقضت بأن « المنطقة الاقتصادية الخالصة هي منطقة واقعة وراء البحر الإقليمي و ملاصقة له، يحكمها النظام القانوني المميز المقرر في هذا الجزء ، وبموجبه تخضع حقوق الدولة الساحلية ولايتها وحقوق الدول الأخرى وحرياتها للأحكام ذات الصلة من هذه الإتفاقية»، وبينت المادة (56) من الإتفاقية حقوق الدولة الساحلية وواجباتها في هذه المنطقة فنصت على أن: «1- للدولة الساحلية، في المنطقة الاقتصادية الخالصة :
أ- حقوق سيادية لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية، الحية منها وغير الحية، للمياه التي تعلو قاع البحر ولقاع البحر وباطن أرضه، وحفظ هذه الموارد وإدارتها، وكذلك فيما يتعلق بالأنشطة الأخرى للإستكشاف والاستغلال الاقتصاديين للمنطقة، كإنتاج الطاقة من المياه والتيارات والرياح؛

ب) ولاية على الوجه المنصوص عليه في الأحكام ذات الصلة من هذه الاتفاقية فيما يتعلق بما يلي :

1- إقامة استعمال الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات؛

2- البحث العلمي البحري ؛

3- حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها ؛

ج) الحقوق والواجبات الأخرى المنصوص عليها في هذه الإتفاقية.

2- تولى الدولة الساحلية، في ممارستها لحقوقها وأدائها لواجباتها بموجب هذه الإتفاقية في المنطقة الاقتصادية الخالصة ، المراعاة الواجبة لحقوق الدول الأخرى وواجباتها، وتتصرف على نحو يتفق مع أحكام هذه الإتفاقية.

3- تمارس الحقوق المبينة في هذه المادة فيما يتعلق بقاع البحر وباطن أرضه وفقا للجزء السادس»، ثم حددت عرضها المادة (57) بنصها على أن: « لا تمتد المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى أكثر من 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي». وللإشارة، فإن موضوع الصيد بصفة عامة والحفاظة على الموارد البيولوجية قد لقي اهتماما واسعا على الصعيد الدولي حاليا سواء في إطار تعاقدي ثنائي أو في إطار معاهدات جماعية أو في إطار المنظمات والوكالات المتخصصة التابعة لهيئة الأمم المتحدة. فضلا عن اتفاقية جنيف حول الصيد وحماية الموارد البيولوجية بأعالي البحار لعام 1958، جاءت اتفاقية لندن حول الصيد لـ 9 مارس 1964 وهي تشبه اتفاقية 6 ماي 1882 المتعلقة بشرطة الصيد، ثم تبعتها اتفاقية لندن لـ 1 جوان 1967 حول ممارسة الصيد في شمال الأطلسي، كما أن عددا آخر من الاتفاقيات قد عني بموضوع مراقبة الصيد والامتثال للقوانين المنظمة له، أذكر بعضها منها : اتفاقية *Opiano* لعام 1978 المتعلقة بلفت وإبلاغ الدول الأعضاء عن نشاطات رعاياها في مجال الصيد، وكذا منظمة المحافظة على سمك "السومون" في شمالي الأطلسي لعام 1982، واتفاقية المحافظة على الأنواع البحرية النهرية السرى لعام 1992، واتفاقية 1993 حول سمك التونة الزرقاء (راجع فحواها في: (L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., P561, 562). ، هذا فضلا عن وجود اتفاقيات هامة على الصعيد الإقليمي يمكن ذكر أهمها: اتفاق الصيد بين المغرب الأقصى والاتحاد الأوروبي لـ 26 فيفري 1996 وهو يتضمن تنظيميا شاملا لموضوع الصيد يسمح لدول الاتحاد الأوروبي بالصيد في المنطقة الاقتصادية الخالصة المغربية مع تنظيم أنواع المصائد وكذا كافة أوجه التعاون في هذا المجال (Said Ihrai. «L'accord de pêche maroc/union européenne du 26 février 1996 »

وأمام هذا الطرح، فقد احتل موضوع مرور سفن الصيد الأجنبية حيزا هاما في الخلاف وفي مناقشات المؤتمر الأول للأمم المتحدة حول قانون البحار لعام 1958، وقد اسند الفقيه "ماكدوجال Mc Dougal" ذلك إلى "عامل الزمن" لأن دولا أصبحت تملك أساطيل صيد بعيدة المدى تمثلها بريطانيا وألمانيا الغربية وهولندا والبرتغال واليابان والولايات المتحدة أمام دول تنظر إلى هذه الأساطيل على اعتبار أنها تستغل مصادر الثروة بصورة مكثفة في مياهها الساحلية بما هي مجهزة به من وسائل متقدمة تجعل من مكنتها القيام بأنشطة الصيد دون أن تتمكن الدولة الساحلية من ضبطها أو فعل شيء أمامها. (1)

3-4) تَقْدِيرُ بَرَاءَةِ مُرُورِ سَفْنِ الصَّيْدِ فِي مُؤْتَمَرِ جَنَيْفٍ لِعَامِ 1958: لقد كان على المؤتمرين خلال هذا المؤتمر أن يبحثوا عن موازنة توفر الحماية للدولة الساحلية من جهة، وتراعي مصالح الملاحة البحرية من جهة أخرى، ومن ثم، جاء الاقتراح الرابع الذي تقدمت به كل من الدانمارك، إيطاليا، يوغسلافيا وكندا ليقتضي بحق سفن الصيد في المرور البري كقاعدة عامة، وأن مرورها هذا لن يكون بريئا إلا إذا راعت هذه السفن القوانين واللوائح التي تصدرها الدول الساحلية وتعلنها من أجل منع الصيد في البحر الإقليمي. (2) وقد قوبل هذا الاقتراح بانتقاد شديد لما فيه من تفرقة بين نشاط السفينة في عملية الصيد وبين مراعاتها لقوانين ولوائح الدولة الساحلية بغية منع الصيد ولما يقدمه من أولويات للدولة الساحلية لتتدخل بناء على بحثها في قصد ونية السفينة. ذلك أن خروج سفن الصيد الأجنبية على القوانين واللوائح التي تمنعها من الصيد في البحر الإقليمي يخول للدولة الساحلية أن تقرر انعدام براءة مرورها مؤسّسة ذلك على افتراض فقط وهو أن مخالفتها لهذه القوانين واللوائح بذاتها تدل - مسبقا - على أن مرورها بالبحر الإقليمي لا يتوخى اجتيازه لأغراض ملاحية صرفة بل ينطوي على نية الإضرار بالدولة الساحلية بانتهاز أية فرصة تواتيها للصيد على حين غفلة من هذه الدولة، وهو ما

Annuaire du droit de la mer 1997. Tome II. Op.Cit., P53-64، هذا فضلا عن الجهود التي تبذلها منظمة "الفاو Faو" بإنشائها للجان مراقبة، وقد كان اهتمام الفاو بمجال الصيد منذ عام 1947، وإنشائها للجان الصيد ومراقبته تمكنت من مراقبة عمليات الصيد والحفاظ على الموارد البيولوجية الحية وبما يسمح باستغلالها العقلاني، كما أن عدد هذه اللجان التي أنشئت منذ 1947 قد ارتفع من 7 لجان عام 1950 إلى ما يفوق حاليا 40 لجنة وهي تخص كل منطقة من البحار: الأطلسي والهادي والأبيض المتوسط وكذا البحر الأسود وغيرها، كما حظيت اللجنة العامة للصيد في الأبيض المتوسط بإصلاحات هامة على الصعيد الهيكلي وهذا بموجب قرار المنظمة 3/113 لـ 6 نوفمبر 1997، وتحتوي المادة III من اتفاق هذه اللجنة على إصلاحات هامة تخص المحافظة والاستغلال العقلاني لموارد البحر الأبيض المتوسط وتنظيم أنشطة الصيد وكذا توزيع المعلومات بخصوصه إلى غير ذلك من الإصلاحات وللتنظيمات، هذا مع الإشارة إلى أن الجزائر قد انضمت أصلا عام 1967 إلى اللجنة العامة للصيد في البحر المتوسط.

(Antonio.Tavares Pinho. « La réforme de la commission générale des pêches pour la méditerranée ». *Annuaire du droit de la mer 1997. Tome II. Op. Cit., P65-91*).

(1) أنظر: د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 194 وهامشها.

(2) المرجع السابق، ص 194.

يعطي الدولة الساحلية صلاحية تقدير إساءة استعمال حق المرور البريء من قبل سفينة الصيد وانحرافها عن أهدافه المشروعة فتدخل - حينئذ - لتسبق سفينة الصيد وترد على نواياها وتأخذها بسوء مقاصدها وقد تصادها حتى ولو لم تصدر عنها ممارسة أي نشاط من أنشطة الصيد.⁽¹⁾

وبالرغم من سحب الاقتراح الرباعي إلا أنه ظل مطروحا أمام اللجنة الأولى للمؤتمر بعد أن قدمته المكسيك وفقا للمادة (31) من اللائحة الإجرائية، وقد بررت المكسيك دفاعها عن هذا الاقتراح بأنه يحقق مصالح الدولة الساحلية ويؤكد الطبيعة الآمرة لتشريعاتها المنظمة للصيد في البحر الإقليمي. وقد حاز هذا الاقتراح على قبول اللجنة الأولى عند اقتراحها ليندرج بعد ذلك ضمن الفقرة الخامسة من المادة (14) من اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 التي تقضي بأن: "لا يعتبر مرور سفن الصيد بريئا إذا لم تراعى هذه السفن القوانين والأنظمة التي تضعها الدولة الساحلية وتعلنها لمنع الصيد في البحر الإقليمي".

وهكذا، فإن سفن الصيد الأجنبية قد أصبح مقررا لها حق المرور البريء شريطة احترام ومراعاة قوانين ولوائح الدولة الساحلية التي تسنها بغية منع الصيد؛ ويبدو أن الفقرة (5) من المادة (14) والتي تعود إلى الاقتراح الرباعي - كما ذكرت - قد أدت إلى ردود أفعال اعتقد أنها سليمة في بعض أوجهها. إذ ما علاقة الفقرة (5) هذه بالفقرة (4) التي تجعل المرور غير بريء "طالما أنه غير ضار بالسلام وحسن النظام أو سلامة الدولة الساحلية"؟ أو - كما يقول الفقيه "فيتزموريس Fitz Maurice" - أنه "بافتراض أن عدم إيداع سفن الصيد الأجنبية لأجهزة الصيد فيها داخل عنابرها أثناء اجتيازها البحر الإقليمي أو حتى قيامها بالصيد فيه هو عمل غير قانوني، فإنه لا يمكن القول بأن مثل هذا العمل يضر بأمن الدولة الساحلية أو بسلمها أو حتى النظام فيها"، وهو ما ذهب إليه عدد آخر من الشراح الذين رأوا بأن الفقرة (5) من المادة (14) لا تتسجم مع شروط البراءة المنصوص عليها في الفقرة (4) من ذات المادة، وأن الذين صاغوا الفقرة (4) أرادوا بها الفصل بين شروط البراءة من الناحية الموضوعية وبين مجرد الخضوع لقوانين ولوائح الدولة الساحلية، ومع ذلك، فإن الفقرة (5)

⁽¹⁾ وقد انتقدت بريطانيا الاقتراح الرباعي (A/Conf.13/C.1/L.64) لخلطه بين أمرين ويجعل من سلطان الدولة الساحلية واسعا، واقترحت أذ ذلك، أن تعدل المادة (15) من مشروع لجنة القانون الدولي محل المناقشة لتكون على صيغة "تراعي سفن الصيد الأجنبية في مباشرتها لحق المرور البريء عبر البحر الإقليمي والقوانين واللوائح التي تصدرها الدولة الساحلية وتعلنها من أجل منعها الصيد في البحر المذكور وعليها بوجه الخصوص أن تودع داخل عنابرها أجهزة الصيد إذا ألزمتها بذلك قوانين الدولة الساحلية ولوائحها". ويكون الفارق بين الاقتراحين، أن بريطانيا تريد قصر البراءة في مرور السفينة على نشاطها لا على مخالفة قوانين ولوائح الدولة الساحلية. وقد انتقدت الولايات المتحدة بشدة اقتراح بريطانيا ورأت أنه لا يفيد أي تقليص من نطاق تقدير الدولة الساحلية من خلال لوائحها وقوانينها، بل إن إضافة فقرة " أن تودع داخل عنابرها...." يزيد من تدخل الدولة الساحلية، ورأت الولايات المتحدة الإبقاء على الاقتراح الرباعي مع إضافة فقرة هي: " أن تصدر هذه القوانين واللوائح وفقا للقانون الدولي وطبقا لأحكامه". راجع في مضمون مناقشات الدول خلال مؤتمر جنيف لعام 1958: د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 195 وهامشها.

جاءت عكسية وكانت صريحة في تقرير انعدام البراءة على سفن الصيد بناءً على عدم خضوعها لقوانين الدولة الساحلية لا على ممارسة نشاط الصيد في حد ذاته.⁽¹⁾

وفي اعتقادي أن تخصيص سفن الصيد بفقرة مستقلة وردت منفصلة عن شروط البراءة في طابعها العام والتي تضمنتها الفقرة (4) يجعلهما فعلاً غير منسجمين. ومع ذلك، فإنني أرى - مستأنسا بتعليق الفقيه "أوكنيل O'Connell" - بأن هذه الفقرة "كان هدفها في البداية هو تمكين سفن الصيد من عبور البحر الإقليمي مع منعها من الصيد فيه"،⁽²⁾ وهي حقيقة لا يمكن إنكارها خصوصاً مع فشل مؤتمر لاهاي لعام 1930 وانقلاب التشريعات الداخلية التي كان جانب مهم منها يقضي بحظر مرور سفن الصيد إطلاقاً في المياه الإقليمية⁽³⁾، فجاءت الفقرة (5) من المادة (14) سالفه الذكر لتقرر حق سفن الصيد في المرور البريء عبر هذه البحار، وأنها ستراعي قوانين هذه الدول ولوائحها، وأنها إذا خالفت ذلك تعرضت لتدخل الدولة الساحلية واختصاصها، كما لو كانت تستجدي الدول الساحلية التي تبدو في وضع قوي لكي تسمح بمرور هذه السفن مع رهنها بجملة من الشروط المتمثلة في وجوب مراعاة هذه القوانين واللوائح مهما كانت هذه القوانين وبأية صيغة وردت حتى ولو كانت غير متفقة مع أحكام القانون الدولي - لأن الاقتراح الأمريكي في إضافة هذه الفقرة لم يُقبل - ويكون للدولة الساحلية حينئذ، واسع التقدير في أن تحول بين سفينة صيد وبين مرورها، أو أن تقدر انعدام براءة مرورها مجرد مخالفتها لائحة من لوائح هذه الدولة ولربما لم تكن ذات أهمية، وبالرغم كذلك من أن السفينة لم تباشر أي نشاط من أنشطة الصيد. وتكون نتيجة كل هذا، أن اتفاقية جنيف قد وقعت في الاعتبار الشخصية التي وقع فيها مؤتمر لاهاي فسعت جاهدة للخلوص منها، فالدولة الساحلية قد تحكم على السفينة إذا أدركت ممارستها لنشاط الصيد بانعدام براءة مرورها لما في ذلك من تقدير موضوعي، وكذلك للدولة الساحلية أن تقدر أن هذه السفينة قد خالفت لوائحها فتحكم بانعدام براءة مرورها رغم أنها لم تقم بنشاط الصيد.

وفي هذا الإطار، فإنني أتساءل عما أورده الأستاذ "T. Treves" في تعليقه على مجمل المادة (14) من اتفاقية جنيف وجانبها الموضوعي حين ذكر أنه "خارج حالة سفن الصيد التي يكون مرورها غير بريء إذا لم تراعى قوانين وأنظمة الدولة الساحلية وتعلنها لمنع الصيد، فإنه يتعين على واضعي نص المادة (14) أن يبينوا لنا كيف ومتى يكون المرور ضاراً بالسلام وحسن النظام أو سلامة الدولة

(1) راجع: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 196.

(2) المرجع السابق، ص 196.

(3) مثل قانون حماية المصائد الساحلية الكندية الصادر في 1953/03/31 الذي يقضي بحظر دخول سفن الصيد الأحمبية المياه الإقليمية الكندية لأي غرض ما لم يكن مصرحاً لها بذلك وفقاً للقوانين واللوائح أو طبقاً لمعاهدة دولية. أنظر: المرجع السابق، ص 189.

الساحلية؟⁽¹⁾ ولا أدري من أين استخلص الأستاذ "T. Treves" موضوعية الفقرة الخامسة بعد أن حكم على الفقرة (4) من المادة (14) باللاموضوعية، فالفقرة الخامسة في اعتقادي أكثر انعداما للموضوعية لعدم انسجامها مع شروط البراءة المنصوص عليها في الفقرة (4) أولا، وثانيا أنها تبيح للدولة الساحلية سن ما تشاء من اللوائح والقوانين في مجال الصيد ويقي مرور سفن الصيد الأجنبية مرهونا في براءته بعدم مخالفة أي منها فكيف إذا مارست السفينة نشاط الصيد. إننا سنكون في هذه الحالة أمام مصطلحي براءة المرور: مرور غير بريء *non innocent* عند مخالفة اللوائح والقوانين، ومرور ضار *offensif* عند مزاولتها لأنشطة الصيد.

ومن دون الإسهاب في هذا الموضوع، وبالعودة إلى البند (ط) من الفقرة الثانية من المادة (19) من الاتفاقية العامة والتي كانت منطلق هذا العرض كله، سنلاحظ أن هناك فرقا بين محتواها وبين محتوى الفقرة (5) من المادة (14) من اتفاقية جنيف سالفة الذكر، وهو ما سأتناوله في الآتي:

4-4) نَشَاطُ الصَّيْدِ كَمَعْيَارٍ لِبَرَاءَةِ الْمُرُورِ فِي الْإِنْفَاقِيَّةِ الْعَامَّةِ: والملاحظ عن البند (ط) من المادة (19) من الاتفاقية العامة حين ينص على «أَيُّ مِنْ أَنْشِطَةِ صَيْدِ السَّمَكِ» فإنه يُحوَّلُ مرور السفينة من بريء إلى غير بريء؛ وواضح هنا أن لا مجال لتداخل الاعتبارات والقرائن الموضوعية بالشخصية، فنشاط الصيد قرينة موضوعية لا لبس فيها إذا أدركت السفينة في حالة قيامها بذلك فلا مجال للتأويل أو للشك في انعدام براءة مرورها، كما لا تظهر في هذا النص اللوائح والتنظيمات التي تسنها الدولة الساحلية والتي تكون مخالفتها نافية للبراءة، وتكون النتيجة كما لو أن البند (ط) سالف الذكر قد قلَّص من صلاحيات الدولة الساحلية في مجال الصيد وتنظيمه إذ لا تكفي مخالفة هذه اللوائح والتنظيمات من قبل السفينة لترتفع البراءة عن مرورها وإنما يجب التثبت من أن هذه السفينة قد قامت بعملية صيد فعلا. هذا من جهة، ومن جهة أخرى، فإن صياغة البند (ط) تختلف في تسمية السفن المعنية بالصيد وتخصيصها، ففي الوقت الذي ذكرت الفقرة (5) من المادة (14) من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي أنه "لا يعتبر مرور سفن الصيد الأجنبية بريئا إذا لم تراع هذه السفن..."، جاء البند (ط) من الفقرة (2) من المادة (19) مهملًا تماما طبيعة السفن المعنية بهذا الحكم وأشار فقط إلى «أَيُّ مِنْ أَنْشِطَةِ صَيْدِ السَّمَكِ»، ويكون الفرق بين النصين أن الفقرة (5) من المادة (14) من نص جنيف - وكما يبدو من قراءتها - موجهة إلى سفن الصيد وحدها ودون غيرها، فإذا هي لم تراع القوانين والأنظمة التي تسنها الدولة الساحلية لمنع الصيد في بحرها الإقليمي اعتبر مرورها غير بريء، أما ما عداها من السفن الأخرى فلا ينطبق عليها هذا الحكم حتى ولو لم تراع هذه القوانين والأنظمة؛ والسبب في ذلك - في اعتقادي - أنها ليست سفن صيد بطبيعتها وليست مخصصة في بنائها وفي ما

¹⁾ T. Treves. « La navigation ». *Traité du nouveau droit de la mer. Op.Cit.*, P755.

تحمله من معدات ما يجعلها مطالبة بالإمتثال لبعض التدابير التي تبعد الشبهة عنها كأن تقضي لوائح هذه الدولة بوجود إيداع أدوات الصيد الموجودة على ظهرها في العنابر المخصصة لذلك، ثم إن السفن التجارية عموماً، وحتى لو قامت بعملة الصيد، فلا يمكنها الإضرار بالمصالح الاقتصادية التي تمثلها الثروة الحية في البحر الإقليمي لهذه الدولة الساحلية على النحو الذي تفعله السفن المخصصة للصيد. أما عن البند (ط) من الفقرة (2) من المادة (19) فيبدو أنه لا يستثني سفينة أو مركباً أو زورقاً أو أي شيء عائم آخر، فالعبارة لديه بممارسة الصيد سواء كان الممارس سفينة صيد أو ليس كذلك. ومن جهة ثانية، فإن البند (ط) من المادة (19§2) يختلف كذلك في حكمه عن نظيره الوارد في المادة (42) من الاتفاقية العامة المتعلقة بقوانين وأنظمة الدولة المشاطئة بشأن المرور العابر في المضائق الدولية،⁽¹⁾ حيث جاء البند (ج) من فقرتها الأولى ليقضي بأنه « فِيمَا يَتَعَلَّقُ بِسُفُنِ الصَّيْدِ، مَنَعُ الصَّيْدِ بِمَا فِي ذَلِكَ تَطَلُّبُ وَسْقِ أَدْوَاتِ الصَّيْدِ »، وهو الحكم غير الوارد في البند (ط) الذي لم يشترط عند مرور سفن الصيد أن تعتمد إلى وسق أو إيداع أدوات الصيد، بل وحتى بالنسبة للمادة (21) من الاتفاقية العامة التي تقضي بأنظمة وقوانين الدولة الساحلية بشأن المرور البري لم تورد مثل هذا الحكم حيث قضت في البند (هـ) من فقرتها الأولى بـ « منع حرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بمصائد الأسماك ».

⁽¹⁾ وتنص المادة (42) من الإتفاقية العامة التي جاءت تحت عنوان "قوانين وأنظمة الدولة المشاطئة للمضائق بشأن المرور العابر" على مايلي:

«1- رهنًا بمراعاة أحكام هذا الفرع، يجوز للدولة المشاطئة أن تعتمد قوانين وأنظمة بشأن المرور العابر في المضائق، تتناول الأمور التالية كلها أو بعضها:

- (أ) سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري كما هو منصوص عليه في المادة 41 ؛
- (ب) منع التلوث وخفضه والسيطرة عليه بإعمال الأنظمة الدولية المنطبقة بشأن تصريف الزيت والفضلات الزيتية وغيرها من المواد المؤذية في المضيق؛
- (ج) فيما يتعلق بسفن الصيد، منع الصيد بما في ذلك تطلب وسق أدوات الصيد ؛
- (د) تحميل أو إنزال أي سلعة أو عملة أو شخص خلافاً لقوانين وأنظمة الدول المشاطئة الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالمهجرة أو الصحة.

2- لا تميز هذه القوانين والأنظمة، قانوناً أو فعلاً، بين السفن الأجنبية، ولا يكون الأثر العملي لتطبيقها هو إنكار حق المرور العابر كما تم تعريفه في هذا الفرع أو إعاقته أو الإخلال به.

3- تعلن الدولة المشاطئة للمضائق الإعلان الواجب عن جميع هذه القوانين والأنظمة.»

وفي اعتقادي أن هذا الحكم الأخير الذي تضمنته المادة (21) أعم وأشمل إذ يميل إلى كل دولة على حدة لتقرر بموجب تشريعها ما ترى ضرورته من تدابير وأحكام بما فيها وسق أدوات الصيد أو غير ذلك من أحكام أخرى تسنها الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي في مجال الصيد.⁽¹⁾

وتتمة هذه الفكرة، فإنني أستأنس بنص المادة (21) من الاتفاقية العامة المعنونة بـ: "قوانين

وَأَنْظِمَةُ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ بِشَأْنِ المُرُورِ البري" والتي تنص على أن :

«1- للدَّوْلَةُ السَّاحِلِيَّةُ أَنْ تَعْتَمِدَ، طَبَقًا لِأَحْكَامِ هَذِهِ الاتِّفَاقِيَّةِ وَغَيْرِهَا مِنْ قَوَاعِدِ القَانُونِ الدَّوْلِي، قَوَانِينِ وَأَنْظِمَةٍ بِشَأْنِ المُرُورِ البري عِبْرَ البَحْرِ الإقليمي، تَتَنَاوَلُ الأُمُورَ التَّالِيَةَ كُلِّهَا أَوْ بَعْضَهَا :

(أ) سَلَامَةُ المَلاحَةِ وَتَنْظِيمُ حَرَكَةِ المُرُورِ البَحْرِي؛

(ب) حِمَايَةُ وَسَائِلِ تَيْسِيرِ المَلاحَةِ وَالتَّسَهِيلاتِ المَلاحِيَّةِ وَغَيْرِ ذَلِكَ مِنَ المَرَافِقِ أَوْ المُنْشآتِ؛

(ج) حِمَايَةُ الكَابَلَاتِ وَخُطُوطِ الأَنْبِيَابِ؛

(د) حِفْظُ المَوَارِدِ الحَيَّةِ لِلْبَحْرِ؛

(هـ) مَنَعُ خَرَقِ قَوَانِينِ وَأَنْظِمَةِ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ المُتَعَلِّقَةِ بِمَصَانِدِ الأَسْمَاكِ؛

(و) الحِفاظُ عَلَى بِيئَةِ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ وَمَنَعُ تَلَوُّنِهَا وَخَفْضُهُ وَالسَّيْطَرَةُ عَلَيْهِ؛

(ز) البَحْثُ العِلْمِيُّ البَحْرِي وَأَعْمَالُ المَسْحِ الهِيدْرُوغْرَافِي؛

(ح) مَنَعُ خَرَقِ قَوَانِينِ وَأَنْظِمَةِ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ الجُمْرَكِيَّةِ أَوْ الضَّرْبِيَّةِ أَوْ المُتَعَلِّقَةِ بِالهَجْرَةِ أَوْ الصَّحَّةِ.

2- لا تُنْطَبِقُ هَذِهِ القَوَانِينُ وَالأَنْظِمَةُ عَلَى تَصْمِيمِ السُّفُنِ الأَجْنَبِيَّةِ أَوْ مُعَدَّاتِهَا أَوْ تَكْوِينِ طَوَاقِمِهَا إِلاَّ إِذَا كَانَ الغَرَضُ مِنْهَا إِعْمَالُ قَوَاعِدِ أَوْ مَعَايِيرِ دَوْلِيَّةٍ مَقْبُولَةٍ عُمُومًا.

3- تُعْلَنُ الدَّوْلَةُ السَّاحِلِيَّةُ الإِعْلَانِ الوَاجِبَ عَن جَمِيعِ هَذِهِ القَوَانِينِ وَالأَنْظِمَةِ.

4- تَمَثِّلُ السُّفُنُ الأَجْنَبِيَّةُ الَّتِي تُمارِسُ حَقَّ المُرُورِ البري خِلالَ البَحْرِ الإقليمي لَجَمِيعِ هَذِهِ القَوَانِينِ وَالأَنْظِمَةِ وَلِجَمِيعِ الأَنْظِمَةِ الدَّوْلِيَّةِ المُقْبُولَةِ عُمُومًا بِشَأْنِ مَنَعِ المِصَادِمَاتِ فِي البَحْرِ.»

وما يعنينا في هذا المجال من هذه المادة هما البنودان (د) و (هـ). ذلك أن استقراء هذه المادة

بأكملها يجعلها مشوبة بشيء من اللبس والغموض؛ إذ ما معنى هذه القوانين والأنظمة التي تسنها الدولة الساحلية في هذه المجالات الثمانية و لم جاءت طالما أنها فصلت عن نطاق قائمة البراءة المنصوص عليه في الفقرة الثانية من المادة (19)؟ أو بمعنى آخر، فإننا قد نتساءل عن مصير السفينة التي تقوم بخرق هذه القوانين والأنظمة في هذه المجالات هل يعتبر مرورها غير بريء؟ ولربما قد يجب

⁽¹⁾ كالفقرة الثانية من المادة (25) من القانون رقم 11/21 المؤرخ في 2001/07/03 التي تقضي بأنه: "يجب على هذه السفن أن تترع بوجه خاص كل عتاد للصيد البحري من فوق الجسر أو تربطه بصفة تمنع استعماله" وسوف أعود إلى هذا الموضوع لاحقا بحول الله.

يجب بالنفي لأن هذه المادة ومحتواها منفصلين عن محتوى المادة (19) التي تنص حصريا على ضوابط البراءة وبطريقة موضوعية.

إن الإجابة تبدو - حقيقة - عسيرة لأنه أولا، من مطابقة المادتين (19) و(21) سنلاحظ أن هناك تجانسا كبيرا بينهما، فالمادة (19) أوردت نشاطات يؤدي القيام بها إلى نفي طابع البراءة عن السفينة، وهذه النشاطات يكاد ثلثها يكون مدرجا في المادة (21). فمجال الصيد موجود في المادتين معا، وكذلك المحافظة على البيئة البحرية ومنع تلوثها، مضافا إليهما البحث العلمي والمسح الهيدروغرافي، وكذلك القوانين والأنظمة الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة؛ فجميع هذه المجالات موجودة تقريبا في المادتين معا (19) و(21)، والأولى جعلت من الاقتراب من هذه النشاطات نافيا لبراءة المرور، والثانية طلبت في فقرتها (4) أن « تَمْتَثِلَ السُّفُنُ الأَجْنَبِيَّةُ الَّتِي تُمَارِسُ حَقَّ المُرُورِ البريِّ، خِلالَ البَحْرِ الإقْلِيمِيِّ لِجَمِيعِ هَذِهِ القَوَانِينِ وَالأنْظِمَةِ.. » فهل تؤدي مخالفة هذه القوانين إلى نفي البراءة مع أن بعضها لم يرد في المادة (19)؟ وهل يمكن اعتبار المادة (21) مكاملة لها؟ إن الإجابة بالإيجاب عن هذين السؤالين ستؤدي إلى نسف كل معالم المادة (19) وإلى هدم كل ما توخى مندوبو المؤتمر الثالث تفاديه من تداخل في الاعتبارات والقرائن الذاتية والموضوعية وإلى ما سعت إليه المجموعة الدولية - حسبما أقره الفقهاء - في الاتفاقية العامة بمحاولتهم إقامة توازن بين مصالح الدولة الساحلية في جانبها الموضوعي وبين حقوق الجماعة الدولية التي يعينها المرور البريء. وعلى هذا الأساس فإنني لا أرى أن المادة (21) من الاتفاقية العامة متممة للمادة (19) منها بل مكاملة لها فقط في مجال ضبط النصوص والتنسيق بينهما ولا يمكن توسعه في مجال نشاطات المادة (19) الموضوعية بالنص الصريح لهذه المادة حين قضت بـ «... إِذَا قَامَتِ السَّفِينَةُ أَثناءَ وُجُودِهَا فِي البَحْرِ الإقْلِيمِيِّ بِأَيِّ مِنَ الأَنْشِطَةِ التَّالِيَةِ:... » لنقول بعد ذلك بأنه يتعين أيضا مراعاة ما ورد في المادة (21) - وهي التي أوردت جملة من القوانين والأنظمة في مجالات شتى - وإلا اعتبر مرورها غير بريء لأن العبرة بالمادة (19) حصريا، هذا على الرغم من أن هناك من رأى أن بعض نصوص المادة (21) التي تشترك فيها مع المادة (19) تؤدي مخالفة السفينة لقوانين الدولة الساحلية بشأن تنظيمها إلى إقرار انعدام براءة المرور عنها⁽¹⁾، وهذا الرأي - في اعتقادي - غير سليم إذ يبقى مصير البنود

(1) وهذه النشاطات هي: الصيد، المحافظة على البيئة البحرية، البحث العلمي، والمسح الهيدروغرافي، والقوانين والأنظمة الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة، وهي النشاطات المشتركة بين المادتين. راجع بخصوص الرأي السابق:

Jean. Pierre. Beurrier . Op.Cit., P96 .

الأخرى⁽¹⁾ التي وردت في المادة (21) مجهولا، ثم لماذا نميز بين هذه النشاطات وتلك سوى لكون الأولى منصوصا عليها في المادة (19)، ويمكن هنا ، أيضا أن نسقط نتيجة مغايرة وهي أن من نشاطات المادة (19§2) ما هو غير منصوص عليه في المادة (21) ويبقى مع ذلك من عناصر انعدام البراءة كالبند (ك) مثلا المتعلق بـ « **أَيِّ فِعْلٍ يَهْدِفُ إِلَى التَّدْخُلِ فِي عَمَلِ أَيِّ مِنْ شَبَكَاتِ الْمُواصَلَاتِ أَوْ مِنَ الْمَرَافِقِ أَوْ الْمُنْشآتِ الأُخْرَى لِلدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ** ».

وقد ركز الأستاذ "W.Riphagen" ريفاجين عند بحثه لهذه المسألة على إحلال مقارنة بين نص البند (ط) من المادة (19§2) والفقرة (ج) من المادة (42) المتعلقة بقوانين وأنظمة الدولة بشأن المرور العابر في المضائق، حيث ينص البند (ج) هذا على أنه « **فِيمَا يَتَعَلَّقُ بِسُفْنِ الصَّيْدِ، مَنَعُ الصَّيْدِ بِمَا فِي ذَلِكَ تَطَلُّبُ وَسُقِ أَدْوَاتِ الصَّيْدِ** » ، حيث تساءل الأستاذ عما إذا لم تقم السفينة بوسق أدوات الصيد هل يمكن اعتبار مرورها غير عابر رغم عدم قيامها بنشاط الصيد؟ وقد رأى الأستاذ أن الإجابة تكون نسيبا بالإيجاب. بمعنى أن للدولة إختصاص وقائي تمنع به عبور هذه السفن إذا لم تمثل مثل هذه القاعدة، كما قاس على هذا الحكم ما ورد في المادة (21) ورأى أن للدولة الساحلية أن تحكم وقائيا بعدم السماح للسفن بالمرور البريء إذا لم تمثل لهذه القوانين والأنظمة، وفرق بين هذا الحكم المبسط وبين أن تطبق الدولة الساحلية اختصاصها وتتدخل لاقتياد السفينة بناء على عدم امتثالها لهذه القوانين من دون أن تعتمد السفينة على نشاط الصيد أو الإضرار. بمصالح الدولة الساحلية لأن الوضع يختلف من المادة (19) إلى المادة (21).⁽²⁾

وعلى هذا الأساس، فإنه بالعودة إلى موضوع ممارسة أنشطة الصيد وفقا للبند (ط) من المادة (19) ومقارنتها بالبند (د) و (هـ) من المادة (21) من الاتفاقية العامة فإن هذه المقارنة ستؤدي في اعتقادي إلى نتيجة غير مستساغة. فمخالفة السفينة لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بـ «**حِفْظِ الْمَوَارِدِ الْحَيَّةِ لِلْبَحْرِ**» أو تلك المتعلقة «**بِمَصَائِدِ الْأَسْمَاكِ**» سيجعل من مرور السفينة مرورا غير بريء *Non innocent* بالتأكيد لكنه لا يطلق يد الدولة الساحلية لتمارس اختصاصها على السفينة وإنزال العقوبات ضدها إلا إذا كانت هذه المخالفة قد تحولت إلى نشاط من الأنشطة التي

⁽¹⁾ وهذه النشاطات هي تلك الواردة في البنود الأربع : (أ) المتعلق بسلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري، والبند (ب) الخاص بحماية وسائل تيسير الملاحة والتسهيلات الملاحية وغير ذلك من المرافق أو المنشآت، وكذا البند (ج) المتعلق بحماية الكابلات وخطوط الأنابيب، و أيضا البند (د) الخاص بحفظ الموارد الحية للبحر.

⁽²⁾ راجع في هذا الموضوع:

Willem. Riphagen. «Le droit de passage inoffensif après la 3^{ème} convention». *Perspectives du droit de la mer a l'issue de la 3^{ème} conférence des nations unies. Société Française pour le Droit International. Colloque de Rouen. Editions : A. Pedone. Paris. 1984. P199, 200.*

نصت عليها المادة (19) فألحقت ضررا بالدولة الساحلية، عندها فقط يكون مرور السفينة مرورا ضارا "offensif" وللدولة الساحلية أن تباشر كامل صلاحياتها في مواجهة هذه السفينة.

ومع ذلك فإنني أرى بأن فصل المادتين (19) و(21) عن بعضهما البعض مع احتوائهما لبعض العناصر المتشابهة يفتح الباب واسعا للتأويل، كما أن لعامل الترتيب الرقمي للمواد أثره كذلك، إذ لو كانت المادة (21) أسبق ترتيبا من المادة (19) لجاز الحكم بأن هذه الأخيرة متممة لها. وبمعنى آخر، لو أن الاتفاقية العامة ذكرت أنظمة وقوانين الدولة الساحلية الواردة في المادة (21) في موضع سابق ثم أوردتها بالمادة (19) لجاز تصور أن مخالفة هذه القوانين والأنظمة محكومة بنص المادة (19) فضلا عما ورد فيها من نشاطات⁽¹⁾، ولا أعتقد أن واضعي هذه النصوص قد فاتهم تدارك هذه الخلفيات وإنما أرى أن فصل المادتين جاء متعمدا، هذا مع العلم أن طريقة الصياغة ووضع النصوص في مواضعها قد عرف اختلافا وتغيرا بين اتفاقية جنيف والاتفاقية العامة بحيث تظهر لمسات التغيير المتعمد في هذه الأخيرة واضحة. ففي صياغة نص الفقرة (5) من المادة (14) من اتفاقية جنيف نجد أن مرور سفن الصيد لا يكون بريئا "إذا لم تراخ هذه السفن القوانين والأنظمة التي تضعها الدولة الساحلية وتعلنها لمنع الصيد في البحر الإقليمي"، فضلا عن ذلك فإن الفقرة (5) جاءت بدورها ضمن فقرات المادة (14) التي تنظم موضوع المرور البريء مما لا يدع مجالاً للشك في أن مراعاة هذه الأنظمة والقوانين هو شرط جوهري لبراءة المرور حتى ولو لم يصحب ذلك نشاط الصيد، لكن الاتفاقية العامة قد خالفت هذه الطريقة في الصياغة بحيث تظهر لوائح وقوانين الدولة الساحلية التي يجب مراعاتها في جهة المادة (21) ونشاط الصيد النافي لبراءة المرور في جهة المادة (19)، فمن أين يمكن تأويل أن مراعاة هذه القوانين تنفي براءة المرور مع مراعاة كل ما سبق ذكره.⁽²⁾

إن ما ورد في المادة (19§2) هو وحده في اعتقادي الذي ينفي البراءة عن مرور السفينة ولا يمكن إبلاء مراعاة لتقدير الدول الساحلية ولوائحها وقوانينها بما يشوبها من تضارب واختلاف إلا ما استثنى بنص صريح في الاتفاقية العامة كما هي حال تلويث البيئة البحرية إذ يعتبر انتهاك القوانين

⁽¹⁾ ويبدو أن الأستاذين *L. Lucchini, M. Voelckel* في تعليقهما على هذه الفكرة لم يخرجوا بنتيجة تذكر، فقد ذكر الترتيب الزمني للمادة (21) إذ رأيا أن من حق الدولة الساحلية أن تعتمد القوانين والأنظمة بشأن منع الصيد والمحافظة على ثروات البحر، ثم تكون السفينة في حالة مرور غير بريء إذا قامت بأي نشاط من أنشطة الصيد طبقا للمادة (19). ولم يقدم الأستاذان أي حل في حالة حرق المادة (21) وعدم امتثال السفينة لهذه القواعد والأنظمة. ومع ذلك فقد اعتبر الأستاذان في مقارنة بين اتفاقية جنيف والاتفاقية العامة في مجال مراعاة قوانين الدولة الساحلية بشأن منع الصيد، أن الاتفاقية العامة مبهمة بالمقارنة مع المادة (14) الفقرة (5) من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي. راجع في هذا الموضوع:

L. Lucchini, M. Voelckel. «Droit de la mer ». Op.Cit., P.457.

⁽²⁾ راجع في ذلك أيضا:

- *T. Treves. « La navigation ». Op. Cit., P758.*
- *Willem. Riphangen. Op.Cit., P199.*

واللوائح التي تسنها الدولة الساحلية في مجاله واجبة الاحترام وإلا كانت السفينة عرضة للاحتجاز وإقامة الدعوى كما سوف نرى لاحقا، وفي كل هذا تضيق مجال اختصاص الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي تحصلت عليه هذه الدول من الاتفاقية العامة.

وعموما وفي ختام الحديث، أقول بأن حق مرور سفن الصيد مرورا بريئا قد عاد مُسلماً به في القانون الدولي سواء من قبل الاتفاقية العامة أو من قبل اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي، بل وحتى من قِبَل التشريعات الوطنية للدول التي تنازلت عن فكرة رفض مرور سفن الصيد مرورا بريئا إلا بترخيص خاص وهذا تماشيا مع ما استقر عليه القانون الدولي في هذا المجال، وتبقى الإشكالية في حظر الصيد وأنشطته، فيما تتباين الدول فيما بينها من لوائح وقوانين⁽¹⁾ بشأن هذا الحظر وكيفية وكيف يتعين أن يكون مرور سفينة الصيد في البحر الإقليمي، وهو الأمر الذي يتعين على سفن الصيد الأجنبية أن تمتثل له طبقا لما ينص عليه تشريع كل دولة على حدة وهذا تطبيقا لنص الفقرة (4) من المادة (21) من الاتفاقية العامة، ومهما كانت الصيغة التي ورد بها في هذه التشريعات و اللوائح. والأمثلة عن مثل هذه القوانين كثيرة، أقتصر على ذكر بعضها مع التعرض لحالة الجزائر طبعاً.

من ذلك، ما يقضي به المرسوم التشريعي البرازيلي الصادر في 1938/10/19 المتعلق بالموافقة على تقنين الصيد والذي يقضي بالألا يجوز للسفن الأجنبية الصيد في المياه الإقليمية البرازيلية وكل مخالفة لهذا الحظر تسوغ القبض على السفينة الأجنبية هي وحمولتها وأجهزة الصيد فيها باعتبارها مواد مهربة وتفرض عليها العقوبة المنصوص عليها في القوانين المحلية النافذة؛ كما يقضي قانون حماية المصائد الساحلية الكندية لـ 1953/03/31، بأنه لا يجوز أن تدخل سفن الصيد الأجنبية المياه الإقليمية الكندية لأي غرض ما لم يكن مصرحا لها بذلك وفقا للقوانين واللوائح أو طبقا لمعاهدة دولية، كما لا يجوز لأي شخص على ظهرها من العاملين فيها أو ممن تربطه بها أية علاقة أن يصيد في المياه الإقليمية أو يتزل حصيلتها من الصيد في البر.⁽²⁾

وينص القانون الأمريكي الصادر في 20 ماي 1963 بشأن منع سفن الصيد الأجنبية من الصيد في المياه الإقليمية للولايات المتحدة على أنه لا يجوز لأي سفينة - عدا سفن الولايات المتحدة الأمريكية - ولا لأي ربان أو شخص آخر تكون مثل هذه السفينة في عهده أن يباشر الصيد داخل أية مياه تكون للولايات المتحدة عليها في مجال الصيد ذات الحقوق المحول لها في مياهها الإقليمية، ولا

(1) بل وحتى بالنسبة للإتفاقيات الثنائية التي تسمح بتبادل الصيد والترخيص لرعايا الدولتين بالصيد في منطقتي البحر الإقليمي فإن عددها يكاد يكون ضئيلا، ويمكن ذكر الاتفاق الفرنسي البلجيكي لعام 1951 كمثال عن هذا النوع من الإتفاقيات، بل وأكثر من ذلك أنه يمكن الإستئناس بتنظيمه المجلس الأوروبي رقم 3760 لـ 20 ديسمبر 1992 التي أقرت تنظيما يقدم امتيازات متبادلة لرعايا الإتحاد في حدود 12 ميلا بحريا إلا أنه استثنى نشاط الصيد من ذلك. أنظر: Jean.pierre Beurier. Op.Cit., P 97.

(2) أنظر: د.مصطفى الحنفاوي، المرجع السابق، ص 158.

أن يستغل مصادر الصيد بالجرف القاري للولايات المتحدة ما لم يكن ذلك وفقا لأحكام هذا القانون أو طبقا لمعاهدة دولية، ومن ناحية أخرى لا يجوز الترخيص للسفن الأجنبية بالصيد في المياه المشار إليها، إلا إذا كان إصدار الترخيص متمشيا مع المصلحة القومية، وبشرط المعاملة بالمثل، وأن يكون محل الترخيص واردا على أنواع محددة.

وفي هذا السياق كذلك، جاء القرار الصادر في 1963/03/04 عن مدغشقر في شأن مرور ورسو سفن الصيد الأجنبية بالمياه الإقليمية ليقضي في مادته الثانية بأن مرور سفن الصيد الأجنبية عبر البحر الإقليمي يكون بريئا. بمراعاة الشروط التالية : 1- أن يكون اسمها وميناء تسجيلها مكتوبا بطريقة واضحة، 2- أن يكون علمها الوطني طوال فترة إقامتها في البحر الإقليمي، 3- أن يكون اسمها وعلمها مضاءً باستمرار أثناء الليل، 4- أن تودع أجهزة الصيد بها داخل العنابر وأن تكون عنابر السمك مغلقة بأحكام...؛ وتضيف المادتان (3) و(4) من هذا القرار ألا تنحرف هذه السفن المباشرة لحق المرور البريء عن طريقها إلى وجهتها النهائية وبممتنع عليها كذلك التوقف والرسو ما لم يكن ذلك راجعا إلى حالة شدة. (1)

وبعض النظر عن الفكرة التقليدية التي كرسها القانون الدولي والمستقرة في جل النظم التشريعية المقارنة والقاضية بحظر الصيد على الأجانب في المياه الإقليمية، فإن تدابير أخرى ظهرت في بعض التشريعات حديثا وأظهرت رقابة أكثر صرامة تنسجم مع التطور الذي شهدته الصناعة البحرية. وتظهر هذه الرقابة في التبعية الاقتصادية التي تمثلها السفينة حتى ولو كانت لا تحمل علم الدولة الساحلية، وهي فكرة تشبه إلى حد بعيد تلك الرقابة التي باشرتها فرنسا على الشركات قبل منحها جنسيتها بناء على معيار مقر الإدارة الرئيسي وكانت فرنسا قد مارستها بعد الحرب العالمية الأولى، إذ ظهر لها أن من هذه الشركات - وبالرغم من وجود مقرها الرئيسي بفرنسا - إلا أنها تعود في رساميلها إلى مساهمين ألمان وهي تحقق تبعية اقتصادية لألمانيا. (2) وقريب أيضا من هذه الفكرة، القضية الشهيرة التي فصلت فيها محكمة العدل الدولية في 05 فيفري 1970 بخصوص شركة "برشلونة تراكشن" ذات الجنسية الكندية والتبعية الاقتصادية البلجيكية. (3)

فالمادة (6) من القانون الفرنسي لـ 18 نوفمبر 1997 المتعلق بتوجيه الصيد البحري تقضي بأنه لا يسمح لسفينة صيد تحمل العلم الفرنسي بالصيد في المجال الوطني ولا يحق لها الحصول على ترخيص بالصيد إلا إذا ثبت أن لها رابطة اقتصادية حقيقية بالجمهورية الفرنسية وأنها مسيرة ومراقبة

(1) راجع فحوى هذه القوانين في : د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 190 و 191.

(2) وقد سبقت الإشارة إلى هذا الموضوع. راجع الصفحات 148-149 من هذه الأطروحة.

(3) وقد سبقت الإشارة أيضا إلى هذه القضية، راجع بالتفصيل فحواها في الصفحات 163-164 من هذه الأطروحة.

من قبل مؤسسة مستقرة وموجودة على الإقليم الفرنسي. وقد جاء هذا القانون لمواجهة سفن صيد فرنسية حقيقية يتم شراؤها من قبل شركات خاضعة للقانون الفرنسي أيضا لكنها برساميل وشركاء معظمهم إسبان وبلجيكيون ونيرلنديون ويتم بيع منتجات صيدها في أسواق خارجية الشيء الذي لا تستفيد منه فرنسا إلا بالنزر القليل.⁽¹⁾

وقد جاء القانون الفرنسي سابق الذكر مشابها للقانون البريطاني "Merchant Shipping act" لعام 1988 ويختلف عنه في كيفية التعامل مع هذه التبعية الاقتصادية. ذلك أنه في عام 1988 احتج الصيادون البريطانيون على ما يقارب 130 سفينة صيد تعود إلى شركات تجهيز برساميل إنجلو إسبانية، وقد عمدت بريطانيا إلى إصدار قانونها سالف الذكر عام 1988 ليقضي بعدم تسجيل أي سفينة صيد إلا إذا كانت تتوفر فيها جملة من الشروط منها: أن يكون مالك السفينة يحمل الجنسية البريطانية، وأن تكون هذه السفينة مستغلة وخاضعة للرقابة البريطانية، وأن يكون مؤجرها أو تجهزها ممن يحملون الجنسية البريطانية كذلك. وإذا تعلق الأمر بملكيتها من قبل شركة مساهمة، فيجب أن تكون حصة المساهمين البريطانيين لا تقل عن 75% من أسهم هذه الشركة.⁽²⁾

4-5) أنشيطة الصيّد في المياها الإقليمية الجزائرية طبقاً للتشريع الوطني: أما بالنسبة للجزائر، فقد أولت - بدورها - اهتماما بالغاً بموضوع الصيد في مياها الإقليمية، كما أن استعراض بعض نصوصها التشريعية ذات الصلة - كما سوف نرى - يُظهر أن واضعي هذه النصوص مختصون قد أحاطوا علما بما يجري عليه العمل الدولي في هذا المجال بكل أعرافه الدولية وبما هو مستقر عليه القانون الدولي.

وقد تعاملت الجزائر أولا مع موضوع الصيد بموجب المرسوم التشريعي رقم 13/94 المؤرخ في 28 ماي 1994 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالصيد.⁽³⁾ ليتبعه القانون رقم 11/01 المؤرخ في 3 جويلية 2001⁽⁴⁾ ليحل محل مرسوم 1994 ويلغي ما يتعارض مع أحكامه باستثناء المادة (6) من مرسوم 1994 والتي تقضي بأن "تنشأ منطقة محفظة للصيد البحري تقع فيما وراء المياها الإقليمية الوطنية وتكون متاخمة لها".⁽⁵⁾

¹⁾ Michel Voelckel. « La loi d'orientation du 18 novembre 1997 sur la pêche Maritime et les cultures Marines: une tentative de pérenniser la pêche nationale face aux risques d'une "Europe Bleue" sans pêche ». *Annuaire du droit de la mer. 1997. Tome II. Op.Cit., P101.*

²⁾ *Ibid*, P101, 102

³⁾ الجريدة الرسمية. العدد 40، السنة الواحدة والثلاثون لـ 22 جوان 1994.

⁴⁾ الجريدة الرسمية. العدد 36، السنة الثامنة والثلاثون لـ 08 جويلية 2001.

⁵⁾ وتضيف الفقرة الثانية من المادة (6) أعلاه تحديد منطقة الصيد المحفظة فنص على أنه: "وتقدر مساحة هذه المنطقة التي تقاس انطلاقا من الخطوط الأساسية بإثنين وثلاثين (32) ميلا بحريا بين الحدود البحرية الغربية ورأس تنس وإثنين وخمسين (52) ميلا بحريا من رأس تنس إلى الحدود البحرية الشرقية".

وقد عرفت المادة (2) من قانون 2001 في فقرتها الثانية المياه الخاضعة للقضاء الوطني فقضت بأنها "المياه الداخلية والمياه الإقليمية ومياه منطقة الصيد المحفوظة وفق تعريفها في التشريع الجاري به العمل"، كما عرفت الفقرة (6) من ذات المادة سفينة الصيد بأنها: "كل عمارة أو آلة عائمة موجهة للصيد أو لتربية المائيات تقوم بالملاحة إما بوسيلتها الخاصة أو عن طريق جرّها بسفينة أخرى مجهزة لهذا الغرض".

هذا، و"تشكل الموارد البيولوجية المتواجدة في المياه المحددة أعلاه ملكا وطنيا"، كما أن الوصول إليها واستغلالها واستعمالها وتسييرها، يعد من صلاحيات السلطة المكلفة بالصيد البحري" (المادة 71)، وتضمن هذه السلطة "مراقبة نشاطات الصيد البحري وتربية المائيات" (المادة 10)، كما تضمن كذلك "متابعة وتقييم الموارد البيولوجية في المياه الخاضعة للقضاء الوطني" (المادة 12).

وبخصوص حق سفن الصيد الأجنبية في المرور خلال المياه الإقليمية الجزائرية، فقد اعترفت لها بذلك صراحة المادة (25) من القانون سالف الذكر حيث نصت على أن: "لا تمس أحكام المادتين 23 و 24 أعلاه، بحق حرية المرور المعترف به لسفن الصيد الأجنبية التي تمارس الملاحة أو الراسية بصفة مبررة في المياه التي تخضع للقضاء الوطني شريطة أن تمثل هذه السفن للقواعد المنصوص عليها في التشريع الجاري به العمل وفي أحكام هذا القانون والنصوص المتخذة لتطبيقه"؛ ويبدو واضحا من هذه الأخيرة احتواؤها لنص المادة (21) من الإتفاقية العامة. كما وأضافت المادة (25) في فقرتها الثانية من ذات القانون - وأسوة بما سارت عليه جملة من التشريعات - حين قضت ببعض التدابير التي يتعين على سفن الصيد التقيد بها أثناء مرورها البري، فنصت هذه الفقرة على أنه "يجب على هذه السفن أن تنزع بوجه خاص كل عتاد للصيد البحري من فوق الجسر أو تربطه بصفة تمنع استعماله".

أما بخصوص حظر مزاولة أنشطة الصيد في المياه الإقليمية الجزائرية من قبل السفن الأجنبية. بما يتفق والبند (د) من الفقرة (2) من المادة (19) من الإتفاقية العامة، فقد تضمنته المادة (22) من هذا القانون التي تنص على أن: "تمنع السفن الأجنبية من الصيد في المياه الخاضعة للقضاء الوطني، بحيث يخصص للسفن:

- الحاملة للراية الجزائرية.
- التي يتم اقتناؤها عن طريق القروض وفقا للتشريع والتنظيم الجاري بهما العمل من طرف أشخاص طبيعية من جنسية جزائرية أو أشخاص معنوية خاضعة للقانون الجزائري.
- المؤجرة من طرف أشخاص طبيعية من جنسية جزائرية أو أشخاص معنوية خاضعة للقانون الجزائري.

تحدد كيفيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم."

وما تمكن ملاحظته بخصوص نص المادة (22) سالفه الذكر هو اشتغالها على مسألتين : الأولى، وهي أن النص موجه إلى كافة السفن الأجنبية من غير تخصيص سفن الصيد بالذكر لكي ينطبق هذا الحكم عليها وحدها، وهذه الصيغة هي التي ورد بها تقريبا البند (ط) من المادة (28§19) إذ لم يُقَمَّ اعتبارا للسفن فيما إذا كانت مخصصة للصيد من عدمه، وإنما جاء الحظر عاماً وأن أي نشاط من أنشطة صيد السمك ينفي البراءة عن مرور السفينة، كذلك - إذن - تبدو مطابقة المادة (22) من هذا القانون فكان حكمها عاما وموجها لجميع السفن، فالعبرة عندها بالنشاط لا بتخصيص السفينة للصيد.

أما المسألة الثانية، فهي المتعلقة بعنصر التبعية الاقتصادية التي تمثلها سفن الصيد حتى يرخص لها بمزاولة هذا النشاط في الجزائر.

ذلك أنه على غرار القانون البريطاني لعام 1988 والقانون الفرنسي لعام 1997 المشار إليهما سالفاً، فإنه يتعين أن تكون هناك رابطة أو تبعية اقتصادية بين السفينة وبين الدولة الجزائرية حتى يرخص لها بالصيد في المياه الخاضعة للقضاء الوطني. فإذا كان حمل الرأية الجزائرية ضروري لمزاولة نشاط الصيد إلا أنه غير كاف لتبرير التبعية الاقتصادية، ومن ثم اشترطت المادة (22) أنه في حالة اقتناء سفينة الصيد أو استئجارها، فإن كان ذلك من طرف أشخاص طبيعيين وجب أن يكونوا جزائريين كلهم، وإن كان ذلك من قبل أشخاص معنويين، فيجب أن يكون هؤلاء خاضعين بدورهم للقانون الجزائري.⁽¹⁾

وأما بخصوص الترخيص الذي يمكن أن تسمح به الجزائر لسفن الصيد الأجنبية لمزاولة أنشطة الصيد في المياه الخاضعة للقضاء الوطني فهو على غرار ما يجري به العمل الدولي جائر كذلك في الجزائر مع بعض الشروط والتحفظات. فالمادة (23) من هذا القانون تقضي بأنه: "يمكن الوزير المكلف بالصيد البحري... أن يرخص مؤقتاً للسفن الأجنبية التي يتم استغلالها من طرف أشخاص طبيعية من جنسية أجنبية أو اشخاص معنوية خاضعة للقانون الأجنبي، القيام بعمليات الصيد التجاري في منطقة الصيد المحفوظة. تحدد كفاءات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم". ثم يردف المشرع الجزائري هذه المادة بالمادة (24) لتضيف تنظيماً آخر حيث تنص على أنه: "يمكن الوزير المكلف بالصيد البحري... أن يرخص للسفن الأجنبية التي يتم استغلالها من طرف أشخاص طبيعية من جنسية أجنبية أو عن طريق أشخاص معنوية خاضعة للقانون الأجنبي ممارسة الصيد العلمي وكذا

⁽¹⁾ وقد سبقت الإشارة إلى معنى خضوع الأشخاص المعنوية للقانون الجزائري وكيف أن البعض فسّر نص المادة (10) والمادة (50) من القانون المدني الجزائري على أنهما يقضيان بمنح الجنسية الجزائرية للشخص الاعتباري. تُرجى مراجعة تفاصيل هذا الموضوع في الصفحات: 150 وما بعدها من هذه الأطروحة.

الصيد التجاري للأسماك كثيرة الترحال في المياه الخاضعة للقضاء الوطني. تحدد شروط منح رخص الصيد التجاري للأسماك كثيرة الترحال والصيد العلمي في المياه الخاضعة للقضاء الوطني وكذا قائمة هذه الأنواع والحصة القصوى المسموح بصيدها عن طريق التنظيم".

ويكمن الفرق بين المادتين (23) و(24) في أن المشرع الجزائري يميز في شأن الترخيص بالصيد للسفن الأجنبية بين منطقتين بحريتين: الأولى، وهي المنطقة الاقتصادية الخالصة أو كما اصطلح عليها المشرع الجزائري في المادة (23) بـ: "منطقة الصيد المحفوظة"، ويكون الترخيص إذا قدمته الجزائر لسفن الصيد الأجنبية عاماً أي أنه يقضي بالقيام بعمليات الصيد التجاري من دون تحديد لأنواع الأسماك ولا شروط محددة تراعيها السفن الأجنبية عدا تلك التي يشترطها التنظيم. أما الترخيص الثاني والذي جاء في المادة (24) فهو يتعلق بمنطقة بحرية أخرى وهي المياه الخاضعة للقضاء الوطني وفيها يندرج البحر الإقليمي، ويكون الترخيص هنا - فيما لو سمح به - غير عام بل مقصور فقط، إما على الصيد العلمي، أو إذا تعلق الأمر بصيد تجاري، فهو يتعلق فقط بالأسماك كثيرة الترحال. وفضلا عن ذلك، فقد أوردت المادة (34) من ذات القانون وفي فقرتها الثانية تقييدا آخر لسفن الصيد الأجنبية مضافا إلى ما ورد في المادة (24) حيث قضت بأنه "لا يمكن السفن التي تحمل الراية الأجنبية استغلال الأنواع المسماة كثيرة الترحال إلا ما وراء ستة (6) أميال بحرية مهما كانت حمولة السفينة".

ومن جهتها، فقد أوردت المادة (56) و (57) شروطا أخرى على سفن الصيد الأجنبية أذكرها كالتالي. فقد قضت المادة (56) بأنه: "على كل سفينة صيد تحمل الراية الأجنبية والمرخص لها ممارسة نشاط الصيد التجاري في المياه الخاضعة للقضاء الوطني أن تمتثل للتشريع الجاري به العمل في مجال المحافظة على الموارد البيولوجية وحماية البيئة المائية". وتضيف من جهتها المادة (57) أنه: "باستثناء الترخيص الممنوح من طرف السلطة المكلفة بالصيد البحري، يتم إنزال منتوجات الصيد البحري في موانئ الصيد الجزائرية.

يتم إنزال هذا المنتوج بحضور عون يمثل السلطة المكلفة بالصيد البحري على المستوى المحلي والذي يكلف بتسجيل الوزن أو العدد إذا تعلق الأمر ببعض الأنواع". وهي نصوص تهدف إلى تأكيد عقلانية استغلال الموارد الحية والمحافظة على بعض أنواعها، كما تهدف إلى حماية الإقتصاد الوطني عن طريق تمكين الاستفادة منه بأقصى صورة ممكنة.

وبخصوص الجزاءات الموقعة على سفن الصيد الأجنبية التي تخالف اللوائح والقوانين الوطنية في مجال الصيد، فقد أورد لها قانون 2001 عددا من المواد يمكن استعراضها كالتالي:

فبالنسبة لقيام السفينة بممارسة الصيد في المياه الإقليمية الجزائرية، و تطبيقا لنص المادة (2§19) من الإتفاقية العامة، فقد نصت المادة (94) من قانون 2001 على أن: "تفتش كل سفينة صيد حاملة للراية الأجنبية قامت بالصيد دون رخصة في المياه الخاضعة للقضاء الوطني وتساق إلى ميناء

جزائري ويحجزها العون القائم بتحرير المحضر إلى غاية إصدار الجهة القضائية المختصة القرار النهائي" مما يفيد أن مرور السفينة الأجنبية لم يعد بريئا حيث يتم إنهاؤه.

وتبين المواد (95) و(96) من هذا القانون حكم مطاردة السفينة الأجنبية المخالفة مطاردة الحثيثة⁽¹⁾ تباشرها السفن الجزائرية المأذون لها بذلك وهذا في حالة عدم امتثال السفينة الأجنبية لتعليمات البحرية الجزائرية القاضية بالتوقف، حيث نصت المادة (95) على أنه: "يمكن أن يتم التفتيش خارج المياه التي تخضع للقضاء الوطني إذا شرع في المتابعة داخل هذه المياه.

وينتهي حق المتابعة، بمجرد دخول السفينة الملاحقة إلى المياه الإقليمية للبلد الذي تنتمي إليه هذه السفينة، أو المياه الخاضعة لدولة أخرى"، و تضيف المادة (96) بأنه: "إذا امتنعت السفينة الأجنبية عن التوقف أو حاولت الفرار، تطلق السفينة الجزائرية المكلفة بالشرطة طلقة إنذار بلا رصاص. إذا تمادت سفينة الصيد الأجنبية في عدم الإمتثال للأمر بالتوقف، وعند الضرورة القسوى يتم استعمال طلقات نارية حقيقية مع أخذ جميع الإحتياطات لتجنب إصابة الأشخاص الموجودين على متنها".

وأما بخصوص إجراءات تتبع القضية و إحالتها إلى القضاء الجزائري، وبخصوص مختلف الجزاءات الموقعة، فقد جاءت المواد من (97) إلى (102) من هذا القانون لتبين أحكامها. وبداية، فقد نصت المادة (97) على أنه: "عند معاينة المخالفات المذكورة أعلاه، يجب على المكلفين بالمعاينة النطق بحجز المنتج وآلات الصيد الموجودة على متن السفينة الحاملة للراية الأجنبية. يحرر محضر بذلك الحجز.

يقدم ملف القضية وكذا الأطراف عند الإقتضاء إلى وكيل الجمهورية لدى الجهة القضائية المختصة للتصرف فيه طبقا للقانون.

يتم سماع وتأسيس السلطة المكلفة بالصيد البحري طرفا مدنيا في القضية."

ثم تقضي المادة (98) بأن: "يعاقب بغرامة من 3.000.000 إلى 5.000.000 دج، ربان سفينة الصيد البحري التي تحمل الراية الأجنبية والشخص المسؤول عن الملاحه، عند الاقتضاء، اللذان ثبت إدانتهم بممارسة الصيد البحري بأية صفة كانت في المياه التي تخضع للقضاء الوطني دون الرخص المسبقة المطلوبة من السلطة المكلفة بالصيد البحري.

تأمر الجهة القضائية المختصة بمصادرة الآلات الموجودة على متن السفينة أو المحظورة ومنتجات الصيد البحري، وإتلاف الآلات المحظورة إذا اقتضى الأمر ذلك." وتستطرد المادة (99) بقية العقوبات

⁽¹⁾ وهي تسمية تطلق على تَبُّع السفينة الأجنبية ومطاردتها ولها تدابير و أحكام نصت عليها المادة (111) من الإتفاقية العامة، كما تظهر نصوص القانون المذكور أعلاه مُطابِقة لما قضت به الإتفاقية العامة من أحكام بخصوصها، وسوف أستعرض أحكامها لاحقا بحول الله

فتقضي بأن: "يعاقب في حالة العود، الشخص أو الأشخاص الموجودون على متن سفينة الصيد البحري الحاملة للراية الأجنبية والذين تثبت إدانتهم في ممارسة الصيد داخل المياه الخاضعة للقضاء الوطني بغرامة من 6.000.000 إلى 10.000.000 دج علاوة على مصادرة السفينة التي ارتكبت بواسطتها المخالفة". وفضلا عن ذلك، تحجز سفينة الصيد الأجنبية حتى تدفع المصاريف القضائية والغرامات والتعويضات المدنية، كما تعد الجهة القضائية المختصة الإذن برفع الحجز عن السفينة بعد الإطلاع على الوثائق التي تثبت دفع المبالغ، ولهذه الجهة القضائية أيضا أن تعد الإذن برفع الحجز عن السفينة بعد الإطلاع على تعهد مكتوب من السلطات القنصلية للبلد المعني بدفع المبالغ المستحقة. (المادة 100). وفي حالة عدم الدفع في غضون الثلاثة (3) أشهر الموالية لليوم الذي أصبح فيه الحكم نهائيا، تباع مصالح الأملاك الوطنية السفينة طبقا للتشريع الجاري به العمل (المادة 101). وفي كل الحالات يمكن الجهة القضائية المختصة الحكم بمصادرة الأشياء المحجوزة والآلات والوسائل المستعملة في ارتكاب المخالفات المنصوص عليها في هذا القانون والعائدات المتحصلة منها. (المادة 102).

جيم) النَّشَاطَاتُ ذَاتُ الصَّلَةِ بِبَيْئَةِ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ الْبَحْرِيَّةِ : وتعتبر هذه الطائفة من النشاطات آخر طائفة من تلك الأنشطة التي تضمنتها الفقرة الثانية من المادة (19) من الاتفاقية العامة، وهي تتضمن كلاً من البندين: (ح) والذي يقضي بـ «أَيِّ عَمَلٍ مِنْ أَعْمَالِ التَّلْوِيثِ الْمَقْصُودِ وَالْخَطِيرِ يُخَالِفُ هَذِهِ الْإِتِّفَاقِيَّةِ؛» والبند (ي) الذي يقضي بـ «الْقِيَامُ بِأَنْشِطَةٍ بَحْثٍ أَوْ مَسْحٍ؛». وسواء كان هذا أو ذاك، فإن للبندين صلة بالبيئة البحرية. فإذا كان يمكن أن يستشف موضوع البيئة البحرية صراحة من البند (ح)، فإن البند (ي) يتصل بالبيئة البحرية أيضاً لما يتضمنه من بحوث علمية ومُسوح هيدروغرافية للمسطحات المائية وقاع البحر وباطنه وعلى الثروات والموارد الحية وغير الحية، وفي كل هذا صلة بالبيئة البحرية للدولة الساحلية.

وأفضل بدء الحديث بشكل مقتضب عن موضوع البحث العلمي في البحر الإقليمي أولاً ثم أتناول موضوع التلويث المقصود والخطير الوارد في البند (ح).

1) نَشَاطُ الْبَحْثِ الْعِلْمِيِّ فِي بَيْئَةِ الْبَحْرِ الْإِقْلِيمِيِّ: إن التطور الذي شهدته السنوات التي أعقبت اتفاقيات جنيف لعام 1958 في شتى مجالات العلوم والتكنولوجيا زاد من تطلع الدول إلى استغلال البحار وبسط هيمنتها عليها واستخدامها استراتيجياً واقتصادياً وعلمياً، وجعلت منها مجالات خصياً لأبحاثها العلمية. وإذا كان هذا الواقع يخص الدول الصناعية بالدرجة الأولى، فإن دول العالم الثالث بذلت كذلك جهودها لتكثيف استعمالها للبحار واستغلال مواردها من أجل تحسين اقتصادياتها، ومع ذلك لم يكن بإمكانها مجاراة تكنولوجيات الدول المتقدمة. وفي غياب توزيع عادل بين دول العالم للثروات الشيء الذي غيبتة اتفاقيات جنيف لعام 1958 لكون مظاهر التقدم العلمي الموجه لاستغلال البحار لم تُثَرَّ بالأهمية التي أثرت فيما بعد، فقد كان على الاتفاقية العامة أن تواجه هذه المعطيات عن طريق تنظيمها للبحث العلمي من جهة، ومن جهة ثانية أن تراعي عمل الدول وسلوكاتها بشأن أجزاء البحار نتيجة للتمدد الذي عرفته سلطات الدول الساحلية باتجاه هذه المياه من خلال زيادة عرض بحارها الإقليمية ومناطقها المتاخمة وإقرار المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري⁽¹⁾.

وقد بدأ اهتمام الدول الساحلية بنشاطات البحث العلمي الموجه لاستغلال البحار بدءاً من الستينيات، حيث بدت أهميته في زيادة معرفة البيئة البحرية بشكل عام وفي تأكيد المعلومات المتعلقة ببيولوجيا قاع البحار والمحيطات ومعرفة إنتاج الثروات غير الحية و المعادن، وفي معرفة التركيب الكيميائي للمسطحات المائية، فضلاً عن معرفة توزيع درجات الحرارة والتيارات الضرورية لمعرفة

(1) راجع: د. سليم حداد، المرجع السابق، ص 79.

توزيع الثروة السمكية ومناطق هجرتها قصد استغلالها أفضل ما يكون الاستغلال، دون إغفال استغلال التيارات البحرية لتوليد الطاقة. (1)

كذلك تظهر أهمية البحث العلمي البحري في تمكين كل دولة من معرفة حدود جرفها القاري ومدى وجود التعقيدات المعدنية فيه، كما تظهر أهميته كذلك في تزويد الدول بنتائج التلويث البحري لمحاولة خفضه والسيطرة عليه، بالإضافة إلى معرفة مكامن الثروات المعدنية والنباتية وحتى يسهل استعمال قيعان المحيطات والبحار.

ويشتمل البحث العلمي على جملة من العلوم والأنظمة من الفيزيائيات والسمعيات إلى الأحياء والجيولوجيا والهيدروغرافيا والكيمياء، وكثيرا ما يصطلح عليها بمصطلح "الأوقيانوغرافيا Oceanography" وهو يشمل معظم العلوم التي ذكرتها آنفا. (2)

وتجرى مباشرة البحوث العلمية البحرية من كافة النواحي: من اليابسة أو الجو أو الغوص في أعماق البحار أو حتى من الفضاء بما يسمى بأجهزة الاستشعار؛ كما أن وسائل البحث العلمي المستخدمة عديدة ومتنوعة ومتفاوتة في درجات التكنولوجيا المستعملة، ومنها ما هو مستأثر من قبل بعض الدول فقط ويعتبر نشره محظورا. ومع ذلك، فإنه يمكن القول أن تلك الوسائل تشمل الأجهزة القائمة والمعدات الثابتة في قاع البحر أو فوقه وكذا الغواصات والمركبات السطحية أو الغاطسة فضلا عن أجهزة الاستشعار عن طريق الجو أو الأقمار الصناعية. (3)

والظاهر أن إجراء البحوث العلمية البحرية في المياه الخاضعة للولاية الإقليمية للدول الساحلية، وبالنظر إلى ما تعرفه الأجهزة والأبحاث المعاصرة من تكنولوجيات، قد قوبل بتحفظ كبير من قبل الدول لما يشكله من خطورة على المسائل الأمنية والدفاعية لهذه الدول، ومن ثم، فإن إجراء مثل هذه البحوث في المياه الإقليمية للدول الساحلية كان في كثير من الأحيان يقابل بالرفض، وهو على أية حال مقصور على تدخل الدولة الساحلية وموافقتها الصريحة بإجرائه. ويكفي في هذا المقام أن أذكر أن الاتحاد السوفياتي، وفي الفترة الممتدة بين 1967 و 1971 قد رفض عددا من الطلبات التي تقدم بها بعض العلماء الأمريكيين للقيام بإجراء بحوث علمية في المياه الإقليمية السوفياتية مبررا رفضه في مناسبات عدة بالاستناد إلى الدواعي العسكرية والأمنية، هذا مع رفضه أيضا محاولة أمريكية لتنظيم تبادل برنامج عمل فيزيائي وكيميائي في مياهه الإقليمية. (4)

(1) أنظر: د. عبد المنعم محمد داود، المرجع السابق، ص 161.

(2) وقد سبق الإشارة إلى التعريف بهذا العلم ومصدر اشتقاقه. راجع هامش الصفحتين: (أ) و(ب) من مقدمة الأطروحة.

(3) أنظر: د. عبد المنعم محمد داود، المرجع السابق، ص 162.

(4) أنظر: المرجع السابق، ص 162.

وعلى هذا الأساس، يمكن احتواء البند (ي) الذي يقضي بأن « القيام بأنشطة بحث أو مسح » داخل البحر الإقليمي ينفي عن السفينة مرورها البريء؛ فهذا البند لا يمكن فهمه بمعزل إلا إذا تم وضعه في ملاسبات وخلفيات صياغته والتي قد أشرت إلى بعضها سابقا. فقد يؤدي إجراء هذه البحوث إلى المساس بدفاع الدولة الساحلية وبأمنها ومن ثم، فإن الحيطه والحذر هما اللذان تتوخاهما الدولة الساحلية في حظرها لمثل هذه البحوث في بحرها الإقليمي، وهما الدافع الرئيسي أيضا لأن تدافع هذه الدول خلال المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار - و لا سيما المجموعة العربية - عن فكرة إخضاع إجراء البحث العلمي البحري إلى الموافقة الصريحة للدولة الساحلية وبشروط تحددها هي إذا تعلق الأمر ببحرها الإقليمي، وهو ما استجابت له الاتفاقية العامة في مادتها (245)⁽¹⁾ وشكلت مع البند (ي) نسيجا متجانسا من الأحكام وأظهرت أن هذا الأخير حكم فرعي مستوحى من نص المادة (245).

وتنص المادة (245) من الاتفاقية العامة الموسومة بعنوان "البحث العلمي البحري في البحر الإقليمي" على أن « للدولة الساحلية في ممارستها لسيادتها، الحق دون غيرها في تنظيم البحث العلمي البحري في بحرها الإقليمي والترخيص به وإجرائه، ولا يجري البحث العلمي البحري في هذا البحر إلا بموافقة صريحة من الدولة الساحلية وبموجب الشروط التي تحددها ».

وفي ضوء هذه المادة يمكن جمع بقية عناصر حكم البحث العلمي البحري في البحر الإقليمي للدولة الساحلية. فحين يوصل حكم المادة (245) سالفه الذكر بما ورد في المادة (21) من الاتفاقية العامة - وقد سلفت الإشارة إليها كذلك - والتي تقضي بدورها بأن: «1- للدولة الساحلية أن تعتمد، طبقا لأحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي، قوانين وأنظمة بشأن المرور البريء عبر البحر الإقليمي، تتناول الأمور التالية كلها أو بعضها:.....(ز) البحث العلمي البحري وأعمال المسح الهيدروغرافي؛» فإن ذلك يُسهّل الإقرار بأن إجراء البحث العلمي في البحر الإقليمي أمر محظور قطعيا تتناوله الدولة الساحلية وحدها بالتنظيم، وأن القيام به دون إذنها هو مخالفة للوائحها وقوانينها ومن السهل - حينئذ - الإقرار بانعدام براءة مرور السفينة المخالفة، وهي النتيجة التي جاء بها البند (ي) من المادة (19)^{2§} الذي ينفي طابع البراءة عن مرور السفينة إذا انطوى هذا المرور على « القيام بأنشطة بحث أو مسح ».

وبخصوص موضوعية حكم البند (ي)، فإنه يمكن القول بأن ضبط السفينة أثناء ممارستها لنشاط بحث أو مسح قرينة موضوعية لا لسن فيها ولا تحتل التأويل التقليدي الذي نعتت به اتفاقية

⁽¹⁾ راجع: إدريس الضحاك، المصلحة العربية واتفاقية قانون البحار فيما يتعلق بالحفاظ على البيئة البحرية والبحث العلمي ونقل التكنولوجيا. قانون البحار الجديد والمصالح العربية، المرجع السابق، ص 114.

جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 ومن قبلها مشروع لاهاي لعام 1930 بخصوص القرائن الذاتية والشخصية في التقدير. ومع ذلك فإنني أعيد في هذا المقام التذكير بما أورَ دُته من تعليق على موضوع الصيد وحكم المادة (21) مالفة الذكر إذ أتساءل هنا بدوري: هل تعتبر مخالفة السفينة لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن أنشطة البحث أو المسح نافيا لمعيار البراءة عن مرور هذه السفينة حتى ولو لم يصدر عنها مثل هذا العمل؟ وبعبارة أخرى، هل يجوز للدولة الساحلية أن تتدخل وقائيا إذا تراءت لها مخالفة السفينة الأجنبية لقوانينها في هذا المجال رغم عدم قيام هذه السفينة بأي من أنشطة البحث أو المسح - فتنفي عنها بذلك براءة مرورها؟.

الواقع أنني قد أجبته عن هذا التساؤل في العنصر المخصص لنشاط الصيد ويبقى أن أختصر هنا فأقول بأن المادة (21) جاءت منفصلة عن المادة (19²) التي تضمنت نشاطات موضوعية يؤدي القيام بها إلى نفي طابع البراءة عن مرور السفينة، ولا يمكن تمديد هذا الحكم إلى قوانين وأنظمة الدولة الساحلية التي يتعين أن تراعيها السفينة الأجنبية وأن تمثل إليها فعلا حسب نص الفقرة (4) من المادة (21). ومع ذلك، فقد تخالف السفينة الأجنبية هذه القوانين وقد يكون ذلك دون قصد منها، وما دام أنها لم يصدر عنها نشاط موضوعي من الأنشطة المحظورة في المادة (19²) فلا يمكن للدولة الساحلية أن تبادر إلى الحكم بنفي براءة المرور عن هذه السفينة أو اقتيادها إلى الميناء لتوقيع الجزاء عليها إلا بعد إثبات إصرارها على المخالفة مما لا يدع مجالاً للشك لدى الدولة الساحلية أن السفينة تهدف فعلا إلى القيام بعمل من الأعمال المحظورة في المادة (19²). (1)

هذا من جهة، ومن جهة أخرى، فقد دافعت مجموعة الـ77 بما فيها الدول العربية عن إخضاع البحث العلمي في المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى الموافقة الصريحة والمسبقة للدولة الساحلية وعلى إحلال نظام لها على غرار ما حققته بالنسبة للبحر الإقليمي وإنجازها في المادة (245)؛ في حين فقد عارضت الدول الصناعية ذلك باعتبارها الدول التي تقوم بعملية البحث. وقد أقرت الاتفاقية العامة جزءها الثالث عشر لتنظيم البحث العلمي بصفة عامة في محاولة خلق توازن بين الاتجاهين فيما يتعلق بإجراء هذا البحث خارج حدود البحر الإقليمي. (2)

فلقد ميزت الاتفاقية العامة لعام 1982 بين البحث العلمي البحري في المياه الإقليمية وبين البحث العلمي البحري في المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري، ذلك أن الدولة الساحلية تملك

(1) ويمكن في هذه الحالة الإستئناس ببعض نصوص القانون الوطني رقم 11/01 المؤرخ في 3 جويلية 2001 لاسيما المادة (96) التي تحول لشرطة الصيد إطلاق طلقات بدون رصاص كإنذار للسفينة التي تحاول الفرار رغم إصدار الأمر إليها بالتوقف لمتبعتها بعد ذلك ما تضمنته الفقرة الثانية من إمكانية استعمال طلقات نارية حقيقية. راجع ص 401 من هذه الأطروحة.

(2) أنظر: ادريس الضحاك، المصلحة العربية واتفاقية قانون البحار فيما يتعلق بالحفاظة على البيئة البحرية والبحث العلمي ونقل التكنولوجيا، المرجع السابق، ص 114.

طبقا لنص المادة (245) حقا حصريا في تنظيم الأبحاث العلمية البحرية والترخيص بها وإجرائها، ولا يمكن أن تجرى هذه الأبحاث في هذه المنطقة إلا بموافقتها الصريحة وفقا للشروط المحددة من قبلها، وهذا يعني أن الدولة الساحلية تتمتع بسلطة مطلقة في مياهها الإقليمية بشأن ممارسة البحث العلمي البحري، كما أن القيام به من قبل السفينة يرفع عنها دون شك براءة مرورها طبقا للبند (ي) من المادة (19²)، وقد تضطر الدولة الساحلية أن تصادر بجزرها الإقليمي بالكامل وأن توقف مؤقتا العمل بالمرور البري، كما سوف نرى لاحقا.

أما بالنسبة للمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري، فإن الدولة الساحلية تمارس عليهما ولاية وحقوقا سيادية⁽¹⁾ تختلف عن تلك التي تمارسها على البحر الإقليمي، وقد راعت الاتفاقية العامة في جزئها الثالث عشر طبيعة هذه المنطقة كما سعت إلى تحقيق نوع من التوازن بين مصالح الدولة الساحلية وحقوق الدول الأخرى، وضبطت عملية البحث العلمي بجملة من القيود تهدف إلى حماية البيئة البحرية ككل وتحقيق مصلحة الجماعة الدولية في مجملها.

فلقد أكدت الاتفاقية العامة على المبادئ العامة التي تحكم البحث العلمي البحري مقررّة أن أول هذه المبادئ هو وجوب أن يتم هذا البحث للأغراض السلمية وحدها ولا أن يتعرض لأوجه الاستخدام المشروعة الأخرى للبحار، وأن يتم كذلك بما يوافق الأنظمة المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.⁽²⁾

⁽¹⁾ تنص المادة (56) من الاتفاقية العامة على أن « 1- للدولة الساحلية، في المنطقة الاقتصادية الخالصة :

(أ) حقوق سيادية لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية، الحية منها وغير الحية، للمياه التي تعلو قاع البحر ولقاع البحر وباطن أرضه، وحفظ هذه الموارد وإدارتها، وكذلك فيما يتعلق بالأنشطة الأخرى للإستكشاف والاستغلال الاقتصادي للمنطقة، كإنتاج الطاقة من المياه والتيارات والرياح؛

(ب) ولاية على الوجه المنصوص عليه في الأحكام ذات الصلة من هذه الاتفاقية فيما يتعلق بما يلي :

1- إقامة واستعمال الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات؛

2- البحث العلمي البحري؛

3- حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها؛

(ج) الحقوق والواجبات الأخرى المنصوص عليها في هذه الإتفاقية.»

كما وتنص المادة (77) على أن: « تمارس الدولة الساحلية على الجرف القاري حقوقا سيادية لأغراض استكشافه واستغلال موارده الطبيعية .

2- إن الحقوق المشار إليها في الفقرة 1 خالصة بمعنى أنه إذا لم تقم الدولة الساحلية باستكشاف الجرف القاري أو استغلال موارده الطبيعية فلا يجوز لأحد أن يقوم بهذه الأنشطة بدون موافقة صريحة من الدولة الساحلية.

3- لا تتوقف حقوق الدولة الساحلية على الجرف القاري على احتلال، فعلي أو حكومي، ولا على أي إعلان صريح. «

⁽²⁾ المادة (240) من الاتفاقية العامة.

وقد حثت الاتفاقية العامة على مبدأ تشجيع التعاون الدولي بما في ذلك المنظمات الدولية في مجال البحث العلمي البحري ووفقاً لمبدأ احترام السيادة والولاية وعلى أساس المنفعة العامة المتبادلة والتعاون الدولي في هذا المجال وللأغراض السلمية⁽¹⁾، كما حثت الاتفاقية أيضاً على مبدأ تشجيع تدفق المعلومات ونقل المعرفة خاصةً إلى الدول النامية وتعزيز قدراتها على البحث العلمي بالعديد من الوسائل من بينها برامج توفير التعليم والتدريب اللازمين.⁽²⁾

وبخصوص ما تضطلع به الدولة الساحلية من صلاحيات بشأن البحث العلمي البحري في ما يخرج عن نطاق البحر الإقليمي، فقد تضمنت أحكامه المادة (246) من الاتفاقية العامة التي حولت الدولة الساحلية أن تعطي موافقتها على مشاريع الأبحاث العلمية البحرية في المنطقة الاقتصادية وفي الجرف القاري التي تقدمها الدول الأخرى والمنظمات الدولية المختلفة في "الظروف العادية" شريطة أن تكون هذه المشاريع « لِلأغراضِ السِّلْمِيَّةِ وَحَدَّهَا وَمِنْ أَجْلِ زِيَادَةِ المَعْرِفَةِ العِلْمِيَّةِ بِالْبِيئَةِ البَحْرِيَّةِ لِمَنْفَعَةِ الإِنْسَانِيَّةِ جَمْعَاءَ ». (المادة 246³)

وطبقاً للمادة (246) من الاتفاقية العامة دائماً، فإن الدولة الساحلية تعطي موافقتها على هذه المشاريع في مهل معقولة ولا تمنع موافقتها بصورة تعسفية أو غير معقولة، كما اعتبرت المادة أن الظروف تعتبر "عادية" حتى في حال « عَدَمِ وُجُودِ عَلاَقَاتِ دِبْلُومَاسِيَّةٍ بَيْنَ الدَّوَلَةِ السَّاحِلِيَّةِ وَالدَّوَلَةِ الَّتِي تُجْرِي البَحْثَ ». (المادة 246⁴)⁽³⁾. ومع ذلك، فقد نصت الفقرة الخامسة من المادة (246) من الاتفاقية العامة على إمكانية أن ترفض الدولة الساحلية مشاريع البحث العلمي المقترحة وحصرت مجال الرفض هذا في مجالات محددة، فنصت على أنه: « يَجُوزُ لِلدَّوَلَةِ السَّاحِلِيَّةِ، فِي مُمَارَسَتِهَا لِصَلَاحِيَّاتِهَا التَّقْدِيرِيَّةِ أَنْ تَحْجُبَ مُوَاظَقَتَهَا عَلَى إِجْرَاءِ دَوْلَةٍ أُخْرَى أَوْ مُنْظَمَةٍ دَوْلِيَّةٍ مُخْتَصَّةٍ لِمَشْرُوعِ بَحْثٍ عِلْمِيٍّ بَحْرِيٍّ فِي المَنْطِقَةِ الإِقْتِصَادِيَّةِ الخَالِصَةِ أَوْ عَلَى الجُرْفِ القَارِيِّ لِتِلْكَ الدَّوَلَةِ السَّاحِلِيَّةِ إِذَا كَانَ ذَلِكَ المَشْرُوعُ :

- (أ) ذَا أَثَرٍ مُبَاشِرٍ عَلَى اسْتِكْشَافِ وَاسْتِغْلَالِ المَوَارِدِ الطَبِيعِيَّةِ الحَيَّةِ مِنْهَا أَوْ غَيْرِ الحَيَّةِ؛
- (ب) يَنْطَوِي عَلَى حَفْرِ فِي الجُرْفِ القَارِيِّ أَوْ المُتَفَجِّراتِ أَوْ إِدْخَالِ مَوَادِّ ضَارَّةٍ عَلَى البِيئَةِ البَحْرِيَّةِ؛
- (ت) يَنْطَوِي عَلَى بِنَاءٍ أَوْ تَشْغِيلٍ أَوْ اسْتِخْدَامِ الجُزُرِ الإِصْطِنَاعِيَّةِ وَالمُنْشآتِ وَالتَّرْكِيبَاتِ المُشَارِ إِلَيْهَا فِي المَادَّتَيْنِ 60 و 80؛

(1) المادة (242) من الاتفاقية العامة.

(2) المادة (244) من الاتفاقية العامة.

(3) راجع في شأن التعليق على هذه المادة: د. سليم حداد، المرجع السابق، ص 82.

ج) يَتَضَمَّنُ مَعْلُومَاتٍ مُزَوَّدَةٌ عَمَلًا بِالمَادَّةِ (247) تَتَعَلَّقُ بِطَبِيعَةِ وَأَهْدَافِ المَشْرُوعِ وَلَكِنَّهَا غَيْرُ دَقِيقَةٍ أَوْ إِذَا كَانَتْ عَلَى الدَّوْلَةِ أَوْ المُنْظَمَةِ الدَّوْلِيَّةِ المُنْخَصَّةِ القَائِمَةِ بِالبَحْثِ إِتْرَامَاتٌ لَمْ يُوفَّ بِهَا بَعْدُ تُجَاهَ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ مِنْ مَشْرُوعِ بَحْثٍ سَابِقٍ».

ومع ذلك، وحسب الفقرة (6) من المادة (246) دائما، فإنه « لَيْسَ لِلدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ أَنْ تُمَارِسَ صِلَاحِيَّاتِهَا التَّقْدِيرِيَّةَ لِحُجْبِ المُوَافَقَةِ» على مشاريع مقترحة تتناول أجزاء من الجرف القاري تقع وراء مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي أو خارج قطاعات محددة مستغلة أو ستستغل خلال مهلة معقولة، كما أن هذه الأبحاث العلمية البحرية - حسب نص الفقرة (8) من ذات المادة - يجب ألا تضايق بصورة غير مبررة النشاطات التي تقوم بها الدولة الساحلية عبر ممارسة حقوق السيادة أو الولاية الواردة في الاتفاقية العامة.⁽¹⁾

وفي ختام الحديث وعمومه عن موضوع البحث العلمي البحري الذي أرى قصر الحديث عنه مكتفيا بما سبق لما يشكله هذا الموضوع من أهمية وتفرع في المعطيات والتفاصيل التي تؤهله أن يكون محل أطروحة تخصص في بحثه، حيث أقول بأن الاتفاقية العامة فرقت في تعاملها في موضوع البحث العلمي بين إجراء هذا الأخير في منطقة البحر الإقليمي وبين إجرائه خارجه لاسيما في المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري، وقد حولت الاتفاقية العامة بموجب المادة (245) مطلق الصلاحيات في أن تمنح أو أن تمنع إجراء البحث العلمي البحري في منطقة بحرها الإقليمي. وفي حالة منعها ذلك، فإن حجب موافقتها هذه ليس مقرونا على شروط بل لها كامل السلطة التقديرية في أن تمنعه بناء على سيادتها على بحرها الإقليمي؛ وفي حالة مخالفة السفينة تعليمات الدولة الساحلية بشأن التراخيص وإجراءات البحث العلمي في بحرها الإقليمي، فإنه يمكن هنا الاعتماد على البند (ي) من المادة (19²) الذي يقضي بانعدام براءة مرور السفينة، وحاز للدولة الساحلية أن تتدخل لمنع هذا المرور. غير أن هذه الصلاحيات غير واردة إذا تعلق الأمر بالبحث العلمي خارج البحر الإقليمي، فليس للدولة الساحلية أن تحجب موافقتها إلا بناء على شروط حددتها حصرا المادة (246) سالفة الذكر، كما أنه ليس للدولة الساحلية أن تحجب موافقتها إذا كانت الظروف عادية وفي انعدام الشروط المشار إليها سالفا حتى على مشاريع بحث تقدمت بها دولة ليس بينها وبين الدولة الساحلية علاقات دبلوماسية. بل وأكثر من ذلك أن المادة (252) من الاتفاقية العامة حثمت على الدولة الساحلية أن تقرر - خلال مدة أربعة أشهر من استلام التبليغ المتضمن المعلومات - مصير مشروع البحث العلمي الذي تنوي دولة أو منظمة القيام به في منطقتها الاقتصادية الخالصة أو جرفها القاري،

⁽¹⁾ راجع في تفصيل وشرح هذه النصوص كلا من: د. سليم حداد، المرجع السابق، ص 82 و 83، د. عبد المنعم محمد داود، المرجع السابق، ص 165، ادريس الضحاك، المصلحة العربية واتفاقية قانون البحار...، المرجع السابق، 114، 115.

وإذا لم تقرر هذه الدولة الساحلية ذلك، ومُرّت مدة 6 أشهر من تقديم تلك المعلومات، اعتبر ذلك موافقةً ضمنية منها وجاز «للدول أو المنظمات الدولية المختصة الشروع في مشروع بحث علمي بحري» في هذه المناطق.⁽¹⁾

2) تَلْوِيثُ الْبَيْئَةِ الْبَحْرِيَّةِ لِلْبَحْرِ الْإِقْلِيمِيِّ: وأما بخصوص البند (ح) من المادة (19²) الذي ينص على « **أَيِّ عَمَلٍ مِنْ أَعْمَالِ التَّلْوِيثِ الْمَقْصُودِ وَالْخَطِيرِ يُخَالَفُ هَذِهِ الْإِتِّفَاقِيَّةُ** » فيمكن القول عنه بأنه من البنود التي تعرضت المادة (19) للنقد بسببه، فضلا عن أنه يشير إلى موضوع هو من أكبر مواضيع قانون البحار أهميةً ألا وهو موضوع "البيئة البحرية" والتلوث المرتبط بها وخفضه السيطرة عليه، وهو موضوع من مواضيع قانون البحار يكاد يكون متخصصا ومستقلا ومؤهلا ليكون محل دراسة أكاديمية من الدراسات العليا. لذلك، فإنني سوف أحاول تسليط الضوء على أحكام هذا البند (ح) وعلى بعض الملاحظات والأحكام القريبة منه ذات الصلة بالبيئة البحرية دون أن أتوسع في مجاھلها تفاديا للخروج عن الموضوع .

وبداية أقول أن ما أعيب على المادة (3) من اتفاقية البحر الإقليمي من مشروع لاهاي لعام 1930 هو تركيزها على "القصْد"، كما أن المآخذ الذي أخذ على الفقرة الرابعة من المادة (14) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي لعام 1958 هو تغييرها للقرائن الموضوعية وإفساحها المجال للدولة الساحلية لتقدير - بناء على اعتباراتها هي والتي قد تكون شخصية - متى يكون المرور مَحْلاً بالسلم والأمن لهذه الدولة وقد رأينا شرح ذلك فيما سبق ، كما رأينا كذلك كيف أن الاتفاقية العامة سعت جاهدة في المادة (19) منها إلى أن تبتعد عن الاعتبارات الشخصية قدر الإمكان.

ومع ذلك، فإن البند (ح) من المادة (19²) جاء متضمنا عبارة أن هذا التلويث "مقصود" و"خطير" كذلك، ليفتح باب الانتقاد للفقهاء الذين رأى بعضهم بأن القرائن الموضوعية المطلوبة لا تظهر بشكل كافي في هذا البند إذ يتوجب دعم ذلك بعناصر تبين حجم التلوث وسعته للبلوغ إلى مدى الخطورة، وكذا قياس مدى القصد من القيام بهذا التلوث⁽²⁾. ويرى - تقديرا من جهته - "د.عبد المنعم محمد داود" أن أعمال التلويث المقصود والخطير من الأعمال التي تؤثر على طبيعة المرور البري، وليست كل أعمال التلويث وإنما يشترط في ذلك التلويث قصد التلويث وأن يكون خطيرا" ؛ وأضاف الأستاذ بأنه "يمكن الاختلاف في درجة الخطورة وهذه مسألة يمكن أن يضع لها القضاء الدولي المعيار اللازم بحيث تصبح اللحظة الفاصلة بين التلويث الخطر والتلويث غير الخطر

⁽¹⁾ المادة (252¹) من الاتفاقية العامة. راجع بشأن تفصيل أكثر لها : إدريس الضحاك، المصلحة العربية واتفاقية قانون البحار...

المرجع السابق، ص 114 و 115.

⁽²⁾ L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., P245.

معروفة من خلال الواقع التطبيقي وبعد أخذ رأي الاختصاصيين في أعمال التلوّث⁽¹⁾. وبتركيزه على أن القضاء الدولي هو الذي يضع المعيار اللازم لتحديد مدى درجة الخطورة، يكون بذلك "د.عبد المنعم" قد أقر ضمناً أن البند (ح) - موضوع الحديث - غير واضح ودقيق يحتاج إلى القضاء الدولي للفصل فيه بين الدولة الساحلية ودولة علم السفينة.

وقد تساءل البعض الآخر عن جدوى معيار "القصد" أو "الخطورة" أمام حصانة السفن طبقاً للمادة (236) التي تقضي بأن: «لَا تَنْطَبِقُ أَحْكَامُ هَذِهِ الْإِتِّفَاقِيَّةِ الْمُتَعَلِّقَةِ بِحِمَايَةِ الْبَيْئَةِ الْبَحْرِيَّةِ وَالْحِفَاطِ عَلَيْهَا عَلَى آيَةِ سَفِينَةٍ حَرَبِيَّةٍ أَوْ قِطْعَةٍ بَحْرِيَّةٍ مُسَاعِدَةٍ أَوْ غَيْرِهَا مِنَ السُّفُنِ أَوْ الطَّائِرَاتِ الَّتِي تَمْلِكُهَا أَوْ تُشغِّلُهَا دَوْلَةٌ مَا، وَتَكُونُ مُسْتَعْمَلَةً وَقَتْنَدِ فَقَطْ فِي خِدْمَةِ حُكُومِيَّةٍ غَيْرِ تِجَارِيَّةٍ»⁽²⁾. وبالفعل، فإن ما تضمنه البند (ح) موضوع الدراسة يثير إشكالية تقدير قرينة "القصد" أو التعمد في تلوّث البيئة البحرية، كما أن خطورة التلوّث هي بدورها مجال يحتاج إلى تقدير وإن كان بإمكان الاختصاصيين تحديد مقدار درجة الخطورة بما لديهم من معطيات ووسائل، ومع ذلك، فإن تقبُّل ذلك من قبل الدول صعب المنال.

ولاستعراض هذا العنصر، أرى تجزئته إلى العناصر الفرعية التالية:

1-2) حِمَايَةُ الْبَيْئَةِ الْبَحْرِيَّةِ فِي الْقَانُونِ الدَّوْلِيِّ: والحقيقة أن مشكلة تلوث البحار ليست حديثة، فقد بدأت تطرح نفسها منذ بداية القرن الـ20، وقد سبق وأن أشرت إلى بعض جوانب هذا الموضوع سالفاً⁽³⁾. فالولايات المتحدة الأمريكية قد دعت إلى عقد مؤتمر دولي لمعالجة هذه المشكلة وتوجت دعوتها بعقد مؤتمر واشنطن الذي أسفر عن اتفاقية 1926 لمنع تلوث البحار الناجم عن السفن، هذا فضلاً عن محاولات عدة سجلها تاريخ عصبة الأمم في محاولاتها الرامية إلى معالجة هذه الظاهرة، حيث تناولت جمعيتها العامة مشروع معاهدة تقدمت بها إليها لجنة خبراء القانون الدولي المتطور وكان ذلك عام 1935 ولم يكتب لها أن تدخل حيز التنفيذ كذلك⁽⁴⁾. ومع استفحال ظاهرة التلوّث البحري، تمكنت المجموعة الدولية عام 1954 من عقد مؤتمر دولي في لندن لمعالجة هذه الظاهرة، وقد توصل المؤتمر بالفعل في 12 ماي 1954 إلى إقرار اتفاقية حول حماية البحر من التلوّث بالنفط ومشتقاته والتي خضعت لتعديلات عدة تماشياً مع مستجدات التلوّث البيئي البحري⁽⁵⁾ إلى أن جاءت

(1) د.عبد المنعم محمد داود، المرجع السابق، ص 145.

(2) Willem Riphagen. Op.Cit., p199

(3) راجع الصفحات 138 وما بعدها من هذه الأطروحة.

(4) راجع: د.صالح الغرجومي، المرجع السابق، ص 448.

(5) وقد خضعت هذه الاتفاقية للعديد من التعديلات أعوام 1962، 1969. المزيد من التفاصيل راجع الصفحات 138-139 من هذه الأطروحة.

اتفاقية لندن لـ 8 أكتوبر 1973 لمنع التلوث بالسفن " MAROL 73/78 " والتي اعتبرت من اشمل الاتفاقيات التي عنيت بموضوع التلوث البحري كما شكلت ملاحقها قاموسا اصطلاحيا لمختلف المواد التي يحظر إلقاؤها في البحر. (1)

وفضلا عما سبق، فقد عنيت الجهود الدولية بتنظيم هذا الموضوع ومعالجته في إطار إقليمي كذلك عن طريق معاهدات عدة يمكن ذكر أهمها: إتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط الموقعة في لندن بتاريخ 18 فيفري 1976 ، فضلا عن عدد من البروتوكولات التي عنيت بالبحر الأبيض المتوسط كذلك، مثل بروتوكول وقاية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناتج عن تصريف النفايات من السفن والطائرات لـ 12 فيفري 1978، وكذا البروتوكول الخاص بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط من الزيوت والمواد الضارة الأخرى في حالة الطوارئ لـ 12 فيفري 1978 أيضا، والبروتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناتج عن مصادر برية لـ 17 جوان 1983، (2) وكذلك البروتوكول الخاص بالمناطق المتمتعة بحماية خاصة "ASP" Aires Spécialement Protégées لـ 23 مارس 1986، فضلا عن ميثاق قبرص لحماية البيئة لـ 28 أبريل 1990 بدعوة من المجموعة الاقتصادية الأوروبية. (3)

(1) راجع الصفحات... من هذه المطروحة ولمزيد من التفصيل راجع كذلك :

- د. صالح سعيد شامس الكندي، المرجع السابق، ص 103، 104

- Françoise Odier. Op. Cit., P193-197; et Arnaud de Raulin. Op. Cit., P209 -

(2) ولم تتوقف جهود الدول المتوسطة في الإهتمام ببيئة الحوض المتوسط. فقد تمت مراجعة اتفاقية برشلونة لـ 12 فيفري 1978 وتعديلها في 10 جوان 1995 لتصبح اتفاقية برشلونة لحماية الوسط البحري وحماية الساحل المتوسطي، كما تمت مراجعة البروتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناتج عن مصادر برية لـ 17 جوان 1983 في السابع مارس 1996، كما تم التوقيع على بروتوكول يتعلق بحماية البحر المتوسط من التلوث الناجم عن استغلال الجرف القاري وقاع البحر المختصر بتسمية « protocole offshore في مدريد في 14 أكتوبر 1994؛ كذلك تمت إضافة بروتوكول يتعلق بالوقاية من التلوث الناجم عن حركة النفايات الخطرة العابرة للحدود المعتمد في إزمير في أول أكتوبر 1996. لمزيد من التفاصيل، يراجع :

Mathilde LANNEAU. « La protection des mers régionales». P7-9. Winter/Hiver 2001 - VOL. 7-2 / ISSN 1266-6912. http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/nept/nep23_1.pdf

(3) أنظر في هذه الاتفاقيات وراجع بعض محتوياتها في :د. سليم حداد، المرجع السابق، ص 94، دون إغفال عدد آخر من الاتفاقيات الإقليمية كاتفاقية 1978 المتعلقة بالمحافظة على البيئة في الخليج العربي واتفاقية 1982 المتعلقة أيضا ببيئة البحر الأحمر وخليج عدن، هذا فضلا عن اتفاقيات دولية اقليمية أخرى أذكر منها على سبيل المثال: الاتفاق الخاص بتلوث بحر الشمال بزيوت البترول لعام 1969، واتفاق دول شمال شرق المحيط الأطلسي المعروف باسم اتفاقية أوسلو لعام 1972، وكذا اتفاقية هلسنكي لـ 22 مارس 1974 لحماية البيئة البحرية في بحر البلطيق، واتفاقية برشلونة وملحقاتها الخاصة بحماية البحر المتوسط من التلوث لعام 1976 وقد سبق ذكرها أعلاه. أنظر: د.عبد المنعم محمد داود، المرجع السابق، ص 338 و ص 344.

كذلك قد تلت هذه الاتفاقيات أو سبقتها اتفاقيات أخرى كما هو الشأن بالنسبة لبروتوكول لندن المؤرخ في 2 نوفمبر 1973 وهو شبيه باتفاقية 1969 حول التدخل في أعالي البحار لكنه يتعلق بالتلوث بمواد أخرى غير الزيت (الهيدروكاربور) ؛ كذلك اتفاقية بروكسل لـ 18 ديسمبر 1971 المتعلقة بإحداث صندوق دولي للتعويض عن الأضرار، واتفاقية بروكسل لـ 17 ديسمبر 1971 أيضا حول المسؤولية المدنية في ميدان النقل البحري للمواد النووية، واتفاقية بروكسل لـ 25 ماي 1962 المتعلقة بمسؤولية مستثمري السفن

ولا يمكنني في هذا الإطار حصر جميع الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بموضوع البيئة البحرية، فهي من التعدد والتنوع بما يضيق موضوع الدراسة عن تناوله⁽¹⁾؛ ومع ذلك، فإنني لا أغفل القول أن اتفاقية جنيف لعام 1958 لأعالي البحار قد تضمنت في جزء من أحكامها معالجة موضوع تلوث البيئة البحرية لاسيما في المادتين (24) و (25) منها. فقد تناولت الأولى منها إلزام الدول بوضع اللوائح التي تمنع تلوث البحر بسبب إلقاء الزيت من السفن وغيرها، أما المادة (25) فقد تناولت موضوع تلوث البحر بإغراق نفايات المواد المشعة، ثم تُوج هذا الموضوع كله بما أورده الاتفاقية العامة نفسها حين تضمنت أحكاما تخص البيئة البحرية عموما، ثم خصصت جزءها الثاني عشر "لِحِمَايَةِ الْبِيئَةِ الْبَحْرِيَّةِ وَالْمُحَافَظَةِ عَلَيْهَا"؛ وهو جزء ضخم يشتمل على كل التفاصيل والتدابير التي يتعين مراعاتها من قبل الدول، مما يجعل الاتفاقية العامة نفسها - ومن خلال جزئها الثاني عشر هذا - محطة جديدة أكثر دقة تضاف إلى ما سبقها من اتفاقيات دولية عنيت بمجال حماية البيئة البحرية من التلوث من شتى مصادره.

وفي نسق الحديث عن مجال البيئة البحرية وحمايتها، فإن ثمة إشارات يجب ذكرها والتعرض لها. إن تعزيز أحكام القانون الدولي باتفاقيات دولية وإقليمية في مجال حماية البيئة البحرية لم يكن من فراغ أو نتاج اجتهاد دولة أو مجموعة من الدول حتى، وإنما يعود في كثير من الأحيان إلى بعض الحوادث البحرية التي كان لها - وبما أثارته من ردود أفعال عالمية - نصيب في تعزيز جهود الدول نحو إقرار تدابير فعالة بشأن منع التلوث وخفضه والسيطرة عليه واللجوء - سواء - إلى الأسلوب الاتفاقي كما رأينا في السابق، أو إلى أسلوب التدابير الداخلية التي تعتمد الدول إليها بموجب تشريعاتها ولوائحها بطرق أكثر صرامة كما سنرى في بعض هذه الأحداث.

النوية، واتفاقية فيينا لـ 21 ماي 1963 حول المسؤولية المدنية بالنسبة للضرر النووي، واتفاقية باريس لـ 29 جويلية 1960 حول المسؤولية المدنية في مجال الطاقة، واتفاقية لندن لعام 1972 حول التلوث البحري بواسطة إغراق مواد صناعية، واتفاقية كوبنهاغن لـ 8 ديسمبر 1967 المتعلق بتطبيق أنظمة الوقاية من تلوث مياه البحر بواسطة الزيوت (لهيدروكاربور) بالنسبة لبحر البلطيق، واتفاق بون لـ 9 جوان 1969 المتعلق بالتعاون من أجل الوقاية من التلوث بالزيت في بحر الشمال، و اتفاقية حماية منطقة البحر الكرايبي وبروتوكولها المتعلقين بمنع تصريف الزيوت لـ 24 مارس 1983.

أنظر جملة هذه الاتفاقيات في: د. ادريس الضحاك، المصلحة العربية واتفاقية قانون البحار...، المرجع السابق، ص 94 و 95 وكذا:

- E.Langavant. Tome I. Op. Cit., P 140, 141

- Nations unies. « Evolution Récentes de la pratique des Etats ». Op. Cit., P156.

⁽¹⁾ للإشارة، فإنني قد تعرضت لموضوع تلوث البيئة البحرية في الصفحات 138 فما بعدها من هذه الأطروحة و قمت بعرض جملة من الإتفاقيات تتناسب مع طبيعة العنصر محل البحث وهو الضوابط الخاصة بالبيئة البحرية باعتبارها تتضمن مقاييس يتعين على السفينة التقيد بها، كما أن عرض بعض هذه الإتفاقيات إنما ورد على سبيل المثال فقط بما يتناسب مع هذا العنصر، وسوف أثير جانبا منها أيضا بحول الله في العنصر المخصص لمرور السفن النووية.

وتعتبر حادثة السفينة "توري كانيون Torrey Canyon" حدثاً بارزاً أثار اهتمام المجموعة الدولية بما احتواه من وقائع تتلخص في أن هذه السفينة كانت تحمل علم مجاملة مسجل في ليبيريا ومصنفة لدى سجلات اللويدز على أنها من الدرجة الأولى، وقد جنحت في 18 مارس 1967 عند "الصخور السبعة Seven Stones" بين جزر "سيللي" و"لاندرز آند"، وهي صخور تقع على بعد إثني عشر ميلاً من خط الأساس الذي تقيس منه بريطانيا بحرهما الإقليمي وتعتبرها منطقة متاخمة لها. وقد أدى جنوح "توري كانيون" هذا إلى تسرب 60 ألف طن من الزيت في البحر أدى إلى إصابة الشواطئ البريطانية والفرنسية - على السواء - بتلوث شديد بلغت خسائره في نظر الحكومة البريطانية ثلاثة ملايين من الجنيهات، كما أن هذا الحادث أدى إلى انزعاج الرأي العام العالمي وسارع عدد من المؤسسات الدولية لمُدِّد المساعدة.⁽¹⁾

وبعد أن تبين أن وسائل الوقاية والانقاذ فشلت أمام كارثة "توري كانيون"، عمدت بريطانيا إلى قصف الناقل وتفجيرها؛ وكثرت الأسانيد التي رددتها وسائل الإعلام لتبرير مسلك بريطانيا من الدفاع الشرعي إلى الضرورة إلى اتخاذ إجراءات حماية ووقاية. ومع ذلك، فإن تقرير اللجنة القانونية للجمعية الاستشارية للمجلس الأوروبي اعتبر في تقريره رقم (2230) المؤرخ في 28 أبريل 1967 أن تصرف بريطانيا بتفجير الناقل بمثابة قرصنة، وهو حكم غريب لاصطدامه بالمادة (15) من اتفاقية جنيف لعام 1958 لأعالي البحار⁽²⁾ التي أنهت الخلاف - آنذاك - بشأن الغرض من ارتكاب الأفعال الموجبة لجرمة القرصنة فيما إذا كان هذا الغرض خاصاً أو عاماً، حيث اعتبرت هذه المادة أن القرصنة لا تطلق إلا حين ترتكب أعمال عنف في البحر ضد سفن ولتحقيق أغراض خاصة.⁽³⁾

لقد كان لهذه الحادثة أثرها في توجيه مسار الاتفاقيات الدولية بشأن تلوث البيئة البحرية حين دعت المنظمة البحرية الاستشارية الدولية الحكومات لعقد مؤتمر تم في بروكسل بتاريخ 29 نوفمبر 1969 وأسفر عن اتفاقيتي عام 1969: الأولى، وهي الإتفاقية الدولية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار في أحوال الحوادث التي تؤدي إلى التلوث بالزيت ويطلق عليها كذلك الوفاق الدولي للتدخل في أعالي البحار في حالات مخاطر التلوث بالزيت، والثانية، وهي الإتفاقية الخاصة بالمسؤولية عن الأضرار بزيوت البترول.

⁽¹⁾ راجع: د. محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 331، وكذا:

Ann-Gaël LE REST. «La coopération en cas de situations critiques». P1. Winter/Hiver 2001 - VOL. 7-2/ ISSN 1266-6912. http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/nep/nep23_2.pdf

⁽²⁾ راجع: د. محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 331، وكذا: إدريس الضحاك، المصلحة العربية واتفاقية قانون البحار... المرجع السابق، ص 93.

⁽³⁾ وسوف أشير إلى هذا الموضوع لاحقاً بحول الله في الباب المخصص للإختصاص.

وفضلا عن حادثة "توري كانيون" سالفة الذكر، فقد شهدت السبعينيات جيلا جديدا من ناقلات النفط العملاقة التي وصلت حمولتها إلى 300 ألف طن من الزيت ؛ كما كانت الحوادث الناجمة عنها أشد ضررا من كل الحوادث السابقة على البيئة البحرية، وكان لها تأثير كذلك على تعزيز التدابير الوقائية الدولية والداخلية لمواجهة ظاهرة البقع السوداء الناجمة عن كوارث وجنوح مثل هذه السفن.⁽¹⁾

فبالإضافة إلى اصطدام ناقلتي النفط "Venoi" و "Venjet" الحاملتين للعلم الليبيري والتي بلغت حمولة كل واحدة منهما ما يقارب 330 ألف طن من الزيت وهذا بالقرب من سواحل جنوب أفريقيا عام 1978، جاءت كارثة أخرى أثارت اهتمام الرأي العام العالمي وهي غرق حاملة النفط العملاقة "أموكو كاديز Amoco Cadiz" بتاريخ 16 مارس 1978 على بعد 3 كيلومترات من سواحل "بريتانيا" الشمالية الفرنسية، وقد تسرب منها ما يقارب 223 ألف طن من الزيت أدت إلى تلويث 300 كلم من الشاطئ الفرنسي، وقُدِّرت خسائر مكافحتها بـ 340 مليون فرنك فرنسي.⁽²⁾ وقد قادت هذه الحادثة إلى أن تعزز الحكومة الفرنسية - من جانبها - أنظمتها القانونية في مجال التلوث البيئي⁽³⁾، كما أدت أيضا إلى إقرار هشاشة النظام الاتفاقي الذي كان قائما وموجهها لمكافحة التلوث والوقاية منه وخفضه والسيطرة عليه مع إعادة النظر في مستويات تدريب أطقم السفن لأن التقارير أظهرت أن هذه الكارثة تعود إلى إرهاق الطاقم، وكان لزاما على المجموعة الدولية أن تفكر في سبل أكثر نجاعة أمام تفاقم هذه الكوارث لاسيما ما ساهمت به المنظمة البحرية الإستشارية الدولية "OMCI" من توصيات، فضلا عما استقر في ذهن المجموعة الأوروبية من مفاهيم - بعد هذه الحادثة - رأت بموجبها ضرورة إيجاد سبل يمكن من خلالها وضع قيود على السفن الأجنبية

⁽¹⁾ أنظر: إدريس الضحك، المصلحة العربية واتفاقية قانون البحار...، المرجع السابق، ص 93.

⁽²⁾ راجع في قضية "أموكو كاديز" في

-Laurent Lucchini. « A propos de l'AMOCO-CADIZ. La lutte contre la pollution des mers: Évolution ou Révolution du droit international. » A.F.D.I, 1978, édition C.N.R.S. P 721, 722.

- Ann-Gaël LE REST. «La coopération en cas de situations critiques». Op. Cit., P11.

⁽³⁾ وقد أثارت هذه الكارثة وعدد من الكوارث السابقة التي مست السواحل الفرنسية مثل "توري كانيون" والتي كلفت الحكومة الفرنسية 80 مليون فرنك فرنسي فضلا عن كارثة "Olympic Bravery" و كارثة "Boehlen" السابقتين لـ "أموكو كاديز" جدلا لدى البرلمان الفرنسي أسفر عن عدد من التقارير أشار فيها بعض الخبراء إلى أن السواحل الفرنسية الغربية تشهد ثلث عبور ناقلات النفط، وكان رد فعل الحكومة الفرنسية أن أصدرت مرسوما رقم 815/78 لـ 2 أوت 1978 يتضمن إنشاء نشاط المهمة الوزارية "Mission Interministérielle de la mer" ضمن مقاييس أخرى عديدة تهدف كلها إلى إبعاد حركة مرور هذه الناقلات عن السواحل الفرنسية، فضلا عن قيامها بفرض نظام لمساعدة السفن التي تواجه مصاعب في الملاحة في البحر العام، حيث قامت باستئجار قاطرات للتدخل لانقاذ السفن التي تكون في حالة خطر، وهذا من بعد ما تبين أن تأخر قائد السفينة أموكو كاديز في الحصول على موافقة المالك لطلب النجدة كان سببا آخر لهذه الكارثة.. راجع المرجع السابق، ص 722-725، وكذا: د. غسان هشام الجندي، الروائع المدثرة في قانون البحار، المرجع السابق، ص 111.

الزائرة لموانئها وحثها على استيفاء كافة المتطلبات الدولية للسلامة والمحافظة على البيئة البحرية. وقد جسدت هذه الأفكار أثناء مؤتمر دعت إليه الحكومة الفرنسية في ديسمبر 1978، وضمَّ مجموعة الدول الأوروبية والمنظمة البحرية الإستشارية الدولية ومنظمة العمل الدولية، وتم الاتفاق فيه على زيادة كفاءة التحكم والإشراف على السفن الأجنبية. ولضمان ذلك، تم إقرار اتفاقية لندن في 1978/7/7 الخاصة بمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال المناوبة للملاحين المعروفة بمختصر "STCW"، وقد دخلت حيز التنفيذ بتاريخ 1984/4/24، كما تم أيضا إقرار مذكرة التفاهم الخاصة "بنظام رقابة الدولة على الميناء *psc*. *Paris Memorandum of understanding on port State control*"، والتي تم التوقيع عليها في أول جويلية 1982 من قبل المجموعة الأوروبية وانضمام كل من كندا وروسيا وبولندا.⁽¹⁾

ويبدو أن الاتفاقية العامة بتخصيصها الجزء الثاني عشر منها لموضوع حماية البيئة البحرية قد جاءت متأثرة إلى حد بعيد بما خلفته هذه الكوارث من أضرار على البيئة البحرية. فهذا الجزء منها يكاد يكون لوحده منظومة متكاملة في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث من كافة مصادره.⁽²⁾

(1) بجلاء الماحي خليفة، المرجع السابق، ص 81.

(2) وقد أبدت الدول العربية اهتماما خلال تلك الفترة ببيئتها البحرية ومنعها من التلوث لاسيما وأن البحر بالنسبة إليها هو أهم طريق لتوجيه صادراتها إلى دول العالم وعلى الأخص البترول والفوسفات. وهي بحكم موقعها الجغرافي تعتبر البحر موقعا استراتيجيا لها إذ تشرف على الملاحة الدولية للبحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر وبينهما قناة السويس ومضيق جبل طارق والخليج العربي ومضيق هرمز وخليج عدن وخليج العقبة ومضيق تيران وباب المندب، هذا فضلا عن تحوُّفها من تلوث هذه البحار لعدم قابلية بعضها للتجدد والتنقية كما هي حال البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر باعتبارهما بحرين شبه مغلقين. وخلال المؤتمر الثالث، ناشدت لجنة خبراء العرب لقانون البحار في توصيتها لـ 2 مارس 1973 الدول العربية على المصادقة على الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالمحافظة على البيئة البحرية وعلى الأخص تلك المتعلقة بالتلوث الناتج عن السفن (*Marpol 73*)، والمتعلقة بالمسؤولية المدنية الناتجة عن إضرار الزيوت لعام 1969، واتفاقية الصندوق الدولي للتعويض لعام 1972، واتفاقية إلقاء الفضلات لعام 1972 و اتفاقية التدخل في أعالي البحار لمنع التلوث لعام 1969، وهو ما تم بالفعل بأن شاركت الدول العربية في عدد من المؤتمرات التالية وصادقت على جملة من هذه الاتفاقيات، كما ساهمت بشكل فعال - بجهودها الإقليمية - في تعزيز مؤتمرات دولية بشأن البيئة البحرية كما هي حال اتفاقية برشلونة لعام 1976 حول حماية البحر المتوسط، واتفاقية الكويت لعام 1978 للمحافظة على بيئة الخليج العربي، واتفاقية حدة لعام 1982 حول بيئة البحر الأحمر وخليج عدن.

ومن جهة ثانية، فإن الدول العربية تداركت موضوع حماية البيئة بموجب تشريعاتها الوطنية كذلك قبيل أو أثناء انعقاد المؤتمر الثالث كما هو الشأن بالنسبة للمجلس الوطني للمحافظة على البيئة في المغرب الذي ترجع بداية نشاطه إلى سنة 1972، واللجنة العليا لحماية البيئة بالكويت الذي أسس بقرار من مجلس الوزراء صادر سنة 1976. وقد صدرت عدة تشريعات حديثة تتعلق بالمحافظة على البيئة البحرية بصفة خاصة كما هو الشأن بالنسبة للقانون البحري الجزائري الصادر بالأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 الذي خصص قسما مهما لمكافحة التلوث، والمرسوم المصري المؤرخ في 11 جانفي 1962 المتعلق بالتلوث بواسطة الزيوت، والقانون السعودي المؤرخ في 19 أبريل 1974 المتعلق بتلوث المياه والهواء، والقانون الكويتي رقم 1964/12 المتعلق بالتلوث بواسطة الزيوت، والقانون المتعلق بالمحافظة على الثروة البترولية الصادر سنة 1978 بالإمارات العربية المتحدة الذي يمنع تلويث البيئة بالبترول إلى غير ذلك

ومن دون التعمق في مجال التلوث البيئي البحري وما جاء بشأنه من أحكام دولية لا يمكن حصرها في هذا المقام لشساعة هذا الموضوع وإمكانية معالجته في أطروحة مستقلة، فإني أعود إلى نقطة بداية هذا العرض وبالضبط إلى البند (ح) من الفقرة (2) من المادة (19) الذي يقضي بأن « أَيْ عَمَلٍ مِنْ أَعْمَالِ التَّلْوِثِ الْمَقْصُودِ وَالْخَطِيرِ يُخَالَفُ هَذِهِ الْإِتِّفَاقِيَّةِ » يجعل من مرور السفينة الأجنبية مروراً ضاراً بسلم الدولة الساحلية وبحسن نظامها وأمنها. فما هو هذا التلوث، وكيف يكون مقصوداً وخطيراً، وكيف يخالف الاتفاقية العامة؟

2-2) "القصد" و"الخطورة" في التلوث كميّارٍ لِدْفِي بَرَاءَةِ الْمُرُورِ: فبالنسبة أولاً، إلى تحديد مفهوم التلوث بشكل عام، يمكن القول بأنه لم يحظ بتعريف من قبل معظم الاتفاقيات التي عنيت بمكافحته بالرغم من أن أحكامها كان موجهة إليه مباشرة. فاتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 لم تتضمن تعريفاً له رغم أنها تناولت في المادة (24) النص على أن على الدول أن تضع الأنظمة الخاصة لمنع تلوث البحار من جراء تدفق الزيت من السفن نتيجة استغلال واستكشاف قاع البحار وما تحت القاع، وأردفت مادتها (25) أن على الدول أن تتخذ الإجراءات لمنع تلوث البحار من جراء إلقاء الفضلات المشعة.....

ومن جهة أخرى، فإن مؤتمر ستوكهولم الذي انعقد عام 1972 لم يعرف التلوث هو كذلك بالرغم من كون مبادئه الـ 23 قد شكلت ميثاقاً أساسياً لتطوير القانون الدولي في مجال الأخطار الناجمة عن التلوث. ومع ذلك، فقد وردت فيه إشارة إلى المقصود بالتلوث حين أشار إلى "أن الأنشطة الإنسانية تُدخل بصورة حتمية وامتزاجية مواداً وطاقات في البيئة وحين تُعرض تلك المواد والطاقات صحة الإنسان أو رفاهية أو مصادره الطبيعية للخطر، أو حين يحتمل أن تعرضها للخطر بشكل مباشر أو غير مباشر فهي تسمى بالتلوث".⁽¹⁾

وعرّفت اتفاقية منع التلوث من السفن " MAROL 73/78 " المنعقدة بلندن في 1973 التلوث البحري في مادتها الأولى بأنه: "تلك المواد التي إذا اختلطت بمياه البحر فإنه يعود إليه التسبب في

من القوانين العربية الأخرى التي تبين بوضوح رغبة هذه الدول في المحافظة على بيئتها البحرية بواسطة اتخاذ جميع التدابير القانونية اللازمة وعلى وجه الخصوص، فيما يتعلق بمكافحة التلوث بواسطة الزيوت.

راجع: أدريس الضحاك، المصلحة العربية واتفاقية قانون البحار..، المرجع السابق، ص 91 و 92، وكذا: د. سليم حداد، المرجع السابق، ص 98.

⁽¹⁾ كذلك بالنسبة للاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن التلوث بالزيت في البحر المنعقدة في بلجيكا عام 1969 ودخلت حيز النفاذ عام 1975 فقد عرفت الضرر الناتج عن التلوث بالزيت ولكنها لم تعرف التلوث، وهو الأمر نفسه بالنسبة لمعاهدة موسكو لحظر التجارب النووية في الجو والفضاء الخارجي وتحت الماء المنعقدة في 1963.

أنظر: د. جابر إبراهيم الراوي، تلوث البحار والمسؤولية المترتبة عليه في ظل قانون البحار. قانون البحار الجديد والمصالح العربية، المرجع السابق، ص 308.

مخاطر لصحة الإنسان أو الإضرار بمصادر المياه أو بمخلوقات البحر و المياه البحرية أو الإضرار بخواص مياه البحر أو الحيلولة دون الاستخدامات المشروعة للبحر".⁽¹⁾

وقد عني بعض من الاتفاقيات الإقليمية بتعريف تلوث البيئة البحرية أيضا. من ذلك، ما نصت عليه الفقرة (أ) من المادة (30) من اتفاقية برشلونة لحماية البحر المتوسط من التلوث لـ 16 فيفري 1976 والتي نصت على أنه: "يقصد بالتلوث قيام الانسان بصورة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال أية مواد أو أية صنوف من الطاقة إلى البيئة البحرية مما يسبب آثارا ضارة كالحاق الضرر بالمواد الحية، أو أن تكون مصدر خطر على الصحة البشرية وعائقا للنشاطات البحرية بما في ذلك صيد الأسماك إفسادا لنوعية المياه المستخدمة وانقاصا لمدى التمتع بها". كذلك عرّفت التلوث البحري المادة الأولى من اتفاقية حماية وتنمية البيئة البحرية والمناطق الساحلية في الخليج العربي لمؤتمر الكويت الإقليمي المنعقد فيما بين 15 و 23 أبريل 1978 فنصت على أنه "قيام الإنسان سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال أية مواد للطاقة إلى البيئة البحرية تترتب عليها أو يحتمل أن تترتب عليها آثار ضارة كالإضرار بالمواد الحية وتهديد صحة الإنسان وتعرض الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك وإفساد صلاحية مياه البحر للاستخدام والحد من قيام المرافق الترفيهية".⁽²⁾

كما عرّفت التلوث البحري كذلك الاتفاقية الإقليمية للحفاظ على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن الموقع عليها في جدة بتاريخ 14 فيفري 1982، فنصت مادتها الأولى على أن التلوث البحري هو "قيام الإنسان سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال أي مواد أو شكل من أشكال الطاقة إلى البيئة البحرية تترتب عليها آثار ضارة بالمواد الحية و تهديد لصحة الإنسان و إفساد صلاحية مياه البحر الأحمر للاستخدام و الحد من قيام المرافق الترفيهية".⁽³⁾

ومهما يكن من أمر التعاريف، فقد تداركت الاتفاقية العامة عنصر الشغور و أوجه القصور وحسنت مجال التأويل فنصت في البند الرابع من الفقرة الأولى من مادتها الأولى على أنه: « يَعْني "تَلوُثُ البِيئَةِ البَحْرِيَّةِ" إِدْخَالُ الْإِنْسَانِ فِي البِيئَةِ البَحْرِيَّةِ، بِمَا فِي ذَلِكَ مَصَابُ الأَنْهَارِ، بِصُورَةٍ مُبَاشِرَةٍ أَوْ غَيْرِ مُبَاشِرَةٍ، مَوَادِّ أَوْ طَاقَةٌ تَنْجُمُ عَنْهَا أَوْ يُحْتَمَلُ أَنْ تَنْجُمَ عَنْهَا آثَارٌ مُؤَدِيَةٌ، مِثْلُ الإِضْرَارِ بِالمَوَارِدِ الحَيَّةِ وَالحَيَاةِ البَحْرِيَّةِ، وَتَعْرِيزِ الصِّحَّةِ البَشَرِيَّةِ لِلأَخْطَارِ، وَإِعَاقَةِ الأَنْشِطَةِ البَحْرِيَّةِ، بِمَا فِي ذَلِكَ صَيْدُ الأَسْمَاكِ وَغَيْرُهُ مِنْ أَوْجِهِ الإِسْتِخْدَامِ المُشْرُوعَةِ لِلبَحَارِ، وَالحَطِّ مِنْ نَوْعِيَّةِ قَابِلِيَّةِ مِيَاهِ البَحْرِ لِلإِسْتِعْمَالِ، وَالإِفْقَالِ مِنَ التَّرْوِيحِ».

(1) أنظر: د.محمد أحمد المنشاوي، الحماية الجنائية للبيئة البحرية، دراسة مقارنة. الناشر: دار النهضة العربية، 2005، ص42.

(2) أنظر: د. جابر إبراهيم الراوي، تلوث البحار والمسؤولية المترتبة عليه في ظل قانون البحار. قانون البحار الجديد والمصالح العربية، المرجع السابق، ص 309.

(3) أنظر: د.محمد أحمد المنشاوي، المرجع السابق، ص42.

ويبدو أن تعريف الاتفاقية العامة جاء مطابقا تقريبا للتعريف الواردة في بعض الإتفاقيات⁽¹⁾ لا سيما في الإتفاقيتين الإقليميتين المشار إليهما آنفا: اتفاقية برشلونة لحماية البحر المتوسط من التلوث لعام 1976 واتفاقية حماية وتنمية البيئة البحرية في الخليج العربي لعام 1978 ؛ كما أنه إذا كانت تلك التعريفات قد لجأت إلى ضرب الأمثلة عن التلوث البحري، فإنها - بشكل عام - قد تناولت جميع عناصر تلوث البيئة البحرية في الوقت الحاضر، ولا مندوحة من اعتبارها تعاريف تفي بالحاجة لمعرفة عناصر تلوث البيئة. ويجدر القول كذلك، أنه من الصعب في الوقت الحاضر وضع تعريف شامل وجامع لمعنى التلوث عموما والتلوث البحري بشكل خاص يصلح للمستقبل، لأنه تصعب معرفة جميع أسباب مصادر ذلك التلوث ببقائها رهينة تقدم الصناعات، وتبقى هذه التعريفات مرحلية ومؤقتة، هذا على الرغم من أن بعض الفقهاء من حاول من جهته تقدير موضوع التلوث البحري وإحلال تعريف له يفي - قدر المستطاع - بمحصر مختلف عناصره. من ذلك، ما أورده "د. جابر إبراهيم الراوي" حين ذكر أن التلوث عموما هو "كل تغيير ناتج عن تدخل الإنسان في نظم البيئة يسبب ضررا بشكل مباشر أو غير مباشر للكائنات الحية ويشمل الماء والتربة والغذاء"⁽²⁾، في حين فقد اكتفى "د. الغنيمي" بتعريف المادة الأولى من الاتفاقية العامة سالفة الذكر ورأى أنه "أكثر وضوحا وبيانا"⁽³⁾، كما سعى جاهدا "د. عبد المنعم محمد داود" إلى تقديم تعريف أكثر دقة فذكر بأن التلوث هو "قيام الإنسان مباشرة أو بطريق غير مباشر بإضافة مواد أو طاقة إلى البيئة يترتب عليها آثار ضارة يمكن أن تعرض صحة الإنسان للخطر أو تمس بالموارد البيولوجية والأنظمة البيئية على نحو يؤدي إلى التأثير على أوجه الاستخدام المشرعة للبيئة البحرية"⁽⁴⁾، ورأى الفقيه "E. Langavant" بأن تلوث البحر يعني "إدخال الإنسان في البيئة البحرية - بطريقة مباشرة أو غير مباشرة - بقايا أو طاقة من شأنها أن تؤدي إلى آثار مؤذية للموارد البيولوجية أو تشكل خطرا على الصحة الإنسانية أو إعاقة الأنشطة

(1) وقد اقتبست المادة الأولى من معاهدة "Ospar 92" لـ 1992/9/29 في فقرتها (د) تعريف الإتفاقية العامة للتلوث فنصت على أنه: "إدخال الإنسان بصورة مباشرة أو غير مباشرة لمخلفات أو طاقة في المناطق البحرية ترتب أو من شأنها أن ترتب أخطارا على صحة الإنسان وأن تلحق أضرارا على الموارد البيولوجية والتوازن البيئي البحري أو المساس بالقيمة الترفيهية للبحر أو تعرقل في ذلك أوجه الاستخدام المشروعة للبحر". وسوف أشير إليها من جديد وبشيء من التفصيل، في العنصر المخصص لملاحاة السفن النووية بحول الله.

(2) د. جابر إبراهيم الراوي، تلوث البحار والمسؤولية عليه في ظل قانون البحار، المرجع السابق، ص 308.

(3) د. محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 322.

(4) وقد اعتمد د. عبد المنعم محمد داود في تعريفه هذا على تعريف أفرته منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية OCDE ومشار إليه في مؤلف لـ: د. صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد للبحار. أنظر: د. عبد المنعم محمد داود، المرجع السابق، ص 342.

البحرية بما فيها الصيد، والتقليص من منفعة مياه البحر في أوجه استخدامها وكذا انقاص مجالاته المتاحة في الجانب الترفيهي".⁽¹⁾

وجدير بالذكر في هذا المقام أن الجزائر قد أولت اهتماما واسعا بمجال البيئة البحرية جسدهته بموجب قانون رقم 03/83 المؤرخ في 5 فيفري 1983. ومع ذلك، فإن هذا الأخير - ورغم احتوائه على نصوص كفيلة بمعالجة موضوع التلوث البحري ضمنها الفصل الثالث منه - إلا أنه لم يقدم تعريفا له مكتفيا بنص المادة (48) من هذا القانون التي تقضي بأنه: "مع مراعاة أحكام المعاهدات والاتفاقات الدولية التي أقرتها الجزائر والمتعلقة بحماية البحر، يمنع أن تصب وتغمر وتحرق في البحر مختلف المواد التي من شأنها:

- الإضرار بالصحة العمومية والموارد البيولوجية؛
- عرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة والصيد البحري؛
- إفساد ماء البحر من حيث استعماله؛
- التقليل من القيمة الترفيهية للبحر؛"

وواضح من هذا النص احتواؤه لنص المادة الأولى من الفقرة (4) من الاتفاقية العامة التي يبدو أن المشرع الجزائري قد اعتمد عليها بصفة كلية مع الاختلاف في الصياغة بعض الشيء.⁽²⁾

وبالعودة إلى نص البند (ح) من الفقرة الثانية من المادة (19) من جديد، فإنني سأثير إشكالية ثانية سبق وأن أشرت إليها ألا وهي معنى التلويث "المقصود". إن هذه العبارة - كما اسلفت - فتحت بعض جوانب التعليق على مدى موضوعيتها وعلى إمكانية إحلال التقديرات والقرائن الشخصية؛ إذ ما معنى أن يكون التلويث مقصودا؟ وكيف يمكن قياس هذا القصد والوقوف عليه؟ هذا مع التذكير بأن واضعي نص المادة (19) قد تحروا ضبط نشاطات البراءة وقصرها على الجوانب الموضوعية قدر الإمكان تفاديا للانتقادات التي وجهت من قبل إلى نص المادة (3) من مشروع تقنين

⁽¹⁾ وقد اعتمد الفقيه *E.Langavant* في تعريفه هذا على التقرير الذي قدمه عدد من الخبراء والمتخصصين في الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة تحضيراً للمؤتمر الثالث حول قانون البحار، وأعتقد أن التعريف الذي أورده هذا الفقيه هو نفسه الذي استقر في

المادة الأولى من الاتفاقية العامة. أنظر: *E.Langavant. Tome I. Op. Cit., P 121.*

⁽²⁾ وما يؤكد هذه الفرضية، أن المشرع الجزائري أورد هذا التعريف في القانون رقم 03/83 المؤرخ في 5 فيفري 1983 لقربه الزمني من اعتماد الاتفاقية العامة عام 1982، بدليل أنه لم يورد مثله في القانون البحري الصادر بموجب الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، حيث ذكرت المادة (210) منه بأنه "يعد ملوثاً بموجب هذا الأمر، كل تلويث لوسط بحري حاصل عن طريق تسرب مباشر أو غير مباشر للمواد أو الطاقة وتؤدي إلى آثار ضارة."، ثم عدل المشرع الجزائري هذه المادة بموجب المادة (20) من القانون رقم 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998 المتمم للقانون البحري (الجرید الرسمية رقم 1998/47)، وأدرج فيها المادة (48) المذكورة أعلاه بطريقة مطابقة تماماً.

لاهاي لعام 1930 والمادة (14) من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي وقد سبقت الإشارة إلى كل هذا بالتفصيل.

وفي اعتقادي أولاً، أنه عند الحديث عن تعمد الإضرار بالبيئة إضراراً خطيراً يجب أن نستحضر و أن نضع في الحسبان حوادث القصف المتعمد لناقلات النفط العملاقة باعتبارها أهدافاً حربية وهذا خلال الحرب الإيرانية العراقية⁽¹⁾ وما أسفرت عنه من تلوث بحري بالغ الخطورة عانت منه مياه الخليج العربي، مضافاً إليها التلوث العمدي والخطير الذي حصل أثناء حرب الخليج لعام 1991 جراء نسف آبار البترول الكويتية والعراقية على السواء.⁽²⁾ إن مثل هذه العمليات، ورغم الجهود الدولية لإقرار قانون جنائي دولي ولا تزال هشة بعض الشيء، هي مُجرّمة في نطاق هذا القانون وتعتبر في ظلّه جرائم ضد الإنسانية. ويكفي هنا التذكير بنص المادة (19) من مشروع لجنة القانون الدولي بشأن المسؤولية الدولية التي نصت صراحة على اعتبار المساس بالبيئة وتلويثها العمدي تلويثاً خطيراً هو جريمة مضادة للإنسانية.⁽³⁾ فقد قضت هذه المادة في فقرتها الثانية بأن "يشكل الفعل غير المشروع دولياً جريمة دولية حين ينجم عن انتهاك الدولة لإلتزاماً دولياً ذا أهمية جوهرية بالنسبة لصيانة مصالح أساسية للجماعة الدولية بحيث تعترف هذه الجماعة بأن انتهاكه يشكل جريمة دولية"، وأشارت الفقرة الثالثة من المادة (19) من المشروع آنف الذكر إلى أن الإلتزامات التي يعد انتهاكها جريمة دولية هي كالتالي :

" أ) إنتهاك خطير للإلتزام دولي ذي أهمية جوهرية للحفاظ على السلم والأمن الدوليين، كإلتزام حظر العدوان.

ب) إنتهاك خطير للإلتزام دولي ذي أهمية جوهرية لضمان حق الشعوب في تقرير مصيرها، كإلتزام حظر فرض سيطرة استعمارية أو استمرارها بالقوة.

⁽¹⁾ وتعتبر الحرب العراقية الإيرانية أهم حرب ترتب عنها تلويث خطير بالبيئة عموماً والبحرية على وجه الخصوص. وقد قام العراق بإنشاء منطقة عمليات حربية حول جزر "خرج" الإيرانية في أوت 1982، وكان يقوم - بعد الإعلان الدقيق عنها - بمهاجمة ناقلات النفط فيها، ثم أصبحت هذه الناقلات - بعد عام 1984 - هدفاً مستساغاً للطرفين لإضعاف قوة العدو الإقتصادية ثم توسعت فشملت حتى السفن التجارية وناقلات النفط لبعض الدول الخليجية بدون سابق إنذار وخارج الحدود الإقليمية للطرفين مما تأكدت تسميتها -بحق- بحرب ناقلات النفط. وتؤكد الإحصائيات بأن ما يقارب 400 سفينة ما بين تجارية وناقلة نفط كانت هدفاً لغارات الطرفين، منها 31 ناقلة أصيبت بأضرار متفاوتة و 50 ناقلة تم غرقها الكامل. راجع :

- Sonja Ann Jozef Boelaert-Suominen. "International Environmental Law and Naval War". «The effect of Marine Safety and Pollution Conventions during International Armed Conflict». Op. Cit., P92.

⁽²⁾ راجع في هذا: د. سليم حداد، المرجع السابق، ص 93.

⁽³⁾ -T. Treves. « La navigation ». *Traité du nouveau droit de la mer. Op.Cit., P758.*
-Arnaud de Raulin. « La répression Dans les eaux internationales ». *Op.Cit., P205, 206.*

ج) انتهاك خطير وواسع النطاق لالتزام دولي ذي أهمية جوهرية لحماية البشر، كالتزام حظر الرق والإبادة الجماعية والتمييز العنصري.

ج) انتهاك خطير لالتزام دولي ذي أهمية جوهرية لحماية وصون البيئة الإنسانية والحفاظ عليها، كالتزام حظر التلويث الجسيم للجو والبحار.⁽¹⁾

والظاهر أن مصطلح "الخطير" الذي ورد في البند (ح) من الفقرة الثانية من المادة (19) من الإتفاقية العامة، هو مقتبس من نص المادة (19) من مشروع لجنة القانون الدولي سالف الذكر بشأن المسؤولية الدولية ليحقق معها نوعاً من التوازن⁽²⁾؛ أما عن مصطلح "المقصود"، فقد أُدرج في البند (ح) سالف الذكر للفرقة بين التلويث الناجم عن حالات قوة القاهرة أو جنوح أو ما شابه ذلك مثل ما حصل بالنسبة لبعض الحوادث البحرية والتي قدمت أمثلة عنها كحادثتي "توري كانيون" و"أموكو كاديز"، وبين عمليات الإغراق العمدي أو التلويث المقصود؛ وبين هذا وذاك فرق، إذ من غير المستساغ أن تقع كارثة بحرية ناجمة عن جنوح ناقلة بالمياه الإقليمية لدولة ما لنقول عنها أنها في حالة مرور غير بريء، بل إن السفينة في حالة محنة أو حالة شدة. ومن هنا، جاز لي أن أقول أن عبارة "التلويث المقصود" لا لبس فيها بل هي سليمة وموضوعية كذلك لأن أعطاب السفينة أمر محتوم يستوجب تدخل الدولة الساحلية للمساعدة لا للحكم بانعدام البراءة وممارسة الإختصاص، ولأجل ذلك، وجب أن يكون هناك فارق بين أن يكون التلويث متعمداً وبين أن يكون محتماً لعطب أو لأي حادث ملاحى آخر لا قبل للسفينة في دفعه.

والتلويث المقصود " هو الذي يتم بفعل إرادي واع يجعل من البحر مكباً سهلاً للنفايات والعوادم"⁽³⁾ ، وهو يحصل بشكل أساسي في العديد من الحالات: كغسيل ناقلات النفط بمياه البحار، أو التلوث الناجم عن المواد السامة التي ترمى مباشرة في البحر، وقد يكون مصدرها من الأرض أو يمكن إلقاؤها من الجو كذلك وهي يصطلح عليها "بالأغراق Dumping". كذلك يمكن إدراج إلقاء المزيج الزيتي أو الزيت من السفينة بقصد تأمين سلامتها أو لتجنب حدوث عطب فيها، كما أن ثمة حالة أخرى تبدو نادرة ولكنها موجودة على أرض الواقع ألا وهي إغراق السفينة العمدي أو تفريغ

⁽¹⁾ أنظر: د. بن عامر تونسي. المسؤولية الدولية (العمل الدولي غير المشروع كأساس لمسؤولية الدولة الدولية). منشورات دحلب. 1995. ص 451-452، وكذا: د. عبد المنعم محمد داود، المرجع السابق، ص 353، وانظر كذلك: د. أحمد أبو الوفا. القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية...، المرجع السابق، ص 47 الهامش.

⁽²⁾ T. Treves. Op. Cit., p 758

⁽³⁾ وهي المواد الكيماوية والزيتية التي لا تتحلل في مياه البحر أو تأخذ مدة طويلة ومنها الزيوت المعدنية، حامض الكربوليك، الزئبق، الرصاص، الكروم، الفوسفور والتروجين... راجع: د. سليم حداد، المرجع السابق، ص 90 و 91.

حملتها عمدا في الحالة التي يرى صاحبها أو مالك الحمولة أن الحصول على التأمين أفضل من الإبقاء على السفينة أو الحمولة وإن كان هذا العمل ينافي مبدأ حسن النية في التعامل التجاري.⁽¹⁾

أما عن التلوث غير العمدي فأسبابه عديدة أيضا معظمها خارج عن إرادة المسؤولين عن تسيير السفينة. فمنها ما هو متعلق بحوادث جنوح تؤدي على كوارث بحرية جراء غرق ناقلات النفط كما حصل بالنسبة لـ "توري كاتيون" أو "أموكو كاديز" المشار إليهما آنفا، ومنها ما هو متعلق بتسرب الزيت أو المزيغ الزيتي لسبب ناتج عن عطب في السفينة أو لأن التسرب لا يمكن تجنبه بشرط أن تكون الإحتياطات اللازمة لمنع تسربه أو التقليل من كميته بعد اكتشاف العطب أو التسرب قد اتخذت واستهلكت كاملة.⁽²⁾

وبناء على ما سبق فإن التلوث المقصود هو الذي يُعَدُّ براءة مرور السفينة ويمثل الإغراق "Dumping" أهم صورته. وقد اهتمت الإتفاقية العامة بتعريف الإغراق في المادة الأولى منها والتي لا يعتبر البند (ح) من المادة (19^{§2}) سوى انعكاس أو امتداد لها، حيث تنص الفقرة الخامسة من المادة الأولى على ما يلي :

«(أ) يَعْنِي "الإغراق"

1- أَيِّ تَصْرِيْفٍ مُتَّعَمَدٍ فِي الْبَحْرِ لِلْفَضَلَاتِ أَوْ الْمَوَادِّ الْأُخْرَى مِنْ السُّفُنِ أَوْ الطَّائِرَاتِ أَوْ الْأَرَصِفَةِ أَوْ غَيْرِ ذَلِكَ مِنَ التَّرَكِيبَاتِ الْإِصْطِنَاعِيَّةِ؛

2- أَيِّ إِغْرَاقٍ مُتَّعَمَدٍ فِي الْبَحْرِ لِسُّفُنٍ أَوْ الطَّائِرَاتِ أَوْ الْأَرَصِفَةِ أَوْ غَيْرِ ذَلِكَ مِنَ التَّرَكِيبَاتِ الْإِصْطِنَاعِيَّةِ؛

(ب) لَا يَشْمَلُ "الإغراق" مَا يَلِي :

1- تَصْرِيْفُ الْفَضَلَاتِ أَوْ الْمَوَادِّ الْأُخْرَى الَّذِي يُصَاحِبُ التَّشْغِيلَ الْإِعْتِيَادِيَّ لِسُّفُنٍ أَوْ الطَّائِرَاتِ أَوْ الْأَرَصِفَةِ أَوْ غَيْرِهَا مِنَ التَّرَكِيبَاتِ الْإِصْطِنَاعِيَّةِ وَ مَعْدَّاتِهَا فِي الْبَحْرِ، أَوْ يَنْتُجُ عَنْهُ، وَذَلِكَ خِلَافَ الْفَضَلَاتِ أَوْ الْمَوَادِّ الْأُخْرَى الَّتِي تُنْقَلُ بِوَسْطَةِ أَوْ إِلَى سُّفُنٍ أَوْ طَائِرَاتٍ أَوْ أَرَصِفَةٍ أَوْ تَّرَكِيبَاتٍ إِصْطِنَاعِيَّةٍ أُخْرَى فِي الْبَحْرِ تُشْغَلُ لِعَرَضِ التَّخْلُصِ مِنْ مِثْلِ هَذِهِ الْمَوَادِّ، أَوْ تَنْتُجُ عَنْ مُعَالَجَةِ هَذِهِ الْفَضَلَاتِ أَوْ الْمَوَادِّ الْأُخْرَى عَلَى مِثْنِ تِلْكَ السُّفُنِ أَوْ الطَّائِرَاتِ أَوْ الْأَرَصِفَةِ أَوْ التَّرَكِيبَاتِ ؛

(1) راجع كلا من : د. سليم حداد، المرجع السابق، ص 91 ، د. جابر إبراهيم الراوي، المرجع السابق، ص 322، و لتفصيل أكثر، راجع: د. محمد أحمد المشاوي، المرجع السابق، ص 55-57.

(2) راجع كلا من: د. سليم حداد، المرجع السابق، ص 92، و د. جابر إبراهيم الراوي، المرجع السابق، ص 322.

2- إيداع مواد لغرض غير مُجرّد التخلّص منها، بشرط ألا يتعارض هذا الإيداع مع مقاصد هذه الإتفاقية»⁽¹⁾.

إذن، فالتلويث المقصود الذي أشار إليه البند (ح) من المادة (19^{s2}) هو ذلك الذي حددته الفقرة الخامسة من المادة الأولى من الاتفاقية العامة، ومع ذلك، فإن البند (ح) سالف الذكر ليس مرتبطاً بالفقرة (5) من المادة الأولى فحسب، بل إن ثمة أحكاماً أخرى أكثر تفصيلاً تضمنها الجزء الثاني عشر من الاتفاقية، ثم إن في البند (ح) ما يشير إليه أيضاً حين نص على عبارة «ألا يتعارض هذا الإيداع مع مقاصد هذه الإتفاقية»، فهذه الأخيرة قد أوردت كل ذي شأن بالتلوث البحري في هذا الجزء بما فيها المادة الأولى (فقرة 5) التي تحظر الأغرّاق، ولا يكون البند (ح) أمامها سوى إشارة طفيفة إلى موضوع البيئة البحرية الذي عاجلته الاتفاقية بكمّ ضخم من الأحكام والنصوص.

ولكي يكون البند (ح) منسجماً مع باقي أحكام الاتفاقية العامة، ولكي تجمع عناصر نسيجها لاسيما حين وردت فيه إشارة إلى عدم مخالفة مقاصد الإتفاقية، وبصرف النظر عما أوردته بشأن الفقرة (5) من المادة الأولى، تمكن الإشارة إلى بعض الأحكام ذات الصلة بالبند (ح) وتجد موقعها ضمن الجزء الثاني عشر. من ذلك، ما قضت به المادة (194) حين حثت الدول على اتخاذ جميع ما يلزم من تدابير لمنع تلوث البيئة البحرية أياً كان مصدره، وتشمل هذه التدابير - فيما تشمل - وفقاً للفقرة الثالثة من هذه المادة «(أ) إطلاق المواد السامة أو الضارة أو المؤذية، لاسيما منها المواد الصامدة، من مصادر البر أو من الجو أو خلاله أو عن طريق الإغرّاق؛

(ب) التلوث من السفن، وبخاصة التدابير لغرض منع الحوادث ومواجهة حالات الطوارئ وتأمين العمليات في البحر ومنع التصريف المتعمد وغير المتعمد...». ومن ذلك أيضاً ما نصت عليه المادة (210) من الاتفاقية العامة حين طلبت من الدول أن تعتمد قوانين وأنظمة لمنع التلوث البحري عن طريق الإغرّاق فنصت في فقرتها الثالثة أولاً على أن: «تضمن هذه القوانين والأنظمة والتدابير عدم

⁽¹⁾ وللتذكير، فإن اتفاقية ماربول لعام 1973 قد تعرضت في المادة الثانية منها في فقرتها 3 إلى موضوع "الأغرّاق Dumping" فعرّفته بأنه "أي إلقاء من سفينة أياً كان سببه بما في ذلك أي تسرب أو طرح أو إراقة أو رشح أو ضخ أو قذف أو تفريغ لهذه المواد"، كما تناولت القاعدة التاسعة من الملحق الأول بالاتفاقية تنظيم الأحكام المتعلقة بالتحكم في إلقاء الزيت، فحرمت في فقرتها الأولى إلقاء الزيت أو الأمزجة الزيتية في البحر من السفن التي ينطبق عليها هذا الملحق، وقد وضعت ضوابط مختلفة تبعاً لاختلاف أنواع السفن والتي يتعين على هذه الأخيرة مراعاتها في عملية الإغرّاق. كما أن معاهدة أوسلو لـ 5 فيفري 1972 كانت قد تعرضت لمنع تلوث البيئة البحرية بإغرّاق مواد من السفن والطائرات، وقد عرفت المادة (19) منها المقصود كذلك بالإغرّاق فقصرته على أنه "التصريف عن قصد للمواد من السفن أو الطائرات إلى البحر وذلك من الإلقاء العرضي أو بسبب التشغيل العادي للسفن والطائرات وأجهزتها أو وضع مواد لغرض آخر غير مجرد التصريف فيها إذا لم يخالف هدفاً من أهداف الإتفاقية". وهكذا يظهر أن الإتفاقية العامة قد اقتبست تعريف الإغرّاق من الإتفاقيتين، وهي تعتبر مكتملة لهما كما أن البند (ح) من المادة (19^{s2}) ما هو في الحقيقة سوى احتواء لأحكام الإتفاقيتين وفيه أحوال صريحة إليهما. وقد سبق استعراض أحكام هاتين الإتفاقيتين في الصفحات 140-141 من هذه الأطروحة.

الإغراق بدون إذن من السلطات المختصة للدول» ، ثم جاءت ثانياً الفقرة (5) من ذات المادة لتنص على أنه : « لا يتم الإغراق داخل البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة أو على الجرف القاري، بدون موافقة صريحة مسبقة من الدولة الساحلية التي لها الحق في الإذن بهذا الإغراق وتنظيمه ومراقبته بعد التشاور الواجب مع الدول الأخرى التي قد تتأثر به تأثيراً ضاراً بسبب موقعها الجغرافي»⁽¹⁾.

كذلك تمكن الإشارة هنا أيضاً إلى نص الفقرة (4) من المادة (211) التي تقضي بأن : «للدولة الساحلية في ممارستها لسيادتها داخل بحرها الإقليمي، أن تعتمد قوانين وأنظمة لمنع التلوث البحري من السفن الأجنبية وحفضه والسيطرة عليه، بما في ذلك السفن التي تمارس حق المرور البريء. ولا تُعرق هذه القوانين والأنظمة ، وفقاً للفرع 3 من الجزء الثاني⁽²⁾، المرور البريء للسفن الأجنبية» . وحكم هذه الفقرة مطابق للبند (و) من الفقرة الأولى من المادة (21) التي سبقت الإشارة إليها، والتي تخول للدولة الساحلية أن تعتمد قوانين وأنظمة بشأن المرور البريء، وتتناول - في جملة ما تتناول - مواضيع عدة منها «الحفاظ على بيئة الدولة الساحلية ومنع تلوثها وحفضه والسيطرة عليه» من جهة، وهو حكم متمم أيضاً من جهة أخرى بنص المادة (216) الخاصة بتنفيذ القوانين والأنظمة المعتمدة بشأن منع تلوث البيئة البحرية عن طريق الإغراق فحولت عملية تنفيذ هذه القوانين والأنظمة للدولة الساحلية فقط إذا تعلق الأمر «بالإغراق داخل بحرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة أو جرفها القاري.» (البند أ) من الفقرة الأولى من المادة (216).

بل وأكثر من ذلك أن أعطت المادة (218) من الاتفاقية العامة لصلاحيات واسعة للدولة الساحلية التي توجد السفينة طوعاً في موانئها أو إحدى محطاتها النهائية القريبة من الشاطئ. ذلك أنه إذا تسببت هذه السفينة في تلوث للبيئة البحرية وانتهاك للتصريف في المياه الداخلية أو البحر الإقليمي لدولة ساحلية أخرى، فإنه يحق للدولة الساحلية التي توجد السفينة في موانئها أن تستجيب عملياً لتبشير التحقيق حول انتهاك التصريف بناء على دعوى وطلب تتقدم بها الدولة الساحلية الأخرى المتضررة أو دولة علم السفينة، كما أن للدولة الساحلية أن تمارس كامل صلاحياتها بإقامة الدعوى

⁽¹⁾ والملاحظ في هذا السياق أنه تم في بريطانيا تعديل قانون الإغراق في البحر The dumping at sea act عام 1985 فأصبح يقرر ضرورة الحصول على إذن لإلقاء أية نفايات في البحر، كما أنه بموجبه تقرر السماح للمسؤولين البريطانيين بالصعود والبقاء على ظهر السفن الأجنبية خارج البحر الإقليمي للمملكة وفي حدود منطقة الصيد (200 ميل) الخاصة بما إذا كانت لديهم أسباب معقولة للاعتقاد بأن هذه السفن تحمل نفايات بقصد إغراقها وهذا من قبيل المراقبة اليقظة. أنظر : د. أحمد أبو الوفا. القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية .. المرجع السابق، ص 48.

⁽²⁾ والمتعلق بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة وبالمرور البريء للسفن الأجنبية.

ضد هذه السفينة إذا كانت هذه الدولة هي المتضررة في مياهها الداخلية أو بجزرها الإقليمي أو أوشك التلوّث أن يصيبها بالضرر، وأكثر من ذلك أيضاً، أنه يحق للدولة الساحلية أن تباشر تحقيقاً وتقييم دعوى على السفينة إذا وُجِدَت هذه الأخيرة طوعاً في موانئها بخصوص انتهاك تصريف وقع خارج مياهها الداخلية أو بجزرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية إذا وقع هذا التصريف انتهاكاً للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة والموضوعة من قبل منظمة مختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام.⁽¹⁾

ولعل الملفت للانتباه بخصوص المادة (218) سالفه الذكر هو ترديدها لعبارة «عندما تكون السفينة موجودة طوعاً داخل أحد موانئ دولة أو في إحدى محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ»، وهي العبارة التي وردت في كل من الفقرة الأولى والثالثة من هذه المادة، وينصرف مدلولها إلى أنه لا تجوز إقامة الدعوى على السفينة ولا اعتراضها بالتفتيش إلا إذا كانت موجودة طوعاً داخل موانئ الدولة الساحلية غير المتضررة وبطلب من الدولة الساحلية الأخرى المتضررة أو من طرف دولة علم السفينة. وبعبارة أدق، فإن الدولة الساحلية لا يحق لها أن تعترض سبيل السفينة المارة مروراً بريتا عبر بجزرها الإقليمي لتحول بينها وبين هذا المرور أو لتقوم بتفتيشها والتحقيق معها بناء على دعوى تقدمت بها دولة ساحلية أخرى انتهكت هذه السفينة قواعد التصريف وعمدت إلى تلوّث بيئتها في

⁽¹⁾ وتنص المادة (218) من الإتفاقية العامة على ما يلي:

«1- عندما تكون السفينة موجودة طوعاً داخل أحد موانئ دولة أو في إحدى محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ، يجوز للدولة أن تجري تحقيقاً وأن تقيم، حيث تبرر الأدلة ذلك، الدعوى فيما يتعلق بأي تصريف من تلك السفينة يكون قد تم خارج المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لتلك الدولة انتهاكاً للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة والموضوعة عن طريق منظمة دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام.

2- لا تقام الدعوى، عملاً بالفقرة 1، فيما يتعلق بانتهاك تصريف في المياه الداخلية لدولة أخرى أو بجزرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة إلا بناء على طلب تلك الدولة أو دولة العلم أو أية دولة أصابها ضرر أو تعرضت لتهديد نتيجة ذلك الانتهاك، أو إلا إذا سبب الانتهاك أو كان من المحتمل أن يسبب تلوّثاً في المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة مقيمة الدعوى.

3- عندما تكون سفينة موجودة طوعاً داخل أحد موانئ دولة أخرى أو في إحدى محطاتها النهائية القريبة من الشاطئ، تلي تلك الدولة، بقدر ما هو ممكن عملياً، الطلبات المقدمة من أي دولة للتحقيق في أي انتهاك تصريف مشار إليه في الفقرة 1، يعتقد أنه وقع في المياه الداخلية للدولة مقدماً الطلب، أو في بجزرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة، أو سبب لها الضرر أو جعلها عرضة له، كما تلي تلك الدولة، بقدر ما هو ممكن عملياً، الطلبات المقدمة من دولة العلم للتحقيق في هذا الانتهاك بصرف النظر عن مكان حدوثه.

4- تنقل محاضر التحقيق الذي تجريه دولة الميناء عملاً بهذه المادة إلى دولة العلم أو إلى الدولة الساحلية بناء على طلبها. ويجوز بناء على طلب الدولة الساحلية، ورهنا بمراجعة الفرع 7، إيقاف أية دعوى تكون دولة الميناء قد أقامتتها على أساس هذا التحقيق عندما يكون الانتهاك قد وقع داخل مياهها الداخلية أو بجزرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة. وفي هذه الحالة، تنقل أدلة وسجلات القضية و أية كفالة أو ضمان مالي آخر مودع لدى سلطات دولة الميناء إلى الدولة الساحلية. ويجوز لهذا النقل دون مواصلة النظر في الدعوى في دولة الميناء.»

مياها الداخلية وبحرها الإقليمي حتى ولو كان تلويثا مقصودا وخطيرا، فالقيام بمثل هذه الإجراءات، لا يكون إلا في حالة الوجود الطوعي للسفينة في الميناء لا في حالة المرور البريء خلال البحر الإقليمي.

كما يفهم أيضا من نص الفقرة الأولى من هذه المادة، أنه لا يحق للدولة الساحلية نفسها التي توجد السفينة في بحرها الإقليمي أن تعرقل مرورها البريء حتى ولو وقع منها تصريف أو إغراق خارج مياه هذه الدولة الساحلية الداخلية أو بحرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة، وحتى ولو كان هذا التصريف قد ورد انتهاكا للقواعد والمعايير الدولية المطبقة، فالعبرة في جميع هذه الحالات أيضا بتواجد السفينة الطوعي داخل موانئ هذه الدولة الساحلية التي لا يحق لها وقف مرور السفينة البريء إلا إذا كانت هذه الأخيرة في مواجهة مباشرة مع الدولة الساحلية تطبيقا للبند (ح) من المادة (19)² بأن عمدت السفينة إلى تلويث "مقصود وخطير" لمياها الداخلية أو بحرها الإقليمي، عندها يجوز أن تحتجز هذه الدولة السفينة وأن توقف مرورها البريء وأن تقيم عليها الدعوى. وإذا تمكنت السفينة من الفرار، جاز لهذه الدولة مطاردتها أعمالا لحق المطاردة الحثيثة المنصوص عليه في المادة (111) من الاتفاقية العامة؛ وفي اعتقادي أن هذه النصوص تمثل انسجاما رائعا ونسيجا متصلا ومتناسقا من الأحكام قلما يوجد بينها تناقض أو تضارب.

وما يعزز قولي هذا ما قضت به المادة (220) من الاتفاقية العامة. ذلك أن الفقرة الأولى منها لم تخرج - بصفة عامة - عن شاكلة المادة (218) فأعطت الدولة الساحلية صلاحية إقامة الدعوى ضد هذه السفينة إذا كانت موجودة طوعا داخل أحد موانئها أو في إحدى محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ إذا انتهكت هذه السفينة قوانين وأنظمة هذه الدولة الساحلية المنطبقة من أجل منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه، إذا وقع هذا الانتهاك داخل بحرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة. هذا ما يبدو لأول وهلة، ومع ذلك فإنه من غير المستساغ التوقف عند هذا الحد أمام ما قضى به البند (ح) من المادة (19)² وإلا أفرغ هذا الأخير من محتواه إذا انتظرت الدولة الساحلية أن تتواجد هذه السفينة طوعا في موانئها...، ولكي لا يكون هناك تضارب بين نصوص الاتفاقية، وتقديرا لسيادة الدولة على بحرها الإقليمي، أوردت الفقرة (2) من المادة (220) دائما حكمها في هذا الإطار فقضت بأنه: «2- عِنْدَمَا تَتَوَافَرُ أَسْبَابٌ وَاضِحَةٌ لِلْإِعْتِقَادِ بِأَنَّ سَفِينَةً مُبْحَرَةً فِي الْبَحْرِ الْإِقْلِيمِيِّ لِدَوْلَةٍ، قَدْ انْتَهَكَتْ أُنْتَاءَ مُرُورِهَا فِيهِ، قَوَانِينَ تِلْكَ الدَّوْلَةِ وَأَنْظِمَتِهَا الْمُعْتَمَدَةَ وَفَقًا لِهَذِهِ الْإِتْفَاقِيَّةِ أَوْ الْقَوَاعِدِ وَالْمَعَايِيرِ الدَّوْلِيَّةِ الْمُنْطَبِقَةِ مِنْ أَجْلِ مَنَعِ التَّلَوُّثِ مِنَ السُّفُنِ وَخَفْضِهِ وَالسِّيَطْرَةِ عَلَيْهِ، يَجُوزُ لِهَذِهِ الدَّوْلَةِ، دُونَ الْإِخْلَالِ بِإِنْطَبَاقِ الْأَحْكَامِ ذَاتِ الصَّلَةِ مِنَ الْفَرْعِ (3)⁽¹⁾

(1) وهو الفرع المتعلق بالمرور البريء خلال البحر الإقليمي.

من الجزء الثاني، أن تقوم بتفتيش السفينة تفتيشاً مادياً يتعلّق بالمخالفة، ويجوز لها، حيثما تُبرّر الأدلة ذلك، أن تُقيم وفقاً لقوانينها دعوى، تشمل احتجاز السفينة، رهناً بمراعاة أحكام الفرع 7. « (1)

ولم تتوقف المادة (220) سالفة الذكر عند هذا الحكم بل تعدّته حتى إلى ما هو خارج نطاق بحرّها الإقليمي. فإذا توافرت لدى الدولة الساحلية أسباب واضحة للاعتقاد بأن سفينة مبحرة في منطقتها الاقتصادية الخالصة أو في بحرّها الإقليمي قد ارتكبت في المنطقة الاقتصادية الخالصة انتهاكا للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة من أجل منع التلوث أو لقوانين هذه الدولة وأنظمتها، جاز لهذه الدولة الساحلية أن تطلب من هذه « السفينة تقديم معلومات عن هويتها وميناء تسجيلها وميناء زيارتها الأخيرة وميناء زيارتها التالية وغير ذلك من المعلومات ذات الصلة التي تكون مطلوبة لتقرير ما إذا كان انتهاك وقع » (الفقرة 3 من المادة 220) ؛ أما إذا كان انتهاك السفينة كبيراً إلى درجة أن أسفر عن تصريح كبير مسبباً به تلوثاً هاماً أو يهدد بحدوثه في المنطقة الاقتصادية الخالصة، فإن للدولة الساحلية صلاحيات أوسع من تلك التي سبق ذكرها إذ تشمل في هذه الحالة جواز أن تقوم « بتفتيش السفينة تفتيشاً مادياً في الأمور المتصلة بالانتهاك إذا رفضت السفينة تقديم معلومات أو إذا كانت المعلومات التي قدمتها مختلفة بصورة واضحة عن الحالة الواقعية الظاهرة، وإذا كانت ظروف القضية تُبرّر إجراء هذا التفتيش » (الفقرة 5) من المادة (220).

أما إذا توافر « دليل موضوعي واضح على أن سفينة مبحرة في المنطقة الاقتصادية الخالصة لإحدى الدول أو في بحرّها الإقليمي قد ارتكبت، في المنطقة الاقتصادية الخالصة، انتهاكاً مُشاراً إليه في الفقرة 3 يُسفر عن تصريح يُسبب إلحاق ضرر جسيم أو يُهدد بإلحاق ضرر جسيم بساحل الدولة الساحلية أو مصالحها المرتبطة به أو بأي من موارد بحرّها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة، يجوز لتلك الدولة، رهناً بمراعاة الفرع 7 وشريطة أن تقتضي ذلك أدلة القضية، أن تُقيم وفقاً لقوانينها دعوى تشمل احتجاز السفينة » (الفقرة 6) من المادة (220).

إذن، ومن خلال المادة (220) المستعرضة آنفاً، فإنه لا يحق للدولة الساحلية اعتراض السفينة الأجنبية المتسببة في تلويث بيئتها أثناء مرورها مروراً بريئاً في بحرّها الإقليمي فحسب، بل يحق لها ذلك حتى ولو كانت هذه السفينة مبحرة في المنطقة الاقتصادية الخالصة وكان التلويث واقعا في هذه الأخيرة، فإذا امتدت آثاره إلى البحر الإقليمي فإنه - من باب أولى - لا مناص من احتجاز السفينة ولو كانت في المنطقة الاقتصادية الخالصة ؛ والقول بهذا الحكم يجعل البحر الإقليمي بمنأى عن أي

(1) وهو الفرع 7 من الجزء الثاني عشر والمتعلق بسير الدعاوى وإيقافها والقيود على رفعها واحتجاج السفن للتفتيش.

محاولة عمدية تهدف إلى تلويث بيئته البحرية لأن ذلك من دون شك، سيطلق يد الدولة الساحلية إلى أبعد حد ممكن لممارسة اختصاصها على السفينة.

من أجل هذا جاء إذن، البند (ح) من المادة (19⁸) ليحظر التلويث العمدي والخطير المخالف للاتفاقية الذي يحول مرور السفينة فعلا إلى مرور ضار بسلم الدولة الساحلية وبأمنها وبحسن نظامها. وتأكيدا على ذلك، يمكن الاستدلال بنص المادة (230) من الاتفاقية لعامة التي قضت في فقرتها الأولى بألا تفرض إلا العقوبات المادية فيما يتصل بما تركبه السفن الأجنبية خارج البحر الإقليمي من انتهاكات للقوانين والأنظمة المتعلقة بمنع تلوث البيئة البحرية، أما بالنسبة للبحر الإقليمي، فقد أوردت الفقرة الثانية حكم ونوع العقوبات المسلطة على السفن في حالة المساس ببيئته فقضت بأنه: « لا يجوز أن تُفرض إلاَّ العقوبات النَّقْديَّةُ فيما يتصل بما تركبهُ السُّفنُ الأجنبيَّةُ داخلَ البحرِ الإقليميِّ من انتهاكاتٍ للقوانينِ والأنظمةِ الوطنيَّةِ أو القوَّاعدِ والمعاييرِ الدوليَّةِ المنطبقةِ لمنعِ تلوثِ البيئةِ البحريَّةِ وخفضهِ والسيطرةِ عليهِ إلاَّ في حالةِ فعلِ تلويثٍ مُتعمَّدٍ وخطيرٍ داخلِ البحرِ الإقليميِّ ».

وختاما، فإنني أقول - ومن خلال كل ما سبق - بأن البند (ح) سالف الذكر لا يتسم بالشخصية ولا تقترن معه الاعتبارات الذاتية كما أوردها البعض من الفقهاء ممن سبقت الإشارة إليهم، بل على العكس من ذلك، أن هذا البند هو من الموضوعية بما يرحح العمل المقصود والعمدي الذي يؤدي إلى التلويث الخطير ويفرق بينه وبين حادثة بحرية ناجمة عن ما لا قبل للسفينة بدفعه، فلا يعقل أن تؤخذ السفينة بهذه الحالة الأخيرة، ثم إن الاتفاقية - بتقريرها جزءها الثاني عشر - تكون قد فصلت تفصيلا كاملا كل التدابير والأحكام المتصلة بالتلوث وخفضه والسيطرة عليه، والتي تكون السفينة⁽¹⁾ ودولة علمها على علم بها، فإذا تمت مخالفتها وقامت السفينة بتلويث عمدي في البحر الإقليمي لدولة ساحلية ما فماذا بقي لهذه الدولة أن تقرره في مواجهة مثل هذا المرور، هل يعقل أن تعتره بريئا؟⁽²⁾

(1) وتأكيدا لهذا فقد جاءت المادة (94) من الاتفاقية العامة لتقضي في فقرتها (4) وفي البند (ج) منها بأن « أن يكون الرُّبَانُ وَالضَّبَّاطُ، وإلى المدى المناسب أفراد طاقم السفينة، على دراية تامة بالأنظمة الدولية المنطبقة فيما يتعلق بسلامة الأرواح في البحار، ومنع المصادمات، ومنع التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه، والمحافظة على الإتصالات بواسطة الراديو وأن يكونوا مطالبين بمراعاة تلك الأنظمة. » وقد سبقت الإشارة إلى هذا الموضوع. أنظر ص... من هذه الرسالة.

(2) للإشارة فإن موضوع تلويث البيئة من المواضيع التي يثار بشأنها الاختصاص لذا، فإنني أكتفي في هذا العنصر بما تم عرضه على أن أشير إليه مجددا في القسم المخصص للاختصاص بحول الله

رابعاً) الوجود الحكمي للسفينة وحق المطاردة الحثيثة:

ألف) الوجود الحكمي « *Présence par déduction* » للسفينة في البحر الإقليمي: إذا كانت قد سبقت الإشارة إلى أن الدولة الساحلية تمارس اختصاصها وتصادر بحرها الإقليمي إذا تبادى لها أن السفينة قد أقدمت في البحر الإقليمي على القيام بأحد النشاطات التي أوردتها المادة (19) في فقرتها الثانية من الاتفاقية العامة، وهي النشاطات التي صنفتها آنفاً إلى 3 محاور رئيسية، فإن ثمة موضوعاً ذا صلة بهذا المجال تمكن من احتلال حيز لا بأس به من قبل كتابات الفقه الدولي ألا وهو موضوع الوجود الحكمي للسفينة في البحر الإقليمي "*Présence par déduction*".

والوجود الحكمي للسفينة هو إحدى نتائج التحايل للقيام بالنشاطات المحظورة في البحر الإقليمي المقررة لانعدام البراءة، حيث تكون السفينة الأجنبية خارج البحر الإقليمي أو في أعالي البحار، ولكنها تتصل بالبحر الإقليمي للدولة الساحلية أو بسواحلها بواسطة بعض قواربها أو زوارقها أو بأفراد من طاقمها تغافل بذلك الدولة الساحلية لتقوم هذه الزوارق أو القوارب ببعض الأعمال غير المشروعة في المياه الإقليمية لهذه الدولة بالمخالفة لتشريعاتها المحلية⁽¹⁾، وقد يكون منها حتى بعض النشاطات المحظورة طبقاً لنص المادة (19)²، كالقيام بعمليات صيد أو تحميل أو إنزال سلعة أو عملة أو شخص وما شابه من الأعمال التي حظرها المادة (19) سالف الذكر. فإذا تم لها ذلك، عادت أدراجها إلى السفينة الأم القابعة في أعالي البحار بعيدة عن المجال الإقليمي للدولة الساحلية، وتكون بذلك بمنأى عن اختصاص هذه الدولة وصلاحياتها في تنظيم المرور البريء.

وفكرة الوجود الحكمي للسفينة الأجنبية بهذه المثابة مجرد مجاز قانوني، كما أن تطبيقها يجب أن يتم بكل حرص وبمراعاة الأدلة الواقعية القائمة في كل حالة على حدة، كما أن الشرط الرئيسي لتطبيقها هو ضرورة أن تتصل السفينة الأجنبية فعلاً بالمياه الإقليمية للدولة الساحلية عن طريق قواربها أو زوارقها أو بعض طاقمها، ولا يمكن الإقرار بهذا الوجود الحكمي من دون الاتصال الفعلي للسفينة بالمياه الإقليمية على النحو المتقدم ذكره.⁽²⁾

وفكرة الوجود الحكمي للسفينة في البحر الإقليمي هي أيضاً فكرة قديمة استقرت في عدد من السوابق القضائية وفي بعض صور العمل الدولي فضلاً عن تداركها من قبل الفقه الدولي كذلك، كما أن أهميتها لا تظهر في الإخلال بأنظمة وقوانين الدولة الساحلية المنطبقة في بحرها الإقليمي فحسب، وإنما لها تأثير كذلك على جواز ممارسة حق المطاردة الحثيثة التي تباشرها السفن العامة أو الحربية للدولة الساحلية بمراعاة جملة من الشروط تتأسس كلها على هذا الوجود الحكمي، إذ قد تكون

(1) أنظر: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 197، وكذا: د. طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 145.

(2) أنظر د. طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 145.

مطاردة السفينة الأجنبية وهي في أعالي البحار خطأ تقدم عليه سفن الدولة الساحلية إذا لم تكن لديها مبررات تثبت أن هذه السفينة تواجدت فعلا في البحر الإقليمي الذي تنطلق منه أصلا عملية المطاردة كما سوف نرى.

ويسوق الشراح عددا من السوابق القضائية وصورا من العمل الدولي تبرر قَدَمَ التفكير في هذا الوجود الحكمي للسفينة.

فالفقه الدولي يرجح أولى بوادر التفكير في هذه الفكرة إلى قضية السفينة الكندية "Araunah" التي أُلقت عليها السلطات الروسية القبض عام 1888 وكانت على بعد 16 ميلا عن الشواطئ الروسية. وقد بررت السلطات الروسية تصرفها هذا على أن بعض زوارق هذه السفينة كانت تمارس صيد الفقمه من بحر بهرنج في المياه الإقليمية الروسية وإلى مسافة ميل ونصف من الشاطئ ثم تعود إلى السفينة الأم. وجرّاء هذه الحادثة، كان رد فعل بريطانيا إقرارها بمشروعية مسلك السلطات الروسية في القبض على السفينة "Araunah" لأن هذه الأخيرة - في تقدير الحكومة البريطانية - وإن لم تكن موجودة داخل المياه الروسية، إلا أن وجودها تحقق عن طريق اتّصالها بهذه المياه بواسطة قواربها لمباشرة الصيد فيها بغير الترخيص الذي تتطلبه القوانين الوطنية للدولة الساحلية؛ وتبعاً لذلك، تعتبر هذه السفينة في حكم الموجودة في المياه الروسية ويجوز القبض عليها.⁽¹⁾

والظاهر أن الولايات المتحدة الأمريكية هي التي أظهرت بسلوكاتها فكرة الوجود الحكمي للسفن الأجنبية وأقرتها كصورة من صور العمل الدولي دأبت الدول على التعامل معها، ثم تسلت بعد ذلك إلى قوانين عدد من الدول. فالولايات المتحدة الأمريكية - وبموجب قوانينها لعام 1922 المعروفة بـ "Tarrif acts" - كانت تفرض رقابة على جميع السفن حتى مسافة 13 ميلا بحريا من شواطئها لقمع الإتجار غير المشروع بالكحول وتهميه⁽²⁾، وقد شهدت رقابتها هذه، حدوث سوابق قضائية استقرت على إقرار فكرة الوجود الحكمي للسفينة من دون أن تتم تسميتها. ومن بين أهم هذه السوابق، تُمكن الإشارة إلى قضية السفينة الإنجليزية "The grace and Ruby" التي قبض عليها موظفو الجمارك عام 1922، والتي - ورغم بعدها عن المياه الإقليمية الأمريكية - كانت تقوم بإنزال مهربات كحولية بواسطة قوارب ميكانيكية صغيرة مملوكة لرعايا أمريكيين لتتصل بها باليابسة. وقد قررت محكمة ماسا شوست اختصاصها بالنظر وأدانة السفينة.⁽³⁾

⁽¹⁾ راجع وقائع هذه القضية في كل من: د. طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 145، 146 وكذا: د. عوض محمد المر، المرجع

السابق، ص 197 وكذا: Olivier de Ferron. Op. Cit., P 114

⁽²⁾ وقد سبقت الإشارة إلى هذا، راجع هامش ص 361 من هذه الأطروحة وكذا: E.Langavant. Tome II. Op. Cit., P 44

⁽³⁾ راجع: د. طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 145 الهامش، وكذا: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 197 الهامش، و:

Olivier de Ferron. Op. Cit., P 114

ولقد كان لهذه الحادثة تأثير وردود فعل داخل الولايات المتحدة نفسها إن على صعيد الفقه أو على صعيد القضاء كان أهمها تحديد وضع السفينة الأجنبية المرابطة خارج حدود البحر الإقليمي ويُتَّصَلُ بها بزوارق أو قوارب أخرى لا تعود إليها أو حتى بواسطة سفينة أخرى من مياه الدولة الساحلية الداخلية أو الإقليمية مثلما كانت حادثة "The grace and rubry" التي اتصلت بها قوارب تعود للرعايا الأمريكيين فما هو حكم ووضع هذه السفينة؟ وهل كان القضاء الأمريكي صائبا في حادثة السفينة البريطانية سالفة الذكر؟ وهل تجوز مطاردتها مطاردة حثيثة على اعتبار أنها موجودة حكما رغم أن اتصالها بالبحر الإقليمي لم يكن بمعدات تابعة لها ولا بواسطة زوارقها أو طاقمها؟⁽¹⁾

لقد كان لردود الفعل هذه أثر في بلورة مبدأ الوجود الحكمي موضوع الدراسة على الصعيد الرسمي للحكومة الأمريكية حين أصدر وزير الخزانة الأمريكي الأمر المؤرخ في 4 نوفمبر 1922 لينص على أن كل سفينة أجنبية قبض عليها لتفريغها بضاعة ممنوعة وراء حدود الدولة الإقليمية يتعين الإفراج عنها فوراً إذا كان الدليل الرسمي على ارتكابها لجريمة داخل المياه الإقليمية عن طريق قواربها أو أدواتها المادية أو بحارها منتفيا.⁽²⁾

وكإجابة عن الأسئلة السابقة، يمكن القول بأن القضاء الأمريكي - وبعد أمر وزير الخزانة الأمريكي لعام 1922 - قد تراجع عن الأخذ بما أخذ به في قضية السفينة البريطانية السابقة، وقد ظهر تراجع هذا في قضايا عديدة شهدتها تلك الفترة يمكن سياق أهمها، حيث أحلى القضاء الأمريكي سبيل السفن من منازعة "Henry. L. Marshall" وفي منازعة "Marjorie" ضد "Bachman" لأنه لم يُقَمِّ الدليل على أن هذه السفن قد اتصلت بالمياه الإقليمية بواسطة قواربها أو أفراد طاقمها.⁽³⁾

ومع ذلك، فإن من الفقه من لم يُسَلِّم بهذه النتيجة معتبرا أن السفينة الأجنبية الموجودة في أعالي البحار تكون موجودة حكما في البحر الإقليمي إذا اتصلت بهذا الأخير سواء كان الإتصال من طرف السفينة بأحد زوارقها أو طاقمها، واصطلحوا على تسمية هذه الحالة "بالصورة التقليدية أو البسيطة للوجود الحكمي *Présence simple par deduction*" للسفينة، ومثالها حادثة السفينة الكندية "The Araunah" سالفة الذكر، أو أن هذه السفينة مع بقائها خارج حدود البحر الإقليمي وامتناعها عن إرسال قواربها أو زوارقها إلى المياه الإقليمية، إتَّصَلت بها زوارق تأتيها من الساحل ولا تنتمي إليها ويكون هذا الاتصال غير مشروع لمقارفة جريمة بالمخالفة لقوانين الدولة الساحلية، وقد

⁽¹⁾ Olivier de Ferron. Op. Cit., P 115

⁽²⁾ أنظر: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 197 وأيضاً: Olivier de Ferron. Op. Cit., P 115

⁽³⁾ راجع كلا من: د. طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 145 وكذا: Olivier de Ferron. Op. Cit., P 115

اصطلحوا على تسمية هذه الصورة "بالوجود الحكمي المترامي *Présence Extensive par déduction*" ومثالها قضية السفينة البريطانية سالفة الذكر.⁽¹⁾

ومع أن مؤتمر لاهاي لعام 1930 في مشروعه حول البحر الإقليمي لم يسفر عن شيء يذكر بخصوص التفرقة بين الحالتين لإعمال حق المطاردة الحثيثة إذ ترك الأمر مبهما⁽²⁾، فإن لجنة القانون الدولي قد تعرضت لهذا الموضوع بموجب الفقرة الثالثة من المادة (47) من مشروعها النهائي لعام 1956 وحسنت أمره باشتراطها - لجواز المطاردة الحثيثة - أن تكون السفينة المطاردة أو أحد زوارقها داخل حدود البحر الإقليمي أو المنطقة المجاورة. وعلى أساس ذلك فلا يقوم الحق في المطاردة الحثيثة وفقا لهذه المادة بالنسبة إلى السفن الأجنبية الموجودة خارج البحر الإقليمي إذا كانت الجريمة المنسوبة إليها قد وقعت بواسطة زوارق أجنبية عنها. وتصرح اللجنة بهذا المعنى في تعليقها على الفقرة (3) من المادة (47) من مشروعها بأن "حكمها ينطبق بالنسبة إلى السفن التي ترسو خارج البحر الإقليمي وتدع لقواربها مهمة مقارفة أعمال غير مشروعة في هذا البحر، ولكن الفقرة المذكورة لا تتسع للسفن الموجودة خارج حدود البحر الإقليمي والتي تُسلط زوارق أجنبية عليها لمقارفة جريمة في البحر المذكور".⁽³⁾

وقد رجح الفقيه "دوفرون *O. de ferron*" سلامة حكم الفقرة (3) من المادة (47) من مشروع لجنة القانون الدولي، واعتبرها متماشية مع القانون الدولي للبحار وترديدا لاتجاه واسع لدى الفقه الدولي الذي يستثنى من المطاردة الحثيثة الحالة الثانية من التواجد الحكمي للسفينة وهي التي يصطلح عليها بالتواجد الحكمي المترامي، حيث تتصل زوارق أخرى بالسفينة الأجنبية الموجودة في أعالي البحار. وقد استأنس الفقيه "دوفرون" بمقولة الفقيه "كولومبس *Colombs*" الذي ذكر فيها بأن مذهب التواجد الحكمي ليس إلا مجازا قانونيا *Fiction légale*، لذا يجب تطبيقها بكل حرص⁽⁴⁾؛ وأيد هذا الرأي كذلك الفقيه "*D.W.Greig*" الذي ذكر في مؤلفه "القانون الدولي العام" (ص 246) أن "الأسلم في موضوع الوجود الحكمي هو أن فكرة الوجود الحكمي لا تنطبق في الحالات التي تتلقى فيها السفينة الأجنبية الراسية خارج المياه الإقليمية التي تباشر عليها الدولة الساحلية ولايتها، المساعدة من قوارب مرسلتها من الشاطئ".⁽⁵⁾

(1) راجع د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 198.

(2) *Olivier de Ferron. Op. Cit., P 115*

(3) أنظر: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 197، وكذا: *Olivier de Ferron. Op. Cit., P 115*

(4)

« La doctrine de la présence par déduction n'étant qu'une fiction légale, il convient de l'appliquer avec précaution ». *Olivier de Ferron. Op. Cit., P 115.*

(5) أنظر: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 198.

ويبدو أن اتفاقية جنيف لعام 1958 حول أعالي البحار لم تأخذ بحكم الفقرة (3) من المادة (47) من مشروع لجنة القانون الدولي بل جعلت السفينة الموجودة في أعالي البحار والمتصلة بالبحر الإقليمي في حكم تواجدها الحكمي في البحر الإقليمي سواء اتصل بعض زوارقها بالبحر الإقليمي أو تم الاتصال بها بزوارق أجنبية عنها، فالسفينة - وفي الحالتين معا - عرضة لممارسة المطاردة الحثيثة من قبل الدولة الساحلية، وهو الحكم الوارد في الفقرة الثالثة من المادة (23) من اتفاقية أعالي البحار التي قضت بأنه "لا تعتبر المطاردة قد بدأت ما لم تكن لدى السفينة القائمة بالمطاردة من الوسائل العملية المتاحة ما يقنعها بأن السفينة المطاردة أو أحد قواربها أو أن قوارب أخرى تعمل كفريق وتتخذ السفينة المطاردة كسفينة أم، موجودة داخل البحر الإقليمي أو كيفما تكون الحال داخل المنطقة المحاورة".⁽¹⁾

ويبدو لي أن نص الفقرة (3) من المادة (23) سالف الذكر غير واضح في تحديد هوية الزوارق أو القوارب الأخرى المتصلة بالسفينة الأجنبية الموجودة في أعالي البحار محل المطاردة، إذ ما معنى التفرقة بين "أحد قواربها" وبين قوارب أخرى تعمل كفريق وتتخذ من السفينة المطاردة كسفينة أم "Navire gigogne". وأعتقد أن الفرق بين الاثنين هو - فقط - أن قوارب الحالة الثانية أجنبية عن السفينة المرابطة في أعالي البحار لكنها تعمل معها كفريق وتتخذها ملاذا أو كسفينة أم، وفي هذه الحالة، لا يكون هناك فرق بين قواربها المنتمية إليها وبين هذه القوارب⁽²⁾. ومن هنا، فإن نص المادة (23) في فقرته الثالثة لم يوضح المدى الذي ذهب إليه الفقه وهو حكم السفينة التي تتصل بها زوارق أجنبية عنها وتكون من الساحل ولا تتخذ من السفينة المرابطة في أعالي البحار كسفينة أم، فالفقرة (3) سالفة الذكر، جاءت بما هو تحصيل حاصل ولم تحسم الأمر بأكمله إذ بقيت الحالة الثانية فارغة من حكم قانوني يشملها. وفي غياب هذا الحكم، فإن القول بمطاردة السفينة الأجنبية المتصل بها من الساحل ولا تمثل سفينة أم هو قول خاطئ في ضوء اتفاقية جنيف لأعالي البحار.

وما يعزز قولي هذا هو نص الفقرة الأولى من المادة (23) سالفة الذكر الذي يقضي بأن "للدولة الساحلية حق المطاردة الحثيثة عندما تتوافر لدى سلطاتها المختصة أسباب معقولة تعتقد معها أن السفينة الأجنبية قد انتهكت قوانين هذه الدولة ولوائحها. ومثل هذه المطاردة يجب أن تبدأ عندما تكون السفينة الأجنبية أو أحد قواربها داخل المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة المحاورة للدولة القائمة بالمطاردة". فهذا النص لم يشر سوى حكم السفينة الأجنبية أو أحد قواربها ولم يرد به ما ورد

⁽¹⁾ وقد خالفت اتفاقية جنيف لأعالي البحار حكم الفقرة (3) من المادة (47) من مشروع لجنة القانون الدولي بناء على اقتراح تقدمت به المكسيك إلى اللجنة الثانية حيث تم قبوله بـ 35 صوتا ضد 13 صوتا و 16 امتناعا وهو الذي تسلسل فيما بعد إلى نص المادة (23)

من اتفاقية جنيف لأعالي البحار. أنظر: Olivier de Ferron. Op. Cit., P 115

⁽²⁾ أنظر: د.عبد المنعم محمد داود، المرجع السابق، ص 235.

بالفقرة الثالثة من ذات المادة وهو حكم القوارب الأخرى التي تعمل كفريق وتتخذ من السفينة المطاردة كسفينة أم، مما يستتبع في النهاية القول بأن المادة (23) لم تُعْتَنِ بحالة السفينة الأجنبية المتصل بها من الساحل أو من غيره من طرف زوارق لا تجعل منها سفينة أم، بل يقتصر حكمها على حالتين فقط: حالة اتصالها بالبحر الإقليمي بزوارق تتبعها، وحالة اتصالها بهذا البحر بزوارق أجنبية عنها لكنها تشترك معها في المخالفة، فهي تابعة لها حكما عن طريق العمل معها كفريق وهي تعتبر بالنسبة إليها ملاذا وسفينة أم، هذا بالرغم من الفقيه "T. Treves" ذهب إلى اعتبار الحالة الثانية ينطبق عليها حكم الوجود الحكمي المترامي، وهي الحالة التي تتصل بالسفينة فيها زوارق أجنبية عنها من الساحل، فالعبارة هنا بالاتصال غير المشروع ولو لم تعمل معها كفريق، ولو لم تتخذها كسفينة أم، فحكم المادة (23) من اتفاقية أعالي البحار ينطبق هنا أيضا⁽¹⁾، وهو الحكم ذاته الذي ذهب إليه "د. عوض محمد المر" الذي رأى أن الوجود الحكمي المترامي ينطبق حتى على السفينة التي تكون خارج البحر الإقليمي "وتكون على اتصال غير مشروع بزوارق تأتيها من الساحل ولا تنتمي إليها".⁽²⁾

وجاءت الاتفاقية العامة لتحسم حكم المادة (23) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار في هذا الموضوع حيث قضت في مادتها (111) الفقرة (4) بأنه: « لا تُعْتَبَرُ الْمُطَارِدَةُ الْحَيْثُةُ قَدْ بَدَأَتْ مَا لَمْ تُكُنِ السَّفِينَةُ الْقَائِمَةُ بِالْمُطَارِدَةِ ، قَدْ افْتَنَعَتْ بِالْوَسَائِلِ الْعَمَلِيَّةِ الْمُتَاحَةِ لَهَا ، بَأَنَّ السَّفِينَةَ هَدَفَ الْمُطَارِدَةِ ، أَوْ أَحَدَ زَوَارِقِهَا أَوْ قَوَارِبِهَا الْأُخْرَى الَّتِي تَعْمَلُ كَفَرِيْقٍ وَاحِدٍ وَتَسْتُخْدِمُ السَّفِينَةَ هَدَفَ الْمُطَارِدَةِ كَسَفِينَةٍ أُمَّ ، مَوْجُودَةٌ دَاخِلَ حُدُودِ الْبَحْرِ الْإِقْلِيمِيِّ أَوْ ، حَسَبَ مَا يَكُونُ عَلَيْهِ الْحَالُ ، دَاخِلَ الْمُنْطَقَةِ الْإِقْتِصَادِيَّةِ الْخَالِصَةِ أَوْ فَوْقَ الْجُرْفِ الْقَارِيِّ... ». وواضح من هذه الفقرة أن الاتفاقية العامة تستثني من حكم الوجود الحكمي للسفينة تلك المتصل بها من قبل زوارق أجنبية عنها تأتيها من قبل الساحل ولا تنتمي إليها، وإنما يجب أن تكون هذه الزوارق أو القوارب تعمل معها كفريق واحد وتتخذ من السفينة محل المطاردة كسفينة أم.

ومهما يكن، وسواء كان الوجود الحكمي بسيطا أو متراميا، فإن هذا الوجود الحكمي ليس بنظرية مستقلة عن المطاردة الحثيثة بل هو عنصر من عناصر تطبيقها. ذلك أن الأصل في المطاردة الحثيثة هو حماية حقوق الدولة الساحلية في البحر الإقليمي أو في المنطقة المتاخمة بمتابعة هذه السفن الأجنبية التي تنال من هذه الحقوق وتتبعها إلى أعالي البحار، وهو ما أشير إليه في ما يأتي:

⁽¹⁾ وقد أورد الفقيه "Treves" بعض السوابق القضائية منها حكم محكمة نابل Naples الإيطالية في 17 ديسمبر 1976 والتي قضت فيها بناء على حكم المادة (23) من اتفاقية أعالي البحار واعتبار السفينة في حالة وجود حكمي مترامي رغم اتصال زوارق لا تنتمي إليها تأتيها من قبل الساحل. راجع: T. Treves. « La navigation ». Op. Cit., P701.

⁽²⁾ أنظر: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 197

باء) حَقُّ التَّتَبُّعِ أَوْ المَطَارِدَةِ الحَثِيثَةِ:

1) المَدَلُّوْلُ القَانُونِي لِلْمَطَارِدَةِ الحَثِيثَةِ: وحق المطاردة الحثيثة يتجلى في حق سفن الدولة الساحلية أو طائراتها الحربية في ملاحقة سفينة مدنية أجنبية ارتكبت مخالفة في المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة، وتتم هذه الملاحقة في البحر العام من أجل اقتيادها إلى موانئ الدولة الساحلية لمحاكمتها. (1)

ولقد استقر حق الدول في تتبع السفن الأجنبية ومطاردتها عن طريق العرف، وساعدت بعض المعاهدات الدولية على تكريسه إلى أن أصبح حقا ثابتا لا نزاع فيه، كما أن سوابقه القضائية الدولية - وعلى ما يبدو - لم تتوافر إلا مع بداية القرن العشرين. (2)

ولعل السابقة الهامة المعول عليها في إظهار بوادر حق التتبع هي قضية " *The ship Nerth V.* " التي حصلت عام 1906 متى طاردت سفنٌ كندية سفينتين أمريكيتين كانتا تصطادان في المياه الإقليمية الكندية دون الحصول على الترخيص الذي يتطلبه القانون الكندي، وقد حكم القضاء الكندي بمشروعية القبض على السفينتين الأمريكيتين. (3)

والظاهر أن فكرة المطاردة الحثيثة قد حظيت باهتمام الفقه الدولي منذ أواخر القرن 19، وقد كان الاختلاف فيما بين الفقهاء كبيرا لاسيما في الحالات التي يمكن معها إعمال مطاردة السفينة خارج حدود البحر الإقليمي، لأن فكرة السيادة - آنذاك - كانت في أوج مظاهرها، ومن ثم، فقد بحث الفقه الدولي عن مسوغات للقبض على سفينة تحمل علم دولة أخرى خارج حدود ولاية الدولة الساحلية، هذا دول إغفال أن من الفقه والقضاء من لم يعترف بالفكرة إطلاقا. (4)

(1) وقد ورد هذا التعريف في الفقرة الأولى من المادة (23) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار وأضافت المادة (111) من الإتفاقية العامة إلى قائمة المخالفات التي تبرر حق المطاردة - كما سوف نرى - المخالفات التي تحدث في المنطقة الاقتصادية الخالصة والجروف القارية ومنشآت الحماية المخصصة لها، أنظر: د. غسان هشام الجندي، الروائع المدثرة في قانون البحار، المرجع السابق، ص 108.

(2) ذلك أنه في سنة 1893 قد حصل خلاف بين الولايات المتحدة الأمريكية وروسيا بشأن إلقاء القبض على سفينتين أمريكيتين في أعالي البحار من قبل السفن الروسية، ولما عرض الأمر على التحكيم، رفض هذا الأخير فكرة حق التتبع أو المطاردة الحثيثة وقد جاء في حكمه:

«The contention that a ship of war might pursue outside territorial waters a vessel whose crew has committed an unlawful act in the territorial waters or on the territory of the state, was not in conformity with the law of national, since the jurisdiction of the state could not be extended beyond the territorial sea unless by express convention».

وما يظهر من هذا النص أن المحكم رفض حق المطاردة على أساس أنها تمدُّ ولاية الدولة الساحلية إلى ما وراء مياهها الإقليمية وهو ما لا يتفق مع أحكام القانون الدولي، وقد علق الفقيه د. الغنيمي على هذه القضية بالقول بأنه "من حسن الطالع أن هذا الرأي لم تكتب له الغلبة"، ويُذكر أن المحكم فسر حكمه فيما بعد، بأن المطاردة قد بدأت بعد المياه الإقليمية. أنظر في هذه القضية: د. طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 147 و 148، الهامش.

(3) أنظر: د. طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 148.

(4) *Djamchid Momtaz. « La haute mer ». (chapitre 7), Traité du nouveau droit de la mer. Op. Cit., P362.*

و قد حاول معهد القانون الدولي تبرير حق المطاردة في دورته لعام 1888 وإيجاد مسوغات لها لمواصلتها خارج البحر الإقليمي، غير أنه لم يخرج بنتيجة تذكر لعدم انسجام الآراء حول الفكرة نفسها.⁽¹⁾

وقد ظهر أن الغالبية في اتجاه الفقه الدولي تميل إلى إقرار حق التتبع هذا، كما شكلت تبريراتهم بشأنه مذهباً أخذ طريقه إلى القانون الدولي ابتداءً من القرن العشرين. فالفقيه البريطاني "بيغوت Piggot" برّر عام 1907 حق التتبع إذا أقدمت السفينة على ممارسة الصيد في البحر الإقليمي وخرقت لوائح الدولة المنظمة له أو إذا ألحقت ضرراً بسلامة الدولة الساحلية؛ ورأى كويت "Pitt Cobbett" عام 1909، أن حق التتبع يكون مبرراً إذا خرقت السفينة الأجنبية بصفة عامة قوانين وأنظمة الدولة الساحلية أو لملاحقة السجناء، في حين برّر "ترافيرس Travers" عام 1921 التتبع على أساس القرصنة وملاحقة السجناء، وهو الرأي الذي رآه كذلك من قبل الفقيه "تايلور Taylor" عام 1901؛ وذهب "بوتر Potter" عام 1924 إلى أن خرق النظم البوليسية التي تقرها الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي داعياً كافياً للتتبع السفينة حتى إلى ما وراء البحر الإقليمي، ورأى كذلك الفقيه "جيسوب Jessup" عام 1927 بأن حق التتبع يمكن تبريره إذا ألحقت السفينة ضرراً بمصالح الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي، وعلّق الفقيه "بيريل Perels" حق التتبع على ارتكاب السفينة الأجنبية جريمة مخالفة للقانون الدولي، ورأى "كالفو Calvo" بأن ارتكاب جريمة على ساحل الدولة يؤهل هذه الأخيرة لمتابعة السفينة الجانية إلى أبعد من المياه الإقليمية، وفي نظر "مارتنز Martens" أنه لا يمكن وضع قائمة حصرية للأفعال الموجبة لحق التتبع، ومع ذلك، فإن هذا الأخير يمكن إجراؤه إذا أقدمت السفينة على خرق قوانين الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي ذات الصلة بنظامها العام والحماية مصالحها الساحلية.⁽²⁾

وعلى غرار مذاهب وآراء الفقهاء، ذهبت معاهد وجمعيات القانون الدولي إلى تبرير حق المطاردة الحديثة. فبعد محاولته لعام 1888 ومن بعدها محاولته الثانية لعام 1894 في دورة باريس، عمد معهد القانون الدولي في دورة ستوكهولم عام 1928 في المادة (13) من مشروعه إلى تبرير ممارسة حق المطاردة هذا بخرق السفينة الأجنبية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي. وحاولت جمعية القانون الدولي كذلك تبرير هذا الحق فذكرت في المادة (12) من مشروعها بخصوص قانون الإختصاص البحري في زمن السلم لعام 1926 بأن حق التتبع يجوز إعماله إذا اقتربت السفينة الأجنبية جريمة في مياه الدولة الساحلية؛ كما سعى بدوره المعهد الأمريكي للقانون الدولي فأشار إلى هذه

⁽¹⁾ Ibid. P362.

⁽²⁾ راجع جملة آراء ومقولات الفقهاء في :

Nicholas M. Poulantzas. « The right of hot pursuit in international Law ». Op.Cit., P 129-130

المسألة بموجب المادة (09) من مشروعه الثاني عشر لعام 1925 المقدم إلى لجنة القانونين بـ "ريودي جانيرو" عام 1927 ، حيث نصت المادة التاسعة على أن المطاردة تكون حقا إذا تمت بعد خرق السفينة لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية في مياهها الإقليمية، وهو الحكم ذاته الذي سارت عليه أبحاث كلية حقوق جامعة هارفارد في المادة (21) من مشروعها حول القانون الدولي العام المقدم عام 1929.⁽¹⁾

وعلى الرغم من أن معالم واختصاصات الدولة الساحلية على البحر الإقليمي كانت قد تبلورت في مؤتمر تقنين لاهاي لعام 1930 إلا فيما يتعلق بمجال اتساعه، فإن العمل الدولي كان يتزع إلى إقرار منطقة مجاورة للبحر الإقليمي لمباشرة الرقابة الضرورية في المجالات الجمركية والصحية وغيرها وهي التي عُرفت فيما بعد بالمنطقة المتاخمة، وكان من بعض أوجه صور هذا العمل الدولي أن بعض الاتفاقيات حولت للدولة ممارسة حق التتبع هذا حتى ابتداء من هذه المنطقة إضافة إلى البحر الإقليمي. وتعتبر معاهدة "Helsingfors" لـ 15/08/1925 بين فنلندا وباقي الدول المطلقة على بحر البلطيق أهم معاهدة في هذا المضمار إذ تضمنت مادتها (9) إباحة ممارسة حق التتبع في المنطقة المجاورة بالرغم من أن القانون الاتفاقي الذي أقر مثل هذا العمل كان ضعيفا لإقرار مثل هذه الصورة في حق التتبع، وهو لم يستطع أن يؤثر - فيما بعد - حتى على أعمال مؤتمر لاهاي لعام 1930.⁽²⁾

وأما عن موقف مؤتمر تقنين لاهاي لعام 1930، فقد ورد في المادة (10) من المشروع الذي عهد به المؤتمر إلى الفقيه "تشوكينغ" *Schucking* بشأن البحر الإقليمي أن التتبع لا يكون حقا إلا في الحالة التي تقترب فيها السفينة الأجنبية جريئة في البحر الإقليمي للدولة الساحلية ؛ وقد رأت اللجنة التحضيرية للمؤتمر مدعمة بقواعد المناقشات *Base de discussion* رقم (26)، أن ما تقدّم به الفقيه "تشوكينغ" في المادة (10) أعلاه غير كاف، ورأى المؤتمر وجوب إعادة صياغتها لتتحول فيما بعد في المشروع النهائي لاتفاقية البحر الإقليمي إلى المادة (11)، والتي بررت حق المطاردة الحثيثة بحالة ما إذا أقدمت السفينة الأجنبية على خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية التي تسنها في بحرها الإقليمي.⁽³⁾

⁽¹⁾ Ibid , p 130-131.

⁽²⁾ Djamchid Momtaz. « La haute mer ». *Traité du nouveau droit de la mer. Op. Cit., P363*

وثمة معاهدات أخرى على غرار معاهدة هلسينكي تلت هذه الأخيرة أو سبقتها وقضت بالنحو الذي قضت به هذه الأخيرة ، مثلما نصت عليه المادة (20) من المعاهدة التجارية بين مصر وألمانيا لـ 19 جويلية 1892، ومعاهدة 23 أبريل 1929 بين فنلندا والاتحاد السوفياتي في مادتها الأولى ، والمادة الأولى كذلك من معاهدة 23 نوفمبر 1932 بين هنغاريا وفنلندا، ومعاهدة 13/10/1933 بين بريطانيا وفنلندا ، وهي كلها معاهدات أشارت إلى حق التتبع بطرق مختلفة حتى فيما بعد حدود البحر الإقليمي ولأغراض مختلفة : كالصيد والتجارة غير المشروعة. راجع في ذلك : *Nicholas M. Poulantzas. Op.Cit., P 156* ، وكذا د.طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 150 .

⁽³⁾ *Nicholas M. Poulantzas. Op.Cit., P 131*

ويبدو أن العمل الدولي قد دأب على التعامل مع موضوع المطاردة الحثيثة بل وقضت التشريعات الوطنية لكثير من الدول بما حتى من قبل مؤتمر لاهاي. أما عن هذا الأخير، فالراجح أنه أكد هذا الحق وأمكن استخلاصه من العرف الدولي إلى التدوين حيث سارعت الدول بعده إلى إقرار هذا الحق في تشريعاتها الوطنية التي يمكن أن أذكر منها على سبيل المثال: القانون الكندي لـ 13 جويلية 1906، ومنها قوانين الأخرى أدرجت - إلى جانب البحر الإقليمي - المنطقة المتاخمة التي رأت جواز أعمال المطاردة الحثيثة فيها على غرار البحر الإقليمي. ومن هذه القوانين، أذكر القانون الأمريكي المعدل لعام 1930 المسمى بـ "Tarrif acts" في قسمه (1581)، وكذا قانون التنظيم والإجراءات الجمركية الصيني لـ 19 جوان 1934 في قسمه السادس، وكذلك الأمر بالنسبة لقانون حماية حدود الاتحاد السوفياتي لـ 15 جوان 1927 في المادة (27) التي اعتبرت مسافة حق التتبع تمتد إلى 12 ميلا، ومعروف في تلك الفترة أن العرف الدولي لا يسمح بأن يتجاوز البحر الإقليمي مسافة 3 أميال مما يظهر أن الاتحاد السوفياتي - بهذا القانون - يتعامل كذلك مع المنطقة المتاخمة؛ هذا، مع الإشارة أيضا إلى المآخذ نفسه الذي أخذت به كل من المادة (118) من قانون الجمارك التركي لـ 11 أبريل 1918، وكذا المادة (12) من قانون المياه الإقليمية اليوغسلافي لـ 1 ديسمبر 1948.⁽¹⁾

وقد أثار موضوع الضرر الذي يلحق بالدولة الساحلية ويستوجب مطاردة السفينة الأجنبية التي ألحقته مطاردة الحثيثة جدلا وخلافا بين أعضاء لجنة القانون الدولي في مشروع تدوينها لقانون البحار. ففي الدورة السادسة للجنة المنعقدة في 9 ماي 1956، اقترح عضو اللجنة "فيتزمورس Fitzmaurice" حذف عبارة "خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية" الواردة في المادة (11) من مشروع اتفاقية البحر الإقليمي لمؤتمر لاهاي ورأى أن من شأنها أن تفتح باب التقدير واسعا للدولة الساحلية لممارسة حق التتبع، ورأى أيضا، أن المطاردة تكون كافية إذا أعطت السفن العامة للسفينة الأجنبية إشارة بالتوقف ورفضت هذه الأخيرة الإنصياع لهذا الطلب. ومع ذلك، فقد قوبل اقتراح "فيتزموريس" بانتقاد شديد لا سيما من طرف الفقيه "سال Scelle" و"ساندستروم Sandströme" وكذا الفقيه "زوريخ Zourek" والفقيه "سبيروبولوس Spiropoulos" الذين أجمعوا على أن المطاردة لا تكون حقا إلا إذا كان هناك خرق لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية، وهو الرأي الذي استقر في

⁽¹⁾ وتجدر الإشارة إلى أن هناك قوانين تمتد حتى إلى ما قبل القرن العشرين وردت فيها إشارات طفيفة إلى المطاردة، كالقانون الجمركي المصري لـ 2 أبريل 1884، وكذا القانون الجمركي البريطاني لـ 24 جويلية 1876، أو القانون الجمركي البلجيكي لـ 7 جوان 1832 الذي أنشأ منطقة جمركية يمكن أعمال المطاردة ابتداء منها، هذا بالرغم من أن هذه القوانين لم تكن لترتقي - في نصها على المطاردة الحثيثة - إلى مفهوم هذه الأخيرة بعد مؤتمر لاهاي لعام 1930.

أنظر جملة هذه القوانين وراجع بعض نصوصها في: *Ibid*, P134

نهاية المطاف في المادة (47) من مشروع لجنة القانون الدولي المقدم عام 1956⁽¹⁾ ، وأضيف إليه حكم الفقرة (3) من المادة (47) التي تقضي بجواز القيام بالمطاردة الحثيثة إذا كانت السفينة أو أحد قواربها موجودة في البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة. وبذلك، تكون المنطقة المتاخمة قد أُدرجت رسمياً في إطار مشروع التدوين الذي عمدت إليه لجنة القانون الدولي كمنطقة إضافية يرخص فيها أيضاً بإعمال حق المطاردة من بعد ما عرف هذا الموضوع من اختلاف وتأويل ؛ هذا فضلاً عن الحكم الذي أوردته لجنة القانون الدولي وأدرجته في الفقرة (3) من المادة (47) كذلك، والمتعلق بالوجود الحكمي للسفينة الأجنبية الراسية في أعالي البحار وتتصل قواربها بالبحر الإقليمي منتهكة بذلك قوانين ولوائح الدولة الساحلية إذ يجوز إعمال المطاردة الحثيثة في مواجهتها أيضاً، وقد سبقت دراسة ذلك، ورأينا كيف أن اللجنة علقت على نص الفقرة (3) هذه ورأت بأن حكمها ينطبق بالنسبة للسفن التي ترسو خارج البحر الإقليمي وتدع لقواربها مهمة مقارفة أعمال غير مشروعة في هذا البحر، ولكن هذه الفقرة لا تتسع للسفن الموجودة خارج البحر الإقليمي وتتصل بها زوارق أجنبية عنها للقيام بالجرime في البحر الإقليمي، وهو الحكم الذي لم تستقر عليه المادة (23) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 وقد سبقت دراسة كل ذلك.⁽²⁾

ومهما يكن، فإن حق المطاردة الحثيثة قد أدرج - كما سلفت الإشارة - في المادة (23) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 ونقلت حكمها بصفة مطابقة تقريباً المادة (111) من الاتفاقية العامة حيث تضمنت تفصيل إعمال هذا الحق وشروطه وكل ما يتصل به من عناصر وجزئيات. فبالنسبة لتبرير حق المطاردة الحثيثة، فقد أوردت الفقرة الأولى من المادة (111) حكمه، وهي مطابقة للفقرة الأولى أيضاً من المادة (23) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار من حيث أنهما لم يخرجاً عن حرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية. فقد نصت المادة (111) في فقرتها الأولى على أنه :

«1- يَجُوزُ الْقِيَامُ بِمُطَارَدَةِ سَفِينَةٍ أجنبيةٍ مُطَارَدَةً حَثِيثَةً عِنْدَمَا يَكُونُ لَدَى السُّلْطَاتِ الْمُخْتَصَّةِ لِلدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ أَسْبَابٌ وَجِهَةٌ لِلإِعْتِقَادِ بِأَنَّ السَّفِينَةَ انْتَهَكَتْ قَوَانِينِ وَأَنْظِمَةَ تِلْكَ الدَّوْلَةِ».

أما بالنسبة للمناطق البحرية التي تبدأ منها المطاردة الحثيثة، فقد تناولتها أيضاً الفقرة الأولى من ذات المادة فقضت بأنه : « وَيَجِبُ أَنْ تَبْدَأَ هَذِهِ الْمُطَارَدَةُ عِنْدَمَا تَكُونُ السَّفِينَةُ الأَجْنَبِيَّةُ أَوْ أَحَدُ زَوَارِقِهَا دَاخِلَ المِيَاهِ الدَّاخِلِيَّةِ أَوْ المِيَاهِ الأَرْخِيبِيَّةِ أَوْ البَحْرِ الإِقْلِيمِيِّ أَوْ المَنْطِقَةِ المُتَاخِمَةِ لِلدَّوْلَةِ القَائِمَةِ بِالمُطَارَدَةِ ». والفارق الوحيد بين هذا النص وبين نص المادة (23) من اتفاقية جنيف هو إضافة الإتفاقية العامة لمنطقة المياه الأرخيبيلية، وهو أمر منطقي ينسجم مع نص المادة (49) من الاتفاقية

⁽¹⁾ Ibid, P 131-132.

⁽²⁾ راجع ص 434-434 من هذه الأطروحة، ولزيد من التفصيل، راجع: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 197.

العامة التي حددت طبيعة المياه الأرخيبيلية وأقرت للدولة الأرخيبيلية عليها سيادة على غرار سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي.⁽¹⁾

وتجدر الإشارة في هذا العنصر إلى ملاحظتين: الأولى، وهي تكمن في عبارة «عندما يكون لدى السلطات المختصة للدولة الساحلية أسباب وجيهة للاعتقاد...»، فهذه العبارة تحيل إلى الدولة الساحلية اختصاص التقدير والاعتقاد بناء على سلطتها وما يترأى لها من القرائن وهو عنصر يؤدي إلى شيء من الخلاف بين الدول في شأنه؛ أما الملاحظة الثانية، فهي تكمن في وضع المنطقة المتاخمة أصلاً والتي أصبح مقرراً لها أعمال حق المطاردة فيها، ومعلوم أن هذه المنطقة هي منطقة إضافية ومحاورة للبحر الإقليمي وتمارس الدولة الساحلية عليها - طبقاً لنص المادة (33) من الاتفاقية العامة - «السيطرة اللازمة من أجل:

- (أ) منع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة داخل إقليمها أو بحرهما الإقليمي؛
- (ب) المعاقبة على أي خرق للقوانين والأنظمة المذكورة أعلاه حصل داخل إقليمها أو بحرهما الإقليمي.»

وأمام هذا النص وما جاء في مضمونه من صلاحيات تمارسها الدولة الساحلية في هذه المنطقة، يتضح أن للدولة الساحلية على هذه الأخيرة نوعين من الإختصاصات: النوع الأول، وهو "وقائي *Préventif*" وهو الذي تضمنه البند (أ) من الفقرة الأولى من المادة (33) سالف الذكر، بمعنى أن للدولة الساحلية أن تمارس في منطقتها المحاورة صلاحيات البوليس التي تمكنها من مراقبة السفن والإطلاع على وضعياتها ومراجعة أوراقها وحمولاتها إذا استلزم الأمر ذلك، وهذا لمنع خرق نظمها وقوانينها في المجالات الجمركية والضريبية أو المتعلقة بالصحة أو الهجرة داخل إقليمها أو بحرهما الإقليمي.

أما النوع الثاني من الإختصاصات، فهو "ردعي *Répressif*" وهو يتمثل في قيام الدولة الساحلية بمختلف التدابير التي تمكنها من القبض على السفينة التي قامت بانتهاك قوانين هذه الدولة ونظمها المقررة لحماية بحرهما الإقليمي وانزال العقوبات بها وهذا ما ينص عليه البند (ب) من الفقرة الأولى من المادة (33) سالف الذكر.⁽²⁾

⁽¹⁾ تقضي المادة (49) من الاتفاقية العامة بأن: «1- تمتد سيادة الدولة الأرخيبيلية إلى المياه التي تحصرها خطوط الأساس الأرخيبيلية المرسومة وفقاً للمادة 48 والتي تعرف بالمياه الأرخيبيلية، بصرف النظر عن عمقها وعن بعدها عن الساحل. 2- تمتد هذه السيادة إلى الجيز الجوي فوق المياه الأرخيبيلية وكذلك إلى قاعها وباطن أرضه وإلى الموارد الموجودة فيها.»

أنظر كذلك في التعليق على هذه النصوص وتشابهها: T. Treves. « La navigation ». Op. Cit., P709

⁽²⁾ وسوف أشير إلى هذا الموضوع لاحقاً بحول الله.

وإذا ما طبقنا نص المادة (33) بينديه سالفني الذكر مع الفقرة الأولى من المادة (111) سالفة الذكر أيضا وهي التي تحتوي على عبارة «..أسبابٌ وجِهةٌ للإعتقاد...»، فإنه من السهل الإقرار بانعدام القرائن الذاتية التي يجذرهما الفقهاء، ويكون من حق منتقدي هذا النص أن يؤسسوا انتقادهم هذا على احتمال أن لو جاء نص المادة (111) يتضمن عبارةً تعطى للدولة الساحلية جواز المطاردة إذا توفرت لديها أسباب وجيهة للإعتقاد بأن السفينة الأجنبية من شأنها أن تنتهك قوانين الدولة الساحلية ونظمها المقررة في البحر الأقليمي، إذ نكون في هذه الحالة أمام البند (أ) من المادة (33) الذي يخوّل الإختصاص الوقائي وإجراء المطاردة من المنطقة المتاخمة لمجرد تخمين الدولة الساحلية واعتقادها أن هناك انتهاكا سيقع في بحرها الإقليمي مع أنه لم يقع بعد، وفي هذا شيء من المغالات والإفراط في السلطة التقديرية للدولة الساحلية، غير أن المادة (111) من الإتفاقية العامة جاءت سليمة وبعيدة عن هذا النقد حين نصت في فقرتها الأولى على جواز القيام بالمطاردة الحثيثة عندما يكون لدى السلطات المختصة للدولة الساحلية أسباب وجيهة للإعتقاد بأن السفينة إنتهكت قوانين وأنظمة تلك الدولة. فوجهة الأسباب هذه التي تدعو إلى الإعتقاد تكون بعد أن يتم انتهاك قوانين هذه الدولة الساحلية وأنظمتها، ويكون تحرك هذه الدولة في المنطقة المتاخمة ردعيا لا وقائيا، وفي كل هذا ما يجعل نصوص الإتفاقية ذات الصلة بهذا الباب موضوعية أولا، ومنسجمة ثانيا. (1)

وثمة فارق كبير بين الإتفاقية العامة واتفاقية جنيف لأعالي البحار في مجال المناطق المحمية التي يحق فيها ومعها أعمال المطاردة الحثيثة. ففي الوقت الذي ذهب فيه المادة (23) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار إلى تخصيص منطقتين بحريتين هما البحر الأقليمي والمنطقة المتاخمة (2) إذا اقدمت السفينة على انتهاك قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المنطبقة فيهما، جاءت الفقرة الثانية من المادة (111) من الإتفاقية العامة لتقضي بأنه: « يَنْطَبِقُ حَقُّ الْمَطَارِدَةِ الْحَثِيثَةِ ، مَعَ مُرَاعَاةِ مَا يَقْتَضِيهِ اخْتِلَافُ الْحَالِ عَلَى مَا يَقَعُ فِي الْمَنْطِقَةِ الْاِقْتِسَادِيَّةِ الْخَالِصَةِ أَوْ عَلَى الْجُرْفِ الْقَارِي ، بِمَا فِي ذَلِكَ مَنَاطِقُ السَّلَامَةِ الْمُحِيطَةِ بِالْمُنْشآتِ الْمُقَامَةِ فِي الْجُرْفِ الْقَارِي ، مِنْ ائْتِهَاكَاتِ لِقَوَانِينِ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ وَأَنْظِمَتِهَا

(1) راجع في ذلك: T. Treves. « La navigation ». Op. Cit., P707 ، وقريب من هذا ما أورده د. صادق أبو هيف، المرجع السابق، ص 408.

(2) والملاحظ أن تخصيص المنطقتين المذكورتين أعلاه بالذكر لا يفي انطباق أحكام المطاردة الحثيثة على المياه الداخلية باعتبارها الإقليم البحري للدولة الساحلية تستأثر فيها بأكثر مما تستأثر به في المنطقتين سالفتي الذكر. ومن الممارسات الحديثة عن حالة المياه الداخلية، يمكن ذكر قضية السفينة *Sister Katingo* ، وهي سفينة أمريكية طاردها وألقت عليها القبض في أعالي البحار في 17 جويلية 1964 سفينة حربية سوفياتية وألزمته بدفع مخالفة بقيمة 50 روبل نتيجة مغادرتها ميناء سوفيائي بدون إذن صريح من السلطات السوفياتية. أنظر: د. غسان هشام الجندي، الروائع المدثرة في قانون البحار، المرجع السابق، ص 109.

الْمُنْطَبِقَةُ وَفَقًا لِهَذِهِ الْإِتِّفَاقِيَّةِ عَلَى الْمُنْطَبِقَةِ الْاِقْتِصَادِيَّةِ الْخَالِصَةِ أَوْ عَلَى الْجُرْفِ الْقَارِيّ ، بِمَا فِي ذَلِكَ مَنَاطِقُ السَّلَامَةِ الْمَذْكُورَةَ».

فهذه الفقرة، التي تعتبر من مستحدثات الاتفاقية العامة وكانت قد أدرجتها فيها اللجنة الثانية للمؤتمر الثالث⁽¹⁾ ، توسع من مجال أعمال حق المطاردة الحثيثة. فبعد أن كان حقا مجازا فيما إذا تعلق الأمر بانتهاك قوانين وأنظمة الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي، أصبح من الجائز أيضا ممارسته إذا انتهكت السفينة قوانين هذه الدولة وأنظمتها المنطبقة في منطقتها الاقتصادية الخالصة⁽²⁾ أو في جرفها القاري أو مناطق السلامة التي تنشئها الدولة الساحلية.

وإذا كانت الفقرة الثانية قد أباحت ممارسة حق المطاردة الحثيثة في حالات انتهاك قوانين الدولة الساحلية وأنظمتها في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو جرفها القاري ومناطق السلامة الخاصة بها، فضلا عن الحالة الرئيسية وهي حالة البحر الإقليمي، فإن وضعية المنطقة المتاخمة - قانونا - تجعلها تتوسط بين البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة، فهل يمكن أيضا أعمال حق المطاردة فيها ليس لحماية البحر الإقليمي كما اسلفت بالقول، وإنما لأمر يخص هذه المنطقة بالذات كما هي الحال بالنسبة للمناطق المذكورة في الفقرة الثانية سالفة الذكر. فإذا كانت الإجابة بالإيجاب، فمتى تجوز ممارسة هذا الحق؟

والحقيقة أن هذه التساؤلات كانت واردة خلال المؤتمر الأول لقانون البحار بجنيف عام 1958 الذي اسفر عن اتفاقية أعالي البحار التي قضت في مادتها (24) بالحكم ذاته الذي قضت به فيما بعد المادة (33) من الاتفاقية العامة ؛ كما عاب المؤتمر أيضا على المادة (23) من اتفاقية أعالي البحار المتعلقة بالمطاردة أنها لم تقدم جديدا ولا معنى من إدراج المنطقة المتاخمة وتخصيصها بالذكر، وهل يمكن أن تكون هي محلا للإنتهاك؟ فأين يكمن ذلك حين الإجابة بنعم؟⁽³⁾

وقد أجابت الاتفاقية العامة عن هذه الإشكاليات حين قضت في الفقرة الأولى من المادة (111) منها بجواز ممارسة المطاردة الحثيثة في حالة واحدة ونصت على أنه : « وَإِذَا كَانَتِ السَّفِينَةُ

⁽¹⁾ وقد كانت هذه الفقرة من اقتراح كل من: الأرجنتين، أستراليا، الشيلي، كولومبيا، الولايات المتحدة الأمريكية، المكسيك، نيوزيلندا، والسلفادور (A/Conf.62/C.2/L.66) أمام اللجنة الثانية للمؤتمر. راجع في مضمونها :

Djamchid Momtaz. « La haute mer ». Traité du nouveau droit de la mer. Op. Cit., P363

⁽²⁾ ومن الممارسات الحديثة عن المطاردة الحثيثة بسبب حرق أنظمة الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية، يمكن ذكر قيام البحرية الكندية في شهر ماي 1986 بمطاردة سفينتي صيد إسبانيتين ضبطتا وهما تصيدان في المنطقة الاقتصادية الكندية الممتدة في المحيط الأطلسي. وقد اقتيدت السفينتان الإسبانيتان إلى الموانئ الكندية و أُلزمتا بدفع غرامة مالية قدرها 2.500.00 فرنك فرنسي. أنظر: د.غسان هشام الجندي، الروائع المدثرة في قانون البحار، المرجع السابق، ص 109.

⁽³⁾ *T. Treves. « La navigation ». Op. Cit., P708*

الأجنبية موجودة داخل المنطقة المتاخمة كما هي معرفة في المادة (33)، لا يجوز القيام بالمطاردة إلا إذا كان هناك انتهاك للحقوق التي أنشئت هذه المنطقة من أجل حمايتها».

وقد يبدو لأول وهلة أن هذه الفقرة تحصيل حاصل، لأن الحقوق التي أنشئت المنطقة المتاخمة من أجل حمايتها حصرتها المادة (33) التي ذكرت حكمها آفا ؛ فهي منطقة أنشئت من أجل منع والمعاقبة على خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية الضريبية أو المتعلقة بالصحة أو الهجرة داخل إقليمها أو بجزرها الإقليمي. إذن، فما فائدة الفقرة أعلاه المتضمنة تخصيص المنطقة المتاخمة بالذكر وماهي الحقوق التي أنشئت هذه المنطقة من أجل حمايتها سوى أنها تلك المتعلقة بالبحر الإقليمي، كما أن حق المطاردة بالنسبة لهذا الأخير محسوم من البداية فما هو الجديد الذي قدمته هذه الفقرة؟

ومع ذلك، فإنه لا يجب الحكم مسبقا على هذه الفقرة بانعدام فائدتها. ذلك أن الدولة الساحلية قد تقرر نظما في هذه المنطقة في المجالات المذكورة في المادة (33) والتي يتعين على السفن مراعاتها قبل الدخول إلى منطقة البحر الإقليمي ويكون انتهاكها موجهها إلى المنطقة المتاخمة ذاتها لا إلى البحر الإقليمي مما يستوجب حق المطاردة الحثيثة هنا، هذا فضلا عن أن من الدول من يمد رقعة منطقة الصيد إلى ما وراء بجزرها الإقليمي لتصل إلى هذه المنطقة أيضا. (1)

وثمة إشارة واجبة الذكر في هذا المقام لا بد من التعرض لها. ذلك أن المادة (303) من الاتفاقية العامة تنص على أن: «1- على الدول واجب حماية الأشياء ذات الطابع الأثري والتاريخي التي يُعثر عليها في البحر، وعليها أن تتعاون تحقيقاً لهذه الغاية.

2- بغية السيطرة على الإتجار بهذه الأشياء، يجوز للدولة الساحلية، في تطبيقها للمادة 33، أن تفترض أن من شأن انتشار هذه الأشياء من قاع البحر في المنطقة المشار إليها في تلك المادة دون موافقتها أن يسفر عن خرق للقوانين والأنظمة المشار إليها في تلك المادة داخل إقليمها أو بجزرها الإقليمي».

إذن، ووفقا لهذه المادة، فإن انتشار هذه الأشياء التاريخية والأثرية من المنطقة المتاخمة يُسوّى بين حكم هذه المنطقة الأخيرة وبين البحر الإقليمي، ويجعل من السفينة القائمة بمثل هذا العمل عرضة لمطاردة حثيثة يبررها خرقها لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة لا في البحر الإقليمي، ومن ثم، فإن إقرار حق المطاردة الحثيثة في هذه المنطقة وفي هذا الموضوع بالذات له داع ومبرر كاف.

(1) ومن أمثلة ذلك الولايات المتحدة الأمريكية التي مددت منطقة الصيد الخاصة بها إلى 9 أميال مع أن بجزرها الإقليمي لم يتجاوز 3 أميال بحرية وكان ذلك بموجب قرار صادر عن حكومتها عام 1975، هذا فضلا عن أن من الاتفاقيات الدولية ما قضى صراحة بذلك مثل اتفاقية "أوتاوا Ottawa" لـ 24 سبتمبر 1978 حول تنظيم الصيد في شمال غرب الأطلسي والتي تقضي بحق المطاردة الحثيثة في مواجهة السفن التي تزاول الصيد خارج حدود الولاية الإقليمية لهذه الدول وفي المجال الذي حددته هذه الاتفاقية وهو مجال المنطقة المتاخمة. راجع: *Ibid*, P709, 710

وقد رأى الفقيه "T. Treves" في هذا الموضوع، أن حكم المادة (303) ما هو إلا مجاز قانوني سوّت بموجبه الاتفاقية العامة بين هذه المنطقة وبين البحر الإقليمي. فإذا جاز القول بممارسة حق المطاردة الحثيثة بخصوص المنطقة المتاخمة، فإن ذلك يكون على أساس ما ورد في المادة (303) فقط، وما عداه فليس له معنى لأن المنطقة المتاخمة شرعت لحماية البحر الإقليمي وليس للدولة الساحلية عليها صلاحيات على غرار المنطقة الاقتصادية الخالصة مثلاً.⁽¹⁾ ولا أتفق مع الأستاذ "Treves" في هذا الحكم على النحو الذي تقدم. ذلك أنه بخلاف المادة (303) التي تسوي بين البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة صراحة، فإن الدولة الساحلية قد تُشرّع نُظماً على هذه المنطقة بالذات وتخص المسائل التي أوردها المادة (33) سالفه الذكر (الجمركية، الضريبية، الصحة والهجرة)؛ فإذا انتهكت السفينة الأجنبية هذه النظم المقررة في هذه المنطقة، فإن الانتهاك وقع أصلاً على هذه الأخيرة لا على البحر الإقليمي، هذا فضلاً عن أنه قد سبق الإشارة إلى أن من الدول من تتخذ منطقة صيد تحاذي بحرهما الإقليمي لتصل إلى مشارف المنطقة المتاخمة.

هذا فيما يخص طبيعة وحكم المطاردة الحثيثة، ومع ذلك، فإن شروط إعمالها لا تخلوا بدورها من التعقيد النسبي.

(2) شروطُ ممارسةِ المطاردةِ الحثيثة: ولعل أهم ما أثير من خلاف حول شروط ممارسة المطاردة الحثيثة هو مواصلتها إلى خارج حدود الولاية الإقليمية للدولة الساحلية أو إلى أعالي البحار، فهذا الموضوع كان من الأهمية في مؤتمر لاهاي إلى درجة أن لم يُقر هذا الأخير شيئاً حوله. فمرور السفينة المطاردة مع السفينة القائمة بهذه العملية بالبحر العام ليس له ما يبرره بل يقطع الحق في أعمال المطاردة ومواصلتها، وهو رأي كان محل اقتناع لدى عدد كبير من المؤتمرين مضافاً إلى ذلك أن العرف الدولي لم يكن واضحاً في تقرير مواصلة المطاردة حتى إلى أعالي البحار، ثم أن من السوابق القضائية ما أظهر وجهة النظر هذه. ومن بين أهم هذه السوابق، قضية السفينة "Martin Behrmann" البريطانية التي طاردتها السفن الحربية الأندونيسية وألقت عليها القبض في المياه الإقليمية الأندونيسية. وعند اقتيادها إلى موانئ هذه الدولة، كان لزاماً أن يتم المرور عبر انقطاعات من الأرخبيل تشكل مساحات من أعالي البحار؛ عندها، كان احتجاج السفينة "Martin Behrmann" بعدم مشروعية القبض والمطاردة لوجود السفينة في أعالي البحار، وكان أن طالبت بإخلاء سبيلها.⁽²⁾

⁽¹⁾ T. Treves. « La navigation ». Op. Cit., P711

⁽²⁾ راجع بخصوص هذه القضية: Olivier de ferron, Op. Cit., P116

ومن السوابق القضائية القديمة أيضاً قضية السفينة "The mariana Flora" المعروضة على القضاء الأمريكي عام 1862 والتي تمت متابعتها وألقي القبض عليها في أعالي البحار من قبل البحرية الأمريكية. وقد فرق القاضي "Story" الأمريكي في شأنها بين السفن = =

وحتى بالنسبة للجنة القانون الدولي، فقد اقتنعت من جهتها بوجهة الرأي هذه ورأت بأنه من غير المعقول أن يتم القبض على سفينة في أعالي البحار حتى ولو تمت مطاردتها ابتداء من المياه الإقليمية لدولة السفن القائمة بالمطاردة، كما رفضت أيضا أن يتم اقتياد سفينة ألقى القبض عليها في المياه الإقليمية إذا تخلل هذا الاقتياد مرور عبر أعالي البحار، إذ لا يكون للمطاردة ولا للإقتياد في هذه الحالة أي تبرير. (1)

ويبدو أن اتفاقية جنيف لأعالي البحار - وفي مادتها (23) - قد خالفت وجهة نظر لجنة القانون الدولي وحسنت الخلاف حول هذا الموضوع حين قضت بأن "مثل هذه المطاردة يجب أن تبدأ عندما تكون السفينة الأجنبية أو أحد قواربها داخل المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة المحاورة للدولة القائمة بالمطاردة، ويجوز أن تستمر هذه المطاردة خارج البحر الإقليمي أو المنطقة المحاورة بشرط ألا تنقطع".

وقد نقلت هذا الحكم تماما المادة (111) من الاتفاقية العامة وأضافت إليه تفصيلا أكثر فقضت من جهتها أولا - وفي الفقرة الأولى منها - بأنه: «..و يجب أن تبدأ هذه المطاردة عندما تكون السفينة الأجنبية أو أحد زوارقها داخل المياه الداخلية أو المياه الأرحيلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة للدولة القائمة بالمطاردة، ولا يجوز مواصلة المطاردة خارج البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة إلا إذا كانت المطاردة لم تنقطع»، ثم أردفت النص ثانيا كرد على مسألة الإحتجاج بالمرور عبر أعالي البحار الذي ذكرت أمثلة عنه سابقا وهو ما استقر عند لجنة القانون الدولي، حيث نصت الفقرة السابعة من ذات المادة - والتي تقابلها الفقرة (6) من المادة (23) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار - على أنه: « لا تجوز المطالبة بالإفراج عن سفينة احتجزت داخل حدود ولاية دولة واصطُحبت إلى ميناء تابع لتلك الدولة لغرض التحقيق معها أمام السلطات المختصة، بالإستناد فقط إلى أن السفينة قد مرت أثناء رحلتها وهي مصطحبة عبر جزء من المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحار العالية، إذا جعلت الظروف ذلك ضروريا».

ومع ذلك، فإن الفقرة الثامنة من ذات المادة أوردت حكما فيه شيء من التحفظ حين قضت بأنه: « في حالة إيقاف أو احتجاز سفينة خارج البحر الإقليمي في ظروف لا تبرر ممارسة حق المطاردة الحثيثة، تُعوض عن أي خسارة أو ضرر يكون قد لحق بها نتيجة ذلك».

الوطنية التي رأى جواز متابعتها إلى أعالي البحار، وبين السفن الأجنبية الأخرى التي لا يحق متابعتها إلى أبعد من حدود البحر الإقليمي.

راجع في ذلك: د. محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 148، الهامش.

(1) Olivier de ferron, Op. Cit., P116

والظاهر من نصي الفقرتين (7) و (8) سالفتي الذكر أن الاتفاقية العامة تتعامل مع موضوع مواصلة المطاردة الحثيثة والاحتجاز والإقتياد الذي يمر عبر قطاعات من أعالي البحار بنوع من التحفظ والمرونة، فهي قد أجازته بكل تأكيد، ولكن فقط بشرط مبهم هو « إِذَا جَعَلَتِ الظُّرُوفَ ذَلِكَ ضَرُورِيًّا »؛ أما إذا كانت الظروف لا تبرر ذلك، فإن اصطحاب السفينة مرورا بأعالي البحار سيصبح أمرا غير جائز. ثم ما هي هذه الظروف التي تجعل المرور عبر أعالي البحار ضروريا وما طبيعتها؟ فهذه العبارة غير واضحة، فضلا عن التساؤل التقليدي عمن له حق تقدير هذه الظروف، وفي كل هذا - في اعتقادي - مثار للجدل والخلاف.⁽¹⁾

وعلى ضوء هذه النصوص، فإن المطاردة الحثيثة يمكن مواصلتها إلى أعالي البحار ويمكن أيضا إلقاء القبض على السفينة المطاردة في أعالي البحار كذلك، كما يمكن أيضا اقتياد السفينة مرورا بأعالي البحار، فالشرط الجوهرى هنا هو عدم انقطاع المطاردة ولهذا سميت "بالحِثِيَّة" أي المتواصلة أو المتصلة، ويطلق عليها في اللغة الإنجليزية "Hot pursuit" أي بمعنى "الحارة أو الساخنة"، وهي -كلها- دلالات على الاتصال وعدم الانقطاع. أما إذا انقطعت المطاردة لأي سبب كان حتى ولو بسبب قوة قاهرة، فإن المطاردة تصبح غير مشروعة، ويرر ذلك "د.الغنيمي" بأن "القول بغير هذا معناه التوسع في حق استثنائي بطبيعته، لاسيما إذا قسناه بمبدأ حرية البحار العامة".⁽²⁾

وللتذكير فقط، فإن بدء المطاردة لا يكون حتما وفق ما نصت عليه الفقرة الأولى من المادة (111) من الاتفاقية العامة أي «..عندما تكون السفينة الأجنبية أو أحد زوارقها داخل المياه الداخلية أو المياه الأرخبيلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة للدولة القائمة بالمطاردة». صحيح أن هذه الفقرة توفر المبدأ العام الذي استقر من قبل في عرف الدول، إلا أن المادة (111) أوردت استثناءات على هذا المبدأ ورخصت بإعمال المطاردة الحثيثة في مناطق أخرى غير منطقة البحر الإقليمي وقد سبقت الإشارة إلى هذه الفكرة لكن أوردتها هنا من باب التذكير فقط.

فالوجود الحكمي الذي سبقت دراسته، يبرر استثناء أوليا أو ترخيصا لإعمال المطاردة الحثيثة، فهو الذي تكون بموجبه السفينة الأم في أعالي البحار ومع ذلك تتصل بالبحر الإقليمي بأحد زوارقها، وهذه الحالة يجوز فيها أيضا إعمال المطاردة الحثيثة ضد هذه السفينة المرابطة في أعالي البحار لأنها تعتبر كما لو كانت موجودة حكما في المياه الإقليمية للدولة الساحلية، وهو ما نصت عليه

⁽¹⁾ وإلى هذا المعنى ذهب أيضا الفقيه "دوفرون O.de Ferron" عند تعليقه على الفقرة (6) من المادة (23) من اتفاقية أعالي البحار وهي التي تقابل الفقرة (8) من المادة (111) من الاتفاقية العامة، بل ذهب إلى أكثر مما قلت حين أشار إلى أنه بالاعتماد على نص المادة (23) الفقرة (6) يحق للسفينة أن تطلب الإفراج وإخلاء السبيل إذا مرت عبر أعالي البحار وقدّرت بنفسها أن ظروف المرور بهذه المنطقة غير

ضروري. راجع: Olivier de ferron, Op. Cit., P116

⁽²⁾ د.محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 149.

الفقرة (4) من المادة (111) وقد سبقت الإشارة إلى ذلك. أما الإستثناء الثاني، فهو ما قضت به الفقرة الثانية من المادة (111) وكذا الجزء الأخير من الفقرة (4) من المادة نفسها - وقد سبقت الإشارة إلى ذلك أيضا - وهو المتمثل في حالة وجود السفينة الأجنبية في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري أو مناطق السلامة وأقدمت على انتهاك قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المنطبقة في هذه المناطق، حيث يجوز بدء المطاردة حتى ولو أن السفينة موجودة على هذه المناطق الثلاث وخارج البحر الإقليمي. بل وأكثر من ذلك، أن الوجود الحكمي للسفينة يمكن الأخذ به حتى بالنسبة للمنطقة الاقتصادية الخالصة والمناطق الأخرى التي ذكرتها الفقرة الثانية سالفة الذكر، بحيث تُبرر مطاردة السفينة المرابطة في أعالي البحار إذا اتصلت زوارقها بالمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري ومناطق السلامة وهو ما نصت عليه صراحة الفقرة الرابعة من المادة (111) حين قضت بأنه: « لا تُعْتَبَرُ الْمَطَارِدَةُ الْحَيْثِيَّةُ قَدْ بَدَأَتْ مَا لَمْ تَكُنِ السَّفِينَةُ هَدَفَ الْمَطَارِدَةِ، أَوْ أَحَدَ زَوَارِقِهَا أَوْ قَوَارِبِهَا الْأُخْرَى الَّتِي تَعْمَلُ كَقَرِيْقٍ وَاحِدٍ وَتَسْتَحْدِمُ السَّفِينَةَ هَدَفَ الْمَطَارِدَةِ كَسَفِينَةٍ أُمَّ ، مَوْجُودَةً دَاخِلَ حُدُودِ الْبَحْرِ الْإِقْلِيمِيِّ أَوْ ، حَسَبَ مَا يَكُونُ عَلَيْهِ الْحَالُ ، دَاخِلَ الْمُنْطَقَةِ الْمَتَاخِمَةِ أَوْ دَاخِلَ الْمُنْطَقَةِ الْاِقْتِصَادِيَّةِ الْخَالِصَةِ أَوْ فَوْقَ الْجُرْفِ الْقَارِيِّ ».

ومن جهة أخرى، فإن شرط عدم انقطاع المطاردة الحثيثة أو اتصالها لا يستتبعه بالضرورة لزوم أن تقوم بها سفينة واحدة بل يجوز أن تتابعها سفن عدة أو طائرات متوالية بحيث تبدأها سفينة حتى إذا وصلت إلى نقطة معينة أكملت سفينة أخرى غيرها مسافة تالية وهكذا ، إلى أن يتم القبض على هذه السفينة. هذا من جهة، ومن جهة ثانية فإن السفن التي يحق لها ممارسة المطاردة الحثيثة يجب أن تكون سفنا حربية أو حكومية تابعة للدولة صاحبة البحر الإقليمي ؛ كما أن بدء المطاردة لا يكون مشروعا إلا بعد إعطاء إشارة ضوئية أو صوتية من قبل السفينة القائمة بالمطاردة من مسافة تستطيع معها السفينة هدف المطاردة أن تشاهد إشارة التوقف تلك أو تسمعها.

وبهذا المعنى تناسقت فقرات المادة (111) من الاتفاقية العامة فأوردت في فقرتها الخامسة طبيعة السفن التي يحق لها ممارسة المطاردة الحثيثة فنصت على أنه: « لا يَجُوزُ أَنْ تُمَارَسَ حَقَّ الْمَطَارِدَةِ الْحَيْثِيَّةِ إِلَّا سَفُنٌ حَرَبِيَّةٌ أَوْ طَائِرَاتٌ عَسْكَرِيَّةٌ أَوْ غَيْرُهُمَا مِنَ السُّفُنِ أَوْ الطَّائِرَاتِ الَّتِي تَحْمِلُ عَلَامَاتٍ وَأَصْحَحَةً تَدُلُّ عَلَى أَنَّهَا فِي خِدْمَةِ حُكُومِيَّةٍ وَمَأْذُونٌ لَهَا بِذَلِكَ ».⁽¹⁾

أما بالنسبة للإشارة التي يجب أن تُعطى للسفينة بهدف التوقف حتى يصبح بدء المطاردة مشروعا، فقد تناولته الفقرة الرابعة من ذات المادة حيث قضت بأنه: «...وَلَا يَجُوزُ بَدْءُ الْمَطَارِدَةِ إِلَّا بَعْدَ إِعْطَاءِ إِشَارَةٍ ضَوْئِيَّةٍ أَوْ صَوْتِيَّةٍ بِالتَّوَقُّفِ مِنْ مَسَافَةٍ تَسْتَطِيعُ مَعَهَا السَّفِينَةُ الْأَجْنَبِيَّةُ أَنْ تَرَى

⁽¹⁾ وسوف أعود لبحث طبيعة هذه السفن في القسم المتعلق بالاختصاص بجول الله.

الإشارة أو تسمعتها»؛ كما أوردت الفقرة الأولى من ذات المادة تفصيلاً أكثر لموضوع هذه الإشارة الضوئية أو الصوتية بأن حددت مكان إعطائها فنصت على أنه: «...وليس من الضروري، حيث تلقى السفينة الأجنبية الموجودة داخل البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة أمر التوقف أن تكون السفينة التي أصدرت ذلك الأمر موجودة كذلك داخل البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة».

وأما بالنسبة لإمكانية أن تتولى متابعة السفينة المطاردة سفنٌ عدة أو طائرات، فقد تضمن البند (ب) من الفقرة السادسة من المادة (111) دائماً حكمها بتفصيل دقيق تفادياً لأي تأويل أو خلاف بخصوص ذلك. فقد نص هذا البند على أنه: «يجب على الطائرة التي تُصدر الأمر بالتوقف أن تُطارِدَ السفينة بنفسها فعلياً حتى تصل سفينة أو طائرة أخرى تابعة للدولة الساحلية تكون قد دعتها الطائرة لتتابع المطاردة ما لم تكن الطائرة ذاتها قادرة على احتجاز السفينة». وأضاف البند (ب) تأكيد حكم التتابع في مطاردة السفن ف قضى بأنه: «ولا يكفي لتبرير احتجاز السفينة خارج البحر الإقليمي أن تكون الطائرة قد شاهدت السفينة مجرد مشاهدة وهي ترتكب الانتهاك أو هي محل شبهة في ارتكابها إن لم تكن السفينة قد أمرت بالتوقف وطوردت من قبل الطائرة نفسها أو طائرة أخرى أو سفن تتابع المطاردة دون انقطاع». ومعنى هذا النص، أن الطائرة لا يحق لها أن تمارس مطاردة السفينة محل الشبهة وهي خارج حدود البحر الإقليمي أو أن تحتجزها إلا إذا كانت هذه الطائرة قد بدأت بإرسال شروط المطاردة بأن تولتها بنفسها أولاً وأعطت للسفينة إشارة بالتوقف فلم تمثل هذه الأخيرة، أمّا أن تكون الطائرة قد شاهدت السفينة الأجنبية وهي تنتهك قوانين الدولة الساحلية وتركتها تغادر البحر الإقليمي لتنقض عليها في أعالي البحار، فهذا أمر لا يجوز لأن شروط المطاردة غير متوافرة هنا. ومع ذلك، فإن هذه الطائرة يجوز لها مثل هذا التصرف وتأخذ حكم "المطارد المُولي" إذا كانت السفينة محل المطاردة قد أمرت بالتوقف وطوردت من قبل طائرة أخرى أو من سفن، فحينئذ يجوز لهذه الطائرة أن تواصل المطاردة ويجوز لها أن تحتجز السفينة في أعالي البحار لأن عملها هذا هو مواصلة لمطاردة قامت بها غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل نفس علمها.

وفي إطار شروط ممارسة المطاردة الحثيئة دائماً، فإن ثمة شرطاً آخر ذا أهمية وهو الذي أوردته الفقرة الثالثة من المادة (111) دائماً حين قضت بوجوب أن: «ينتهي حق المطاردة الحثيئة بمجرد دخول السفينة التي تجري مطاردتها البحر الإقليمي للدولة التي تنتمي إليها أو البحر الإقليمي لدولة أخرى». وطبعي أن يكون مثل هذا الحكم، لأن البحر الإقليمي لدولة من الدول هو خاضع لسيادتها التي لا يجدها سوى قيد وحيد هو المرور البريء، وتكون ممارسة المطاردة فيه منافية للغرض الذي يتفق مع المعنى المقصود بالمرور وبراءته المنصوص عليهما في المادتين (18) و (19) من الاتفاقية

العامّة اللتين سبق شرحهما فيما مضى ؛ وتكون النتيجة، أن للدولة الساحلية صاحبة البحر الإقليمي الذي تم اختراقه من قبل السفينتين المطاردة والمطاردة بتلك الكيفية أن تصادر بجرها الإقليمي وأن تعتبر هذا المرور غير بريء، ويحق لها - في هذه الحالة - أن تطلب من السفن الحربية أو العامّة القائمة بالمطاردة أن تغادر بجرها الإقليمي على الفور.⁽¹⁾

وتتمتة لهذه الفكرة، يمكن القول بأن الحكم الوارد في نص الفقرة (3) سألغة الذكر ليس حديثا بل هو ترديد لقاعدة عرفية سابقة، كما أن من السوابق القضائية من أقر بها حتى من قَبْلِ مؤتمر تقنين لاهاي لعام 1930. ويمكنني أن أسوق مثلا عن هذه السوابق، ما حصل عام 1892 حين قررت لجنة المطالبات الأمريكية الشيلية عدم مشروعية القبض على السفينة الشيلية "إتاتا Itata" من قبل السفن الأمريكية لأنه تم بعد أن كانت هذه السفينة قد دخلت المياه الإقليمية الشيلية⁽²⁾، وتعقيا على ذلك، رأى "د. طلعت الغنيمي" مساندا في ذلك رأي الفقيه "ماكدوجال" بقوله بأن: "المطاردة التي تتوقف بسبب إتجاء السفينة المخالفة للمياه الإقليمية لدولة أخرى يمكن استئنافها فيما إذا تربصت سفينة المطاردة بالسفينة المخالفة وانتظرت مغادرتها للمياه الإقليمية. ويكون الاستئناف في هذه الحالة مشروعاً إذا حصل فور بروز السفينة المخالفة من المياه الإقليمية".⁽³⁾

وفي اعتقادي، فإن هذا الرأي فيه شيء من المغالاة. فالإنقطاع هو انقطاعٌ كيفما كان، وهو يؤدي - كما رأينا - إلى وقف حق المطاردة الحثيثة سواء تم بإفلات السفينة المطاردة ثم بتداركها فيما بعد ولو لأسباب قاهرة، أو لدخولها إلى منطقة البحر الإقليمي لدولة علمها أو لدولة أخرى؛ فالإنقطاع هنا حاصل أيضا، ولا يعني تربص السفن القائمة بالمطاردة وانتظار خروج السفينة من البحر الإقليمي لمعاودة مطاردتها أن هناك اتصالا في عملية المطاردة، وقد تمكث السفينة المخالفة أياما في موانئ دولتها فهل يعقل أن تستمر مطاردتها فيما بعد خروجها من حدود البحر الإقليمي لدولة علمها بحجة أن تربص السفن المطاردة لها لا زال قائما.

وللتذكير، فإن الجزائر قد نصت صراحة على أحكام المطاردة الحثيثة - وتحديدًا - على وقفها إذا دخلت السفينة البحر الإقليمي لدولة علمها أو لدولة أخرى وهذا في موضعين مختلفين: بموجب المادة (159) من القانون البحري الجزائري التي نصت على أن: "يقبض على كل سفينة تكون

⁽¹⁾ وهذا تطبيقاً لنص المادة (30) من الاتفاقية العامة التي تقضي بأنه: «إذا لم تمثل أية سفينة حربية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي وتجاهلت أي طلب يقدم إليها للإمتثال لتلك القوانين والأنظمة، جاز للدولة الساحلية، تطلب إليها مغادرة البحر الإقليمي على الفور». وسوف أعود بحول الله إلى شرح وضع السفن الحربية في القسم المتعلق بالاختصاص وأثير نص المادة (30) من جديد.

⁽²⁾ أنظر: د. محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 149 الهامش.

⁽³⁾ المرجع السابق، ص 149، الهامش.

موضوع حجز أو توقيف أو تدخل أو تمر في مياه خاضعة للقضاء الوطني، تحاول الفرار أو ترفض الامتثال لأوامر السلطات البحرية الجزائرية، وتقتاد نحو ميناء جزائري.

وفي هذه الحالة توقف هذه السفينة حتى الإعلان عن قرار الجهة القضائية المختصة.

إذا رفضت السفينة المطاردة الامتثال إلى أوامر الشرطة البحرية، تكون هذه الأخيرة مؤهلة لإطلاق طلقات إنذار، وإذا تمادت السفينة في رفضها، تطلق الشرطة البحرية طلقات بالذخيرة الحية مع الحرص على عدم إصابة الأشخاص، وبممكنها فضلا عن ذلك استخدام كل الوسائل التي تراها ضرورية.

يمكن أن يتم القبض على السفينة في المياه الخارجة عن القضاء الوطني، إذا كانت المطاردة قد بدأت من داخل هذه المياه.

غير أن المطاردة تتوقف، عندما تدخل السفينة المطاردة في مياه دولة أخرى.⁽¹⁾

أما عن الموضوع الثاني الذي ذُكرت فيه المطاردة الحثيئة، فبموجب القانون رقم 11/01 لـ 3 جويلية 2001 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالصيد؛ كما أن الأحكام التي وردت فيه - ورغم كونها موجهة إلى سفن الصيد الأجنبية المخالفة - إلا أنها تبدو منسجمة مع ما ورد في الإتفاقية العامة من أحكام لا سيما المادة (111) منها، ومن ثم، فإن تطبيقها لا يقتصر على سفن الصيد فحسب، بل يجوز إعمالها حتى على السفن التجارية الأجنبية الأخرى التي ترتكب مخالفة في المياه الإقليمية الوطنية. فقد نصت المادة (95) من القانون أعلاه على أنه: "يمكن أن يتم التفتيش خارج المياه التي تخضع للقضاء الوطني إذا شرع في المتابعة داخل هذه المياه.

وينتهي حق المتابعة، بمجرد دخول السفينة الملاحقة إلى المياه الإقليمية للبلد الذي تنتمي إليه هذه السفينة، أو المياه الخاضعة لدولة أخرى"، و تضيف المادة (96) بأنه: "إذا امتنعت السفينة الأجنبية عن التوقف أو حاولت الفرار، تطلق السفينة الجزائرية المكلفة بالشرطة طلقة إنذار بلا رصاص. إذا تمادت سفينة الصيد الأجنبية في عدم الإمتثال للأمر بالتوقف، وعند الضرورة القسوى يتم استعمال طلقات نارية حقيقية مع أخذ جميع الإحتياطات لتجنب إصابة الأشخاص الموجودين على متنها".

وفي نهاية المطاف، وعلى نهج العبارة الأخيرة من المادة (96) سالفة الذكر المتعلقة بـ "أخذ جميع الإحتياطات"، يمكن القول بأن الدولة إذ تمارس حق المطاردة إنما تقوم به تحت مسؤوليتها، فإذا

⁽¹⁾ تعتبر الأحكام الواردة في المادة (159) من القانون البحري جديدةً تم إدراجها بموجب التعديل الذي تضمنه القانون رقم 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998 المتمم للقانون البحري (الجريدة الرسمية رقم 1998/47)، وقد أدرجت هذه الأحكام بناء على المادة (16) من التعديل وألحقت بالمادة (159) سالفة الذكر. وظاهر من التعديل مسابرة لما جاءت به الإتفاقية العامة من أحكام وشروط تخص المطاردة الحثيئة.

أتضح أنهما كانت غير محقة في ممارسته أو أن القرائن التي استندت إليها واهية ولا تبرر تصرفها ومسلكتها، فإنها - ولا بد - مسؤولة عن تصرفها وعن كل ضرر ألحقته بالسفينة هدف المطاردة. وصحيح أن الفقرة (8) من المادة (111) من الاتفاقية العامة تعرضت لحالة « إيقاف أو احتجاز سفينة خارج البحر الإقليمي في ظروف لا تبرر ممارسة حق المطاردة الحثيثة »، وقضت بوجوب أن تعوّض هذه السفينة « عن أيّ خسارة أو ضرر يكون قد لحق بها نتيجة ذلك »، إلا أن هذا الحكم ليس قاصراً على حالة الضرر الواقع خارج البحر الإقليمي، بل ينطبق حتى بالنسبة لما تتعرض له السفينة من أضرار داخل البحر الإقليمي بعد أن يتضح أن القرائن لا تدل على أن السفينة هدف المطاردة قد انتهكت من مصالح الدولة الساحلية ما يجعلها عرضة لما أصابها من ضرر. بل وينطبق عنصر التعويض حتى في الحالة التي تكون فيها المطاردة الحثيثة مبررة ومع ذلك تستخدم السفن القائمة بالمطاردة من الوسائل ما يلحق بالسفينة المخالفة الضرر الكلي بما لا يناسب حجم مخالفتها، أو أنه كان بالإمكان تلافي الضرر من خلال مطاردة السفينة والقبض عليها من دون أن يستوجب ذلك حاجة إلى الإيقاع بها. وتعتبر أشهر قضية يعتمد عليها الشراح في تبرير هذا المسلك قضية السفينة الكندية "I'm Alone" التي كان لها تأثير في بلورة الأحكام ذات الصلة بالمطاردة الحثيثة.

فهذه السفينة الكندية كانت بتاريخ 1929/03/22 عرضة لمطاردة حثيثة من قبل حرس الشواطئ الأمريكية بتهمة تهريب خمور إلى الولايات المتحدة الأمريكية وتم تدميرها من طرف الطراد الأمريكية "Dexter" وإغراقها في خليج المكسيك على مسافة تبعد ما يقارب 200 ميل بحري عن السواحل الأمريكية. ولما عرض التزاع على اللجنة الكندية الأمريكية، تبين من التحقيق أن إغراق السفينة كان يتجاوز الحد المطلوب في المطاردة، ولذا، فقد اعتبر فعلاً غير مشروع وحكمت لجنة التحكيم على الولايات المتحدة بتعويض قدره 25 ألف دولار.⁽¹⁾

⁽¹⁾ أنظر وقائع هذه القضية في كل من: د. محمد الغنيمي، المرجع السابق، ص 150 و د. حامد سلطان، وعائشة راتب، د. صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 530، الهامش وأيضاً: Djamchid Momtaz. « La haute mer ». Op. Cit., P363. وأيضاً: د. غسان هشام الجندي، الروائع المدثرة في قانون البحار، المرجع السابق، ص 108-109.

المبحث الثالث

الطبيعة القانونية للمرور البري

بالنظر إلى ما عرفه موضوع البحر الإقليمي من اختلافات حول طبيعته القانونية التي عزّزها الفقه الدولي في شكل نظريات ومذاهب لكل منها وجهته الخاصة وتأثيرها غير العادي على طبيعة ومدى صلاحيات الدولة الساحلية في هذه المنطقة تبعا لكل نظرية على حدة، وكما رأينا، فإن هذه النظريات لم تبق حبيسة الجدل الفقهي، بل اندست حتى في النظم الداخلية للدول فأصبحت صورا مختلفة من صور العمل الدولي تنتهجها الدول تبعا لسياستها العامة والمصالح التي تتوخاها من استعمال البحار.

فقد رأينا عند بحث طبيعة البحر الإقليمي، كيف أن التعامل معه قد جرى على طائفتين من النظريات: الأولى، وهي التي تجعل من البحر الإقليمي ملحقا بأعالي البحار؛ وكان هدف المنادين بها إبعاد الدولة الساحلية وتقليص صلاحياتها على هذه المنطقة. وقد تفرعت هذه النظرية إلى نظريات فرعية صغرى منها: نظرية "حقوق الارتفاق الساحلية" التي نادى بها على وجه الخصوص الفقيه "دولابراديل *De lapradelle*" الذي رأى أن الدولة لا تملك على هذا البحر سوى حقوق ارتفاق، وتفرعت عنها أيضا نظرية فرعية أخرى وهي نظرية "حق حفظ الدولة" والتي تزعمها الفقيه "فوشى *Fauchille*" الذي رأى أن الدولة الساحلية لا تملك على هذه المنطقة سوى بعض الحقوق التي أقرها لها القانون الدولي لضرورة حماية نفسها والمحافظة على أمنها.

وفي مقابل هذا المذهب، ظهر مذهب أو تيار آخر يناقض الأول ويعتبر البحر الإقليمي ملحقا بالإقليم البري؛ وقد كان القائلون به عموما، يهدفون إلى تعزيز سلطة الدولة على هذه المنطقة وإطلاق صلاحياتها واختصاصاتها.

وقد تفرع هذا المذهب - بدوره - إلى نظريات فرعية صغرى نُسجت تبعا لإختلاف تطلعات الدول الساحلية. فقد ظهرت نظرية "حق الملكية" التي تجعل من البحر الإقليمي منطقة مملوكة للدولة الساحلية يتساوى في ذلك مع إقليمها البري، ومن بين أهم القائلين بها الفقيه "فاتل" فضلا عن عدد آخر من رجال القانون.

وعلى غرار نظرية حق الملكية، جاءت نظرية "السيادة" ضمن هذا المذهب وأقرت للدولة الساحلية بصلاحيات واسعة بناء على سيادتها، غير أنها تختلف عن نظرية حق الملكية بعض

الإختلافات. ومن الذين نادوا بهذه النظرية، الفقيه الفرنسي "ديوي CH.Dupuy" وعدد آخر من الفقهاء، وقد رأينا كيف أن الإتفاقية العامة استقرت على هذه النظرية في المادة الثانية منها.⁽¹⁾ وعلى هذه الأساس، وإذا أمعنا النظر في مختلف النظريات التي عاجلت طبيعة البحر الإقليمي، سنلاحظ أنها لم تكن سوى نتاج عملية جذب ثنائي بين دول يعينها المرور وحرية الملاحة البحرية فأرادت تقليص صلاحيات الدولة الساحلية على منطقة البحر الإقليمي وهو ما أراده التيار الأول، وبين دول تريد فرض سيطرتها على هذا البحر ومدّ سيادتها وتعزيز صلاحياتها عليه وقصر المرور على إذنها وإطلاعها بالنظر إلى قلقها على أمنها وسلامتها، وهو ما هدف إليه التيار الثاني الذي نزحت إليه جُلّ الدول الساحلية والنامية منها على وجه الخصوص.

وفي ضوء هذه المعادلة، فإنه من اليسير الإقرار بأن المرور البري هو الآخر ستتأثر طبيعته القانونية - على غرار طبيعة البحر الإقليمي - بمختلف الآراء والنظريات ؛ ذلك أن الإختلاف حول طبيعة البحر الإقليمي كان نصف مرجعه يعود إلى مسألة الملاحة البحرية والمرور، ومن ثم، فإن طبيعة المرور البري لن تكون سوى الوجه الآخر لعملة واحدة وهي الإختلاف حول طبيعة البحر الإقليمي نفسه، وأن الأثنين معا، لا يمكن فصلهما عن بعضها البعض.

وفيها يلي استعراض مختلف ما جاء بشأن الطبيعة القانونية للمرور البري من اتجاهات

ونظريات:

المطلب الأول

المرور البري أمّتداداً مقيداً لحرية الملاحة بالبحار

ويعتبر هذا الإتجاه نتيجة للفكرة أو المذهب الذي شاعه عدد من الفقهاء المحدثين الذي يرون أن البحر الإقليمي ما هو في طبيعته إلا جزء من أعالي البحار حيث يسود مبدأ حرية الملاحة البحرية. فالبحار - وفق هذا الإتجاه - وحدة طبيعية متجانسة لا يمكن التسليم بتقسيمها أو قبول السيطرة الإقليمية أو فرض السيادة عليها أو على أي جزء منها من طرف أية دولة من الدول ؛ وكل ما يمكن الإعتراف به للدولة الساحلية هو بعض الحقوق التي تباشرها على شريطها الساحلي المسمى بالبحر الإقليمي بالقدر الذي يكفل الحماية الضرورية لمصالحها وحقوقها الشرعية. أما عن المرور البري، فهو مرور طبيعي وحر وفق مبدأ حرية الملاحة، واشتراط براءته جاء فقط، لصالح الدولة الساحلية بالقدر الذي يكفل عدم التعدي أو الإضرار بمصالحها.⁽²⁾

⁽¹⁾ وقد سبقت دراسة كل هذه النظريات في العنصر المخصص لطبيعة البحر الإقليمي. راجع ابتداءً من ص 244 من هذه الأطروحة.

⁽²⁾ أنظر: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 140، 141.

والحقيقة أن هذا الإتجاه يندرج تحت الإتجاه العام الذي ينادي بإلحاق البحر الإقليمي بأعالي البحار واعتباره جزءاً منها. وكما أسلفت، فقد كان لهذا الإتجاه نظريات فرعية حاول كل منها إيجاد مبررات لإلحاق البحر الإقليمي بأعالي البحار واعتبار المرور البري امتداداً أيضاً لحرية المرور والملاحة البحرية الممارسة بالقدر نفسه في أعالي البحار. ومع ذلك، فإن المحاولة الكبيرة التي أبداها القائلون بهذا الإتجاه كانت تكمن في إيجاد بعض المبررات التي تبرر اشتراط البراءة في المرور عند الإقتراب من البحر الإقليمي. فالمرور - كما أقره العمل الدولي - يجب أن يكون بريئاً، وكان لزاماً على القائلين بهذا الإتجاه تبرير هذه النتيجة الواقعية في اشتراط البراءة بعد أن حكموا على المرور البري بأنه مرور طبيعي وحرٌّ لكنه يجب أن يكون بريئاً إذا اقتربت السفينة من البحر الإقليمي !!.

وقد حاول الفقيه "دولابراديل A.De Laparadelle" تكييف طبيعة المرور البري بناءً على تكييف طبيعة البحر الإقليمي حين قدم نظريته حول "حقوق الإرتفاق الساحلية Droit de servitudes côtières" عام 1898، حيث رأى أن مبدأ إقليمية البحر الذي يحاذي سواحل الدولة والذي تدعي به بعض الدول مبدأً وقول غير صحيح. فالدولة الساحلية - في نظره - لا يحق لها أن تخضع البحر الإقليمي ولا أن تحوزه أو تملكه، ولا يجوز لها كذلك أن تجعل الإنتفاع به مقصوراً عليها، "بل تعدُّ البحار الإقليمية مندجحة في البحار المفتوحة ويدخل هذان القطعان في الذمة المالية للجماعة الدولية التي تعتبر صاحبة السيادة الفعلية عليه".⁽¹⁾

ورأى الفقيه "دولابراديل" في هذا السياق، مبرراً اشتراط براءة في المرور خلال هذا البحر، أن ما تملكه الدولة الساحلية هو فرض قيود على سيّد البحر الذي هو المجموعة الدولية لضرورات أمنها وسلامتها ومصالحها الإقتصادية والصحية بالنظر إلى قرب هذه المنطقة من سواحلها؛ كما رأى أيضاً، أن حقوق الإرتفاق تمارس فقط في النواحي العسكرية وفي المجالين الصحي والإقتصادي، ولا تملك الدولة الساحلية في مواجهة المجموعة الدولية تقييد المرور الذي يعتبر حرّاً إلا إذا استدعت الضرورة ذلك حتى ولو كان ذلك في زمن الحرب.⁽²⁾

(1) أنظر: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 206.

(2) وقد سبقت الإشارة إلى نظرية "دولابراديل" في عنصر طبيعة البحر الإقليمي. راجع ص 246 من هذه الأطروحة، ولزيد من التفصيل راجع: د. محمد سعيد محمد الخطيب، المرجع السابق، ص 251 وكذا: د. حامد سلطان، د. عائشة راتب، د. صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 498، وأيضاً: Nicolas Mattesco matte. OP.Cit., P47، وكذلك: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 207.

وبهذه النظرية يكون "دولابراديل" ومن سار معه ⁽¹⁾ قد حاول تكييف طبيعة البحر الإقليمي وما تملكه الدولة الساحلية عليه من صلاحيات؛ ومن جهة أخرى، حاول كذلك تبرير أسباب اشتراط البراءة في المرور والذي اعتبره "دولابراديل" حرًا أصلاً غير أن الدولة الساحلية - ولقرب البحر الإقليمي من سواحلها - فإن لها ارتفاقات دولية تمكنها من اشتراط بعض القيود التنظيمية بشأن هذا المرور.

وبالرغم من أن أطروحة "دولابراديل" قد لقيت ظهوراً لها على نطاق الفقه الدولي كمنظرية مؤهلة للمناقشة تمكنت من حشد عدد من الفقهاء حولها، إلا أنها كانت عرضة لانتقاد أشد جعلها واهية وغير مقبولة على نطاق الفقه الدولي عموماً، كما كذبها العمل الدولي كذلك.

فالفقيه "فوشي Fauchille" رأى عدم إمكانية توافر شروط حقوق للإرتفاق في هذا المجال إذ يستدعي الأمر أن تكون هناك دولة خادمة وأخرى مخدومة؛ فإذا كانت هذه الأخيرة هي الدولة الساحلية فإن الدولة الخادمة غير موجودة. في حين ذهب الفقيه "شارل روسو" إلى أن هذه النظرية تستند إلى فكرة غير معروفة في القانون الدولي بل وحتى الداخلي، كما أن هناك من ينكر وجود ارتفاقات حقيقية في القانون الدولي. ⁽²⁾

ومن الإنتقادات الموجهة إلى إسناد المرور البريء إلى فكرة الإرتفاقات الدولية فضلاً عما سبق، فقد علق الفقيه "أوبنهايم" على هذه النظرية وذكر بأن "من القيود على السيادة الإقليمية طائفة منها ما يكون وصفها بالقيود الطبيعية، وهذه القيود الطبيعية تتمخض في حقيقة الأمر عن قيود عامة على السيادة الإقليمية مصدرها بعض قواعد قانون الأمم ولا تخص هذه القيود إحدى الدول الأعضاء في الأسرة الدولية بل تعنيها جميعاً. وهذه القيود الطبيعية - ومثالها حق السفن التجارية في المرور البريء عبر البحر الإقليمي - لا يجوز خلطها بحقوق الإرتفاق التي تستند في مصدرها إلى الإرتفاق". وإلى ذات المعنى تقريباً، ذهب الفقيه "فالي F.A.Vali" حين ذكر بأن "كل قيد على السيادة الإقليمية لا يعد ارتفاقاً دولياً، بل يجب التمييز بين نوعين من القيود: أولهما قيود لا شأن لها بالإرتفاق الدولي وتنشئها القواعد العامة في القانون الدولي التي تعتبر مصدرها لها ولا تنسحب هذه القيود إلى دول دون أخرى بل تعتبر جميع الدول المخاطبة بها ملتزمة بمضمونها، ولا يجوز لإحداها التنصل منها،

⁽¹⁾ وقد سار مع الفقيه "دولابراديل" في اعتبار المرور البريء من حقوق الإرتفاق عدد من الفقهاء أمثال "جيسوب Jessup"، "Barcelay" وكذا "Masse" وعدد آخر من الفقهاء. أنظر جملة هؤلاء في: د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 216، وكذا G.Gidel. Tome III. Op.Cit., P 201

⁽²⁾ وقد سبقت الإشارة إلى هذا الموضوع في ص 246 من هذه الأطروحة. راجع لمزيد من التفصيل بشأن هذه الإنتقادات: شارل روسو، المرجع السابق، ص 253، وكذا: د.محمد سعيد محمد الخطيب، المرجع السابق، ص 253، وأيضاً: د.محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 138.

كذلك تعتبر الدول الوليدة منضمة تلقائيا إلى هذه القيود بحكم انتمائها إلى جماعة الدول كعضو فيها. ومن قبيل هذه القيود تلك التي تلزم الدول التي يخرق أقاليمها نهر دولي بالإمتناع عن عرقلة التدفق الطبيعي لمياهه أو تعديل مجراه بصفة جوهرية. وثانيهما قيود خاصة تقررها معاهدة دولية لمصلحة إحدى الدول أو لبعضها. ومنطقة الإرتفاق الدولي هي القيود الإقليمية الخاصة... ومعظم الفقهاء يرفضون إلحاق القيود العامة بحقوق الإرتفاق الدولية على أساس أن حقوق الإرتفاق لها طبيعة عينية محلها علاقة قانونية خاصة".⁽¹⁾

ولا يتأسس اتجاه اعتبار المرور البري امتدادا مقيداً لحرية في البحار على نظرية "لابراديل" أو على نظرية حقوق الإرتفاق وحدها، بل إن هذا الإتجاه، وكما رأينا في طبيعة البحر الإقليمي، تَنزَوِي تحتها جملة من النظريات الفرعية التي أذكر منها نظرية "حق حفظ الدولة" *Thèse du droit de conservation de l'État* التي نادى بها "فوشي" ورأى بأن البحر الإقليمي جزء من أعالي البحار، وأن للدولة الساحلية بعض الحقوق أقرها لها القانون الدولي بناء على ضرورة حمايتها واتخاذ كل الاحتياطات ضد ما يهدد أمنها وسلامتها وحماية اقتصادها إلا أن تَعْتَبَر هذه المنطقة ملكا لها أو تدعي السيادة عليها أو أن تمنع السفن من مرور خلالها.⁽²⁾

وقد سار عدد من الفقهاء على الأخذ بهذه النظرية كالفقيه "سال" *G.Scelle* والفقيه "لاتور" *J.I.Latour* والفقيه "كالفو"؛ كما ذهب "د.صادق أبو هيف" إلى اعتناق هذه الفكرة أيضا ورأى بأنه لا يجوز التوسع في القول إلى حد الإدعاء بتملك "الدولة للبحر الإقليمي كأى جزء من إقليمها ويؤيد وجهة النظر هذه أن الدولة لا يحق لها أن تمنع المراكب التجارية والحرية..".⁽³⁾

ويتأسس حق المرور البري وفق "نظرية الحفظ" على أن المقصود بالبحر الإقليمي هو الحماية وهي التي تفسر حقوق الدولة الساحلية على هذه المنطقة رغم كونه من أعالي البحار. ويترتب على ذلك وجوب ألا تُحوّل الدولة الساحلية من أجل حماية مصالحها الصحية مثلا، دون نفاذ السفن الأجنبية الموجودة أو أن تُردّها إلى أعالي البحار بل يتعين عليها قبول مرورها مع إخضاعها لقواعد الصحة العامة التي تحميها نفسها. كذلك لا يحق لهذه الدولة أن تفرض في إطار سياستها المالية ضرائب جمركية أو رسوما على المرور، ولكن لها أن تتخذ التدابير الكافية لحماية عدم خرق نظمها في

⁽¹⁾ أنظر هذين المقتبسين في: د.عوض المر، المرجع السابق، ص 219.

⁽²⁾ وقد سبقت الإشارة إلى هذا الموضوع عند استعراض طبيعة البحر الإقليمي. راجع الصفحات 247 من هذه الأطروحة، ولمزيد من التفصيل راجع كذلك:

René.Jean.Dupuy. « La mer sous compétence nationale». Chapitre 5. Traité du nouveau droit de la mer.Op.Cit. ; P256 et : G.Gidel. TomeIII. Op.Cit., P 162, 163.

⁽³⁾ د.صادق أبو هيف، المرجع السابق، ص 395.

هذا المجال. بل وحتى بالنسبة لباقي السفن الأخرى لا سيما الحربية منها، فإنه لا يحق للدولة الساحلية أن تمنع هذا المرور أمامها إلا إذا تهددها خطر محقق بما من قبل هذه السفن، والحكم هنا سواء بسواء أفي زمن السلم كان أم في زمن الحرب.⁽¹⁾

وأما بالنسبة للإنتقادات التي وجهت إلى نظرية "حق الحفظ" التي نادى بها الفقيه "فوشي" ومن سار معه من الفقهاء فلم يكن بالإمكان توجيهها إلى تبرير حق المرور البري فحسب لأن ما أورده "فوشي" حول هذا الموضوع كان نتاج نظرية متكاملة تُخضع البحر الإقليمي لنظام معين وتضع له طبيعة قانونية خاصة بأن ألقته - أولاً - بأعالي البحار، وثانياً أن جعلت للدولة الساحلية عليه بعض الصلاحيات التي اقتضتها ضرورة حمايتها، ثم توجهت بعد ذلك إلى تكييف المرور فيه. وعلى هذا الأساس، فإن الإنتقاد الموجه لتبرير المرور البري يكون موجهاً - بشكل عام - إلى النظرية بأكملها. فالفقيه "فوشي" يرى بأن البحر الإقليمي منطقة غير مقصودة بالحماية هي في ذاتها وإنما شرعت لحماية إقليم الدولة - وبالتالي - فلا تمتد إليه سيادة الدولة ولا يدخل ضمن إقليمها؛ كما أن المصالح الصحية والمالية لهذه الدولة لا تخوّنها في البحر الإقليمي سوى تدابير وقائية، ولا تمنحها الإختصاص بمباشرة الزيارة وفرض المكوس والرسوم... إلخ⁽²⁾، وفي كل هذا مغالطة كبيرة لما سار عليه العمل الدولي من الإعتراف للدولة الساحلية بسيادة إقليمية على منطقة من البحار تجاور سواحلها، كما لا تنفق أيضاً هذه النظرية مع القاعدة الثابتة في العمل والعرف الدوليين أصلاً، وهي خضوع السفينة لقانون دولة علمها عندما تكون في أعالي البحار، ويقع عليها واجب احترام تشريعات الدولة الساحلية ونظمها عندما تكون داخل منطقة البحر الإقليمي. وفي حالة المخالفة، تخضع السفينة لإختصاص هذه الدولة دون دولة العلم.⁽³⁾

وفضلاً عن ذلك فإن نظرية "فوشي" عارضها الفقه أيضاً، فهي غير صالحة لتبرير بعض الحقوق المتفق عليها بين الدول والتي تصل على حد التدخل ومنع المرور لضرورات أمنية أو صحية وهو ما اتفقت عليه الغالبية من الفقهاء.⁽⁴⁾

وفي نهاية المطاف، يمكن القول بأن المرور البريء، وفي ضوء ما تم استعراضه من نظريات تجمعت تحت لواء اتجاه أعالي البحار، لا يمكن اعتباره حراً تماماً على شاكلة ذلك الممارس في أعالي البحار، كما أن للدولة الساحلية - وسواء تعلق الأمر بارتفاق دولي أو بحق الحفظ - حق أن يتقيد هذا المرور شبه الحر باشتراط جملة من القيود عليه إذا تم في بحرها الإقليمي رغم أن هذا الأخير يعد

(1) راجع في ذلك: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 209.

(2) المرجع السابق، ص 214.

(3) راجع بشأن هذا النقطة: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 141.

(4) راجع: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 214.

جزءاً من أعالي البحار في نظرهم. لكن العمل الدولي غير هذه الفكرة أصلاً، ثم إن القانون الدولي نفسه لم يأخذ بما بل أخذ باتجاه آخر كما سوف نرى لاحقاً.

المطلب الثاني

المُرور البري رُخصةٌ لصالح السفن الأجنبية

وكما هو ظاهر من تسمية هذا المطلب واعتبار المرور البري رخصة، فإن ذلك يتطلب القول بوجود مرخصٍ به بالضرورة من قبل جهة مالكة للمكان الذي يتم فيه هذا المرور، ومن ثم، فإنه من اليسير استنتاج أن هذا الإتجاه هو أحد النتائج المترتبة عن الإتجاه العام الذي يري بأن البحر الإقليمي ملحق بالإقليم البري وجزء منه.

وللتذكير، فقد رأينا عند الحديث عن طبيعة البحر الإقليمي، كيف أن هذا الإتجاه تصدرته نظريتان هما: نظرية "الملكية" ونظرية "السيادة"؛ وقد رأينا بالنسبة للأولى، والتي ناصرها عدد من فقهاء القرنين 18 و 19 أمثال "فاتل E. de Vattel" و"هال Hall" الذين رأوا بأن البحر الإقليمي شيء يختص بكونه قابلاً للتملك، كما أن حقوق الدولة الساحلية عليه هي حقوق ملكية تصل إلى حق هذه الدولة في حظر مرور السفن الأجنبية عبر بحرها الإقليمي إلا بناءً على رخصة تمنحها لاعتبارات تخص المصالح الدولية، ولها إزاء ذلك أيضاً، حق احتكار الصيد والإبحار بين مرافئ هذه الدولة داخلياً.⁽¹⁾

وقد سار على نظرية الملكية بصفة عامة عدد من الفقهاء المبرزين أمثال "فوديري Pradier Fodéré" و الفقيه "دي مارتن De martens" والفقيه "ريفير Rivier"، كما ساندها في بادئ الأمر أيضاً، الفقيه "جيدل Gidel" الذي اعتبر البحر الإقليمي جزءاً من إقليم الدولة و هو ليس أكثر من مجرد "إقليم مغمور بالماء Un Territoire Submergé"، ليتراجع بعد ذلك عن هذه النظرية إلى نظرية السيادة وقد رأينا ذلك تفصيلاً في عنصر طبيعة البحر الإقليمي.⁽²⁾

كذلك أيد هذه النظرية كل من "د. حامد سلطان" والفقيه "أوبنهايم" والسيدة "باسيد Madame Paul Bastid" التي رأت ألا شك في أن البحر الإقليمي ملحق بالإقليم الأرضي. وقد خفف البعض الآخر من رواد هذا الإتجاه من نظرية حق الملكية والمغالاة فيها، ورأوا أن ما للدولة الساحلية على بحرها الإقليمي إنما هو حق السيادة لا حق الملكية. أو بعبارة أخرى، فإن

⁽¹⁾ وقد سبق الإشارة كذلك إلى هذا الموضوع، راجع الصفحات 249-251 من هذه الأطروحة ولزيد من التفصيل، راجع كلا من: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 14، وكذا: الأستاذ شارل روسو، المرجع السابق، ص 253، وكذلك:

Abdelwahab Bekhechi. Op.Cit., p 48.

⁽²⁾ راجع ص 249 من هذه الأطروحة.

الدولة الساحلية هي سيدة على بحرها الإقليمي لا مالكة له، لأن حق الملكية يقتضي وضع اليد أو الحيازة على الشيء وهو الشيء غير الوارد بالنسبة للبحر الإقليمي.

وقد ساند نظرية السيادة عدد من الفقهاء المبرزين كذلك أمثال الفقيه "Ch.Dupuy" الذي تبناها في محاضراته التي ألقاها بمعهد القانون الدولي في لاهاي عام 1924، كما ساندها أيضا عدد من الفقهاء أمثال "J.I.Latour" بعد أن تنازل عن نظرية حق الحفظ، وساندها أيضا، الفقيه ديسبانيه "Dispagnet" و "نوجه Nuger" و "بلانتشلي Bluntshli" و "باركلاي Barkly" و "دوفيريون Deferron" و "جيدل" و "جيسوب Jessup" و "لوترباخت Lauterpacht" و "فروودس Verdoss" وغيرهم من الفقهاء الذين اعتمدوا هذه النظرية بطرق وبشروط مختلفة.⁽¹⁾

وللتذكير، فإن هذه النظرية كانت من الرواج ما جعلها تحظى باهتمام معهد القانون الدولي الذي تبناها في عدد من دوراته فضلا عن أنها هي التي استقرت فيما بعد في اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 ثم - وأخيرا - في المادة الثانية من الاتفاقية العامة لعام 1982.⁽²⁾ ومن دون تكرار موضوع طبيعة البحر الإقليمي، فإن ما يهمنا هنا، وسواء تعلق الأمر بحق الملكية أو بحق السيادة، هو أن المرور البري وفق هذا الاتجاه الذي يعزز مركز الدول الساحلية مجرد رخصة للسفن الأجنبية لا تتمتع بممارسته إلا بعد حصولها عليها من قبل الدولة الساحلية.

ومن الذين أثاروا مسألة الترخيص الواجب الحصول عليه كشرط للعبور، يمكن ذكر الفقيه "بالدوني Baldoni" الذي رأى بأن المرور البري المقرر للسفن الأجنبية عبر البحار الإقليمية هو مجرد رخصة أو "بجاملة" من قبل الدولة الساحلية،⁽³⁾ كما ذهب إلى ذلك صراحة "د.مصطفى الحفناوي" حين رأى بأن "المرور البري المسموح به لسفن الدول الأجنبية التجارية هو رخصة تمنحها الدولة من باب التضامن والتعاون الدوليين، وللدولة الحق في أن تسحب أو تعطل هذه الرخصة إذا كان يوجد ما يبرره من اعتبارات أمنية لإقليمها وشعبها وهي التي تحدد مدة ذلك".⁽⁴⁾

وقد سار أيضا على هذا الاتجاه "د.عز الدين فودة" الذي رأى بأن "المرور البري ليس حقا كما يحلو للبعض أن يطلق عليه وإنما هو مجرد رخصة أو امتياز تمنحه الدولة الساحلية للسفن التجارية الأجنبية في وقت السلم بشرط ألا ينطوي على تهديد للأمن العام وسلامة السواحل الداخلية أو

(1) راجع هذا الموضوع بالتفصيل في الصفحات 252-253 من هذه الأطروحة.

(2) وقد سبقت دراسة كل هذه المعطيات. راجع الصفحات 253-254 من هذه الأطروحة

(3) أنظر: د.محمد سعيد الخطيب، المرجع السابق، ص321.

(4) د.مصطفى الحفناوي، المرجع السابق، ص158.

الإخلال بأنظمة الدولة. فتقييد المرور هنا بلفظ "البريء" لا يتفق مع اعتبار هذا المرور "حقاً" ثابتاً لأية دولة في المياه الإقليمية لدولة أخرى".⁽¹⁾

وفي هذا الإطار، ذهب "د. محمد سعيد الخطيب" إلى أن "سيادة الدولة على البحر الإقليمي لا تتأثر بقاعدة المرور البريء للسفن الأجنبية فيه وذلك لعدم وجود تعارض بين الإثنين، حيث أن المرور البريء ما هو إلا إجازة ضمنية من الدولة الساحلية إلى السفن الأجنبية بالمرور في مياهها الإقليمية تسهيلاً للمواصلات الدولية".⁽²⁾

والظاهر أن هذا الاتجاه يسعى إلى تعزيز سلطة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي، وهو يندرج - كما أسلفت بالقول - تحت إطار الاتجاه العام الذي يُلحق البحرَ الإقليمي بالبحر البريء للدولة الساحلية سواء كان ذلك في إطار حق الملكية أم في إطار حق السيادة. وعلى الرغم من أن هذه الأخيرة هي التي نجحت الدول في إقرارها وأصبحت قاعدة من قواعد القانون الدولي أخذت مكانها في كل من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي أو الإتفاقية العامة، إلا أن هذا لم يمنع من أن التيار الذي يقضي بأن المرور البريء رخصة تمنحها الدولة الساحلية لم يكتب له النجاح خاصة أمام الإنتقادات التي وجهت إليه .

ذلك أن القول بأن المرور البريء إذا كان مقروناً بعنصر البراءة لم يعد حقاً، وهو الرأي الذي نادى به عدد من الفقهاء وركزوا عليه والتقطه "د. عز الدين فوده" كما ورد فيما سلف، هو قول مردود عليه بأن المرور لا يكون حقاً إلا إذا كان بريئاً، ولا يكون بريئاً إلا في إطار احترامه لمصالح الدولة الساحلية وقوانينها؛ فإذا هو أخلَّ بأحد هذه المصالح أو القوانين، غابت عنه براءته ولم يعد - إذ ذاك - حقاً من الحقوق، وجاز للدولة الساحلية أن تمنعه. ومن جهة ثانية، فإن القول بأن المرور البريء هو ترخيص وليس حقاً يكذبه العرف الدولي الذي استقر على ألا تمنع الدول الساحلية هذا المرور وأن لا يُعلق على ترخيص من قبلها ما دام بريئاً، وقواعد العرف الدولي معروفة بأنها ملزمة لجميع الدول حتى بالنسبة لتلك التي لم تشارك في صنعها، وبالتالي، فإن هذا الحق غير مرهون بترخيص الدولة الساحلية في إطار تعاونها مع الجماعة الدولية، ولو صح ذلك لجاز لها أن تسحبه أو أن منعه وهو ما لم يقره العرف الدولي.⁽³⁾

(1) مشار إليه في: د. إبراهيم لعناني، المرجع السابق، ص 141 و 142.

(2) د. محمد سعيد الخطيب، المرجع السابق، ص 322.

(3) راجع في شأن هذه الإنتقادات: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 232.

المطلبُ الثالثُ

المُرورُ البرىءُ حقٌّ للسفنِ الأجنبيةِ وقيدٌ على سيادةِ الدَّولةِ السَّاحليةِ

إن نظرية حق السيادة على البحر الإقليمي التي اعتنقها الفقه الدولي أولاً ثم أصبحت تميز طبيعة البحر الإقليمي وأقرتها المجموعة الدولية في كل محاولاتها الرامية إلى تدوين قانون البحار بدءاً من مؤتمر لاهاي مروراً باتفاقيات جنيف وانتهاءً بالإتفاقية العامة، قد عززت بالفعل صلاحيات الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي وجعلته امتداداً لإقليمها ومنطقةً جديرة بالحماية لذاتها لا كمنطقة شرعت لحماية إقليم هذه الدولة الساحلية. ومع ذلك، فإن إقرار نظرية السيادة هذه لم يصاحبه إقرار نتيجة قد تبدو حتميةً لهذه النظرية وهي جعل المرور البريء مرهوناً بموافقة الدولة الساحلية وقاصراً على إذنها وترخيصها مادام البحر الإقليمي يخضع كليةً لسيادتها، غير أن النتيجة هي بخلاف ذلك.

إن الرجوع إلى مختلف المؤتمرات أو حتى إلى مجرد المحاولات الدولية الرامية إلى تدوين قانون البحار أو تلك الرامية حتى إلى تنظيم بعض المسائل ذات الصلة به، يتضح منها أنها حاولت قدر الإمكان التوفيق بين مصالح الدولة الساحلية الخاصة وبين الصالح العام للجماعة الدولية؛ وقد كان المرور عبر البحار الإقليمية أكثر المواضيع تأثيراً بهذه المحاولات التوفيقية، كما أن الجدل الذي تعاور موضوع طبيعة البحر الإقليمي، لم يكن في الحقيقة سوى انعكاس لجدل آخر تردد بشأن المرور عبر هذه البحار. فإذا كانت الجهود الدولية قد أفلحت في إقرار حق السيادة للدولة الساحلية على بحرها الإقليمي، فإنها تكون بذلك قد أولت مراعاة لمصالح هذه الدولة، ومع ذلك، فإن حقوق الجماعة الدولية المتمثلة في حرية الملاحة البحرية والإتصال يجب كذلك أن تحظى بالإهتمام. ولما كان هناك مجال للتوفيق بين المطلبين، فقد جاءت محاولات هذه الجهود الدولية - والتي سبقها العرف والعمل الدوليان - للسماح كذلك بالمرور خلال هذه البحار الإقليمية التي تخضع لسيادة الدولة الساحلية أصلاً، ومن دون ترخيص أو شروط من قبل هذه الدولة شريطة أن يتم هذا المرور وفق قيود محددة أهمها قيد "البراءة". ونتيجة لإعتبارات التوفيق بين المصلحتين، "صار السماح للسفن الأجنبية بالمرور البريء بالقرب من سواحل الدول قاعدة عرفية تلتزم الدول باحترامها"⁽¹⁾، ولم يعد هذا المرور رخصةً تُمنح للسفن الأجنبية من قبل دولة الساحل، وإنما أصبح حقاً ثابتاً لها تتوافر فيه كل عناصر الحق التكوينية وجميع خصائصه وهو يقوم على حق الدول في الإتصال والتبادل.⁽²⁾

(1) د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 136

(2) راجع: د. صلاح الدين عامر، د. عائشة راتب، د. حامد سلطان، المرجع السابق، ص 503 وكذا:

Abdelwahab Bekhechi. Op.Cit., p 51.

وفضلاً عما سبق، فإن إقرار المنتظم الدولي لنظرية حق السيادة على البحر الإقليمي فإنه - وفي ذات الوقت - قد حدد كذلك معالم هذه السيادة وحدودها في إطارها العام. ويحضرني في هذا السياق، تلك النظريات والإدعاءات التي نادى بها عدد من الفقهاء ضمن جهودهم لتكريس حق المرور البري، معتبرين أن السيادة على البحر الإقليمي غير مطلقة أو هي من "نوع خاص *Sui Generis*"، أو لا تتشابه مع سيادة الدولة على إقليمها؛ بل هي سيادة ناقصة أو مخففة أو "غير تامة" إلى غير ذلك من النعوت التي أطلقها كل من "بلانتشلي *Bluntshli*" و "باركلاي *Barklay*" و "دوفيريون *O. de ferron*" وغيرهم؛⁽¹⁾ وليس في مضمون ما جاؤوا به سوى سعيهم إلى تأكيد حق المرور البري وعدم قصره على إذن من الدولة الساحلية.

والحقيقة أن المرور البري كحق للسفن الأجنبية وقيد على سيادة الدولة الساحلية كان قد أُقرَّ بشكل واضح لدى معاهد وجمعيات القانون الدولي. فمعهد القانون الدولي قد أشار في لائحته المقدمة في دورة باريس لعام 1928 في المادة (6) منها بأن "للسفن التجارية الحق في المرور البري في البحر الإقليمي وتكون إذ خاضعة لقوانين ولوائح البوليس والملاحة المقررة من قبل الدولة الساحلية وتخضع السفن المارة التي تخل بقوانين الدولة ولوائحها إلى ولاية هذه الدولة"، وأقرت جمعية القانون الدولي في المادة (10) من مشروعها المقدم في دورة فيينا عام 1926 بأن: "للسفن جميع الدول العامة منها والخاصة، الحق في المرور الحر خلال المياه الإقليمية غير أنها تكون خاضعة للقوانين التي تسنها الدولة التي تعبر هذه السفن مياهاها...". وهي الفكرة ذاتها التي أوردتها الجمعية اليابانية للقانون الدولي في مشروعها المقدم عام 1926، حيث جاء في المادة (6) منه بأن: "تتمتع جميع السفن، وبدون تمييز بحق المرور البري في المياه الإقليمية بما يتفق وجميع القواعد التي تضعها الدولة الساحلية بخصوص سلامة الملاحة، البوليس البحري أو الدفاع وأمن إقليمها"، ولم يخرج عن هذا النسق المعهد الأمريكي للقانون الدولي في مشروعه الثاني عشر المتعلق "بالاختصاص" الموضوع عام 1925، والمقدم إلى مؤتمر القانونيين (*Conference des juristes*) في ريودي جانيرو عام 1927 حين نص في المادة (9) منه على أنه: "يمكن للسفن التجارية لجميع الدول أن تعبر بحرية في المياه الإقليمية، غير أنها تكون خاضعة لقوانين ونظم الدولة التي تتبعها تلك المياه الإقليمية".⁽²⁾

وقد رأى الفقيه "كولومبس *Colombos*" تنمة لما سبق، أن "السيادة المطلقة التي تدعيها بعض الدول على بحرها الإقليمي يستحيل توفيقها مع الحق الذي تتمتع به السفن التجارية في المرور البري

⁽¹⁾ وقد سبقت الإشارة إلى هذا الموضوع. راجع الصفحات 252-253 من هذه الأطروحة.

⁽²⁾ وقد سبقت الإشارة إلى هذا الموضوع. أنظر ص 292 من هذه الأطروحة وكذا:

Gilbert Gidel. Tome III. Op.Cit., p199

عبر البحر الإقليمي وامتناع فرض أعباء مالية عليها بناء على واقعة المرور في ذاتها ... ومن ثم، يجب أن تكون حقوق السيادة التي تمارسها الدولة في البحر الإقليمي مقيدة بما هو ضروري للغاية لضمان أمنها والدفاع عن إقليمها وحماية مصالحها في البحر الإقليمي بغير استبعاد الملاحة البحرية البريئة عبر هذه المياه".⁽¹⁾ وبهذا المعنى أيضاً، ردّد مؤتمر لاهاي في مشروعه حول البحر الإقليمي بأن للدولة على بحرها الإقليمي حقوق سيادة تباشرها رهنا بمراعاة مواد المشروع أو مواد الإتفاقية وفي حدود قواعد القانون الدولي، وفي كل ذلك اشتراط لحق المرور البريء الذي أخذ صورة من صور العمل والعرف الدوليين كقيد على هذه السيادة، ثم أكدته مواد إتفاقية لاهاي وحظي ضمن نصوصها بـ 11 مادة أهمها المادة (4) التي قضت ما نصه بأن لا تعيق الدولة الساحلية المرور البريء للسفن الأجنبية في بحرها الإقليمي.

ولم يغب عن لجنة القانون الدولي - بدورها - بُعد الموازنة بين المرور البريء واعتباره حقاً وبين السيادة على البحر الإقليمي واعتبارها مخففة أو غير تامة أو من نوع خاص..، فهي قد ذكرت صراحة عند تعليقها على المادة الأولى من مشروعها النهائي حول البحر الإقليمي بأن "السيادة في البحر الإقليمي لا يمكن أن تباشر بالمخالفة لقواعد القانون الدولي وأحكامه، وأن المشروع وإن تضمن بيان بعض القيود التي تحدّ من السيادة الإقليمية وفقاً للقانون الدولي إلا أن ما أورده المشروع منها لا يعتبر حصراً لها ولهذا قيّد المشروع السيادة الإقليمية بالمواد الواردة بالمشروع وغيرها من قواعد القانون الدولي"⁽²⁾، في هذا أيضاً إشارة إلى تقييد سيادة الدولة الساحلية بحق المرور البريء التي تضمنه المشروع كذلك، فضلاً عن هذا الحق مستقر في القانون الدولي، وفي إشارة لجنة القانون الدولي إليه إشارة إلى هذا المرور كذلك.

ومن جهة ثانية، فإن تبرير اعتبار المرور البريء "حقاً" للسفن الأجنبية و"قيداً" على سيادة الدولة الساحلية لا يجب أن ينسبنا أن الأصل في البحار هو فتحها وحرية الملاحة فيها في وجه جميع السفن، وأن الإستثناء، هو منعها أو عرقلة الملاحة فيها. إن هذا المبدأ مؤكّد في العديد من المناسبات جعلت منه ما يقترّب من القواعد الآمرة في القانون الدولي. فقد حرص ميثاق عصبة الأمم في الفقرة (هـ) من المادة (22) أن تُكفل حرية الملاحة البحرية، وأشار الرئيس "ويلسن" كذلك إلى هذه الحرية عام 1917 ضمن مبادئه الأربعة عشر، ونصت عليها معاهدة فرساي لعام 1919 وعدد آخر من

(1) أنظر: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 223.

(2) أنظر: المرجع السابق، ص 223.

المعاهدات التي زامنتها أو حتى بالنسبة لبعض الإتفاقيات الثنائية التي سبقتها (1) ، فضلا عن تصريح برشلونة لـ 1920/04/20 واتفاقية النظام الدولي للموانئ البحرية الموقع بجنيف في 9 ديسمبر 1923 وكذا اتفاقية تجارة العبور للبلاد غير الساحلية الموقعة بنيويورك في 8 جويلية 1965 التي قضت صراحة بأن "النفوذ الحر إلى البحر مبدأ جوهرى يتوخى نشر التجارة الدولية وتعميق التطور الإقتصادي، وأنه في نطاق المياه الإقليمية والداخلية، فإن السفن الحاملة لعلم الدولة الحبيسة تتكافئ في المعاملة والحقوق مع السفن المنتمية للدول الساحلية غير الدول الإقليمية". (2)

وحتى بالنسبة للعمل الدولي، فإن الظاهر من خلاله ما يوضح أن الدول تعاملت مع المرور البري كقيد على السيادة الإقليمية وحق للسفن الأجنبية بإدراجه ضمن تشريعاتها الوطنية والقضاء به إما صراحة في تلك التشريعات، وإما ضمنا بالإشارة إليه حين الإشارة إلى أحكام القانون الدولي. من ذلك، ما نصت عليه مجموعة القواعد المعمول بها بتاريخ 29 أبريل 1966 والمتعلقة بالملاحة في المياه الداخلية والإقليمية والرسو في الموانئ والأحواض البحرية بالأقاليم الفرنسية لما وراء البحار بإخضاع المياه الإقليمية والداخلية لسيادة الدولة الفرنسية وهي تباشرها في حدود قواعد القانون الدولي المنظمة لهذا الموضوع وبوجه خاص في مجال مباشرة حق المرور البري والنفوذ إلى الموانئ البحرية المفتوحة للملاحة. كما نصت على هذا الحكم أيضا المادة (3) من دستور جواتيمالا لـ 15 سبتمبر 1965 التي نصت على أن "تباشر جواتيمالا السيادة الكاملة والهيمنة فوق إقليمها الذي يتضمن التربة وما تحتها وجرفها القاري والمياه الإقليمية... وذلك بغير إخلال بالملاحة البحرية الحرة..". ؛ وعلى مثل هذا أيضا نص القرار الجمهوري الصادر في العراق بتاريخ 15 نوفمبر 1958 القاضي بإخضاع البحر الإقليمي للعراق وقاع البحر وباطنه لسيادة جمهورية العراق بشرط مراعاة قواعد القانون الدولي المتعلقة بمرور السفن الأجنبية عبر بحرها الإقليمي مرورا بريئا. (3)

(1) مثل معاهدة "نويلي Neuilly" لـ 27 نوفمبر 1919 و معاهدة " سانت جرمان Saint Germain " لـ 10 سبتمبر 1919 واتفاقية " تريانون Trianon " لـ 4 جوان 1920، وهي معاهدات زامنت معاهد فرساي، كما أن ثمة اتفاقيات ثنائية سبقتها مثل معاهدة 14 نوفمبر 1890 بين بريطانيا والبرتغال... إلخ، وقد سبقت الإشارة إلى هذا العنصر في الصفحات 180-181 من هذه الأطروحة. (2) وقد سبقت الإشارة إلى هذا الموضوع. راجع ص 181 من هذه الأطروحة وكذلك د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 227. (3) وإذا كان البعض من الدول من أشار صراحة إلى حق المرور البري، فإن منها من أشار ضمنا إلى ذلك بالإحالة إلى قواعد القانون الدولي. ومن أمثلة ذلك أذكر الأمر الملكي الصادر عن المملكة العربية السعودية بتاريخ 16 فيفري 1958 والذي نص على أن المياه الإقليمية للمملكة وكذلك الفضاء الجوي فوقها وقيعان المياه الإقليمية وما تحتها تحكمها السيادة الإقليمية للدولة في حدود قواعد القانون الدولي. و بنفس الحكم والمعنى جاء الإعلان الصادر عن رئيس جمهورية الهند بتاريخ 30 سبتمبر 1967، وكذا الإعلان الصادر عن رئيس جمهورية كينيا بتاريخ 6 جوان 1969 ، وإعلان رئيس باكستان لـ 16 ديسمبر 1966 الذي جاء فيه أن حقوق الدولة في بحرها الإقليمي هي حقوق سيادة يقرها العمل بين الدول وتكفلها قواعد القانون الدولي. راجع بخصوص جملة هذه التشريعات والتصريحات وما ذكر أعلاه : د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 221 ، 222.

ويبدو أن معالم حق المرور البري قد تشكلت بشكل واضح وفي شبه إجماع أثناء انعقاد المؤتمر الأول للأمم المتحدة حول قانون البحار بجنيف عام 1958 من خلال مناقشات وآراء مندوبي الدول المؤتمرة.

فقد ذكر الوفد البريطاني في الاجتماع الخامس لأعمال اللجنة الأولى للمؤتمر بتاريخ 1958/03/05 بأن "أحكام حق المرور البري المنصوص عليها في المشروع النهائي توضح بعض مبادئ القانون الدولي المقبولة من الدول قبولاً عاماً وتكفل استقرارها، وأن حق المرور البري ليس تابعاً لغيره من الحقوق، بل هو حق مستقل له أهميته خاصة في مجال المضائق الدولية ولا يجوز أن تمنعه الدولة الساحلية بقرار منفرد".⁽¹⁾

كما جاء على لسان الوفد الهولندي في الاجتماع السادس للجنة الأولى بتاريخ 6 مارس 1958 بأن حكومة هولندا تعتقد أن الحل الأمثل لنظام البحار الإقليمية "هو الذي يودع السيادة الكاملة على البحر الإقليمي في الدول الساحلية بشرط أن يكون حق السفن الأجنبية في المرور البري مكفولاً وأن تباشر الدولة الساحلية ولايتها المدنية والجنائية في الأحوال الاستثنائية وحدها"؛ وذكر الوفد الإيطالي في الاجتماع السادس كذلك بأن "الدولة الساحلية تباشر السيادة فوق بحرها الإقليمي بشرط مراعاة حرية الملاحة البحرية، وأن تقنين نظام البحر الإقليمي يتعين أن يوفر الحماية لحق المرور البري وأن يقرر لنظام السفن الأجنبية في البحر الإقليمي النصوص الملائمة..". كما ذكر وفد غواتيمالا في الاجتماع السادس كذلك بأن "المشروع النهائي للجنة القانون الدولي جاء متفقاً مع العمل بين الدول وآراء الفقهاء بتقريره لسيادة الدولة الساحلية في البحر الإقليمي، ومثل هذه السيادة تحد منها القيود المتعارف عليها في القانون الدولي كتلك المتعلقة بحق المرور البري".⁽²⁾

وفي الاجتماع الثامن لـ 1958/03/08، ذكر وفد أفغانستان أن حكومة بلده - وهي من الدول غير الساحلية - معنية بحق المرور البري باعتباره حقاً طبيعياً أقره فقهاء كبار أمثال "جروسيوس" و"توماس جيفرسون"؛ في حين، ذهب وفد الولايات المتحدة الأمريكية إلى طرح هذا الموضوع بقوة في الاجتماع العاشر لـ 11 مارس 1958 حين ذكر بأن حرية الملاحة البحرية تفيده

⁽¹⁾ أنظر المقتبس في: د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص230، وأنظر حوله:

L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., P245. والظاهر أن تركيز الوفد البريطاني على حق المرور البري في المضائق الدولية جاء متأثراً بمحادثة وقضية مضيق كورفو لعام 1949؛ كما أنه على ذكر هذه القضية فقد علق القاضي "الفاريز Alvarez" بأن "مبدأ حرية البحار جزء من القانون الدولي الجديد، وأن مرور السفن التجارية عبر البحر الإقليمي لدولة أجنبية وكذلك عبر المضائق التي تقع فيه أو عبر المضائق التي لها طبيعة دولية، ليس مجرد تسامح من الدولة الساحلية بل هو حق تحوزه السفن التجارية الأجنبية لقيامها على مهمة سلمية وتنميتها للروابط الحسنة بين الدول". أنظر: د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص147.

⁽²⁾ راجع جملة هذه الأقوال والتصريحات في: د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص230-231.

مباشرة الدول لمواصلاتها البحرية والنقل عبر البحار بأكمل قدر من الحرية، وبغير الحصول على موافقة من دولة أجنبية، وتدين دول كثيرة بقوتها الاقتصادية ومعاشها عند اعتمادها على الصيد لهذه الحرية، ولا تتوحي السفن التجارية مجرد الحصول على الريح، ولكنها تنقل المواد الضرورية لأسواقها، ولا يجوز الحد من هذه الحرية بمدّ اتساع البحار الإقليمية، ذلك أن حق المرور البريء وإن كان مقررا في البحار الإقليمية، بل هو حق تاريخي *A historic Right*، إلا أن وجود هذا الحق في البحار الإقليمية يعني أن حرية الملاحة البحرية المقررة في أعالي البحار تقيدها حقوق السيادة في البحار الإقليمية. وإذا قيل أن الدولة الساحلية تكفل حق المرور البريء بشرط انسجامه مع سيادتها وأمنها، فإن حق المرور البريء لا يمكن أن يكون معادلا لحرية الملاحة البحرية في أعالي البحار، وبالتالي فإن اقتطاع جزء منها بمدّ اتساع البحر الإقليمي سيضر في النهاية بهذه الحرية.

وذهب وفد ليبيريا في الاجتماع العاشر كذلك إلى نفس الاتجاه لكن بشيء من التحفظ ومن دون تغليب اتجاه على آخر، فقد ذكر بأن من المبادئ المسلمة في القانون اعتبار البحر الإقليمي للدولة جزءا من إقليمها تباشر عليه ولاية كاملة في الحدود ذاتها المقررة على إقليمها القاري، ولكن هذه الولاية لا تخل في نطاق البحر الإقليمي بحق السفن التجارية الأجنبية في مباشرة المرور البريء؛ وبنفس الكيفية أيضا، قرر وفد الاتحاد السوفياتي - في الاجتماع الثاني عشر لـ 1958/03/12 - بأن حكومته تؤيد حق المرور البريء الذي يعتبر عنصرا هاما في نظام البحر الإقليمي و شرطا ضروريا للملاحة الدولية المعتادة.⁽¹⁾

وقد حسمت اتفاقية جنيف لعام 1958 للبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة هذا الموضوع بأن قررت في مادتها (14) الفقرة الأولى أنه: "مع مراعاة أحكام هذه المواد، فإن سفن جميع الدول الساحلية أو غيرها تتمتع بحق المرور البريء في البحر الإقليمي".

ومع هذا النص، لم يعد هناك مجال للإختلاف بشأن طبيعة المرور البريء إن كان يمكن اعتباره "حقا" للسفن الأجنبية الخاصة "وقيدا" على سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي؛ كما أن الاتفاقية العامة نقلت هذا الحكم إلى نصوصها من دون عناء يذكر⁽²⁾ فنصت في المادة (17) منها على أنه: «رَهْنَا بِمُرَاعَاةِ هَذِهِ الْإِتِّفَاقِيَّةِ، تَتَمَتَّعُ سَفُنُ جَمِيعِ الدُّوَلِ، سَاحِلِيَّةٌ كَانَتْ أَوْ غَيْرَ سَاحِلِيَّةٍ،

⁽¹⁾ وإلى ذات الحكم ذهبت بوليفيا في الاجتماع السابع لـ 1958/03/07، وكذا بلغاريا في الاجتماع الثامن و وفد نيوزيلاندا في الاجتماع التاسع. راجع كذلك: المرجع السابق، ص 231.

⁽²⁾ بل وحتى بالنسبة للسفن الحربية وحقها في المرور البريء عندما تقدمت الفيليين في الدورة التاسعة للمؤتمر الثالث عام 1980 باقتراح رأته وجوب إدراجها ضمن فقرات المادة (21) من الاتفاقية العامة المتعلقة بقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور حيث اقترحت إضافة عبارة إلى البند (أ) وهي "تنظيم ملاحه السفن الحربية بما فيها حق الترخيص أو الأخطار المسبق للمرور خلال البحر الإقليمي" غير أن هذا الاقتراح قوبل بالرفض الشديد من قبل الدول الغربية إضافة إلى الاتحاد السوفياتي. راجع في هذا:

L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., P218.

بِحَقِّ الْمُرُورِ الْبَرِيِّ خِلَالَ الْبَحْرِ الْإِقْلِيمِيِّ». بل وأكثر من ذلك، أن الإتفاقية العامة أكدت هذا "الحق" في عدد من نصوصها الأخرى ومن جوانب مختلفة كالمادة (22) التي تشتمل على عبارة «لِلدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ ، كَلَّمَا أَقْتَضَتْ ذَلِكَ سَلَامَةُ الْمَلَاْحَةِ، أَنْ تُفَرِّضَ عَلَى السُّفُنِ الْأَجْنَبِيَّةِ الَّتِي تُمَارِسُ حَقَّ الْمُرُورِ الْبَرِيِّ خِلَالَ بَحْرِهَا الْإِقْلِيمِيِّ...» ، أو المادة (24) منها أيضا التي تنص على أن «لَا تُعْبَقُ الدَّوْلَةُ السَّاحِلِيَّةُ الْمُرُورَ الْبَرِيَّ لِلْسُّفُنِ الْأَجْنَبِيَّةِ عِبْرَ بَحْرِهَا الْإِقْلِيمِيِّ...» ، كما «لَا يَجُوزُ أَنْ تُفَرِّضَ رُسُومٌ عَلَى السُّفُنِ الْأَجْنَبِيَّةِ لِمَجْرَدِ مُرُورِهَا خِلَالَ الْبَحْرِ الْإِقْلِيمِيِّ» وفق نص المادة (26) ، وهي كلها نصوص تضاف إليها نصوص أخرى سأتطرق إليها لاحقا تؤكد طابع "الحق" لهذا المرور البريء الذي تتمتع به السفن الأجنبية.

لَا خاتمة الفصل الأول:

وختاما لهذا الفصل ، أقول بأن المرور البريء كقيد على سيادة الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي وحق للسفن الأجنبية العادية لم يجز الاعتراف به ولا تحديد معالمه ومدلوله بموضوعية إلا بعد عدد من المؤتمرات الدولية. فمؤتمر لاهاي لعام 1930 قد جعل من مدلول المرور البريء مشتملا على عبارة " القصد " مما قلل من الاعتبارات الموضوعية فيه ، فجعله مثار نزاعات دولية وجدل فقهي فحاول مؤتمر جنيف تفادي تلك الأخطاء مدعوما ببلجنة القانون الدولي ، ومع ذلك فإن هذا المؤتمر لم يفلح كذلك ، وظهر القصور في عدد من النصوص ذات الصلة به والتي تضمنتها اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة. ومع ذلك فقد تداركت الاتفاقية العامة أوجه القصور تلك كلها ، فوضعت قائمة حصرية وموضوعية لمختلف النشاطات التي يؤدي القيام بها إلى نفي البراءة عن مرور السفن مما جعل السفن في وضعية قانونية محددة ، وأنهت بذلك كل مجال للشك والتأويل حول نسبية وموضوعية معيار البراءة الذي نعتت به المؤتمرات الدولية التي عاجلت هذا الموضوع من قبل.

S الفصل الثاني g

النظام القانوني للمرور البري للسفن الأجنبية ذات الطبيعة الخاصة

M

للإشارة، فإن ما تمت دراسته من أحكام تخص المرور البري، إنما ينطبق على وضع السفن الأجنبية الخاصة أثناء مرورها البري عبر المياه الإقليمية للدولة الساحلية، وهذه السفن هي من النوع المعتاد للملاحة بين الدول في مجال المواصلات والتجارة البحرية والصيد..، وهي التي أن ينطبق عليها وصف السفن التجارية.

ومع ذلك، فإن النصوص والأحكام المثارة في الفصل السابق - وإذ تنطبق على هذه الطائفة من السفن - فإنها لا تنطبق بالقدر نفسه على أنواع أخرى من السفن بقيت بمنأى عنها لما لها من وضعيات مختلفة وأحكام تختلف نوعاً ما عما سبقت دراسته، وهذا بالنظر إلى خصوصيتها وما يعترئها من ملابسات تجعلها في وضع قانوني مختلف في مجال المرور البري عن السفن التجارية. ومثل هذه السفن، السفن الحربية والسفن التي تحمل مواد خطيرة أو التي تعمل بالطاقة النووية وكذلك الغواصات؛ فهذه السفن - وقبل الحكم عليها مسبقاً - يرد عليها تنظيم آخر ومختلف وهو ما سأتناوله في العناصر التالية:

المبحث الأول

الوضع الخاص بالسفن الحربية ويمرورها البريء

السفينة الحربية كما عرفتها المادة (29) من الإتفاقية العامة، تعني «... سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما وتحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدولة، وتكون تحت إمرة ضابط معين رسمياً من قبل حكومة تلك الدولة ويظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو فيما يعادلها، ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الإنضباط في القوات المسلحة النظامية» (1).

ويعتبر مرور السفن الحربية خلال البحار الإقليمية من أشد المواضيع إثارة للخلاف والجدل إن على صعيد الفقه الدولي أو على صعيد المحاولات الرسمية الرامية إلى تدوين قانون البحار بدءاً من مؤتمر لاهاي لعام 1930 وانتهاءً بالإتفاقية العامة. بل وحتى بعد هذه الأخيرة، فإن العمل الدولي ظل متناقضاً في تعامله مع مرور السفن الحربية مما يدفع إلى القول بأن هذا الموضوع لم يحسم بصفة نهائية أو على الأقل، بصفة واحدة لا تدع مجالاً للشك ولا للتأويل كما سوف نرى.

وإذا كان الخلاف بشأن مرور السفن الحربية قد بدأ مبكراً ومع بداية القرن العشرين رغم أن التكنولوجيا العسكرية البحرية في بداية القرن المذكور، لم تبلغ المسافة التي قطعتها السفن الحربية من حدة التصعيد والتعزيز العسكري والتواجد المكثف والمستمر في البحار التي شهدتها الحقبة التي زامت وتلت انعقاد مؤتمر جنيف لعام 1958 (2)، فإن الأمر لم يعد قاصراً على الإختلافات الفقهية

(1) وتقابلها الفقرة الثانية من المادة (8) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958. وجدير بالذكر هنا أنني أحاول الإكتفاء في هذا المطلب بالتعريف المذكور أعلاه تناسباً مع طبيعة موضوع المرور على أنني سوف أعود بحول الله لبحث جملة التعاريف الواردة على السفينة الحربية وبوادر التفكير فيها وخلفياتها عند تناولي لموضوع الإختصاص في القسم الثاني لما لهذا الأخير من أهمية تقتضي البحث المفصل للسفن الحربية والتعريف بها وما تتمتع به من حصانة سيادية في مواجهة إختصاص الدولة الساحلية.

(2) ويعود التواجد العسكري البحري الأمريكي في البحر المتوسط إلى بدايات الحرب الباردة، وبالتحديد في الخامس من أفريل 1946 حين وصلت البارجة الحربية "ميسوري" إلى إسطنبول حاملة على ظهرها جنمان السفير التركي في محاولة لإستعراض القوة على مقربة من الحدود السوفياتية. ومنذ ذلك الحين، أخذ هذا التواجد يتكثف خاصة بعد عام 1947 بهدف منع السوفيات من التدخل والتوغل في المتوسط؛ كما أن الولايات المتحدة كانت تعزز من قدرتها أسطولها ووحداته تبعاً للأزمات التي شهدتها الشرق الأوسط، إذ ارتفع عدد الأسطول البحري الأمريكي خلال الحرب الأهلية في لبنان عام 1958 من 12 قطعة إلى 38 قطعة، وارتفع إلى 65 قطعة خلال إحداهن الأردن عام 1970، وحشدت ثلاث حاملات طائرات أثناء حرب أكتوبر عام 1973.

وابتداء من السبعينيات، ومع انعقاد المؤتمر الثالث لقانون البحار، كان الإنتشار البحري الأمريكي أهم مخطط استراتيجي تعول عليه الإدارة الأمريكية، حيث بلغت وحدات وقطع البحرية الأمريكية عام 1979 نهاية أشغال المؤتمر، 227 قطعة بحرية موزعة على النحو التالي: تركيا 60، إيطاليا 52، اليونان 24، إسبانيا 27، البرتغال 22، فرنسا 40، المغرب 2، فضلاً عن قواعد قبرص (قاعدتي أكروتييري وريكاليا) و البرتغال (قاعدة لاجيس Lajes) الجوية، وقاعدة (روتا Rota) البحرية بإسبانيا وهي أهم ملحقة للأسطول

بقدر ما أصبح شبه صراعات دولية حقيقية شهدتها المؤتمرات الدولية التي عنيت بتقنين قانون البحار، وكانت الوفود خلالها تمارس ضغوطات تارة، وتكتلات تارة أخرى، في محاولة إقرار نص دون آخر أولترجيح موقف على حساب آخر ؛ وهي كلها في الأخير، بواعث مرجعها ما تمثله السفن الحربية على الصعيد الأمني والإستراتيجي الدولي. ومن أجل ذلك، كان وضع هذه السفن ومرورها البري، على جانب كبير من التعقيد.

وقد لا أكون مبالغاً إن قلت بأن عددا من النصوص والأحكام القانونية التي اندست في جملة الإتفاقيات الدولية التي عنيت بموضوع قانون البحار عموماً، وبموضوع السفن الحربية خصوصاً، إنما هو ناتج عن مواقف بعض الدول منطلقة مما تملكه من إمكانيات و"كمونات Potentiels" عسكرية بحرية، وهو الذي كان وراء تقلب مواقفها - كما سوف نرى - تارة بتأييد مرور هذه السفن وتارة

السادس، وقاعدة إيطاليا وفيها مركز القيادة البحرية للأسطول السادس في ميناء نابولي، وقواعد مادالينا وجزيرة سانتوستيفانو جنوب سردينا وسيجونيليا قرب كاتان.

أما عن الإتحاد السوفياتي، فقد بدأ تواجده العسكري ابتداء من الحرب الأهلية في لبنان عام 1958 واتخذ قاعدة بحرية عسكرية على الشاطئ الألباني، وأخذ هذا التواجد يتزايد بعد هزيمة 1967 العربية بحيث ارتفع عدد أسطوله عام 1967 من 25 قطعة إلى 57، كما أن السوفيات لم يعتمدوا على طريقة القواعد الثابتة كما فعلت الولايات المتحدة، بل كان يكتفي بموانئ الدول الحليفة لتسهيل المرور أو التواجد منها كما هي حال المرسى الكبير بالجزائر وميناء سبينك بيوغسلافيا وميناء اللاذقية بسوريا. وتمكنت الولايات المتحدة بدورها من الحصول على تسهيلات أكبر ابتداء من عام 1980 حتى في إطار اتفاقي ثنائي كما حصل بينها وبين السعودية وسلطنة عمان، الصومال، كينيا ومصر وباكستان.

وحسب بعض الإحصائيات، فإن الفترة التي انعقد فيها المؤتمر الثالث أو ابتداء من عام 1970 إلى غاية 1982، قد دلت على وجود 236 حادثة دبلوماسية شهدها البحر فضلاً عن حوادث أخرى سبقتها مثل حادثة مضيق كورفو وحصار السويس عام 1956 وحصار كوبا عام 1962 وقضية جزر فوكلاند عام 1982، وضد ليبيا، وضد إيران والعمليات العسكرية الإسرائيلية المستمرة في خليج العقبة ومضيق تيران والبحرين والبحر الأحمر والمتوسط، وبخاصة ضد لبنان إلى صائفة 2006. (راجع جملة هذه الوقائع والتحقيق فيها: د. سليم حداد، المرجع السابق، ص 164 إلى 171).

وفضلاً عما سبق، فقد استخدمت حاملات الطائرات كحاميات حقيقية، وقد لخص دورها الأميرال الأمريكي "Zumwalt" بأن مهمتها "تكمين في التواجد في البحر، التحكم فيه، القدرة على الإنتشار"، وهي تستخدم في بعض الأحيان كوسيلة ردع أو تخويف دبلوماسي عند تواجدها بالمياه الإقليمية للدول الساحلية، وهو بالفعل ما حصل ابتداء من الستينات إذ قامت الولايات المتحدة بأزيد من 200 عملية استعراضية لكل من: ليبيا، لبنان، إيران، كوبا، نيكاراغوا، كوريا، فيتنام والصين. (راجع ص 29-30 من هذه الأطروحة وكذا: H.Coutau-Begarie. (Les stratégies. Le problème du porte avions). Op.Cit)، هذا فضلاً عن التعزيز العسكري الفرنسي البحري الذي شهدته فترة السبعينات وفق برنامجها FMOI لعام 1974 بالرغم من التبريرات التي قدمتها الحكومة الفرنسية وبالرغم أيضاً من أن مؤتمر برشلونة لـ 27 و 28 نوفمبر 1995 حول أمن وسلم البحر المتوسط رأى أنه لم يعد هناك داع لمثل هذه التعزيزات البحرية العسكرية وأن وجودها سيؤثر على سلم وأمن الحوض المتوسط (راجع ص 32 من هذه الأطروحة وكذا:

-Jean.Marc.Balencie.(Le renforcement de la presence navale française en océan indien au début des années 70) www.stratisc.org/pensnav-cadre.HTM,

-Joëlle le Morzellec.(Sécurité régionale. L'exemple du bassin méditerranéen). Les Cahiers du CREMOC(Centre de recherche sur l'Europe et le monde contemporain), Septembre 1998. <http://www.cremoc.org/securegio.htm/>

برفض دخولها إلا بترخيص سبق؛ ومن ثم، فقد كانت هذه الإتفاقيات الدولية تتأرجح بين إقرار حكم أو نفيه أو السكوت عنه تبعاً لما هو منبسط على الساحة الدولية في وقت إبرام تلك المعاهدة من تصعيقات عسكرية، كما لو كان الأمر متعلقاً بشروط يملئها العسكريون على دبلوماسيي المؤتمرات في قانون البحار. وتحضرنى في هذا المقام فكرة الفقيه "بيغاري H.C. Begarie" حين فرق بين رجال القانون ورجال الحرب، ورأى بأن التاويلات القانونية التي تصوغها الطائفة الأولى لا تؤدي بالضرورة إلى أن تتقبلها الطائفة الثانية أو تنصاع لها، بل بالعكس أن يمكن للطائفة الثانية أن تستخدم الطائفة الأولى لإضفاء الشرعية على سلوكات هذه الطائفة الثانية.⁽¹⁾

وبعيداً عن فلسفة القانون الدولي، أقول بأن موضوع مرور السفن الحربية الأجنبية خلال البحار الإقليمية للدول الساحلية كان مستقراً في العرف الدولي قبل منتصف القرن 19 بشكل عادي، فلم يُثر بشأهما إشكال ملفت للنظر، كما لم تُقرر تفرقة بين هذه السفن وبين غيرها من السفن الأخرى؛ فالعرف الدولي -آنذاك - كان مستقراً على الاعتراف بحق المرور الحرّ، ولم يُشتر إلى السفن الحربية بأصابع الإتهام إلا بعد اتفاقية 30 مارس 1856 التي أغلقت البحر الأسود في وجه ملاحه السفن الحربية - فيما عدا السفن الروسية - مانعة إياها من المرور فيه لدواعي أمنية،⁽²⁾ أعقبتها ردود أفعال مميّزة تصريح باريس لـ 16 أبريل 1856. ومنذ ذلك التاريخ، بدأ العمل الدولي يميز بين نوعين من السفن: الحربية والتجارية، ثم ازدادت حدة التفرقة بعد عام 1880، التاريخ الذي شهدت مع مطلع أوروبا على وجه الخصوص، صناعات كبرى في بناء سفن يمكنها أن تصل إلى مسافات بعيدة وشاسعة وبسرعة أكبر، ولها إمكانية أن تتدخل عسكرياً في مناطق مختلفة من بقاع العالم بل وأن تحتلها كلية؛⁽³⁾ عندئذ، أصبحت السفن الحربية هاجساً يريب الدول الساحلية لا سيما في زمن الحرب، ولم يكن بالإمكان أن يُتغاضى عنها على صعيد العلاقات الدولية. ومن ثم، بدأت السفن الحربية تحتل مكانتها ضمن المواضيع التي اهتم القانون الدولي بتقنينها. ولتفصيل الموضوع، أرى استعراضه على النحو التالي:

⁽¹⁾ وقد سبقت الإشارة إلى هذه الفكرة. أنظر ص 36 من هذه الأطروحة وأيضاً:

Hervé-Coutau-begarie. (Le désarmement naval). Chapitre : Désarmement3.Op.Cit., www.stratisc.org/Pub_HTM

⁽²⁾ أنظر: د. بوسلطان محمد، المرجع السابق، ص 356 وكذا:

L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., P250.

⁽³⁾ راجع : L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., P250.

المطلب الأول

المرور البري للسفن الحربية قبل وخلال مؤتمر جنيف

حول قانون البحار لعام 1958

الفرع الأول

المرور البري للسفن الحربية في الفقه والعمل والقضاء الدولي

قبل مؤتمر جنيف لعام 1958

لم يظهر للفقه بعد اتفاقية جنيف موقف موحد وواضح من مرور السفن الحربية وهذا بالنظر إلى الحقبة السابقة لمؤتمر جنيف وتذبذب الفقه والعمل الدولي بشأن الإستقرار على موقف موحد. فالبعض لا يعترض على أن تتمتع بحق المرور البريء ولا يرى وجوب تفرقتها عن غيرها من السفن، والبعض الآخر يقر لها بهذا الحق لكن بشروط.

أولاً) في فقهه وجمعيات القانون الدولي: للإشارة، فإن معهد القانون الدولي، وفي دورته المنعقدة بباريس عام 1894، لم ينص صراحة في قراره على حق هذه السفن في المرور البريء، بل أكتفى بإشارة يمكن أن تنطبق على السفن الحربية. فالمادة (5) من قرار المعهد قضت بأن " لجميع السفن -وبدون تمييز - الحق في المرور البريء في البحار الإقليمية... "، واستثنت هذه المادة الدول المتحاربة إذ حولتها حق تنظيم مياهها الإقليمية وحظر النفاذ إليها. أما المادة (7) من ذات القرار، فقد قضت بأن: "تمثل السفن التي تقطع المياه الإقليمية للتنظيمات الخاصة المعلنة من قبل الدولة الساحلية في المجال الأمني والبوليس البحري". والظاهر من المادتين أن قرار المعهد يشير ضمناً إلى حق السفن الحربية في المرور البريء ما دام النص موجهاً إلى جميع السفن؛ ومع ذلك، فإن الفقه رفض التسليم بهذه النتيجة واعتبر أن المعهد لم يعترف صراحة بهذا الحق، وكان استنادهم إلى نص المادة (9) من ذات القرار التي وردت فيها عبارة "مع مراعاة الوضعية الخاصة للسفن الحربية والسفن التي تماثلها"⁽¹⁾، وهو استثناء واضح للسفن الحربية كما يظهر من النص.

وقد أعاد معهد القانون الدولي دراسة هذا الموضوع في دورة ستوكهولم عام 1928 فأقر بموجب المادة (11) من قراره بحق السفن الحربية في المرور خلال البحر الإقليمي لكن في إطار ما تضعه الدولة الساحلية من قواعد تنظيمية خاصة. وبذلك لم يتمكن المعهد للمرة الثانية من إقرار هذا

⁽¹⁾ راجع كلا من: Gilbert Gidel. Tome III. Op.Cit., P 280، وكذا: د. إبراهيم العناني المرجع السابق ص151.

الحق أو الإعتراف به إذ قرَّنه بمراعاة تنظيم الدولة الساحلية التي قد تشترط الترخيص المسبق وتحديد الممرات البحرية وما إلى ذلك من تنظيمات. (1)

ومن جهة أخرى، فقد تعرضت جمعية القانون الدولي لهذا الموضوع بطريقة أكثر تحجراً وهذا في دورتها المنعقدة بفيينا عام 1926، حيث ورد في المادة (10) من قرارها بأن "لسفن جميع الدول -عاماً كانت أم خاصة- الحق في أن تمر بحرية خلال المياه الإقليمية لكن شريطة خضوعها للأنظمة الصادرة عن هذه الدولة في المياه التي تمر بها هذه السفن". ويبدو أن جمعية القانون الدولي لم تستطع هي الأخرى أن تقر هذا الحق بطريقة مستقلة، إذ بالقدر الذي اعترفت به كحق بالقدر الذي جعلته مقصوراً على تنظيم الدولة الساحلية، ومعلوم عن هذه الأخيرة أن بإمكانها اشتراط الترخيص المسبق الذي يبيح لسفن دول المرور ويحظر ذلك على سفن دول أخرى. وهكذا، فإن جمعية القانون الدولي تكون أيضاً قد وقعت فيما هو تحصيل حاصل، وهو الشيء نفسه الذي وقعت فيه الجمعية اليابانية للقانون الدولي في المادة (5) من مشروعها الخامس لعام 1926 حيث رهنّت مرور هذا النوع من السفن بمراعاة تنظيم الدولة الساحلية، في الوقت الذي تجاهل فيه المعهد الأمريكي للقانون الدولي هذا الموضوع كلياً، وهذا في مشروعه الثاني عشر المقدم عام 1926 للجنة القانونيين لعام 1927، وأفرد حالة واحدة تضمنتها المادة (6) من مشروعه وهي حالة دخول السفن الحربية إلى الموانئ والإقامة فيها وحق الدولة الساحلية أن تطلب إليها مغادرة موانئها في حالة عدم مراعاتها لقوانينها وأنظمتها. (2)

أما عن مشروع كلية حقوق جامعة هارفارد، فلم يحظ هذا الموضوع باهتمام كبير لديها في مشروعها لعام 1929 حيث أفرد لها هذا الأخير مادةً واحدةً هي المادة (19) التي قضت بأنه "ليس للدولة الساحلية أن تمارس اختصاصها على سفينة حربية أجنبية ولا على أي سفينة حكومية أخرى غير مستعملة لأغراض تجارية. غير أنه، وفي الوقت الذي تكون فيه هذه السفينة موجودة بالبحر الإقليمي، فإنها ملزمة بمراعاة القوانين والأنظمة الخاصة بالموانئ والإرساء والملاحة، كما يمكن أن يطلب منها في أي وقت أن تغادر هذه الموانئ". (3)

أما عن الأطروحات والآراء المنفرد للفقهاء الدولي، فهي الأخرى جاءت مذبذبة بين الإعتراف بهذا الحق وبين إنكاره، وهي - في جميع الأحوال - لم تستطع الخلوص حتى إلى وجود قاعدة عرفية يُعول عليها لإسناد هذا الحق والإعتراف به للسفن الحربية. (4)

(1) راجع كلا من : Gilbert Gidel. Tome III. Op.Cit., P 281، وكذا: د. إبراهيم العناني المرجع السابق ص151

(2) راجع كذلك: Gilbert Gidel. Tome III. Op.Cit., P 281، وكذا: د. إبراهيم العناني المرجع السابق ص151

(3) أنظر: Gilbert Gidel. Tome III. Op.Cit., P 281.

(4) راجع : L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., P250.

ومن الفقهاء المبرزين في هذا الحقل، يمكن أن أذكر المقولة الذائعة للفقهاء "لورانس Lawrence" الذي ذكر بأن "في عبارة حق المرور، فإن الشرط يتصل بخاصية المرور لا بنوعية السفينة"⁽¹⁾، وهو بذلك يكون مدافعا عن حق السفن الحربية في المرور البريء دون قيد أو شرط. فمادام المرور بريئا، فهي بذلك مع السفن الخاصة سواء بسواء.

وقد اعتنق فكرة "لورانس" بشكل واضح الفقيه "شوكينغ W.Schucking" مقرر لجنة خبراء عصبة الأمم لتقنين القانون الدولي الذي أقر صراحة بأنه: "في الحقيقة فإن الأمر يتعلق فقط بمرور بريء، وبإمكاننا أن نشكّ فعلا في الطابع السلمي لمرور أسطول حربي في المياه الإقليمية لدولة ساحلية في فترة أزمة سياسية وبين مرور سفينة تجارية صغيرة. غير أن هذا التقدير لا يغير من المبدأ القانوني أي شيء حتى في مواجهة هذه السفن الحربية، وهو المبدأ القائم على الإستعمال المشترك للمياه الإقليمية الأجنبية، وهو مبدأ لا يمكن تقييده قانونا ولكن يمكن التحكم فيه لأسباب تتعلق بأمن الدولة الساحلية"⁽²⁾. وعلى هذا الأساس، يكون مقرر لجنة خبراء عصبة الأمم قد سوّى بين مرور أسطول حربي وبين مرور سفينة تجارية خاصّة، فالمبدأ في نظره واحد ولا يمكن تقييده أو منعه قانونا ما دام أن هذه السفن لا تتعرض لأمن الدولة الساحلية أو - بعبارة أدق - ما دام هذا المرور بريئا.

وقد سار أيضا على هذا النهج عدد آخر من الفقهاء أذكر منهم كلا من: "ديسبانيه Despagnet"، "ريفير Rivier"، "وستلايك Westlake"، "ماس Mase" وبطبيعة الحال الفقيه "فوشي Fauchille" الذي كان يعتبر البحر الإقليمي جزءاً من أعالي البحار وهو يرى أن المرور خلال البحر الإقليمي ليس بريئا بل حرّاً حتى بالنسبة للسفن الحربية.⁽³⁾

وفي مقابل هذه الطائفة من الفقهاء، فإن هناك طائفة أخرى أنكرت هذا الحق على السفن الحربية أو قيدته ببعض الشروط؛ ويعتبر الفقيه "هال Hall" من أبرز رواد هذا الإتجاه برفضه هذا الحق إطلاقاً على السفن الحربية، حيث رأى بأن تبرير استعمال السفن التجارية للبحار الإقليمية استعمالاً بريئا بغرض المواصلات بين الدول لا ينطبق على السفن الحربية ولا يمكن تعميمه عليها. ويذهب الفقيه "دولوتر M.Delouter" إلى أن السفن الحربية لا يمكنها أن تتمتع بحق المرور البريء خلال المياه الإقليمية إلا إذا لم يكن لديها طريق آخر لتسلّكه إلى أعالي البحار، وهو يكون بذلك مُعرّضاً للمرور خلال المضائق؛ وإلى نفس المعنى تقريبا ذهب الفقيه "أوبنهايم Oppenheim" حين ذكر بأن "حق

(1)

« Dans l'expression droit de passage innocent, la condition se rapporte au caractère du passage, non à la qualité du navire ». Gilbert Gidel. Tome III. Op.Cit., P 279.

Ibid. P279 (2)

راجع في هذا الموضوع كلا من: (3)

Gilbert Gidel. Tome III. Op.Cit., P 279 ; L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., P250.

السفن الحربية في المرور خلال المناطق البحرية بدون إعاقه حق لم يحظ باعتراف عام. فإذا كان هناك العديد من الفقهاء من يقرونه، فإن عددا آخر يرفضونه جذريا. ولكن الواقع وما يجري به العمل، أن الدولة لا يمكنها في زمن السلم أن ترفض مرور السفن الحربية في مناطقها البحرية خاصة إذا توافر سببان: الأول أن يكون هذا المرور بريئا ولا يحتوي على أي خطر على هذه الدولة، وثانيا إذا كان هذا المرور بين منطقتين بحريتين تشكلان طريقا للمواصلات والملاحة البحرية. ولا يمكن هنا الخلط بين ما تقدم وبين دخول هذه السفن إلى موانئ الدولة الساحلية وأحواضها، فليس هناك أي إلزام بأن تسمح الدولة بدخول هذه السفن إلى موانئها. وواضح كذلك أن الفقيه "أوبنهايم" يشير إلى المرور خلال المضائق الدولية فقط ولم يعترف بدوره بحق السفن الحربية في المرور البريء خلال المياه الإقليمية بصفة عامة أو خارج حدود المضائق، وهو الحكم ذاته الذي ذهب إليه الفقيه "كولومبس Colombos" إذ فرّق بين حق السفن الحربية في المرور خلال المياه الإقليمية العادية وبين المرور خلال المضائق، هاته الأخيرة التي رأى أن المرور خلالها يحق لكل السفن ولا تجب إعاقته تيسيرا للملاحة الدولية،⁽¹⁾ وهو الرأي الذي ساد لدى الغالبية من الفقهاء الذين لم يعترفوا بحق السفن الأجنبية الحربية بالمرور سوى في المناطق التي تكون ضرورية للمواصلات البحرية ولا يمكن الإستغناء عنها والتي هي بطبيعة الحال المضائق الدولية.⁽²⁾

ثانياً) في العمل الدولي: وعلى صعيد العمل الدولي، فقد ظهر من ممارسات الدول أنها تتذبذب في التعامل مع السفن الحربية؛ ولا غرابة أن يكون موقف أية دولة من مرور هذه السفن في بحرها الإقليمي خاضعا لمصالحها ولا اعتبارات تتعلق على وجه الخصوص بالجمال الأمني والدفاعي لتلك الدولة. فالولايات المتحدة الأمريكية أبدت منذ عام 1910 تنكرها لمرور السفن الحربية ورفضت أن تتمتع بحق المرور خلال المياه الإقليمية للدول الأخرى طالما أن طبيعة هذه السفن تشكل تهديدا محتملا لأمن ودفاع الدولة الساحلية. وقد أكدت الولايات المتحدة وجهة نظرها تلك عام 1916 حين تبادل مذكرتها مع بريطانيا بهذا الخصوص، وجاء في المذكرة أن السفن الحربية البريطانية المارة بأعالي البحار المحاذية للمياه الإقليمية الأمريكية لا يمكنها دخول مياهها الإقليمية أو المرور فيها⁽³⁾؛ ثم عدلت الولايات المتحدة عن موقفها هذا وخففت من حدته تدريجيا، ورأت خلال مؤتمر تقنين لاهاي لعام

⁽¹⁾ أنظر كلا من:

Gilbert Gidel. Tome III. Op.Cit., P 279-280 ; L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., P250.

⁽²⁾ أنظر: د. إبراهيم العناني المرجع السابق ص151.

⁽³⁾ أنظر: *Gilbert Gidel. Tome III. Op.Cit., P 282-283*. وفي حادثة 27 أوت 1911 الدبلوماسية ما يؤكد موقف الولايات المتحدة وهي تتمثل في مرور الطراد الألماني "Bremen" بالقرب من المياه الإقليمية الأمريكية في مناورة عسكرية، وقد احتجت الولايات المتحدة بشدة على هذا التصرف الذي اعتبرته مخالفا للقانون الدولي. أنظر: المرجع السابق، ص286.

1930 أن تمتع السفن الحربية بهذا المرور لا يمكن اعتباره حقاً من الحقوق وإنما هو نتائج مجاملة أو منحة يجوز سحبها في أي وقت. وقد ظلت الولايات المتحدة متمسكة - وحتى نهاية الحرب العالمية الثانية - بحق منعها للسفن الحربية من المرور في بحارها الإقليمية إلا في إطار معاملة بالمثل أو وفق شروط معينة تقررها هي، إلى أن عدلت عن موقفها ذلك تماماً وانقلبت عليه رأسياً في مؤتمرات تقنين قانون البحار اللاحقة كما سوف نرى لاحقاً.⁽¹⁾

وأمام مؤتمر تقنين لاهاي لعام 1930، جاءت قاعدة المناقشات رقم (20) التي أعدها اللجنة التحضيرية للمؤتمر لسير آراء حكومات الدول بخصوص مرور السفن الحربية خلال المياه الإقليمية؛ وقد احتوت هذه القاعدة جملة من الإقتراحات يتعين على هذه الحكومات مناقشتها وإبداء الرأي فيها.⁽²⁾ وقد تضمنت الفقرة الأولى من القاعدة المذكورة اقتراح أن: "تتعترف الدولة بحق المرور البريء في مياهها الإقليمية للسفن الحربية الأجنبية بما فيها الغواصات الطافية أثناء ملاحظتها"، واقترحت الفقرة الثانية بأن "للدولة الساحلية الحق في تنظيم شروط هذا المرور من غير أن تشترط في ذلك الترخيص المسبق"، كما اقترحت الفقرة الثالثة منها أيضاً أن "للدولة الساحلية الحق في تنظيم شروط إقامة السفن الحربية في مياهها الإقليمية بدون إمكانية منعها من ذلك في حالة المخنة أو حالة الشدة". وجاءت القاعدة (21) إلى جانب القاعدة السالفة مقترحة بأنه "يتعين على السفن الحربية الأجنبية عندما تكون في المياه الإقليمية أن تحترم القوانين والتنظيمات المحلية. وفي حالة مخالفتها، يُلفت انتباه قائد السفينة، وفي حالة عدم امتثال هذا الأخير رغم الملاحظة المبداء له، يطلب منه أن تغادر السفينة الحربية البحر الإقليمي".⁽³⁾

وقد جاءت أجوبة الحكومات مختلفةً ومركزةً على نقاط مبعثرة، إلا أن ما لفت الإنتباه كان موقف الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا. فالأولى، ردّت على القاعدة (20) بأن الدولة الساحلية

⁽¹⁾ أنظر: د. عادل أحمد الطائي، النظام القانوني للإستخدام العسكري للبحار. دار واسط للدراسات والنشر والتوزيع. بغداد. العراق. الطبعة الأولى، 1982، ص 38؛ وكذا: د. سمعان فرج الله، وضع المضائق الدولية في العالم العربي في ضوء اتفاقية قانون البحار لعام 1982. قانون البحار الجديد والمصالح العربية، المرجع السابق ص 404 و405.

⁽²⁾ وقد بُنيت قاعدة المناقشات هذه على نص المادة (12) من التقرير الذي أعدته لجنة خبراء عصبة الأمم التي نصت على أن: "ممارسة حق المرور الحر من قبل السفينة الحربية يمكن أن يخضع إلى قواعد خاصة تضعها الدولة الساحلية. وعلى السفن الحربية المقبولة في المياه الإقليمية الأجنبية أن تراعي القوانين والتنظيمات المحلية لا سيما تلك المتعلقة بالملاحة والتوقف والبوليس الصحي. وفي حالة المخالفة الخطرة والمستمرة، يُلفت انتباه قائد السفينة بطريقة رسمية على أساس المجاملة، وإذا لم تنجح هذه الوسيلة، يمكن أن يطلب منه المغادرة. كذلك الحال، إذا قدرت السلطات المحلية بأن وجود هذه السفينة يشكل خطراً على أمن الدولة، ولا يمكن أن يُعتمد إلى مثل هذا الإجراء - وفي غير حالة الضرورة - إلا بموجب أمر صادر عن الحكومة المركزية للدولة". وتضيف الفقرة الثانية من هذه المادة بأنه: "وفي حالة المخالفة البسيطة من قبل السفينة الحربية، يمكن أن يُلجأ فقط إلى الوسيلة الدبلوماسية". أنظر:

Gilbert Gidel. Tome III. Op.Cit., P 281.

⁽³⁾ Ibid. P282

تسمح بمرور السفن الحربية خلال مياهها الإقليمية على سبيل المجاملة الدولية فقط، والثانية رأت بأن دخول السفن الحربية إلى المياه الإقليمية يكون محكوماً بما هو مستقر في العرف والعمل الدوليين. ويكون الموقف البريطاني موافقاً للموقف الأمريكي، لأن العرف الدولي لا يقر أي حق للسفن الحربية في المرور، كما أن العمل الدولي جرى على أن تُخضع كل دولة شروط مرور هذه السفن عبر مياهها الإقليمية لتنظيمها الخاص، هذا بالرغم من أن المؤتمر وجد صعوبة في تحديد موقف العرف والعمل الدوليين اللذين أحالت إليهما بريطانيا. (1)

وبالمختصر، فقد أورد المؤتمر لتنظيم هذا الموضوع عدداً من المواد ضمَّنها اتفاقية البحر الإقليمي، وتعتبر المادة (12) أهم هذه المواد حين نصت على أن: "1- لا تحظر الدولة الساحلية -كقاعدة عامة- مرور السفن الحربية الأجنبية في بحرها الإقليمي، ولا يحق لها أن تشترط ترخيصاً أو إخطاراً مسبقاً. 2- للدولة الساحلية الحق في أن تنظم شروط هذا المرور. 3- يتعين على الغواصات أن تمرّ طافية على البحر الإقليمي"، ثم تداركت اللجنة الثانية للمؤتمر تيمّمة هذه المادة في تقريرها عنها، حيث وضعت تحفظاً يقضي بأن العمل الدولي يترك للدولة الساحلية في حالات استثنائية سلطة أن تمنع مرور السفن الحربية الأجنبية في بحرها الإقليمي دون أن يشكل ذلك قاعدة ثابتة ومطلقة. (2)

وما يمكن قوله أن مؤتمر تقنين لاهاي، وفضلاً عن فشله في إقرار إتفاقية البحر الإقليمي أصلاً، فإنه لم يحسم موضوع مرور السفن الحربية بشكل واضح. إذ بالقدر الذي جاءت معه المادة (12) سالفة الذكر صريحة في إقرار هذا الحق دون قيد أو شرط، جاء تقرير اللجنة لشرح بنود هذه الإتفاقية بتحفظ يخوّل للدولة الساحلية أن تمنع هذا المرور من دون أن يشكل ذلك قاعدة ثابتة !! . وصحيح أن التقرير أورد أن يكون هذا المنع في "حالات استثنائية"، إلا أنه لم يحدد هذه الحالات، ويبقى الأمر مرهوناً بتقدير الدولة الساحلية لتقرر ما إذا كانت هناك حالات استثنائية من عدمه، وهو في الأخير، ما يعكس عدم الانسجام في وجهات نظر الدول المؤتمرة، وكان على المؤتمر أن يحتوي تلك التناقضات فظهرت آثارها في هذه الأحكام والنصوص.

وللإشارة، فإن موضوع مرور السفن الحربية التي عُني بها مشروع تقنين لاهاي إنما ينحصر على منطقة البحر الإقليمي فقط، أما المياه الداخلية ودخول السفن الحربية فيها، فلم يرق بشأها أي خلاف بين الدول. بل على العكس من ذلك، أن العرف الدولي استقر على أن الدول الساحلية غير

(1) Ibid. P283

(2) راجع في هذا الشأن كلا من: Gilbert Gidel. Tome III, Op.Cit., p284

- د. عادل أحمد الطائي، المرجع السابق، ص 38، الهامش

- د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 152.

- د. صادق أبو هيف، المرجع السابق، ص 404 .

ملزمة باستقبال هذه السفن في موانئها أو في مياهها الداخلية، ويمتد الأمر كذلك حتى إلى السفن الأجنبية الخاصة التي - وكما رأينا في السابق - لم تقم حتى الآن قاعدة تلزم الدول بفتح موانئها أمامها. (1) أما عن العمل الدولي، فعديدة هي السوابق التي رُفض فيها دخول السفن الحربية إلى الموانئ أو المياه الداخلية للدول، ويمكن أن أذكر أولاً، أن اتفاقية جنيف لعام 1923 حول الموانئ قد استبعدت صراحة دخول السفن الحربية الموانئ واستثنتها من نطاق تطبيق نصوصها، كما تُمكن الإشارة هنا إلى رفض الحكومة الفرنسية في 1947/5/31 السماح للسفينة الحربية المصرية " الأميرة فوزية" بدخول ميناء تونس عندما تقدمت إليه هذه السفينة محملة بغلال وموّن إلى الشعب التونسي باسم الهلال الأحمر. بل وحتى بالنسبة لحالات الشدة والقوة القاهرة التي تضطر السفينة الحربية إلى الإلتجاء إلى موانئ الدولة الساحلية، فهو مكرس من باب المجاملات الدولية فقط لاسيما في الفترة السابقة للحرب العالمية الثانية. فإذا كان صحيحاً أن سمحت فرنسا عام 1929 لسفينتين حربيّتين روسيتين بالرسو في ميناء "برست" لإصلاح أعطاب بها، وتكرر الأمر كذلك حين سمحت هذه الدولة عام 1936 لسفينة حربية ألمانية مرابطة على السواحل الإسبانية إبّان الحرب الأهلية في هذه الأخيرة باللجوء إلى موانئها للإحتماء من ظروف القاهرة، فإن السلطات التركية لم تقبل بالتحجاء سفينتين حربيّتين فرنسيّتين في 1934/10/04 إلى الموانئ التركية رغم اضطرار السفينتين نتيجة ظروف القاهرة ترجع إلى عاصفة هوجاء. (2)

وفي عموم الحديث عن العمل الدولي في هذا المضمار، يمكن القول بأن هذا الأخير لم يستقر على حال بعد مؤتمر لاهاي، بل إن الظاهر من بعض الحوادث الدبلوماسية (3) ما يؤكد أن الدول لا تزال متمسكة برفض دخول السفن الحربية إلى مياهها الإقليمية دون قيد أو شرط. أما عن الفقه الدولي، فلم تظهر له وجهة موحدة في هذا الموضوع أو الغلبة لطائفة على أخرى في إقرار حكم بشأن مرور السفن الحربية لاسيما بعد قضية مضيق كورفو لعام 1949، ومن بعدها قيام لجنة القانون الدولي بدراسة هذا الموضوع ضمن المشاريع التي عمدت إلى دراستها وتدوينها.

(1) وسأثير هذا الموضوع تفصيلاً لاحقاً بحول الله في المطلب الثاني من المبحث الأول من الفصل الأول من الباب الثاني من هذا القسم.

(2) أنظر: د. محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 36 و37.

(3) مثل الحادث الذي وقع في جويلية 1932 بين بولونيا وألمانيا على إثر قيام 7 بوارج حربية باختراق المياه الإقليمية البولندية على واجهة البلطيق وقيامها بعمليات استعراضية مما دفع بالحكومة البولندية إلى الإحتجاج على خرق مياهها الإقليمية. أنظر:

Gilbert Gidel. Tome III, Op.Cit., p286

ثالثاً) في القضاء الدولي: وحتى بالنسبة لقضية مضيق كورفو لعام 1949 بين ألمانيا وبريطانيا،⁽¹⁾

وهي قضية عوّل عليها عدد من الشراح في تبرير حق المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية حين تعرضت المحكمة لإدعاء ألمانيا بأن مرور هذه السفن الحربية بغير إذن من حكومة ألمانيا إنما هو تعدّ على سيادتها، فقد ذكرت المحكمة بأنها لا تقر " . ما ادّعتُه ألمانيا من أن مرور السفن الحربية الأجنبية فيه بغير تصريح من سلطاتها المختصة هو تعدّ على سيادتها، ذلك أن المحكمة ترى أن لكلّ الدول حقاً تؤيده قواعد العرف الدولي، وتقره الدول فيما بينها بوجه عام - يُخوّلها زمن السلم حق إرسال سفنها الحربية عبر المضائق الدولية المستعملة للملاحة الدولية بين جزأين من أعالي البحار - وذلك بغير حاجة للحصول على تصريح مسبق من الدولة الساحلية بشرط أن يكون المرور بريئاً، ولا يجوز أن تمنعها الدولة الساحلية من مثل هذا المرور عبر المضائق المشار إليها ما لم تقض معاهدة دولية بغير ذلك".⁽²⁾

وفضلاً عن كون حكم المحكمة جاء بالدرجة الأولى لمعالجة قضية المرور خلال المضائق الدولية التي تعتبر طريقاً ضرورياً للملاحة إلى أعالي البحار ولم يكن موجهاً لمعالجة هذا الموضوع بالنسبة للبحار الإقليمية العادية، فإن القاضي " ألفاريز Alvarez " - وفي رأيه الإنفرادي بخصوص قضية مضيق كورفو - قد أعرب عن اعتقاده " بأن مبدأ حرية البحار جزء من القانون الدولي الجديد. وأن مرور السفن التجارية عبر البحر الإقليمي لدولة أجنبية، وكذلك عبر المضائق التي تقع فيه، أو عبر المضائق التي لها طبيعة دولية، ليس مجرد تسامح من الدولة الساحلية، بل هو حق تحوزه السفن التجارية الأجنبية لقيامها على مهمة سلمية وتنميتها للروابط الحسنة بين الدول، والأمر ليس كذلك بالنسبة إلى السفن الحربية التي ينحصر نشاطها في مهمة الدفاع المشروع عن دول علمها. ومع أن مرورها عبر المضائق التي تكون طريقاً دولياً رئيسياً بين جزأين من أعالي البحار قد يكون بريئاً، إلا أن للدولة الساحلية حق تنظيم هذا المرور وبوجه خاص لحماية أمنها ومصالحها، ولكن لا يجوز لها أن تمنع المرور. والواقع أن السفن الحربية لا تملك حقاً غير مقيد في المرور إلا إذا تمحض مرورها عن تنفيذ مهمة دولية كلفتها بها الأمم المتحدة".⁽³⁾

(1) وقد سبقت الإحالة إلى وقائع هذه القضية بالتفصيل. راجع الملحق الرابع.

(2) أنظر الملحق الرابع من هذه الأطروحة، وكذا: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 145.

(3) وإلى جانب ما ذكره القاضي " ألفاريز " في رأيه الملحق والمخالف لحكم المحكمة في قضية مضيق كورفو، جاءت آراء مشابهة للرأي السابق ألحقها كذلك قضاة آخرون بالمحكمة في القضية المذكورة و أوردوها كأراء مخالفة لحكم المحكمة، أذكر منها هنا بعض المقتطفات. فقد ذهب القاضي " كريلوف Krylov " في رأيه المخالف لقضاء محكمة العدل الدولية إلى "أن طبيعة السفينة الحربية كأداة ردع تغاير طبيعة السفينة التجارية، ولا يجوز أن يكون عبور السفينة الحربية للبحر الإقليمي بغير موافقة الدولة الساحلية. ونقطة البداية التي يمكن اعتمادها في هذا الشأن هي ما ذكره جيدل من أن مرور السفن الحربية عبر المياه الإقليمية ليس حقاً، بل تسامح، كما تقول جامعة هارفارد بأنه ليس ثمة مسوغ يبرر تخويل السفن الحربية حق المرور البريء، وأن مرور السفن الحربية بالقرب من سواحل الدول = =

وعلى هذا الأساس، فإنه لا يمكن القول بأن حكم محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو قد شكل سابقة قضائية تؤيد حق السفن الحربية في المرور البريء خلال البحار الإقليمية. فحكم المحكمة كان خاصاً بالمضائق الدولية فقط، كما أن استنادها إلى قواعد العرف الدولي إن كان صحيحاً، فإن هذا العرف لم يتشكل بشكل ملحوظ وواضح لاقرار حق المرور عبر المضائق الدولية حتى مع دعمه من طرف الفقه الدولي⁽¹⁾؛ ولا يمكن - في جميع الأحوال - تعميم حكم المحكمة هذا لينصرف إلى حق السفن الحربية في المرور البريء خلال البحار الإقليمية العادية من غير المضائق، فضلاً عن أن من الفقهاء من استخلص من حكم المحكمة نفسها، ومن رأي القاضي "الفاريز" المخالف أو من غيره من قضاة المحكمة، أنه حتى بالنسبة للمضائق الدولية، فإن المحكمة "تميل إلى تنظيم مرور السفن الحربية وحق الدولة الساحلية في ذلك بشكل لا يضر بجرية الإتصالات البحرية الدولية وبحقوق الدول الأخرى"⁽²⁾.

الأجنبية وظهورها بغير إخطار مسبق قد يكون سبباً لسوء الفهم ولو كان مرورها مجرد مرور عابر، وبالتالي يحق للدولة الساحلية تنظيم مرور السفن الحربية عبر مياهها الإقليمية".

"ولكن هل يجوز للدولة الساحلية تنظيم مرور السفن الحربية في أجزاء المياه الإقليمية التي تُكوّن أحد المضائق الدولية. يمكن القول خلافاً - لما انتهى إليه أغلب قضاة المحكمة - بأنه ليس ثمة قواعد مشتركة تحكم النظام القانوني للمضائق، وإنما ينظم كل مضيق على حدة، فإذا لم يكن المضيق منظماً باتفاقية دولية كما هو الأمر في المضائق التركية، فإن الدولة أو الدول الساحلية تختص بتنظيمه".

وذكر القاضي "إكير Ecker" أيضاً بأن "قضاء المحكمة في شأن حق السفن الحربية في المرور عبر المضائق المستعملة في الملاحة الدولية محل نظر، ذلك أن موضوع مرور السفن الحربية في المضائق المذكورة، كان من المحقق في تاريخ إصدار المحكمة لحكمها في قضية كورفو، غير محكوم بقاعدة محددة أطردها عليها العمل بين الدول، بل إن الفقه ذاته كان منقسماً في هذا الشأن. وقد كان بإمكان كل من الطرفين المتنازعين أن يدعم وجهة نظره بالحجج الفقهية، وفي ضوء ذلك كله يمكن القول بأن الوضع في شأن حق السفن الحربية في المرور البريء كان يشوبه الغموض في تاريخ 1946/10/22"

وأكد القاضي "أزيفيدو Azevedo" كذلك في رأيه المخالف لقضاء المحكمة بأن "حق السفن الأجنبية في عبور البحر الإقليمي مؤسس على حرية التجارة، ووسيلتها إلى تحقيق حرية التجارة هي حرية الملاحة، ولا يمكن القول بالتعارض بين هاتين الحريتين، بل إن حرية الملاحة تنبع من حرية التجارة، وهي فكرة اقتصادية حرص عهد عصبة الأمم على دعمها وأحال إليها في المادتين 16 و 23 منه، وأكد أهميتها انعقاد مؤتمرين لبحثها في عامي 1921 و 1923".

"غير أن موضوع السفن الحربية مسألة مختلفة سواء من ناحية المبدأ أو جوانبه التطبيقية ولا شبهة في أن مرور السفن الحربية يرتكز كذلك على حرية الملاحة، إلا أن حرية الملاحة هنا تستخدم أغراضاً أخرى لا صلة لها بالتجارة الدولية، وعلينا بالتالي أن نصل إلى نتائج مختلفة و ألا نقبل الآراء المتسرعة التي تقيس السفن الحربية على التجارية وتجعلها تابعة لها. ويؤكد عدد من الفقهاء أن مرور السفن الحربية الأجنبية هو مجرد تسامح تنظمه الدولة الساحلية بلوائحها، وأن اختصاصها المقررة بهذه اللوائح تكون عادة أوسع من سلطتها في المسائل الفنية والصحية والجمركية. ولكن فقهاء آخرون يجذون التسوية في المعاملة بين السفن الحربية والتجارية".

مقتبسات من المرجع السابق ص 147-148.

⁽¹⁾ أنظر: د. سمعان فرج الله، المرجع السابق، ص 404 وكذا:

L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., P250, 251.

⁽²⁾ أنظر: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 152.

الفرع الثاني

المُرور البري لِسُفنِ الحربيّةِ في مُؤْتَمَرِ جُنيفِ لعامِ 1958

وبدورها، فقد تكفّلت لجنة القانون الدولي بموضوع مرور السفن الحربية البرية وحظي باهتمام بالغ لديها؛ والظاهر أن اللجنة، وحين صياغتها لمشروع تنظيم المرور البري للسفن الحربية عام 1954، كانت متأثرة إلى حد بعيد بقضية مضيق كورفو عام 1949، إذ تضمن مشروعها نصا مطابقا لحكمة المحكمة في تلك القضية وهو نص المادة (24) الذي يقضي بأن تتمتع السفن الحربية بحق المرور البري في المياه الإقليمية دون اشتراط الحصول على الترخيص المسبق من الدولة الساحلية.⁽¹⁾ فلجنة القانون الدولي بهذا النص، أرادت أن تعمم حكم محكمة العدل الدولية بخصوص المضائق ليشمل كذلك وضع ومرور السفن الحربية في المياه الإقليمية العادية.

ومع ذلك، وأمام ردود فعل أعضاء لجنة القانون الدولي الذين عارضوا بأغليبتهم نص المادة (24) الذي اقترحه مقرر اللجنة بالنظر إلى أن العمل الدولي يفرق فعلا في المعاملة بين السفن التجارية والسفن الحربية لما لهذه الأخيرة من خطورة، فقد جاء مشروع مقرر اللجنة عام 1955 بنص مغاير تماما للنص الذي اقترح في مشروع 1954، بحيث أصبحت المادة (24) تقضي بأنه: "يمكن للدولة الساحلية أن تجعل المرور البري للسفن الحربية خلال البحر الإقليمي خاضعا إلى ترخيص مسبق أو الإشعار، وتمنح هذه الدولة بشكل اعتيادي المرور البري طبقا لنصوص المادتين (17) و (18) من المشروع"، وهاتان المادتان هما المتعلقتان بالمرور خلال المضائق.⁽²⁾

وهكذا، فإن المادة (24) من مشروع لجنة القانون الدولي، وبحكمها الوارد أعلاه، استقرت نهائيا في المشروع النهائي للجنة تحضيريا للمؤتمر الأول للأمم المتحدة حول قانون البحار المنعقد بجنيف عام 1958؛ ويبدو من خلال مناقشات مندوبي الدول أثناء هذا المؤتمر، أن هذه المادة لم تكن محل إجماع كذلك.

أولا) خَلْفِيَّاتُ مُؤْتَمَرِ جُنيفِ عِنْدَ إِقْرَارِ أَحْكَامِ المُرورِ البريِّ لِسُفنِ الحربيّةِ: ذلك أن آراء المندوبين اختلفت بشأن حكم المادة (24) سالفة الذكر من وجوه عدة؛ والملفت للنظر حقا، هو عدول الولايات المتحدة عن موقفها الثابت في الماضي، فلطالما أصرت على أن مرور السفن الحربية في المياه الإقليمية ليس حقا وإنما هو من قبيل المجاملة أو المنحة التي يجوز سحبها في أي وقت. أما في مؤتمر

⁽¹⁾ أنظر: د. سمعان فرج الله، المرجع السابق، ص 404 وكذا: Olivier de Ferron. Op. Cit., P61

⁽²⁾ راجع كلا من: د. عادل أحمد الطائي، المرجع السابق، ص 40 و 41؛ د. سمعان فرج الله، المرجع السابق، ص 404 و 405. وفي هذا يعلق "دوفيزون de Ferron" أن حكم محكمة العدل الدولية في قضية كورفو كان مستقرا بشكل واضح في نص المادة 17 من مشروع لجنة القانون الدولي حيث لا يجوز للدولة الساحلية أن تعيق أو تطلب إخطارا مسبقا من السفن الحربية في المضائق الدولية. راجع:

Olivier de Ferron. Op. Cit., P62

جنيف لعام 1958، فقد كثفت الولايات المتحدة جهودها وجندت معها جميع طاقات حلف الأطلسي لإحباط المادة (24) من مشروع لجنة القانون الدولي، وحمل الدول على الإعراف بحق السفن الحربية في المرور البريء خلال المياه الإقليمية دون قيد أو شرط. وفي هذا الإطار، يقول "د. سمعان فرج الله" بأنه "واضح أن هذا الموقف الجديد كان يعكس استراتيجية حلف الإطلنطي في احتواء الإتحاد السوفيياتي والتي تتطلب السيطرة على البحار، وكان من الطبيعي أن يتخذ الإتحاد السوفيياتي موقف المعارض لأن استراتيجيته في ذلك الوقت اعتمدت على وسائل الردع المرتكزة على اليابسة لا سيما الصواريخ العابرة للقارات التي كان متفوقا فيها على الولايات المتحدة".⁽¹⁾

والحقيقة أن مؤتمر جنيف، وأمام لجنته الأولى، كان قد اعتمد المادة (24) من مشروع لجنة القانون الدولي بالصيغة التي وردت بها كما ذكرتها أعلاه وضمَّنها مشروع اتفاقية البحر الإقليمي قصد عرضها على التصويت؛ وقد كان اعتمادها في الأول، بأغلبية 54 صوتا ضدَّ 5 أصوات وامتناع 8 آخرين. وعند عرضها على الإقتراع في الجلسة العامة لـ 27 أبريل 1958، رُفضت المادة (24) بالصيغة التي وردت بها في مشروع لجنة القانون الدولي لإحتوائها على عبارة "الترخيص المسبق"، وقد كان احباطها بـ 45 صوتا مقابل 27 صوتا جاءت لصالحها مع تسجيل 6 امتناعات.⁽²⁾

وهكذا، فإن المادة (24) المقترحة في مشروع اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي لعام 1958 من قبل لجنة القانون الدولي وكانت تُقيّد مرور السفن الحربية الأجنبية بالحصول على ترخيص مسبق قد تم إحباطها بالمساعي الغربية رغم الدفاع عنها من قبل عدد لا بأس به من الدول. ومع ذلك، فإن المادة (24) سالفة الذكر قد أعيد طرحها من جديد للتصويت بعد تعديلها وحذف عبارة "الترخيص المسبق" واستبدالها "بالإخطار المسبق" فقط، إلا أن التصويت للمرة الثانية لم يسفر عن أغلبية الثلثين؛ وكانت النتيجة أن حذفت المادة (24) بحكمها جذريا من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة.⁽³⁾

⁽¹⁾ د. سمعان فرج الله، المرجع السابق، ص 406.

⁽²⁾ وقد كان من بين المعارضين الـ 45 الذين شكلوا أغلبية إحباط المادة (24) من مشروع لجنة القانون الدولي، كل من الولايات المتحدة الأمريكية وحلف الأطلسي فضلا عن إيطاليا والبيرو والنرويج وهولندا...، أما الدول التي ساندت هذه المادة ورأت الإبقاء على شرط الترخيص أو الإخطار المسبق، فقد كان الإتحاد السوفيياتي والمجموعة الاشتراكية، وتركيا، مصر، السعودية و الهند. راجع في شأن التصويت على المادة (24) سالفة الذكر في صيغتها الأولى كلا من: د. عادل أحمد الطائي، المرجع السابق، ص 41 الهامش؛ وكذلك: -L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., P 251.

- T. Treves. « La navigation ». *Traité du nouveau droit de la mer. Op.Cit., P771.*

⁽³⁾ راجع كلا من د. عادل أحمد الطائي، المرجع السابق، ص 41 الهامش؛ وكذلك:

-L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., P 251.

- T. Treves. « La navigation ». *Traité du nouveau droit de la mer. Op.Cit., P771.*

ولعل الملفت للإنتباه حقاً كذلك، أن طرح المادة (24) سألقة الذكر بعد تعديلها بحذف الترخيص المسبق والإبقاء على الإخطار المسبق وحده ثم فشلها في الحصول على أغلبية الثلثين المطلوبة، قد جاء في ظروف عكسية تماماً للظروف التي تم فيها التصويت الأول على هذه المادة في صيغتها الأولى التي تضمنت عبارة الترخيص المسبق. ذلك أن مندوب الإتحاد السوفياتي - وبعد سقوط صيغة "الترخيص المسبق" في عملية التصويت الأولى - أبدى تأسُّفه عن فشل عملية التصويت، واعتبر أن ممارسة الدولة الساحلية لحقوقها السياسية لا بد وأن تتمكنها من إخضاع مرور السفن الراغبة في الدخول إلى المياه الإقليمية إلى شرط الترخيص المسبق، وهو المبدأ الذي يعتبر في رأيه مستقراً في القانون والعمل الدوليين. وقد أبدى مندوب الإتحاد السوفياتي استعداد بلاده للتصويت ضدّ هذه المادة بعد تعديلها وحذفها لعبارة "الترخيص المسبق" ورغم أنها لا زالت تحتوي على عبارة "الإخطار المسبق"، وهو بالفعل ما أبداه أيضاً عددٌ من مندوبي الدول الذين كانوا من مؤيدي المادة (24) أصلاً بصيغتها الأولى، ثم ركنوا إلى ما ركن إليه الإتحاد السوفياتي للتصويت ضدّها بعد تعديلها. وبالفعل، فقد سقطت المادة (24) بعد تعديلها بعد أن صوت ضدها الإتحاد السوفياتي و من سار معه فلم تصل بذلك إلى أغلبية الثلثين،⁽¹⁾ والسبب في ذلك، لا يكمن في رفض "الإخطار المسبق" في حد ذاته، وإنما في رفض المادة (24) أصلاً بالتعديل الذي طرأ عليها، لأن "الإخطار المسبق" ليس سوى تحايل نجحت به الدول الغربية في إسقاط الترخيص المسبق الذي لا تزال متمسكة به هذه الدول منذ بدء التصويت الأول على المادة (24) وبصيغتها الأولى، ولأن "الإخطار المسبق" غير كاف - في نظرهم - لممارسة الدولة الساحلية لسيادتها على بحرها الإقليمي، فكان تصويتهم ضدها هذه المرة تعبيراً عن سخطهم عليها ورفضهم للإخطار المسبق واحتجاجاً لأن يعاد طرح هذه المادة وفق عبارة "الترخيص المسبق" من جديد.

ومع ذلك، فإنه يمكن القول بأن هذا الفشل لا يعتبر دليلاً على نجاح الإتحاد الثاني المؤيد لحق السفن الحربية في المرور البريء دون اشتراط الترخيص أو الإخطار المسبق، ولا يمكن الأخذ به كصورة حقيقية تعكس ما يسير عليها العمل الدولي فعلاً. وما يؤيد ذلك، أن الإتحاد الثاني لم يطرح

⁽¹⁾ وهو ما حصل بالفعل حيث بلغت أصوات الدول التي عارضتها 24 صوتاً لكل من المجموعة الإشتراكية والإتحاد السوفياتي، غانا، ليبيا، سيلان، الهند، أندونيسيا، العراق، إيران، كوريا، ماليزيا، السعودية، مصر وتونس. أما عن الدول التي أيدت المادة (24) بعد تعديلها والإبقاء فقط على شرط الإخطار المسبق فقد بلغ عددها 43 دولة من بينها الدول الأوروبية والولايات المتحدة الأمريكية وبعض دول أمريكا الجنوبية والصين، باكستان، سنغافورة، جنوب إفريقيا وفيتنام. في حين، فإن الدول الممتنعة عن التصويت كان عددها 12 دولة هي النمسا، سويسرا، فينلاندا، اليونان، الفاتيكان، لاوس، ليبيريا، نيبال، الأورغواي، أفغانستان والأرجنتين. أنظر: د. أحمد حاتم الطائي، المرجع السابق، ص 42 و 43، وكذا: L. Lucchini, M. Voelckel. « Droit de la mer ». Op. Cit., P 251.

فكرته للتصويت مطلقاً، مما يدل على كونه أضعف من الإتجاه الأول؛ كما أن المادة (24) المعدلة بحذف صيغة الترخيص المسبق والإبقاء فقط على الإخطار المسبق، كان بالإمكان أن يُكتب لها النجاح، غير أن إسقاطها كان من طرف الإتجاه الأول الذي ساندتها في بادئ الأمر من قبل أن يتم تعديلها، ثم هاجمها في عملية التصويت الثاني فأحبطها وترك الإتفاقية خالية من حكم المادة (24)، ومرجع ذلك كله - كما أسلفت - هو عدم قبول الإتجاه الأول للمبدأ ككل، ورفض للفكرة من أساسها، وسخط على الطريقة والمغالطة التي تمت بها هذه العملية لما كان يوليها الإتحاد السوفياتي من أهمية ولما كانت تمثله من خطورة على الصعيد الدولي خصوصاً في تلك الفترة وما عرفته من تصعيد في الحرب الباردة، ولأن الإتحاد السوفياتي لا يعتمد على البحر في استراتيجيته العسكرية وكانت الولايات المتحدة - آنذاك - أكثر تفوقاً عليه، فكان بذلك إذن، انتصار الإتجاه الثاني الذي تحقق له ما كان يسعى إليه بأيادي غيره، إذ لم تنص اتفاقية جنيف على تقييد مرور السفن الحربية البري لا بترخيص ولا بإخطار مسبقين، مما جعل اتفاقية جنيف وخلفيات اعتمادها وصياغتها بعيدة عن مراعاة النظم القائمة وما جرى عليه العمل والعرف الدوليين في مجال مرور السفن الحربية، بل وحتى خارج حدود جهود لجنة القانون الدولي كذلك. ولعل هذا ما دفع الفقيه "فاتال *Antoine Fattal*" بأن ينعت اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي بأنها جاءت "من غير أساس تاريخي" وذلك بإعلانها عن تبني الإتجاه المعاكس⁽¹⁾ وفق ظروف ومناورات دبلوماسية آنية شهدها المؤتمر فقط.

وما يمكن قوله بالنسبة لمؤتمر جنيف لعام 1958، أنه إذا كان القانون الداخلي يمثل انعكاساً للأفكار والمصالح الإقتصادية السائدة في المجتمع، فإن القانون الدولي هو كذلك مجموعة القواعد التي تعكس المصالح الدولية الآنية لا سيما الإقتصادية والسياسية منها، مع الأخذ بعين الإعتبار ما لمراكز القوة من تأثير في جعل مصالحها هي السائدة. والولايات المتحدة الأمريكية قد استطاعت أن تفرض إرادتها من خلال التأثير على إيرادات الكثير من الدول لضمان عدم وجود أي نص يُقيّد حرية مرور سفنها الحربية خلال البحار الإقليمية لدول العالم؛ وقد كان أسلوبها، أنها عملت على الوقوف بوجه كل ما يقدم من اقتراحات في شأن تقييد مرور هذه السفن وتوجيه المناقشات الأولية للمؤتمر لمصالحها حتى بات وكأن "حق مرور السفن الحربية في سواحل الدول الأخرى هو الأصل وما يراد تقييده هو الإستثناء"⁽²⁾.

والملاحظ أن دول المجموعة الإشتراكية كافة ومعها عدد آخر من الدول كما سوف نرى لاحقاً، قد احتفظت في مواجهة اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي بحقها في امتلاك السلطة التقديرية

(1) أنظر: د. عادل أحمد الطائي، المرجع السابق، ص 39.

(2) المرجع السابق، ص 47.

بشأن السماح للسفن الحربية في المرور ببحارها الإقليمية بالإعتماد على التشريعات الوطنية وحدها والتخلي عن التصديق على هذه الإتفاقية. هذا من جهة، ومن جهة أخرى، فإن الفقه الدولي لم يكن مقتنعا بما جرى خلال مؤتمر جنيف حول موضوع مرور هذه الطائفة من السفن فبقي بدوره مُشككاً أو مؤيدا أو رافضا أو مفسراً لبعض نصوص هذه الإتفاقية. إذ بعد أن كان للفقه دور إيجابي في توجيه أو تنوير المؤتمرات الدبلوماسية الرسمية وجهود تقنين القانون الدولي، بات متأثرا باتفاقية جنيف ومنقسما حولها - كما سوف نرى - ملتصقا ما يجعله يعزّز وجهة نظر على حساب أخرى إثراء للقانون الدولي، مع أن الرَّاجح أن الإتفاقية - في هذا الموضوع - كان من المفروض أن تكون هي التي تنسجم مع ما كان سائدا من أحكام في ظل القانون الدولي أصلا، ولأجل ذلك، لم يكتب لها النجاح⁽¹⁾ إذ تم التفكير بعدها في محاولة ثانية وثالثة من قبل الأمم المتحدة لتدوين قانون البحار.

ثانياً) تَقْدِيرُ الْفَقْهِ لِحَقِّ السُّفُنِ الْحَرْبِيَّةِ فِي الْمُرُورِ الْبَرِيِّ وَفَقَّ اتِّفَاقِيَّةِ جُنَيْفٍ لِلْبَحْرِ الْإِقْلِيمِيِّ:

كما أسلفت، فلقد ظل الفقه الدولي منقسما حول اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي في مسألة المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية؛ ويمكن تصنيفه عموما إلى طائفتين: تساند الأولى فكرة حرية المرور لهذه السفن دون قيد أو شرط، وقد تزعمها من الفقهاء كل من: "كلسن Kelsen"، "جيسوب Jessup"، "فيتزموريس Fitzmauris"، "سورنزن Sorensen"، "فارون Pharand" وآخرون. أما الطائفة الثانية، فكانت ترفض مرور مثل هذه السفن دون قيد أو شرط، وكان من روادها كل من "دوفرون De ferron"، "براونلي Brownlie"، "تونكين Tunkin" و"غوتيم Geothern" وآخرون مما يضيق المقام بحصرهم.⁽²⁾

ولقد حاول بعض الفقهاء - ومنهم "سير جيرالد فيتزموريس Fitzmauris" أن يستخلص من نصوص اتفاقية جنيف معنى الإعراف بحق السفن الحربية في المرور البريء خلال البحار الإقليمية من دون قيد أو شرط؛ وقد أسند رأيه هذا إلى أن المواد من (14) إلى (17) من هذه الإتفاقية جاءت تحت عنوان "القواعد التي تنطبق على جميع السفن"، ومعلوم أن المادة (14) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي تنظم موضوع المرور البريء لا سيما في فقرتها الرابعة التي تقضي بأن يكون المرور بريئا طالما أنه "غير ضار بالسلام وحسن النظام أو سلامة الدولة الساحلية"، فالشرط الجوهرى عنده، هو في طابع البراءة لا في نوعية السفينة. كذلك الفقرة السادسة من ذات المادة فهي تقضي بأن "على

⁽¹⁾ وبالفعل، فقد حكم عدد من الشّراح على اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي بأنها جاءت بما يخالف المألوف والمستقر في القانون الدولي وبما يخدم طائفة معينة من الدول. وليس موضوع السفن الحربية وحده الذي أظهر ذلك وأدى إلى احجام الدول عن التصديق عليها بل ثمة مواضيع أخرى فيها جاءت على النسق السابق ويعتبر موضوع المضائق الدولية أهمها كما سوف نرى، حيث أدى إلى إحجام الدول العربية عن التصديق عليها كذلك.

⁽²⁾ أنظر: L. Lucchini, M. Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., P 252.

الغواصات أن تسير فوق سطح الماء وأن ترفع علمها"، فكل هذه النصوص تغطي بحكمها السفن الحربية، فضلا عن أن عنوان هذه المواد كما أسلفت يشتمل على عبارة "جميع السفن".⁽¹⁾

كذلك تأيّد هذا الرأي بالإستناد إلى نص المادة (23) من اتفاقية جنيف التي تقضي بأنه "إذا لم تتمثل أي سفينة حربية لنظم الدولة الساحلية الخاصة بالمرور في البحر الإقليمي وتجاهلت أي طلب للإذعان وُجّه إليها، فإن للدولة الساحلية أن تطلب من السفينة الحربية مغادرة البحر الإقليمي على الفور"، وهي المادة الوحيدة في الإتفاقية التي أشارت صراحة إلى السفن الحربية، وهي تفيد - في نظرهم - عدم استبعاد الإتفاقية لمرور السفن الحربية بالبحر الإقليمي دون قيد أو شرط.⁽²⁾

وقد تحفظ الفقيه "أوكونيل O'Connell"، عن الإتفاقية بشكل عام من هذا الموضوع بالذات، ورأى أن سكوت الإتفاقية عن إقرار نص يفيد هذا الحكم أو ذاك، لا يمكن معه البحث عن حكم مرور السفن الحربية من معاني نصوص هذه الإتفاقية، وإنما يجب الرجوع إلى قواعد العرف الدولي السائدة فهي التي بإمكانها سد النقص الذي ورد في الإتفاقية وهي التي ستوضح ما إذا كان مرور هذه السفن مرورا بريئا يكون بشرط الترخيص أو بدون ذلك.⁽³⁾

ومع ذلك، فإن من الفقه من عاب الإستناد إلى نص المادة (23) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي، لأن هذه المادة، وإن نصت فعلا على حالة السفن الحربية الموجودة في البحر الإقليمي، فإن مرورها هذا محكوم بنص المادة (17) من ذات الإتفاقية التي تحيل إلى القانون الدولي في مجال المرور وتشترط "على السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء مراعاة القوانين والأنظمة التي تسنها الدولة الشاطئية وفقا لهذه المواد وقواعد القانون الدولي الأخرى وخاصة القوانين والأنظمة المتعلقة بالنقل والملاحة". فالإحالة إلى القانون الدولي - حسب هذا الرأي - تفيد عدم الإقرار للسفن الحربية بالمرور البريء دون قيد أو شرط، وهو ما استقر فعلا في عرف وعمل الدول أثناء وقبل انعقاد مؤتمر جنيف؛ كما أن على هذه السفن أن تحترم تشريعات وأنظمة الدولة الساحلية وألا تخالفها، وقد تسن هذه الدول في تشريعاتها تلك، وجوب إخطارها بالمرور على الأقل، فضلا عن أن من الفقه الدولي الذي شهد مؤتمر جنيف رأى بأن المادة (23) إنما هي تَمَتُّة للمادة (24) التي حُذفت أصلا ومع ذلك بقيت المادة (23)، وهذه الأخيرة - في نظرهم - لا تؤكد حقا غير محدود للسفن الحربية الأجنبية بالنفوذ إلى المياه الإقليمية، فهي لا تحدد سوى إلتزامات على هذه السفن عند وجودها في هذه المياه

⁽¹⁾ أنظر: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص153 وكذا: T. Treves. «La navigation». Op.Cit., p 771.

⁽²⁾ أنظر: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص153 وكذا: T. Treves. «La navigation». Op.Cit., p 771.

⁽³⁾ T. Treves. «La navigation». Op.Cit., p 771.

بعد أن تكون قد نَفَذَتْ إليها طبقاً للمادة (24) أي باسـتـراط "الترخيص المسبق"، غير أن هذه الأخيرة أسقطت من اتفاقية جنيف كما رأينا، وتكون المادة (23) -إذن- تعالج نتيجةً تعود لمصدر محذوف.⁽¹⁾ وقد أيدت هذا الرأي كذلك الأستاذة "سوزان باستيد" إذ تحفظت على مرور السفن الحربية بدون تقييد فقررت "إن اتفاقية جنيف بشأن البحر الإقليمي قد أقرت للسفن الحربية بحرية ممارسة حق المرور البريء كغيرها من السفن، إلا أنه في بعض الظروف، يمكن أن يعتبر مرور السفن الحربية مرورا غير بريء في نظر دولة الساحل ولها الحق في أن تنظمه باسـتـراط الإذن السابق أو غيره من القيود". ومع ذلك، فإن الأستاذة "باستيد" لم توضح ماهية هذه الظروف التي تبرر للدولة الساحلية اشتراط الإذن السابق.⁽²⁾

وفي اعتقادي، فإن الفقه الدولي الذي اعتمد مباشرة على نصوص اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي لإقرار هذا الحق للسفن الحربية أو نفيه عنها هو تقدير خاطئ، لأن هذه النصوص لا يمكن تفسيرها أو تأويلها دون إحلالها ضمن ظروف وملابسات صياغتها، وهي قاعدةٌ مستقرة ضمن قواعد القانون الدولي العام ذات الصلة بتفسير المعاهدات.

فالتفسير - بصفة عامة - كما عرّفه "د. محمد بوسلطان"، هو "تلك العملية الفكرية التي تهدف إلى تحديد معنى الفعل القانوني وتوضيح النقاط الغامضة فيه". وبخصوص المعاهدات، فقد رأى "د. بوسلطان" بأن التفسير "يهدف إلى إزاحة شوائب النص النظري لتحقيق فعاليته المرجوة على الواقع الميداني ... وبهذا المعنى فإن الذي يسهر على تطبيق المعاهدة الدولية هو الذي يحق له التفسير. إن الدول الأطراف هي التي تقوم بتفسيره".⁽³⁾ وعلى هذا النسق تماما، ذكر من قبلُ الفقيه "د. حامد سلطان" بأنه "قد يلجأ الأطراف المتعاقدون أنفسهم الى حسم الخلاف بينهم حول تفسير نصوص الإتفاق الدولي الذي سبق لهم إبرامه... والحكمة في ذلك أن واضعي النص هم أصحاب الإختصاص الأول في تفسيره، وهم أصحاب المصلحة في الإتفاق على هذا التفسير".⁽⁴⁾

إن القانون الدولي العام قد عرف أكثر من قاعدة أو طريقة لتفسير المعاهدات، بل وقد ظهرت في هذا المجال مدارس اعتمد كلٌ منها طريقةً في أعمال قواعد التفسير،⁽⁵⁾ فضلا عما تضمنته

(1) وهو رأي الفقه السوفياتي بصفة عامة. راجع في ذلك: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 154.

(2) أنظر: المرجع السابق، ص 154.

(3) وفي هذا الإطار، فقد علّق الفقيه على عوائق وصعوبات تفسير المعاهدات سواء بالإتفاق المشترك أو باللجوء إلى جهة ثالثة أو حتى بالنسبة للقضاء الدولي. راجع في هذا الموضوع: د. محمد بوسلطان، المرجع السابق، ص 326 و 327.

(4) د. حامد سلطان، د. عائشة راتب، د. صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 265.

(5) كالمدرسة الشخصية، المدرسة اللفظية، الإتجاه الوظيفي... راجع مضمين هذه المدارس في: د. محمد بوسلطان، المرجع السابق، ص 228-230.

المادة (31) من معاهدة فينيا حول قانون المعاهدات لعام 1969 بوضعها القواعد العامة للتفسير فذكرت بأنها الوقوف بحسن نية على المعنى العادي لألفاظ المعاهدة والرجوع كذلك إلى ديباجتها وملخصاتها، أو أي اتفاق عقد بين الأطراف بمناسبة إبرام هذه المعاهدة، وكذا الوثائق الصادرة بمناسبة عقدها، والإتفاقات والسلوكات اللاحقة بين الأطراف بشأن تفسيرها إلى غير ذلك مما ورد في هذه المادة.⁽¹⁾

ومن دون الخوض في قواعد القانون الدولي ذات الصلة بالمعاهدات وتفسيرها لما لها من أحكام متعددة ومتنوعة، وعودةً إلى موضوع تفسير نصوص اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والتي سعى بعض الفقهاء إلى الإعتماد على بعض نصوصها - لا سيما المادة (23) سالف الذكر - لاستخلاص حق المرور البري للسفن الحربية دون قيد أو شرط، فإنني أعيد التذكير بالقول أن هذه النصوص لا يمكن تفسيرها بمعزل عن ظروف وملابسات المؤتمر الذي صيغت فيه. وعليه، وحين الربط بين هذه الفكرة وبين قواعد التفسير التي أشرت إلى بعض منها سلفاً، فإنني أخلص أولاً، إلى أن الذين يحق لهم تفسير هذه النصوص هم واضعوها بالدرجة الأولى، كما أنه - وبحسب ما أعقب مؤتمر جنيف لعام 1958 - يتضح أن الدول لم تتجه إلى جهة قضائية لتفسير ما غمض من هذه النصوص، ولم يصدر عنها أيضاً اتفاق لاحق يمكن البحث فيه عن تفسير هذه النصوص؛ فإذا وصلنا إلى هذا النتيجة، فإنه لا محالة من اللجوء إلى قواعد تفسير أخرى مؤكدة في القانون الدولي، وهي تلك التي تضمنتها المادة (32) من اتفاقية فيينا حول قانون المعاهدات وأطلقت عليها تسمية "الوسائل التكميلية" في التفسير، وقضت فيها بأنه: «يجوز الإلتجاء إلى وسائل مكملة في التفسير بما في ذلك الأعمال التحضيرية للمعاهدة والظروف الملازمة لعقدها وذلك لتأكيد المعنى الناتج عن تطبيق المادة (31) أو لتحديد معنى إذا أدى التفسير وفقاً للمادة (31) إلى :

⁽¹⁾ تنص المادة (31) من معاهدة فيينا حول قانون المعاهدات لعام 1969 على أن :

«1- تُفسَّر المعاهدة بحسن نية طبقاً للمعنى العادي لألفاظ المعاهدة في الإطار الخاص بها وفي ضوء موضوعها والغرض منها.

2- الإطار الخاص بالمعاهدة لغرض التفسير يشمل إلى جانب نص المعاهدة بما في ذلك الديباجة والمخصصات ما يلي :

(أ) أي اتفاق يتعلق بالمعاهدة ويكون قد عقد بين الأطراف جميعاً بمناسبة عقد هذه المعاهدة.

(ب) أي وثيقة صدرت عن طرف أو أكثر بمناسبة عقد هذه المعاهدة وقبلتها الأطراف الأخرى كوثيقة لها صلة بالمعاهدة.

3- يؤخذ في الإعتبار إلى جانب الإطار الخاص بالمعاهدة:

(أ) أي اتفاق لاحق بين الأطراف بشأن تفسير المعاهدة أو تطبيق أحكامها.

(ب) أي مسلك لاحق في تطبيق المعاهدة يتفق عليه الأطراف بشأن تفسيرها.

(ج) أي قواعد في القانون الدولي لها صلة بالموضوع يمكن تطبيقها على العلاقة بين الأطراف.

4- يعطى معنى خاص للفظ معين إذا ثبت أن نية الأطراف قد اتجهت إلى ذلك».

راجع بعض جوانب التعليق على هذه المادة في كل من : د. صادق أبو هيف، المرجع السابق، ص 576 و 577 وكذا : د. حامد سلطان،

د. عائشة راتب، د. صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 266-270 ، وكذا : د. محمد بوسلطان، المرجع السابق، ص 228-232.

(أ) بقاء المعنى غامضا أو غير واضح؛

(ب) أو أدى إلى نتيجة غير منطقية أو غير معقولة.»

والقواعد التكميلية التي تضمنت هذه المادة حكمها معروفة في نطاق العمل الدولي وفقهه، ويصطلح عليها هذا الأخير "بالمدرسة الشخصية" أو "بقصد الأطراف"، وقد تعرض لها "د. محمد بوسلطان" بالقول بأن "العثور على قصد الأطراف ما هو إلا الشكل الخارجي الذي يجسد إرادة الأطراف وقصدها من الإتفاق. ولكن هذا القصد، يمكن أن يتضح من وسائل مادية أخرى مثل ما جرى أثناء المفاوضات أو أي وسيلة أخرى متصلة بالقصد الحقيقي للأطراف وقت تبني النص النهائي".⁽¹⁾

وعلى هذا الأساس، وفي ضوء ما سبق، فإنه لا يمكن فصل هذه النصوص عن نطاق ملابسات مؤتمر جنيف وكيف تمت صياغتها واعتمادها وتصريحات الدول ومواقفها منها قبل وبعد التصويت عليها، وهذا في اعتقادي هو الرأي السليم للوقوف على معنى هذه النصوص عوض السعي وراء تأويلها تبعا للحاجة والمصلحة من غير وضعها في نطاقها الصحيح. وأستشهد هنا أيضا بقول "د. إبراهيم العناني" في تعليقه على تأويل المادة (23) من اتفاقية جنيف سالفه الذكر الذي سعى وراءه الفقهاء لتبرير حق السفن الحربية في المرور البريء دون قيد أو شرط حين ذكر بأن "موضوع نص المادة (23) هذا يتعلق بحالة سفينة حربية بدأت المرور وفقا لقواعد القانون الدولي عليها أن تحترم تشريعات وأنظمة الدولة الساحلية وعدم مخالفتها، ولا يمكن تخريبه بأنه يعني التسليم بحق السفن الحربية في المرور البريء كغيرها من السفن دون قيد أو شرط، وليس منطقيا أن نعتمد على نصوص لا تتعلق بمسألة مرور السفن الحربية مباشرة لنستنتج منها حلا نهائيا لمشكلة أثارت ولا تزال تثير العديد من الخلافات فقها وعملا".⁽²⁾

⁽¹⁾ أنظر: د. محمد بوسلطان، المرجع السابق، ص 328. وفي هذا الإطار يقول "د. حامد سلطان ود. عائشة راتب..." أن "على المفسر أن يأخذ في الإعتبار دائما السياق والملابسات التي أحاطت بالمعاهدة عند عقدها. فمن القواعد الأولية في التفسير أن معاني الألفاظ المستعملة أو التفسير السليم لنص ما يجب أن يُبحث عنه في نطاقه سياق المعاهدة بأكمله. فالنص يجب ألا يُفصل عن غيره وإلا جاء تفسيره مبتورا، أو ناقصا، أو معيبا، ويجب أن يُؤخذ في الإعتبار جميع الظروف التي أحاطت بعقد الإتفاق الدولي، وأثرت في تكوينه وتكييفه، وطبعه بالطابع الذي يبدو به. وهذا أمر مسلم به ومجمع عليه". وقد أشار "د. حامد سلطان ود. عائشة راتب.." تنمة وتوضيحا لذلك أن هذا المبدأ في التفسير قد تم إعماله في عدد من القضايا التي عرضت على محكمة العدل الدولية منها شروط القبول لعضوية الأمم المتحدة، وقضية المركز القانوني لإقليم جنوب غربي افريقيا، كماورد أيضا في الرأي المخالف الذي ألحقه القاضي "الفاريز" بحكم المحكمة في قضية الزيت بين بريطانيا وإيران. راجع في هذا الموضوع وانظر المقتبس أعلاه في: د. حامد سلطان، د. عائشة راتب، د. صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 271 و 272.

⁽²⁾ د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 154.

إن بحث قصد واضعي نصوص اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي يجب أن يتم خلال مؤتمر جنيف نفسه؛ وبالرجوع إلى نص المادة (24) من المشروع النهائي الذي قدمته لجنة القانون الدولي إلى المؤتمر، والتي تقضي بتقييد مرور السفن الحربية بشرط الترخيص أو الإخطار المسبق، سنجد أنها قد تم اعتمادها في بداية الأمر من قبل المؤتمر بغية عرضها على التصويت، وكان هذا الاعتماد بأغلبية 54 صوتا مقابل 5 أصوات وامتناع ثمانية، وهو ما يدل على القبول الواسع لهذه المادة من قبل المؤتمرين بالصيغتين: إما بالترخيص أو بالإخطار المسبقين. وعند عرضها على التصويت وفق عبارة "الترخيص المسبق"، رُفضت هذه المادة بـ 45 صوتا مقابل 27 صوتا وامتناع 6 أصوات، وعند عرضها للمرة الثانية على التصويت وفق عبارة "الإخطار المسبق"، أظهر التصويت قبولها بـ 43 صوتا مقابل 24 صوتا و12 امتناعا؛ هذا على الرغم مما أسلفته بالقول بأن الذي صوتوا ضد هذه المادة في تعديلها كانوا هم الذي دعموها في الأول وفق صيغتها الأولى التي تتضمن "الترخيص المسبق"، ومعارضتهم لها في التصويت الثاني، كان ناجما عن رفضهم مطلقا لهذا التعديل ورفض الإخطار المسبق كبديل للترخيص المسبق وقد سبقت دراسة ذلك.⁽¹⁾ ومعنى آخر، فإن الـ 24 صوتا التي صوتت ضد هذه المادة في المرحلة الثانية إنما تريد الترخيص لا الإخطار. فإذا جمعنا عدد الأصوات لصالح الترخيص المسبق في التصويت الأول وهو 27 صوتا إلى عدد أصوات الإخطار المسبق في التصويت الثاني وهو 43 صوتا، ستكون النتيجة أن عدد الأصوات التي تؤيد تقييد مرور السفن الحربية بقيد أو شرط هو 70 صوتا أي بنسبة 89 % من مجموع عدد المؤتمرين الذي بلغ 79 مندوبا، وهي النسبة التي تبين - حقيقة - صورة العمل الدول في مجال مرور هذه السفن، فكيف يعقل القول بأن اتفاقية جنيف تقر هذا المرور بدون قيد أو شرط بالاعتماد على نصوصها فقط رغم ما يكتنفها من صمت وغموض.

إذن، فالظاهر من أعمال مؤتمر جنيف أن قصد الدول كان يميل إلى أحد القيدتين على الأقل، أما الترخيص وإما الإخطار المسبق، ولا يمكن القول بأنه من استقرار بعض نصوص الاتفاقية يمكن استخلاص حق مرور السفن الحربية دون قيد أو شرط بل العكس هو الصحيح. وإلى هذه النتيجة خلص الفقيه "سورنسون Sorenson" حين ذكر " أن الاتفاقية (أي اتفاقية جنيف) بوضعها الحالي لا تتضمن نصا خاصا يتعلق بالمرور البريء للسفن الحربية سوى القواعد المطبقة على جميع السفن، وعليه يمكن الإستخلاص أن السفن الحربية تتمتع بنفس الحقوق التي تتمتع بها السفن الأخرى ولكن محاضر جلسات المؤتمر لا تدع مجالاً للشك في أن غالبية المندوبين لم يكونوا يقصدون ذلك"؛ كما عبّر عن هذا المعنى أيضا الفقيه "ماكدوجال Mc.Dougal" بقوله "إن الإتجاه السائد لدى الدول خلال مؤتمر

(1) راجع ص 484 من هذه الأطروحة.

1958 يظهر منه أن للسفن الحربية الحق في الوصول إلى البحار الإقليمية بشرط الإشعار⁽¹⁾، ويبدو أن الفقيه "ماكدوجال" قد استند في إقراره لهذه النتيجة إلى ما أسفرت عليه عملية التصويت الثاني بعد تعديل المادة (24) بإدخال "الإخطار المسبق" كبديل عن "الترخيص المسبق" حيث بلغ عدد الأصوات المؤيدة للمادة (24)، 43 صوتاً غير أن المؤتمر لم يدرجها ضمن نطاق الاتفاقية نظراً لأن هذا العدد لم يصل إلى أغلبية الثلثين فقط وهي نتيجة صحيحة - في اعتقادي - توصل إليها هذا الفقيه وأميل إلى الأخذ بها.

وتتمة لما سبق ذكره، وتأييداً للنتائج المتوصل إليها أعلاه، تُمكن إضافة دليل آخر على نزوع الدول نحو تقييد مرور السفن الحربية البرية. ذلك أنه كثيراً ما يلجأ المفسرون إلى تفسير النص القانوني الغامض على أساس بحث المسلك أو "السُّلُوكِ اللَّاحِقِ" *Subsequent conduct* "لأطراف المعاهدة بوصف أن هذا المسلك يعد دليلاً على إثبات ما فهمته الأطراف من معانٍ لاتفاقيتها؛ وقد لاقى هذا المبدأ تأييداً مستمراً من قبل القضاء الدولي حتى في طوره الأول وفي مناسبات عديدة⁽²⁾، ويمكن أن أذكر هنا حالتين فقط، تنسجمان مع المعنى الذي أريد الخلوص إليه. فالحالة الأولى، وهي قضية "دافيز أدامز" بين بريطانيا والولايات المتحدة وتخص نزاعاً حول معاهدة أبرمت بينهما عام 1818، واعتمدت محكمة المطالبات البريطانية الأمريكية في تفسير هذا النص عام 1921 على تشريعات الدول اللاحقة لتنفيذ هذه المعاهدة؛ وقد فسرت المحكمة بالفعل هذا النص في ضوء تشريع أصدرته بريطانيا عام 1819 يبين فهمها له. أما الحالة الثانية، فهي قضية شركة "تشمبرلين وهوكهام المحدودة" ضد شركة "سولار زاهلروك" المعروضة سنة 1921 أمام محكمة التحكيم المختلطة البريطانية الألمانية. وقد وضعت المحكمة في هذه القضية التشريعات التي سنّها الطرفان كلاهما في هذا الموضوع لتنفيذ معاهدة فرساي ووصفتها بأنها "ذلك التفسير القاطع الصادر من الطرفين"⁽³⁾.

وما أريد الخلوص إليه من خلال التعرض لمبدأ "السُّلُوكِ اللَّاحِقِ" في تفسير المعاهدات، هو إمكانية تطبيقه على الحالة المثارة أمامنا حيث أثير التساؤل الثاني: كيف كان سلوك الدول اللاحق

(1) أنظر: د. عادل أحمد الطائي، المرجع السابق، ص 43، الهامش، وكذا: محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 82.

(2) ومن بعض هذه المناسبات، أذكر أن المحكمة الدائمة للعدل الدولي في رأيها الإفتائي لعام 1922 بشأن اختصاص منظمة العمل الدولية بالمجال الزراعي قد لاحظت أن الدول ناقشت فيما بعد هذا الموضوع مراراً ضمن إطار مجال وتشريع العمل، واعتبرت المحكمة أن المجال الزراعي يندرج أيضاً ضمن اختصاص منظمة العمل الدولية؛ كذلك نظرت المحكمة إلى السلوك اللاحق لكل من بريطانيا وتركيا بخصوص النزاع على نص معين احتوته معاهدة "لوزان" وعُرض على المحكمة عام 1925؛ واعتمدت محكمة العدل الدولية بدورها على السلوك اللاحق في قضية المركز القانوني لجنوب غرب أفريقيا. راجع وقائع هذه القضايا وغيرها في: د. حامد سلطان، د. عائشة راتب، د. صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 275 الهامش.

(3) راجع المرجع السابق، ص 279، الهامش.

لاتفاقية جنيف للبحر الإقليمي لعام 1958 في مجال المرور البري للسفن الحربية عبر البحر الإقليمي؟ وما قضت تشريعاتها؟

كإجابة مبدئية، أقول بأن القضاء الدولي كثيرا ما اعتمد على فكرة السلوك اللاحق في التزاعات الدولية المعروضة عليه والتي تخص قانون البحار؛ ففي قضية الامتداد القاري بين ليبيا وماتا لعام 1985، ذهبت المحكمة إلى أنها لا تشعر بأي شك بخصوص أهمية سلوك الدول، وكانت المحكمة الدولية قد أكدت على دور وأهمية السلوك اللاحق منذ قضية المصائد النرويجية البريطانية عام 1951، كذلك أشارت إليه المحكمة في قضية الامتداد القاري للخليج "مين" بين الولايات المتحدة وكندا لعام 1984، وفي قضية الامتداد القاري بين تونس وليبيا لعام 1982، أشارت المحكمة إلى أهميته بالنسبة لطرفي النزاع⁽¹⁾.

وفي ضوء ما سبق، وبخصوص السؤال السابق، يمكن القول بأن اتفاقية جنيف فشلت أولا فشلا ذريعا في قبولها على نطاق واسع وهذا بسبب أحجام الدول عن التصديق عليها ليس فقط بسبب المرور البري للسفن الحربية ولكن لأسباب عدة يعتبر هذا الموضوع أبرزها؛ أما عن سلوكات الدول اللاحقة، فقد ظهرت بشكل واضح من تحفظاتها على هذا الموضوع⁽²⁾ أو من خلال تشريعاتها اللاحقة لمؤتمر جنيف، والتي أدرجت ضمنها تقييد مرور السفن الحربية بأحد الشرطين: الترخيص المسبق أو الإخطار المسبق⁽³⁾؛ كما أن الدول التي أخذت بأحد الشرطين قد بلغت عددا لا يستهان به مما لا يدع مجالا للشك في تأكيد أن الدول تنزع إلى تقييد مرور السفن الحربية، وأنه لا يمكن فقط، الإعتماد على حرفية نصوص اتفاقية جنيف للقول بأن فيها ما يدل على أن من حق السفن الحربية أن تمرورا بريئا من غير قيد أو شرط.

إن التشريعات اللاحقة للدول في هذا الموضوع هي التي قادت - وضمن مواضيع أخرى بطبيعة الحال - إلى التفكير في محاولة ثالثة لتدوين قانون البحار والخلوص باتفاقية جديدة، وهو ما تم بالفعل إذ انعقد المؤتمر الثالث للأمم المتحدة في السبعينيات مسفرا عن الإتفاقية العامة. فماذا جرى خلال هذا المؤتمر؟ وكيف عالج مرور السفن الحربية؟ وماذا خلصت الإتفاقية العامة؟ هذا ما سأحاول الإجابة عنه في المطلب الموالي.

⁽¹⁾ راجع في هذه القضايا: د. أحمد أبو الوفا. القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية...، المرجع السابق، ص 98-104.

⁽²⁾ ويلاحظ أن مجموعة الدول الاشتراكية كافة قد احتفظت بحقها في امتلاك السلطة التقديرية بشأن السماح للسفن الحربية في المرور في بحارها الإقليمية، وقد سار على نهجها عدد كبير من الدول منها الدول العربية كالعراق، العربية السعودية، تونس، ليبيا، مصر، وقد وضعت كلها تحفظات على هذا الموضوع. أنظر: د. عادل أحمد الطائي، المرجع السابق، ص 43 و 44، الهامش.

⁽³⁾ T. Treves. «La navigation». Op.Cit., p 771. ، وسوف أثير هذا الموضوع لاحقا أيضا.

المطلب الثاني

المرور البري للسفن الحربية الأجنبية،

من مؤتمر جنيف إلى المؤتمر الثالث لقانون البحار

كما أسلفت بالقول، فإنه بعد اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي لعام 1958 وما خضعت له من تحفظات في شأن المرور البري للسفن الحربية، وما عقب ذلك من تصريحات للعديد من هذه الدول، رأت هذه الأخيرة حسم الموضوع من جانب إنفرادي عن طريق سنّ تشريعات وطنية تضع بموجبها قيودا على مرور السفن الحربية من دون التعويل على اتفاقية جنيف في هذا الموضوع. وقد عمدت الدول إلى ذلك فعلا، خاصة قبيل انعقاد المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار أو خلاله.

الفرع الأول

العمل الدولي ومرور السفن الحربية قبيل انعقاد المؤتمر الثالث

فمن الدول التي قضت تشريعاتها باشتراط الترخيص المسبق، يمكن ذكر الجزائر أولا، وهذا بموجب المرسوم الصادر عن وزارة الدفاع الوطني رقم 194-72 المؤرخ في 5 أكتوبر 1972 الذي قضت المادة الأولى منه بأن "يتوقف دخول السفن الحربية الأجنبية في المياه الإقليمية وعبورها بها بدون غرض عدواني ودخولها المياه الداخلية الجزائرية وإرساؤها في ميناء جزائري، على رخصة سابقة تمنحها السلطات المختصة الجزائرية حسب الإجراءات المحددة في هذا المرسوم".⁽¹⁾ وأردفت المادة العاشرة منه

⁽¹⁾ وقد قضى هذا المرسوم بتدابير مختلفة يتعين على السفن الحربية مراعاتها. منها أولا، ما قضت به المادة الثانية من أنه "يجب على السفن الحربية الأجنبية أن تمتنع عن القيام في المياه الإقليمية والمياه الداخلية والموانئ الجزائرية بأعمال مخالفة للسيادة الوطنية وبعمليات تتعلق بالكشف أو الغوص أو السير. ويمنع عليها أن تقوم بجميع التمارين العسكرية إلا إذا صدرت لها رخصة خاصة من السلطات الجزائرية المختصة".

فضلا عن ذلك، فقد حدد المرسوم أعلاه ونظّم التوقيفات والرسو بالموانئ الجزائرية وصنّفها وحدّد مُدد طلب الرخص تبعا لطبيعة التوقف الذي قد يكون "روتينيا" فحددت له المادة (28) أجل إيداع طلب الرخصة لدى وزارة الخارجية في أجل أدناه 15 يوما قبل التاريخ المتوقع لوصول السفينة الحربية. أما إذا كان التوقف "رسميا"، فقد حددت المادة (14) من ذات المرسوم بأن هذا التوقف يجب أن يكون محل رخصة من السلطات الجزائرية بناء على طلب موجه بالطرق الدبلوماسية إلى وزارة الخارجية في أجل أدناه 45 يوما قبل التاريخ المتوقع لوصول السفينة إلى المياه الإقليمية أو إلى ميناء جزائري. وقضت من جهتها المادة (16) بأنه: "يجب على السفينة الحربية الأجنبية القائمة بزيارة رسمية أن تراعي لدى وصولها إلى المياه الإقليمية أو إلى ميناء جزائري، العرف الدولي والقواعد الوطنية المتعلقة بأداء النجحة بواسطة طلاقات مدفعية"، ولا تتجاوز هذه الأخيرة إحدى وعشرين طلقة (المادة 17).

أما إذا كان التوقف غير رسمي، فإن المادة (31) حددت أجل طلب الرخصة إلى وزارة الشؤون الخارجية وجعلته ثلاثين يوما قبل التاريخ المتوقع لوصول السفينة الحربية الأجنبية. كما أوجبت المادة (41) "أن عدد السفن الحربية الأجنبية التي تحمل نفس الراية والمقبولة للإرساء لا يمكن أن يتجاوز ثلاثة إلا إذا صدرت مخالفة"، ويضاف إلى هذا - حسب الفقرة الثانية من ذات المادة - أنه: "لا يمكن للغواصات أن تدخل المياه الإقليمية الجزائرية إلا طافية ويمنع عليها القيام بعمليات غطس طيلة مدة إقامتها في الميناء".

النص فذكرت بأنه "طبقاً لأحكام المادة الأولى وما بعدها من هذا المرسوم، يخضع مرور كل سفينة حربية لرخصة سابقة. ويجب على السلطات البحرية الأجنبية أن تطلب هذه الرخصة من وزارة الشؤون الخارجية في أجل أدنى مدته خمسة عشر يوماً قبل تاريخ الدخول في المياه الإقليمية الجزائرية". ومن الدول التي حذت حذو الجزائر باشرطها "الترخيص المسبق"، يمكن ذكر كلٍ من السودان بموجب المادة (8³) من لوائحها لـ 28 نوفمبر 1967 بشأن المياه الإقليمية؛ وكذلك الصومال، بموجب المادة (10) من قانونه رقم 37 لعام 1972، وكذا باكستان، بموجب المادة (3) من قانونه المؤرخ في 22 ديسمبر 1976، وسيريلانكا، بموجب القانون رقم 22 لعام 1976 في المادة (3) منه، والبنغلاديش، بموجب المادة (3⁵) من قانون 1974، وبرمانيا، بموجب قانون 9 أبريل 1977 في المادة (9) منه، واليمن الديمقراطي، وفق قانون رقم 45 لعام 1977 في المادة (7) منه، وكذا غرينادا، بالقانون رقم 17 لعام 1978 في المادة (6) منه. (1)

وفي مقابل ذلك، فإن عدداً من الدول من سار على اشتراط "الإخطار المسبق" فقط، ومن هذه الدول، يمكن ذكر كلٍ من غيانا، بموجب القانون رقم 10 لعام 1977 في المادة (6) منه، وكذا الهند، بموجب المادة (4) من قانونها لعام 1976 حول البحر الإقليمي، وجمهورية كوريا، وفق القانون رقم 3037 لعام 1977 في المادة (5) منه، وكذا السيشل، بموجب المادة (4) من القانون رقم 15 لعام 1977 وغيرهم. (2)

إن هذه القوانين التي سارعت الدول إلى سنّها قصد تقييد مرور السفن الحربية في مواجهة ما أسفرت عنه اتفاقية جنيف، قد جاءت - وكما يبدو من تواريخ إصدارها - خلال المؤتمر الثالث للأمم

وتكتملة لعناصر تنظيم التوقف، قضت كذلك المادة (40) "إن طلب التوقف يجب أن يتضمن علاوة على اسم قائد القوة البحرية وقواد السفن الحربية، ما يلي :

- عدد الضباط وضباط الصف والبحارة الموجودين على متن كل سفينة وفي ضمنهم أعضاء الأركان الحربية،
- المميزات الرئيسية للسفن،
- عدد ونوع الطائرات المحمولة، عند الإقتضاء،
- بيان الترددات اللاسلكية التي ترغب السلطة البحرية الأجنبية استعمالها في ميناء التوقف وكذا الإشارة إلى القوة القصوى المصدرة،
- جميع الإيضاحات المتعلقة بعمليات التموين أو التزويد الواجب القيام بها في ميناء التوقف،
- الإيضاحات المتعلقة بالمساعدات المادية التي لا ترى لازمة".

(1) ومن بين الدول التي تشترط الترخيص المسبق إضافة إلى ما سبق، يمكن ذكر الصين، إيران، السودان، ألبانيا، ألمانيا الديمقراطية، رومانيا، مالطا، البرازيل، جمهورية الدومينيكا، سانت فنسنت وجزر غرينادين، أنظر في شأن هذه الدول وتشريعها كلا من :

- T. Treves. « La navigation ». *Traité du nouveau droit de la mer. Op.Cit., P772.*

- L. Lucchini, M. Voelckel. « Droit de la mer ». *Op.Cit., P 254.*

(2) أنظر: T. Treves. *Op.Cit., P772*

المتحدة حول قانون البحار مكثفا ومتقاربا، مما يوحي بأن هذه الدول كانت قلقة فعلا بشأن ما يمكن أن يسفر عنه هذا المؤتمر، أو أن هذا الأخير لن يراعي اتجاهها، أو أن الغلبة لن تكون لصالحها، فكان لجوءها إلى وسيلة التشريع بما يشبه مناعةً تريد أن تكتسبها هذه الدول في مواجهة هذا المؤتمر الذي تبدى لها أنه لن يكون أكثر من سابقه في هذه الموضوع.

وفي حقيقة الأمر، فإن هذه الدول لم تكن على خطأ لأن الخلاف بين الدول كان لا يزال مستمرا في تقييد مرور السفن الحربية خلال المناقشات الأولى للمؤتمر الثالث، وقد تمسكت هذه الدول التي ظهرت كثيرةً بشرط الإخطار المسبق بما فيها الإتحاد السوفييتي، وجاءت وثيقة الإتجاهات الرئيسية التي وضعتها اللجنة الثانية للمؤتمر مترجمة لهذه المواقف.⁽¹⁾

غير أن الملفت للنظر فعلا، هو الانقلاب الذي حصل في موقف الإتحاد السوفييتي متبوعا بكتلته الشرقية. فبعد التحفظ الذي كان قد أبداه بخصوص المادة (23) من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي عند مصادقته على هذه الأخيرة، وحيث جاء في تحفظه هذا، أن للدولة الساحلية الحق في أن تقصر مرور السفن الحربية في مياهها الإقليمية على ترخيص مسبق، أصبح الإتحاد السوفييتي - خلال المؤتمر الثالث لاسيما مع دوراته النهائية - أكثر تحرراً من ذي قبل. ولكونه أصبح متمتعا بقوة بحرية استراتيجية على غرار الولايات المتحدة الأمريكية، فهو لم يعد من المدافعين عن شرط الترخيص المسبق، كما لم يُظهر مساندته للذين طلبوا إدراج هذا الشرط ضمن أشغال المؤتمر من الدول؛ وهو فضلا عن ذلك، قد عمد مباشرة، وقبل الإنتهاء من إعتقاد الإتفاقية العامة، إلى إصدار قانون 24 نوفمبر 1982 المتعلق بحدود الإتحاد السوفييتي، حيث نصت الفقرة (5) من المادة (13) منه صراحة على عدم اشتراط "الترخيص المسبق" بالنسبة لمرور السفن الحربية في المياه الإقليمية، وإنما يكون هذا الشرط مقصورا فقط - وفقا لنص المادة (14) من ذات المرسوم - على حالة الدخول إلى الموانئ والمياه الداخلية فقط⁽²⁾؛ ثم عمد بعدها أيضا، إلى إصدار مرسوم في أبريل 1983 يؤكد فيه صراحة حذف الترخيص المسبق عن مرور السفن الحربية إذا تعلق الأمر بمرورها في البحر الإقليمي.⁽³⁾

⁽¹⁾ أنظر: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 154.

⁽²⁾ راجع المادتين (13) و(14) من قانون الإتحاد السوفييتي لـ 24 نوفمبر 1982 في :

Nations Unies « Le Droit de la mer » (Evolution récente de la pratique des Etats). Op.Cit., P103.

⁽³⁾ راجع في ما سبق وفي موقف الإتحاد السوفييتي ككل :

- L. Lucchini, M. Voelckel. « Droit de la mer ». *Op.Cit.*, P 253.

- T. Treves. « La navigation ». *Traité du nouveau droit de la mer. Op.Cit.*, P770-771

الفرع الثاني

مرور السفن الحربية خلال مناقشات المؤتمر الثالث

ومن دون الحكم المسبق، فإن الظاهر من مختلف مناقشات هذا المؤتمر أن موضوع الترخيص المسبق بدأ يفقد من حدته تدريجياً مع سير أشغال هذا الأخير ومع تحوّل وجهة الإتحاد السوفياتي الذي ظهر موقفه خلال هذا المؤتمر أكثر تشدداً في مجال حصانة السفن الحربية منه إلى تقييد مرورها. (1) ولم يتمسك من الدول باقتراح شرط الترخيص المسبق بشكل واضح وصریح، سوى عدد محدود منها وهي كل من : ماليزيا، المغرب، اليمن، وسلطنة عمان، (2) وهو إقتراح لم يحظ بدعم واسع ليتم مجرد اعتماده ويصل به إلى مرحلة التصويت فقط، مقابل ردود فعل القوى البحرية الغربية والشرقية، رغم أن هذا الإقتراح قد بُني على اقتراحات أخرى هشة ومماثلة له سجلها المؤتمر، وكانت الصين قد تقدمت بأحدها أثناء مناقشات لجنة قاع البحار، وتقدمت بعض الدول كذلك باقتراح مماثل أمام اللجنة الثانية للمؤتمر الثالث ولم يكتب لجميع هذه الإقتراحات أن تحظى بدعم دولي يوصلها إلى مرحلة التصويت. (3)

وقد حاولت جرّاء ذلك بعض دول العالم الثالث تشكيل اقتراح يتضمن إقصاء السفن الحربية من مجال النصوص العامة المنظمة للمرور البري التي بدأت تستقر تدريجياً في المؤتمر، فعمدت إلى أيداع وثيقة مقترحاتها بتاريخ 4 ماي 1978، وقررت فيها وجوب إسناد أمر السفن الحربية إلى تشريعات الدول قصد تنظيم مرورها بما يُناسب مصالح هذه الدول التي تشترط ما تراه مناسباً إما الترخيص وإما الإخطار (4)، غير أن هذا المشروع لم يجد له مساندين عدا الدول التي اقترحتة فبقي

(1) هو ما جاء في المادة (26) من وثيقته: (A/Conf.62/C.2/L.26). أنظر: T.Treves. Op.Cit., P772

وتجدر الإشارة إلى أن من الدول من تبني في مقترحاته الترتيب الذي أوردته اتفاقية جنيف بشأن انطباق قواعدها على جميع أنواع السفن بما يفيد استفادة السفن الحربية من المرور دون قيد أو شرط مثلما ورد في المادة الأولى من مشروع فيجي المقدم إلى اللجنة الفرعية الثانية بتاريخ 19/07/1973 (الوثيقة A/AC.138/SC.II/L.42) وكذلك المادة (47) من مشروع مالطا المقدم بتاريخ 23/07/1971 إلى لجنة قاع البحار (الوثيقة A/AC.138/53). راجع: د.عادل أحمد الطائي، المرجع السابق، ص66.

(2) وهو ما جاء في المادة (15³⁸) من وثيقة اقتراح هذه الدول: (A/Conf.62/C.2/L.16) بتاريخ 22/07/1974. أنظر:

T.Treves. Op.Cit., P772 ، وكذا: د.عادل أحمد الطائي، المرجع السابق، ص67، الهامش

(3) جاء في الفقرة الثامنة من المشروع الذي تقدمت به الصين الشعبية في 16/07/1973 أمام لجنة قاع البحار أن "للدولة الساحلية أن تطلب - طبقاً لقوانينها وأنظمتها - من السفينة العسكرية التابعة لدولة أجنبية تقديم اشعار سابق أو أن تطلب الموافقة السابقة من السلطات المختصة قبل دخولها إلى البحر الإقليمي". (الوثيقة: A/AC.138/SC.II/L.34). وعن الإقتراح الثاني المقدم من طرف مجموعة من الدول أمام اللجنة الفرعية الثانية، فقد كان لكل من: قبرص، اليونان، أندونيسيا، ماليزيا، المغرب، الفيليبين، اسبانيا واليمن بموجب الوثيقة: (A/AC.138/SC.II/L.18) لـ 02/04/1973. أنظر: د.عادل حاتم الطائي، المرجع السابق، ص67، الهامش.

(4) وهذه الدول هي: الأرجنتين، البنغلاديش، الصين، الإكوادور، مدغشقر، باكستان، البيرو، الفيليبين، اليمن الديمقراطي، وقُدّم اقتراحها في الوثيقة: (Doc.C.2/Informal meeting/30) بتاريخ 4 ماي 1978. أنظر: T.Treves. Op.Cit., P772

صامتا وبدون مفعول إلى غاية 19 و 20 من مارس 1980 حين طُرحت على أشغال الدورة التاسعة للمؤتمر المجالات التي يحق فيها للدولة الساحلية أن تعتمد إلى تنظيمها بموجب تشريعاتها، وهي المجالات التي استقرت فيما بعد في المادة (21) من الإتفاقية العامة؛ عندها، أثير هذا الإقتراح من جديد، وتمكنت المجموعة التي اقترحت في بادئ الأمر، من حشد دول أخرى إليه وبعثه في وثيقة جديدة،⁽¹⁾ رغم أن الدول نفسها التي اقترحتته اختلفت في تحديد المصالح التي تتولى الدولة الساحلية تنظيمها بموجب قوانينها.

ولقد كان سعي هذه المجموعة يهدف إلى إقناع المؤتمر حين صياغته للمادة (21) أن يدرج ضمن بنودها الثمانية بنداً أو عبارةً تعطي للدولة الساحلية الحق في أن تُخضع مرور السفن الحربية إلى تنظيمها وتشريعها بما في ذلك قصر هذا المرور على الإذن أو الإخطار المسبقين، غير أن المؤتمر الثالث لم يستجب لهذا المطلب كعادته، ولم يُعبر به حتى إلى مرحلة التصويت.⁽²⁾

وخلال الدورة الحادية عشر للمؤتمر المنطلقة ابتداءً من الثامن من مارس 1982، والتي كان هذا الأخير يجري خلالها تصحيحات شكلية على نصوص الإتفاقية العامة قبيل اعتمادها، عمدت دولة "الغابون Gabon" إلى إثارة الموضوع من جديد باقتراحها مشروعاً يشابه إلى حد بعيد المشروع السابق إن لم تكن قد بعثته من جديد.⁽³⁾ ومع أن المؤتمر لم يُلق بالاً لهذا المقترح الجديد الوارد مع نهاية أشغاله، ومع أن الغابون قد سحبت اقتراحها كذلك،⁽⁴⁾ إلا أن هذا الاقتراح كان مثيراً للإنتباه لما كان ينصبُّ بدوره على تعديل المادة (21) من الإتفاقية العامة، حيث تمكن من حشد مجموعة كبيرة من الدول رأت فيه إحياءً لحق مهضوم لم يُعزّه المؤتمر انتباهه الكامل ولم يوضع على طاولة المناقشات لكي يعرض على التصويت على الأقل.

⁽¹⁾ وقد ورد هذا الإقتراح بدايةً في 19 مارس 1980 في وثيقة: (Doc.C.2/Informal meeting/58) من طرف كل من: الكونغو، مصر، غيني بيسو، ليبيا، مالطا، المغرب، بنما، سلطنة عمان، بابوا غينيا الجديدة، جمهورية كوريا، الصومال، ساوتومي والأورغواي، ثم التحقت بهذه المجموعة في 20 من مارس مجموعة أخرى وهي: الجزائر، الأرجنتين، الصين، الإكوادور، مدغشقر، باكستان، البيرو والفلبين، حيث أدرج الإقتراحان معا في نفس الوثيقة. أنظر: *T.Treves. Op.Cit., P773*

⁽²⁾ *Ibid, P773*

⁽³⁾ والظاهر أن الغابون قد اقتبست اقتراحها من الفلبين التي اقترحتته في الدورة التاسعة للمؤتمر عام 1980 بمفردها ثم مع المجموعة

الأخرى ولم تجد هي الأخرى دعماً له. أنظر: *L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., P 253 et 218*

⁽⁴⁾ وقد كان إقتراح الغابون هذا بتاريخ 13 أبريل 1982. بموجب وثيقة: (A/Conf.62/L.97)، ثم سحبت بموجب وثيقتها

. أنظر: *(A/Conf.62/SR.175). T.Treves. Op.Cit., P773*

لقد كان سعي هذه المجموعة الجديدة التي ظهرت فيها الجزائر بقوة، وأطلقت عليها تسمية "مجموعة الـ 26"،⁽¹⁾ مُركّزاً على المادة (21) من الاتفاقية العامة، وبالضبط على البند (ح) من الفقرة الأولى منها الذي جاءت صيغته الرئيسية كالتالي: « **مَنْعُ خَرْقِ قَوَانِينِ وَأَنْظِمَةِ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ الجُمْرُكِيَّةِ أَوْ الضَّرِيْبِيَّةِ أَوْ الْمُتَعَلِّقَةِ بِالهِجْرَةِ أَوْ الصَّحَّةِ.** »⁽²⁾ فاقترحت هذه المجموعة أن يضاف إلى هذه العناصر الأربعة، عنصراً خامساً وهو الجانب الأمني؛ وهو في الحقيقة تسلّل من قبل هذه المجموعة يهدف إلى مراقبة مرور السفن الحربية وقصره على مراعاة تشريعات ولوائح الدولة الساحلية، شأنه في ذلك شأن بقية العناصر الأخرى، وهي الطريقة التي رأتها هذه المجموعة مناسبة بأن تُدسّ ضمن بنود هذه المادة ما يخدمها ولو بطريقة غير مباشرة من بعد أن لم تكلل جميع محاولاتها بالنجاح حينما يظهر في مقترحاتها ذكرٌ للترخيص أو الإخطار المسبقين لما يبيده المؤتمر من حساسية اتجاههما.⁽³⁾

وقد قوبل هذا الاقتراح بردّ فعل قوي من قبل الدول البحرية الكبرى وتلك المساندة لها⁽⁴⁾ لما تبدّى لها أن في ذلك تحايلاً على نصوص الاتفاقية، وأن هذا التعديل، لن يؤدي إلى نتيجة تذكر لاصدامه مع نص المادة (24) من ذات الاتفاقية التي استقرت نهائياً وهي تقضي بأن:

« **1- لا تُعَيَّنُ الدَّوْلَةُ السَّاحِلِيَّةُ المُرُورَ البريِّ لِلسُّفُنِ الأَجْنَبِيَّةِ عَبْرَ بَحْرِهَا الإِقْلِيمِيِّ إِلاَّ وَفَقاً لِهَذِهِ الإِتْفَاقِيَّةِ. وَتَمْتَنِعُ بِصُورَةٍ خَاصَّةٍ، فِي تَطْبِيقِهَا لِهَذِهِ الإِتْفَاقِيَّةِ أَوْ لِأَيِّ مِنَ القَوَانِينِ وَالْأَنْظِمَةِ المَعْتَمَدَةِ طَبَقاً لِهَذِهِ الإِتْفَاقِيَّةِ، عَمَّا يَلِي:**

(1) ومن هذه الدول: الجزائر، البحرين، البنين، الصين، الكونغو، مصر، غيني بيسو، إيران، ليبيا، مالطا، المغرب، سلطنة عمان، باكستان، بابوا غينيا الجديدة، الفلبين، سوريا، جمهورية كوريا، رومانيا، ساوتومي، سيراليون "Sierraléone"، الصومال، السودان، سورينام، الأوروغواي، اليمن الديمقراطي والساحل الأخضر "Cap-vert". أنظر:

- T. Treves. *Op.Cit.*, P773 ; L. Lucchini, M. Voelckel. « Droit de la mer ». *Op.Cit.*, P 253.

(2) وقد سبقت الإشارة إلى استعراض نص هذه المادة وشرحها وأذكر هنا جزءاً منها للتذكير، حيث تقضي المادة (21) من الاتفاقية العامة المعنونة بـ: "قَوَانِينِ وَأَنْظِمَةِ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ بِشَأْنِ المُرُورِ البريِّ" بأن:

«الدَّوْلَةُ السَّاحِلِيَّةُ أَنْ تَعْتَمِدَ، طَبَقاً لِأَحْكَامِ هَذِهِ الإِتْفَاقِيَّةِ وَغَيْرِهَا مِنْ قَوَاعِدِ القَانُونِ الدَّوْلِيِّ، قَوَانِينِ وَأَنْظِمَةٍ بِشَأْنِ المُرُورِ البريِّ عَبْرَ البَحْرِ الإِقْلِيمِيِّ، تَتَنَاوَلُ الأُمُورَ التَّالِيَةَ كُلِّهَا أَوْ بَعْضَهَا:

(1) سَلَامَةُ المَلاحَةِ وَتَنْظِيمُ حَرَكَةِ المُرُورِ البَحْرِيِّ؛

(ح) مَنْعُ خَرْقِ قَوَانِينِ وَأَنْظِمَةِ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ الجُمْرُكِيَّةِ أَوْ الضَّرِيْبِيَّةِ أَوْ الْمُتَعَلِّقَةِ بِالهِجْرَةِ أَوْ الصَّحَّةِ...»

راجع الصفحات 391 وما بعدها من هذه الأطروحة.

(3) وقد ورد إقتراح مجموعة الـ 26 في الوثيقة: (A/Conf.62/L.117.doc.off) بتاريخ 13 أبريل 1982. راجع في ذلك كلا من:

- T. Treves. *Op.Cit.*, P773 ; L. Lucchini, M. Voelckel. « Droit de la mer ». *Op.Cit.*, P 253.

(4) ومن الدول التي عارضت اقتراح مجموعة الـ 26، يمكن ذكر كل من: بريطانيا، بموجب وثيقة: (A/Conf.62/SR.168) مقدمة بتاريخ 15 أبريل 1982، والبلاد المنخفضة لنفس التاريخ بوثيقة (A/Conf.62/L.169)، وكل من فرنسا، ألمانيا الديمقراطية، الإتحاد السوفياتي، إيطاليا، بوثيقة (A/Conf.62/SR.170) بتاريخ 16 أبريل 1982، متبوعة بوثيقة بلغاريا (A/Conf.62/SR.171) في نفس التاريخ، والولايات المتحدة الأمريكية، بموجب وثيقة (A/conf.62/L.130) لـ 20 أبريل 1982. أنظر: T. Treves. *Op.Cit.*, P773

- (أ) فَرَضُ شُرُوطٍ عَلَى السُّفُنِ الْأَجْنَبِيَّةِ يَكُونُ أَثَرُهَا الْعَمَلِيَّ إِنكَارَ حَقِّ الْمُرُورِ الْبَرِيِّ عَلَى تِلْكَ السُّفُنِ أَوْ الْإِخْلَالَ بِهِ ؛
- (ب) أَوْ التَّمْيِيزُ قَانُونًا أَوْ فِعْلًا ضِدَّ سُّفُنِ أَيْ دَوْلَةٍ أَوْ ضِدَّ السُّفُنِ الَّتِي تَحْمِلُ بَصَائِعَ إِلَى أَيْ دَوْلَةٍ أَوْ مِنْهَا أَوْ لِحِسَابِهَا».

وقد رأت القوى البحرية أن هذه المادة واضحة ولا يمكن تعديلها، كما لا يمكن إدراج نص يصطدم بها. (1)

وفي ظروف أقرب ما تكون إلى المواجهة، وأمام ضغط الولايات المتحدة وحلفائها، وتمسك هذه المجموعة من الدول بمشروعها وإصرارها على الأخذ به، كانت جهود رئيس المؤتمر "السيد كوه" مكثفة وحثيثة لإيجاد مخرج من هذا المأزق الدبلوماسي؛ إلى أن اضطرت مجموعة الـ 26 إلى الانسحاب استجابةً لطلب رئيس المؤتمر، شريطة أن يقوم هذا الأخير بقراءة تصريح لها في جلسة علنية تعبيراً عن وجهة نظرها وتبياناً لمقصدها من المجال الأمني في مواجهة السفن الحربية. وبالفعل، فقد كان ما طلبته هذه المجموعة بعد أن سحبت اقتراحها، (2) وكان أن صرّح رئيس المؤتمر في الجلسة العلنية بتاريخ 26 أبريل 1982 بأن هذه المجموعة من الدول "تلفت النظر إلى أن قرارها (وهو المتعلق بسحب الاقتراح) لا يمس حق الدول الساحلية في اتخاذ المقاييس الرامية إلى حماية مصالحها في المجال الأمني طبقاً لنصي المادتين 19 و 25 من هذه الإتفاقية". (3)

وإذا كانت قد سبقت الإشارة إلى المادة (19) من الإتفاقية العامة وهي ذات الصلة بالمرور البري، فإن إحالة هذه الدول - وفق تصريح رئيس المؤتمر - إلى هذه المادة إنما يتجه إلى البنود (أ) (ب)، (ج)، (د)، (هـ) وأخيراً البند (و) من فقرتها الثانية، وهي كلها ذات صلة بالسفن الحربية وقد سبق شرح ذلك. أما إحالتها إلى المادة (25)، فإن هذه الأخيرة تنص على أن: «1- لِلدَّوَلَةِ السَّاحِلِيَّةِ أَنْ تَتَّخِذَ فِي بَحْرِهَا الْإِقْلِيمِيِّ الْخُطُوبَاتِ اللَّازِمَةَ لِمَنْعِ أَيْ مُرُورٍ لَا يَكُونُ بَرِيئًا.

(1) راجع كلام من :

- T. treves. Op. Cit., P773
 - L. Lucchini, M. Voelckel. « Droit de la mer ». Op. Cit., P 253.
 - Bennouna Mohamed « Le caractère pluridimensionnel du nouveau droit de la mer ». Chapitre 1. Traité du nouveau droit de la mer. Op. Cit., P22.

(2) أنظر: Bennouna Mohamed. Op. Cit., P22.

(3)

« Les auteurs du document tiennent à souligner que leur décision est sans préjudice du droit des Etats côtiers de prendre des mesures visant à sauvegarder leurs intérêts en matière de sécurité conformément aux articles 19 et 25 de cette convention ». Déclaration fut lue à la pléniere du 26 Avril 1982. A/Conf.62/SR.176.

V ; T. Treves. Op. Cit., P 773 et L. Lucchini, M. Voelckel. « Droit de la mer ». Op. Cit., P253.

2- في حالة السفن المتوجهة إلى المياه الداخلية أو التي تريد التوقف في مرفق مينائي خارج المياه الداخلية، للدولة الساحلية الحق أيضا في اتخاذ الخطوات اللازمة لمنع أي خرق للشروط التي يخضع لها دخول تلك السفن إلى المياه الداخلية أو توقفها في المرافق المينائية.

3- للدولة الساحلية أن توقف مؤقتا، دون تمييز قانونا أو فعلا بين السفن الأجنبية، العمل بالمرور البري للسفن الأجنبية في قطاعات محددة من بحرها الإقليمي إذا كان هذا الإيقاف ضروريا لحماية أمن تلك الدولة، بما في ذلك المناورات بالأسلحة. ولا يبدأ نفاذ هذا الإيقاف إلا بعد أن يعلن عنه الإعلان الواجب». فهذه المادة، وعلى غرار المادة (19) المحال إليها، تمنح الدولة الساحلية صلاحيات واسعة بناء على سلطتها التقديرية في أن تمنع مرور سفن لا ترى فيه البراءة؛ وكما يبدو من عبارة "بما في ذلك المناورات بالأسلحة"، فإن الحكم موجه كذلك إلى السفن الحربية، ومن ثم، تمسكت هذه الدول بهذه المادة عن طريق الإحالة إليها.

وقد أثار التصريح الذي أدلى به رئيس المؤتمر نيابة عن مجموعة الـ 26 وما تضمنه من إحالة إلى المادتين (19) و(25) مناقشات ساخنة بين المؤتمرين أنفسهم قبل أن يصل إلى الفقه الدولي فيما بعد. فوفود الدول - ومن خلال تدخلاتها خلال الأشغال النهائية للمؤتمر - تعرضت لذلك التصريح ورأت أنه يمثل اتجاهها أو صورة من صور العمل الدولي، ولا يمكن معه استبعاد إخضاع السفن الحربية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية التي لها حق تقييد مرور هذه السفن بإحدى الوسيلتين: الترخيص أو الإخطار المسبق خصوصا في ظل صمت الإتفاقية العامة. كما ذهبت وفود أخرى إلى أن دولهم ستلجأ إلى إصدار تشريعات تخص تنظيم مرور هذه السفن، وهي التصريحات التي تردت أكثر خلال التوقيع على الإتفاقية العامة كما سوف نرى؛ هذا فضلا عن أن من الفقه من رأى أن تصريح رئيس المؤتمر أو الإحالة إلى المادتين (19) و(25)، لا يُعبرُ إلا عن إرادة مجموعة محدودة من دول قصدت فعلا إلى اشتراط الترخيص أو الإخطار المسبق، ومع ذلك، لا يمكن التسليم بأن الإحالة إلى هاتين المادتين يفيد فعلا أن هاتين الأخيرتين تقدمان إقرارا بحق هذه الدول في قصر مرور السفن الحربية على الترخيص أو الإخطار المسبقين.⁽¹⁾

ومع ذلك، فإن ردود فعل الدول إزاء هذا التصريح لم تتوقف مع انتهاء أشغال المؤتمر بل ظهرت من جديد عند التوقيع على الإتفاقية العامة في العاشر من ديسمبر 1982. ذلك أن عددا من هذه الدول - وأثناء توقيع مندوبيهم على الإتفاقية - تقدموا بتصريحات تمس مرور السفن الحربية بإشارة أو بأخرى. ومن هذه الدول، أذكر كلا من فينلاندا، الساحل الأخضر، إيران، سلطنة عمان، رومانيا، ساوتومي، السودان، السويد واليمن. ومع ذلك، فإن الولايات المتحدة قد وقفت في وجه

(1) راجع في هذا: L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., P253.

كل محاولة تميل إلى مساندة هذا التصريح أو تقدم له تأويلات تخدمه ولو بطريقة غير مباشرة ؛ وقد كان موقفها متشدداً وساخطاً على هذا التصريح وعمماً تضمنه من الإحالة إلى المادتين (19) و(25) حتى من بعد التوقيع على الإتفاقية العامة، وقد ظهر هذا الموقف جلياً، وكرّد فعل لتصريحات الدول المذكورة، من خلال تصريحها الذي ساندتها فيه كل من ألمانيا الفيدرالية، إيطاليا وبريطانيا في 25 أبريل 1983، ورأت فيه أن الإتفاقية العامة - بما فيها المادتان (19) و(25) - لا تتضمن نصاً يقرر صراحة أحقية الدولة الساحلية في اشتراط الترخيص أو الإخطار المسبقين، ولا يحق تأويل نصوص الإتفاقية بغير ما جاءت عليه.⁽¹⁾

والحقيقة، أنه لو نحّينا موقف الولايات المتحدة ومن ساندها في تصريحها الأخير ووضعنا جانباً، فإن استقراء تصريحات الدول أثناء التوقيع على الإتفاقية، وبالأخص، تلك التي تعرضت لوضع السفن الحربية ومرورها البري، سنجد أن الدول التي قصرت مرورها على شرط الترخيص المسبق بصريح العبارة هما دولتان فقط: اليمن وإيران، أو - وعلى بعد تقدير - مصر ويوغسلافيا اللتان اشترطتا صراحة الإخطار المسبق. وبخلاف ذلك، فقد جاءت تصريحات ما تبقى من الدول التي ذكرتها سالفاً عامّةً ولا تذهب إلى صريح القول بتقييد مرور هذه السفن. فكل من فينلاندا والسويد ذكرتا بأنهما سيستمران في تطبيق ما جرى عليه العمل الدولي في مواجهة مرور السفن الحربية البري؛ وقد فسّر البعض بأن الدولتين تحيلان إلى النظام المنطبق على بحر البلطيق في مجال الملاحة ويجري العمل فيه فعلاً، على طلب الترخيص أو الإخطار المسبق،⁽²⁾ أما الباقي من هذه الدول، فقد بقيت الإحالة إلى نصي المادتين (19) و(25) من الإتفاقية العامة راسخة لديهم منذ أشغال المؤتمر، وجاءت تصريحاتهم عند التوقيع مشيرة إليها مع تأكيد حقهم في اتخاذ الخطوات الضرورية في المجال الأمني بما فيها سنّ قوانين وأنظمة تتعلق بمرور السفن الحربية، لكن بدون تحديد ما تتضمنه هذه القوانين، ولم يعرف الفقه الدولي من تلك التصريحات وجهة هذه الدول الحقيقية.⁽³⁾

ومع ذلك، فإن التساؤل الذي يثار هنا، هو ماذا يُستخلص من أعمال المؤتمر الثالث، وما هو موقف الإتفاقية العامة من مرور السفن الحربية الأجنبية بالبحار الإقليمية للدولة الساحلية؟

⁽¹⁾ راجع تصريح الولايات المتحدة والدول المساندة لها الوارد في وثيقة : (A/Conf.62/WS/37) بتاريخ 25 أبريل 1983 في:

T. Treves. *Op.Cit.*, P 774.

⁽²⁾ L. Lucchini, M. Voelckel. « Droit de la mer ». *Op.Cit.*, P254.

⁽³⁾ راجع تصريحات هذه الدول في :

Nations Unies. *Droit de la mer*. « Etat de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer ». United Nations Publication. Newyork. 1986. et voir aussi: T. treves. *Op.Cit.*, P774.

الفرع الثالث

موقف الاتفاقية العامة من حق السفن الحربية في المرور البري

بدايةً، فقد جاءت الاتفاقية العامة في إصدار يكتفه الصمت فلم يظهر فيها نص واضح وصریح يؤكد موقفها من مرور السفن الحربية دون قيد أو شرط عدا ما سبق ذكره، مما دفع بالفقه إلى استخلاص حكم مرور هذه الطائفة من السفن بالاعتماد على بعض النصوص وتفسيرها تفسيراً ظاهرياً أو باستعمال "مفهوم المخالفة" أو "ما يفهم ضمناً" على شاكلة ما فعل باتفاقية جنيف للبحر الإقليمي، كما عمد البعض الآخر من هذا الفقه إلى تقدير موقف هذه الاتفاقية بناء على خلفيات المؤتمر والسلوكات اللاحقة.

أولاً) تقدير موقف الاتفاقية بالاعتماد على التفسير الظاهري للنصوص القانونية:

وقد جنح "د. إبراهيم العناني" - وغيره كثير من الفقهاء - إلى الإعتماد على بعض نصوص الاتفاقية العامة ليستخرج منها إمكانية أو عدم إمكانية تقييد مرور السفن الحربية من غير أن يمر بشكل جلي على سير أشغال المؤتمر. فقد تعرض هذا الفقيه إلى المادة (17) من الاتفاقية العامة التي وردت في إطار القسم الفرعي (ألف) المعنون بـ "قواعد تنطبق على جميع السفن" والتي تقضي بأنه « رهنًا بمراعاة هذه الاتفاقية، تتمتع سفن جميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، بحق المرور البري خلال البحر الإقليمي»، وكذلك إلى المادة (32) من الاتفاقية التي تقضي بأنه « ليس في هذه الاتفاقية، عدا الاستثناءات الواردة في القسم الفرعي "ألف" وفي المادتين 30⁽¹⁾ و31⁽²⁾ ما يمس الحصانات التي تتمتع بها السفن الحربية والسفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية». بما يعني أن السفن الحربية تدخل ضمن تعبير جميع السفن التي اعترف لها القسم الفرعي "ألف" المشار إليه بحق المرور البري. غير أن الفقيه "د. إبراهيم العناني" ذهب إلى عكس ذلك فرأى بأن "هذا التفسير الظاهري للنصوص لا يتفق الإطلاق فيه مع المعنى الفرضي المستفاد من نصوص الاتفاقية فيما يتصل بتنظيم المرور البري والوضع القانوني للسفن الحربية في البحر الإقليمي. فحالات المرور غير البري التي عددها المادة (19) من الاتفاقية ينطبق معظمها على السفن الحربية، وهو ما يضيّق من حالات مرور السفن الحربية. كما أن التسليم للدولة الساحلية بالحق في اعتماد قوانين وأنظمة بشأن المرور البري عبر البحر الإقليمي....⁽³⁾ والتزام السفن الأجنبية بالإمتثال لهذه

(1) وهي الخاصة بعدم امتثال السفن الحربية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية.

(2) وهي المتعلقة بمسؤولية دولة العلم عن الضرر الذي تحدثه سفينة حربية أو سفينة حكومية أخرى غير مستعملة لأغراض تجارية.

(3) وهي إشارة منه إلى المادة (21) المتعلقة بقوانين الدولة الساحلية بشأن تنظيم المرور البري.

القوانين والأنظمة، كل هذا لا يستقيم فهمه دون التسليم للدولة الساحلية بحق تطلب الإذن أو الإخطار المسبق لمرور السفن الحربية".⁽¹⁾

والظاهر أن "د. إبراهيم العناني" قد أخطأ في التقدير. فالمواد التي اعتمد عليها لا تفيد تقييد هذه السفن الحربية بشرط أو قيد من قبل الدولة الساحلية، وإنما تفيد تبيان الأحكام التي تحكم وضع هذه السفن وتنظم مرورها بعد أن تكون قد دخلت إلى البحر الإقليمي، وسواء كان دخولها بترخيص مسبق أم لم يكن؛ كما أن الاعتماد على نص المادة (21) بتفسيرها الظاهري خطأ آخر ارتكبه الفقيه، لأن هذه المادة بالذات كانت "مربطاً الفرس". فسعي مجموعة الـ 26 - كما رأينا - كان من أجل إدراج عنصر ضمن بنود هذه المادة يسمح للدولة الساحلية بسنّ قوانين ولوائح تُمكن من المراقبة الأمنية على السفن الحربية، وقد رُفض هذا الاقتراح صراحة وانسحبت هذه الدول كذلك كما رأينا، فكيف يعقل أن نستخلص - بعد هذه الوقائع - أن المادة (21) تفيد تقييد مرور السفن الحربية. أضف إلى ذلك كله، أن هذه المواد التي تم تأويلها لصالح تقييد مرور هذه الطائفة من السفن، تقابلها كذلك مواد أخرى اعتمد عليها معظم الشراح في تقرير أحقية السفن الحربية في المرور دون قيد أو شرط، ومثالها المادة (19) في فقرتها الثانية التي تحظر على هذه السفن القيام بمناورات بالأسلحة أو التدريبات أو التهديد باستعمال القوة أو استعمالها، وتحميل أو إنزال أي طائرة أو جهاز عسكري. فهذه العناصر تخص السفن الحربية أثناء عملية المرور ولم يرد في المادة (19) ما يشير إلى وجوب أن تحصل هذه السفن على ترخيص مسبق؛ كما أن المادة (17) قد اعتمد عليها معظم الفقه المعارض لتقييد المرور بشرط الترخيص وهذا لكونها تقضي بأحقية جميع السفن في المرور البري، وهي واردة كما رأينا، في القسم الفرعي "ألف" المعنون بـ "قَوَاعِدُ تَنْطَبِقُ عَلَى جَمِيعِ السُّفُنِ"، فضلاً عن أن المادة (24) التي تقضي صراحةً بالألّا تعيق الدولة الساحلية المرور البري للسفن الأجنبية في عمومها، وبألا تفرض عليها شروطاً من شأنها أن تنكر عليها هذا الحق، وبألا تميز بين السفن تباعاً للدول التي تحمل أعلامها.⁽²⁾ فكل هذه النصوص، ولاسيما هذا الأخير، تذهب إلى عدم تقييد مرور السفن الحربية بترخيص أو

(1) د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 156 و 157. كما قد اعتمد على هذا التفسير الظاهري عدد من الفقهاء لاسيما باعتمادهم على المادة (17) من الإتفاقية العامة. أنظر: P. Daillier, Allain.Pellet. Op.Cit., p 1065

(2) وقد سبق التعرض لهذا المادة وهي تقضي في فقرتها الأولى بما يلي: «1- لا تُعيقُ الدَّولَةُ السَّاحِلِيَّةُ المُرُورَ البريَّ لِلسُّفُنِ الأجنبيَّةِ عِبرَ بَحْرِهَا الإقليميِّ إلاَّ وَفْقاً لِهَذِهِ الإِتِّفَاقِيَّةِ. وَتَمْتَنِعُ بِصُورَةٍ خاصَّةٍ، فِي تَطْبِيقِهَا لِهَذِهِ الإِتِّفَاقِيَّةِ أَوْ لِأَيِّ مِنَ القَوَانِينِ وَالأنْظِمَةِ المُعْتَمَدَةِ طَبَقاً لِهَذِهِ الإِتِّفَاقِيَّةِ، عَمَّا يَلِي :

(أ) فَرَضُ شُرُوطٍ عَلَى السُّفُنِ الأجنبيَّةِ يَكُونُ أَتْرُهَا العَمَلِيَّ إنْكَارَ حَقِّ المُرُورِ البريِّ عَلَى تِلْكَ السُّفُنِ أَوْ الإِخْلَالَ بِهِ ؛
(ب) أَوْ التَّمْيِيزُ قَانُوناً أَوْ فِعْلاً ضِدَّ سَفِينٍ أَيْ دَوْلَةٍ أَوْ ضِدَّ السُّفُنِ الَّتِي تَحْمِلُ بَضَائِعَ إِلَى أَيْ دَوْلَةٍ أَوْ مِنْهَا أَوْ لِحَسَابِهَا».

إخطار مسبق⁽¹⁾ إذا ما حاولنا استخلاص حكم بشأن هذا الموضوع من مجرد استعراض أحكام الاتفاقية مثلما فعل "د.العناي" من دون الرجوع إلى خلفيات ما جرى أثناء المؤتمر الثالث.

ثانياً) تَقْدِيرُ مَوْقِفِ الْبَاتِّفَاقِيَّةِ بِالْإِعْتِمَادِ عَلَى خَلْفِيَّاتِ الْمُؤْتَمَرِ وَالسُّلُوكَاتِ الْوَالِدَةِ:

إن إحلال مقارنة بين المؤتمر الثالث حول قانون البحار وبين مؤتمر جنيف لعام 1958، ستؤدي إلى نتيجة مفادها أن التمسك بتقييد مرور السفن الحربية الذي كان ظاهراً في مؤتمر جنيف قد تراجع في المؤتمر الثالث بشكل ملحوظ إن على صعيد عدد الدول التي نادى به، أو على صعيد طرق اقتراحه ودعمه من طرف التكتلات. وعن تكتل مجموعة الـ 26، فإنه - وإن بلغ 26 دولة مضافاً إليها الفيليبين والغابون - إلا أنه لم يُعبّر عن تكتل حقيقي بإمكانه التأثير على سير أشغال المؤتمر والنجاح في تعديل المادة (21) بإدراج عبارة إلى فقرتها الأولى تقضي بتقييد مرور السفن الحربية. والأرجح، أن ما أحبط هذه المحاولة، كان بالتأكيد، هشاشة هذا التكتل بالنظر إلى عدم إسناده من قبل الكتلة الشرقية عدداً، والاتحاد السوفياتي وزناً وثقلاً؛ بل وعلى العكس من ذلك، أن هذا الأخير قد وقف ضد هذه المحاولة - كما رأينا - هو وعدد آخر من القوى البحرية الكبرى وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية؛ وهو ما فسّر تسارع هذا التكتل إلى الإنقراض وسحب اقتراحه والإكتفاء بتصريح رئيس المؤتمر فقط، وهو في اعتقادي، مجرد حفظٍ لِمَاءِ الْوَجْهِ عَلَى الْأَقْل، لأن هذه المجموعة كانت على علم أنها لن تنجح في التصويت على تعديل هذه المادة فيما لو كتب لإقترحها أن يُعبّرَ إلى تلك المرحلة، فبادرت إلى مناورة سياسية تمكنت من خلالها من التراجع والخروج من الباب الواسع مع تسجيل موقفها ضمن تأريخ أشغال المؤتمر عن طريق تصريح رئيس المؤتمر الذي ظفرت به.

إن ضعف المحاولات الرامية إلى تقييد مرور السفن الحربية كان بادياً منذ انطلاق أشغال المؤتمر الثالث، كما أن الانقلاب الذي حصل في موقف الاتحاد السوفياتي حين أصبح مدافعاً شرساً عن حصانة السفن الحربية أكثر من دفاعه عن تقييدها، أصبح يدلُّ على أن هذا الأخير، بدأ يُجاري الولايات المتحدة في الإعتماد على البحار كأسلوب عسكري استراتيجي، ومن ثم، يمكن تفسير تنامي عدد التشريعات الوطنية التي سُنَّتْ قَبِيلَ وَخِلَالِ أَشْغَالِ الْمُؤْتَمَرِ الْثَالِثِ - بما فيها الجزائر - بغرض تقييد مرور هذه الطائفة من السفن؛ وهي بذلك، كما لو كانت تسعى إلى اكتساب مناعة في مواجهة المؤتمر، أو لعلها تضع هذا الأخير في قاعدة "حكم الواقع *Ipsa Facto*" حين سيجد المؤتمر أنفسهم في مواجهة عدد من الدول تقضي تشريعاتها الوطنية بتقييد مرور السفن الحربية كصورة من صور العمل الدولي؛ غير أن واقع المؤتمر خيب آمال هذه الدول، وشكّل الاتحاد السوفياتي فيه "حصاناً

(1) راجع كلا من :

- T.Treves. Op.Cit., P773, 774.

- L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., P252.

طُرُوَادَه"، وهو ما ظهر جليا من موقفه الصريح والظاهر من تشريعه الوطني لـ 24 نوفمبر 1982 ومرسومه لأفريل 1983 الذي حذف الترخيص المسبق⁽¹⁾.

وماذا عن السلوكات اللائحة للدرول؟ وهي الوسيلة التي أثرتُها من قبل حين بحث تفسير نصوص اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي التي أثار الفقه في شأن تأويلها جدلا واسعا. إن السلوكات اللاحقة للدول يمكن إظهارها من خلال تصريحات هذه الأخيرة عند التوقيع على الاتفاقية العامة أو عند التصديق عليها بالدرجة الأولى؛ وقد رأينا أن الدول التي بادرت إلى اشتراط الترخيص المسبق هي دول قليلة جداً مثل إيران واليمن ومصر؛ أما عن الدول الأخرى، فإن عددها لا يتعدى أصابع اليد، كما أن بعض تصريحاتها جاء مبهما لا يدل على موقف واضح وصريح.⁽²⁾ وفي مقابل ذلك، فإن سلطنة عمان - عند مصادقتها على الاتفاقية العامة بتاريخ 1989/08/17 - تقدمت إلى الأمم المتحدة بعدة إعلانات تتعلق بتطبيق أحكام الاتفاقية. وقد جاء في إعلانها الثاني، أن السفن الحربية تتمتع بحق المرور غير الضار في المياه الإقليمية العمانية شريطة الحصول على الترخيص المسبق، كما وتمتع الغواصات بهذا الحق أيضا، شريطة العبور على سطح الماء ورفع علم الدولة التي تنتمي إليها. وكرّد فعل، فقد عقب هذا الإعلان إعلان مشترك بين الولايات المتحدة الأمريكية والإتحاد السوفييتي بتاريخ 23 سبتمبر 1989 تضمن تفسيراً مشتركاً لقواعد القانون الدولي المتعلقة بالمرور البريء. وقد ورد في هذا الإعلان أن "جميع البواخر، بما فيها البواخر الحربية أيّاً يكن نوع حمولتها أو تسليحها أو محرّكاتها، تتمتع بحق المرور غير الضار في البحر الإقليمي وفقاً للقانون الدولي، وهذا القانون الذي لا تخضع ممارسته لأي إعلان أو ترخيص مسبق". ويضيف الإعلان المشترك "إن الفقرة الثانية من المادة 19 من اتفاقية 1982 تتضمن لائحة كاملة للنشاطات التي تتلاءم مع المرور غير الضار و إن مرور أي سفينة في البحر الإقليمي يعتبر غير ضار عندما لا تُقدّم هذه

(1) ويعتقد البعض أن من بين التطورات التي حدثت بالنسبة للقانون الدولي موقفُ الإتحاد السوفييتي من القانون الدولي عموماً ومن قانون البحار بصفة خاصة لاسيما حين قبوله خلال المؤتمر الثالث حول قانون البحار لأول مرة مواد التحكيم الإلزامي مع أن المعروف عنه تنكره لها. أنظر: د. أحمد أبو الوفا. القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية...، المرجع السابق، ص 162 الهامش.

(2) وتعتبر السويد من الدول التي أشارت في تصريحها عند التوقيع على الاتفاقية العامة إلى أنها ستطبق على مرور السفن الحربية الأجنبية النظام المنطبق على بحر البلطيق في مجال الملاحة. غير أنه لما تعرضت لحادث دبلوماسي وقع بينها وبين الإتحاد السوفييتي عند رسو الغواصة "Wiskey 137" بتاريخ 27 أكتوبر 1981 على حافة جُرفِ بقاع البحر على بعد 5 كيلومترات من الساحل السويدي، استنكرت السويد هذا العمل فعلا في بادئ الأمر، ورأت فيه إخلالاً بالقانون الدولي، واشترطت على إثر ذلك على كل سفينة حربية الحصول على إخطار مسبق وجوبا ورسميا قبل مرورها بالبحر الإقليمي. ومع ذلك، فإن تصرف السويد باشتراط هذا الإخطار لقي ردود فعل مختلفة، فعمدت هذه الدولة إلى تبريره بأنها ستكون ضمن الدول الموضوعّة في حالة حياد ولم تبرره على أساس أن من حقها اتخاذ مثل هذا الإجراء. راجع وقائع هذه القضية في: J.P.Pancracio. Op.Cit., P93

السفينة على أي من هذه النشاطات، وفي حال راودت الدولة الساحلية الشكوك حول الصفة غير الضارة لمرور السفينة في بحرها الإقليمي، عليها إعلام السفينة بأسباب شكوكها وإعطاء قبطان السفينة إمكان تحديد نواياه أو إنهاء نشاطاته المعترض عليها خلال مهلة معقولة".⁽¹⁾

وهناك حادثة دبلوماسية أثارها الفقه الدولي وبحث حولها عن تقييد مرور السفن الحربية كسلوك من السلوكات اللاحقة وقد سبقت إليها الإشارة بمناسبة أخرى، ألا وهي حادثة السفينتين "YorkTown" و "Caron"، وهما سفينتان أمريكيتان ألقى عليهما القبض من قبل الإتحاد السوفيياتي عام 1986 بعد دخولهما المياه الإقليمية السوفيياتية عن طريق البحر الأسود. فلقد عوّل الفقه على أن قيام الإتحاد السوفيياتي بإجراء القبض على السفينتين إنما هو تنفيذ لسياسته السابقة القائمة على اشتراط الترخيص المسبق وهو الشيء الذي لم تقم به السفينتان اللتان كانتا تبحران على مسافة أقل من 12 ميلا بحريا، وهي المسافة التي لا تقرها الولايات المتحدة كعرض للبحر الإقليمي وإنما تأخذ بمسافة 3 أميال بالإستناد إلى قواعد اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي لعام 1958، وبالإستناد أيضا إلى قواعد العرف الدولي، ولكون الولايات المتحدة أيضا لم تصادق على الاتفاقية العامة بعد، ولم تدخل بدورها هذه الأخيرة حيز التنفيذ كذلك. غير أن التحقيق في القضية أظهر أن الإتحاد السوفيياتي، وحينما احتجز السفينتين، إنما لكونها يشكلان تهديدا لأمنه وسلامته بالنظر إلى أجهزة وتكنولوجيات الرصد التي كانت على ظهرهما مما جعلهما في نظره سفينتي تجسس، وهي حقيقة أظهرتها بالفعل، أجهزة الإعلام الأمريكية؛ ومن ثم، فإن الإتحاد السوفيياتي لم يمنع مرور السفن الحربية الأمريكية بالإستناد إلى انعدام الرخصة، وإنما لما كانت تهدف إليه السفينتان المذكورتان من القيام بعمليات استطلاعية.⁽²⁾

وحتى بعد دخول الاتفاقية العامة حيز النفاذ، فإن السلوكات اللاحقة للدول بقيت مذنبذة على أكثر من صعيد. فدول قليلة جداً - بما فيها الجزائر⁽³⁾ - صرّحت عند تصديقها على هذه

⁽¹⁾ أنظر: د. سليم حداد، المرجع السابق، ص 44 و 45، وكذا: L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., P254.

⁽²⁾ راجع في وقائع هذه القضية كلا من :

- L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., P246.

- J.P.Panracio. Op.Cit., P91.

⁽³⁾ وما جاء في تصريح الحكومة الجزائرية عن التصديق على الاتفاقية العامة عام 1996 مايلى: "تصرّح الحكومة الجزائرية، وطبقا للجزء الثاني، الفرع الثالث، القسمين الفرعيين ألف وجيم من الاتفاقية، بأن كل مرور للسفن الحربية في المياه الإقليمية الجزائرية يكون خاضعا لترخيص مسبق بـ15 يوما إلا في حالات القوة القاهرة المبينة بموجب الاتفاقية"، وهو تصريح ينطلق من نص المادة (10) من المرسوم رقم 194/72 المؤرخ في 5 أكتوبر 1972، المتضمن تنظيم دخول وإقامة السفن الحربية الأجنبية بالمياه الإقليمية الجزائرية وتوقفها بالموانئ الجزائرية في زمن السلم. أنظر التصريح السابق للحكومة الجزائرية رسميا على موقع الأمم المتحدة على الأنترنت - قسم الشؤون البحرية وقانون البحار - على العنوان التالي:

http://www.un.org/french/law/los/convention_declarations/convention_declarations.htm

خانة الجزائر.

الإتفاقية باشرطها الترخيص المسبق⁽¹⁾، ودول أخرى اكتفت عند تصديقها بالإخطار المسبق فقط⁽²⁾؛ كما أن دولا قليلة جدا هي الأخرى وردت في تصريحاتها عند المصادقة على الإتفاقية إشارة إلى مرور السفن الحربية من دون أن تُظهر موقفا واضحا وصریحا من ذلك⁽³⁾.

⁽¹⁾ ومن هذه الدول التي اشترطت الترخيص المسبق أذكر كلاً من: سلطنة عمان عند التوقيع على الإتفاقية بتاريخ 1 جويلية 1983، ثم أعادت اشترطها ذلك في تصريح أكثر حدة عند تصديقها على الإتفاقية بتاريخ 17 أوت 1989 وقد سبقت الإشارة إلى ذلك، وكذلك اليمن الديمقراطي عند مصادقته على الإتفاقية بتاريخ 21 جويلية 1987، فضلا عما سبقت الإشارة إليه من الدول مثل إيران عند التوقيع على الإتفاقية بتاريخ 10 ديسمبر 1982. أما بعد دخول الإتفاقية العامة حيز النفاذ، وبخلاف حالة الجزائر التي اشترطت الترخيص المسبق كما رأينا في الهامش السابق، فمواقف الدول ضعيفة في الأخذ بمثل هذا الشرط. ويمكن أن أذكر هنا حالة كرواتيا التي صرحت عند توقيعها على الإتفاقية بتاريخ 5 أبريل 1995 بأن: "جمهورية كرواتيا، وعملا بأحكام المادة 53 من إتفاقية فيينا حول قانون المعاهدات لعام 1969، تُعتبرُ بأنه لا توجد قاعدة آمرة في القانون الدولي العمومي تمنع دولة ساحلية من أن تشترط، وبموجب قوانينها ولوائحها، على السفن الحربية الأجنبية إشعارها بنيتها في ممارسة حق المرور البريء في مياهها الإقليمية ولا أن تحدد عدد السفن الحربية المسموح لها بأن تمارس - في آن واحد - هذا الحق"، غير أنها لم تعتمد إلى إعادة هذا التصريح أو اشتراط مثل هذا الإجراء عند تصديقها على الإتفاقية بتاريخ 4 نوفمبر 1999. أنظر تصريح هذه الدول في المرجع السابق :

http://www.un.org/french/law/los/convention_declarations/convention_declarations.htm

⁽²⁾ ومن هذه الدول، أذكر كلاً من مصر عند التوقيع عليها بتاريخ 26 أوت 1983، الصين في تصريحها عند المصادقة بتاريخ 7 جوان 1996، والبنغلاديش عند التصديق في 27 جويلية 2001، ومالطا عند التصديق كذلك بتاريخ 20 ماي 1993 أي سنة قبيل دخول الإتفاقية حيز النفاذ. وللإشارة فإن تصريح هذه الأخيرة واشترطها الإشعار المسبق جاء بطريقة محتشمة مصحوبا بتبريرات تُظهر كما لو أنها كانت تستجدي تمكينها من مثل هذا الإجراء، وهو تصريح جارئها فيه أيضا فيما بعد البنغلاديش. ومما جاء في تصريحها من عبارات مشتركة، أذكر: "إن ممارسة حق المرور البريء للسفن الحربية يجب أن تعتبر بمثابة عمل سلمي. كما أن من وسائل الإتصالات الفعالة والسريعة من السهل الحصول عليها وبإمكانها تقديم إخطار مسبق ومعقول حين ممارسة حق المرور البريء وليس في ذلك تعارض مع الإتفاقية. كما أن هذا الإخطار مشروط في عدد من الدول، وتحتفظ [حكومتنا] لنفسها بحق سنّ مثل هذا الإجراء". كذلك صرحت باشرط الإشعار المسبق سربيا ومونتنيغرو عند انضمامها إلى الإتفاقية العامة بتاريخ 12 مارس 2001. أنظر في تصريحات هذه الدول: المرجع السابق، حانة الدول المذكورة.

⁽³⁾ ومن هذه الدول، أذكر كلاً من: الساحل الأخضر في تصريحها عند التوقيع على الإتفاقية وعند المصادقة عليها أيضا في 19 أوت 1987. ومما جاء في تصريح مندوبه أن للدول الساحلية الحق في اتخاذ مقاييس تُهدف إلى حماية أمنها بما في ذلك الحق في اعتماد قوانين وأنظمة تتعلق بالمرور البريء للسفن الحربية الأجنبية في مياهها الإقليمية.. إن هذا الحق هو مطابق تماما للمواد 19 و25 من الإتفاقية مثلما هو مبين في تصريح رئيس المؤتمر الثالث في الجلسة العلنية بتاريخ 26 أبريل 1982. وواضح من هذا التصريح أنه يجيل إلى تصريح رئيس المؤتمر الذي سبق التعرض إليه رغم ما قيل بشأن هذا الأخير من أنه لا يدل على موقف واضح من تقييد مرور هذه الطائفة من السفن مما لا يعطي لتصريح هذه الدولة أي دلالة تبين موقفها بصورة مستقلة وواضحة من هذا الموضوع. ونفس الفكرة وردت أيضا في تصريح رومانيا عند التوقيع على الإتفاقية بتاريخ 10 ديسمبر 1982 وعند المصادقة عليها بتاريخ 17 ديسمبر 1996. كما ورد تصريح مماثل لدولة ساوتومي وبرنسيبي عند التوقيع على الإتفاقية بتاريخ 13 جويلية 1983 جاء فيه أن لها الحق في احتفاظها باعتماد قوانين وأنظمة تتعلق بالمرور البريء للسفن الحربية في مياهها الإقليمية، من دون أن تحدد الحدود التي تصل إليها تلك القوانين. كما ورد في تصريح الشيلي عند المصادقة بتاريخ 25 أوت 1997 موقف وسطي لا يظهر أن دولة الشيلي تأخذ بفكرة تقييد مرور السفن الحربية من أساسه. ومما جاء في تصريحها أنه في حالة ما إذا اتخذت أي دولة ما حدودا لممارسة حق المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية، فإن جمهورية الشيلي ستحتفظ في مواجهتها بالحق في اتخاذ مقاييس ماثلة. أما فينلاندا فقد صرحت عند توقيعها على الإتفاقية بتاريخ 10

وفي مقابل ذلك، فإن دولاً كبرى أظهرت في تصريحاتها عن المصادقة على الاتفاقية رفضها لهذه الشروط جملة وتفصيلاً. (1)

إن هذا التذبذب والتضارب في المواقف، مضافاً إليه ضآلة عدد الدول التي تطرقت إلى موضوع مرور السفن الحربية بعد دخول الاتفاقية العامة حيز التنفيذ أو حتى قبله (2)، لا يُظهر أن تقييد مرور هذه الأخيرة بشرط يمثل صورة من صور العمل الدولي، بل على العكس من ذلك، أن العمل الدولي يظهر أن الدول تسائر صمت الاتفاقية العامة التي لا يوجد فيها نص يعلق مرور هذه الطائفة من السفن على شرط معين.

وأختمت قولي بخصوص هذا العنصر بما أورد القاضي الدولي "دو لاشاريير *Guy de la charrière*" في شأن هذا الموضوع لاسيما عن المادة (21) من الاتفاقية العامة، حيث ذكر: "بما أن حقوق الدولة الساحلية في مجال تنظيم المرور البريء في الاتفاقية الجديدة هي جدٌ مفصلة، فإنه لا يمكن إيراد أي إمكانية لإخضاع السفن الحربية لترخيص مسبق ولا حتى مجرد الإعلام المسبق. إن هذه

ديسمبر 1982 بأنها ستستمر في تطبيق النظام الجاري به العمل في بحارها الإقليمية (بحر البلطيق)، وقد أعادت تأكيد ذلك عند التصديق على الاتفاقية بتاريخ 21 جوان 1996. وقد ذهبت إلى الموقف نفسه السويد عند التوقيع على الاتفاقية ثم التصديق عليها في 25 جوان 1996. أنظر المرجع السابق، خاتمة الدول المذكورة.

(1) ومن هذه الدول أذكر كلاً من: ألمانيا عند انضمامها بتاريخ 14 أكتوبر 1994، وقد جاء في تصريحها بأن النصوص المتعلقة بالبحر الإقليمي تشكل بصفة عامة مجموعة من القواعد التي تربط بين الإنشغال المشروع للدول الساحلية في حماية سيادتها وبين حق الجماعة الدولية في ضمان حرية مرور السفن. إن حق مدّ عرض البحار الإقليمية إلى 12 ميلاً بحرياً يستتبع أيضاً الحق في المرور البريء خلال البحر الإقليمي لكل السفن بما فيها الحربية.. إن الأمر هنا يتعلق بحق أساسي من حقوق الجماعة الدولية، ولا يوجد في نصوص الاتفاقية التي تعكس القانون الدولي الحالي - وإلى إثبات العكس - نصٌ يسمح لدولة ساحلية أن تعلق المرور البريء لأي طائفة من السفن الأجنبية مهما كانت على موافقة أو إخطار مسبقين. وقد ذهبت هولندا إلى أبعد من ذلك فذكرت في تصريحها عند التصديق بتاريخ 28 جوان 1996 بأن الاتفاقية العامة تسمح بالمرور البريء في البحر الإقليمي بدون ترخيص أو إشعار مسبقين لكل السفن بما فيها السفن الحربية الأجنبية. أما بريطانيا، فقد ورد في تصريحها عند المصادقة على الاتفاقية بتاريخ 25 جويلية 1997 بأن كل تصريح لدولة من الدول يذهب إلى تقييد حق المرور البريء للسفن الحربية أو حرية ملاحقتها إنما يخالف نص المادتين (309) و (310) (وتتعلق الأولى بعدم إيراد تحفظات على الاتفاقية العامة، والثانية بعدم أن ترمي تصريحات الدول وبياناتها إلى استبعاد أو تعديل الأثر القانوني لأحكام الاتفاقية). أنظر جملة هذه التصريحات في المرجع السابق، خانات الدول المذكورة.

(2) ويكون مجموع عدد الدول التي اشترطت صراحة الترخيص المسبق قبل أو بعد دخول الاتفاقية العامة حيز التنفيذ 05 دول هي: الجزائر، إيران، اليمن، عمان وكرواتيا. أما الدول التي اشترطت الإخطار المسبق، فقد بلغت 05 دول هي: مصر، الصين، البنغلاديش، مالطا، ويوغسلافيا (سربيا ومونتنيغرو). وعن الدول التي أدلت بتصريحات وسطية فعددها 06 وهي: الساحل الأخضر، رومانيا، ساوتومي وبرنسيبي، الشيلي، فينلاندا والسويد. ولو جمعت أعداد هذه الدول كلها على فرض أنها تميل إلى تقييد مرور السفن الحربية بأحد القيدتين على الأقل، فإن عددها لا يتجاوز 16 دولة وهو عدد لم يصل حتى إلى كتلة الـ 26 التي سلفت الإشارة إليها بما يعني أنها في تناقص وأن العمل الدولي لا يجاريها.

الصياغة مقبولٌ تأويلها من قبل أكبر عدد من الدول بما يعني أن الإتفاقية - وعند دخولها حيز التنفيذ - فإن القاعدة الأصلح فيها بين الأطراف هي حرية المرور بدون ترخيص ولا إعلام مسبق".⁽¹⁾

وفي اعتقادي أن هذا هو الأرجح ولعدة أسباب. فأولا، إنه لا يمكن الإعتماد في التفسير الظاهري لنصوص الإتفاقية لأن المؤتمر الثالث أظهر الخلاف حول هذا الموضوع وكانت الغلبة فيه للإتجاه الذي يرفض تقييد مرور السفن الحربية، وتكون نصوص الإتفاقية معتمدة وفق مقاصد هذا الإتجاه الذي يمثل أكبر عدد من الدول. وثانيا، أن عدد الدول التي أدلت بتصريحتها عند التوقيع على الإتفاقية أو التصديق عليها محدود من جهة، ومن أخرى، فإن الإتفاقية العامة لا تسمح بإبداء تحفظات على بعض نصوصها طبقا لنص المادة (309)،⁽²⁾ ولا يحق لهذه الدول أن تستثني بعض هذه النصوص. فالإتفاقية، وكما رأينا في السابق، قد وردت في إطار "صَفَقَةَ شَامِلَةَ Package Deal" تؤخذ كل نصوصها وتكون واجبة التطبيق.⁽³⁾ وثالثا، فإن السلوكات اللاحقة لم تمثل ردود فعل معارضة حتى من قبل مجموعة الـ26 التي - وبخلاف تصريح رئيس المؤتمر الذي طلبته - لم يظهر لها تصريح أو بيان معارض سواء أثناء التوقيع أو عند التصديق فيما عدا دولتان أو أربع على أبعد تقدير، وكذلك الأمر حتى بعد دخول الإتفاقية حيز النفاذ؛ وبهذا، يتضح أن الإتجاه الغالب هو الذي يسير إلى عدم تقييد مرور هذه السفن. ويجسد هذا الطرح أكثر، الإعلان المشترك بين الإتحاد السوفياتي والولايات المتحدة الأمريكية الصادر بتاريخ 23 سبتمبر 1989 الذي لم يُعقَب برد فعل معارض مع أنه جاء لمعارضة إعلان سلطنة عمان كما رأينا. ورابعا، فإن دخول الإتفاقية العامة حيز التنفيذ عام 1994 قد جعلها ملزمة لجميع الأطراف بل وحتى بالنسبة لغير الأطراف، وقد وردت ضمن نصوصها فعلا، عباراتٌ تدل على ذلك مثل عبارة: "على الدول" عوض "على الدول الأطراف"، وفسّر ذلك "د.محمد بوسلطان" بأن لهذه الإتفاقية "طبيعة خاصة لعالميتها وكون بعض مواضيعها تهم جميع أمم المعمورة كالملاحة والإرث المشترك"،⁽⁴⁾ ومن ثم، فإن النص على تقييد مرور السفن الحربية الأجنبية الذي تتضمنه التشريعات الوطنية لبعض الدول لا يمكن التعويل عليه، ولا أن يكون لهذه الدول الحق في التَنَصُّل من أحكام هذه الإتفاقية بحجة تشريعها الداخلية أو بحجة ابرامها أو انضمامها لاتفاقيات أخرى نظرا لأسبقية قواعد القانون الدولي على القانون الداخلي، وهي القاعدة المكرسة في القانون

⁽¹⁾ Guy de la charrière. « Droit conventionnel et droit contumier ». Op.Cit., P 67

⁽²⁾ وهي تقضي بأنه: « لا يجوز إيراد تحفظات على هذه الإتفاقية أو استثناءات منها ما لم تسمح بذلك صراحة مواد أخرى في هذه الإتفاقية. »

⁽³⁾ راجع الصفحات: 48-49 و ص 74 من هذه الأطروحة.

⁽⁴⁾ د.بوسلطان محمد، المرجع السابق، ص58.

الدولي وقد سبق شرح ذلك، فضلا عن أن الغلبة للإتفاقية العامة على غيرها من الإتفاقيات الأخرى ذات الصلة بقانون البحار وهذا بموجب المادة (311) منها.⁽¹⁾

⁽¹⁾ وقد سبقت الإشارة إلى ذلك. راجع الصفحات 76-77 من هذه الأطروحة.

المبحث الثاني

وَضْعُ الْغَوَاصَاتِ أَثْنَاءَ الْمُرُورِ الْبَرِيِّ

وأستهل قولي بفكرة الفقيه "بيغاري H.C.Begarie" حين ذكر بأن استخدام الغواصات الذي كان خلال الحرب العالمية الثانية سلاح الضعفاء، قد تحوّل إلى سلاح فعال بعد أن تمكنت الغواصات من العمل بالطاقة النووية، وبعد أن أصبح في مقدورها أن تتعامل مع هذا النوع من الأسلحة أيضاً، ولم يعد بإمكان غير الأقوياء امتلاكها، كما أن نُظم المراقبة أصبحت عاجزة أمام تكنولوجياها في الإختفاء.⁽¹⁾

وبالفعل، فإن التركيز على الغواصات وتعزيزها تكنولوجياً، قد جعل منها سلاحاً فعالاً يأخذ حيزاً هاماً في المجال والتخطيط الإستراتيجي للدول، لا سيما بعد أن أصبحت هذه السفن تستخدم الطاقة النووية وبإمكانها حمل السلاح النووي كذلك. وقد رأينا فيما سبق، كيف أن التصعيد الأمريكي السوفييتي خلال السبعينيات، كان مركزاً أيضاً على التنافس على غواصات "SSN19" ذات الحمولة والمقدرة النووية، وأن فرنسا عمدت خلال هذه الفترة أيضاً، إلى تنفيذ برنامج "Fost" الذي يتضمن غطس مجموعة من غواصات "SNLE" تحمل ما يقارب 90 % من السلاح النووي الفرنسي.⁽²⁾

إن هذه المقدرة التي أصبحت الغواصات تتمتع بها مع بداية الستينيات قد جعل منها محل اهتمام ومحط أنظار الدول عامة، والساحلية منها على وجه الخصوص، وبوجه أخص، السائرة في طريق النمو والقلقة على أمنها وسواحلها، ومن ثم، فلا غرابة أن تحظى الغواصات - شأنها شأن السفن الحربية - بقواعد دولية تهدف إلى تنظيم مرورها البريء لما يحمله هذا المرور من خطورة على أمن الدول. وقد تجسد هذا الأمر فعلاً، خلال المؤتمر الثالث الذي أسفر عن الإنفاية العامة كما سوف نرى.

وكون الغواصات قد حظيت باهتمام المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار، فإن ذلك لا ينفي عنها أي اهتمام أو محاولة دولية سابقة لتحديد وضعها ومركزها وتنظيم مرورها. فمرور هذه الغواصات كان محل اهتمام دولي سابق، وقد خضع للتقنين في محاولات دولية سبقت

⁽¹⁾ وقد سبقت الإشارة إلى هذه الفكرة. أنظر ص 29 من هذه الأطروحة أو :

Hervé-Coutau-begarie. (Les stratégies. Le problème du porte avions).
www.stratisc.org/P.A.HTM

⁽²⁾ أنظر أيضاً ص 30 من هذه الأطروحة أو :

Jean Betermier..(La marine française 1965-2015-Bilan et perspectives).
www.stratisc.org/pensnav_cadre.HTM

التطور العسكري والتكنولوجي الذي عرفته هذه الغواصات. وإذا كان اعتناء المؤتمر الثالث بهذا الموضوع له ما يبرره أمام خطورة الغواصات الحديثة في السبعينات، فإن لنا أن نتساءل عن اهتمام المجموعة الدولية بتنظيم مرورها قبل أن تصبح على ما هي عليه الآن، ما دام أنها كانت سلاح الضعفاء على حد تعبير الفقيه "بيغاري Begarie" خاصة في الفترة السابقة للحرب العالمية الثانية.

المطلب الأول

مظاهر الإهتمام الدولي بوضع و مرور الغواصات

قبل المؤتمر الثالث حول قانون البحار

وبالفعل، فإن الغواصات كانت سلاح الضعفاء، وهذه الميزة هي التي جعلتها تدخل ضمن مواضيع القانون الدولي العام ويحظى مرورها بتقنيته. وترجع أولى بوادر هذه العملية، إلى تلك الهجمات المباغثة التي كانت تقوم بها الغواصات الألمانية خلال الحرب العالمية الأولى وبقي بعضها مجهولا لم تتمكن الدول حتى من معرفة هويتها بالنظر إلى غطسها واختفائها السريع، الأمر الذي دفع المجموعة الدولية آنذاك، إلى إبرام معاهدة واشنطن لـ 6 فيفري 1922 بين كل من الولايات المتحدة، فرنسا، بريطانيا، إيطاليا واليابان، وهي معاهدة تتعلق بالغواصات وبالغازات السامة، قضت في المادة الثالثة منها بأنه: يعتبر في حكم القرصان، الضابط المسؤول عن إحدى الغواصات المحايدة متى هاجم، دون سابق إنذار، السفن التجارية أياً كانت جنسيتها. وقد أتبعَت معاهدة واشنطن بمعاهدة أخرى هي معاهدة "تسوية نيون Arrangement de Nyon" المبرمة خلال الحرب الأهلية في إسبانيا عام 1937 لمواجهة تكرر هجوم بعض الغواصات المجهولة كذلك على السفن التجارية في البحر الأبيض المتوسط.⁽¹⁾

إذن، فغطس الغواصات واختفاؤها في أعماق البحار عن الأنظار وقيامها بعمليات هجوم مفاجئة أشبه ما تكون بحرب عصابات من دون تحديد هويتها، هي الميزات التي جعلت من هذه الوسيلة وتقنية مناورتها العسكرية ومرورها واجبة النظر⁽²⁾ ومحل تقنين دولي. وبصرف النظر عن

⁽¹⁾ أنظر في شأن هاتين المعاهدتين :

- Michel.Voelckel. « La Piraterie Est-elle Un Crime de droit des gens ». *Annuaire du droit de la mer. Tome V.2000. Institut du Droit Economique de la Mer. Pedone.Paris.P105.*

- د.محمد سامي عبد الحميد، أصول القانون الدولي العام، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1996، ص341، الهامش. وسأثير هذا الموضوع مجدداً بحول الله عند التعرض لموضوع القرصنة في القسم المتعلق بالإختصاص.

⁽²⁾ وفي هذا الإطار، ذكر "كولومبس" أن الغواصات قد شاع استعمالها بعد الحرب العالمية الأولى، وأصبحت تشكل جزءاً هاماً من القوة البحرية لدول عديدة، وتستعمل بشكل أساسي لأغراض عسكرية وهي تدخل ضمن التعريف العام للسفينة الحربية. أنظر: د.عادل أحمد الطائي، المرجع السابق، ص36، الهامش.

المعاهدتين السابقتين، فقد عولج موضوع مرور الغواصات ووجوب طفوها على السطح بطريقة رسمية وبأهمية أكثر ضمن عملية تدوين القانون الدولي التي عمد إليها مؤتمر تقنين لاهاي لعام 1930، حيث ورد ضمن الفقرة الأولى من قاعدة المناقشات رقم 20 التي تقدمت بها اللجنة التحضيرية للمؤتمر إلى حكومات الدول قصد إبداء الرأي فيها بأن "تعترف الدولة بحق المرور البريء في مياهها الإقليمية للسفن الحربية الأجنبية بما فيها الغواصات الطافية أثناء ملاحظتها"؛ ولم يجد هذا الإقتراح صعوبة في اعتماده بالنظر إلى إجماع الدول على شرط الطفو والملاحة العائمة على سطح البحر أثناء عملية المرور البريء وهذا بالنظر إلى الخلفيات المسبقة التي كانت عند الدول بخصوص الغواصات والتي كنت قد أشرت إليها؛ فاعتمد المؤتمر هذا الإقتراح ضمن نص الفقرة الثالثة من المادة (12) من مشروع اتفاقية البحر الإقليمي التي نصت على أنه: "3- يتعين على الغواصات أن تمر طافية على البحر الإقليمي"، وهو حكم يندرج ضمن شروط براءة المرور التي اعتمدها هذه المادة في إطار تنظيم مرور السفن الحربية الأجنبية بصفة عامة. (1)

وفضلاً عن معاهدة "تسوية نيون *Arrangement de Nyon*" لعام 1937 المذكورة سلفاً، فإن هذه الفكرة بدأت مكرسة من بعد مؤتمر لاهاي لعام 1930 إذ اعتنقها العمل الدولي كما هي حال الولايات المتحدة التي أعلنت في 1939/11/4 بأنها "سوف تعتبر دخول الغواصات العائدة للدول المتحاربة إلى مياهها الداخلية أو موانئها أمراً غير مشروع باستثناء الحالات التي يكون فيها هذا الدخول بسبب قوة قاهرة، وبشرط أن تكون الغواصة عائمة على السطح ورافعة علمها". (2)

وبدورها، فإن لجنة القانون الدولي لم تجد عناءً في إقرار هذا المبدأ ضمن المواضيع التي أسهمت في تدوينها بصفة عامة، وتحضيراً لمؤتمر جنيف حول قانون البحار بصفة خاصة. فقد ورد في الفقرة الخامسة من المادة (15) من مشروع هذه اللجنة لعام 1955، والذي قدمته إلى الجمعية العامة في دورتها الحادية عشر أنه "يجب أن يكون إبحار الغواصات على السطح". (3) وبعد عرض هذا المشروع على اللجنة الأولى لمؤتمر جنيف، إقترح الوفد الفرنسي إضافة عبارة "ورافعة علمها" إلى أصل نص الفقرة الخامسة من المادة (15) من مشروع اللجنة سالف الذكر. (4)

(1) Art.12/3 : « Les Navires sous-marins ont l'obligation de passer en surface ».

راجع في هذا الشأن كلا من : Gilbert Gidel. Tome III, Op.Cit., p284، د.عادل أحمد الطائي، المرجع السابق، ص 38، الهامش، د.إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 152، وانظر كذلك د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 203، ود.صادق أبو هيف، المرجع السابق، ص 404 .

(2) أنظر: د.عادل أحمد الطائي، المرجع السابق، ص 34، الهامش.

(3) أنظر: المرجع السابق، ص 35، الهامش.

(4) ورد الإقتراح الفرنسي في الوثيقة: (A/Conf.13/C.1/L.6) وقد حاز - لاعتماده من قبل اللجنة الأولى للمؤتمر ليدخل ضمن صياغة الفقرة الخامسة ثم عرّضُ المادة ككل على التصويت من طرف المؤتمر - على 65 صوتاً مقابل لا شيء وامتناعين. وللإشارة، فإن الوفد

وقد اعترض مندوب النرويج على الفقرة الخامسة المذكورة ككل بما فيها الإقتراح الفرنسي، ورأى بأن هذه الفقرة لا معنى لها لأن للدولة الساحلية حق إصدار القوانين واللوائح التي تنظم بها مرور السفن عبر بحرهما الإقليمي، ولها صلاحية تقدير أن تطلب من الغواصة أن تطفو إن رأت لذلك ضرورة، أما النص عليها بموجب هذه الفقرة وبالصيغة التي وردت بها، فإن من شأن مخالفة ذلك أن يجيل مرور الغواصات إلى مرور غير بريء حتى ولو لم تشترطه الدولة الساحلية، ولا ينبغي أن تضع الفقرة الخامسة من المادة (15) شرط الطفو كشرط جديد لمعيار البراءة.⁽¹⁾

وقد تبني مؤتمر جنيف لعام 1958 مشروع النص المقترح من قبل لجنة القانون الدولي وأخذ بالتعديل الفرنسي بأغلبية 69 صوتاً ضد صوت واحد فقط، وقد أدرجه المؤتمر ضمن الفقرة (6) من المادة (14) من اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة التي أصبحت تنص على أن: "6- على الغواصات أن تسير فوق سطح الماء وأن ترفع علمها".⁽²⁾

وعلى الرغم مما ذكره بعض الفقهاء - ومن أمثلتهم "أوكونيل O'Connell" - من أن قاعدة إظهار العلم ليست قاعدة عرفية،⁽³⁾ فإن المرور البريء للغواصات خلال البحر الإقليمي أصبح بعد اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي محكوماً بقيدتين: أولهما، أن تطفو فوق سطح الماء، وثانيهما، أن تُظهر علمها لتدل على جنسيتها⁽⁴⁾، وبإهمالها لأحد هذين القيدتين يفترض أن يكون مرورها غير بريء

البرتغالي قد تقدم باقتراح مماثل في وثيقة: (A/Conf.13/C.1/L.26) ثم سحب اقتراحه لمصلحة الإقتراح الفرنسي الذي لا يختلف عنه في المضمون. أنظر كلا من: د. عادل أحمد الطائي، المرجع السابق، ص35، وكذا: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص201.

⁽¹⁾ وقد قوبل اعتراض مندوب النرويج باعتراضات كل من تركيا والدانمارك اللتين رأتا بأن مرور الغواصات غطسا قد يشكل تهديداً لأمن الدولة الساحلية، وأن هذه الأخيرة لن تتمكن من مراقبة هذه السفن إلا باشتراط طفوها وهو ما استقر عليه العمل الدولي. كما رأت الدولتان أن المادة (15) بقرتها الخامسة وبالتعديل الوارد عليها يجب أن تبقى على حالها. وقد ساند هاتين الدولتين كل من: الأردن، بولونيا، مصر واليونان. أنظر: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص201، الهامش.

⁽²⁾ أنظر كلا من: د. عادل أحمد الطائي، المرجع السابق، ص35، وكذا: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص201.

⁽³⁾ أنظر: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص201، وكذا: د. مصطفى الحفناوي، المرجع السابق، ص163. وللإشارة، فإن هذه الفكرة قد نادى بها عدد من الفقهاء من رواد معهد القانون الدولي، ولعل كلمة "سير هورست Sir Cecii Hurst" هي التي سبقت أفكاره هؤلاء الفقهاء بل وقد اعتمدوا عليها؛ حيث يقول هذا الفقيه بأنه: "بالنسبة لحق المرور البريء فهو متعلق بالسفن المبحرة طافيةً. فإذا سلمنا بسيادة الدولة على بحرهما الإقليمي، فإنه ينبغي التسليم بما لهذه الدولة من أحقية في تنظيم الملاحة بما في ذلك طريقة هذه الأخيرة التي يجب أن تكون على الطريقة المألوفة وإلا حُق للدولة أن تمنع ذلك. إن المرور البريء بهذه الصورة هو الذي يعتبر حقاً عرفياً بهذا المعنى، ولا تستند الملاحة تحت الماء إلى أي قاعدة عرفية في إقرار حق في المرور البريء". أنظر:

Gilbert Gidel. Tome III, Op.Cit., p208.

⁽⁴⁾ وبالفعل، فإن قاعدة إظهار العلم لم تكن قاعدة عرفية معروفة قبل مؤتمر جنيف، ويستدل على ذلك أنه حتى بالنسبة لفرنسا التي اقترحت هذه القاعدة لم تكن قد أخذت بها من قبل وهذا بموجب الأمر الصادر عن حكومتها في 29 سبتمبر 1929 المتعلق بتنظيم دخول وإقامة السفن الحربية إلى المياه الإقليمية والموانئ الفرنسية في زمن السلم. حيث ورد في المادة (4) منه بأن لا يمكن للغواصات أن تمر في المياه الإقليمية إلا على السطح ويمنع عليها القيام بعمليات غطس.

وللدولة الساحلية أن تمنعه بما أتيح لها من وسائل ممكنة. (1)

وفضلاً عما ذكره "أوكونيل"، فقد وردت ملاحظات وتعليقات كثيرة من قبل الفقهاء حول اشتراط الطفو ورفع العلم على الغواصة كدليل على براءة مرورها، وهي القاعدة التي كرسها المادة (14) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي في فقرتها السادسة المشار إليها سابقاً. ففي إشارة وتعليق منه على تقرير الحكومة الأرجنتينية في 1958/5/21 حول إغراقها لغواصة لم تُعرف هويتها وكانت مغمورة تحت مياهها الإقليمية بسبب عدد الإلتزام بشروط الطفو ورفع العلم، وبعد أن ظهر أن المعلومات بخصوص هذه الغواصة لم تكن صحيحة، شكَّك "لورنس Lawrence" في أهمية وضرورة هذه القاعدة في الوقت الحاضر إذ لا فرق - في رأيه - بين مرور الغواصة في البحر الإقليمي طافية على سطحه وبين مرورها مغمورة تحت مائه، طالما أن شرط العموم لا يحمي فعلاً أمن وسلامة الدولة الساحلية، ولأن المدى الذي تصله أسلحة هذه الغواصة وقذائفها يفوق مساحة الـ 12 ميلاً المأخوذ بها كعرض للبحر الإقليمي، هذا فضلاً عن مدى أهمية إلتزام هذه الغواصة بالطفو إذا كان الغرض من رحلتها أو مرورها هو الهجوم العدائي المفاجئ. (2) وقد سار أيضاً في هذا الإتجاه، الأستاذ "آرثر دين" حين ذكر بأن "توسيع الدولة المحايدة لعرض بحرها الإقليمي يزيد القوة الضاربة للغواصات المعادية. ذلك أن الغواصات تعمل عادة بصعوبة كبيرة وبمخاطر كثيرة داخل حزام المياه الذي يقع على بعد ثلاثة أميال من الشاطئ، فإذا زاد عرض البحر الإقليمي إلى إثني عشر ميلاً فإن الغواصات الأعداء وبوجه خاص تلك المزودة منها بالقوة الذرية والتي تستطيع الغوص تحت الماء لمدة طويلة دون أن

«Les sous-marins ne pourront pénétrer dans les eaux territoriales qu'en surface. Il leur est interdit d'y effectuer des plongées».

راجع في ذلك :

Jean Pierre QUENEUDEC. « La France et le droit de la mer ». *The law of the sea. Op.Cit., P156.*

والراجح عندي أن الحكومة الفرنسية تكون قد اقتبست هذه القاعدة عن الإعلان الأمريكي بتاريخ 1939/11/4، وقد سبقت الإشارة إليه في ص 514 من هذه الأطروحة.

(1) أنظر: د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 201.

(2) أنظر: د.عادل أحمد الطائي، المرجع السابق، ص 35. وفي هذا السياق فقد ذكر الفقيه "لورانس" أيضاً عام 1965 بأنه: " في ظل الظروف المعاصرة للمياه الدولية، فإن اشتراط طفو الغواصة فوق سطح البحر الإقليمي لا يحقق أمن الدولة الساحلية، فالفارق الوحيد بين طفو الغواصة وغوصها هو أنها في الحالة الأولى تكشف عن وجودها وجنسيته، وهي في الحالة الثانية لن تهدد أمن الدولة الساحلية إذا كانت أهدافها من اجتيازها البحر الإقليمي بريئة. أما إذا كان الغرض من وجودها هو مهاجمة الدولة الساحلية، فإن حزام البحر الإقليمي بأكمله لمن يمنعها من ذلك بسبب الصواريخ التي تحملها والتي تمتد مداها إلى أبعد من اثني عشر ميلاً بحرياً. وإذا قيل بأن اقتربها من سواحل الدولة قد يحقق نتائج أفضل في الهجوم، فإن بوسعها أن تفعل ذلك وهي طافية. كذلك فإنه إذا كان الغرض من وجود الغواصة في البحر الإقليمي هو الهجوم، فإنها لن تطفو على سطحه سيما أن الدولة الساحلية لا تملك عادة وسائل فعالة للكشف عن موقعها ولن تستطيع بالتالي أن تحدد موقع الغواصة التي تخفي نفسها عنها". مقتبس عن مقال "لورانس" عام 1965 بعنوان :

"Military legal Consideration in the extension of territorial seas, in military Review"

أنظر: د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 528، الهامش.

تضطر إلى الطفو ستكون قادرة على العمل داخل المياه الإقليمية للدولة المحايدة بغير أن تكشف". (1) كما علق كذلك الفقيه "فيتزموريس Fitzmaurice" على حكم الفقرة (6) من المادة (14) سالفه الذكر فذكر بأن "الغواصة التي تقطع البحر الإقليمي مغمورة وغير مظهرة علمها لا شك في أن مرورها غير بريء، ولكن ذلك غير سليم مجرد أنها مرّت مغمورة ولم تظهر علمها". (2)

ومهما يكن من أمر التعليقات بخصوص تكريس قيديّ الطفو ورفع العلم كشرط لبراءة مرور الغواصة في اتفاقية جنيف، فإن العمل الدولي دأب على الأخذ بهما في جملة من التشريعات الوطنية التي أعقب صدورها مؤتمر جنيف لعام 1958، ومنها ما سبقته حتى. من ذلك، ما نصت عليه المادة (9) من اللوائح النرويجية المتعلقة بقبول السفن الحربية الصادرة بموجب المرسوم الملكي في 1951/1/19 بإلزامها كل غواصة توجد في المياه النرويجية بأن تظهر بكاملها على السطح وأن تُظهر علمها إذا لم تكن راسية في أحد موانئ الزيارة التي أذن لها بدخولها، وللدولة حق استعمال القوة لحمل الغواصة الأجنبية على الظهور على السطح إذا كان مرورها بالمياه الإقليمية النرويجية غطسا. وحظرت المادة (10) من المرسوم البلغاري الصادر في 1951/10/10 في شأن المياه الإقليمية البلغارية على كل غواصة أن تستقر أو ترسو فوق قاع المياه الإقليمية أو ترسو فوق هذه الأخيرة أو تبخر غطسا. وفي حالة مخالفة ذلك، يجوز تتبعها وتدميرها دون إنذار ودون مسؤولية من جراء النتائج المترتبة عن ذلك. (3)

وعلى هذا النحو، وباشتراط هذين الشرطين أي الطفو ورفع العلم، سارت جملة من التشريعات كذلك أذكر منها ما ورد في المادة (8) من المذكرة الملكية السويدية رقم 366 لـ3 جوان 1966 في شأن قبول السفن الحربية إلى المياه الإقليمية السويدية، وكذلك القانون البرتغالي لـ 22 أوت 1966 في المادة الثانية منه، وقانون جمهورية كوريا لعام 1977 حول البحر الإقليمي في المادة (5) منه، وقانون تمديد البحر الإقليمي لدولة غرينادا لعام 1978 في المادة السابعة... الخ. (4)

وأسوة بما سار عليه العمل الدولي، فقد تداركت الجزائر هذا الموضوع ونصت على أحكامه بموجب المرسوم رقم 194/72 الصادر في 1972/10/05 عن وزارة الدفاع الوطني، حيث قضت -أولا-

(1) مقتبس من مقال "آرثر دين" بعنوان "مؤتمر جنيف لقانون البحر ما أنجز فيه" وهو المقال المنشور في المجلة الأمريكية للقانون الدولي، العدد 52 لسنة 1958 ص 610 و 611. أنظر بشأنه: د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 200، الهامش.

(2) L. Lucchini, M. Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., P259.

(3) أنظر: د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 135. والظاهر من هذه النصوص والقوانين أن هذه القاعدة قد استقر عليها العمل الدولي من قبل، كما أن تدوين لجنة القانون الدولي لها في الفقرة الخامسة من المادة (15) إنما كان ترديدا لهذا العمل الدولي وبما فيه الإقتراح الفرنسي الذي أضاف شرط رفع العلم، ولم يكن ذلك في حقيقة الأمر تطورا لأحكام قانون البحار تكون لجنة القانون الدولي أو فرنسا قد تقدمتا به.

(4) راجع جملة هذه القوانين وقوانين أخرى في كل من: المرجع السابق، ص 135، وكذا:

T. Treves. « La navigation ». *Traité du nouveau droit de la mer. Op.Cit., P768.*

المادة الثانية منه بأنه: "يجب على السفن الحربية الأجنبية أن تمتنع عن القيام في المياه الإقليمية والمياه الداخلية والموانئ الجزائرية بأعمال مخالفة للسيادة الوطنية وعمليات تتعلق بالكشف أو الغوص أو السير". وأردفت الفقرة الثانية من المادة (41) من ذات المرسوم بأنه: "... لا يمكن للغواصات أن تدخل المياه الإقليمية الجزائرية إلا طافية، ويمنع عليها القيام بعمليات غطس طيلة مدة إقامتها في الميناء". ومع ذلك، فإن نص الفقرة الثانية من المادة (41) آنف الذكر يشمل بعض الملاحظات. فشرط "رفع العلم" لا يظهر في هذا النص، كما أن منع الغواصات من القيام بعمليات الغطس إنما يكون "طيلة مدة إقامتها في الميناء" كما لو أن هذا الحكم لا ينطبق في حالة المرور البريء في المياه الإقليمية رغم اشتراط هذه الفقرة لضرورة الطفو عند دخول المياه الإقليمية. وكنت أفضل أن تكون صيغة هذه الفقرة على النحو التالي: "لا يمكن للغواصات أن تدخل المياه الإقليمية إلا طافية [ورافعة علمها]، ويمنع عليها القيام بأي عمليات غطس [خلال مرورها بالمياه الإقليمية الجزائرية] أو طيلة مدة إقامتها في الميناء".

المطلب الثاني

وَضْعُ وَ مَرُورُ الْغَوَاصَاتِ فِي أَشْغَالِ الْمُؤْتَمَرِ الثَّالِثِ

وَنُصُوصِ الْإِتِّفَاقِيَّةِ الْعَامَّةِ

وترامنا مع انعقاد المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار، اكتنف المجموعة الدولية اقتناعاً كامل - بالنظر إلى ما سار عليه العمل الدولي وما تضمنته تشريعاتها - بأن مرور الغواصات يجب أن يتم باشتراط شرطي الطفو ورفع العلم كدليل على براءة هذا المرور لما تتمتع به هذه الغواصات من قابلية للحركة تحت سطح الماء تجعل منها موضع خطر على أمن وسلامة الدولة الساحلية. وقد كان لهذه القناعات أثر على المشروعات المختلفة التي تقدمت بها مختلف الدول أثناء هذا المؤتمر.

فقد ورد في المشروع المالطي المقدم إلى لجنة قاع البحار في 1971/08/23 في الجزء الثالث منه أنه "يجب على الغواصات أن تبحر طافية وهي رافعة علمها عندما تدخل ضمن مساحة الـ 12 ميلا بحريا من الساحل"⁽¹⁾، ثم أعادت اقتراح نصٍّ مماثل وبصيغة أخرى أمام اللجنة الفرعية الثانية المنبثقة عن لجنة قاع البحار في 1973/7/16. وتتالت الإقتراحات التي تقدمت بها الدول ضمن مشاريعها على

⁽¹⁾ والملاحظ عن هذا النص أنه لم يرد بشكل مطابق في المشروع المالطي المقدم فيما بعد إلى اللجنة الفرعية الثانية المنبثقة عن لجنة قاع البحار في 1973/7/16 كمشروع بديل، وإنما ورد في الفقرة (ج) من المادة (32) من هذا المشروع أن "للدولة الساحلية أن تتخذ التدابير اللازمة لإرغام غواصة مجهولة توجد محتبئة في البحر أو راسية على قاعه، على الوثوب إلى السطح". أنظر كلا من: د. عادل أحمد الطائي، المرجع السابق، ص 62 و 63 الهامش، وكذا: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 135.

هذا النسق، سواء أمام اللجنة الفرعية الثانية للجنة قاع البحار تحضيراً لإنعقاد المؤتمر، أو أمام اللجنة الثانية للمؤتمر المنبثقة عنه في دورته الثانية بكاركاس عام 1974. فقد جاءت الفقرة الخامسة من المادة (3) من المشروع المشترك لكل من قبرص، اليونان، أندونيسيا، ماليزيا، المغرب، الفيليبين، اسبانيا واليمن بتاريخ 1973/04/02 إلى اللجنة الفرعية الثانية للجنة قاع البحار أن "على الغواصات والمركبات الغاطسة الأخرى، أن تبهر طافية ورافعة علمها"⁽¹⁾، وهو الشيء النفس الذي استقر في الفقرة الرابعة من المادة (16) من المشروع المشترك كذلك لكل من بلغاريا، ألمانيا الديمقراطية، بولونيا، الإتحاد السوفياتي والمقدم إلى اللجنة الثانية للمؤتمر ابتداء من دورته الثانية بكاركاس عام 1974 كذلك⁽²⁾؛ ونفس الأمر بالنسبة للإقتراح الوارد في الفقرة الثالثة من المادة الثالثة من المشروع المشترك المقدم بتاريخ 1974/7/22 إلى اللجنة الثانية للمؤتمر في دورته الثانية أيضا عام 1974، والذي تقدمت به كل من عمان، المغرب، ماليزيا، واليمن.⁽³⁾

وللإشارة، فإن ثمة مشروعا تقدمت به فيجي أمام اللجنة الفرعية الثانية للجنة قاع البحار بتاريخ 1973/7/19، ونصت المادة (6) منه على أن: "على الغواصات والمركبات الغاطسة الأخرى أن تبهر (في البحر الإقليمي) طافية ورافعة علمها باستثناء حالتين:

(أ) عندما تكون الغواصات ... قد أعطت إشعارا سابقا عن مرورها إلى الدولة الساحلية.

(ب) عندما تكون الدولة الساحلية قد حددت طرقا بحرية مخصصة لمرور مثل تلك السفن".⁽⁴⁾

وقد أعادت فيجي اقتراح مشروعها هذا أمام اللجنة الثانية للمؤتمر الثالث في دورته الثانية عام 1974.⁽⁵⁾

ويقترب من مشروع فيجي سالف الذكر، مشروع آخر تقدمت به بريطانيا إلى اللجنة الثانية للمؤتمر بتاريخ 1974/7/3 في المادة (20) منه والتي تقضي بجواز مطالبة الغواصة أو المركبة الغاطسة المباشرة للمرور البريء بالملاحة فوق سطح البحر الإقليمي وإظهار علمها.⁽⁶⁾

(1) الوثيقة: (A/AC.138/SC.II/L.18). أنظر: د.عادل أحمد الطائي، المرجع السابق، ص 36 الهامش.

(2) الوثيقة (A/Conf.62/C.2/L.26) المقدمة بتاريخ 1974/7/29. أنظر: د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 203، وكذا: د.عادل أحمد الطائي، المرجع السابق، ص 64، الهامش.

(3) الوثيقة: (A/Conf.62/C.2/L.16). أنظر د.عادل أحمد الطائي، المرجع السابق، ص 64، الهامش و د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 203.

(4) الوثيقة: (A/AC.138/SC.II/L.42). أنظر كلا من: د.عادل أحمد الطائي، المرجع السابق، ص 63، الهامش، وكذا: د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 203.

(5) الوثيقة (A/Conf.62/C.2/L.19) المقدمة بتاريخ 1974/7/23. أنظر: د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 203 وكذا: د.عادل

أحمد الطائي، المرجع السابق، ص 64، الهامش، وأيضا: T. Treves. « La navigation ». Op. Cit., P768.

(6) الوثيقة: (A/Conf.62/C.2/L.3). أنظر المراجع السابقة في نفس الصفحات.

وما تُمكن ملاحظته عن الإقترحين الذين تقدمت بهما كل من فيجي وبريطانيا أنهما يخالفان كل المشاريع المقدمة من طرف الدول، فضلا عن مخالفتها لقاعدة في القانون الدولي مستقرة في الفقرة (6) من المادة (14) من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي لعام 1958. ذلك أن ما يستخلص من المشروع البريطاني أن الغوص لا يعتبر في حد ذاته نافيا لبراءة المرور أو عنصرا في تقديرها، بل هو أمر مستقل. فمباشرة الغواصة للغوص ليس أمرا إلزاميا أو مفروضا عليها باستمرار، وإنما هو أمر يجوز أن تطلبه الدولة الساحلية أو أن لا تطلبه؛ ويفيد ذلك، أن مَرَدَّ مسألة الغوص هو إرادة الدولة الساحلية إذا طلبته، وفي حالة عدم تنفيذه من قبل الغواصة رغم الطلب إليها، فإن ذلك لا يفيد بالضرورة انعدام براءة مرورها. وبهذا المعنى يسير أيضا مشروع فيجي الذي يُعفي الغواصة من الغوص أثناء المرور بالبحر الإقليمي إذا كان هذا المرور مسبقا بإخطار مسبق للدولة الساحلية، أو إذا قررت هذه الأخيرة ممرات بحرية تُعَيَّنُها من أجل الملاحة البحرية دون أن تتخللها شروط تتعلق بضرورة الملاحة على السطح. وتكون النتيجة من مشروع فيجي، أن الغوص مرجعه إرادة الدولة الساحلية فقط ولا علاقة له بشروط براءة المرور.⁽¹⁾

والظاهر أن المبدأ الذي ظهر في كل من مشروع فيجي وبريطانيا قد أخذ مكانه ضمن مناقشات المؤتمر الثالث، كما قد تسلل أيضا إلى صياغة المادة (17) من مشروع الاتفاقية العامة المتعلقة بمرور الغواصات، وهي المادة التي تحولت فيما بعد إلى رقم (20) عند إقرار الصيغة النهائية للاتفاقية العامة. وقد جاءت صيغة المادة (17) من مشروع الاتفاقية العامة كما أقرها المؤتمر الثالث في دورته الرابعة عام 1976 كما يلي: "على الغواصات والمركبات الغاطسة الأخرى أن تبحر طافية ورافعة علمها حين تكون في البحر الإقليمي ما لم ترخص لها الدولة الساحلية بغير ذلك". وتكون النتيجة هنا، أن غطس الغواصات مرهون أيضا بإرادة الدولة الساحلية، إن إجازته فذلك وإلا فلا، ولا علاقة لذلك بالشروط الموضوعية النافية لبراءة المرور، وهو بالفعل ما رمت إليه فيجي وبريطانيا من مشروعيهما.⁽²⁾

ومع ذلك، فإن مناقشة صيغة المادة (17) سالفه الذكر خلال الدورة الرابعة للمؤتمر الثالث أسفرت عن وجود اتجاه قوي يرى بأن عبارة "ما لم ترخص لها الدولة الساحلية بغير ذلك" هي عبارة عقيمة لا معنى لها، وقد فضلت الغالبية من المؤتمرين الإبقاء على الصيغة التقليدية الواردة في الفقرة (6) من المادة (14) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي؛ كما ظهرت على إثر ذلك المجموعة العربية كقوة ضاغطة مقترحةً تعديل مشروع المادة (17) ليصبح "في البحر الإقليمي على الغواصات وسفن الملاحة

(1) راجع في هذا الصدد: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 203 وكذا: T. Treves. « La navigation ». Op.Cit., P768.

(2) راجع: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 203.

الغاطسة الأخرى أن تبحر طافية ورافعة علمها ومراعية للقوانين والأنظمة التي تضعها الدولة الساحلية"، وهو نص يبدو اقتراحه كبديل عن عبارة "مالم ترخص لها الدولة الساحلية بغير ذلك" والتي أسقطتها مناقشات الدورة الرابعة للمؤتمر عن صياغة المادة (17) من مشروع الإتفاقية العامة كما أسلفت بالقول.⁽¹⁾

ومع ذلك، فإن المؤتمر الثالث قد استقر بخصوص مرور الغواصات على القاعدة التقليدية فلم يأخذ بأي مشروع تعديل. وقد تحولت المادة (17) من مشروع الإتفاقية العامة إلى المادة (20) من الصيغة النهائية للإتفاقية والتي أقرها المؤتمر، حيث قضت بأن «عَلَى الْغَوَاصَاتِ وَالْمَرْكَبَاتِ الْغَاطِسَةِ الْأُخْرَى أَنْ تُبْحَرَ طَافِيَةً وَرَافِعَةً عَلمَهَا حِينَ تَكُونُ فِي الْبَحْرِ الْإِقْلِيمِي»، فماذا يستفاد من هذا النص؟ وماهي الملاحظات التي يمكن إدلاؤها بشأنه؟

بداية أقول بأن الملاحظة المبدئية تكمن أولا في اختلاف صيغة المادة (20) من الإتفاقية العامة عن صيغة الفقرة (06) من المادة (14) من إتفاقية جنيف للبحر الاقليمي، حيث أوردت المادة (20) إضافة تكمن في عبارة "وَالْمَرْكَبَاتِ الْغَاطِسَةِ الْأُخْرَى *autres véhicules submersibles*"، وهي عبارة لم تتضمنها الفقرة (06) من المادة (14) من إتفاقية جنيف. وقد استحدث المؤتمر الثالث هذه العبارة استجابة لمختلف الاقتراحات التي تقدمت بها الدول⁽²⁾ مراعاة لما بلغه أو سيبلغه التطور التكنولوجي في إمكانية صنع مركبات غاطسة ليس لها بالضرورة خاصية الغواصات، وقد لا يكون تخصيصها للأغراض العسكرية لأن هذه الأخيرة هي الخاصية التي اعتمد عليها مؤتمر جنيف كلية لإقرار نص الفقرة (6) من المادة (14)، فماذا سيواجه هذا المؤتمر مركبات غاطسة يمكن تخصيصها مستقبلا للجوانب العلمية أو التجارية حتى.⁽³⁾

أما الملاحظة الرئيسية التي وقف عندها كلُّ الشراح بمناسبة المادة (20) من الإتفاقية العامة، فهي تكمن في إثارة التساؤل التالي: لماذا ورد مرور الغواصات طافية ورافعة علمها في مادة مستقلة

⁽¹⁾ وقد جاء النص الذي اقترحه مجموعة الدول العربية لتعديل المادة (17) المذكورة أعلاه بناءً على اقتراح لجنة خبراء العرب لقانون البحار خلال اجتماعها بتونس في جوان 1976، وقد قدمته الدول العربية إلى رئيس اللجنة الثانية للمؤتمر كمشروع غير رسمي. أنظر كلا من: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص145، الهامش، وكذا: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص203.

⁽²⁾ والملاحظ عن اقتراحات الدول بشأن "المركبات الغاطسة الأخرى" فلها قد وردت في جملة المشاريع التي ذكرها أعلاه فيما سبق وتناولت موضوع مرور الغواصات، كالمشروع الذي تقدمت به فيجي إلى اللجنة الثانية الفرعية للجنة قاع البحار بتاريخ 1973/7/19 والذي أعادت اقتراحه أمام اللجنة الثانية للمؤتمر الثالث في مشروعها المقدم في 1974/7/23، كماورد أيضا في مشروع بريطانيا لـ 1974/7/3 في المادة (20) منه، وورد أيضا في المادة (3) من المشروع المشترك الذي تقدمت به كل من ماليزيا، المغرب، عمان، واليمن في 1974/7/22، وكذلك المشروع المشترك الذي تقدمت به كل من بلغاريا، ألمانيا الديمقراطية، بولونيا، الإتحاد السوفياتي، بتاريخ 1974/7/29 في المادة (16) منه. راجع الصفحة 519-518 من هذه الأطروحة.

⁽³⁾ راجع: L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». Op. Cit., P 258, 259.

-وهي المادة (20)- عن المادة التي تضمنت الشروط الموضوعية حصريا لبراءة المرور وهي الفقرة (2) من المادة (19) من الإتفاقية العامة؟ أو بعبارة أخرى، إذا كانت المادة (19) في فقرتها الثانية قد أوردت شروطا حصرية إذا أقدمت السفينة على ارتكاب أي منها اعتبر مرورها غير بريء؛ وهذه الشروط، هي التي وردت في البنود الـ 12 من الفقرة الثانية من المادة (19) والتي ليس من بينها شرط الطفو ورفع العلم على مرور الغواصات، وإنما ورد هذا الشرط في مادة مستقلة هي المادة (20)، فهل يمكن القول بأن حكم هذه المادة الأخيرة متمم لنص الفقرة (2) من المادة (19)، وأن غطس الغواصات أثناء مرورها بالبحر الإقليمي يؤدي إلى نفي البراءة عن مرورها؟⁽¹⁾

وبالفعل، فإن تساؤل الفقهاء هذا مؤسسٌ وفي محله وهذا بالنظر إلى مقارنة أحكام إتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي ذات الصلة بالمرور البريء وشروطه بنظيرتها الإتفاقية العامة في هذا الموضوع كذلك.

ذلك أن إتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي قد عاجلت براءة المرور في مادة واحدة هي المادة (14) منها بفقراتها ككل؛ حيث خصصت الفقرة (4) منها إلى شرط عدم الإضرار بالسلام وحسن النظام وسلامة الدولة الساحلية؛ وتناولت الفقرة (5) منها مرور سفن الصيد ووجوب مراعاتها لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية؛ ثم جاءت الفقرة (6) والأخيرة من هذه المادة دائما لتقضي بأن "على الغواصات أن تسير فوق سطح الماء وأن ترفع علمها" مما يفيد في نهاية المطاف، أن جميع فقرات المادة (14) منسجمة مع بعضها، وأنها كلّها، تتضمن شروط براءة المرور بما فيها الفقرة السادسة المشار إليها آنفا؛ ومن ثم، فلا توجد أي صعوبة في استخلاص أن مرور الغواصات تحت الماء - وفق نص جنيف - ينفي عنها براءة مرورها شأنه في ذلك شأن باقي الشروط الواردة في الفقرات الأخرى لهذه المادة. أما عن الإتفاقية العامة، فإن الوضع مختلف. فشروط البراءة قد وردت في الفقرة الثانية من المادة (19) بصفة حصرية كما رأينا، وليس من بينها شرط الطفو ورفع العلم بالنسبة إلى الغواصات، ثم جاءت المادة (20) من جهتها لتلزم الغواصات بشرطَي الطفو ورفع العلم عند مرورها؛ فهل من الجائز القول بأن المادة (20) تتضمن شروطاً إضافية لبراءة المرور يمكن إلحاقها بالمادة (19)؟ فلماذا إذن تم فصلهما؟ وهل يعتقد معتقد أن مندوبي المؤتمر الثالث قد فاتهم ذلك لاسيما إذا وضع في الحسبان ثقل وأهمية المرور البريء والمناقشات التي جرت بشأنه أثناء هذا المؤتمر والتي استعرضتها فيما سبق.

ولتوضيح هذه الفكرة بصورة أكثر، يمكن إحلال فرضية بسيطة لذلك. فلو طُرح السؤال التالي: ماذا لو مرّت غواصة غطسا ولم ترفع علمها أثناء احتيازها البحر الإقليمي، هل نقول أن

- T.Treves. « La navigation ». *Op.Cit.*, P768.

- L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». *Op.Cit.*, P 259.

- J.P.Pancrazio. *Op.Cit.*, P93

⁽¹⁾ راجع كلا من :

مرورها غير بريء؟ وقد يجيب مجيباً بالإيجاب فنقول حينئذ: لماذا إذن، جاءت المادة (19) بينودها الحصرية الإثني عشر؟ ولماذا جاءت المادة (20) منفصلة، وما الفائدة العملية من ذلك، وما كلف المؤتمر لو أضاف حكم هذه المادة الأخيرة فألحقها كبند من بنود المادة (19) فيكون عدد هذه البنود ثلاثة عشر بدلاً ببساطة عوض إثني عشر؟ وقد يجيب مجيباً عن السؤال الأول بالنفي، فنقول: لماذا جاءت المادة (20) أصلاً، وما حكم الغواصة الغاطسة إذن؟

إن عملية الفصل بين المادتين تؤدي فعلاً إلى هذه الفرضيات، بل وإلى مفارقة لا يعرف حلها إلا المؤتمر الذي تبني صياغة هذه المواد بناءً على خلفيات هو يعلمها.

ويعوّل بعض الفقه في تبريره لضمّ شرطي المادة (20) - أي الطفو ورفع العلم - إلى شروط براءة المرور في مدلولها العام، على الحادث الدبلوماسي بين السويد والاتحاد السوفياتي والذي حصل في عام 1981. ذلك أن السويد تعرضت لانتهاكات متواصلة لمياهها الإقليمية من طرف الغواصات السوفياتية منذ عام 1976 إلى درجة أن سلطاتها حذرت أنها أعطت أوامرها لقواتها المسلحة بضرب أية غواصة تمر غطسا دون سابق إنذار. وفي 27 أكتوبر من عام 1981 قامت الغواصة السوفياتية "Wiskey 137" بعملية توقف ورسو تامّ على حافة جرف على قاع البحر على مقربة 5 كيلومترات من الساحل السويدي، وقد استنكرت السويد هذا التصرف بشدة إلى درجة اشتراطها الإخطار المسبق الإلزامي والرسمي على مرور السفن الحربية مبررة ذلك على أساس أنها ستكون دولة حيادية. كما وقد عمدت السويد إلى إرسال مذكرة إلى الحكومة السوفياتية تعتبر فيها أن ما أقدمت عليه هذه الأخيرة هو إخلال خطير بالقواعد المنطبقة على الإقليم السويدي والمنظمة له، فضلاً عن اعتباره "ممارسةً لنشاط غير مشروع وفقاً للقانون الدولي"، وأن هذه الغواصة إذ وصلت إلى المياه الداخلية السويدية، فإنها تكون قد قطعت بجرها الإقليمي غطسا. وقد قدمت الحكومة السوفياتية إزاء هذا الإحتجاج اعتذارها رسمياً.⁽¹⁾

في اعتقادي أن هذا الحادث الدبلوماسي لا يمكن التعويل عليه كعمل دولي أو ممارسة لاحقة يمكن من خلالها فهم ما غمض بشأن فصل كل من حكم المادة (20) عن نطاق حكم المادة (19) وهذا لسببين: أولهما، أن الإتفاقية العامة لم يتم اعتمادها بعد بالنظر إلى تاريخ هذا الحادث؛ وثانيهما، أن الحادث تجاوز مجرد غطس الغواصة في البحر الإقليمي إذ عمدت هذه الغواصة السوفياتية إلى التوقف التام والرسو فوق قاع المياه الداخلية وهذا الأمر هو الذي أوصل السويد إلى تلك الدرجة من

⁽¹⁾ أنظر وقائع هذه القضية في: J.P.Pancraccio. Op.Cit., P93 وكذا: د. غسان هشام الجندي، الروائع المدثرة في قانون البحار، المرجع السابق، ص 34.

الإحتجاج. وفي مقابل ذلك، فإن هناك حادثا دبلوماسيا آخر يقرر حكما معاكسا لما ورد في الحادث الدبلوماسي السابق.

ذلك أنه قد حدث وأن تغلغلت بعض الغواصات المجهولة الهوية عام 1982 مغمورة تحت سطح مياه خليج "تارونت Tarente"، وهو خليج يقع منذ عام 1977 داخل خطوط الأساس المستقيمة التي يقاس منها عرض المياه الإقليمية الإيطالية مما يجعل من هذا الخليج مياه إقليمية وداخلية لهذه الدولة. وإزاء هذا المرور الغامض، لم تعتمد الحكومة الإيطالية في مواجهة هذه الغواصات إلى أي تدابير عسكرية أو قسرية. وفي مساءة لوزير الدفاع الإيطالي من قبل البرلمان عن هذا المسلك، كانت إجابة الوزير بأنه لا يمكن اللجوء إلى استعمال القوة ضد هذه الغواصات إلا إذا صدر عنها نشاط عدواني غير قابل للشك أو ظهر من نشاطها بشكل قاطع، أنها تقصد الإضرار بالدفاع الإيطالي، غير أن ما ظهر هو أن هذه الغواصات لم تشكل أي تهديد حقيقي لإيطاليا.⁽¹⁾

والظاهر عندي أن إجابة وزير الدفاع الإيطالي تنسجم تماما مع المقولة الذائعة للفقهاء "فيتزوموريس Fitz maurice" التي أوردها عند تعليقه على الفقرة (6) من المادة (14) من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي حين ذكر بأن "الغواصة التي تقطع البحر الإقليمي غاطسة ولا تُظهر علمها يمكن أن تكون على غير حالة المرور البريء، ولكن ذلك لا يستقيم لمجرد كونها غاطسة أو أنها لم تُظهر علمها".⁽²⁾

وقد سار الفقه فعلا - بما فيه المعاصر - على أعقاب هذه المقولة حتى بالنسبة للإتفاقية العامة، بل وتنطبق على هذه الأخيرة بصورة أكبر. ذلك أن الدول قد طالبت فعلا أثناء المؤتمر الثالث بفصل مرور الغواصات ووضعه في إطار مستقل، غير أن خلفيات هذا الفصل لا تظهر جلية خلال هذا المؤتمر.⁽³⁾ ومع ذلك، فإنني أعتقد أن مرجع ذلك هو اقتراح كل من فيجي وبريطانيا لجعل مرور الغواصات غطسا أو طافية مرهوناً بإرادة الدولة الساحلية ولا علاقة له بالقواعد العامة للمرور البريء. وصحيح أن مشروع كل من هاتين الدولتين لم يكتب له النجاح سيما مع حذف عبارة "ما لم ترخص لها الدولة الساحلية بغير ذلك" من نص المادة (17) من مشروع الإتفاقية العامة والذي تحول فيما بعد إلى نص المادة (20) موضوع الحديث⁽⁴⁾، إلا أن بصماته تبدو واضحة من خلال فصل

(1) راجع وقائع هذه القضية في: T. Treves. « La navigation ». Op.Cit., P769, 770.

(2)

« Le sous-marin qui traverse la mer territoriale en immersion ou sans montrer son pavillon peut ne pas être en passage inoffensif, mais cela ne s'avérera pas du fait qu'il est en immersion ou qu'il ne montre pas son pavillon. » V ; Ibid, P 769.

(3) راجع: د. عادل أحمد الطائي، المرجع السابق، ص 62.

(4) وقد سبق الحديث عن هذا الموضوع. راجع الصفحة 520 من هذه الأطروحة

المادة (20) عن المادة (19)، بحيث ستكون النتيجة أن مرور الغواصة غطسا خلال البحر الإقليمي ومن دون أن تظهر علمها لا يشكل في حد ذاته إعداما لبراءة المرور إلا إذا اقترن ذلك بنشاط من النشاطات المحظورة التي تضمنتها بنود الفقرة الثانية حصريا من المادة (19). وفي غير هذه الحالة، يبقى تقدير ذلك للدولة الساحلية في أن تطلب من الغواصة أن تطفو على السطح وأن تظهر علمها أو أن تتغافل عن ذلك إذا قدرت هذه الدولة أن هذا المرور لا ينطوي على أي تهديد لأمنها ولا يقترن بأحد النشاطات الواردة في المادة (19)، وهذا ما يستشف ضمنا من تصريح وزير الدفاع الإيطالي في الحادث الدبلوماسي المشار إليه، وكذلك من مقولة "فيتز موريس" السابقة، كما أيد الفقه الدولي هذا الرأي أيضا؛⁽¹⁾ وبذلك يكون الإقتراحان الفيحي والبريطاني، قد تسلا فعلا إلى نصوص الإتفاقية العامة بطريقة بسيطة تكمن في فصل هذه المادة عن تلك من بعد أن لم يستجب المؤتمر لإقتراحهما، هذا على الرغم من اقتناعي الشخصي بأن هذين المشروعين، ومن بعدهما فصل المادتين (20) و (19) كان بدعم آخر يتجسد في القوى البحرية الكبرى وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية، وهو يهدف إلى تمكين غواصاتها من المرور غطسا خلال البحار الإقليمية دون أن يكون لذلك تأثير على طابع البراءة في هذا المرور.

ومع ذلك، فإن التطبيق العملي لهذه النتيجة التي سعى المؤتمر إليها من خلال فصله للمادة (20) عن المادة (19) من شأنه أن يثير بعض المتاعب. ذلك أن قيام الغواصة أثناء مرورها خلال البحر الإقليمي بعملية الغطس مصحوبة بنشاط محظور من نشاطات المادة (19) لا شك في أنه ينفي عن هذه الغواصة براءة مرورها، وهي النتيجة المساوية لقيام هذه الغواصة بهذه النشاطات المحظورة حتى ولو كانت طافية ورافعة علمها إذ تنعدم براءة مرورها في الحالتين معا؛ وبخلاف ذلك، فإن المرور غطسا ورفض إظهار العلم يبقى تقدير براءته للدولة الساحلية، ومن هنا، تظهر إشكالية اختلاف التقدير تبعاً لذاتية الدول ومصالحها؛ إذ في الوقت الذي قد تتغافل دول عن طريقة هذا المرور إذا لم تر فيه إضرارا بأمنها فترى بأن الأنسب هو وجوب لفت انتباه الغواصة أو دولة علمها بالطرق الدبلوماسية إلى أن مثل هذا المرور مخالف للقانون الدولي طبقا للمادة (20) من الإتفاقية العامة إذا تمكنت دولة الساحل من تحديد هويتها. وفي المقابل، فإنه يمكن لدول أخرى أن تتعرض للغواصة إما بإغراقها أو اقتيادها إلى الميناء إذا تمكنت من ذلك⁽²⁾ تطبيقا لنص المادة (25) التي تقضي في فقرتها الأولى بأن: «1- للدوَلَة السَّاحِلِيَّة أَنْ تَتَّخِذَ فِي بَحْرِهَا الإِقْلِيمِي الحُطُوتِ اللّازِمَةَ لِمَنْعِ أَيِّ مُرُورٍ لَا يَكُونُ بَرِيئاً».

⁽¹⁾ راجع في شأن هذا الموضوع ونظرة الفقه إليه كلا من : T.Treves. « La navigation ». Op.Cit., P769.

- L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., P 259.

- J.P.Pantracio. Op.Cit., P93.

⁽²⁾ راجع : T.Treves. « La navigation ». Op.Cit., P770.

ومع ذلك، فإن الفقه الدولي قد أجمع على جملة من التدابير الضرورية لمواجهة هذه المفارقة. ذلك أنه يحق أولاً للدولة الساحلية في حالة مواجهة غواصة غاطسة في البحر الإقليمي أن تطلب إليها تحديد هويتها وطريق ملاحتها، ولها أن تطلب منها ضرورة طفوها على سطح البحر وإظهار علمها مراعية في ذلك الظروف الجوية وتضاريس المنطقة فيما إذا كانت تسمح بذلك أو لا تسمح. ثم إن للدولة الساحلية أيضاً، وفي حالة رفض الغواصة الإمتثال لطلبات هذه الدولة السابقة، أن تتخذ خطوات معقولة لحمل الغواصة على الطفو بما فيها استعمال متفجرات قريبة منها كوسيلة إنذار لإعلامها بضرورة طفوها على السطح. وفي حالة ما إذا لم تنجح كل هذه التدابير في حمل الغواصة على الإمتثال لطلبات الدولة الساحلية، فإنه يصبح من السهل الإقرار بعدم براءة هذا المرور من أساسه، ويُتَّجَّأ بعد ذلك إلى ما تقرره عادة التشريعات الوطنية المتعلقة بالبحرية العسكرية القاضية باستعمال القوة ضد هذه الغواصة من بعد أن يتم تصنيفها عادة وفي مثل هذه الحالات، ضمن حكم "الدُّخَالَة Intrus".⁽¹⁾

⁽¹⁾ راجع في شأن هذا الموضوع كلا من : - L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., P 259.

- J.P.Pancracio. Op.Cit., P93, 94.

وللتذكير، فإن هذه التدابير منصوص على مثلها في المرسوم رقم 11/01 المؤرخ في 3 جويلية 2001 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالصيد لا سيما في المادتين (95) و(96)، وقد سبق التعرض لها في العنصر المخصص للوجود الحكمي. راجع ص 401 من هذه الأطروحة.

المبحث الثالث

الوضع القانوني للسفن النووية والسفن ذات الحمولة الخطيرة أثناء المرور البريء

المطلب الأول

صور العمل الدولي في تعامله مع السفن النووية قبل المؤتمر الثالث حول قانون البحار

بالرغم من وجود عدد من الإتفاقيات الدولية⁽¹⁾ التي سبقت المؤتمر الأول للأمم المتحدة حول قانون البحار المنعقد بجنيف عام 1958 والتي انصب اهتمامها بموضوع تلوث البيئة البحرية، إلا أن مؤتمر جنيف لم يُعَرِّ هذه السفن اهتماما كبيرا، ولم يحظ موضوع السفن النووية أو التي تحمل بضائع خطيرة بالإهتمام إلا بعد أن شهد العمل الدولي استعمال سفن حربية وتجارية تعمل بالطاقة الذرية في أعقاب مؤتمر جنيف، حيث أبدت الدول مخاوفها من السماح لهذه السفن بالمرور عبر البحر الإقليمي دون قيد أو شرط بالنظر إلى ما يمكن أن تشكله هذه السفن من أخطار قد يكون منشؤها أضرار تتعرض لها وما ينجرُّ عن ذلك من تلوث بالبيئة البحرية وبسلامة الدولة الساحلية، وهو تلوث يختلف عما كان معروفا من ذي قبل وقد لا تستطيع هذه الدول دفعه.

وفي عام 1975، وفي ملتقى دولي حول قانون البحار والقانون النووي،⁽²⁾ استعرض عدد من الخبراء أهمية استخدام الطاقة النووية من قبل السفن الحربية والتجارية وما يمكن أن يحققه هذا الحقل الجديد من مزايا وأفضليات، وما يمكن أن ينجرُّ عنه من حوادث وأخطار كذلك. وفي هذا الإطار، فقد ذكر "سونغينييتي A.Sanguinetti" في تعليقه للجوء إلى استخدام الطاقة الذرية في تسيير السفن الحربية، أن ذلك مرجعه التخطيط الإستراتيجي العسكري الشامل الذي يهدف أولا إلى تعزيز الحضور والتواجد السريع، وثانيا إلى إطالة أمد البقاء والحضور لمنشآت بحرية عسكرية ضخمة

⁽¹⁾ مثل اتفاقية واشنطن لعام 1926 لمنع تلوث البحار الناجم عن السفن، ومعاهدة 1935 التي تقدمت بمشروعها لجنة خبراء عصبة الأمم، واتفاقية لندن لعام 1954 حول حماية البحر من التلوث بالزيت ومشتقاته والتي رافقت مؤتمر جنيف لعام 1958 حول قانون البحار وتم تعديلها فيما بعد عام 1962 وقد سبقت الإشارة إلى ذلك. أنظر الصفحات 138-139 من هذه الأطروحة.

⁽²⁾ وهو الملتقى المنعقد بباريس بين 12 و 13 جوان 1975 تزامنا مع المؤتمر الثالث حول قانون البحار وكان تحت إشراف كل من مركز دراسات وأبحاث القانون الدولي "CERDI" ومركز دراسات قانون الطاقة الذرية "CEDEA"، وقد ضم عددا من الأساتذة والخبراء في هذا المجال، وصدرت آراؤهم ومقالاتهم في المرجع التالي:

« Droit nucléaire et droit océanique ». Colloque 12-13 Juin 1975. Recherches Panthéon sorbonne. Université de Paris I. Edition Economica, paris, 1977.

كوسيلة من وسائل الإستعراض العسكري إبان الأزمات أو بغية التدخل؛ وهي استراتيجية سعت إليها الولايات المتحدة أول الأمر وأظهرت فعاليتها في المقدرة على رفع البوارج الضخمة التي تتجاوز 8000 طن بما يجعلها في مكنة من التحرك والمناورة بسرعة كبيرة ولأطول مدة ممكنة. أما عن الغواصات، فقد عاجلت الطاقة الذرية عيوبها التقليدية التي كانت تتمثل في اللجوء إلى الغوص لفترة قصيرة وتضطر في أكثر الأحيان إلى اللجوء إلى السطح، في حين، فقد مكّنتها استخدام الطاقة الذرية من الغوص لمدة غير محدودة مع محافظتها في نفس الوقت على قدرتها على السير تحت الماء بسرعة كبيرة مما يجعلها قادرة على مطاردة أي منشأة بحرية عسكرية أو العكس من ذلك، أن تتمكن من تفادي أي مطاردة لها من قبل سفن أو غواصات معادية.⁽¹⁾

وفضلا عن استخدام الطاقة النووية في السفن الحربية والغواصات، فإن العمل الدولي قد شهد استغلال سفن تجارية تعمل بالطاقة النووية أيضا؛ حيث بدت معاملها مع فترة الستينيات كما سوف نرى، ثم بدت الحاجة ملحة إليها وشهد سوق النقل الدولي البحري ومؤسساته تنافسا عليها في الدول الكبرى مع بداية السبعينيات لاسيما بعد حرب البترول العربي والحظر الجزئي لتصديره.⁽²⁾

وقد ظهرت فاعلية السفن التجارية التي تعمل بالطاقة النووية أيضا، بمقدرتها على التجاوب مع سوق النقل الدولي البحري للبترول وغيره بظهور ناقلات النفط والغاز والمعادن (*Pétrolier*, *Methanier*, *Minéralier*...) بما يصل إلى حمولة 500.000 طن للسفينة، وهو رقم قياسي تعجز ناقلات النفط التقليدية - رغم ضخامتها - عن الوصول إليه، فضلا عن استحداث سفن حاويات *Porte-Conteneurs* عملاقة مكّنتها الطاقة النووية من وسائل دفع قوية بسرعة كبيرة وبحمولة فائقة. وقد بررت الولايات المتحدة الأمريكية اللجوء إلى استخدام السفن التجارية التي تعمل بالطاقة النووية فضلا عما سبق، بتأمين وضمان تمولينها بالطاقة وعدم الإعتماد على الموانئ الأجنبية في ذلك أثناء رحلتها كما هي حال السفن التقليدية؛ وثانيا، بالتقليص قدر الإمكان من تلوث البيئة البحرية الناجم

⁽¹⁾ راجع في خصائص السفن الحربية التي تعمل بالطاقة الذرية :

Antoine Sanguinetti (Vice Amiral d'Escadre). « Le Navire de guerre a propulsion Nucléaire ». Droit Nucléaire et droit Océanique. Colleque. Op.Cit., P3-13.

⁽²⁾ للإشارة، فإن حرب البترول لعام 1973-1974 قد ساهمت بطريقة أخرى غير مباشرة في الإعتماد على الطاقة النووية كبديل للبترول وغيره من الطاقة مما زاد من حدة الإقبال عليها ثم تراجت الدول المصنعة عن ذلك بالنظر إلى تكاليفها وأخطارها. ومع ذلك، فقد تم تعزيز بعض الأساطيل الناقلة بالطاقة النووية لتأمين أكبر قدر من البترول وغيره لصناعة هذه الدول، وهو ما ظهر جليا من البرنامج الذي طلب إعداده كل من رئيس الحكومة الفرنسي ووزير النقل من طرف الأمانة العامة للبحرية التجارية الفرنسية بإعداد سفينة تجارية تعمل بالطاقة النووية ابتداء من عام 1978 وإدراجها ضمن الأسطول التجاري الفرنسي. راجع :

« Le navire de commerce nucléaire ». *Exposé-dialogue de Philippe POIRIER d'ANGÉ D'ORSAY (Délégué Général du Comité Central des Armateurs de France) et Jean - Louis ANDRIEU (Directeur Général-adjoint de la Société Technicatome). Droit Nucléaire et droit Océanique. Colleque. Op.Cit., P16.*

عن تصريف الزيت وفضلات التشغيل في الطريقة التقليدية التي تعتمد عليها السفن التجارية غير النووية. (1)

وبعد هذا الإستعراض المختصر لخصائص السفن التي تعمل بالطاقة النووية أعود إلى المعالجة القانونية لتحديد الوضع القانوني لهذه السفن.

يرجع انشغال المجموعة الدولية بوضع مرور السفن التي تعمل بالطاقة النووية إلى بداية الملاحية النووية في الستينيات؛ وقد أظهر عدد من الفقهاء قصور اتفاقيات جنيف لعام 1958 عن تحديد وضع ومرور هذه السفن لاسيما الحربية منها فيما إذا كانت مشمولةً هي الأخرى بحق المرور البريء الذي سمحت به المادة (14) من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي من دون قيد أو شرط، أو أنها يجب أن تخضع لنظام آخر مختلف عن غيره من النظم المقررة لما سبقت دراسته من السفن، يكون أكثر أمناً وصرامةً، وتملك الدولة الساحلية بموجبه سلطة تقديرية غير محدودة في مواجهة مرور ودخول هذه السفن إلى مياهها الإقليمية وموانئها. (2)

ويبدو أن العمل الدولي عقب مؤتمر جنيف لعام 1958 قد أظهر بالفعل - عند تعامله مع الملاحية البحرية النووية - مخاوفه وتحفظه من مسألة مرور السفن التي تعمل بالقوة النووية؛ وقد تجسد ذلك في الإعتقاد الذي طبع ذهنية العمل الدولي بجسامة الأخطار التي تحدثها هذه السفن، حيث سارع المجتمع الدولي إلى إبرام اتفاقية بروكسل حول مسؤولية مشغلي السفن النووية لـ 25 ماي 1962 التي - ورغم أنها لم تعالج موضوع المرور البريء لهذه السفن - إلا أنها اهتمت بصورة رئيسية بالمسؤولية المدنية المتعلقة بالإضرار الناجمة عن استغلال هذه السفن. وجدير بالذكر، أن الولايات المتحدة قد عارضت تطبيق هذه الإتفاقية على السفن الحربية فلم تفلح، وامتنعت عن التصديق عليها لأجل ذلك. (3)

كما تسجد تحفظ العمل الدولي أيضا من مسألة مرور السفن النووية في عدم قبول دخول أو مرور السفن النووية إلى مياه الدول الإقليمية إلا بناء على اتفاقات مسبقة يتم بموجبها تحديد شروط وكيفيات هذا المرور أو الدخول إلى الموانئ، وهو الموقف الذي ظهر على ساحة العمل الدولي أول الأمر عقب رفض السلطات الدانماركية السماح للغواصة الأمريكية النووية "Skate" بالرسو في ميناء كوبنهاغن عام 1958. (4)

(1) وقد ظهر تبرير الولايات المتحدة هذا عام 1974 من خلال تصريحين: صدر أحدهما عن الإدارة البحرية الأمريكية على لسان

"M. Levine"، والثاني عن رئيس لجنة الطاقة الذرية السيد "Dixy lee Ray". أنظر: Ibid, P18-19.

(2) أنظر: د. عادل أحمد الطائي، المرجع السابق، ص44.

(3) أنظر: المرجع السابق، ص45.

(4) Laurent.Lucchini, Michel.Voelckel. « Passage dans les eaux territoriales et séjour dans les ports du navire à propulsion nucléaire ». Droit Nucléaire et droit Océanique. Colloque. Op.Cit., P 47.

ومن أبرز الحالات التي شهدتها العمل الدولي في هذا الإطار، ذلك الإتفاق المبرم بين الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا في 19/06/1964 بخصوص الناقلة النووية الأمريكية "Savannah" الذي اشترط الترخيص المسبق لدخولها إلى المياه الإقليمية البريطانية وتفتيشها تفتيشا ماديا في البحر الإقليمي، أعقبه إتفاق مبرم كذلك بين الولايات المتحدة وإيطاليا في 23 نوفمبر 1964 يقضي بإخضاع نفس السفينة إلى التدابير نفسها التي قضى بها الإتفاق السابق مع بريطانيا.⁽¹⁾ كما أبرمت الولايات المتحدة بشأن هذه السفينة عددا آخر من الإتفاقات حتى من قبل اتفاقها سالفه الذكر مع بريطانيا وإيطاليا، أذكر منها اتفاق 29 نوفمبر 1962 بينها وبين ألمانيا الفيدرالية الذي اشترط الترخيص المسبق في المادة الثالثة منه، واتفاقها لـ 23 أبريل 1964 مع اليونان الذي حدد في مادته الثالثة الموانئ التي ترسو فيها "السافانا"، وهي المادة نفسها وبنفس الحكم كذلك وردت في الإتفاق بين الولايات المتحدة واسبانيا لـ 24 أبريل 1964. وجدير بالذكر أن معظم هذه الإتفاقات، وإذ تضع شروط الدخول والمرور والرسو، فإنها تُخضع السفينة لزيارة وتفتيش مادي يتجاوز مجرد تفحص أوراقها ليصل إلى تفحص سلامتها وتسرب الإشعاعات منها، وهو ما قضت به المادة (5) من الإتفاق مع اسبانيا، والمادة (7) من الإتفاق مع اليونان، والفقرة (11) من الملحق الأول من الإتفاق مع بريطانيا.⁽²⁾

¹⁾ *Annexe 1, Pr 1^{er}*: « ...entry of N.S Savannah into any port in united kingdom territory shall be subject to the prior approval of the government of united kingdom. ». *Voir ; Sâad-Eddine. Samar. « The right of entry into maritime ports » .Op.Cit., P52.*

-Abdelwahab bekhechi. *Op. Cit., P44*

أنظر كذلك فيما ذكر أعلاه:

- *L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., P 260.*

وللإشارة، فإنه حتى عام 1964 لم يكن يمتلك من الدول سفنا تعمل بالطاقة الذرية سوى الولايات المتحدة الأمريكية والإتحاد السوفياتي الذي كان يمتلك عام 1959 كاسحة الثلج "Lénine" متبوعة بالسفينة "Arktika" التي تتجاوز مقدره "Lénine" مرتين. وقد صرحت الدولتان خلال مؤتمر بروكسيل المنعقد في الفترة بين 17 إلى 29 أبريل 1961 والذي حضرته وفود 55 دولة بأنهما لن يوقعا ولن يصادقا على اتفاقية بروكسيل لـ 25 ماي 1962 حول المسؤولية المدنية لإستغلال السفن النووية. راجع في هذا الموضوع كلا من:

- *Werner Boulanger « La convention de bruxelles de 1962 sur la responsabilité civile et les accords OttoHahn ». Droit Nucléaire et droit Océanique. Colleque. Op.Cit., P 33.*

- *L.Lucchini, M.Voelckel. « Passage dans les eaux territoriales et séjour dans les ports du navire à propulsion nucléaire ». Op.Cit., P 39.*

وانظر كذلك: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 149، الهامش.

²⁾ وللإشارة فإن الولايات المتحدة الأمريكية أبرمت مع اليابان بخصوص السفينة "سافانا" اتفاقا عام 1964 يتميز بمرونة كبيرة في قبول هذه السفينة بموانئها، وقد اتبع هذا الإتفاق بتبادل مذكرات دبلوماسية بتاريخ 23 و28 أوت 1964 يقر بانصراف الحكم ذاته على السفن والغواصات الحربية النووية الأمريكية التي أصبح لها حق الدخول إلى الموانئ اليابانية، غير أن هذه التدابير قد ألغى العمل بها في جوان 1968. راجع بخصوص الإتفاقات المبرمة بين الولايات المتحدة وغيرها من الدول :

- *L.Lucchini, M.Voelckel. « Passage dans les eaux territoriales et séjour dans les ports du navire à propulsion nucléaire ». Op.Cit., P 47, 49 ; et : T.Treves. Op.Cit., P768.*

كما يعتمد الشراح في إقرار صور تحفظ العمل الدولي أيضا على حالة السفينة النووية الناقلة الألمانية "Otto hahn" التي أُدخلت إلى مجال النقل البحري لنقل المعادن أولا، بين الموانئ النرويجية والنيرلندية والبلجيكية. وقد عُرف أول اتفاق يشترط الترخيص المسبق لمرور ودخول هذه السفينة بين ألمانيا وهولندا في 1968/10/28، كما عالج صور المسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار هذه السفينة. وقد عمدت ألمانيا الفيدرالية بعد هذا الإتفاق، إلى اتفاقات ثنائية مماثلة لتمكين سفينتها من المرور والدخول، تمت بينها وبين كل من البرتغال، ليبيريا، الأرجنتين والبرازيل في الفترة الممتدة بين 1969 و 1971 ودخلت كلها حيز التنفيذ عام 1974؛ كما تمكنت ألمانيا أيضا من تسهيل مرور ودخول سفينتها هذه بإجراءات أقل تعقيدا لا تصل إلى درجة الإتفاقات بل بمجرد تبادل المذكرات الدبلوماسية وهو ما حصل فعلا بينها وبين المغرب حيث وصلت "Otto hahn" إلى الدار البيضاء وميناء الصافي لنقل الفوسفات عام 1970. وفي نفس السنة وبنفس الطريقة كذلك، دخلت إلى ميناء "بندر عباس" الإيراني، ثم تتالت هذه التراخيص بالإكتفاء فقط بتبادل المذكرات الدبلوماسية بين ألمانيا وبين عدد معتبر من الدول حتى من قبل أن تدخل الإتفاقات الأولى السالف ذكرها حيز التنفيذ.⁽¹⁾

وفي ضوء المعطيات السابقة يمكن القول، بأن الفقه لم يجد صعوبة في استخلاص تحفظ العمل الدولي بشأن وضع ومرور هذه السفن النووية دون قيد أو شرط، وهذا بالنظر إلى الإتفاقات التي نظمت دخول كل من "Savannah" و "Otto hahn"، والتي اشترط جميعها ترخيصا مسبقا وتحديدات للممرات والموانئ التي ترسو فيها هذه السفن؛ فضلا عن القيام بزيارات تفتيش مادي تتجاوز تفحص أوراقها إلى حدّ معاينة مقاييس السلامة فيها حفاظا على الصحة والبيئة والنظام العام من الخطر، وفي كل هذا سوابق أطرد العمل الدولي على انتهاجها منذ بدء الملاحة النووية إلى أن أصبحت مبادئ

⁽¹⁾ ومن هذه الدول التي رخصت للسفينة "Otto hahn" بالمرور والدخول بالإكتفاء بتبادل المذكرات الدبلوماسية أذكر كلا من : غانا، موريطانيا، السنغال، سييرا ليون "Sierra léon"، الطوغو، تونس، جنوب افريقيا، كولومبيا، البيرو، فيزويلا، جامايكا، ترينيني وتوباكو. راجع في هذا الموضوع كلا من :

- Werner Boulanger. *Op.Cit.*, P 34, 35.

- L.Lucchini, M.Voelckel. « Passage dans les eaux territoriales et séjour dans les ports du navire à propulsion nucléaire ». *Op.Cit.*, P 42.

-Abdelwahab bekhechi. *Op. Cit.*, P44

وكذلك: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص149، الهامش.

وللإشارة، فإن اليابان هي الأخرى قامت باستغلال السفينة التجارية النووية "Mutsu" مع نهاية الستينات غير أنها لم تفلح في الوصول إلى النجاح الذي حققته "Otto hahn" الألمانية بسبب بعض الأعطاب التقنية التي واجهتها ومناهضة الرأي العام الياباني لها، وقد وصفها البعض بأنها قد حلت بها "اللعة" أو أنها "السفينة الشبح" لبقائها تجوب البحار من دون أن يُسمح لها بالدخول إلى أي ميناء إلى أن استقرت في ميناء تسجيلها باليابان.

« Le Mustsu a erré en mer comme un navire fantôme qu'aucun pays n'acceptait d'accueillir ». L.Lucchini, M.Voelckel. « Passage dans les eaux territoriales... ». *Op.Cit.*, P 40.

مكرسة تضاف إليها سوابق أخرى تقابلها وتؤكددها، كرفض تركيا دخول السفينة "Savannah" إلى موانئها عام 1965؛ هذا فضلا عن التشريعات الداخلية للدول التي تقيّد دخول هذه السفن بشروط مسبقة كما هي حال فرنسا بموجب قانونها رقم 65-956 لـ 12 نوفمبر 1965 المتعلق بالمسؤولية المدنية لمستغلي السفن النووية⁽¹⁾، مضافا إليها الإخطار المسبق الذي قضى بوجوبه "نموذج الإتفاقيات" الموضوع من قبل الوكالة الدولية للطاقة الذرية مع مطلع السبعينيات⁽²⁾، أو الترخيص المسبق الوجوبي الذي أوردته اتفاقية حماية الحياة الإنسانية في البحر الموقعة في لندن في 17 جوان 1960 في الفصل (VIII) منها والتي أولت اهتماما - فيما اهتمت بتنظيمه من أحكام عامة تخص سلامة الأرواح - بتنظيم نقل البضائع الخطيرة وقواعد الأمن بالنسبة للسفن التجارية ذات المحرك النووي⁽³⁾، بالإضافة كذلك إلى الترخيص المسبق الذي استقر أيضا في الفصل (VIII) من اتفاقية "سولاس" Solas لعام 1974.⁽⁴⁾

ومع ذلك، فإن الفقه الذي اقتنع بتحفظ العمل الدولي في مجال دخول السفن النووية إلى الموانئ إلا باتفاقيات خاصة مسبقة، قد ظل مختلفا أو مُشكّكا في مسألة تقييد نفاذ هذه السفن إلى البحار الإقليمية من أجل مرورها مرورا بريئا عرضيا فقط. فمن هذا الفقه من اعتمد على اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي لعام 1958 التي أباحت مادتها (14) المرور البريء لكل السفن بما فيها الحربية، فرأى بأن ذلك ينطبق كذلك على السفن النووية؛ ومن جهة أخرى، فقد ركز جانب آخر

⁽¹⁾ وقد تم تعديله بموجب القانون رقم : 68.1045 لـ 29 جوان 1968 والمتمم بموجب المرسوم التنفيذي رقم : 69.690 المؤرخ في 19 جوان 1969. وقد عدلت فرنسا عن طلب الترخيص المسبق بموجب هذا القانون من بعد اعتماد الصيغة النهائية للإتفاقية العامة عام 1982، حيث عمدت إلى إصدار المرسوم المؤرخ في 5 جانفي 1982 ليلغي ما سبقه من أحكام بهذا الخصوص. وللإشارة، فإن إسبانيا حظرت كذلك مرور السفن التي تعمل بالطاقة النووية إلا بناء على ترخيص مسبق بموجب قانون رقم: 25 لـ 29 أفريل 1964 ولم يتم تعديله حتى من بعد اعتماد الإتفاقية العامة. أنظر كلا من :

- L.Lucchini, M.Voelckel. « Passage dans les eaux territoriales... ». *Op.Cit.*, P 40.

- L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». *Op.Cit.*, P 262.

- T.Treves. *Op.Cit.*, P767.

- Yves Van der Mensbrugge. « Le contrôle de certains navires entrant dans les ports maritimes de la communauté ou en sortant : État de la question. » *Droit de la mer. Études dédiées au Doyen Claude-Albert COLLIARD. Institut du Droit Économique de la Mer. Monaco.1992. P63.*

⁽²⁾ "Modèle pour les accords de visite de navires Nucléaires" وهو نموذج شرعت في إعداده مجموعة من الخبراء الحكوميين بدعوة من الوكالة الدولية للطاقة الذرية عام 1972 بخصوص المسؤولية المدنية عن الطاقة الذرية. أنظر :

L.Lucchini, M.Voelckel. « Passage dans les eaux territoriales... ». *Op.Cit.*, P 42.

⁽³⁾ دخلت هذه الإتفاقية حيز النفاذ في 26 ماي 1965، كما خضعت لتعديلات عدة من قبل المنظمة البحرية الإستشارية الدولية. راجع بشأن هذه المعاهدة ص 126 من هذه الأطروحة وانظر في ما ذكر أعلاه: د.إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص149.

⁽⁴⁾ راجع في هذا الموضوع كلا من :

- L.Lucchini, M.Voelckel. « Passage dans les eaux territoriales... ». *Op.Cit.*, P 47.

- L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». *Op.Cit.*, P 260.

من الفقه على تلك الإتفاقات الثنائية المبرمة بشأن السفينتين "Savannah" و "Otto hahn" واستخلص أنه بالرغم من وجود نصوص تقضي بحصول هاتين السفينتين على ترخيص مسبق وخضوعهما إلى تفتيشات مادية حتى في البحر الإقليمي للدول المتعاقدة، إلا أن ذلك لا يعني - في نظرهم - أن هذه الإتفاقات تعالج المرور البري لل سفن النووية في حد ذاته، وإنما تعالج شروط ومقاييس السلامة ومدى توافرها في هذه السفن بغية السماح لها بالدخول إلى الموانئ؛ وشروط الدخول إلى هذه الأخيرة تتولاها الدولة الساحلية وفق لوائحها، وهو أمر لا نزاع فيه بل ومكرس في القانون الدولي، إذ تستطيع هذه الدولة أن ترفض هذا الدخول حتى على السفن التجارية متى لم تتوافر فيها تلك الشروط؛ ويبقى المرور البري لل سفن النووية إذن، غير واضح في هذه الإتفاقات. ويترتب على ذلك التساؤل التالي: هل يحق للدولة الساحلية، حتى تلك المتعاقدة، أن تطلب ترخيصا مسبقا على مرور السفن النووية ببحرها الإقليمي أو أن يقرن مرورها هذا على اتفاقات خاصة حتى من دون أن تكون لهذه السفن نية التوجه إلى المياه الداخلية أو الموانئ؟⁽¹⁾

والحقيقة أن هذا الموضوع الذي لم يستطع الفقه حسمه ولا مؤتمر جنيف، قد رمى بثقله كاملا على المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار لقربه الزمني منه، ولتزامنه كذلك من دخول بعض الإتفاقات الثنائية بين ألمانيا وبعض الدول حيز النفاذ عام 1974 بخصوص سفينتها "Otto hahn" وقد سبقت الإشارة إليها، هذا فضلا عن انعقاد ملتقى هامبورغ *Symposium de hambourg* الدولي عام 1971 الذي قرّر خبراؤه بالدلائل العلمية سلامة استخدام الطاقة النووية في تشغيل السفن ونجاعة المقاييس التقنية للأمان المتخذة فيها، بما يجعل في مكنة هذه السفن أن تتمتع بخصائص تدعو إلى التعامل معها بدون مخاوف بيئية أو على صعيد الصحة أو النظام العام للدول الساحلية.⁽²⁾ فبماذا واجه المؤتمر الثالث هذه السفن التي تتعامل مع الطاقة النووية؟

⁽¹⁾ راجع كلا من: د. عادل أحمد الطائي، المرجع السابق، ص 44 و 45، وكذا:

L. Lucchini, M. Voelckel. « Droit de la mer ». Op. Cit., P 260.

⁽²⁾ وهو الملتقى المنعقد بهامبورغ بين 10 و 15 ماي 1971 وضم مجموعة من الخبراء والتقنيين في حقل الطاقة الذرية. أنظر:

L. Lucchini, M. Voelckel. « Passage dans les eaux territoriales... ». Op. Cit., P 39.

وللإشارة، فإن بداية الأشغال التحضيرية للمؤتمر الثالث قد عرفت إرهابات دولية تتعلق بالمجال الأمني والعسكري بما فيها جانب التسليح النووي، وكان البحر الإقليمي مسرحا لها. حيث أنه بعد مبادرة مالطا حول تخصيص قيعان البحار والمحيطات للأغراض السلمية وتشكيل اللجنة الفرعية لدراسة هذا الموضوع، تقدم الإتحاد السوفياتي باقتراحه الأول إلى هذه اللجنة في مارس 1968 طالبا نزع السلاح في المنطقة خارج حدود الولاية الإقليمية. وقد عرف هذا الموضوع اختلافا كبيرا بين الدول لا سيما في مسألة هذا الخطر ونزع السلاح بالنسبة للبحر الإقليمي بما في ذلك أسلحة الدمار الشامل، إلى أن تمكنت الجمعية العامة من المصادقة على معاهدة حظر النشاط العسكري في البحر الإقليمي بموجب القرار رقم (2260) الصادر في دورتها الخامسة والعشرين لـ 1970/12/7، لتدخل حيز التنفيذ عام 1971. راجع في ذلك: د. عادل أحمد الطائي، المرجع السابق، ص 49-57. ومن جهة ثانية، فإن الذي أثار كذلك على نطاق العمل الدولي قبيل انعقاد المؤتمر الثالث في مجال النقل البحري النووي كان مشاريع ومعاهدات المسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن

المطلب الثاني

الوضع القانوني للسفن النووية والتي تحمل مواد خطيرة في المؤتمر

الثالث حول قانون البحار والاتفاقية العامة

شهد المؤتمر الثالث حول قانون البحار مع انطلاق أشغاله مناقشات حادة واقتراحات مركزة على موضوع المرور البري للسفن النووية، مما دلّ على أن هذا الموضوع قد أخذ نصيبه من إهتمام المجموعة الدولية كموضوع مستقل ومتخصص على غرار موضوع السفن الحربية وما عرفه من مناقشات واختلاف؛ ثم توسعت المناقشات بعد ذلك فشملت مرور السفن التي تحمل سواء مواد نووية أو مواد أخرى خطيرة أو مؤذية⁽¹⁾ وما يمكن أن يتخذ في مواجهتها من تدابير وإجراءات.

الفرع الأول

موقف المؤتمر الثالث من تقييد المرور البري للسفن النووية

وما في حكمها بالترخيص المسبق

أولاً) تقييد المرور البري للسفن النووية خلال مناقشات المؤتمر الثالث: رأينا في بداية أشغال المؤتمر الثالث أو في ما عمدت إليه اللجنة الفرعية الثانية للجنة قاع البحار تحضيراً لهذا المؤتمر، أن هذا الأخير، وإذ عالج موضوع السفن الحربية وما تقدمت به الدول من اقتراحات ومشاريع تقضي بوجوب الحصول على الترخيص المسبق كشرط لمرور هذه السفن، قد صرف حكمها كذلك إلى السفن الحربية النووية وقد رأينا خلفيات ذلك،⁽²⁾ ولم تكن هنالك حاجة لوجوب التفرقة بين السفن

مستغلي السفن النووية. وقد سبقت الإشارة إلى أن المجتمع الدولي قد تمكن من إقرار اتفاقية بروكسيل لعام 1962 وعارضتها الولايات المتحدة والإتحاد السوفياتي، غير أن المجتمع الدولي قد عرف في تلك الفترة معاهدات مماثلة تتعلق بهذه المسؤولية المدنية، مثل معاهدة باريس لـ 29 جويلية 1960 حول المسؤولية المدنية في مجال استخدام الطاقة النووية، وكذا معاهدة فيينا لـ 21 ماي 1963 حول المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية، فضلاً عن ملتقى " Symposium " موناكو لعام 1968 الذي دعت إليه الجمعية الفرنسية البحرية و كالتا الطاقة الذرية بباريس وفيينا، حيث أسفر ذلك عن سعي المنظمة البحرية الإستشارية الدولية إلى تحضير وإبرام اتفاقية بروكسيل لـ 17 ديسمبر 1971 حول النقل البحري للمواد النووية، وهي كلها في الأخير، معطيات كان لزاماً على المؤتمر الثالث أن يأخذها في الحسبان. راجع في هذه المعاهدات و بعض محتوياتها:

Maurice Lagorce. « Le transport de matières Nucléaires sous le régime de la convention de Bruxelles de 1971. » *Droit Nucléaire et droit Océanique. Colloque. Op.Cit., P61-63.*

⁽¹⁾ وهي تشمل المواد والمخلفات المشعة والكيماوية المؤذية أو الخطرة أو المواد ذات الطبيعة الخاصة التي من شأنها الإضرار بالبيئة كالمواد البترولية والزيتية ومشتقاتها. أنظر: T.Treves. *Op.Cit., P765.*

⁽²⁾ وقد وردت الإشارة إلى المشروع الذي تقدمت به الصين أمام اللجنة الفرعية لقاع البحار في 1973/7/16 في الفقرة (8) منه، وكذلك المشروع الذي تقدمت به كل من قبرص، اليونان، أندونيسيا، ماليزيا، المغرب، الفلبين، إسبانيا واليمن أمام نفس اللجنة

الحربية التقليدية وبين السفن الحربية التي تعمل بالطاقة النووية، إذ أن خلفيات الدول وانطباعاتها بخصوص حكم الطائفة الأولى ينطبق من باب أولى على الطائفة الثانية.

غير أن مسألة السفن النووية التجارية أو تلك التي تحمل مواد نووية أو خطيرة أو مؤذية هي التي استأثرت بجانب من المناقشات التي أظهرت مخاوف الغالبية من المؤتمرين من الأخطار التي تترتب عن السماح لمثل هذه السفن بالمرور عبر البحار الإقليمية دون قيد أو شرط، لما يمكن أن تتعرض له هذه السفن من أخطار وحوادث تكون عواقبها كارثية على البيئة والنظام العام للدولة الساحلية.⁽¹⁾

ولقد كان من بين الإقتراحات والمشاريع الصريحة في هذا المجال والتي شكلت محطات إلتفات حولها المؤتمرين، المشروع المشترك الذي قدمته كل من قبرص، اليونان، ماليزيا، المغرب، أندونيسيا، اليمن، الفلبين واسبانيا بتاريخ 1973/4/2 إلى اللجنة الفرعية الثانية للجنة قاع البحار والمحيطات، وقد جاء في المادة (15) منه أنه: "يجوز للدولة الساحلية أن تخضع مرور السفن المزودة بالطاقة النووية عبر بحرها الإقليمي، وكذلك مرور السفن الحاملة لأسلحة نووية فيه، لإخطار مسبق أو لتصريح يصدر عن سلطاتها المختصة وفقا للوائح النافذة في الدولة الساحلية، وذلك كله مع عدم الإخلال بأية اتفاقية دولية تكون الدولة الساحلية طرفا فيها". وأردفت المادة (16) من هذا المشروع المشترك حكم السفن الحاملة لمواد نووية أو لمواد أخرى يمكن أن تهدد الدولة الساحلية أو تلوث بصورة خطيرة بيئتها البحرية، فقضت بجواز أن تطلب الدولة الساحلية منها استيفاء كل أو بعض الشروط، وذلك كقيد على عبورها البحر الإقليمي لهذه الدولة، وهذه الشروط هي: "أ) أن تقدم وثيقة تأمين دولية تغطي أو تضمن إصلاح أية أضرار يمكن أن تترتب على مثل هذه الحمولة.

(ب) أن تقدم إخطارا مسبقا إلى السلطات المختصة في الدولة الساحلية.

(ج) أن تقوم باستعمال الممرات الملاحية التي تعينها الدولة الساحلية لهذا الغرض."

==
بتاريخ 1973/4/2 في المادة (21) منه، وما تقدمت به أيضا كل من المغرب، ماليزيا، عمان واليمن في المادة (15) من مشروعها المقدم أمام اللجنة الثانية للمؤتمر الثالث بتاريخ 1974/7/22. راجع ص497 من هذه الأطروحة.

⁽¹⁾ أنظر: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 146.

ولالإشارة، فإن مؤتمر ستوكهولم حول البيئة لعام 1972 كان قد كرس هذا المفهوم وأوصى بموجب توصيته (86) حكومات الدول أن تخضع التلوث المشع الناجم عن السفن أو الغواصات إلى مراقبة صارمة لاسيما في البحار المغلقة وشبه المغلقة، وسوف أشير إلى هذه النقطة لاحقا إنشاء الله. راجع في هذا كلا من:

- Jean Pierre Queneudec. « La lutte contre les pollutions radio-actives et les transformations du droit de la mer. » *Droit Nucléaire et droit Océanique. Colleque. Op.Cit.*, P169.

- E.Langavant. *Tome I. Op.Cit.*, P127.

- Richard Stein, R.M.Walden. « L'application aux pollutions d'origine radioactive des conventions internationales protectrices de la mer ». *Droit Nucléaire et droit Océanique. Colleque. Op.Cit.*, P117, 118.

كما جاءت المادة (14) من المشروع المذكور فأضافت بأنه: "يجوز للدولة الساحلية أن تنظم المرور عبر بحرها الإقليمي وذلك بالنسبة إلى السفن المزودة بالطاقة النووية أو الحاملة لأسلحة نووية وكذلك السفن القائمة بأعمال البحوث المتعلقة بالبيئة البحرية والسفن التي تحمل مواد نووية أو أية مواد أخرى يمكن أن تهدد الدولة الساحلية أو تلوث بصورة خطيرة البيئة البحرية".⁽¹⁾

كذلك جاء المشروع المشترك الذي تقدمت به كل من ماليزيا، المغرب، سلطنة عمان واليمن بتاريخ 1974/7/22 أمام اللجنة الثانية للمؤتمر الثالث في دورته الثانية المنعقدة بكاركاس عام 1974، حيث تضمنت مادته (8) إخضاع السفن النووية أو التي تحمل أسلحة نووية إلى ترخيص مسبق، مع إخضاع سفن البحث العلمي في الإطار نفسه إلى مجرد إخطار مسبق. أما عن ناقلات البترول والسفن التي تحمل مواد مشعة، فيتعين عليها اتباع ممرات بحرية تخصصها لها الدولة الساحلية.⁽²⁾

وجاء كذلك في مشروع تقدمت به فيجي أمام اللجنة الثانية للمؤتمر الثالث بتاريخ 1974/7/27 الحكم نفسه. فقد ورد في الفقرة الثانية من المادة (6) منه بأن: "للدولة الساحلية أن تطلب من الناقلات والسفن الحاملة لمواد نووية أو أية مواد أخرى تكون في جوهرها خطرة أو سامة أن تقدم إخطارا مسبقا عن مرورها، وأن تلتزمها بمباشرة المرور عبر الممرات الملاحية التي تعينها لهذا الغرض"؛ وتضيف الفقرة الثالثة بأنه: "وفي تطبيق أحكام هذه المادة، يقصد بالناقلات، السفن التي تنقل صبا وفي حالة سيولة، مواد بترولية أو غازا طبيعيا أو أية مواد أخرى تكون بدرجة عالية من المواد المشتعلة أو المتفجرة أو الملوثة". وتزيد الفقرة الرابعة: "وتسهيلا لمرور السفن عبر البحر الإقليمي، تتعهد الدولة الساحلية بأن تتم اجراءات الإخطار المنصوص عليها في هذا المادة بما لا يسبب تأخيرا لها لا مبرر له".⁽³⁾

وعلى نحو مماثل أيضا، جاء المشروع المشترك الذي تقدم به كل من الإتحاد السوفياتي، بلغاريا، بولونيا، وألمانيا الديمقراطية أمام نفس اللجنة بتاريخ 1974/7/29، حيث قضت المادة (17) منه بأنه "يجب أن تراعي السفن الأجنبية المزودة بالطاقة النووية أو التي تحمل مواد نووية، التدابير الوقائية الخاصة أثناء اجتيازها البحر الإقليمي، وأن تحمل الوثائق التي تتطلبها الإتفاقيات الدولية. كذلك لا

⁽¹⁾ الوثيقة : (A/AC.138/SC.IV/L.18). أنظر: د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص512.

⁽²⁾ الوثيقة : (A/Conf.62/C.2/L.16). أنظر:

-L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». *Op.Cit.*, P 261 ; T.Treves. « La navigation ». *Op.Cit.*, P766 ; Jean Pierre Queneudec. « La lutte contre les pollutions radio-actives... ». *Op.Cit.*, P170.

⁽³⁾ الوثيقة : (A/Conf.62/C.2/L.19). أنظر:

L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». *Op.Cit.*, P 261 ; T.Treves. *Op.Cit.*, P766 ; Jean Pierre Queneudec. « La lutte contre les pollutions radio-actives... ». *Op.Cit.*, P170.

وانظر كذلك : د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 512.

يجوز بغير تصريح مسبق من الدولة الساحلية أن تقوم سفن البحوث العلمية أو السفن التي تباشر أعمال المسح الهيدروغرافي، بأية بحوث بحرية أو أعمال مسح أثناء مباشرتها لحق المرور⁽¹⁾؛ هذا على الرغم من أن هذا الاقتراح لم يرد فيه وجوب الحصول على الترخيص أو الإخطار المسبق بالنسبة لمرور السفن النووية.

وقد بلورت وثيقة الإتجاهات الرئيسية الصادرة بتاريخ 15 أكتوبر 1974 عن المؤتمر الثالث في دورته الثانية بكاركاس مواقف الدول المختلفة بشأن المرور البري للسفن النووية أو التي تحمل مواد نووية أو غيرها، حيث اتضح من مراجعة مختلف الصيغ التي وردت فيها، أن الإتجاه العام يميل إلى فرض قيود على مرور هذه السفن.⁽²⁾ وقد أوردت هذه الوثيقة في العنصر الوارد تحت عنوان "القوانين التي تطبق على سفن ذات خصائص معينة" صيغا مختلفة للمادة (36) وصيغة واحدة للمادة (37)⁽³⁾. فبالنسبة للمادة (36)، فقد وردت في شأها صيغتان هما (ألف) و(باء)، وتنص الصيغة (ألف) على أنه :

"1- يجوز أن يطلب إلى الناقلات والسفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد والمنتجات الخطيرة أو السامة.. أن تقدم إخطارا مسبقا بمرورها إلى الدولة الساحلية، وأن يطلب إليها أن تقصر مرورها على الممرات البحرية التي قد تعينها الدولة الساحلية لهذا الغرض.

2- لأغراض هذه المادة، تشتمل كلمة ناقلة، على أية سفينة تستخدم لكي تنقل على شكل سائب البترول، أو الغاز الطبيعي أو أية مادة أخرى سريعة الإشتعال أو قابلة للإنفجار أو ملوثة.

3- حرصا على الإسراع بمرور السفن عبر البحر الإقليمي، على الدولة الساحلية أن تكفل كون الإجراءات التي تتبع للإخطار بموجب أحكام هذه المادة إجراءات لا تسبب أي تأخير لا مبرر له."

أما الصيغة (باء) للمادة (36)، فقد قضت بأنه :

"1- للدولة الساحلية أن تضع أنظمة لمرور السفن التالية عبر مجرها الإقليمي:

(أ) السفن التي تدار بالقوة النووية أو التي تحمل أسلحة نووية.

(ب) سفن الأبحاث البحرية والدراسات الهيدروغرافية.

(ج) ناقلات النفط وناقلات المواد الكيميائية التي تحمل مواد ضارة أو سامة على شكل سائل سائب.

(د) السفن التي تحمل مواد أو معدات نووية.

(1) وثيقة رقم: (A/Conf.62/C.2/L.26). أنظر المراجع السابقة بنفس صفحاتها.

(2) أنظر: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 146.

(3) وهما المادتان اللتان تحولتا فيما بعد إلى المادتين (22) و (23) من الإتفاقية العامة في صيغتها النهائية.

2- للدولة الساحلية أن تشترط على السفن المذكورة في الفقرة الفرعية (أ) من الفقرة (1) إرسال إخطار مسبق إلى سلطاتها المختصة أو الحصول من تلك السلطات على إذن مسبق للمرور عبر بحرها الإقليمي.

3- للدولة الساحلية أن تشترط على السفن الأجنبية المذكورة في الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة (1) إرسال إخطار مسبق إلى سلطاتها المختصة للمرور عبر بحرها الإقليمي إلا إذا كان هذا المرور في ممرات بحرية مخصصة.

4- للدولة الساحلية أن تشترط أن يكون مرور السفن الأجنبية المذكورة في الفقرتين الفرعيتين (ج) و(د) من الفقرة (1) أثناء عبور بحرها الإقليمي، في ممرات بحرية معينة وذلك طبقا للمادة... (الممرات البحرية ونظم تقسيم المرور)".⁽¹⁾

أما عن المادة (37)، فقد وردت بصيغة واحدة كما أسلفت وهي كالتالي :

"على السفن الأجنبية التي تدار بالقوة النووية والسفن التي تحمل مواد نووية أن تتخذ أثناء مرورها بالمياه الإقليمية تدابير وقائية خاصة وأن تحمل الوثائق التي تنص الإتفاقيات الدولية على أن تحملها مثل هذه السفن".⁽²⁾

وما تُمكن ملاحظته أولا، أن الصيغتين (ألف) و(باء) من المادة (36) قد تضمنتا معا ضرورة الحصول على الترخيص أو الإخطار المسبق فضلا عن الشروط المذكورة فيهما، وهي شروط يتعين على هذه السفن مراعاتها، وتكون المادة (37) - حينئذ - متممة لها، وهو نسق محكم وجدٌ معقول، كما يفيد ترتيبا زمنيا يهدف إلى تنظيم مراقبة السفن النووية وما في حكمها. إذ بعد حصولها على ترخيص بمرورها، تتخذ هذه السفن تدابير وقائية خاصة وتحمل الوثائق الضرورية لذلك. كما يلاحظ ثانيا، أن المادة (37) قد أخذت بالمقترح المشترك الرباعي للإتحاد السوفياتي وبولونيا وبلغاريا وألمانيا الديمقراطية المشار إليه سالفًا، إذ يبدو واضحا أدراج عبارة "أن تتخذ أثناء مرورها بالمياه الإقليمية تدابير وقائية خاصة"، وهي عبارة كانت قد وردت في المشروع المشترك الرباعي للدول سالفة الذكر. وخلال مناقشات الدورة السادسة للمؤتمر الثالث المنعقد بـنيويورك عام 1977، ألحقت بالمادة (37) - التي أصبحت تحمل رقم (23) في مشروع الإتفاقية العامة-⁽³⁾ عبارة أخرى موسّعة ومخصصة

⁽¹⁾ وهذه الصيغة مستوحاة حرفيا من المشروع الذي تقدمت به ماليزيا والمغرب، عمان، واليمن إلى اللجنة الثانية للمؤتمر بتاريخ 1974/7/22 وقد سبقت الإشارة إلى هذا المشروع.

⁽²⁾ أنظر الصيغ الوارد في الوثيقة: (A/Conf.62/C.2/WP.1) لـ 15 أكتوبر 1974 في: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 147، وكذا: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 511.

⁽³⁾ وقد أخذت المادة (37) رقم المادة (23) مع مناقشات الدورة الثالثة للمؤتمر الثالث المنعقد بجنيف 1975. راجع في هذا وفي ما ذكر

أعلاه: T. Treves. « La navigation ». Op.Cit., P766

لغير السفن النووية، وهي عبارة "المواد ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية" فأصبحت الصيغة النهائية لهذه المادة في الإتفاقية العامة كالتالي: « عَلَى السُّفُنِ الأَجْنِبِيَّةِ الَّتِي تَعْمَلُ بِالقُوَّةِ النَّوَوِيَّةِ وَالسُّفُنِ الَّتِي تَحْمِلُ مَوادَّ نَوَوِيَّةً أَوْ غَيْرَهَا مِنَ المَوادِّ ذَاتِ الطَّبِيعَةِ الخَطِرَةِ أَوْ المُوذِيَّةِ، أَثناءَ مُمارَسَتِهَا لِحقِّ المُرُورِ البَرِيءِ عِبْرَ البَحْرِ الإِقْلِيمِيِّ، أَنْ تَحْمِلَ مِنَ الوَثائِقِ وَأَنْ تُراعي مِنَ التَّدابِيرِ الوَفائِيَّةِ الخاصَّةِ مَا قَرَّرْتُهُ الإِتِّفَاقَاتُ الدَّوَلِيَّةُ فِيما يَتعلَّقُ بِتِلْكَ السُّفُنِ». أما عن حكم المادة (36) بصيغتيها (ألف) و (باء)، فقد استقرت بدورها في المادة (22) من الصيغة النهائية للإتفاقية العامة ولكن بصيغة مختلفة عن صيغتيها السابقتين. فقد نصت هذه المادة على أنه :

«1- للدَّوَلَةُ السَّاحِلِيَّةُ، كُلِّمَّا اقْتَضَتْ ذَلِكُ سَلَامَةُ المِلاحةِ، أَنْ تُفَرِّضَ عَلَى السُّفُنِ الأَجْنِبِيَّةِ الَّتِي تُمارِسُ حَقَّ المُرُورِ البَرِيءِ خِلالَ بَحْرِها الإِقْلِيمِيِّ اسْتِخْدامَ المَمَرَاتِ البَحْرِيَّةِ وَاتِّبَاعَ نُظْمِ تَقْسِيمِ حَرَكةِ المُرُورِ الَّتِي قَدْ تُعَيَّنَها أَوْ تُقَرَّرُها لِتَنْظِيمِ مُرُورِ السُّفُنِ.

2- وَيَجُوزُ، بِصِفَةِ خَاصَّةٍ، أَنْ يُفَرِّضَ عَلَى النَّاقلاتِ وَالسُّفُنِ الَّتِي تَعْمَلُ بِالقُوَّةِ النَّوَوِيَّةِ وَالسُّفُنِ الَّتِي تَحْمِلُ مَوادَّ نَوَوِيَّةً أَوْ غَيْرَهَا مِنَ المَوادِّ وَالمُنْتِجاتِ ذَاتِ الطَّبِيعَةِ الخَطِرَةِ أَوْ المُوذِيَّةِ أَنْ تُقَصِّرَ مُرُورَها عَلَى تِلْكَ المَمَرَاتِ البَحْرِيَّةِ.

3- تَأْخُذُ الدَّوَلَةُ السَّاحِلِيَّةُ بِعَيْنِ الإِعْتِبارِ، عِنْدَ تُعَيِّنِها لِلْمَمَرَاتِ البَحْرِيَّةِ وَتَقْرِيرِها لِنُظْمِ تَقْسِيمِ حَرَكةِ المُرُورِ بِمُوجِبِ هَذِهِ المادَّةِ، مَا يَلِي :

(أ) تَوْصِيَّاتُ المَنْظَمَةِ الدَّوَلِيَّةِ المُخْتَصَّةِ ؛

(ب) وَأَيُّ قَنَواتِ تُسْتِخْدامُ عَادَةً لِلْمِلاحةِ الدَّوَلِيَّةِ ؛

(ج) وَمَا لِسُفُنٍ وَقَنَواتِ مُعَيَّنَةٍ مِنْ مُمَيِّزاتِ خَاصَّةٍ ؛

(د) وَكِنافَةُ حَرَكةِ المُرُورِ.

4- تُبَيِّنُ الدَّوَلَةُ السَّاحِلِيَّةُ بِوُضُوحٍ حُدُودَ هَذِهِ المَمَرَاتِ البَحْرِيَّةِ وَ نُظْمِ تَقْسِيمِ حَرَكةِ المُرُورِ فِي خَرَائِطٍ يُعْلَنُ عَنها الإِعلانُ الوَاجِبُ».

ثانيا) تَقْدِيرُ مَوْضِعِ الإِتِّفَاقِيَّةِ العَامَّةِ مِنْ تَقْيِيدِ مُرُورِ السُّفُنِ النَّوَوِيَّةِ وَمَا فِي حُكْمِها بِالمُتَرخِصِ المُسَبِّقِ: ومن استقراء نصوص الإتفاقية العامة النهائية سالفة الذكر، يتضح أن المادة

(22) منها تختلف عن الصيغتين (ألف) و (باء) من المادة (36) من مشروع هذه الإتفاقية كما وردت في وثيقة الإتجاهات الرئيسية سالفة الذكر. ذلك أن حق اشتراط الترخيص أو الإخطار المسبق قد سقط من المادة (22) من الإتفاقية العامة من بعد أن كان مدرجا في المادة (36) بصيغتيها؛ ويعود السبب في ذلك إلى معارضته من طرف الدول الصناعية الكبرى على سند من القول بأن فرض القيود ينطوي على مساس بحق المرور البريء الذي يتميز به نظام المرور في البحر الإقليمي، فضلا عن

مساهمة بحرية المرور بالمناطق البحرية الأخرى⁽¹⁾؛ ومن ثم، جاءت نصوص الإتفاقية العامة عامّةً وعلى غرار ما أقرته بالنسبة للسفن الحربية والغواصات، فلا يوجد نص واضح وصريح يفيد حق تقييد مرور هذه السفن النووية أو التي تحمل مواد نووية أو خطيرة باشتراط الحصول على الترخيص المسبق، بل على العكس من ذلك، أن هذا الشرط الذي كان حاضرا في كل من الصيغتين (ألف) و(باء) من المادة (36) قد تم حذفه من نص المادة (22) التي حلت محلها لكن مع الإبقاء على الخطوط الرئيسية والأحكام العامة التي تناولها المادة (36) بأن بقيت نفسها في المادة (22)، مما يدل على أن المؤتمر الثالث قد تعمد إنكار حق الدولة الساحلية في أن ترخص للسفن النووية - وقد تكون حربية حتى - بالمرور قرب سواحلها؛ بل قد أنكر المؤتمر الثالث حق الدولة الساحلية على الأقل، في أن تعلم بمرور هذه السفن عن طريق إخطارها مسبقا، هذا على الرغم من أن موضوع تلوث البيئة البحرية بصفة عامة، وذلك الناجم عن السفن بصفة خاصة، كانا من أعنف المواضيع التي جذبت انتباه المؤتمرين في الدورة السابعة المنعقدة بجنيف في مارس 1978 بالنظر إلى ضغوطات الوفد الفرنسي المتأثر بمحادثة "أموكو كاديز"، والتي استطاع المؤتمر على وقعها، أن يعتمد إلى تعديل وإدراج عدد من المواد ذات الصلة بتلوث البيئة البحرية، تضمنه فيما بعد الجزء الثاني عشر من الإتفاقية العامة⁽²⁾. بما يعزز

⁽¹⁾ أنظر كلا من: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 146؛ وكذا: د. إبراهيم محمد الدغمة، المرجع السابق، ص 54.

⁽²⁾ والظاهر من مختلف المناقشات التي شهدتها المؤتمر الثالث في دورته السابعة المنعقدة بجنيف ابتداء من مارس 1978 ذات الصلة بموضوع تلوث البيئة البحرية الناجم عن السفن قد تزعمته فرنسا بعد حادثة "أموكو كاديز" التي تعرضت لها سواحلها. وقد ساندت فرنسا في مطالبها المتشددة نحو إخضاع مرور السفن التي تحمل مواد خطيرة أو مؤذية إلى تدابير أكثر صرامة، كل من كندا والولايات المتحدة الأمريكية من دون أن يرد في هذه المطالب تعليق مرور السفن التي تحمل مواد خطيرة أو مؤذية على ترخيص مسبق لما في ذلك من تعارض مع مصالحها هي والدول التي سارت معها. ومع ذلك، فقد أصدرت الحكومة الفرنسية بعض القوانين التي يظهر منها أنها تميل إلى تقييد مرور هذه الطائفة من السفن، كالرسوم الفرنسي لـ 24 مارس 1978 المتعلق بمكافحة التلوث البحري الناجم عن الحوادث، والذي يطلب من ربان كل سفينة نقل للمحروقات عند دخولها المياه الإقليمية الفرنسية أن يبين وضعية السفينة وطريقها وسرعتها وطبيعة حمولتها وهو نفس ما قضى به فيما بعد، المرسوم الفرنسي لـ 2 جانفي 1979 المتعلق بالسفن التي تحمل على متنها مواد خطيرة. ومع ذلك أيضا، فقد علّق الفقه على هذه المراسيم بأنها جاءت بهدف التقليل والوقاية من وقع أحداث يمكن أن تتعرض لها هذه السفن وتسهل سيرها لا أن تكون وسيلة لرفض مرورها، وسوف أثير هذه النقطة مجددا بحول الله في هذا الفرع.

أما عن الدول الإشتراكية مضافا إليها بريطانيا وبلجيكا وهولندا، فقد التزمت الصمت أثناء هذه المناقشات ولم يصدر عنها موقف يوضح مدى تعليق مرور هذه السفن على ترخيص مسبق، في حين، فإن كلا من الجزائر وكوبا، فقد تزعمتا موقفا مضادا للموقف الفرنسي ساندتهما فيه كل من ليبيا، تزانيا، الأرجنتين وليبيريا. وقد سارت دول أخرى ساحلية على الإتجاه الفرنسي، أذكر منها كلا من مصر، البيرو، الشيلي وماليزيا.

ولعل المثير للإنتباه من خلال هذه المناقشات، أن هذه الأخيرة تجاوزت فكرة الترخيص المسبق وإخضاع السفينة للرقابة أثناء المرور إلى مواضيع أربع هي :

1- حق التدخل على ناقلة فقط تعرضت لحادث وشكل ذلك خطرا على البيئة البحرية أو يوشك أن يشكل ذلك خطرا.

2- حق الدولة الساحلية في أن تمنع الدخول إلى موانئها على السفن التي لا تحترم شروط الدخول المقررة من قبل الدولة الساحلية نفسها فيما يتعلق ببناء السفينة وطاقمها ومقاييس السلامة.

صلاحيات الدولة الساحلية في مواجهة الأخطار التي تتعرض لها هذه الطائفة من السفن، لكن من دون أن تمس فرنسا ولا المؤتمر الذي سار على طرحها، المبدأ العام لحرية المرور البريء وعدم تعليقه على قيد أو شرط. وتأكيدا لذلك، فقد جاءت في هذه الظروف المادة (211) التي نصت فقرتها (4) على أن «للدولة الساحلية في ممارستها لسيادتها داخل بحرها الإقليمي، أن تعتمد قوانين وأنظمة لمنع التلوث البحري من السفن الأجنبية وخفضه والسيطرة عليه، بما في ذلك السفن التي تمارس حق المرور البريء. ولا تُعرقل هذه القوانين والأنظمة، وفقا للفرع 3 من الجزء الثاني⁽¹⁾، المرور البريء للسفن الأجنبية».

وتأكيدا لهذه النتيجة أيضا، وحتى لا تبقى نصوص الاتفاقية العامة عامة بما يمكن للبعض اخضاعها لتأويلات محتملة قد يجد فيها إمكانية فرض شروط على المرور البريء لهذه الطائفة من السفن بما فيها تعليقه على موافقة مسبقة من قبل الدولة الساحلية، فقد أوردت الاتفاقية العامة في

3- تعزيز سلطات الدولة الساحلية الضبطية بخصوص مطاردة وضبط السفن التي ترتكت مخالفات في كل من بحرها الإقليمي ومنطقتها الاقتصادية الخاصة على السواء.

4- وجوب أن تدرج في الاتفاقية عقوبات سالبة للحرية فيما يتعلق بالتلوث العمدي الواقع في البحر الإقليمي.

وقد نجحت المطالب الفرنسية في التسلل إلى عدد من النصوص ذات الصلة بالبيئة البحرية، وتعتبر المادة (221) مقيسة على حالة فرنسا وحادثة "أموكوكاديز"، حيث تنص على «1- ليس في هذا الجزء ما يمس حق الدول، عملا بالقانون الدولي العرفي منه والاتفاقي، في أن تتخذ وتنفذ خارج بحرها الإقليمي تدابير تتناسب والضرر الفعلي أو الداهم لحماية ساحلها أو مصالحها المرتبطة به، بما في ذلك صيد الأسماك، مما يترتب على حادث بحري أو على أعمال تتصل بهذا الحادث من تلوث أو تهديد بالتلوث يتوقع إلى حد معقول أن يسفر عن آثار ضارة كبرى. 2- لأغراض هذه المادة، تعني عبارة "حادث بحري" تصادم سفن أو جنوح أو أي حادث ملاحى آخر، أو أن يقع على ظهر سفينة أو خارجها ما من شأنه أن يسفر عن ضرر مادي أو خطر وشيك يهدد بحدوث ضرر مادي لسفينة أو بضاعة».

كذلك وردت مواد أخرى فضلا عن المادة السابقة التي تعزز موقف الدولة الساحلية في مجال التلوث البحري بما يتناسب مع المطالب الأربع المذكورة أعلاه، كالمادة (220) المتعلقة بتفتيش السفينة تفتيشا ماديا إذا ترتب عنها تلوث للمنطقة الاقتصادية الخالصة، هذا فضلا عن استجابة المؤتمر الثالث للمطلب الرابع المذكور سالفا حيث أدرج في المادة (230) التي تقضي في فقرتها الثانية والثالثة بأنه : «2- لا يجوز أن تفرض إلا العقوبات النقدية فيما يتصل بما ترتكبه السفن الأجنبية داخل البحر الإقليمي من انتهاكات للقوانين والأنظمة الوطنية أو القواعد والمعايير الدولية المنطبقة لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، إلا في حالة فعل تلوث متعمد وخطير داخل البحر الإقليمي.

3- تراعي الحقوق المعترف بها للمتهم أثناء سير الدعوى المقامة بشأن الانتهاكات التي ترتكبها سفينة أجنبية والتي قد يترتب عليها فرض عقوبات».

وسوف أشير إلى هذه النصوص لاحقا بحول الله في القسم المتعلق بالإختصاص. راجع في ما ذكر أعلاه :

- E.Langavant. Tome I. Op.Cit., P 131, 132.

- L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., P 263.

- Nations Unies «Evolution récente de la pratique des Etats». Op.Cit., P20-33.

- Jean Pierre QUENEUDEC. « La France et le droit de la mer». Op. Cit., P157.

⁽¹⁾ وهو المتعلق بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة وبالمرور البريء للسفن الأجنبية.

جزئها الثاني عشر المتعلق بـ "حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها" نصوصا تخص ملاحه هذه السفن وما يمكن أن ينجم عنها من تلوث للبيئة البحرية، فاعترفت الإتفاقية في الفقرة الثالثة من المادة (211) منها بحق الدولة الساحلية في فرض شروط على هذه السفن لكن قصرتها فقط على الدخول إلى الموانئ وقضت بأن « على الدول التي تفرض شروطاً معينة على دخول السفن الأجنبية إلى موانئها أو مياهها الداخلية أو على استخدام محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ، بهدف منع تلوث البيئة البحرية وحفضه والسيطرة عليه، أن تقوم بالإعلان الواجب عن هذه الشروط وأن تُبلغها إلى المنظمة الدولية المختصة». (1) فهذا النص، وبالقدر الذي اعترف فيه للدولة الساحلية بحق فرض شروط على دخول السفن التي تحمل مواد مؤذية بما فيها رفض هذا الدخول، فإنه لم يتعرض سوى للمياه الداخلية أو الموانئ مستثنيا بذلك البحر الإقليمي من خلال عدم النص عليه. وتضيف الفقرة (3) من ذات المادة بعض الصلاحيات الأوسع للدولة الساحلية في مجال التزويد بالمعلومات من هذه الطائفة من السفن، فقضت بأنه: «وحيثما تضع دولتان ساحليتان أو أكثر، في محاولة منهما للمؤاممة بين سياساتها في هذا الشأن، متطلبات تكون متطابقة الشكل، يُبين التبليغ الدول التي تشترك في هذه الترتيبات. وعلى كل دولة أن تشترط على ربان سفينة ترفع علمها أو تكون مسجلة فيها، عند إبحاره داخل البحر الإقليمي لدولة مشتركة في هذه الترتيبات التعاونية، أن يزود تلك الدولة، بناء على طلبها، بمعلومات عما إذا كانت السفينة متوجهة إلى دولة واقعة في نفس المنطقة الإقليمية ومشاركة في مثل هذه الترتيبات التعاونية، وأن يُبين، إذا كان الأمر كذلك، ما إذا كانت السفينة مستوفية اشتراطات دخول موانئ تلك الدولة. ولا تُخل هذه المادة باستمرار ممارسة أية سفينة لحقها في المرور البريء أو بانطباق الفقرة 2 من المادة 25 (2)».

إذن، فالصلاحيات الممنوحة للدولة الساحلية بموجب هذه الفقرة، والتي تذهب إلى جواز طلب هذه الدولة إلى السفينة تقديم معلومات عن وجهتها، إنما يكون ذلك ضمن شروط عدة. فالدولة الساحلية هنا، يجب أن تكون قد لجأت أولاً إلى اتفاق مشترك بينها وبين مجموعة من الدول الساحلية تتعاون في بينها يمثل هذا الإجراء وهو طلب معلومات عن وجهة السفينة في البحر الإقليمي، كما أن هذا الإجراء إنما هو وليد اتفاق مشترك بين هذه الدول لا وليد الإتفاقية العامة، كما أن طلب المعلومات هذا، يقابله استعداد ربان هذه السفينة لتقديمها بناء على توصيات دولة علمه باعتبارها

(1) وهذا النص قد جاء كذلك لتلبية المطالب الفرنسية والدول التي ساندها خلال الدورة السابعة المنعقدة بجنيف عام 1978 وقد سبقت الإشارة إلى ذلك .

(2) وتقضي المادة (25) في فقرتها الثانية بما يلي: «2- في حالة السفن المتوجهة إلى المياه الداخلية أو التي تُريد التوقف في مرفق مينائي خارج المياه الداخلية، للدولة الساحلية الحق أيضاً في اتخاذ الخطوات اللازمة لمنع أي حرق للشروط التي يخضع لها دخول تلك السفن إلى المياه الداخلية أو توقفها في المرافق المينائية.»

دولة طرفا في هذا الإتفاق، ولا يمكن تعميم هذا الإجراء على سفينة تابعة لدولة غير طرف في هذا الإتفاق ولا على سفينة تابعة لدولة طرف لكنها متوجهة إلى دولة غير طرف. ومهما يكن من شأن هذا الإتفاق وما تطلبه الدولة الساحلية من السفينة بخصوص تقديم معلومات عن وجهتها..، فإن خلاصة هذه الفقرة هي ألا يكون لمثل هذا الإجراء أي تأثير يخل باستمرار ممارسة أية سفينة لحقها في المرور البريء؛ مما يدفع إلى القول بأن أعمال المرور البريء بدون قيد أو شرط هو الأصل والقاعدة، وأن إحلال بعض الشروط - ولو بإتفاقات مشتركة - على ممارسة تنظيمه هو الإستثناء الذي لا يجب أن يؤثر على القاعدة العامة أو ينتقص منها. (1)

وتكملة لما سبق عرضه، جاءت الفقرة الرابعة من ذات المادة - وقد تم استعراضها آنفا - لتؤكد أن أي إستثناء أو تنظيم مثل الذي رأيناه فيما سبق، لا يجب أن يمس القاعدة العامة المكرسة لحرية المرور البريء دون قيد أو شرط لأية سفينة مهما كانت طبيعتها. فقد حولت هذه الفقرة «للدولة الساحلية في ممارستها لسيادتها داخل بحرها الإقليمي، أن تعتمد قوانين وأنظمة لمنع التلوث البحري من السفن الأجنبية وحفضه والسيطرة عليه، بما في ذلك السفن التي تمارس حق المرور البريء». «، لكن بشرط ألا... تُعرقل هذه القوانين والأنظمة، وفقاً للفرع 3 من الجزء الثاني (2)، المرور البريء للسفن الأجنبية». وهو نص واضح وصريح يفيد - ومن ترتيبه الزمني كذلك بعد الفقرة (3) - وما يدعو إلى اليقين، أن واضعيه أرادوا إزاحة الغموض عند تأويل نصوص الإتفاقية بأن شروط إنكار المرور تكون في المياه الداخلية وحدها، وأن مرور هذه الطائفة من السفن، يجب أن يكون كغيره، ومن دون أي قيد أو شرط من شأنه أن يهدر حق المرور البريء في البحر الإقليمي عدا تلك الشروط الضرورية لسلامة وأمن الملاحة البحرية ..

وما يعزز قولي هذا كذلك، هو الإستئناس بالسلوكات اللاحقة للدول التي تُظهر ما غمض من نصوص، وهي القاعدة التي أعملتها سابقا بالنسبة إلى تفسير نصوص الإتفاقية العامة وإظهار مدى موقفها من تقييد مرور السفن الحربية والغواصات عوض الوقوف على حرفية النصوص وتأويلها الضمني الذي عمد إليه عدد من الشراح، بحيث أرى أن هذه السلوكات اللاحقة مناسبة هنا أيضا لتبيان ما إذا كان يفهم من المادتين (22) و (23) ضمنا، أن المؤتمر اتجه إلى تقييد مرور السفن النووية وما في حكمها باشتراط الترخيص أو الإخطار المسبق، مع العلم، أن هذين الشرطين قد وردا صراحة في مختلف المشاريع المقترحة خلال المؤتمر، وضمن وثيقة الإتجاهات الرئيسية كذلك، ثم حذفا حذفا،

(1) L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., P 270.

(2) وهو المتعلق بالمرور البريء في البحر الإقليمي .

هذا فضلا عما سبق استعراضه من أحكام وردت في المادة (211)، فكيف يتسنى التأويل بالوقوف على المواد ومعانيها؟⁽¹⁾

ذلك أنه مع اعتماد الإتفاقية العامة وإمضاء الدول عليها بتاريخ 10 ديسمبر 1982، لم يتقدم من الدول - سواء عند الإمضاء أو التصديق عليها - بتصريحات تفيد تقييد مرور السفن النووية وما في حكمها إلا ثلاث دول هي: الجمهورية العربية اليمنية، مصر وسلطنة عمان. فبالنسبة إلى اليمن، فقد جاءت الفقرة الثانية من تصريحه عند التوقيع على الإتفاقية في التاريخ المذكور آنفا صريحة في إخضاع السفن الحربية أو السفن التي تعمل بالطاقة النووية إلى ترخيص مسبق كشرط للسماح لها بالمرور عبر مياهها الإقليمية،⁽²⁾ وهو الحكم نفسه الذي ذهبت إليه سلطنة عمان عند تصديقها على الإتفاقية العامة بتاريخ 1989/8/17 وقد رأينا بخصوص تصريحها هذا، وما قامت بنشره من اعلانات كذلك تقدمت بها إلى الأمم المتحدة، كيف قبل ذلك بالإعلان المشترك بين الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفياتي⁽³⁾ بتاريخ 23 سبتمبر 1989، والذي تضمن تفسيراً مشتركاً لقواعد القانون الدولي المتعلقة بالمرور البري⁽⁴⁾ كرد فعل على إعلانات عمان وموقفها الرافض لحرية مرور هذه السفن.

⁽¹⁾ وهو ما ذهب إليه "د. إبراهيم العناني" حين ذكر بأن: "نص المادة 23 هذا وإن لم يشر بصراحة إلى ضرورة الحصول على إذن سابق أو حتى مجرد الإخطار المسبق للدولة الساحلية قبل دخول أي سفينة من هذا النوع في بحرها الإقليمي، إلا أن أعمال القيود التي تضمنها لا يستقيم إلا مع التسليم على الأقل بضرورة الإخطار السابق، لأن متابعة حمل هذه السفن للوثائق ومراجعتها للتدابير التي تقررها الإتفاقات والوثائق الدولية هو من حق الدولة الساحلية، وتقرر لرعاية مصلحتها وحمايتها هي وبيئتها البحرية من أخطار مرور هذه السفن، ولن تتحقق مثل هذه المتابعة إلا إذا علمت الدولة بمرور السفينة ووسيلة علمها هي الإخطار إن لم يكن تطلب إذها السابق". د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 149.

⁽²⁾ أنظر تصريح الجمهورية العربية اليمنية في: «*État de la convention des nations unies sur le droit de la mer.*» *Op.Cit.*, P28 ; *Voir aussi : L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer. » Op.Cit., P 263.*

⁽³⁾ والظاهر أن موقف الاتحاد السوفياتي الذي كان واضحاً من مرور السفن الحربية لم يكن كذلك بالنسبة للسفن النووية على الأقل في الستين السابقتين للإعلان المشترك لعام 1989. ذلك أن الاتحاد السوفياتي كان قد احتج في 21 ماي 1987 على ما أسماه انتهاكين لمياهه الإقليمية كانا قد وقعا بتاريخ 17 و18 ماي 1987 من قبل سفينة حربية نووية أمريكية دخلت خليج *Avatcha*. وقد رفضت الولايات المتحدة الاحتجاج السوفياتي بحجة أنها لا تعترف بقيام الاتحاد السوفياتي بزيادة عرض بحره الإقليمي في ذلك الخليج إلى مسافة 30 ميلاً بحرياً كان الاتحاد السوفياتي قد أعلنه من جانب واحد، مع العلم أن الولايات المتحدة، وحتى 28 ديسمبر 1988، لم تكن تعترف ببحر إقليمي يفوق 3 أميال. ومهما يكن من أمر احتجاج الاتحاد السوفياتي ومدى شرعيته وقبوله أو رفضه من طرف الولايات المتحدة، فإن المهم هو موقف الاتحاد السوفياتي الذي رفض دخول هذه السفينة النووية إلى مياهه الإقليمية كما لو كان يشترط لذلك ترخيصاً مسبقاً. والظاهر عندي أن الولايات المتحدة هي التي حثته دبلوماسياً إلى ذلك الإتفاق والإعلان المشترك بتاريخ 23 سبتمبر 1989.

راجع في هذه الحادثة الدبلوماسية: د. غسان هشام الجندي، الروائع المدثرة في قانون البحار، المرجع السابق، ص 29-30.

⁽⁴⁾ وقد سبقت الإشارة إلى فحوى هذا الإعلان. راجع في ذلك الصفحات 506-507 من هذه الأطروحة.

أما بالنسبة إلى مصر، فقد أوردت تصريحاً عند مصادقتها على الإتفاقية العامة بتاريخ 26 أوت 1983 تعرضت في الفقرة الثالثة منه إلى مرور السفن النووية والسفن المماثلة لها. وقد جاء تصريحها مرناً أو مرحلياً بعبارة أدق، يقضي بأنه إذا كانت المادة (23) من الإتفاقية العامة تلزم السفن النووية والسفن التي تحمل مواد خطيرة بحملها الوثائق ومراعاتها للتدابير الخاصة التي تقرها الإتفاقيات الدولية، فإن مصر تشترط في مرور هذه السفن ترخيصاً مسبقاً في انتظار أن تكون هذه الدولة طرفاً في هذه الإتفاقيات الدولية؛⁽¹⁾ وهو تصريح لا يقرُّ بمرور هذه الطائفة من السفن دون قيد أو شرط مطلقاً وإنما جاء اشتراط مصر للترخيص المسبق مؤقتاً في انتظار انضمامها إلى هذه الإتفاقيات الدولية التي أحالت إليها المادة (23) من الإتفاقية العامة. وبذلك، فإنه لم يبق من الدول التي نزعته إلى فرض الترخيص المسبق سوى دولتين هما: اليمن وعمان، مما يدفع إلى القول كنتيجة لذلك، أن العمل الدولي المستخلص من السلوك اللاحق للدول الذي يرمي إلى تقييد مرور السفن النووية ضعيف إلى أبعد ما يكون الضعف، وأن الإتجاه المعاكس هو الغالب.

وتتممة لهذا الحديث أيضاً، واستدلالاً بالسلوكات اللاحقة، فإنه حدث خلال المفاوضات التي جرت خلال التحضير لإتفاقية "بازل" *Bâle* المؤرخة في 22 مارس 1989، والمتعلقة بالتحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود، أن أقدمت مجموعة من الدول هي: البرازيل، الأرجنتين الأوروغواي، كندا، إسبانيا، والبرتغال على المطالبة بحق الإطلاع والمراقبة على السفن التي تحمل على متنها مواد خطيرة عند مرورها بالبحر الإقليمي. وقد جاءت مطالبهم هذه بصيغ مختلفة، إذ من هذه الدول من طلب مجرد الإعلام أو الإخطار المسبق قبل مرور هذه السفن بالبحر الإقليمي، ومنها من اتجه إلى أبعد من ذلك بأن اشترط هذا الإخطار حتى بالنسبة لمرور هذه السفن عبر المناطق الاقتصادية الخالصة. غير أن هذه المطالب سرعان ما تلاشت حينما تصدّت لها الدول الصناعية الكبرى خلال المفاوضات لاسيما الولايات المتحدة، بريطانيا وألمانيا الفيدرالية، التي - فضلاً عن معارضتها لتلك المطالب خلال المفاوضات - صرّحت عند توقيعها على الإتفاقية بأن نصوص هذه الأخيرة لا يمكن تأويلها على نحو يفهم معه أن مرور هذه السفن موقوف على إخطار دولة من الدول الأطراف أو مرهون بموافقتها، سواء تعلق الأمر بالمرور البريء بالبحر الإقليمي أم بالمرور الحر بالمنطقة الاقتصادية الخالصة.⁽²⁾

⁽¹⁾ أنظر تصريح مصر في :

Nations Unies. « État de la convention... » Op.Cit., P33 ; T.Treves. Op.Cit., P767 ; et L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., P 263.

⁽²⁾ أنظر :

- *L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., P 261.*

- *Yves Van der Mensbrugge. « Le contrôle de certains navires... ». Op.Cit., p63.*

وبالفعل، فإن اتفاقية "بازل" جاءت خالية بدورها من أي نص يتضمن مطالب الدول الأولى المشار إليها آنفاً، بل على العكس أن جاءت المادة (4) منها لتفديد حق وحرية ممارسة المرور البري لجميع السفن وطبقاً لقواعد القانون الدولي بما يناسب التصريحات التي تقدمت بها الدول الصناعية الكبرى كالولايات المتحدة وحلفائها. ذلك أن هذه الاتفاقية وإن قضت في البند (و) من الفقرة الثانية من المادة الرابعة بـ "اشتراط أن تقدّم المعلومات بالنقل المقترح للنفائيات الخطرة والنفائيات الأخرى عبر الحدود إلى الدول المعنية، وفقاً للملحق الخامس ألف، كما يتسنى لها أن تحدد بوضوح ما للنقل المقترح من آثار على الصحة البشرية والبيئية"، وهي معلومات تخص النفائيات المحمولة على هذه السفن قبل وصول هذه الأخيرة لتتري الدولة الساحلية إمكانية قبول هذه النفائيات من عدمه، مما يفيد أن عملية تقديم المعلومات التي تطلبها الدول من السفن، إنما تكون في إطار عملية استقبال هذه السفن إلى موانئها وإنزال حمولتها فيها ولا يحق ممارسة هذا الإجراء أو طلب المعلومات أثناء مرور برّي عرضي لسفينة في البحر الإقليمي من دون أن تكون لها نية التوجه إلى موانئ هذه الدولة. وفي المقابل، فقد جاءت الفقرة (12) من المادة (4) لتقضي بوضوح بأنه: "ليس في هذه الاتفاقية ما يؤثر بأي طريقة كانت على سيادة الدول على بحارها الإقليمية المحددة وفقاً للقانون الدولي وعلى الحقوق السيادية والولاية القضائية للدول في مناطقها الاقتصادية الخالصة وأرصفتها القارية وفقاً للقانون الدولي، وعلى ممارسة سفن وطائرات كل الدول للحقوق والحريات الملاحية المنصوص عليها في القانون الدولي والموضحة في الصكوك الدولية ذات الصلة"، وهو نص واضح وصريح يفيد معنى حرية المرور البري الذي تتمتع به جميع السفن بما فيها هاته الطائفة منها، فلا يجوز اعتراضها بترخيص ولا بإخطار مسبق، وهذا طبقاً للقانون الدولي الذي تجسده الاتفاقية العامة.⁽¹⁾

وتجسيدا للفكرة السابقة بصورة أكبر، فإنه حتى بعد دخول الاتفاقية العامة حيز التنفيذ وإلى وقت قريب أيضاً، لم يتقدم باشتراط الترخيص أو الإخطار المسبق بخصوص هذه الطائفة من السفن سوى عدد جد محدود من الدول في مقابل تصريحات معارضة من قبل بعض الدول البحرية الكبرى،⁽²⁾ مما يوحي في نهاية المطاف بأنه لا يوجد في العمل الدولي اتجاه يميل إلى تقييد مرور السفن النووية وما في حكمها بشرط معين عدا ما قررتة الاتفاقية العامة.

(1) أنظر هذا النص في إصدار الاتفاقية في الجريدة الرسمية بتاريخ 19 مايو 1998 العدد 32 ص 8. وللإشارة فإن الجزائر صادقت على

هذه الاتفاقية بتحفظ بموجب المرسوم الرئاسي رقم 158/98 المؤرخ في 16 مايو 1998. أنظر الجريدة الرسمية سائلة الذكر، ص 3.

(2) ومن الدول التي اشترطت الترخيص المسبق في مرور السفن النووية وما في حكمها بعد دخول الاتفاقية العامة حيز النفاذ، أذكر المملكة العربية السعودية في تصريحها عند المصادقة على الاتفاقية بتاريخ 24 أبريل 1996، وذهبت ماليزيا في تصريحها عند المصادقة بتاريخ 14 أكتوبر 1996 إلى نفس ما ذهبت إليه مصر من اشتراط الترخيص المسبق في انتظار أن تكون دولة طرفاً في الإتفاقيات الدولية التي أحالت إليها المادة (23) من الاتفاقية العامة، كما اكتفت الجزائر بالإخطار المسبق من دون أن تصرح به عند الصديق بل بالنص

وعلى هذا الأساس، فإن المستخلص من نصي المادتين (22) (23) من الإتفاقية العامة هو إقامتهما لنوع من التوازن بين المصالح الخاصة للدولة الساحلية في حماية بيئتها ونظامها العام وبين مصالح المجموعة الدولية التي يعينها المرور البريء وحرية المواصلات البحرية الدولية؛ وهو التوازن الذي يُستشف من تحويل الدولة الساحلية حق قصر مرور السفن التي تعمل بالقوة النووية وما في حكمها على ممرات بحرية تعينها هذه الدولة بما تراه مناسباً، كما تلتزم هذه السفن طبقاً للمادة (23) بحمل الوثائق الدالة على طبيعتها وطبيعتها حمولتها وما إلى غير ذلك، وأن تراعي التدابير الوقائية الخاصة التي تقررها الإتفاقيات الدولية في هذا الإطار. وفي المقابل، ومراعاة منها لمصالح المجموعة الدولية وسلامة هذه السفن، فإنه يتعين على الدولة الساحلية طبقاً للفقرة (2) من المادة (22) - وعند تعيينها لهذه الممرات البحرية - أن تأخذ في الحسبان إمكانية وقدرة استيعاب هذه الممرات لحركة هذا النوع من السفن تفادياً لأي أحداث أو أضرار من شأنها أن تؤدي إلى عواقب وخيمة أو كوارث بيئية، بحيث تراعي الدولة الساحلية في ذلك توصيات المنظمة الدولية المختصة، وأن تكون هذه الممرات من النوع المستخدم عادة للملاحة البحرية لا ممرات تستحدثها الدولة الساحلية لمجرد إبعاد مرور هذه السفن إلى أقصى حد عن سواحلها، فضلاً عن أن تراعي هذه الدولة المميزات الخاصة التي تتمتع بها بعض هذه السفن ومدى قابليتها للمرور في هذه الممرات، أو أن هذه الأخيرة لا تنسجم مع حجم هذه السفن ويخشى من مرورها فيها أن تتعرض هذه الأخيرة لأضرار محتملة. كما يجب على الدولة لساحلية أن تراعي في جميع الأحوال بمناسبة تعيين هذه الممرات البحرية، كثافة المرور كذلك، وما يمكن أن تشكله هي الأخرى من أخطار على هذه السفن؛ وهي كلها في الأخير، واجبات شرعت لمصلحة الدولة الساحلية أولاً، تفادياً لما يمكن أن تتعرض له هذه السفن من أضرار تكون نتائجها على الدولة الساحلية بالدرجة الأولى، وتحقيقاً للمصلحة الدولية بالدرجة الثانية، في استعمال البحار والمرور فيها بما يخدم أنشطة التجارة والمبادلات الاقتصادية الدولية، ولكن دون أن يكون للدولة الساحلية الحق في

عليه بموجب التعديل الوارد في القانون رقم 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998 المتمم للقانون البحري (الجريد الرسمية رقم 1998/47) لا سيما في المادة (499) التي سوف أشير إليها لاحقاً، واكتفت كذلك البنغلاديش بمجرد الإخطار المسبق عند المصادقة بتاريخ 27 جويلية 2001. وفي مقابل ذلك، فقد ورد في تصريح هولندا عند المصادقة بتاريخ 28 جوان 1996 بأن الاتفاقية تتيح المرور البريء في البحر الإقليمي بدون ترخيص ولا إخطار مسبقين لكل السفن بما فيها الحربية أو التي تعمل بالقوة النووية أو التي تحمل مخلفات مشعة أو خطرة طالما أنها تراعي التدابير الوقائية الخاصة المقررة بموجب الاتفاقات الدولية المعنية، كما وقد رأينا بالنسبة للسفن الحربية كيف ورد في تصريح بريطانيا عند المصادقة على الاتفاقية بتاريخ 25 جويلية 1997 بأن كل تصريح لدولة من الدول يذهب إلى تقييد حق المرور البريء للسفن الحربية أو لأية سفينة أخرى أو حرية ملاحتها إنما يخالف نص المادتين (309) و (310) (وتتعلق الأولى بعدم إيراد تحفظات على الاتفاقية العامة، والثانية بعدم أن ترمي تصريحات الدول وبياناتها إلى استبعاد أو تعديل الأثر القانوني لأحكام الاتفاقية). أنظر جملة هذه التصريحات في:

http://www.un.org/french/law/los/convention_declarations/convention_declarations.htm

خانات الدول المذكورة.

أن تفرض شروطا إضافية من شأنها أن ترفض مرور هذه الطائفة من السفن من أصله، أو أن تعرقله بأن تقصر أمر هذا المرور إلى موافقة مسبقة أو إخطار مسبق، وهذا تطبيقا لنص المادة (24) التي تلزم الدولة الساحلية بالألا تعيق المرور البري للسفن الأجنبية إلا وفقا للإتفاقية العامة، وأن تمتنع بصورة خاصة، عن «فرض شروط على السفن الأجنبية يكون أثرها العملي إنكار حق المرور البري على تلك السفن أو الإخلال به»، وتطبيقا كذلك لنص الفقرة (4) من المادة (21) سالفه الذكر.

إن الفقه الدول المعاصر قد انسجم مع هذا الطرح الذي سعت إليه الإتفاقية العامة تحقيقا لتوازن بين المصالح الخاصة للدولة الساحلية ومصالح المجموعة الدولية. وعلى هذا النحو، فقد تساءل هذا الفقه عن مصير التصريحات التي أدلت بها مصر واليمن وعمان بعد أن حُكم عليها بعدم انسجامها مع القانون الدولي بالنظر إلى أسبقيته، ولاصطدامها مع ما يسير عليه عمل الدول في مجال عدم انكار المرور البري على السفن⁽¹⁾ بالنظر إلى طبيعتها فقط؛ إذ العبرة بطبيعة المرور فيما إذا كان بريئا من عدمه طبقا لنص المادة (19) من الإتفاقية العامة؛ كما أن العمل الدولي نفسه يفرق بين الدخول إلى الموانئ التي يحق للدولة الساحلية أن تتخذ ما يطيب لها من تدابير في مواجهة هذه السفن بما فيها عدم الترخيص لها بالدخول تطبيقا لنص الفقرة (3) من المادة (211) سالفه الذكر،⁽²⁾ وبين

⁽¹⁾ راجع في ذلك كلا من :

T. Treves. Op. Cit., P767 ; L. Lucchini, M. Voelckel. « Droit de la mer ». Op. Cit., P 262, 263.

⁽²⁾ ومن أمثلة ذلك يمكن ذكر حالة الجزائر التي تناولت بموجب المرسوم رقم 580/83 المؤرخ في 22 أكتوبر 1983 إلزام ربانة السفن التي تحمل على متنها البضائع الخطيرة السامة أو الملوثة بالإشارة إلى ذلك، (الجريدة الرسمية العدد 44 لـ 25 أكتوبر 1983) فهي لم تشر فيه إلى وجوب إخطار السلطات الجزائرية بمرور هذه السفن مكثفة بذلك بما نصت عليه المادة الثالثة منه التي قضت بأنه: "في حالة وقوع حادثة في البحر يجب على ربان أية سفينة مذكورة في المادة 2 (وهي السفن التي تنقل المحروقات أو التي تحمل المواد الخطيرة السامة أو الملوثة) من هذا المرسوم وتكون قريبة من المياه الإقليمية الجزائرية أو داخلها أن يخطر بأي حادث يقع على حالة السفينة من شأنه أن يكون له أثر على سيرها العادي" وهو إخطار لا علاقة له بمرور هذه السفينة بقدر ما يهدف إلى مساعدتها وتفادي احتمال عطلها وحماية البيئة البحرية الجزائرية قبل وقوع كارثة بيئية تسببها هذه السفينة. وبالنسبة للتدابير التي تتخذها الدولة الساحلية لدخول السفن إلى موانئها يمكن القول بأن هذه العملية تخضع لتقدير هذه الدولة بما تراه مناسبا لمصلحتها ولا علاقة لذلك بالمرور البري العرضي بالبحر الإقليمي؛ ويمكن هنا الإستدلال بحالة الجزائر بما تضمنه الفصل الخامس من المرسوم التنفيذي رقم 01/02 المؤرخ في 6 جانفي 2002 المحدد للنظام العام لإستغلال الموانئ (الجريدة الرسمية عدد 01 لـ 6 جانفي 2002) حيث تقضي المادة (113) بوجوب الترخيص المسبق فنصت على أن "يخضع دخول أية بضاعة أو مواد خطيرة إلى الميناء إلى تصريح كتابي يقدمه مجهزة أو وكيل السفينة إلى المصلحة المعنية للسلطة المينائية إثنان وسبعون (72) ساعة مسبقا ويؤكد هذا التصريح أربع وعشرون (24) ساعة قبل وصول السفينة إلى الرحب.

لا يمكن أية سفينة تنقل مواد خطيرة الدخول إلى الميناء دون ترخيص كتابي يمنح مسبقا إلى المصريح من طرف المصلحة المعنية التابعة للسلطة المينائية والتي يمكن أعوانها المؤهلين في أي وقت اتخاذ الإجراءات الضرورية قصد مراقبة صحة التصريحات والتحقق من أن المواد الخطيرة تتوفر فعلا على الضمانات الأمنية المطلوبة ومدى تطبيق جميع الشروط المفروضة". وهو الحكم نفسه الذي قضى به من قبل القرار المؤرخ في 01 جويلية 1983 المتعلق بشروط الأمن والتفريغ وشحن البضائع الخاصة بدخول السفن التجارية إلى الموانئ الذي يشترط في المادة (5) منه إرسال تصريح مسبق حول وضعية السفينة إلى السلطة المعنية التي تسلم رخصة الدخول إلى الميناء، وفي حالة

المرور البريء العرضي الذي تعتمد إليه هذه السفن باستخدام البحر الإقليمي لدولة من الدول للوصول إلى نقاط ومواضع أخرى غير موانئ الدولة الساحلية صاحبة هذا البحر الإقليمي؛ ومن بين الممارسات الدولية ما يؤكد هذه الحقيقة. (1)

وتعقياً على ما أورده "د. إبراهيم العناني" حين ذكر بأن "نص المادة (23) هذا وإن لم يشر صراحة إلى ضرورة الحصول على إذن سابق أو حتى مجرد الإخطار المسبق للدولة الساحلية قبل دخول أي سفينة من هذا النوع في بحرها الإقليمي، إلا أن أعمال القيود التي تضمنتها لا يستقيم إلا مع التسليم على الأقل بضرورة الإخطار السابق، لأن متابعة حمل السفن للوثائق ومراعاتها للتدابير التي تقررها الإتفاقيات والوثائق الدولية هو من حق الدولة الساحلية، وتقرر لرعاية مصالحها وحمايتها هي وبيئتها البحرية من أخطار مرور هذه السفن، ولن تتحقق مثل هذه المتابعة إلا إذا علمت الدولة بمرور السفينة، ووسيلة علمها هي الإخطار إن لم يكن تطلب إذنها السابق". (2)

ويمكن القول كرد على هذه الفكرة، أن "د. إبراهيم العناني" مصيب في جزء قليل من القول لكنه جنح به إلى أبعد مما تقصده المادة (23) ومن قبلها المادة (22). ذلك أنه تجب التفرقة أولاً، بين نوعين من "الإخطار المسبق": إخطار عن الحالة أو الوضعية، وإخطار يجيز المرور البريء أو يعدمه. إن القول بأن الإتفاقية العامة في المادتين (22) و (23) قد حذفت شرط الترخيص المسبق أو الإخطار المسبق، إنما هدفت بذلك إلى عدم قصر مرور هذه السفن على إرادة الدولة الساحلية بل سعت إلى جعله حقاً للسفن تمارسه بالنظر إلى طبيعة هذا المرور لا إلى طبيعة هذه السفن. ويكون

عدم منحها حق الدخول، فإنه يمنع عليها القيام بأي عملية تجارية. كما تنص المادة (80) من مرسوم 6 جانفي 2002 سالف الذكر بأنه: "عندما تنقل السفينة وتحمل وتشحن أو تفرغ مواد خطيرة، يجب أن يُعلم قائد السفينة المصالح المعنية التابعة للسلطة المينائية بمخطط رسوها وقائمة كاملة لهذه المواد العابرة فقط أو تلك التي يجب شحنها أو تفريغها في الميناء".

ومعظم تشريعات الدول تتعامل مع هذا الموضوع بالقدر نفسه الذي ذكرته المادة (113) لأن الأمر هنا يتعلق بالدخول إلى الموانئ لا بالمرور بالبحر الإقليمي فحسب، ومن أقرب الأمثلة عن ذلك، المرسوم الفرنسي المؤرخ في 5 جانفي 1982 المتعلق بمرور السفن النووية.

راجع في مأخذ هذا التشريع وغيره: L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., P 263.

(1) ومن بين الممارسات الدولية، يمكن هنا الإستدلال بحالة البرلمان النيوزلندي حين تبني في 4 جوان 1987 قانوناً يحرم دخول طائفة السفن النووية إلى الموانئ النيوزيلندية، وقد أثار هذا القانون جدلاً قانونياً واسعاً بين الولايات المتحدة الأمريكية ونيوزيلاندا، عمدت معه الولايات المتحدة إلى ردود فعل سياسية اتجاه نيوزيلاندا منها تعليق عضويتها في حلف الأنزوس ANZUS وإهاء وضعها كمشريك مميز في الحصول على السلاح الأمريكي.

كذلك من الممارسات الدولية، يمكن ذكر إعلان وزير خارجية إسبانيا في 16 أفريل 1985 بأن بلاده قررت منع دخول هذه الطائفة من السفن إلى موانئها.

ومن الممارسات الدولية كذلك، يمكن ذكر قيام السلطات البنمية في 27 أوت 1984 بمنع سفينة بريطانية تحمل مواد ونفايات مشعة من دخول موانئها. أنظر: د. غسان هشام الجندي، الروائع المدثرة في قانون البحار، المرجع السابق، ص 20 - 22.

(2) د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 149.

للإخطار في هذه الحالة، حكم الترخيص المسبق أو النوع الثاني الذي أشرت إليه أعلاه. وبعبارة أخرى، فإن السفينة النووية أو ما في حكمها، والتي تقصد موانئ دولة من الدول وتضطر إلى الدخول إلى البحر الإقليمي لدولة ثانية والعبور خلاله، لا يعطي للدولة الأخيرة الحق في أن تطلب من هذه السفينة تقديم إشعار بتاريخ مرورها ببحرها الإقليمي ووجهتها لتتخذ هذه الدولة عدتها لمواجهة هذه السفينة ومراقبتها وربما تفتيشها أو حرماتها من مواصلة الرحلة؛ فملاحه هذه الأخيرة تبقى ملاحاً صرفاً سيما إذا كانت دولة البحر الإقليمي قد حددت فيه مسبقاً، طرقاً أو ممرات ملاحية وكانت هذه السفينة على علم بها، فإن لها أن تستعير هذه الممرات وأن تتابع رحلتها بطريقة عادية.

غير أن القول بهذه النتيجة وبإسقاط هذا الشرط من المادتين (22) و (23) لا يعني أن الإتفاقية العامة تجعل الدولة الساحلية في غفلة من أمرها إلى أن تفاجأ بهذه السفن مارّة بمحاذاتها وبما يكتنفها من خطورة؛ فهذه النتيجة لا تستقيم أيضاً مع روح نص المادتين سالفتي الذكر. إذ كيف يعقل أن تسير هذه السفن في ممرات خاصة تعيّن الدولة الساحلية من دون أن تكون هذه الدولة على علم بذلك، بل كيف تتم التفرقة بين أحجام هذه السفن نفسها وتوزيعها على ممرات تناسبها وتراعى في ذلك حركة وكثافة المرور إن لم تكن الدولة الساحلية هي التي تتولى تنظيم ذلك وهي على علم بمرور هذه السفينة مسبقاً؛ لأن تنظيم الدولة الساحلية لهذا المرور ضروري وحتمي لمصلحة السفينة ذات الحمولة الخطرة خشية أن تصطدم بسفينة أخرى أو تتعرض لأضرار، ولمصلحة الدولة الساحلية كذلك درءاً لأي ضرر يلحق ببيئتها البحرية أو بنظامها العام. غير أن علم الدولة الساحلية هنا، مرجعه فعلاً إخطار مسبق، لكنه من النوع الأول الذي أشرت إليه مسبقاً، وهو إخطار عن الحالة أو الوضعية لا يقيد المرور أو يرفضه ولا يحرم السفينة من مواصلة طريقها إن هي لم تقم به، لكنه ينظم المرور فقط ليكفله على أحسن وجه؛ وهو إجراء روتيني معروف في نظم الملاحة البحرية وغير مقصور على السفن النووية وما في حكمها، بل ينطبق على جميع السفن⁽¹⁾، وحتى بالنسبة للطائرات حين تقترب

⁽¹⁾ أنظر مثلاً النظام الدولي للإشارات الذي يهدف إلى تنظيم المرور البري في الملحق الخامس. كما ويمكن أيضاً، الإستدلال هنا على هذه التدابير التنظيمية التي يهدف إليها الإعلام المسبق حتى بالنسبة للسفن التجارية بالإستئناس بما نصت عليه المادة (736) من المرسوم التنفيذي رقم 01/02 المؤرخ في 06 جانفي 2002 المحدد للنظام العام لإستغلال الموانئ، والتي تقضي بأنه "يجب أن يشعر بجهاز السفينة أو السمسار البحري أو وكيلها السلطة المينائية قبل وصول سفنهم إلى الميناء بثمان وأربعين (48) ساعة على الأقل أو عند انطلاقهم من الميناء السابق على الأكثر، عندما يقع هذا الأخير على مسافة تقل مدة قطعها عن أربع وعشرين (24) ساعة وذلك لحجز مركز في الرصيف مع تحديد ما يأتي :

- اسم السفينة ورايتها وتاريخ وساعة وصولها وكذا مدة التوقف المتوقعة.
- الخصائص الأساسية للسفينة لاسيما حمولتها وطولها وعرضها ومسحوب الماء الأقصى للسفينة عند وصولها إلى الميناء.
- حمولة وطبيعة مختلف البضائع المنقولة وكيفية توضعها لاسيما مختلف المواد الخطيرة الموجودة على متن السفينة للإنزال أو العبارة وكذا جميع الأضرار التي قد تصيب السفينة وعدتها والبضائع التي توجد على متنها.

من المطار، فهي تدلي برقمها ورقم رحلتها ومميزاتها لتتكفل إدارة المطار بتسهيل مرورها أو هبوطها، كذلك على هذه السفن - وتنظيماً لملاحتها البحرية - أن تتعاون مع السلطات المينائية المختصة في دولة البحر الإقليمي بأن تطلب توجيه ملاحتها وإبعادها عن الأخطار المحتملة، وأن تقدم لها في ذلك بياناً عن وضعيتها وطريقها وسرعتها وطبيعة حمولتها.

إذن، فهذه السفن - إذ تخطر الدولة الساحلية عند اقترابها من مياهها الإقليمية - إنما تتمكن هذه الدولة من توجيه مسارها التوجيه الصحيح؛ والأمثلة على ذلك في التشريعات الوطنية عديدة ومنها ما هو عائد حتى إلى الدول البحرية الغربية نفسها،⁽¹⁾ ولا تناقض بينه وبين الإتفاقية العامة، وأكتفي هنا بسرد حالة الممارسة الجزائرية.

تنص المادة (499) من القانون رقم 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998 المتمم للقانون البحري (الجرید الرسمية رقم 1998/47) على أن: "يعاقب بالسجن من عشر سنوات إلى عشرين سنة وبغرامة مالية من 3.000.000 دج إلى 6.000.000 دج، كل ربان سفينة جزائرية أو أجنبية تنقل مواداً مشعة أو مزودة بوسائل دفع نووي دخلت المياه الإقليمية الجزائرية، دون إخطار السلطات المختصة بتاريخ ووقت دخولها وموقعها وطريق وسرعة السفينة وكذا طبيعة وأهمية الحمولة.

وفي حالة وقوع حادث لمثل هذه السفينة، يعاقب ربانها بالسجن المؤبد."

كما نصت أيضاً، المادة (495) من ذات القانون على أن: "يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين وبغرامة مالية من 600.000 دج إلى 3.000.000 دج أو بإحدى العقوبتين، كل ربان سفينة جزائرية أو أجنبية تنقل حمولة محروقات، أو مواد خطيرة أخرى، تدخل المياه الإقليمية الجزائرية، دون إخطار السلطات المختصة بتاريخ ووقت دخولها، وموقعها والطريق المتبع وسرعتها وكذا طبيعة وأهمية الحمولة.

- يجب إرسال برقية تصحيحية في حالة تغيير المعلومات المقدمة مسبقاً.

يمكن أن تحدد في النظام الخاص بالبناء آجال مختلفة لطلبات تخصيص مراكز متخصصة على الرصيف تفضي لاسيما إلى المخازن والأفنية وحظائر البضائع الثقيلة ومحطات الحاويات ومراكز البترول والغاز وكذا أي مركز متخصص آخر."

⁽¹⁾ كالمرسوم الفرنسي لـ 24 مارس 1978 المتعلق بمكافحة التلوث البحري الناجم عن الحوادث الذي يطلب من ربان كل سفينة نقل للمحروقات عند دخولها المياه الإقليمية الفرنسية أن يبين وضع السفينة وطريقها وسرعتها وطبيعة حمولتها وهو نفس ما قضى به المرسوم الفرنسي لـ 2 جانفي 1979 المتعلق بالسفن التي تحمل على متنها مواد خطيرة، وهي معلومات تهدف إلى التقليل والوقاية من وقع أحداث يمكن أن تتعرض لها هذه السفن وتسهل سيرها لا أن تكون وسيلة لرفض مرورها. كذلك الحال بالنسبة للمرسوم المؤرخ في 12 نوفمبر 1984 الصادر عن ألمانيا الفيدرالية المتعلق بالملاحه في الممرات البحرية في المناطق الممددة من البحر الإقليمي الذي يشترط إعلاماً خاصاً من السفن التي تحمل مواد خطيرة أو سامة ملوثة قصد تسهيل مرورها بهذه الممرات البحرية والمعدل بالأمر رقم 6 المؤرخ في 9 جانفي 1985. راجع كلا من:

- L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., P 263.

- Nations Unies «Evolution récente de la pratique des Etats». Op.Cit., P20-33.

- Jean Pierre QUENEUDEC. « La France et le droit de la mer». Op. Cit., P157.

وفي حالة وقوع حادث يؤثر على البيئة، يعاقب الربان بالسجن من خمس سنوات إلى عشر سنوات وبغرامة مالية من 3.000.000 دج إلى 6.000.000 دج أو بإحدى العقوبتين." وقد يتبادر إلى الأذهان من استقراء هذين النصين، أن المشرع الجزائري يشترط إخطاراً مسبقاً كقيد على مرور السفن النووية أو التي تحمل مواد خطيرة بما يخالف الإتفاقية العامة، خصوصاً وأن الجزائر قد صادقت على هذه الأخيرة. ومع ذلك، فإن الإجابة - في اعتقادي - هي بالنفي وهذا للأسباب التالية:

ن ذلك أن الجزائر لو أرادت تقييد مرور هذه السفن بالإخطار المسبق الذي يعدم المرور لكانت قد عمدت إليه عند التصديق على الإتفاقية عام 1996، خصوصاً وأنها اشترطت الترخيص المسبق بالنسبة للسفن الحربية. أما وأنها لم تفعل ذلك، فمن غير المنطقي أن تُناقض موقفها بأن تتدارك هذا الموضوع بعد سنتين أي بإصدار تعديل القانون البحري عام 1998.

ن إن النصين سالفَي الذكر، وكما هما موجهان إلى السفن الأجنبية، هما كذلك موجهان إلى السفن الجزائرية وربابنتها، مما يؤدي إلى القول أن المادتين تهدفان إلى حماية البيئة البحرية الجزائرية من جرّاء مرور هذه الطائفة من السفن وليس الغرض منهما تقييد مرورها. ويستتبع ذلك القول، بأن الإخطار هنا، هو إخطار عن الوضعية لتفادي أي نتائج كارثية تعود عواقبها على البيئة البحرية الجزائرية، فكان لزاماً أن تعلم السلطات الوطنية بهذا المرور مسبقاً لتعدّد عدتها في حال راودتها شكوك عن امكانية حدوث أضرار لهذه السفن.

ن وما يدل على الفكرة السابقة أكثر، ما جاء في كل من الفقرة الثانية من المادة (499) بنصها "وفي حالة وقوع حادث لمثل هذه السفينة.."، والفقرة الثانية أيضاً، من المادة (495) بنصها "وفي حالة وقوع حادث يؤثر على البيئة". فالعبرة هنا، هي تفادي حوادث هذه السفن لا تقييد مرورها البريء بالإخطار المسبق.

ن وتأكيداً لهذه الفكرة أيضاً، جاءت المادة (498) بنصها على أن: "يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى عشر سنوات وبغرامة مالية من 600.000 دج إلى 3.000.000 دج أو بإحدى العقوبتين، كل ربان سفينة جزائرية أو أجنبية، موجودة في المياه الإقليمية الجزائرية، ساعد أو جرّ سفينة تسير بالقوة النووية أو أية سفينة أخرى تنقل حمولة محروقات أو مواد خطيرة أخرى محددة عن طريق التنظيم دون أن يخطر فوراً السلطات المختصة عن موقع السفينة الموجودة في خطر وطبيعة عطبها."

إذن، فالنتيجة في جميع الحالات، هي حماية البيئة البحرية الجزائرية من جرّاء مرور هذه الطائفة من السفن، بأن يتعين عليها إخطار السلطات الجزائرية المختصة بتاريخ ووقت دخولها

وموقعها وطريق وسرعتها، وكذا طبيعة وأهمية حمولتها، ولا إشكالية في ذلك على المرور البري، لأن من حق أية دولة أن تتطلب مثل هذه الإجراءات وأكثر بما يكفل لها حماية بيئتها ونظامها العام. وعلى كل، فإن الراجح والصحيح من نصوص الإتفاقية العامة أن السفن النووية أو التي تحمل مواد نووية أو خطيرة أو مؤذية تتمتع بحق المرور البري شأنها في ذلك شأن السفن الحربية والغواصات، و دون أن يقتصر هذا المرور على ترخيص أو إخطار سابق موقوف على إرادة الدولة الساحلية أو موافقتها. كما أن الظاهر من نصوص الإتفاقية العامة، أن المادتين (22) و (23) قد وردتا ضمن القسم الفرعي (ألف) المعنون بـ "قَوَاعِدُ تَنْطَبِقُ عَلَى جَمِيعِ السُّفُنِ"، وهو قسم لم ترد فيه إشارة إلى اشتراط أي ترخيص أو إخطار مسبق، مما يجعل هذه السفن تستفيد كذلك من الأحكام المقررة ضمن هذا القسم الفرعي على غرار السفن الحربية والغواصات؛ ثم إننا قد رأينا أن المؤتمر قد أدرج صراحة في المادة (36) من مشروع الإتفاقية العامة شرط الترخيص المسبق ثم تنازل عنه صراحة بعد تعديل هذه المادة عند إقرارها، وأصبحت تحمل فيما بعد، الرقم (22).

ومع ذلك، فإن التسليم بهذه النتيجة لا يعني أن تمرّ هذه الطائفة من السفن دون شروط معينة تقتضيها مقاييس السلامة والأمان، وهي شروط معروفة في القانون والعمل الدوليين، فما هي هذه الشروط؟ وكيف صورتها الإتفاقية العامة؟

الضَرْعُ الثَّانِي

شُرُوطُ مُمَارَسَةِ السُّفُنِ النَّوَوِيَّةِ وَمَا فِي حُكْمِهَا لِلْمُرُورِ الْبَرِيِّ

بداية، فإن الشروط الواجب مراعاتها من قبل السفن التي تعمل بالطاقة النووية أو السفن التي تحمل مواد خطيرة أو مؤذية عند ممارستها لحق المرور البري هي تلك التي حددها أولا المادة (22) من الإتفاقية العامة والتي سبق استعراضها. ذلك أن «لِلدَّوَلَةِ السَّاحِلِيَّةِ، كُلَّمَا اقْتَضَتْ ذَلِكَ سَلَامَةُ الْمَلَاحَةِ، أَنْ تَقْرَضَ عَلَى السُّفُنِ الْأَجْنَبِيَّةِ الَّتِي تُمَارِسُ حَقَّ الْمُرُورِ الْبَرِيِّ خِلَالَ بَحْرِهَا الْإِقْلِيمِيِّ اسْتِخْدَامَ الْمَمَرَاتِ الْبَحْرِيَّةِ وَاتِّبَاعَ نُظْمٍ تَقْسِيمِ حَرَكَةِ الْمُرُورِ الَّتِي قَدْ تُعَيَّنُهَا أَوْ تُقَرَّرُهَا لِتَنْظِيمِ مُرُورِ السُّفُنِ». (1) كما أن لهذه للدولة أيضا، أن تفرض «عَلَى النَّاقِلَاتِ وَالسُّفُنِ الَّتِي تَعْمَلُ بِالْقُوَّةِ النَّوَوِيَّةِ وَالسُّفُنِ الَّتِي تَحْمِلُ مَوَادَّ نَوَوِيَّةً أَوْ غَيْرَهَا مِنَ الْمَوَادِّ وَالْمُنْتَجَاتِ ذَاتِ الطَّبِيعَةِ الْخَطِرَةِ أَوْ الْمُؤَذِيَّةِ أَنْ تَقْصُرَ مُرُورَهَا عَلَى تِلْكَ الْمَمَرَاتِ الْبَحْرِيَّةِ». (2)

ويتعين على هذه السفن أن تمتثل لطلب الدولة الساحلية بهذا الخصوص، وأن تراعي جملة التعليمات القاضية بخضوعها لتنظيم المرور خلال هذه الممرات البحرية، ومراعاة الإشارات الضوئية

(1) الفقرة الأولى من المادة (22) من الإتفاقية العامة.

(2) الفقرة الثانية من المادة (22) من الإتفاقية العامة.

والصوتية والتقيّد بنظام الإرشاد أو التشوير البحري إن اقتضت الدولة الساحلية إجباريته في هذه الممرات البحرية إذا كان لذلك ضرورة تقضيها طبيعة هذه السفن أو الممرات البحرية أو كثافة المرور⁽¹⁾ بالرغم من أن ممارسته تكون عادة عند الدخول إلى الموانئ.

ومع ذلك، فإن هذه الشروط الواردة في المادة (22) لا لبس فيها ولا اختلاف لتعلقها بطرق الملاحة البحرية وتقنياتها، ومن مصلحة هذه السفن أن تراعي جميع تعليمات الدولة الساحلية القاضية بها، بل وأكثر من ذلك، أن الدولة الساحلية ملزمة بتبيان هذه الممرات البحرية وحدودها ونظم تقسيم حركة المرور بوضوح في خرائط تعلن عنها هذه الدولة الإعلان الواجب⁽²⁾ وتكون السفينة على علم بما مسبقا وبكل تعديل يطرأ عليها في إطار التنسيق والتنظيم المحكمين لسبل الملاحة البحرية الدولية، ولا يمكن لهذه الطائفة من السفن مخالفة هذه المقاييس والشروط التي تسنها الدولة الساحلية بالنظر إلى حقوق هذه الأخيرة وصلاحياتها في مجال اعتماد قوانين وأنظمة بخصوص المرور البري، وهي الصلاحيات التي أوردتها المادة (21) من الإتفاقية العامة حين حوّلت «للدولة الساحلية أن تعتمد، طبقاً لأحكام...» الإتفاقية العامة «وغيرها من قواعد القانون الدولي، قوانين وأنظمة بشأن المرور البري عبر البحر الإقليمي»⁽³⁾ في مجالات عديدة منها: «سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري»⁽⁴⁾ وكذا «الحفاظ على بيئة الدولة الساحلية ومنع تلوثها وحفضه والسيطرة عليه»⁽⁵⁾ كما يتعين على هذه السفن التي تمارس المرور البري أن «تمثّل... لجميع هذه القوانين والأنظمة ولجميع الأنظمة الدولية المقبولة عموماً بشأن منع المصادمات في البحر»⁽⁶⁾، وهي

(1) وعادة ما يمارس الإرشاد البحري في المياه الداخلية قصد تمكين السفينة من الرسو بإحدى المحطات المينائية؛ وقد نصت الجزائر على هذا النظام في أكثر من تشريع كالمادة الأولى من الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري، والمادة الأولى كذلك من الأمر رقم 39/71 المؤرخ في 17 جويلية 1971، والمواد (64) و(65) من المرسوم التنفيذي رقم 01/02 المؤرخ في 6 جانفي 2002 المحدد للنظام العام لإستغلال الموانئ. وقد سبقت الإشارة إلى تعريف الإرشاد البحري. راجع هامش ص 364 من هذه الأطروحة.

(2) الفقرة (4) من المادة (22) من الإتفاقية العامة.

(3) الفقرة الأولى من المادة (21) من الإتفاقية العامة.

(4) البند (أ) من الفقرة الأولى من المادة (21) من الإتفاقية العامة

(5) البند (و) من الفقرة الأولى من المادة (21) سالف الذكر.

(6) الفقرة (4) من المادة (21) من الاتفاقية العامة. وقريب من هذه الأحكام ما جاءت به المادة (493) من القانون رقم 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998 المتمم للقانون البحري (الجريدة الرسمية رقم 1998/47)، من أنه: "يعاقب بالحبس من شهرين إلى سنتين وبغرامة مالية من 10.000 دج إلى 100.000 دج أو بإحدى العقوبات، ربان أية سفينة جزائرية أو أجنبية يخالف في المياه الإقليمية أو الداخلية الجزائرية:

- أية قاعدة من قواعد الحركة البحرية، تطبيقاً للإتفاقيات الدولية حول الوقاية من الإصطدامات في البحر،
 - كل التزام تقره الأحكام القانونية التي تحدد ممرات الدخول إلى الميناء والخروج منه وتلك التي تعين المناطق المرخصة للرسو،
 - كل التزام تقره السلطة البحرية المختصة فيما يتعلق بالمسافات الدنيا للمرور بصفاف السواحل الجزائرية.
- وترفع الغرامة إلى 5.000.000 دج عندما ترتكب هذه المخالفة من ربان سفينة جزائرية أو أجنبية تنقل محروقات أو مواد خطيرة أخرى.

نتيجة منطقية وسليمة تجعل من المادتين (21) و (22) منسجمتين ولم يشكك الفقه في ذلك ولا في صلاحيات الدولة الساحلية في أن تفرض قوانين وأنظمة بموجب المادة (22) وتكون واجبة المراعاة بموجب المادة (21).⁽¹⁾

ومع ذلك، فإن الفقه الدولي قد أبدى تحفظه على المادة (23)، ورأى أنها تتسم ببعض الغموض والإبهام حين نصّها على أنه يتوجب على السفن النووية وما في حكمها - وعند ممارستها للمرور البريء بالبحر الإقليمي - « أَنْ تَحْمِلَ مِنَ الْوَثَائِقِ وَأَنْ تُرَاعِيَ مِنَ التَّدَابِيرِ الْوَقَائِيَّةِ الْخَاصَّةِ مَا قَرَّرَتْهُ الْإِتِّفَاقَاتُ الدَّوَلِيَّةُ فِيَمَا يَتَعَلَّقُ بِتِلْكَ السُّفُنِ »، فقد تساءل عن كُنْه ومدلول هذه الإتفاقات الدولية التي تمت الإحالة إليها؟ وما هي طبيعة هذه الوثائق؟⁽²⁾

ويرجع اختلاف الفقه بخصوص نص المادة (23) إلى ندرة الإتفاقات الدولية النافذة والمخصصة لهذا الغرض.⁽³⁾ ذلك أن الإتفاقيات الدولية التي عُنت بموضوع السفن كثيرة ومتنوعة، لكن صريح عبارة المادة (23) أشار إلى «الْإِتِّفَاقَاتِ الدَّوَلِيَّةِ فِيَمَا يَتَعَلَّقُ بِتِلْكَ السُّفُنِ»، والمقصود هنا هي تلك التي تعمل بالقوة النووية وما في حكمها؛ ثم إن ثمة إشكالية أخرى تتمثل في أن المادة (23) إذ أحالت إلى الإتفاقات الدولية، فإنها لم تفرق مع هذه العبارة الأخيرة عبارة "المنطقة" أو "المقبولة عموماً"، وهما عبارتان استعملتهما الإتفاقية العامة في عدد من النصوص والمواد حين إحالتها إلى اتفاقيات دولية، مما يجعل حظوظ البحث عن هذه الإتفاقات التي أحالت إليها المادة (23) ضئيلة، فضلاً عما يمكن أن يثيره عدم "قبولها العام" - في حالة وجودها حتى - من اشكالات كونها لا تضم إلا عدداً محدوداً من الدول ويبقى مصير العدد الآخر غير المنضم إليها مجهولاً وغير واضح موقفه من مدى مراعاته لهذه الإتفاقات التي أحالت إليها المادة (23).⁽⁴⁾ وفضلاً عن ذلك، فإنه لا يتوجب عرض

تطبق نفس العقوبات على ربان كل سفينة جزائرية يخالف، خارج المياه الإقليمية أو الداخلية الجزائرية، أية قاعدة من قواعد الحركة البحرية الصادرة تطبيقاً للإتفاقيات الدولية للوقاية من الإصطدام في البحر.

وتكون العقوبة بالسجن من خمس سنوات إلى عشر سنوات إذا ارتكبت المخالفات المنصوص عليها في هذه المادة في وقت الحرب.

⁽¹⁾ J.P.Pancrazio. Op.Cit., P92

⁽²⁾ راجع بشأن الحكم الذي أورده الفقه بشأن غموض المادة (23) وتأويلات الإحالة إلى الإتفاقيات الدولية كلا من :

T.Treves. Op.Cit., P766 ; L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., P 262.

وكذا: د.إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص148.

⁽³⁾ راجع: د.إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص148، وكذا: J.P.Queneudec. Op.Cit., P170

⁽⁴⁾ ومن بين النصوص التي وردت فيها هذه العبارة، المادة (21^{§4}) التي تقضي بأن تمثل السفن الأجنبيّة "لجميع الأنظمة الدولية المقبولة عموماً بشأن منع المصادمات في البحر"، وفي الفقرة الثانية منها أيضاً إذ قضت "لا تنطبق هذه القوانين و الأنظمة على تصميم السفن الأجنبيّة...إلا إذا كان الغرض منها إعمال قواعد أو معايير دولية مقبولة عموماً"، وفي المادة (60) في الفقرة (3) حين قضت بأن "تزال أية منشآت أو تركيبات تهمجر..مع مراعاة أية معايير دولية مقبولة عموماً.."، والفقرة (5) منها أيضاً بنصها على أن "تحدد الدولة الساحلية عرض مناطق السلامة، واضعة في اعتبارها المعايير الدولية المنطبقة.."، وفي المادة (94^{§2}) بنصها على " أن تمسك سجلاً

جميع ما أنجز بخصوص موضوع الذرة والطاقة النووية من أحكام واتفاقات دولية سابقة ولاحقة للمؤتمر الثالث، وإنما يجب حصر النطاق الزمني الذي جاءت في ظله المادة (23)، وهي الفترة التي سبقت إقرار هذه المادة عام 1977 في الدورة السادسة للمؤتمر الثالث المنعقدة بنيويورك.⁽¹⁾

وبالرغم من بعض الاختلافات البسيطة، فإن الفقه الدولي يكاد يكون مجمعا على أن الإتفاقات الدولية المحال إليها بموجب المادة (23) خلال فترة انعقاد المؤتمر الثالث في السبعينيات هي معاهدة "سولاس 74" Solas 74 بالدرجة الأولى، ثم إن العمل الدولي قد أكد تعامل الدول مع هذه الإتفاقية بالذات، وهذا لاحتوائها في الفصل (VIII) منها على مقاييس الوقاية الخاصة التي يتعين على السفن النووية أن تراعيها، كما أن حكمها ينصرف إلى كل السفن التي تحتوي على مصدر نووي أو تحمل مواد مؤذية أو خطيرة باستثناء السفن الحربية النووية التي أبعدها هذه الإتفاقية صراحة عن نطاق انطباق هذا الفصل.⁽²⁾

ومع ذلك، فإن من الفقهاء من أثار إشكالية سبق وأن أشرت إليها ألا وهي إشكالية أن المادة (23) لا تعتبر هذه الإتفاقات الدولية من الإتفاقات "المقبولة عموما" بخلاف ما كانت تفعله نصوصها الأخرى عندما تحيل إلى اتفاقيات دولية، مما يجعل إحالة هذه المادة إلى اتفاقية سولاس 74 - على فرض صحة أنها هي المقصودة بالإحالة - قاصرا فقط على الدول أطرافها فقط، وأنها هي التي يجب أن تراعي سفنها ما ورد في الملحق (VIII) من هذه المعاهدة؛ أما عن الدول الأخرى غير الأطراف، فهي غير ملزمة بما ورد في هذا الفصل من تدابير وقائية خاصة ووثائق، بل تعتمد لسدّ هذا النقص، إلى اللجوء إلى تشريعها الداخلي. ولعل هذا هو السبب الذي دعى مصر عند مصادقتها على الإتفاقية العامة في 26 أوت 1983، إلى أن تصرّح بوجود حصول هذه الطائفة من السفن على ترخيص مسبق في انتظار أن تكون هذه الدولة طرفا في هذه الإتفاقات الدولية التي لا تعينها في ذلك التاريخ أي

للأسف يتضمن أسماء السفن... عدا السفن التي لا تنطبق عليها بسبب صغر حجمها الأنظمة الدولية المقبولة عموما"، وفي المادة (221)¹ وكذلك المادة (211)... إلخ. وقد نسج الفقه حولها عدة أطروحات قصد البحث عن هذه المعايير والأنظمة المقبولة عموما وعن الإتفاقيات المرشحة أكثر من غيرها لاستقبال هذه الإحالات.

راجع بخصوص هذا الموضوع:

Daniel VIGNES. «La valeur juridique de certaines règles, normes ou pratiques mentionnées au TNCO comme "Généralement Acceptées"». *Annuaire Français de Droit International*. 1979. Edition du C.N.R.S. P712-717.

⁽¹⁾ أنظر: T.Treves. *Op.Cit.*, P766.

-T.treves. *Op.Cit.*, P766, 767

⁽²⁾ راجع كلا من :

-L.Lucchini, M.Voelckel. «Droit de la mer». *Op.Cit.*, P 262.

وأيضا: د.إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 149.

تاريخ المصادقة على الإتفاقية العامة، لأنها لم تنضم بعد إلى معاهدة Solas74،⁽¹⁾ وهي بذلك تكون قد خلطت بين الإتفاقية العامة واتفاقية سولاس 74 ظنا منها أن عدم اشتراط الترخيص المسبق منصوص عليه في معاهدة Solas74 التي وضعت الفصل (VIII)، لكن هذا الأخير جاء فقط، ليقرر التدابير الخاصة الواجب مراعاتها من قبل هذه السفن دون أن يشترط الترخيص، ولا يعفي مصر في جميع الأحوال، من مسؤولية عرقلة المرور البريء بالإستناد إلى عدم انضمامها إلى معاهدة Solas74. وفي اعتقادي، فإنه لا يمكن تفسير الإحالة التي وردت في المادة (23) على أنها إحالة إلى معاهدة Solas74 وحدها. ذلك أن المادة (23) ذكرت صراحة أن على هذه السفن « أَنْ تَحْمِلَ مِنْ الوثائق وَأَنْ تُرَاعِيَ مِنَ التَّدَابِيرِ الْوَقَائِيَةِ الْخَاصَّةِ مَا قَرَّرْتُهُ الْإِتِّفَاقَاتُ الدَّوَلِيَّةُ فِيمَا يَتَعَلَّقُ بِتِلْكَ السُّفُنِ ». فالإشارة هنا صريحة إلى اتفاقات عدة، كما أن موضوع الوثائق من المواضيع الأخرى الهامة في مرور هذه السفن، ومن الوثائق ما ورد في اتفاقية سولاس 74⁽²⁾، ومنها ما ورد خارج هذه الإتفاقية.

ذلك أنه فضلا عما تشترطه دولة الساحل من وثائق ترى ضرورتها⁽³⁾ فإن موضوع الوثائق الضرورية الواجب حملها من قبل السفن بصفة عامة وتلك التي تحمل مواد مؤذية أو خطرة على الخصوص، قد أخذ طابعا دوليا تكفلت الإتفاقيات الدولية به لتوحيد نماذجه في إطار الجهود التنسيقية التي دعت إليها المجموعة الدولية ضمن مساعي المنظمة البحرية الدولية. فمن الوثائق التي يتعين حملها

(1) وقد سبقت الإشارة إلى تصريح مصر في ص 545 من هذه الأطروحة. راجع أيضا فيما ذكر أعلاه: *T. treves. Op.Cit., P 767*.
(2) وقدر أوردت اتفاقية سولاس 74 عددا من الوثائق الواجب حملها، وهي وثائق استقرت فيها منذ اتفاقية سولاس الأولى لعام 1960 حيث ورد في الفصل (III) منها وكذا الملحق الثالث (C) نماذج عن هذه الوثائق يمكن أن أذكر من بينها: شهادة الأمن بالنسبة للسفن النووية للركاب، وشهادة الأمن بالنسبة للسفن النووية للحمولة وهما شهادتان تتضمنان كافة المعلومات والمعطيات التي تخص السفينة ومستويات الأمن فيها وحمولتها وطاقتها فضلا عن معلومات هويتها إلى غير ذلك من المعلومات تجعل الفقه محقا في تصويب إحالة المادة (23) من الإتفاقية العامة إليها. راجع هذه الوثائق في ملحق:

Droit Nucléaire et droit Océanique. Colloque. Op.Cit., P220-233.

(3) وفي التقنين الجزائري، فقد تعرضت المادة (189) من القانون البحري الجزائري إلى الأوراق التي ينبغي على السفينة الجزائرية حملها على متنها، وهي عبارة عن شهادات ملاحية مسلمة من قبل السلطات الجزائرية المختصة حسب نوع الملاحة التي تقوم بها، وجملة هذه الشهادات التي أوردتها المادة (189) هي: "شهادة الجنسية"، "دفتر البحارة" و"رخصة المرور"، كما أضافت المادة (200) من ذات القانون إليها بعض الشهادات الأخرى "كشهادة الحمولة"، "شهادة رتبة السفينة" و "شهادة الأمن" "دفتر السفينة"، يوميات الماكينة والراديو وكذا الوثائق الجمركية والصحية وجميع الوثائق الأخرى المقررة بموجب الأنظمة، مضافا إليها شهادة السلامة الممنوحة للسفينة بعد إخضاعها للتفتيش (المادة (246) ق.ب.ج). كما يجدد القرار المؤرخ في 5 ماي 1987 المتعلق بتحديد شهادات الأمن في السفن جميع الشهادات التي يتعين على السفينة حملها والمتعلقة بهذا المجال (المادة الأولى) وطريقة تحريرها (المادة 2). فضلا عن القرار المؤرخ في 5 ماي 1987 المتعلق بشروط تسليم شهادات الأمن في السفينة ومدة صلاحيتها في المادة (4) منه إلى مدة صلاحية هذه الشهادات حسب حمولة السفينة. أما المادتان (5) و (6)، فقد تعرضتا إلى تمديد صلاحية هذه الشهادات وكيفية. راجع كذلك المواد (189)، (200)، (246)، (247)، (248) من ق.ب.ج المتعلقة بشهادات السلامة

من قبل السفن النووية أو التي تحمل مواد مؤذية أو خطيرة، يمكن القول بأن بعضها يعود فعلا إلى معاهدة سولاس ، غير أن عددا آخر يعود الى اتفاقيات مختلفة أهمها اتفاقية ماريبول 78/73 التي يعول عليها كذلك في تحديد هذه الوثائق ذات الطبيعة الدولية.⁽¹⁾

وعلى العموم، فإن الإحالة إلى الإتفاقات الدولية تبقى مفتوحة ولا يمكن قصرها على معاهدة بعينها بل تمتد - فضلا عما سبق - إلى كل ما صدر عن الوكالة الدولية للطاقة النووية من تعليمات موجهة إلى الحكومات حول برامج الطاقة النووية ووسائل الحماية الطبيعية منها، وكذا الإستعمال السلمي لموادها وتدابير الرقابة عليها وتحديد مستويات الأمن معها، بالإضافة إلى ما صدر عن الوكالة الأوروبية من توجيهات وتعليمات مماثلة وما قدمته من مشروعات في هذا الشأن؛ وهي تعليمات وتدابير حديثة أصبحت تتفاعل مع ملاححة السفن النووية بنوع من الخصوصية، كما شكلت أحكامها نسقا جديدا من القواعد القانونية التي لم يعد فيها الترخيص المسبق للسرور البريء مهماً بالقدر الذي أصبح تلوث البيئة البحرية الناجم عن النفايات المشعة والعبارة للحدود هو الأهم في ضوئها.

⁽¹⁾ و قد أصبحت الوثائق التي يتوجب على السفن حملها ذات طبيعة دولية استطاعت المنظمة البحرية الدولية توحيدها. ولا يمكن هنا أن أستعرض جميع هذه الوثائق، غير أنني أستعرض فقط صنفين منها يتصلان بموضوع السفن النووية أو التي تحمل مواد نووية أو خطيرة، ثم إنني قد حصرت جملة هذه الأصناف في الملحق الثالث.

فقد صنفت وثائق هذه الطائفة من السفن في الصنفين: الثالث و الرابع، حُصص الصنف الثالث منها لسفن الشحن التي يتوجب عليها حمل الوثائق التالية : شهادة سلامة البناء الخاصة بسفن الشحن (اتفاقية سولاس 1974 قاعدة 12/1)، شهادة سلامة معدات التجهيز (اتفاقية سولاس 1974 قاعدة 12/1)، شهادة سلامة الإتصالات بواسطة الراديو (اتفاقية سولاس 1974 قاعدة 12/1)، شهادة الإعفاء (اتفاقية سولاس 1974 قاعدة 12/1)، شهادة المطابقة للسفن الناقلة للبضائع الخطرة (اتفاقية سولاس 1974 قاعدة 3.54/2/II)، بيان أو مخطط شحن البضائع الخطرة (سولاس 1974 قاعدة VII / 53، و ماريبول 78/73، ملحق 3 القاعدة 4)، ترخيص لنقل الحبوب (سولاس 1974 قاعدة VI / 10)، شهادة التأمين أو أي ضمان مالي متعلق بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالحرقوات. (اتفاقية 1969 الخاصة بتلوث البحار الناجم عن الإغراق بالنفايات (CLC) المادة VII).

أما الصنف الرابع من هذه الوثائق، فهو خاص بالسفن التي تحمل مواد كيميائية سائلة بطبيعتها ومؤذية. وهو يتضمن ما يلي: الشهادة الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن نقل المواد السائلة بطبيعتها (اتفاقية ماريبول 78/73 ملحق 2 قاعدة 12 /M) (شهادة NLS)، سجل الشحن (ماريبول 78/73 ملحق 2 قاعدة 9)...فضلا عن الصنفين الخامس و السادس وقد سبق استعراض كل ذلك. أنظر الملحق الثالث.

المطلب الثالث

النظام القانوني لملاحة السفن النووية وما في حكمها واتجاهاته الحديثة

الحقيقة أن الإتفاقية العامة، وإن أفردت بعض الأحكام التي عנית بتنظيم ملاحة السفن التي تعمل بالطاقة النووية أو التي تحمل مواد مؤذية أو خطيرة في المادتين (22) و(23) منها، ثم أحالت إلى اتفاقات دولية فيما يتعلق بالتدابير الوقائية الخاصة التي تجب مراعاتها من طرف هذه السفن وحملها للوثائق الدولية، إلا أن الوضع القانوني للسفن النووية عموماً، ونظام ملاحتها القانوني لا يمكن أن تقتصر أحكامه التنظيمية على ما ورد في الإتفاقية العامة من أحكام فقط، لأن هذه الأخيرة أشارت إلى الخطوط العريضة لملاحتها تاركة جوانب أخرى أكثر تفصيلاً لاتفاقيات دولية أكثر تخصصاً لمعالجة كافة أوجه الملاحة البحرية لهذه الطائفة من السفن⁽¹⁾، هذا فضلاً عن أن إجماع الفقه على الإحالة إلى اتفاقية سولاس 74 لا يعني أن هذه الأخيرة قد استأثرت أو سوف تستأثر بتنظيم مرور وملاحة هذه السفن، وأنها سوف تُعدم أي تنظيم اتفاقي دولي موزايي أو لاحق لهذه المعاهدة يستجيب لمختلف التطورات التي يمكن أن تشهدها الملاحة النووية وما لهذه الأخيرة من علاقة مع مواضيع أخرى لصيقة كموضوع النفايات المشعة والتلوث الذري للبيئة البحرية. فكل هذا، يجعل من العسير القول بأن الإتفاقية العامة قد كفلت لوحدها - بموجب المادتين (22) و(23) - تنظيم هذه المسائل حتى وإن وردت فيها أحكام أخرى تبدو مفصلة نوعاً ما كما هي حال الجزء الثاني عشر المتعلق بحماية البيئة البحرية، أو حتى وإن أحالت أيضاً إلى اتفاقات دولية، لأن الإرهاسات السياسية والاستراتيجية التي سبقت المؤتمر الثالث وتزامنت معه وأثرت عليه، كان لزاماً عليها أن تستمر حتى من بعد أن دخلت الإتفاقية العامة حيز النفاذ لتتعامل مع موضوع الذرة بشيء من الخصوصية والإستقلالية وبعيدا عن الأحكام العامة التي أوردتها الإتفاقية العامة، ولتجعل منه نظاماً قانونياً دولياً يهدف إلى تنظيم مرور السفن الذرية وما تحمله على ظهرها بتفصيل أكثر.

ولاستعراض الموضوع، أرى تجزئته إلى العناصر التالية:

⁽¹⁾ هذا على الرغم من أن بعض الفقهاء من اعتبر أن الإتفاقية العامة قد تضمنت تنظيمًا شاملاً لتلوث البيئة البحرية من كافة مصادره وبصوره المختلفة مما جعل من هذه الإتفاقية محطة دولية يُلجأ إليها كمصدر من مصادر القانون الدولي ذات الصلة بموضوع التلوث والسفن. ومع ذلك، فإنني أخالف هذا الرأي وهذا بالنظر إلى وفرة وتخصص الإتفاقيات الدولية كما ذكرتها أعلاه. ومن الفقهاء القائلين بالفكرة أعلاه، د. محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 344.

الفرع الأول

تأثير التلوث البحري الذري على النظام القانوني

لملاححة السفن النووية

إذا كان صحيحاً أن المنتظم الدولي قد تناول موضوع حماية البيئة البحرية من التلوث لاسيما ذلك الناجم عن السفن قبل أن ينعقد مؤتمر الأمم المتحدة الأول حول قانون البحار،⁽¹⁾ إلا أن العمل الدولي لم يكن يتعامل بعد مع الملاححة النووية وما يمكن أن ينجر عنها من تلوث ذري؛ ومن ثم، فإن مؤتمر جنيف لم يعالج هذا الموضوع بنوع من التفصيل مكثفياً بما أُبرم في مجال التلوث البحري من اتفاقيات دولية. ومع ذلك، فإن بوادر التفكير الدولي في بحث موضوع التلوث الذري كان عقب مؤتمر جنيف لعام 1958 مباشرة حتى من قبل أن يشهد العمل الدولي التعامل مع السفن التجارية التي تعمل بالطاقة النووية.⁽²⁾ ذلك أن مؤتمر جنيف، وحين أقر بموجب المادة (25) من اتفاقية أعالي البحار عام 1958 أن على الدول واجب التعاون مع المنظمات الدولية في اتخاذ الإجراءات الضرورية لمنع تلوث البحر أو الفضاء الجوي الذي يعلوه من جراء أوجه النشاطات التي تجري بالمواد المشعة وغيرها من المواد الضارة، فإنه قد تبني كذلك قراراً بتاريخ 23 أبريل 1958 ضمته اتفاقية أعالي البحار ويتعلق بتلوث أعالي البحار بالمواد المشعة، فأوصى بأن تتابع الوكالة الدولية للطاقة الذرية - بالتشاور مع المنظمات والأجهزة المختصة والمجموعات القائمة في حقل الذرة - اتخاذ أي دراسات وتصرفات تكون لازمة لمساعدة الدول في الإشراف على إلقاء أو تسرب المواد المشعة في البحر وإصدار الأنماط ووضع لوائح مقبولة دولياً لمنع تلوث البحر بالمواد المشعة بكميات يمكن أن يكون لها تأثير على صحة الإنسان والبيئة البحرية ومواردها.⁽³⁾

⁽¹⁾ وتعتبر أولى بوادر الجهود الدولية في هذا المجال اتفاقية واشنطن لعام 1926 لمنع تلوث البحار الناجم عن السفن، واتفاقية لندن لعام 1954 بخصوص حماية البحر من التلوث بالزيت ومشتقاته، وقد سبقت الإشارة إلى هذا الإتفاقيات وغيرها. راجع ص 138 وما بعدها من هذه الأطروحة.

⁽²⁾ مثل الناقل الأمريكية "Savannah" التي أُدخلت إلى الملاحة الدولية مع حدود عام 1964، وكذا الناقل النووية الألمانية "Ottohahn" التي أدخلت بدورها ابتداء من عام 1968، متبوعة كذلك بالسفينة اليابانية "Mutsu" مع نهاية الستينات. وقد سبقت الإشارة إلى ذلك. راجع الصفحات 530-531 من هذه الأطروحة.

⁽³⁾ أنظر: د. محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 344، وكذا: E.Langavant. Tome I. Op.Cit., P125. وللإشارة، فإن موقف مؤتمر جنيف لعام 1958 المستوحى من نص المادة (25)² من اتفاقية أعالي البحار وكذا توصيته إلى الوكالة الدولية للطاقة الذرية بخصوص النفايات المشعة والتلوث الذري للبحار، إنما جاء كرد فعل بعدما سجل العمل الدولي أولى بوادر التعامل مع موضوع الذرة وطمر نفاياتها في البحر. فقد سجل العمل الدولي - بدايةً - أول سابقة قضائية في هذا المجال عام 1941، بين كل من الولايات المتحدة الأمريكية وكندا بخصوص قضية تلوث ذري عابر للحدود ترتب عن مسابك "Fonderie de trail"، وقد رأت المحكمة أنه لا يمكن لأي دولة أن تسمح في إقليمها لنشاطات من شأنها الإضرار بإقليم دولة مجاورة؛ ثم عمدت الولايات المتحدة عام

وبناء على توصية مؤتمر جنيف سالفة الذكر، أنشأت الوكالة الدولية للطاقة الذرية في أكتوبر 1958 هيئة مؤقتة عهدت إليها مهمة دراسة التخلص من النفايات المشعة في البحر⁽¹⁾، حيث قدمت هذه الأخيرة تقريرها الذي عُرف بتقرير "برينيلسون H.Brynielssen" نسبة إلى اسم رئيس هذه الهيئة؛ كما اعتبر هذا التقرير مرشدا ومرجعا يتضمن وصفا جيدا لأنواع النفايات المشعة أو السامة وطرق التخلص منها.⁽²⁾

وفي ضوء توصيات تقرير "برينيلسون"، أعدت الوكالة الدولية للطاقة الذرية تقريرا آخر عام 1963 مستعينة في ذلك بلجنة من خبراء القانون الدولي وهذا لمعالجة الكوامن القانونية لتصريف النفايات المشعة في البحر. غير أن هذا التقرير لم يدفع الوكالة إلى اتخاذ خطوات تذكر بسبب موقف بعض خبراء هذه اللجنة من هذا التقرير مؤيدين نظرة الإتحاد السوفيياتي المبنية على نص المادة (25)^{2§}

1944 إلى تصريف النفايات المشعة من مستخرج البلوتونيوم في مقاطعة "هانفورد Hanford" بواسطة نهر كولومبيا وإغراقها على الساحل الشمالي للمحيط الهادي، وهي الطريقة نفسها التي عمدت إليها بعض الدول في أعقاب محاولة الولايات المتحدة مثل فرنسا وهولندا في مقاطعة "Petten"، السويد في منطقة "Studsvik" وبريطانيا في "Windscale"، حيث عمدت إلى تصريف هذه النفايات عن طريق أنابيب مثبتة بمنشآت التصنيع ونتاج الطاقة النووية وموصلة إلى سواحل هذه الدول للقيام بعملية الصبّ في البحار. ثم عمدت الولايات المتحدة في أعقاب 1946، إلى إغراق نفايات مشعة صلبة في المحيط الهادي حتى منتصف الستينيات، متى أدخلت هذه الدولة تقنية أخرى تتمثل في استحداث مراكز تجارية للتخزين على الأرض تُجمع فيها هذه النفايات ويتم بإغراقها وطمرها في قاع البحار لكل من المحيط الأطلسي الذي استقبل ما يقارب 80 ألف حاوية، و15 ألف حاوية أخرى في المحيط الهادي قبل عام 1949؛ وهي الطريقة التي عمدت إليها كذلك دول أخرى مثل بريطانيا التي وصل إغراقها إلى ما يقارب 40 ألف حاوية قبل هذه السنة المذكورة. وبعد سنة 1967، ظهر عدد من الشركات المتخصصة في مجال طمر هذا النوع من النفايات لاسيما الصلبة منها المعلّفة، وذلك تحت رعاية الوكالة الأوروبية للطاقة الذرية، لتصبح هذه الطريقة دولية تم استخدامها من قبل الدول إلى غاية عام 1974، حيث تم حفر قاع البحر بمنطقة من شمال المحيط الأطلسي بعمق يصل إلى 5000 متر تمت فيها عملية طمر هذه النفايات بطريقة علمية وبتقنية عالية كان الهدف منها منع تسرب الإشعاع منها أو صعود هذه النفايات إلى سطح البحر. راجع في هذا الموضوع :

Patrick Reyners. « La pratique des évacuations en mer des déchets radio-actifs et nécessité d'une réglementation internationale ». *Droit nucléaire et droit océanique. Colloque. Op.Cit., P98, 99, 101.*

⁽¹⁾ وقد جاءت هذه الهيئة بما أنيط بها من مهام استجابة كذلك للمادة (37) من اتفاقية "أوراتوم Euratom" لـ 25 مارس 1957 المبرمة بين دول المجموعة الأوروبية، وهي المادة التي تلزم الدول الأطراف بتقديمها لهذه الهيئة جميع المعطيات العامة لأي مشاريع تعتمد على المصادر المشعة أو النووية حتى تتمكن هذه الهيئة من النظر فيما إذا كان من شأن هذا المشروع أن يخلف آثارا مشعة على الفضاء الجوي أو الإقليم البري وكذا، مياه إحدى الدول من الدول الأطراف. أنظر: *Ibid, P103, 104*

⁽²⁾ وقد تضمن تقرير برنلسون ثلاث عشر توصية، وُجّه ثلاثٌ منها إلى السفن التي تعمل بالقوة النووية، كما ركز التقرير على أنواع النفايات المشعة وقسمها إلى ذات إشعاع عال ومتوسط ومنخفض أو عديمة الإشعاع، كما تطرق إلى أشكالها التي قد تكون صلبة، سائلة، غازية، قابلة للإشتعال، رطبة أو جافة. وقد ركز التقرير في توصيات تسع، على النفايات ذات الإشعاع المتوسط أو المنخفض إذ يمكن تصريفها بأمان في البحر إذا ما روعيت في ذلك شروط معينة؛ كما و أوصى التقرير بأنه لا يمكن عملا طمر النفايات ذات الإشعاع العالي، وأنه يتوجب صرف تلك النفايات في مناطق محددة يجري مسك سجلات بشأن المعلومات المتعلقة بها، مع إعلام الوكالة الدولية للطاقة الذرية بتقارير سنوية عن وضع تلك المناطق. راجع بشأن توصيات برنلسون :

د.محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص345، وكذا : *Patrick Reyners. Op.Cit., P105.*

من اتفاقية أعالي البحار التي تحظر تصريف أي مواد مشعة في البحر، وهو الموقف الذي تبدي بشكل واضح في معاهدة موسكو لـ 25 أوت 1963 بشأن الحظر الجزئي للتجارب النووية في البحر.⁽¹⁾ وفضلا عما سبق ذكره، فإن فترة الستينيات قد عرفت ميلاد نسق جديد من أحكام القانون الدولي الإتفاقي تجسد على وجه الخصوص في عدد من الإتفاقات الثنائية المبرمة بين الولايات المتحدة الأمريكية وعدد من الدول بخصوص ناقلتها النووية "Savannah"، أو بين ألمانيا الفيدرالية وعدد آخر من الدول بخصوص ناقلتها النووية أيضا "Otto hahn"، وهي إتفاقات قدمت للعمل الدولي صورا جديدة عن امكانية التعامل المدني في مجال الملاحة البحرية مع السفن التجارية التي تعمل بالطاقة النووية، كما توضح فيها بصورة أكثر وأعمق، مخاوف الدول إزاء مرور أو دخول هذه السفن وما يمكن أن ينجر عنها من تلويث للبيئة البحرية بمواد مشعة نتيجة جنوح أو أضرار قد تتعرض لها هذه السفن، ومن ثم، فقد أدرجت ضمن هذه الإتفاقات شروط عدة تنظم عملية دخول هذه السفن، وغالبا ما كان يُلجأ بشأنها إلى اشتراط ترخيص مسبق واحضاعها للتفتيش المادي وقد سبقت الإشارة إلى كل هذا.⁽²⁾

وقد أظهر هذا التعامل الجديد مع الملاحة النووية مظاهر قانونية وأحكاما جديدة ذات صلة بالمسؤولية المدنية الناجمة عما تحدثه هذه السفن من أضرار، فكان أن أبرمت كل من معاهدة باريس لـ 29 جويلية 1960 حول المسؤولية المدنية في مجال استخدام الطاقة النووية، ومعاهدة فيينا لـ 21 ماي 1963 في الموضوع نفسه، فضلا عن أشهر هذه المعاهدات ألا وهي معاهدة بروكسيل لـ 25 ماي 1962 حول المسؤولية المدنية لمشغلي السفن النووية والملحقة بمعاهدة باريس لعام 1960 سالفه الذكر،⁽³⁾ متبوعة بمعاهدة بروكسيل الثانية لـ 17 ديسمبر 1971 حول النقل البحري للمواد النووية والتي دخلت حيز التنفيذ في 15 جويلية 1975، وقد عنيت أيضا بمعالجة موضوع المسؤولية المدنية الناجمة عن أخطار نقل هذه المواد.⁽⁴⁾

⁽¹⁾ أنظر كلا من: د. محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 345، وكذا:

E.Langavant. Tome I. Op.Cit., P125; V.Notamment: Patrick Reyners. Op.Cit., P106, 107.

⁽²⁾ راجع ص 530 من هذه الأطروحة

⁽³⁾ وقد سبقت الإشارة إلى ذلك أيضا. راجع الصفحات 529 وهامش 533-534 من هذه الأطروحة. وللإشارة فإن معاهدة بروكسيل قد دخلت حيز النفاذ في 4 ديسمبر 1974 قبل دخول معاهدة فيينا حيز النفاذ وهذا بالنظر إلى انضمام الدول النووية إليها، وهي فرنسا، بريطانيا، الدانمارك، السويد، النرويج، اسبانيا. راجع في مسار هذه الإتفاقيات ودخولها حيز النفاذ وانضمام الدول إليها:

Maurice Lagorce. « Le transport de matières nucléaires sous le régime de la convention de bruxelles de 1971 ». Droit nucléaire et droit océanique. Colloque. Op.Cit., P61, 62.

⁽⁴⁾ وقد جاءت هذه الإتفاقيات عقب الدعوة إلى منتدى موناكو عام 1968 من قبل الجمعية الفرنسية للقانون البحري وكل من الوكالة الأوروبية للطاقة الذرية والوكالة الدولية للطاقة الذرية واللجنة البحرية الدولية والمنظمة الدولية البحرية الإستشارية الدولية. راجع:

Ibid, p62, 63.

كذلك أدت الملاحة البحرية للسفن النووية أو التي تحمل مواد خطيرة إلى ظهور معاهدات أخرى عاجلتها بطريقة مستقلة وتعرضت لها في جملة الأحكام التي تناولت بها مواضيع عدة ومتنوعة، مثل معاهدة لندن لـ 17 جوان 1960 حول حماية الحياة الإنسانية في البحر والتي اهتم جزء منها بتنظيم نقل البضائع الخطرة وقواعد الأمن بالنسبة للسفن التي تعمل بالطاقة النووية⁽¹⁾، مضافا إليها مؤتمر ستوكهولم حول البيئة العالمية الذي شكلت ديباجته ومبادئه الـ 26، ميثاقا عالميا حول حماية البيئة البحرية من التلوث، حظّر بعض هذه المبادئ التجارب النووية بصفة مطلقة في البحر، ومنع إلقاء أو تصريف أو إغراق أي نفايات سامة من شأنها الإضرار بصحة الإنسان أو بالبيئة البحرية ومواردها البيولوجية والطبيعية.⁽²⁾

ونظرا لأهمية حماية البيئة البحرية ضد هذا النوع من التلوث، فقد تابعت المجموعة الدولية جهودها وتوصلت في 15 فيفري 1972 إلى توقيع اتفاقية أوسلو لمنع تلوث البيئة البحرية بإغراق مواد من السفن أو الطائرات، حيث عرّفت المادة (19) منها الإغراق وحظرت كما حددت المادة الثانية منها المناطق التي تنطبق عليها المعاهدة وهي البحار العامة والإقليمية الواقعة في أجزاء الأطلسي والمحيط القطبي مع استبعادها للبحر المتوسط وبحر البلطيق.⁽³⁾

وتزامنا مع اتفاقية أوسلو، فإن المجموعة الدولية تابعت مهمتها في مجال حماية البيئة البحرية وما استقرت عليه في مؤتمر ستوكهولم لحماية البيئة، حيث ورد عن هذا الأخير عدد من التوصيات الهامة لاسيما التوصية (86) إلى (91). فقد ورد في التوصية (86) في الفقرة (ج) أن على الدول أن تسهر على مراقبة ومنع كل عملية صبّ يقوم بها رعاياها أو أي شخص آخر في المناطق البحرية الخاضعة لولايتها الإقليمية...، كما يتعين عليها أن تعزز جهودها في مجال مراقبة الصبّ بإنشاء أجهزة

(1) وقد دخلت حيز النفاذ في 26 ماي 1965. أنظر: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 149.

(2) للإشارة، فإن مؤتمر ستوكهولم كانت قد تمت الدعوة إليه بناء على اقتراح وتوصية المجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة بموجب توصية رقم (1346 - XLV) التي استجابت لها الجمعية العامة بموجب قرارها رقم (2398 - XXIII) لـ 3 ديسمبر 1968، حيث قررت الدعوة إلى هذا المؤتمر الذي حضرته وفود 113 دولة مع غياب المجموعة الاشتراكية بسبب موقفها من عدم تمكن جمهورية ألمانيا الديمقراطية من التمثيل فيه. وقد أسفر هذا المؤتمر الذي انعقد بين 5 و 16 جوان 1972 عن إقرار ميثاقه بتاريخ 16 جوان 1972 الذي اشتمل على ديباجة مكونة من 7 مبادئ وعلى 26 مبدأ اعتمدها الجمعية العامة بموجب قرارها (2994) و (2997) (XXVII) لـ 19 جانفي 1973. راجع بشأن مؤتمر ستوكهولم حول البيئة وفي ما ذكر أعلاه:

E.Langavant. Tome I. Op.Cit., P127 ; Richard Stein. R.M. Walden. Op.Cit., P117. V. N : Jean Pierre Queneudec. « La lutte contre les pollutions radio-actives... ». Op.Cit., P169.

(3) ومع ذلك، فإن اتفاقية "أوسلو" تعد اتفاقية جهوية أو إقليمية، كما أن اهتمامها بإغراق النفايات كان بخصوص النفايات الخطرة والمؤذية التي قسمتها إلى فئات ثلاث ولم تدرج ضمنها المخلفات المشعة أو النفايات النووية، وقد دخلت حيز التنفيذ في 7 أبريل 1974 بانضمام 12 دولة أوروبية إليها. راجع في شأن هذه الإتفاقية وفيما ذكر أعلاه: د.محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 348، و: *Richard Stein. R.M. Walden. Op.Cit., P138 ; Jean Pierre Queneudec. « La lutte contre les pollutions radio-actives... ». Op.Cit., P169.*

تؤول إليها مهمة تنظيم عملياته في البحار، وأن تلجأ إلى تنظيم ذلك إن أمكن، بموجب اتفاقات إقليمية لاسيما بالنسبة للبحار المغلقة وشبه المغلقة الأكثر عرضة للتهديد بمخاطر هذا التلوث. كما أوصت التوصية (86) في فقرتها (د) بإحالة التقارير الحكومية⁽¹⁾ إلى لجنة الإستخدامات السلمية لقاع البحار والمحيطات فيما وراء حدود الولاية الإقليمية للإطلاع وتقديم المقترحات؛ وقد كان ذلك دافعا، وعملا بهذه التوصية، أن أقدمت المجموعة الدولية على عقد مؤتمر بين 30 أكتوبر إلى 10 ديسمبر عام 1972 بلندن حضرته وفود 92 دولة وملاحظين عن الوكالات الدولية المتخصصة بلغ عددها 6 وكالات بما فيها الوكالة الدولية للطاقة الذرية، وأسفر عن إبرام اتفاقية لندن حول حماية البحر من التلوث الناجم عن تصريف النفايات وغيرها من المواد؛ وفتح باب التوقيع عليها في 29 ديسمبر 1972 إلى غاية 31 ديسمبر 1973.⁽²⁾

الفرع الثاني

التنظيم الإتفاقي الدولي والإقليمي لملاححة السفن النووية

وما في حكمها

أولا) التنظيم الإتفاقي الدولي: وقد اعتبرت اتفاقية لندن سالفة الذكر، أهم اتفاقية يُعَوَّل عليها في تصنيف تنظيم التلوث البحري الناجم عن المواد والنفايات المشعة بعد أن اتضح قصور اتفاقية أوصلو التي لم يظهر في ملاحقها هذا النوع من النفايات. حيث قسمت هذه الاتفاقية النفايات لا سيما المشعة منها، إلى فئات ثلاث: الفئة الأولى، هي فئة النفايات التي يكون إغراقها محظورا على الإطلاق رغم الإختلاف الذي عُرف حول حصرها في الإجتماعات الحكومية التحضيرية لهذه الإتفاقية⁽³⁾؛ أما الفئة الثانية، فهي فئة النفايات التي يقتضي تصريفها الحصول على رخصة خاصة، في حين، فإن الفئة الثالثة هي تلك التي يتطلب تصريفها رخصة عامة.⁽¹⁾

⁽¹⁾ وهي تلك التي أسفرت عنها الإجتماعات الحكومية في كل من: "Reykjavik" بإيسلندا، فيما بين 10 و15 إفريل 1972 وفي لندن

في ماي 1972 بمناسبة التحضير لمؤتمر ستوكهولم. أنظر: Richard Stein. R.M. Walden. Op.Cit., P117, 118.

⁽²⁾ Ibid, 118

⁽³⁾ وقد ظهر الخلاف أولا بين وفود الدول المؤتمرة في "Ottawa" في الفترة بين 8 و12 ديسمبر 1971 في الدورة الثانية لمجموعة العمل الدولية تحضيراً لمؤتمر ستوكهولم سالف الذكر؛ حيث ظهر من وجهات نظر الوفود وجود اتجاه يجرم إغراق النفايات المشعة بصفة مطلقة وشاملة لجميع فئاتها، وقد تزعمت هذا الإتجاه إسبانيا باقتراحها خلال هذه الدورة، غير أن هذا الاقتراح تم رفضه من طرف ممثل الوكالة الدولية للطاقة الذرية الذي رأى بأن الحظر لا يطال إلا فئة النفايات ذات الإشعاع العالي، وبقي الأمر على هذه الحال حتى الاجتماع الحكومي في "Reykjavik" بإيسلندا في ما بين 10 و15 أفريل 1972، حيث طلبت كندا خلاله بشدة - مدعومة بعدد من البلدان النامية - أن تُدرج النفايات ذات الإشعاع العالي ضمن قائمة النفايات التي يحظر طمرها في البحر؛ وقد قوبل طلبها هذا بمعارضة من طرف كل من الولايات المتحدة الأمريكية، فرنسا وبريطانيا على سند من القول بأنه يجب تحديد هذه النفايات ذات الإشعاع العالي

وفضلا عما سبق، فقد تعرضت هذه الإتفاقية إلى موضوع إغراق المواد المشعة. بموجب المادة (3) منها وحظرتها، وبينت بموجب ديباجتها الصور التي يتم بها هذا الإغراق آخذة في ذلك توصيات الوكالة الدولية للطاقة الذرية فحرمت تلويث البحار بالمواد المشعة عن طريق الإغراق المباشر والمتعمد في مجاري الأنهار ومصباتها أو على حواف نقاط انحسار الماء حين الجزر أو على السواحل أو بالإلقاء من الجو. (2)

وبخصوص قائمة هذه النفايات المشعة التي قسّمَتها إتفاقية لندن إلى فئات ثلاث ذُكرت أعلاه، فقد ورد في الملحق الأول بهذه الإتفاقية قائمة لهذه المواد، وجاء في الخانة السادسة من هذا الملحق أن هذه النفايات، هي النفايات ذات الإشعاع العالي والمواد الملحقة بها والتي يحظر إغراقها لما لها من تأثير على الصحة الإنسانية والبيئة البحرية من أضرار ونتائج؛ أما عن الملحق الثاني، فقد تضمن قائمة بالنفايات التي يحتاج طمرها أو إغراقها إلى رخصة خاصة مسبقة مع مراعاة توصيات المنظمة الدولية المختصة وهي الوكالة الدولية للطاقة الذرية تطبيقا لنص الفقرة الأولى من المادة (VI). أما عن الملحق (III) من هذه الإتفاقية، فهو يتضمن جملة من التدابير التي يشترطها إغراق النفايات المشعة من غير تلك المنصوص عليها في الملحقين الأول والثاني؛ ويكون هذا الملحق موجها إلى فئة النفايات الثالثة ذات الإشعاع المنخفض رغم عدم حصرها بل بالإكتفاء بعدم النص عليها في الملحقين الأول والثاني. (3)

ومهما يكن من أمر هذه الإتفاقية، فإنها - ولا شك - قد ساهمت إلى حد بعيد في تعزيز أحكام حظر تلوث البيئة البحرية بالنفايات والمواد المشعة، و قدمت قيودا على ملاححة السفن التي

حصرها، مما جعل من رئيس المؤتمر يطلب ترك الموضوع إلى الاختصاصيين تحت وصاية الوكالة الدولية للطاقة الذرية. وبالفعل، فإن بعض الإقتراحات التي وردت خلال هذا الإجتماع قد اقتبست فكرة رئيس المؤتمر، فالمكسيك رأت في اقتراحها أن تدرج عبارة "النفايات ذات الإشعاع العالي المُعرَّفة من طرف الوكالة الدولية للطاقة الذرية بالتنسيق مع المنظمة التي توول إليها مهام السكرتاريا المنشأة بموجب هذه الإتفاقية"، كما اقترح ممثل الوكالة الدولية اقتراحا ماثلا يتضمن عبارة "النفايات ذات الإشعاع العالي المُعرَّفة من طرف الوكالة الدولية بالاستشارة مع هيئات دولية". وفي اجتماع ماي 1972 اعتمد المؤتمر صيغة: "النفايات ذات الإشعاع العالي المحددة من طرف الوكالة الدولية.. بالتنسيق مع هيئات دولية باعتبارها غير قابلة للإغراق". وقد عارض الإتحاد السوفياتي هذه العبارة ورأى أنه لا يجب تخصيص منظمة أو هيئة بالذكر لما يمكن أن يحدثه من تأثير في حالة تغيير اسمها، فاعتمد المؤتمر عبارة "النفايات ذات الإشعاع العالي المُعرَّفة من طرف الهيئة الدولية المختصة باعتبارها غير قابلة للإغراق"، وهي العبارة التي استقرت في إتفاقية لندن لهاثيا.

Ibid, P121, 122

(1) وتشابه إتفاقية لندن هذه في تعاملها مع تصريف النفايات وتقسيمها إلى فئات لكل منها رخصته الخاصة مع إتفاقية أوسلو لـ 15

فيفري 1972، بالرغم من أن هذه الأخيرة إقليمية ولم تتعرض لموضوع النفايات المشعة. أنظر: *Ibid, 119*

(2) *Ibid, 119.*

(3) راجع في ملاحق إتفاقية لندن: *Ibid, 121-126.*

تعمل بالطاقة النووية أو التي تحمل مواداً مؤذية وغيرها⁽¹⁾ بأن ألزمتها بأن تراعي توصيات الوكالة الدولية للطاقة الذرية في مجال ملاحظتها أو عند القيام بعمليات إغراق أو تصريف لهذه المواد⁽²⁾ التي صنفتها في ملاحق ثلاث، وخصصت للملحقين الثاني والثالث رخصاً خاصة بعد أن حظرت إغراق النوع الوارد في الملحق الأول منها.

وتعتبر اتفاقية بروكسيل لعام 1969 الخاصة بالتدخل في أعالي البحار في أحوال الحوادث التي تؤدي إلى التلوث بالزيت من الإتفاقيات الهامة التي جاءت لمعالجة موضوع التلوث بصفة عامة لاسيما الناجم عن مواد البترول ومشتقاته على إثر حادثة جنوح "توري كانيون Torry canyon" التي وقعت في 18 مارس 1967⁽³⁾، غير أن المجموعة الدولية، وفي مؤتمر دولي انعقد خلال عام 1973، رأت وجوب إضافة ملحق بهذه الإتفاقية يتضمن مدّ أحكامها إلى مواد أخرى ملوثة فضلاً عن التلوث بالزيت؛ وهي المبادرة التي قادت إلى إبرام بروتوكول تضمن قائمة بهذه المواد الجديدة، وتم إقرارها في 30 نوفمبر 1974.⁽⁴⁾

أما عن اتفاقية لندن لـ 1973/10/8 حول منع التلوث من السفن والتي يصطلح عليها بـ "ماربول Marpol" فقد صُنِّفَتْ بأنها من أشمل الإتفاقيات التي عنيت بموضوع تلوث البيئة البحرية،

⁽¹⁾ هذا على الرغم مما تضمنته المادة (VII) في فقرتها الرابعة حيث قضت بأنه "لا تنطبق أحكام الإتفاقية الحالية على السفن والطائرات التي تتمتع بحصانة الدولة الممنوحة لها من قبل القانون الدولي العام. غير أنه يتعين على كل طرف بأن يسهر، ومن خلال اعتماده للمعايير المناسبة، على أن تصرف السفن والطائرات التي يملكها أو يستغلها بطريقة تتماشى مع مقاصد وأهداف الإتفاقية الحالية وأن يحيط المنظمة المختصة علماً بذلك". Ibid, p132

⁽²⁾ ومن هذه القيود، قيود جيولوجية وجغرافية تخص منطقة الطمر والإغراق كوجوب أن تكون منطقة الإغراق تتجاوز في عمقها عن سطح البحر 2500 متر، وأن تكون خارجة عن حدود وحواف الجرف القاري لأي دولة من الدول، وأن لا تكون قريبة من أي ممرات للأنايب والكابلات المغمورة تحت الماء، وأن يُقتصر على عدد محدود ومعلوم من مناطق الإغراق في كل مناطق العالم، كما أن هذه المنطقة يجب ألا تكون من المناطق الثرية بالمعادن والثروات المعدنية وغيرها مما يمكن أن تكون محل استثمار وتنقيب فيما بعد. كما أن هناك قيوداً على ملاحاة السفينة في حد ذاتها تتمثل في وجوب أن تكون هذه الأخيرة مهيأة بالوسائل الإلكترونية للتحرك ومعرفة السفن القريبة منها تفادياً لأي اصطدام بينها؛ وتقتصر الإتفاقية مسافة 10 آلاف كلم² كمناطق وإحداثيات للتحرك ودفع هذه السفن بطريقة سليمة .

وبخصوص السفينة دائماً، فإن هذه الأخيرة يجب أن تكون مهيأة تقنيا لهذا الغرض، وأن يكون قائدها الذي تجري عملية الإغراق تحت سلطته مؤهلاً من حيث المسؤوليات والمؤهلات التي تكون مدونة بشكل واضح في وثيقة تفويضه لهذه المهمة، فضلاً عن أن هناك قيود جد صارمة فيما يخص المواد المراد إغراقها بأن تكون مغلفة بطرق موافق عليها من قبل الوكالة الدولية، وأن عملية التغليف تستمر منعها إلى ما بعد إغراق هذه المواد في قاع البحر. لمزيد من التفاصيل حول هذه الشروط، راجع: Ibid, P128, 129

⁽³⁾ راجع وقائع هذه القضية في الصفحة 414 من هذه الأطروحة.

⁽⁴⁾ أنظر: Richard Stein. R.M. Walden. Op.Cit., P136. وللإشارة، فإن البروتوكول قد تم اعتماده في لندن في 2 نوفمبر 1973 وحُصرت المواد الواردة في القائمة المدرجة فيه في التاريخ أعلاه. أنظر كذلك :

Jean Pierre Queneudec. « La lutte contre les pollutions radio-actives... ». Op.Cit., P169.

كما شكلت ملاحظتها مجموعة من قوائم المواد والنفايات التي يحظر إلقاؤها في البحر؛ وقد تم تنقيحها بموجب مؤتمر دبلوماسي انعقد فيما بين 6 و 17 فيفري 1978 وأسفر عن إضافة بروتوكول إليها فأصبحت تدعى فيما بعد باتفاقية "Marpol 73/78"، كما خضعت إلى تنقيح آخر بموجب مؤتمر لندن لـ 5 نوفمبر 1997، حيث تمت إضافة بروتوكول يحمل الملحق السادس وهو يعالج التلوث الجوي، وبه أصبحت هذه الاتفاقية من أشمل الإتفاقيات التي تعالج جميع عناصر التلوث التي يكون مصدرها السفينة⁽¹⁾، فضلا عن احتوائها لجملة من النصوص المتعلقة بمحتوى ومضامين الوثائق الدولية التي يتعين على السفن التي تحمل مواد خطرة وما في حكمها حملها؛ وبذلك تكون هذه الاتفاقية إحدى الإتفاقيات المحال إليها بموجب المادة (23) من الإتفاقية العامة إضافة إلى اتفاقية سولاس وقد سبقت الإشارة إلى ذلك.⁽²⁾

ومع ذلك، فإن اتفاقية ماربول 78/73، وإذ تم اعتمادها، فإن ذلك كان بهدف جعلها بديلا عن اتفاقية منع تلوث البحر بالزيت الموقعة في لندن بتاريخ 12 ماي 1954، مما يجعلها رهينة بحالة التلوث بالزيت والسفن التي تحملها، كناقلات النفط والبتروول أو أي سفن أخرى يمكن أن تعتمد إلى تلوث البحر بالزيت ومشتقاته، باستثناء السفن الحربية والسفن الحكومية الأخرى غير المستعملة لأغراض تجارية. ومع ذلك، فإن هذه الاتفاقية لا تتشابه في أحكامها مع اتفاقية لندن لعام 1972 حول حماية البحر من التلوث الناجم عن تصريف النفايات وغيرها من المواد، فهي، وإن حظرت التلوث المتعمد أو تناولت موضوع التلوث الناجم عن أحداث تقع فيما بين السفن، إلا أنها لم تشر - وكما أشارت إليه اتفاقية لندن لـ 1972 سالفة الذكر - إلى موضوع تلوث قاع البحار والمحيطات من جرّاء أعمال التنقيب واستخراج النفط والمعادن من جهة؛ كما تختلف عنها من جهة ثانية، في عدم الإشارة الواضحة والصريحة إلى حكم المواد والمخلفات المشعة وهو الشيء الواضح في اتفاقية لندن لـ 1972، مما دفع عددا من الفقهاء إلى الإقرار بصعوبة انطباق أحكامها على هذه النفايات والمخلفات. فالملحق الأول والثاني منها يعالج موضوع نفايات الزيت ومشتقاته وكذا تنظيم التلوث بالمواد السائبة الخطرة والسامة المنقولة، كما أن الملحق الثالث منها يتضمن الوقاية من أخطار التلوث الناجم عن نقل النفايات الخطرة بحرا عن طريق حاويات أو سفن ناقلات، غير أن هذه الملاحق الثلاث لا تتضمن أي إشارة إلى موضوع السفن التي تعمل بالطاقة النووية ولا إلى تلك التي تحمل مثل تلك المواد. ولكن في المقابل، فإن هذه الملاحق تخلوا كذلك من نص يستبعد انطباقها على موضوع السفن التي تعمل

⁽¹⁾ وقد سبقت الإشارة إليها في صفحة 140 من هذه الأطروحة، راجع كذلك بشأن هذه الإتفاقية:

Arhaund de roulin « La répression dans les eaux internationales... ». *Op.Cit.*, 209 ; V.N : Françoise Odier. « Marpol annexe VI. ». *Annuaire du droit de la mer. 1997. Tome II. Op. Cit.*, P193-197.

⁽²⁾ راجع صفحة 556 من هذه الأطروحة.

بالطاقة النووية، مما يجعل من نصوص اتفاقية ماربول 78/73 وملاحقها غير مستبعدة التطبيق على هذه الطائفة من السفن، إذ بالإمكان أن تشملها جميع أحكام هذه الاتفاقية ذات الصلة بالتلوث الناجم عن السفن مهما كانت طبيعته ولا تعارض في ذلك ما دامت هذه المخلفات مؤذية أو سامة. (1) وتكون بذلك هذه الاتفاقية إحدى الاتفاقيات التي أحالت إليها المادة (23) من الاتفاقية العامة والتي يتعين على السفن الأجنبية التي تعمل بالقوة النووية «أن تحمّل من الوثائق وأن تُراعي من التدابير الوقائية الخاصة ما قرّره الاتفاقات الدولية فيما يتعلّق بتلك السفن»، ولا شك أن اتفاقية ماربول، وما تضمنته من وثائق هي إحدى هذه الاتفاقيات أيضا. (2)

أما عن اتفاقية سولاس 74 وقد سبقت الإشارة إليها (3)، فقد رأينا كيف أن الفقه الدولي قد أجمع على أن إحالة المادة (23) من الاتفاقية العامة موجهة إليها بالدرجة الأولى، وهو بالفعل إجماع محق لما ورد فيها من أحكام ذات صلة بالسفن النووية أو التي تحمل على متنها مواد نووية أو مؤذية أو خطيرة.

والحقيقة أن معاهدة سولاس 74 قد جاءت على أنقاض معاهدة سولاس 1960 مع بعض الإثراءات والتنقيحات؛ وقد صنفت المواد المشعة تحت الفئة السابعة منها، كما نص الفصل (VIII) منها على مقاييس الوقاية الخاصة التي يتعين على هذه السفن أن تراعيها، هذا فضلا عن جملة من الوثائق الدولية الهامة التي أوردتها في الملحق (C) منها والتي يتعين حملها من قبل السفينة التي تخضع بموجبها كذلك إلى تفتيشات مادية بقصد التحقق من مدى مطابقتها مواصفاتها للمعلومات المدونة على تلك الوثائق (4)؛ هذا فضلا عن قيام المنظمة البحرية الإستشارية الدولية بوضع مدونة للبضائع الخطرة في ضوء الفئة السابعة الواردة في هذه الاتفاقية والتي تشمل أحكاما جد مفصلة بخصوص نقل هذه

(1) Richard Stein. R.M. Walden. Op.Cit., P135, 136.

(2) وبخصوص المقاييس الصارمة التي يتعين على هذه السفن الإمتثال إليها، يمكن ذكر كل من المادتين (24) و (25) من الملحق الأول من اتفاقية ماربول التي ألزمت الناقلات بأن تحدد أحجاما وأبعادا للصهاريج الناقلة للنفط ومشتقاته، كما يتعين على ناقلات النفط بصفة عامة، أن تكون طرق بنائها موافقة للمقاييس الدولية لسلامة نقل هذه المواد وتجزئة عنابرها الداخلية بما يسمح برفع معدل السلامة والنجاة في حالة غرق هذه السفن أو تعرضها لحادث. ويجب أيضا إخضاع جميع ناقلات النفط التي تتجاوز حمولتها 150 طنا وكذا السفن الأخرى من غيرها إن تجاوزت 400 طنا إلى تفتيشات مادية تسمح بتمديد أو سحب "الشهادة الدولية للوقاية من التلوث الناشئ عن الزيت"، وهي شهادة دولية تسمح لأي طرف عضو في الاتفاقية لمعاينة السفينة وتفتيشها ومعاينة صحة المعلومات المدونة فيها عن السفينة. وفي الحالة العكسية، يحق للدولة الطرف أن تمنع دخول هذه السفينة إلى موانئها وأن تعاقب إجراءات مختلفة وحسب الحالة،

كلا من مالك السفينة أو تجهزها أو قائدها. راجع: Arhaund de roulin. Op.Cit., P 210.

(3) أنظر بشأنها ص 126-127 وبخصوص الإحالة إليها: ص 556 من هذه الأطروحة.

(4) وقد سبقت الإشارة إلى هذه الوثائق أيضا. أنظر هامش ص 557-558 من هذه الأطروحة وكذا الملحق الثالث.

البضائع بحرا، وهذا بهدف أن تصبح هذه المدونة أساسا لما تصدره الدول الأطراف من تشريعات وطنية قصد تنفيذ اتفاقية سولاس المذكورة سلفا.⁽¹⁾

وبالرغم مما سبق ذكره من اتفاقيات دولية تزامنت مع انعقاد المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار في مجال الملاحة النووية والتلوث الذري بالمواد المشعة، فإن هذا الموضوع الأخير بدأ يأخذ طابعا مستقلا عما ورد في الإتفاقية العامة، وبات يترج نحو التنظيم الإقليمي أو الجهوي ليشكل بعدا ونظاما دوليا جديدا موازيا للإتفاقية العامة تأخذ الدول منه أحكامها على غرار الإتفاقية العامة، وأحيانا يُرجح على هذه الأخيرة لما يكتنفه من تفصيل أكثر لم توردته الإتفاقية المذكورة، فضلا عن تلك النظم والأحكام اللصيقة به والتي فرضتها طبيعة ومستجدات الظروف الدولية التي أعقبت اعتماد الإتفاقية العامة، بل وحتى بعد دخولها حيز النفاذ.

ذلك أن تعزيز المنظومة الدولية في فترة التسعينيات بما يضمن سلامة الملاحة والوقاية من التلوث من المواد المشعة أو الخطرة أو ملاحاة السفن النووية قد أخذ أبعادا أخرى ولم يعد يقتصر على نطاق الإهتمام بتدابير الرقابة على السفن للوقاية من التلوث فحسب، وإنما ألقى كذلك بظلاله على تكوين رجال الطاقم من بعد ما أثبتت التحقيقات أن معظم الكوارث التي تقع في البحر تعود إلى أخطاء بشرية⁽²⁾، وهذا جرّاء حادثة جنوح "أموكو كاديز Amoco cadiz" في 16 مارس 1978 وكان ما خلفته من آثار مأسوية على البيئة البحرية الفرنسية؛ حيث اتضح أن هذا الحادث يعود في جانب كبير منه إلى إرهاب الطاقم، وكان أن دعت الحكومة الفرنسية في أعقابها إلى عقد مؤتمر دولي حضرته وفود 13 دولة أوروبية فضلا عن المنظمة البحرية الإستشارية الدولية ومنظمة العمل الدولية لبحث أسباب هذه الكارثة. وقد انتهى هذا المؤتمر إلى وضع توصية تهدف إلى تعزيز وزيادة كفاءة رجال الطاقم في التحكم والإشراف، وكان على إثر ذلك، أن تم إبرام الإتفاقية الدولية لمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال المناوبة للملاحين، المعروفة باسمها المختصر "STCW" الموقعة في لندن في 1978/7/7 ودخلت حيز التنفيذ في 1984/04/24؛ وقد قضت المادة (10) منها بأن "تخضع كل سفينة أثناء تواجدها في ميناء دولة طرف في الإتفاقية للرقابة من قبل ضباط مفوضين من قبل تلك

(1) راجع كلا من: د. محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 344، وكذا: Richard Stein. R.M. Walden. Op.Cit., P135.

(2) راجع ص 133 و 415 من هذه الأطروحة وكذا: Zebbar Noureddine. Op.Cit., P 8, 9. وفي تقرير للأمين العام عام 2001 مقدم إلى الجمعية العامة في دورتها (56) بتاريخ 9 مارس 2001، ذكر الأمين العام بأن التقديرات تفيد أن نحو 80 في المائة من الحوادث التي تقع في البحر ترجع جزئيا إلى خطأ بشري، ومن ثم، يتواصل تركيز جهود المنظمة البحرية الدولية على تحسين معايير ترخيص وتدريب البحارة وبخاصة، على كفاية تنفيذ المتطلبات الدنيا المبينة في تعديلات 1995 للإتفاقية الدولية المتعلقة بمعايير تدريب البحارة وإصدار تراخيصهم لعام 1978. راجع تقرير الأمين العام على الموقع السابق للأمين العام على الإنترنت، فهرس 2001، ص 26، 27.

الحكومة إلى الحد الذي يكفل التحقق من أن الشهادات الصادرة بموجب القاعدة رقم 12 والقاعدة رقم 13 صحيحة وسارية المفعول".⁽¹⁾

وقد تتابع الاهتمام الدولي بكفاءة رجال الطاقم وبشهادات مستويات التدريب حين أقدمت المنظمة البحرية الدولية على تعزيز نظم سلامة الأرواح في هذا الجانب باهتمامها بمسألتين: إحداهما تتعلق بإدراج جملة من النظم الجديدة التي ألحقتها بمعاهدة STCW 78 كتعديلات ملحقة بها ابتداء من عام 1995 ودخلت حيز التنفيذ في 1 فيفري 1997، وهي تعديلات تهدف في عمومها، إلى إلزام شركات النقل والملاحة البحرية بأن تراعي في إلحاق رجال البحر بالسفن، حصولهم على شهادات التأهيل الخاصة، وأن يكون لدى هذه السفن العدد الكافي من رجال الطاقم.⁽²⁾

أما المسألة الثانية، فهي تتعلق باعتماد "المدونة الدولية لإدارة السلامة Le Code International de la Gestion de la Sécurité (ISM)، وهو نظام دولي يسعى إلى تحسين مستوى الكفاءات لدى طواقم السفن سيما عند الحالات الطارئة، إضافة إلى تشديد المراقبة على رجال البحر بتفحص شهادات مؤهلاتهم وظروف عملهم من قبل دولة الميناء أو من قبل الدول المتعاقدة الأخرى. وقد دخلت مدونة "ISM" حيز التنفيذ في 1 جويلية 1998، وتنطبق أحكامها على جميع سفن نقل الأشخاص وكذا على جميع ناقلات النفط والسفن الصهاريج المخصصة لحمل المواد الكيميائية أو

⁽¹⁾ وقد سبقت الإشارة إلى هذه الإتفاقية. راجع ص 133 من هذه الأطروحة، وكذا: د. صالح الغرجومي، المرجع السابق، ص 608، ود. صالح سعيد شامس الكندي، المرجع السابق، ص 100 و 101.

⁽²⁾ أنظر: Zebbar Noureddine. Op.Cit., P 8, 9

وبخصوص ظروف هذه التعزيزات والتعديلات التي عرفتها معاهدة Stcw، يمكن القول بأنها جاءت بناء على مجموعة من المعطيات قدمتها المنظمة البحرية الدولية، وقد لخصها الأمين العام في تقريره المقدم أمام الجمعية العامة في دورتها (50) لـ 1 نوفمبر 1995 (A/50/713)، حيث ذكر التقرير إلى أن الدلائل تشير إلى أن التحسينات التي عمدت إليها المنظمة البحرية الدولية في مجال تحسين السلامة وتخفيض التلوث بدأت تقدم ثمارها من خلال التقليل من عدد الحوادث الخطيرة ولكن عدد الحوادث بصفة عامة قد عرف ارتفاعا يدعو إلى القلق وهذا بالنظر إلى أحجام الحمولات وارتفاع النسب المئوية للبضائع الخطيرة والمصنعة وتزايد الحركة في تعيين الملاحين القادمين من البلدان النامية والنقص في أعداد موظفي السفن ومؤهلاتهم وتصنيفاتهم في مقابل الزيادة المسقطة في عدد السفن العاملة في التجارة البحرية والارتفاع الفعلي في متوسط عمر هذه السفن.

وقد أشار تقرير الأمين العام إلى أن المنظمة البحرية أعدت تعديلات على اتفاقية سلامة الأرواح في البحر اعتمدت في نوفمبر 1995 لهذا الغرض، كما ذكر أيضا هذا التقرير، أنه بالنسبة "لسلامة ناقلات السوانب فهي مسألة خاصة، على النحو الذي تبينه احصاءات الخسائر: حدثت 15 حالة فُقد كامل في عام 1994 وبلغ مجموع خسائر الأرواح 141 بحارا، ويجري حاليا في المنظمة البحرية الدولية استعراض أساسي للحالة. وما فتئت عمليات التحميل والتفريغ، فضلا عن التستيف والتثبيت موضوع تعديلات جديدة للفصل السادس من الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر (التي سيبدأ سريانها في 1 يناير 1996). ويمكن أيضا ملاحظة أن إجراءات المراقبة من قبل دولة الميناء قد زيدت شديدا: فاعتبارا من 1 جويلية 1996 سيجري تفتيش موسع، مرة في السنة، على جميع ناقلات السوانب التي يزيد عمرها على 12 سنة، والتي ترسو في موانئ الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي."

أنظر تقرير الأمين العام على موقع الأمين العام الإلكتروني السابق، فهرس 1995، ص 60، 61.

السائبة الخطرة، وكذا على جميع السفن ذات الحمولة التي تفوق 500 طنة. وفي حالة ثبوت عدم حصول رجال الطاقم أو عدم حملهم للشهادات المعنية، جاز لدولة الميناء إحتجاز السفينة⁽¹⁾، مما يدفع إلى القول في نهاية المطاف، بأن اتفاقية STCW أو مدونة ISM يندرجان أيضا ضمن الاتفاقيات المحال إليها بموجب المادة (23) من الاتفاقية العامة في مجال الوثائق التي يتعين على السفن التي تعمل بالطاقة النووية وغيرها من السفن التي تحمل مواد خطيرة أو مؤذية حملها حتى ولو أن الاتفاقية والمدونة سالفتي الذكر قد جاءتا بعد اعتماد الاتفاقية العامة.⁽²⁾

وتعتبر اتفاقية "بازل Bâle" لـ 22 مارس 1989 بشأن التحكم في النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود اتفاقية هامة في هذا الإطار لاسيما في موضوع تقديم المعلومات من قبل السفينة وطبيعة هذه المعلومات إذا تعلق الأمر بملاحة عرضية على البحر الإقليمي من دون نية التوجه إلى الميناء. وقد رأينا فيما سبق، كيف أنه وخلال هذه المفاوضات، قد عمدت مجموعة من الدول هي البرازيل، الأرجنتين، الأوروغواي، كندا، اسبانيا والبرتغال إلى المطالبة بحق الإطلاع والمراقبة على

⁽¹⁾ راجع : Yves Van Der Mensbrugge. « L'avancement de la politique... ». Op. Cit., P181. وللإشارة، فإن الجمعية العامة للمنظمة البحرية الدولية قد اعتمدت في دورتها 21 المنعقدة في نوفمبر 1999 القرار (A.890(21)) المعنون بـ "مبادئ التكوين السليم للطاقم" ويجل هذا القرار محل القرار A.481(د.12) المعتمد عام 1981، وهو يرمي إلى مراعاة التطورات التي حدثت في صناعة السفن منذ ذلك الحين؛ كما يتضمن المبادئ الرئيسية الواجب تطبيقها عند النظر في مستويات تزويد السفن لكفالة تشغيلها على نحو آمن. أما بخصوص القلق بشأن انتشار الشهادات المزورة أو الشهادات الصحيحة التي يعتقد أنها أصدرت اعتمادا على شهادات أجنبية مزورة، فقد اعتمدت الجمعية العامة للمنظمة البحرية الدولية في دورتها 21 القرار (A.891(21)) المعنون بـ "الممارسات غير المشروعة المرتبطة بإصدار شهادات الأهلية والتصديقات". راجع في هذا الموضوع: تقرير الأمين العام المقدم إلى الجمعية العامة في دورتها (55) لـ 20 مارس 2000 على الموقع الإلكتروني السابق للأمين العام، فهرس 2000، ص 19.

⁽²⁾ للإشارة، فإن الجزائر قد أولت موضوع العدد الكافي المؤهل من رجال البحر على متن السفن اهتماما واسعا بما ينسجم مع دخول المدونة الدولية لإدارة السلامة (ISM) حيز التنفيذ عام 1998، وهذا من خلال المرسوم التنفيذي رقم 02/02 المؤرخ في 6 جانفي 2006 المحدد للقواعد المتعلقة بالاحتفاظ على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طنة بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها. وقد بينت المادة الثانية منه، العدد الأدنى من البحارة على متن السفن التجارية لضمان أمنها بأنه "ذلك العدد الوارد في الشهادة التي تحدد العدد الأدنى من البحارة لضمان الأمن «Minimum safe manning» التي تسلمها الإدارة البحرية المختصة". كما أشار المرسوم سالف الذكر في مادته الرابعة إلى جدول مرفق بالملحق الأول منه وهو عبارة عن جدول يشتمل على عدد من الخانات منها صنف السفينة، نوع الملاحة، الحمولة الكلية المسجلة ونوع السفينة، وهو يقدم أعدادا من رجال الطاقم تبعا لذلك من ضباط السطح، مستخدمي التحكم التنفيذي، ضباط الماكينات ومستخدمي التحكم التنفيذي الخاصين بهم. وأضافت المادة (4) في فقرتها الثانية، بأن الإدارة البحرية الوطنية تحدد عدد البحارة حسب معايير هي :

"(أ) نوع السفن (السفن الناقلة للركاب، للبضائع العامة، للمواد الكيماوية والمخروقات)،

(ب) نوع الملاحة الممارسة (الملاحة قرب السواحل، الملاحة المحدودة، والملاحة غير المحدودة)،

(ج) حمولة السفن،

(د) صنف السفينة (آلية أو عادية)".

راجع فحوى المرسوم التنفيذي سالف الذكر وملحقه في الجريدة الرسمية (ج.د.ش)، العدد 01 لـ 6 يناير 2002.

السفن التي تنقل مواد خطيرة عند مرورها بالبحر الإقليمي من دون نية التوجه إلى الميناء، وكيف أن هذه المطالب قد تصدت لها الولايات المتحدة، بريطانيا وألمانيا الفيدرالية، فجاءت المادة (4) من هذه الإتفاقية خالية من أي إشارة إلى هذه المطالب بل بالعكس، أن أقرت هذه المادة عدم فرض أي شروط يكون من شأنها إنكار حق المرور البري.⁽¹⁾

وصحيح أن موضوع اتفاقية بازل هو التحكم في نقل النفايات الخطرة عبر الحدود، إلا أن هذه الإتفاقية قد استثنت من نطاق أحكامها، طبقاً لنص الفقرة الثالثة من المادة الأولى، "النفايات التي تخضع، لكونها مشعة، لنظم رقابة دولية أخرى من بينها صكوك دولية مطبقة بشكل محدد على المواد المشعة"، كما استثنت كذلك، وبموجب الفقرة (4) من المادة الأولى دائماً، "النفايات الناجمة عن العمليات العادية للسفن، والتي يغطي تعريفها صك دولي آخر"؛ مما يدفع إلى القول أن أحكام هذه الإتفاقية لا تنطبق على موضوع السفن النووية بل ينحصر نطاق تطبيقها فقط على مجال السفن التي تحمل مواد خطيرة أو مؤذية من دون أن تكون من بينها المواد المشعة. كذلك لا ينصرف حكمها إلى مجال نفايات الزيت ومشتقاته ولا إلى تلك التي تنجم عن العمليات العادية للسفن؛ مما يدفع إلى القول كذلك، بأن هذه الإتفاقية تفسح المجال لأنطبق كل من اتفاقيتي ماربول 78/73 وسولاس 74 ولا تؤثر أحكامها على أحكام هاتين الإتفاقيتين.

ومع ذلك، فإن اتفاقية بازل لعام 1989 حين استعرضت بعض أحكامها في هذا المقام فإنما كان ذلك لتبيان الاتجاه الدولي الحديث لمرور السفن التي تحمل مواد خطيرة أو مؤذية، ومدى حرية هذا المرور بالإستناد إلى براءته فقط، ومن دون أن يعلق على ترخيص أو إخطار مسبق كما رأينا بالنسبة إلى الإتفاقية العامة وما حاكه الفقه الدولي بشأن هذا الموضوع فيها من تأويل وأسانيد. فإذا كان أن طالبت أثناء المفاوضات مجموعة من الدول - وهي التي سبقت الإشارة إليها - بفرض الرقابة والإطلاع على هذه السفن وحمولتها، وقصر مرورها على حصولها على موافقة مسبقة من قبل الدولة الساحلية بعد إخطارها مسبقاً بعملية هذا المرور، فإن هذه الفكرة لم تخرج عن المطالب التقليدية التي اكتنفت ظروف المؤتمر الثالث حين مناقشته لموضوع السفن النووية والتي تحمل مواد خطيرة أو مؤذية؛ كما أن تصدي الولايات المتحدة وبريطانيا وألمانيا الفيدرالية لهذه المطالب، فإنما بذلك لم تخرج أيضاً عن نطاق التصدي القديم الذي عمدت إليه هذه الدول لإحباط أية محاولة تهدف إلى رهن المرور البري بقميد أو شرط. وقد جاءت اتفاقية بازل في نفس هذه الظروف لاقتراحها الزمني منها، ولتعاكس صور هذا التناقض السياسي والخلاف الدولي بشأن الإخطار المسبق؛ فهي قد قضت في البند (و) من الفقرة الثانية من المادة الرابعة بـ "اشتراط أن تقدم المعلومات المتعلقة بالنقل المقترح للنفايات الخطرة

(1) راجع الصفحات 545-546 من هذه الأطروحة.

والنفايات الأخرى عبر الحدود إلى الدول المعنية وفقا للملحق الخامس ألف، كما يتسنى لها أن تحدد بوضوح ما للنقل المقترح من آثار على الصحة البشرية والبيئية"، ويكون هذا البند - حسب نصه وإطاره العام - موجه إلى الدول المستوردة للنفايات التي يحق لها أن تطلب معلومات عن هذا النقل وخطورته وأثره على الصحة البشرية والبيئية، ولها أن ترفض استقبال السفينة بالمرّة، لأن الأمر هنا متعلق بدخول السفينة إلى موانئها ولا علاقة لهذا النص بالمرور البريء العرضي خلال البحر الإقليمي الذي يهم هنا دولة العبور⁽¹⁾ فقط. فماذا أوردت اتفاقية "بازل" بشأنه؟

تناولت اتفاقية بازل هذه الحالة بموجب المادة (6) منها التي نصت على ما يلي :

"1- تخطر دولة التصدير، عن طريق السلطة المختصة فيها، أو تطلب من المولد أو المصدر أن يخطر السلطة المختصة في الدول المعنية كتابة، بأي نقل مقترح لنفايات خطرة أو نفايات أخرى عبر الحدود. وعلى هذا الإخطار أن يتضمن الإعلانات والمعلومات المحددة في الملحق الخامس ألف، مكتوبة بلغة تقبلها دولة الإستيراد. ويلزم إرسال إخطار واحد فقط إلى كل دولة معنية.

2- تقوم دولة الإستيراد بالرد على المخطر كتابة بالموافقة على النقل بشروط أو دون شروط، أو برفض السماح بالنقل، أو بطلب معلومات إضافية. وترسل نسخة من الرد النهائي لدولة الإستيراد إلى السلطات المختصة في الدول المعنية الأطراف.

3- لا تسمح دولة التصدير للمولد أو للمصدر ببدء النقل عبر الحدود حتى تتلقى تأكيدات رسمية بما يأتي:

(أ) أن المخطر قد تلقى الموافقة المكتوبة لدولة الإستيراد، و

(ب) أن المخطر قد تلقى تأكيدات من دولة الإستيراد عن وجود عقد بين المصدر والمتخلص يحدد الإدارة السليمة بيئيا للنفايات قيد النظر.

4- تقوم كل دولة عبور طرف بإبلاغ المخطر على وجه السرعة باستلام الإخطار. ويجوز لها أن ترد بعد ذلك على المخطر كتابة، خلال 60 يوما، بالموافقة على النقل بشروط أو دون شروط، أو برفض السماح بالنقل، أو بطلب معلومات إضافية. وعلى دولة التصدير ألا تسمح ببدء النقل عبر الحدود إلى أن تتلقى الموافقة المكتوبة لدولة العبور. بيد أنه إذا قرر طرف، في أي وقت، عدم اشتراط تقديم موافقة مكتوبة مسبقة، سواء بصفة عامة أو بمقتضى شروط محددة، لنقل نفايات خطرة أو نفايات أخرى عبر الحدود، أو إذا عدّل شروطه في هذا الصدد، فإن عليه أن يقوم في الحال بإبلاغ الأطراف

⁽¹⁾ وهي الدولة التي عرّفها المادة الثانية من هذه الإتفاقية في فقرتها (12)، حيث نصت على أنه: " "تعني دولة العبور" أي دولة عدا دولة التصدير أو الإستيراد، يُخطَطُّ أو يُجرى غيرها نقل نفايات خطرة أو نفايات أخرى." أنظر إصدار النص في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية بتاريخ 19 مايو 1998، العدد 32، ص6.

الأخرى بقراره عملاً بالمادة 13. وفي هذه الحالة الأخيرة، يجوز لدولة التصدير، إذا لم تتلق رداً خلال 60 يوماً من استلام دولة العبور لإخطار معين، أن تسمح لعملية التصدير بأن تجرى عبر دولة العبور".

فما إذا يستفاد من هذا النص؟

إن الإستقراء المبدئي لهذا النص، لاسيما الوارد في الفقرة الرابعة، يذهب إلى تقرير حق دولة العبور في الموافقة على النقل بشروط أو بدون شروط أو أن ترفض السماح بهذا النقل بالمرّة، كما لها أن تشترط كذلك تقديم معلومات إضافية حول هذا النقل. ويكون هذا الإجراء قيدياً على المرور في دولة العبور. بمعنى أنه يعدم المرور من أساسه، وما لم توافق عليه هذه الدولة، فإنه لا يحق لدولة التصدير أن تسيّر سفناً لنقل النفايات عبر المياه الإقليمية لدولة العبور إلا في الحالة التي يقرر فيها أي طرف عدم اشتراط تقديم موافقة مكتوبة مسبقة وأبلغ الأطراف الأخرى بقراره، أو حين سكوت دولة العبور - بعد إخطارها بعملية النقل - لمدة (60) يوماً مما يدل على موافقتها الضمنية ويحق لدولة التصدير أن تعتمد على نقل هذه المواد عبر هذه الدولة من دون الحصول على موافقتها.

وما يهمنا في هذا الإطار هو حكم الفقرة (4) من المادة (6) ومدى إمكانية انطباقه على حق المرور البريء العرضي الواقع في البحر الإقليمي لدولة العبور، خصوصاً إذا ما وضعنا في الحسبان ما جرى في مفاوضات هذه الإتفاقية من ردود أفعال جاءت من قبل الولايات المتحدة وبريطانيا وألمانيا الفيدرالية، وهي الدول التي صرحت عند إمضائها على هذه الإتفاقية، أن نصوص هذه الأخيرة لا يمكن تأويلها على نحو يفهم معه أن مرور هذه السفن مرهون بموافقة دولة أو موقوف على إخطارها المسبق، وسواء تعلق الأمر بمرور بريء في البحر الإقليمي أو بمرور حرّ في المنطقة الاقتصادية الخالصة.⁽¹⁾

ومع ذلك، فإنني لا أتفق مع ما أورده الفقيه "Yves V. D. Mensbrugge" حين ذهب إلى أن مذكرتي مجلس الإتحاد الأوروبي لعام 1979 و 1989⁽²⁾ لا يتماشيان مع اتفاقية بازل لما أقرت هذه الأخيرة بجواز طلب دولة العبور الإخطار المسبق كقيود على مرور النقل البحري لهذه المواد على بحرهما الإقليمي، وأن هذه الدولة - وما لم تقدم موافقتها بذلك - لا تستطيع دولة التصدير أن تعتمد على أي إجراء.⁽³⁾ وأعلل عدم اتفائي هذا أولاً، بما جرى خلال المفاوضات من تصريحات مختلفة، إذ لو كان فهم الدول المتفاوضة لنص المادة (6) على النحو الذي فهمه الفقيه "Mensbrugge" لتحفظت عليها أو لما اتجهت إلى التوقيع على الإتفاقية أصلاً، وهي التي صدرت عنها تصريحات سعت من

⁽¹⁾ وهي التصريحات التي جاءت كرد فعل على مطالبة كل من البرازيل، الأرجنتين، الأوروغواي، كندا، اسبانيا والبرتغال، وقد سبقته الإشارة إلى ذلك. راجع ص 545 من هذه الأطروحة.

⁽²⁾ وسوف أشير إليهما في العنصر الموالي بحول الله

⁽³⁾ Yves Van der Mensbrugge. « Le contrôle de certains navires... » Op. Cit., P63.

خلالها إلى تقييد مرور السفن الناقلة للنفايات بإخطار مسبق حتى ولو كانت في حالة مرور بريء عرضي فقط وقد رأينا ذلك.

ومن جهة ثانية، فإن اتفاقية بازل، وإذا عاجلت نقل النفايات والتخلص منها عبر الحدود، فإن أحكامها غير مرهونة بالنقل البحري وحده رغم أنها أشارت إليه؛ وتكون نتيجة ذلك، أن دولة العبور في قصد الاتفاقية، لا ينحصر على دولة ساحلية تمر السفينة على بحرها الإقليمي مرورا بريئا عرضيا، وإنما هي حسب المادة (2^{§12}) من الاتفاقية "أي دولة عدا دولة التصدير أو الإستيراد، يخطط أو يجري عبرها نقل نفايات خطرة أو نفايات أخرى"، بمعنى أنها كذلك الدولة التي تسمح باستخدام موانئها أو أراضيها لنقل هذه النفايات إلى دولة أخرى قد تكون حبيسة مثلا. فدولة العبور هنا في مقصد اتفاقية بازل، يعينها العبور بطريقة أو بأخرى لاشتراكها في ترتيباته وتدبيره؛ والعبور هنا أيضا، لا يعني المرور بالبحر الإقليمي مرورا بريئا عرضيا، وإنما قد يكون من خلال موانئها أو عبر أراضيها، وهي في جميع الأحوال تسهر على تنظيمه وإدارته كذلك؛ ولذلك أوردت هذه الاتفاقية أحكاما تنظيمية أكثر دقة فأوجبت مثلا "تعيين أو إنشاء سلطة مختصة... لاستلام الإخطار في حالة دولة العبور" (المادة 5^{§1})، كما أجازت "لدولة التصدير... السماح للمولد أو المصدر باستخدام إخطار عام... عن طريق مكتب جمارك الخروج ذاته في دولة التصدير، وعن طريق مكتب جمارك الدخول ذاته في دولة الإستيراد، وفي حالة العبور، عن طريق مكتب جمارك الدخول والخروج ذاته في دولة أو دول العبور" (المادة 6^{§6}). أما أن تمر سفينة ناقلة للنفايات على بحر إقليمي لدولة ما لا علاقة لها بها لتصل إلى ميناء دولة أخرى، فلا يمكن معه القول بأن دولة البحر الإقليمي هي دولة عبور وإنما هي دولة المرور، لأن استخدام البحر الإقليمي هنا، إنما جاء في إطار الملاحة العادية المنطبق فيها حق المرور البريء، ولذلك جاء حكم الفقرة (12) من المادة (4) ليزيح هذا الغموض حين قضى بأن "ليس في هذه الاتفاقية ما يؤثر بأي طريقة كانت على سيادة الدول على بحارها الإقليمية المحددة وفقا للقانون الدولي وعلى الحقوق السيادية والولاية القضائية للدول في مناطقها الاقتصادية الخالصة وأرصفتها القارية وفقا للقانون الدولي، وعلى ممارسة سفن وطائرات كل الدول للحقوق والحريات الملاحية المنصوص عليها في القانون الدولي والموضحة في الصكوك الدولية ذات الصلة"، وفي هذا دلالة واضحة على أنه إذا تعلق الأمر بمرور بريء عرضي خلال البحر الإقليمي، فإن هذا المرور يكون طبقا لقواعد القانون الدولي، وجلي أن هذا الأخير لا يقر أي قيد أو شرط ينكر حق المرور البريء أو يعرقله كما رأينا في معظم الأحكام المستعرضة بشأن هذا المرور؛ ثم إنه، وفي جميع الأحوال، وعلى فرض صحة ما ذكره الفقيه "Mensbrugge"، فإن دولة الإستيراد إذا لم تلتق رداً خلال 60 يوما من استلام دولة العبور لإخطار معين، لها الحق في أن تسمح لعملية التصدير بأن تجرى عبر دولة العبور، من جهة، وتبقى من جهة أخرى اتفاقية بازل معاهدة محدودة وغير شارعة فلا تلزم إلا أطرافها وهي لا تتساوى مع الاتفاقية

العامة التي يقاس من قواعدها العامة تفسير الأحكام التي تأتي ضمن اتفاقيات لاحقة؛ كما أنه يجدر التساؤل عن مصير الدول التي ليست طرفا في اتفاقية بازل، هل يجوز لها أن تتشبت بالإخطار كما هو وارد في هذه الإتفاقية على أساس أنها دولة عبور؟ إن الإجابة هي بالنفي لأن هذه الدول يجب أن تكون وفق شروط دولة العبور وأن تتحمل التزاماتها كما جاءت في اتفاقية بازل فقط، وفي غير ذلك، فليس لها أن تقطع مرور سفينة خلال بحرها الإقليمي أو تعرقله ولو كانت سفينة نووية حتى، لأن ما أوردته الإتفاقية العامة في هذا الموضوع فيه الكفاية من الأحكام وأزيد.

وكما أسلفت بالإشارة فإن اتفاقية بازل لعام 1989، وباستبعادها بموجب المادة الأولى منها للسفن التي تعمل بالطاقة النووية وللنفايات الناجمة عن العمليات العادية لتشغيل السفن، وتكون بذلك قد أفسحت المجال لإنطباق أحكام كل من اتفاقيتي ماربول 78/73 وسولاس 74 اللتين بقيتا من المعاهدات الشارعة التي تحتوي على قوة القواعد الآمرة. بما حظيتا به من اهتمام دولي كرسست المنظمة البحرية الدولية جل جهودها في ظلّهما حتى من بعد اتفاقية بازل لـ 1989. وفي هذا السياق، فإن اتفاقية ماربول 78/73 تعتبر لوحدها قاموسا ينفرد بمعالجة أحكام التلوث مهما كانت طبيعته ومصادره وهي، الملاحظة التي أبدتها وفود الدول المجتمعة في مؤتمر لندن في 5 نوفمبر 1997 بغية إقرار البروتوكول (VI) الذي يهدف إلى معالجة وتنظيم التلوث الجوي الناجم عن السفن⁽¹⁾، لتصبح هذه الإتفاقية، وبعد دخول ملاحقها الست (6) حيز النفاذ⁽²⁾، وبعد إضافة البروتوكول (VI) إليها، مدونة دولية تمثل اتجاهها أو نظاما عالميا معاصرا يستجيب لتطلعات الدول أمام حركة النقل البحري مع مطلع التسعينات وما عرفته من تكنولوجيات أدخلت على مجال الملاحة البحرية والنقل الدولي للبضائع بما يعزز أنظمة السلامة ويقلل من المشاكل ومن أخطار التلوث.⁽³⁾

(1) وهو البروتوكول الذي جاء نتيجة لمطالب الدول الإسكندنافية وألمانيا جرءا كثافة المرور البحري وتأثيره على طبقة الهواء مما صاحبه هطول أمطار حمضية ملوثة ألحقت أضرارا بالغابات الساحلية لهذه الدول . أنظر: *Françoise Odier. Op.Cit., P194 et 201.*

(2) ومعظم ملاحق ماربول 78/73 دخلت حيز النفاذ في فترة قبيل فترة التسعينيات أو خلالها، وقد أدى ذلك في البداية إلى اصطدام الملحق الأول في عام 1990 مع القانون الأمريكي بالتلوث بالزيت "OPA" (Oil Pollution Act) الذي حاولت الإدارة الأمريكية فرضه في مواجهة دخول الملحق الأول حيز التنفيذ. أما الملحق الثاني، فهو المتعلق بالوقاية من التلوث بالنفايات السائلة بطبيعته المؤذية والخطرة، وقد دخل حيز التنفيذ في 6 أبريل 1987، كما دخل الملحق الثالث الخاص بنقل النفايات والمواد المؤذية عن طريق الحاويات في 1 جويلية 1992، ودخل الملحق الخامس المتعلق بإلقاء الفضلات من السفن في 3 ديسمبر 1988، فضلا عن الملحق (VI) الذي جاء لتغطية التلوث الجوي الناجم عن السفن، والذي تعهدت الدول بموجبه كذلك إلى اتخاذ كافة التقنيات التي تحول دون تلوث الجو من السفن وبما يحافظ كذلك على غلاف الأوزون. راجع بخصوص محتويات هذه الملاحق ودخولها حيز التنفيذ في: المرجع السابق، ص 200.

(3) وباعتماد الملحق السادس ضمن اتفاقية ماربول، فقد أصبحت الحاجة ملحة إلى الإنهاء التدريجي لإستخدام السفن للطلاءات المضادة للحشيش التي ثبت ضررها. ونتيجة لذلك، عقدت عدة أحكام تعاهدية خلال السنتين 2000-2001 تمت بإشراف المنظمة البحرية

ثانياً) التَّنْظِيمُ الإِتِّفَاقِيُّ الجِهَوِيُّ أَوْ الإِقْلِيمِيُّ: وفضلاً عما سبق من جهود دولية في هذا المجال، فقد ظهرت طائفة من الإِتِّفَاقِيَّاتِ الجِهَوِيَّةِ والإِقْلِيمِيَّةِ السَّاعِيَّةِ إلى تَنْظِيمِ مِلاحةِ السِّفَنِ النُّوَوِيَّةِ وما في حكمها، وكذا التخلُّص من النفايات المشعة وهذا تطبيقاً لحكم الفقرة (ج) من التوصية (86) التي أسفر عنها مؤتمر ستوكهولم لعام 1972. ولا يمكن في هذا الإطار حصر جميع هذه الإِتِّفَاقِيَّاتِ الدُولِيَّةِ الجِهَوِيَّةِ لكن، يمكن ذكر أمثلة عنها، كاتفاقية أوسلو المشار إليها آنفاً، وكذا اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط الموقعة في لندن عام 1976 وبروتوكولاتها⁽¹⁾، وكذا اتفاقية حماية الوسط البحري لبحر البلطيق المبرمة في 22 مارس 1974 والتي حظرت تلويث هذا البحر بأي مواد سامة أو مشعة ومن أي مصدر كان، سواء من محطات على الساحل أو بواسطة السفن ومهما كانت طبيعة هذه الأخيرة أو نوعيتها. كذلك أذكر اتفاقية الوقاية من التلوث البحري الناجم عن مصدر مخضب، الموقعة في 30 جوان 1975 بباريس وهي تم المجموعة الأوروبية وتخص مناطق جهوية كالحيط الأطلسي والقطب الشمالي.⁽²⁾

ألف) المَجْمُوعَةُ الأُورُوبِيَّةُ وَتَنْظِيمُ مِلاحةِ السُّفُنِ النُّوَوِيَّةِ وَمَا فِي حُكْمِهَا: ومن بين أهم التطورات على صعيد الملاحة النووية وما يتصل بها كذلك، تلك المذكرة التي قدمها مجلس المجموعة الأوروبية تحت رقم 79/116/CEE بتاريخ 21 ديسمبر 1978 والمعدلة بمذكرة المجلس رقم 79/1054/CEE بتاريخ 6 ديسمبر 1979 حول المقاييس الدنيا الواجب توافرها في الناقلات والصهاريج التي تدخل إلى موانئ المجموعة الأوروبية أو تخرج منها. وبموجب المادة الأولى من هذه المذكرة، فإن السفن المعنية بأحكام هذه الأخيرة هي جميع السفن والصهاريج التي تحمل الزيت أو المواد الكيميائية وغيرها وتنفوق حمولتها 1600 طناً، بحيث يتعين عليها وفق نص المادة الأولى دائماً، أن تقدم قبل وصولها إلى الميناء أو عند دخولها إلى المياه الإقليمية المحاذية لأحد الموانئ جملة من المعلومات منها: إسم السفينة، إشارة النداء، جنسيتها، طولها، قوة دفعها، ميناء الوصول، الساعة المتوقعة للوصول إلى هذا الميناء، طبيعة الحمولة وكمياتها، اشتغال السفينة على الوثائق الدالة على ذلك، وكذا وجود بعض العوائق المحتملة التي من شأنها عرقلة الملاحة البحرية أو التأثير على تحرك السفينة أو التهديد بتلويث الوسط البحري.⁽³⁾ وفضلاً عن ذلك، يتوجب على قائد السفينة أن يدوّن

الدولية "OMI" قصد تنظيم استخدام هذا الطلاء. راجع تقرير الأمين العام للأمم المتحدة المقدم أمام الجمعية العامة في دورتها (55) في 20 مارس 2000 (A/55/61) على الموقع السابق للأمين العام على الإنترنت فهرس 2000، ص46.

⁽¹⁾ وقد سبق الإشارة إلى هذا الموضوع في الصفحات: هامش 141 و412 من هذه الأطروحة.

⁽²⁾ Richard Stein. R.M. Walden. Op.Cit., P139.

⁽³⁾ راجع: Yves Van der Mensbrughe. « Le contrôle de certains navires . Op.Cit., p52.

جملة من المعلومات على ملاحق نموذجية أقرتها مذكرة المجلس سالفة الذكر، يقدمها عند الضرورة وبناء على طلب السلطات المينائية المختصة في الميناء وعند طلبها في المياه الإقليمية؛ هي ملاحق تتضمن معلومات تتعلق بمقاييس السلامة منها: هوية السفينة، أجهزة السلامة فيها، وشهادات مستويات الأمن وغيرها من الشهادات، وكذا معلومات تخص طاقم السفينة.⁽¹⁾

و بموجب البند (ب) من الفقرة الأولى من المادة الأولى من هذه المذكرة، فإن تقديم المعلومات سالفة الذكر لا يقتصر على حالة الدخول إلى الميناء فحسب، وإنما يتوجب على قائد السفينة إخطار السلطات المينائية عند دخوله إلى المياه الإقليمية "المحاذاة Limitrophes" لأقرب ميناء عن كل حادث أو خلل من شأنه أن يعرقل حركة هذه السفينة؛ وتتم عملية هذا الإخطار حينياً بواسطة أجهزة الاتصالات اللاسلكية.⁽²⁾ فإذا رأت السلطات المينائية لدولة الساحل طبقاً لنص الفقرة الثالثة من المادة الأولى، أن حركة مرور السفن خلال البحر الإقليمي لا تسمح بتقدم السفينة، جاز لها أن تنسق مع قائد السفينة تنظيم عملية المرور.⁽³⁾

وتؤكد الأحكام المستعرضة من مذكرة المجلس سالفة الذكر، أن تنظيم الملاحة البحرية للسفن النووية أو التي تحمل مواد خطرة أصبح يتبع نظاماً خاصاً بعيداً عن الجدل الفقهي الذي تعاور وضع هذه الطائفة من السفن بخصوص الحصول على ترخيص أو إخطار مسبق؛ فهذه الأحكام الجديدة أصبحت، تراهن على مستويات النقل والتجارة البحرية الدولية وسلامة سواحل الدولة من التلوث الناجم عن السفن. وصحيح أن الترخيص أو الإخطار المسبق الذي يُعدم المرور البريء غير وارد في هذه المذكرة، إلا أن تقديم المعلومات بخصوص هذه السفينة عند دخولها إلى المياه الإقليمية ضروري على الأقل لتمكين المجموعة الأوربية من تدارك أعطاب هذه السفن والتقليل من التلوث الناجم أو المحتمل وقوعه منها بأن تسهل وتنظم عملية مرورها مراعية بذلك، كثافة حركة المرور طبقاً لنص المادة (3§1) من هذه المذكرة، وفي كل هذا، انسجام مع ما خلُصتُ إليه في سياق حديثي عن هذا الموضوع ضمن مجال الإتفاقية العامة التي تظهر بصماتها واضحة على مذكرة المجلس سالفة الذكر.

⁽¹⁾ Ibid, P52.

⁽²⁾ للإشارة، فإن ثمة إنجازاً تم ادخاله إلى نطاق الملاحة البحرية وهو يلحق بتنقيح الفصل الخامس من الإتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر وهو يتمثل في تزويد جميع السفن الجديدة التي تبلغ حمولتها القائمة 300 طن فأكثر المبحرة في رحلات بحرية دولية وسفن الشحن التي تبلغ حمولتها القائمة 500 طن فأكثر وغير مبحرة في رحلات دولية، وسفن الركاب بصرف النظر عن حجمها والتي يشرع في بنائها ابتداء من 1 جويلية 2002، بنظام آلي لتحقيق الهوية ذي قدرة على تقديم معلومات عن السفينة إلى السفن الأخرى أو إلى سلطات الدولة الساحلية بطريقة آلية. وهي طريقة تتجاوز بكثير الجدل الفلسفي المبني على ضرورة الحصول على الإشعار المسبق المبني على سيادة الدول أو لدواعي الأمن.

أنظر تقرير الأمين العام المقدم إلى الجمعية العامة في دورتها (56) بتاريخ 9 مارس 2001. (A/56/58) على الموقع الإلكتروني التالي :

www.un.org/depts/los/general_assembly/general_assembly_reports.htm فهرس 2001 ص 25 و26.

⁽³⁾ Ibid, P 52, 53.

وفضلا عما سبق، وبعد محاولات أخرى عمدت إليها المجموعة الأوروبية في هذا الإطار⁽¹⁾، رأت هذه المجموعة عام 1989 أن تعمد إلى اقتراح تنظيم آخر يعدل مذكرة المجلس سالفة الذكر ويوسعها لتشمل نفس البضائع الخطرة عن طريق حاويات وهذا بالنظر إلى ارتفاع معدل نقلها وكذا نسبة الأخطار الناجمة عن اصطدام السفن التي تقوم بهذه العملية. فقد حددت المادة (3) من هذا الاقتراح السلطات المختصة في كل دولة طرف تؤهل لتلقي المعلومات ونقلها، وقضت المادة (5) منها بوجوب تقديم هذه المعلومات من قبل السفن مع جواز أن ينوب عنها القائمون باستغلالها أو تجهزوها في ذلك، وهي تلك المنصوص عليها في الملحق الأول من هذه المذكرة وتشمل طبيعة البضائع الخطرة المنقولة بحسب قائمة المواد المدونة في كل من القسمين الأول والثاني من الملحق (IV)، وكذا عددها أو كميتها وموضعها الدقيق على جسم السفينة؛ كما يتعين أيضا تقديم تأكيد بالمعلومات الخاصة بالبضائع الخطرة المحمولة على متن السفينة وبيان وضعها وطرق شحنها.⁽²⁾

كما تلزم المادة (6) من هذه المذكرة السفن بمجرد دخولها إلى المياه الإقليمية لدولة عضو في المجموعة الأوروبية أن تقوم بإخطار السلطات المختصة بأي عوائق أو أعطاب من شأنها التقليل من مقدرة السفينة على الحركة بما من شأنه التأثير على المرور وكثافته في هذه المنطقة البحرية؛ كما يتعين على السفينة أيضا، أن تحظر عن أي تسرب لهذه البضائع داخل السفينة أو أي إلقاء لها من على ظهرها في البحر الإقليمي لاسيما تلك البضائع الخطرة المنصوص عليها في الفئة الثالثة من الملحق (IV)، وأن يتم هذا الإخطار كذلك طبقا لما هو منصوص عليه في الملحق الثالث من هذه المذكرة أيضا.

وتقوم السلطات المختصة المستقبلية لهذه المعلومات حسب نص المادة (8) من المذكرة المذكورة، بتوزيعها على جميع السفن التي تمر خلال البحر الإقليمي قصد لفت انتباهها واتخاذ الحيطة والحذر لتفادي السفينة التي تعرضت لحادث أو المنطقة التي تعرضت لتلوث بهذه المواد أو توشك أن تتعرض، وتفاديا أيضا، لأي اصطدام بين السفن في إطار تنظيم شامل لحركة المرور البحري؛ وتستثنى من هذه التدابير، السفن الحربية أو الحكومية المستغلة لأغراض غير تجارية. (المادة 91 من المذكرة).⁽³⁾

وفي رأيها الجمع حول اقتراح هذه المذكرة، رأت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية للإتحاد الأوروبي في 18 أكتوبر 1989 أن العمل بهذه المذكرة من شأنه أن يوجد نوعا من عدم التجانس بين

⁽¹⁾ هي محاولات عدة صدرت عن المجلس في شكل مذكرات منها: مذكر 78/319/CEE لـ 20 مارس 1978 الخاصة بتنظيم النفايات السامة والخطرة، ومذكرة المجلس رقم 84/631/CEE لـ 6 ديسمبر 1984 المتعلقة برقابة المجموعة الأوروبية للنقل العابر للحدود للنفايات الخطرة المعدلة بمذكرة المجلس رقم 86/279/CEE لـ 12 جوان 1986 ... إلخ. راجع في شأن هذه المذكرات: *Ibid, P55.*

⁽²⁾ *Ibid, P53, 54*

⁽³⁾ *Ibid, P 54.*

تنظيم ملاحه السفن التي تعمل بالطاقة النووية وما في حكمها والتي سيأخذ بها الإتحاد الأوروبي، وبين ما تسيير عليه غالبية الدول من أحكام دولية. وقد رأت اللجنة، أن هذه المذكرة يجب أن تستجيب وتتجانس مع ما هو معمول به من قبل المنتظم الدولي لاسيما في أخذه بأحكام كل من اتفاقي ماربول 78/73 وكذا ملحقها الثالث المتعلق بالنقل البحري للبضائع الخطرة عن طريق حاويات، والذي دخل حيز التنفيذ في 1 فيفري 1991، وكذا بما جاء في اتفاقية سولاس 74 والمدونة الدولية التي ألحقتها بها المنظمة البحرية الدولية وتخص نقل البضائع الخطرة (IMDG).⁽¹⁾

ومهما يكن من أمر مذكرتي المجلس لعامي 1979 و 1989⁽²⁾، فإن الفقه الدولي قد قارن بين أحكامهما وبين الأحكام الأخرى ذات الصلة بمرور طائفة السفن النووية لاسيما في الإتفاقية العامة وما قيل حولها بشأن الإخطار المسبق. ذلك أن ما تقوم به السفن المباشرة للملاحة في المياه الإقليمية لدول الإتحاد الأوروبي من عمليات تقديم معلومات مفصلة إنما يتعلق فقط بحالة السفن التي تتوجه إلى إحدى المحطات النهائية لدولة من دول هذا الإتحاد أو موانئها، أما عن الملاحة العرضية التي تهدف إلى اجتياز البحر الإقليمي فقط، فهي غير واردة في تنظيم وأحكام المذكرتين ولا تجوز مطالبة السفينة بتقديم معلومات عدا الحالة التي تواجه فيها السفينة أعطابا أو خللا من شأنه التأثير على ملاحظتها في هذا البحر. بما يرتب تلويثا أو إخلالا بنظام الملاحة في البحر الإقليمي ككل، وهو ما قضت به المادة (6) من مذكرة 1989 والبند (ب) من الفقرة الأولى من المادة الأولى من مذكرة 1979. وقد أوقعت هذه النتيجة - التي تبدو منسجمة مع الإتفاقية العامة من حيث عدم جواز طلب الإخطار المسبق على

⁽¹⁾ Ibid, P56.

⁽²⁾ وقد اعتمد مجلس الإتحاد هذا المقترح بعد مناقشته من طرف البرلمان الأوروبي. بموجب المذكرة 93/75/CEE لـ 13 سبتمبر 1993 وعهد إلى تعديلها بموجب المذكرة 96/39/CEE لـ 19 جوان 1996 ثم بموجب المذكرة 97/26/CEE لـ 6 جوان 1997 التي تمت بموجبها المصادقة على المدونة الدولية لنقل البضائع الخطرة (IHDG).

ولالإشارة، فإن الإتحاد الأوروبي قد كثف من تشريعاته خلال التسعينات بما يعزز سلامة الملاحة للدول الأعضاء وحماية الأرواح والتقليل من التلوث وخفضه بإصداره عدد من المذكرات عن طريق مجلسه. من ذلك، المذكرة رقم 94/58/CEE لعام 1994 المتعلقة بالحد الأدنى لتكوين رجال البحر، وكذا المذكرة رقم 95/21/CEE لـ 19 جانفي 1995 المتعلقة بإخضاع السفن الراسية في موانئ المجموعة الأوروبية أو في مياهها الإقليمية للمقاييس الدولية حول السلامة البحرية والوقاية من التلوث وتحديد ظروف الحياة والعمل على ظهر هذه السفن، وفيها أخذ الإتحاد الأوروبي بـ"المدونة الدولية لإدارة السلامة *Le code international de la gestion de la sécurité ISM*" بما ينسجم مع كل من معاهدة ماربول وسولاس وكذا معاهدة STCW، وهي المدونة التي دخلت حيز التنفيذ في 1 جويلية 1998، هذا فضلا عن إقرار عدة تفاصيل بخصوص السفن التي تنقل الركاب ومقاييس السلامة فيها بما يتماشى واتفاقية سولاس، حيث أدرجها مجلس الإتحاد في مذكرته N°3/98 (CE) لـ 11 ديسمبر 1997. راجع جملة هذه المذكرات وما ورد فيها من أحكام وتعليقات وتعديل في :

Yves Van Der Mensbrughe. « L'avancement de la politique de la communauté en matière de sécurité maritime et de protection de l'environnement marin durant l'année 1997 ». *Annuaire du droit de la mer*. 1997. Tome II. Op. Cit., P177-189.

المرور البريء العرضي خلال البحر الإقليمي - بعض دول الإتحاد في تناقض بين تشريعاتها وهذه المذكورة كما هي الحال بالنسبة لفرنسا وبعض تشريعاتها في هذا المجال.⁽¹⁾

وفي إطار التعزيزات التي تبذلها الدول على الصعيد الجهوي أو الإقليمي في هذا الموضوع، يمكن الرجوع إلى إعلان 28 نوفمبر 1995 بمناسبة انعقاد المؤتمر الأورومتوسطي ببرشلونة بشأن إقامة الشراكة الأوروبية المتوسطية. بما فيها التعاون من أجل حماية السلامة البحرية وحماية البيئة من التلوث بمنطقة حوض البحر المتوسط. وقد عقب هذا المؤتمر، وتنفيذا لإعلانه، مذكرة تفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر المتوسط، تم التوقيع عليها في مالطا في 11 جويلية 1997.

وما تمكن الإشارة إليه، أن موضوع تلويث البحر بالمواد والنفايات المشعة قد عرف بعدا جديدا في ضوء بعض المعاهدات الإقليمية والجهوية التي جاءت خلال عشرية التسعينيات، وهي معاهدات ومبادرات دولية - ورغم جهويتها - إلا أنها تحولت إلى أشبه ما تكون بنظام دولي يهتم المجموعة الدولية ككل، وهذا بالنظر إلى الدول المنضمة إليها والتي تطلق عليها تسمية "اللوبي النووي"، وهي الدول الأوروبية في معظمها؛ حيث تعاهدت على أحكام تقضي بحظر تلويث البحر مطلقا، وبأي مواد مشعة، وهذا استجابة لضغوطات عدة عمداً إليها دعاة المذهب البيئي "Environnementalistes, Radioprotectionnistes" في إطار صراعهم الأيديولوجي ومناهضتهم لحرب الحضارات.⁽²⁾

وتعتبر معاهدة حماية الوسط البحري لشمال الأطلسي لـ 29 سبتمبر 1992 والمختصرة بـ "Ospar 92" معاهدة رائدة في هذا المجال. فهي معاهدة دخلت حيز التنفيذ في 25 مارس 1998، كما جاءت لتحل محل كل من معاهدة باريس لعام 1974 حول الوقاية من التلوث البحري الناجم عن عمليات إغراق من السفن والطائرات⁽³⁾؛ وهي كما أسلفت، معاهدة إقليمية تخص شمال الأطلسي إلا أنها تحولت إلى قواعد دولية بالنظر إلى أطرافها وإلى أحكامها العمومية التي عيّنت

⁽¹⁾ وللإشارة، فإن فرنسا كانت تعتمد شرط الحصول على ترخيص مسبق وبشروط مسبقة أخرى بموجب القانون رقم 956. 65 لـ 12 نوفمبر 1965 المتعلق بالمسؤولية المدنية لمستغلي السفن النووية والذي عدلته بموجب القانون رقم 1045. 68 لـ 29 نوفمبر 1968 المتمم بالمرسوم التنفيذي رقم 69.690 لـ 19 جوان 1969، ثم عدلت فرنسا عن طلب الترخيص المسبق وشروطه بموجب المرسوم المؤرخ في 5 جانفي 1982 لكنه لم يبلغ الإخطار المسبق. أنظر كلا من :

- L.Lucchini, M.Voelckel. « Passage dans les eaux territoriales... ». Op.Cit., P40.
 - L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., P262.
 - T.Treves. « La navigation ». Op.Cit., P767.
 - Yves Van der Mensbrugge. « Le contrôle de certains navires » Op. Cit., P63.

⁽²⁾ Voir: Amelia de Kageneck, Cyril pinel. « Développements récents du régime juridique applicable à la protection des mers et eaux substances radioactives: prévention et réparation des dommages ». Annuaire du droit de la mer. 1997. Tome II Op.Cit., P 209-210.

⁽³⁾ Mathilde LANNEAU. « La protection des mers régionales ». P7. Winter/Hiver 2001 - VOL. 7-2 / ISSN 1266-6912. http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/nept/nep23_1.pdf

بمكافحة جميع أنواع التلوث مهما كانت مصادره وطبيعته لاسيما من المواد المشعة وغيرها من المواد النووية. وقد عرّفت المادة الأولى من معاهدة "أوسبار" في فقرتها (د) التلوث فنصت على أنه: "إدخال الإنسان بصورة مباشرة أو غير مباشرة لمخلفات أو طاقة في المناطق البحرية ترتب أو من شأنها أن ترتب أخطارا على صحة الإنسان وأن تلحق أضرارا على الموارد البيولوجية والتوازن البيئي البحري أو المساس بالقيمة الترفيهية للبحر أو تعرقل في ذلك أو وجه الاستخدام المشروعة للبحر".⁽¹⁾

وأما عن نطاق تطبيق هذه المعاهدة، فقد تضمن أحكامه كل من الفقرة الثالثة من المادة الثانية من ملحقها (IV)، والتي اعتبرت جميع المخلفات والمواد المشعة الناتجة عن مصادر "تلورية Tellurique" معنية بنطاق الحظر، وكذا الفقرة (و) من المادة الأولى منها التي حظرت طرق تلويث الوسط البحري بهذه المواد سواء كان ذلك بإغراقها من السفن أو الطائرات، أو من أي منشآت تنقيب، أو التخلص منها بواسطة أنابيب مخصصة لهذا الغرض⁽²⁾؛ بل وحظرت هذه الاتفاقية إغراق حتى تلك المخلفات ذات الإشعاع المتوسط أو المنخفض، والتي كانت معاهدة لندن لعام 1972 قد سمحت بها عن طريق الحصول على ترخيص خاص بالنسبة إلى النفايات ذات المستوى المتوسط من الإشعاع، أو بالترخيص العام بالنسبة إلى النوع المنخفض من الإشعاع.

وتجدر الإشارة إلى أن الدول الأوروبية - وتمهيدا لاتفاقية *Ospar 92* - قد أوقفت جميع نشاطاتها المتعلقة بإغراق النفايات المشعة في البحر لاسيما بريطانيا وفرنسا اللتين أكدتا خلال الاجتماع السنوي لكل من لجنتي أوسلو وباريس المنعقد في بروكسل في سبتمبر 1997، عدم الرجوع إلى التخلص من هذه النفايات بأي من الطرق المشار إليها آنفا، سواء من السفن أو من الطائرات أو بغيرهما، وهو تأكيد لحظر كانت قد عمدت إليه فرنسا منذ إجتماع مؤتمر القمة النووية لموسكو في 19 و 20 أبريل 1996 وكذلك بريطانيا التي عمدت إليه منذ عام 1983.⁽³⁾

باء) مُذَكَّرَةٌ تَفَاهُمٍ مَائَطًا لِعَامِ 1997: وتعتبر هذه المذكرة بما تشتمل عليه، من أهم التدابير التي عمدت إليها دول المنطقة بقصد ضمان سلامة السفن والتقليل من الحوادث الناجمة عنها والوقاية من التلوث، وهذا بإحضار السفن التي تحمل أعلام الدول الموقَّعة والموجودة بموانئ إحدى الدول الأعضاء كذلك، إلى تفتيشات تشمل زيارة السفينة للتأكد من صلاحية الشهادات وغيرها من المستندات ذات الصلة بأغراض المذكرة، وهي الشهادات التي اعتمدها المذكرة بناء على أحكام كل من اتفاقية ماربول 78/73 وسولاس 78/74 وكذا اتفاقية STCW 78 واتفاقية منظمة العمل الدولية

⁽¹⁾ والملاحظ أن هذا التعريف يكاد يكون مطابقا للتعريف الذي أورده الاتفاقية العامة في المادة الأولى منها في فقرتها الرابعة.

Voir: Amélia de Kageneck, Cyril pinel. Op.Cit., P 211.

⁽²⁾ Ibid, P 212.

⁽³⁾ Ibid, P 212.

رقم 147 الخاصة بالحد الأدنى للمستويات (المادة 1-3-1). وإذا توافرت أسباب واضحة للاعتقاد بأن ظروف السفينة أو معداتها أو طاقمها لا تفي بمتطلبات الوثائق السارية، جاز للمفتش القيام بمزيد من الفحص للتأكد من امتثال متطلبات التشغيل على ظهر السفينة (المادة 1-2-3).

وعند اختيار السفن للتفتيش، فإن السلطات القائمة بهذا الأمر تعطي الأولوية في التفتيش لعدد من السفن، منها تلك التي تحمل بضائع خطيرة أو ملوثة ولم تُبلِّغ الهيئة المختصة بالميناء أو الدولة الساحلية بكافة المعلومات المتعلقة بتفاصيل السفينة وتحركاتها وكل ما يتعلق بالبضائع الخطرة أو الملوثة التي تحملها. (المادة 3-3) وفي حالة إكتشاف أوجه قصور أو خطورة على السلامة أو الصحة أو البيئة جراء فحص السفينة، فإن للسلطة المختصة في الميناء أن تأمر باحتجاز السفينة، ولا يُرفع عنها هذا الاحتجاز إلا بعد أن يزول الخطر الذي أظهره الفحص (المادة 3-6-3)؛ وفي حالة القيام باحتجاز السفينة، تقوم السلطة المينائية بإخطار حكومة الدولة التي ترفع السفينة علمها أو قنصل دولتها أو أقرب ممثل دبلوماسي لدولة علمها (المادة 7-3)، مع إمكانية السماح للسفينة بالإبحار إلى ميناء آخر أو أقرب ترسانة إصلاح تخضع لأي من الشروط الملائمة التي تحددها هذه السلطة (المادة 1-8-3).

ومهما يكن من أمر الرقابة وإجراءات التفتيش والاحتجاز الواردة إحكامها في ظل مذكرة 1997⁽¹⁾، فإن الأکید أولاً، وهو ما يهمننا في هذا المجال، أن هذه التدابير خاصة بدخول السفينة إلى موانئ الدول المتعاقدة بموجب هذه المذكرة، لكن هذه الأخيرة لم تتضمن أي رقابة أو إجراء من الإجراءات التي ذكرتها آنفاً، عند مرور السفينة بالبحر الإقليمي مروراً بريئاً عرضياً، مما يجعل من هذه المذكرة قاصرة عن إضافة أي حكم يضاف إلى ما أسلفت الحديث عنه بشأن مرور السفن النووية أو التي تحمل مواد مؤذية وخطرة بالبحر الإقليمي. بل وحتى بالنسبة لتفتيش وفحص الشهادات والوثائق السارية ذات الصلة، فإن المذكرة لم تورد أي نص يبيح القيام به إذا كانت السفينة في البحر الإقليمي، مما يجعل من هذه المذكرة غير منسجمة مع أحكام المادة (23) التي تلزم السفن النووية وما في حكمها بحملها للوثائق التي قررتها الاتفاقات الدولية. وصحيح أن المذكرة أشارت إلى هذه الوثائق وإلى الاتفاقات الدولية المشرعة لها، إلا أنها لم تقدم أي صلاحية في مجال مراقبة هذه الوثائق إلا في حالة واحدة، وهي حالة رسو هذه السفن بموانئ الدولة الساحلية المتعاقدة، مما يفيد في الأخير، أن مذكرة تفاهم 1997 - ورغم تعزيزها لنظم الرقابة المينائية حول حوض البحر المتوسط - تبدو منسجمة أكثر مع الطرح الكلاسيكي بخصوص تفسير نصوص الاتفاقية العامة ذات الصلة بالمرور البريء للسفن النووية وما في حكمها، والقائل بعدم جواز التعرض للسفن أثناء مرورها البريء، ومع المادة (24) من

⁽¹⁾ وقد صادقت الجزائر على هذه المذكرة بموجب المرسوم الرئاسي رقم 58/2000 المؤرخ في 13 مارس 2000. أنظر هذا المرسوم وراجع إصدار مذكرة تفاهم مالطا 1997 في الجريدة الرسمية (ج.ج.د.ش)، عدد 13 لـ 15 مارس 2000.

الإتفاقية العامة أيضا، والقاضية بعدم جواز فرض شروط على هذه السفن، يكون أثرها العملي إنكار حق المرور البريء على تلك السفن أو الإخلال به، ومن ثم، فلا مجال لاحتجاز السفينة وفق مذكرة تفاهم 1997 إلا في حالة وجود خطورة يظهرها التفتيش أو عدم تطابق مواصفاتها مع الوثائق، وهي إجراءات وعمليات لا يجوز القيام بها إلا عند تواجد هذه السفن في الميناء.

ثالثا) بعض التعزيزات الدولية الجديدة لأنظمة ملاحاة السفن النووية: وقد نزعت المنظمة البحرية الدولية في السنوات القليلة الفارطة، إلى استعراض دائم لمدونات السلامة فأخضعت عددا منها إلى تنقيحات مستمرة، كالمدونة الدولية للسلع الخطيرة البحرية التي استحدثتها المنظمة عام 1965 وجعلت منها مدونة دولية موحدة لنقل السلع الخطيرة عن طريق البحر، كما هدفت التنقيحات الواردة عليها إلى تهيئتها لكي تغطي مسائل عدة كالتعبئة، وحركة الحاويات وتخزينها والفصل بين المواد غير المتوائمة. وقد قررت لجنة السلامة البحرية في دورتها 73 لسنة 2001 جعل هذه المدونة إلزامية بمجرد دخولها حيز التنفيذ.⁽¹⁾

كما عمدت لجنة السلامة البحرية إلى إجراء تعديلات على الفصل السابع من الإتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر لعام 1999. بموجب قرارها (MSC.87(71)) ودخلت حيز النفاذ في 1 جانفي 2001، وهي تنص على التطبيق الإلزامي للمدونة الدولية للنقل الآمن للوقود النووي المشع والبلوتونيوم و النفايات عالية الإشعاع في قوارير على متن السفن (مدونة الوقود النووي المشع)، وتنطبق المدونة على جميع السفن العاملة بصرف النظر عن تاريخ بنائها وحجمها.⁽²⁾

وفضلا عما سبق، فإن الدول المنضمة إلى معاهدة لندن لعام 1972 الخاصة بحماية البحر من التلوث الناجم عن النفايات وغيرها من المواد، قد عمدت إلى تعديل هذه المعاهدة بطريقة جذرية وهذا بموجب قرارها رقم (L.C.51(16)) لـ 12 نوفمبر 1993 الصادر عن الاجتماع الإستشاري السادس للدول الأطراف؛ حيث أصبحت هذه المعاهدة تقضي بالحظر الشامل لأغراق جميع المواد المشعة في البحر. فإذا كان الملحق الأول منها يقضي بحظر إغراق النفايات ذات الإشعاع العالي في البحر في حين، أجاز كل من ملحقها (II) و (III) إغراق هذه النفايات إذا كانت من المستوى المتوسط والمنخفض من الإشعاع بشروط الحصول على ترخيص خاص أو عام تبعا لنوع هذه

⁽¹⁾ وقد دخلت هذه المدونة حيز التنفيذ في 1 جانفي 2004. وللإشارة، فإن التنقيحات التحسينية التي عمدت إليها المنظمة البحرية الدولية قد تناولت مدونات أخرى كذلك، خضعت كلها لتنقيحات عام 2000، كالمدونة الدولية لبناء وتجهيز السفن التي تنقل مواد كيميائية خطيرة سائبة الملحقة باتفاقية ماربول 78/73، وكذا المدونة الدولية لبناء وتجهيز السفن التي تنقل غازات سائبة. وهي تعديلات دخلت كلها حيز التنفيذ في 1 جويلية 2002 كما أسلفت. راجع: تقرير الأمين العام المقدم إلى الجمعية العامة في دورتها (56) أنظر: (A/56/58) بتاريخ 9 مارس 2001 على الموقع والمرجع الإلكتروني السابق، ص 31 و 32.

⁽²⁾ أنظر: تقرير الأمين العام، الموقع والمرجع الإلكتروني السابق، ص 32.

النفائيات، فإن قرار 12 نوفمبر 1993 سالف الذكر قد وسع من نطاق تطبيق الملحق الأول وأصبحت بموجبه جميع النفائيات المشعة، ومهما كانت طبيعتها ومستواها الإشعاعي، محظور إلقاءها في البحر طبقاً للتعديل الجديد لاتفاقية لندن لـ 1972؛ هذا مع الإشارة إلى إضافة بروتوكول ملحق بهذه المعاهدة في 7 نوفمبر 1996 يتضمن التأكيد على تعديل 1993 ويوسع من نطاق الحظر ليصل إلى كل أنواع النفائيات التي تضمنت معاهدة لندن 1972 بياتها، سواء المشعة منها أو غير المشعة⁽¹⁾. وبذلك يكون بروتوكول 1996 لاتفاقية لندن قد أرسى ركنا أساسيا في الأنظمة الدولية لمنع التلوث البحري الناجم عن إغراق النفائيات، كما شكّل نقلة رئيسية في نهج وكيفية وضع ضوابط لاستخدام البحر لأغراض التخلص من النفائيات، بحيث يحظر هذا البروتوكول إغراق أي نفائيات بعكس ما ورد في الاتفاقية الأم - وهي اتفاقية لندن لعام 1972 - التي تمنع إغراق بعض المواد لكنها تسمح من حيث المبدأ، بالإغراق "المحكوم بشروط معينة" في حين، فإن البروتوكول يعزز "تطبيق النهج التحويلي ومبدأ "الملوث يدفع" (2).

وفي تقرير الأمين العام للأمم المتحدة لعام 2003 بخصوص التطورات المتعلقة بنقل البضائع الخطرة، أوضح الأمين العام أن نقل شحنات وقود مخلوط الأكاسيد بين بريطانيا وفرنسا واليابان بات يشكل مصدر قلق للدول الساحلية على امتداد الطرق التي تستخدم لنقل هذه الشحنات؛ كما وقد دعا الوزراء المشاركون في المؤتمر الدولي الخامس لحماية بحر الشمال في مارس 2002 إلى بذل المزيد من الجهود على كل المستويات لدراسة وتحسين الأنظمة الدولية ذات الصلة بالنقل البحري الدولي للمواد المشعة بما يتفق مع القانون الدولي. وفي اجتماع القمة الثالث الذي عقده في 2002 رؤساء دول وحكومات مجموعة دول أفريقيا والبحر الكاريبي والمحيط الهادئ، فقد أعربوا عن اعتراضهم الشديد لنقل المواد النووية والمواد الخطرة الأخرى عبر المياه المحيطة بدول هذه المجموعة ودعوا إلى الوقف الفوري لهذه الممارسة بغية منع وقوع الحوادث التي قد تسبب تهديدا خطيرا للتنمية المستدامة لدولهم ولصحة شعوبهم. (3).

(1) راجع المرجع السابق، ص 212، وكذا: تقرير الأمين العام المقدم أمام الجمعية العامة للأمم المتحدة في دورتها (55) بتاريخ 20 مارس 2000، على الموقع الإلكتروني السابق للأمين العام، فهرس 2000، ص 43 و 44.

(2) أنظر: تقرير الأمين العام على الموقع والمرجع الإلكتروني السابق، ص 43 و 44.

(3) كما ذكر الأمين العام بأنه "في أوت 2002، كمر منتهى جزر المحيط الهادئ الإعراب عن قلقه البالغ المستمر إزاء شحن المواد المشعة عبر المنطقة، ودعا دول النقل البحري إلى الاجتماع مع أعضاء المنتدى في أقرب موعد ممكن، وإلى تفويض ممثلهم، على مستوى سياسي رفيع، أن ينظروا مجددا ويعملوا على إحراز تقدم في المقترحات التي وضعها أعضاء المنتدى من أجل إيجاد ترتيبات مبتكرة وتقدم تأكيدات، وتتضمن تلك المقترحات قبول دول النقل البحري بالمسؤولية الكاملة عن أي ضرر قد ينجم، بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، عن نقل المواد المشعة عبر تلك المنطقة الإقليمية والتعويض عنه". أنظر المقتبس عن تقرير الأمين العام المقدم أمام الجمعية العامة في دورتها (58) لـ 3 مارس 2003 (A/58/65) على الموقع والمرجع الإلكتروني السابق، فهرس 2003 (1)، ص 24. وقد أشار التقرير

وخالصة لهذا الفرع، ومن دون الدخول في جميع التفاصيل التي أوردتها التقارير المقدمة من طرف الأمين العام أو المنظمة البحرية الدولية⁽¹⁾، يمكن القول بأن موضوع ملاحه السفن النووية أو التي تحمل مواد خطيرة أو مؤذية قد أخذ حيزاً معتبراً ضمن نطاق القانون الدولي للبحار، وهو يَطْرُدُ بوتيرة متسارعة مولداً كمّاً هائلاً من التعديلات والتوصيات والملاحق والبنود المعتمدة أو المنقحة، بل وقد أصبح كذلك موضوعاً مستقلاً يوازي الاتفاقية العامة. فهذه الأخيرة لم تعد سوى خطوط عامة أمام هذه الأحكام الجديدة التي حَاوَلْتُ تسليط الضوء عليها فقط، إذ لا يمكن حصرها لما لها من تنامي لا متناهي متجدد حتى كتابة هذه الأسطر؛ كما اقترح من خلال استعراضها، أن تخصص بدراسة أكاديمية متكاملة تجد مكانها ضمن أطروحات القانون الدولي.

وفي الأخير، أقول بأن المادة (23) من الاتفاقية العامة، وإذ ألزمت السفن التي تعمل بالقوة النووية أو غيرها من السفن التي تحمل مواد مؤذية أو خطيرة حين ملاحتها بالبحر الإقليمي أن تحمل من الوثائق وأن تراعي التدابير الوقائية الخاصة ما قرره الاتفاقات الدولية، تكون قد وفقت و وفّق واضعوها بتركهم الباب مفتوحاً لتطبيق إحالتها إلى كل التعديلات والأحكام المستحدثة فيما بعد بما يواكب التطورات التي تشهدها الملاحه الدولية البحرية، وبألا يبقى الأمر مقصوراً على وثائق أو اتفاقيات محددة فيما لو حصرتها الإتفاقية العامة إسمياً مسبقاً. فمعاهدة سولاس 74 وماربول 78/73 ينطبقان فعلاً خلال فترة انعقاد المؤتمر الثالث خلال السبعينات، إلا أن من الوثائق ومن الاتفاقات الدولية والإقليمية ما ظهر بعد قرابة العشرين سنة، ويتعين على هذه السفن مراعاتها كذلك لما لها من علاقة وطيدة بنص المادة (23) من الاتفاقية العامة التي تركت - ولا تزال - الباب مفتوحاً أمام أي مستحدثات وأحكام ترى المجموعة الدولية نجاعتها بما يحكم نظام ملاحه هذه الطائفة من السفن.

كذلك إلى عدد من الترتيبات والمبادرات الإقليمية لمنع التلوث من السفن وحفضه والسيطرة عليه على إثر الحادث الذي تعرضت له السفينة "Baltic Carrier" في مارس 2001 الذي تسبب في تصريف 2700 طن من زيت الوقود شديد اللزوجة في بحر البلطيق، وكذلك على إثر حادثة غرق ناقلة النفط "Prestige" قبالة الساحل الإسباني وما أسفر عنه من تلوث شديد لشواطئ كل من إسبانيا والبرتغال وفرنسا في عام 2002. راجع التقرير في المرجع السابق، ص 68-69.

⁽¹⁾ يمكن الرجوع للإطلاع ولمزيد من التفاصيل في هذا الموضوع، إلى تقرير الأمين العام كذلك المقدم إلى الجمعية العامة في دورتها (58) لـ 29 أوت 2003 (A/58/65/add.1)، وكذلك إلى تقرير الأمين العام المقدم إلى الجمعية العامة في دورتها (59) لـ 4 مارس 2004، (A/59/62) على الموقع الإلكتروني السابق، فهرس 2003 (2) و فهرس 2004.

أ خاتمة الفصل الثاني:

وفي نهاية المطاف ، يمكنني القول بأن ما كان مقبولاً بالنسبة للسفن الأجنبية العادية في مجال المرور البريء لم يكن كذلك بالنسبة للسفن الأجنبية ذات الطبيعة الخاصة التي أعني بها هنا السفن الحربية ، الغواصات والسفن النووية وما في حكمها.

فلقد رأينا كيف أن الاعتراف بمرور السفن الحربية دون قيد أو شرط كان صعب المنال وسبباً في هدم معالم اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي ، حيث ظهر فيها الاحتدام شديداً بين المجموعة الاشتراكية والغربية ، إذ تناصر الأولى تقييد مرور هذه السفن بينما ترفض الثانية ذلك إلى أن أُخرجت اتفاقية جنيف خالية من نص يبين موقفها من هذا أو من ذلك ، فبقى الموضوع خاضعاً لمجرد تأويلات فقهية.

ثم إن هذا الموضوع قد ألقى بضلاله على المؤتمر الثالث فظهر الصراع مجدداً ، لكنه هذه المرة كان بين الدول النامية التي تزعمتها مجموعة الـ 26 والعالم الغربي الذي أنحاز إليه الاتحاد السوفياتي . ومع ذلك لم يرد في الاتفاقية العامة نص يفيد تقييد مرور السفن الحربية بقيد أو بشرط ، فبقى الموضوع خاضعاً للممارسة الدولية التي تحتكرها القوى البحرية ، مما يفيد أن اتجاه هذه الأخيرة كان هو الغالب.

إن هذه الإرهاصات ، والتي أثقلت كاهل المؤتمرات بخصوص السفن الحربية ومدى تقييد مرورها بالأخطار أو بالترخيص المسبق ، قد انتقلت كذلك إلى موضوع الغواصات ومن بعدها وإلى مرور السفن النووية ، ولكن للأسف ، فإن الاتفاقية العامة لم يظهر من نصوصها ما يدعم موقف الدول الساحلية التي تعتبر في معظمها نامية وقلقة جراء مرور هذه السفن بمحاذاة سواحلها بكل ما يترتب عن ذلك من نتائج على بيئتها البحرية .

ومع ذلك تبدوا النصوص التي أوردتها هذه الاتفاقية موضوعيةً تستجيب لمختلف التطلعات المستقبلية للدول البحرية الكبرى أو لغيرها من الدول حتى النامية منها إذا ما عُرف استخدامها بطريقة موضوعية وعلمية بعيدة عن جدلية الترخيص المسبق .

أ خاتمة الباب الأول:

وكخاتمة للباب الأول من القسم الأول ، يمكنني القول بأن الوضع القانوني للسفينة أثناء ملاحظتها بالبحر الإقليمي يتحدد بصفة عامة في حقها في المرور البريء ، وهذا الأخير الذي جرت محاولات دولية عديدة سعت إلى تفعيل الاعتراف به وتقنينه وتحديد معالمه رغم ضعف بعض المحاولات الدولية التي لم تتمكن من تحديد الضوابط والمعايير الموضوعية لضبط شروط البراءة في المرور فكان بذلك مآلها الفشل ، وأخص بالذكر هنا كلا من مؤتمر لاهاي لعام 1930 ومؤتمر جنيف لعام 1958 .

ومع ذلك فقد تداركت المجموعة الدولية هذه الضوابط في آخر مؤتمر لها لهذا الغرض ، وهو المؤتمر الثالث ، حيث تمكن من حصر جملة ما وُجِّهَ إلى المؤتمرات السابقة من انتقادات فتفادها ، و قرر جملة من الضوابط الحصرية والموضوعية التي يتعين على السفن الأجنبية أن تراعيها كوضع قانوني سليم تكون عليه أثناء مرورها البريء عبر البحر الإقليمي .

غير أن ما قيل بخصوص السفن الأجنبية العادية لم يكن من الممكن أن يتقبل انطباقه بخصوص طائفة أخرى من السفن هي في حقيقة الأمر ذات طبيعة خاصة لما يكتنفها من ظروف وملابسات تجعلها مختلفة عن السفن العادية ، وأخص بالذكر هنا السفن الحربية ، الغواصات والسفن التي تعمل بالقوة النووية ، فهذه الأنواع من السفن لم يجز الاعتراف لها بحق المرور البريء على النحو الذي جرى بالنسبة لغيرها من أنواع السفن الأخرى ، بل إن جل المؤتمرات التي عاجلت وضعها القانوني قد شهدت جدلا وصراعات بين طائفتين من الدول : دول ساحلية ترفض الاعتراف لهذه السفن بحق المرور البريء بدون قيد أو شرط ، ودول بحرية كبرى تناور خلال هذه المؤتمرات لتمكين هذه السفن من المرور بكل حرية. ومع ذلك فقد نجحت هذه الدول الأخيرة في تمرير خطابها فكان أن أُخرجت هذه الاتفاقيات ولا سيما الاتفاقية العامة في صياغة يعتر بها الصمت رافضة مطلب الدول الساحلية ، فيبقى حينئذ تفسير نصوصها بالممارسة الدولية التي تحتكرها الدول البحرية الكبرى .

أَبَابُ الثَّانِي أَلْبَابُ

صَلَا حَيَّاتُ الدَّوْلَةُ السَّاحِلِيَّةُ

فِي بَحْرَهَا الإِقْلِيمِي وَمَدَى

تَقْيِيدِهَا بِحَقِّ المُرُورِ البَرِّيِّ فِي

دِرَاسَةِ مُقَارَنَةِ مَعَ أَنْظِمَةِ أُخْرَى

لِمُرُورِ السُّفُنِ

الباب الثاني

صلاحيات الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي ومدى تقييدها بحق المرور البريء في دراسة مقارنة مع أنظمة أخرى لمرور السفن

M

يتضح من العرض السابق أن الدولة الساحلية تمارس سيادتها على منطقة البحر الإقليمي، وهي السيادة التي تخوّل لهذه الدولة جملةً من الحقوق والصلاحيات التي تمارسها على هذا البحر، ولا يقيددها في ذلك سوى قيد وحيد هو حق المرور البريء الذي أقره القانون الدولي لسفن جميع الدول، تمارسه بدون قيد أو شرط تسييرا للاتصالات البحرية الدولية. وفي مقابل ذلك، فقد اعترف القانون الدولي أيضاً، لهذه الدولة الساحلية بالحق في تنظيم هذا المرور بما يتفق مع مصالحها في الحدود التي لا تتعارض مع قواعد القانون الدولي.

وفي ضوء هذه الفكرة، يمكن القول بأن القانون الدولي، حين اعترف للدولة الساحلية بصلاحيات ناتجة عن سيادتها على بحرها الإقليمي، أوجب عليها أيضاً، أن تراعي حق السفن الأجنبية المارة مروراً برئياً خلال هذا البحر. فالقانون الدولي إذن، أقرّ في آن واحد، جملة من الحقوق والواجبات المتبادلة، بعضها ملقى على عاتق الدولة الساحلية وبعضها على السفينة كذلك.

وعليه، فإنني سوف أسلط الضوء على هذه الحقوق والواجبات المتبادلة في فصل أول، ثم أخصص الفصل الثاني لإحلال مقارنة هذه الصلاحيات التي تمارسها الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي مع صلاحيات هذه الدولة في مناطق بحرية أخرى شبيهة، ويعمل فيها بأنظمة أخرى للمرور شبيهة كذلك بالمرور البريء.

S الفصل الأول g

صَلَاحِيَّاتُ* الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ فِي بَحْرِهَا الإِقْلِيمِي وَوَاجِبَاتُهَا فِي تَنْظِيمِ حَرَكَةِ المُرُورِ البَرِّيِّ

إن القول بوجود صلاحيات للدولة الساحلية في بحرها الإقليمي هو قول ليس فيه جديد بالنظر إلى أن هذه الصلاحيات قديمة ومستمدة أصلا من قدم سيادتها على هذا البحر. غير أن القول بوجود واجبات ملقاة على عاتقها إنما يعني أن هناك جملة من الحقوق التي تتمتع بها السفن الأجنبية خلال ممارستها للمرور البريء ويتعين على هذه الدولة أن توليها مراعاة. فما هي إذن، هذه الصلاحيات التي تمارسها الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي لتنظيم حركة المرور البريء ويتعين على السفن الأجنبية أن تخضع لها؟ وما هي في المقابل، واجبات الدول الساحلية التي يتعين عليها أن تراعيها باعتبارها حقوقا مقررة للسفن الأجنبية الممارسة لحق المرور البريء؟ هذا ما سأحاول الإجابة عنه في العناصر التالية:

* للإشارة، فإن من صلاحيات الدولة الساحلية التي تمارسها في بحرها الإقليمي صلاحيات ذات صلة بجوانب الاختصاص الجزائي والمدني، غير أنني لا أثير هذا العنصر في هذا الفصل وهذا لتخصيصه بقسم كامل يشمل هذا الاختصاص بشقبة الجزائي والمدني، وهو القسم الثاني.

المبحث الأول

حقوق الدولة الساحلية في بحرهما الإقليمي وصلاحياتها في تنظيم حركة المرور البري

القاعدة العامة، هي اعتبار البحر الإقليمي منطقة بحرية خاضعة لولاية الدولة الساحلية وسيادتها، والقاعدة العامة كذلك، هي أن حقوق هذه الدولة وصلاحياتها أصلية أصالة سيادتها، ومطلقة كذلك. ولا يمكن مناقشة أو تبرير أسباب إتاحة هذه الاختصاصات والصلاحيات لأنها مرتبطة بداهة بموضوع السيادة، وهذه الأخيرة من المواضيع الكلاسيكية للقانون الدولي التي فصل فيها هذا الأخير وتعاورها الفقه الدولي، وقد بينت، ما تملكه الدولة عموماً من صلاحيات على إقليمها ورعاياها بناء على سيادتها هذه .

ومع ذلك، وكما رأينا في السابق،⁽¹⁾ فإن الفقه الدولي قد ناقش مسألة طبيعة السيادة التي تملكها الدولة الساحلية على بحرهما الإقليمي فرأى بأنها سيادة من "نوع خاص *Sui generis*" لا تتشابه مع سيادتها على إقليمها البري. فهي سيادة ليست تامة ولا مطلقة، وهي أقل اتساعاً وكمالاً.⁽²⁾

والراجح في سبب نعت السيادة بهاته النعوت من قبل الفقه الدولي، أنه يكمن في محاولة هذا الفقه إتاحة المرور البري وجعله حقاً مقررراً للسفن الأجنبية غير موقوف على موافقة الدولة الساحلية تيسيراً للمواصلات الدولية والملاحة البحرية؛ وقد نجح الفقه الدولي في ذلك فعلاً، بأن تمكن من إقرار نص المادة (17) من الاتفاقية العامة التي قضت بأنه «رهنًا بمراجعة هذه الاتفاقية، تتمتع سفن جميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، بحق المرور البري خلال البحر الإقليمي»، وهو حكم استقرت عليه من قبلها اتفاقية جنيف لعام 1958 بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة في مادتها (14) وقد سبقت الإشارة إلى هذا الموضوع.⁽³⁾

إذن، ومع هذه النتيجة، فإنه تمكن مناقشة مدى ما تتمتع به الدولة الساحلية من صلاحيات على بحرهما الإقليمي ما دام أن سيادتها غير مطلقة، وما دام أيضاً، أن المرور البري حق للسفن الأجنبية ومن شأنه أن يحد من بعض هذه الصلاحيات. فما هي إذن، هذه الصلاحيات، وإلى أي مدى تصل؟ وسأحاول الإجابة عن هذا التساؤل في المطالب التالية :

(1) راجع بخصوص طبيعة البحر الإقليمي، الصفحات 244 وما بعدها من هذه الأطروحة.

(2) وهي الأفكار التي نادى بها عدد من الفقهاء أمثال بلانتشلي، باركلاي و دوفيرون وقد سبقت الإشارة إلى ذلك. راجع ص 252-253 من هذه الأطروحة.

(3) راجع موضوع الطبيعة القانونية للممر البري في ابتداءً من صفحة 453 وما بعدها من هذه الأطروحة.

المطلب الأول

حقوق الحماية المخولة للدولة الساحلية

شرع البحر الإقليمي أساساً لحماية أمن الدولة الساحلية وسلمها؛ كما أن مرور السفن الأجنبية خلاله لا يكون حقاً لهذه السفن إلا إذا اقترن بطابع البراءة، فإذا انتفت هذه الأخيرة عنه، لم يكن هناك مجال لإقراره، وجاز للدولة الساحلية أن تتخذ في بحرها الإقليمي جميع التدابير للحيلولة دون المساس بأمنها وسلامتها وبمصالحها المشروعة المقررة في هذه المنطقة من إقليمها.

وفي ضوء هذه الفكرة، يمكن تفريغ حقوق الحماية المخولة للدولة الساحلية في العناصر

التالية:

الفرع الأول

حق الدولة الساحلية في منع المرور غير البريء

تمثل براءة المرور نقطة توازن بين مصالح الدولة الساحلية الخاصة في بحرها الإقليمي، وبين مصالح الجماعة الدولية في الملاحة البحرية الهادئة⁽¹⁾، فإذا فقد المرور شرط براءته، زال بانتفائها كل قيد على السيادة الإقليمية للدولة الساحلية، وأصبح المرور غير جدير بالحماية التي يخضعها عليه النظام القانوني لحق المرور البريء، وحقاً للدولة الساحلية أن تمنعه بكل التدابير الملائمة⁽²⁾. فوفاء الدولة الساحلية بالتزاماتها القانونية مرجعه أن هذا المرور لا يناقض مصالحها، فإذا ثبت إخلاله بهذه المصالح، يكون للدولة الساحلية أن تستعيد حقوقها الكاملة في هذه المنطقة، كما لها أن تتحلل من القيود التي فرضها عليها القانون الدولي بخصوص احترام حق المرور البريء.

إن حق الدولة الساحلية في مواجهة المرور غير البريء ومنعه هو حق طبيعي لها أيضاً ناجم عن سيادتها؛ ولذلك، فإن كل المؤتمرات الدولية التي استهدفت تقنين قانون البحار، لم تناقش الدولة الساحلية في تلك المواجهة، ولم تساومها في أي عنصر منها.

فلقد نصت المادة (5) من مشروع تقنين لاهاي لعام 1930 حول البحر الإقليمي على أن حق المرور لا يمنع الدولة الساحلية من اتخاذ التدابير الضرورية التي تحمي بها نفسها ضد أي عمل يضر بأمنها وبسياساتها العامة أو بمصالحها المالية. وللدولة الساحلية كذلك، وبالنسبة للسفن المتقدمة إلى

(1) وفي هذا السياق، يقول د. أحمد أبو الوفا بأن: "تنظيم استخدام الامتدادات البحرية يُظهر لنا ضرورة التوفيق بين اعتبارين متناقضين من حيث الظاهر، لكنهما أساسيان ومكملان لبعضهما البعض من حيث العمق أو الجوهر، وهما: ضرورة حماية مصالح وسيادة وسلطان الدولة الساحلية، وضرورة حماية مصالح الدول الأخرى والمجتمع الدولي في مجموعه. ويقتضي ذلك حتما إقامة نوع من التوازن بين هذين الاعتبارين، بحيث يمكن للدولة الساحلية أن "تعايش" وامكانية استخدام البحر في بعض الأمور اللازمة لصالح الدول كلها والمجتمع الدولي". أنظر: د. أحمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم...، المرجع السابق، ص 9-10.

(2) أنظر كلا من: د. صادق أبو هيف، المرجع السابق، ص 404، وكذا: Gilbert Gidel. Tome III. Op. Cit., P 274

مياها الداخلية، الحق في اتخاذ التدابير اللازمة لمواجهة أي إخلال بالشروط التي يخضع لها النفاذ لهذه المياه. (1)

وقد نقل الفقيه "فرانسوا" مقرر لجنة القانون الدولي نص المادة (5) من مشروع لاهاي حرفيا تقريبا وضمّنه تقريره الأول المقدم عام 1952 إلى لجنة القانون الدولي، وتقريره الثاني كذلك والمقدم عام 1953؛ وبذلك، تأثرت لجنة القانون الدولي خلال انعقاد دورتها السادسة عام 1954. بمضمون المادة (5) من مشروع لاهاي فأدرجتها في المادة (20) من مشروعها حول البحر الإقليمي، مع إضافتها لبعض التفاصيل. فقد نصت هذه المادة الأخيرة على أن: "1- للدولة الساحلية أن تتخذ في بحرها الإقليمي التدابير الضرورية لتحمي نفسها في البحر الإقليمي ضد أي عمل يضر بأمنها أو سياستها العامة أو بأية مصلحة أخرى يكون البحر الإقليمي معدا لحمايتها، ولها كذلك، أن تتخذ في مواجهة السفن الأجنبية المتقدمة لمياها الداخلية، التدابير الضرورية لتنظيمها بمراعاة الشروط المفروضة عليها في مجال النفاذ لهذه المياه. 2- وللدولة الساحلية أن توقف مؤقتا، في مناطق محددة من بحرها الإقليمي، مباشرة المرور البريء إذا كان هذا الإجراء ضروريا لحماية نظامها العام أو أمنها، وفي هذه الحالة، يجب أن تعلن الدولة الساحلية بطريقة كافية عن هذا الإيقاف". (2)

وقد تحولت المادة (20) إلى المادة (17) في مشروع لجنة القانون الدولي المقدم في دورتها السابعة عام 1955 مع محافظته على نسقه العام إلا من بعض الإضافات الضرورية؛ حيث نصت هذه المادة في فقرتها الأولى على أن: "للدولة الساحلية أن تتخذ في بحرها الإقليمي التدابير الضرورية لحماية نفسها ضد أي عمل يضر بأمنها أو [بأية مصلحة أخرى يجوز أن تحميها وفقا لأحكام هذا المشروع]". والملاحظ هنا، أن اللجنة قد استغنت عن عبارة "سياستها العامة" التي كانت أدرجتها في المادة (20) السابقة لما ظهر منها من غموض وما صاحبها من تأويلات، مفضلة استبدالها بعبارة "أية مصلحة أخرى يجوز أن تحميها وفقا لأحكام هذا المشروع".

وفي دورتها الثامنة المنعقدة عام 1956، تقدمت لجنة القانون الدولي بمشروعها النهائي حول اتفاقية البحر الإقليمي، وجاءت فيه المادة (17) ببعض الإضافات الطفيفة كذلك، رأت اللجنة بموجبها إضافة عبارة "وفقا لأحكام مواد هذا المشروع وغيرها من قواعد القانون الدولي". (3)

ويكون الفارق بين مختلف هذه النصوص من مشروع لجنة القانون الدولي، أن اللجنة قد سعت في نص المادة (17) إلى ضبط المصالح الجديرة بالحماية فلم تترك تقديرها إلى الدول على

(1) أنظر: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 524، الهامش؛ وكذا: Gilbert Gidel. Tome III. Op. Cit., P 215.

(2) أنظر: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 525، الهامش.

(3) راجع: المرجع السابق، ص 525.

اختلاف وجهات نظرها، بل قيدها أولاً، بمشروع الاتفاقية ثم أردفت عليها ثانياً، تقييد القانون الدولي وهذا حتى لا تغالي الدولة الساحلية في الإدعاء بمصالحها المختلفة فتعتمد بذلك إلى منع المرور البري في كل حالة يتبين لها فيها أن السفينة خرقت أنظمتها المقررة لهذه المصالح، حتى ولو كانت هذه الأخيرة غير مشروعة أو مبالغاً فيها أو غير معترف بها وفق أحكام القانون الدولي. وتكون لجنة القانون الدولي، بإقرارها نص المادة (17) في الصيغة النهائية، قد وفقت إلى حد ما في إحلال نوع من الانسجام بين مختلف نصوص مشروعها، لاسيما ما نصت عليه المادة (15) من هذا المشروع حين قضت بأن: "يكون المرور برياً طالما أن السفينة لا تقوم باستعمال البحر الإقليمي من أجل ارتكاب أية أعمال تضر بأمن الدولة الساحلية أو تناقض أحكام هذا المشروع أو غيرها من قواعد القانون الدولي"، حيث يظهر من النصين أنهما يتفقان على الإحالة إلى مواد مشروع الاتفاقية وإلى أحكام القانون الدولي، غير أن نص المادة (15) قد أهمل المصالح التي شرع البحر الإقليمي لحمايتها فلم يشر إليها، وكانت المادة (17) قد تداركت النقص فأشارت إليها.

والحقيقة أن لجنة القانون الدولي قد شهدت في مختلف دوراتها جدلاً بين أعضائها بخصوص هذه المصالح؛ وما ظهر هذه الأخيرة في نص المادة (17) واختفاؤها في المادة (15) سوى انعكاس لهذا الاختلاف. وقد رأينا في السابق، كيف أن عضو اللجنة الفقيه "لوترباخ" قد اعتبر أن عبارة "السياسة العامة" مرنة وغامضة، وقد قابله كل من أعضاء اللجنة "كورديفا"، "ليانج"، "سيروبولوس" بالانتقاد، ثم إن الفقيه "جورج سال" تمكن من اقتراح عبارة "المصالح الأخرى التي وجد البحر الإقليمي لحمايتها"، فاستقر اقتراحه في نص المادة (17) فقط، ودون المادة (15) من مشروع اللجنة.⁽¹⁾

أما عن المؤتمر الأول للأمم المتحدة حول قانون البحار لعام 1958، والذي اعتمد بدوره وكلية على مشروع لجنة القانون الدولي سالف الذكر، فإن الملاحظ عنه أولاً، أنه قد تخلّى عن مشروع لجنة القانون الدولي بخصوص شروط البراءة الواردة في المادة (15) منه، وأقر شروطاً أخرى ضمّنها المادة (14) من اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة⁽²⁾، وهي المادة التي لم يرد فيها ذكر عبارة "المصالح.." أو "السياسة العامة" وغيرها والتي كان أعضاء لجنة القانون الدولي قد اختلفوا حولها. وأمام هذه الشروط الجديدة الواردة في المادة (14)، فإن من البديهي أيضاً، أن يتعرض المؤتمر

⁽¹⁾ وقد سبق الإشارة إلى هذا الموضوع، راجع ص 324 من هذه الأطروحة.

⁽²⁾ تنص المادة (6,5,4§14) من اتفاقية البحر الإقليمي... لعام 1958 على أن "4- يكون المرور برياً طالما أنه غير ضار بالسلام وحسن النظام أو سلامة الدولة الساحلية. وهذا المرور يجب أن يتم طبقاً لهذه المواد وقواعد القانون الدولي الأخرى. 5- لا يعتبر مرور سفن الصيد الأجنبية برياً إذا لم تراعى هذه السفن القوانين والأنظمة التي تضعها الدولة الساحلية وتعلنها لمنع الصيد في بحرهما الإقليمي. 6- على الغواصات أن تسير فوق سطح الماء وأن ترفع علمها".

إلى حق الدولة الساحلية في التعرض للسفن الأجنبية المارة مروراً غير بريء في حالة انتهاكها للشروط الجديدة المقررة وفق المادة (14) التي حددت براءة هذا المرور، ويكون بديهيًا أيضًا، أن المؤتمر سيخالف لجنة القانون الدولي في محتوى نص المادة (17) كذلك فيما تعلق منها بمحتوى وكُنْه المصالح أو السياسة العامة؛ وهو بالفعل ما حصل، حيث جاءت المادة (16) من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 خالية من ذكر المصالح أو السياسة العامة رغم أن محتواها يقوم بصفة شبه كلية على روح نص المادة (17) من مشروع لجنة القانون الدولي. فقد نصت المادة (16) من اتفاقية جنيف على أنه: "يجوز للدولة الساحلية أن تتخذ الإجراءات الضرورية لمنع المرور غير البريء في بحرهما الإقليمي"، وما دام أن المادة (14) من هذه الاتفاقية قد حددت الشروط التي يعد انتهاكها نافيًا للبراءة، فإن المؤتمر لم يشأ تكرارها في نص المادة (16) من ذات الاتفاقية.⁽¹⁾

واستطردت المادة (16) سالفه الذكر في باقي فقراتها الحالات التي تخول للدولة الساحلية حقوق الحماية فتمنع بموجبها المرور البريء فنصت على أنه: "2- فيما يتعلق بالسفن المتجهة إلى المياه الداخلية، فإن للدولة الساحلية الحق في اتخاذ الإجراءات الضرورية لمنع أي إخلال بالشروط التي بمقتضاها يكون دخول هذه السفن إلى تلك المياه خاضعاً لها. 3- مع مراعاة أحكام الفقرة (4)، يجوز للدولة الساحلية - دون تمييز بين السفن الأجنبية - أن توقف مؤقتاً في مساحات معينة من بحرهما الإقليمي المرور البريء للسفن الأجنبية إذا كان هذا الإيقاف لازماً لحماية أمنها وضمّان سلامتها. ويكون لهذا الإيقاف أثره بعد الاعلان عنه في الوقت المناسب. 4- لا يجوز أن يكون هناك إيقاف للمرور البريء للسفن الأجنبية في المضائق التي تستعمل للملاحة الدولية وتوصل جزءاً من أعالي البحار بجزء آخر من البحر العالي أو البحر الإقليمي لدولة أجنبية".⁽²⁾

وقد نقلت الاتفاقية العامة نص المادة (16) من اتفاقية جنيف وأدرجته حرفياً تقريباً في المادة (25) منها مع بعض الفوارق البسيطة. فقد نصت هذه الأخيرة التي جاءت تحت عنوان "حقوق الحماية للدولة الساحلية"، على أن: «1- للدولة الساحلية أن تتخذ في بحرهما الإقليمي الخطوات اللازمة لمنع أي مرور لا يكون بريئاً.

2- في حالة السفن المتوجهة إلى المياه الداخلية أو التي تريد التوقف في مرفق مينائي خارج المياه الداخلية، للدولة الساحلية الحق أيضاً في اتخاذ الخطوات اللازمة لمنع أي خرق للشروط التي يخضع لها دخول تلك السفن إلى المياه الداخلية أو توقفها في المرافق المينائية.

(1) د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 526.

(2) أنظر نص المادة (16) في: د. عبد الفتاح مراد، الاتفاقيات الدولية الكبرى، حقوق الطبع محفوظة للمؤلف، جمهورية مصر العربية، 1998، ص 277. والملاحظ أن الفقرة (4) من المادة (16) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي المتعلقة بالمضائق قد أضافته لجنة القانون الدولي إلى نص المادة (17) من مشروعها للدورة السابعة لعام 1955. أنظر: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 525.

3- للدَّوْلَةُ السَّاحِلِيَّةُ أَنْ تُوقِفَ مُوقِفًا، دُونَ تَمْيِيزِ قَانُونًا أَوْ فِعْلًا بَيْنَ السُّفُنِ الْأَجْنِبِيَّةِ، الْعَمَلِ بِالْمُرُورِ الْبَرِيِّ لِّلْسُفُنِ الْأَجْنِبِيَّةِ فِي قِطَاعَاتٍ مُحَدَّدَةٍ مِنْ بَحْرِهَا الْإِقْلِيمِيِّ إِذَا كَانَ هَذَا الْإِقْفَافُ ضَرْوْرِيًّا لِحِمَايَةِ أَمْنِ تِلْكَ الدَّوْلَةِ، بِمَا فِي ذَلِكَ الْمُنَاوِرَاتِ بِالْأَسْلِحَةِ. وَلَا يَبْدَأُ نَفَاذُ هَذَا الْإِقْفَافِ إِلَّا بَعْدَ أَنْ يُعْلَنَ عَنْهُ الْإِعْلَانُ الْوَاجِبُ.»

والملاحظ أولاً بخصوص نص المادة (25) من الاتفاقية العامة، أن الحكم المتعلق بالمضائق الدولية الواصلة بين جزئين من أعالي البحار، والذي كان وارداً في نص المادة (16)، قد تمت زحزحته بوضعه في موضع آخر سوف أشير إليه لاحقاً⁽¹⁾. أما الملاحظة الثانية، فهي تكمن في إمكانية التساؤل عن مدلول "الخطوات اللازمة" التي تتخذها الدولة الساحلية لمنع المرور الذي لا يكون برياً. وإجابة على هذا السؤال، يمكن القول بأن هذه "الخطوات اللازمة" مختلفة ومتنوعة تبعاً لاختلاف ودرجة المخالفة ومدى انتهاك أنظمة الدولة الساحلية التي تؤدي إلى حذف البراءة عن مرور هذه السفينة.

فبالنسبة للسفن الحربية، وهي السفن التي تتمتع بحصانة سيادية تجعلها بمنأى عن اختصاص الدولة الساحلية⁽²⁾، فإن القاعدة العامة الواردة بشأنها، هي ما قضت به المادة (30) من الاتفاقية العامة التي نص على أنه «إِذَا لَمْ تَمْتَثِلْ آيَةُ سَفِينَةٍ حَرْبِيَّةٍ لِقَوَانِينِ وَأَنْظِمَةِ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ بِشَأْنِ الْمُرُورِ خِلَالَ الْبَحْرِ الْإِقْلِيمِيِّ وَتَجَاهَلَتْ أَيُّ طَلْبٍ يُقَدَّمُ إِلَيْهَا لِلْمِثَالِ لِتِلْكَ الْقَوَانِينِ وَالْأَنْظِمَةِ، جَازَ لِّلدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ أَنْ تَطْلُبَ إِلَيْهَا مُعَادَرَةَ الْبَحْرِ الْإِقْلِيمِيِّ عَلَى الْفَوْرِ»، ويكون طرد السفينة الحربية من البحر الإقليمي إجراءً مناسباً تتخذه الدولة الساحلية في مواجهتها وتبعاً لدرجة مخالفتها.

ومع ذلك، فإن رد فعل الدولة الساحلية لا يعرف حدوداً ولا استثناءً حين يتعلق الأمر بتهديد لسلمها أو أمنها من قبل سفينة حربية؛ ولعل الاتفاقية العامة حين أوردت في المادة (25§3) عبارة "بما في ذلك المناورات بالأسلحة"، وهي عبارة لم ترد في نص المادة (16) من نص جنيف، تكون بذلك صريحة في إقرار حق الحماية للدولة الساحلية لمواجهة مثل هذه الحالة ومنع المرور والتدخل لمنع المناورات بالأسلحة أيضاً، وهذا تفادياً لأي لبس أو غموض يعترى نصوص الاتفاقية ويوحى - فرضاً - بعدم جواز التدخل لقمع أو حمل السفن الحربية على الإقلاع عن هذه المناورات لما

⁽¹⁾ وهو الفقرة الثانية من المادة (45) من الاتفاقية العامة، وسوف أتناول هذا الموضوع تفصيلاً بحول الله عند بحثي لموضوع المرور البري والعاور في المضائق الدولية.

⁽²⁾ وهي الحصانة المقررة لها المادة (32) من الاتفاقية العامة التي تنص: «ليس في هذه الاتفاقية.. ما يمس الحصانات التي تتمتع بها السفن الحربية والسفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية».

يحيط. يمثل هذه السفن من اعتبارات الحصانة أو السيادة تجعل من الخطأ التفكير في جواز التعرض لها. (1)

ومع ذلك أيضا، فإن هذا الموضوع لا يخلو من التعقيد النسبي، ثم إنه يجد حسمه في ضوء قواعد القانون الدولي العمومية أكثر من قواعد قانون البحار. فاستعمال القوة ضد السفينة الحربية لا يجب أن يكون بعيدا عن الخطوط التي رسمها ميثاق الأمم المتحدة، كما أن استناد الدولة الساحلية إلى نص المادة (51) من هذا الميثاق التي تتيح استخدام القوة للدفاع الشرعي تخضع هي الأخرى لبعض الشروط التي تضمنتها هذه المادة أيضا. (2)

أما بالنسبة للسفن الأجنبية الخاصة، فإن الخطوات اللازمة التي تتخذها الدولة الساحلية في مواجهتها لمنع مرورها غير البريء هي أيضا مختلفة ومتدرجة تبعا لجسامه المخالفة، وهي قد تصل إلى حد ممارسة الاختصاص الجزائي عليها. بموجب نص المادة (27) من الاتفاقية العامة، وهو موضوع أفضل ترك الحديث عنه إلى القسم الثاني المتعلق بالاختصاص.

الضَرْعُ الثَّانِي

المَصَالِحُ الجَدِيرَةُ بِالحِمَايَةِ المَوْجِبَةِ لِمَنْعِ المُرُورِ غَيْرِ البَرِيِّ

أَوَّلًا) مَصَالِحُ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ فِي مُحَاوَلَاتِ تَقْنِينِ قَانُونِ البَحَارِ: سبقت الإشارة إلى أن لجنة القانون الدولي حين مناقشتها لشروط معيار البراءة اختلفت بشأن "المصالح" التي تهم الدولة الساحلية وشرع البحر الإقليمي لحمايتها، وقد رأينا في السابق أيضا، كيف أن مقرر اللجنة الفقيه "فرانسوا" كان قد نقل في تقريره الأول والثاني المقدمين إلى اللجنة عامي 1952 و 1953 حرفيا ما أورده المادة (5) من مشروع لاهاي لعام 1930 حول البحر الإقليمي (3)، وهي المادة التي تنص على أن حق المرور لا يمنع الدولة الساحلية عن اتخاذ التدابير الضرورية التي تحمي بها نفسها ضد أي عمل يضر بأمنها أو سياستها العامة أو مصالحها المالية، وهي المادة التي بدت منسجمة مع نظيرتها المادة الثالثة من مشروع لاهاي أيضا، والتي حددت شروط البراءة في المرور فقضت بأن المرور البريء يعني "استعمال السفن للبحار الإقليمية دون قصد إتيان أعمال تضر بأمن الدولة الساحلية أو سياستها العامة أو مصالحها المالية" (4)؛ فعناصر الأمن والسياسة العامة والمصالح المالية حاضرة في المادتين معا.

(1) T. Treves. « La navigation ». Op.Cit., P 750

(2) وسوف أتناول هذا الموضوع تفصيلا بحول الله عند بحثي لموضوع السفن الحربية في القسم الثاني.

(3) أنظر: Gilbert Gidel. Tome III. Op. Cit., P 215

(4) وقد رأينا كيف أن الفقه علّق على هذه المادة لاعتمادها على عنصر القصد والنية. راجع في ذلك ص 319-323 من هذه الأطروحة.

ومع ذلك، فإن لجنة القانون الدولي في دورتها السادسة لعام 1954، كانت قد أبتت على عبارة "السياسة العامة" حين التعرض لموجبات تدخل الدولة الساحلية لمنع المرور الذي لا يكون بريئا، وهو المرور الذي يستوفي شروط البراءة التي خططت أطرها العامة المادة (20) من مشروعها لتلك السنة؛ غير أن اللجنة عدلت عن مسارها ذلك بعد الجدل الذي أثير بين جملة أعضائها بخصوص عبارة "السياسة العامة" بين من فضّل إلغائها لأنها غامضة ومرنة و "تخول الدولة الساحلية سلطة كبيرة وتؤدي إلى التحكم" وهو رأي الفقيه "لوترباخ"، وبين من فضل استبدالها بعبارة "النظام العام" وهو ما رآه الفقيه "ليانج"؛ وقد رأينا كيف أن الفقيه "جورج سال" انتقد العبارتين معا واعتبرهما "خطرتين" واقترح معهما إدراج عبارة "المصالح الأخرى التي وجد البحر الإقليمي من أجل حمايتها"، وهي العبارة التي استقرت في نص المادة (17) من مشروع لجنة القانون الدولي ابتداء من دورتها السابعة لعام 1955 و أضيف إليها أن تكون هذه المصالح موافقة لمواد مشروع الاتفاقية أولا، ثم أضيف إليها أن تكون موافقة لأحكام القانون الدولي كذلك، وهي الصيغة التي استقرت في الفقرة الثالثة من المادة (15) التي حلت محل المادة (17)، وهذا في مشروع اللجنة النهائي خلال دورتها الثامنة لعام 1956 وقد سبقت الإشارة إلى كل ذلك.⁽¹⁾

ولما تصدى مؤتمر جنيف لعام 1958 لمشروع لجنة القانون الدولي في هذا العنصر، طرحه جانبا وأهمّل ذكر "المصالح الأخرى" التي جاءت بها المادة (2§15) من المشروع النهائي للجنة القانون الدولي، بل لم يذكر حتى مجرد عبارة "المصالح المالية" التي كانت مستقرة في عرف وعمل الدول، وفي كل من المادتين (3) و(5) من مشروع تقنين لاهاي، والسبب يكمن في أن المؤتمر اعتمد شروطا أخرى قاس منها معيار البراءة وضمّنها المادة (14) من اتفاقية البحر الإقليمي، وهي شروط عدم المساس بالسلام وحسن النظام أو سلامة الدولة الساحلية، وكذلك إذا لم ترع سفن الصيد "القوانين والأنظمة التي تسنها الدولة الساحلية وتعلنها لمنع الصيد في البحر الإقليمي"، وكذا وجوب أن تسير الغواصات "فوق سطح الماء وأن ترفع علمها".⁽²⁾

وقد أظهرت محاضر مؤتمر جنيف، أن خروج المادة (14) بهذه الصيغة إنما جاء نتيجة جذب ثنائي بين الولايات المتحدة الأمريكية و بعض الدول النامية. فقد رأت الولايات المتحدة أن معيار البراءة يجب أن يستقر على حالتين رئيسيتين: أن المرور يبقى بريئا طالما كان غير ضار بأمن الدولة الساحلية، والثانية، أن هذا المرور يتعين أن يتم وفقا لمواد اتفاقية البحر الإقليمي. وإزاء هذا الطرح، فقد جاء رد فعل بعض دول العالم الثالث، وهي مجموعة الثمانية التي رأت أن مشروع اللجنة يقيد

(1) راجع الصفحات 324-325 من هذه الأطروحة.

(2) الفقرات (4)، (5)، (6) من المادة (14) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة.

السفن الأجنبية بالقوانين واللوائح السارية أثناء مباشرة المرور ويجعل خضوعها لهذه القوانين واللوائح شرطاً لبراءة مرورها، وهو من هذه الزاوية، أفضل من الإقتراح الأمريكي؛ كما رأت مجموعة الثمانية أن المرور يكون بريئاً "إذا كان لا يضر بأمن الدولة الساحلية أو بأية مصلحة من مصالحها"، وقد فسرت هذه المجموعة اقتراحها الأخير هذا، بأن الإحالة لمصالح الأمن وحدها غير كافية و تجعل الدولة الساحلية مكتوفة اليدين في مواجهة مرور قد لا يكون بريئاً كما لو أضر بمصالح الصيد أو المصالح الأخرى غير الأمن، وهي تلك المصالح التي حددتها لجنة القانون الدولي في تعليقها على نص المادة (15) من مشروعها النهائي.⁽¹⁾

ومهما كان من أمر المناقشات التي شهدتها مؤتمر جنيف والاختلاف حول معيار براءة المرور ومصالح الدولة الساحلية، فإن المؤتمر قد استقر على نص المادة (14) من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي التي جاءت قريبة من نص المادة (3§15) من مشروع لجنة القانون الدولي النهائي، وهذا نتيجة محاولة توفيقية.⁽²⁾ فلقد كان الإقتراح الأمريكي من ناحية واقتراح الدول الثمانية من ناحية أخرى على طرفي نقيض. فالأول، كان يدير المرور على مصالح الأمن وحدها ويجعل حقوق الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي أقل شأنًا من حقوقها في المنطقة المتاخمة، أما الثاني، فقد كان يرفع البراءة عن المرور إذا أضر بأمن الدولة الساحلية أو بأي مصلحة من مصالحها الأخرى على بحرها الإقليمي مهما كان نوعها أو طبيعتها.

وأمام الشروط التي حصرتها المادة (14) سالفة الذكر، فإنه من الصعب القول بأن ثمة مصالح كبيرة موسعة وجديرة بالحماية تمكن الدولة الساحلية من منع المرور في حالة المساس بما عدا حالة مصالح الأمن والدفاع، والصيد فقط، ومن ثم، فإنه من السهل - في المقابل - الوقوف على خلفية مؤتمر جنيف لعام 1958، وتبين مدى سيطرة القوى البحرية عليه بهدف ترجيح الكفة لصالحها عن طريق التقليل من مصالح الدولة الساحلية ودحر سلطاتها إلى أبعد مدى ممكن، بحصرها لهذه المصالح الجديرة بالرعاية وقصرها على ما سبق ذكره، تمكيناً لسفن هذه القوى من ممارسة حرية المرور بعيداً عن مراقبة وتدخّل الدولة الساحلية.

وتتضح هذه الصورة أكثر من استقراء المادة (16) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي حين نصها في فقرتها الأولى على أنه: "1- يجوز للدولة الساحلية أن تتخذ الإجراءات الضرورية لمنع المرور

⁽¹⁾ ومجموعة الثمانية هي كل من: المكسيك، شيلي، أكوادور، هايتي، بنما، بيرو، أوروغواي وفيتزويلا. وقد قوبل اقتراح هذه الدول بانتقاد حاد على تقدير أن الإحالة لمصالح الدولة الساحلية بصفة مطلقة غير مقبولة إذ تمكن هذه الدولة من التدرع بادعاءات تعرقل في النهاية المرور البري للسفن التجارية. أنظر: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 164.

⁽²⁾ وهو الإقتراح الذي تقدمت به الهند كصيغة توفيقية حيث جاء في اقتراحها أن المرور لا يكون بريئاً إذا ارتكبت السفينة في البحر الأقليمي عملاً يلحق الضرر بأمنها أو يخل بحسن النظام أو السلم فيها. أنظر: المرجع السابق، ص 166.

غير البريء في بحرهما الإقليمي"، وبديهي أن يثور التساؤل هنا: متى يكون هذا المرور غير بريء؟ وتكون الإجابة عنه بأنه ذلك المنصوص عليه في المادة (14) سالفه الذكر والمتعلق بمسائل الأمن والدفاع وشؤون الصيد فقط. (1)

وتأكد الصورة كذلك من استطراد باقي فقرات المادة (16) من اتفاقية 1958 سالفه الذكر، لاسيما الفقرة الثالثة منها حين أبحاث للدولة الساحلية أن توقف مؤقتا، وبدون تمييز بين السفن الأجنبية، العمل بالمرور البريء في مساحات معينة من بحرهما الإقليمي "إذا كان هذا الإيقاف لازما لحماية أمنها وضمان سلامتها" فقط.

والظاهر من استقراء بعض نصوص اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي كما سوف نرى، يتضح أنها قد أسرفت في تحديد الواجبات الملقاة على عاتق الدولة الساحلية أكثر مما حولتها من حقوق أو مصالح جديدة بالحماية، كما لو كان المرور البريء هو الأصل، وسيادة الدولة الساحلية على بحرهما الإقليمي هو الاستثناء، اللهم إلا من بعض الأحكام المتفرقة، والتي جاءت مقرونة بدورها بقيود مراعاة مواد الاتفاقية وأحكام القانون الدولي، مثل المادة (17) منها التي تقضي بأنه "يجب على السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء مراعاة القوانين والأنظمة التي تسنها الدولة الشاطئية" وفقا لهذه المواد وقواعد القانون الدولي الأخرى وخاصة القوانين والأنظمة المتعلقة بالنقل والملاحة".

وكتعليق على هذه المادة، خلص الفقيه "T. Treves" إلى نتيجة غريبة. فقد ذهب هذا الفقيه إلى أن المادة (16) لا تضع حدودا على إطلاق يد الدولة الساحلية في سنها للقوانين وإحلالها للنظم، كما أنها لا تبين المواضيع التي يتوجب على الدول الساحلية التقيد بها عند سن هذه القوانين مما يتعين معه على السفن الأجنبية الممارسة لحق المرور البريء أن تراعي جملة ما يحلو للدولة الساحلية إصداره من قوانين وأنظمة، فضلا عن مجالي النقل والملاحة (2)، وفي كل هذا إطلاق ليد الدولة الساحلية يظهر أن نص جنيف جاء لصالحها أكثر مما جاء بالنسبة إلى السفن الممارسة لحق المرور البريء.

(1) وتتأكد هذه الخلفية أكثر حين معرفة أن يوغسلافيا كانت قد تقدمت باقتراح منفرد بأن للدولة الساحلية أن تتخذ التدابير الضرورية في بحرهما الإقليمي ضد أي عمل يضر بأية مصلحة لها أيا كان نوعها "of its interests whats oever" (وثيقة UN.Doc.A/Conf.13/C.1/L.17)، غير أنها سحبت اقتراحها وأنضمت إلى الاقتراح المشترك لكل من الولايات المتحدة بريطانيا، هولندا، البرتغال واليونان، والذي أصبح يحمل اسم الاقتراح السادس بعد أن انضمت إليه يوغسلافيا (وثيقة UN.Doc.A/Conf.13/C.1/L.72)، حيث تقدمت به هذه الدول الست إلى اللجنة الأولى للمؤتمر واعتمده هذا الأخير بعد التصويت عليه بأغلبية 36 صوتا ضد 21 صوتا وامتناع 10 أصوات، واستقر فيما بعد في الفقرة الأولى من المادة (16) المذكورة أعلاه. كما أن الولايات المتحدة قد فسرت هذا الاقتراح كما جاء على لسان مندوبها، بأن التحديد المقترح على اللجنة الأولى من قبل في شأن معيار براءة المرور يحدد المصالح التي تدور معها هذه البراءة ولا مجال للتعريف بهذه المصالح مرة أخرى في كل مناسبة تتعلق ببراءة المرور. أنظر:

د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 526، الهامش

(2) T. Treves. « La navigation ». Op.Cit., P 760.

والظاهر عندي أن الفقيه "Treves" قد أخطأ في هذا التقدير. ذلك أن المادة (16)، وبالقدر الذي أعطت الدولة الساحلية صلاحية سن القوانين التي تكون واجبة الإحترام من قبل السفن - الممارسة لحق المرور البري، بالقدر الذي قيدها أيضا بوجوب أن تكون هذه القوانين متماشية مع مواد الاتفاقية وقواعد القانون الدولي، وليس في اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي - عدا المادة (14) - محددًا لشروط براءة المرور التي تنحصر في مسائل الأمن والدفاع والصيد. وتكون الإحالة من المادة (16) إلى المادة (14) واضحة، فلا يجوز للدولة الساحلية سن قوانين يكون انتهاكها نافيًا لبراءة المرور عدا قوانين الأمن والدفاع والصيد. وقد يكون فهم الفقيه أن للدولة الساحلية أن تسن ما تراه مناسبًا من قوانين وأنظمة من منطلق سيادتها إذ ليس في اتفاقية جنيف ما يمنع ذلك، وفي رأبي أنها نتيجة صحيحة، لكن المقصود هنا أن أي من قوانين هذه الدولة التي يكون انتهاكها نافيًا لبراءة المرور، وستكون الإجابة أن هذه القوانين هي فقط تلك الواردة في المادة (14) وحدها، فمن أين يكمن إطلاق يد الدولة الساحلية أو كيف يخدم نص جنيف هذه الدولة؟

إن الحقوق التي شرع البحر الإقليمي لحمايتها هي حقوق طبيعية لا يمكن إهمالها أو مساومة الدولة الساحلية فيها، وإذا كان صحيحًا، أنه تجب غرلة هذه المصالح وانتقاء الأهم منها تفاديًا لمغالاة الدول الساحلية وتحقيقًا للتوازن بين مصالح هذه الدولة ومصالح المجموعة الدولية، فإنه في المقابل، لا يجوز الإسراف في هدر هذه الحقوق إلى درجة جعلها استثناءً يجب تبريره من بعد أن كان هو الأصل. فالبحر الإقليمي منطقة لصيقة بإقليم هذه الدولة وحقوقها عليه حقوق طبيعية، أما المرور البري، وإذا اعتبر حقا للسفن الأجنبية حتى، فإنه يبقى استثناءً تمكنت المجموعة الدولية من إقراره لتيسير المواصلات بينها، ولا يمكن والحال هذه قلب هذه المعادلة.

إن هذه المعادلة المقلوبة قد جعلت الغالبية الساحقة من الدولة ترفض واقع مؤتمر جنيف وخلفيات اتفاقياته الأربع، ولأجل ذلك سعت هذه الدول إلى تحديد مصالحها وتنظيمها بتشريعاتها على النطاق الداخلي كعمل انفرادي تحوّل مع كثرة ممارسته إلى عمل دولي، أظهر بأن مؤتمر جنيف واتفاقياته لم تعد تجدي نفعًا، وبات معه التفكير بجديّة في عقد مؤتمر ثاني وثالث لحل هذه المعضلة وغيرها أمام مطالب هذه الدول لاسيما النامية منها، بصيانة حقوقها على بحرها الإقليمي.

ولا يمكنني في هذا الموضوع استعراض جملة التشريعات التي عمدت الدول إلى سنّها لتدارك ما قصر مؤتمر جنيف في إنجازه لها مفضلًا استعراض بعض هذه التشريعات لاحقًا تبعًا لموضوعاتها المختلفة، ومع ذلك، يمكنني القول بأن المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار قد واجه هذه التشريعات كـ "حكم واقع *Ipsa Facto*" أو عمل دولي لا مفرّ منه ولا يمكنه تجاهله بالنظر إلى عدد الدول الغالبة فيه: النامية والساحلية منها على السواء، وكان له أن يستجيب لهذه المطالب تحت طائلة الفشل الذي قد يتعرض له كما تعرض له عدد من المؤتمرات الدولية التي سبقته في هذا المضمار.

وتبعاً لذلك، ماذا أسفر المؤتمر الثالث بشأن حقوق ومصالح الدولة الساحلية الجديدة بالحماية، والتي تحول للدولة الساحلية حق منع المرور الذي لا يكون بريئاً؟

كإجابة عن هذا السؤال، يجدر التذكير بنص المادة الفقرة الثانية من (19) من الاتفاقية العامة التي حددت جملة من النشاطات الموضوعية التي يعد القيام بها نافياً لبراءة مرور السفينة؛ وللتذكير أيضاً، فإن عدد هذه النشاطات المحظورة يبلغ (12) نشاطاً هي: «2- يُعْتَبَرُ مُرُورُ سَفِينَةٍ أجنبية ضاراً بِسَلْمِ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ أَوْ بِحُسْنِ نِظَامِهَا أَوْ بِأَمْنِهَا إِذَا قَامَتِ السَفِينَةُ أَثناءَ وُجُودِهَا فِي البَحْرِ الإِقْلِيمِيِّ بِأَيِّ مِنَ الأَنْشِطَةِ التَّالِيَةِ:

(أ) أَيَّ تَهْدِيدٍ بالقُوَّةِ أَوْ أَيَّ اسْتِعْمَالٍ لَهَا ضِدَّ سِيَادَةِ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ أَوْ سَلَامَتِهَا الإِقْلِيمِيَّةِ أَوْ اسْتِقْلَالِهَا السِّيَاسِيِّ، أَوْ بِأَيَّةِ صُورَةٍ أُخْرَى انْتَهَاكَاً لِمَبَادِيِ القَانُونِ الدَّوْلِيِّ المُجَسَّدَةِ فِي مِيثَاقِ الأُمَمِ المُتَّحِدَةِ؛

(ب) أَيَّ مُنَاوَرَةٍ أَوْ تَدْرِيْبٍ بِأسلِحَةٍ مِنْ أَيِّ نَوْعٍ؛

(ج) أَيَّ عَمَلٍ يَهْدَفُ إِلَى جَمْعِ مَعْلُومَاتٍ تَضُرُّ بِدِفَاعِ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ أَوْ أَمْنِهَا؛

(د) أَيَّ عَمَلٍ دَعَائِيٍّ يَهْدَفُ إِلَى المَسَاسِ بِدِفَاعِ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ أَوْ أَمْنِهَا؛

(هـ) إِطْلَاقِ أَيِّ طَائِرَةٍ أَوْ إِنْزَالِهَا أَوْ تَحْمِيلِهَا؛

(و) إِطْلَاقِ أَيِّ جِهَازٍ عَسْكَرِيٍّ أَوْ إِنْزَالِهِ أَوْ تَحْمِيلِهِ؛

(ز) تَحْمِيلِ أَوْ إِنْزَالِ أَيِّ سَلْعَةٍ أَوْ عُمَلَةٍ أَوْ شَخْصٍ خِلَافاً لِقَوَانِينِ وَأَنْظَمَةِ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ الجُمْرُكِيَّةِ أَوْ الضَّرِيْبِيَّةِ أَوْ المُتَعَلِّقَةِ بِالمُهْجَرَةِ أَوْ الصِّحَّةِ؛

(ح) أَيَّ عَمَلٍ مِنْ أَعْمَالِ التَّلْوِيْثِ المُقْصُودِ يُخَالِفُ هَذِهِ الإِتْفَاقِيَّةِ؛

(ط) أَيِّ مِنَ أَنْشِطَةِ صَيْدِ السَّمَكِ؛

(ي) القِيَامَ بِأَنْشِطَةٍ بِحُثٍ أَوْ مَسْحٍ؛

(ك) أَيَّ فِعْلٍ يَهْدَفُ إِلَى التَّدخُلِ فِي عَمَلِ أَيِّ مِنْ شَبَكَاتِ المُوَاصَلَاتِ أَوْ مِنْ المَرَاقِقِ أَوْ المُنْشَآتِ الأُخْرَى لِلدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ؛

(ل) أَيِّ نَشَاطٍ أُخْرَى لَيْسَتْ لَهُ عَلاَقَةٌ مُبَاشِرَةٌ بِالمُرُورِ.»

إن الملاحظ بخصوص هذه النشاطات، وفضلاً عن تعددها مقارنة بالمادة (14) من نص جنيف، تبدو متنوعة ولا تقف عند مسائل الأمن والدفاع أو الصيد كما فعلت نظيرتها. فمسائل الأمن والدفاع لم تهمل في هذه المادة بل فصلت إلى منتهى جزئياتها وحُصِصت بِـ 6 بنود (البنود من (أ) إلى (و)) كما لو أن واضعيها قد تحرّوا الدقة والموضوعية والتفصيل لما لهذا الموضوع من أهمية، وتفادياً كذلك لأي غموض أو تأويل خاطئ يدعو إلى الاعتقاد بعدم جواز التعرض للسفن الحربية لما

تتمتع به من حصانة سيادية، فكان القيام بأي نشاط من هذه النشاطات نافيا عنها براءة مرورها. وبخلاف مسائل الأمن والدفاع، مضافا إليها حظر الصيد الوارد في البند (ط)، تظهر حقوق ومصالح أخرى للدولة الساحلية في بحرهما الإقليمي أكثر ثراءً من نص جنيف. فحماية سلعتها ومنتجاتها وعملتها مكفول بالحماية أيضا، وهذا بموجب البند (ز)، وكذلك نظمها الجمركية أو الضريبية أو تلك المتعلقة بالهجرة أو الصحة، مضافا إليها أيضا، حماية بيئتها البحرية من التلوث (البند (ح))، واحتكارها للبحث العلمي والمسح الهيدروغرافي (البند (ي))، وكذلك حماية باقي مرافقها وشبكات مواصاتها (البند (ك))؛ وهي حماية تدرج في إطار سياستها العامة وتنظيم مرافقها العمومية.

وفضلا عن المادة (19) سالفه الذكر، فقد نجحت الدول في اعتماد نص المادة (21) من ذات الاتفاقية، وهي مادة ذات أهمية كبرى بالنسبة إلى تطلعات الدول النامية على وجه الخصوص، تبين مختلف المجالات التي يحق للدولة الساحلية أن تعتمد بشأنها قوانين وأنظمة، وما هي في الحقيقة سوى حقوق ومصالح للدولة الساحلية تسعى إلى تنظيمها بموجب قوانينها.

وتعود إثارة أهمية المادة (21) خلال المؤتمر الثالث إلى محاولة بعض دول العالم الثالث - بلغ عددها تسعا⁽¹⁾ - تشكيل اقتراح تقدمت به في 4 ماي 1978، تضمن وضع أرضية لمصالح الدولة الساحلية الحدودية بالحماية، وذكر من بينها وجوب الحصول على الترخيص المسبق كشرط لمرور السفن الحربية، غير أن مشروعها هذا لم يجد له مساندين عدا الدول التي اقترحت، فبقي صامتا وبدون مفعول إلى غاية 19 و 20 من مارس 1980، حين طُرحت على أشغال الدورة التاسعة للمؤتمر المجالات التي يحق فيها للدولة الساحلية أن تعتمد على تنظيمها بموجب تشريعاتها، فأعيد من جديد اقتراح أن تتضمن هذه المجالات المجال الأمني، وتمكنت تلك الدول التي اقترحت في بادئ الأمر، من حشد دول أخرى إليها، لكنها اختلفت في تحديد وحصر المصالح التي تتولى تنظيمها بصفة عامة بموجب تشريعاتها الداخلية، فضلا عن رفض المؤتمر لاقتراحها المذكور.⁽²⁾ وقد بقي هذا الاقتراح كذلك بدون مفعول⁽³⁾

(1) وهذه الدول هي: الأرجنتين، البنغلاديش، الصين، الإكوادور، مدغشقر، باكستان، البيرو، الفلبين، اليمن الديمقراطي، وقدم

اقتراحها في الوثيقة: (Doc.C.2/Informal meeting/30) بتاريخ 4 ماي 1978. أنظر: *T. Treves. Op.Cit., P772*.

(2) وقد ورد هذا الاقتراح بداية في 19 مارس 1980 في وثيقة: (Doc.C.2/Informal meeting/58) من طرف كل من: الكونغو، مصر، غيني بيسو، ليبيا، مالطا، المغرب، بنما، سلطنة عمان، بابوا غينيا الجديدة، جمهورية كوريا، الصومال، ساوتومي والأورغواي، ثم التحقت بهذه المجموعة في 20 من مارس مجموعة أخرى وهي: الجزائر، الأرجنتين، الصين، الإكوادور، مدغشقر، باكستان، البيرو والفلبين، حيث أدرج الاقتراحان معا في نفس الوثيقة. أنظر: *T. Treves. Op.Cit., P773*.

(3) للإشارة، فإن سعي هذه المجموعة باقتراحها المشار إليه أعلاه إنما كان يهدف إلى إقناع المؤتمر حين صياغته للمادة (21) بأن يدرج ضمن بنودها الثمانية بنداً أو عبارة تعطي للدولة الساحلية الحق في أن تُخضع مرور السفن الحربية إلى تنظيمها وتشريعها بما في ذلك قصر هذا المرور على الإذن أو الإخطار المسبقين، ولم يكن يتضمن مناقشة تلك المصالح التي كانت، ورغم بعض الاختلافات من قبل

بالنظر إلى عدم وجود دعم كاف له ليوصله إلى مرحلة التصويت، إلى أن أعيد اقتراحه في 13 أبريل 1982 من طرف مجموعة الـ 26 التي ركزت على المادة (21) وبالضبط، على بندها (ح) الذي جاءت صيغته: « **مَنْعُ حَرْقِ قَوَانِينِ وَأَنْظِمَةِ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ الجُمْرُكِيَّةِ أَوْ الصَّرِيَّةِ أَوْ المُتَعَلِّقَةِ بِالهِجْرَةِ أَوْ الصَّحَّةِ.**»، فاقترحت هذه المجموعة إضافة عنصر خامس إلى عناصر هذا البند الأربع، وهو الجانب الأمني الذي يتحقق للدولة الساحلية من خلال إخطارها المسبق بمرور السفن الحربية.⁽¹⁾

وصحيح أن المادة (21) قد تم إقرار خطوطها العريضة منذ الدورة الثانية للمؤتمر الثالث المنعقدة بكاركاس عام 1974 أسوة بكل نصوص الاتفاقية الأخرى ذات الصلة بالملاحة البحرية وعلى رأسها المادة (19)، غير أن المادة (21) قد جذبت انتباه الدول إليها في دورة المؤتمر السابعة في عام 1978 كما رأينا، ثم التفت حولها مجموعة الـ 26 في الدورة الحادية عشر في مارس 1982 سعياً منها إلى تحقيق أكبر قدر من الحقوق والمصالح الجديدة بالحماية التي تكفلها الدولة الساحلية بموجب قوانينها بما فيها طلب الترخيص المسبق الذي كان أهم مطلب لها، وهي المحاولة التي أدت إلى اصطدام بين الدول المتفاوضة خلال المؤتمر، ظهر من خلال تصدي الدول البحرية الكبرى والمساندة لها⁽²⁾ لهذا المشروع الجديد الذي تطالب به مجموعة الـ 26، معتبرة إياه تحايلاً على الاتفاقية العامة ومتعارضاً مع المادة (24) منها التي رأت أنها واضحة ولا يمكن تعديلها أو إدراج نص آخر يصطدم بها، وأن في المادتين (19) و(21) ما يكفي من المجالات التي تخدم مصالح الدولة الساحلية بصورة شاملة.⁽³⁾

وأمام تمسك الطرفين بآرائهما في ظروف أقرب ما تكون إلى المواجهة، جاءت جهود رئيس المؤتمر "السيد كوه" مكثفة لإيجاد مخرج من هذا المأزق الدبلوماسي، إلى أن سحبت مجموعة الـ 26 اقتراحها استجابةً لطلب رئيس المؤتمر على شرط إقرار تصريح لها يلقبه هذا الأخير في جلسة علنية تعبيراً عن وجهة نظرها من المجال الأمني ومن مرور السفن الحربية؛ وهو ما حدث بالفعل، وكان أن

تلك الدول، تبدو قد استقرت في المادة (21) خلال تلك الدورة، وقد سبقت الإشارة إلى هذا الموضوع تفصيلاً في ص 497-499 من هذه الأطروحة.

⁽¹⁾ ومجموعة الـ 26 هي: الجزائر، البحرين، البنين، الصين، الكونغو، مصر، غيني بيسو، إيران، ليبيا، مالطا، المغرب، سلطنة عمان، باكستان، بابوا غينيا الجديدة، الفلبين، سوريا، جمهورية كوريا، رومانيا، ساوتومي، سيراليون "Sierraléone"، الصومال، السودان، سورينام، الأوروغواي، اليمن الديمقراطي والساحل الأخضر، كما أن إقرارها ورد في الوثيقة: (A/Conf.62/L.117.doc.off) بتاريخ 13 أبريل 1982. راجع في ذلك كلاً من: ص 499 من هذه الأطروحة، وأيضاً:

T. Treves. Op.Cit., P773 ; L. Lucchini, M. Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., P 253.

⁽²⁾ ومن الدول التي عارضت اقتراح مجموعة الـ 26، يمكن ذكر كل من: بريطانيا، بموجب وثيقة: (A/Conf.62/SR.168) مقدمة بتاريخ 15 أبريل 1982، والبلاد المنخفضة لنفس التاريخ بوثيقة (A/Conf.62/L.169)، وكل من فرنسا، ألمانيا الديمقراطية، الإتحاد السوفياتي، إيطاليا، بوثيقة (A/Conf.62/SR.170) بتاريخ 16 أبريل 1982، متبوعة بوثيقة بلغاريا (A/Conf.62/SR.171) في نفس التاريخ، والولايات المتحدة الأمريكية، بموجب وثيقة (A/conf.62/L.130) لـ 20 أبريل 1982. أنظر: *T. Treves. Op.Cit., P773*.

⁽³⁾ وقد سبقت الإشارة إلى هذا. أنظر: ص 499-500 من هذه الأطروحة.

صرّح رئيس المؤتمر في الجلسة العلنية بتاريخ 26 أبريل 1982 بأن هذه المجموعة من الدول " تُلفت النظر إلى أن قرارها (وهو المتعلق بسحب الإقتراح) لا يمس حق الدول الساحلية في اتخاذ المقاييس الرامية إلى حماية مصالحها في المجال الأمني طبقاً لنصي المادتين 19 و 25 من هذه الإتفاقية".⁽¹⁾ وأمام هذه المعطيات، استقرت المادة (21) نهائياً في الإتفاقية العامة لتحديد المصالح التي تتكفل الدولة الساحلية بحمايتها بموجب قوانينها وأنظمتها والتي يؤدي انتهاكها نافية لبراءة المرور ومستوجبا لتدخل الدولة الساحلية لمنع هذا المرور. فما هي إذن، الحقوق الواردة في المادة (21)؟

بدايةً، فقد جاءت المادة (21) من الإتفاقية العامة تحت عنوان: "قَوَانِينُ وَأَنْظِمَةُ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ بِشَأْنِ المُرُورِ البرِّيِّ"، وحوّلت في فقرتها الأولى، للدولة الساحلية « أَنْ تَعْتَمِدَ، طَبَقاً لِأَحْكَامِ... » الإتفاقية العامة وكذا « غَيْرَهَا مِنْ قَوَاعِدِ القَانُونِ الدَّوْلِيِّ، قَوَانِينِ وَأَنْظِمَةِ بِشَأْنِ المُرُورِ البرِّيِّ عِبْرَ البَحْرِ الإِقْلِيمِيِّ... ». ثم ألزمتها ثانياً، بأن لا تخرج هذه القوانين والأنظمة عن مجالات ثمانية حددها هذه المادة على سبيل الحصر، وأودعتها في بنود مرقمة ترقيميا أبجدياً تصاعدياً، وهي كالتالي: « (أ) سَلَامَةُ المَلَاحَةِ وَتَنْظِيمُ حَرَكَةِ المُرُورِ البَحْرِيِّ؛

(ب) حِمَايَةُ وَسَائِلِ تَيْسِيرِ المَلَاحَةِ وَالتَّسَهِيْلَاتِ المَلَاحِيَّةِ وَغَيْرِ ذَلِكَ مِنَ المَرَاقِقِ أَوْ المُنْشَآتِ؛

(ج) حِمَايَةُ الكَابِلَاتِ وَخُطُوطِ الأَنْبِيْبِ؛

(د) حِفْظُ المَوَارِدِ الحَيَّةِ لِلْبَحْرِ؛

(هـ) مَنَعُ خَرْقِ قَوَانِينِ وَأَنْظِمَةِ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ المُتَعَلِّقَةِ بِمَصَانِدِ الأَسْمَاكِ؛

(و) الحِفَاظُ عَلَى بِيئَةِ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ وَمَنَعُ تَلَوُّثِهَا وَخَفْضُهُ وَالسَّيْطْرَةُ عَلَيْهِ؛

(ز) البَحْثُ العِلْمِيُّ البَحْرِيِّ وَأَعْمَالُ المَسْحِ الهَيْدْرُوغْرَافِيِّ؛

(ح) مَنَعُ خَرْقِ قَوَانِينِ وَأَنْظِمَةِ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ الجُمْرَكِيَّةِ أَوْ الضَّرْبِيَّةِ أَوْ المُتَعَلِّقَةِ بِالهِجْرَةِ أَوْ

الصَّحَّةِ. »

واستنتت هذه المادة في فقرتها الثانية انطباق هذه القوانين والأنظمة على « تَصْمِيمِ السُّفُنِ الأَجْنَبِيَّةِ أَوْ مُعَدَّاتِهَا أَوْ تَكْوِينِ طَوَاقِمِهَا إِلاَّ إِذَا كَانَ الغَرَضُ مِنْهَا إِعْمَالُ قَوَاعِدَ أَوْ مَعَايِيرَ دَوْلِيَّةٍ مَقْبُولَةٍ عُمُومًا »، كما وأوجبت الفقرة الثالثة منها على الدولة الساحلية أن تعلن « الإِغْلَانِ الوَاجِبِ عَن جَمِيعِ هَذِهِ القَوَانِينِ وَالْأَنْظِمَةِ » ؛ وفي المقابل، وعملاً بالفقرة الرابعة منها أيضاً، فإنه يتعين أن

(1)

« Les auteurs du document tiennent à souligner que leur décision est sans préjudice du droit des Etats côtiers de prendre des mesures visant à sauvegarder leurs intérêts en matière de sécurité conformément aux articles 19 et 25 de cette convention ». *Déclaration fut lue à la pléniere du 26 Avril 1982. A/Conf.62/SR.176.*

V ; T.Treves. *Op.Cit.*, P 773 et L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». *Op.Cit.*, P253.

تمثل « السفن الأجنبية التي تُمارسُ حقَّ المرور البريِّ خلالَ البحرِ الإقليميِّ لجميعِ هذهِ القوانينِ والأنظمةِ ولجميعِ الأنظمةِ الدَّوليَّةِ المقبولةِ عموماً بشأنِ منعِ المصادماتِ في البحرِ. »

إذن، ومن خلال نص المادة (21) المستعرض آنفاً، وبصرف النظر عن خلفيات اعتماده، وبصرف النظر أيضاً، عمّا جرى في المؤتمرات الدولية السابقة للمؤتمر الثالث، فإن مصالح الدولة الساحلية طبقاً لهذه المادة تبدو عديدة ومتنوعة. فللدولة الساحلية أن تستأثر بتنظيم حركة المرور ببحرها الإقليمي تأميناً لسلامة الملاحة و المرور وحمايةً لوسائل تسييرها..، ولها أيضاً أن تستفرد بحماية الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة في بحرها الإقليمي وأن تعاقب عن المساس بها، ولها أن تستفرد بحماية تنظيم مواردها الحية الموجودة ببحرها الإقليمي كذلك، وأن تعاقب على خرق نظمها المتعلقة بمصائد الأسماك، ولها أيضاً أن تسنّ من القوانين ما تراه ضرورياً لحماية بيئتها البحرية من التلوث البحري طبقاً للأحكام الواردة في الإتفاقية العامة وفي أحكام القانون الدولي ذات الصلة، كما لها أيضاً، أن تحتكر أو تنظم البحث العلمي والمسح الهيدروغرافي، ولها أيضاً أن تشرع قوانين تتعلق بالجانب الجمركي أو الضريبي أو بالهجرة أو الصحة، ولها أن تعاقب على خرق هذه القوانين أيضاً، وهي كلها مجالات تضاف إلى مجالات أخرى وردت في المادة (19) من الإتفاقية العامة، ويعتبر الجانب الأمني والدفاعي أهمها.

ثانياً) نطاقُ مصالحِ الدَّولةِ السَّاحليَّةِ الجَدِيرَةِ بِالحَمَايَةِ : من استقراء نص المادة (21) سالفة الذكر، يتضح أنها أوردت مجالات ثمانية يحق فيها للدولة الساحلية سنّ قوانين وأنظمة تكفل حمايتها ويتعين على السفن الأجنبية الممارسة لحق المرور البريِّ أن تمتثل لها. وعلى ضوء ذلك، فقد تساءل الفقه عن حصريّة هذه المجالات كتساؤله عن نظيرتها المادة (19)، أم أن هذه المجالات وردت على سبيل المثال ويجوز للدولة الساحلية أن تتدارك مجالات أخرى بقوانينها رغم عدم ذكرها في هذه القائمة. (1)

والحقيقة أن الفقه الدولي إذ تساءل عن حصريّة هذه القائمة، إنما أسس تساؤله هذا أولاً، على صيغة الفقرة الأولى من هذه المادة بعد ترجمتها إلى بعض اللغات الرسمية (2)، وثانياً، بمقارنتها بما

(1) وقد لخصها "د. طلعت الغنيمي" حين ذكر: "يمكن أن أخص سلطات الدولة على بحرها الساحلي في عبارة موجزة هي أنها تتمتع على تلك المياه بحقوق سيادة لا يقيدتها إلا المرور البريِّ المقرر للسفن الأجنبية. وتظهر سيادة الدولة على مياهها من عدة وجوه أذكر أهمها وهي: موارد الثروة لاسيما مسائل الصيد والملاحة الساحلية وشؤون الأمن والمراسم البحرية". أنظر: د. طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 139، 140.

(2) ومما دفع الفقه إلى إثارة هذا التساؤل، اختلاف صيغ الفقرة الأولى من المادة (21) بناءً على ترجمتها إلى اللغات الرسمية المعتمدة في الأمم المتحدة للإتفاقية العامة. فالنص العربي لا يثير مشكلة بخصوص اعتبار المجالات حصريّة حين نص على أن «للدَّولةِ السَّاحليَّةِ أنْ تَعْتَمِدَ... قَوَانِينِ وَأَنْظِمَةً بِشَأْنِ المُرُورِ البريِّ...»، تَتَنَاولُ الأُمُورَ التَّالِيَةَ كُلِّهَا أَوْ بَعْضَهَا». وكذلك النص الإنجليزي لا لبس فيه إذ يعتبر القائمة حصريّة حيث وردت فيه عبارة "In respect of all or any of the following"، وكذلك النص الإسباني إذ وردت فيه = =

هو مستقر في العرف الدولي؛ فهذا الأخير، يعترف للدولة الساحلية على بحرها الإقليمي بسيادة لا يحدّها سوى قيد وحيد هو المرور البري، ومن الخطأ القول بأن صلاحيات الدولة الساحلية تقتصر على المجالات المذكورة في هذه المادة أو تنتهي عندها، لأن الواقع العملي لتطبيقها سوف يصطدم بعمل الدول التي تمارس سيادتها بسنّها كل التشريعات التي تراها مناسبة لمصالحها الخاصة.⁽¹⁾

وفي اعتقادي، فإن هذه القائمة غير حصرية وهذا لعدة أسباب. فالسبب الأول، يمكن في أن المجالات المعنية بقوانين وأنظمة الدولة الساحلية، والتي عددها المادة (21)، إنما هي المتعلقة بالمرور البري فقط، لا بالبحر الإقليمي، وهذا ما يستشف صراحة من نص الفقرة الأولى من هذه المادة حين قضت بأن «للدولة الساحلية أن تعتمد...قوانين وأنظمة بشأن المرور البري عبر البحر الإقليمي، تتناول الأمور التالية كلها أو بعضها». ثم تأتي الفقرة (4) منها لتؤكد هذا الحكم فتقضي بأن «تمثّل السفن الأجنبية التي تمارس حقّ المرور البري خلال البحر الإقليمي لجميع هذه القوانين والأنظمة ولجميع الأنظمة الدولية المقبولة عموماً بشأن منع المصادمات في البحر». فالخطاب هنا موجه إلى السفن الممارسة للمرور البري التي يتعين عليها الإمتثال - خلال ذلك - لهذه القوانين والأنظمة. بما فيها أنظمة منع المصادمات في البحر؛ أما عن الدولة صاحبة البحر الإقليمي، فإن لها أن تستأثر بقطاعات من بحرها الإقليمي قد تحظر المرور فيها إطلاقاً، ولها أن تسنّ فيها ما تراه مناسباً بما في ذلك الإستخدام العسكري باعتبار ذلك مسألة داخلية لا يحق لأحد أن يتدخل فيها طالما أن هذه القطاعات غير مخصصة للملاحة البحرية.⁽²⁾

أما السبب الثاني، فهو يكمن في أن عدداً من المصالح الجوهرية للدولة الساحلية لم يرد ذكره في هذه المادة رغم علاقته المباشرة بالمرور البري، ورغم أهميته القصوى كذلك بالنسبة إلى الدولة الساحلية، بحيث قد تم النص عليه في مواضع أخرى كالمادة (19) المحددة لشروط براءة المرور. فمصالح الأمن والدفاع جوهرية بالنسبة إلى الدولة الساحلية، وهي قد حظيت بـ 6 بنود في المادة (19§2) لكنها غير واردة بتاتا في المادة (21)، ومن غير المنطقي القول بأن ليس للدولة الساحلية صلاحيات تنظيم شؤونها الدفاعية والأمنية بالاعتماد على أنها غير واردة في المادة (21)، لأن المادة (19) جعلت من مجرد الإقتراب منها نافية لبراءة المرور عن السفينة. كذلك الحال بالنسبة إلى نشاطات أخرى ذات أهمية وردت في المادة (19) ولم تظهر في المادة (21)، كالبند (ك) من المادة (19) الذي يقضي بأن

عبارة: "Sobre todas o algunas de las siguientes materias". ومع ذلك فإن النص الفرنسي قد أورد عبارة " Peuvent Porter sur les Questions Suivantes"، وهو نص لا تظهر منه بالفعل حصرية القائمة وإنما جاء كما لو كان يشير إلى تلك

المجالات على سبيل المثال. أنظر في ذلك: T.Treves. Op.Cit., P760.

⁽¹⁾ Ibid, P760.

⁽²⁾ أنظر دعوى محمد المر، المرجع السابق، ص 527.

«أَيَّ فِعْلٍ يَهْدَفُ إِلَى التَّدخُّلِ فِي عَمَلِ أَيِّ مِنْ شَبَكَاتِ المُواصَلَاتِ أَوْ مِنَ المَرَاقِقِ أَوْ المُنشآتِ الأُخْرَى لِلدَّوَلَةِ السَّاحِلِيَّةِ» يعتبر ضارا بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها وفق الفقرة الثانية من المادة (19). فهي يعقل القول بأنه ليس للدولة الساحلية أن تنظم أو تصدر من القوانين ما يكفل حماية شبكات مواصلاتها في منطقة بحرهما الإقليمي بالإعتماد على أن ذلك لم يرد ضمن قائمة المادة (21)؟ إن الإجابة عن ذلك هي بالنفي بكل تأكيد. (1)

وأما السبب الثالث، فهو يكمن في أن المادة (21) نفسها، حين حولت للدولة الساحلية صلاحية سنّ القوانين في تلك المجالات التي عدتها، قد أحالت إلى أحكام الإتفاقية العامة الأخرى وكذلك إلى غيرها من أحكام القانون الدولي الأخرى؛ ويحضرن في هذا المقام حكم المادة (20) الذي يَحْتَمُّ أن تبخر الغواصات طافية ورافعة علمها في البحر الإقليمي، فمن الدول من أصدرت تشريعات (2) بخصوص هذا الحكم حتى من قبل أن تعتمد الإتفاقية العامة نفسها، ثم إن هذا الحكم جاء منفصلا عن المادتين (19) و(21) ولا ينفي عنه كونه موضوعا جوهريا يتصل بشروط البراءة ذات الصلة بمصالح الأمن والدفاع، وللدولة الساحلية أن تسنّ بشأنه نصوصا داخلية، وفي حالة مخالفتها، فلا مجال للشك في انتفاء البراءة عن مرور الغواصة.

وعموما، فإنني استعرض جملة المجالات التي تعتبر مصالح جديدة بالحماية يحق للدولة الساحلية أن تكفلها بموجب قوانينها كما يلي:

(1) وقد رأينا فيما سبق، أن التدخل في شبكات المواصلات للدولة الساحلية أو البثّ الإذاعي غير المصرح به هو أمر محظور في عمل الدول حتى ولو تم في أعالي البحار، بحيث يجوز لسفن الدولة الساحلية أن تطارد السفينة التي قامت به مطاردة حثيثة وأن تلقي عليها القبض ولو في أعالي البحار على اعتبار أن هذا العمل من الأعمال الموجبة لحق الزيارة والتفتيش طبقا لنص المادتين (109) و(110) من الإتفاقية العامة. راجع الصفحات 353-354 من هذه الأطروحة.

(2) وعديدة هي التشريعات التي قضت بذلك أذكر منها بدايةً: المادة الأولى من المرسوم رقم 194/72 لـ 1972/10/5 الصادر عن وزارة الدفاع الوطني، والمادة (9) من اللوائح النرويجية الصادرة بالمرسوم الملكي لـ 1951/01/19، والمادة (10) من المرسوم البلغاري لـ 1951/10/10، والمادة (8) من المذكرة الملكية السويدية رقم 366 المؤرخة في 1966/6/3، والمادة (2) من القانون البرتغالي لـ 22 أوت 1966، والمادة (5) من قانون جمهورية كوريا حول البحر الإقليمي لعام 1977، وقانون تمديد البحر الإقليمي لدولة غرينادا لعام 1978 في المادة (7) منه. وقد سبقت الإشارة إلى كل ذلك. أنظر ص 517 من هذه الأطروحة.

ألف) مَصَالِحُ الأَمْنِ وَالِدِّفَاعِ: لم يشكك أحد فيما يمثله البحر الإقليمي على الصعيد الأمني والدفاعي للدولة الساحلية، فهذا العنصر كان حاضرا في جميع محاولات تقنين قانون البحار، بل وإن من الفقهاء من يرى بأن البحر الإقليمي قد اعتبر دائما حزاما آمنا ضد أي عدوان خارجي من جهة البحر، وهذا ما يتأكد بالفعل عند استقراء جذور الإهتمام الدولي باتساع هذا البحر بعد مقولة بنكرشوك الشهيرة عام 1703. (1) وفي هذا الإطار، يقول "بستامنت *Bustamante*" بأن "القاعدة المذكورة التي تؤكدها القوانين المحلية وبعض المعاهدات الدولية وإجابات الدول إلى مؤتمر لاهاي تؤسس على اعتبارات الأمن القومي، وهي اعتبارات من القوة والوضوح بحيث لا يمكن أن يثور في شأنها أي جدل، وتفصح هذه القاعدة عن إيمان الدول ورغبتها الأكيدة في أن يظل المرور بريئا وألا تنحرف أية أمة عن الأهداف المشروعة". (2)

إن البعد الأمني والدفاعي قد تأسست عليه فكرة البحر الإقليمي من أساسها، كما تأثرت به كل المسائل ذات الصلة به فلم تكد تستقر على حال في كل محاولات التقنين. فإتساع البحر الإقليمي كان متذبذبا في العمل الدولي للأغراض الأمنية والدفاعية أكثر من غيرها من الأغراض، وإليه يعود إحباط كل من مؤتمر لاهاي ومؤتمر جنيف الأول لعام 1958، ولم يقترن اتساع البحر الإقليمي بالدواعي الإقتصادية إلا ابتداء من النصف الثاني من القرن 20. (3)

كما أن البعد الأمني والدِّفَاعِي للبحر الإقليمي كان وراء اصطدام دبلوماسي حقيقي كاد يتحول إلى مواجهة بين المؤتمرين خلال المؤتمر الثالث (4)، و وراء سنّ منظومة هائلة من التشريعات الداخلية للدول (5)، أجمع معظمها على حظر مرور السفن الحربية الأجنبية إلا بناء على ترخيص مسبق

(1) وهي المقولة التي ذكر فيها بنكرشوك في كتابه لعام 1703 بعنوان "السيادة البحرية" بأن "قوة الدولة تنتهي حيث تنتهي قوة سلاحها" ثم أعادها في كتابه "مسائل قانونية عامة" لعام 1737، وقد سبقت الإشارة إلى هذا الموضوع. راجع ص 204-205 من هذه الأطروحة، وكذا: د. محمد سعيد الخطيب، المرجع السابق، ص 86، وأيضا: *J.P.Lévy. Op. Cit., P29*

(2) أنظر المقتبس في: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 528.

(3) وهذا بناء على مطالب الدول النامية لاسيما دول أمريكا اللاتينية بمدّ البحر الإقليمي لمسافة 200 ميل بحري بعد اقتران مفهوم البحر الإقليمي بالجرف القاري والمنطقة الإقتصادية الخالصة. ومن هذه الدول: الشيلي عام 1947 والبيرو لنفس السنة، متبوعة بتصريحات دول أمريكا اللاتينية مثل تصريح سانتياغو لعام 1952 ومنتيفيديو لعام 1970 وتصريح ليما لعام 1970، وقد سبقت الإشارة إلى هذا الموضوع. أنظر: ص 42 و 218 من هذه الأطروحة.

(4) وهو الإصطدام الذي حصل بين مجموعة الـ 26 وبين القوى البحرية الكبرى، وانتهى بانسحاب تلك المجموعة على شرط أن يلقي رئيس المؤتمر تصريحاً لها يبين فيه وجهة نظرها من الجانب الأمني بخصوص مرور السفن الحربية. راجع ص 500 من هذه الأطروحة.

(5) ومن التشريعات التي تعرضت لهذا الموضوع، أذكر كلا من: الجزائر بموجب المرسوم الصادر عن وزارة الدفاع الوطني رقم 194/72 المؤرخ في 5 أكتوبر 1972 في المادة الأولى منه، والصومال بموجب قانونه رقم 37 لعام 1972 في المادة (10) منه، الباكستان بموجب المادة (3) من قانون 22 ديسمبر 1976، سيرلانكا بموجب قانون رقم 22 لعام 1976 في المادة (3) منه، وبنغلاديش في المادة (3) من قانونها لعام 1974، برمانيا في قانون 9 أبريل 1977 في المادة (9) منه، واليمن الديمقراطي بموجب قانون رقم 45 لعام 1977 في المادة (7)

أو إخطار مسبق؛ وهي التشريعات التي ظلت الدول متشبثة بها حتى اعتماد الاتفاقية العامة التي وردت خالية من نص يفيد ذلك، فعمد البعض من هذه الدول إلى تصريحات مختلفة تفيد استمرارها على نهج سلوكها المبين في تشريعاتها وموقفها من مرور مثل هذه السفن.⁽¹⁾

وتعتبر قاعدة طفو الغواصات ورفع علمها أثناء اجتيازها للبحر الإقليمي قاعدة دولية تعزى إلى الدواعي الأمنية هي الأخرى. فهذه القاعدة التي استقرت في بداية الأمر في مؤتمر لاهاي في المادة (12) من مشروع اتفاقية البحر الإقليمي، ثم تسلت إلى المادة (14§6) من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي لعام 1958، ثم انتشرت كقاعدة معمول بها من قبل التشريعات الوطنية، قد تكرست كذلك في الاتفاقية العامة في المادة (20) بالرغم من عدم أهميتها العملية أمام تكنولوجيات هذه الغواصات وأنظمتها النووية وما تحمله من أسلحة نووية أو باليستكية تمكنها من ضرب الدولة الساحلية حتى من أعالي البحار ومن دون اشتراط الغوص.⁽²⁾

ولا يمكن - على ذكر مصالح الأمن والدفاع - حصر هذه الأخيرة والوقوف على جملة ما تقوم به الدولة الساحلية من تدابير لحماية نفسها وصيانة سلمها وأمنها، لأن ذلك منوط بسيادة هذه الدولة ومرتبطة بقدراتها العسكرية؛ ومن ثم، نلاحظ أن أحكام القانون الدولي قد اتجهت أكثر إلى فرض قيود على إطلاق يد الدولة الساحلية في حماية مجالها الأمني باعتبار ذلك هو الأصل، وتكريس جملة من الحقوق للسفن الأجنبية الممارسة للمرور البريء تعزيزاً لأوجه المواصلات والملاحة البحرية باعتباره الإستثناء. ذلك أن للدولة الساحلية عرفاً، أن تتخذ في بحرها الإقليمي مناطق دفاعية تحظرها

منه؛ فضلاً عن دول أخرى انتهجت مجرد الإخطار المسبق كالمند، غيانا، جمهورية كوريا، السيشل... إلخ وقد سبق التعرض لكل هذا. راجع ص 494-495 من هذه الأطروحة.

⁽¹⁾ وهي التصريحات التي تقدم بها كل من اليمن الديمقراطي، إيران، مصر ويوغسلافيا عند التوقيع على الاتفاقية العامة، وسلطنة عمان عند مصادقتها عليها بتاريخ 1989/8/17. راجع ص 506 وبتفصيل أكثر: هامش ص 507-508 من هذه الأطروحة.

⁽²⁾ وفي هذا السياق، فقد ذكر الفقيه "لورانس" عام 1965 بأنه: "في ظل الظروف المعاصرة للمياه الدولية، فإن اشتراط طفو الغواصة فوق سطح البحر الإقليمي لا يحقق أمن الدولة الساحلية، فالفارق الوحيد بين طفو الغواصة وغوصها هو أنها في الحالة الأولى تكشف عن وجودها وجنسيته، وهي في الحالة الثانية لن تهدد أمن الدولة الساحلية إذا كانت أهدافها من اجتيازها البحر الإقليمي بريئة. أما إذا كان الغرض من وجودها هو مهاجمة الدولة الساحلية، فإن حزام البحر الإقليمي بأكمله لمن يمنعها من ذلك بسبب الصواريخ التي تحملها والتي تمتد مداها إلى أبعد من اثني عشر ميلاً بحرياً. وإذا قيل بأن اقترابها من سواحل الدولة قد يحقق نتائج أفضل في الهجوم، فإن بوسعها أن تفعل ذلك وهي طافية. كذلك فإنه إذا كان الغرض من وجود الغواصة في البحر الإقليمي هو الهجوم، فإنها لن تطفو على سطحه سيما أن الدولة الساحلية لا تملك عادة وسائل فعالة للكشف عن موقعها ولن تستطيع بالتالي أن تحدد موقع الغواصة التي تخفي نفسها عنها". مقتبس عن مقال "لورانس" عام 1965 بعنوان :

"Military legal Consideration in the extension of territorial seas, in military Review"

أنظر: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 528، الهامش.

عن الملاحة البحرية، ولها حتى امكانية زرع الألغام فيها ومنع المرشدين الأجانب من العمل فيها، ولها أن تحظر الطيران فوقها أو تصويرها أو دخولها بغير إذن منها. (1)

(1) وفي هذا السياق، يقول "فرانس دي هراتنج" أن حكومة الإتحاد السوفييتي تنشئ لمصالح الأمن مناطق داخل المياه الإقليمية وتحيطها غالباً بالقلاع العسكرية وتحظر الدول بالطرق الدبلوماسية أو عن طريق التعليمات التي توجهها إلى الملاحين. أنظر: د عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 527.

وحتى بالنسبة لحظر النشاط العسكري في البحر الإقليمي، فإن معاهدة 1971 حول حظر هذا النشاط لم تتمكن من الحيلولة دون ممارسة الدولة الساحلية لأنشطتها العسكرية في بحرها الإقليمي بالرغم من أن دواعي إبرام هذه المعاهدة ومفاوضاتها قد أظهرتا أن انتشار المعدات العسكرية في المحيطات قد بدأ فعلاً في المياه الإقليمية والجروف القارية للدول المتقدمة، ومن ثم، فإن الدول قد ناقشت إمكانية استبعاد البحر الإقليمي من نطاق هذا الحظر.

وتعود بوادر معاهدة حظر النشاط العسكري لعام 1971 إلى اقتراح الإتحاد السوفييتي بعد مبادرة مالطا حول تخصيص قيعان البحار والمحيطات للأغراض السلمية وتشكيل اللجنة الفرعية لدراسة الموضوع. وقد تقدم الإتحاد السوفييتي إلى هذه اللجنة في مارس 1968 طالباً نزع السلاح في المنطقة البحرية الواقعة خارج حدود الولاية الإقليمية للدولة الساحلية. وقد كانت مختلف مناقشات الدول تدور حول بداية نطاق الحظر. فدول أمريكا اللاتينية استعملت عبارة "خارج حدود المياه الإقليمية"، وتفادت الولايات المتحدة استعمال المصطلحات الغامضة مفضلة عبارة "قاع البحار والمحيطات"، كما تفادى الإتحاد السوفييتي أيضاً، العبارات التي يمكن أن تثير الخلاف حول تحديد البحر الإقليمي مثل عبارة "المياه الإقليمية" أو مناطق الولاية الوطنية"، فاقترح عبارة "منطقة بحرية ذات مسافة 12 ميلاً". وقد ركزت المناقشات كذلك، على العامل الجغرافي المحدد للبحر الإقليمي، سواء بتحديدته بأميال بحرية 3 أو 6 أو 9 أو 12 ميلاً بحرية يبدأ من بعده سريان الحظر.

وفي المناقشات التي تمت فيما بعد، فضلت الغالبية من الدول حدود الإثني عشر ميلاً بحرياً كعرض للبحر الإقليمي الواردة في مقترح الإتحاد السوفييتي على أساس أن ذلك يمثل اتجاه الغالبية من الدول؛ ولم ينتبه لمسألة حظر النشاط العسكري داخل البحر الإقليمي وارتباط عرض هذا الأخير بالحظر النوعي للأسلحة غير السويدية، حين اقترحت حلاً توفيقياً يقضي بحظر زرع وإجراء تجارب بأسلحة الدمار الشامل في حدود ثلاثة أميال بحرية بينما يطبق حظر أوسع على حدود إثني عشر ميلاً.

وقد أثري الاقتراح السويدي باقتراح آخر تقدم به المندوب الكندي، وقد جاء فيه بأن "جميع الدول - حتى الساحلية منها - لا يُسمح لها أن تضع في هذه المنطقة (أي البحر الإقليمي) أي نوع من الأسلحة المخطورة في المعاهدة (وهي أسلحة الدمار الشامل)، ولكن يمكن للدولة الساحلية أو أية دولة أخرى، أن تقوم بموافقة صريحة من الدولة الأولى أن تقوم بالنشاطات الدفاعية غير المخطورة في الإتفاقية" وهو الاقتراح الذي لقي دعماً له من قبل عدد من الدول كالبرازيل، الأرجنتين، إيطاليا، أثيوبيا، نيجيريا.

وفي التعديل الأول للمشروع المشترك المقدم في نهاية دورة مؤتمر لجنة نزع السلاح بتاريخ 1969/10/30، قامت الدول الكبرى باقتراح أن حظر الاستخدام العسكري يشمل المنطقة المتاخمة إلا أنه لا يسري على الدولة الساحلية، وهو اقتراح عارضته دول أخرى والسبب يرجع إلى مشكلة اتساع البحر الإقليمي لا إلى المبدأ نفسه، ثم تقدمت المكسيك باقتراحها الذي يسعى إلى عدم تأثير المعاهدة على التزامات الدول بموجب موثيق دولية أخرى تتعلق بإقامة مناطق متروعة السلاح النووي وهو الاقتراح الذي قُبل من طرف القطبين الدوليين.

ومهما يكن من أمر ما جرى خلال المفاوضات، فقد صادقت الجمعية العامة على المعاهدة في 1970/12/7 بأغلبية 104 ضد صوتين وامتناع دولتين. وعليه، فقد سمحت المعاهدة باستخدام العسكري لمسافة تعادل عرض المنطقة المتاخمة وهو 12 ميلاً بحرياً طبقاً لنص المادة (24) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي، وهذه المسافة غالباً ما يندرج ضمنها البحر الإقليمي للدول، ويكون النشاط العسكري طبقاً لهذه المعاهدة، مسموحاً به للدولة الساحلية في هذه المنطقة بأشكاله المختلفة بما فيها النووية، وغير مسموح به لغيرها من الدول إلا بموافقتها. راجع في هذا الموضوع تفصيلاً :

د. عادل أحمد الطائي، النظام القانوني للإستخدام العسكري للبحار، المرجع السابق، ص 49-60.

وللدولة الساحلية أن تصدر من اللوائح ما تقيد به المرور في أجزاء محددة من بحرها الإقليمي أو تقفل قطاعا منه في وجه الملاحة البحرية أو الرسو مؤقتا أو بصفة دائمة فيها، ولها أن تعترض سبيل جميع السفن الأجنبية عند دخولها لتلك القطاعات بما فيها الحربية، وأن تدعوها إلى مغادرتها بالقوة إن استلزم الأمر ذلك. أما عن السفن التجارية الأجنبية، فلها حق تفتيشها واحتجازها وإقامة الدعوى الجزائية ضدها في حال ما تَبَيَّنَتْ مخالفتها لقوانين الدولة الساحلية ذات الصلة.⁽¹⁾ وتكون السفن الأجنبية عموما، عند مرورها بالمياه الخاضعة للولاية الإقليمية للدولة الساحلية، مشمولة بقيود الرقابة عندما تعلن هذه الدولة عن حالة الطوارئ، وقد تمنعها من إجراء البحوث العلمية والمسح الهيدروغرافي بعد أن كانت قد رخصت لها بذلك؛ ولها أن تمنعها من استعمال أجهزة الإرسال أو أجهزة "الأصداء الصوتية" لغير الأغراض الملاحية الصرفة.⁽²⁾ وقد تخصص الدولة الساحلية مناطق في بحرها الإقليمي لإقامة قواعد عسكرية بحرية، أو ليقوم أسطولها الحربي فيها بإجراء مناوراته العسكرية⁽³⁾؛ ولها أن تجيز بموجب لوائحها، تدمير السفن الأجنبية الحربية التي ترفض الإنصياع لإشارة تدعوها إلى مغادرة هذه المناطق ومن دون أية مسؤولية عليها جرّاء النتائج المترتبة عن هذا العمل، بل وحتى من مخالفة لوائحها بالمرور من دون ترخيص مسبق.⁽⁴⁾

⁽¹⁾ أنظر: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 27، وكذا: L.Lucchini, M.Voelckel « Droit de la mer ». Op. Cit., P267

⁽²⁾ وعديدة هي الحوادث الدبلوماسية التي أظهرت تدخل الدولة الساحلية ضد السفن الحربية الأجنبية بتهمة التجسس واستخدام أجهزة التنصت والإرسال الإلكتروني، أذكر من بينها: احتجاز السفينة الحربية السوفياتية "Kegvsrtov" عام 1968 من طرف البحرية العسكرية البرازيلية بتهمة التجسس والمراقبة الإلكترونية، وفي العام نفسه، قامت البحرية العسكرية لكوريا الشمالية باحتجاج السفينة الحربية الأمريكية "Pueblo" لنفس التهمة، وكذلك قيام البحرية الكمبودية عام 1969 باحتجاز الناقلة الأمريكية "Mayaguez" لنفس التهمة أيضا، كما تعتبر حادثة السفينتين الحربيتين الأمريكيتين "Yorktown" و "Caron" أهم حادثة دبلوماسية حينما تم احتجازهما من قبل البحرية السوفياتية عام 1986 بعد دخولهما المياه الإقليمية السوفياتية من البحر الأسود وبتهمة التجسس أيضا. وقد سبقت الإشارة إلى هذه الحوادث. لمزيد من التفصيل، راجع ص 355-356 من هذه الأطروحة.

⁽³⁾ وفي هذا المقام، فإن الإتحاد السوفياتي كان يقيم داخل مياهه الإقليمية عددا من المناطق المحظورة يحيطها بالقلاع العسكرية، وتقوم حكومته بالإعلان عنها بالطرق الدبلوماسية أو عن طريق التعليمات التي توجهها إلى الملاحين. أنظر: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 527 الهامش.

⁽⁴⁾ ومن بين الأمثلة عن هذه الحالة، ما قضت به المادة (17) من لوائح جمهورية اليمن الصادرة في 9 فيفري 1970 في شأن المياه الإقليمية من أن مرور السفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي يخضع لتصريح مسبق و"لسلطات الجمهورية حق اتخاذ جميع التدابير التي تراها ضرورية ضد السفن المخالفة"، وهو الحكم نفسه الذي ورد في المادة (388) من اللوائح السودانية لـ 28 نوفمبر 1968 بخصوص المياه الإقليمية. أنظر: المرجع السابق، ص 527، الهامش. ومعظم التشريعات الوطنية للدول قد دأبت على تدابير واسعة اتخذها الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي تعزيرا وصيانة لمصالح الأمن والدفاع حتى من قبل مؤتمر لاهاي نفسه. فإيطاليا مثلا، أصدرت قانونها رقم 612 المؤرخ في 16 جوان 1912 الذي يقضي في مادته الأولى بأن المرور الذي تجيزه الدولة خلال قطاعات من بحرها الإقليمي للسفن الأجنبية يجوز منعه إذا كان ذلك لازما لحماية مصالح الأمن والدفاع، كما توجه إندارات للسفن الحربية الأجنبية في حالة مخالفتها للمرور بعد حظره بواسطة طلاقات مدفعية، وإذا لم تدعن السفينة لذلك، جاز إطلاق النار عليها. (المادتان 6 و 7) وينص القانون = =

إن القاعدة العامة التي بنيت عليها فكرة البحر الإقليمي هي اعتباره حزاماً أمنياً شرعاً لحماية أمن وسلامة واستقلال الدولة الساحلية، ومن ثم، فإن الأصل أن ترمي هذه الدولة بكامل ثقلها ومطلق سيادتها عليه لإلتصاقه بالساحل، وكانت كذلك صلاحياتها في الجانب الأمني لا يحدّها حدّاً، كما لا يمكن رسم معالم التدابير التي تتخذها هذه الدولة فيه لرد الاعتداء الذي تتعرض له، ولا يمكن نعت رد فعلها فيه سوى القول بأنها في حالة دفاع شرعي ضد عدوان، وهما مسألتان مكرستان في القانون الدولي لا شك في شرعية الأولى وفي انتهاك الثانية لأحكام هذا الأخير.

وأمام هذه المعادلة، جاز لنا أن نتصور كافة الخلفيات التي اعترت محاولات تقنين قانون البحار وسبب فشل بعضها. فاختلاف العمل الدولي حول مسألة اتساع البحر الإقليمي مرده إلى مطالب بعض الدول لاسيما النامية منها، بمدّه إلى مسافة 12 ميلاً بحرياً وربما أكثر، وهذا للدواعي الأمنية والدفاعية أمام الخطر الذي تمثله السفن الحربية. وفي مقابل ذلك، فالدول البحرية الكبرى كالولايات المتحدة الأمريكية، ظلت متشبثة بقاعدة 3 أميال بحرية بهدف دحر سلطان الدولة الساحلية نحو الشاطئ تمكيناً لقطعها الحربية من المرور بمحاذاة شواطئها للدواعي العسكرية والإستراتيجية؛ وأمام هذا الجذب الثنائي، فشل مؤتمر تقنين لاهاي لعام 1930، وفشل كذلك المؤتمر الأول لعام

اليوناني رقم 4141 المؤرخ في 1913/03/26 على أن مرور وإقامة السفن التجارية الوطنية والأجنبية يجوز منعها في أي وقت أو في أي منطقة من البحار اليونانية المغلقة أو المفتوحة إذا كان هذا الإجراء ضرورياً لمصالح الأمن والدفاع؛ كما حدد هذا القانون جملة من الضوابط الواجبة على السفن لا تجوز لهذه الأخيرة مخالفتها.

كذلك جاء المرسوم البلغاري الصادر في 10 أكتوبر 1951 في شأن البحر الإقليمي والمياه الداخلية ليمنع السفن الأجنبية من التصوير أو إجراء البحوث العلمية أو استعمال الأجهزة الصوتية أو أجهزة الإرسال بالراديو والرادار وإلا كانت عرضة للمطاردة (المواد من 1 إلى 14 من المرسوم)، كما قررت السلفادور بلوائحها الصادرة في 1933/10/27 أن للدولة حق اتخاذ التدابير في المسائل الأمنية والمالية، كما نصت المادة (9) من لوائح الإتحاد السوفياتي لـ 1960/8/5 في شأن الدفاع عن حدود الدولة على أنه يجوز بقرارات من السلطات المختصة تحديد مناطق داخل أجزاء معينة من المياه الداخلية والبحر الإقليمي تكون فيها الملاحة والصيد والرسو وغيرها من الأعمال المشابهة محظورة بصفة دائمة أو مؤقتة.

وتقرر لوائح أستراليا لعام 1960 بشأن قواتها البحرية، بأنه يجوز أن تعتبر أي منطقة في أستراليا منطقة يقوم فيها أسطولها بتدريباته الحربية أو إطلاق النيران أو الطوربيدات أو إلقاء القنابل أو زرع الإلغام أو مسحها...، كما ينص القانون اليوغسلافي الصادر في 22 ماي 1965 حول البحر الإقليمي في المادتين (2) و(17) على أنه يجوز كإجراء ضروري لأمن الدولة أن تحدد مناطق من البحر الإقليمي يكون المرور فيها مقيداً أو موقوفاً بصفة مؤقتة. راجع في ما سبق من تشريعات: المرجع السابق، ص 573-575.

وإلى هذه الأحكام كذلك ذهب قوانين كل من فيتنام بموجب مرسوم 27 أبريل 1965، والمرسوم الكوري لـ 2 مارس 1950، والمذكرة الملكية السويدية لـ 13 جانفي 1967. راجع في ما سبق من تشريعات: المرجع السابق، ص 573-575. فضلاً عن أن الجزائر قد خصصت لهذا الموضوع مرسومها الصادر عن وزارة الدفاع الوطني رقم 194/72 المؤرخ في 5 أكتوبر 1972 وقد استعرضت بعض أحكامه في مواضيع عديدة من الأطروحة فلا داعي لذكرها من باب عدم التكرار.. أنظر مثلاً ص 494-495 و ص 517-518.

1958، والثاني لعام 1960 حتى استقر الأمر نهائياً في المؤتمر الثالث بناء على مساومات مختلفة دخلت في صفقة واحدة "شاملة".⁽¹⁾

وبخلاف اتساع البحر الإقليمي، فإن المرور البري باعتباره استثناءً من سيادة الدولة الساحلية على هذه المنطقة قد شُرع في توسعته إلى درجة أن أُلقيت على الدولة الساحلية مجموعة من الواجبات حياله كما لو كان هو الأصل وأن تدابير هذه الدولة في المجال الأمني هي الإستثناء، وهي محاولات ظلت الدول الكبرى تُدَكِّبُها على غرار صنيعها بتضييق هذا الحزام البحري.

إن جملة الصلاحيات والتدابير الأمنية التي يحق للدولة الساحلية اتخاذها في بحرها الإقليمي أخذت في التقلص النسبي أمام بعض الأحكام الدولية التي لا يمكن فهمها من دون الوقوف على خلفيات اعتمادها وذهنيات مفاوضاتها. فإخطار الدولة الساحلية بمرور السفن الحربية الأجنبية مسبقاً حذف من الإتفاقية العامة عن قصد وأحبطت كل محاولة جادة لإدراجه فيها⁽²⁾، على الرغم من أهميته أولاً، وعلى الرغم من حرية الدولة الساحلية في إقراره بموجب تشريعها الداخلي ثانياً؛ كما أن حرية الدولة الساحلية وصلاحياتها في مواجهة السفن الحربية الأجنبية المخالفة لنظمها وقوانينها في البحر الإقليمي على النحو الذي ذكرته آنفاً، لا تظهر أنها مكرّسة في الإتفاقية العامة تكريس حقوق هذه السفن في المرور، بل إنه ليس في الإتفاقية نفسها «... مَا يَمَسُّ الْحَصَانَاتِ الَّتِي تَتَمَتَّعُ بِهَا السُّفُنُ الْحَرْبِيَّةُ وَالسُّفُنُ الْحُكُومِيَّةُ الْأُخْرَى الْمُسْتَعْمَلَةُ لِأَغْرَاضٍ غَيْرِ تِجَارِيَّةٍ»⁽³⁾، ثم إنه «إِذَا لَمْ تَمْتَثِلْ آيَّةُ سَفِينَةٍ حَرْبِيَّةٍ لِقَوَانِينِ وَأَنْظَمَةِ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ بِشَأْنِ الْمُرُورِ خِلَالَ الْبَحْرِ الْإِقْلِيمِيِّ وَتَجَاهَلَتْ أَيْ طَلَبَ يُقَدَّمُ إِلَيْهَا لِلإِمْتِنَالِ لِتِلْكَ الْقَوَانِينِ وَالْأَنْظَمَةِ...»، فليس أمام الدولة الساحلية سوى «... أَنْ تَطْلُبَ إِلَيْهَا مُعَادَرَةَ الْبَحْرِ الْإِقْلِيمِيِّ عَلَى الْفَوْرِ»!⁽⁴⁾، ودولة علمها هي التي تتحمل «المسؤولية الدولية عن أية خسارة أو ضرر يلحق بالدولة الساحلية نتيجة عدم امتثال سفينة حربية... لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي...»⁽⁵⁾.

(1) وقد رأينا فيما سبق، كيف أن الولايات المتحدة الأمريكية، وحتى مؤتمر تقنين لاهاي، كانت تعتبر مرور السفن الحربية من قبيل المنحة أو المجاملة، ثم عدلت عن موقفها ذلك واعتبرته حقاً لهذه السفن دون قيد أو شرط ودافعت عنه خلال مؤتمر جنيف. وكذلك الحال بالنسبة للإتحاد السوفياتي الذي ظهر خلال مؤتمر جنيف متشدداً من مرور السفن الحربية مشروطاً بالترخيص المسبق، ثم عدل عن موقفه ذلك وابتدأ مدافعاً عن حصانة السفن الحربية خلال المؤتمر الثالث من بعد أن تمكن من مجارة الولايات المتحدة في القدرة البحرية العسكرية. راجع الصفحات: 477-476 و 485-482 و ص 497 و ص 505-506 من هذه الأطروحة.

(2) وهي محاولة مجموعة الـ 26 التي طالبت بإدراج هذا الشرط ضمن أحكام المادة (21) من الإتفاقية العامة في 13 أبريل 1982. وقد قبل اقتراحها برد فعل من قبل الدول البحرية الكبرى، وقد سبقته الإشارة إلى هذا. راجع ص 500-499 من هذه الأطروحة.

(3) المادة (32) من الإتفاقية العامة.

(4) المادة (30) من الإتفاقية العامة.

(5) المادة (31) من الإتفاقية العامة.

وقد أدى الحكم الذي أصدرته محكمة العدل الدولية بتاريخ 9 أبريل 1949 في قضية مضيق كورفو إلى إنشاء سابقة قضائية خطيرة كان له تأثير على المحاولات الدولية لتقنين قانون البحار وعلى تكريس أحكام قلّصت من تدابير الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي ولو كان ذلك على الصعيد الأممي والدفاعي. فقد رفضت المحكمة إدعاء ألبانيا من أن مرور السفن الحربية الأجنبية في بحرها الإقليمي بغير ترخيص مسبق يعد انتهاك لسيادتها، ورأت بأن العرف الدولي يقر بوجه عام، أن لكل السفن زمن السلم أن تستخدم المضائق الدولية بين جزأين من أعالي البحار من دون حاجة إلى ترخيص مسبق؛ كما برأت كذلك ساحة بريطانيا بالرغم من أن سفنها الحربية قصفت الساحل الألباني أثناء عملية المرور بحجة أنها تريد اختبار مسلك ألبانيا التي "تريد أن تُفرضَ بِقُوَّةِ النَّيرانِ وَجَهَةً نَظَرَهَا فِي مَجَالِ المُرُورِ بِمِيَاهِهَا الإِقْلِيمِيَّةِ"، كما ناقشت المحكمة أيضا، مشروعية زرع الألغام بالمياه الإقليمية الألبانية وأدانت هذه الأخيرة لعدم إعلانها عن ذلك.⁽¹⁾

وبالرغم من أن حكم المحكمة في هذه القضية محكم التعليل، إلا أن التأمل الواقعي في وقائع القضية يجعل من حكم المحكمة غريبا. إذ كيف يمكن تقبلُ وضع دولة في حالة حرب مع جارها تعلن عن غلق قطاع من بحرها الإقليمي فقط، وتقوم بزراعة الألغام تحسبا للعبور منه وتطلب من السفن الحربية إخطارها مسبقا بمرورها للدواعي الأمنية، فتقوم سفن حربية أجنبية بالمرور دون إخطار ولا ترخيص بالمرور في ذلك القطاع المحظور وتطلق النيران على ساحلها؛ ولما يتعرضها حادثٌ من جراء تلك الألغام المزروعة في ذلك القطاع، تقوم بتطهير القطاع بأكمله من دون موافقة الدولة صاحبة البحر الإقليمي، ثم تدان في الأخير، الدولة صاحبة القطاع والبحر الإقليمي؟!!!

إن حكم المحكمة سالف الذكر قد كرّس أحكاما لم تكن أبدا في صالح الدول الساحلية، وهي الأحكام التي اندست في اتفاقيات قانون البحار بدءا من جنيف 1958 إلى الإتفاقية العامة، وبدعم قوي من الدول البحرية الكبرى. فـ«لَا تُعَيِّقُ الدَّوْلَةُ السَّاحِلِيَّةُ المُرُورَ البريءَ للسُّفُنِ الأَجْنَبِيَّةِ عَبرَ بَحْرِهَا الإِقْلِيمِيَّةِ...»، وليس لها أيضا «فَرَضُ شُرُوطٍ عَلَى السُّفُنِ الأَجْنَبِيَّةِ يَكُونُ أَثَرُهَا العَمَلِيَّ إنْكَارَ حَقِّ المُرُورِ البريءِ عَلَى تِلْكَ السُّفُنِ أَوْ الإِخْلَالَ بِه»، ويتعين عليها كذلك، أن تعلن «الإِغْلَانِ المُنَاسِبَ عَن أَيِّ خَطَرٍ عَلَى المِلاحةِ تَعَلَّمُ بِوُجُودِهِ دَاخِلَ البَحْرِ الإِقْلِيمِيَّةِ». (2) كما أن للدولة الساحلية أن توقف "مُؤَقَّتًا" فقط، العمل بالمرور البريء للسفن الأجنبية في قطاعات محددة فقط، من بحرها الإقليمي إذا كان هذا الإيقاف ضروريا لحماية أمن تلك الدولة، بما في ذلك المناورات

(1) وقد سبقت الإحالة إلى وقائع قضية كورفو بالتفصيل. راجع الملحق الرابع.

(2) المادة (24) من الإتفاقية العامة.

بالأسلحة، ولا يبدأ نفاذ هذا الإيقاف إلا بعد أن يعلن عنه الإعلان الواجب⁽¹⁾، وهي جملة من الواجبات تكرس حماية السفن الحربية على حساب الدولة صاحبة البحر الإقليمي؛ غير أنني أفضل أن أترك الحديث عنها إلى العنصر المخصص لواجبات الدولة الساحلية.

باء) المصالح الجمركية والمالية والمتعلقة بالصحة والهجرة: تتوخى الدول عادة من خلال لوائحها الجمركية والمالية حماية مواردها واقتصادها ومنع إغراق أسواقها بمنتجات أجنبية من شأنها التأثير على المنتجات المحلية أو على أسعارها؛ وهي بذلك، قد تضع قيوداً إما على استيرادها أو مرورها العابر؛ ولها أيضاً، أن تضع قيوداً أو أن تمنع تصدير أو استيراد منتجات لدولة من الدول؛ وهي تعتمد في هذا الإطار إلى فرض رقابة يقطعة على المنافذ المتعلقة بدخول البضائع وخروجها لمراقبة حركتها وقمع كل محاولة لتفريبها وردع مرتكبيها، ولها كذلك سلطة النفاذ إلى البضائع التي تنقلها السفن الموجودة في الإقليم الجمركي وإخضاعها إلى التفتيش.

وفي هذا الإطار، يقول "كولومبس" بأنه: "لا شك في أن لكل دولة حقاً مطلقاً في تنفيذ قوانينها الجمركية والمالية عبر مياهها الإقليمية، ويعتبر إصدار هذه القوانين من اختصاص المشرع الداخلي وإن كان تطبيقها يمس بصورة جوهرية مصالح أجنبية تمثلها السفن الأجنبية والأشخاص الخاضعين لها في المياه الإقليمية".⁽²⁾

كذلك فإن للدولة الساحلية أن تنظم بموجب لوائحها ونظمها كل المسائل التي من شأنها التأثير على نظامها العام. فالدول الساحلية، وفيما يتعلق بالجانب الصحي، عادة ما تفرض رقابة صارمة وإجبارية تخضع لها السفن الأجنبية لاسيما المتقدمة إلى موانئها أو عند رسوها في بعض المحطات القريبة التي تخصصها هذه الدولة في بحرها الإقليمي، حيث تباشر الدولة الساحلية جملة من التفتيشات والكشوفات الصحية أو البيطرية للمحافظة على نظامها العام وتفادياً لأية مشاكل صحية أو عدوى من شأنها أن تؤثر عليه؛ وقد يصل بها الأمر إلى درجة غلق المرفأ المحتمل إصابته. يمثل هذه المشاكل.

كذلك يعتبر موضوع الهجرة وحركة الأشخاص من المواضيع ذات الصلة بالنظام العام تتولى الدولة الساحلية تدبيره. بموجب لوائحها في بحرها الإقليمي وفي موانئها وتسهر من خلالها على مراقبة حركة الأشخاص وحمايتهم والمحافظة على ممتلكاتهم واتخاذ التدابير المناسبة لمواجهة الهجرة غير الشرعية.⁽³⁾

(1) المادة (3825) من الإتفاقية العامة.

(2) أنظر: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 528.

(3) وقد سبقت الإشارة إلى موضوع الهجرة غير الشرعية في ضوء القانون الدولي. راجع ص 367 من هذه الأطروحة.

وللتذكير، فإن هذه المصالح كانت حاضرة في مؤتمر لاهاي لعام 1930 إلى جانب مصالح الأمن والدفاع. فقد تعرضت لها المادة (3) من مشروع اتفاقية البحر الإقليمي واعتبرتها ضمن المسائل التي يعد المساس بها نافيا لبراءة المرور عن السفن، كما ذكرتها المادة (5) من نفس المشروع باعتبارها إحدى المصالح الجديرة بالحماية.

وللإشارة، فإن المصالح الجمركية والمالية والمتعلقة بالصحة أو الهجرة هي من الأهمية بمكان، بحيث تنبعت إليها الدول حتى من قبل انعقاد مؤتمر لاهاي نفسه، وكانت سببا في انشاء المنطقة المتاخمة كذلك. فبريطانيا قد عمدت إلى إصدار سلسلة قوانين "الذئاب البحرية" الشهيرة منذ مطلع القرن 18، وهذا بهدف حماية مصالحها المالية والجمركية، حيث رخصت لسلاطنتها البحرية مراقبة الحركات المشبوهة التي تقوم بها بعض السفن بغية القيام بعمليات تهريب. وقد عمدت الولايات المتحدة إلى إقامة نظام مماثل بموجب قانونها لعام 1899، ثم بموجب قانونها الشهير "Tarrif act" الصادر عام 1922، والذي هدفت من ورائه إلى فرض الرقابة على السفن حتى مسافة 12 ميلا بحريا بغية منع تهريب الكحول. ومعلوم أن البحر الإقليمي في تلك الفترة لم يكن يتجاوز مسافة 3 أميال بحرية، فكان من تصرف الدولتين سالف الذكر أن أنشأ نظاما أوجد المنطقة المتاخمة كما هي معرفة اليوم.⁽¹⁾

وبالفعل، فقد أنشئت المنطقة المتاخمة بموجب المادة (24) من اتفاقية جنيف لعام 1958 للبحر الإقليمي لحماية هذه المصالح، حيث نصت هذه المادة على أنه: "يجوز للدولة الساحلية أن تباشر على منطقة من البحر العالي مجاورة لبحرها الإقليمي الرقابة الضرورية لأجل:

(أ) منع خرق قوانينها الجمركية، المالية، الصحية أو المتعلقة بالهجرة، داخل إقليمها الأرضي أو في بحرهما الإقليمي .

(ب) المعاقبة على خرق القوانين والنظم السابقة، التي ترتكب على إقليمها الأرضي أو في بحرهما الإقليمي".

وهو الحكم والنص الذي استقر حرفيا في المادة (33) من الاتفاقية العامة لعام 1982.

وبالنظر إلى أهمية هذه المصالح بالنسبة إلى الدولة الساحلية، فإن العمل الدولي قد استقر على اعتبارها من صميم سلطاتها الداخلي بحيث تتولى تنظيمها وحمايتها بموجب لوائحها وأنظمتها، كما

⁽¹⁾ راجع: د. حامد سلطان، د. عائشة راتب، د. صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 567-569، وكذا: د. محمد المجذوب، المرجع السابق، ص 190، وأيضا: E.Langavant. Tome II. Op. Cit. P44 ; Olivier de ferron. Op. Cit. P 51-52

يعتبر المساس بما نافيا لبراءة المرور عن السفن، وهو بالفعل ما عمدت إليه الدول بإصدارها كل التشريعات الكفيلة بحماية هذه الطائفة من المصالح.⁽¹⁾

ومع ذلك، فإن هذه المصالح لم تظهر جلية في اتفاقية جنيف لعام 1958 حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، وهذا بالنظر إلى الخلاف الذي نشأ حولها خلال المؤتمر.

ذلك أنه - وكما رأينا - فإن لجنة القانون الدولي، وأثناء صياغتها للمادة (17) التي تبيّن مختلف المصالح التي يحق للدولة الساحلية حمايتها، كانت عرضةً لخلاف بين أعضائها إلى أن استقرت بما الحال على أن هذه المصالح هي تلك التي توافق مشروع الاتفاقية وقد رأينا ذلك؛ غير أن حكومات الدول، وتعليقا منها على نصوص مشروع لجنة القانون الدولي المقدم عام 1954، انتقدت بشدة فحوى المادة (17) سالفة الذكر، لاسيما بريطانيا وهولندا اللتين رأتا أن ذكر هذه المصالح من دون تخصيصها من شأنه أن يطلق يد الدولة الساحلية، ومن ثم، وجب تحديد هذه المصالح بمصالح الأمن، والهجرة والمصالح الجمركية والمالية.⁽²⁾

وإزاء الانتقادات الموجهة إلى نص المادة (17)، عادت لجنة القانون الدولي إلى صياغة هذه المادة فأضافت عبارة "أو بأية مصلحة أخرى يجوز أن تحميها وفقا لأحكام هذا المشروع وغيرها من قواعد القانون الدولي"⁽³⁾ ثم أعادت طرحها في مشروعها النهائي المقدم عام 1956 إلى مؤتمر جنيف. غير أن هذه الصيغة الجديدة قوبلت خلال المؤتمر بمعارضة الولايات المتحدة الأمريكية التي رأت أن

⁽¹⁾ وقد دأبت الدول في معظمها مبكراً على إصدار جملة من اللوائح والتنظيمات بخصوص حماية المصالح الجمركية والمالية والصحية والمتعلقة بالهجرة لاسيما عقب مؤتمر جنيف لعام 1958، ويمكن ذكر بعض هذه اللوائح: لوائح نيوزيلندا الصادرة في 1966/09/16 المتعلقة بالسلطة الجمركية وحق تفتيش السفن، واللوائح النرويجية لـ 10 جوان 1966 كذلك، واللوائح الباكستانية الصادرة عام 1969، واللوائح الدانماركية لـ 18 جانفي 1968 المعدلة للوائح عام 1959، وكذلك اللوائح الإسبانية لـ 16 جويلية 1964، والمرسوم السويدي الصادر في 1967/10/08، فضلا عن وجود قوانين سابقة لمؤتمر جنيف نفسه مثل القانون الجمركي الصيني لـ 19 جوان 1934، واللوائح الجمركية الإيطالية لـ 1940/9/25، والتقنين الجمركي اللبناني لـ 30 جوان 1954، وهي كلها قوانين تنبعت إلى حماية المصالح الجمركية والمالية في وقت مبكر وسابق لاتفاقيات جنيف لعام 1958.

كذلك يُظهر العمل الدولي أن الدول تنبعت إلى المصالح الصحية في وقت مبكر أيضا. من ذلك، ما قضت به بعض التشريعات المقارنة كالمادة (91) من القانون الجمركي الكولومبي الصادر بتاريخ 19 جوان 1931، والتي تحول حق اعتراض السفن المشبوهة في الجانب الصحي في المياه الإقليمية، وهي تدابير أخذت بها كذلك البيرو في لوائحها لـ 1 جانفي 1952 واللوائح الصحية البولندية لـ 1948/9/15، والفصل الرابع من القواعد الصادرة بتاريخ 4 ماي 1953 بشأن الحماية الصحية لحدود بلغاريا، وكذلك لوائح الحجر الأسترالية (1961-1908)، ولوائح الصحة العامة لاتحاد جنوب إفريقيا المؤرخة في 16 جوان 1924 في شأن الإجراءات الصحية في الموانئ. راجع بخصوص هذه التشريعات وبعض مضامينها: د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 587-591.

⁽²⁾ راجع صفحة 324-325 من هذه الأطروحة.

⁽³⁾ وقد كان نص المادة (17) يقضي قبل تعديله بما يلي: "للدولة الساحلية أن تتخذ في بحرها الإقليمي التدابير الضرورية لحماية نفسها ضد أي عمل يضر بأمنها أو بأية مصلحة أخرى يجوز أن تحميها وفقا لأحكام هذا المشروع"، ثم أضيفت إليها العبارة أعلاه وقد سبقت الإشارة إلى ذلك. راجع صفحة 594 من هذه الأطروحة.

المرور لا يكون بريئا إلا في حالة الإضرار بأمن الدولة الساحلية فقط، وأن يتم هذا المرور كذلك وفقا لأحكام الاتفاقية، وهي المعارضة التي نجم عنها رد فعل مقابل ظهر في اقتراح مجموعة الثمانية⁽¹⁾ التي رأت وجوب مراعاة جميع مصالح الدولة الساحلية الأخرى، وأن المرور يكون بريئا "إذا كان لا يضر بأمن الدولة الساحلية أو بأية مصلحة من مصالحها"، وقد فسرت هذه المجموعة اقتراحها، بأن الإحالة لمصالح الأمن وحدها غير كافية وتجعل الدولة الساحلية مكتوفة اليدين في مواجهة مرور قد لا يكون بريئا كما لو أضر بمصالح الصيد أو المصالح الأخرى غير الأمن، وهي تلك المصالح التي حددتها لجنة القانون الدولي في تعليقها على نص المادة (15) من مشروعها النهائي.⁽²⁾

ومع ذلك، وكما رأينا في السابق، فإن اتفاقية جنيف لعام 1958 حول البحر الإقليمي وردت خالية من التعرض لهذه المصالح فيما عدا مصالح الأمن والدفاع ومصالح الصيد التي ذكرتها المادة (14) منها كشرط لبراءة المرور، وهذا نتيجة لتمسك الطرفين بآرائهما المتباعدة، إلى أن تقدمت الهند بمحاولة توفيقية حازت موافقة المؤتمر وكانت هي السبب في اعتماد المادة (14) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي وقد سبق وأن استعرضت ذلك.

أما عن المؤتمر الثالث، وأمام مطالب الدول الساحلية لاسيما النامية منها، فإنه لم يعيَّب حصتها من هذه المصالح الجديدة بحمايتها؛ فهو قد تناولها أولا، ضمن بنود المادة (19) كشرط لبراءة المرور حين قضى في البند (ز) بـ « تَحْمِيلٍ أَوْ إِنْزَالِ أَيْ سَلْعَةٍ أَوْ عُمَلَةٍ أَوْ شَخْصٍ خِلَافًا لِقَوَانِينِ وَأَنْظُمَةِ الدَّوَلَةِ السَّاحِلِيَّةِ الْجُمْرُكِيَّةِ أَوْ الضَّرِيْبِيَّةِ أَوْ الْمُتَعَلِّقَةِ بِالهَجْرَةِ أَوْ الصَّحَّةِ »، وفيه تفصيل لهذه المصالح، كما أضاف البند (ك) ذو الصلة بالنظام العام مصالح أخرى لهذه الدولة فقضى بـ « أَيْ فِعْلٍ يَهْدَفُ إِلَى التَّدْخُلِ فِي عَمَلٍ أَيْ مِنْ شَبَكَاتِ المُواصَلَاتِ أَوْ مِنَ المَرَافِقِ أَوْ المُنْشآتِ الأُخْرَى لِلدَّوَلَةِ السَّاحِلِيَّةِ ».

وفضلا عن ذكر هذه المصالح في المادة (19) من الاتفاقية العامة، فقد أعاد المؤتمر ذكرها صراحة كمصالح جديدة بالحماية يجوز للدولة الساحلية كفالة تنظيمها وحمايتها بموجب قوانينها الداخلية، حيث خصص لها البند (ح) من الفقرة الأولى من المادة (21) الذي قضى بـ « مَنَعِ خَرْقِ قَوَانِينِ وَأَنْظُمَةِ الدَّوَلَةِ السَّاحِلِيَّةِ الْجُمْرُكِيَّةِ أَوْ الضَّرِيْبِيَّةِ أَوْ الْمُتَعَلِّقَةِ بِالهَجْرَةِ أَوْ الصَّحَّةِ ».

وعلى هذا الأساس، وفي ضوء ما سبق، فإن مصالح الدولة الساحلية التي سبقت الإشارة إليها لم تعد مكفولة بموجب تشريعات الدول فحسب، بل أصبحت مكرسة ضمن نطاق القانون الدولي

⁽¹⁾ وهي: المكسيك، الشيلي، الإكوادور، هايتي، بنما، البيرو، أوروغواي وفيتزويلا، وقد سبقت الإشارة إلى هذا الموضوع. راجع ص 599-600 من هذه الأطروحة.

⁽²⁾ والمادة (15) المذكورة أعلاه هي التي حلت محل المادة (17) من مشروع لجنة القانون الدولي المقدم. راجع ص 599 من هذه الأطروحة.

الذي أصبح يكفل حماية هذه القوانين نفسها من الإنتهاك بالإضافة لهذه المصالح الحمية، إذ أصبح حرق هذه القوانين نافيا عن المرور ببراءته فضلا عن المساس بالمصالح التي تميمها تلك القوانين. ويمكنني هنا، أن أستعرض بعض القوانين واللوائح الوطنية التي عنيت بحماية وتنظيم هذه المصالح.

ففي المجال الجمركي والضريبي، فقد اعتمدت الجزائر قانونها الجمركي بموجب القانون رقم 07/79 المؤرخ في 07 جويلية 1979 ليحدد هذا القطاع وجميع ما يندرج ضمن مجال الإجراءات الجمركية، وهو يشمل على تدابير جد مفصلة لحماية الإقتصاد الوطني.

كما أصدرت الجزائر المرسوم رقم 75/72 المؤرخ في 17 جوان 1975 المتعلق بإنشاء اللجنة الدائمة للبرمجة والتنسيق في الموانئ، وهو مرسوم يبين بشكل عام، طرق وكيفيات شحن وتفريغ السفن وبعض التدابير الأخرى ذات الصلة، والتي يتعين على السفن التقيد بها في إطار نقلها للسلع والبضائع. وفي هذا الإطار، فقد عززت الجزائر حماية اقتصادها الوطني بالقضاء على عمليات التهريب أو إنزاع السلع أو بيع العملات أو غيرها في البحر الإقليمي بأن أصدرت مرسومها التنفيذي رقم 01/02 المؤرخ في 06 جانفي 2002 المحددة للنظام العام لإستغلال الموانئ، والذي خصص الفرع الثالث من فصله الثاني لتحديد شروط شحن السفن وتفريغها، والفرع الثاني من ذات الفصل كذلك لعبور البضائع ومكوئها في الموانئ، وهي نصوص تبين وتحدد أماكن إنزال وتفريغ وشحن البضائع والسلع، لا تجوز مخالفتها بالقيام بها في أماكن أخرى غير تلك المخصصة لها.

أما بخصوص تدابير مكافحة الهجرة غير الشرعية، والتي تعتبر محظورة في البحر الإقليمي، فقد خصص المرسوم التنفيذي رقم 01/02 سالف الذكر الفرع الأول من فصله الثاني لتنظيم عمليات عبور الركاب. وقد نصت المادة (14) منه على أن "لا يتم إركاب وإنزال الركاب وسياراتهم وأمتعتهم إلا في المحطات البحرية أو المباني والأماكن المماثلة المخصصة لهذا الغرض"، وهي تكون بذلك صريحة في منع أي إنزال أو إركاب في غير الأماكن التي حددتها، لاسيما إن وقعت خلال البحر الإقليمي أثناء عملية المرور.

كذلك يتضمن الفصل السادس تدابير جد صارمة بخصوص الدخول إلى الموانئ والمرور بها والتوقف داخلها تعزيرا للنظام العام وجوانب الأمن ومراقبة الهجرة. وفي هذا السياق، تنص المادة (116) من هذا المرسوم على أن: "يخضع دخول الأشخاص والعربات داخل حصن الموانئ لترخيص كتابي مسبق صالح تسلمه المصالح المختصة طبقا للتنظيم المعمول في هذا المجال".⁽¹⁾

⁽¹⁾ وقد عززت الجزائر منظومتها الرقابية في الموانئ كذلك، بإصدارها المرسوم التنفيذي رقم 199/99 المؤرخ في 18 أوت 1999 المحدد للقانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية الذي يبين مختلف الصلاحيات والمهام لاسيما المتعلقة بالنظام العام والهجرة وغيرها. راجع

وفضلا عما سبق، فقد خصص المشرع الجزائري للمسافرين خلسة الفصل الخامس من الباب الخامس من الكتاب الثاني من القانون البحري (المواد من 857 إلى 859) مع وجود أحكام أخرى متفرقة فيه، منها ما خضع للتعديل بموجب القانون رقم 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998 المتمم للقانون البحري (الجريد الرسمية رقم 1998/47)، ومنها ما بقي مع نصوص القانون البحري السابق بدون تعديل، وهي في عمومها نصوص جزائية رادعة كفيلة بالوقاية من هذه الظاهرة والحد منها. (1)

أما فيما يتعلق بالتدابير المتخذة بخصوص الجانب الصحي لحماية النظام العام والصحة العمومية مما يمكن أن يرد من السفن الأجنبية القادمة، فقد أصدرت الجزائر قانونها رقم 05/85 المؤرخ

الجريدة الرسمية (ج.ج.د.ش)، العدد 57، المؤرخ في 22 أوت 1999، ص7 فما بعدها، بالإضافة إلى ما ورد في القانون البحري الجزائري من أحكام قبل وبعد التعديل وقد سبقت الإشارة إلى جزء منها. أنظر: هامش ص 375 من هذه الأطروحة، وسأثير هذا الموضوع مجددا لاحقا بحول الله.

(1) ويمكن القول بأن المشرع الوطني قد خصص بعض النصوص القانونية لقمع هذه الجريمة والحد منها ضمنها أحكام القانون البحري، ففضى بداية وللحد من هذه الظاهرة، ببعض الأحكام الرّدية والعقوبات تمثلت فيما قضت به المادة (544) بأن: "يعاقب بغرامة مالية من 10.000 دج إلى 50.000 دج، كل شخص من غير أعوان الدولة المؤهلين يدخل إلى متن السفينة بدون تذكرة أو بدون رخصة من الربان أو الجهاز، أو بدون أن يكون دخوله لتلبية حاجيات الخدمة.

وفي حالة العود تكون العقوبة بالحبس من شهرين إلى ستة أشهر وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 100.000 دج". وكذلك ما نصت عليه المادة (545) بأن: "يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى خمس سنوات، وبغرامة مالية من 10.000 دج إلى 50.000 دج، كل شخص يتسرب خلسة إلى سفينة بنية القيام برحلة.

وتطبق نفس العقوبة على أي عضو من الطاقم أو أي موظف، يساعد على متن السفينة أو على اليابسة على إركاب أو إنزال راكب خفي أو أخفاه أو زوده بالمؤونة، كما تطبق نفس العقوبة على الأشخاص الذين تنظموا بأي شكل لتسهيل الركوب الخفي".

وفضلا عما سبق، فقد كفل المشرع الجزائري - بنصوص أخرى - وضعية المسافر خلسة بتنظيم إنزاله وتحديد وضعيته وإعادة ترحيله وتحمل تكاليف ذلك. فقد نص في المادة (857) على أنه: "إذا وجد على متن السفينة في الميناء أو البحر مسافر خفية خلال الرحلة، يستطيع ربان السفينة تسليم هذا الراكب الخفي إلى السلطات المختصة في أول ميناء تتوقف فيه السفينة بعد اكتشاف الراكب الخفي أو نقله إلى سفينة أخرى متجهة إلى الميناء الذي صعد منه المسافر". كما أورد في المادة (858) بأنه: "عندما يتم تسليم المسافر خفية إلى السلطات المختصة، يجب على الربان أن يقدم لهذه السلطات تصريحاً موقعا منه ويتضمن جميع المعلومات التي لديه والمتعلقة بالراكب الخفي بما في ذلك جنسيته وميناء ركوبه وتاريخ وساعة العثور عليه وموقع السفينة الجغرافي في ذلك الوقت والتاريخ وكذلك ميناء ذهاب السفينة وموانئ التوقف التالية مع تواريخ الوصول والمغادرة".

وأضاف في المادة (859) بأن: "لا تعفي الإجراءات المتخذة، تبعا لأحكام المادة (857) أعلاه، الراكب خفية من الالتزام بدفع الأجرة المضاعفة للسفر عن الرحلة التي قطعها وتعويض الضرر إذا كان له محل.

وعلاوة على ذلك، تطبق على كل راكب خفي عقوبات جزائية تحددها أحكام هذا الأمر". كما أورد في الفقرة الثانية من المادة (545) حكما آخر مفاده أن: "تتحمل السفينة التي حدثت على متنها الجنحة مصاريف الطرد إلى خارج القطر للركاب الأجانب الذين ركبوا خفية".

وبخصوص وضعية الجزائريين المسافرين خلسة، وحشية بقائهم في قطر أجنبي، ولتفادي تحميل هذا الأخير تبعة نفقات ترحيلهم وتحميل المسؤولية الدولية على السلطات الجزائرية، جاءت المادة (535) صريحة بنصها على أن: "يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 10.000 دج إلى 50.000 دج، كل ربان يرفض بدون سبب شرعي، الإمتثال إلى تسخير الممثلات الدبلوماسية أو القنصليات الجزائرية بهدف إعادة مواطنين جزائريين إلى الوطن".

في 16 فيفري 1985 المتعلق بحماية الصحة وترقيتها.⁽¹⁾ فقد تناول هذا القانون بصفة عامة، كل التدابير التي تهدف إلى حماية الصحة العمومية ومكافحة الأوبئة وتدابير حماية المحيط والبيئة... كما خصص المشرع الجزائري الفصل الثالث منه للوقاية من الأمراض المعدية ومكافحتها، كما ركز فيه على التدابير المتخذة على الحدود وإحلال الرقابة الصحية فيها مما يجعل عمليات إنزال الأشخاص في غير الأماكن المخصصة للرقابة الصحية مخالفة جسيمة لاسيما إذا وقعت خلال المرور بالبحر الإقليمي، هذا فضلا عن أن هذه الرقابة تتصدى لحالات الهجرة غير الشرعية وما لها من تأثير على الصحة العمومية. ومن هذه التدابير، ما قضت به المادة (56) من هذا القانون حين نصت على أن: "تستهدف الرقابة الصحية في الحدود الوقاية من تفشي الأمراض المعدية برا وجوا وبحرا تطبيقا للقوانين والتنظيمات الجاري بها العمل"، كما نصت أيضا المادة (57) منه على أن: "تمارس مصلحة الرقابة الصحية في الحدود عملها بواسطة مراكز صحية مقامة في الموانئ والمطارات والمواقع التي تراقب منافذ الطرق أو السكك الحديدية في التراب الوطني"، وكذلك المادة (60) التي تقضي بأنه: "عملا بالاتفاقيات الدولية السارية، يتعين أن يجرى على الأشخاص ووسائل النقل وعمالها وحمولاتها القادمين من بلد أجنبي تفشي فيه أحد الأمراض العفنة المعدية المنصوص عليها في القانون، فحص طبي، أو صحي إن اقتضى الأمر. كما يتحتم تبعا لنتيجة هذا الفحص التدابير اللازمة لتفادي انتشار العدوى المحتمل".

وفضلا عن القانون السابق، أردفت الجزائر لتعزيز منظومتها الصحية، قانونها رقم 08/88 المؤرخ في 26 جانفي 1988 المتعلق بنشاط الطب البيطري وحماية الصحة الحيوانية،⁽²⁾ وهو يتضمن مختلف التدابير الكفيلة بحماية النظام البيطري الوطني وتلك التي لها مساس بالصحة العامة. وقد خصص القانون فصله الثالث للمراقبة الصحية البيطرية في الحدود، فممنع بموجبه استيراد أو تصدير أي منتجات ذات مصدر حيواني من شأنها أن تسبب أمراضا معدية... (المادة 75)، كما أجبر مستوردي ومصدري هذه المنتجات والحيوانات باستحضار شهادة صحية مخالفة للمنع... (المادة 76)، وتخضع هذه المنتجات للتفتيش الصحي عند دخولها إلى التراب الوطني (المادة 77)، وللسلطة الوطنية المختصة أن تعتمد إلى عزل أو إبادة الحيوانات المصابة دون أي تعويض منها (المادة 79).

إن جملة هذه التدابير الرامية إلى حماية الصحة العامة تجعل من ربان السفن الأجنبية المارة مرورا بريثا أو المتقدمة نحو الموانئ الجزائرية خاضعين لأحكامها، فلا يجوز لهم إنزال أشخاص

⁽¹⁾ الجريدة الرسمية (ج.د.ش)، العدد 8، السنة (22) لـ 17 فيفري 1985. ولإشارة، فإن الجزائر كانت قد أصدرت قانون الصحة العمومية بمقتضى الأمر رقم 79/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976.

⁽²⁾ الجريدة الرسمية العدد 4 للسنة (25) لـ 27 جانفي 1988، ص 12 فما بعدها.

أومنتجات أو بضائع أو كل ما من شأنه تعريض النظام العام والصحة العمومية الجزائرية للخطر، سواءً خلال عملية المرور بالبحر الإقليمي أو في الموانئ الجزائرية تحت طائلة العقوبات الصارمة.

جيم) مَصَالِحُ الصَّيْدِ وَالْبَيْئَةِ الْبَحْرِيَّةِ: يعتبر موضوعا الصيد والبيئة البحرية من المواضيع الهامة التي تنفرد الدولة الساحلية بتنظيمها وحمايتها على بحرهما الإقليمي باعتبارها من بين المصالح الهامة لهذه الدولة.

وقد أدرجت الإتفاقية العامة هذين الموضوعين ضمن قائمة النشاطات الواردة في المادة (19) منها والتي يؤدي المساس بها إلى نفي البراءة عن مرور السفينة الأجنبية، كما ذكرتهما أيضا المادة (21) في عدد من البنود؛ كالبنود (د) الذي يقضي بـ « حَفِظِ الْمَوَارِدَ الْحَيَّةَ لِلْبَحْرِ »، والبنود (هـ) الذي يقضي كذلك بـ « مَنَعَ حَرْقِ قَوَانِينِ وَأَنْظُمَةِ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ الْمُتَعَلِّقَةِ بِمَصَائِدِ الْأَسْمَاكِ »، والبنود (و) الذي ينص على « الْحِفَاظِ عَلَى بَيْئَةِ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ وَمَنَعَ تَلَوُّثِهَا وَخَفْضِهِ وَالسَّيْطَرَةَ عَلَيْهِ ».

وينصرف موضع البيئة عموما، إلى كل ما له علاقة بالوسط البحري للدولة الساحلية ويشكل بالتالي، مصالح لها جديرة بالحماية. ومن أجل ذلك، فقد تضمنت المادة (21) بنودا أخرى ذات صلة بها مثل البند (ج) الذي ينص على « حِمَايَةِ الْكَابَلَاتِ وَخُطُوطِ الْأَنْبِيَبِ »، أو البند (ز) المتعلق بـ « الْبَحْثِ الْعِلْمِيِّ الْبَحْرِيِّ وَأَعْمَالِ الْمَسْحِ الْهَيْدْرُوجْرَافِيِّ »، وهي كلها مجالات تشكل مصالح الدولة ذات الصلة بالبيئة البحرية تتكفل هذه الأخيرة بحمايتها بموجب قوانينها ولوائحها.

وللتذكير، فإن هذه المصالح لم تكن واضحة في اتفاقية جنيف لعام 1958 حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة فيما عدا مصالح الصيد التي تضمنتها المادة (14) في الفقرة (5) منها؛ وقد علّق الفقيه "شوكينغ" - عضو لجنة القانون الدولي - على أهمية مصالح الصيد بالقول: "إنه فضلا عن حق الدولة في إدارة مصائدّها والإشراف عليها وإصدار اللوائح المتعلقة بها، فإن من المسلم به أن الدولة الساحلية تحوز لنفسها ولمصلحة مواطنيها حقوق ملكية على مصادر بحرهما الإقليمي لا يزاومها أحد فيها تتفرع عن حقها في الهيمنة على قطاع بحرهما الإقليمي بأكمله".⁽¹⁾ أما تلويث البيئة البحرية، وبالرغم من أهميته بالنظر إلى ما يلحقه من أضرار بالدولة الساحلية، فإن المادة (14) سالفة الذكر، لم تعتبره ضمن شروط نفي البراءة وهو الأمر الذي تداركه المؤتمر الثالث بأن أدرجه ضمن المادة (19) في البند (ح) منها رغم أنه اشترط أن يكون التلويث مقصودا وخطيرا.⁽²⁾

(1) أنظر: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 531.

(2) راجع ص 421 فما بعدها من هذه الأطروحة

1) مَصَالِحُ الصَّيْدِ: وبوجه عام، فإن الدول تعاملت مع حماية مصالح الصيد وحماية موارده بصورة انفرادية بموجب تشريعاتها حتى من قبل انعقاد مؤتمر لاهاي لعام 1930 وإلى يومنا هذا، وما كان دور المؤتمرات الدولية التي رمت إلى تقنين قانون البحار إلى آخر اتفاقية لها سوى تدوين للعمل الدولي الراسخ في هذا المجال.⁽¹⁾

وأما بالنسبة للوائح الجزائرية الرامية إلى حماية مصالح الصيد، فيمكن القول بأن وضع الجزائر قبل الإستقلال كان محكوماً بموجب مرسوم 1 مارس 1988 الفرنسي الذي حظرت المادة الأولى منه ممارسة الصيد على الأجانب حتى مسافة 3 أميال بحرية من السواحل الفرنسية والجزائرية⁽²⁾؛ ثم إنها عقب استقلالها، أكدت أن جميع القوانين المطبقة إلى غاية 31 ديسمبر 1961 تبقى سارية المفعول فيما عدا تلك المتعارضة مع السيادة الوطنية، ثم أردفت بعد ذلك إصدار مرسومها المؤرخ في 12 أكتوبر 1963 الذي يحدد عرض البحر الإقليمي الجزائري بـ 12 ميلاً بحرياً (المادة الأولى والثانية منه)، فإصدار الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري الوطني متبوعاً بالمرسوم رقم 84/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتعلق بالتنظيم العام للصيد.

ثم عاود المشرع الجزائري الإهتمام بموضوع الصيد البحري بأن أصدر المرسوم التشريعي رقم 13/94 المؤرخ في 28 ماي 1994 متبوعاً بالقانون رقم 11/01 المؤرخ في 3 جويلية 2001. ويعتبر هذا

⁽¹⁾ دأبت الدول مبكراً على احتكار الصيد في بحارها الإقليمية، وقد أظهر العمل الدولي أن هناك طائفتين من التعامل الدولي في هذا المجال: دول تقضي بالحق الإنفرادي لرعاياها بالصيد في مياهها الإقليمية، ودول تسمح بمشاركة الأجانب لهم بشروط معينة أو بدون شروط. وقد سبقت الإشارة إلى ذلك. راجع ص 377-378 من هذه الأطروحة وكذا:

Joseph. Imbart. Latour. Op.Cit., P142; G.Gidel. Tome III. Op.Cit., P 296, 297.

والتشريعات الدولية الصادرة في هذا الغرض عديدة ولا يمكن حصرها في هذا المقام، ويمكن استعراض بعضها فقط: كالأمر البريطاني لـ 4 سبتمبر 1908، والقانون البرتغالي لـ 28 أكتوبر 1909، المرسوم الفرنسي لـ 23 سبتمبر 1911، المرسوم اليوناني لـ 9 جانفي 1914، المرسومين الملكيين المصريين لعامي 1916، 1926، والقرار اللبناني رقم 1104 لـ 14 نوفمبر 1921، والظهير المغربي لـ 31 مارس 1919. أنظر ص 377 من هذه الأطروحة وكذا: د. إدريس الضمك، قانون البحار وتطبيقاته...، المرجع السابق، ص 149 - 158، و د. محمد سعيد محمد الخطيب، المرجع السابق، ص 115-117.

أما بالنسبة للعمل الدولي بعد مؤتمر لاهاي، فيمكن ذكر كل من: اللوائح الصينية لـ 1 جويلية 1930، ولوائح جمهورية كوستاريكا لـ 28/9/1948، ولوائح الصيد لجمهورية الدومينيكان لـ 18 جوان 1938، ولوائح الصيد للأكواتور لـ 2/2/1938، ولوائح الصيد للسلفادور لـ 2/10/1955، واللوائح الكويتية لـ 12/12/1954، ولوائح مالطا لـ 22/7/1953، واليوغسلافية لـ 22 جانفي 1950، والإعلان البحري الأثيوبي لـ 25/9/1953، والقانون الأرجنتيني لـ 15/10/1967، ولوائح الصيد الغينية لـ 3/6/1964، ولوائح الصيد الدانماركية لـ 28 ماي 1950، ولوائح البرتغال لـ 22/8/1966 وموريتانيا لـ 20/1/1962 والسينغال لـ 2 جوان 1961، والمرسوم الملكي السعودي لـ 16/2/1958 ولوائح الصيد الإسبانية لـ 24/12/1962 والقانون التركي لـ 15 ماي 1964 والكندي لـ 31/3/1953، والقانون الأمريكي لـ 20 ماي 1963، وهي كلها تشريعات تحظر مزاولة الصيد على السفن الأجنبية أو تسمح به وفق بعض الشروط. راجع: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 592-602؛ وكذا: د. مصطفى الحفناوي، المرجع السابق، ص 158، د. إدريس الضمك، قانون البحار وتطبيقاته...، المرجع السابق، ص 149-158.

⁽²⁾ أنظر د. إدريس الضمك، قانون البحار وتطبيقاته...، المرجع السابق، ص 154، و د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 592.

الأخير، منظومة جد وافية من الأحكام القانونية التي تهدف إلى المحافظة على الموارد البحرية الجزائرية وحظر الصيد وتنظيمه ومعاقبة المخالفين. وفي هذا الإطار، ذكرت المادة (7) منه بأن "تشكل الموارد البيولوجية المتواجدة في المياه المحددة أعلاه ملكا وطنيا"، وأوجبت المادة (25) على السفن "أن تترع بوجه خاص كل عتاد بحري للصيد البحري"، كما قضت المادة (22) منه بأن: "تمنع السفن الأجنبية من الصيد في المياه الخاضعة للقضاء الوطني، بحيث يخصص للسفن:

- الحاملة للراية الجزائرية.
- التي يتم اقتناؤها عن طريق القروض وفقا للتشريع والتنظيم الجاري بهما العمل من طرف أشخاص طبيعية من جنسية جزائرية أو أشخاص معنوية خاضعة للقانون الجزائري.
- المؤجرة من طرف أشخاص طبيعية من جنسية جزائرية أو أشخاص معنوية خاضعة للقانون الجزائري.

تحدد كفاءات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم."

وقد تضمن هذا القانون جملة من التدابير المتعلقة بالترخيص للسفن الأجنبية بمزاولة نشاط الصيد في المياه الوطنية، فضلا عن العقوبات الموقعة على السفن المخالفة وكذا، كيفية تتبع السفن التي تتم مطاردتها، وقد سبقت الإشارة إلى هذه النصوص بالتفصيل فلا داعي إلى إعادة تكرارها.⁽¹⁾ هذا فيما يخص حماية مصالح الصيد، أما عن مصالح البيئة البحرية والوسيط البحري فهي بدورها مصالح جديرة بحماية الدولة الساحلية، كما يعتبر المساس بها نافيا عن السفن الأجنبية براءة مرورها.

(2) البَحْثُ العِلْمِي: وبداية، يعتبر موضوع البحث العلمي من المواضيع ذات الصلة بالبيئة البحرية، وهو موجه بصفة عامة، إلى مكافحة التلوث البحري وللمساعدة على كشف موارد قاع البحار والمحيطات قصد استغلالها اقتصاديا.

والمؤكد عملا، أن البحوث العلمية في المناطق الخاضعة للولاية الإقليمية للدولة الساحلية لا تعتبر حقا لجماعة الدول، بل هي حق انفرادي للدولة الساحلية تمنحه أو تحجبه عنم تشاء في حدود سلطتها التقديرية، وهو الأمر الذي لم تخرج عنه مختلف مناقشات المؤتمر الثالث، ولا الإتفاقية العامة.⁽²⁾

⁽¹⁾ راجع ص 397 وما بعدها من هذه الأطروحة.

⁽²⁾ وقد ورد هذا الحكم في المادة (5) من اتفاقية جنيف لعام 1958 حول الجرف القاري. وجدير بالذكر أن هذا الحكم قد استقر في وثيقة العمل حول البحوث العلمية المقدمة في بداية أشغال المؤتمر إلى اللجنة الثانية عام 1974 (A/AC.138/SC.111/L.45) المقدمة من طرف: البرازيل، الإكوادور، السلفادور، بنما، البيرو والأوروغواي؛ وكذلك في وثيقة العمل: (A/AC.138/SC.111/L.55) المقدمة = =

وتؤكد مختلف مناقشات ومشاريع المؤتمر الثالث اتجاه عمل الدول في هذا الشأن. فالفقرتان (4) و(5) من المادة (6) من مشروع فيجي إلى لجنة قيعان البحار تخولان الدولة الساحلية حق مطالبة السفينة الأجنبية التي تقوم بأعمال البحوث العلمية أو أعمال المسح الهيدروغرافية، بأن تقدم إلى الدولة الساحلية إخطارا مسبقا عن مرورها في بحرهما الإقليمي، ولها كذلك أن تلزمها بمباشرة هذا المرور من خلال الطرق التي تعينها، وألا تمارس في بحرهما الإقليمي بحوثها العلمية أو أعمال المسح الهيدروغرافية بغير تصريح مسبق منها. كما تنص المادة (4) من مشروع البيرو والإكواتور وبما إلى هذه اللجنة، على أنه في المياه البحرية الخاضعة لولاية أو سيادة الدولة الساحلية، تباشر السفن الأجنبية الملاحة الحرة بغير قيود عليها، عدا تلك التي تفرضها عليها واجبات التعايش السلمي أو يتطلبها الخضوع لقوانين الدولة الساحلية ولوائحها المتعلقة بتطوير مصادر الثروة فيها، والحفاظة عليها واستغلالها، وكذلك القيود المتصلة بصيانة البيئة البحرية، وإجراء البحوث العلمية. كذلك تنص المادة (5) من المشروع المقدم إلى اللجنة الثالثة للمؤتمر الثالث لقانون البحار من طرف النمسا، بلجيكا، بوليفيا، ألمانيا الاتحادية، لاوس، ليبيريا، نيبال، لوكسمبورج، هولندا، باراغواي، سنغافورة، أوغندا، فولتا العليا وزامبيا في شأن البحث العلمي على أن إجراء البحوث العلمية في البحر الإقليمي لا يكون إلا بموافقة الدولة الساحلية وتُطلب هذه الموافقة مقدما، وعليها أن ترد على الطلب بغير تأخير لا مبرر له.⁽¹⁾

وبالنظر إلى أهمية البحث العلمي خاصة في البحر الإقليمي لما له من علاقة بالجانب الأمني، وفضلا عن ما سبق ذكره من مقترحات ومشاريع، فإن الدول العربية كان لها موقف موحد رأت بموجبه ضرورة إخضاع هذه البحوث إلى الموافقة الصريحة للدولة الساحلية، وقد أدت جهودها إضافة إلى مجهودات دول أخرى إلى إقرار نص المادة (245) من الإتفاقية العامة الذي يقضي بأن: « **لِلدَوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ فِي مُمَارَسَتِهَا لِسَيَادَتِهَا، الْحَقُّ دُونَ غَيْرِهَا فِي تَنْظِيمِ الْبَحْثِ الْعِلْمِيِّ الْبَحْرِيِّ فِي بَحْرِهَا الْإِقْلِيمِيِّ وَالتَّرْخِيصِ بِهِ وَإِجْرَائِهِ، وَلَا يَجْرِي الْبَحْثُ الْعِلْمِيُّ الْبَحْرِيُّ فِي هَذَا الْبَحْرِ إِلَّا بِمُؤَافَقَةِ صَرِيحَةٍ مِنَ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ وَبِمُوجِبِ الشَّرُوطِ الَّتِي تُحَدِّدُهَا** » ، وهو حكم يضاف إلى رصيد الدولة الساحلية بالإضافة إلى الحكم الوارد في البند (ي) من المادة (19) الذي يعتبر القيام بالبحوث العلمية في البحر الإقليمي نافيا للبراءة عن مرور السفن، وكذلك الحكم الوارد في البند (ز) من الفقرة الأولى من المادة (21) باعتبار هذا البحث وإجرائه من المسائل التي تختص الدولة الساحلية التي تنظمه بموجب قوانينها.^(*)

من طرف: الجزائر، البرازيل، الصين، الإكواتور، السلفادور، إثيوبيا، مصر، أندونيسيا، إيران، كينيا، المكسيك، باكستان، البيرو، الفيليبين، رومانيا، الصومال، ترينداد وتوباكو، تونس، تترانيا ويوغسلافيا. ، أنظر د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص607، الهامش.⁽¹⁾ د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص610.

3) البيئة البحرية: أما عن البيئة البحرية وحمايتها من التلوث، فهي تعتبر من بين المصالح الأكثر أهمية للدولة الساحلية لما لها من علاقة وطيدة بالنظام العام أولاً، وثانياً، لما تلعبه الموارد البحرية من أدوار هامة على الصعيد التنموي لهذه الدولة، ويكون المساس بها مساساً بهذه المصالح الإخيرة، ومن ثم، فإن معظم الدول تكفل حماية بيئتها البحرية بموجب تشريعاتها، وهي عادة ما تكون صارمة في عقوباتها الموقعة جرّاء مخالفة تلك التشريعات.⁽¹⁾

وبالرغم من أن موضوع حماية البيئة البحرية للدولة الساحلية كان حاضراً في مؤتمر جنيف عام 1958، إلا أن هذا الأخير لم يجعل منه شرطاً من شروط براءة المرور التي أوردتها المادة (14) من اتفاقية البحر الإقليمي؛ مضافاً إلى ذلك، تزايد أعداد الكوارث البحرية وقصور الإتفاقيات الدولية، فكانت فترة الستينيات حافلة بمنظومة تشريعية هائلة تكفلت بصورة انفرادية بحماية البيئة البحرية، وكان لزاماً على المؤتمر الثالث أن يواجهها كحتمية دولية لا بدّ من تقنينها، فأفرد الفصل الثاني عشر من الإتفاقية العامة لينظم ويكفل حماية البيئة البحرية ومكافحة تلوثها والقضاء عليه.⁽²⁾

ومن استقراء بعض نصوص الإتفاقية العامة كالبنـد (ح) من المادة (19§2) الذي يعتبر التلوث المقصود والخطير نافياً لبراءة المرور، أو المادة (218) والمتعلقة بالتنفيذ من قبل دولة الميناء، أو المادة (220) المتعلقة بالتنفيذ من قبل الدولة الساحلية، أو المادة (226) المتعلقة باخضاع السفن الأجنبية للتحقيق، ولاسيما المادة (230) المتعلقة بالعقوبات النقدية واحترام الحقوق المعترف بها للمتهم حين قضت في فقرتها الثانية بأنه: « لا يجوز أن تُفرضَ إلاَّ العُقوباتُ النَّقديةُ فيما يتصلُ بما ترتكبهُ السفنُ الأجنبيَّةُ داخلَ البحرِ الإقليميِّ من انتهاكاتٍ للقوانينِ والأنظمةِ الوطنيَّةِ أو القواعدِ والمعاييرِ الدوليَّةِ المُطبَّقةِ لمنعِ تلوثِ البيئةِ البحريَّةِ وخفضهِ والسيطرةِ عليهِ إلاَّ في حالةِ فعلِ تلوِّثٍ مُتعمَّدٍ وخطيرٍ داخلَ البحرِ الإقليميِّ»، سنلاحظ أن الإتفاقية العامة حاولت تقييد التشريعات الوطنية في

* للإشارة، فإنه قد سبق استعراض أحكام البحث العلمي في البحر الإقليمي، وما عرضها هنا إلا على سبيل الإستدلال بما يناسب هذا العنصر. راجع ص 304 وما بعدها من هذه الأطروحة.

⁽¹⁾ ومعظم الدول ركزت على تشريعاتها الداخلية كوسيلة رادعة تحمي بها بيئتها البحرية لاسيما في أعقاب مؤتمر جنيف 1958، بعد أن لم يستحب هذا الأخير بصورة كافية لحماية هذه البيئة. ومن بين الأمثلة التي أسوقها عن قوانين ولوائح الدول القياسية في هذا المجال: القانون الهولندي لـ 13 نوفمبر 1969، الذي يعتبر المساس بالبيئة البحرية جريمة لا تقل عقوبة الحبس فيها عن السنة، وإلى أحكام مماثلة ذهبت اللوائح البرازيلية الصادرة في 17 نوفمبر 1967، ولوائح باهاماس لـ 1968/1/9، وكذلك اللوائح الفيدرالية الأمريكية لعام 1970، والأمر السيادي لإمارة موناكو الصادر في 1972/3/7، وقانون سلطنة عمان لـ 1975/1/1، وقرار مجلس وزراء الإتحاد السوفياتي لـ 14 فيفري 1974، والقانون المصري رقم 230 لسنة 1960، والقانون الكويتي رقم 12 لسنة 1964، والمرسوم التشريعي البرتغالي رقم 619 و 43 الصادر بتاريخ 1965/10/28، وهي كلها تشريعات تضمنت حظر المساس بالبيئة البحرية للبحر الإقليمي وقدمت عقوبات متفاوتة على مخالفتها. أنظر: د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 617-620.

⁽²⁾ وقد سبقت الإشارة إلى هذا الموضوع تفصيلاً كما وردت الإشارة إلى بعض الحوادث البحرية كحادثة السفينة "توري كانيون" فضلاً عن الإتفاقيات التي عنيت بموضوع مكافحة التلوث. راجع ص 411-416 من هذه الأطروحة.

فرضها للعقوبات على مرتكبي فعل التلوث البحري لاسيما في البحر الإقليمي؛ ومع ذلك، فهي لم تتدخل في حالة التلوث الخطير والمقصود مفسحة للدولة الساحلية معالجة ذلك بما تراه مناسباً من تدابير عقابية.

وبالنسبة لحالة اللوائح والتنظيمات الجزائرية المتعلقة بحماية البيئة البحرية الوطنية، فيمكن القول بأن القانون البحري الجزائري قد تضمن نصوصاً واسعة في هذا الصدد، عزّزها بجملة من الجزاءات الرادعة التي وصلت إلى حدّ أن كل ربّان سفينة يلقي عمداً نفايات مشعّة في المياه الوطنية يعاقب بالإعدام بغض النظر عن جنسية أو جنسية السفينة (المادة 500 قانون بحري). وفضلاً عن هذا، فقد أصدرت الجزائر تعريفاً لحماية بيئتها البحرية، قانونها رقم 03/83 المؤرخ في 5 فيفري 1983، والذي خصّصت الفصل الثالث من الباب الثالث منه لهذا الموضوع، فحظرت كل عمليات صبّ أو غمر أو حرق في البحر لمختلف المواد بموجب المادة (48)، ونظمت الترخيص بذلك في المواد (49)، (51) و(52)، وما يتعين على السفينة فعله إذا أصابها عطب وكانت خلال مرور بالبحر الإقليمي وتحمل مواد ملوثة (المادتان 153-154)، مضافاً إليها جملة من الجزاءات المختلفة تضمنها الفصل الرابع من الباب الثالث من هذا القانون⁽¹⁾.

⁽¹⁾ وثمة العديد من الجزاءات التي أوردها هذا القانون، أذكر منها المادة (66) التي تقضي بأن "يعاقب بغرامة مالية من 50.000 إلى 500.000 دج وبالحبس من 6 أشهر إلى سنتين أو بإحدى العقوبتين فقط، وفي حالة العود بضعف هاتين العقوبتين، كل ربان سفينة جزائرية أو كل قائد طاقم طائرة جزائرية أو كل شخص يتولى قيادة عمليات الغمر أو الحرق في البحر انطلاقاً من آليات جزائرية أو قواعد عائمة ثابتة كانت أم متحركة وخاضعة للقوانين الجزائرية مرتكباً بذلك مخالفة لأحكام المادتين 48 و 49 من هذا القانون." كما نصت المادة (67) على أنه: "في الحالة المنصوص عليها في المادة 50 من هذا القانون يجب أن يتم توجيه الأشغال بعمليات الغمر في أقرب الأجل من قبل أحد الأشخاص المشار إليهم في المادة 66 أعلاه، إلى متصرفي الشؤون البحرية، وذلك تحت طائلة غرامة من 10.000 إلى 100.000 دج. ويجب أن يتضمن هذا الإشعار بالتدقيق الظروف التي تمت فيها عمليات الصب أو الغمر أو الحرق." كما قررت المادة (68) بأنه: "دون الإخلال بالعقوبات المنصوص عليها في المادة (66) من هذا القانون، إذا ارتكبت إحدى المخالفات بأمر من صاحب السفينة أو الطائرة أو الآلية أو القاعدة العائمة أو المشرفين عليها، يعاقب هذا الأخير بالعقوبات المنصوص عليها في المادة المشار إليها، على أن يكون الحد الأقصى للعقوبات ضمنها.

كل صاحب سفينة أو طائرة أو آلية أو قاعدة أو عائمة أو مشرف عليها لم يعط أمراً مكتوباً للربان أو قائد الطاقم أو للشخص المشرف على القيام بعمليات الغمر من الآلية أو القاعدة العائمة بالإمتثال لأحكام الفصل الثالث من الباب الثالث يجوز متابعته باعتباره مشاركاً في ارتكاب المخالفات المنصوص عليها."

كما نصت كذلك المادة (69) على أن: "يعاقب بغرامة مالية قدرها من 500.000 إلى 5 ملايين دج وبالحبس من سنة واحدة إلى خمس سنوات، أو بإحدى العقوبتين فقط، وفي حالة العود بضعف هاتين العقوبتين، كل ربان خاضع لأحكام المعاهدة الدولية لاتقاء تلوث مياه البحر بالمخروقات المبرمة بلندن في 12 مايو سنة 1954 وتعديلاتها المذكورة المتعلقة بمنع رمي المخروقات أو مزيج المخروقات في البحر."، وتضيف المادة (70) بأنه: "يعاقب بغرامة مالية من 50.000 إلى 500.000 دج أو بضعف هذه العقوبة في حالة العود، وبالحبس من 6 أشهر إلى سنتين، أو بإحدى العقوبتين فقط، كل ربان سفينة غير خاضع لأحكام المعاهدة المشار إليها في المادة 69 من هذا القانون ارتكب المخالفات التي تنص على منعها المادة 69 من هذا القانون. وفي حالة العود تضاعف العقوبات.

لا تسري أحكام هذه المادة إلا على السفن التالية، باستثناء باحرات البحرية الوطنية:

ومع ذلك، فإن التدابير التي اتخذتها الجزائر بشأن حماية البيئة البحرية الوطنية لم تظهر نجاعتها بالإعتماد على الجانب الردعي والجزائي أمام تزايد أعداد الكوارث البحرية التي أصابت السواحل الوطنية.

ففي 27 ماي 1984، تعرضت الناقله البنمية "Lady Sarah" إلى حريق على مقربة من ميناء الجزائر العاصمة، وقد كانت تحمل كميات كبيرة من المواد الكيماوية متسببة بذلك في إلحاق الضرر بالبيئة البحرية الوطنية مما استدعى تدخل السلطات المينائية التي عمدت - وبعد إخطار قنصل دولة علمها - إلى جرّ هذه الناقله وإبعادها عن الميناء حيث تحطمت وغرقت بعيدا عنه وبقيت آثارها على المياه الإقليمية الجزائرية ككل. وقد استنكرت السلطات الجزائرية هذه الحادثة التي ربطتها بمقاييس السلامة التي لم تكن متوافرة لدى الناقله البنمية، وصرحت في أعقابها، بأن السفن التي لا تتوافر فيها المقاييس الدولية المتعلقة بالسلامة وحماية البيئة من التلوث يرفض دخولها إلى الموانئ؛ وهو تصريح جاء على أعقاب قرار لوزارة النقل عام 1983، يقضي بعدم الترخيص بالدخول للسفن التي لا يقل عمرها عن 10 سنوات.⁽¹⁾

وفضلا عن هذه الحادثة، فقد أظهرت الإحصائيات المقدمة من قبل السلطات الجزائرية المختصة، أن نسبة وعدد الحوادث على المياه الإقليمية الجزائرية في تزايد، إذ بلغ عددها 4 حوادث في الفترة بين 1986 إلى 1990، وارتفع إلى 8 حوادث بين 1995 و 1998، و 7 حوادث خلال عامي

أ- السفن المجهزة بالصهاريج.

ب- السفن الأخرى عندما تكون قوتها المحركة تفوق القوة المحددة من طرف الوزير المكلف بالملاحة البحرية التجارية.

ج- آليات الموانئ، والناقلات النهرية والسفن النهرية المجهزة بالصهاريج سواء أكانت محرك ذاتيا أو مجرورة أو مدفوعة.¹

أما المادة (71)، فقد قضت بأن "تطبق داخل المياه الخاضعة للقانون الجزائري والتي تعبر بها اعتياديا السفن أحكام الفصل الثالث من الباب الثالث من هذا القانون على السفن الأجنبية حتى ولو سجلت ببلد يخضع للحكومة لم توقع معاهدة لندن المؤرخة في 12 مايو 1954، بما في ذلك أصناف السفن المشار إليها في المادة 70 من هذا القانون.

يعاقب بغرامة من 50.000 إلى 500.000 دج الربان الذي يتسبب بسوء تصرفه أو تهوره أو غفله أو إخلاله بالقوانين والأنظمة في وقوع حادث البحر أو لم يتحكم فيه أو لم يتفاداه وأسفر عن هذا الحدث تدفق مواد لوّثت المياه التابعة للجزائر.

وتطبق نفس العقوبات على صاحب السفينة أو مستغلها أو كل شخص آخر غير الربان المشار إليه في المادتين 69 و70 من هذا القانون والذي تسبب في تدفق مواد في الظروف الموصوفة في الفقرة أعلاه.

لا يعاقب بمقتضى هذه المادة على التدفق الناتج عن تدابير اقتضتها ضرورة تفادي خطر وخيم وعاجل هدد أمن السفن أو حياة البشر أو البيئة.¹

كما ذكرت المادة (73) بأنه : "بغض النظر عن الملاحظات القضائية في حالة إلحاق الأضرار بأي شخص أو بالوسط البحري أو بالمنشآت، يعاقب بالحبس من سنة إلى 5 سنوات وبغرامة من مليون إلى 5 ملايين دج على المخالفة المنصوص عليها في المادة 54 من هذا القانون التي يسفر عنها رمي محروقات أو مزيج من المحروقات في المياه الإقليمية."¹

⁽¹⁾ راجع بخصوص هذه الحادثة:

2002 و 2003 وحدها⁽¹⁾، وهي أرقام دعت السلطات الجزائرية المختصة إلى مراجعة تدابير مكافحة التلوث بطريقة أخرى موازية للنصوص العقابية التي لم تظهر نجاعتها، لكون هذه الأحداث ناجمة عن أخطاء بشرية غير متعمدة، أو نتيجة إهمال، أو لعدم احترام مقاييس السلامة الدولية أمام تزايد نشاطات السوق الدولي للنقل البحري.

ويظهر أهم تدبير اتخذته الجزائر في مجال حماية بيئتها البحرية فضلا عن بعض التدابير القديمة⁽²⁾، في إنشائها لمخطط "تل البحر". بموجب المرسوم التنفيذي رقم 279/94 المؤرخ في 17

⁽¹⁾ ويمكن حصر الحوادث البحرية الواقعة في المياه الإقليمية الجزائرية أو في موانئها خلال 1986-1990 كالتالي: انفجار واحتراق السفينة "Zephir Chypriot" بالقرب من سواحل بجاية بحمولة البترول الخام، وغرق السفينة "Sea Spirit" على مضيق جبل طارق تسرب منها 12200 طن من الزيت "Fuel" تأثرت به السواحل الجزائرية، وغرق ناقلة النفط "Khark Y" على السواحل الجزائرية المغربية تسرب منها 70 ألف طن من زيت "Fuel" الثقيل، وكذا، غرق الناقلة "Souther Cross" في ميناء سكيكدة وبدون تسرب.

أما عن الحوادث المماثلة التي وقعت فيما بين سني 1995-1998 فهي كالتالي: 1) غرق ناقلة النفط "Sea Prince" على سواحل المرسى بسكيكدة تسرب منها 72.5 طن من "المازوت والغازوال" 2) عطب التكرير نجم عنه تسرب بعض الزيوت في ميناء بجاية، 3) إلقاء فضلات زيتية بالبحر من ميناء سكيكدة ثم تم استرجاعها، 4) خطأ في شحن مادة *xylyène* بميناء سكيكدة بإحدى السفن تسرب منها 320 م³ تم استرجاعه من البحر، 5) خطأ في الشحن بميناء الجزائر نجم عنه تلوث 70 م² من مياه الساحل وتمت استعادته، 6) إلقاء فضلات زيتية ثقيلة بعد تنقية حوض تخزين من طرف مجمع المواد البلاستيكية بسكيكدة أدى إلى تلوث البحر بالزيت والمحروقات ولم تذكر أرقام ونسب التلوث مع ملاحظة أنها هددت البحر به، 7) تحطم أنبوب لنقل الغزوال بسكيكدة تسرب منه 600 م³ من الغازوال وألحق أضرارا بالبيئة البحرية، 8) تسرب للبترول الخام على إثر عطب في التخزين بميناء سكيكدة بلغ 16200 طن من هذه المادة وألحقت أضرارا بالبيئة.

حوادث 2002-2003: 1) جنوح الناقلة "Sprutenberg" على سواحل بومرداس وبدون أضرار على الوسط البحري، 2) جنوح ناقلة المواد الكيماوية "Nestoc-C" على سواحل جيجل وبدون ضرر كذلك على البيئة، 3) جنوح ناقلة النفط "Keymar" على سواحل سكيكدة وبدون أضرار، 4) جنوح ناقلة النفط "Valbruna" تسرب منها ماء "Ballast" ألحق ضررا بشواطئ بن مهدي بسكيكدة على مسافة 5 كيلومترات، 5) جنوح وغرق ناقلة النفط "Alliance Spirit" على سواحل سكيكدة وقطع حطامها إلى نصفين طُمر أحدهما بقاع البحر بسكيكدة ونقل الثاني إلى تركيا، 6) غرق الناقلة "Cougar" وتسرب منها 240 طن من مادة "Fuel" الثقيل على سواحل تيبازة والجزائر العاصمة، أدت إلى تلوث 12 كلم من سواحلها، 7) غرق الناقلة "Ibn hawkel" بسكيكدة، وغرق 24 من أفراد طاقمها، ومن دون أضرار على البيئة البحرية.

أنظر جملة هذه المعطيات في :

Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement. Comité TELBAHR national. Secrétariat permanent. « Un risque majeur: Les pollutions marines accidentelles. Le système national de prévention et de lutte "tel bahr" ». 2003. P16.

⁽²⁾ ومن بينها، ما ورد في المرسوم رقم 83-580 المؤرخ في 22 أكتوبر 1983 المتضمن لإزام ربان السفن التي تحمل على متنها البضائع الخطيرة السامة أو الملوثة بالإشارة إلى ذلك في حالة وقوع حادثة في البحر. وقد أورد هذا المرسوم جملة من التدابير الواجب مراعاتها من قبل السفن الأجنبية، منها: أن يقوم ربانها بالإخطار عن كل حادث يقع على السفينة ومن شأنه أن يؤثر على سيرها إذا كانت في البحر الإقليمي الجزائري (المادة 3)، وأن يوجه الإخطار إلى الإدارة البحرية الإقليمية والمصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ (المادة 4)، وأن يتضمن هذا الإخطار معلومات تخص هوية السفينة، تاريخ الحادث وساعته وطبيعته، الموقع الجغرافي وقت الحادث، الحالة الجوية، نوعية المواد الضارة والملوثة وكميتها... إلخ. راجع: الجريدة الرسمية (ج.ج.د.ش)، العدد 44، السنة (20) لـ 25 أكتوبر 1983.

سبتمبر 1994 يتضمن تنظيم مكافحة تلوث البحر وإحداث مخططات استعجالية،⁽¹⁾ وهو عبارة مخطط وطني مرفوق بمخططات جهوية وولائية تهدف إلى تنفيذ منظومة صارمة وتطويرها في مجال الوقاية من أي شكل من أشكال تلوث البحر وكشفه ودراسته ومراقبته ومكافحته. كما يهدف أيضا إلى تنظيم ميداني فعال يستند إلى التنسيق بين السلطات المدنية والعسكرية والهيئات الوطنية المعنية التي يمكنها أن تشارك في مكافحة تلوث البحر بالوسائل التي تملكها في حالة التدخل الإستعجالي... (المادة 3)؛ وتخضع كافة المياه الخاضعة للقضاء الوطني للتدابير التي تتخذ في مجال هذا المخطط الإستعجالي، والذي يمكن تنفيذه كذلك في المياه الدولية إذا كان من شأن التلوث أن يهدد الإقليم البحري الوطني (المادة 4). وتعدُّ مخطط تل البحر الوطني لجنة وطنية⁽²⁾ تدعى بـ "لجنة تل البحر الوطنية" على أساس المبادئ العامة كما هي محددة بقرار وزاري مشترك بين وزير الدفاع الوطني والوزير المكلف بحماية البيئة والوزير المكلف بالنقل (المادة 5).

وتمكيننا لمخطط "تل البحر" من التنفيذ بكل الإمكانيات المتاحة، فقد عززّ المشرع الجزائري منظومته التشريعية المدعمة، فأصدر المرسوم الرئاسي رقم 290/95 المؤرخ في 30 سبتمبر 1995، المتضمن إنشاء المركز الوطني والمراكز الجهوية لعمليات المراقبة والإنقاذ في البحر، ثم أتبعها بإصدار القرار الوزاري لـ 10 أكتوبر 1998 المتضمن تحديد المبادئ العامة التي تحكم إعداد مخطط "تل البحر"، ثم القرار الوزاري لـ 06 فيفري 2002 المتعلق بتشكيل وطرق عمل لجان "تل البحر" الولائية، مضافا إليها القانون رقم 02/02 المؤرخ في 5 فيفري 2002 المتعلق بحماية وتقييم الساحل، وهو القانون الذي ساعد على تمكين لجنة تل البحر الوطنية من إعداد "التقرير الوطني لحالة ومستقبل البيئة RNE"^{*} من إعداد "مخطط تهيئة الساحل PAC"^{**}، هذا فضلا عن اعتمادها على جملة من

⁽¹⁾ الجريدة الرسمية (ج.د.ش)، العدد (59)، السنة (31) لـ 21 سبتمبر 1994.

⁽²⁾ وحسب نص المادة (6) من هذا المرسوم، فإنه "يرأس لجنة تل البحر الوطنية الوزير المكلف بحماية البيئة وتتكون من :

- ممثلي وزير الدفاع الوطني (قيادة القوات البحرية وقيادة الدرك الوطني).
- ممثل وزير الشؤون الخارجية.
- ممثل الوزير المكلف بالمالية.
- ممثلي الوزير المكلف بالداخلية (المديرية العامة للأمن الوطني والمديرية العامة للحماية المدنية).
- ممثلي وزير النقل (الأرصاد الجوية، الطيران المدني - الموانئ - البحرية التجارية).
- ممثل وزير البريد والمواصلات.
- ممثلي الوزير المكلف بالأشغال العمومية (مخبر الدراسات البحرية والديوان الوطني للإشارة البحرية).
- ممثلي الوزير المكلف بالطاقة (سوناطراك).

يمكن اللجنة أن تستعين بأي شخص يفيدها بحكم كفاءته."

الإتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر، ويعتبر موضوع تلوث البيئة البحرية من أولى اهتماماتها. (1)

وفضلا عن مخطط "تل البحر" وما قرّره من تدابير لحماية المياه الخاضعة للقضاء الوطني يتعين على السفن الأجنبية مراعاتها، فقد عزز المشرع الجزائري منظومته التشريعية لحماية البيئة ككل، وما تعلق منها بالوسط البحري بصفة خاصة، ويظهر ذلك جليا في إصداره لعدد من القوانين المطّردة مع نهاية التسعينات وبداية الألفية الجديدة، وهي تشريعات تُظهر بوجه عام، تأثر الجزائر بالعمولة البيئية وحرصها على ألا تبقى بمعزل عما يحيط بها من اتجاهات عالمية أبرزت البيئة عموما، والبحرية خصوصا، كواحدة من أهم مواضيع القانون الدولي العام تمكنت من شغل بال المجموعة الدولية ككل. ذلك أنه قد أصدرت الجزائر مرسومها التنفيذي رقم 199/99 المؤرخ في 18 أوت 1999 المحدد للقانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية(2)، وبموجبه حولت لهذه السلطة صلاحيات هامة وواسعة في جميع ميادين التسيير والإستغلال المينائي وقد أوكلت إليها من بين مهام رئيسية أخرى، مهمة السهر على احترام القواعد العامة والخاصة المنظمة لمساحات الماء والمنشآت المينائية، وتلك المتعلقة بأمن الملاحة وطرق المرور والنظافة والوقاية من الحرائق والتلوث، ولها كذلك صلاحية إعداد مخططات الإستعجال والتدخل وامتلاك وسائل الإتصال ومكافحة التلوث... (المادة 6).

ثم عمد المشرع الجزائري إلى المصادقة على مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر المتوسط الموقعة بمالطا في 11 جويلية 1997، وهذا بموجب المرسوم الرئاسي رقم 58/2000 المؤرخ في 13 مارس 2000، والذي تضمن إصدارها في الجريدة الرسمية كذلك. (3) وتعتبر مذكرة التفاهم لعام 1997 اتفاقية هامة في مجال الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء التي لها اتخاذ عدد من التدابير في مواجهة السفن الأجنبية التي لا تستوفي مقاييس السلامة أو من شأنها

(1) وهذه الإتفاقيات هي :

- اتفاقية برشلونة لحماية البحر المتوسط من التلوث لـ 16 فيفري 1976.
- البروتوكول المتعلق بالتعاون في مجال مكافحة تلوث البحر المتوسط بالحروقات وغيرها من المواد الضارة، الموقع في برشلونة في 16 فيفري 1976.
- اتفاقية الأمم المتحدة حول قانون البحار لعام 1982.
- الإتفاقية الدولية لعام 1992 حول المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالحروقات (CLC.92).
- الإتفاقية الدولية لعام 1992 المتعلقة بإنشاء الصندوق الدولي لتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالحروقات (Fund)
راجع في شأن ما سبق وبخصوص بعض الإتفاقيات المقترحة للمصادقة عليها.

Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement. Comité TELBAHR national. Op.Cit., 19-23.

(2) الجريدة الرسمية، العدد (57) ، السنة (36) لـ 22 أوت 1999.

(3) الجريدة الرسمية العدد (13) ، السنة (37) لـ 15 مارس 2000.

إلحاق ضرر بالبيئة البحرية. ومن هذه التدابير، إجراءات التفتيش واستكمال نواحي القصور والإحتجاز أو الإيقاف إلى غير ذلك من الأحكام.

كما أصدرت الجزائر قانونها رقم 19/01 المؤرخ في 12 ديسمبر 2001 المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها⁽¹⁾، وهو قانون يهدف إلى الوقاية والتقليص بصفة عامة، من إنتاج وضرر النفايات وتنظيم فرزها وجمعها ونقلها ومعالجتها وتثمين إعادة استعمالها أو برسكلتها؛ وقد خصص الفصل الثاني من هذا القانون لتنظيم حركة ونقل النفايات ومنع استيراد النفايات الخطرة.

كما أوردف المشرع الجزائري إصدار المرسوم التنفيذي رقم 410/04 المؤرخ في 14 ديسمبر 2004، الذي يحدد القواعد العامة لتهيئة واستغلال منشآت معالجة النفايات وشروط قبولها على مستوى هذه المنشآت، مدعوما بتشريعات أخرى مدعمة كذلك⁽²⁾، ثم أضاف إليها المرسوم التنفيذي رقم 418/04 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004 المتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها⁽³⁾، دون إغفال الإشارة إلى تدابير النظام العام لإستغلال الموانئ وأمنها، المحددة بموجب المرسوم التنفيذي رقم 01/02 المؤرخ في 6 جانفي 2002، وهو مرسوم يتضمن قواعد جدّ مفصلة تخص الجانب الأمني لإستغلال الموانئ وشروط دخول السفن إليها والخروج منها، والوقاية من الكوارث ومكافحتها، وكذا شروط نقل المواد الخطرة في الموانئ إلى غير ذلك من الأحكام التي تجب مراعاتها، وهي أحكام ترمي في جملتها إلى اتقاء تلوث المياه الخاضعة للقضاء الوطني.

4) حِمَايَةُ الكَابَلَاتِ وَخُطُوطِ الأَنْبَيبِ: تعتبر حماية الكابلات وخطوط الأنابيب من المواضيع ذات الصلة بالبيئة والوسط البحري، كما أنها من المواضيع الحديثة نسبيا مقارنة مع المواضيع الكلاسيكية التي عرفها قانون البحار، كموضوع اتساع البحر الإقليمي والصيد.

ذلك أنه عندما تم الإكتشاف العلمي للبرق السلكي وظهرت أهميته في الإتصال بين الدول، بدأ التفكير في سبل ربط هذه الدول بعضها ببعض بهذا الإكتشاف، وكان وصلُ الدول المتاخمة بخطوط وكابلات اتصال مطمورة تحت الماء أمرا ميسرا لإقتراب تحومها، فكان أن شرع في تنفيذ هذا

(1) الجريدة الرسمية، العدد (77) لـ 15 ديسمبر 2001.

(2) كالمرسوم التنفيذي رقم 409/04 المؤرخ في 14 ديسمبر 2004 يحدد كفاءات نقل المواد الخطرة. الجريدة الرسمية، عدد (81) السنة (41) لـ 19 ديسمبر 2004. كما دعم المشرع الجزائري بموجب المرسوم التنفيذي رقم 104/06 المؤرخ في 28 فيفري 2006 منظومته التشريعية بإصداره قائمة النفايات بما في ذلك النفايات الخاصة الخطرة، وهي تحتوي على خصائص جميع النفايات وفق المقاييس الدولية المعمول بها، وتتضمن ملاحق بتسميات هذه المواد ورموزها، أصنافها ومقاييس خطورتها. الجريدة الرسمية العدد (13) السنة (43) لـ 5 مارس 2006.

(3) الجريدة الرسمية، العدد (82) السنة (41) لـ 22 ديسمبر 2004.

المشروع منذ عام 1840، وأُرسى أول خط برقي سلكي على قاع البحر في 25 سبتمبر 1851 ليصل بين "دوفر" و"كاليف"، ثم أُرسى خطان آخران سنتي 1852 و1853 لبريطانيا بين "فولكستون" و"بولونيا" وبين "أوستاند" ببلجيكا و"رامسجيت" ببريطانيا، ثم أنشئ أول خط بين القارات عن طريق البحر الأبيض المتوسط عام 1870 بين "مرسيليا" و"بونه"، ثم أُرسى أول خط برقي سلكي عبر المحيط الأطلسي في 27 جويلية 1866 يربط بريطانيا بالولايات المتحدة الأمريكية.⁽¹⁾

وأمام انتشار مدّ خطوط البرق السلكي بين الدول، سارعت هذه الأخيرة إلى حمايتها بموجب معاهدات ثنائية دولية، تعتبر أول بادرة لها محاولة الولايات المتحدة عام 1860 الدعوة إلى عقد معاهدة تهدف إلى معاقبة تخريب الكابلات والخطوط واعتبار هذا الفعل قرصنة، غير أن هذه المحاولة لم تجد استحباباً لها خاصة مع اندلاع الحرب الفرنسية الألمانية عام 1870، متبوعة بمحاولة كل من البرازيل، هايتي، فرنسا والبرتغال إبرام معاهدة بخصوص حماية هذه الكابلات في 16 ماي 1864، وهي المحاولة التي باءت بالفشل كذلك.⁽²⁾

ومع ذلك، فقد أثرت هذه الحماية بموجب اتفاقية تنظيم المصائد في بحر الشمال لعام 1881، أين اتفقت الدول على اتخاذ المقاييس الفعّالة لحمل الصيادين التابعين لهذه الدول على عدم التعرض لهذه الخطوط؛ ثم تمت الدعوة عام 1882، إلى عقد مؤتمر لهذا الغرض واحتضنته باريس، أسفر عن إبرام اتفاقية باريس حول حماية الكابلات المغمورة الموقع عليها في 14 مارس 1884⁽³⁾، وهي الاتفاقية التي بقيت مصدر كلّ الإلتزامات المترتبة عن واجب حماية هذه الخطوط، سواء ما تعلق منها بالتشريع الداخلي للدول، أو ما أبرم فيما بينها من معاهدات.

وبدورها، فقد اعتمدت لجنة القانون الدولي على معاهدة 1884 منذ أولى دوراتها عام 1950 وهذا أثناء إعدادها لمشروع تقنين قانون البحار، وقد رأت اللجنة مدّ أحكام هذه المعاهدة لتسري على حالة خطوط الأنابيب المغمورة زيادة على خطوط الكابلات؛ ثم اعتمد مؤتمر جنيف لعام 1958 هذه الأحكام فأقرّها ضمن نطاق اتفاقية أعالي البحار⁽⁴⁾ التي قضت في المادة (26) منها بحق كل الدول في إرساء كابلات بحرية وأنابيب في قاع البحار العالية، ثم ألزمت الدول الساحلية بموجب مادتها (27) بالألا يشكل استغلال جرفها القاري عائقاً أمام حرية الدول الأخرى في مدّ هذه الخطوط

⁽¹⁾ أنظر: د. حامد سلطان، د. عائشة راتب، صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 613.
⁽²⁾

Leon.D.M.Nelson. « Câbles et pipelines sous-marins ». *Chapitre 16. Traité du nouveau droit de la mer. Op. Cit., P809.*

⁽³⁾ Voir: *Ibid*, P809-810 ; Notamment: E.Langvant. Tome II. Op.Cit., P18.

⁽⁴⁾ أنظر: د. حامد سلطان، د. عائشة راتب، صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 614، وكذا: راجع: د. غسان هشام الجندي، الروائع المدثرة في قانون البحار، المرجع السابق، ص 135، وأيضاً: Leon.D.M.Nelson. *Op. Cit., P812, 813.*

والأنابيب، وأن تلتزم كل الدول بأن تصدر من التشريعات الداخلية ما يكفل معاينة رعاياها أو السفن التي تحمل علمها، الذين يتسببون عن قصد أو إهمال في إتلاف هذه الكابلات والأنابيب المغمورة.

وجاءت الإتفاقية العامة صريحة في نصها بموجب البند (ج) من الفقرة الأولى من المادة (21) على أحقية الدولة الساحلية في « أَنْ تَعْتَمِدَ... قَوَانِينِ وَأَنْظِمَةً بِشَأْنِ الْمُرُورِ الْبَرِيِّ عِبْرَ الْبَحْرِ الْإِقْلِيمِيِّ... تَتَنَاوَلُ... (ج) حِمَايَةَ الْكَابَلَاتِ وَخُطُوطِ الْإِنْتَابِيِّ»⁽¹⁾، كما أقرت حكما مشابها لما قرره المادة (27) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار ضمته المادة (79) التي جاءت تحت عنوان "الكَابَلَاتُ وَخُطُوطُ الْإِنْتَابِيِّ الْمَغْمُورَةِ عَلَى الْجُرْفِ الْقَارِيِّ" فقررت بموجب فقرتها الأولى حق جميع الدول في مدّ هذه الخطوط، وفي فقرتها الثانية، بعدم جواز عرقلة الدولة الساحلية وضع أو صيانة هذه الكابلات أو الأنابيب مع خضوع تعيين مسارها في الجرف القاري لموافقة هذه الدولة (الفقرة 3)، وبعدم المساس بحق هذه الدولة في وضع شروط هذه الخطوط إذا كانت تدخل في بحرها الإقليمي (الفقرة 4)... إلخ.

ومهما يكن من أمر الصيغة الدولية التي أخذتها حماية هذه الكابلات والأنابيب، فإن الدول قد تعاملت مع حمايتها بموجب تشريعاتها الداخلية بصورة إنفرادية معتمدة على اتفاقية 1884 مباشرة. فبلجيكا، وعقب التوقيع على معاهدة 1884 مباشرة، أصدرت قانونها لـ 18 أبريل 1885 المتعلق بتحديد الجزاءات الجنائية على مخالفة نصوص اتفاقية 1884، كذلك أصدرت البرازيل اللوائح رقم 5796 لـ 11 جوان 1940 لتقضي بمعاينة كل من يلحق ضررا أو تلفا بهذه الخطوط، وهي أمثلة من بين تشريعات أخرى اعتمدت على معاهدة 1884.⁽²⁾

أما عن حالة اللوائح الجزائرية المتضمنة حماية الكابلات وخطوط الأنابيب والتي يتعين على السفن - ولاسيما الأجنبية منها - أن توليها المراعاة الواجبة تحت طائلة العقوبات، وفضلا عن انضمام الجزائر إلى اتفاقية 1984،⁽³⁾ فقد أوردتها المشرع الجزائري بموجب القانون رقم 03/2000 المؤرخ في 5 أوت 2000، المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالبريد وبالمواصلات السلكية واللاسلكية⁽⁴⁾، حيث نصت المادة (126) منه على وجوب أن يخطر السلطات بمجرد وصوله لأول ميناء كل قائد سفينة أو شخص

⁽¹⁾ وهو نص مستوحى من نص البند (د) من المادة (185) من المشروع الذي تقدمت به فيجي في وثيقة (A/Conf.62/C.2/L.19)، أنظر: Leon.D.M.Nelson. Op. Cit., P815.

⁽²⁾ راجع فحوى هذه التشريعات في: د. محمد عوض المر، المرجع السابق، ص 603، 604.

⁽³⁾ وهذا بموجب الأمر رقم 13/76 المؤرخ في 20 فيفري 1976. الجريدة الرسمية عدد 1976/23.

⁽⁴⁾ الجريدة الرسمية، العدد (48)، السنة (37) لـ 6 أوت 2000.

على متن السفينة يقطع أحد الكوابل البحرية عمداً أو بسبب إهمال أو عدم مراعاة للقوانين ويحدث له تلفاً قد يترتب عنه التوقف أو تعطل المواصلات السلوكية أو اللاسلوكية.

وتعاقب المادة (140) من القانون سالف الذكر بالحبس من شهرين إلى سنة، وبغرامة مالية من 5000 دج إلى 20000 ، كل من يقوم بقطع كابل بحري قماونا أو خطأ أو حرقاً للتنظيمات. كما كفل القانون سالف الذكر جملة من اللوائح الأخرى واجبة المراعاة، فقضى في المادة (142) بالمعاقبة بغرامة مالية من 20000 إلى 100.000 دج: "1- قائد السفينة القائم بتصليح أو مدّ كابل بحري الذي لا يراعي قواعد الإشارة المعتمدة لإتقاء الاصطدامات. 2- قائد أية سفينة لا ينسحب أو لا يتعد بميل ملاحى على الأقل عن السفينة القائمة بمدّ أو تصليح كابل بحري عندما يلاحظ أو يكون بوسعه ملاحظة هذه الإشارات. 3- قائد أية سفينة لا يتعد عن خط الطوافي بربع ميل ملاحى على الأقل عندما يرى أو يكون بوسعه أن يرى الطوافي الدالة على موقع الكوابل".

كما تعاقب المادة (143) "بالحبس من شهرين (2) إلى ستة (6) أشهر وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 50.000 دج:

1- قائد أية سفينة يرمي المرساة على بعد أقل من ربع ميل ملاحى من كابل بحري والذي بوسعه أن يحدد موقعه بواسطة خطوط الطوافي أو غيرها، أو كان قد ربط السفينة بطوافة مخصصة للدلالة على موقع الكابل باستثناء حالات القوة القاهرة.

2- صاحب أي مركب صيد، لا يئأ بأجهزته أو شباكه بقدر ميل ملاحى على الأقل عن السفينة القائمة بمدّ أو تصليح كابل بحري ، غير أن لمرآكب الصيد التي تلمح السفينة أو بوسعها أن تلمح الإشارات المعتمدة للسفينة ، وقصد الإمتثال للإندار ، الأجل الضروري للإنتهاء من العملية الجارية على ألا يتجاوز هذا الأجل 24 ساعة.

3- صاحب أي مركب صيد لا يئأ بأجهزته أو شباكه بقدر ربع ميل ملاحى على الأقل عن خط الطوافي المخصصة للدلالة على الكوابل البحرية".

دال) القَوَانِينُ وَاللُّوَانِحُ الْمُتَعَلِّقَةُ بِتَنْظِيمِ سَيْرِ الْمَلَاَحَةِ الْبَحْرِيَّةِ وَضَمَانِ أَمْنِهَا: قضت المادة

(21) من الإتفاقية العامة بأحقية الدولة الساحلية في اعتماد قوانين وأنظمة تتعلق بسير الملاحة البحرية في بندين مختلفين هما: البند (أ) من فقرتها الأولى الذي نص على « سَلَامَةِ الْمَلَاَحَةِ وَتَنْظِيمِ حَرَكَةِ الْمُرُورِ الْبَحْرِيِّ » ، والبند (ب) الذي نص على « حِمَايَةِ وَسَائِلِ تَيْسِيرِ الْمَلَاَحَةِ وَالتَّسْهِيْلَاتِ الْمَلَاَحِيَّةِ وَعَبْرَ ذَلِكَ مِنَ الْمُرَافِقِ أَوْ الْمُنَشَّاتِ » ، كما أشارت إلى جانب منه الفقرة الثانية من هذه المادة بنصها على أن: «لَا تَنْطَبِقُ هَذِهِ الْقَوَانِينُ وَالْأَنْظِمَةُ عَلَى تَصْمِيمِ السُّفُنِ الْأَجْنِبِيَّةِ أَوْ مُعَدَّاتِهَا أَوْ تَكْوِينِ طَوَاقِمِهَا إِلَّا إِذَا كَانَ الْغَرَضُ مِنْهَا إِعْمَالُ قَوَاعِدِ أَوْ مَعَايِيرَ دَوْلِيَّةٍ مَقْبُولَةٍ عُمُومًا»، وأردفت الفقرة

الرابعة بأن تمثل « السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البري خلال البحر الإقليمي لجميع هذه القوانين والأنظمة ولجميع الأنظمة الدولية المقبولة عموماً بشأن منع المصادمات في البحر. » إن هذه الأحكام - والتي تقابلها تلك المنصوص عليها في المادة (17) من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي لعام 1958- (1) تندرج ضمن أحكام القانون الدولي العام، وهي تعتبر نتاج الجهود الدولية في التقنين أكثر من كونها نتاج أعمال تشريعية إنفرادية عمدت إليها دولة أو مجموعة من الدول في إطار ضيق ومحصور. ولعل هذا ما دعى المؤتمر الثالث إلى إحلال الفقرة الثانية من المادة (21) المشار إليها آنفاً، والتي تقضي بعدم جواز أن تعتمد الدولة الساحلية من القوانين ما تلزم به السفن الأجنبية في مجال تصاميم السفن وبنائها ومعداتها وأطقمها إلا إذا كانت هذه القوانين تهدف إلى تطبيق الأحكام والمعايير الدولية المنطبقة في هذا الموضوع لما تكتسبه هذه الأخيرة من بعد دولي لا يجب أن تستفرد به الدولة الساحلية أو أن تعالجه بتشريع داخلي منعزل.

فموضوع السلامة البحرية من المواضيع التي جذبت اهتمام المنتظم الدولي مبكراً عقب الحادث المروع الذي تعرضت له السفينة "تيتانيك" إثر اصطدامها بالجبل الثلجي عام 1912، حيث سارع المنتظم الدولي إلى إبرام معاهدة 1914 حول تأمين سلامة الأرواح والأمن البحري رغم حيلولة الحرب العالمية الأولى دون دخولها حيز التنفيذ. (2)

وقد تتالت الجهود الدولية بعد ذلك، حيث أبرمت في 31 ماي 1929، معاهدة لندن حول سلامة الأرواح في البحار، إنحصرت أحكامها في توحيد مقاييس بناء السفن ومعداتها وأجهزة اتصالاتها، ثم أبرمت معاهدة لندن كذلك لـ 10 أوت 1948 حول سلامة الأرواح في البحار لتحل معاهدة 1929، متبوعة بمعاهدة لندن لعام 1960 حول سلامة الأرواح في البحار، والتي خضعت لتعديلات عديدة (3)، إلى أن تمكنت المنظمة البحرية الإستشارية الدولية من اعتماد الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار "Solas/74" في لندن بتاريخ 01/11/1974، وهي معاهدة تعبر من أهم المعاهدات التي عنيت بمجال السلامة البحرية وتتضمن قواعد إلزامية في بناء السفن وتجهيزها وضمائم مقاييس السلامة على متنها، كما أرفقت بملاحقين إضافيين عامي 1978 و 1988 (4)، فضلاً عن أهم

(1) وتنص المادة (17) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي على أنه: "يجب على السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البري مراعاة القوانين والأنظمة التي تسنها الدولة الشاطئية" وفقاً لهذه المواد وقواعد القانون الدولي الأخرى وخاصة القوانين والأنظمة المتعلقة بالنقل والملاحة".

(2) أنظر: د. صالح الغرجومي، المرجع السابق، ص 585، وراجع أيضاً ص 124-125 من هذه الأطروحة.

(3) وهي تعديلات عمدت إليها المنظمة البحرية الإستشارية الدولية في عام 1966، 1967، 1968 حتى عام 1973. وقد سبقت الإشارة إلى ذلك. راجع ص 126 من هذه الأطروحة.

(4) راجع بخصوص هذا الموضوع ص 126-127 من هذه الأطروحة. وللإشارة، فإن معاهدة سولاس قد جاءت متزامنة مع عدد آخر من الإتفاقيات ذات الصلة، كالإتفاقية الدولية لقياس الطنة لعام 1969، واتفاقية خطوط الشحن لعام 1966، فضلاً عن معاهدات أخرى

إنجاز حققته المنظمة البحرية الدولية باعتمادها خلال مؤتمر ديسمبر 2002 لمنظومة "القواعد الدولية بشأن تأمين سلامة السفن والموانئ ISPS.code" كتعديل وتعزيز لمعاهدة سولاس سالفة الذكر. أما عن المعايير الدولية بخصوص أطقم السفن، فهي الأخرى من المواضيع التي حظيت بالتقنين الدولي، إذ حظيت بجانب هام من أحكام معاهدة سلامة الأرواح في البحر لعام 1948، وكذا معاهدة 1960 حول سلامة الأرواح في البحر كذلك، إلى أن تمكن المنتظم الدولي من تخصيصها بمعاهدة مستقلة وشاملة، هي معاهدة لندن لـ 1978/7/7 بخصوص مستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال المناوبة للملاحين (STCW)، وهي الإتفاقية التي انعقدت على أثر غرق الناقل "أموكو كاديز" على السواحل الفرنسية في 16 مارس 1978 من بعد أن تبين أن سبب الحادث نقص في كفاءة وعدد الطاقم.⁽¹⁾

كذلك يعتبر موضوع المصادمات في البحر من المواضيع التي كفل القانون الدولي سبل الوقاية منها، ويمكن الرجوع في ذلك إلى الإتفاقية الدولية الخاصة بمنع المصادمات في البحر لـ 17 جوان 1960، وإلى معاهدة 1 جانفي 1972 حول منع التصادم في البحر التي تمكنت المنظمة البحرية الإستشارية الدولية من إقرارها على أنقاض معاهدة 1960، وهي معاهدة ضخمة تتضمن 38 قاعدة موزعة على 5 أجزاء تشمل كل أحكام الملاحة التقنية وقواعد قيادة السفن.⁽²⁾

وأمام هذا العرض الموجز، يمكن القول بأن موضوع الأمن والسلامة البحرية ومنع التصادم وغيرها من المسائل ذات الصلة هي من اختصاص القانون الدولي أكثر مما لو كانت نتائج تشريع انفرادي لدولة من الدول؛ ولذلك، جاء نص الفقرة الثانية من المادة (21) بحكمه بعدم جواز أن يفرض على السفن الأجنبية قوانين داخلية في المسائل المذكورة آنفا إلا إذا كان غرضها هو تنفيذ المعايير الدولية المنطبقة في تلك المجالات، وطبيعي أن هذه المعايير الدولية هي جملة الأحكام الواردة في مختلف الإتفاقيات التي سبقت الإشارة إليها .

إن حكم الفقرة الثانية من المادة (21) سالفة الذكر، قد تم إقراره أيضا في موضع آخر من الإتفاقية العامة وهو المادة (93) المعنونة بـ "وَأَجِبَاتُ دَوْلَةِ الْعَلَمِ". فهذه المادة إذ أوردت بعض الواجبات وألقتها على عاتق دولة العلم، لم تغفل أن تحيل بصدد المسائل ذات الصلة بموضوع السلامة البحرية وكل ما يتصل بها إلى المعايير الدولية كذلك. فقد نصت الفقرة الثالثة منها على أن: « تَتَّخِذُ

لاحقة، كالإتفاقية الخاصة بالبحث والإنقاذ لعام 1979، واتفاقية الإتصالات اللاسلكية البحرية بواسطة الأقمار الصناعية "Immarsat" لعام 1976، مضافا إليها كذلك إتفاقية روما لعام 1988 حول قمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية. وقد سبقت الإشارة إلى هذه الإتفاقية في ص 128 من هذه الأطروحة.

⁽¹⁾ راجع ص 133 و ص 415-416 من هذه الأطروحة.

⁽²⁾ راجع ص 136 من هذه الأطروحة.

كُلُّ دَوْلَةٍ ، بِالنَّسْبَةِ إِلَى السُّفُنِ الَّتِي تَرْفَعُ عَلَمَهَا ، مَا يَلْزَمُ مِنَ التَّدَابِيرِ لِتَأْمِينِ السَّلَامَةِ فِي الْبِحَارِ وَذَلِكَ فِيمَا يَتَعَلَّقُ ، بَعْدَهُ أُمُورٌ مِنْهَا:

(أ) بِنَاءُ السُّفُنِ وَمُعَدَّاتِهَا وَصَلَاحِيَّاتِهَا لِلْبِحَارِ؛

(ب) تَكْوِينُ طَوَاقِمِ السُّفُنِ ، وَشُرُوطِ الْعَمَلِ الْخَاصَّةِ بِهِمْ ، وَتَدْرِيْبُهُمْ ، آخِذَةً فِي الْإِعْتِبَارِ الصُّكُوكِ الدَّوْلِيَّةِ الْمُنْطَبِقَةِ؛

(ج) إِسْتِخْدَامُ الْإِشَارَاتِ وَالْمَحَافِظَةِ عَلَى الْإِتِّصَالَاتِ وَمَنْعُ الْمَصَادِمَاتِ.»

وإلى نفس الحكم كذلك، ذهب البند (ج) من الفقرة الرابعة من المادة (94) حين قضى بـ: «أَنْ يَكُونَ الرَّبَّانُ وَالضُّبَّاطُ، وَإِلَى الْمَدَى الْمُنَاسِبِ أَفْرَادُ طَاقِمِ السَّفِينَةِ، عَلَى دَرَايَةِ تَامَّةٍ بِالْأَنْظِمَةِ الدَّوْلِيَّةِ الْمُنْطَبِقَةِ فِيمَا يَتَعَلَّقُ بِسَلَامَةِ الْأُرُوحِ فِي الْبِحَارِ، وَمَنْعِ الْمَصَادِمَاتِ، وَمَنْعِ التَّلَوُّثِ الْبَحْرِيِّ وَخَفْضِهِ وَالسَّيْطِرَةِ عَلَيْهِ، وَالْمَحَافِظَةِ عَلَى الْإِتِّصَالَاتِ بِوِاسِطَةِ الرَّادِيُو وَأَنْ يَكُونُوا مُطَالِبِينَ بِمُرَاعَاةِ تِلْكَ الْأَنْظِمَةِ.»

ومع ذلك، فإن الإتفاقية العامة قد حولت للدولة الساحلية صلاحية تأمين سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور في بحرها الإقليمي بموجب أنظمتها الخاصة تبعاً لما تقتضيه مصلحتها، ولها كذلك وفق نص المادة (22)، وإذا اقتضت سلامة الملاحة ذلك، «...أَنْ تَفْرِضَ عَلَى السُّفُنِ الْأَجْنِبِيَّةِ الَّتِي تُمَارِسُ حَقَّ الْمُرُورِ الْبَرِيِّ خِلَالَ بَحْرِهَا الْإِقْلِيمِيِّ اسْتِخْدَامَ الْمَمَرَاتِ الْبَحْرِيَّةِ وَاتِّبَاعَ نَظْمِ تَقْسِيمِ حَرَكَةِ الْمُرُورِ الَّتِي قَدْ تُعَيِّنُهَا أَوْ تُقَرِّرُهَا لِتَنْظِيمِ مُرُورِ السُّفُنِ.»

ومعظم الدول لم تحمل النص على ميادين السلامة البحرية في بحرها الإقليمي بموجب تشريعاتها ولوائحها؛ وإذا كان عددٌ من هذه الميادين يجد أساسه في القانون الدولي كما رأينا في السابق، فإن عدداً آخر منه لا يبرح إطار التشريع الوطني المحض، وبحسب الزاوية التي تراه منها الدولة الساحلية.

فقواعد الإرشاد البحري حاضرة في جل تشريعات الدول الساحلية، منها ما تعتبره إلزامياً ومنها ما لا تقضي بإجباريته. والأصل أن إرشاد السفن يكون عبر المداخل التي تؤدي إلى الموانئ البحرية الداخلية أو في المياه القريبة المتاخمة لها، كما أن مهمته تقع على عاتق المرشدين البحريين الذين تعينهم الدولة لهذا الغرض، ومن ثم، فإن الدولة الساحلية تتكفل بتحديد شروطه وإجباريته، وتحديد المناطق التي يكون فيها غير إجباري.⁽¹⁾

⁽¹⁾ وينص التشريع الدانماركي رقم 201 لـ 28 جوان 1955 على عدم إجبارية الإرشاد البحري في المياه الدانماركية ما لم يكن الإرشاد مطلوباً للمصلحة العامة للملاحة البحرية، كما تنص اللوائح السوفياتية الصادرة عام 1960 بخصوص خدمات الإرشاد البحري، بأن

ومعظم التشريعات الوطنية تتضمن كذلك النص على الأحكام المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ ومنع المصادمات في البحر وحماية وسائط المساعدة البحرية، سواء بادراج الأحكام الواردة في الإتفاقيات الدولية ذات الشأن، أو بالنص على تنفيذها بتقرير جملة من التدابير والجزاءات على مخالفتها.⁽¹⁾

وعن حالة الجزائر، فالظاهر أنها كانت تميل إلى اعتماد الأحكام الدولية بالمصادقة على الإتفاقيات الدولية المتصلة بالموضوع ومن دون أن تتولى عملية إصدارها في الجريدة الرسمية مكتفية بنشر مرسوم تصديقها إلا في حالات نادرة لبعض الإتفاقيات الدولية لاسيما مع نهاية الثمانينات ثم عدلت عن ذلك بأن تولت عملية الإصدار وهذا خلال فترة التسعينات فما بعدها، هذا فضلا عن تكفلها بإصدار اللوائح والقوانين التي تكفل تنظيم بحرها الإقليمي وموانئها باعتبارها من صميم سلطاتها الداخلي. فبالنسبة للإرشاد البحري، فهو في الجزائر إجباري وجزء من نشاطات الدولة التي تتقاضى مستحقات مقابلة عنه، وقد نصت على أحكامه المادتان (172) و(173) من القانون البحري الجزائري، ومن قبلهما المادة (2) من الأمر رقم 39/71 المؤرخ في 17 جويلية 1971 التي تنص على أن: "يكون الإرشاد إلزاميا لجميع السفن الجزائرية والأجنبية"، بل وحتى بالنسبة للسفن الحربية الأجنبية، فهي خاضعة له أيضا عند دخولها الموانئ الجزائرية وهذا طبقا للمادة (4) من المرسوم رقم 194/72 المؤرخ في 1972/10/5 حول دخول وإقامة السفن الحربية الأجنبية في المياه الإقليمية الجزائرية.

هذه الأخيرة تقرر في المناطق التي تتوافر بها صعوبات ملاحية وهدفها ضمان سلامة السفن. أنظر: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص570.

⁽¹⁾ وقد دأبت الدول مبكرا على إصدار اللوائح التي تنظم بما ميادين السلامة البحرية. فاللوائح الملكية البلجيكية الصادرة في 1929/1/22 توجب على السفن الأجنبية مراعاة قوانينها في ما يخص منع التصادم في البحر (المادة 5) ، وهو نفس ما قضى به البند (647) من اللوائح الكندية للملاحة لعام 1934 ، كما تقضي اللوائح الدانماركية لـ 1951/3/28 المعدلة في شأن سلامة الملاحة بأن التدابير التي تتخذ على ظهر السفن الدانماركية من أجل اتقاء التصادم تصدر بقرار من وزير التجارة، كما يجدد القرار النطاق الذي تسري فيه هذه اللوائح على السفن الأجنبية في البحر الإقليمي، لاسيما فيما يتعلق بالإشارات. كما حولت المادة (2) من قانون السلامة البحرية الياباني لـ 27 أبريل 1948 هيئة السلامة البحرية مهمة تنفيذ القوانين في البحر ومنع الجرائم وقمعها ومباشرة عمليات الإنقاذ من الكوارث البحرية وإدارة وسائط المساعدة.

أما بالنسبة لبعض التشريعات التي أشارت إلى المعاهدات الدولية فأدرجتها ضمن نطاقها، فيمكن الإستئناس بحالة الأمر الجمهوري البولندي الصادر في 24 نوفمبر 1930 المتعلق بقواعد السلامة في البحار على متن السفن العابرة، والذي حول للوزير المكلف بالتجارة والصناعة أن يقرر سريان أحكامه على السفن الأجنبية المشمولة بالاتفاقيات الدولية المتعلقة بسلامة الأرواح في البحر (المادة 4)، وأن تسري هذه الأحكام على السفن الأجنبية ما لم تقض معاهدة بخلاف ذلك (المادتان 1 و 53). وإلى ذلك أيضا، ذهبت المادة (230) من اللوائح النيجيرية لعام 1962 في شأن الملاحة التجارية حيث يصدر الوزير المختص القواعد المتعلقة بمنع التصادم في البحر، وهي القواعد التي تكفل تنفيذ أحكام المعاهدات واللوائح المتعلقة بمنع التصادم في البحر. راجع محتوى هذه التشريعات وتشريعات أخرى شبيهة في: المرجع السابق، ص562-565.

وقد أعاد المشرع الجزائري تنظيم الإرشاد البحري بموجب المرسوم التنفيذي رقم 01/02 المؤرخ في 6 جانفي 2002 المحدد للنظام العام لإستغلال الموانئ، فاستبدل مصطلح "الإرشاد" الذي أعطى له معنى آخر⁽¹⁾ بكلمة "القيادة" التي تعنى وفق المادة (88) من المرسوم، بأنها "المساعدة التي تمنح للربابنة لقيادة سفنهم عند الدخول إلى الموانئ والرحب والخروج منها. وتتم من طرف مستخدمين مؤهلين تابعين للسلطة المينائية"، وتكون القيادة "إجبارية لجميع السفن الوطنية والأجنبية" (فقرة 2 من المادة (88))، كما أنها ذات مستحقات واجبة (المادة 89).

ومعظم التدابير المتصلة بمقاييس السلامة ومنع التصادم وحماية الأرواح في البحار وكفاءة الطاقم اقتبسها المشرع الجزائري من الأحكام الدولية عن طريق مصادقته على الإتفاقيات الدولية ذات الصلة، وبإصدارها أحيانا في الجريدة الرسمية. فقد صادقت الجزائر على معاهدة "سولاس 74". بموجب المرسوم رقم 510/83 لـ 27 أوت 1983، والذي تضمن في ذات الوقت مصادقتها على البروتوكول الملحق لعام 1978، ثم صادقت على البروتوكول الملحق الثاني لعام 1988. بموجب المرسوم الرئاسي رقم 2000/449 المؤرخ في 23 ديسمبر 2000.⁽²⁾ وفي مجال مؤهلات رجال البحر والطاقم وتكوينهم وعددهم، فقد صادقت الجزائر على المعاهدة الدولية المتعلقة بمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال المناوبة للملاحين لعام 1978 المختصرة بـ (STCW.78). بموجب المرسوم رقم 88/88 المؤرخ في 26 أفريل 1988⁽³⁾، فضلا عن إصدارها للمرسوم التنفيذي رقم 02/02 المؤرخ في 06 جانفي 2002 المحدد للقواعد المتعلقة بالإحتفاظ على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طنة بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها.⁽⁴⁾

وبخصوص مهام تنظيم الملاحة وأمنها وتقسيم حركة المرور، فقد كلف المشرع الجزائري بها السلطة المينائية بموجب المرسوم التنفيذي رقم 199/99 المؤرخ في 18 أوت 1999 المحدد للقانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية. ذلك أن هذه الأخيرة، وبموجب المرسوم سالف الذكر، قد أصبحت تمارس جميع الصلاحيات الأمنية والتنظيمية المتعلقة بالملاحة والأمن في الموانئ. فلها إمكانية القيام بإنشاء وهيئة مناطق خارجة عن الموانئ لفك اختناق هذه الأخيرة إذا اقتضى الأمر ذلك، ولها كذلك صلاحيات السهر على احترام جميع القواعد العامة والخاصة المنظمة لمساحات الماء والمنشآت المينائية والحفاظة عليها واستغلالها، وكذا تلك المتعلقة بأمن الملاحة وطرق المرور والنظافة والوقاية من

⁽¹⁾ وقد أوردت المادة (90) من المرسوم معنى الإرشاد فاعتبرته أنه عملية إمساك حبال السفن والقيام بعقدها وفكها في الأجهزة المخصصة لهذا الغرض في مبانى الإرساء.

⁽²⁾ الجريدة الرسمية (ج.ج.د.ش)، العدين 36 لعام 1983 و 03 لعام 2000.

⁽³⁾ الجريدة الرسمية (ج.ج.د.ش)، عدد 22 لعام 1988.

⁽⁴⁾ الجريدة الرسمية (ج.ج.د.ش)، العدد 01 لسنة 2002.

الحرائق والتلوث، ولها في كل ذلك شرطة المحافظة والإستغلال من طرف أعوانها المؤهلين فضلا عن إعدادها لمخططات الإستعمال والتدخل وامتلاك وسائل الإتصال... الخ المادة (6).

وفضلا عما سبق، فقد صادق المشروع الجزائري بموجب المرسوم الرئاسي رقم 58/2000 المؤرخ في 13 مارس 2000 على مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر المتوسط الموقعة في مالطا بتاريخ 11 جويلية سنة 1997 وقام بعملية إصدارها⁽¹⁾، وبذلك أصبح لزاما على السلطة المينائية الجزائرية أن تضطلع بتنفيذ أحكامها الرامية إلى إحلال الرقابة على السفن الأجنبية التي تتردد على الموانئ الجزائرية لمباشرة إجراءات التفتيش واستكمال أوجه القصور والإحتجاز والتوقيف إن استلزم الأمر ذلك، آخذة بعين الإعتبار الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، كالإتفاقية الدولية لخطوط الشحن لعام 1966، والإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح بالبحار (سولاس 1974) والإتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري (ماربول 1973)... الخ.

وبخصوص تهية العمل بالمدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية وخضوع السفن الجزائرية للتدابير الأمنية القاضية بها، فقد جاء المرسوم التنفيذي رقم 418/04 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004 ليتكفل بتعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها،⁽²⁾ وقد أنشأ لأجل ذلك، المخطط الوطني للأمن البحري والمينائي الذي يهدف إلى وضع مستويات أمنية للسفن الوطنية والمنشآت المينائية، وإصدار توصيات حول تدابير الوقاية من الحوادث الأمنية، ومهام التقييم والمراقبة الدورية لإحترام المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية، وتبليغ المنظمة البحرية الدولية بالمعلومات الخاصة في مجال الأمن البحري والمينائي...

وختلاصة لهذا العنصر، فإنني أقول بأن الجزائر لم تخرج عن حدود الأحكام الدولية التي كرستها الإتفاقيات الدولية التي استعرضت جزءا منها سلفا، فهي تكتفي في إقرار أحكامها إما بالمصادقة عليها، وإما بإصدارها كذلك. أما عن التشريع الداخلي المنفرد، فلم تعتمد الجزائر إليه إلا لتغطية المسائل اللصقية بالمصالح الوطنية البحتة، ومن دون أن يكون بينها وبين الأحكام الدولية أي تعارض يذكر؛ ومن بين المصالح الوطنية المحضة، مصالح الإرشاد البحري واجباريته، وتعيين السلطة المينائية وتأهيلها باختصاصات المراقبة والتنظيم والأمن المينائي، وتقسيم حركة المرور البحري بما يكفل الملاحة البحرية الآمنة للسفن الأجنبية خلال عملية مرورها البريء أو عند دخولها الموانئ الجزائرية .

(1) الجريدة الرسمية، عدد (13) لـ 15 مارس 2000.

(2) الجريدة الرسمية عدد (82) لـ 22 ديسمبر 2004.

المطلب الثاني

حق الدولة الساحلية في فرض شروط النفاذ إلى مياهها الداخلية

لا نزاع بين الفقهاء في عدم جواز الخلط بين النظام القانوني للمياه الداخلية من ناحية، وبين النظام القانوني للبحر الإقليمي من ناحية أخرى، فلكل من المنطقتين نظام خاص تستأثر به وينطبق في حدود معينة ويختلف عن الثاني في جوهره وطبيعته.

والمياه الداخلية هي تسمية تطلق على المساحات المائية الملاصقة للساحل حتى حد أدنى الجزر عند انحسار المياه، أو هي تلك المياه الواقعة في الجانب المواجه لليابسة من خط الأساس الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي؛ ويطلق عليها كذلك إسم "البحر الوطني" وأحيانا "الإقليم البحري".⁽¹⁾

وقد عرّفها المادة (8) من الإتفاقية العامة حين نصت على أنه: « باستثناء ما هو منصوص عليه في الجزء الرابع⁽²⁾، تُشكّل المياه الواقعة على الجانب المواجه للبحر من خط الأساس للبحر الإقليمي جزءاً من المياه الداخلية للدولة». ⁽³⁾

وتشمل المياه الداخلية جميع المساحات المائية الملاصقة للساحل حتى حد أدنى الجزر عند انحسار المياه، وكل ما يتخلل الإقليم البري من مياه، فضلا عن الموانئ والأحواض البحرية، الفرضات والبحار الداخلية (كبحر آزوف) والخلجان تبعا لبعض المعالم الجغرافية التي يمكن أن يكون لها أن تأثير على مساحته التي تجعل منه مجرا داخليا أو في جزء منه فقط.⁽⁴⁾

ولا جدال في أن المياه الداخلية جزء من إقليم الدولة الساحلية تمارس عليه سيادتها الكاملة بخلاف الحال في البحر الإقليمي؛ ومع ذلك، فإن مسألة النفاذ إلى الموانئ قد اعتبرت من أعنف المواضيع جدلا، وهذا بالنظر إلى أهميتها ومدى تأثيرها على المصالح العامة للجماعة الدولية.

ويُعرّف الميناء بأنه مكان خاص على ساحل الدولة معدّ لإستقبال السفن ومجهز لكي تقوم فيه بشحن وتفريغ البضائع وأخذ وإنزال الركاب. وتعتبر الموانئ داخلة ضمن إقليم الدولة ينطبق عليها النظام المنظم لأملاكها العمومية، ولها أن تخضع دخول السفن الأجنبية إليها إلى شروط تقرها لوائحها

⁽¹⁾ أنظر: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص11. و للإشارة، فإن هذه الإصطلاحات رددتها محكمة العدل الدولية في قضية النشاطات

العسكرية بنيكاراغو لـ 27 جوان 1986. راجع: Patrick Daillier, Alain Pellet. Op. Cit., P1056.

⁽²⁾ من الإتفاقية العامة وهو المتعلق بالمياه الأرخيبيلية (المواد من 46 إلى 54).

⁽³⁾ وهو التعريف الذي ورد كذلك في كل من المادة (185) من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958، كما ورد تعريف مشابه في المادة الأولى من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 أيضا، حيث تقضي بأن "تعبير أعالي البحار يقصد به كل أجزاء البحر التي لا تدخل في البحر الإقليمي أو المياه الداخلية للدولة".

⁽⁴⁾ كما هو الشأن بالنسبة لخليج سانتامونيكا بالولايات المتحدة الأمريكية الذي تتسع فتحته إلى 29 ميلا بحريا. أنظر:

Abdelwahab Bekhechi. Op.Cit., P41.

الصحية والجمركية، وأن تفرض عليها رسوما معينة مقابل خدمات تُؤدى إليها، والتي تعتبر الإرشاد البحري أهمها. (1)

وتخضع الموانئ عموماً، لنظام قانوني أُقرّ بموجب اتفاقية جنيف المؤرخة في 09 ديسمبر 1923 بهدف تيسير الملاحة الدولية، فضلاً عن اتفاقيات دولية أخرى عيّنت بتحديد الوضع القانوني للسفن الأجنبية فيها، مثل الإتفاقية الدولية الخاصة بتيسير الملاحة البحرية الموقعة في لندن في 9 أبريل 1965. (2)

والأصل العام، هو اعتبار الميناء جزءاً من إقليم الدولة يخضع لسيادتها واختصاصها، غير أن القيود الإتفاقية تؤدي إلى عدم جواز إقفال الموانئ عموماً في وجه السفن الأجنبية دونما سبب مشروع، لأن ذلك يتنافى مع ما أعدت له الموانئ أولاً، ولأن فيه إخلالاً بمبدأ حرية الملاحة البحرية وعرقلة للتجارة الدولية ثانياً؛ ومع ذلك، فإن حق النفاذ إلى المياه الداخلية بقي خاضعاً في منحه لسلطة الدولة التقديرية.

ولم تفلح حتى اليوم كل الجهود الفقهية التي سعت إلى استخلاص حق للسفن الأجنبية في النفاذ إلى المياه الداخلية واعتبار ذلك غير موقوف على موافقة هذه الدولة على غرار حق المرور البريء المقرر للسفن الأجنبية. ذلك أن الفقه، وفي معظم محاولاته بحث هذا الموضوع، لم يتمكن من إقرار شيء بخصوصه بالإعتماد على الجانب الفقهي وحده (3) ، ولم يتمكن كذلك من إقراره

(1) أنظر: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 108، 109، وأيضاً: T. Treves. Op.Cit., P781

(2) وقد دخلت الأولى حيز التنفيذ في 26 جويلية 1926، والثانية في 5 مارس 1967. أنظر: المرجع السابق، ص 109.

(3) و الحقيقة أن موضوع حق الدخول إلى المياه الداخلية يعتبر من بين أبرز وأهم المواضيع عرضة للنقاش والخلاف بالنظر إلى المحاولات والدراسات التي طرقت من طرف الفقه الدولي. فقد تبنى معهد القانون الدولي في دورته بلاهاي عام 1898 بعض المبادئ التي تقضي كقاعدة عامة بفتح الموانئ للسفن الأجنبية، إلا أن المعهد لم يتجاهل وجود استثناءات يمكن ورودها وتدعو إلى غلق الموانئ في وجه السفن الأجنبية سيما، إذا تعلق الأمر بأمن الدولة الساحلية أو بحماية بيئتها البحرية. وفي دورة ستوكهولم لعام 1928، عاد معهد القانون الدولي لتأكيد المبادئ التي أقرها في دورة 1898، على أنه أضاف إلزامية فتح الموانئ أمام السفن الأجنبية، وهي الإلزامية التي لم ترد في دورته السابقة، والتي كانت تقضي كقاعدة عامة، بخضوع فتح الموانئ أمام السفن الأجنبية لتقديرات الدولة الساحلية. كما ساند الفقيه " دو لابراديل de lapredelle " في تدخله أمام معهد القانون الدولي في دورة باريس عام 1910، فكرة إلزام الدول بفتح موانئها أمام السفن الأجنبية مؤسساً تدخله على مبدأ " حرية البحار"، غير أن تدخله هذا قوبل بمعارضة ونقد شديدين من قبل الفقيه " ديبوي Dupuy " في مقاله حول " حرية البحار " عام 1919، وقد كانت حجج هذا الأخير أكثر عقلانية وتأسيساً، الأمر الذي أدى إلى عدم إيجاد قبول فقهي دولي يؤدي إلى الإقرار بأن هناك حقاً ملزماً للدول الساحلية بفتح موانئها أمام السفن الأجنبية.

وعلى العموم فإن هناك عدداً من الاتفاقيات جاء كتوحيد للقوانين التي تناولت هذا الموضوع منها اتفاقية جنيف لعام 1923 المتعلقة بالنظام الدولي للموانئ البحرية، وهي الاتفاقية التي نصت على وجوب الدول المتعاقدة في التعامل بالمثل بناءً على المساواة في فتح موانئها وحرية قبول السفن الأجنبية فيها، على أن الاتفاقية اعتبرت أن مبدأ فتح الموانئ أمام السفن الأجنبية لا يمكنه أن يكون قاعدة بدون استثناءات، غير أن هذه الأخيرة يجب تبريرها في حالة استعمالها من قبل الدولة الساحلية. ومنها أيضاً، اتفاقية بروكسل لـ 10 ماي 1952 المتعلقة بتوحيد قواعد الإختصاص الجزائي والمدني، وكذا الاتفاقية الدولية لتسهيل المواصلات البحرية الدولية المضادة

بالإعتماد على القضاء أو على الممارسات والعمل الدولي الذي أظهرت العكس تماماً، وأن الدول لا تسمح بإشراك غيرها في تنظيم موانئها. بموجب أحكام دولية قد تلزمها بفتحها في وجه السفن الأجنبية.⁽¹⁾

لندن في 09 أبريل 1965 والتي حددت شروط دخول المراكب أكثر منها دخول السفن الأخرى خاصة الحربية، هاته الشروط التي لقيت قبولاً واستعمالاً عامين من قبل الدول، مما دل على أن العمل الدولي قد سار نحو إقرار شروط على الدخول إلى الموانئ. راجع فيما سبق: Saadeddine Sammar (The Right of entry into Maritime Ports) O.P.U /07. 1988. P6-52.

⁽¹⁾ ويمكن أن أسرد بعض الأمثلة التي يعتمد عليها الفقهاء لتبرير حق الدخول كممارسات دولية أو سوابق قضائية. فقد أقدمت الأرجنتين على غلق موانئها عام 1854 في وجه السفن الأجنبية وبدون سابق إشعار مسببة بذلك خسارة معتبرة لبعض السفن الأجنبية لا سيما البريطانية منها، مما دفع بهذه الأخيرة إلى المطالبة بالتعويض عن هاته الخسارة التي رأت بريطانيا أنها ناجمة عن الغلق المفاجئ للموانئ ودونما سابق إنذار وليس عن عدم حق الأرجنتين في غلق موانئها. وقد علق الفقيه "جيدل" على هذه القضية بقوله بأنه إذا دعت ضرورة أو ظروف استثنائية إلى غلق الموانئ، فإن هذا الإجراء لا يمكن القيام به بصورة تعسفية ودون أخذ بعض الاحتياطات المتمثلة على الأقل في إشعار الدول المستعملة للموانئ بضرورة القيام بهذا الإجراء، ولا يمكن - والحال هذه - التهرب من دفع التعويضات عن كل الخسائر التي نجمت عن اللجوء إلى هذا الإجراء وبهذه الصورة.

وكمثال آخر للممارسات الدولية في هذا الشأن، يمكن أخذ حالة الولايات المتحدة الأمريكية عام 1923 حيث منعت الدخول على أي سفينة جالبة إلى موانئها مواد كحولية سائلة. كذلك من هذه الممارسات، إقدام دولة غانا عام 1960 على غلق موانئها ومطاراتها في وجه السفن والطائرات التابعة لجنوب أفريقيا كمظهر لإعلان اعتراضها على سياسة هذه الأخيرة العنصرية.

ومن هذه الممارسات أيضاً، إتفاقية 19 جوان لعام 1964 المبرمة بين الولايات المتحدة الأمريكية والمملكة المتحدة والمتعلقة باستعمال موانئ هذه الأخيرة ومياهها الإقليمية من طرف السفينة النووية الأمريكية "Savana"، بحيث تقرر بموجب هاته الإتفاقية وجوب إخضاع دخول السفينة "Savana" إلى موافقة مسبقة من طرف المملكة المتحدة وقد اعتبرت هاته الإتفاقية كمثال لحق رفض دخول السفن الأجنبية إلى موانئ الدولة الساحلية، دفعت ألمانيا الفيدرالية لأن تبرم عدداً من الإتفاقات المشابهة لتمكين ناقلتها النووية "Otto hahn" من الدخول إلى الموانئ.

ومن بين الممارسات الدولية، يمكن هنا كذلك الإستدلال بحالة البرلمان النيوزلندي حين تبني في 4 جوان 1987 قانوناً يحرم دخول طائفة السفن النووية إلى الموانئ النيوزلندية، وقد أثار هذا القانون جدلاً قانونياً واسعاً بين الولايات المتحدة الأمريكية ونيوزيلاندا، عمدت معه الولايات المتحدة إلى ردود فعل سياسية اتجاه نيوزيلاندا منها تعليق عضويتها في حلف الأنزوس ANZUS وإنهاء وضعها كشريك مميز في الحصول على السلاح الأمريكي. كذلك من الممارسات الدولية، يمكن ذكر إعلان وزير خارجية إسبانيا في 16 أبريل 1985 بأن بلاده قررت منع دخول هذه الطائفة من السفن إلى موانئها.

ومن الممارسات الدولية كذلك، يمكن ذكر قيام السلطات البنمية في 27 أوت 1984 بمنع سفينة بريطانية تحمل مواد ونفايات مشعة من دخول موانئها.

وللإشارة، فإن حق منح أو رفض الدخول يمكن استعماله كوسيلة ضغط سياسية مثلما حدث في جويلية 1984 بعد طلب سفينتي الشحن السوفياتيتين الدخول إلى موانئ "لوس أنجلس" بالولايات المتحدة الأمريكية، حيث قبل هذا الطلب بالرفض ريثما تنتهي الألعاب الأولمبية، وقد بنت الولايات المتحدة الأمريكية موقفها آنذاك، على تبريرات أمنية تتعلق بتلك الألعاب.

وختاماً لهذه الممارسات، يمكن أن أذكر مثلاً أخيراً وهو مثال السفينة البنمية "Lady sarah" التي تعرضت لحادث حريق عند اقترابها من ميناء الجزائر العاصمة في 27 ماي 1984، وقد كانت تحمل كميات ضخمة من المتوجات والسوائل الكيماوية متسببة بذلك في إلحاق أضرار بالبيئة البحرية الجزائرية مما استدعى تدخل المصالح المينائية المختصة للتقليل من التلوث وحفضه والسيطرة عليه و إبعاد السفينة إلى خارج الميناء حيث تحطمت وغرقت بعيداً عنه. وقد استنكرت السلطات الجزائرية المختصة هذه الحادثة التي تسببت فيها

وحتى بالنسبة للإتفاقيات الدولية، فبالرغم من نص المادة الثانية من اتفاقية جنيف لـ 9 ديسمبر 1923 حول النظام القانوني للموانئ البحرية على أن ليس للدولة أن تقفل موانئها في وجه التجارة الدولية إلا لأسباب معينة محدودة كحفظ النظام العام أو الأمن الصحي مثلا، إلا أن الإنضمام المتواضع لهذه الإتفاقية جعلها لا تحظى بقبول دولي واسع يعول عليها كسابقة من سوابق العمل الدولي لإثبات هذا الحق.⁽¹⁾

السفينة المذكورة سالفاً بسبب عدم احترامها وأخذها بالمقاييس الدولية المتعلقة بحماية البيئة من التلوث، مصرحة بأن السفن التي لا تتوافر فيها المقاييس المتعلقة بالسلامة، يمكن أن يرفض دخولها على الموانئ الجزائرية. أما عن السوابق القضائية، فهي تبدو مُقَلَّةً ونادرة ، ومع ذلك يمكن ذكر بعضها. فقد أصدرت المحكمة العليا للولايات المتحدة الأمريكية عام 1903 حكماً في قضية " *Patterson Vs Eudora* " جاء فيه بأنه لا يمكن التسليم بوجود قبول ضمني يؤدي إلى الإقرار بأن هناك حقاً ملزماً للولايات المتحدة بقبول السفن الأجنبية في موانئها، كما أن الحكومة الأمريكية.. قد حددت الشروط والكيفيات التي تلتزم بها السفن الأجنبية لتتمكن من الدخول إلى الموانئ الأمريكية، ولا يمكن لأية محكمة أمريكية أن تخالف هذا المبدأ أو أن ترى غيره. ومنها أيضاً سابقة قضائية أوردت حكماً مغايراً يقر حق الدخول وتمثلت في الملاحة على بحري نهر الدانوب والتي أثارت حق السفن التي تمارس الملاحة البحرية على هذا النهر الدولي في الدخول إلى موانئ الدول المتاخمة للنهر، مما دعى اللجنة الأوروبية لنهر الدانوب إلى اللجوء إلى المحكمة الدائمة للعدل الدولي لإصدار رأي استشاري في هذا الموضوع عام 1927. وقد رأت المحكمة بأن هناك ترابطاً وثيقاً بين الإقرار بحُرِّية الملاحة للسفن الأجنبية في النهر وبين حقها في الدخول إلى الموانئ، إذ لا يمكن التسليم لها بالأولى مع حرمانها من الثانية، لأن مسألة الملاحة البحرية لا تستقيم إلا مع دخول هاته السفن إلى موانئ الدول المتاخمة للنهر. ولعل أهم سابقة قضائية في هذا المجال عول عليها الفقه الدولي هي تلك المتمثلة في حكم التحكيم في النزاع بين شركة "أرامكو" للزيت وحكومة المملكة السعودية لعام 1958 ، عندما ادعت شركة "أرامكو" أن الإتفاق بين حكومة المملكة و "اوناسيس" يتعارض مع حق الشركة الذي يضمنه عقد الإمتياز الزيتي في اختيار الناقلات التي تحمل زيت الشركة. وقد اعتمدت هيئة التحكيم على بعض نصوص اتفاقية جنيف لعام 1923، لا سيما المادتان (2) و (7)، وكذا على المادة (16) من ملحق هذه الإتفاقية. غير أنه مع تأويل هذه النصوص، تبين للمحكمة أن المادة (16) سالفة الذكر لا تؤدي إلى إيجاد أي حق عالمٌ يفتح الموانئ أمام سفن الدول الأطراف، بل على العكس أن تبين للمحكمة أن هذه المادة تؤدي إلى حق الدول الأطراف في غلق موانئها كعامله بالمثل، في حين، فإن المادتين (2) و (7) من هذه الإتفاقية، إنما تشيران إلى ضمان المساواة في معاملة السفن في الموانئ البحرية وليس إيجاد حق عام للدخول. أو بعبارة أدق، فإن اتفاقية جنيف لعام 1923 قد سوّت شروط الدخول أكثر منها حق الدخول، وهو الأمر الذي لم تستطع المحكمة معه إثبات هذا الحق ودعمه من الوجهة القانونية.

ورغم ذلك، فقد بنت المحكمة حكمها بصورة غريبة بعد ما تبين لها خلوُّ اتفاقية جنيف لعام 1923 من سند قانوني، وهذا بالإعتماد على كتابات الأستاذ "Guggenheim" في (Traité de droit international public. Tome I. 1953. P491)، ورأت بأن حق الدخول إلى الموانئ هو حق عرفي دولي، ثم حكمت بأن التنظيم الذي يؤثر على اختيار الشركة للناقلات التي تحمل زيتها إنما يخرج عن اختصاص المملكة السعودية. وقد علّق "د.الغنيمي" على هذا الحكم فنعته بأنه متحيز وخارج عن نطاق قواعد القانون الدولي عندما أكد قاعدة عرفية لا وجود لها، "وزاد بأن رتب على تلك القاعدة أثراً قانونياً فريداً في غرابته".

تم بحث هذه الممارسات والقضايا والنظر والتحقيق فيها بالإعتماد على :

المرجع، Saadeddine Sammar «The Right of entry into Maritime Ports». Op.Cit., P6-52. د.طلعت الغنيمي، المرجع

السابق، ص34. وكذا: Patrick Daillier, Alain Pellet. Op. Cit., P1060 وأيضاً: د. غسان هشام الجندي، الروائع المدثرة

في قانون البحار، المرجع السابق، ص 20 - 22.

⁽¹⁾ أنظر: د.طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص33. وكذا: Patrick Daillier, Alain Pellet. Op. Cit., P1060

وقد جذبت هذه الحقيقة انتباه معهد القانون الدولي خلال دورته بأمستردام بهولندا عام 1957، حيث أثير فيها مشكلة وأهمية التفرقة بين المياه الداخلية والبحر الإقليمي وما يترتب عن هذه التفرقة من خطورة قد تدعو الدول إلى الاعتقاد بأنه لا يوجد في مياهها الداخلية سوى مصالحها الخاصة التي تكون محلا للرعاية دون مصالح الجماعة الدولية، الأمر الذي قد يدعوا هذه الدول إلى حظر النفاذ أو المرور خلال المياه الداخلية على السفن الأجنبية. وقد أوصى المعهد بعدم اللجوء إلى حظر النفاذ هذا، إلا في حالات الضرورة القصوى.⁽¹⁾

ويفسر الفقهاء السلطة الكاملة للدولة الساحلية في مجال تحديد شروط النفاذ على مياهها الداخلية على اعتبار أن هذه الأخيرة مُشَبَّهَةٌ بإقليمها البري من كل الوجوه، وهي أكثر أجزاء البحار اقترابا منها. وفي ذلك تقول محكمة العدل الدولية في قضية المصائد البريطانية النرويجية، بأن "الأصل في المياه الداخلية هو ارتباطها بالتكوين القاري للدولة لدرجة كافية تسوغ إخضاعها لنظام المياه الداخلية وتطبيق أحكامها عليها".⁽²⁾

وتظهر سلطة الدولة وسيادتها على مياهها الداخلية وموانئها في فرض الهدوء والنظام، ويتفرع عن ذلك أيضا اختصاصها بغلق بعض موانئها أو فتحها في وجه الملاحاة الأجنبية بناء على شروط تحددها هي؛ ولا يجوز لجهة أجنبية أن تراجعها في لوائحها المتعلقة بتحديد شروط النفاذ إلى هذه المياه حتى ولو كان تطبيقها ينطوي على تمييز بين السفن الأجنبية تبعاً للأعلام التي تحملها في إطار معاملة تفضيلية⁽³⁾، وهي القاعدة التي تختلف تماما عن تعامل الدولة الساحلية مع المرور البري في البحر الإقليمي، إذ لا يجوز لها أن تعرقل هذا المرور باعتباره حقاً، ولا أن تميز قانوناً أو فعلاً، بين السفن الأجنبية الممارسة له كما سوف نرى لاحقاً.⁽⁴⁾

وإذا كان العرف الدولي قد جرى على أن تسمح الدول للسفن الحربية الأجنبية بالدخول إلى موانئها بعد إخطارها وحصولها على الترخيص المسبق بالطرق الدبلوماسية، إلا أن ذلك لا يعني أن هذا العرف يعترف بذلك كحق مقرر لصالح السفن الحربية على غرار مرورها البري في البحر الإقليمي، بل إن مرد ذلك إلى "تسامح مجاني *Concession gracieuse*" فقط؛ ثم إن الدول مازالت

(1) أنظر: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 108.

(2) أنظر: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 539. الملاحظ أن عبارة المحكمة تؤدي إلى أن المقصود بذلك هي المساحات المائية الملاصقة للساحل، أما عن المياه الداخلية، فهو تعبير أعم وأشمل، إذ يضم كل المياه التي تتخلل الإقليم البري للدولة كالبحيرات والأنهار...

(3) ومن بين التطبيقات، يمكن الاستشهاد بتسهيلات الصيانة والتموين التي قدمتها كوريا الشمالية في 25 أوت 1986 للأسطول السوفياتي في ميناء نامبو على الساحل الغربي لكوريا الشمالية. أنظر: د. غسان هشام الجندي، الروائع المدثرة في قانون البحار، المرجع السابق، ص 20.

(4) أنظر: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 539.

تحتفظ بحقها المطلق في منع هذه الطائفة من السفن من الدخول أو في تقييده بشروط مع تحديد مدة بقائها وعدد القطع المسموح بها⁽¹⁾، كما تقسم بعض الدول عادة موانئها إلى مناطق عدة تقصر دخول وإقامة السفن الحربية الأجنبية على بعضها. أما في حالة الحرب، فالدول لا تسمح لأية سفينة حربية أجنبية بالدخول إلى مياهها الداخلية إلا بموجب ترخيص خاص. وحتى بالنسبة لمدة إقامة هذه السفن في موانئ دولة من الدول، فإن ذلك يبقى خاضعا لمصالحها وسياستها ولا يحق لأي دولة من الدول أن تتدخل أو تحتج على منح حق الدخول أو مدة إقامة السفن الحربية.⁽²⁾

ومهما يكن من أمر اختلاف الفقه بخصوص البحث عن حق السفن الأجنبية في النفاذ إلى المياه الداخلية أو الموانئ، فإن اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 جاءت صريحة في إخضاع هذا النفاذ إلى شروط تضعها الدولة الساحلة، حيث نصت المادة (16) منها في فقرتها الثانية على أنه: "فيما يتعلق بالسفن المتجهة إلى المياه الداخلية فإن للدولة الساحلية الحق في اتخاذ الإجراءات الضرورية لمنع أي إخلال بالشروط التي بمقتضاها يكون دخول هذه السفن إلى تلك المياه خاضعا لها".⁽³⁾

⁽¹⁾ وقد أظهرت الممارسات الدولية ذلك فعلا. ومن بين الأمثلة عن ذلك، ما حصل في 1947/5/31، حين رفضت الحكومة الفرنسية السماح للسفينة الحربية المصرية "الأميرة فوزية" بدخول ميناء تونس محملة بـ 600 طن من الغلال للشعب التونسي باسم الهلال الأحمر المصري. بل وحتى بالنسبة لحالة القوة القاهرة أو الخنة، فإن العمل الدولي غير مستقر بشأنها، ويبقى السماح للسفن الحربية الأجنبية بالدخول إلى الموانئ في ظل ظروف الخنة على أساس المحاملات والأخلاق الدولية والمعاملة بالمثل. فإذا كانت فرنسا مثلا، قد سمحت عام 1929 لسفینتين حربيتين روسيتين بالرسو في ميناء "برست" لإصلاح أعطابهما أثناء مرورهما في بحر البلطيق والبحر الأسود، كما سمحت أيضا في نوفمبر وديسمبر 1936 لسفينة ألمانية مخصصة لمراقبة الشواطئ الإسبانية أثناء الحرب الأهلية في هذه الأخيرة بإصلاح أعطابها في مينائي "برست" و"دورايفيز"، فإن تركيا لم تلتزم بمقاييس الأخلاق والمحاملات الدولية حين رفضت في 1934/10/4 لسفینتين حربيتين فرنسيتين باللجوء إلى موانئها أمام عاصفة هوجاء. أنظر في ذلك: د. طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 36 و37.

وقد سبقت الإشارة إلى أن الجزائر حددت مدة طلب الترخيص المسبق تبعا لطبيعة التوقيفات وهذا بموجب المرسوم الصادر عن وزارة الدفاع الوطني رقم 194/72 المؤرخ في 5 أكتوبر 1972. فإذا كان التوقف روتينيا، فإن طلب الرخصة يكون في أجل أدناه 15 يوما من التاريخ المتوقع لوصول السفينة (المادة 28)، أما إذا كان التوقف رسميا، فإن طلب الرخصة يكون في أجل أدناه 45 يوما (المادة 14). وإذا كان التوقف غير رسمي، فإن طلب الرخصة يكون قبل 30 يوما من تاريخ وصول السفينة الحربية (المادة 31).

كما حددت المادة (41) عدد السفن المسموح لها بالإرساء وهو 3 قطع إلا إذا صدرت مخالفة، وتضيف المادة (44) بأنه: "لا يجوز للسفن الحربية الأجنبية الحاملة لنفس الراية أن تقيم أكثر من المدة الممنوحة إلا إذا صدرت لها رخصة خاصة بذلك، ويجب عليها أن تنتهي للرحيل في ظرف الست ساعات الموائية لكل أمر يصدر إليها من طرف السلطات الجزائرية المختصة".

⁽²⁾ ومثال ذلك الإحتجاج الصادر عن الإتحاد السوفياتي في 1948/1/28 على رسو سفن حربية أمريكية في موانئ إيطالية متخذة إياهما كقواعد عسكرية بحرية. أنظر: د. محمد المخدوب، المرجع السابق، ص 183، وكذا: د. طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 40.

⁽³⁾ وقد أقر مؤتمر جنيف هذه القاعدة الواردة في المادة (28) بعد أن تقدمت بها لجنة القانون الدولي في المادة (17) من مشروعها النهائي حول قانون البحار وبدون أية معارضة تذكر. أنظر: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 541.

والظاهر أن مؤتمر جنيف لا يعتبر النفاذ إلى المياه الداخلية امتداداً لحق المرور البريء في البحر الإقليمي بل يقرنه بشروط واضحة تضعها الدولة الساحلية، كما أن العمل الدولي - لاسيما في أعقاب مؤتمر جنيف - قد سار أكثر على تأكيد هذا الحق للدولة الساحلية⁽¹⁾ مما قطع كل مجال للشك الذي كان قد دفع بالفقه الدولي إلى البحث عن إمكانية وجود حق للسفن الأجنبية في ممارسة دولية أو سابقة من سوابق القضاء الدولي.

ولم تواجه الدول - خلال المؤتمر الثالث للأمم المتحدة - عناءاً يذكر في إقرار هذه القاعدة، إذ ظهر الإجماع بشأنها واضحاً من خلال عدد المشاريع المقدمة من طرف الدول إما بصورة انفرادية أو مشتركة⁽²⁾، إلى أن اعتمدها المؤتمر وأدرجها في الفقرة الثانية من المادة (25) من الإتفاقية العامة التي تنص على أنه: « فِي حَالَةِ السُّفْنِ الْمُتَوَجِّهَةِ إِلَى الْمِيَاهِ الدَّاخِلِيَّةِ أَوْ الَّتِي تُرِيدُ التَّوَقُّفَ فِي مَرَفِقِ مِينَائِيٍّ خَارِجِ الْمِيَاهِ الدَّاخِلِيَّةِ ، لِلدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ الْحَقُّ أَيْضًا فِي اتِّخَاذِ الْخُطُوتِ اللَّازِمَةِ لِمَنْعِ أَيِّ خَرْقٍ لِلشُّرُوطِ الَّتِي يَخْضَعُ لَهَا دُخُولُ تِلْكَ السُّفْنِ إِلَى الْمِيَاهِ الدَّاخِلِيَّةِ أَوْ تَوَقُّفِهَا فِي الْمَرَاقِ الْمِينَائِيَّةِ ».

وفي السياق نفسه، فإن ما يدعو إلى تأكيد استتثار الدولة الساحلية بحق فرض شروط النفاذ إلى مياهها الداخلية، ما اكتنف المؤتمر الثالث من مناقشات وجدل بخصوص اعتماد صيغة المادة (255) من الإتفاقية العامة، وهي المادة المتعلقة بتدابير تيسير البحث العلمي البحري ومساعدة سفن البحث. ذلك أن الاتحاد السوفياتي ومجموعة من الدول الإشتراكية قد تقدموا خلال الدورة الثالثة للمؤتمر عام 1975 باقتراح مفاده إلزام الدول باتخاذ التدابير التي تسمح بتسهيل تشكيلات الدخول إلى الموانئ والمياه

(1) وثمة عدد من التشريعات الدولية التي قضت صراحة بانفراد الدولة الساحلية بحق فتح المياه الداخلية واخضاع الدخول إليها بشروط لاسيما بعد انعقاد مؤتمر جنيف لعام 1958. ويمكن أن أذكر على سبيل المثال: اللوائح النرويجية لعام 1968 في شأن قبول السفن الأجنبية غير الحربية في المياه النرويجية، واللوائح السودانية لـ 28 نوفمبر 1970 في شأن المياه الداخلية، والقانون المصري رقم 280 لعام 1960 حول القواعد والنظم المعمول بها في الموانئ المصرية، ولوائح جمهورية اليمن الصادرة في 9 فيفري 1970، هذا فضلا عن أن الصين أصدرت قانونها القاضي بهذا الحكم منذ 27 جوان 1933؛ كما أن من الدول من تتعامل مع هذا الموضوع على أساس تعاهدي مثل معاهدة 1971/12/3 بين كل من الإتحاد السوفياتي، تشيكوسلوفاكيا، الجمر، ألمانيا الديمقراطية، بولونيا، رومانيا وبلغاريا حول التعاون في مجال الملاحة التجارية. راجع فحوى هذه القوانين في: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 540.

(2) وقد ورد هذا الحكم في كل من مشروع فيجي إلى لجنة قيعان البحار في الفقرة (7) من المادة الثالثة. وثيقة: (A/AC.138/SC.11/L.42 and corr.l)، وكذلك الفقرة (2) من المادة (5) من المشروع المشترك المقدم إلى لجنة قيعان البحار من طرف كل من قبرص، اندونيسيا، ماليزيا، المغرب، إسبانيا، اليمن والفلبين. وثيقة: (A/AC.138/SC.1/L.18)، وكذلك الفقرة (7) من المادة (16) من مشروع المملكة المتحدة إلى اللجنة الثانية للمؤتمر الثالث لقانون البحار. وثيقة: (A/Conf.62/C.2/L.3)، والفقرة الثانية من المادة (5) من مشروع عمان إلى هذه اللجنة. وثيقة: (A/Conf.62/C.2/L.16)، والفقرة (7) من المادة (3) من مشروع فيجي إلى اللجنة المذكورة. وثيقة: (A/Conf.62/C.2/L.19) بعد أن كانت قدمته إلى لجنة قيعان البحار، وكذلك الفقرة الثانية من المادة (19) من المشروع المشترك لكل من بلغاريا، بولونيا، ألمانيا الديمقراطية، والاتحاد السوفياتي. وثيقة: (A/Conf.62/C.2/L.26). أنظر: المرجع السابق، ص 540، الهامش.

الداخلية من قبل سفن البحث العلمي الأجنبية⁽¹⁾، غير أن هذا المقترح قوبل بالمعارضة الشديدة من طرف معظم الدول المؤتمرة التي رأت بأن إلزام الدول بتسهيل إجراءات الدخول معناه الإقرار بحق النفاذ إلى المياه الداخلية، مما اضطر المؤتمر إلى إعادة صياغة هذه المادة فأصبح القيام بتدابير تسهيل إجراءات الدخول إلى الموانئ والمياه الداخلية منظم وموكل إلى "الاتفاقيات الثنائية والجهوية ومتعددة الأطراف"⁽²⁾، ورفضت الصياغة الجديدة كذلك ثم أعيدت صياغتها من جديد في الدورة التاسعة للمؤتمر⁽³⁾، حيث تم قبولها واعتمادها لتأخذ الصيغة الحالية في الاتفاقية العامة هي كالتالي: «تَسْعَى الدُّوْلُ إِلَى اعْتِمَادِ قَوَاعِدَ وَأَنْظِمَةٍ وَإِجْرَاءَاتٍ مَعْقُولَةٍ لِتَشْجِيعِ وَتَسْهِيلِ الْبَحْثِ الْعِلْمِيِّ الْبَحْرِيِّ الَّذِي يَجْرِي وَفَقًا لِهَذِهِ الْإِتْفَاقِيَّةِ خَارِجَ بَحْرِهَا الْإِقْلِيمِيِّ، وَتَيْسِّرَ، حَسَبَ الْإِقْتِضَاءِ، وَمَعَ مُرَاعَاةِ قَوَانِينِهَا وَأَنْظِمَتِهَا، الْوُصُولَ إِلَى مَوَانِئِهَا وَتَشْجِيعَ تَقْدِيمِ الْمُسَاعَدَةِ إِلَى سَفُنِ الْبَحْثِ الْعِلْمِيِّ الْبَحْرِيِّ الَّتِي تَمْتَثِلُ لِلْأَحْكَامِ ذَاتِ الصَّلَةِ مِنْ هَذَا الْجُزْءِ». وتبدو واضحة مرونة هذا النص المعتمد الذي لا يؤدي إلى الإقرار بأن هناك حقًا ملزمًا للدول الساحلية بقبول دخول السفن الأجنبية إلى موانئها.

وقد أرجع جانب من الفقه اعتماد الاتفاقية العامة لهذا الموقف - ومن قبلها اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي لعام 1958 - إلى الانضمام المتواضع للدول لاتفاقية جنيف لعام 1923 المتعلقة بالنظام القانوني للموانئ البحرية، وهو انضمام لم يكد يتجاوز 35 دولة مما ترك الإنطباع العام بعدم وجود قبول دولي لحق النفاذ إلى الموانئ البحرية، فكان أن ترك المؤتمران حسم هذا الموضوع بموجب معاهدات ثنائية أو حتى متعددة الأطراف، تقره كاستثناء من الأصل العام المستقر في عرف وعمل الدول بالأول وجود لحق النفاذ للسفن الأجنبية إلى الموانئ والمياه الداخلية للدول.⁽⁴⁾ وفضلا عما تم ذكره من أحكام تؤكد استفاد الدولة الساحلية بحرية وصلاحيات فتح موانئها ووضع شروط النفاذ إليها، فإن ثمة تأكيد آخر أورده الاتفاقية العامة في مادتها (211) الخاصة بالتلوث من السفن.

وتنص الفقرة الثالثة من المادة (211) على أن: «عَلَى الدُّوْلِ الَّتِي تَفْرِضُ شُرُوطًا مُعَيَّنَةً عَلَى دُخُولِ السُّفُنِ الْأَجْنَبِيَّةِ إِلَى مَوَانِئِهَا أَوْ مِيَاهِهَا الدَّاخِلِيَّةِ أَوْ عَلَى اسْتِخْدَامِ مَحَطَّاتِهَا النَّهَائِيَّةِ الْبَحْرِيَّةِ الْقَرِيبَةِ مِنَ الشَّاطِئِ، بِهَدَفِ مَنَعِ تَلَوُّثِ الْبَيْئَةِ الْبَحْرِيَّةِ وَخَفْضِهِ وَالسَّيْطَرَةَ عَلَيْهِ، أَنْ تَقُومَ بِالْإِعْلَانِ الْوَاجِبِ عَنْ هَذِهِ الشُّرُوطِ وَأَنْ تُبَلِّغَهَا إِلَى الْمُنْظَمَةِ الدَّوْلِيَّةِ الْمُخْتَصَّةِ». إن هذا النص الذي

1) Doc : A/Conf.62/C.3/C.26 du 3 Avril 1975. Voir : T. Treves. Op.Cit., P781.

2) Doc : A/Conf.62/WP.8/Part III. 2ème Partie. Art.24. V: Ibid, p781.

3) Doc :A/Conf.62/WP.10/Rev.2 du 11 avril 1980. Art.255. V: Ibid, p781.

4) V: Ibid, p781.

تم اعتماده من طرف المؤتمر الثالث على أثر جنوح الناقلة "أموكو كاديز"⁽¹⁾، يسير في الاتجاه الذي سارت عليه باقي الأحكام الأخرى في موضوع عدم الاعتراف بحق النفاذ للسفن الأجنبية إلا وفق الشروط التي تضعها الدولة الساحلية، وهو ما يستشف صراحة منه، بحيث لم يُلقِ على عاتق الدولة الساحلية سوى واجب التبليغ عن هذه الشروط والإعلان عنها.

وتتمه لباقي الفقرة الثالثة من المادة (211)، فإن تأكيد هذا الطرح سيزداد وضوحاً.

ذلك أن هذه الفقرة تستطرد النص على أنه: «وَحِينَمَا تَضَعُ دَوْلَتَانِ سَاحِلِيَّتَانِ أَوْ أَكْثَرَ، فِي مُحَاوَلَةٍ مِنْهُمَا لِلْمُؤَامَمَةِ بَيْنَ سِيَاسَاتِهِمَا فِي هَذَا الشَّأْنِ، مُتَطَلِّبَاتٍ تَكُونُ مُتَطَابِقَةً الشَّكْلِ، يُبَيِّنُ التَّبْلِيغُ الدَّوْلَ الَّتِي تَشْتَرِكُ فِي هَذِهِ التَّرْتِيبَاتِ. وَعَلَى كُلِّ دَوْلَةٍ أَنْ تَشْتَرِطَ عَلَى رَبَّانِ سَفِينَةٍ تَرْفَعُ عَلَمَهَا أَوْ تَكُونُ مُسَجَّلَةً فِيهَا، عِنْدَ إِبحَارِهِ دَاخِلَ الْبَحْرِ الْإِقْلِيمِيِّ لِدَوْلَةٍ مُشْتَرِكَةٍ فِي هَذِهِ التَّرْتِيبَاتِ التَّعَاوُنِيَّةِ، أَنْ يُزَوِّدَ تِلْكَ الدَّوْلَةَ، بِنَاءً عَلَى طَلِبِهَا، بِمَعْلُومَاتٍ عَمَّا إِذَا كَانَتْ السَّفِينَةُ مُتَوَجِّهَةً إِلَى دَوْلَةٍ وَاقَعَةَ فِي نَفْسِ الْمُنْطَقَةِ الْإِقْلِيمِيَّةِ وَمُشْتَرِكَةٍ فِي مِثْلِ هَذِهِ التَّرْتِيبَاتِ التَّعَاوُنِيَّةِ، وَأَنْ يُبَيِّنَ، إِذَا كَانَ الْأَمْرُ كَذَلِكَ، مَا إِذَا كَانَتْ السَّفِينَةُ مُسْتَوْفِيَةً اشْتِرَاطَاتِ دُخُولِ مَوَانِي تِلْكَ الدَّوْلَةِ. وَلَا تُحَلُّ هَذِهِ الْمَادَّةُ بِاسْتِمْرَارٍ مُمَارَسَةِ آيَةِ سَفِينَةٍ لِحَقِّهَا فِي الْمُرُورِ الْبَرِيِّ أَوْ بِانْتِطَاقِ الْفُقْرَةِ 2 مِنْ الْمَادَّةِ 25 (2)».

وما يفهم من هذا النص أنه يتوجب على السفينة الأجنبية المارة خلال بحر إقليمي لدولة ساحلية عقدت مجموعة من الترتيبات والشروط مع بعض الدول الأخرى بشأن الدخول إلى الموانئ وفي مجال حماية البيئة البحرية، أن تُقدِّم إذا طلبت منها الدولة الساحلية ذلك، معلومات تبين إذا كان توجه هذه السفينة إلى إحدى الدول المتعاقدة معها في مجال هذه الشروط والترتيبات. وفي حالة الإيجاب، تحدد السفينة وضعيتها من حيث توافرها على المقاييس والشروط الموضوعية من قبل هذه الدول الساحلية، والمتعلقة بالدخول إلى الموانئ.⁽³⁾

إن هذا النص يفيد بأكثر ما تكون الإفادة، رهن النفاذ إلى الموانئ. بمراعاة الشروط التي تقررها الدولة الساحلية، بحيث قد أجاز حتى أن تراقب الدولة الساحلية مدى احترام سفينة أجنبية مارة خلال بحرها الإقليمي بنية التوجه إلى موانئ دولة ساحلية ثانية، لشروط النفاذ الموضوعية من طرفها

(1) وقد كان الاقتراح الفرنسي مركزاً على هذه المادة لاسيما الفقرة الرابعة منها على إثر حادثة جنوح الناقلة "أموكو كاديز" التي ألحقت أضراراً بالغة بالشواطئ الفرنسية عام 1978 وقد سبقَت الإشارة إليها، كما أن الاقتراح الفرنسي قد ورد بتاريخ 20 أبريل 1978 خلال الدورة السابعة للمؤتمر الثالث. أنظر: *Ibid*, p759.

(2) وقد سبقَت الإشارة إليها، وهي تقضي بحق الدولة الساحلية في اتخاذ الخطوات اللازمة لمنع أي حرق لشروط الدخول إلى الموانئ أو المياه الداخلية.

(3) راجع بخصوص هذا النص: *T. Treves. Op.Cit., P759, 760.*

كتدابير مشتركة، وهي رقابة تسمح للدولة الساحلية الثانية بمعرفة وتحديد وضع السفينة الأجنبية المتجهة إلى موانئها قبل وصولها، وهذا لا يتخذ قرار بشأنها إما بالسماح أو برفض دخولها إلى موانئها. ومع ذلك يثور التساؤل التالي: ما مدى صلاحيات الدولة الساحلية الأولى التي تُبَلِّغُهَا السفينة الأجنبية أن وجهتها إلى موانئ الدولة الساحلية الثانية المشتركة معها في تلك الترتيبات، وثبت لديها أيضا، أن هذه السفينة لا تتوافر فيها مقاييس وشروط النفاذ الموضوعة من طرف تلك الدولة، هل يجوز لها أن تمنع مرورها أو أن تتخذ ضدها أي إجراء للحيلولة دون وصولها إلى المياه الداخلية للدولة الساحلية الأخرى؟

إن الإجابة عن هذا التساؤل تكون باستقراء العبارة الأخيرة من الفقرة الثالثة من المادة (211) سالفة الذكر، والتي تقضي بأن « لَا تُخَلُّ هَذِهِ الْمَادَّةُ بِاسْتِمْرَارٍ مُمَارَسَةَ آيَةِ سَفِينَةٍ لِحَقِّهَا فِي الْمُرُورِ الْبَرِيِّ أَوْ بِإِنطَبَاقِ الْفَقْرَةِ 2 مِنْ الْمَادَّةِ 25 »، وهذه الفقرة الثانية من المادة (25) تقضي بحق الدولة الساحلية في أن تتخذ الخطوات اللازمة لمنع أي خرق للشروط التي يخضع لها دخول السفن الأجنبية إلى مياهها الداخلية. وعلى ضوء ذلك، يمكن القول بأنه لا يجوز للدولة الساحلية التي تعبر السفينة بحرهما الإقليمي أن تتخذ الخطوات اللازمة لمنع خرق شروط الدخول إلى الموانئ المنصوص عليها من قبل الدولتين في إطار التدابير المشتركة بينهما، لأن وضع السفينة أمام الدولة الأولى يكون في حالة مرور بريء فقط، ومن دون نية التوجه إلى موانئها، وليس لهذه الدولة إذن، أن تعرقل هذا المرور البريء، وإنما لها فقط أن تعلم الدولة الساحلية الثانية بوضع هذه السفينة المتوجهة إلى موانئها، ولهذا الدولة الأخيرة أن تعتمد على اتخاذ ما تراه مناسبا من تدابير للسماح لهذه السفينة بالدخول باحترام هذه الشروط، أو برفض دخولها كُليَّةً.

المطلب الثالث

حق الدولة الساحلية في وقف المرور البريء

يعتبر وقف العمل بالمرور البريء إجراءً في غاية الأهمية والخطورة لما له من تأثير على حرية الملاحة البحرية الدولية، وبالنظر إلى خضوعه لسلطة الدولة التقديرية التي يمكن أن تمارسه بناء على ضرورات تراها مناسبة. فإذا كان هذا الإجراء حقاً لهذه الدولة تمارسه من منطلق سيادتها، فإن هذا الحق يصطدم بنظام المرور البريء الذي يعتبر هو الآخر حقاً للسفن الأجنبية التي تمارسه من دون أن يعلق ذلك على موافقة هذه الدولة، وهذا توفيقاً بين المصالح الخاصة للدولة الساحلية ومصالح المجموعة الدولية ككل .

وعلى هذا الأساس، فقد ظل التوفيق بين أطراف هذه المعادلة صعب المنال في بعض المؤتمرات الدولية التي عنيت بتقنين قانون البحار كما سوف نرى، لأن ذلك كان يتطلب الموازنة بين تكريس

حق الدولة الساحلية في استعمال حق الوقف هذا أولاً، ثم تقييد ممارستها له بشروط على الأقل، تلك التي لا تضر بمصالح الجماعة الدولية الممثلة في سفنها، كأن يعلن عن إجراءاته مسبقاً، وأن يكون الوقف مؤقتاً وفي قطاعات محدودة فقط، وألا يقتصر استعماله على سفن دولة من الدول ولأسباب تمييزية. والحقيقة أن وقف العمل بالمرور البري كحق للدولة الساحلية قد طرح بشدة أثناء مناقشات المؤتمر الأول لقانون البحار عام 1958، كما ثار بشأنه جدل موضوعي عميق على إثر ما تقدمت به لجنة القانون الدولي من أحكام بهذا الخصوص.

ذلك أن لجنة القانون الدولي، وكما رأينا في السابق، قد توخت في إقرارها لنص المادة (20) من مشروعها للدورة السادسة لعام 1954، تقريب مشروعها من أحكام مشروع تقنين لاهاي حول البحر الإقليمي لعام 1930⁽¹⁾، ثم عمدت إلى إدخال تعديلات على صيغة هذه المادة في كل من دورتها السابعة لعام 1955، والثامنة لعام 1956 التي استقرت فيها نهائياً، كما وأخذت المادة (20) رقم المادة (17) من المشروع هذه اللجنة.⁽²⁾

ومن غير تكرار لنص المادة (20)، وبالتركيز على حق الدولة الساحلية في وقف المرور البري، فإن لجنة القانون الدولي اعتمدت في دورتها السادسة عام 1954 الفقرة الثانية من المادة (20) وفق الصيغة التالية: "للدولة الساحلية أن توقف مؤقتاً في أجزاء محددة من البحر الإقليمي مباشرة حق المرور البري إذا كان هذا الإجراء ضرورياً لصيانة نظامها العام وأمنها، وفي هذه الحالة يجب أن تعلن الدولة الساحلية بطريقة كافية عن هذا الإيقاف". وقد علقت اللجنة على هذه الفقرة، بأن حكمها وإن كان يندرج ضمن حكم الفقرة الأولى⁽³⁾ من هذه المادة، باعتبار أن سلطة الوقف مترتبة عن حقوق الحماية التي تكفلها تلك الفقرة، غير أن الفقرة الثانية بدت في نظر أعضاء اللجنة مرغوباً فيها لأنها تنظم سلطة الوقف وإجراءاته بما يتفق مع قواعد القانون الدولي العام، ولأنها تجعل من هذا الوقف إجراءً مؤقتاً وفي أجزاء محددة من البحر الإقليمي، فضلاً عن الإعلان عنه مسبقاً الإعلان الواجب.⁽⁴⁾

(1) وهذا من بعد أن نقل الفقيه "فرانسوا" مقرر اللجنة نص المادة (20) حرفياً عن تقنين مشروع اتفاقية لاهاي للبحر الإقليمي لعام 1930، وقد سبقت الإشارة إلى ذلك. راجع ص 594 من هذه الأطروحة.

(2) والملاحظ أن المادة (20) من مشروع اللجنة قد تحولت في مشروعها إلى رقم (17) منذ دورتها السابعة لعام 1955، واستقرت على ذلك في المشروع النهائي الذي قدمته اللجنة عام 1956.

(3) وتنص الفقرة الأولى من هذه المادة على أن: "للدولة الساحلية أن تتخذ في بحرهما الإقليمي التدابير الضرورية لتحمي نفسها في البحر الإقليمي ضد أي عمل يضر بأمنها أو سياستها العامة أو بأية مصلحة أخرى يكون البحر الإقليمي معداً لحمايتها، ولها كذلك، أن تتخذ في مواجهة السفن الأجنبية المتقدمة لمياهها الداخلية، التدابير الضرورية لتلزمها بمراعاة الشروط المفروضة عليها في مجال النفاذ لهذه المياه."

(4) راجع: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 543.

وفي دورتها السابعة لعام 1955، أدخلت لجنة القانون الدولي تعديلاً طفيفاً على نص المادة (20) التي أصبحت في مشروع هذه الدورة تحمل الرقم (17)، وقد جاء التعديل في الفقرة الثالثة من هذه المادة الأخيرة يقضي بأن: "للدولة الساحلية أن توقف مؤقتاً في أجزاء محددة من البحر الإقليمي مباشرة حق المرور البري إذا كان هذا الإجراء ضرورياً في تقديرها لحماية الحقوق المشار إليها في الفقرة الأولى"، وكانت الفقرة الأولى قد خضعت لتعديل هي الأخرى فأصبحت تنص على أن "للدولة الساحلية أن تتخذ في بحرهما الإقليمي التدابير الضرورية لحماية نفسها ضد أي عمل يضر بأمنها أو [بأية مصلحة أخرى يجوز أن تحميها وفقاً لأحكام هذا المشروع]" (1).

وأمام جملة الانتقادات الموجهة إلى مشروع اللجنة لا سيما إلى هذه المادة بخصوص عمومية المصالح وما يمكن أن يترتب عن هذه الصيغة من إطلاق يد الدولة الساحلية، وهي الانتقادات التي وردت سواء من طرف أعضاء اللجنة أنفسهم، أو من طرف بعض حكومات الدول أثناء ردودها على هذه المشروع كبريطانيا وهولندا، أعادت لجنة القانون الدولي قراءة نص المادة (17) ككل، وصياغتها من جديد مع إضافة تعديل بسيط استقر في مشروعها النهائي المقدم عام 1956، حيث أصبحت تنص على أن: "1- للدولة الساحلية أن تتخذ في بحرهما الإقليمي التدابير الضرورية لحماية نفسها ضد أي عمل يضر بأمنها أو [بأية مصلحة أخرى يجوز أن تحميها وفقاً لأحكام مواد هذا المشروع وغيرها من قواعد القانون الدولي]. 2- وللدولة الساحلية أن تتخذ في مواجهة السفن المتقدمة إلى مياهها الداخلية التدابير الضرورية التي تمنعها من الإخلال بالشروط المفروضة عليها في مجال النفاذ لهذه المياه. 3- وللدولة الساحلية أن توقف مؤقتاً في أجزاء من بحرهما الإقليمي مباشرة حق المرور البري إن كان هذا الإجراء ضرورياً في تقديرها لحماية الحقوق المشار إليها في الفقرة الأولى. 4- وفي كل حال، لا يجوز أن توقف الدولة الساحلية المرور البري للسفن الأجنبية عبر المضائق المستعملة عادة في الملاحة الدولية بين جزأين من أعالي البحار" (2).

ويبدو من مقارنة المادة (17) بنظيراتها السابقت من مشروع لجنة القانون الدولي، يتضح أن المصالح التي تجوز حمايتها من قبل هذه الدولة وتستدعي وقف العمل بالمرور البري قد تغيرت في كل مرة بإضافة نص أو عبارة تُضيقُ من نطاقها، وهي في الأخير، قد استقرت على مصالح الأمن، وكذلك على أية مصلحة أخرى يجوز أن تحميها وفقاً لمشروع الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي.

(1) أنظر: المرجع السابق، ص 543.

(2) د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 544.

وعند طرح مشروع لجنة القانون الدولي أمام المؤتمر الأول للأمم المتحدة حول قانون البحار عام 1958، أثارَت الفقرة الثالثة من المادة (17) منه مناقشات حامية بين مندوبي الدول أمام اللجنة الأولى للمؤتمر⁽¹⁾، وأسفرت عن انقسام معظم الآراء إلى اتجاهين رئيسيين: أحدهما يميل إلى تقييد سلطة الدولة الساحلية في اللجوء إلى إجراء وقف المرور البري، والثاني يميل إلى تعزيز صلاحيتها في ذلك.

وقد مثلَّ الاتجاه الأول كل من : الولايات المتحدة الأمريكية، هولندا، بريطانيا واليونان. فبالنسبة لبريطانيا، فقد رأت أن نص الفقرة الثالثة يفسح المجال للسلطة التقديرية للدولة الساحلية ويجعل في مكنتها التدخل بهذا الإجراء وفق معاييرها الشخصية؛ في حين، فإن التدخل لوقف العمل بالمرور البري يجب أن يكون مبنياً على معايير موضوعية حقيقية لتأمين مصالح هذه الدولة، فضلاً عن أن تُعيَّن هذه الدولة أجزاءً من البحر الإقليمي فقط يسري عليها إجراء الوقف الذي يجب أن يكون مؤقتاً.⁽²⁾ كما ذهبت هولندا إلى تأكيد ما ذهبت إليه بريطانيا وعززت وجهة نظرها بأن إجراء الوقف يجب أن تملية ضرورات موضوعية كفيلة بحماية أمن هذه الدولة ومصالحها التي يحددها المشروع وقواعد القانون الدولي، وأن لا يكون هذا الإجراء نافذاً قبل أن تعلن عنه الدولة الساحلية، كذلك لا تجوز عرقلة مرور السفن الأجنبية المارة فقط من دون نية التوجه إلى المياه الداخلية بناءً على اعتبارات تتعلق بمكان قدمها أو وجهتها النهائية أو بحارتها أو ركاها أو حمولتها.⁽³⁾

أما عن اليونان، فقد عرضت على اللجنة الأولى للمؤتمر اقتراحاً يلزم الدولة الساحلية بعدم التمييز بين السفن الأجنبية في قرارها الخاص بوقف المرور البري.⁽⁴⁾

وأما بالنسبة للولايات المتحدة الأمريكية، فقد ذهبت في اقتراحها إلى منحي آخر أشد تقييداً لسلطة الدولة الساحلية. فقد ذكرت بأن إجراء وقف المرور البري يكون غير جائز ما لم يكن ضرورياً لأمن الدولة الساحلية فقط. على أن يكون مفهوم الأمن هذا واضحاً، بحيث يغطي كل الاحتياجات العسكرية التي تملية عادة هذا الإجراء وتتطلبه⁽⁵⁾؛ ثم عمدت الولايات المتحدة إلى خطوة أخرى تمثلت في تمكينها من دمج بعض الاقتراحات السابقة في اقتراح رباعي مشترك لكل منها، بريطانيا، هولندا واستقطبت معها مندوب البرتغال كذلك، حيث جاءت فيه الصيغة التالية: "مع عدم الإخلال بحكم الفقرة (4)، يجوز للدولة الساحلية أن توقف مؤقتاً - في أجزاء تعينها من بحرها

¹⁾ Voir: T.Treves.Op.Cit., P775.

⁽²⁾ قدمت بريطانيا مشروعها في وثيقة: (A/Conf.13/C.1/L.37). أنظر: د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص544، الهامش.

⁽³⁾ قدمت هولندا اقتراحها في وثيقة: (A/Conf.13/C.1/L.51). أنظر: المرجع السابق، ص544، الهامش.

⁽⁴⁾ قدمت اليونان اقتراحها في وثيقة (A/Conf.13/C.1/L.31). أنظر: المرجع السابق، نفس الصفحة.

⁽⁵⁾ ورد اقتراح الولايات المتحدة في وثيقة (A/Conf.13/C.1/L.39). المرجع السابق، ص 545، الهامش.

الإقليمي - المرور البريء للسفن الأجنبية إذا كان مثل هذا الوقف ضروريا لحماية أمنها. ولا يكون هذا الوقف نافذ المفعول قبل أن تعلن عنه الدولة الساحلية بأن تذيبه بطريقة كافية بين الدول".⁽¹⁾

أما عن الاتجاه الثاني الذي يميل إلى تعزيز صلاحيات الدولة الساحلية في وقف العمل بالمرور البريء، فقد سجل المؤتمر من مختلف الاقتراحات أن هذه الدول هي: رومانيا، الاتحاد السوفياتي، أندونيسيا والهند؛ وهي دول تفاوتت في حدة اقتراحها، وظهر الاتحاد السوفياتي فيها كأكثر معارض للاقتراح الرباعي المشترك الذي تزعمته الولايات المتحدة الأمريكية.⁽²⁾

ومع ذلك، وعلى الرغم من تصدي هذه الدول الأخيرة للاقتراح الرباعي المشترك، فقد أقرت اللجنة الأولى للمؤتمر هذا الاقتراح بأغلبية ضئيلة⁽³⁾ بعد أن انضمت إليه اليونان، ثم أيد المؤتمر في اجتماعاته اللاحقة هذا الاقتراح بأغلبية 62 صوتا مقابل صوت واحد و 9 امتناعات، وصاغ المؤتمر نص الفقرة الثالثة من المادة (16) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي بناءً عليه فجاءت على النحو التالي: "مع مراعاة أحكام الفقرة (4) يجوز للدولة الساحلية - ودون تمييز بين السفن الأجنبية - أن توقف مؤقتا في مساحات معينة من بحرهما الإقليمي المرور البريء للسفن الأجنبية إذا كان هذا الإيقاف لازما لحماية أمنها وضمان سلامتها. ويكون لهذا الإيقاف أثره بعد الإعلان عنه في الوقت المناسب".

⁽¹⁾ قدم الاقتراح الرباعي المشترك في وثيقة: (A/Conf.13/C.1/L.70). المرجع السابق، نفس الصفحة.

⁽²⁾ وما أوردته رومانيا في وثيقة رقم: (A/Conf.13/C.1/L.44)، بأن رهن إجراء وقف العمل بالمرور البريء بالطابع المؤقت يستدعي من الدولة الساحلية أن تحدد مسبقا، في حين، فإن أسباب الوقف قد تنشأ من حالة يستحيل معها أن تحدد الدولة الساحلية سلفا مدة استمرارها، وقد يكون الوقف أحيانا ضروريا لمدة غير محددة. أما عن اندونيسيا، فقد أعابت عن الاقتراح الرباعي المشترك انتقاده لفكرة أن الدولة الساحلية هي وحدها مرجع قرار الوقف بناء على سلطتها التقديرية، وقد رأت بأنه في ظل غياب جهاز مستقل يمكن الرجوع إليه باعتباره هيئة تحكيمية، فإنه لا مفر من الأخذ بالمعيار الشخصي مثلما ورد في مشروع لجنة القانون الدولي، وهو المتمثل في الدولة الساحلية وسلطتها التقديرية..

أما عن الاتحاد السوفياتي، فقد كان من أبرز معارضي الاقتراح الرباعي المشترك، فهو أولا، قد أيد وجهة نظر أندونيسيا، ثم ذكر بخصوص الاقتراح الرباعي بأنه "كان يجب على الذين تقدموا بهذا الاقتراح أن يذكروا ضرورة التمييز بين أمرين هما: مبررات قرار الوقف من ناحية، والسلطة المختصة بإصداره من ناحية أخرى. فأما مبررات قرار الوقف فيجب أن تكون ظروفًا استثنائية قهرية يتطلبها الأمن العام ويفرضها، ولكن الدولة الساحلية تظل هي المختصة بإصدار قرار الوقف. فليس ثمة سلطة مستقلة يمكن الرجوع إليها لتحكيمها.... ولا مفر من الناحية العملية أن يكون المعيار شخصيا كذلك الذي اقترحتة اللجنة في الفقرة (3) من المادة (17) من مشروعها النهائي".

أما عن مندوب الهند، فقد انتقد بصورة أكثر وجهة نظر بريطانيا التي أوردت أن نص الفقرة (3) من المادة (17) تحول الدولة الساحلية صلاحيات واسعة، ورأى بأن كثيرا من القوانين المحلية في الدول الأنجلوسكسونية تتناول مسائل الأمن على وجه يجعلها خاضعة للسلطة التقديرية للدولة. راجع جملة آراء واقتراحات هذه لدول في: المرجع السابق، ص 546.

⁽³⁾ وافقت اللجنة على الاقتراح الرباعي بـ 32 صوتا مقابل 27 وثمان امتناعات. أنظر: المرجع السابق، ص 547، الهامش.

أما عن الفقرة (4) من المادة (16) والتي أوجبت مراعاتها الفقرة الثالثة من ذات المادة، فهي تقضي بأنه: "لا يجوز أن يكون هناك إيقاف للمرور البريء للسفن الأجنبية في المضائق التي تستعمل للملاحة الدولية وتوصل جزءاً من أعالي البحار بجزء آخر من البحر العالي أو البحر الإقليمي لدولة أجنبية".

وواضح من هذين النصين أن المؤتمر اعتمد أولاً المادة (17) من مشروع لجنة القانون الدولي لاسيما فيما يتعلق بعدم جواز وقف العمل بالمرور البريء في المضائق التي تصل بين جزأين من أعالي البحار؛ وثانياً، فإنه أخذ بالاقتراح الرباعي المشترك الذي ضيق على الدولة الساحلية صلاحياتها في مجال وقف المرور بأن قصره على الدواعي الأمنية فقط، مهملاً باقي الحقوق والمصالح الأخرى التي كانت المادة (17) من مشروع لجنة القانون الدولي قد جعلتها من بين مبررات اللجوء إلى الوقف، وثالثاً، فإن ما تبقى للدولة الساحلية من هذه الصلاحيات قد قيده المؤتمر بجملة من الشروط هي: ألا يكون الوقف منطبقاً على جميع مساحات البحر الإقليمي، وألا يتم التمييز بين السفن الأجنبية، وأن يكون الوقف محددًا زمنياً أو مؤقتاً، وأن لا يسري مفعوله إلا بعد أن يعلن عنه، وأن يكون هذا الإعلان في وقت مناسب، وأن لا تسري الأحكام السابقة جملة وتفصيلاً على المضائق الدولية التي تصل بين جزأين من أعالي البحار أو بحر إقليمي، فلا يجوز للدولة الساحلية أن تعتمد إلى وقف المرور البريء فيها من أساسه. فماذا بقي للدولة الساحلية؟ وهل المرور البريء هو الأصل، وصلاحيات هذه الدولة هي الاستثناء؟! (1)

وإنني أتساءل بدوري عن كيفية تأثير الولايات المتحدة خلال هذا المؤتمر لدرجة إحباط مشروع لجنة القانون الدولي والوقوف في وجه معارضيها وحشد مؤيديين للتصويت على اقتراحها، رغم أن معظمهم غير مستفيد من هذا الحكم، وأنهم معرّضون إلى ممارسة هذه الدولة من خلال سفنها الحربية أو العامة بالاعتماد على هذا النص الذي ساعدوها على إقراره.

وبدوره، فقد اعتمد المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار في إعداده لأحكام وقف العمل بالمرور البريء على الحكم الذي أورده المادة (16) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي فلم يجد عنه في شيء يذكر؛ كما أن مناقشات الدول لهذه الأحكام خلال هذا المؤتمر، لم تظهر انشغالها بتوسيع صلاحيات الدولة الساحلية بما يجاوز المجال الأمني إلى باقي المصالح الأخرى التي كانت لجنة

(1) وهي تساؤلات ردها الفقه الدولي الذي اعتبر أن نص المادة (16) من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي لم تكن في صالح الدول الساحلية، وأنها حادت عن روح المادة (17) من مشروع لجنة القانون الدولي. أنظر:

L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., P271.

وهو سبب في اعتقادي ومن بين أسباب أخرى، في أن ينعت الفقيه "فاتال Antoine Fattal" اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي بأنها جاءت "من غير أساس تاريخي". أنظر: د.عادل أحمد الطائي، المرجع السابق، ص39.

القانون الدولي قد اختلفت حولها وأوردتها في أكثر من صيغة. فالدول، وكأنا سادها اقتناع كامل بأهمية المجال الأمني، قد ركزت في تدخلاتها على إجراء الوقف في مواجهة السفن الحربية المخالفة للوائح الدولة الساحلية الأمنية⁽¹⁾، وهي بذلك تكون قد حادت عن مغزى وخلفيات المادة (16) من اتفاقية جنيف، بل وأكثر من ذلك، أنه يمكن القول بأن مناقشات مندوبي مؤتمر جنيف كانت أكثر عقلانية وأقرب إلى صلب الموضوع منها في المؤتمر الثالث.

وإزاء هذه الأوضاع، حافظ نص المادة (16) من اتفاقية جنيف على نسقه العام، وهو الذي تمكنت الولايات المتحدة من إقراره بموجب الاقتراح الرباعي المشترك، ولم يُشرُ بشأنه حين مناقشته

⁽¹⁾ ومن بين ما جاء في اقتراحات الدول، يمكن ذكر كلٍّ من بريطانيا التي ذهبت في المادة (26) من مشروعها المقترح (وثيقة: A/Conf.62/C.2/L.3) إلى اللجنة الثانية للمؤتمر في دورته الثانية المنعقدة بكاراكاس عام 1974 إلى حق الدولة الساحلية في مواجهة السفن الحربية الممارسة لحق المرور البريء في بحرها الإقليمي والممتنعة عن تنفيذ لوائحها الأمنية أن تطلب إليها مغادرة البحر الإقليمي، وهو ذات الحكم الذي جاء في المادة (27) من المشروع المشترك لكل من بلغاريا، بولونيا، ألمانيا الديمقراطية، الاتحاد السوفياتي إلى هذه اللجنة كذلك. (وثيقة: A/Conf.62/C.2/L.26).

في حين، فإن سلطنة عمان قد اقترحت على اللجنة الثانية - بالإضافة إلى ما سبق - أن مغادرة السفينة الحربية للبحر الإقليمي يكون عبر ممرات تحددها لها الدولة الساحلية، وهو الاقتراح الذي تمسكت به لجنة الخبراء العرب لقانون البحار المبنية عن جامعة الدول العربية فأدرج في نص المادة (30) من مشروع الاتفاقية العامة في الدورة الثالثة للمؤتمر عام 1975، ثم حذف بعد ذلك في الدورات اللاحقة، مع الإشارة إلى أن الصين قد أيدت سلطنة عمان باقتراحها (وثيقة: A/Conf.62/C.2/SR.13). كما تجدر الإشارة إلى أن فيجي كانت قد تقدمت باقتراحها إلى لجنة قيعان البحار جاء في مادته (12§4) بأن على السفن الحربية التي لا تخضع لقوانين الدولة الساحلية ولوائحها المتعلقة بالمرور أو التي تباشر في البحر الإقليمي أية مناورة ليست لها علاقة بالمرور، أو التي تجري تجرًا بحريًا أو أعمال مسح هيدروغرافي من أي نوع وتعمل أي طلب يدعوها إلى الامتناع عن هذه الأعمال وتنفيذ القوانين واللوائح المتعلقة بالمرور، يجوز وقف مرورها في البحر الإقليمي، وللدولة الساحلية أن تدعوها إلى مغادرة البحر الإقليمي من خلال الطرق التي تعيينها لها وتمنع مرورها فيه للمدة التي تحددها. (وثيقة: A/AC.138/SC.11/L.42).

وعلى ضوء هذه الاقتراحات، انتقلت الدول إلى مناقشة وضع ومرور السفن الحربية خلال الأرخيبيلات، ومما ميز الاقتراحات المقدمة، الاقتراح المشترك لكل من فيجي، اندونيسيا، الفلبين، وموريشيوس إلى لجنة قيعان البحار (وثيقة: A/AC.138/SC.11/L.48)، إذ ورد في المادة (5§8) منه جواز أن توقف الدولة الأرخيبيلية مرور السفن الحربية التي لا ترضخ لقوانين ولوائح هذه الدولة وعليها مغادرة مياهها الأرخيبيلية عبر ممرات تعيينها لها هذه الدولة، ولهذا الأخيرة أن تمنع مرورها للمدة التي تعيينها.

والظاهر أن معظم المناقشات قد حادت عن المغزى الرئيسي الذي جاءت في إطاره المادة (16) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي التي -وكما رأينا- قد قلّصت من صلاحيات الدولة، بل وأكثر من ذلك أن مناقشات مؤتمر جنيف لعام 1958 لهذا الموضوع كانت أكثر موضوعية واقتربا من صلب الموضوع وهذا لتفطن مندوبي الدول على إثر اتجاه الاتحاد السوفياتي الذي عارض الاقتراح الرباعي، ومع ذلك، فهذا الأخير، وخلال المؤتمر الثالث، كان من المدافعين عن السفن الحربية ومرورها البريء بعد أن تمكن من امتلاك صناعتها ومجاراة الولايات المتحدة في الإعتماد على البحار في استراتيجيته العسكرية.

راجع في ما يخص التدخلات والاقتراحات أعلاه: د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 550، و د.عادل أحمد الطائي، المرجع السابق، ص 65 و 66، الهامش.

خلال المؤتمر الثالث أي خلاف يذكر⁽¹⁾ فيما عدا إضافة تقدمت بها بلجيكا عام 1978 خلال الدورة السابعة للمؤتمر وتمكن هذا الأخير من اعتمادها ابتداء من الدورة الثامنة عام 1979⁽²⁾ ضمن نطاق المادة (25) من مشروع الاتفاقية العامة التي تنظم إجراء وقف المرور البريء، وهذه العبارة هي "بما في ذلك المناورات بالأسلحة" والتي يجوز للدولة الساحلية أن تعتمد إلى وقف العمل بالمرور البريء مع وجودها.

وفي ضوء هذه المعطيات، جاءت المادة (25) من الاتفاقية العامة لتقضي في فقرتها الثالثة بما يلي: «3- للدولة الساحلية أن توقف مؤقتاً، دون تمييز قانوناً أو فعلاً بين السفن الأجنبية، العمل بالمرور البريء للسفن الأجنبية في قطاعات محددة من بحرهما الإقليمي إذا كان هذا الإيقاف ضرورياً لحماية أمن تلك الدولة، بما في ذلك المناورات بالأسلحة. ولا يبدأ نفاذ هذا الإيقاف إلا بعد أن يُعلن عنه الإعلان الواجب».

والملاحظ أولاً عن هذه الفقرة أنها لم تختلف في مضمونها عن نص الفقرة (3) من المادة (16) من اتفاقية جنيف في شيء بشأن تقييد صلاحيات الدولة في مجال وقف المرور البريء. فكل القيود التقليدية حاضرة فيها. فإجراء الوقف يجب أن يكون مؤقتاً، وألا ينطوي على تمييز، ولا ينطبق على البحر الإقليمي بأكمله بل في قطاعات محددة، فضلاً عن أن على الدولة الساحلية واجب الإعلان عنه مسبقاً بالإعلان الواجب. أما الملاحظة الثانية، فهي أن الفقرة (3) من المادة (25) أضافت تفصيلاً في مجال بعض القيود. فعدم التمييز بين السفن الأجنبية في مجال وقف المرور البريء، يجب أن يكون من الناحية القانونية والفعلية أيضاً، وهذا لتفادي أن تتحايل الدولة الساحلية بممارسته فعلياً وتتذرع بخلو تشريعها من التمييز بين السفن.

أما عن الملاحظة الثالثة، فهي تكمن في الحكم الوارد في الفقرة (4) من المادة (16) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي التي تقضي بعدم جواز وقف المرور البريء في المضائق الدولية التي توصل بين جزأين من أعالي البحار أو بحراً عالياً ببحر إقليمي. فالملاحظ عن المادة (25) من الاتفاقية العامة أنها لم

⁽¹⁾ ولم يسجل المؤتمر الثالث في مناقشاته حول هذا الموضوع سوى حالات جد بسيطة مثلما عمد إليه مندوب باكستان السيد "M.Khara" حين تدخله بتاريخ 16 جويلية 1974 خلال الدورة الثانية للمؤتمر المنعقدة بكاراكاس، حيث ذكر بأن إلزام الدولة الساحلية بالإعلان مسبقاً عن إجراء وقف العمل بالمرور البريء لا يستقيم مع حالة الضرورة التي قد لا تمكنها من القيام بذلك، وهو اقتراح يشبه إلى حد كبير اقتراح مندوب رومانيا خلال مؤتمر جنيف حول هذا الموضوع أيضاً، وقد سبقت الإشارة إلى ذلك. أنظر:

L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., P271.

⁽²⁾ وقد تقدمت بلجيكا بمقترحها هذا بموجب وثيقة: (C.2/Informal Meeting/15.) لـ 27 أبريل 1978، كما اعتمده المؤتمر خلال دورته الثامنة بموجب الوثيقة (A/Conf.62/WP.10/Rev.1) لـ 28 أبريل 1979، وخضع لتعديل أجرته عليه لجنة الصياغة في 11 أبريل 1980 ليصبح كما ورد نهائياً في المادة (25) (3) من الاتفاقية العامة. أنظر: T.Treves. Op.Cit., P775.

تحتضن هذا الحكم، غير أن الاتفاقية العامة لم تسقطه كذلك، بل فضلت أن تغير مكانه إلى موضع آخر هو الجزء الثالث المتعلق بالمضائق المستخدمة للملاحة الدولية وسوف أشير إليه لاحقاً.⁽¹⁾

وأما عن الإضافة التي وردت في الفقرة (3) من المادة (25) وهي عبارة «بِمَا فِي ذَلِكَ الْمُنَاوِرَاتُ بِالْأَسْلِحَةِ»، فهي تحتوي على عنصر جديد يستوجب وقف العمل بالمرور البريء. وقد اختلف الشراح بشأن هذه العبارة، فمنهم من رأى أنها موجهة إلى السفن الحربية أكثر من غيرها، وأن الاتفاقية قد قرنت المناورة بالأسلحة حين تقوم بها هذه السفن، بالعوامل التي من شأنها الإخلال بأمن الدولة الساحلية وهذا لما يمكن أن يعترى هذا الموضوع من غموض قد يوحي سلفاً بأن المناورات بالأسلحة، وإذا كانت سلمية، فإنها لا تنطوي على تهديد بأمن الدولة الساحلية، ولهذا جاءت هذه العبارة لتقتضى بجواز أن تعتمد الدولة الساحلية إلى وقف مرور هذه السفن في بحرها الإقليمي مهما كانت طبيعة هذه المناورات.

وفي اعتقادي، فإن هذه العبارة، وعلى فرض فهمها على الشكل الذي ذكرته سلفاً، فإن ذلك لا ينتقص من سلطة الدولة الساحلية، ويكون تفسيرها بهذا الوجه سليماً وموضوعياً، غير أنني أرى أن تفسيرها من زاوية ثانية يكون أسلم.

فبالرجوع إلى الاقتراح البلجيكي لهذه العبارة قبل تعديله من قبل لجنة الصياغة في 11 أفريل 1980 ليصبح كما ورد في المادة (3§25)، فإن هذه العبارة قد وردت كالتالي :

«..entre autres pour lui permettre de procéder à des exercices d'armes ou pour la sécurité des navires»⁽²⁾

فهذه العبارة الأخيرة المتعلقة "بأمن السفن" تفيد انصراف العبارة بأكملها إلى أن المناورات بالأسلحة هي تلك التي تقوم بها الدولة الساحلية لا السفن الممارسة لحق المرور البريء، لأن تفسيرها على النحو الأول المتقدم سيذهب إلى تحصيل حاصل. إذ كيف يمكن أن تقضي المادة (3§25) بأن ليس للسفن الأجنبية أن تقوم بأي عمل يؤدي إلى المساس بأمن الدولة الساحلية، وأن لهذه الأخيرة أن توقف المرور البريء لحماية أمنها، ثم تضاف إليها عبارة «بِمَا فِي ذَلِكَ الْمُنَاوِرَاتُ بِالْأَسْلِحَةِ»، أوليست هذه الأخيرة مشمولة بعبارة «إِذَا كَانَ هَذَا الْإِقْفَافُ ضَرْوَرِيًّا لِحِمَايَةِ أَمْنِ تِلْكَ الدَّوْلَةِ»، لأن النتيجة سواء بسواء، وليست أكثر من تحصيل حاصل. أما تفسيرها على النحو الثاني، فسيقدم إلى النص في عمومه انسجاماً ونسقا عاماً؛ إذ أن للدولة الساحلية الحق في وقف المرور البريء في قطاعات محددة من بحرها الإقليمي إذا كان ذلك الوقف ضرورياً لحماية أمن تلك الدولة، وليست المناورات بالأسلحة سوى تدريبات تقوم بها هذه الدولة لحماية أمنها، ويكون من حق السفن الأجنبية أن تعلم

⁽¹⁾ وقد تضمنت المادة (45) من الاتفاقية العامة هذا الحكم وقضت بعدم جواز مباشرته.

⁽²⁾ Voir: T.Treves. Op.Cit., P775.

يمكن أن وزمان إجراءاتها تحسباً لتعرضها لأي ضرر يلحق بها من جرائها، ولذلك حُقَّ للدولة الساحلية أن تغلق أجزاءً من بحرهما الإقليمي لقيامها بمناورات عسكرية كسبب من أسباب الوقف، إلا أن عليها في المقابل، ألا « يبدأ نفاذ هذا الإيقاف إلا بعد أن يُعلن عنه الإعلان الواجب ».

وإلى هذا المعنى تقريبا وضمينيا، إتجه الفقيه "T.Treves" حين أعاب على الدولة الساحلية إجراء مناوراتها وتدريباتها ومناطقها الدفاعية في البحر الإقليمي من دون إبلاغ الدول الأخرى والسفن الأجنبية الماخرة عبابه لما اتضح له من إمكانية الإضرار بها، ولم يعب على هذه الدولة الساحلية حقها في إجراء هذه المناورات طبقاً لنص المادة (3825)⁽¹⁾. وإلى ذات المعنى كذلك، ذهب السيد "A.M.Mantuano"^{*} حين أشاد بتصرف المكسيك التي طلبت من الأمين العام للأمم المتحدة من خلال قسم الشؤون البحرية وقانون البحار، بأن يقوم بالإعلان مسبقاً عن عزم المكسيك في وقف المرور البريء في قطاع من بحرهما الإقليمي للقيام بمناورات عسكرية بحرية في ديسمبر 1998. وقد اعتبر السيد "مانتوانو" ذلك أول خطوة نظامية تعتمد إليها دولة من الدول بإلزامها قسم الشؤون البحرية بالعمل على الإعلان عن هذا الإجراء مسبقاً تأميناً للسلامة البحرية وضماناً لأمن السفن.⁽²⁾

وختاماً لهذا العنصر، أقول بأن مؤتمر جنيف، حين ميَّع صلاحيات الدولة الساحلية وأهدر سلطتها في مجال وقف العمل بالمرور البريء على النحو الذي أوردته لجنة القانون الدولي، إنما كان تحت ضغط سياسي تمكنت الولايات المتحدة وحلفاؤها بموجبه من تمرير اقتراحها الرباعي المشترك وحشد مؤيدين له. ومع ذلك، فإن المؤتمرين في جنيف لم تفتهم هذه الحقيقة إذ بدت معارضتهم في صلب الموضوع ظاهرة جلية، وكل ما في الأمر أن الغلبة لم تكن لصالحهم؛ أما عن المؤتمر الثالث، فلم

¹⁾ *Ibid.* P776.

^{*} Annick de Marffy – Mantuano. Directeur à la division des affaires maritimes et du droit de la mer. Bureau des affaires Juridiques. Nations Unies.

²⁾ A.M.Mantuano. « Les nouveaux défis du droit de la mer ». *Annuaire du droit de la mer. 1997. Tome II. Institut du droit économique de la mer. Monaco. Pendone. P14.*

والظاهر عندي أن السيد "مانتوانو"، وعندما اعتبر تصرف المكسيك على هذا النمط أول خطوة عملية نظامية، إنما كان على اعتبار أن الدول تمارس وقف المرور البريء في بحرهما الإقليمي حتى بعد اعتماد الاتفاقية العامة بناء على أرائها المنفردة، وتظهر بعض الممارسات الدولية في هذا الشأن، أن تصرف الدول في ذلك غير مشروع. ويمكن أن أذكر هنا حالة إيران التي أوقفت العمل بالمرور البريء في ما بين 4 إلى 6 أوت 1987 على إثر وصول الأسطول الحربي الأمريكي. وقد برّرت إيران مسلكها هذا، بحجة إجراء مناورات عسكرية، ومع ذلك، فقد اعتبر الفقه تصرفها غير مشروع وهذا لغلقتها في منطقة البحر الإقليمي لمضيق هرمز لمساحة 1400 كلم طولاً و12 ميلاً بحرياً عرضاً، مما لا يسمح بممارسة المرور خلال المضيق واضطرار الناقلات الضخمة إلى توجيه مسارها إلى ممرات بحرية خطيرة بسبب عدم إخطار إيران بإجراءاتها هذا بصورة كافية. كذلك من الممارسات التي شجبها الفقه الدولي، قرار المغرب بوقف المرور البريء في بحر الإقليمي ابتداءً من 1 ماي 1995 بصورة تمييزية مانعا سفن الاتحاد الأوروبي فقط من المرور فيه كرد فعل على توقف مفاوضات اتفاق الصيد بينها وبين المجموعة الأوروبية. راجع في شأن ما سبق: I.P. Poncracio. *Op.Cit.*, P92

تتضح هذه الصورة ولم يفتح المندوبون باب النقاش لمدى صلاحيات هذه الدولة في مجال الوقف بخلاف حالة التهديد بأمن الدولة الساحلية، أو عند قيامها بإجراء مناورات بالأسلحة كإجراء وقائي لأمن السفن؛ أما عن الحقوق الأخرى، فهي غير واردة ضمن مناقشات الدول تماما. والظاهر أن المؤتمر قد سادته شبه اقتناع بأن نص المادة (16) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي من القواعد الثابتة التي اعتمدها المؤتمر الثالث، وبالكاد يمكن أن يعثر على إشارة في مقترح دولة من الدول تناقش هذا الموضوع اللهم إلا في بعض المقترحات البسيطة والمنفردة مثلما عمدت إليه باكستان في تدخل مندوبها في الدورة الثانية للمؤتمر بكاراكاس بتاريخ 16 جويلية 1974، حين انتقد فكرة أن يكون الإعلان عن إجراء وقف المرور البريء "مسبقا"، ورأى أن حالة الضرورة قد لا تمكن الدولة الساحلية من ذلك.⁽¹⁾

المَبْحَثُ الثَّانِي

وَاجِبَاتُ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ أَمَامَ حَقِّ السُّفْنِ الأَجْنَبِيَّةِ

فِي مُمَارَسَةِ المُرُورِ البريء

لما كان المرور البريء حقا للسفن الأجنبية مُقيِّدا لسيادة الدولة الساحلية على بحرهما الإقليمي، فإن هذا الحق مكفول للسفن الأجنبية بصورة كاملة تقريبا تحقيقا للاتصالات الدولية التي تم المجموعة الدولية ككل. ومن ثم، فإنه لا يجوز - كقاعدة عامة - أن تعرقل الدولة الساحلية ممارسة هذا الحق أو أن تخضعه لشروط جائرة تحول دون الإنتفاع به على الوجه الذي توخته المجموعة الدولية في إطار جهودها الرامية إلى محاولة التوفيق بين مصالحها العامة والمصالح الخاصة للدولة الساحلية. كذلك، فإن حق المرور البريء ما كان له أن يقيد السيادة الإقليمية إذا جردته الدولة الساحلية من مضمونه باتخاذها لتدابير غير مشروعة تناقض جوهره أو تحد من تطبيقه، كأن تعلق المرور على شرط التبادل أو تفرض عليه أعباء مالية أو تضع له قيودا إدارية تزيد من تكلفة الرحلة البحرية أو تمدد زمنها أو تجعل من استعمال البحر الإقليمي أمرا مرهقا. وفي ضوء ما سبق، أفضل تجزئة هذا المبحث واستعراض محتواه في ما يلي :

¹⁾ V : L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer ». Op.Cit., P271.

المطلب الأول

الإلتزام بعدم عرقلة المرور البري

استقر العمل بين الدول وإجماع الفقهاء على أن الدولة الساحلية لا يجوز لها أن تقيد المرور البري بدعوى تنظيمه؛ كذلك، فإن أية عراقيل تضعها هذه الدولة في وجه المرور البري إنما تهدد بها في حقيقة الأمر، حسن سير الملاحة البحرية وتجعلها عبئا على القائمين بها، وقد تؤدي إلى إلغائها إلغاء تاماً. (1)

وقد جاء مشروع تقنين لاهاي لعام 1930 مرددا لهذه الحقيقة حين أفرد نص المادة (4) من مشروع اتفاقية البحر الإقليمي التي قضت بأنه " لا يجوز للدولة الساحلية أن تعرقل المرور البري للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي" (2) ؛ كما ناقش الفقه الدولي عموماً، الصور التي يمكن أن تعرقل بها الدولة الساحلية المرور البري، فظهر منها ما هو متعلق بالجوانب التشريعية والتنظيمية التي تستتها الدولة الساحلية فتجعل من المرور البري موقوفاً مثلاً على شرط، أو تفرض من القيود والشروط ما يجعل من ممارسته أمراً متعذراً أو مرهقاً.

وقد تعرقل الدولة الساحلية المرور البري بأعمالها المادية حيث تعترض منشأها المعدة لاستغلال قيعان البحر أو ما تحتها من مصادر الثروة، الطرق البحرية الضرورية لسير الملاحة البحرية الدولية؛ وقد تتدخل الدولة الساحلية بأعمالها المادية كذلك، لتجعل الملاحة البحرية غير مأمونة بإغراقها بعض السفن أو زرعها ألغاماً أو أن تدع حطاماً غارقاً أو طافياً يهدد سلامة المرور وحركة السفن دون أن تبذل من جانبها أي مجهود لإزاحته أو إخطار الدول بوجود الممرات المعنية بسير الملاحة البحرية. (3)

والظاهر أن مشروع تقنين لاهاي لعام 1930، بتقريره في المادة (4) سالفه الذكر واجب الدولة الساحلية في عدم عرقلة المرور البري، لم يكن سوى عاكس لما استقر عليه العمل الدولي منذ تلك الفترة. فهذا الأخير قد جرى على عدم قبول أن تتذرع الدولة الساحلية بلوائحها المتعلقة بتنظيم الملاحة في بحرها الإقليمي كي تعرقل العمل بالمرور البري، وهو العمل الدولي الذي كان حافزاً لإبرام اتفاقية برشلونة لـ 20 أبريل 1921 حول حرية المرور العابر عبر أنواع من الطرق المائية الصالحة للملاحة، حيث ألزمت المادة (10) منها الدولة الساحلية المتعاقدة بعدم القيام بأية أعمال قد

(1) أنظر: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 514.

(2) أنظر: Gilbert Gidel. Tome III. Op. Cit., P 214

(3) راجع: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 514، 515، وكذا: Gilbert Gidel. Tome III. Op. Cit., P 214, 215

تؤثر نتائجها في المقدرة الملاحية للطرق التي يحكمها هذا النظام، أو تضر بأفضل الأوضاع للملاحية فيها.⁽¹⁾

وقد أثرت مسألة واجبات الدولة الساحلية أمام حق المرور البريء بصفة أكثر عمقا بمناسبة النزاع حول مضيق كورفو لـ 9 أبريل 1949 بين ألبانيا وبريطانيا. ذلك أن المحكمة قد تصدت في بحثها لهذا النزاع إلى مسؤولية ألبانيا عن زرع الألغام في قطاع من بحرهما الإقليمي مما ألحق أضرارا بالبحرية البريطانية. وعلى الرغم من أن المحكمة لم تستطع إثبات مسؤولية ألبانيا المباشرة في قيامها بعملية زرع الألغام، إلا أن المحكمة رأت أن هذه العملية لم تكن لتتم بغير علمها، وأن ذلك يترتب عليها التزاما بأن تنشر إخطاراً ينبه كافة الدول على وجود حقل الألغام، وأن تحذر بوجه خاص، السفن الحربية البريطانية المقتربة من الخطر المحدق جرّاء وجود هذا الحقل. كما رأت المحكمة أن هذا الإلتزام ليس منشؤه اتفاقية لاهاي الثامنة التي تسري وقت الحرب، وإنما هو مترتب عن بعض المبادئ العامة المعترف بها، وعن الاعتبارات الإنسانية وحرية الاتصالات الدولية، وكذلك إلزام كل دولة بأن لا تسمح باستخدام إقليمها لارتكاب أعمال تناقض حقوق الدول الأخرى مع علمها بذلك.⁽²⁾

وقد أثر حكم محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو بشكل واضح في محاولات تقنين قانون البحار، حين اتضح أن الفقيه "فرانسوا" - مقرر لجنة القانون الدولي - قد اقتبس بعض المبادئ التي خلصت إليها المحكمة في موضوع النزاع المذكور، وصاغها ضمن نطاق المادة (15) من مشروعه لنظام البحر الإقليمي الموضوع في إطار لجنة القانون الدولي عام 1952.

وقد توخى الفقيه "فرانسوا" عند إعداد نص المادة (15)، أن يظهر واجبات الدولة الساحلية في هذا المجال على نطاقين: سلبى وإيجابى، متفاديا بذلك روح نص المادة (4) من مشروع تقنين لاهاي لعام 1930. فقد تكفلت الفقرة الأولى من المادة (15) من مشروع اللجنة بإلزام الدولة الساحلية بالامتناع عن وضع العراقيل في طريق السفن الأجنبية الممارسة لحق المرور البريء، ثم أوجبت الفقرة الثانية منها على الدولة الساحلية استعمال إمكاناتها المتاحة لحماية البحر الإقليمي من مخاطر الملاحية البحرية، وبألا تسمح باستعمال بحرهما الإقليمي على نحو يناقض حقوق الدول الأخرى.⁽³⁾

(1) راجع: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 515.

(2) وقد سبق الإحالة إلى قضية مضيق كورفو. راجع الملحق الرابع.

(3) وقد علق الفقيه "سلوتم" على روح نص المادة (15) من مشروع لجنة القانون الدولي كما وضعها الفقيه "فرانسوا" مقارنة بروح نص المادة (4) من مشروع تقنين لاهاي فذكر بأن هذه الأخيرة تقرر واجبا سلبيا على الدولة الساحلية وهو الإلتزام بعدم عرقلة المرور البريء عكس المادة (15) التي تفرض إلى جانب ذلك التزاما إيجابيا بإزالة جميع العراقيل والمخاطر التي تهدد الملاحية البحرية فضلا عن وجوب الإعلان عنها. راجع في ذلك: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 514، الهامش.

وعلى الرغم من قبول لجنة القانون الدولي للصيغة التي أوردتها الفقيه "فرانسوا" في المادة (15)، إلا أن ذلك لم يمنع من ظهور بعض الخلاف حول نص الفقرة الثانية منها، وهذا في الدورات اللاحقة⁽¹⁾، مضافاً إلى ذلك أن الفقيه "لوترباخ" عضو اللجنة كذلك، اقترح إضافة وجوب أن تتكفل الدولة الساحلية بالإعلان عن المخاطر التي تتهدد الملاحة في البحر الإقليمي، وقد حاز هذا المقترح على موافقة اللجنة التي قدمت الصيغة النهائية للمادة (16) على أنقاض المادة (15) سالفه الذكر، فأصبحت تنص على أنه: "1- يجب ألا تعرقل الدولة الساحلية المرور البريء في بحرهما الإقليمي. وهي مطالبة باستعمال امكانياتها المتاحة كي تؤكد لحق المرور البريء احترامه عبر بحرهما الإقليمي، وعليها ألا تسمح باستعمال بحرهما الإقليمي في أعمال تناقض حقوق الدول الأخرى.

2- وعلى الدولة الساحلية أن تعلن بطريقة كافية عن أية مخاطر ملاحية تتصل بعلمها".

وحين عرض المشروع النهائي على اللجنة الأولى للمؤتمر الأول لقانون البحار عام 1958، اتجهت الآراء فيها إلى قبول ما نص عليه مشروع لجنة القانون الدولي في المادة (16) منه فيما عدا العبارة الثانية من الفقرة الأولى من هذه المادة، وهي العبارة التي نشأ حولها الخلاف بين أعضاء اللجنة كما رأينا، حيث عارضتها بريطانيا بحجة أنها تتضمن حكماً يلزم الدولة الساحلية بمراقبة بحرهما الإقليمي كي تحول دون استعماله فيما يناقض أية أعمال تناقض حقوق الدول الأخرى، وهو ما رآته منافياً لقواعد القانون الدولي و يثير مشاكل سياسية. وقد رأت بريطانيا أيضاً، أن الدولة الساحلية يستحيل عليها أن تنفذ واجباتها في شأن مراقبة هذا البحر بإمكانياتها المتاحة من دون إخضاع المرور فيه وكل السفن على اختلافها لملاحظاتها الدقيقة، وهو كذلك ما يتنافى مع الطبيعة القانونية لحق المرور البريء. وإلى ذات المعنى كذلك، ذهب الولايات المتحدة الأمريكية حين اعتبرت أن إلزام

(1) وقد ظهر الخلاف بين أعضاء اللجنة لا سيما حول العبارة الثانية من الفقرة الأولى التي تلزم الدولة الساحلية باستعمال وسائلها وإمكانياتها المتاحة للحيلولة دون عرقلة المرور البريء. ومن بين مؤيدي هذه العبارة، الفقيه "جورج سال" الذي رأى بأنها ضرورية لموازنة الحقوق الواسعة التي تملكها الدولة الساحلية في بحرهما الإقليمي مقارنة بواجباتها فيه، كذلك أيدها الفقيه "لوترباخ" الذي رأى بأن حكمها مجرد تطبيق خاص في مجال الملاحة البحرية لقاعدة مؤكدة استقر عليها العمل الدولي، لا تسمح لأية دولة باستعمال بحرهما الإقليمي في أعمال تناقض حقوق الدول الأخرى. كذلك دافع الفقيه "أمادور Amador" عن هذه العبارة ورأى أن الدولة الساحلية التي تريد حماية مصالحها الخاصة في البحار الإقليمية الأجنبية عليها أن تبدأ بنفسها بأن تصون بحرهما الإقليمي للملاحة الأجنبية الهادئة. ومع ذلك، فإن من أعضاء اللجنة من أنكروا هذه العبارة على أساس أنها تحمّل الدولة فوق طاقتها، وتلزمها بأعباء ثقيلة لاسيما الدول الصغيرة منها التي لا تحوز الأساطيل الكافية أو وسائل الرقابة الناجعة التي تمكنها من متابعة ومراقبة مختلف الأعمال والعراقيل التي تجري في بحرهما الإقليمي، ومن بين هؤلاء، أذكر كلا من الفقيه "كورديفا". وقد وافقت لجنة القانون الدولي على نص المادة (15) كما صاغها الفقيه "فرانسوا" بعبارة الثانية بأغلبية 5 أصوات مقابل 4 وامتناع 3 أصوات، ووافقت على اقتراح الفقيه "لوترباخ" بأغلبية 11 صوتاً ضد لا شيء وبامتناع 3 أصوات، ثم عمدت لجنة القانون الدولي إلى إحلال صيغة معدلة لا تمس جوهر المادة في مشروعها لعام 1954 فحازت على أغلبية 8 أصوات ضد لا شيء ومقابل امتناعين .

راجع في شأن أقوال الفقهاء وفي سير أشغال لجنة القانون الدولي بخصوص هذه المادة: المرجع السابق، ص 517 ، 518 .

الدولة الساحلية بتصرف إيجابي بأن تستعمل إمكانياتها المتاحة للحيلولة دون عرقلة المرور البريء، وبألا تسمح باستخدام بحرهما الإقليمي في أعمال تمس بحقوق الدول الأخرى، سيؤدي إلى إقرار قاعدتين ملزمتين رغم أنهما لا يتماشيان مع قواعد القانون الدولي؛ ثم إن إقرارهما على هذا النحو، سوف يؤدي إلى تقرير مسؤولية الدولة الساحلية قانوناً حيث يثبت إخفاقها في توفير الإمكانيات واتخاذ التدابير اللازمة للمحافظة على سير الملاحة البحرية والمرور البريء.⁽¹⁾

وفي اعتقادي، فإنه لو نُظر إلى العبارة الثانية من الفقرة الأولى من المادة (16) سالفة الذكر، ستتم ملاحظة أنها تخدم الدول التي يعينها المرور أكثر من الدول الساحلية التي ستكون وفق هذه العبارة ملزمة بالسهر على أمن وسلامة الملاحة البحرية تمكيناً لسفن غيرها من الدول من المرور البريء، وهو حكم ظلّت الولايات المتحدة تبحث عنه وتسعى إلى تحقيقه في جل المؤتمرات الدولية، غير أن معارضتها هنا لهذه العبارة، إنما يمكن تأسيسه على أن بإمكان الدولة الساحلية التذرع بهذه العبارة لإخضاع مرور السفن الأجنبية لمراقبتها الدقيقة كما جاء على لسان مندوب بريطانيا، وهو أمر لا تستسيغه الدولتان اللتان كرستا جهودهما لفتح البحار الإقليمية في وجه حرية الملاحة البحرية. وعلى كل فقد أيدت اللجنة الأولى للمؤتمر وكذلك هذا الأخير، الانتقادات التي وجهتها بريطانيا والولايات المتحدة لهذه العبارة فأسقطها المؤتمر⁽²⁾، وصاغ نص المادة (15) من اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة كبديل عن نص المادة (16) من مشروع لجنة القانون الدولي، حيث قضت المادة (15) من الاتفاقية بأنه: "1- يجب على الدولة الساحلية أن لا تعرقل المرور البريء في البحر الإقليمي. 2- يجب على الدولة الساحلية أن تعلن إعلاناً كافياً عن كافة الأخطار التي تهدد الملاحة والتي تكون على علم بها في بحرهما الإقليمي."

أما عن المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار، فقد أثار مسألة واجبات الدولة الساحلية من جديد، كما أظهرت مناقشاته أن بعض الدول تناولت المادة (15) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي بالتحليل، ومنها ما ركز على حكم العبارة التي أُسقطت عن الفقرة الأولى من هذه المادة.⁽³⁾ وعلى العموم، فإن المؤتمر الثالث قد ناقش واجبات الدولة الساحلية في إطار شمولي، فأفرد في

(1) راجع في أقوال مندوبي بريطانيا والولايات المتحدة: المرجع السابق، ص 518.

(2) وافقت اللجنة الأولى للمؤتمر على اقتراح الولايات المتحدة الأمريكية بحذف الجملة الثانية من الفقرة الأولى من المادة (16) من مشروع لجنة القانون الدولي بأغلبية 26 صوتاً ضد 18 وامتناع 25 دولة عن التصويت. والملاحظ أن اقتراح بريطانيا كان يصب في نفس اتجاه الاقتراح الأمريكي، غير أنه لما اعتمد هذا الاقتراح الأخير، لم تر اللجنة داعٍ لعرض المقترح البريطاني للتصويت.

أنظر: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 519، الهامش

(3) وما ورد في مقترحات الدول أثناء المؤتمر الثالث، يمكن ذكر المادة (26) من مشروع مالطا إلى لجنة قيعان البحار التي قضت بضرورة أن تتخذ الدولة الساحلية كل التدابير التي تكفل الانتفاع الفعال بممارسة حق المرور البريء في البحار الإقليمية

الاتفاقية العامة نصوصا موسعة ومتفرقة في مواضع شتى، ألفت على الدولة الساحلية إلتزامات بخصوص عدم عرقلة المرور البريء.

وتعتبر المادة (24) من الاتفاقية العامة أهم مادة ركزت على تحديد واجبات الدولة الساحلية باعتبارها امتدادا للمادة (15) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي، وهي قد جاءت تحت عنوان "وَأَجِبَاتُ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ" فنصت على أن: «1- لا تُعَيِّقُ الدَّوْلَةُ السَّاحِلِيَّةُ المُرُورَ البَرِّيَّ لِلسُّفُنِ الأَجْنَبِيَّةِ عِبْرَ بَحْرِهَا الإِقْلِيمِيِّ إِلَّا وَفَقًا لِهَذِهِ الإِتِّفَاقِيَّةِ. وَتَمْتَنِعُ بِصُورَةٍ خَاصَّةٍ، فِي تَطْبِيقِهَا لِهَذِهِ الإِتِّفَاقِيَّةِ أَوْ لِأَيِّ مَنِ القَوَانِينِ وَالْأَنْظِمَةِ المُعْتَمَدَةِ طَبَقًا لِهَذِهِ الإِتِّفَاقِيَّةِ، عَمَّا يَلِي :

(أ) فَرَضُ شُرُوطٍ عَلَى السُّفُنِ الأَجْنَبِيَّةِ يَكُونُ أَثْرَهَا العَمَلِيَّ إِنْكَارَ حَقِّ المُرُورِ البَرِّيِّ عَلَى تِلْكَ السُّفُنِ أَوْ الإِخْلَالَ بِهِ ؛

(ب) أَوْ التَّمْيِيزُ قَانُونًا أَوْ فِعْلًا ضِدَّ سُّفُنِ أَيْ دَوْلَةٍ أَوْ ضِدَّ السُّفُنِ الَّتِي تَحْمِلُ بَضَائِعَ إِلَى أَيْ دَوْلَةٍ أَوْ مِنْهَا أَوْ لِحَسَابِهَا.

2- تُعْلِنُ الدَّوْلَةُ السَّاحِلِيَّةُ الإِعْلَانَ المُنَاسِبَ عَن أَيْ خَطَرٍ عَلَى المِلاحةِ تَعْلَمُ بِوُجُودِهِ دَاخِلَ بَحْرِهَا الإِقْلِيمِيِّ».

وما يمكن إدلائه من ملاحظات بخصوص هذه المادة، أن الحكم الوارد في البند (ب) من فقرتها الأولى القاضي بعدم التمييز بين السفن الأجنبية قانونا أو فعلا، والذي ظهر بصورة أكبر في المقترح المشترك لكل من قبرص، اليونان، ماليزيا، المغرب، الفيليبين، إسبانيا واليمن المقدم إلى لجنة

==
كما أوردت المادة (5) من المشروع المشترك لكل من: قبرص، اليونان، ماليزيا، المغرب، الفلبين، إسبانيا واليمن في شأن الملاحة عبر البحر الإقليمي المقدم إلى لجنة قيعان البحار كذلك، بأن المرور البريء يعتبر معاقا بوجه خاص، إذا انطوى تدخل الدولة الساحلية في المرور على التمييز بصورة واقعية أو شكلية بين السفن الأجنبية تبعا لأعلامها، أو حرمان سفن دولة بذاتها من المرور البريء، أو إعاقه مثل هذا المرور على أساس أن البضائع التي تنقلها مملوكة لهذه الدولة أو تلك، أو متوجهة إلى إقليمها أو مصدره من هذا الإقليم (A/AC.138/SC.11/L.18).

أما عن المشاريع والمقترحات التي وردت أمام اللجنة الثانية للمؤتمر في دورته الثانية المنعقدة بكاراكاس عام 1974، فيمكن ذكر مشروع الإمارات العربية المتحدة لـ 9 جويلية 1974 (A/Conf.62/SR.34)، الذي قضى بأن من الضروري مراجعة اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي على نحو يؤكد الدور الإيجابي للدولة الساحلية في مجال تأمين سلامة الملاحة البحرية؛ كذلك اقترحت عمان بأن تبذل الدولة الساحلية كل جهودها الممكنة كي تسهل مرور السفن الأجنبية عبر مضائقها الواقعة في نطاق بحرهما الإقليمي (المادة 22 من وثيقة A/Conf.62/C.2/L.16). وإلى ذات المعنى تقريبا، ذهبت المادة (3) من مشروع فيجي إلى هذه اللجنة (A/Conf.62/C.2/L.19)، والمادة (18) من المشروع المشترك للاتحاد السوفياتي، بلغاريا، بولونيا، ألمانيا الديمقراطية (A/Conf.62/C.2/L.26)، كما أن معظم هذه المشاريع أجمعت على ضرورة إعلان الدولة الساحلية عن المخاطر التي تهدد الملاحة البحرية وأمنها: المادة (2§18) من المشروع المشترك للمجموعة الاشتراكية، والمادة (5§3) من مشروع فيجي، والمادة (2§4) من مشروع عمان، والمادة (6) من مشروع بريطانيا إلى اللجنة الثانية للمؤتمر كذلك (A /Conf.62/C.2/L.3).

راجع في محتوى هذه المشاريع: المرجع السابق، ص 520، 521 الهامش .

قبعان البحار، لم يتم النص عليه في اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي لعام 1958⁽¹⁾، وإنما هو من مستحدثات الاتفاقية العامة، وهو مستوحى من نص المادة الثانية من نظام حرية العبور الملحق باتفاقية برشلونة لـ 20 أبريل 1921، وقد ظهر للبعض أنه جاء لمواجهة مسلك بعض دول في ممارستها بمنع الملاحة البحرية على سفن دول أخرى، واعتبرت الصومال إحداها، إذ منعت مرور السفن الأجنبية للدول التي لم تعترف بها.⁽²⁾

أما الملاحظة الثانية، فهي تكمن فيما ورد في الفقرة الأولى من هذه المادة دائما. فالدولة الساحلية - وفق هذه الفقرة - يجب ألا تعيق المرور البريء إلا «**وَفَقًا لِهَذِهِ الْإِتِّفَاقِيَّةِ**»، كما أن عليها أن تمتنع في تطبيقها «**هَذِهِ الْإِتِّفَاقِيَّةِ**» أو لأي من القوانين أو الأنظمة المعتمدة «**طَبَقًا لِهَذِهِ الْإِتِّفَاقِيَّةِ**» عن فرض شروط أو التمييز بين السفن.

إن الإحالة إلى باقي نصوص الاتفاقية العامة الأخرى التي قضت بما هذه الفقرة تجعل من واجبات الدولة الساحلية أكثر ثقلا واتساعا. فعدم عرقلة المرور البريء أو إعاقته يجب أن يكون وفقا لما تضمنته هذه الاتفاقية من أحكام حصرية لا ينبغي تجاوزها؛ وبديهي هنا، أن المقصود هو نص المادة (19) منها التي تتضمن قائمة الحالات الحصرية التي تعمد عن مرور السفن الأجنبية براءته، وهي موزعة على 12 بندا موضوعيا فلا يحق للدولة الساحلية أن تضيف إليها بندا أو حالة أخرى بتقديرها الخاص، تفاديا للقرائن الذاتية والاعتبارات الشخصية. كذلك، فإن ما تسنه الدولة الساحلية من قوانين وأنظمة يجب ألا يكون أثرها العملي إنكار المرور البريء على السفن الأجنبية أو التمييز بينها، وهي قبل ذلك يجب أن يتم سنّها بما يطابق الاتفاقية العامة أيضا. فلا يحق للدولة الساحلية أن تقرر من القوانين ما يكرس مصالحها الخاصة أو غير المشروعة بما يناهز حقوق المجموعة الدولية في مجال الملاحة البحرية. وتكون إذن، الإحالة الواردة في هذه الفقرة في هذا المجال إلى المادة (21) من الاتفاقية العامة نفسها التي أوردت فقرتها الأولى ثماني بنود تشكل مجالات يحق للدولة الساحلية أن تعتمد في إطارها جملة قوانينها وأنظمتها وقد سبقت الإشارة إلى ذلك.⁽³⁾

⁽¹⁾ وقد ورد حكم عدم التمييز في اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي فقط في المادة (3§16) المتعلقة بحالة وقف العمل بالمرور البريء مؤقتا في البحر الإقليمي ولم تظهر في نص المادة (15) المتعلقة بعدم عرقلة الدولة الساحلية للمرور البريء مثلما جاءت المادة (24) من الاتفاقية العامة، مع العلم أن المادة (6) من مشروع لاهاي تقترب من الاتفاقية العامة حين نصت على أنه: " فقط، وفي حالة الصيد أو القنص، ليس للدولة الساحلية أن تقيم أي تمييز بين السفن الأجنبية على اختلاف جنسياتها أو بين السفن الوطنية والسفن الأجنبية." وهو نص يفيد إقرار عدم التمييز من حيث الملاحة وعدم عرقلتها على أساس تمييزي وليس كنص جنيف (المادة 15) المتجهة إلى حالة الوقف.

راجع بخصوص التعليق على نص المادة (6) من مشروع لاهاي: Gilbert Gidel. Tome III. Op. Cit., P 227.

⁽²⁾ أنظر: T. Treves. Op. Cit., P761.

⁽³⁾ راجع في شأن بنود المادة (21) من الاتفاقية العامة ص 397 فما بعدها من هذه الأطروحة، وفي ما ذكر أعلاه: المرجع السابق، ص

ومع ذلك، فإن المادة (24) من الاتفاقية العامة إذ أوردت واجبات الدولة الساحلية مع إحالتها إلى باقي نصوص الاتفاقية العامة، تكون بذلك قد وسعت من هذه الواجبات كما ذكرت سابقا، فليست المادة (24) في هذا الإطار سوى حالة ضمن الحالات الأخرى تظهر فيها هذه الواجبات بين الحين والآخر .

ومن بين هذه الواجبات، يمكن ذكر ما أوردته المادة (22) من الاتفاقية العامة التي حولت للدولة الساحلية صلاحية أن تفرض على السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء استخدام الممرات البحرية وإتباع نظم تقسيم حركة المرور التي قد تعينها أو تقررها هذه الدولة. ومع ذلك، فإن هذه المادة - وتأميناً لسلامة الملاحة وضمناً أمن السفن الأجنبية - قررت على عاتق الدولة الساحلية في تدابيرها المشار إليها آنفاً، جملة من القيود تتمثل في أن تراعي هذه الدولة « تَوْصِيَّاتِ الْمُنظَمَةِ الدَّوْلِيَّةِ الْمُخْتَصَّةِ »⁽¹⁾ ، وهي على الأرجح المنظمة البحرية الدولية وما صدر عنها من توصيات أو ما أبرم في إطارها من اتفاقيات حول تأمين السلامة ومقاييس الأمن البحري. وعلى الدولة الساحلية أن تتقيد أيضاً ببعض المقاييس التقنية عند تعيين هذه الممرات أو القنوات، بحيث تكون هذه القنوات من التي « تُسْتَخْدَمُ عَادَةً لِلْمَلَاحَةِ الدَّوْلِيَّةِ »⁽²⁾ ، بمعنى أن تتوفر فيها المقاييس والشروط التي تسمح بمرور كافة أنواع السفن من دون خطر التصادم أو الجنوح جرّاء ضيقها أو وجود نتوءات أو صخور على المقربة منها، أو أية صعوبات يمكن أن تجعل من المرور البريء أمراً خطيراً أو مرهقاً .

كذلك على الدولة الساحلية أن تراعي عند تعيينها لهذه الممرات البحرية « مَا لِسُفُنٍ وَقَنَوَاتٍ مُعَيَّنَةٍ مِنْ مُمَيِّزَاتٍ خَاصَّةٍ »⁽³⁾ ، لأن بعض أنواع السفن، لاسيما الناقلات الضخمة، قد لا تسمح أحجامها أو طبيعة المواد المحمولة على متنها بتسهيل مرورها من دون خطر على الملاحة ككل، فضلاً عن « كَثَافَةِ حَرَكَةِ الْمُرُورِ »⁽⁴⁾ التي يتعين أخذها هي الأخرى في الحسبان تعزيزاً للسلامة البحرية، وهي كلها - في الأخير - قيود ملقاة على عاتق الدولة الساحلية شرعت لمصلحة المجموعة الدولية ككل، باعتبار أن جميع الدول مستفيدة من مقاييس السلامة التي تؤمن مرور سفنها بالبحر الإقليمي لأية دولة ساحلية.⁽⁵⁾

⁽¹⁾ البند (ألف) من الفقرة الثالثة من المادة (22) من الإتفاقية العامة.

⁽²⁾ البند (باء) من الفقرة الثالثة من المادة (22) من الإتفاقية العامة.

⁽³⁾ البند (جيم) من الفقرة الثالثة من المادة (22) من الإتفاقية العامة.

⁽⁴⁾ البند (دال) من الفقرة الثالثة من المادة (22) من الإتفاقية العامة.

⁽⁵⁾ راجع بخصوص التعليق على بنود الفقرة الثالثة من المادة (22) من الاتفاقية العامة: T.Treves. Op. Cit., P762.

كذلك يوجد تقييد آخر لسلطة الدولة الساحلية يضاف إلى ما سبق ذكره، وهو الذي تضمنته الفقرة (4) من المادة (211) التي خولت للدولة الساحلية أن تعتمد في بحرها الإقليمي قوانين وأنظمة لمنع التلوث البحري من السفن الأجنبية وخفضه والسيطرة عليه. ومع ذلك، فلا يجب أن «تُعَرِّقَ هَذِهِ الْقَوَانِينُ وَالْأَنْظِمَةُ، وَفَقًّا لِلْفَرْعِ 3 مِنْ الْجُزْءِ الثَّانِي⁽¹⁾، الْمُرُورَ الْبَرِيءَ لِلْسُفُنِ الْأَجْنِبِيَّةِ». بل وحتى بالنسبة للحكم الذي أورده الفقرة (3) من هذه المادة والذي يخول لدولتين أو أكثر، اتخاذ تدابير مشتركة بهدف منع تلوث البيئة البحرية ومراقبة شروط النفاذ إلى مياهها الداخلية، فإنه - وإن كان كقاعده عامة - يحق لإحدى الدول الساحلية المشتركة في تلك التسويات والتدابير المشتركة مساءلة ربان السفينة الأجنبية الممارسة للمرور البريء في بحرها الإقليمي عما إذا كانت وجهة سفينته إلى المياه الداخلية لدولة ساحلية أخرى مشتركة معها في نفس الترتيبات، وفي حالة الإيجاب، وفي حالة ما إذا لم تكن السفينة كذلك مستوفية لشروط النفاذ إلى مياه الدولة الساحلية الثانية، فإنه ليس للدولة الساحلية الأولى أن تمنع مرورها البريء بأية حجة حتى ولو كان يوجد اتفاق أو معاهدة بين هذه الدول المشتركة. وقد أكدت ذلك صراحة العبارة الأخيرة من هذه الفقرة حين قضت بأن «لَا تُخَلُّ هَذِهِ الْمَادَّةُ بِاسْتِمْرَارٍ مُمَارَسَةَ آيَةِ سَفِينَةٍ لِحَقِّهَا فِي الْمُرُورِ الْبَرِيءِ أَوْ بِإِنطَبَاقِ الْفَقْرَةِ 2 مِنْ الْمَادَّةِ 25».

وحتى بالنسبة لمخالفة السفينة الأجنبية وانتهاكها لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية المعتمدة في بحرها الإقليمي بغية منع التلوث البحري من السفن وخفضه، وهو الحكم الذي أورده الفقرة (2) من المادة (220) من الاتفاقية العامة، فقد أقرت هذه الأخيرة حقَّ الدولة الساحلية في تفتيش السفينة تفتيشاً مادياً يتعلق بالمخالفة إذا اعتقدت هذه الدولة بمخالفة تلك السفينة، غير أن هذه التفتيش الأولى يجب أن يتم كذلك من «دُونَ الْإِخْلَالِ بِإِنطَبَاقِ الْأَحْكَامِ ذَاتِ الصَّلَةِ مِنَ الْفَرْعِ 3 مِنْ الْجُزْءِ الثَّانِي»، وهو الفرع المتعلق بحق المرور البريء، أي ما معناه عدم عرقلة هذا المرور.

وعلى كل، وخلاصة لما سبق، يمكن القول بأن الاتفاقية العامة قد وسعت من نطاق واجبات الدولة الساحلية للحدِّ من تدخلها لعرقلة المرور البريء مقارنة بما ورد في اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي. ولا يمكن التسرع في هذا المقام للحكم على هذه الواجبات بأنها أثقلت كاهل الدولة الساحلية، بل يمكن القول بموضوعية أنها جاءت لتحمي حركة المرور والاتصالات البحرية، ولتعزز مقاييس السلامة وتدابير الأمن ومنع التصادم في البحر، وهي كلها واجبات شرعت لصالح المجموعة الدولية ككل، تستفيد منها حتى الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي، ومن خلال معاملة بالمثل عند مرور سفنها بالبحر الإقليمي لدولة ساحلية أخرى.

⁽¹⁾ وهو المتعلق بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة وبالمرور البريء للسفن الأجنبية.

المطلب الثاني

الإلتزام بعدم فرض أعباء مالية على المرور البريء

يعتبر فرض الأعباء المالية على السفن الأجنبية من المواضيع التي استهلكها الفقه الدولي مبكراً ففصل فيها، وهذا بالنظر إلى استقرار العمل الدولي - حتى من قبل مؤتمر لاهاي - على عدم ممارسته. وإذا كان موضوع حظر فرض الأعباء المالية على السفن الأجنبية من المواضيع التي تنبعت إلى أهميتها معظم المؤتمرات الدولية الرامية إلى تقنين قانون البحار فلم تغفل الإشارة إليها، إلا أن ذلك لا يعني أن هذه المؤتمرات اتسحتت أحكام هذا الموضوع، بل لم يكن دورها أكثر من كاشف لعرف دولي ظل قائماً كردد فعل على ممارسات دولية قديمة تخلصت منها الدول بعد مسار طويل، وساد بينها إجماع على عدم التعامل بمثل هذا العمل، ليس فقط كمعاملة دولية، بل كمبدأ من مبادئ القانون الدولي.

وبدايةً، فقد حاربت الشريعة الإسلامية السمحاء "المكس" وقاس فقهاؤها على ذلك ما يُجيب على السفن الأجنبية المارة بدار الإسلام من صدقاتٍ فحرموها⁽¹⁾، ولم تكن ممارسات

(1) كثيرة هي الآيات القرآنية الكريمة التي اعتمد عليها فقهاء الشريعة لاستخلاص عدم جواز عرقلة المرور والملاحة البحرية بأخذ مقابل عن ذلك، منها قول الله عز وجل "وَأَلْفُلُكُ الَّتِي تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِمَا يَنْفَعُ النَّاسَ" (البقرة 164)، وفيها يقول "ابن كثير" أن المقصود به: "تسخير البحر بحمل السفن من جانب إلى جانب لمعايش الناس والانتفاع بما عند أهل ذلك الإقليم ونقل هذا إلى هؤلاء وما عند أولئك إلى هؤلاء"، وقول الطبري أن قوله تعالى "بما ينفع الناس" معناه "ينفع الناس في البحر". وكذلك قوله تعالى: "رَبُّكُمْ الَّذِي يُزْجِي لَكُمْ الْفُلُكُ فِي الْبَحْرِ لِيَتَّبِعُوا مِنْ فَضْلِهِ إِنَّهُ كَانَ بِكُمْ رَحِيمًا" (الإسراء 66)، فيقول "ابن كثير" في تفسيرها: "يخبر تعالى عن لطفه بخلق في تسخير الفلك في البحر وتسهيله لمصالح عباده لابتغائهم من فضله في التجارة من إقليم إلى إقليم".

ومعظم الآيات الواردة في تسخير الفلك والبحر وما يؤيدها من تفسيرات لا تؤدي إلا إلى نتيجة واحدة: هي عدم عرقلة المساحات البحرية وعدم وضع فواصل بينها أو عرقلة طرقها واعتراض السفن الماخرة عباها. وفي هذا الباب بالذات، ورد عن النبي (ص) ما يؤكد ذلك، فقد ورد في كتاب الرسول ﷺ إلى "يحنه بن روية" ملك أيلة: "بسم الله الرحمن الرحيم. هذا أمانة من الله ومحمد النبي رسول الله ليحنه بن روية وأهل إيلة لسفنهم وسيارتهم في البر والبحر لهم ذمة الله ومحمد رسول الله صلى الله عليه وسلم ولمن كان معهم من أهل الشام وأهل اليمن وأهل البحر ومن أحدث حدثاً فإنه لا يحول ماله دون نفسه وأنه طيبة لمن أخذه من الناس وأنه لا يحل أن يمنعوا ماء يريدونه ولا طريقاً يريدونه من بر وبحر".

وقد تأيد أيضاً حكم عدم فرض الأعباء المالية على السفن الأجنبية في بعض أقوال وكتابات فقهاء الشريعة الإسلامية السمحاء. منها ما أورده "ابن قيم الجوزية" في حديث "مسروق" عن حكم حبلٍ كان يعترض به النهر فيمنع السفن من المضي حتى تؤخذ منهم الصدقة، فقال "ابن قيم الجوزية": "حدثنا أبو معاوية عن الأعمش عن شقيق عن مسروق أنه قال: والله ما عملت عملاً أخوف عندي أن يدخلني الله النار من عملكم هذا، وما تراني أن أكون ظلمت فيه مسلماً أو معاهداً ديناراً ولا درهماً، ولكن ما أدري ما هذا الحبل الذي لم يسنه رسول الله (ص) ولا أبو بكر ولا عمر..".

كذلك ما روى عن "عمر ابن عبد العزيز" في كتاب بعثه إلى "عدي ابن أرضاء": "أن ضع عن الناس الفدية و ضع عن الناس المائدة، و ضع عن الناس المكس، وليس بالمكس، ولكنه البخس الذي قال الله تعالى (ولا تبخسوا الناس أشياءهم ولا تعثوا في الأرض مفسدين) فمن جاءك بصدقة فاقبلها منه، ومن لم يأتك بما فالله حسبه".

الإمبراطورية الرومانية تسلم من مثل هذا الفعل. كما تميزت فترة العصور الوسطى ببسط السيادة على البحار، وطبيعي أن يصاحب هذا التوسع المكاني فرضُ شروط وأعباء مالية على المرور فيها، ميزها القانون البريطاني الصادر عام 1610، والذي فرض ضرائب ورسومًا على دخول السلع والسفن إلى الموانئ البريطانية.⁽¹⁾

ولا أحد من المؤرخين ينكر تلك الممارسة التي عمدت إليها الدولة الجزائرية خلال القرن 17 عقب حرب الثلاثمائة سنة. فالجزائر - وخلال تلك الفترة - كانت تتولى حماية سفن البلدان الصديقة والحليفة جرّاء أعمال القرصنة التي شهدتها منطقة الحوض المتوسط، وكانت تتلقى جرّاء ذلك رسوماً وأتاوات من قبل دول أعلامها نظير حماية سفنها بما فيها بريطانيا التي كانت - وكلما غيرت قنصلها - ترسل مع القنصل الجديد 600 جنيه ذهبي كهدية لقاء حماية سفنها من غارات القرصنة. وقد ظل هذا المسلك عرفاً تواترت به الدول في تعاملها مع الجزائر. وحتى بالنسبة لعلاقتها مع الولايات المتحدة الأمريكية التي عمدت إلى إبرام معاهدة السلم والتحالف عام 1795، فقد تضمنت التصريح للسفن الأمريكية بممارسة التجارة مع الجزائر مقابل دفع رسوم الحماية المعتادة وإعفاء السفن الحربية من ذلك.⁽²⁾

ومهما يكن من أمر ما قيل عن ممارسة الجزائر في تلك الحقبة، أو ما نُسج حول بعض الوقائع التاريخية من أقاويل⁽³⁾، فإن الأسطول الجزائري لم يكن يتألف من قراصنة أو لصوص بحر كما أطلقها

وقد لخص د. أحمد أبو الوفا محمد حسن نظرة الشريعة الإسلامية إلى فرض الرسوم على السفن الأجنبية فقال: "بل يمكن القول بعدم جواز تحصيل رسوم على مرور السفن خلال البحر الإقليمي للدولة الإسلامية إلاّ مقابل خدمات فعلية تقدم لها لا مجرد المرور، وإلاّ انقلب من يفعل ذلك إلى مكّاس وهو ما نهي عنه النبي (ص). وهكذا يقرر ابن تيمية بخصوص الطرق البرية وهو ما يسري أيضا - بطريقة القياس - على الطرق البحرية: "و أما من كان لا يقطع الطريق، ولكنه يأخذ خفارة أو ضريبة من أبناء السبيل على الرؤوس، والدواب، والأحمال كذلك، فهذا مكّاس، عليه عقوبة المكّاسين، وقد اختلف الفقهاء في جواز قتله، وليس هو من قطاع الطريق، فإن الطريق لا ينقطع به، مع أنه أشد الناس عذابا يوم القيامة، حتى قال النبي صلى الله عليه و سلم في الغامدية {لقد تابت توبة لو تابها صاحب مكس لغفر له} انتهى كلام ابن تيمية".

راجع في هذا الموضوع: د. أحمد أبو الوفا محمد حسن، قانون البحار والأهوار الدولية في الإسلام، المرجع السابق، ص 52-64.

⁽¹⁾ Sâad-Eddine. Samar « The right of entry into maritime ports ». Op. Cit., P5.

⁽²⁾ راجع: أحمد توفيق المدني، المرجع السابق، ص 421، وراجع أيضا بخصوص هذه الحقائق التاريخية: مسعود مجاهد، المرجع السابق، ص 54-60. كما أنه قد سبق استعراض بعض جوانب هذا الموضوع في ص 25 من هذه الأطروحة.

⁽³⁾ وثمة بعض الأقاويل التي نسجت حول مقتل "الرايس حميدو بن علي". وقد نشرت مجلة "العربي" في عددها لـ أبريل 2006، مقالا "للدكتور محمد المنسي قنديل" بعنوان: "أثار الجزائر رمز الهوية وبوابة التاريخ" أشاد فيها المؤلف بمناقب البحارة الجزائريين والأسطول الجزائري في تلك الفترة. ومما أورده بكل موضوعية، أن "الرايس حميدو" كان جزائريا أصيلا لا تركيا، ترقى من بحار إلى ضابط إلى أمير بحر، ولم يكن البحارة الجزائريون قراصنة وإنما هي تسمية أطلقت عليهم من طرف الأوربيين "حنقا وغيضا".

كما أنه تعرض أيضا، لمعاهدة السلم والتحالف بين الجزائر والولايات المتحدة. وبخصوص مقتل "الرايس حميدو" وهو بيت القصيد، فقد ذكر المؤلف عنه بأنه قد "وقع في خطأ مبيت مع أمريكا. فقد كانت الولايات المتحدة قد وقّعت على معاهدة مع الجزائر تدفع بموجبها

عليهم الأوروبيون وبخاصة الفرنسيون عقب قيام الثورة الفرنسية، وإنما من بحارة أشداء احترفوا الملاحة البحرية على يد البحارة العثمانيين، فتعلموا كيف يجاهدون من أجل حماية دينهم وشرفهم وشواطئهم ومدنهم وحجاجهم وتجارتهم، ثم تمكنوا من معرفة سبل البحار فعمدوا إلى تأمين طرق الملاحة من القراصنة الأوروبيين أنفسهم، ولم تكن تلك الرسوم والآتاوى سوى مقابل عن خدماتهم في تأمين السلامة البحرية ليس إلا.

ولم يكد القرن 19 ينصرم حتى ساد الفقه والعمل الدولي اقتناعاً كامل بعدم جواز فرض رسوم على السفن الأجنبية لمجرد مرورها إلا لقاء ما يقدم إليها من خدمات. وتظهر هذه الحقيقة حين تدارس معهد القانون الدولي هذا الأمر في دورته بجنيف عام 1892، ورفض بالإجماع، الاقتراح الذي تقدم به الفقيه "Giraud Féraud" الذي عرض إمكانية فرض مكوس على السفن الأجنبية المقترية من الساحل في حال ما إذا قامت دولة الساحل بتأمين سلامتها وصيانة طرق وممرات عبورها. وقد أعاد المعهد كذلك رفض هذا المقترح بالإجماع، خلال دورته المنعقدة بباريس عام 1894.⁽¹⁾

وبخصوص هذا الموضوع قبيل التحضير لمؤتمر تقنين لاهاي لعام 1930، ومن خلال قواعد المناقشات التي بعثت بها اللجنة التحضيرية لمؤتمر لاهاي إلى حكومات الدول، فقد احتل موضوع فرض الأعباء المالية جانباً من المناقشات التي أظهرت أن كل إجابات الدول تسير كقاعدة عامة إلى عدم جواز فرع أعباء مالية على السفن الأجنبية لمجرد واقعة المرور، ولكن يجوز أن تفرض هذه الرسوم لقاء ما يقدم إلى هذه السفن من خدمات. ولم تناقش دولة من الدول محتوى هذه الخدمات فيما عدا

أتاوة مقابل سلامة سفنها، وعندما جاء الرئيس جيفرسون إلى الحكم رفض الدفع، وأصبحت السفن الأمريكية بمزلة غنيمة ثمينة لبحارة الرايس حميدو. وأرسل الرئيس الأمريكي بعض سفنه لتأديب الرايس الكبير، وقد نشبت معركة كبرى. وبالرغم من تفوق السفن الجزائرية فإن الحظ تحلى عن الرايس حميدو فأصابته قذيفة مدفع قوية قسمته إلى نصفين. وبموته انتهت أسطورة بحرية كبرى وسواء كان بطلاً أو قرصاناً فقد دافع عن شواطئ بلاده حتى الموت".

وعلى الرغم من أن المؤلف قد أشاد بدور "الرايس حميدو" في فقرته السابقة، إلا أنه لم يوضح السبب الذي أدى إلى مقتله رغم أنه أشار إلى بعض جوانب ذلك أثناء الحديث. فما الذي دفع بالبحرية الحربية الأمريكية إلى قطع نصف الكرة الأرضية لضرب الأسطول الجزائري على مشارف السواحل الجزائرية سوى القول بأنها عملية اعتداء تنطوي على أطماع توسعية ولم يكن الغرض منها رفض دفع الرسوم مع إصرار الجزائر على ذلك، لأن الولايات المتحدة الأمريكية لم تكن لديها خلال تلك الفترة من الأساطيل البحرية ما يمكنها من التحرك إلى تلك المسافة مروراً بالمحيط الأطلسي، ثم إن هذه الدولة، وحتى عام 1865، كانت في حرب أهلية، وتُظهر قضية "الألاباما" عام 1871، أن الولايات المتحدة استعانت في تصنيع سفينتها هذه ببريطانيا، والأرجح أن الولايات المتحدة لم يكن يهملها الاتجاه إلى البحر المتوسط للتجارة لانعدام مقدرتها البحرية بقدر ما كانت تهتم بالمسافات القريبة منها. وحتى على فرض صحة ما ذكره المؤلف، فإن تصرف الرئيس الأمريكي جيفرسون برفضه دفع الرسوم المعتادة إنما يجعله في حالة حرق لمعاهدة نافذة بين الجزائر والولايات المتحدة، وهو فوق ذلك يرسل أسطوله "لتأديب الرايس الكبير"!!

راجع المقال المذكور سابقاً في: د. محمد المنسي قنديل. أثار الجزائر رمز الهوية وبوابة التاريخ، مجلة العربي، العدد 569، أبريل 2006، ص 46 و 47.

¹⁾ Voir: Gilbert Gidel. Tome III. Op. Cit., P 231.

السويد التي رأت وجوب تحديد هذه الأخيرة فيما إذا كانت خدمات عامة تهدف إلى صيانة بحرهما الإقليمي في وجه الملاحة البحرية في عمومها كالإنارة وتحديد الممرات، أو خدمات خاصة مقدمة إلى سفينة بعينها كالقطر والإرشاد والمساعدة والإنقاذ، حيث رأت هذه الدولة أن فرض رسوم مقابل هذه الخدمات لا يكون إلا على الطائفة الثانية.⁽¹⁾

وقد أخذت اللجنة التحضيرية بالفعل بهذا المقترح، ورأت بأن عدم تحديد هذه الخدمات من شأنه أن يخول للدولة الساحلية سلطة تقدير طبيعة هذه الخدمات فتفرض - مقابلها - رسوما على السفن المارة ببحرها الإقليمي. وعلى ضوء ذلك، صاغت اللجنة نص المادة (7) من مشروع اتفاقية البحر الإقليمي لعام 1930 فجاءت كالتالي: "1- لا يجوز أن تفرض على السفن الأجنبية أعباء مالية بسبب مجرد المرور في البحر الإقليمي. 2- ولكن يجوز فقط، أن تفرض الأعباء المالية على السفينة الأجنبية التي تعبر البحر الإقليمي - وبغير تمييز بين أعلامها - وذلك كمقابل للخدمات الخاصة التي قدمتها لها الدولة الساحلية."

وقد ذكرت اللجنة الثانية لمؤتمر لاهاي، تعليقا على نص المادة (7) سالفة الذكر، بأن الغرض من فقرتها الأولى هو إيضاح أن واقعة المرور في حد ذاتها لا تخول للدولة الساحلية حق فرض أعباء مالية على السفن الأجنبية، ويندرج تحت مفهوم المرور، الرسو الإضطراري إذا كان جزءاً من سير الملاحة المعتاد واقتضته محنة أو حالة ضرورة. أما الفقرة الثانية منها، فهي تنوحي استبعاد فرض أعباء مالية كمقابل للخدمات التي بذلتها لصيانة أجهزة الملاحة المساعدة والإضاءة، بحيث لا يسمح بفرض الأعباء المالية إلا مقابل الخدمات الخاصة كما ذكرت في هذه الفقرة، وهي المقدمة لإحدى السفن بذاتها كخدمات القطر والإرشاد..⁽²⁾

ومع ذلك، فإن إقرار مؤتمر تقنين لاهاي في مادته (7) من مشروع اتفاقية البحر الإقليمي لهذا الحكم لا يعني أن هذا المؤتمر قد استفرد بتقنينه لأول مرة. ذلك أن اتفاقية برشلونة لـ 20 أبريل 1921 حول نظام حرية العبور قد نصت عليه أيضا في المادة (3) منها التي قضت بعدم جواز إخضاع النقل البحري العابر لأي رسم أو حق خاص يجبي مجرد واقعة المرور في حد ذاتها بما في ذلك الدخول والخروج؛ ومع ذلك، فإنه يمكن أن تخضع السفن العابرة لرسوم تهدف حصريا إلى تغطية نفقات إدارة سير الملاحة البحرية والإشراف عليها، وفي هذه الحالة، يجب أن تتوافق النفقات والرسوم المجباة قدر المستطاع مع الخدمات المقدمة، وأن تتم جباية هذه الرسوم على قدر المساواة أيضا.⁽³⁾ ويتضح من

¹⁾ Ibid, P 230, 231.

²⁾ راجع كلا من: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 626، وكذا: Gilbert Gidel. Tome III. Op. Cit., P 231.

³⁾

Article 3 du statut sur la liberté du transit : « Les transports en transit ne seront soumis à aucun droit ou taxes spéciaux à raison de leur transit (entrée et sortie comprises). Toutefois, pourront être perçus sur

نص هذه المادة، أن الاتفاقية المذكورة لا تفرق بين الخدمات العامة والخاصة وهو الشيء الذي أثارته السويد فيما بعد أثناء مناقشات مؤتمر لاهاي، وتداركه هذا الأخير بنص المادة (7) التي سبقت الإشارة إليها، فقصر استيفاء الرسوم فقط، مقابل الخدمات الخاصة دون العامة.

والظاهر أن حظر فرض الرسوم على السفن الأجنبية المارة بالبحر الإقليمي قد تأكد بصورة أكبر عقب مؤتمر تقنين لاهاي عام 1930، كما ساد الفقه الدولي إجماعاً بشأنه⁽¹⁾، ولم تصادف لجنة القانون الدولي عناءاً يذكر في مجال إدراجه ضمن مشروعها المقدم تحضيراً لمؤتمر جنيف لعام 1958 حول قانون البحار. فقد صاغت لجنة القانون الدولي هذا الحكم في المادة (19) من مشروعها النهائي المقدم عام 1956 ولم تحُد فيه عن نطاق المادة (7) من مشروع لاهاي في شيء يذكر سوى أنها حذفت عبارة "وبغير تمييز بين أعلامها" مع محافظتها على جوهر النص في عمومته⁽²⁾.

وعند عرض المشروع على المؤتمر الأول المنعقد بجنيف عام 1958، ناقشت لجنته الأولى نص المادة (19) من مشروع لجنة القانون الدولي وثار الخلاف بين مندوبي الدول بشأن عدد من المسائل. فقد رأت بريطانيا أنه يجب تخصيص الفقرة الثانية منها بنص واضح وصريح يمنح الدولة الساحلية من استيفاء أعباء مالية على السفن مقابل الخدمات العامة التي تبذلها لمنفعة مصالح الملاحة البحرية العامة وأيدتها يوغسلافيا في ذلك، واعترضت سيلان عن هذا التعديل ورأت أنه من الضروري تخويل الدولة الساحلية حق استرداد النفقات التي بذلتها وفاء بهذه المصالح. كما رأت الترويج أنه من الأفضل أن

ces transports en transit des droits ou taxes exclusivement affectés à couvrir les dépenses de surveillance et d'administration qu'imposerait ce transit. Le taux de tous droits de taxes de cette nature devra correspondre autant que possible, à la dépense qu'ils ont pour objet de couvrir, et les dits droit aux taxes seront appliqués dans les conditions d'égalité...» V ; G.Gidel. Tome III. Op. Cit., P229.

⁽¹⁾ ومن بين الفقهاء الذين اعتنقوا هذا الحكم وكانت لهم آراء مؤسسة بخصوصه، يمكن ذكر الفقيه "برويل Bruel" الذي ذكر بأن "حق المرور البري من الحقوق الخاصة ويمتنع بالتالي على الدولة الساحلية أن تستأدي مقابلاً عن المرور باعتباره كذلك"، وذكر الفقيه "سميث Smith" "إن العمل بين الدول يؤكد أن الخدمات التي تطلب الدولة الساحلية مقابلاً عنها هي التي تقدمها الدولة الساحلية عادة في مياهها الداخلية، ولا يجوز قط أن تفرض الدولة في بحرهما الإقليمي أو تحصل أية أعباء مالية كمقابل للخدمات التي تبذلها في نطاق المصلحة العامة للملاحة البحرية". ورأى "أوبنهايم Oppenheim" بأن "حق المرور البري نتيجة لمبدأ حرية البحار، وبغير هذا الحق فإن الملاحة عبر البحار تصبح مستحيلة في واقع الأمر. كذلك فإن من بين النتائج التي تترتب على هذا الحق أنه لا يجوز أن تفرض الدولة الساحلية أعباء مالية بناء على مجرد مرور السفن الأجنبية عبر حزامها البحري. وبالرغم من أن الدولة الساحلية قد تنفق أموالاً كثيرة على إقامة وصيانة فنارها وغيرها من التسهيلات اللازمة لسلامة الملاحة البحرية، إلا أن الدولة الساحلية تمتنع عليها فرض هذه النفقات على السفن الأجنبية التي تبارش مجرد المرور، ولكن يجوز فقط فرض الأعباء المالية على هذه السفن إذا رست في البحر الإقليمي أو دخلت ميناءاً بالدولة الساحلية، أو لقاء خدمات محددة تقدمها الدولة الساحلية لبعض السفن أو إحداها كالمؤن التي تزودها بها.. وخدمات القطر والإرشاد.. وكل ما تبذله الدولة الساحلية من نفقات إذا دخلت إحدى السفن الأجنبية أحواضها الحافة من أجل تجديد بعض آلتها أو إصلاح أعطال طرأت عليها."

أنظر بخصوص هذه المقتطفات وغيرها لفقهاء آخرين: د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 624، 625.

⁽²⁾ أنظر: المرجع السابق، ص 627.

يعود المؤتمر للأخذ بالعبارة المحذوفة من طرف لجنة القانون الدولي بخصوص عدم التمييز بين السفن الأجنبية من بعد أن كان منصوصا عليها في المادة (7) من مشروع لاهاي خصوصا، وأنه ليس للجنة القانون الدولي في حذفها حجة مقنعة، وقد أيدتها في ذلك اليونان.

وقد أقرت اللجنة الأولى للمؤتمر الاقتراح النرويجي بأغلبية 33 صوتا مقابل 10 أصوات وامتناع 26 صوتا وذلك بعد أن سحبت بريطانيا مقترحها السابق⁽¹⁾، وصاغ المؤتمر نص المادة (19) من مشروع لجنة القانون الدولي من جديد وضمنها المادة (18) من اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة التي أصبحت تنص على أنه: "1- لا يجوز تحصيل رسوم على السفن الأجنبية لمجرد مرورها فقط في البحر الإقليمي. 2- يجوز تحصيل الرسوم على سفينة أجنبية تمر في البحر الإقليمي نظير خدمات معينة قدمت للسفينة، ويجب تحصيل هذه الرسوم دون تمييز."

وبدوره فقد اعتمد المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار على نص جنيف فأقر الحكم الوارد فيه بصورة مطابقة تماما، كما لم تُسجل في مشاريع الدول ملاحظات تذكر⁽²⁾، وصاغ المؤتمر الثالث على أنقاض المادة (19) سالفه الذكر المادة (26) من الاتفاقية العامة في صيغة شبه حرفية، فأصبحت تنص على أنه: «1- لا يجوز أن تُفرض رسوم على السفن الأجنبية لمجرد مرورها خلال البحر الإقليمي.

2- لا يجوز أن تُفرض رسوم على سفينة أجنبية مارة بالبحر الإقليمي إلا مقابل خدمات محددة قدمت إلى السفينة. وتُجبي هذه الرسوم من غير تمييز».

(1) أنظر: المرجع السابق، ص 628 .

(2) وقد وردت إشارة طفيفة لم يثر خلاف بشأنها وهي التي جاءت بها الفقرة الثالثة من المادة (11) من المشروع المشترك لكل من: قبرص، اليونان، اندونيسيا، ماليزيا، المغرب، الفلبين، اسبانيا، واليمن إلى لجنة قيعان البحار (A/AC.138/SC.11/L.18). فقد نصت الفقرتان الأولى والثانية من المادة (11) على أن الأعباء المالية لا تفرض على السفن الأجنبية بسبب مرورها عبر البحر الإقليمي ولكن فقط كمقابل لخدمة محددة قدمتها لها الدولة الساحلية، غير أن الفقرة الثالثة منها حولت الدولة الساحلية حق طلب التعويض عن الأعمال التي تنفذها لتسهيل عملية المرور. وتؤدي هذه الفقرة إلى الحكم بجواز استيفاء التعويض عن الخدمات العامة التي بذلتها الدولة الساحلية في البحر الإقليمي، وهي مستوحاة - وعلى ما يبدو - من نص المادة (3) من اتفاقية برشلونة حول حرية المرور العابر لعام 1921. أنظر: المرجع السابق، ص 625. الهامش .

أ خاتمة الفصل الأول:

وخلاصة لهذا الفصل ، يمكنني القول بأن المؤتمرات الدولية وحينما عاجلت موضوع المرور البريء ، إنما عاجلت معه أيضا مدى ما تتمتع به الدولة الساحلية من صلاحيات وحقوق على بحرها الإقليمي ، وكذا ما يقع على عاتقها من النزاعات حيال السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء .

ومع ذلك ، فإن بعض المؤتمرات الدولية التي عنيت بتقنين قانون البحار قد سعت إلى تضيق مصالح الدولة الساحلية إلى أبعد حد بما يناسب تطلعاتها في تمكين أساطيلها من المرور بحرية أكبر كما لو كان المرور البريء هو القاعدة وما تملكه من الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي هو الاستثناء ، ويظهر ذلك بوضوح في مؤتمر جنيف لعام 1985 حين قصر حق الدولة الساحلية في التدخل لمنع أي مرور لا يكون بريئا على النواحي الأمنية و الدفاعية فقط ، مما يدفع إلى القول بأن مؤتمر جنيف لم يول الدولة الساحلية الرعاية الكاملة قدر اعتنائه بحق السفن الأجنبية في المرور .

و مع ذلك ، فإن الكثرة العددية للدول الساحلية النامية هي التي فرضت خلال المؤتمر الثالث إرادتها وإعادة هيمنتها على بحارها ، فتمكنت من أن تضع لها موضع قدم في الاتفاقية العامة التي أسفرت عن عدد من النصوص أهمها المادة (21) التي تضمنت بنودا ثمانية تخص مجالات عديدة وواسعة يحق للدولة الساحلية أن تعتمد إلى تنظيمها بموجب قوانينها ولوائحها ويتعين على السفن الأجنبية مراعاتها أثناء مرورها البريء .

S الفصل الثاني G

صلاحيات الدولة الساحلية في مواجهة أنظمة أخرى للمرور مقارنة بالمرور البريء

عرفت محاولات تقنين قانون البحار ومعها الدراسات القانونية أنظمة أخرى لبعض المناطق البحرية التي لا تتميز عن البحار الإقليمية العادية إلا ببعض الخصائص الجغرافية التي أثرت على نظامها القانوني ثم على نظم المرور فيها، مما جعل هذه الأخيرة تختلف عن نظام المرور البريء الذي سبقت دراسته بالتفصيل.

وتعتبر كل من المضائق الدولية والأرخبيلات ومناطق بحرية حظيت في الآونة الأخيرة - لاسيما في محاولات تقنين المؤتمر الثالث حول قانون البحار - بنصيب وافر من الدراسة والتقنين جعلها تستأثر بنصوص مستقلة عن غيرها من المناطق البحرية الأخرى لاسيما تلك المتعلقة بالبحر الإقليمي، كما جعلها أيضا، تحظى بنصوص تنظم عملية المرور فيها بطريقة تختلف نوعا ما عن النصوص التي نظمت المرور البريء، وتحدد كذلك مختلف الواجبات بين السفن الممارسة للمرور فيها وبين الدولة الساحلية. وعلى ضوء هذا، جاز التساؤل عن حكم هذه المناطق و عن طبيعة المرور فيها، و هل تختلف الأحكام المنظمة لها عما سبق ذكره بخصوص البحر الإقليمي؟ وإلى أي مدى يصل هذا الاختلاف.

و أفضل استعراض هذا الفصل في المباحث التالية:

المَبْحَثُ الأَوَّلُ

أَنْظِمَةُ المُرُورِ فِي المَضَائِقِ الدَّوْلِيَّةِ وَ مَدَى صِلَاحِيَّاتِ الدَّوْلَةِ المَضَائِقِيَّةِ فِي تَنْظِيمِهَا مُقَارَنَةً بِالمُرُورِ البَرِّيِّ

المَطْلَبُ الأَوَّلُ

التَّعْرِيفُ بِالمَضَائِقِ الدَّوْلِيَّةِ

لم يحظ موضوع من مواضيع قانون البحار بما حظيت به المضائق الدولية من أهمية واختلاف مرجعها ما لعبته هذه المناطق من أدوار بالغة الأهمية إن على الصعيد الأمني أو على الصعيد التجاري الدولي باعتبارها طرقا دولية للمواصلات البحرية تجب كفالتها واستغلالها من قبل الجماعة الدولية ككل، و حظر استثناها من طرف طائفة دون أخرى.

وتُظهر الكتابات القانونية أن أهمية المضائق الدولية عُرفت قديما وكانت سببا في اندلاع حروب عدة منها ما هو قديم⁽¹⁾ ومنها ما هو حديث أيضا. فقد اندلعت حرب القرم بين تركيا وروسيا (1853-1856) بسبب البوسفور والدردييل، كما ثار النزاع بين ألبانيا وبريطانيا بسبب مضيق كورفو منذ عام 1945 وفصلت فيه محكمة العدل الدولية عام 1949، فضلا عن أن حروب الدول العربية مع إسرائيل كانت ترجع في معظمها إلى المضائق العربية.⁽²⁾

⁽¹⁾ ومن الكتابات التاريخية والقانونية ما يُرجع قيام حرب طروادة بسبب المضائق أصلا. ذلك أنه حسب ما ترويهِ الأساطير اليونانية فإن "باريس Paris"، وهو أجمال أولاد "بريام" ملك طروادة، وحين زيارته إلى "مينيلاوس" ملك "اسبارطة"، خطف زوجته "هيلين"، وقد غضب اليونانيون لهذا الاعتداء على شرفهم فجمعوا أسطولا كبيرا مؤلفا من 1200 سفينة وحيثما ضحما قوامه 100 ألف مقاتل وساروا تحت قيادة "أغاممنون" ملك "ميكيني" وأخى "مينيلاوس" وحاصروا "طروادة" لمدة 10 سنوات فلم يتمكنوا منها إلا بعد لجؤهم إلى حيلة الحصان المشهورة. وقد أظهر "هيروودوت" ومن بعده الشاعر "أوريديس" الشك في أن قصة خطف "هيلين" هي السبب الحقيقي وراء حرب طروادة، وإنما السبب الحقيقي لهذه الحرب كان النزاع في سبيل الاستيلاء على المضائق والسيطرة على السهول الغنية في البحر الأسود. وقد أدرك الجميع أهمية هذا النزاع فلم يتأخر أحد من سكان بلاد اليونان عن مساعدة "أغاممنون"، كما سارعت شعوب آسيا الصغرى إلى نجدة طروادة. راجع كلا من: د. فخري رشيد مهنا، النظام القانوني للملاحة في المضائق الدولية وتطبيقه على مضيق هرمز. مطبعة الأديب البغدادية. الطبعة الأولى. 1980. ص 7 و 8، الهامش. وكذا: د. سعيد بن سليمان العبري. النظام القانوني للملاحة في المضائق الدولية. دار النهضة العربية. القاهرة. 1995. ص 7، الهامش.

⁽²⁾ أنظر: د. فخري رشيد مهنا، المرجع السابق، ص 8، و د. سليمان العبري، المرجع السابق، ص 8. وفي هذا السياق، فإنني أغتنم الفرصة لأبدي تأسفي الشديد على ظاهرة النقل الحربي لصفحات طوال عمدها إليها "د. سليمان العبري" نقلا عما كتبه "د. فخري رشيد مهنا"، وهي قد وصلت إلى حدّ نقل نصف مرجعه بموامشها و مراجعها، وبأخطائها، وإلى حدّ انتحال الرأي الشخصي أحيانا، مع كتابة النصوص الفرنسية بأخطاء فادحة. ومع ذلك، فإنني سأذكر المرجعين معا من باب الأمانة العلمية مع تسبيق مؤلف "د. فخري رشيد مهنا" في الترتيب باعتباره هو الأصل.

وأما بالنسبة للدول المضائق، فالمضيق أولاً لغةً، وكما أورده "ابن منظور" في "لسان العرب"، هو "مَا ضَاقَ مِنَ الْأَمَاكِنِ وَالْأُمُورِ"⁽¹⁾؛ ومع ذلك، فإن هذا التعريف لا يؤدي على الصعيد القانوني إلى نتيجة تذكر، كما أن للبعد الجغرافي تأثير على مفهوم المضيق باعتباره ممراً مائياً يربط بين بحرين. والملاحظ هنا كذلك، أنه ليس كل ما يعد مضيقاً وفق المعنى الجغرافي يعد مضيقاً من جهة نظر القانون الدولي. وفي ذلك يقول الفقيه "أوكونيل" بأنه: "ليس كل مضيق في الجغرافيا يخضع لنظام القانون الدولي" وإنما يجب توافر جملة من الشروط⁽²⁾.

ومع ذلك، فإن معظم المحاولات التي سعت إلى وضع تعريف قانوني للمضيق - سواء ما كان منها متعلقاً بالفقه أو بالقضاء الدولي أو بغيرهما - قد تأثرت بالخاصية الجغرافية للمضيق، و منها ما ركز عليها كلية. وأفضل أن أستعرض في هذا المقام، جملة التعريفات التي تناولته كما يلي:

الفرع الأول

تعريف الفقه

تأثر الفقه الدولي في تعريفه للمضائق بمعيارين: معيار الخصائص الجغرافية ومعيار الإعتبارات القانونية، وهو بذلك قد انقسم تلقائياً إلى طائفتين: الأولى، وهي التي اعتمدت على المعيار الجغرافي البحت، فكان تعريفها للمضيق تعريفاً غائباً فحسب، باعتباره ممراً مائياً ضيقاً يُستخدم للملاحة الدولية. ويكفي وفقاً لوجهة هذا الرأي، أن يكون الممر المائي طبيعياً و مستخدماً للملاحة الدولية عادةً، وذلك بغض النظر عن طبيعة الأرض التي يقع فيها المضيق، ومهما كانت البحار التي يصل بينها، ومهما كان الاسم الذي يطلق عليه. وفي هذا المعنى، ذهب الفقيه "جيدل" إلى أنه "يقصد بالمضيق من الناحية الجغرافية، ممر بحري محصور بين جزأين من الأرض، مهما كانت طبيعة هذه الأرض، ومهما كانت سعة هذا الممر المائي، ومهما كان الاسم الذي يطلق عليه..."، ثم يضيف: "أما المضيق قانوناً، فهو: كل ممر طبيعي بين ساحلين لا يتجاوز عرضاً معيناً، ويسمح بالإنصال بين جزأين من المجالات البحرية، و من غير المهم أن تكون هذه المجالات تعود إلى بحر واحد أو بحرين... ولا يهم أيضاً، إذا كان الممر قائماً بين جزيرة وإقليم أرضي أو بين جزيرتين أو مجموعة من الجزر..."⁽³⁾.

(1) أنظر: د. فخري رشيد مهنا، المرجع السابق، ص 27.

(2) أنظر: المرجع السابق، ص 27.

(3)

« La notion géographique de détroit est celle d'un passage maritime resserré entre deux terres, quelles que soient ces terres quelque que soit la largeur de la voie, quel que soit le nom dont on désigne »...
« Juridiquement un détroit... » est un « passage naturel entre deux côtes, n'excédant pas une certaine largeur faisant communiquer entre elles deux parties des espaces maritimes appartient à une même mer ou océan ou à deux mers ou océans différents. Il importe peu que le passage existe entre île et un
= =

وقد ذهب أيضا إلى ما ذهب إليه الفقيه "جيدل" كل من الفقيه "برويل *Bruel*" في رسالته الموسومة بعنوان: "المضائق الدولية" لسنة 1937⁽¹⁾، والدكتورة "وايتمان" و"د. صادق أبو هيف" حين ذكر بأن "الممرات البحرية هي تلك الفتحات التي توصل بحرين، وهي إما طبيعية وتشمل المضائق..، وإما صناعية وتشمل القنوات البحرية"⁽²⁾. كذلك ذهب إلى هذا النحو "د. عبد العزيز محمد سرحان" حين ذكر أيضا بأنه "يقصد بذلك الفتحات الطبيعية التي لا يتجاوز اتساعها عرض البحر الإقليمي والتي تصل بحرين..."⁽³⁾، و كذلك حينما ذهب "د. إبراهيم العناني" بقوله بأن "المضيق ممر طبيعي بحري يفصل بين جزأين من اليابسة ويصل بين رقعتين من البحار"⁽⁴⁾.

وقد اعتمد أيضا على الخاصية الجغرافية في تعريفهم للمضيق، كل من "د. عبد الكريم علوان" حين ذكر بأن "المضائق عبارة عن فتحات طبيعية ضيقة تصل بين بحرين. و يشترط لاعتبار الفتحة مضيقا ألا يتجاوز اتساعها ضعف عرض البحر الإقليمي"⁽⁵⁾، وكذلك الفقيه "Y. Van Der Mensbrugge"⁽⁶⁾ والفقيه "*Gilbert Guillaume*"⁽⁷⁾، وأشار إليه بذات الخاصية أيضا "د. مفيد شهاب" حين ذكر بأن المضيق "من الناحية الجغرافية، عبارة عن مياه تفصل بين جزأين من اليابسة وتصل بين بحرين"⁽⁸⁾، كما تناوله أيضا الفقيه "د. طلعت الغنيمي" بذات الخاصية مع شيء من التفصيل المستفيض حين ذكر بأن: "المضيق - جغرافيا - هو مياه تفصل إقليمين و تصل بحرين. ولذا

continent, ou entre deux îles ou entre deux groupes d'îles. ». V; *Gilbert Gidel. Tome III. Op.Cit., P 730; V; notamment : Ahmed Laraba. Op.Cit., P 91.*

(1)

«...in the geographical sense of the word it seems that a strait may be defined as a contraction of the sea between two territories being of a certain limited width and connecting two seas otherwise separated at least in that particular place by territories in question... ».

أنظر المقتبس عن رسالة الفقيه "برويل" في: د. فخري رشيد مهنا، المرجع السابق، ص 28، و كذا: د. سليمان العري، المرجع السابق، ص 22.

(2) د. صادق أبو هيف، المرجع السابق، ص 424.

(3) د. عبد العزيز محمد سرحان، القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، 1969، ص 349.

(4) د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 161.

(5) د. عبد الكريم علوان، الوسيط في القانون الدولي العام - الكتاب الثاني - القانون الدولي المعاصر. دار مكتبة التريية. بيروت. 1997. ص 83.

(6)

« Géographiquement, il s'agit d'un bras de mer, d'un passage resserré entre les terres indépendamment de sa largeur. ». V; *Ahmed Laraba. Op.Cit., P91.*

(7)

« Un passage naturel resserré entre deux côtes, qui fait communiquer entre elles deux parties d'espaces maritimes. » *Gilbert Guillaume. « La Mer. Homme. Richesse. Enjeux ». Tome I. Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer. 1989. P18.*

(8) د. مفيد شهاب، قانون البحار الجديد والمضائق المستخدمة للملاحة الدولية. قانون البحار الجديد و المصالح العربية، المرجع السابق، ص 504.

فإن المياه لا تعتبر مضيقاً بالمعنى الجغرافي إلا إذا توافرت لها الأوصاف التالية: 1- أن تكون جزءاً من البحر... 2- ألا تكون قد تكونت بطريقة صناعية... 3- أن تكون محدودة إلا تساع...⁽¹⁾، وذهب إلى ذلك الأستاذان "*Patric Dailler, Alain Pellet*" في تعريفهما له أيضاً.⁽²⁾

وفي مقابل هذه الطائفة من الفقه التي اعتمدت أو أشارت إلى الخاصية الجغرافية للمضيق عند تعريفه، فإن ثمة طائفة أخرى اعتمدت على خاصية قانونية أو شرط آخر وظيفي لا يمكن مع تخلفه اعتبار المضيق مضيقاً، ألا وهو وجوب أن يصل المضيق بين بحرين عاليتين، وأن يكون مستخدماً للملاحة الدولية عادة. وفي هذا السياق، يقول الفقيه "كافاربه" بأن "المضيق له صفة أساسية هو أن يصل بين جزأين من البحر العالي، وأن يكون مستعملاً لأغراض الملاحة الدولية"⁽³⁾، كما ذهب إلى اشتراط هذه الخاصية أيضاً، الفقيه "شارل روسو" حين ذكر بأن "المضائق، بمعنى أنها الممرات البحرية الضيقة، لا تكون خاضعة لنظام خاص إلا إذا كانت تصل بحرين حرّين. وعلى العكس، فليس هناك خصوصية يشار إليها إذا كانت المضائق تؤدي إلى بحر داخلي مغلق".⁽⁴⁾

وقد انتبه إلى هذا الشرط مبكراً كل من معهد القانون الدولي في الفقرة الثالثة من المادة (10) من قراره لدورة باريس عام 1894، وكذلك جمعية القانون الدولي لدورة 1895، كما ركز عليه نفر من الفقهاء أمثال "دلبيز *L. Delbez*"، "توماس أركسن هولاند"، "كولومبس" و"أوبنهايم" الذي ذكر بأن "المضيق عبارة عن مسلك بين جزأين من البحار العالية"⁽⁵⁾؛ كما ذكر الفقيه "أوكونيل" بأن "كل ممر مائي لا يعد من المضائق القانونية ما لم يتخذ التكوين من الناحية الجغرافية شكل المضيق، لكن كل مضيق جغرافي لا يعد بالضرورة من المضائق القانونية، ذلك أن كل من ممر يشمله التعبير الجغرافي للمضائق ليس بالضرورة من الطرق الدولية الرئيسية "an international high way"، ومن ثم يكون معيار تحديد المضائق الدولية وظيفياً لا جغرافياً".⁽⁶⁾

وقد انتبه إلى ذات الخاصية الفقيه "د. طلعت الغنيمي" حين ذكر بأن "الممر المائي لا يكون مضيقاً في القانون الدولي إذا توافرت له الأوصاف الجغرافية للمضيق فحسب بل يجب إلى جانب هذا

(1) د. طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 60 و 61.

(2)

« Un détroit est défini comme une portion de mer resserrée entre deux terres et faisant communiquer deux autres mers. » V ; *Patric Dailler, Allain Pellet. Op.Cit., P1072.*

(3) أنظر: د. فخري رشيد مهنا، المرجع السابق، ص 29، وكذا: د. سليمان العبري، المرجع السابق، ص 23.

(4)

« Les détroit, c'est-à-dire les passages maritimes resserrés, ne sont semis à un régime spécial que s'ils font communiquer deux mers libres. Aucune particularité n'est par contre, a signaler s'ils conduisent à une mer intérieure fermée. » *Ch. Rousseau. «Droit international public». Précis Dalloz - 8^{ème} Édition. 1976. P263.*

(5) أنظر: د. فخري رشيد مهنا، المرجع السابق، ص 30، وكذا: د. سليمان العبري، المرجع السابق، ص 25.

(6) أنظر: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 357، 358.

أن يكون ممراً للمواصلات الدولية غير المتجهة إلى موانئ على شواطئ ذلك المضيق. ولذلك فإن تعريف المضيق - قانوناً - على خلاف تعريف الخليج، لا يعتمد على مفهوم جغرافي وإنما يستند أساساً على مفهوم غائي "Functional".⁽¹⁾

ويعتمد الفقه السوفييتي أيضاً على هذه الخاصية الوظيفية فيميز بدوره بين أنواع ثلاث من المضائق: المضائق الوطنية وهي التي تقع كلية ضمن السيادة الإقليمية للدولة الساحلية، والمضائق التي تصل بين بحر عالٍ و بحر داخلي مثل المضائق التي تؤدي إلى بحر البلطيق و الأسود. وأخيراً، المضائق الدولية التي تصل بين جزأين من أعالي البحار، وهذه الطائفة الأخيرة هي وحدها التي يصدق عليها وصف المضائق الدولية.⁽²⁾ وبذلك يكون الفقه السوفييتي قد اعتنق الفكرة الوظيفية للمضيق باعتباره موصلاً لجزأين من أعالي البحار كطريق عام للمواصلات البحرية الدولية.

وفي هذا السياق، فقد تساءل الفقيه "نتو" مقرر اللجنة الفرعية لقانون البحار المنبثقة عن اللجنة القانونية الأفروآسيوية عما إذا كان كل مضيق مستعمل في الملاحة الدولية يعد مضيقاً دولياً أم أنه يجب الاعتداد في تحديد وصف المضائق الدولية بحركة المرور وحجمها في المضيق؟ وقد ذكر المقرر "نتو" بأن "استعمال عدد من الدول لمضيق استعمالاً عرضياً لا يجعل المضيق عند البعض مستعملاً في الملاحة الدولية باعتبار أن فكرة الملاحة الدولية وفقاً لهذا الرأي تنطوي على استعمال عدد كبير من الدول للمضيق على نحو يبرر خضوعه لنظام خاص يرضى مصالح جماعة الدول".⁽³⁾

وفيما يخص اتساع المضيق، فليس ثمة خلاف كبير في الفقه من حيث وجوب أن يكون المضيق محدود الاتساع؛ وقد اكتفى الفقيه "جيدل" حين تعريفه للمضيق بالقول بأنه "الممر الطبيعي بين شاطئين الذي لا يتعدى اتساعاً معيناً n'excédant pas une certaine largeur"، وقد علق "جيدل" بأن القانون العام يقصر اتساع المضيق على الفتحة التي لا تتجاوز ضعف اتساع البحر الإقليمي⁽⁴⁾؛ كما تذهب الغالبية من الفقهاء إلى اعتبار وصف المضيق متحققاً إذا كان الاتساع لا يتجاوز عرض البحر الإقليمي عندما يكون المضيق واقعا كلية في دولة واحدة، أو عرض بحرين إقليميين عندما يكون واقعا بين إقليميّ دولتين.⁽⁵⁾

(1) د. طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 65.

(2) أنظر: د. طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 66، الهامش، وكذا: د. فخري رشيد مهنا، المرجع السابق، ص 31، وكذا: د. سليمان العبري، المرجع السابق، ص 25.

(3) أنظر: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 357.

(4) راجع كلا من: - Gilbert Gidel. Tome III. Op. Cit., P730

- د. طلعت محمد الغنيمي، المرجع السابق، ص 61.

(5) د. مفيد شهاب، المرجع السابق، ص 504.

الفرع الثاني

تعريف القضاء الدولي «محكمة العدل الدولية»

سبقت الإشارة إلى أن محكمة العدل الدولية كانت قد أصدرت بتاريخ 9 أبريل 1949 حكماً هاماً وخطيراً في شأن مرور السفن الحربية البريطانية بقطاع مضيق كورفو الذي يدخل في نطاق البحر الإقليمي لجمهورية ألبانيا، وقيام بريطانيا بتطهيره من الألغام بغير إذن من الحكومة الألبانية.⁽¹⁾

وأمام بحث المحكمة لادعاءات كل من الطرفين ألبانيا وبريطانيا، لاسيما حق السفن الحربية البريطانية في المرور في المضيق بدون إذن مسبق من السلطات الألبانية، واجهت المحكمة ضرورة تحديد معالم المضيق الدولي وتعريفه بتقرير ما إذا كان ينطبق ذلك على مضيق كورفو من عدمه. وقد رأت المحكمة عموماً بالنسبة لمرور السفن الحربية في المضائق الدولية " أن لكل الدول حقاً تؤيده قواعدهم العرف الدولي، وتقره الدول فيما بينها بوجه عام - يُخَوِّلُهَا زَمَنَ السَّلْمِ حَقَّ إِرْسَالِ سُفْنِهَا الحَرَبِيَّةِ عَبْرَ المَضَائِقِ الدَّوْلِيَّةِ المُسْتَعْمَلَةِ لِلْمَلَاحَةِ الدَّوْلِيَّةِ بَيْنَ جُزْأَيْنِ مِنْ أَعَالِي البَحَارِ - وَذَلِكَ بِغَيْرِ حَاجَةٍ لِلْحُصُولِ عَلَى تَصْرِيحٍ مُسَبِّقٍ مِنَ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ بِشَرْطِ أَنْ يَكُونَ المُرُورُ بَرِيئاً، وَلَا يَجُوزُ أَنْ تَمْنَعَهَا الدَّوْلَةُ السَّاحِلِيَّةُ مِنْ مِثْلِ هَذَا المُرُورِ عَبْرَ المَضَائِقِ المُشَارِ إِلَيْهَا مَا لَمْ تَقْضِ مُعَاهَدَةً دَوْلِيَّةً بِغَيْرِ ذَلِكَ."⁽²⁾

أما بالنسبة للمعيار الذي اعتمده المحكمة في تقرير اعتبار المضيق دولياً، فقد اعتمدت أولاً على خاصيته الجغرافية كون المضيق موصلاً بين جزئين من أعالي البحار، وثانياً، على الخاصية الوظيفية أو الغائية كونه مستخدماً للملاحة الدولية. وقد رأت المحكمة أن المضيق يكون مهماً للملاحة الدولية على أساس موقعه وحجم السير العابر فيه وهذا عندما قدّم ممثل بريطانيا إحصائيات تخص حجم حركة المرور في مضيق كورفو في الفترة بين أول أبريل 1936 إلى غاية 31 ديسمبر 1937، ورأى أن "الأعداد الكلية للبوارج الراسية في ميناء كورفو بعد أو قبل المرور في القناة خلال سنة وتسعة أشهر. العدد الكلي للسفن كان 2884/ وأعلامها، اليوناني، الإيطالي، الروماني، اليوغسلافي، الفرنسي،

(1) راجع وقائع هذه القضية بالتفصيل في الملحق الرابع من هذه الأطروحة.

(2)

« It is the opinion of the court, generally recognized, and in accordance with international custom, that states in time of peace, have a right to send their warships through straits used for international navigation between two parts of the high seas without the previous authorization of the coastal state, provided that the passage is innocent. Unless otherwise prescribed in an international convention, there is no right for a coastal state to prohibit such passage through straits.»

أنظر د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 144، وكذا:

(موقع و عنوان قرار محكمة العدل الدولية الرسمي على الإنترنت) www.ICJ.ORG/CIJ/www/ccases/ccc/ccframe.htm

وأنظر كذلك: د. فخري رشيد مهنا، المرجع السابق، ص 32، وكذا: د. سليمان العبري، المرجع السابق، ص 26.

الألبياني، البريطاني.. وأُعلِمَت المحكمة بأن البحرية البريطانية استعملت القناة بانتظام تسع سنوات أو أكثر، وكذلك استُعملت من قبل بحرية الدول الأخرى...". (1)

وفي ضوء اعتمادها للمعيارين: الجغرافي والوظيفي في تعريف المضيق الدولي، وفحصها لجملة الإحصائيات المقدمة من قبل ممثل بريطانيا، رأت المحكمة إسقاط ذلك على مضيق كورفو. (2) فقد رأت المحكمة بأن حكومة ألبانيا "لا تُجادل... في أن المجرى الشمالي لكورفو يُعدُّ مَضِيقًا بِالْمَعْنَى الجُغْرَافِي وَلَكِنَّهَا تُنْكِرُ انْتِمَاءَ هَذَا الْقِطَاعِ لِقَائِمَةِ الطَّرِيقِ الدَّوْلِيَّةِ الَّتِي يَكُونُ الْمُرُورُ عَبْرَهَا حَقًّا بِمَقُولَةِ أَنَّ الْأَهْمِيَّةَ الْمَلَاْحِيَّةَ لِهَذَا الْقِطَاعِ ثَانَوِيَّةٌ، وَأَنَّ عُبُورَهُ لَا يُعْتَبَرُ ضَرْوْرِيًّا كَطَّرِيقٍ بَيْنَ جُزْئَيْنِ مِنْ أَعَالِي الْبِحَارِ، وَأَنَّ اسْتِعْمَالَهُ يَكَادُ يَكُونُ مَقْصُورًا عَلَى أَغْرَاضِ الْمَلَاْحَةِ الْمَحَلِّيَّةِ Local traffic بَيْنَ مِينَائِي كُورْفُو وَسَارَانْدَا". وأضافت المحكمة الدولية في منطوق حكمها، "إِنَّ الْمَعْيَارَ الْحَاسِمَ فِي مَجَالِ تَحْدِيدِ الْمَضَائِقِ الدَّوْلِيَّةِ لَا يَكْمُنُ فِي حَجْمِ الْمُرُورِ عَلَيْهَا أَوْ دَرَجَةِ أَهْمِيَّتِهِ، بَلْ يَجِبُ الْإِعْتِدَادُ بِأَمْرَيْنِ هُمَا: مَوْفَعُهَا الْجُغْرَافِي مِنْ نَاحِيَةِ بَاعْتِبَارِهَا طَّرِيقًا بَحْرِيًّا يَصِلُ بَيْنَ جُزْئَيْنِ مِنْ أَعَالِي الْبِحَارِ، وَوَاقِعَةُ اسْتِعْمَالِهَا فِي الْمَلَاْحَةِ الدَّوْلِيَّةِ مِنْ نَاحِيَةِ أُخْرَى. أَمَّا الْقَوْلُ بِأَنَّ مَضِيقَ كُورْفُو لَا يُعَدُّ طَّرِيقًا بَيْنَ جُزْئَيْنِ مِنْ أَعَالِي الْبِحَارِ وَأَنَّهُ لَا يَعْدُو أَنْ يَكُونَ طَّرِيقًا بَدِيلًا أَوْ اخْتِيَارِيًّا بَيْنَ بَحْرِيْنِ الْإِيجِ وَالْأَدْرِيَاتِيكِي فَلَيْسَ حَاسِمًا فِي تَحْدِيدِ دَوْلِيَّةِ الْمَضِيقِ. وَمَعَ هَذَا فَإِنَّ مَضِيقَ كُورْفُو يُعَدُّ طَّرِيقًا مُفِيدًا فِي الْمَلَاْحَةِ الدَّوْلِيَّةِ الْبَحْرِيَّةِ". (3)

وخلصت المحكمة في ضوء ما سبق بتقريرها لوضعية مضيق كورفو فذكرت "وَنَمَّةً وَاقِعَةً لَهَا أَهْمِيَّةٌ حَاصِلَةٌ أَنَّ الْمَجْرَى الشَّمَالِي لِمَضِيقِ كُورْفُو، يُعْتَبَرُ حَدًّا بَيْنَ الْيُونَانِ وَالْأَلْبَانِيَا كَمَا أَنَّ جُزْءًا مِنْهُ يَقَعُ دَاخِلَ الْمِيَاهِ الْإِقْلِيمِيَّةِ لِهَاتَيْنِ الدَّوْلَتَيْنِ، وَلِهَذَا الْمَضِيقُ أَهْمِيَّةٌ خَاصَّةٌ لِلْيُونَانِ بِسَبَبِ حَرَكَةِ الْمُرُورِ مِنْ مِينَاءِ كُورْفُو وَإِلَيْهِ. وَتَخْلُصُ الْمَحْكَمَةُ مِنْ ذَلِكَ إِلَى أَنَّ الْمَجْرَى الْمَذْكُورَ يُعَدُّ مُنْتَمِيًّا لِقَائِمَةِ طَّرِيقِ الْمَلَاْحَةِ الدَّوْلِيَّةِ، وَأَنَّ الْمُرُورَ عَبْرَهُ لَا يَجُوزُ مَنَعُهُ بِقَرَارٍ مِنَ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ". (4)

(1) أنظر: د. رشيد فخري رشيد مهنا، المرجع السابق، ص 32 و 33، وكذا: د. سليمان العبري، المرجع السابق، ص 27.

(2) راجع كذلك في هذا العنصر كلا من: Gilbert Guillaume. Op.Cit., P18.

- Ahmed Laraba. Op.Cit., P92.

(3)

«It may be asked whether the test is to be found in the volume of the traffic passing through the strait or in the greater or lesser importance for international navigation. But in the opinion of the court the decisive criterion is rather its geographical situations connecting two parts of the high seas, and the fact of its being used for international navigation. Nor can it be decisive that this strait is not a necessary route between two parts of high seas, but only an alternative passage between the Aegean and Adriatic seas.»

أنظر كلا من: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 144، وكذا:

(موقع و عنوان قرار محكمة العدل الدولية الرسمي على الإنترنت) www.ICJ.ORG/CIJwww/ccases/ccf/ccframe.htm

(4) المرجعين السابقين بنفس الصفحات.

وهكذا، فقد خلصت المحكمة إلى رفض ادعاء ألبانيا بأن حكومة بريطانيا قد انتهكت سيادة ألبانيا بإرسالها سفنها الحربية في مضيق كورفو دون إذن سابق من السلطات الألبانية وهذا على أساس أن مضيق كورفو هو مضيق دولي هام للملاحة البحرية الدولية لا يكون المرور فيه مقصوراً على إذن من الدولة المضائقية. وبذلك تكون المحكمة قد قررت بالنسبة للمضيق الدولي ثلاث أحكام، إثنان منها تخص تعريفه وهما خاصيته الجغرافية كونه موصلاً بين جزئين من أعالي البحار، وخاصيته الوظيفية كونه ممراً مهماً للمواصلات والملاحة البحرية الدولية. أما الحكم الثالث، فهو يخص نظامه القانوني، وهو المتمثل في عدم جواز اعتراض المرور فيه حتى بالنسبة للسفن الحربية أو قصر ذلك على إذن مسبق مادام ذلك المرور بريفاً و تمّ في زمن السلم.

الضَرْعُ الثَّالِثُ

تَعْرِيفُ الْمُؤْتَمَرَاتِ الدَّوْلِيَّةِ

بصرف النظر عن مؤتمر تقنين لاهاي لعام 1930، فقد سبقت الإشارة إلى أن المؤتمرات الدولية التي عنيت بمسألة تقنين قانون البحار في ظل الأمم المتحدة كانت ثلاث مؤتمرات: المؤتمر الأول المنعقد بجنيف عام 1958، و المؤتمر الثاني لعام 1960، والثالث المنعقد ابتداءً من عام 1973 و انتهاءً بعام 1982 بإقرار الاتفاقية العامة.

ولم يُعن بدراسة المضائق الدولية من هذه المؤتمرات الثلاث سوى المؤتمر الأول والثالث، في حين، فإن المؤتمر الثاني كان موجهاً لبحث مسألة اتساع البحر الإقليمي بصفة أساسية ولم يخرج منه بنتيجة تذكر.

أولاً) مُؤْتَمَرُ الْأُمَمِ الْمُتَّحِدَةِ الْأَوَّلُ لِقَانُونِ الْبَحَارِ وَالْمَضَائِقِ الدَّوْلِيَّةِ: وبالنسبة للمؤتمر الأول أو مؤتمر جنيف لعام 1958، فالمعلوم عنه أنه كان قد اعتمد في إعداده لاتفاقيات جنيف الأربع لقانون البحار على ما أعدته لجنة القانون الدولي التي انتهت من مشروعها النهائي عام 1956، وقد حظي موضوع المضائق الدولية بنص ضمّنته مشروع التقنين.

وُتجمع الكتابات القانونية على أن لجنة القانون الدولي، وحين إعدادها لنص الفقرة (4) من المادة (17) المتضمن حكم المضائق الدولية، كانت متأثرة إلى حد بعيد بحكم محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو المشار إليها آنفاً. (1)

ذلك أن المحكمة - في تحديدها للمضيق الدولي- أولت مراعاة لعاملين أساسيين: العامل الجغرافي، وذلك بأن يكون المضيق موصلاً بين جزئين من أعالي البحار، والعامل الوظيفي، بأن يكون المضيق مستعملاً فعلاً في أغراض الملاحة الدولية. وباجتماع هذين الشرطين فقط، تتحدد الصفة

(1) أنظر: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 359 .

الدولية للمضيق، ويثبت حق المرور فيه لكل السفن بما فيها الحربية. ويخرج في - المقابل - عن حكم المضيق الدولي، المضيق الموصل بين جزء من أعالي البحار والبحر الإقليمي لدولة أجنبية، وكذلك المضائق التي - ورغم وصلها لجزئين من أعالي البحار - إلا أنها لا تستخدم في الملاحة الدولية. ويظهر تأثر لجنة القانون الدولي بحكم محكمة العدل الدولية واضحا حين استقراء نص الفقرة الرابعة من المادة (17) من مشروعها النهائي التي تنص على أنه: "يجب ألا يوقف المرور البري لسفن الدول الأجنبية في المضائق المستخدمة عادة في الملاحة بين جزئين من أعالي البحار".⁽¹⁾ كما يظهر حكم المضائق الدولية من نص المادة (4§17) كما فسرها الفقه، في أن المضيق إذا كان واقعا في بعض أجزاء البحر الإقليمي لدولة ساحلية دون البعض الآخر، فإنه يأخذ حكم البحر الإقليمي في حالته العادية، بحيث يجوز للدولة الساحلية أن توقف المرور البري في أجزاء من بحرها الإقليمي بما فيها قطاع هذا المضيق، شريطة أن يكون هذا الإيقاف مقيدا بالشروط التي سبق التعرض لها، وهي ألا يمتد إلى قطاع البحر الإقليمي ومضيقه بالكامل، وأن يكون لفترة زمنية مؤقتة، وألا يكون هذا الإيقاف منطويا على تمييز بين السفن الأجنبية، وأن يعلن عنه الإعلان الواجب. أما المضيق الدولي وفق المفهوم السابق الذي بلورته محكمة العدل الدولية ومن بعدها لجنة القانون الدولي في مادتها (4§17) والذي لا يتصل ببحر إقليمي وإنما يوصل جزئين من أعالي البحار، فإن قاعدة إيقاف المرور لا تنطبق عليه حتى بالشروط التقليدية التي ذكرتها آنفا.⁽²⁾

وقد أكدت لجنة القانون الدولي هذه القاعدة حين تعليقها على نص المادة (4§17)، بل وقد ذهبت إلى أبعد من ذلك قليلا. فقد ذكرت اللجنة أن "القيود الشكلية التي أجاز المشروع في المادة (24) منه إخضاع مرور السفن الحربية الأجنبية لها، والتي تتمثل في حق الدولة الساحلية في أن تطلب منها الحصول على تصريح خاص بالمرور في بحرها الإقليمي قبل مباشرتها المرور أو تقديمها لإخطار لهذا المرور، هذه القيود إنما يقتصر سريانها على مرور السفن الحربية في أجزاء البحر الإقليمي التي لا يتكون منها مضيق دولي، ولا يمكن فرضها في المضائق المنصوص عليها بالفقرة الرابعة من المادة (17) من المشروع والتي تقع في نطاق البحر الإقليمي للدولة الساحلية، بل إن حقها في وقف المرور البري فيها يتعطل كلية".⁽³⁾ ويظهر من تعليق لجنة القانون الدولي أنها خطت خطوة أخرى تتجاوز ما وصلت إليه محكمة العدل الدولية، إذ هي حددت أولا، معالم المضائق الدولية التي لا يجوز وقف المرور فيها بناء على المادة (4§17) من مشروعها، ثم هي فتحت الباب ثانيا - بتعليقها - لاحتمال تمديد هذا

(1) أنظر: د. فخري رشيد مهنا، المرجع السابق، ص 66، وكذا: د. سليمان العبري، المرجع السابق، ص 58.

(2) أنظر: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 359.

(3) أنظر المرجع السابق، ص 560.

الحكم حتى بالنسبة للمضائق التي تربط بين جزء من أعالي البحار ببحر إقليمي، بالرغم من أن تعليقها جاء مركزاً على السفن الحربية وبخصوص طلب الإخطار أو الإذن المسبقين.

ومهما يكن من أمر لجنة القانون الدولي، فإن الفقه قد ركز على مدلول الفقرة الرابعة من المادة (17) من مشروعها التي اعتبروها امتداداً أو احتواءً لحكم محكمة العدل الدولية رغم أن أشغال اللجنة قد عرفت مناقشات طويلة حول هذه المادة لم تكن تتعلق بالمرور بل بنوع البحار⁽¹⁾، والفارق الوحيد بين الحكمين يكمن في أن لجنة القانون الدولي أضافت إلى شرط الخاصية الوظيفية للمضيق كونه يستخدم للملاحة الدولية، أن يكون ذلك "على وجه الاعتياد"، وهو عنصر لم يظهر في حكم المحكمة.

وقد اعتمد بدوره المؤتمر الأول لقانون البحار في مناقشاته للمضائق الدولية الفقرة الرابعة من المادة (17) من مشروع لجنة القانون الدولي كما وردت في صيغتها النهائية التي سلفت الإشارة إليها، وظهر الخلاف في وجهات نظر مندوبي الدول واضحا أثناء تلك المناقشات، سببه تقرير نظام قانوني للملاحة في المضائق، مما أثر على مدلول المضيق الدولي بخلاف ما قرره محكمة العدل الدولية ولجنة القانون الدولي. وإذا كان هذا العنصر مخصصاً لتحديد مدلول المضيق الدولي وتعريفه، فإن استعراض بعض خلفيات المؤتمر الأول تبدو ضرورية هنا ولو بشكل مقتضب، لما لها من علاقة بخصوص تعريف المضيق الدولي.

وبداية، فإن مندوب الولايات المتحدة الأمريكية قد اقترح تعديل المادة (17§4) من مشروع لجنة القانون الدولي، ورأى أن تكون على النحو التالي: "على الدولة أن لا تمنع المرور البريء في

(1) ذهب الفقيه "كولومبس" إلى القول بأنه "يجب أن تترك المضائق التي تصل بين جزئين من أعالي البحار حرة للملاحة البرية لجميع الدول، حتى ولو كانت الضفتان تعودان إلى القطر نفسه، ويجب أن يكون نطاق هذا المرور ضيقاً لأن هذه المياه إقليمية، وهذا نتيجة ضرورية لحرية البحار، وأن استعمالها سيكون محمداً إذا منع المرور في المضائق"، كما ذهب الفقيه "أوكونيل" إلى أنه "لغرض قانوني، المضيق هو ممر بين جزئين من أعالي البحار تمارس فيه كل السفن حق المرور البريء، حتى ولو كانت مياه المضيق إقليمية وطنية"، وذكر "وينهام" أن "قواعد قانون الشعوب فيما يخص الملاحة والصيد والاختصاص القضائي في نطاق الحزام البحري تنطبق على المضائق. فالسفن التجارية الأجنبية لا يمكن منعها... والسفن الحربية يجب أن تستفيد من مثل هذه المضائق عندما تشكل جزءاً من الطرق الدولية للسفن الدولية... ويجب على أية حال أن يقرر بأن قاعدة عدم جواز منع السفن التجارية الأجنبية من المرور في المضائق الإقليمية تنطبق فقط عندما تصل بين جزئين من أعالي البحار.."، وذكر "دلبرز" بأن "المضائق تكون جزءاً من الإقليم البحري إذا توافرت فيها الشروط الثلاث التالية: يجب أن تكون ضيقة أي لا يزيد عرضها عن ضعف البحر الإقليمي، يعود شاطئها إلى الدولة نفسها، أن تؤدي على البحر مغلق. وفي حالة غياب أي واحد من هذه الشروط، فإن نظام الحرية هو الذي يجب أن يسود فيها..". والملاحظ عن جملة آراء الفقهاء وأعضاء اللجنة سالف الذكر وغيرهم ممن لم يتم ذكرهم أنهم منقسمون بين أعمال نظام الحرية على المضائق الموصلة بين جزئين من أعالي البحار كما ورد حكمها في قضاء محكمة العدل الدولية ومعظمهم يميل إلى توسعة ذلك حتى إلى المضائق التي تتشكل من مياه إقليمية أو التي تصل بحر عالياً ببحر إقليمي. وسوف أعود إلى بحث هذا الموضوع في العنصر المخصص لنظام الملاحة في المضيق. أنظر جملة هذه التعليقات والآراء في: د. فخري رشيد مهنا، المرجع السابق، ص 66 و67، وكذا: د. سليمان العبري، المرجع السابق، ص 58. وأيضاً: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 362، 363.

المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية بين جزئين من أعالي البحار" أي أنه طلب رفع كلمة "عادة" معللا تعديله هذا على أساس أن لجنة القانون الدولي كانت قد اعتمدت في تقريرها لنظام المضائق الدولية على قضاء محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو، وأن حكم المحكمة في هذه القضية لم يرد فيه هذا الشرط. واقترحت البرتغال تعديل الفقرة (4) المادة (17) أيضا، لتكون على النحو التالي: "يجب ألا يوقف المرور البريء للسفن الأجنبية في المضائق أو الطرق البحرية المستخدمة عادة في الملاحة الدولية"⁽¹⁾، وتكون البرتغال قد أعادت كلمة "عادة" التي أراد مندوب الولايات المتحدة إسقاطها، مع إضافة عبارة "الطرق البحرية" التي لم توردها لجنة القانون الدولي. كما ذهبت هولندا إلى أبعد من ذلك معتمدة على بعض تعليقات لجنة القانون الدولي وعلى خلفيات بقيت مجهولة⁽²⁾، فاقترحت تعديل هذه الفقرة لتصبح كالتالي: "يجب أن لا يوقف المرور البريء للسفن الأجنبية في الطرق البحرية التي تستخدم في الملاحة بين جزء من أعالي البحار أو المياه الإقليمية لدولة أجنبية"⁽³⁾، ثم تقدمت هولندا والبرتغال وبريطانيا وإيرلندا الشمالية بمشروع مشترك يتضمن تعديل المادة (17§4) وفق الصيغة التالية: "يجب أن لا يوقف المرور البريء للسفن الأجنبية في المضائق والطرق البحرية الأخرى المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار وجزء آخر من أعالي البحار أو المياه الإقليمية لدولة أجنبية"⁽⁴⁾، فعمدت الولايات المتحدة الأمريكية إزاءه إلى سحب اقتراحها السابق وتأييد هذا التعديل وفق المقترح المشترك.⁽⁵⁾

ولا أحد ينكر من الفقه الدولي والعربي على وجه الخصوص، خلفية هذا الاقتراح المشترك الذي استقر في اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي كما سنرى فيما بعد، من حيث كونه جاء لمواجهة حالة الصراع العربي الإسرائيلي بما يخدم الملاحة البحرية الإسرائيلية وحمايتها من وإلى ميناء "إيلات" الإسرائيلي مروراً بخليج العقبة و مضيق تيران⁽⁶⁾ الذي لا يعتبر مضيقاً دولياً حسب معيار محكمة العدل

¹⁾ Doc: A/Conf.13/C.1/L.47.

²⁾ والظاهر أن إسرائيل هي التي كانت وراء هذا الاقتراح بالنظر إلى مناوراتها مع لجنة القانون الدولي كما سوف نرى لاحقاً.

³⁾ Doc: A/Conf.13/C.1/L.51.

⁴⁾ Doc: A/Conf.13/C.1/L.71.

⁵⁾ راجع في مختلف الاقتراحات الواردة أعلاه: د.فخري رشيد مهنا، المرجع السابق، ص34، 35، وكذا: د.سليمان العبري، المرجع السابق، ص29، 30، وأيضاً: د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص366، الهامش.

⁶⁾ شهد الصراع العربي الإسرائيلي على مضيق تيران وخليج العقبة تطورات عميقة كان لها أثر على تكييف طبيعتهما وعلى البعد السياسي والعسكري الذي ميز مختلف مراحل هذا الصراع ابتداءً من عام 1948. فلقد ظل خليج العقبة، وحتى مطلع القرن العشرين، خليجاً وطنياً يقع في دولة واحدة في ظل الدولة الإسلامية الأولى، وفي ظل فترة حكم الفاطميين والأيوبيين والمماليك، وظل كذلك خلال فترة الحكم العثماني، ثم أصبح الخليج يعود إلى ثلاث دول هي: السعودية وإمارة شرق الأردن، والمملكة المصرية، وهذا بموجب معاهدة جدة لعام 1927 التي قسمت أسلاب الإمبراطورية العثمانية بين فرنسا وبريطانيا.

ومع إعلان الدولة الإسرائيلية عام 1948 وقيام الحرب العربية الإسرائيلية، عرف مضيق تيران وخليج العقبة تطورات هامة أثرت على طبيعتهما، وهي تتحدد بمراحل أو تطورات ثلاث: الأولى، وهي قيام إسرائيل باحتلال قرية "أم رشرش" على خليج العقبة في 10 مارس

الدولية ولجنة القانون الدولي، وهذا لربطه بحرا عالياً ببحر إقليمي لا بين جزئين من أعالي البحار، كما يظهر البعد السياسي واضحاً في هذا الاقتراح المشترك الذي تضمن تحولا فجائياً وغير مألوف عمّا هو مستقر في العرف والقضاء والقانون الدولي. وتُظهر محاضر مناقشات لجنة المؤتمر الأول لقانون البحار وكذلك مختلف مناقشات لجنة القانون الدولي، أن إسرائيل حاولت حمل لجنة القانون الدولي على تنظيم موضوع المرور في خليج العقبة بنصوص قانونية صريحة، إلا أن مقرر اللجنة -الفقيه "فرانسوا"- رأى بأن خليج العقبة ذو وضع استثنائي ومنفرد. وقد انتهت اللجنة إلى قرار ذكرت فيه بأن المشكلة التي تطرحها إسرائيل تتعلق بحالة استثنائية يستحيل أن تصوغ اللجنة معها قاعدة عامة.⁽¹⁾

1949 ليصبح بعد ذلك ميناء "إيلات". وقد مكّن هذا التصرف العدواني لإسرائيل من أن توجد لها موضع قدم على خليج العقبة. ولما لم تفلح البيانات والتحقيقات التي قدمها وسيط الأمم المتحدة المؤكدة لعدم شرعية احتلال قرية "أم رشرش"، عمدت القوات المصرية والسعودية إلى احتلال جزيرتي تيران و صنافير اللتين تتحكمان في مدخل خليج العقبة وأبلغتا الحكومة البريطانية في فيفري 1950، باعتبارها الدولة التي تقوم قواتها في الأردن عن طريق العقبة، عن احتلالها الفعلي للجزيرتين، مؤكدين حرصهما على عدم إعاقة المرور في المضيق وفقاً للعرف الدولي ولمبادئ القانون المقررة. وقد بقي الوضع على حاله حتى عام 1956.

أما المرحلة الثانية، فهي تتمثل في قيام القوات المسلحة الإسرائيلية خلال مشاركتها في العدوان الثلاثي على مصر عام 1956، باحتلال منطقة "شرم الشيخ" ورفضها الانسحاب منها إلا بشروط في مقدمتها ضمان حرية الملاحة الإسرائيلية في مضيق تيران وخليج العقبة، وبكفالة اضطلاع الطوارئ الدولية بها. وقد انتشرت هذه القوات فعلاً في كل من شرم الشيخ وفي جزيرتي تيران و صنافير وتحصلت إسرائيل على حرية الملاحة لسفنها في مضيق تيران بضمان الحكومة المصرية نفسها، و بقي الوضع مستقراً إلى غاية شهر ماي 1967، عندما عمدت الحكومة المصرية إلى سحب قوات الطوارئ من شرم الشيخ وإعلانها عن غلق مضيق تيران وخليج العقبة في وجه الملاحة الإسرائيلية، وكان على إثرها ردّ فعل إسرائيل الذي انتهى بعدوان 5 جوان 1967 واحتلال شبه جزيرة سيناء بأكملها وعودة الملاحة الإسرائيلية في المضيق والخليج.

وجاءت المرحلة الثالثة والأخيرة في مسار وضع مضيق تيران وخليج العقبة في إطار عملية الصلح المصري الإسرائيلي التي قادها الرئيس السادات بعد زيارته للقدس في نوفمبر 1977 و انتهت بمعاهدة السلام بينهما بتاريخ 26 مارس 1979، وقد جاءت المادة (5) منها لتقرر أن طرفي المعاهدة "يعتبران أن مضيق تيران وخليج العقبة من الممرات المائية الدولية المفتوحة لكافة الدول دون عائق أو إيقاف لحرية الملاحة أو العبور الجوي. كما يحترم الطرفان حق كل منهما في الملاحة والعبور الجوي من أجل الوصول إلى أراضيه عبر مضيق تيران وخليج العقبة". راجع في ما سبق كلا من: د.أسامة الغزالي حرب، البعد البحري للصراع العربي الإسرائيلي. قانون البحار الجديد والمصالح العربية، المرجع السابق، ص 158-162، وكذا: د.إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 169، 171، وأيضاً: د.سمعان فرج الله، المرجع السابق، ص 421-423.

⁽¹⁾ وردت مطالب إسرائيل وقرار لجنة القانون الدولي في اجتماع هذه الأخيرة رقم: 336 بتاريخ 13/06/1956، وهي مدونة في الكتاب السنوي للجنة في العدد الأول، الصفحة 202، الفقرة 89.

كما أن إسرائيل كانت قد علّقت على مجموعة النصوص التي تبنتها لجنة القانون الدولي بقولها بأن "السيادة الإقليمية تعتبر تابعة لمبدأ حرية البحار، وأنه كلما كان النفاذ إلى ميناء ممكناً فقط عن طريق عبور مضيق بالمعنى الجغرافي، وجب أن تكفل حق المرور البري، فيه لكل الأمم لمصلحة سفنها وبغض النظر عن طبيعة حمولتها أو الطبيعة القانونية لمياه المضيق".

UN. Doc.A/CN.4/99.add.1/I.L.C yearbook, vol.2, 1956, PP 52, 56.

وقد علق الفقيه "أرثر دين" على مناورة إسرائيل مع لجنة القانون الدولي وداخل المؤتمر بقوله "إن وفد إسرائيل أراد أن يحصل من لجنة القانون الدولي على قرار يؤكد اعترافها بحق إسرائيل في استخدام مضيق تيران في الملاحة التجارية. غير أن المحاولة الإسرائيلية كان نصيبها الفشل داخل اللجنة لأن الحالة المطلوب تقرير حكم لها تتعلق بمسألة يمكن عرضها على محكمة العدل الدولية للفصل فيها، أكثر من كونها متعلقة بأوضاع في الحياة العملية يمكن أن تستخلص منها قاعدة قانونية عامة".

وقد تصدى مندوب السعودية "السيد الشقيري" للمشروع المشترك سالف الذكر بتوجيه أسئلة ثلاث إلى مندوبي الدول صاحبة المشروع مفادها: أولاً، هل هناك تعريف للمرور البحري رغم أن هذه الكلمة لم تُعرّف في كتابات القانون الدولي؟ وثانياً، هل هناك سبب محدد لحذف كلمة "عادة" من نص الفقرة الرابعة من المادة (17) من مشروع لجنة القانون الدولي؟ وثالثاً، أنه يتمنى معرفة سبب التحوّل عن قاعدة من قواعد القانون الدولي بإدخال "المياه الإقليمية لدولة أجنبية"، مع أن القانون الدولي "ينهض بأعباء المرور في المضائق التي تربط جزئين من البحر العالي، ولم ينهض بأعباء مثل هذا الحق في حالة المضائق التي تصل البحر العالي ببحر داخلي أو البحر الإقليمي لدولة مخصوصة".⁽¹⁾

والظاهر عندي، أن أسئلة مندوب السعودية كانت تتجاوز مجرد طلب التبريرات القانونية لذلك الاقتراح المشترك إلى محاولته استخراج البواعث السياسية الحقيقية التي ينطلق منها هذا الاقتراح وفي مقدمتها إسرائيل التي لم تظهر مباشرة فيه بعد فشلها مع لجنة القانون الدولي؛ ولقد كان من السهل الوقوف على هذه الحقيقة عند كل المؤتمرين، لأن السابق في القانون الدولي وفي عرفه وقضائه، وفي ما دوّنته لجنة القانون الدولي، أن المضيق الدولي هو ذلك الذي يربط بين جزئين من أعالي البحار فلا يجوز وقف المرور فيه، ولم نسمع بخلاف ذلك حتى كان الاقتراح الهولندي ثم الاقتراح المشترك؛ وتكون هولندا وحليفاتها قد قدمت قاعدة ناشزة لا علاقة لها بالتساق الذي عرفه تطور مفهوم المضيق الدولي، وسعت إلى حشد مؤيدين لاعتماده ليكون هو القاعدة والقاعدة المألوفة استثناءً.

وتأييداً لهذا الكلام، فقد ردّ مندوب هولندا على الأسئلة الثلاث التي قدّمها مندوب السعودية، فأجاب عن السؤال الأول بأن عبارة "الطرق البحرية" ليس لها معنى قانوني خاص وإنما هي مصطلح من السهولة فهمه من طرف كل من يهتم بالملاحة البحرية الدولية، فضلاً عن أن مصطلح المضائق كان ضيقاً جداً بسبب أن هناك طرقاً بحرية استخدمت للملاحة الدولية أكثر من المضائق. أما عن السؤال الثاني والمتمثل في تبرير إسقاط كلمة "عادة" من نص المادة (17§4)، فقد ردّ مندوب هولندا بأن حكم هذه الفقرة سوف يتم تطبيقه على جميع الممرات البحرية المستخدمة فعلاً لا عادة في الملاحة الدولية. وأما بخصوص السؤال الثالث المتعلق بإدخال طائفة المضائق الواصلة بين جزء من

راجع: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 368، الهامش، و ص 370، الهامش، و ص 371.

⁽¹⁾ أنظر د. فخري رشيد مهنا، المرجع السابق، ص 36، وكذا: د. سليمان العبري، المرجع السابق، ص 30. و مما ذكره "السيد الشقيري" أن شرط الاعتياد المنصوص عليه في المادة (17§4) من مشروع لجنة القانون الدولي ليس بدعة غير مسبوقه، فقد نص عليه النظام الدولي للموانئ البحرية ورددته بعض الدول في معاهداتها الدولية؛ وذكر "الشقيري" أن اللذين صاغوا الاقتراح المشترك "قد استهدفوا به مواجهة حالة بذاتها فرسموه عليها، ألا وهي توفير الحماية للملاحة الإسرائيلية عبر خليج العقبة ومضيق تيران". راجع فيما سبق: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 368.

أعالي البحار و"المياه الإقليمية لدولة أجنبية"، فقد رأى مندوب هولندا أن هذا الحكم يعكس وجود تعامل أو "عرف" يحمي هذا الحق وهذه الممارسة. (1)

ويتضح من مختلف ردود المندوب الهولندي أنها جاءت بتبريرات واهية ومنها ما تضمن صراحة خلفيات سياسية تتجاوز مجرد معالجة موضوع المضائق.

فتبريره لعبارة "الممرات البحرية" يؤدي إلى إمكانية مدّ حكم المضيق الدولي إلى القنوات الدولية. وهنا، لا أقول بأن المندوب الهولندي على جهل بالنظام القانوني الذي يحكم وضع القنوات الدولية، بل من السهل القول بتركيزه على قناة السويس لكونها في بؤرة التوتر أيضاً، كما أننا لم نسمع بأن مؤتمرات قانون البحار ناقشت إمكانية فتح القنوات الدولية في وجه الملاحة البحرية، وهذا لكون معظم هذه القنوات واقعة في أقاليم دول وخاضعة لسيادتها، وعادة ما تستأثر هذه الدول في تنظيمها بإبرام معاهدات مع غيرها من الدول تتضمن تدويلها، وفي غير حالة وجود المعاهدات، تبقى القناة خاضعة خضوعاً كلياً لسيادة الدولة الواقعة في إقليمها. (2) كما أن تبريره بوجود عرف يقرر حكم المضيق الذي يربط جزءاً من أعالي البحار ببحر إقليمي، فقول يدل على جهل المندوب الهولندي بحكم محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو التي برّرت وجود عرف دولي بالنسبة للمضيق الواصل بين جزئين من أعالي البحار فقط. وأما تبريره لإسقاط كلمة "عادة" بحجة أن حكم المادة (4§17) سوف يشمل المضائق الدولية التي تستخدم بصورة فعلية في الملاحة الدولية، فهو يكون بذلك قد كشف صراحة عن نواياه في تبريره لحق إسرائيل في استخدام مضيق تيران بالاعتماد على الصورة "الفعلية" لا على "وجه الاعتقاد".

(1) راجع: د. فخري رشيد مهنا، المرجع السابق، ص 36، وكذا: د. سليمان العبري، المرجع السابق، ص 31.
 (2) وتعتبر قناة "كورينثيا *Corinthe*" في اليونان التي تصل بين بحر "أيونيا" و"بحر إيجه" مثالا عن ذلك. فقد إفتحت للملاحة عام 1893 وهي تعد جزءاً من إقليم اليونان وتتولى حكومة اليونان بمفردها تنظيم الملاحة فيها، وإلى حد الآن لم توقع اليونان أية معاهدة بشأنها. أما عن القنوات الدولية الأخرى، فتعتبر قناة السويس أهمها، وهي تخضع لاتفاقية القسطنطينية لعام 1888 بين كل من تركيا، والدول الأوربية الكبرى آنذاك وهي: فرنسا، بريطانيا، ألمانيا، النمسا، إيطاليا، إسبانيا، هولندا وروسيا. كذلك تعتبر قناة بنما التي تصل المحيط الهادي بالمحيط الأطلسي عبر إقليم جمهورية بنما إحدى جمهوريات أمريكا الوسطى قناة دولية كبرى، وقد كانت تحكمها معاهدة "هاي - بونسوفوت *Hay - Pouncefote*" لعام 1901 بين الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا، ومعاهدة "هاي - بونو - فاريللا *Hay - Bunau - Farilla*" لعام 1903 المنعقدة بين الولايات المتحدة وجمهورية بنما غداة إعلان هذه الأخيرة الثورة على حكومة كولومبيا وإنفصالها عنها. ويحكم نظام القناة حالياً معاهدتان موقعتان بين الولايات المتحدة الأمريكية وبنما في 07 سبتمبر 1977، وهما المعاهدتان اللتان ألفتنا أكثر نصوص المعاهدات السابقة، وقد دخلتا حيز التنفيذ في 16 جوان 1978، وتتصان على جملة من المبادئ تلخص في سيادة دولة بنما على القناة، و تعاون الدولتين على حمايتها والدفاع عنها، وتحييدها ومنع أي عمل عدواني داخلها، على أن يبقى الالتزام الأمريكي في هذا الموضوع سارياً إلى غاية عام 1999.
 راجع فيما سبق: زازة لخضر، الوضع القانوني للسفن في المناطق البحرية المختلفة. دراسة في ضوء القانون الدولي الجديد للبحار. رسالة ماجستير. إشراف الأستاذ د. حبار محمد، جامعة وهران، 1999، ص 217 فما بعدها، وأيضاً: د. صادق أبو هيف، المرجع السابق، ص 429، وكذا: د. محمد المجذوب، المرجع السابق، ص 167، وأيضاً: د. عبد الوهاب بخشي، المرجع السابق، ص 74.

وتأييداً لفكرتي هذه، أُعْتَمِدُ على ما ذكره الفقيه "سلونم" *Slonim* حين تعليقه على المادة (17§4) التي استقرت في اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي فيما بعد. فقد ذكر هذا الأخير بأن "المشروع النهائي للجنة القانون الدولي عرّف بالمضائق الدولية فوصفها بأنها تلك المستعملة على وجه الاعتياد في الملاحة الدولية بين جزئين من أعالي البحار. ولقد كان قلق إسرائيل وحرصها على إلغاء شرط الاعتياد مردّه أن مضيق تيران لم يكن قبل 1956 مستخدماً في الملاحة الدولية بطريقة كافية ومنتظمة ترشح للقول بأن الملاحة الدولية فيه كانت تجرى على وجه الاعتياد. وبالتالي يكون هذا الشرط بمثابة حاجز يحول دون اعتبار مضيق تيران من المضائق الدولية وتقرير حق المرور البري فيه. لقد كان حق المرور البري في المضائق التي تصل جزءاً من أعالي البحار بالبحر الإقليمي لدولة أجنبية بمثابة قانون جديد في نظر مندوبي الدول الذين أيدوا هذه الفكرة".⁽¹⁾

وفي مجمل ردود فعل مندوبي المؤتمر على الإقتراح المشترك وعلى أسئلة مندوب السعودية، رفضت اندونيسيا عبارة "المياه الإقليمية لدولة أجنبية"، كما لم يؤيد مندوب الإتحاد السوفياتي استعمال كلمة "الممرات البحرية" لعدم إمكانية معرفة معناها، وأكد على أهمية استعمال كلمة "عادة"، ونَبّه إلى علاقة الفقرة الرابعة من المادة (17) من مشروع لجنة القانون الدولي بحكم محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو، لكون هذه الفقرة جاءت لمعالجة وضعية المضائق التي تصل بين جزئين من البحار العالية فقط. وجاء ردّ فعل مندوب الولايات المتحدة على إثر ذلك ليعارض ملاحظات مندوب الإتحاد السوفياتي على أساس أن المحكمة لم تستخدم كلمة "عادة" رغم أن حكمها كان فعلاً موجهاً إلى المضائق التي تصل بين جزئين من البحار العالية فقط، كما أن لجنة القانون الدولي نفسها، وحين قبلت بإدراج هذه الكلمة، إنما تم ذلك بدون مناقشتها ولا التصويت عليها من بعد أن اقترحتها العضو السوفياتي في لجنة القانون الدولي. أما عن مصر، وهي التي يهتما الأمر أكثر من غيرها، فقد اقترح مندوبها أن يتم الإقتراح بصورة مستقلة على الإقتراح المشترك لتعديل المادة (17§4) وانضم إليه مندوب السعودية، واعترض عليه المندوب الدانمركي؛ ثم إن المؤتمر نفسه رفض الإقتراح المصري-السعودي.⁽²⁾

وبعد مختلف المناقشات حول الإقتراح المشترك، تمّ التصويت عليه بصيغته التي أرادها واضعوه واعتمده المؤتمر بفارق صوت واحد، حيث حاز على 31 صوتاً ضد 30 صوتاً وامتناع 10 دول عن

⁽¹⁾ ذكر الفقيه "سلونم" تعليقه السابق في: Colombia Journal of Transnational Law. Vol 5. 1966. pp. 113-115

مشار إليه في: د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 371.

⁽²⁾ راجع مختلف الإقتراحات والمناقشات في كل من: د.فخري رشيد مهنا، المرجع السابق، ص 36، 37، وكذا: د.سليمان العبري، المرجع السابق، ص 32، 33، وكذا: د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 369.

التصويت⁽¹⁾، وبذلك أصبح التعديل المشترك مستقراً نهائياً في الفقرة (4) من المادة (16) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، وهي تقضي بأنه: "4- لا يجوز أن يكون هناك إيقاف للمرور البري للسفن الأجنبية في المضائق التي تستعمل للملاحة الدولية وتوصل جزءاً من أعالي البحار بجزء آخر من البحر العالي أو البحر الإقليمي لدولة أجنبية".

وهكذا يظهر النجاح الذي أحرزته ليست الدول التي تقدمت بمشروعها المشترك، وإنما إسرائيل التي بقيت في الواجهة الخلفية فتمكنت من إقرار حكم دولي من بعد أن عجزت عن إقناع لجنة القانون الدولي في ذلك.⁽²⁾

ويظهر جلياً من مقارنة ما ورد في المشروع المشترك بما ورد في المادة (4§16) من اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، أن النصين متطابقين إلا من فارق بسيط يتمثل في حذف عبارة "الممرات البحرية" وهذا حفظاً لماء وجه بعض الدول على الأقل، واتقاءً لسخط الدول العربية خشية توسيع دائرة الخلاف فُتحشر قناة السويس فيه وتضيق جهود إسرائيل هباءً في إقناع المندوبين بتوفير ضمان الملاحة عبر مضيق تيران بالدرجة الأولى، وهو أمر لن يتحقق لها إذا طالبت بالإثنين في آن واحد. وتعليقاً على النص المادة (4§16) سالفة الذكر، وفي سياق الحديث دائماً، يقول الفقيه "سورنزن Sorensen" أنه "كان ثمة اتفاق عام بين الدول على تحويل الدولة الساحلية حق وقف المرور البري مؤقّتا في أجزاء معينة من بحرها الإقليمي إذا كان هذا الإجراء ضرورياً للدفاع عن

⁽¹⁾ وقد رأيت هنا أن من المهم استعراض الدول التي صوتت لصالح المقترح المشترك والدول التي عارضته على اعتبار أن في ذلك تبياناً للدول التي ساندت إسرائيل من بعد أن تبين خلال المؤتمر خلقية ذلك. فقد أيد الاقتراح كل من: البرتغال، السويد، سويسرا، تايلند، إتحاد جنوب إفريقيا، المملكة المتحدة وإيرلندا الشمالية، الولايات المتحدة، جمهورية فيتنام، الأرجنتين، استراليا، بلجيكا، بوليفيا، البرازيل، كمبوديا، كندا، الصين، كولومبيا، كوبا، الدنمارك، الدنميك، فرنسا، اليونان، هايتي، هندراوس، إسرائيل، إيطاليا، اليابان، موناكو، هولندا، نيوزيلندا والنرويج.

وصوّت ضده كل من: بولندا، رومانيا، السعودية، إسبانيا، تترانيا، تركيا، أوكرانيا السوفياتية، الإتحاد السوفياتي، مصر، أورغواي، فنزويلا، ألبانيا، بلغاريا، بورما، روسيا البيضاء، سيلان، شيلي، تشيكوسلوفاكيا، هنغاريا، الهند، أندونيسيا، إيران، العراق، الأردن، ليبيا، مالي، المكسيك، المغرب، باكستان، وبنما.

وقد امتنع عن التصويت كل من: بيرو، الفلبين، يوغسلافيا، الأكوادور، فنلندا، ألمانيا الإتحادية، غواتمالا، إيسلندا، إيرلندا وجمهورية كوريا. أنظر: د. فخري رشيد مهنا، المرجع السابق، ص 37.

⁽²⁾ والمسجل تاريخياً أن إسرائيل لم تكتف بمحاولتها الفاشلة في إقناع لجنة القانون الدولي بل هي قد سعت عام 1954 إلى أن تحصل على قرار مجلس الأمن يؤكد حقها في المرور في خليج العقبة، ولكن مجلس الأمن لم يتخذ قراراً، كما سعت أيضاً إلى الإلحاح على الأمين العام للأمم المتحدة "السيد داج همرشيلد" عام 1956 بأن يصدر نيابة عن الجمعية العامة تصريحاً يعلن فيه أن خليج العقبة له طبيعة دولية ولا تخضع مداخله لسيادة دولة من الدول المتاخمة. وقد رفض الأمين العام أن يصدر مثل هذا التصريح، ورأى أن المسألة محل جدال قانوني، وأيدت الحكومة الأمريكية موقف إسرائيل بشكل حذر وأعلنت استعدادها لتأمين حرية الملاحة في مضيق تيران وخليج العقبة. وفي أواخر فيفيري من عام 1957، كررت إسرائيل محاولاتها في أروقة الأمم المتحدة لكي تصدر إعلاناً بأن خليج العقبة مياه دولية، وتبنت كل من فرنسا وكندا هذا الاقتراح ولكن غالبية الدول رفضته. راجع: د. أسامة الغزالي الحرب، البعد البحري للصراع العربي الإسرائيلي، المرجع السابق، ص 163، وكذا: د. سمعان فرج الله، المرجع السابق، ص 422.

أمنها. أما في المضائق الدولية فلا محل لوقف المرور البري فيها. ولقد ثار خلاف حول المقصود بالمضائق الدولية، فعرفها البعض بأنها تشمل المضائق التي تصل جزءاً من أعالي البحار بالبحر الإقليمي لدولة أجنبية، وكان مضيق تيران ماثلاً في أذهانهم عندما إقترعوا لصالح الفقرة 4 من المادة 16 من اتفاقية البحر الإقليمي. ولقد كان تأييدهم لهذه الفقرة إعلاناً عن رأيهم في عدم شرعية التدابير التي اتخذتها مصر، والتي بلغ مداها حتى فرض الحصار البحري على أحد الموانئ الإسرائيلية. وبذلك كان الاقتراح لصالح هذه الفقرة ليس فقط تعبيراً عن موقفهم من مبدأ مباشرة الدول لمواصلتها البحرية، ولكن أيضاً عن موقفهم من قضية التزاع العربي الإسرائيلي⁽¹⁾.

ومما نتج عن اعتماد المؤتمر الأول لقانون البحار لهذا الحكم في المادة (16§4) من اتفاقية البحر الإقليمي، أن اقترحت لجنة الخبراء العرب التحفظ على هذه الفقرة أو التصريح باستثنائها من المجال التطبيقي بخصوص وضعية مضيق تيران. وقد قرر مجلس جامعة الدول العربية بقراره رقم 1759 المؤرخ في 26 فيفري 1959 في الفقرة الأولى منه تأجيل انضمام الدول العربية إلى اتفاقية جنيف لعام 1958 الخاصة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة.⁽²⁾

أما عن قرار المؤتمر بموافقة على فقرة (4) من المادة (16)، فلقد كان عملاً غير حكيم⁽³⁾، وفي ذلك يقول "د.عوض محمد المر" بأن "المؤتمر أراد أن يفرض حكمها (أي الفقرة 4) على الدول العربية فمنعها من التصديق على اتفاقية البحر الإقليمي. وكان حرماً بالمؤتمر ألا يقحم المشتركين فيه في اتخاذ قرار في مسألة من طبيعة سياسية، وألا يصوغ لها قاعدة تخرج عن الطبيعة القانونية لقواعد القانون. ذلك أن الأصل في القواعد القانونية أن تكون مجردة وعامة التطبيق فلا يتقيد مضمونها بحالة بذاتها تنطبق عليها دون سواها. ولكن المؤتمر حين حظر على الدولة الساحلية وقف المرور البري في المضائق المستعملة في الملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار والبحر الإقليمي لدولة أخرى، أفرغ هذه القاعدة في صيغة القواعد المجردة أو قوالها الشكلية، وحقيقة الأمر أنها تستهدف معالجة الأوضاع الخاصة بمضيق تيران ولا تستغرق غيرها".⁽⁴⁾

(1) أنظر: د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 371.

(2) راجع: د.فخري رشيد مهنا، المرجع السابق، ص 38، وكذا: د.سليمان العبري، المرجع السابق، ص 32-33.

(3) راجع كذلك في الحكم على عدم حياد مؤتمر جنيف: د.إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 170. وفي نفس السياق يقول د.أسامة الغزالي حرب بأن "النجاح الإسرائيلي الجزئي للإقرار بتبرير قانوني أو شرعي لفكرة اعتبار مضيق تيران مضيقاً للملاحة الدولية، تحول إلى نجاح أكبر في إتفاقية جنيف بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة الصادرة عام 1958. والواقع أن المساومات والمجادلات التي شهدتها مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار تكشف بجلاء ليس فقط ضراوة الضغوط التي مارستها إسرائيل وحلفاؤها (خاصة الولايات المتحدة وبريطانيا) وإنما أيضاً تمهات الموقف العربي وتفككه إزاء تلك الضغوط". د.أسامة الغزالي حرب، المرجع السابق، ص 163.

(4) د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 366.

وختاماً لهذا العنصر، أقول بأن تعريف المضيق الدولي وفقاً لما أورده المادة (16) في فقرتها (4) من اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة هو المضيق الذي يشتمل على خاصيتين: جغرافية، وهي أن يكون موصلاً بين جزئين من أعالي البحار أو بين جزء من أعالي البحار وبحر إقليمي لدولة أجنبية، أما الخاصية الثانية فهي وظيفية، وهي تتمثل في اعتباره مستخدماً لأغراض الملاحة الدولية "فعالاً"، ولا يهم أن يكون ذلك على وجه "الاعتیاد".

ثانياً) مَدْلُولُ الْمَضَائِقِ الدَّوْلِيَّةِ فِي الْمُؤْتَمَرِ الثَّلَاثِ لِقَانُونِ الْبَحَارِ: إذا كانت محكمة العدل الدولية قد انطلقت في تقرير مسؤولية ألبانيا وإثبات حق المرور البريء للسفن الحربية البريطانية بالاعتماد على تعريف المضيق الدولي، وكذلك كان فعل لجنة القانون الدولي، فإن الملاحظ عن مؤتمر جنيف أنه انطلق من العكس فحدد المضيق الدولي وعرفه بناء على اعتبارات سياسية كان لزاماً عليه أن يرسم معالم المضيق الدولي لينسجم معها، فكان لهذا العمل أن أهدر اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة بإحجام الدول العربية عن الانضمام إليها⁽¹⁾، ولعبت فيه إسرائيل الحرك الرئيسي لبعثرة الأوراق بسبب مناوراتها للحصول على حق بضمن حرية الملاحة البحرية لسفنها في خليج العقبة.

إن هذه الحقيقة التاريخية التي كان لها أثر كبير في تلك الفترة، بدأ حجمها بالتناقص تدريجياً في السنوات اللاحقة، ولم تعد مطالب إسرائيل تحظى بالأهمية مقارنة مع تطلعات القوتين العظميتين (*Super puissances*) اللتين جدولتا موضوع المضائق الدولية ضمن منظومتيهما الإستراتيجية الشاملة بعد تفوقهما العسكري النووي وصعوبة احتكاكهما وتخييم سياسية الردع النووي على الساحة الدولية بداية من عام 1954؛ عندها، بات منطق الإستراتيجية العسكرية أكبر من أن تحدده نصوص قانونية، فكانت الملاحة البحرية والتحليق في وفوق هذه الأجزاء والممرات من البحار من أهم مظاهرها. ويصدق هنا الوصف الذي أطلقه "شوراكي" *Chouraqui* على هذه الظاهرة حين أسماها بـ "تضخم قوة الدولة باتجاه المحيط"⁽²⁾.

كما أن انفلات التشريعات الداخلية للدول أمام عجز مؤتمر جنيف عن تحديد اتساع موحد للبحر الإقليمي قد جعلها في حالة فوضي. منها ما أخذ بقاعدة الثلاثة أميال أو الستة، أما الغالبية الساحقة من الدول فقد بدأت تسير نحو الأخذ بقاعد 12 ميلاً بحرياً كعرض لبحرها الإقليمي، وهي معطيات أثرت بطريقة غير مباشرة على الخريطة الجيوبوليتيكية للمجتمع الدولي، وأعطت بعداً آخر

(1) وتعتبر تونس الدولة العربية الوحيدة التي وقّعت على إتفاقية جنيف 1958 غير أنها تحفظت على المادة (16) (4). أنظر: د. إدريس الضحاك، قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية...، المرجع السابق، ص 154.

(2) وردت فكرة "Chouraqui" في كتابه "La mer confisquée" الصادر عام 1979 وقد سبق استعراض فكرته واقتباس النص الذي وردت فيه المقولة. أنظر: ص 30 من هذه الأطروحة. أنظر كذلك: Jean Pierre Lévy. Op.Cit., P 22.

للمضائق الدولية التي بات معها ما يقارب 116 مضيقاً دولياً مياها إقليمية من بعد أن كانت من أعالي البحار، لعل فيها أهم المضائق الدولية على الإطلاق، منها "جبل طارق"، "هرمز"، "باب المندب" ومضيق "لمبق Lombok". وقد دفعت هذه المعطيات الجديدة إلى أن تتطّلع القوتان العظمتان إلى نظرة عسكرية شمولية رأتا بموجبها أن قطعها الحربية لن تستفيد من التحرك وفق حرية أعالي البحار بالطريقة التي رسمتها محكمة العدل الدولية في مضيق كورفو، ولكن وفق مدلول المضائق الدولية كما رسمتها المادة (16§4) من اتفاقية جنيف أو أبعدها قليلاً، وهذا بإعمال نظام المرور البريء مع عدم جواز إعاقته أو وقفه، خصوصاً وأن غالبية الدول المؤتمرة هجرت اتفاقية جنيف، وأن الغالبية الساحقة من المجتمع الدولي الجديد عقب عام 1958، لا ترى انتمائها لهذه الاتفاقيات بتاتا لاستقلالها اللاحق. ومن هنا، ظهر قصور هذه الاتفاقيات وبات من الضروري أن تتكفل القوتان العظمتان بذلك بنفسيهما وبصورة جدية مثلما تكفلتنا بمواضيع أخرى ذات أهمية إستراتيجية كموضوع نزع التسليح.

و إضافة إلى البعد الإستراتيجي والعسكري المشار إليه آنفاً، فقد ظهرت معطيات جديدة، كان لها تأثير على مدلول المضائق الدولية كذلك. فالمنطقة الإقتصادية الخالصة، وإن أدرجها المؤتمر الثالث ضمن جدول أعماله، إلا أنها لم تكن من بنات أفكاره؛ فبإدار العمل بها كانت سابقة للمؤتمر الثالث لعقدين من الزمن تقريباً، وكان من آثارها، أن قلّصت على الأقل، من رقعة أعالي البحار حتى بالنسبة لتلك المضائق التي يصدق عليها الوصف الدولي تقليدياً باعتبارها واصلية بين جزئين من أعالي البحار، لأنه قد جرى العمل الدولي على الاعتراف للدولة الساحلية ببعض الحقوق السيادية والولاية المحدودة على هذه المنطقة، ولم تعد حرية أعالي البحار كما كانت في السابق كاملة.

كما أن تفجّر المنافسة داخل سوق النقل الدولي مع مطلع الستينيات والسبعينيات - لاسيما تلك المتعلقة منها بنقل النفط - لم تكن لتترك المضائق الدولية بدون تأثير، سواء على تحديدها أو على طبيعة المرور فيها. فظهور ناقلات النفط العملاقة واطّرادها على السير في الممرات المحدودة الإتساع والطول ولا تتميز بأعماق للمياه كفيلاً بتأمين عبورها كما هي حال مضيق "مالاكا Mallaca" مثلاً، قد جعل الدول المضائقية تُعدُّ عُدَّتَها تحسباً لما ينتج عن هذه السفن من كوارث يكون سببها جنوح أو حوادث تتعرض لها جرّاء عدم تحمل المضيق الدولي لخصائص بنائها وحجمها وكثافة مرورها.⁽¹⁾

إن جملة هذه المعطيات قد ألقت بثقلها على تصور المجموعة الدولية للمضائق في صورتين: الإعتقاد الراسخ من طرف الغالبية منها بقصور اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي بوجود نص واحد هو نص الفقرة (4) من المادة (16) منها لمعالجة هذا الموضوع المعقد، وثانياً، أن تؤخذ في الحسبان جميع هذه الاعتبارات عند محاولة تعريف المضيق الدولي والتفاعل معه قانوناً. أما عن باقي أعضاء

(1) راجع في هذا : T.Treves. Op.Cit. pp 785, 786.

المجموعة الدولية الأخرى، لاسيما تلك التي تعنيها المضائق الدولية، أو كما نعتها الفقيه "T. Treves" بالدول الواقعة في "داخل الزجاجاة Embouteillés"، فقد تراوحت بين تأييد المطالب الشمولية للحلف الذي تنتمي إليه كما هي حال إيطاليا، "وإذا كانت الدولة غير منحازة كما هي حال الجزائر، فقد كانت انشغالها مرتبطة باعتبارها تتعلق بحرية حركة البحرية التجارية".⁽¹⁾

و الظاهر أن الطرح السياسي والإستراتيجي كان هو الغالب لاسيما قبيل انعقاد المؤتمر الثالث. فقد صرح الرئيس الأمريكي "نكسن" في 23 ماي 1970 أنه يجب وضع نظام "مرور عابر في المضائق الدولية" في حالة قبول قاعدة الـ12 ميلا بحريا كعرض للمياه الإقليمية؛ وهو بالفعل ما بلغه ممثل الولايات المتحدة للمؤتمر الثالث بقوله "بما أن مصالح وأمن الولايات المتحدة يرتبطان بالمحيطات... هدفنا الأساسي هو ضمان أقصى حد من الحرية والحركة في محيطات العالم، لنا ولدول أخرى".⁽²⁾

ألف) أَمَامَ لَجْنَةِ الإِسْتِخْدَامَاتِ السَّلْمِيَّةِ لِقِيَعَانِ البَحَارِ: وأمام اللجنة الفرعية الثانية المنبثقة عن لجنة الاستخدامات السلمية لقيعان البحار، تقدمت الولايات المتحدة الأمريكية بمشروع مواد في شأن اتساع البحر الإقليمي والمضائق والمصائد. و مما جاء في المادة الثانية من هذا المشروع أنه: "في المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار وجزء آخر منها أو البحر الإقليمي لدولة أجنبية، تتمتع كل السفن والطائرات العابرة لها - ولأغراض المرور العابر بهذه المضائق أو فوقها - بحرية الملاحة والطيران المكفولة لها في أعالي البحار". وتقدم بدوره الإتحاد السوفياتي باقتراح مماثل للاقتراح الأمريكي ولنفس اللجنة جاء في الفقرة الأولى من مادته الثانية أنه "في المضائق المستعملة في الملاحة الدولية بين جزئين من أعالي البحار، تتمتع كل السفن أثناء مرورها العابر فيها بحرية الملاحة المقررة في أعالي البحار إذا كان غرضها من إجتياز هذه المضائق هو مجرد المرور العابر فيها"، ثم أردفت الفقرة الثانية منها بنصها على أن "تسري أحكام هذه المادة على المضائق التي تغطيها المياه الإقليمية لدولة أو أكثر".⁽³⁾

وقد أثار المقترحان: الأمريكي والسوفياتي لدى لجنة الاستخدامات السلمية لقيعان البحار حفيظة عدد من الدول المضائقية التي تمسكت - فيما يخص المضائق الواصلة بين جزء من أعالي البحار

⁽¹⁾ وقد أخذ الفقيه "T. Treves" الجزائر مثلا دون سواها من الدول الواقعة داخل الزجاجاة، والمقصود بها هنا وقوعها في حوض شبه مغلق عنقه مضيق جبل طارق. أما تخصيصه للجزائر، فهذا لدور الدبلوماسية الجزائرية خلال المؤتمر الثالث وما تقدمت به من اقتراحات بخصوص موضوع المضائق الدولية كما سوف نرى لاحقا بحول الله. أنظر: *Ibid*, p 785.

⁽²⁾ أنظر: د. محمد بوسلطان، المرجع السابق، ص 229.

⁽³⁾ ورد الاقتراح الأمريكي إلى لجنة الاستخدامات السلمية لقيعان البحار في وثيقة: (A/AC.138/SC.II/L.4) بتاريخ 30 جويلية 1971، أما عن المقترح السوفياتي، فقد ورد إلى نفس اللجنة في الوثيقة: (A/AC.138/SC.II/L.7) بتاريخ 25 جويلية 1972. أنظر كلا من:

د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 375 و 379، وكذا: *T. Treves. Op.Cit. p 786.*

بحر إقليمي - بإعمال نظام المرور البريء كما هو وارد في المادة (16§4) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي. وقد قبلت هذه الدول بعدم إعاقه هذه المرور مع رفضها لمسألة الطيران والتحليق فوق هذه المضائق، وهذه الدول هي كل من: قبرص، اليونان، إسبانيا، إندونيسيا، ماليزيا، المغرب، الفلبين واليمن.⁽¹⁾ في حين، فقد تقدمت إيطاليا بحلٍّ وسط يقضي بتطبيق القواعد المتعلقة بحرية العبور في المضائق ذات الأهمية الكبرى، وبتطبيق القواعد المتعلقة بالمرور البريء الذي لا يجوز أن يعاق بالنسبة إلى المضائق الأقل أهمية، وهي التي - في نظرها - لا يزيد عرضها على ستة أميال وتنتمي سواحلها إلى دولة واحدة وتكون قريبة من طرق المواصلات الأخرى بين أجزاء البحار التي يصلها المضيق.⁽²⁾ أما عن اللجنة القانونية الاستشارية الأفروآسيوية، فقد رفضت الغالبية من أعضائها هذين المقترحين جملة وتفصيلاً، ورأت أن "تقرير هذه الحرية لا سند له من قواعد القانون الدولي، وأنها تناهض مصالح الدول الساحلية وترجّح عليها نزعات السيطرة والتحكم التي تريد الدول القوية إملاتها على الدول الصغيرة".⁽³⁾

وظهرت في الجهة المقابلة جامعة الدول العربية كطرف قوي ومتأثر. بما جرى خلال مؤتمر جنيف، فأصدرت قرارها رقم (2978) في 13 سبتمبر 1972 الذي نص في الفقرة (ب) منه على قبول مبدأ حرية الملاحة في المضائق والخلجان - ودون غيرها من الممرات المائية - التي تفصل بين بحرين عالين، والمستعملة منذ القدم كطريق للملاحة الدولية. كما جاء فيها أيضاً، ضرورة العمل في جميع المحافل الدولية لإحباط كل محاولة ترمي إلى السماح بحرية المرور عبر المضائق التي تصل بحرين عالين أو عبر الخلجان التاريخية التي لم يجر التعارف على استعمالها عادة في الملاحة الدولية.⁽⁴⁾

باء) خِلالَ المُؤْتَمَرِ الثَّالِثِ لِقَانُونِ الْبِحَارِ: وهكذا، فلم يكفد ينعقد المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار حتى بدت معالم اختلاف الرؤى واضحة بين الغالبية الساحقة من الدول المضائقية

⁽¹⁾ وقد ورد اقتراح هذه الدول في مشروع مشترك إلى هذه اللجنة في الوثيقة: (A/AC.138/SC.21/L.18) لـ 27 مارس 1973. أنظر: *T. Treves. Op.Cit. p 786*، وكذلك: د. بوسلطان محمد، المرجع السابق، ص 230.

⁽²⁾ وثيقة: (A/AC.138/SC.II/L.30) لـ 7 أوت 1973. أنظر: د. عوض محمد المر، مرجع السابق، ص 380، وكذا: *T. Treves. Op.Cit. p 786*. وللإشارة فإن إسبانيا كانت قد أكدت على وجهة النظر هذه أمام اللجنة عام 1972، كما أنها كانت أشد رفضاً لفكرة المرور الحر عبر المضائق وهذا لحساسية هذا الموضوع لديها. ومما جاء في وثيقتها: (A/AC.138/SC.II/L.42) لـ عام 1972 أن "المقترحات المقدمة في شأن المرور عبر المضائق تم المصالح السياسية والاستراتيجية لفئة محدودة من الدول. ومن الغريب أن أحداً لم يثر مسألة أمن الدولة الساحلية التي تتعرض لعبور الغواصات للبحر الإقليمي وهي غاطسة بالرغم من أنها قد تحمل أسلحة نووية. ولا شك فإن تقرير المرور الحر عبر المضائق يعادل ضياع الدولة الساحلية ويؤدي لزوالها بصفة جوهرية." أنظر: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 377، الهامش.

⁽³⁾ أنظر: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 382.

⁽⁴⁾ أنظر: د. خليل إسماعيل الحديشي، نحو موقف عربي موحد من مضيق هرمز في ضوء إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. قانون البحار الجديد والمصالح العربية، المرجع السابق، ص 264.

منها وغير المضائقية، فضلا عن التطور الشمولي للقوتين العظمتين. وبمجرد انعقاد الدورة الثانية للمؤتمر في كاركاس عام 1974، حتى برزت اتجاهات مختلفة تتعامل مع المضائق الدولية بتصوّر أنظمة المرور فيها لا بتحديد معالمها وتعريفها قانونا، إذ بدا أن هذا الأخير قد عرف استقرارا منذ مؤتمر جنيف 1958.

وقد تمحورت مختلف المناقشات التي شهدتها دورة كاركاس في اتجاهات ثلاث: الاتجاه الأول، وهو الذي يؤيد حرية الملاحة البحرية والتحليق في وفوق جميع المضائق المستخدمة للملاحة الدولية أياً كانت الأجزاء البحرية الواصلة بينها. والملاحظ أن المرور فيها وفق هذا الإتجاه، هو مرور حر يتشابه مع ذلك الممارس في أعالي البحار، وقد استعير في تسميته هنا بـ "المُرورِ العَابِرِ" عوض المرور الحر. وتعتبر الولايات المتحدة الأمريكية، إسرائيل، فرنسا، اليابان وألمانيا الفيدرالية، الدول التي تزعمته ورأت أن من الضروري تأكيد هذه الحرية في أبعد حدودها، على أنه بإمكان المؤتمر أن يولي اعتبارات للمصالح المشروعة للدولة المضائقية في مجال حماية أمنها وتلوث بيئتها وسلامة الملاحة البحرية حولها.⁽¹⁾

أما الاتجاه الثاني، وهو الذي تزعمته دول مضائقية في معظمها أو حليفة لها وهي كل من اليونان، نيجيريا، قبرص، تونس، مصر، المغرب، إسبانيا، اليمن، تايلندا، باكستان، إيران، غانا، الفلبين، البيرو، ماليزيا، تانزانيا، عمان، والصين، فقد برز كمقابل للتيار الأول ومعارض له تماما. فهذا

⁽¹⁾ وقد عللت الولايات المتحدة الأمريكية طرحها هذا على أساس أن المضائق الدولية ممرات حيوية للتجارة الدولية، وأنه لو تمت الموافقة على قاعدة الـ 12 ميلا بحريا كعرض للبحار الإقليمية، فإن ذلك سوف يؤدي إلى إخضاع عدد من المضائق الهامة إلى قيود البحر الإقليمي وإعمال نظام المرور البري فيها، وهو وضع لا يمكن قبوله لأن فيه حرمان ومنع حركة التجارة الدولية، مضافا إلى ذلك أن حق المرور في المضائق حق أصيل مستمد مباشرة من مبدأ حرية أعالي البحار.

والملاحظ هنا، أن إسرائيل - ونظراً لأنها المستفيد الثاني بعد الولايات المتحدة من إقرار هذا الطرح - فقد دافعت بعنف عن تأكيد هذا الإتجاه، و قد رأى مندوبها أن "مبدأ التكافؤ في المعاملة يجب أن يسود المضائق جميعها كي يحكمها نظام قانوني واحد..."، كما أن التفرقة بين أنظمتها هي "ظلمة لا مبرر لها". والملاحظ أن إسرائيل أعادت هذا الطرح نفسه وبنفس التعليل أي على أساس عدم وجوب التفرقة وهذا خلال اجتماعات الدورة الثالثة للمؤتمر المنعقدة بجنيف 1975. وقد رفضت اللجنة الثانية للمؤتمر ما انتهى إليه المندوب الإسرائيلي، ورأت أنه لا يمكن وضع نظام قانوني موحد يحكم المضائق جميعها. وللإشارة، فقد ردّ المندوب المصري على طرح الولايات المتحدة بقوله أنه لو صح ما تدعيه هذه الدولة من اهتمامها بأمن الدولة الساحلية، فلماذا ترفض إخضاع السفن الحربية لقيود التصريح المسبق أو على الأقل، للأخطار أثناء عبورها المضيق، وما هي الوسائل المتاحة للدولة الساحلية التي تتحقق بها من أن السفن العابرة لن تقوم باختبار أسلحتها.

راجع في ما سبق، وفيما ذكر أعلاه كلا من :

- د. أسامة الغزالي حرب، المرجع السابق، ص 164.
- د. خليل اسماعيل الحديشي، المرجع السابق، ص 256.
- د. سمعان فرج الله، المرجع السابق، ص 398.
- د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 385، 387.

الاتجاه ينطلق من مبدأ السيادة الإقليمية على البحر الإقليمي في عمومها، ولا يفرق بين البحر الإقليمي العادي في طبيعته القانونية وإعمال المرور البري فيه، وبين البحر الإقليمي داخل المضيق إذا كان هذا الأخير واصلاً بين جزء من أعالي البحار وبحر الإقليمي، إذ يتوجب في نظر هذه الدول، أن ينظر إلى طبيعة البحر الإقليمي في المنطقتين وإلى نظام المرور البري فيهما على حدٍ سواء، ومادام المرور البري قيداً على سيادة الدولة الساحلية تمارسه السفن الأجنبية رهناً بمراعاة لوائح الدولية الساحلية الأمنية وغيرها، فإن هذا المرور يبقى هو نفسه الممارس في البحر الإقليمي الواقع داخل مضيق دولي، ولا يمكن تبرير التفرقة بين الممرين بإقرار عدم جواز إعاقه هذا المرور في المضائق مع السماح بذلك في البحار الإقليمية العادية.⁽¹⁾

و الملاحظ عن الطرح الذي قدمه الاتجاه الثاني أنه يسعى إلى طمس حقيقة ما أقرته المادة (4§16) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة التي قضت بعدم جواز إعاقه المرور البري في المضائق التي تصل بحراً عالياً ببحر إقليمي لدولة أجنبية؛ ويتضح ذلك أكثر، من تصريحات عدد من الدول التي تنتمي نظرياً إلى هذا الاتجاه رغم تصريحاتها المنفردة. فقد ذكر المندوب الإيراني أمام اللجنة الثانية للمؤتمر الثالث في دورة كاركاس عام 1974 أن "سيادة الدولة على إقليمها لا يقيدتها إلا حق المرور البري، ولا تعدوا المضائق الواقعة في نطاق البحر الإقليمي للدولة الساحلية أن تكون جزءاً من بحرها الإقليمي فتخضع لنظامه. وينطوي تقرير حرية المرور العابر في هذه المضائق على تغيير لنظامها القانوني، وعلى المؤتمر أن يضع في اعتباره عند تقريره قواعد الملاحة في المضائق المستعملة في الملاحة الدولية، طبيعة ونطاق سيادة الدولة على إقليمها وألا يلحق أي ضرر بأمنها".⁽²⁾ كما جاء على لسان

⁽¹⁾ وقد بررت هذه الدول في اقتراحاتها المشتركة أو المنفردة وجهة نظرها بعدم وجود ما يسوغ التمييز بين نظام الملاحة في البحر الإقليمي العادي ونظام الملاحة في البحر الإقليمي داخل المضائق؛ ولأنه ليس هناك ما يدعوها للتضحية بسيادتها الوطنية من أجل تحقيق مصالح إستراتيجية حيوية لعدد محدود من الدول، كما أن عدم التفرقة تصبح من باب أولى، أكثر ضرورة حين يتعلق الأمر بالسفن الحربية وبنقالات النفط أو بتلك السفن المسيرة بالطاقة النووية. وللإشارة، فإن مطالب هذه الدول كانت قد سبق طرحها أمام لجنة الاستخدامات السلمية لقيعان البحار في مشروع مشترك تقدمت به كل من اليمن، إسبانيا، المغرب، اندونيسيا، ماليزيا، اليونان، الفلبين وقبرص عام 1973 (وثيقة: A/AC.138/SC II/L.18)، وأيدتها الصين، كما هاجمت الولايات المتحدة الأمريكية هذا المشروع أمام نفس اللجنة (وثيقة: A/AC.138/SC II/SR.58).

راجع بخصوص طرح هذا الاتجاه وأنظر فيما سبق كلا من: د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 390، الهامش، وكذا: د.خليل إسماعيل الحديشي، المرجع السابق، ص 256، ود.سمعان فرج الله، المرجع السابق، ص 399، ود.إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 164، الهامش.

⁽²⁾ أنظر: د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 391. وفي هذا السياق، فإن المؤكد بالنسبة لإيران، ليس فقط من تصريحها المذكور بل من موقفها ككل داخل المؤتمر الثالث أو بإصرارها على إعمال المرور البري في هذه المضائق، إنما جاء لمواجهة صراعها مع الدول المطلّة على مضيق هرمز لاسيما العراق.

ومضيق هرمز مضيق يربط الخليج العربي بخليج عمان، وكلاهما يشكل لساناً بحرياً متصلاً بالبحر الهندي، وينتهي ساحل المضيق الجنوبي عند عمان، بينما تطل إيران على ساحله الشمالي والشمالي الشرقي. و يبلغ طول مضيق هرمز عند خطه الوسطي حوالي 104 أميال

مندوب ألبانيا إلى نفس اللجنة بأن "محاولة بعض الدول تدويل المضائق الواقعة في نطاق البحر الإقليمي يجب وقفها. كذلك فإن من الضروري أن تؤكد الدول الساحلية سيادتها في المضائق المستعملة في الملاحة الدولية، على أن يكون مفهوماً أن هذه الدول لا تنوي مطلقاً عرقلة حركة المرور الدولي فيها. وللدولة الساحلية أن تتخذ في هذه المضائق كل التدابير التي تحمي أمنها الوطني لمواجهة نوايا الدول الأعظم التي تقوم أساطيلها وطائراتها الحربية غالباً - ودون مبرر - بتحركاتها في المياه الإقليمية الأجنبية وفوقها". ورأت الصين أن "البحر الإقليمي لكل دولة جزء من إقليمها يخضع لسيادتها الإقليمية، ولا يجوز أن يعامل قطاع منه باعتباره جزءاً من أعالي البحار، ويجب لهذا أن يُعامل المضائق الواقعة في نطاق بحرها الإقليمي باعتبارها محكومة بولايتها. أما تغيير نظامها القانوني بناءً على واقعة استعمالها في الملاحة الدولية، فأمر غير مفهوم .."، كما ذكرت إسبانيا أن "الملاحة الهادئة التي لا تخل بأمن الدولة الساحلية يكفلها حق المرور البري.."، ورأت البيرو بأن "... المشكلة الرئيسية في المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية هي أنها تقع في نطاق البحر الإقليمي للدولة الساحلية ولا يجوز بالتالي أن نجرد هذه الدولة من حقوقها و ولايتها فيها ... ومن المنطقي أن تتطلب الدولة الساحلية من السفن التي لها خصائص خاصة تقديم إخطار، وأكثر منطقية أن تخضع السفن الحربية لشرط التصريح". (1)

بحرية، كما يبلغ عرض مدخله الجنوبي من جهة خليج عمان حوالي 52,5 ميلاً بحرياً، و يتراوح عمقه بين 33 إلى 50 قدماً، وقد حددت المنظمة البحرية الاستشارية الدولية IMCO، بالنظر إلى مخاطر كثرة الجزر فيه، ممرين للملاحة فيه: يتجه الأول شرقاً باتجاه خليج عمان، ويتجه الثاني غرباً نحو الخليج العربي.

وتتباين الدول الساحلية الثمانية المطلة على المضيق وهي كل من العراق، السعودية، الكويت، البحرين، قطر، الإمارات العربية المتحدة، عمان و إيران تبايناً كبيراً فيما تملكه من سواحل مطلة عليه؛ حيث تملك إيران أطول تلك السواحل وتبلغ 635 ميلاً بحرياً وتليها الإمارات.. ويمتلك العراق أقصر ساحل عليه يبلغ 10 أميال بحرية، وهو في الوقت ذاته يقع في أقصى موقع تجويف المضيق إلى الداخل، ومن ثم، فإن أهمية المضيق تتفاوت من دولة إلى أخرى لاسيما بالنسبة إلى العراق مضافاً إليه الحصار البحري الذي مارسه عليه إيران، وما آلت إليه العلاقات المتوترة بين البلدين.

وقد ازدادت أهمية المضيق بانفجار ثورة البترول و اعتباره مراً دولياً للنفط يربط منطقة تملك أكبر احتياطي بترول وإنتاج في العالم بالأسواق العالمية كالولايات المتحدة وأوروبا واليابان لاسيما مع بداية السبعينات، ويكفي هنا القول، أنه خلال عام 1978 تاريخ الدورة السابعة للمؤتمر الثالث، شهدت منطقة الخليج مروراً بمضيق هرمز ثلثي تجهيزات العالم من النفط.

وثمة حقيقة تاريخية أخرى لها تأثيرها على مجريات العلاقات بين الدول المطلة على مضيق هرمز، وهي تتمثل في أنه عندما أعلنت بريطانيا عام 1968 عن نزوحها عن شرق السويس عام 1971، عمدت إيران في نفس السنة إلى احتلالها لثلاث جزر واقعة في منافذ المضيق، وهي جزر عربية تابعة للدولة الإمارات وتتمثل في كل من جزيرة أم موسى، طناب الكبرى، و طناب الصغرى، فضلاً عن جزيرة رابعة تملكها إيران وتقع على مداخل المضيق وهي جزيرة فرور. وقد منح احتلال إيران للجزر الثلاث مركزاً استراتيجياً جعلها تتحكم بصفة مباشرة في أمن المنافذ المؤدية إلى مضيق هرمز.

راجع بخصوص وضعية مضيق هرمز ووقائعها التاريخية: د. خليل إسماعيل الحديثي، المرجع السابق، ص 250 - 253.

(1) تراجع أقوال وبعض تصريحات مندوبي هذه الدول في: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 391 - 393.

وهكذا، فإن الاتجاه الثاني بالطرح الذي طرحه، يكون قد أعاد الحكم الوارد في المادة (16§4) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة ليس فقط، بسعيه إلى محاولة فرضها على المؤتمر الثالث بالصيغة التي وردت بها في اتفاقية جنيف، بل بإعادة مناقشتها من جديد لإسقاط شرط عدم إعاقة المرور البريء الممارس في المضائق المتصلة ببحر إقليمي وتسوية حكمه فيها بنظام المرور البريء الممارس في البحار الإقليمية العادية، وهو طرح لم يكن ليستقيم مع تنامي التطوع الإستراتيجي للقوتين العظميتين الأمريكية السوفياتية. ويبدو أن هذا الأخير، قد خلص إلى حل توفيق يرضي به حلفاءه من الدول العربية في السبعينات، ومن دون أن ينتقص من طموحه شيئاً، فتقدم بدوره بمقترح اعتبر في نظر المؤتمر الثالث اتجاهها ثالثاً وحلاً وسطياً.

ويذهب هذا الاتجاه الذي نادي به الإتحاد السوفياتي والمجموعة الاشتراكية، وساندته فيه بريطانيا، إلى أنه يجب التمييز بين المضائق الدولية تبعاً لموقعها الجغرافي ودرجة تركيز مصالح المجموعة الدولية عليها. فأما المضائق المستعملة في الملاحة الدولية بين جزئين من أعالي البحار، فإن حرية الملاحة البحرية والجوية تكون هي قاعدة النظام القانوني للمرور فيها والتحليق فوقها، على أن يكون هذا العبور بشيء من القيود يتوخى مجرد اجتيازها بأن يكون سريعاً ومتواصلاً لا انقطاع فيه. أما عن المضائق التي تصل بحراً عالياً ببحر إقليمي لدولة أجنبية، فالرأي أن يتقرر فيها حق المرور البريء الذي لا يجوز وقفه مطلقاً.⁽¹⁾

وإلى الطرح نفسه الذي طرحه الإتحاد السوفياتي وحلفاؤه من المجموعة الاشتراكية، ذهبت بريطانيا في اقتراحها الذي فرّق بين نوعين من المضائق الدولية: تلك التي تصل بين جزئين من البحار العالية ويعمل فيها بنظام المرور العابر، والمضائق الدولية الواصلة بين بحر عالٍ وبحر إقليمي ويعمل فيها

⁽¹⁾ وقد نص المشروع السوفياتي في المادة الأولى على ما يلي: "تتمتع كافة السفن التي تعبر المضائق المستعملة للملاحة الدولية والتي تربط بين جزئين من أعالي البحار بحرية الملاحة متساوية من أجل المرور لعبور مثل هذه المضائق"، وأضافت المادة (2): "في حالة المضائق التي تؤدي من البحار العالية إلى البحر الإقليمي لدولة أجنبية أو أكثر ومستعملة للملاحة الدولية، فإن مبدأ المرور البريء يطبق على كافة السفن و يجب أن لا يوقف هذا المرور". وقد تقدم الإتحاد السوفياتي بمقترحه في مشروع مشترك مع بلغاريا، تشيكوسلوفاكيا، بولونيا، ألمانيا الديمقراطية (وثيقة: A/Conf.62/C.2/L.11) وأيده ممثل منوغوليا؛ وعلل مندوب الإتحاد السوفياتي طرحه هذا على أساس أن أغلب المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية بين جزئين من أعالي البحار لا يزيد عرضها على 24 ميلاً بحرياً، فإذا قبل المؤتمر تحويل الدولة الساحلية مدّ عرض بحرها الإقليمي لمسافة 12 ميلاً بحرياً، فإن عدداً من المضائق التي كانت واصله بين جزئين من أعالي البحار ستتحول إلى مياه إقليمية وسيختفي الحق الذي كان مستقراً فيها بإعمال نظام المرور الحر، والبديل الوحيد في رأي الإتحاد السوفياتي، هو كفالة الملاحة البحرية الدولية لمصلحة الجماعة الدولية، ويكون ذلك بمعالجة موضوع المرور في المضائق الدولية الواصلة بين جزئين من أعالي البحار بطريقة مستقلة عن المضائق الواقعة في بحار إقليمية، هذه الأخيرة التي يتوجب فيها إعمال الملاحة الدولية البريئة غير المعاقبة التي تسمح بتدفق البضائع. انظر: د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص387، وكذا: د.فخري رشيد مهنا، المرجع السابق، ص40، ود.سمعان فرج الله، المرجع السابق، ص399، ود.خليل إسماعيل الحديشي، المرجع السابق، ص257، ود.سليمان العبري، المرجع السابق، ص35.

بنظام المرور البري غير المعاق.⁽¹⁾ وقد أيد المندوب الإيطالي المشروع البريطاني ورأى أنه "يصح أن يكون أساساً جيداً للعمل وللوصول إلى حلٍّ مقنع"⁽²⁾، كما تقدمت فنلندا والدانمارك بمشروع مشترك يقترب من الحكم الذي جاء في مشروعَيّ الإتحاد السوفييتي وبريطانيا مع بعض التعديلات. حيث جاء في الفقرة الثالثة من المادة الأولى منه أن: "تطبق هذه المادة على أي مضيق أو امتداد مائي يتجاوز اتساعه بين خطوط الأساس ستة أميال بحرية مهما كان اسمه الجغرافي بشرط: (أ) أن يكون مستعملاً للملاحة الدولية، (ب) يربط بين جزئين من أعالي البحار"، كما نصت الفقرة الخامسة من المادة نفسها على أن "الشروط الواردة في الفصل الثاني من الجزء الثالث تطبق على المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية التي هي ليست أوسع من ستة أميال من خطوط الأساس".⁽³⁾

والظاهر من مختلف المقترحات التي شكلت هذا الاتجاه، أن هذا الأخير جاء لتقديم حل وسط يتفادى إهدار ما استقرت عليه اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة من أحكام أوردتها المادة (4§16) خصوصاً، بعد إعادة طرحها في المؤتمر من قبل عدد من الدول المضائقية في محاولة جادة منها لإعادة النظر في النظام المقرر للمرور البري في هذه الطائفة من المضائق، ولأي سبب تجوز التفرقة بينه وبين نظام المرور المقرر في البحار الإقليمية العادية، من حيث أن الأول لا يجوز أن يعاق عكس الثاني، هذا من جهة، ومن جهة أخرى، فإن هذا الاتجاه لم يهمل المبررات السياسية والعسكرية التي أثارَت أصلاً ضجة المناقشات على مصير المضائق وفق الطرح الأمريكي أمام لجنة الاستخدامات السلمية لقيعان البحار، ثم إن الإتحاد السوفييتي نفسه لم يكن بإمكانه أن يناقش موضوع المضائق الدولية من دون أن يتأثر بالبعد الإستراتيجي الذي تمثله، أو أنه كان على الأقل، مجبراً على مناقشته

⁽¹⁾ وقد نص المشروع البريطاني في الفقرة الثالثة من المادة الأولى من الجزء الثالث منه والمتعلق بالمضائق على أن "تطبق هذه المادة على أي مضيق أو أي امتداد للمياه مهما كان اسمه والذي: 1- لا يستعمل للملاحة الدولية. 2- يربط بين جزئين من أعالي البحار". وقد نصت المادة الثامنة منه على أنه "في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من البحار العالية وجزء آخر من البحار العالية أو بين جزء من البحار العالية والبحر الإقليمي لدولة أجنبية، وفي غير المضائق التي يطبق فيها المرور العابر وفق المادة 1، نظام المرور البري وفقاً للشروط في الجزء الثالث الفصل الثاني، يخضع لشروط هذه المادة" (A/Conf.62/C.2/L.3) أنظر: د. فخري رشيد مهنا، المرجع السابق، ص 39، ود. سليمان العبري، المرجع السابق، ص 33، ود. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 395، وأيضاً:

T. Treves. Op.Cit., p 787.

⁽²⁾ تصريح مندوب إيطاليا في 1974/07/27 في الاجتماع 12 للمؤتمر الثالث. أنظر المراجع السابقة بنفس صفحاتها.

⁽³⁾ وثيقة: (A/Conf.62/C.2/L.15). ويظهر من هذا المقترح أنه لا يأخذ بقاعدة الـ 12 ميلاً بحرياً كعرض للبحر الإقليمي، بل بقاعدة 6 أميال رغم أن الحكم الذي أقره هذا المشروع لا يخرج عن الحكم الذي جاء به المشروع السوفييتي والبريطاني. وقد بين مندوب كل من فنلندا والدانمارك أهمية اتساع المضيق وما يمكن أن يقرره من نتائج بإعمال قاعدة الـ 12 ميلاً التي سوف تُدخل عدداً من المضائق المفتوحة لحرية أعالي البحار في عداد البحار الإقليمية مما يشكل إهداراً لمصالح الجماعة الدولية وعرقلة للتجارة الدولية. أنظر: د. فخري رشيد مهنا، المرجع السابق، ص 40، ود. سليمان العبري، المرجع السابق، ص 34، ود. عوض محمد المر، المرجع السابق،

ص 395، وكذا: *T. Treves. Op.Cit., p 788*

بالطرح نفسه الذي طرحه الوفد الأمريكي كواقع حال محتوم "Statut quo" لما أفرزته ثنائية الحرب الباردة.

وثمة جانب من الفقه، وحين حصره لمختلف الاتجاهات التي شهدتها المؤتمر الثالث في موضوع المضائق، أضاف تياراً أو اتجاهها رابعاً.⁽¹⁾ والواقع أن هذا الاتجاه - إن صحّت تسميته بالاتجاه الرابع - لم يكن طرفاً في الصراع السياسي الذي أثر على مختلف مناقشات التيارات الثلاث، ولكنه كان تياراً أحادياً منفرداً يهدف إلى إقرار نظام قانوني حقيقي لطائفة أخرى من المضائق الدولية أهملت أثناء المناقشات المركزة على مضائق البحار الإقليمية. إنها طائفة المضائق التي تربط بين بحرين عالين يكون أحدهما بحراً مغلقاً أو شبه مغلق كما هي حال مضيق جبل طارق.

وقد فتح الباب لهذه الإتجاه المندوب الجزائري في مشروعه المقترح أمام اللجنة الثانية للمؤتمر في دورة كاركاس لعام 1974، حيث جاء فيه: "في البحار شبه المغلقة التي يكون منفذها الوحيد إلى حيز المحيط منحصر في أحد المضائق المستخدمة بصفة تقليدية في الملاحة الدولية بين جزأين من أعالي البحار، تتمتع بحرية المرور العابر عبر المضائق المذكورة، السفن التجارية والسفن الحكومية المدارة للأغراض التجارية المتقدمة من إحدى الدول المطلة على البحر شبه المغلق أو المتقدمة إليها، وذلك من أجل الوصول إلى أقاليم هذه الدول أو مغادرتها، وبمراعاة القواعد الآتية:

- تلتزم السفن المذكورة بالقواعد الدولية المتعلقة بمنع المصادمات وتخضع كذلك لأنظمة فصل حركة المرور التي تتقرر وفقاً لأحكام هذه الإتفاقية وتوصيات المنظمات الدولية المختصة وعليها أن تتخذ جميع التدابير الاحتياطية التي تجنبها إلحاق أية أضرار بالدولة الساحلية، فإذا وقع هذا الضرر كان للدولة الساحلية حق طلب التعويض عنه.

- لا يجوز لأي دولة أن تقطع المرور العابر ولا أن توقف هذا المرور أو أن تتخذ أي إجراء يمكن أن يعرقل المرور. ولا تسرى القواعد المتعلقة بالمرور العابر على المضائق التي تحكمها إتفاقيات دولية خاصة قائمة بالفعل.

- لا تتمتع السفن الحربية ولا السفن الحكومية المدارة للأغراض غير التجارية - في المضائق التي ينظمها المشروع والتي تسرى عليها أحكامها - بحرية المرور العابر، وإنما تباشر تلك السفن الملاحة فيها في إطار حق المرور البريء، وبشرط أن تصاغ أحكام هذا الحق على نحو يحمي الحقوق والمصالح

⁽¹⁾ مثلما ذهب إليه د. خليل إسماعيل الحديدي نقلاً عن د. محمد الحاج حمود في النظام القانوني للملاحة في مضيق هرمز، مجلة معهد البحوث والدراسات العربية بغداد، العدد 11، 1982، ص 174 - 175. والحقيقة أن الأستاذين المذكورين قد صنفا هذا التيار بالرابع مع أن معظم المؤلفين لا يشيرون إليه، في حين، فإن د. عوض محمد المر اعتبره التيار الخامس على اعتبار أن طرح الدانمارك وفنلندا هو التيار الرابع رغم أن طرحها لم يخرج عن كونه تعديلاً فقط للمشروع البريطاني. راجع: د. خليل إسماعيل الحديدي، المرجع السابق، ص 257، ود. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 395 و396، وراجع كذلك في انضمام فنلندا والدانمارك إلى مشروع البريطاني:

T. Treves. Op.Cit., p 787, 788.

المشروعة للدول الساحلية ويندرج تحتها المصالح المتعلقة بأمنها الوطني وسلامة الملاحة." كما أضاف المندوب الجزائري أيضا، أن أحكام المشروع تنطبق فقط على المضائق المستخدمة بصفة تقليدية في الملاحة بين جزأين من أعالي البحار ولا شأن لها بالمضائق التي تصل جزءاً من أعالي البحار بالبحر الإقليمي لدولة أجنبية، كذلك لا يعالج المشروع الملاحة الجوية باعتبار أن تنظيمها يخرج عن اختصاص المؤتمر.⁽¹⁾

و بموجب ماجاء في مشروعها، تكون الجزائر قد لفتت انتباه المؤتمر الثالث إلى تكريس نظام المرور العابر أيضا في المضائق الدولية التي - وأن كان حيز المياه الواقع بين ضفتي المضيق مياها إقليمية نظرا لمدّ اتساع البحر الإقليمي لمسافة 12 ميلا بحريا - إلا أن هذا المضيق يوصل بين بحر عال مفتوح وبحر عال مغلق أو شبه مغلق، فلا مجال للدول الواقعة في هذا الأخير سوى المرور خلاله. وبذلك لا تكون الجزائر قد ابتدعت تيارا رابعا يضاف إلى التيارات المتصارعة سياسيا بالقدر الذي كان شغلها الشاغل تأمين المرور الحر أو العابر في مصطلحه الجديد خلال مضيق جبل طارق تحسبا لما سوف تمارسه جارتها المغرب من إعاقه للمرور البري فيما لو تم إقراره على هذه الطائفة من المضائق أيضا خصوصا، حين يؤخذ في الحسبان ما شهدته فترة السبعينيات من علاقة متوترة بين الجارتين. ويكون موقف الجزائر هنا، شبيه بموقف العراق الذي لم ينضم إلى كتل الدول العربية في إصرارها على نظام المرور البري في المضائق التي تصل بحرا عاليا ببحر إقليمي كواجهة للصراع العربي الإسرائيلي، بل كان إصراره على أن يمارس نظام المرور العابر فيها، وهذا تحسبا من جانبه لممارسة إيران لأوجه الرقابة على السفن العراقية في مضيق هرمز فيما لو تم إقرار نظام المرور البري فيه.⁽²⁾

و الواقع، أنه كان من العسير جدا أن يخرج المؤتمر من هذه المتاهة بالنظر إلى مواقف الدول المتباينة، بل إن الدولة الواحدة قد تتخذ موقفين أو أكثر تبعا لمصلحة قريبة تخصها وأخرى بعيدة تندرج في إطار جهوي أو إقليمي.⁽³⁾

(1)

« En provenance ou à destination d'un Etat riverain d'une mer semi - fermée dont l'accès aux espaces océaniques s'effectue exclusivement à travers des détroits reliant deux parties de hautes mer et servant exclusivement à la navigation internationale jouissent à cette effet du droit du libre transit. ». Doc : A/Conf.62/C.2/L.20 du 23 juillet 1974. V ; T. Treves. Op.Cit., P 787.

أنظر كذلك: د عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 41، وكذا: د. سليمان العبري، المرجع السابق، ص 36.

(2) أنظر: د. سمعان فرج الله، المرجع السابق، ص 399.

(3) وفي هذا المعنى يقول د. خليل اسماعيل الحديثي: "لم يُول المؤتمر الثالث لقانون البحار موضوعا من بين عشرات المواضيع التي بحثت في دوراته المختلفة اهتمامه كما أولاه لموضوع المضائق الدولية حتى أن الشقاق الذي أصاب المؤتمر بصدد تحديد النظام القانوني الذي يحكم الملاحة في المضائق قد ألقى ظللا من الشك في إمكانية خروج المؤتمر باتفاقية قانون البحار، بل هدد جهود حوالي 10 سنوات بالإخفاق، وبسبب جسامه الخلاف على موضوع المضائق كاد أن يتبدد الحلم الذي كانت تنتظر تحقيقه لجنة القانون الدولي في إمكانية عقد اتفاقية عامة لقانون البحار". د. خليل اسماعيل الحديثي، المرجع السابق، ص 249.

فالجزائر كما رأينا في السابق، تدافع عن المرور العابر بما يتيح لها إمكانية العبور الحر لسفنها عبر مضيق جبل طارق من جهة، ومن جهة أخرى، فإنها لم تنحرف بأي تصرف ناشز يجعلها تهدر مساعي الدول العربية التي تنتمي إليها أصلا، وهذا في خضم صراعها مع إسرائيل. فالجزائر، وفي مواجهة هذا الصراع، تزعمت مشروعاً مشتركاً انضمت إليها فيه كل من البحرين، العراق، الكويت، ليبيا، قطر، السعودية، سوريا، تونس، الإمارات العربية المتحدة، تضمن تعريفاً للمضيق الدولي بأنه "أيّ مضيق يصل بين جزئين من أعالي لبحار وجرى العرف على استخدامه للملاحة الدولية *Customarily used for international navigation*"، وهكذا أحلت هذه المجموعة قيد الاستخدام العرفي محل الاستخدام العادي الذي ذكرته لجنة القانون الدولي ولوَحَتْ له ضمناً محكمة العمل الدولية في قضية مضيق كورفو.⁽¹⁾

وتبدو أهمية هذا التعريف الذي تقدمت به هذه المجموعة من الدول العربية وفي طليعتها الجزائر، في أنه لا يُعتبر مضيقاً دولياً وفق هذا المشروع، عدا المضيق الواصل بين جزئين من أعالي البحار الذي يجوز معه إعمال نظام المرور الحر أو العابر، أما ما عداه من المضائق، لا سيما المضيق الواصل بين بحر عالٍ وبحر إقليمي، فلا ينطبق عليه هذا الوصف ويكون خاضعاً لولاية الدول المضائقية التي تقرر بشأنه نظام المرور البريء في صورته المطلقة؛ ومنطقي أن يأتي هذا التعريف بهذه الصورة حين نضعه على هامش خلفية الصراع العربي الإسرائيلي، بحيث سيُتيح إقصاء مضيق تيران من عداد المضائق الدولية، كما أنه يمثل أيضاً رجعةً إلى المناقشات الأولى التي شهدتها مؤتمر جنيف بخصوص هذا المضيق بالذات. وتأكيداً لذلك، فقد أورد التعريف كلمة "العرف" للتأكيد على أن المضيق الدولي هو ذلك المستخدم عادةً أو عرفاً في الملاحة الدولية، والمعروف عن مضيق تيران أنه لم يكن كذلك قبل عام 1956. والغريب في هذا كله، أن مصر التي يعنيهها هذا المشروع المشترك أكثر من غيرها لم تنضم إليه، والغريب كذلك، أن مصر لم تنضم حتى إلى مشروع مماثل تقدم به كل من العراق، الإمارات العربية المتحدة، ليبيا، السعودية، قطر والكويت، وقد تكلم مندوب الكويت نيابة عن ممثلي هذه الدول، ومما جاء في هذا المشروع: "إن تعبير المضائق المستخدمة للملاحة الدولية يجب أن يقتصر فقط على المضائق التي تصل بين جزئين من البحار العالية، وبسبب تلك الفكرة فإن الحكومات التي يتكلم نيابة عنها لم تنضم إلى إتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958 لأنها تعارض تفسير الفكرة العامة في الفقرة الرابعة من المادة 16 من تلك الإتفاقية التي تعامل جميع المضائق بصورة مماثلة، وهذا

⁽¹⁾ وثيقة: (A/Conf.62/C.2/L.44). أنظر: د محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 67 الهامش، ود. فخري رشيد مهنا، المرجع السابق، ص 41، ود. سليمان العبري، المرجع السابق، ص 36، ود. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 395. وللإشارة، فإن د. فخري رشيد مهنا، ود. سليمان العبري لم يوردا في هذا التعريف إشارة لكلمة العرف.

كان بسبب دوافع سياسية رغبة في خدمة مصالح خاصة في إقليم خاص...⁽¹⁾. وواضح من المشروعين المشتركين أنهما يخدمان الحالة المصرية إلا أن هذه الأخيرة لم تُظهر حتى تأييدها لهما على فرض القول أنهما كانت ملتزمة بمشروع مشترك مع مجموعة الاتجاه الثاني الذي سبقت الإشارة إليه.⁽²⁾ وقد بلورت وثيقة الاتجاهات الرئيسية للمؤتمر في دورة كاركاس مختلف الصيغ التي جاءت بتعاريف للمضيق وضمنتها المادة (51) من مشروع الاتفاقية العامة. ومما جاء في هذه المادة الصيغ التالية:

الصيغة (أ) :

"تطبق هذه المادة على أي مضيق أو جزء آخر من المياه بصرف النظر عن إسمه الجغرافي يكون:

(أ) مستخدماً للملاحة الدولية؛

(ب) واصلاً بين جزئين من البحار العالية."

الصيغة (ب) :

"تنطبق هذه المادة على أي مضيق أو جزء آخر من المياه بصرف النظر عن إسمه الجغرافي يكون :

(أ) مستخدماً للملاحة الدولية؛

(ب) واصلاً :

(1) جزئين من البحار العالية؛

(2) أو بين البحار العالية والبحر الإقليمي لدولة أجنبية واحدة أو أكثر."

الصيغة (ج) :

"تنطبق هذه المواد على أي مضيق يستخدم للملاحة الدولية ويشكل جزءاً من البحر الإقليمي لدولة واحدة أو أكثر."

الصيغة (د) :

"إن المضيق الدولي يمر طبيعي بين تشكيلات برية :

(أ) (1) واقع في أي نقطة منه داخل البحر الإقليمي لدولة واحدة أو أكثر؛

(2) وواصل

(ب) ومستخدماً بصورة تقليدية في الملاحة الدولية".⁽¹⁾

⁽¹⁾ وقد ورد هذا التعريف في الاجتماع 14 للجنة الثانية للمؤتمر بتاريخ 1973/07/23. أنظر: د. فخري رشيد مهنا، المرجع السابق، ص 41 و42، وكذا: د. سليمان العبري، المرجع السابق، ص 36.

⁽²⁾ ويتأكد ذلك أيضاً حين معرفة أن المندوب المصري، وخلال الدورة السادسة للمؤتمر الثالث المنعقدة بنيويورك عام 1977، ذكر بأن لهذه المضائق (وهي الوصلة بين بحر عال وبحر إقليمي) نوعية خاصة لا يصلح فيها إلا تطبيق نظام المرور البري، مع جواز وقف العمل به في الحالات التي تقرها الاتفاقية للمرور البري في البحر الإقليمي، مما يستدعي حذف الحكم الذي يحرم الدولة المضائقية من هذا الحق. أنظر: د. إبراهيم الغناني، المرجع السابق، ص 167.

وفي أعقاب دورة كاركاس، فإن الدورات اللاحقة للمؤتمر قد اتجهت - وسواءً في مختلف النصوص المنقحة للتفاوض، أو المركبة كأساس لمشروع الاتفاقية العامة - (2) إلى التمييز بين أنواع ثلاث من المضائق (3) تبعا لبعض الخصائص الجغرافية المميزة لها، وتبعا أيضا لاعتماد أنظمة المرور فيها، وهي المضائق المنظمة باتفاقات دولية، المضائق التي تصل بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين جزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، والمضائق التي لها نفس خصائص المضائق الأخيرة غير أنها مُشكّلة بجزيرة تابعة للدولة المشاطئة للمضيق، ويوجد في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة يكون ملائما بقدر مماثل من حيث الخصائص الهيدروغرافية، أو تلك التي ترتبط بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية. وفيما يلي استعراض أحكام الاتفاقية العامة في هذا المجال.

جيم) المضائق الدولية وفق أحكام الاتفاقية العامة: تضمنت الاتفاقية العامة في الجزء الثالث منها تنظيما للوضع القانوني للمضائق المستخدمة للملاحة الدولية ومسألة المرور فيها ففرقت بين حالات ثلاث:

فالحالة الأولى، هي تلك المضائق المنظمة باتفاقات خاصة، وقد قررت الاتفاقية العامة أن ما تضمنته من أحكام خاصة بالمضائق والمدرجة في الجزء الثالث لاتمس «النظام القانوني في المضائق التي تُنظَّمُ المُرُورَ فِيهَا، كَلِيًّا أَوْ جُزْئِيًّا، إِتِّفَاقَاتٍ دَوْلِيَّةٍ قَائِمَةٍ وَنَافِذَةً مُنْذُ زَمَنٍ طَوِيلٍ، وَمُتَّصِلَةً عَلَى

(1) أنظر: د. فخري رشيد مهنا، المرجع السابق، ص 42 و43، وكذا: د. سليمان العبري، المرجع السابق، ص 37.

(2) لاسيما في الدورة الثالثة والرابعة والخامسة والسادسة للمؤتمر. راجع بخصوص هذه النصوص: د. فخري رشيد مهنا، المرجع السابق، ص 43 و44، ود. سليمان العبري، المرجع السابق، ص 38. وقد ظهر في الدورة الرابعة للمؤتمر الثالث المنعقدة بنيويورك عام 1976، أن استن رئيس اللجنة قاعدة إجرائية حاصلها أن السكوت عن الاعتراض على النصوص المقترحة في المشروع يعتبر قبولا لها، وهذا بمناسبة إقرار نص المادة (36) من مشروع الاتفاقية العامة المتعلقة بالمرور العابر. وذكر رئيس اللجنة بشأنه أن على المندوبين في حالة انتقادهم لهذا النص أن يجهروا بذلك، وإذا تقدمت دولة بتعديل لهذا وأراد المندوبون تأييد هذا التعديل أن يصرحوا بذلك أيضا، وإلا فسكوتهم يعتبر بمثابة رفض للتعديل المقترح. وفي ختام الدورة، أعد الرئيس تعديلا للنص الموحد للمادة (37) وسمي بالنص التفاوضي المنقح وفيه تم إقرار حكم المرور العابر.

أما في الدورة الخامسة المنعقدة بنيويورك أيضا عام 1976، فقد وضع هذا النص موضع المناقشة، وأشار رئيس اللجنة الثانية إلى أن اتجاه المناقشات يدل على أن أحكام هذا النص المنقح في شأن المضائق تعتبر بالنسبة إلى الأغلبية العظمى من مندوبي الدول بمثابة أسس مقبولة للتفاوض. راجع بخصوص هذه الدورات: د. فخري رشيد مهنا، المرجع السابق، ص 92-94.

(3) وثمة بعض الاختلاف عند بعض المؤلفين بخصوص ما أقرته الاتفاقية العامة من أمر هذه المضائق وأنظمة المرور فيها. فقد ذكر د. أسامة الغزالي حرب بأن الاتفاقية العامة قد أفرزت نظاما مزدوجا: المرور البري، والمرور العابر، وإلى النتيجة ذاتها ذهب أيضا د. خليل إسماعيل الحديشي، وهما بذلك يكونان قد غيّبا وضع المضائق المحكومة باتفاقيات دولية سارية، والمضائق الدولية المفتوحة للملاحة البحرية والمرور الحر. والراجح عندي، أن الأستاذين إنما يعنيان بإقرارهما لهذه النتيجة الحل الذي توصل إليه المؤتمر الثالث للصراع حول وضع المضائق الواصلة بين بحر عال وبحر إقليمي سيما بخصوص مضيق تيران وهرمز وخلفية الصراع عليهما. راجع: د. أسامة الغزالي حرب، المرجع السابق، ص 164، ود. خليل إسماعيل الحديشي، المرجع السابق، ص 257.

وَجْهِ التَّحْدِيدِ بِمَثَلِ هَذِهِ الْمَضَائِقِ». (1) فعدم المساس إذن، بهذه الأنظمة مشروط بأوضاع معينة. فلكي يعتبر المضيق مضيقاً منظماً باتفاق خاص، وبالتالي لا تسري عليه أحكام الإتفاقية العامة المتعلقة بالمضائق، يجب أن يكون الإتفاق منظماً للمرور في المضيق بأكمله، أو في جزء منه، وأن يكون هذا الإتفاق قائماً وناظراً منذ زمن طويل بما يفيد جريان العمل وفق هذا التنظيم بصورة مستمرة وقارة وعلى مدار من الوقت، بحيث أصبح مقبولاً ومألوفاً بصورة عامة من الدول المعنية والدول المشاطئة للمضيق على وجه الخصوص. (2)

وعليه، فإن هذا النص يدخل تحت طائلته مجموعة من المضائق: المضائق الدانماركية "بالت Belt" المنظمة باتفاق كوبنهاغن لـ 14 مارس 1857 الذي يكفل حق المرور للسفن التجارية والسفن الحربية على السواء، مع الإحتفاظ بحق الدانمارك في إغلاق المضائق وقت الحرب. مضيق "ماجلان Magellan" المنظم بموجب معاهدة "بوينس أيرس" لـ 23 جويلية 1881 بين الشيلي والأرجنتين، والتي تضمنت حياد المضيق وكفالة حرية المرور فيه لجميع السفن التجارية أو الحربية وفي كل الأوقات؛ المضائق التركية "الدردييل والبوسفور"، والمنظمة بموجب معاهدة "مونترية Montreux" لـ 20 جويلية 1936، والتي أكدت مبدأ حرية الملاحة للسفن التجارية عبر المضيق مع وضع تنظيم خاص بمرور السفن الحربية؛ ومضيق "آلاند Aland" المتواجد بين الجزر الفنلندية والسويد، المنظم باتفاق جنيف لـ 20 أكتوبر 1921؛ وأخيراً مضيق "جبل طارق" الذي أُقرَّ في شأنه تأكيد مبدأ المرور الحر بموجب إتفاق تدويل طنجة لعام 1923. (3)

وللإشارة، فإن كلاً من الدانمارك، السويد، فنلندا والشيلي، وعند إمضائهم على الإتفاقية العامة، وبصورة شفوية، قد صرحوا بأن المضائق المحاذية لأقاليمهم (بالت، ساند، آلاند وماجلان) تشملها الفقرة (ج) من المادة (35) من الإتفاقية العامة المتعلقة بعدم المساس بأنظمة المضائق المنظمة باتفاقات دولية، ولم تتعرض تصريحاتهم لأية معارضة أو إنكار.

وفيما يخص الحالة الثانية، فقد تضمنتها المادة (36) من الإتفاقية العامة التي نصت على عدم إنطباق الجزء المتعلق بالمضائق المستخدمة للملاحة الدولية وأنظمتها على «أَيِّ مَضِيقٍ مُسْتَعْمَدٍ لِلْمَلَاحَةِ الدَّوْلِيَّةِ إِذَا وَجِدَ خِلَالَ ذَلِكَ الْمَضِيقِ طَرِيقٌ فِي أَعَالِي الْبَحَارِ أَوْ طَرِيقٌ يَمُرُّ بِمَنْطِقَةٍ

(1) الفقرة (ج) من المادة (35) من الإتفاقية العامة.

(2) أنظر: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 165.

(3) وقد عُذِّلَ هذا الإتفاق عام 1945، وحدير بالذكر أن مضيق جبل طارق رغم أهميته القسوى في الملاحة البحرية الدولية إلا أنه لم يثر بشأنه أي خلاف. فقد كان أول تنظيم لهذا المضيق في المادة الثامنة من اتفاق لندن بين فرنسا وبريطانيا بتاريخ 8 أبريل 1904، حيث نصت على حرية المرور عبر هذا المضيق، وقد أقرت إسبانيا فيما بعد، هذا الإتفاق بموجب تصريح صدر عنها في 3 أكتوبر من نفس العام، وعادت إسبانيا فيما بعد، وأقرت نفس الوضع في اتفاقية 27 نوفمبر 1912. راجع فيما سبق كلا من:

د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 165، الهامش، وكذا: Gilbert.Guillaume. Op.Cit., P27

اِقتِصَادِيَّةٌ خَالِصَةٌ يَكُونُ مُلَاتِمًا بِقَدْرٍ مُمَاتِلٍ مِنْ حَيْثُ الْخِصَائِصِ الْمَلَاْحِيَّةِ وَالْهَيْدْرُوغْرَافِيَّةِ، وَتَنْطَبِقُ عَلَى هَذِهِ الطَّرِيقِ الْأَجْزَاءُ الْأُخْرَى ذَاتُ الصَّلَةِ مِنْ هَذِهِ الْإِتِّفَاقِيَّةِ، بِمَا فِي ذَلِكَ الْأَحْكَامِ الْمُتَعَلِّقَةَ بِحُرِّيَّةِ الْمَلَاْحَةِ وَحُرِّيَّةِ التَّحْلِيْقِ».

إذن، فواضح من هذا النص أن هذه المضائق التي يمرُّ بها طريق من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة يُعمل في خصوصها بنظام المرور الحر. (1) ولعل هذا النص يعني طائفتين من المضائق: إما المضائق التي يتجاوز إتساعها 24 ميلا بما يفيد تواجد طريق في منطقة إقتصادية خالصة أو أعالي البحار كما هو الشأن بالنسبة لمضيق "بيرين Bering" أو قنال "موزمبيق"، وإما المضائق التي لا يتجاوز إتساعها 24 ميلا ويوجد بها مع ذلك، طريق في أعالي البحار لكون الدولة أو الدول المضائقية لم تمدد بحرهما الإقليمي إلى مسافة 12 ميلا كما هو الشأن بالنسبة للمضائق اليابانية "لابيروس Laperouse"، "تسوجارو Tsugaru"، "تسوشيما Tsushima"، "شوزن Chosen" و"أوسيمي Osumi". (2)

وبالرجوع إلى نص المادة (36) دائما، فإن عبارة «وَتَنْطَبِقُ عَلَى هَذِهِ الطَّرِيقِ الْأَجْزَاءُ الْأُخْرَى ذَاتُ الصَّلَةِ مِنْ هَذِهِ الْإِتِّفَاقِيَّةِ، بِمَا فِي ذَلِكَ الْأَحْكَامِ الْمُتَعَلِّقَةَ بِحُرِّيَّةِ الْمَلَاْحَةِ وَحُرِّيَّةِ التَّحْلِيْقِ» تفيد إسقاط الحريات الممارسة في أعالي البحار على الطريق المتواجد في أعالي بحار المضيق على أساس أن له نفس الخاصية، وهي الحريات التي تشمل كلا من الصيد، وضع الكابلات والأنابيب المغمورة، التحليق، بناء الجزر الاصطناعية، البحث العلمي، وعلى وجه الخصوص، الملاحة البحرية التي هي محل الدراسة (3)، بحيث تجوز، بناءً على نص المادة (36) دائما، ممارسة حرية الملاحة في أعالي بحار المضيق من قبل السفن الحربية بما يترتب عن ذلك من مناورات وقيام بدوريات وتدريبات بالأسلحة وعمليات إرساء... إلخ، مع إحترام حقوق المستعملين الآخرين طبعاً.

وإذا كانت ممارسة الحقوق والحريات المذكورة سالفاً مجازة في المضيق إذا وجد فيه طريق في أعالي البحار، فإن هذا الأمر يلقي نوعاً من التحفظ إذا وجد في المضيق طريق يمر بمنطقة إقتصادية خالصة. ذلك أن الإتفاقية العامة قررت للدولة الساحلية على منطقتها الإقتصادية حقوقاً سيادية لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية وحفظ الموارد الحية وإدارتها، وكذلك ولاية محدودة لغرض إقامة واستعمال الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات.. (4)، ولا يمكن والحال هذه، أن

(1) وهو النظام المعمول به في أعالي البحار.

(2) أعلنت اليابان عند تمديد بحرهما الإقليمي إلى مسافة 12 ميلا عام 1977 أن هذه المسافة لا تشمل المضائق الخمسة سالفة الذكر، والسبب يكمن في أن اليابان تريد أن تقيّد حرية المرور وحصرها فقط في هذه المضائق. راجع:

Gilbert.Guillame. Op.Cit., P26

(3) المادة (87) من الإتفاقية العامة.

(4) تنص المادة (56) من الاتفاقية العامة على أن « 1- للدولة الساحلية، في المنطقة الاقتصادية الخالصة :

تمارس الحقوق والحريات المنطبقة في أعالي البحار بالقدر نفسه في المنطقة الاقتصادية الخالصة رغم اعتبار هذه الأخيرة من أعالي البحار. ومع ذلك، فإن القوى البحرية الكبرى كانت ولا زالت ترى أن ما للدولة الساحلية في منطقتها الاقتصادية مجرد حقوق محدودة ومعدودة في الإتفاقية العامة، وأنه فيما يتعلق بالملاحة البحرية للسفن، فإن المنطقة الاقتصادية الخالصة لا تختلف عن أعالي البحار في شيء، مما يفيد إسقاط الحريات المتعلقة بالملاحة البحرية الممارسة في أعالي البحار المتواجدة في المضيق على الطريق الذي يمر بالمنطقة الاقتصادية الخالصة المتواجدة دائما في إطار المضيق، وهي نظرة لا تشاركها فيها جميع الدول الساحلية والمضائقية على وجه الخصوص، مما قد يؤدي إلى نزاعات في هذه المسألة عند الممارسة الفعلية للمرور في الطريق الذي يمر عبر منطقة اقتصادية في المضيق، خاصة من قبل السفن الحربية وقيامها بمناورات أثناء ذلك.

وفي خصوص الحالة الثالثة والأخيرة، فهي تلك المضائق التي لا تدخل في الحالتين السابقتين، وفي شأنها أخذت الإتفاقية العامة بنظامين مختلفين للمرور خلالها حسب المناطق البحرية التي يصل المضيق فيما بينها، وهما نظام المرور البري ونظام المرور العابر.

ففيما يتعلق بنظام المرور البري، فقد بينت المادة (45) من الإتفاقية العامة نطاق تطبيقه بأن حددت المضائق التي يؤخذ في شأن المرور فيها بهذا النظام وهي: (أ) المضائق المستبعدة من نطاق تطبيق المرور العابر وفقا للفقرة الأولى من المادة (38)، وهي المضائق التي وإن كانت تصل بين رقعة من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، ورقعة أخرى من البحار العالية أو منطقة اقتصادية خالصة، إلا أنها مُشكّلة بجزيرة تابعة للدولة المشاطئة للمضيق، ويوجد «في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة يكون ملانما بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية»⁽¹⁾.

(أ) حقوق سيادية لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية، الحية منها وغير الحية، للمياه التي تعلو قاع البحر ولقاع البحر وباطن أرضه، وحفظ هذه الموارد وإدارتها، وكذلك فيما يتعلق بالأنشطة الأخرى للإستكشاف والاستغلال الاقتصادي للمنطقة، كإنتاج الطاقة من المياه والتيارات والرياح؛

(ب) ولاية على الوجه المنصوص عليه في الأحكام ذات الصلة من هذه الاتفاقية فيما يتعلق بما يلي :

1- إقامة واستعمال الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات؛

2- البحث العلمي البحري ؛

3- حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها ؛

(ج) الحقوق والواجبات الأخرى المنصوص عليها في هذه الإتفاقية.»

(1) الفقرة الأولى من المادة (38) من الإتفاقية العامة. وللإشارة، فإن من أمثلة هذه المضائق: مضيق "مسينا" في إيطاليا والذي يفصل بين شبه جزيرة إيطاليا وجزيرة صقلية، ومضيق "مبا" Pemba " و "زنزيبار Zenzibar" بين سواحل تنزانيا وجزر ممبا وزنزيبار وكذا

مضيق كورفو. راجع : Gilbert.Guillame. Op.Cit., P25

(ب) المضائق التي تصل بين البحر الإقليمي لدولة أجنبية وبين رقعة من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة.⁽¹⁾ وجدير بالذكر أن هذا النص جاء بغية إستبعاد مضيق "تيران" من إعمال نظام المرور العابر فيه والإبقاء على النظام المنظم له من قبل والمتمثل في معاهدة السلام لـ 26 مارس 1979 بين مصر وإسرائيل، والتي تتضمن تنظيمًا لمرور السفن فيه أكثر حرية مع الإعتراف بحرية الملاحة فيه لسفن جميع الدول.⁽²⁾

هذا، وتضيف المادة (45) في فقرتها الأخيرة حكما يقضي بعدم جواز وقف المرور البري عبر هذه المضائق.⁽³⁾

(1) البند (ب) من الفقرة الأولى من المادة (45) من الإتفاقية العامة.

(2) والملاحظ عن المؤتمر الثالث حول قانون البحار بإقراره في الإتفاقية العامة لهذه الأحكام لا سيما ما تعلق منها بوضعية المضائق الدولية الواصلة بين بحر عال وبحر إقليمي و صلة ذلك بمضيق تيران، كان عليه أن يواجه حالة الصراع العربي الاسرائيلي الذي كان العائق الأكبر أمام الخروج بحكم نهائي. فقد طالب المندوب الاسرائيلي منذ الدورة الثالثة للمؤتمر عام 1975 بأن يسري النظام القانوني لحرية المرور العابر على المضائق جميعها، بما في ذلك التي تصل بين بحر عال وبحر إقليمي، وقد رفضت اللجنة الثانية للمؤتمر هذا الطرح على أساس أن المضائق جميعها لا يمكن أن يحكمها نظام قانوني واحد، وأن الملامح القانونية لأيّ نظام تتحدد في ضوء المصالح الغالبة في المنطقة البحرية.

وعلى الرغم من قبول بعض الأنظمة العربية لقرار مجلس الأمن رقم 242 الذي يقضي بحرية الملاحة لسفن الكيان العنصري الإسرائيلي في بحر المنطقة، فإن هذا القبول من جانبها قد سهل على المؤتمر الثالث جانبا مهما من أعماله المتعلقة بموضوع المضائق الدولية ذات الصلة بالمرور البري، وسهل له العمل أكثر معاهدة السلام المبرمة بين اسرائيل ومصر في 26 مارس 1979 التي حددت وضع المضيق وجعلته يخرج عن دائرة المناقشات، بحيث كفلت المادة (5) منها حرية المرور العابر من وإلى ميناء إيلات الاسرائيلي، مما جعل مضيق تيران يندرج وفق الإتفاقية العامة ضمن المضائق المنظمة بموجب اتفاقيات دولية سارية.

ومع ذلك، فإن الولايات المتحدة الأمريكية قد ظهر موقفها من هذا المضيق من خلال مساءلة لوفدها في المؤتمر الثالث من طرف الكونغرس الأمريكي في دورته 97 للمناقشات بتاريخ 27 أبريل 1982، حيث ذكر هذا الوفد ما نصه أن "الولايات المتحدة تؤيد بقوة السريان والنفاذ المستمرين لحرية الملاحة والطيران في مضيق تيران وخليج العقبة كما جاء في معاهدة السلام بين مصر واسرائيل. ومن وجهة نظر الولايات المتحدة، فإن معاهدة السلام تنفق تماما مع إتفاقية قانون البحار وسوف تستمر في السريان، وأن نتائج إتفاقية قانون البحار سوف لن تؤثر بأية حال على تلك الشروط". وبالفعل، فإن الإتفاقية العامة لن تؤثر على مضيق تيران المنظم باتفاقية خاصة وهذا بصريح المادة (35) منها. ومع ذلك، فإن المندوب الإسرائيلي في كلمته أمام الجلسة الختامية للمؤتمر الثالث في 1982/12/20 ذكر ما نصه: "إننا نشعر أن الجزء الثالث يتضمن عناصر سلبية سببتها تشوهات ناجمة عن الإنتهازية السياسية. إن وفدنا يرى أن القاعدة القانونية الأساسية التي تحكم هذا الجانب هي أن هناك نظاما قانونيا واحدا ينطبق على المرور والطيران فوق كل تلك المضائق، ما لم يكن هناك نظام مختلف تحدده معاهدة. إن التشوهات الواردة في الإتفاقية تظل مصدرا للصعوبة الشديدة لنا إلا إذا وفرت الحماية لشروط وتفسيرات تتعلق بنظام المرور في مضائق معينة تعطي حقوقا أوسع للأطراف المستعملة لها كما هو الحال بالنسبة لبعض المضائق في الإقليم الذي تقع فيه بلادي أوذات الأهمية لها". راجع فيما ذكر أعلاه كلا من: د.أسامة الغزالي حرب، المرجع السابق، ص 166، ود.فخري رشيد مهنا، المرجع السابق، ص 45، 46، وكذا: Gilbert Guillame.Op.Cit., P 26.

(3) وقد كان للجنة خبراء العرب التي شكلتها الجامعة العربية لمتابعة مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار لاتخاذ مواقف عربية موحدة موقف معارض لحكم هذه الفقرة المتعلقة بعدم جواز وقف المرور البري في المضائق، ورأت حذف هذا الحكم لكونه يجرم الدولة المضائقية من هذا الحق مع أنه يسمح به في البحار الإقليمية العادية. راجع في ذلك: د.إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 167، الهامش.

وأما فيما يتعلق بمسألة المرور العابر للسفن، فقد حددت المادة (37) من الإتفاقية العامة المضائق التي يؤخذ فيها بهذا النظام وهي: «المضائق المُسْتخدَمةُ لِلْمِلاحةِ الدَّوْلِيَّةِ بَيْنَ جُزءٍ مِنْ أَعاليِ البِحرِ أَوْ مِنْطَقَةِ إِقتِصادِيَّةِ خالِصَةٍ وَجُزءٍ آخَرَ مِنْ أَعاليِ البِحرِ أَوْ مِنْطَقَةِ إِقتِصادِيَّةِ خالِصَةٍ»، بحيث يدخل تحت طائلة هذا النص مجموعة من المضائق أهمها: "بادوكاليه Pas de Calais"، "جبل طارق Gibraltar"⁽¹⁾، "هرمز Ormuz"، "باب المندب Bab-el-Mandeb"، و"مالاكا Malacca". وعليه، فإن في هذه المضائق تتمتع جميع السفن بحق المرور العابر الذي لا يجوز أن يعاقب.⁽²⁾

وخالصة لهذا العنصر، ومن كل ما تقدم من أحكام واردة في الاتفاقية العامة، فإنه يمكن القول أنه لا يمكن وضع تعريف للمضيق الدولي بالنظر إلى طبيعة المناطق البحرية التي يربط بينها رغم أن ذلك ضروري كخاصية جغرافية إعتدلت عليها المحكمة في قضية كورفو وكذا لجنة القانون الدولي. ذلك أن المضيق يعتبر في نظر الاتفاقية العامة دولياً رغم تعدد وضعياته الجغرافية بتعدد المناطق البحرية التي يربط بينها، ومن ثم، فإنه يسهل تعريفه في هذه الحالة لأن المشكلة التي عرفها هذا التعريف في السابق، إنما كانت مبنية على درجة الخلاف حول هذه المناطق فيما إذا كانت منطقة من أعالي البحار أو بحراً إقليمياً، وقد حسمت الإتفاقية العامة ذلك بأن اعترفت لجميع هذه المضائق بالصفة الدولية وأقرت لكل منها نظاماً خاصاً للمرور فيه تبعاً لتلك الوضعية التي تميز المضيق. وعليه، فالمضيق الدولي "ممر مائي طبيعي ضيق يصل جزئين من البحار ويستخدم عادة للملاحة الدولية".⁽³⁾ وفي ضوء ذلك، لا يعتبر المضيق دولياً إلا بتوافر الخصائص التالية:

- أن يكون المضيق ممراً طبيعياً ضيقاً: وبهذه الخاصية يتميز المضيق عن الممرات الإصطناعية كالقنوات الدولية التي تتميز بأنظمة خاصة مثل قناة السويس، بنما وكيبيل؛ وهي تختلف عنه في نظام المرور فيها كلبية بالنظر إلى استنادها إلى اتفاقيات دولية تنظمها. كذلك لخاصية "الضيق" أهمية تميزه عن بعض الملامح الجغرافية التي أوردت الاتفاقية أحكاماً بشأنها تغاير أحكامها له، مثل الخلجان الدولية.

- أن يصل بين بحرين: ويكفي في ضوء الاتفاقية العامة أن يصل المضيق بين بحرين مهما كانت طبيعتهما لينطبق عليه وصف المضيق الدولي، ما دامت العبارة أن لكل منطقة منهما نظاماً خاصاً يحكمها، إلا أن يصل المضيق مياهاً داخلية لدولة من الدول، عندها لا يمكن الحكم بتدويله وهذا

⁽¹⁾ وهذا رغم كونه محكوماً بنص الفقرة (ج) من المادة (35) من الإتفاقية العامة باعتباره من المضائق التي تخرج عن نطاق تطبيق أحكام هذه الأخيرة إذا كانت خاضعة في تنظيمها لاتفاقيات دولية خاصة، ولأن مضيق جبل طارق منظم بموجب معاهدة تدويل طنجة لعام 1923 المعدلة عام 1945، إلا أن أحكامها تتضمن أعمال نظام المرور الحرف فيه وهو يتساوى مع المرور العابر في معظم أحكامه.

⁽²⁾ الفقرة الأولى من المادة (38) من الإتفاقية العامة.

⁽³⁾ وهو التعريف الذي رجَّحهُ من جملة التعاريف التي ذكرها المؤلفون.

لاعتبار المياه الداخلية جزءاً من إقليم الدول وتضع هذه الأخيرة الشروط التي تراها مناسبة للنفذ إليها، وإلى موانئها.

- أن يكون مستخدماً عادة للملاحة الدولية: وهذه الخاصية جوهرية أيضاً، وقد حافظت على بقائها منذ حكم المحكمة في مضيق كورفو، وبموجبها تُستبعد المضائق التي لها خصائص التدويل وفق أحكام الاتفاقية العامة غير أنها مستأثرة من قبل دولة أو دول مشرفة عليها ولم يثبت استعمالها للملاحة الدولية على وجه الاعتياد.⁽¹⁾

المطلب الثاني

المُرورُ العابرُ « Transit Passage » في المضائقِ الدوليَّةِ كِنِظامِ مُوازِيِ لِلْمُرورِ البرِّيِّ في البحارِ الإقليمِيَّةِ

:M

إن محاولة تصور الخصائص الجغرافية للمضائق الدولية التي يُعمل فيها بنظام المرور العابر ستؤدي إلى فهم حقيقة وخلفيات ما جرى في المؤتمر الثالث، ولصالح أي اتجاه رسي هذا المؤتمر. وحوصلت لأنواع المضائق الدولية وأنظمتها التي أوردتها الاتفاقية العامة، وقد ذكرتها آنفاً، يمكن القول بأن صور المضيق الدولي تتعدد تبعاً لخصائص معينة، ومدى اقتراب البحر الإقليمي منه. ذلك أنه تجب الملاحظة أن المضيق يضم بين ضفتيه قطاعاً من المياه لها طبيعتها القانونية من جهة، وهو من جهة ثانية، يربط بين قطاعين من البحار لهما طبيعتهما كذلك.

فالمضيق الدولي إذا كان يربط بين جزئين من أعالي البحار أو منطقتين إقتصاديتين خالصتين، وكان اتساعه يتجاوز 24 ميلاً بحرياً كعرض مزدوج للبحرين الإقليميين للدولتين المطلتين عليه. بما يفسح حيزاً وسطاً من المياه، فإن هذا الحيز يعتبر جزءاً من أعالي البحار ويكون نظام المرور الممارس فيه هو نظام المرور الحر، وهذا ما يستفاد من نص المادة (36) من الاتفاقية العامة.

أما إذا كان اتساع المضيق لا يتعدى هذه المسافة بأن أصبحت المياه الواقعة فيه مياهاً إقليمياً للدولة أو للدولتين المطلتين عليه مع ربطه دائماً بين جزئين من أعالي البحار أو منطقتين إقتصاديتين خالصتين، فإن النظام الممارس هنا، هو نظام المرور العابر الذي يهتماً في هذا المقام (المادة (37) من الاتفاقية العامة)، رغم أن الملاحظ أن المياه الواقعة بين ضفتي المضيق هي مياه إقليمية.

ولا يعمل بهذه القاعدة في حالة ما إذا كان المضيق له نفس الخصائص السابقة لكنه يقع بين يابسة إقليم دولة وبين جزيرة تابعة لنفس هذه الدولة (المادة (38) من الاتفاقية العامة)، حيث يكون

(1) راجع: د فخري رشيد مهنا، المرجع السابق، ص 47-53، و د.سيمان العبري، المرجع السابق، ص 40-46.

النظام الممارس هنا هو المرور البريء غير المعاق. كذلك تكون الحال في صورة أخرى، إذا كان المضيق لا يتسع في ضفتيه لأكثر من مسافة البحر الإقليمي، وكان يربط من جهة، بين أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، ومن جهة أخرى، بين بحر إقليمي لدولة أجنبية، فإن النظام المعمول به هنا هو أيضا المرور البريء الذي لا يجوز أن يوقف (المادة (45) من الإتفاقية العامة)، فإن اتسعت فتحته لحيز وسط من أعالي البحار رغم وصله بين المنطقتين الأخيرتين، كان نظام المرور هنا هو المرور الحر. وعلى هذا الأساس، يمكن فهم أن الاتجاه الغالب في المؤتمر هو ذلك الذي سعى إلى تأمين المرور العابر في المضائق الدولية التي اختنقت نتيجة مدّ الدول لبحارها الإقليمية إلى مسافة 12 ميلا بحريا فلم يعد بالإمكان إعمال نظام المرور الحر الممارس في أعالي البحار بعد اختفاء هذه الأخيرة من هذه المضائق. ومن السهل هنا، تحديد موقع الولايات المتحدة الأمريكية التي ظهر انتصار اتجاهها واضحا في تحقيقها لهذا الإنجاز الذي سيؤمن لقطعها الحربية والتجارية المرور في هذه المضائق بتسميته العابر أو الحر أو بأي تسمية أخرى، لأن الفارق بينهما طفيف.

أما عن موقف إسرائيل، فالظاهر أن مطلبها خاصٌ وقد جعلته الولايات المتحدة في مؤخرة المطالب، ولم تؤمن لها المرور العابر في مضيق تيران. بموجب الإتفاقية العامة سعيا منها لاستمالة المجموعة العربية وغيرها من الدول بما يُمكنها من إقرار مطالبها الإستراتيجية أولا. غير أن الولايات المتحدة الأمريكية أمنت لإسرائيل المرور الحر وليس العابر فقط، في مضيق تيران، وهذا بجهودها نحو إبرام معاهدة السلام بين مصر وإسرائيل لعام 1979، ومن السهل الخلوص إلى هذه النتيجة بمقارنة تاريخ هذه الإتفاقية وتاريخ انعقاد المؤتمر الثالث، لأن عام 1979 هو تاريخ دورتي المؤتمر الثامنة والثامنة المستأنفة، هذا مع عدم إغفال الحكم الذي كرسه الإتفاقية العامة بخصوص عدم مساس أحكامها بالمضائق الدولية التي كفلت تنظيمها اتفاقيات دولية (المادة (35) من الإتفاقية العامة)، وتكون الولايات المتحدة قد أسقطت اتجاهين بحجر واحد: المرور العابر لها بموجب الإتفاقية العامة، والمرور الحر لإسرائيل. بموجب اتفاقية دولية أشير إليها في الإتفاقية العامة أيضا⁽¹⁾، أما عن الدول العربية، فصحيح أنها حظيت بالمرور البريء في مضيق تيران، غير أنه مرور جاء لحفظ ماء الوجه، فهو على - أية حال - لا يجب أن يوقف ولا أن يعاق!!

وبخصوص نظام المرور العابر، فيمكن القول بدايةً أنه لم يكن من أنظمة المرور المعروفة من قبل، سواء في فقه أو عمل قانون البحار، فهو من الأنظمة المستحدثة من طرف الإتفاقية العامة، وهو

⁽¹⁾ وتعليقا على هذه الفكرة يقول د. أسامة الغزالي حرب في المرجع السابق، ص 165 "على أن فشل إسرائيل في فرض مبدأ المرور الحر أو المرور العابر على جميع المضائق بلا استثناء، وذلك لتأمين حقها للمرور في مضيق تيران، ما لبث أن تحول إلى نجاح كامل في المعاهدة المصرية الإسرائيلية. فوفقا لنص المادة الخامسة (فقرة ب).. فإن المعاهدة أقرت لإسرائيل بحق المرور الحر عبر مضيق تيران وخليج العقبة. وبعبارة محددة، فإن المعاهدة المصرية الإسرائيلية قدمت لإسرائيل ما يتجاوز الحق الذي تتيحه لها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.."

بممارسة في قطاع من المياه الإقليمية لحافتي مضيق دولي يصل بين جزئين من أعالي البحار أو منطقتين إقتصاديتين خالصتين، مما يجعله نظاما موازيا للمرور البريء كونهما يمارسان في بحرين إقليميين، وتقررت بشأنهما جملة من الأحكام التي أوردتها الإتفاقية العامة كواجبات ملقاة على عاتق الدولة المضائقية والسفن الممارسة للعبور .

وفي ضوء ذلك، جاز أن نتساءل عن الأحكام التي وردت بخصوص نظام المرور العابر وما هو وضع السفينة الأجنبية العابرة، وما هي جملة الصلاحيات التي قررتها الإتفاقية للدولة المضائقية في مواجهة المرور الذي لا تتوافر فيه الشروط التي حددتها؟ تلك إذن، هي جملة التساؤلات التي سأسلط عليها الضوء في مقارنة مع نظام المرور البريء الذي سبقت دراسته تفصيلا. ولتفصيل هذا الموضوع، أرى تقسيمه إلى العناصر التالية:

الفرع الأول مدلول المرور العابر

كما أسلفت، فإن هذا النظام من مستحدثات الإتفاقية العامة، وهي بذلك قد عرّفته في الفقرة (2) من المادة (38) بأنه ممارسة « حُرِّيَّةِ الْمَلَاحَةِ وَالتَّحْلِيْقِ لِعَرَضٍ وَحِيدٍ هُوَ الْعُبُورُ الْمُتَوَاصِلِ وَالسَّرِيْعِ فِي الْمَضِيْقِ ». ومع ذلك، فإن اشتراط تواصل العبور لا يستبعد المرور عبر المضيق لغرض دخول أو ترك أو العودة من دولة مضائقية مع مراعاة شروط الدخول إلى تلك الدولة تماما كما هو الشأن بالنسبة إلى الصور الثلاث للمرور البريء التي قررت أحكامها المادة (18) من الإتفاقية العامة. وقد لجأت المشروعات التي نوقشت في المؤتمر الثالث لقانون البحار إلى إستخدام تعبير "المرور العابر" كمحاولة للتوفيق بين الإتجاهات المتعارضة التي ميزت مناقشات موضوع المرور بصفة عامة في المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية. ذلك أن هذا النظام قد جاء لإقامة نوع من التوافق بين حرية الملاحة الممارسة في أعالي البحار التي تتمسك بها القوى البحرية، وبين إعمال نظام المرور البريء كما هو ممارسة في البحر الإقليمي، والذي تطالب به الدول المضائقية.⁽¹⁾

وبالرجوع إلى نظام المرور العابر وفق التعريف الذي ورد في المادة (38§2)، نستنتج أن هذا النظام لا يختلف كثيرا عن نظام المرور الحرّ في مفهومه العام إلا أنه يتميز عنه بإجبارية "التواصل" و"السرعة"، إضافة إلى أن ممارسته تكون في إطار تنظيم خاص لحقوق وواجبات تقع على عاتق الدولة المشاطئة للمضيق وعلى السفن الأجنبية الممارسة لهذا النظام عبر المضائق التي ينطبق عليها هذا الأخير، وهي تلك المضائق التي تستخدم للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية

⁽¹⁾ أنظر: د. خليل إسماعيل الحديثي، المرجع السابق، ص 257.

خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة إلا إذا كان المضيق مشكلا بجزيرة تابعة للدولة المشاطئة للمضيق بين هذه الدولة ووجد في إتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار أو طريق في منطقة إقتصادية خالصة يكون ملائما بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية.⁽¹⁾

وتتمتع بنظام المرور العابر كافة السفن والطائرات دون أي تمييز، سواء أكانت تجارية أو غير تجارية أو حربية، وهو ما يستفاد من نص الفقرة الأولى من المادة (38) من الإتفاقية العامة التي تنص على أن « تَمْتَعُ جَمِيعُ السُّفُنِ وَالطَّائِرَاتِ فِي الْمَضَائِقِ الْمُشَارِ إِلَيْهَا فِي الْمَادَّةِ 37 بِحَقِّ الْمُرُورِ الْعَابِرِ الَّذِي لَا يَجُوزُ أَنْ يُعَاقَ ». ومع ذلك، فإن تمتع جميع السفن بهذا النظام لا يعني عدم وجود التزامات تقع عليها وأخرى على عاتق الدولة المضائقية وهو مستهل الدراسة الآتية:

الضَرْعُ الثَّانِي

حُقُوقُ وَوَأَجِبَاتُ السُّفُنِ أَثْنَاءَ الْمُرُورِ الْعَابِرِ

أَوَّلًا) حُقُوقُ السُّفُنِ أَثْنَاءَ الْمُرُورِ الْعَابِرِ: بالرجوع إلى المادة (1§38) نجد أنها تقر مامعناه أن جميع السفن التجارية كانت أو غير تجارية أو حربية تتمتع بحق المرور العابر، مما يفيد إستبعاد التساؤل التقليدي الذي كان يطرح بخصوص إمكانية أن يقرن عبور السفن الحربية بضرورة الحصول على إذن أو ترخيص مسبق، فالمؤتمر الثالث لم يناقش هذا الإحتمال بخصوص المرور العابر، ولم يرد قط فيه التساؤل عما إذا كان بإمكان الدول المضائقية أن تعتمد إلى مثل هذا الإجراء على غرار الدول الساحلية التي تشبث بهذا المطلب بخصوص بحارها الإقليمية العادية ومرور السفن الحربية البريء فيها. هذا من جهة، ومن جهة أخرى، ووفق نص المادة (1§38) دائما، فإنه يستفاد أن حق المرور العابر «لَا يَجُوزُ أَنْ يُعَاقَ»، بحيث يترتب عنه أنه لا يحق للدولة المضائقية أن تمنع أو أن تعيق المرور العابر للسفن، وليس لها إلا أن تسلك طريق المسؤولية الدولية وأن تُحْمَلُ دولة العلم تبعه سفنها إذا تبين أن هذا المرور ليس متواصلا أو سريعا؛ كما أن مرور أسطول حربي مكوّن من عدة قطع حربية لا يثير المشكلة نفسها التي قد يثيرها هذا الموضوع إذا تعلق الأمر بمرور بريء في البحر الإقليمي، لأن العمل الدولي، ومن قبل إقرار الإتفاقية العامة، أظهر أن دولا تميل إلى مراقبة مرور

⁽¹⁾ وقد سبقت الإشارة إلى هذه المسألة. تراجع المادتان (37) و(1§38) من الإتفاقية العامة.

الأساطيل الحربية، ومنها من يجدد عددها ويرى أن مخالفة هذه القاعدة قد تنفي عن المرور في هذا البحر براءته.⁽¹⁾

ومن جهة أخرى أيضا، وبخصوص المرور العابر للغواصات في المضيق، فإنه ليس في الإتفاقية العامة نص يمنع الغواصات أن تكون أثناء مرورها العابر غاطسة مثلما نصت عليه المادة (20) منها بخصوص المرور البري في البحر الإقليمي، بل على العكس من ذلك، أن في الإتفاقية العامة ما يفيد غطس الغواصات أثناء مرورها العابر. فالبنـد (أ) من الفقرة الأولى من المادة (39) يحثُّ السفن على أن « تَمْضِي دُونَ إِبْطَاءٍ خِلَالَ الْمَضِيقِ »، كما أن البند (ج) من الفقرة نفسها يشير إلى أن عبور السفن السريع والمتواصل ينبغي أن يكون موافقا « لِلْأَشْكَالِ الْمُعْتَادَةِ » لهذا العبور، مما يفيد ضرورة غطس الغواصات في مياه المضيق، لأن الغطس شكل معتاد لملاحتها وذلك حتى تتمكن من عبور المضيق عبورا متوصلا وسريعا ودون إبطاء، ولأن الطفو من شأنه أن يبطئ عبورها.

وحتى بالنسبة للطائرات الحربية وإمكانية التحليق فوق المضيق، فالملاحظ أن الإتفاقية العامة جاءت بحكم غير مسبوق بشأها. ذلك أن اتفاقية شيكاغو لعام 1944 حول الطيران المدني الدولي تشترط الإذن الصريح لتحليق الطائرات الحربية فوق أقاليم الدول، ونظرا لكون طائفة المضائق التي يمارس فيها المرور العابر هي جزء من أقاليم الدول المضائقية، فإن الرّاجح ألا يتم التحليق فوقها إلا بإذن أو ترخيص مسبق من جانب هذه الدول، ولذلك سكتت اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي لعام 1958 عن هذه المسألة لتعلقها باختصاصات منظمة الطيران المدني، وإلى ذلك أيضا أشار المندوب الجزائري في المؤتمر الثالث - وكما رأينا - واعتبر أن بحث هذه المسألة تخرج عن اختصاص المؤتمر. كما أن الإتفاقية العامة نفسها قد سارت على هذا النسق من الأحكام بالنسبة للبحار الإقليمية العادية فمنعت السفن الممارسة للمرور البري - لا سيما الحربية منها - بموجب البند (هـ) من الفقرة الثانية من المادة (19) من «إِطْلَاقِ أَيِّ طَائِرَةٍ أَوْ إِنْزَالِهَا أَوْ تَحْمِيلِهَا». ومع ذلك، فإن الإتفاقية العامة خالفت هذه القاعدة وجاءت بنصوص صريحة تحت إصرار الدول الكبرى لتسمح بعملية التحليق وبإطلاق أي طائرة أو إنزالها أو تحميلها، وهذا مجرد أنها في حالة مرور عابر كما لو أن المناطق التي يمارس فيها هذا المرور لا تعود إلى الدول المضائقية أو أنها في أعالي البحار. فقد نصت الفقرة الأولى من المادة (38) على أن « تَتَمَتَّعَ جَمِيعُ السُّفُنِ وَالطَّائِرَاتِ فِي الْمَضَائِقِ الْمُشَارِ إِلَيْهَا فِي الْمَادَّةِ 37 بِحَقِّ الْمُرُورِ الْعَابِرِ الَّذِي لَا يَجُوزُ أَنْ يُعَاقَبَ. »، وأضافت الفقرة الثانية منها أيضا: « الْمُرُورُ الْعَابِرُ هُوَ أَنْ تُمَارَسَ وَفَقًا لِهَذَا الْجُزْءِ حُرِّيَّةُ الْمَلَاحَةِ وَالتَّحْلِيْقِ لِعَرَضٍ وَحَيْدٍ هُوَ الْعُبُورُ الْمُتَوَاصِلُ وَالسَّرِيعُ فِي

⁽¹⁾ راجع: Gilbert Guillaume. Op.Cit., P28. وفي هذا السياق، فقد سبقت الإشارة إلى أن الجزائر قضت في المرسوم الصادر عن وزارة الدفاع الوطني رقم 194/72 المؤرخ في 5 أكتوبر 1972 "إن عدد السفن الحربية الأجنبية التي تحمل نفس الرابطة والمقبولة للإرساء لا يمكن أن يتجاوز ثلاثة قطع إلا إذا صدرت مخالفة..". المادة (41) من المرسوم رغم أن الأمر يتعلق بالإرساء لا بالمرور.

المضيق»، ولا يغرب عن البال مدى الخطورة التي تهدد أمن الدول المضائقية من جراء تحليق الطائرات الحربية الأجنبية فوق مضائقها خاصة في فترة الأزمات.⁽¹⁾

ثانياً) **وَأَجِبَاتُ السُّفُنِ أَثْنَاءَ الْمُرُورِ الْعَابِرِ**: أُلقت الإتفاقية العامة على عاتق السفن في المادتين (39) و(40)، مجموعة من الواجبات والأحكام التي تجب مراعاتها أثناء مرورها مروراً عابراً في المضيق، وهي الأحكام والواجبات التي أجملها في الآتي:

لعل أول ما يقع على عاتق السفينة أثناء المرور العابر في المضيق، ما قضت به المادة (39) من أن يكون عبورها متواصلاً وسريعاً بحيث يجب على السفينة أن « تَمْضِي دُونَ إِبْطَاءٍ خِلَالَ الْمَضِيقِ »، وأن تمتنع أثناء عبورها السريع عن أي تهديد بالقوة أو إستعمال لها ضد سيادة الدولة المشاطفة للمضيق أو سلامتها الإقليمية أو إستقلالها السياسي، أو بأية صورة أخرى إنتهاكا لمبادئ القانون الدولي المحسدة في ميثاق الأمم المتحدة.⁽²⁾

وينص البند (ج) من الفقرة الأولى من المادة (39) على أنه يجب على السفن أثناء ممارستها لحق المرور العابر أن « تَمْتَنِعَ عَنِ أَيَّةِ أَنْشِطَةٍ غَيْرِ تِلْكَ الْمُلَازِمَةِ لِلْأَشْكَالِ الْمُعْتَادَةِ لِعُبُورِهَا الْمُتَوَاصِلِ السَّرِيعِ ، إِلَّا إِذَا أَصْبَحَ ذَلِكَ ضَرْوَرِيًّا بِسَبَبِ قُوَّةٍ فَاهِرَةٍ أَوْ حَالَةٍ شَدِيدَةٍ »، مما يستفاد معه امتناع سفن الصيد عن الصيد، وكذا امتناع السفن الحربية عن القيام بالمناورات أو بعض الأنشطة المتعلقة بها كمنشطات الرمي مثلاً؛ كما أن هذا النص يحيل إلى نص المادة (40) من الإتفاقية العامة الذي ينص على أنه «لَيْسَ لِلْسُّفُنِ الْأَجْنَبِيَّةِ، بِمَا فِي ذَلِكَ سُفُنُ الْبَحْثِ الْعِلْمِيِّ الْبَحْرِيِّ وَالْمَسْحِ الْهَيْدُرُغْرَافِيِّ، أَنْ تَقُومَ أَثْنَاءَ مُرُورِهَا الْعَابِرِ بِأَيَّةِ أَنْشِطَةٍ بَحْثٍ أَوْ مَسْحٍ دُونَ إِذْنِ سَابِقٍ مِنَ الدَّوْلَةِ الْمَشَاطِفَةِ لِلْمَضِيقِ»، وفي كل هذا تشابه مع قائمة النشاطات النافية لبراءة المرور عن السفينة في البحر الإقليمي طبقاً للمادة (19) التي سبق التعرض لها، على الرغم من أنه يصعب القول بإسقاط تلك القائمة الحصرية الواردة بخصوص المرور البريء على هذه الحالة مع القول بأنها تتناسب مع المرور العابر، ولا يمكن هنا، سوى الإعتداد بما ورد فيه نص صريح، كعدم القيام بمناورات وما يستتبع ذلك من أي نشاط من شأنه تعريض أمن الدولة المضائقية، فضلاً عن حظر أنشطة البحث العلمي والمسح الهيدروغرافي، ويبقى حكم العناصر الأخرى مجهولاً مثل التلوين المقصود والخطير، وتحميل أي سلعة

(1) راجع: د. سمعان فرج الله، المرجع السابق، ص 406، وانظر كذلك: د. مفيد شهاب، المرجع السابق، ص 509.

(2) وقد أسلفت بالقول بأن عبور أسطول بحري حتى بمرافقة سرب من الطائرات الحربية في المضيق لا يفيد تعريض الدولة المشاطفة للمضيق إلى تهديد لسلامتها وأمنها.. عكس المرور البريء في البحر الإقليمي الذي يمكن للدولة الساحلية إزاء هذه الحالة، أن تحتج بتهديد سلامتها وتقضي بعدم براءة المرور، وجاز لها أن تطلب من هذا الأسطول مغادرة البحر الإقليمي على الفور. لمزيد من التفصيل في هذه المسألة، راجع:

Laurant.Lucchini, Michel.Voelckel. « Droit de la mer. La mer et son droit. Les espaces maritimes ». Tome I. Edition : A.Pedone, 1985. P404.

أو إنزالها..، وموضوع المحجرة والتدخل في شبكات المواصلات وما إلى ذلك من عناصر أوردتها المادة (19) في معرض نصها عن المرور البري. ومع ذلك، أقول بأنه يمكن إسقاط هذه القائمة على حالة المرور العابر وهذا على الأقل، بالإعتماد على واقعة أن السفينة تمارس عبورها في بحر إقليمي لدولة مضائقية، وأن هذا المرور يجب أن يكون متوصلا وسريعا، فلا يستقيم مع هاتين الصفتين الأخيرتين القيام بتلك الأنشطة التي ذكرتها آنفاً.

وبالإضافة إلى ماسبق، فإنه يتعين على السفن أن تحترم كافة القوانين والأنظمة التي تسنها الدولة المضائقية والخاصة بالمرور العابر؛ وإذا كان في تصرف السفينة ما يخالف هذه الأنظمة والقوانين..، وكانت متمتعة بالحصانة السيادية (السفن العامة)، فإن دولة علم السفينة تتحمل المسؤولية الدولية عن أية خسارة أو ضرر يلحق بالدولة المضائقية.⁽¹⁾

كما تمثل السفينة أثناء مرورها العابر للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً للسلامة في البحر، بما في ذلك الأنظمة الدولية لمنع المصادمات فيه⁽²⁾، وتلك المتعلقة بمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه⁽³⁾، وعليها أن تحترم ما ينطبق من الممرات البحرية التي تعينها الدولة المضائقية وكذا نظم تقسيم حركة المرور.⁽⁴⁾

وبإستعراض ما سبق من أحكام، خاصة ما تعلق منها بحقوق والتزامات السفن المارة مروراً عابراً، أستعرض في المقابل حقوق وواجبات الدولة أو الدول المضائقية.

الفرع الثالث

حقوق وواجبات الدولة المضائقية أمام المرور العابر

وأحبذ تقسيم هذا العنصر كسابقه إلى العناصر الفرعية التالية:

أولاً) حقوق الدولة المضائقية: تضمنت المادتان (41) و (42) من الإتفاقية العامة جملة من الحقوق التي اعترفت بها للدولة المضائقية في إطار تنظيمها للمرور العابر للسفن.

فمن بين أول هذه الحقوق، أن للدولة المضائقية أن تعين ممرات بحرية للملاحة في المضائق التي تعود إليها، كما لها أن تقسم حركة المرور بموجب نظم تقررها إذا كان ذلك لازماً لتعزيز سلامة مرور السفن⁽⁵⁾، ولها أيضاً، أن تعتمد إلى تعيين ممرات بحرية ونظم لتقسيم المرور لتحل محل أي من الممرات أو النظم التي كانت قد عينتها أو قررتها من قبل، وذلك عندما تقتضي الظروف وبعد أن

(1) الفقرتان (4) و(5) من المادة (42) من الإتفاقية العامة. راجع كذلك: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 185.

(2) وقد سبقت الإشارة إلى هذه القواعد. راجع ص 136-137 من هذه الأطروحة.

(3) يراجع البنود (أ) و (ب) من الفقرة (2) من المادة (39) من الإتفاقية العامة.

(4) الفقرة (7) من المادة (41) من الإتفاقية العامة.

(5) الفقرة الأولى من المادة (41) من الإتفاقية العامة.

تعلن عن قرارها الإعلان الواجب، مع ضرورة تطابق هذه الممرات والنظم مع الأنظمة الدولية المقبولة عموماً، وهي الأنظمة المتعلقة بالسلامة في البحر بما في ذلك الأنظمة الدولية لمنع المصادمات البحرية.⁽¹⁾

وفي سياق الحديث دائماً، فإن نص المادة (41) يذكرنا بنص المادة (26) من الإتفاقية العامة خاصة الفقرة الثانية منها والمتعلقة بحظر فرض رسوم على السفن الأجنبية المارة بالبحر الإقليمي إلا في مقابل خدمات محددة قدمت لها. للإشارة فإن هذا الحكم ينطبق على المرور العابر أيضاً، من حيث أنه لا تحق جباية الرسوم على السفن المارة مروراً عابراً من قبل الدولة المضائقية بسبب أن هذه الأخيرة قد عيّنت ممرات للملاحة البحرية وقررت نظاماً لتقسيم حركة المرور في المضائق.

وما تجدر الإشارة إليه في هذا الصدد، أن الإتفاقية العامة، وإن أعطت بعض الحقوق للدولة المضائقية في تعيين الممرات وتقرير نظم تقسيم المرور، إلا أنها من جهة ثانية، قيدتها ببعض القيود. بحيث أنه يتعين على الدولة المضائقية، سواء قبل تعيين الممرات البحرية أو إستبدالها أو تقرير نظم تقسيم حركة المرور أو إستبدالها، أن تحيل مقترحاتها إلى المنظمة الدولية المختصة⁽²⁾ بغية اعتمادها، وليس للمنظمة أن تعتمد من هذه الممرات أو من هذه النظم إلا ما تم الإتفاق عليه مع الدولة المضائقية، ويجوز لهذه الدولة بعد ذلك أن تعينها أو تقررها أو تستبدلها.⁽³⁾ أما فيما يتعلق بالمضيق الذي تُتترح فيه ممرات بحرية أو نظم من هذا القبيل عبر مياه دولتين أو أكثر من الدول المشاطئة للمضيق، فإنه يتعين على هاته الدول المعنية أن تتعاون في صياغة المقترحات بالتشاور مع المنظمة الدولية المختصة.⁽⁴⁾

وإضافة إلى ماسبق، فإن الإتفاقية العامة أعطت للدولة المضائقية حقوقاً أخرى تتمثل في اعتمادها قوانين وأنظمة بشأن المرور العابر إلا أنها قصرتها على حالات محددة تضمنتها المادة (42) في فقرتها الأولى وهي: «سَلَامَةُ الْمَلَاْحَةِ وَتَنْظِيمُ حَرَكَةِ الْمُرُورِ الْبَحْرِيِّ»، «مَنْعُ التَّلَوُّثِ وَخَفْضُهُ وَالسَّيْطَرَةُ عَلَيْهِ» وذلك «بِإِعْمَالِ الْأَنْظِمَةِ الدَّوْلِيَّةِ الْمُنَبَّغَةِ بِشَأْنِ تَصْرِيْفِ الزَّيْتِ وَالْفَضَلَاتِ الزَّيْتِيَّةِ وَغَيْرِهَا مِنَ الْمَوَادِّ الْمُؤْذِيَّةِ فِي الْمَضِيقِ»، وكذا، وفيما يتعلق بالصيد، «مَنْعُ الصَّيْدِ». بما في ذلك تحميل

(1) الفقرة (2) من المادة (41) من الإتفاقية العامة.

(2) مثل المنظمة البحرية الدولية OMI ومنظمة الطيران المدني الدولية.

(3) الفقرة (4) من المادة (41) من الإتفاقية العامة.

(4) الفقرة (5) من المادة (41) من الإتفاقية العامة.

أدواته، وأخيراً، منع « تَحْمِيلُ أَوْ إِنْزَالُ أَيِّ سِلْعَةٍ أَوْ عُمَلَةٍ أَوْ شَخْصٍ خِلَافًا لِقَوَانِينِ وَأَنْظِمَةِ الدَّوَلِ الْمُشَاطِئَةِ الْجُمْرُكِيَّةِ أَوْ الضَّرْبِيَّةِ أَوْ الْمُتَعَلِّقَةِ بِالْمُهْجَرَةِ أَوْ الصِّحَّةِ ». (1)

وفي مقابل هذه الحقوق النسبية، فإن على الدولة المضائقية واجبات أعرضها في الآتي:

ثانياً) واجبات الدولة المضائقية أمام المرور العابر: لعل أول وأهم هذه الواجبات على الإطلاق، ماجاءت به المادة (44) من الإتفاقية العامة والمتمثل في عدم جواز إعاقة المرور العابر من قبل الدولة المشاطئة للمضيق، بل بالعكس من ذلك، أنه يتعين على هذه الدولة، ووفق هذه المادة أيضاً، أن «تقوم بالإعلان المناسب عن أي خطر يكون لها علم به يهدد الملاحة أو التحليق داخل المضيق أو فوقه...» وهو ما يترتب عنه عدم جواز إقامة أو بناء منشآت داخل المضيق من قبل الدولة المضائقية (2) يمكن أن ينتج عنها إعاقة للمرور العابر للسفن.

هذا من جهة، ومن جهة أخرى، فإنه "ينبغي" (3) على الدولة أو الدول المضائقية والدول المستخدمة للمضيق أن تتعاون، عن طريق الإتفاق، «على إقامة وصيانة ما يلزم في المضيق من

(1) وتنص المادة (42) من الإتفاقية العامة التي جاءت تحت عنوان "قوانين وأنظمة الدولة المشاطئة للمضائق بشأن المرور العابر" على مايلي:

«1- رهنا بمراعاة أحكام هذا الفرع، يجوز للدولة المشاطئة أن تعتمد قوانين وأنظمة بشأن المرور العابر في المضائق، تتناول الأمور التالية كلها أو بعضها:

- أ) سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري كما هو منصوص عليه في المادة 41 ؛
- ب) منع التلوث وخفضه والسيطرة عليه بإعمال الأنظمة الدولية المنطبقة بشأن تصريف الزيت والفضلات الزيتية وغيرها من المواد المؤذية في المضيق؛
- ج) فيما يتعلق بسفن الصيد، منع الصيد بما في ذلك تطلب وسق أدوات الصيد ؛
- د) تحميل أو إنزال أي سلعة أو عملة أو شخص خلافاً لقوانين وأنظمة الدول المشاطئة الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالمهجرة أو الصحة.

2- لا تميز هذه القوانين والأنظمة، قانوناً أو فعلاً، بين السفن الأجنبية، ولا يكون الأثر العملي لتطبيقها هو إنكار حق المرور العابر كما تم تعريفه في هذا الفرع أو إعاقته أو الإخلال به.

3- تعلن الدولة المشاطئة للمضائق الإعلان الواجب عن جميع هذه القوانين والأنظمة». وتتشابه هذه المادة حرفياً مع المادة (21) من الإتفاقية العامة المتعلقة بمجال القوانين التي تسنها الدولة الساحلية في مجراها الإقليمي بغية تنظيم المرور البري وقد سبق التعرض لها.

(2) وقد أثير هذا الإلتزام من قبل مندوب الدانمارك الذي أشار في المؤتمر الثالث لقانون البحار، أمام مناقشة مسألة إقامة المنشآت في المضيق ومدى إعاقتها للمرور العابر، إلى أن بلاده والدول المضائقية الأخرى في حاجة إلى هذه المنشآت، وأن ليس فيها ما يعيق المرور محاولاً بالأدلة الموضوعية إثبات عدم إعاقة هذه المنشآت للمرور العابر. ومع ذلك، فقد جاءت الإتفاقية العامة خالية من نص يبين معيار إعاقة هذه المنشآت من عدمه، وتبقى المسألة إذن، خاضعة لتقدير الدولة المضائقية وحدها. راجع في هذا الموضوع:

L.Lucchini, M.Voelckel. « Droit de la mer. La mer et son droit. Les espaces maritimes ». Op.Cit., P407.

(3) وقد وردت هذه العبارة في النص الفرنسي للمادة (43) بالصيغة الإحتماالية أو الشرطية أي « Devraient » مثلما وردت كذلك باللغة العربية عوض أن تكون "يجب"، مما يفيد عدم إلزاميتها أو عدم اعتبارها ضمن الإلتزامات التي تقع على عاتق الدولة المضائقية، وهي الصيغة نفسها التي وردت في مجالي الإختصاص الجزائري والمدي اللذين أوردت حكمهما المادتان (27) و(28) من الإتفاقية العامة، وسوف أعود إلى إثارة ذلك بحول الله.

وَسَائِلُ تَيْسِيرِ الْمَلَاخَةِ وَضَمَانِ السَّلَامَةِ أَوْ غَيْرِ ذَلِكَ مِنَ التَّحْسِينَاتِ لِمُعَاوَنَةِ الْمَلَاخَةِ الدَّوَلِيَّةِ»، وأن تتعاون أيضا «عَلَى مَنَعِ التَّلَوُّثِ مِنَ السُّفُنِ وَخَفْضِهِ وَالسَّيْطَرَةَ عَلَيْهِ»⁽¹⁾.

وبالإضافة إلى ما سبق، فإنه يتعين على الدولة المضائقية، أثناء تعيينها للممرات البحرية المخصصة للملاحة البحرية في المضائق، وعند تقريرها لنظم تقسيم حركة المرور المشار إليها في المادة (41) الفقرة الأولى، أن تبين بوضوح جميع هذه الممرات وهذه النظم التي تعينها أو تقررها في خرائط يعلن عنها الإعلان الواجب.⁽²⁾

كما يتعين على الدولة المضائقية، وعند اعتمادها قوانين وأنظمة بشأن المرور العابر في المضائق، والتي تتعلق بالحالات الأربع المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة (42)، أن لا تميز بموجب قوانينها وأنظمتها هذه، قانونا أو فعلا، بين السفن الأجنبية، وأن لا يكون الأثر العملي لتطبيقها هو إنكار حق المرور العابر.. أو إعاقته أو الإخلال به، هذا بالإضافة إلى وجوب إعلان الدولة المضائقية الإعلان الواجب عن جميع هذه القوانين والأنظمة.⁽³⁾

الْفَرْعُ الرَّابِعُ

مَقَائِيسُ الدَّوَلَةِ الْمُضَائِقِيَّةِ فِي مُوَاجَهَةِ الْمُرُورِ غَيْرِ الْعَابِرِ

إن التعرض لهذه المسألة يحتم التعرض للمقارنة بين النظامين: البرئ والعابر. فمن أولى الملاحظات بشأن المرور العابر، أن الدولة المضائقية وفقا لنص المادة (44) من الإتفاقية العامة، لا يمكنها أن تعيق المرور العابر ولا أن توقفه.

ومن جهة ثانية، فإن كلا من حقوق وواجبات الدولة المضائقية وحقوق وواجبات السفن، فيما يتعلق بالمرور العابر، قد جاءت مُوضَّحَةً ومفصلة بطريقة مستقلة عن تعريف المرور العابر في حد ذاته، عكس ما جاءت به المادة (19) من الإتفاقية العامة التي عرفت المرور البرئ وأوردت معه جملة واجبات السفن إزاء الدولة الساحلية مما يجعل من هذه الأخيرة تملك صلاحية تقدير مدى طابع براءة مرور السفينة من عدمه، ويمكنها بالتالي، أن تتخذ « فِي بَحْرِهَا الإِقْلِيمِي الحُطُوتِ اللّازِمَةُ لِمَنَعِ أَيِّ مُرُورٍ لَا يَكُونُ بَرِيئًا »⁽⁴⁾، مما يدفع إلى القول، بأن وضع الدولة المضائقية هو وضع "متقهقر" في حالة نظام المرور العابر عكس وضع الدولة الساحلية في حالة نظام المرور البرئ، وبالتالي، فإن السؤال الذي

⁽¹⁾ الفقرتان (أ) و (ب) من المادة (43) من الإتفاقية العامة.

⁽²⁾ الفقرة (6) من المادة (41) من الإتفاقية العامة.

⁽³⁾ الفقرتان (2) و(3) من المادة (42) من الإتفاقية العامة.

⁽⁴⁾ الفقرة الأولى من المادة (25) من الإتفاقية العامة.

ينبغي أن يطرح في هذا السياق يجب أن يتعلق بمدى تحرك الدولة المضائقية وماذا ينبغي لها أن تفعله إذا كان مرور السفينة الأجنبية في مضيقها غير "عابر"، كأن تقوم السفينة مثلا بأنشطة بحث علمي أو مسح هيدروغرافي، أو إذا لم تمثل لقوانين وأنظمة الدولة المضائقية بشأن تقسيم حركة المرور.

إن هذا التساؤل يجيلنا إلى نص الفقرة (3) من المادة (38) من الإتفاقية العامة الذي ينص على أن « يَبْقَى أَيُّ نَشَاطٍ لَا يَكُونُ مُمَارَسَةً لِحَقِّ الْمُرُورِ الْعَابِرِ فِي أَيِّ مَضِيقٍ خَاصِعًا لِمَا فِي هَذِهِ الْإِتْفَاقِيَّةِ مِنْ أَحْكَامٍ أُخْرَى مُنْطَبِقَةً ». وفي اعتقادي، أن في هذا إحالة إلى تحريك الدولة المضائقية لحقوقها المتأتبة عن سيادتها في البحر الإقليمي لمواجهة هذه الحالة مع جميع ما يترتب عن ذلك من نتائج مثلما رأينا بالنسبة للمرور غير البريء في البحر الإقليمي العادي.

وفي إطار المقارنة دائما بين النظامين: البريء والعابر، يجدر التساؤل حول حق الدولة المضائقية، وبعد ثبوت انعدام صفة "العبور" في مرور السفينة الأجنبية، في أن توقفه، أو هل يجوز لها، ومثلما هي عليه الحال في إثبات عدم "براءة" مرور السفن من قبل الدولة الساحلية، أن تطلب من السفينة مغادرة المضيق على " الفور " إذا كانت سفينة حربية.

إن الإجابة تكون حتما بالنفي فيما يتعلق بالسفن التي تتمتع بحصانة سيادية (السفن العامة والحربية). ذلك أنه وفقا لنص الفقرة (5) من المادة (42) من الإتفاقية العامة، و«عند تصريف سفينة... تتمتع بالحصانة السيادية على نحو يخالف» قوانين وأنظمة الدولة المضائقية أو غيرها من أحكام الإتفاقية المنظمة للمرور العابر، «تتحمل دولة علم السفينة... المسؤولية الدولية عن أية خسارة أو ضرر يلحق بالدول المشاطنة للمضيق نتيجة ذلك». مما يدفع إلى القول بأن هذا النص خال من أية إشارة تعطي للدولة المضائقية سلطة تقدير بإرادة منفردة مدى تصرف السفينة هذا والجزم بمخالفتها للأحكام والأنظمة المقررة من قبل الدولة المضائقية التي يترتب عنها إعتبار المرور غير عابر من جهة، ومن جهة أخرى فإن هذا النص لم يمنح الدولة المضائقية أية سلطة ضغط أو إكراه إزاء هذه السفن عند إثبات انعدام صفة "العبور" في مرورها، بحيث يمكنها توقيف هذا المرور أو إعاقته أو على الأقل، طلب مغادرة المضيق على الفور على غرار ما قرره المادة (30) بالنسبة للدولة الساحلية في مواجهة مرور السفن الحربية غير البريء، وكل ما تتمتع به الدولة المضائقية في هذه الحالة، هو إتباع الإجراءات الدبلوماسية أو القانونية المتعامل بها عادة لفض التراعات التي يمكن أن تنشأ من جراء خرق الإلتزامات المتعلقة بالمرور العابر، بإستثناء حالة واحدة تجد مرجعيتها في البند (ب) من الفقرة الأولى من المادة (39) وهي الحالة التي يكون مرور السفينة فيها غير عابر بسبب «تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة المشاطنة للمضيق أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي...»،

بحيث يجوز في هذه الحالة للدولة المضائقية، أن تتدخل باستعمال القوة بناء على مبدأ الدفاع الشرعي المنصوص عليه في ميثاق الأمم المتحدة.⁽¹⁾

وفي سياق الحديث دائما، يمكننا التعرض إلى مادة أخرى تدخل في صميم هذا العنصر ألا وهي المادة (233) من الإتفاقية العامة التي جاء عنوانها: " الضَّمَانَاتُ الْمُتَعَلِّقَةُ بِالْمَضَائِقِ الْمُسْتَحْدَمَةِ لِلْمَلَاخَةِ الدَّوْلِيَّةِ"، والتي تم إعتادها من أجل إقناع بعض الدول المضائقية بقبول نظام المرور العابر خاصة مضائق "مالاكا Malacca" و "سنگافورة Singapore" القلقتين بشأن الأخطار الناجمة عن التلوث.

تنص هذه المادة على أنه: « لَيْسَ فِي الْفُرُوعِ 5 و 6 و 7 (2) مَا يَمَسُّ النَّظَامَ الْقَانُونِي لِلْمَضَائِقِ الْمُسْتَحْدَمَةِ لِلْمَلَاخَةِ الدَّوْلِيَّةِ. عَلَى أَنَّهُ إِذَا انْتَهَكَتْ سَفِينَةٌ أجنبيةً مِنْ غَيْرِ السُّفُنِ الْمَشَارِ إِلَيْهَا فِي الْفُرْعِ 10(3) الْقَوَانِينِ وَالْأَنْظِمَةَ الْمَشَارِ إِلَيْهَا فِي الْفُرْعَتَيْنِ الْفُرْعَتَيْنِ (أ) و (ب) مِنْ الْفُقْرَةِ 1 مِنْ الْمَادَّةِ (42)(4) مُسَبِّبَةً بِذَلِكَ ضَرَرًا جَسِيمًا لِلْبَيْتَةِ الْبَحْرِيَّةِ فِي الْمَضَائِقِ أَوْ مُهَدِّدَةً لِلْحَاقِ هَذَا الضَّرْرَ، جَازَ لِلدَّوْلِ الْمَشَاطِئَةَ لِلْمَضَائِقِ أَنْ تَتَّخِذَ تَدَابِيرَ تَنْفِيذٍ مُنَاسِبَةً، وَعَلَيْهَا فِي هَذِهِ الْحَالَةِ، أَنْ تَحْتَرِمَ أَحْكَامَ هَذَا الْفُرْعِ مَعَ مَا يَنْقُضِيهِ اخْتِلَافُ الْحَالِ». على أن ما يمكن أن أشير إليه في هذا الصدد، هو كيف يمكن أن التوفيق بين هذا النص، وبين نص الفقرة (2) من المادة (42) التي توجب على الدولة المضائقية أثناء تطبيقها لقوانينها وأنظمتها بشأن المرور العابر أن لا يكون الأثر العملي لتطبيق هذه القوانين والأنظمة « هُوَ إنْكَارُ حَقِّ الْمُرُورِ الْعَابِرِ.. أَوْ إعَاقَتُهُ أَوْ الإِخْلَالُ بِهِ»، أو بعبارة أدق، كيف يمكن للدولة المضائقية أن تتخذ تدابير تنفيذ مناسبة ضد السفينة الأجنبية الخاصة المخالفة لقوانينها وأنظمتها، إذا كان مجرد تطبيق هذه الدولة لقوانينها وأنظمتها يجب ألا يكون الأثر العملي له هو إنكار المرور العابر أو إعاقته أو مجرد الإخلال به.

وإزاء هذه النتيجة، يمكن القول بأن نص المادة (233) من الإتفاقية العامة لا يؤدي إلى أي معنى إذا لم يكن يتضمن ردعا صارما للسفينة الأجنبية الخاصة المخالفة لقوانين وأنظمة الدولة المضائقية التي تضمنتها الفقرتان الفرعيتان (أ) و (ب) من الفقرة الأولى من المادة (42)، بحيث يمكن القول بأنه ما جدوى " تَدَابِيرَ تَنْفِيذٍ مُنَاسِبَةٍ " أمام المادة (42) القاضية بعدم جواز إعاقته المرور العابر أو الإخلال

(1) قد سبقت الإشارة إلى هذا الموضوع. راجع الصفحات 344 فما بعدها و ص 613-614 من هذه الأطروحة.

(2) وهي المتعلقة بحماية ووقاية البيئة البحرية.

(3) وهو الفرع المعنون "بالحصانة السيادية" ويقصد بها السفن الحربية أو القطع البحرية المساعدة لها أو غيرها من السفن... التي تملكها أو تشغلها دولة ما وتكون مستعملة وقتئذ فقط في خدمة حكومية غير تجارية.

(4) وهي المتعلقة بقوانين وأنظمة الدولة المشاطئة للمضيق بشأن المرور العابر وتتناول في الفقرة الفرعية (أ) سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري، وفي الفقرة الفرعية (ب) منع التلوث وحفضه والسيطرة عليه..

به...، اللهم إلا إذا كان نص المادة (233) يحيل ضمنا إلى نص المادة (220) من الإتفاقية العامة، فعندئذ يصبح لنص هذه المادة فحواه.

تنص المادة (220) السالفة الذكر على أنه «عندما تتوافر أسباب واضحة للإعتقاد بأن سفينة مبحرة في البحر الإقليمي لدولة، قد انتهكت أثناء مرورها فيه، قوانين تلك الدولة وأنظمتها...» خاصة المتعلقة بالتلوث، فإنه «يجوز لهذه الدولة... أن تقوم بتفتيش السفينة تفتيشا ماديا يتعلّق بالمخالفة»⁽¹⁾، ويجوز لها أيضا أن «تطلب من السفينة تقديم معلومات عن هويتها وميناء تسجيلها وميناء زيارتها الأخيرة وميناء زيارتها التالية وغير ذلك من المعلومات ذات الصلة التي تكون مطلوبة لتقرير ما إذا كان انتهاك وقع»⁽²⁾، بحيث أرى إمكانية إسقاط ما جاءت به هذه المادة على المادة (233) ليصبح إتخاذ الدولة المضائقية لـ "تدابير تنفيذ مناسبة" ضد السفينة المخالفة ذا معنى، بإستثناء إقامة دعوى وفق قوانين الدولة المضائقية تشمل "احتجاز السفينة"، وهذا طبيعي لعدم تشابه المرور البري في البحر الإقليمي بالمرور العابر في المضيق من جهة، ومن جهة أخرى، لأن في ذلك إعاقة للمرور العابر وإخلالا به.

و على العموم، يمكن أن أقول كنتيجة لهذا العنصر، وهذا لخصوصيته، وبعد استعراض الأحكام المتعلقة خاصة بالتزامات وواجبات السفن المارة مرورا عابرا، أن من المسلم به هو إنطباق هذه الأحكام في وقت السلم فقط، أما حالة الحرب، فهي تخرج عن نطاق تطبيق الأحكام السابقة. ومن جهة أخرى، يمكن القول بأنه رغم الواجبات التي تلتزم بها السفن المستعملة لحق المرور العابر والتنظيمات التي يمكن للدولة المضائقية أن تضعها والتي تضمنتها الإتفاقية العامة خاصة المادة (39)، والتي تعتبر ضمانات للدولة المضائقية، إلا أن سيادة هذه الدولة تبقى محدودة "لأن القوانين والتنظيمات التي يمكن أن تسنها هذه الدولة قصد تطبيقها في المضائق تبقى ضيقة المجال، ويجب أن تنطبق مع القانون الدولي، بما يحتويه هذا الأخير من تناقضات وتفسيرات متعارضة في هذا المجال"⁽³⁾، إضافة إلى أن هذه القوانين التي يحق للدولة المضائقية سنّها لتنظيم الملاحة في مضائقها وما أعطتها الإتفاقية العامة من حقوق في ذلك، لا تمكنها من مراقبة السفن العابرة مراقبة تامة، ولا أنفق - في هذا السياق - مع ما أورده "د. إبراهيم العناني" من أن الإلتزامات الملقاة على عاتق السفن العابرة إنما "تعكس توسعا في سلطات الدولة الشاطئية وتقديرها.."⁽⁴⁾، وإنما العكس هو الصحيح؛ إذ كيف تكون سلطات الدولة المضائقية موسعة أمام هذا المرور الذي لا يجب أن يعاق أولا، ويتطلب غطس

(1) الفقرة (2) من المادة (220) من الإتفاقية العامة

(2) الفقرة (3) من المادة (220) من الإتفاقية العامة

(3) د. بوسلطان محمد، المرجع السابق، ص 231.

(4) د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 186.

الغواصات ثانياً، وإمكانية التحليق ثالثاً، كما لا توجد معايير موضوعية تتضمنها قائمة بالنشاطات التي تسمح بتدخل الدولة المضائقية على غرار المادة (19) المتعلقة بالمرور البريء، سوى القول أن الدولة المضائقية في وضع متفهم جداً، أُقرت لها تلك الحقوق بصورة محتشمة أمام جملة الواجبات الملقاة على عاتقها، وأن المرور العابر هو أقرب ما يكون إلى المرور الحر منه إلى المرور البريء.⁽¹⁾

⁽¹⁾ ولست أدري من أين استخلص د. إبراهيم العناني تلك النتيجة مع أن معظم الكتابات التي تناولت تحليل أحكام الاتفاقية العامة بخصوص المرور العابر مقارنة بالمرور البريء قد اتجهت إلى العكس، ورأت أن في ذلك خطورة على الدول المضائقية. فقد ذكر د. سمعان فرج الله في المرجع السابق، ص 402، بأن "المرور البريء يحقق المصالح الأمنية للدول الكبرى"، و يضيف القول بأن هذا المرور يكفل لها "حرية انتقال أساطيلها وطائراتها الحربية من بحر إلى آخر دون قيود من جانب الدول المشاطفة للمضائق..". و يقول د. خليل إسماعيل الحديني في المرجع السابق، ص 258: "بصفة عامة يمكن القول أن نظام المرور العابر يحد كثيراً من سلطة الدولة في سن القوانين والأنظمة التي تتعلق بنظام المرور وبالمقابل يعطي حرية أكبر للدول الأخرى المستخدمة للمضيق"، ويقول د. مفيد شهاب في المرجع السابق، ص 510: "وفي تقديرنا أن هذا النظام الذي جاء متفقاً وما أرادت الدول الكبرى وبصفة خاصة الولايات المتحدة والاتحاد السوفياتي إنما هو في الحقيقة جزء من صفقة شاملة حصل الكبار بمقتضاها على حرية مرور الأساطيل التجارية والحربية عبر المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بغير عائق أو إيقاف في مقابل إرضاء الصغار عن طريق السماح بامتداد البحر الإقليمي حتى 12 ميلاً بحرياً، وتقريب منطقة إقتصادية خالصة يمكن أن تمتد إلى مسافة 200 ميل بحري. ولعل بعض الكتاب كانوا على حق حين ذكروا أن النظام القانوني الجديد للمضائق كان المحور الأساسي للاتفاقية، والسبب الحقيقي وراء الدعوة إلى عقد مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار"؛ و إلى ذات المعنى تقريباً، ذهب د. محمد بوسلطان في المرجع السابق، ص 230 حين ذكر: "أفردت الاتفاقية الجزء الثالث منها لنظام المرور العابر ودخل ذلك في إطار مساومة ثم صفقة سياسية قبلت بموجبها دول العالم الثالث هذا النظام في مقابل وعود متعلقة بنقل تكنولوجيا استغلال قاع أعالي البحار والاستقلال المشترك".

المبحث الثاني

أنظمة المرور في الأرخبيلات مقارنةً بنظامي المرور البري والعابر

M

تعتبر الأرخبيلات تشكيلة جغرافية خاصة - على غرار المضائق - تتمتع بنظام خاص يحكم طريقة تحديدها وقياسها ويبين مختلف أنظمة المرور فيها.

وللإشارة، فإن المياه المحصورة داخل نطاق الأرخبيل ليست مياهها أو منطقة بحرية جديدة تستأثر بنظام خاص يفرقها عن باقي المناطق الأخرى التي استقرت أحكامها في القانون الدولي. فمياه الأرخبيل عموماً، لا تعدو كونها مياهها داخلية أو بحراً إقليمياً للدولة الأرخبيلية، إلا أن بعثرة الجزر في تلك المياه، وتغلغل هذه الأخيرة بين أطراف هذا الإقليم، ووجود الحاجة إلى استخدام هذه الممرات المائية على الصعيد الدولي، كل هذا، جعل من الأرخبيلات موضوعاً يحظى بالتقنين الخاص الذي يكفل من جهة، ضمان استخدام الطرق المائية الواصلة بين هذه الجزر كممرات للملاحة الدولية، ومن جهة أخرى، يكفل أيضاً حماية حقوق الدولة الأرخبيلية ويحفظ لها أمنها ومصالحها؛ ومن ثم، كان من الضروري التفكير في إيجاد نظام للمرور فيها، ولا أقول خاصاً، لأنه لا يخرج عن نطاق أنظمة المرور السابق بيانها، إلا أنه نظام معدّل ومُحوّر بما يتناسب وتحقيق فكرة التوازن بين مصلحة الدولة الأرخبيلية ومصالح المجموعة الدولية ككل.

ولتبيان أنظمة المرور في الأرخبيل ومقارنتها مع نظام المرور البري في البحر الإقليمي خاصة، فإنني أرى تقسيم هذا المبحث إلى المطالب التالية:

المطلب الأول

المدلول القانوني للأرخبيلات

الأرخبيل، كما عرفته المادة (46) من الاتفاقية العامة هو «مجموعة من الجزر، بما في ذلك أجزاء من جزر، والمياه الواصلة بينها والمعالم الطبيعية الأخرى التي يكون الترابط فيما بينها وثيقاً إلى حدّ تُشكّل معه هذه الجزر والمياه والمعالم الأخرى كياناً جغرافياً واقتصادياً وسياسياً قائماً بذاته، أو التي اعتبرت كذلك تاريخياً».

ويجري التمييز عادة من الناحية القانونية بين نوعين من الأرخبيلات: الأولى، وهي الأرخبيلات الساحلية التي تكون في نطاق دولة قارية أو بالقرب منها ولكنها تابعة لها، فهي تعتبر ضمن نطاق إقليمها البري وتعتبر مياهها داخلية باعتبارها مجموعة من الجزر يجري قياسها وفق خطوط الأساس المستقيمة التي سبق التعرض لها. أما النوع الثاني، فهي الأرخبيلات المحيطية، وهي مجموعة من

الجزر المتناثرة والمتراطة بينها والمهياة لاستمرار السكنى البشرية والحياة الاقتصادية، وتشكل في مجموعها إقليما لدولة غير قارية. (1)

والملاحظ عن الاتفاقية العامة بتعريفها السابق، أنها لم تعتن إلا بالأرخبيلات المحيطية دون الساحلية وهذا لما تشكله الأولى من أهمية على صعيد الملاحة البحرية والتحديد البحري. وتجمع الكتابات القانونية على أن موضوع الأرخبيلات لم يحظ بعناية القانون الدولي مبكراً على غرار البحر الإقليمي، فقد ظل الأرخبيل يعامل معاملة الجزر العادية المنفردة في الطبيعة والقياس، ولم ينتبه له وفق المفهوم المستقر في القانون الوضعي المعاصر إلا العلامة الشيلي "الفاريز *Alejandro Alvarez*" حين عرض مشروعه على جمعية القانون الدولي عام 1924، وكانت هذه الجمعية قد أقرت في شأن قانون الولاية البحرية أحكام الجزر المنفردة وحدها، غير أن "الفاريز" اقترح بديلاً عن ذلك، ورأى في المادة (6) من مشروعه أن الجزيرة التي تقع وراء حدود البحر الإقليمي للدولة يكون لها بحرها الإقليمي، أما مجموعة الجزر المترابطة فهي تمثل وحدة وكياناً سياسياً واقتصادياً، ويجب في هذه الحالة، تحديد بحرها الإقليمي بصورة شاملة، وأن يقاس هذا البحر من أبعد الجزر عن مركز الأرخبيل. ومن هنا، ظهرت لأول مرة فكرة الدولة أو الأرخبيل متعدد الأضلاع *Polygone archipelagique* كمفهوم قانوني جديد يؤخذ بصورة مختلفة في عملية التحديد والقياس البحريين. (2)

والظاهر أن معهد القانون الدولي قد تلقف فكرة "الفاريز" فتناولها بموجب الفقرة الثانية من المادة (5) من قراره الصادر في دورة ستوكهولم عام 1928 (3)، حيث جاء فيها بأن الجزر المحيطية تشكل وحدة قائمة بذاتها إذا كانت المسافة بين جزر هذه المجموعة الواقعة على محيطها لا تزيد على

(1) وينطبق النوع الثاني وهو الأرخبيلات المحيطية على كل من: الفيليبين، إندونيسيا، فيجي، جزر هاواي، موريشيوس، باهاما، جلايا جوس، وبالنسبة للدولة العربية، فهو ينطبق على دولة البحرين فقط، باعتبارها تشكل أرخبيلاً يتكون من 30 جزيرة في منطقة الخليج. أما النوع الأول، وهو الأرخبيل الساحلي، فهو الذي يقع مباشرة إلى جوار الإقليم الرئيسي للدولة التي ينتمي إليها الأرخبيل ويكون قريباً منها بدرجة كبيرة وكافية تؤهل ربطهما معا والنظر إليهما كوحدة جغرافية واحدة. ويمكن ذكر مثال عن هذا النوع: مجموعة الصخور والجزر النرويجية "skjaergaard" التي تمتد تقريبا بطول السواحل النرويجية، وكذلك الأرخبيل الساحلي السعودي في منطقة البحر لأحمر والمعروف بأرخبيل فرسان.

أنظر كلا من: د. عمر سعد الله، القانون الدولي للحدود، الجزء الثاني، المرجع السابق، ص 169، وكذا: د. محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 116، وأيضاً: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 423، وكذا: د. أحمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية...، المرجع السابق، ص 304، الهامش.

(2) راجع كلا من: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 428، وكذا: *Jean Paul. Pancraccio. Op. Cit., P 96*

(3) والملاحظ هنا، أن د. محمد طلعت الغنيمي، في المرجع السابق، ص 116، ذكر بأن "معهد القانون الدولي كان أول من أولى الأرخبيلات اهتماماً جاداً فاقترح اعتبار مجموعة الجزر التي لا تتجاوز المسافة بين الواحدة والأخرى منها ضعف البحر الإقليمي وحدة واحدة هي الأرخبيل"، ويكون الفقيه الغنيمي قد أخطأ في التقدير في نسبته لمعهد القانون الدولي هذه الفكرة، لأن هذا الأخير لم يتناولها إلا عام 1928. والغريب أن د. الغنيمي لم يتعرض بتاتا للعلامة "الفاريز" ولا إلى جمعية القانون الدولي في ذلك الموضوع، وذكرهما في موضع آخر (ص 116) حين مناقشته لموضوع الجزيرة الاصطناعية.

ضعف عرض البحر الإقليمي، ويقاس هذا الأخير بخط مستقيم يصل بين أبعد الحدود الخارجية لأبعد الجزر التي تتكون المجموعة منها. ومع ذلك، فإن معهد القانون الدولي قد أغفل - وعلى غرار مشروع "الفاريز" - تحديد طبيعة المياه الواقعة خلال جزر هذا الأرخبيل.⁽¹⁾

ومن جهتها، فقد أدرجت كلية حقوق جامعة هارفارد ضمن أبحاثها موضوع الأرخبيلات مفتتية أثر معهد القانون الدولي؛ ومما جاء في المادة (7) من مشروعها المقدم عام 1929، أن الأرخبيلات لا تتمتع بقواعد خاصة في مجال قياس البحر الإقليمي ما لم تكن الجزر الواقعة على الحد الخارجي للمجموعة قريبة من بعضها البعض بدرجة كافية تشكل معها بحر إقليمي واحداً، ويتحقق ذلك حيث تكون المسافة بين الجزر بعضها البعض في حدود ستة أميال بحرية.⁽²⁾

كما أن المعهد الأمريكي للقانون الدولي قد أشار إلى ذات الأحكام سالفه الذكر رغم أنه لم يقدم تعريفاً للأرخبيل؛ ويبدو أن لجنة الخبراء التي شكلها عصبة الأمم قد استرشدت بمشاريع المعاهد الدولية السابقة لاسيما هذا الأخير، وهذا في معرض تحضيرها لمختلف الأسئلة المطلوب الإجابة عنها من قبل حكومات الدول تمهيدا لعقد مؤتمر لاهاي لعام 1930. وقد كشفت إجابات الحكومات أن طائفة من الدول لا تعترف بالمفهوم الجديد للأرخبيل كلية، وأن طائفة منها تقبل به بشرط ألا تبعد الجزر المكونة للأرخبيل عن بعضها البعض بمسافة معينة.⁽³⁾ ومع ذلك، فقد دلت أعمال المؤتمر على عدم وجود اتفاق بالمرّة حول فكرة الأرخبيلات لاختلاف الدول حول عرض البحر الإقليمي من جهة، وحول طبيعة المياه التي تحتجزها الخطوط المستقيمة بين هذه الجزر من جهة أخرى، ومن ثم، فقد خلا مشروع اتفاقية لاهاي حول البحر الإقليمي من نص يحدد للأرخبيل ملامحه القانونية.⁽⁴⁾

أما عن لجنة القانون الدولي، فالظاهر أن مقررها - الفقيه "فرانسوا" - قد استهدى في تقريره الأول والثاني بأعمال اللجنة الفرعية الثانية لمؤتمر تقنين لاهاي، فذكر في المادة (10) من مشروع الأول لنظام البحر الإقليمي المقدم إلى اللجنة عام 1952، أنه سواء كان الأرخبيل محيطيا أو ساحليا، فإن خط الأميال العشرة يؤخذ كأساس لقياس حدود البحر الإقليمي في اتجاه أعالي البحار، وتعتبر المياه المحجوزة داخل مجموعة الجزر من المياه الداخلية. ثم أعد مقرر اللجنة تقريرا ثالثا جاءت المادة (12) منه لتعرف الأرخبيل بأنه "يتكون من ثلاث جزر أو أكثر ويحتوي رقعة من مياه البحر لا

(1) أنظر: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 428، وكذا: Jean Paul. Pancraccio. Op.Cit., P 96

(2) أنظر د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 428.

(3) ومن الدول التي رفضت في إجاباتها على أسئلة اللجنة التحضيرية معاملة الجزر التي يتكون منها الأرخبيل كوحدة قائمة بذاتها يمكن ذكر: الهند، بريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية، أما الدول الأخرى، فقد انقسمت فيما بينها بخصوص مسافة المياه الفاصلة بين هذه الجزر، فيما إذا كانت ضعف عرض البحر الإقليمي أو غير ذلك. راجع كلا من: د. محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 117، وكذا: Jean Paul. Pancraccio. Op.Cit., P 97 وأيضا: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 429.

(4) راجع: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 430.

تجاوز - عندما تربط بخطوط مستقيمة - خمسة أميال طولا، وإن كان يمكن أن يصل طول الخط الواحد إلى عشرة أميال¹، وأضافت المادة (12) بأن يقاس البحر الإقليمي من تلك الخطوط المستقيمة، وتعتبر المياه المحصورة بهذا الخطوط والموجودة داخلها من المياه الداخلية.⁽¹⁾

والظاهر أن مشروع مقرر لجنة القانون الدولي - لاسيما ما ورد في المادة (12) منه - لم يكن محل إجماع وقبول من طرف أعضاء اللجنة؛ وقد انتهت هذه الأخيرة من مختلف مناقشاتها له إلى قبول اقتراح آخر ورد عن مقررهما يقضي بتفويض مؤتمر جنيف للقيام بتقدير الأحكام التي تناسب موضوع الأرخبيلات على أساس أن الوقت المتاح للجنة لم يعد كافيا، وأنها، ورغم اقتناعها بأهمية الموضوع، إلا أنها تفتقر إلى المعلومات التي يقدمها أهل الخبرة في هذا المجال. وبذلك، تكون لجنة القانون الدولي قد فشلت في إعداد قواعد ونصوص تحكم وضع الأرخبيلات إذ جاء مشروعها النهائي المقدم عام 1956 خاليا من نص يحكمها، عدا من تلك الأحكام التي تضمنتها المادة (10) من مشروعها وتخص وضعية الجزر المنفردة.⁽²⁾

وعلى الرغم من فشل لجنة القانون الدولي في إقرار حكم يخص وضع الأرخبيلات في عملية التدوين التي عمدت إليها، إلا أن ذلك لم يكن ليمنع من وجود بعض المعالم القانونية التي سبق وجودها جهود اللجنة، سواء من قبل القضاء أو العمل الدوليين.

ذلك أنه قد سنحت لمحكمة العدل الدولية فرصة تسليط الضوء على الأرخبيل وكان لزاما عليها أن تحدد خصائصه الجغرافية والقانونية بغية التمكن من رسم خطوط الأساس المستقيمة لتحديده، وهذا عند بحثها النزاع في قضية المصائد الإنجلو نرويجية عام 1951. وبالرغم من أن التعاريف والتجاويف التي ميزت الساحل النرويجي لم تجعل منه أكثر من أرخبيل ساحلي لا محيطي، إلا أن المحكمة استطاعت خط عدد من المقاييس القانونية التي تمكن من تعريف الأرخبيل عموما، ومن رسم خطوط أساسه المستقيمة. ومما جاء في حكم المحكمة، أن ثمة ضوابط يتعين مراعاتها وهي:

- أن تؤخذ خطوط الأساس المستقيمة من النقاط الملائمة.
- أن تكون المياه المحصورة بهذه الخطوط مرتبطة باليابسة بدرجة كافية على نحو يبرر إخضاعها لنظام المياه الداخلية.
- ألا تنحرف الدولة الساحلية عند رسمها لهذه الخطوط عن الإتجاه العام لسواحلها.

⁽¹⁾ راجع فيما ذكر أعلاه كلا من: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 174، وكذا: د. محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 117، وأيضا: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 430 و 431.

⁽²⁾ أنظر: د. محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 117، وكذا: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 431.

- يجوز الإعتداد بالمصالح الإقتصادية في المنطقة ذاتها إذا شهد الإستعمال الطويل بحقيقة هذه المصالح وأهميتها. (1)

وعلى الرغم من أن حكم المحكمة في القضية المشار إليها كان بداية تقنين طريقة رسم خطوط الأساس المستقيمة، إلا أن ذلك لم يمنع من ظهور بعض المبادئ في حكمها بما يُمكن من تطبيقها كذلك على الأرخيبيل المحيطي بعد تعديل جوانبها بما يتفق مع وضعية هذا الأخير. ومع ذلك، فإن لجنة القانون الدولي لم تتضمن أحكاماً للأرخيبيل على الأقل بالإعتماد على حكم المحكمة كما فعلت بخصوص موضوع المضائق الدولية حين اعتمدت بصورة كلية عليها في قضية مضيق كورفو.

أما عن العمل الدولي، فالملاحظ أن عدداً من الدول الأرخيبيلية من اغتتم شغور القانون الدولي من حكم يتضمن تنظيم الأرخيبيلات، فعمدت معه إلى تحريك آلتها التشريعية لتقرر بموجب قوانينها، وبصورة انفرادية كذلك، كيفية تحديد أرخبيلاتها والمدى الذي تصل إليه خطوط الأساس التي استعملتها هذه الدول بالإعتماد على حكم محكمة العدل الدولية في قضية المصائد الانجلو نرويجية. فقد أعلنت الفلبين أولاً، عام 1955 متبوعة بأندونيسيا عام 1957 ثانياً، تطبيقهما لطريقة خطوط الأساس المستقيمة (2) مقيسة من أبعد الجزر المشكّلة للأرخيبيل. وقد تلا هذين العاملين الانفراديين، أعمال إنفرادية أخرى مماثلة لدول أرخبيلية حديثة الاستقلال وغيرها مثل: *Cap vert*، جزر القمر *Les Comores*، كوبا، فيجي، جزر سليمان *Les îles Salomon*، مالديف، موريس، ساوتومي وبرنسيبي *Saotomé et principe*. (3)

لقد أدت هذه الأعمال الانفرادية، لاسيما من طرف الفلبين وإندونيسيا، إلى إظهار صورة جديدة من المعالم الجغرافية لأقاليم الدول لم تكن مسبوقة في عمل الدول، وهذا بالنظر إلى شساعة وترامي الجزر المؤلفة لهاتين الدولتين الكبيرتين، بحيث أظهرت طريقة قياس بحرهما الإقليمي وربط هذه الجزر بعضها ببعض والماء يتخللها من كل جانب، كما لو كانت دولة على الماء أو قطعة من البحر لها كيان سياسي واجتماعي واقتصادي. (4)

(1) راجع: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 432.

(2) بالنسبة إلى الفلبين، فقد أوضحت موقفها هذا بمذكرة مقدمة من طرف وزير خارجيتها إلى الأمانة العامة للأمم المتحدة بتاريخ 1955/12/12 اعتبرت فيها الجزر المكونة لأرخبيلها، و بعض النظر عن عرضها واتجاهها، من مستلزمات إقليمها القاري وتكون جزءاً من المياه الوطنية أو الداخلية الخاضعة لسيادة الفلبين المانعة. أما عن إندونيسيا، فقد أعلنت ذلك بموجب قانونها الصادر في 1957/12/13. أنظر: د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 439، 440، الهامش، وكذا:

Yahia Bacha. «Droit international public spécial». OPU/1983. p36.

(3) *Jean Paul. Pancraccio. Op.Cit., P 97*

(4) ويتألف الأرخيبيل الفلبيني من 7 آلاف جزيرة، أما الأرخيبيل الإندونيسي، فهو يتشكل من 6 آلاف جزيرة مترامية على مساحة 3000 كلم²، ومن الفقهاء من شبه واقع هذه الأرخيبيلات بالبنديقية، أين يكون العنصر الرئيسي هو الماء والاستثناء هو اليابسة. راجع:

Jean Paul. Pancraccio. Op.Cit., P 97

وأمام جملة هذه المعطيات - قضاء محكمة العدل الدولية، العمل الدولي، ولجنة القانون الدولي- كان على المؤتمر الأول لقانون البحار المنعقد بجنيف عام 1958 أن يواجه هذه المعضلة وأن يجد لها حلاً ضمن نصوص اتفاقية البحر الإقليمي. ومع ذلك، فإن الدول الغالبة في هذا المؤتمر لم تستغ هذه المعطيات الجديدة بالنظر إلى ما كان مستقراً في عملها من أحكام تتمثل في التعامل مع حالة الجزر بصورتها المنفردة فيحسب البحر الإقليمي لكل منها على حدة. وقد ميز المؤتمر اتجاهات غالبية لبعض الدول مثل بريطانيا التي أيدت فكرة لجنة القانون الدولي باعتبار أن مشكلة الأرخيبيل معقدة، وهي تزداد تعقيداً أكثر وتؤدي إلى نتائج غير مقبولة عندما يتعلق الأمر بأرخيبيل محيطي تنتشر فيه الجزر إلى مسافات مترامية ويؤدي قفلها بخط مستقيم إلى احتواء قطاع هائل من المياه. كما ذكرت الولايات المتحدة الأمريكية بأن معاملة مجموعة من الجزر باعتبارها أرخبيلاً ويمتد حولها حزام من البحر الإقليمي بعرض 12 ميلاً بحرياً في اتجاه أعالي البحار، فإن أجزاءً كبيرة من المياه البحرية التي كانت مستخدمة في الملاحة الدولية قبل قفل الأرخيبيل بالخطوط المستقيمة، تنسخ في هذه الحالة عن أعالي البحار وتخضع لنظام البحر الإقليمي أو المياه الداخلية.⁽¹⁾

وقد دافعت الدول الأرخيبيلية آنذاك، وهي الفلبين وإندونيسيا عن موقفهما محولتين تبرير مسلكهما الأحادي في رسم خطوط الأساس المستقيمة. كما أن مجمل فكريتهما كان يدور حول مسائل تتعلق بإقليم الدولة والسيادة لا بمسائل التحديد البحري. فالأرخيبيل في الواقع - وبغض النظر عن طريقة تحديده - هو إقليم لدولة موحدة متكاملة، وضروري لوحدة الأمة واستقرارها السياسي والاقتصادي؛ وبغير الربط بين أجزاء هذا الإقليم، فإن أجزاءً من أعالي البحار قد تتخلله، وهي من شأنها أن تهدد أمن الدولة، ومن الصعوبة أن تهيمن الدولة على أرخبيلها وفق رقابة فعالة وحماية ناجعة إذا لم تتمكن من ربطه ببعضه ببعض، ثم أنه ليس من المعقول أن تتخذ السفن الحربية من مياه الأرخيبيل مسرحاً لعملياتها العسكرية ومناوراتها، وأن تغوص تحتها بدون إذن من الدولة بحجة اتساع المياه التي تفصل الجزر عن بعضها البعض؛ وتزداد خطورة الوضع بالتهديد الخارجي الذي تتعرض له جزر الأرخيبيل إذا ترتب عليه قطع الاتصال بينها وعزلها عن بعضها. كذلك، فإن إدارة الدولة الأرخيبيلية لكافة شؤون إقليمها وتنفيذ لوائحها الصحية والرقابة المالية والجمركية والهجرة لا يستقيم من دون أن تتصل معالم الأرخيبيل وجزره لتشكيل وحدة واحدة متكاملة.⁽²⁾

⁽¹⁾ راجع د. عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 438.

⁽²⁾ راجع أقوال مندوب كل من الفلبين وإندونيسيا في المؤتمر الأول في: المرجع السابق، ص 440. وقد ذهب مندوب الفلبين إلى المؤتمر إلى أبعد من ذلك في الجلسة العلنية للجنة الثانية للمؤتمر المنعقدة بتاريخ 7 مارس 1958، حيث ذكر بأن الفلبين تشكل وحدة إقليمية، كما أن المياه الواقعة بين جزرها تشكل قطعاً من هذه الوحدة، وإذا كان بإمكان بعض الدول أن تتحكم في مجالها البحرية، فإنه في المقابل، فإن وحدة الفلبين ستتحطم، وستفقد كذلك استقلالها. أنظر: Jean Paul. Pancraccio. Op.Cit., P 98

ومجمل القول عن الأرخبيلات في المؤتمر الأول، أن موقف الدول الأرخبية كان ضعيفا غير مآزر بأغلبية عددية في مواجهة رفض بريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية. ولذلك جاءت اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة خالية هي الأخرى من أحكام تنظمها أو تعترف بها على الأقل، عدا تلك النصوص التي كرست مفاهيم سابقة، كالمادة (3) منها المتعلقة برسم خط الأساس للبحر الإقليمي المعتاد، أو المادة (4) المتعلقة برسم خطوط الأساس المستقيمة بالنسبة للبحار الإقليمية المتعرجة والتي استوحاها المؤتمر من حكم المحكمة في قضية المصائد الأنجلو نرويجية، بل وأكثر من ذلك، أن ظهر في هذه الاتفاقية ما يفيد عدم تقبل فكرة الأرخبيل بتاتا، مثل ما ورد في المادة (10) و(11) اللتين تعاملتا مع الجزيرة في صورتها المنفردة.

وأما عن المؤتمر الثالث حول قانون البحار، فقد ميّزه حضور عدد من الدول الأرخبية حديثة الميلاد عقب مؤتمر جنيف، ولم تعد الفلبين وإندونيسيا الدولتين الوحيدتين المطالبتين بتكريس معالم الأرخبيل الجديدة. وقد كشفت لجنة قيعان البحار عن وجود اتجاهين رئيسيين في موضوع الأرخبيل المحيطي، كما أن نقاط الخلاف الرئيسي كانت تدور حول عدد من الموضوعات: تعريف الأرخبيل، وما هي الاعتبارات التي يجب أن تتوفر حتى تعتبر مجموعة من الجزر أرخبيلًا؟ وكيف يقاس الأرخبيل؟ فالدول الأرخبية تتمسك باستخدام الخطوط المستقيمة لتحديد مياه الأرخبيل بأقل قيود ممكنة، بينما تتشدد الدول الأخرى بقصد التضييق في مساحة مياه الأرخبيل.⁽¹⁾

فأما الإتجاه الأول، فهو اتجاه الدول الأرخبية، وقد ظهر في الإقتراح الذي تقدمت به في 1973/08/06، كلٌّ من إندونيسيا، الفلبين، موريس وفيجي إلى لجنة الاستخدامات السلمية لقيعان البحار⁽²⁾؛ ويتلخص مشروع هذه الدول في عدد من المسائل. فبالنسبة إلى تعريف الأرخبيل، فقد جاء في مشروع هذه الدول أنه مجموعة من الجزر والتضاريس الطبيعية الأخرى التي تكون وثيقة الترابط فيما بينها، بحيث تشكل هذه الجزر مع التضاريس الجغرافية الأخرى، كيانا جغرافيا واقتصاديا وسياسيا قائما بذاته، أو التي تكون من الوجهة التاريخية قد اعتبرت كذلك.

وتحدد مياه الأرخبيل برسم خطوط أساس مستقيمة بين أقصى النقاط الخارجية للجزر دون التقيد بأي قيد بشأن هذا الطول الذي تمتد إليه تلك الخطوط، كما لا يضع المشروع قيودا على ما تضمنه تلك الخطوط من مياه.

(1) راجع: د. محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 118.

(2) والملاحظ فقهاً، أن هذه الدول بمشروعها المذكور أعلاه، تكون بذلك قد بلورت معالم هذا الاتجاه. ومع ذلك، فإن أول طرح لحتوى هذا المشروع كان من قبل السفير الفيجي أمام هذه اللجنة في 22 جويلية 1971، وقد دُرُس هذا المشروع نفسه فيما بعد ضمن المشاريع التي تقدمت بها هذه الدول أمام المؤتمر الثالث. أنظر:

Michel.Voelckel. " OÙ en est le « Compromis Archipelagique »." *Annuaire du droit de la mer* 1998. Tome III. Op.Cit., P53.

وفيما يخص نظام الملاحة في الأرخبيل، فقد سمح مشروع هذه الدول للسفن الأجنبية بحق المرور البري، ولكنه أخضعه للتشريع المحلي الذي تصدره الدولة الأرخبيلية، وهذه الأخيرة الحق كذلك، في تحديد ممرات للسفن الأجنبية داخل الأرخبيل لممارسة حق المرور البري؛ كما ضيق المشروع من نطاق أعمال المرور البري بأن لم يتضمن ما يفيد إمكانية التوقف والرسو في حالة الضرورة أو القوة القاهرة، ثم أنه يخول للدولة الأرخبيلية أن تمنع مرور السفن الحربية إذا لم تحترم لوائح وتعليمات هذه الدولة التي حولها المشروع كذلك إمكانية قفل هذه الممرات للمدة التي تحددها بناءً على تقديرات تعود إليها وتراها مناسبة.⁽¹⁾

أما عن الاتجاه الثاني، وقد وسمه الفقه باتجاه الدول البحرية الكبرى⁽²⁾، فقد كان في الحقيقة متجسداً في المشروع الذي اقترحه بريطانيا، وتتلخص أهم النقاط المدرجة فيه في أنه أولاً، لم يعبأ في تعريف الأرخبيل بالاعتبارات السياسية والاقتصادية والجغرافية، بل يستند على الاعتبارات "الرقمية" المبنية على تعداد الجزر وعلى خطوط الأساس وكيفية رسمها بصورتها التجريدية، وهو لذلك، قد سمي بالاتجاه "الرقمي" كما سمي الأول بالاتجاه "النوعي".⁽³⁾

ويتلخص المشروع البريطاني في أن الأرخبيل هو فقط، ذلك الذي يتكون من ثلاث جزر فما أكثر، وأنه بالإمكان رسم محيط للأرخبيل من مجموعة من الخطوط المستقيمة المقيسة من أبعد النقاط لأبعد الجزر، بشرط ألا يزيد طول الخط المستقيم على 48 ميلاً بحرياً، وألا يقع داخل الخط إقليم دولة أخرى؛ كما لا تحتسب الشعاب كنقاط نهاية لخط القاعدة، وألا تتجاوز مساحة المياه التي يحتويها الأرخبيل 5 مرات مساحة اليابسة التي يتكون منها الأرخبيل. وللسفن الأجنبية حق المرور البري في مياه الأرخبيل بالقدر نفسه الذي تمارسه السفن في البحر الإقليمي المعتاد، وتمتع السفن في مضائق الأرخبيل بحق المرور العابر الممارس في المضائق الدولية كذلك.⁽⁴⁾

وعند انعقاد الدورة الثانية للمؤتمر الثالث بكاركاس عام 1974، وأظهرت الغالبية من الدول خلالها تأييدها لنظرية الأرخبيل واعترافها بها كواقع ينبغي للمؤتمر أن يضع له القواعد الموضوعية

⁽¹⁾ ورد المشروع المشترك لهذه الدول في الوثيقة: (A/AC.138/SC.II/L.48). راجع بشأن ما جاء فيها كلا من: د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 441 و 442، وكذا: د.طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 120، وأيضاً: د.إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 175، وأيضاً: *Op.Cit.*, P53. *Michel.Voelckel.* " OÙ en est le « Compromis Archipélagique »." ⁽²⁾ أنظر: د.محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 122.

⁽³⁾ *V* : *Michel.Voelckel.* " OÙ en est le « Compromis Archipélagique »." *Op.Cit.*, P53.

⁽⁴⁾ وقد ورد مشروع بريطانيا إلى ذات اللجنة في وثيقة: (A/AC.138/SC.II/L.44). راجع بخصوص محتوى هذا المشروع في: د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 444، وكذا: د.محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 122 و 123، وكلا من: *Michel.Voelckel.* " OÙ en est le « Compromis Archipélagique »." *Op.Cit.*, P53, 54 ; et *Jean Paul.Pancrazio.* *Op.Cit.*, P 99.

الملائمة، إحتدم النقاش بين الدول في عدد من المسائل، وكانت أن ظهرت إزاء ذلك اتجاهات مختلفة كذلك.

فقد تميزت أشغال المؤتمر الثالث في هذه الدورة بظهور الإتجاهين التقليديين أولاً، وذلك حينما عاودت الدول الأرخيبيلية: إندونيسيا، الفلبين، فيجي وموريس طرح مشروعها المشترك بمختلف نقاطه وعناصره⁽¹⁾ بالصورة التي قُدِّمَ فيها إلى لجنة الاستخدامات السلمية لقيعان البحار، وتقدمت بريطانيا بإعادة طرح مشروعها كذلك في هذه الدورة وبنفس المحتوى الذي ورد في مشروعها السابق، وقد أيدتها فيه كل من اليابان التي رأت بأن مصالح الجماعة الدولية يجب توفيقها مع مصالح الدول الأجنبية، كما ذكرت باكستان بأن حق المرور البريء يعتبر نظاماً قانونياً كافياً للملاحة في المياه الأرخيبيلية بشرط أن توضع معايير تسهل المرور لسفن كل الدول.⁽²⁾

ومع ذلك، فقد ظهرت خلال هذه الدورة اتجاهات أخرى مقابلة ميزها اتجاه ثلاث دول اشتراكية هي: بلغاريا، بولونيا وألمانيا الديمقراطية، حين تقدمت بمشروع مشترك إلى اللجنة الثانية للمؤتمر، وقد انطوى مشروعها هذا على تعديل للمشروع الذي اقترحتة الدول الأرخيبيلية من نواحي عدة، تتلخص في تركيزه على أعمال نظام المرور الحرّ في أجزاء المياه الأرخيبيلية التي تقع فيها عادة أقصر الطرق البحرية المستعملة في الملاحة بين جزئين من أعالي البحار، كما حرص هذا المشروع على أن تخضع السفن الأجنبية عموماً بما فيها الحربية أثناء ممارستها لهذا المرور، إلى اللوائح التي تقرها الدولة الأرخيبيلية، وتمتنع السفن الحربية بوجه خاص، عن أي أعمال أو مناورات أو تدريبات بالأسلحة، أو إطلاق أي طائرة من على متنها؛ وفي المقابل، فليس للدولة الأرخيبيلية أن توقف هذا المرور في مياهها الإقليمية، ولا أن تمارس عملاً يؤدي إلى عرقلة. وبوجه عام، فقد تصور المشروع الثلاثي أبعاد المرور العابر كما هو مرسوم في المضائق الدولية، ثم هو لم يشر على أية حال، إلى المرور البريء بتاتا حتى في تلك الممرات التي استبعدها هذا المشروع من نطاق المرور العابر في الأرخيبيل.⁽³⁾

و قد ظهر في مقابل ما سبق، اتجاه آخر تزعمته كندا، شيلي، نيوزلندا، النرويج، الهند، إيسلندا في مشروع مشترك لا يفرق بين الدولة الأرخيبيلية التي يتركز إقليمها بأكمله على أرخبيل، وبين الدولة القارية التي يعتبر جزءاً من إقليمها أرخبيل ساحلي. وقد حصر مشروع هذه الدول طرق

⁽¹⁾ وثيقة: (A/Conf.62/C.2/L.49) بتاريخ 09 أوت 1974. أنظر كلام من:

-Michel.Voelckel. " Oû en est le « Compromis Archipelagique »." *Op.Cit.*, P53

-T.Treves. *Op.Cit.* P792.

وكذا: د.عوض المر، المرجع السابق، ص445.

⁽²⁾ راجع: د.عوض المر، المرجع السابق، ص451.

⁽³⁾ وثيقة: (A/Conf.62/C.2/L.52). راجع كلام من:

د.محمد عوض المر، المرجع السابق، ص448، وكذا: T.Treves. *Op.Cit.* P794

رسم خطوط الأساس وفق صور ثلاث: الصورة التقليدية، وهي المستوحاة من حكم محكمة العدل الدولية في قضية المصائد الأنجلو نرويجية في حالة ما إذا كان الساحل شديد التقرب وبه تعرجات كثيرة، إذ يُعمل في حالته برسم خطوط الأساس المستقيمة من أبعد النقاط على أبعد الجزر والتتوءات الصخرية، وتكون المياه الواقعة داخل هذه الخطوط مياهاً داخلية. أما الصورة الثانية، فهي تتعلق بالدولة الأرخيبيلية المحيطية؛ وقد حوّل المشروع رسم خطوط أساس مستقيمة محيطية أيضاً من أبعد الجزر، وتعتبر المياه المحصورة في مياهاها خاضعة لسيادتها، ويُعمل فيها بنظام المرور البري فقط. وأما الصورة الثالثة، فهي تتعلق بالدولة القارية التي تشتمل على أرخبيل ساحلي كجزء منها، والملاحظ أن المشروع يسوّي بينها وبين الأرخيبيل المحيطي من خلال حصرها بخط أساس مستقيم يجعل من المياه الواقعة داخله مياهاً إقليمية يُعمل فيها أيضاً بنظام المرور البري فقط. (1)

والملاحظ هنا، أن المشروع السداسي المذكور قد أيدته فرنسا والبيرو، كما وعارضته الجزائر بشدة على اعتبار أن المصالح المشروعة للدولة الأرخيبيلية هي وحدها التي ينبغي وضعها في الاعتبار، وأن الدول الأرخيبيلية هي تلك التي يكون إقليمها بأكمله مكون من الجزر، أما الدول القارية التي تحوز مجموعة من الجزر فلا تعتبر دولا أرخبيلية، ولا يجوز أن تستغل أغراضها الجغرافية لتقتطع لنفسها المزيد من المياه البحرية وتنتقص بالتالي، من المنطقة الدولية التي تعد ثروتها ميراثاً مشتركاً للإنسانية؛ وليس من المقبول - بأية حال - أن تكون سيادة الدولة على الجزر البعيدة عن سواحلها مدخلا لحقوق مغالى فيها، بل إن تطبيق القواعد التي تحكم الدول الأرخيبيلية على الدول القارية التي تتبعها مجموعة من جزر بعيدة عن سواحلها سيؤدي إلى قفل بعض البحار شبه المغلقة كبحر إيجيه. (2)

ومهما يكن من أمر الاتجاهات التي طبعت أشغال المؤتمر الثالث، فإن هذا الأخير قد اتجه إلى محاولة التوفيق بينها في شأن الوضع القانوني للأرخبيلات من حيث بيان طريقة تحديدها ونظامها القانوني وحقوق وواجبات الدول الأرخيبيلية والالتزامات المفروضة على السفن والطائرات المارة عبر أو فوق المياه الأرخيبيلية.

وإذا كانت قد سبقت الإشارة إلى تعريف الأرخيبيل كما أورده المادة (46) من الإتفاقية العامة، (3) فقد جاءت المادة (47) منها لتقرر كيفية تحديده ورسم خطوط أساسه المستقيمة، فنصت على أنه: « يَجُوزُ لِلدَّوْلَةِ الأَرخِيبِليَّةِ أَنْ تُرَسِّمَ حُطُوطَ أَسَاسٍ أَرخِيبِليَّةٍ مُسْتَقِمةٍ تُربِطُ بَيْنَ أْبْعَدِ

(1) وثيقة: (A/Conf.62/C.2/L.4). راجع: د. محمد عوض المر، المرجع السابق، ص 450.

(2) أنظر هذا المقتطف في: المرجع السابق، ص 450.

(3) وقد سبقت الإشارة إلى هذا التعريف، وللإشارة، فإن المؤتمر الثالث استوحاه من نص المادة الثالثة من المشروع المشترك للدول الأرخيبيلية المقدم في 9 أوت 1974 وقد سبقت الإشارة إلى ذلك. أنظر ص 730 من هذه الأطروحة، وانظر كذلك: د. محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 125.

النقاط في أبعد الجزر وبين الشعاب المتقطعة الإنغمار في الأرخبيل بشرط أن تضم هذه الخطوط الأساسية الجزر الرئيسية وقطاعاً تتراوح فيه نسبة مساحة المياه إلى مساحة اليابسة بما فيها الحلقات المرجانية ما بين 1 إلى 1 و 9 إلى 1». وتضيف الفقرة الثانية من نفس المادة بأنه: «لا يتجاوز طول خطوط الأساس هذه 100 ميل بحري، إلا أنه يجوز أن تتجاوز هذا الطول نسبة أقصاها 3 في المائة من مجموع عدد خطوط الأساس التي تضم أرخبيلاً ما وذلك حتى طول أقصاه 125 ميلاً بحرياً».

ومعنى هذه الأحكام أن طريقة قياس الأرخبيل تستلزم الشروط التالية :

- أن تستعمل في عملية تحديد الأرخبيل، طريقة خطوط الأساس المستقيمة التي تصل بين الحواف الخارجية لأبعد الجزر و بين الشعاب المتقطعة الإنغمار.
- أن تضم خطوط الأساس المستقيمة هذه، الجزر الرئيسية التي يتكون منها الأرخبيل. وهنا، يجدر التساؤل عن وضع الجزر غير الرئيسية، وما هو معيار معرفة الجزر الرئيسية من غيرها؟ والراجح عندي أنها تخضع لاعتبارات اجتماعية واقتصادية بحسب ما جاء في تعريف المادة (46) من الإتفاقية العامة.
- يجب ألا تقل مساحة المياه المحصورة داخل خطوط الأساس المستقيمة مقارنة بمساحة اليابسة المشكّلة للأرخبيل عن نسبة واحد مقابل واحد، بمعنى أن تكون المياه واليابسة متساويتين في المساحة كحد أدنى لتفادي الإضرار بالدولة الأرخبيلية من تقليل نسبة مياهها الداخلية التي يجب على الأقل، أن تكون مساوية لمساحة يابستها؛ وفي المقابل، فإنه يجب ألا تتجاوز نسبة هذه المياه تسعة أضعاف مساحة اليابسة تفادياً لمغالاة الدولة الأرخبيلية في بسط سيادتها على مساحات شاسعة من مياه البحر.
- لا يمكن للدولة الأرخبيلية أن تمدّ خطوط الأساس المستقيمة - كل خط على حدة - لمسافة تتجاوز 100 ميل بحري كقاعدة عامة. على أنه يجوز - في حالة ظروف مبررة - أن تمدد هذه الدولة خطوط أساس تقدرها وتختارها ضمن مجموعة خطوط الأساس ككل، بشرط ألا تتجاوز هذه الدولة في اختيارها للخطوط التي ستمدها نسبة 3 % من مجموع خطوط الأساس التي رسمت بها أرخبيلها، وبشرط آخر أيضاً، وهو ألا تتجاوز هذه الخطوط التي اختارتها هذه الدولة لتمدها، مسافة 125 ميلاً بحرياً كحد أقصى.⁽¹⁾

(1) ولنضرب على ذلك مثالا. فإذا كان عدد خطوط الأساس المستقيمة التي تستخدمها إحدى الدول الأرخبيلية لتحديد أرخبيلها هو 100 خط، فإنه لا يجب أن يتجاوز كل خط من هذه الخطوط على حدة 100 ميل بحري. ومع ذلك، وكاستثناء، يجوز اختيار 3 خطوط من بينها على اعتبار أنها تمثل 3% من مجموع عدد خطوط الأساس كلها، فيجوز مدّ هذه الخطوط الثلاث إلى مسافة 125 ميلاً بحرياً كحد أقصى.

هذا، كما أنه لا يجوز أن ينحرف رسم خطوط الأساس عن الشكل العام للأرخبيل بالقدر الذي يكون معه ملحوظا، ولا ترسم هذه الخطوط من المرتفعات التي تنحصر عنها المياه عند الجزر وإليها ما لم تكن بنيت عليها منائر أو منشآت مماثلة تعلق دائما سطح البحر أو إذا كان المرتفع الذي تنحسر عنه المياه واقعا كليا أو جزئيا على مسافة من أقرب الجزر لا تتجاوز عرض البحر الإقليمي. وفيما يخص تطبيق هذه الخطوط، فإنه لا يجوز أن يكون هذا التطبيق بشكل يعزل البحر الإقليمي لدولة أخرى عن أعالي البحار أو عن منطقة إقتصادية خالصة. وفي حالة وقوع جزء من المياه الأرخبيلية لدولة أرخبيلية بين جزئين من دولة مجاورة وملاصقة مباشرة، فإن الحقوق القائمة وكذا جميع المصالح المشروعة الأخرى التي مارستها هذه الدولة الأخيرة تقليديا في هذه المياه وكذا جميع الحقوق المتفق عليها بين هاتين الدولتين تظل قائمة ومحترمة. (1)

وأما فيما يتعلق بالنظام القانوني للمياه الأرخبيلية، فإن سيادة الدولة الأرخبيلية تمتد إلى المياه التي تحصرها خطوط الأساس الأرخبيلية المرسومة وفقا للمادة (47) سالفه الذكر، وتُعرفُ بالتالي، بالمياه الأرخبيلية بصرف النظر عن عمقها وعن بعدها عن الساحل، هذه السيادة التي تمتد إلى الحيز الجوي فوق هذه المياه وإلى قاعها وإلى باطن أرضه.. (2)

وبعد استعراض المفاهيم القانونية للأرخبيل وخصائصه الجغرافية المميزة له عن المضائق، وكذا مسألة تحديد المياه المحصورة فيه، بقي أن أتعرض إلى بيان أنظمة مرور السفن في هذه المياه مقارنة مع ماتت دراسته فيما يتعلق بالمرور البري والعاير.

المطلب الثاني

أنظمة المرور في الأرخبيلات

لم تتضمن الإتفاقية العامة نصاً يشير إلى أعمال نظام جديد للمرور تمارسه السفن الأجنبية في المياه الأرخبيلية، وكل ما في الأمر، أن الإتفاقية حاولت إسقاط أنظمة المرور المقررة في المضائق على هاته المياه وهي نظام المرور البري ونظام المرور العابر مع اختلاف بسيط حسب ما يقتضيه اختلاف الحال، عند إسقاط هذين النظامين على المياه الأرخبيلية.

على أن الإتفاقية العامة، وفي الفقرة (4) المادة (49)، قد أكدت على مبدأ عام يخص نظام المرور في الممرات الأرخبيلية المقررة في الجزء الرابع، وهذا لخصوصية هذه المياه وتحديداتها حفاظا

راجع في شأن ما ذكر أعلاه: J.P.Pancracio. Op.Cit., P 99، وكذا: د.محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 126. و في هذا الإطار، فإني أتساءل بدوري، وعلى غرار الأستاذين: د.إبراهيم العناني في المرجع السابق، ص 176، و د.محمد طلعت الغنيمي في المرجع السابق أيضا، وفي نفس الصفحة، عن الإعتبارات التي دفعت إلى اعتماد مثل هذه المعايير في عملية تحديد الأرخبيل.

(1) الفقرات من: (3) إلى (8) من المادة (47) من الإتفاقية العامة.

(2) المادة (49) من الإتفاقية العامة.

على سيادة الدولة الأρχيلية، فقررت أن إعمال وممارسة أنظمة المرور هذه في المياه الأرخيلية يجب أن لا تمس وضع هذه المياه « بما في ذلك الممرات البحرية، ولا ممارسة الدولة الأرخيلية لسيادتها على هذه المياه وحيثها الجوي وقاعها وباطن أرضه والموارد الموجودة فيها »، وهو نص لم تتضمنه الإتفاقية العامة بخصوص المضائق الدولية، وهذا راجع طبعاً، لحساسية المياه الأرخيلية ومسألة تحديدها بالمقارنة مع المضائق المستخدمة للملاحة الدولية.

وبالرجوع إلى أحكام الجزء الرابع، نجد أنه قد قرر إعمال نظامين للمرور في المياه الأرخيلية على غرار ما هو مقرر في المضائق الدولية، وهما كما أسلفت، نظام المرور البري ونظام المرور العابر.

الفرع الأول

المرور البري في المياه الأرخيلية

كقاعدة عامة، فإن المرور الممارس عبر المياه الأرخيلية المحددة بخطوط الأساس الأرخيلية المشار إليها في المادة (48) هو المرور البري الذي تتمتع به سفن جميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، وهذا وفقاً لنص الفقرة الأولى من المادة (52).

على أن ما تجدر الإشارة إليه، أن إعمال نظام المرور البري في المضائق الدولية يكون في حالتين: حالة المضيق الذي يصل بين بحر إقليمي لدولة أجنبية وبين رقعة من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة، وحالة المضائق المستبعدة من نطاق تطبيق المرور العابر بغض النظر عن السبب الذي أدى إلى إستبعاد هذه المضائق من نطاق تطبيق هذا المرور.

وبالرجوع إلى نص المادة (52) من الإتفاقية العامة، نجد أنها تقر أن تتمتع سفن جميع الدول بحق المرور البري خلال المياه الأرخيلية هو في الحقيقة مرهون بمراعاة المادة (53) ودون الإخلال بالمادة (50).

فالمادة (53) التي تجب مراعاتها عند ممارسة المرور البري من قبل السفن الأجنبية، تتضمن أحكاماً تنظيم المرور العابر عبر المياه الأرخيلية وكذا الشروط التي، إذا توافرت، يكون ضرورياً معها إعمال نظام المرور العابر، وهي وجود ممرات بحرية عبر المياه الأرخيلية تحددها الدولة الأرخيلية. ويكون الإستنتاج بالتالي، أن الإتفاقية العامة قد سوّت بين إعمال نظام المرور البري في كل من المضائق والأرخيلات من حيث أن إعمال هذا النظام الأخير يجب أن يكون عند إستبعاد نظام المرور العابر من حيث التطبيق، بحيث يستبعد إعمال هذا النظام في حالة المضائق إذا تعلق الأمر بمضيق يصل بين رقعة من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة وبين رقعة أخرى من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة إلا إذا كان هذا المضيق مشكلاً بجزيرة تابعة للدولة المضائقية ويوجد في إتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار أو طريق في منطقة إقتصادية خالصة...، في حين فإن إعمال نظام

المرور البري في المياه الأرخيبيلية يكون في غير الممرات البحرية المخصصة للمرور العابر والمحددة من قبل الدولة الأرخيبيلية والتي تحتاز المياه الأرخيبيلية والبحر الإقليمي الملاصق وتشمل جميع طرق المرور العادية المستخدمة كطرق للملاحة... إلخ .

وأما فيما يخص المسألة الثانية التي جاءت بها الفقرة الأولى من المادة (52)، والمتعلقة بتمتع سفن جميع الدول بحق المرور البري في المياه الأرخيبيلية إنما يكون دون الإخلال بالمادة (50)، فإن هذه الأخيرة تنص على أنه: « يَجُوزُ لِلدَّوْلَةِ الأَرخِيبِيليةِ أَنْ تَرَسُمَ دَاخِلَ مِيَاهِهَا الأَرخِيبِيليةِ حُطُوطاً فَاصِلَةً لَتَعْيِينَ حُدُودِ مِيَاهِهَا الدَّاخِليةِ وَفَقاً لِلْمَوَادِّ 9 و 10 و 11 ». (1) فهذا النص غير وارد في مسألة تنظيم المرور البري في المضائق الدولية، وأراه هنا طبيعياً في خصوص المياه الأرخيبيلية، لأن فيه مراعاة لما يقتضيه إختلاف الحال بين المضيق والأرخبيل من حيث خصوصية هذا الأخير الجغرافية، بحيث يتعين على السفن الممارسة لحق المرور البري في المياه الأرخيبيلية أن تراعي الخطوط الفاصلة التي تحدد المياه الداخلية للدولة الأرخيبيلية، خاصة تلك المتعلقة بخطوط الأساس المرسومة في حالة مصاب الأهمار، الخلجان والموانئ، ولأن الإعتراف بحق المرور البري للسفن لا يقرر الإعتراف بحق المرور أو الدخول إلى المياه الداخلية، وقد رأينا ذلك فيما سبق.

هذا من جهة، ومن جهة أخرى تستطرد الفقرة الثانية من المادة (52) من الإتفاقية العامة نصها بأن: « لِلدَّوْلَةِ الأَرخِيبِيليةِ أَنْ تُوقِفَ مُوقْتاً، دُونَ التَّمْيِينِ، قَانُوناً أَوْ فِعْلاً، بَيْنَ السُّفُنِ الأَجْنِبيةِ، العَمَلِ بِالْمُرُورِ البريِّ لِّلسُّفُنِ الأَجْنِبيةِ فِي قِطَاعَاتِ مُحَدَّدَةٍ مِنْ مِيَاهِهَا الأَرخِيبِيليةِ إِذَا كَانَ هَذَا الإِيقَافُ ضَرُورِيّاً لِحِمَايةِ أَمْنِ تِلْكَ الدَّوْلَةِ. وَلَا يَبْدَأُ نَفَاذُ هَذَا الإِيقَافِ إِلاَّ بَعْدَ أَنْ يُعْلَنَ عَنْهُ الإِعْلَانُ الوَاجِبُ. »

فما تجدر الإشارة إليه في هذا الصدد، أن تنظيم المرور البري للسفن الأجنبية في المياه الأرخيبيلية جاء وفقاً للفرع الثالث من الجزء الثاني من الإتفاقية العامة وهو المتعلق بتنظيم المرور البري في البحر الإقليمي للدولة الساحلية، وهو فعلاً مانصت عليه الفقرة الأولى من المادة (52) (2)، بحيث يستفاد من ذلك أن تنظيم المرور البري في المياه الأرخيبيلية وكذا الإلتزامات الملقاة على عاتق السفن أثناء مرورها بهذه المياه هي نفسها إذا تعلق الأمر بالمرور البري في البحر الإقليمي للدولة الساحلية، وبالتالي، فالإتفاقية العامة لم تفرق بين الدولة الأرخيبيلية والدولة الساحلية من حيث تنظيم المرور البري، ويكون منطقياً - إذ ذاك - أن توقف الدولة الأرخيبيلية مؤقتاً، ودون تمييز قانوناً أو فعلاً بين السفن الأجنبية، العمل بالمرور البري للسفن الأجنبية في قطاعات محددة من مياهها الأرخيبيلية إذا

(1) وهي الأحكام الخاصة برسم خطوط الأساس في حالة مصاب الأهمار، الخلجان والموانئ.

(2) حيث تنص على أن: «...تَمَتَّعَ سَفُنُ جَمِيعِ الدُّوَلِ بِحَقِّ المُرُورِ البريِّ حِلالَ المِيَاهِ الأَرخِيبِيليةِ وَفَقاً لِلْفَرَعِ 3 مِنَ الجُزْءِ الثَّانِيِ. »

كان ذلك ضروريا لحماية أمن تلك الدولة، لكن شريطة ألا يبدأ نفاذ هذا الإيقاف إلا بعد أن يعلن عنه الإعلان الواجب.

على أن ما يلاحظ بشأن المرور البري وتطبيقه في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، أنه، وإن كان يعمل به وفقا للفرع الثالث من الجزء الثاني من الاتفاقية، إلا أن الفقرة (2) من المادة (45) من الاتفاقية العامة لا تعطي الحق للدولة المضائقية في إيقاف المرور البري خلال المضائق، ويحدوني التساؤل هنا، عن السبب الذي أُعطي بموجبه الحق للدولة الأرخيبيلية في إيقاف المرور البري خلال مياهها الأرخيبيلية، وحرمت الدولة المضائقية منه، رغم التشابه النسبي بين المضائق والأرخبيلات من حيث الخصائص الجغرافية، ومن حيث تطبيق النظامين فيهما: المرور البري والعابر.

الفرع الثاني

المرور العابر في المياه الأرخيبيلية

قبل البدء في استعراض محتوى هذا العنصر، أودّ أن أشير إلى أن هناك من الفقهاء من يفرق بين المرور العابر في المضائق الدولية وبين المرور في المياه الأرخيبيلية، بحيث يطلق على هذا الأخير مصطلح "المرور الأرخيبيلي"؛ في حين، فإن هناك من يسلم بنفس المرور في المنطقتين، وهذا باستعراض مجموعة الإلتزامات الملقاة على عاتق السفن وعلى الدولة سواء المضائقية أو الأرخيبيلية⁽¹⁾؛ أما عن الرأي الشخصي، فأفضل تركه إلى حين استعراض مقارنة هذا النظام في المنطقتين.

فكما أسلفت بالإشارة، فإن المرور في المياه الأرخيبيلية يتم كمبدأ عام، بإعمال نظام المرور البري؛ إلا أنه يجوز للدولة الأرخيبيلية أن تحدد ممرات بحرية.. مرور السفن الأجنبية مرورا "متواصلًا" و"سريعًا" خلال المياه الأرخيبيلية، وهو المرور الذي تتمتع به جميع السفن تجارية كانت أو غير تجارية أو حربية.⁽²⁾

وتنص الفقرة (3) من المادة (53) على أن « المرور في الممرات البحرية الأرخيبيلية هو أن تُمارس وفقًا لهذه الاتفاقية حقوق الملاحة والتخليق بالطريقة العادية لغرض وحيد هو المرور العابر المتواصل والسريع غير المعاق بين جزئ من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة وبين جزئ آخر من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة ».

فبمقارنة ماجاء في هذا النص من شروط لإضفاء صفة "العبور" على المرور في المياه الأرخيبيلية مقارنة مع تلك المتعلقة بالمضائق، نجد أن هذه الشروط متماثلة في كلتا المنطقتين. فالمرور لكي يكون

(1) راجع رأي كل من الأستاذين: Gilbert Guillaume. Op. Cit., P25، ود. إبراهيم الغناني، المرجع السابق، ص 181.

(2) الفقرتان: الأولى والثانية من المادة (53) من الاتفاقية العامة.

عابرا، وفي المنطقتين، ينبغي أن يكون متوصلا وسريعا من جهة، ومن جهة أخرى، لا تجوز إعاقته من طرف الدولتين المضائقية والأرخبيلية على السواء، وهو يتم في طريق بالنسبة إلى الدولة المضائقية، وفي ممرات بحرية بالنسبة للدولة الأرخبيلية، بين جزء من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة، وبين جزء آخر من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة، مما يدفع إلى القول بأن المرور العابر للسفن الحربية عبر المياه الأرخبيلية يتم، مثله مثل المرور في المضائق، دون اشتراط إذن أو ترخيص مسبق وهذا بصريح نص الفقرة (2) من المادة (53) الذي يقضي بأن تتمتع « جَمِيعُ السُّفُنِ.. فِي هَذِهِ الْمَمَرَاتِ الْبَحْرِيَّةِ.. بِحَقِّ الْمُرُورِ فِي الْمَمَرَاتِ الْبَحْرِيَّةِ الْأَرْخَبِيَّةِ»، هذا بالإضافة إلى أن العبارة التي وردت في الفقرة (3) من المادة (53) تؤكد أن المرور هو ممارسة حقوق الملاحة.. « بِالطَّرِيقَةِ الْعَادِيَّةِ»، مما يفيد أيضا، أنه يحق للغواصات أن تمر في الممرات الأرخبيلية غاطسة تماما مثلما هو شأنها في المرور العابر عبر المضائق.

على أنه، ونظرا لخصوصية المياه الأرخبيلية من الناحية الجغرافية وإختلافها بعض الشيء عن المضائق، فقد أضافت الإتفاقية العامة بعض التفاصيل والإضافات فيما يتعلق بالممرات البحرية الأرخبيلية، فقررت بأن هذه الممرات ينبغي أن تتجاوز المياه الأرخبيلية والبحر الإقليمي الملاصق، وتشمل جميع طرق المرور العادية المستخدمة كطرق للملاحة الدولية خلال المياه الأرخبيلية، وتشمل داخل هذه الطرق، جميع القنوات الملاحية العادية شريطة ألا يكون من الضروري إنشاء طرق جديدة تماثلها في الملازمة بين نفس نقطتي الدخول أو الخروج.⁽¹⁾

هذا، وتحدد الدولة الأرخبيلية هذه الممرات البحرية بسلسلة خطوط محورية متواصلة من نقاط دخول طرق المرور إلى نقاط الخروج منها، وعلى السفن المارة في هذه الممرات أن لا تنحرف أكثر من 25 ميلا بحريا إلى أي من جانبي هذه الخطوط المحورية أثناء مرورها، بشرط ألا تسير هذه السفن على مسافة يزيد قريبا إلى الشاطئ على 10 في المائة من المسافة بين أقرب النقاط على الجزر المشاطئة للممر البحري.⁽²⁾

ومن جهة أخرى، وعلى غرار الدولة المضائقية، أعطت الإتفاقية العامة للدولة الأرخبيلية إزاء تعيين الممرات البحرية، الحق في أن تقرر أيضا، نظما لتقسيم حركة المرور لتأمين سلامة مرور السفن خلال القنوات الضيقة في تلك الممرات البحرية، وكذا الحق في إحلال ممرات بحرية أخرى ونظم أخرى لتقسيم حركة المرور محل أي من الممرات البحرية أو النظم التي كانت قد عينتها أو قررتها من قبل إذا اقتضت الظروف ذلك وبعد أن تعلن عن قرارها الإعلان الواجب، مع وجوب مطابقة هذه الممرات وهذه النظم الجديدة مع الأنظمة الدولية المقبولة عموما.

(1) الفقرة (4) من المادة (53) من الإتفاقية العامة.

(2) الفقرة (5) من المادة (53) من الإتفاقية العامة.

كما أن ما قيل عن الدولة المضائقية حول مدى الحق الذي منحها إياه الإتفاقية العامة عند تعيينها ممرات بحرية أو تقريرها نظم تقسيم حركة المرور، يقال أيضا عن الدولة الأرخيبيلية. ذلك أن الإتفاقية العامة قد قيدت حق هذه الأخيرة كذلك، وعند تعيينها أو تقريرها هذه الممرات البحرية أو النظم أو إستبدالها، بوجوب إحالة مقترحاتها إلى المنظمة الدولية المختصة⁽¹⁾ بغية اعتمادها. على أن ليس لهذه الأخيرة أن تعتمد من هذه الممرات البحرية أو هذه النظم التي سبقت الإشارة إليها إلا ما يتم الإتفاق عليه مع الدولة الأرخيبيلية، ويجوز بعد ذلك لهذه الدولة أن تعينها أو تقررها أو تستبدلها⁽²⁾.

وعلى العموم، فإن على الدولة الأرخيبيلية أن تبين بوضوح محور جميع الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور التي تعينها أو تقررها، وذلك في خرائط يعلن عنها الإعلان الواجب. وتحترم السفن المارة في الممرات البحرية الأرخيبيلية ما ينطبق من هذه الممرات البحرية وهذه النظم المقررة وفقا لما سبقت الإشارة إليه. أما إذا لم تتمكن الدولة الأرخيبيلية أصلا من تعيين هذه الممرات البحرية، فإنه يجوز للسفن أن تمارس حق المرور العابر في الممرات البحرية الأرخيبيلية خلال الطرق المستخدمة عادة في الملاحة الدولية.⁽³⁾

وفيما يتعلق بواجبات السفن والطائرات أثناء مرورها، وأنشطة البحث والمسح، وكذا واجبات الدولة الأرخيبيلية وقوانينها وأنظمتها بشأن المرور في الممرات البحرية الأرخيبيلية مقارنة عما ورد في هذه المسائل بالنسبة للمضائق ونظام المرور العابر فيها، فإن الإتفاقية العامة لم تأت بأي جديد، بل كل ما في الأمر أن المادة (54) منها نصت على أن « تَنْطَبِقُ الْمَوَادُّ 39 و 40 و 42 و 44 مَعَ مُرَاعَاةِ مَا يَفْتَضِيهِ اخْتِلَافُ الْحَالِ عَلَى الْمُرُورِ فِي الْمَمَرَاتِ الْبَحْرِيَّةِ الْأَرْخِيبِيلِيَّةِ ».

إذن، فوفق هذا النص، فإن النصوص المنظمة للمرور العابر في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية هي نفسها المنظمة لهذا المرور في الممرات البحرية الأرخيبيلية، سواء تلك المتعلقة بالواجبات الملقاة على عاتق السفن أثناء مرورها مرورا عابرا، والتي تضمنتها المادة (39)، أو تلك المتعلقة بعدم جواز ممارسة السفينة الأجنبية أثناء مرورها العابر لأي من أنشطة البحث العلمي أو المسح الهيدروغرافي، والتي تضمنتها المادة (40)، أو تلك المتعلقة بقوانين وأنظمة الدولة المشاطئة للمضيق بشأن تنظيم المرور العابر التي تضمنتها المادة (42)، أو تلك المتعلقة بواجبات الدولة أو الدول المشاطئة للمضيق من حيث عدم إعاقة المرور العابر، والتي تضمنتها المادة (44)، مع مراعاة ما يقتضيه إختلاف الحال طبعا، بين المضيق والأرخيبيل.

(1) وقد سبقت الإشارة إلى هذه المنظمة وهي المنظمة البحرية الدولية OMI أو فيما يتعلق بالطائرات، منظمة الطيران المدني الدولية.

(2) الفقرة (9) من المادة (53) من الإتفاقية العامة.

(3) الفقرات: (10)، (11) و(12) من المادة (53) من الإتفاقية العامة.

ومن خلال هذا العرض لما سبق من أحكام متعلقة بنظام المرور العابر في كل من المضائق والأرخبيلات، يمكنني أن أقدم رأيي الشخصي الذي أشرت إليه في مقدمة هذا العنصر وأقول. بموجب ماسبق، أن المرور العابر الممارس في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية هو نفسه المرور العابر الممارس عبر الممرات البحرية الأرخيبيلية بغض النظر عن المصطلحات التي اصطلح بها عليه كونه مروراً "عابراً" أو "أرخبيلياً"، وكل ما هناك من فوارق بين أعمال هذا النظام في المضائق أو في الممرات البحرية الأرخيبيلية، أن الإتفاقية العامة أضافت بعض التفاصيل قصد تنظيم هذا المرور في الأرخبيلات تنظيمًا محكمًا يتلائم مع خصوصية المعالم الجغرافية للأرخبيل وما يميزه عن المضيق.

أ خاتمة الفصل الثاني:

وما يمكن قوله ختاماً لهذا الفصل، أن المضائق الدولية من اعتبرت من أعنف المواضيع التي أثير فيها الخلاف في معظم المؤتمرات الدولية لا سيما المؤتمر الثالث، وهذا بالنظر إلى ما تلعبه من أدوار بالغة الأهمية على صعيد الملاحة البحرية الدولية التي يتكون من خلالها الوضع القانوني للسفن.

فمد البحار الإقليمية إلى مسافة اثني عشر ميلاً بحرياً قد جعل مضائق دولية عديدة بحاراً إقليمية من بعد أن كانت من أعالي البحار، كما أن تقرير نظام المرور البريء فيها من شأنه أن يؤثر على وضع السفن على الأقل، بتقييد مرورها بضوابط عدة، مضافاً إلى كل ذلك حساسية بعض المضائق لا سيما العربية منها وما اكتنفها من صراع سياسي وعسكري، كل هذا ما جعل من الدول الكبرى تتدخل بثقلها على المؤتمر الثالث لجذبه إلى صالحها بتقرير إما نظام المرور البريء الذي لا يجوز أن يعاقب، أو نظام المرور العابر الذي قُدر لمصلحة الدول البحرية الكبرى تمارسه سفنها بمختلف أصنافها، وهو نظام أقرب إلى نظام المرور الحر منه إلى البريء.

كذلك بالنسبة للأرخبيلات التي تتشابه في بعض معالمها الطبيعية والجغرافية مع المضائق، فالملحوظ أنه تقرر فيها ما تقرر على المضائق الدولية من أعمال نظامي المرور البريء الذي لا يجوز أن يعاقب ونظام المرور العابر بكل امتيازاته للدول الكبرى.

وعليه يمكن القول بأن ما شرع في هذه المناطق البحرية من أنظمة للمرور فيها تتحدد بموجبها وضعيات السفن إنما جاء لصالح الدول الكبرى التي يعينها المرور أكثر مما لو كان لصالح الدول التي تتبعها هذه المناطق.

١٤ خاتمة الباب الثاني :

وختاماً لهذا الباب يمكن القول بأن صلاحيات الدولة الساحلية في مواجهة نظام المرور البريء، ورغم أن المؤتمرات الدولية الأولى قد ضيقت منها، إلا أن الدول الساحلية تمكنت من توسعتها في المؤتمر الثالث بما يمكنها من المراقبة والإشراف على بحرها الإقليمي. كما تتضح صلاحيتها تلك، في عدد من النصوص منها المادة (21) التي قررت بنوداً عديدة يحق للدولة الساحلية أن تسن في إطارها قوانينها ولوائحها بما يمكنها من متابعة وتنظيم المرور البريء على بحرها الإقليمي.

وبمقارنة هذه الصلاحيات بل وحتى الواجبات الملقاة على عاتق الدولة الساحلية، بتلك الملقاة على عاتق الدولة المضائقية وما تقرر في شأنها من أعمال نظامي المرور البريء والعابر، يتضح أن السفن الأجنبية في هذه الأخيرة في وضع قانوني أكثر تمكيناً بممارسة الملاحة البحرية بشروط أقل وبامتيازات أفضل، كما يدل على أن الدولة المضائقية ورغم سيادتها على بحرها الإقليمي، هي في وضع متقهقر أمام وضع الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي العادي.

القسم الثاني

الوضع القانوني للسفينة في مواجهة الاختصاص
القانوني للدولة الساحلية في بحرها الإقليمي

القِسْمُ الثَّانِي

الْوَضْعُ الْقَانُونِي لِلسَّفِينَةِ فِي مُوَاجَهَةِ الإِخْتِصَاصِ

الْقَانُونِي لِلدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ فِي بَحْرِهَا الإِقْلِيمِي

M

بعد أن سبقت الإشارة إلى تبيان وضع السفينة القانوني من خلال مرورها عبر البحر الإقليمي، ورأينا كيف أن الاتفاقية العامة للأمم المتحدة لعام 1982 قد قررت لها حق المرور البريء وأوردت لها جملة من الحقوق، كما قرّرت عليها جملة من الالتزامات والضوابط التي يتعين على هذه السفينة أن تراعيها خلال مرورها وإلا اعتُبر مرورها غير بريء، فإني أعمد في هذا القسم إلى استعراض وجه أو وضع آخر يمكن أن تكون عليه السفينة أثناء مرورها أو تواجدها بالبحر الإقليمي للدولة الساحلية؛ إنه الوضع القانوني الذي تكون عليه السفينة جرّاء وقائع قانونية تحدث على ظهرها أو تكون طرفاً هي فيها ويستدعي ذلك البحث عن القانون الواجب التطبيق على هذه الوقائع والأحداث، وهذا في منطقة البحر الإقليمي دائماً.

ذلك أن الدولة الساحلية، وبصرف النظر عن قوانينها التي تنظم بها منطقة البحر الإقليمي، لها اختصاصها القانوني الناجم عن سيادتها على هذه المنطقة، ودخول السفينة إلى هذه المنطقة معناه الدخول إلى منطقة الاختصاص أيضاً؛ ومن ثم، فإن هذا الأمر لا يخلو من التعقيد النسبي بالنظر إلى ما يمكن أن تُفرّزه هذه الوضعية من آثار قانونية لما في ذلك من إلتقاء سيادتين وقانونين هما: قانون الدولة الساحلية واختصاصها على بحرها الإقليمي، وكذا قانون اختصاص الدولة التي ترفع السفينة علمها، وقد يقود الأمر في بعض الأحيان إلى ظهور قوانين أخرى لدول يَثْبُت لها الإختصاص أيضاً كما سوف نرى، وكل هذا، يجعل من هذا الموضوع يقترب كثيراً من تلك المفاهيم المستقرّة في القوانين والتشريعات العقابية المقارنة ومن أحكام القانون الدولي الخاص وتنازع القوانين. ومع ذلك، فهو لا يخرج عن نطاق القانون الدولي العام لما يرتبه من نتائج تؤدي إلى التقاء سيادات الدول لا سيما في الوقائع القانونية ذات الطابع الجزائي، هذا فضلاً عن أن هناك من الوقائع ما له علاقة مباشرة بمواضيع القانون الدولي العام مثل الحصانة المقررة للسفن الحربية مثلاً، أو اللجوء السياسي، أو مثل بعض أحكام القانون الدولي الإجتماعي، كالجرائم الماسّة بالبيئة، وجرائم المخدرات والقرصنة إلى غير ذلك من المسائل التي استفرد القانون الدولي العام بحسمها سالباً الدول حريّة النظر فيها درءاً للفوضى وسدّاً للشغرات القانونية التي يمكن أن يُفرزها تنازع قوانين هذه الدول في إطار خصوصية نظرتها المبنية على مصلحتها الخاصة، إذ أن هذه الوقائع همّ المجموعة الدولية ككل.

ومن دون الحكم المسبق، فإن هذا القسم يستوجب بالضرورة التعرض لنوعين من السفن هما السفن العامّة لا سيما الحربية منها، والسفن الخاصّة وهذا لما في ذلك من تباين في الأحكام المنطبقة على كلٍّ منهما وما يمكن أن يرتبه من آثار؛ كما يستوجب أيضاً التعرض لنوعين من الإختصاص هما الجزائي والمدني، فضلاً عن التعرض لبعض المسائل التي تجد معالجتها في ضوء القانون الدولي الإجتماعي الذي سلفت الإشارة إليه والذي يقود في جزء منه إلى عالمية الإختصاص.

وقبل الشروع في استعراض وضع السفن في مواجهة الإختصاص، فإنني فضلت أن أستعرض جانباً من القواعد العامة للإختصاص، خصّصتها بمبحث تمهيدي تمهيداً لما ستم معالجته في متون هذا القسم.

وفيما يلي، أستعرض تفاصيل هذا القسم كالآتي :

المبحث التمهيدي القواعد العامة للإختصاص القانوني في ضوء القانون الدولي والتشريعات المقارنة

وأفضل أن أستعرض عناصر هذا المبحث في المطالب التالية:

المطلب الأول

المبادئ العامة لنظريّة الإختصاص في القانون الدولي

يعترف القانون الدولي العام في الوقت الراهن للدول المستقلة ذات السيادة بحق ممارسة وظائف الدولة في التشريع والقضاء والتنفيذ، وهو يُعبر عن ذلك بحق الدولة في ممارسة اختصاصاتها التشريعية والقضائية والتنفيذية.

والدولة - إذ تمارس هذا الإختصاص - إنما تمارسه في مجالين: "إقليمي" و"شخصي". فللدولة بمقتضى القانون الدولي أولاً، اختصاص إقليمي، بمعنى أن لها اختصاصاً على جميع الأشخاص الوطنيين والأجانب على السواء الموجودين على إقليمها، وكذلك على كل ما يوجد على هذا الإقليم من أشياء وما يقع فيه من أعمال أو حوادث. وللدولة ثانياً، اختصاص شخصي، بمعنى أن لها اختصاصاً على وطنيّيها أينما كانوا حتى ولو كان ذلك في الخارج.

وما تجدر الملاحظة إليه، أن الدول تتباين في ممارستها لإختصاصاتها على الأشخاص والأشياء والوقائع، كما أن هذا التباين مرجعه العديد من العوامل التاريخية والجغرافية والاجتماعية؛ وهو تباين

طبيعي لما بين الدول من فروقات. ففي الوقت الذي تبسط معظم الدول الأنجلوسكسونية اختصاصها المطلق على كل ما يقع على مياهها الإقليمية من وقائع قانونية بالنظر إلى اعتبار أن حدودها بحرية في معظمها، تسير دول أخرى لا تفصل بين مجتمعاتها السكنية إلا حدود صغيرة - كما هي حال معظم الدول الأوربية - إلى تخليها عن معظم الوقائع التي تقع على ظهر السفن إلى الدولة التي تحمل السفينة علمها. وفي المسائل المدنية مثلاً، تُنيط الدولة "المصدرة لسكانها" عادة مسائل تنازع القوانين إلى ضابط إسناد "الجنسية" الذي تهدف من ورائه إلى ربط رعاياها أينما كانوا بقوانين بلدهم الأصلي بما يعزز الروح القومية لديهم وانتماءهم للأمة التي ينحدرون منها. وفي مقابل ذلك، فإن الدولة "المستوردة للسكان" تُنيط موضوع تنازع القوانين هذا، إلى ضابط إسناد "الموطن" لما في ذلك من تخفيف على قضاة الموضوع من عناء البحث عن القوانين الواجبة التطبيق، إذ يتعين عليهم في تطبيق الحالة الأولى، البحث عن قوانين مختلف الدول التي يتبعها هؤلاء الأجانب بجنسيتهم، هذا فضلاً عن أن الدول التي تنتهج ضابط "الموطن" إنما تحمي بموجبه رعاياها في مختلف تعاملاتهم مع الأجانب، إذ من شأن تطبيق ضابط "الجنسية" أن يجعلهم في بلدهم عرضةً لتطبيق قوانين لا علم لهم بها أو قد يصطدمون بأحكام غريبة عنهم، وأحياناً، بنتائج عكسية ما كان لهم أن يتوقعوها.⁽¹⁾

والملاحظ في هذا السياق، أن الدول إذ تتفاوت في أخذها بالإختصاصين الإقليمي والشخصي لا سيما في المجال الجزائي منه، تختلف أيضاً في الاستثناءات التي ترد على ممارسة هذا الاختصاص إن على الصعيد القانوني أو القضائي أو التنفيذي؛ ومن ثم، كان هذا الموضوع على غاية من التعقيد لا سيما في مجال قانون البحار لما في ذلك من صعوبة استخلاص أية قواعد قانونية دولية يمكن تأهيلها للفصل بين الدول المتنازعة حول حكم العلاقة التي تكون السفينة طرفاً فيها. ولأن البحر الإقليمي يختلف بطبيعته عن إقليم الدولة، كما أن دولة علم السفينة لها اختصاصها الشخصي التام في منطقة أعالي البحار ويظل لها هذا الأمر ولو بصورة نسبية في منطقة البحر الإقليمي، فقد ظل القانون الدولي العرفي عاجزاً عن تقييد مدى ما تدعي به الدولة لنفسها من اختصاصات، وكانت قواعد التي عُنت بهذا الموضوع مشوبة في غالبها بالغموض.

ولعل أهم ما يعزّز قولي هذا، تلك القضية الذائعة التي عرضت على القضاء الدولي عام 1927 ألا وهي قضية الباخرة "لوتس Lotus".

وتتلخص وقائع هذه القضية، في أن صداماً وقع في أعالي بحر "إيجيه IGEE" في حدود عام 1926 بين ناقلة الفحم التركية "بوزكورت Bozkourt" والباخرة الفرنسية "لوتس Lotus"، أسفر عن غرق السفينة التركية و وفاة ثمانية من الرعايا الأتراك.

(1) راجع في هذا الموضوع: د.علي علي سليمان، المرجع السابق، ص 58، 59 وكذا: د. إسعد محند، القانون الدولي الخاص، الجزء الأول - قواعد التنازع، ديوان المطبوعات الجامعية، 1989، ص 156 - 157.

وبعد رسو الباخرة الفرنسية في ميناء إستانبول بسبب نقلها لقائد السفينة التركية الذي قامت بنجده وإنقاذه من الغرق، قامت السلطات التركية باعتقال قائد السفينة الفرنسية "ديمون Demons" وكذا قائد السفينة التركية وإحالتهم إلى العدالة التركية التي أصدرت بحقهما أحكاماً بالحبس وبغرامة مالية بتهمة القتل الخطأ، الأمر الذي أدى إلى احتجاج الحكومة الفرنسية التي اتفقت فيما بعد مع الحكومة التركية على إحالة القضية إلى المحكمة الدائمة للعدل الدولي. بموجب اتفاق تحكيمي، حيث أثير أمامها التساؤل التالي: هل تعتبر المحاكم الوطنية ذات اختصاصٍ بالنظر في الجرائم التي يرتكبها أجناب في أعالي البحار؟ أو، وبعبارة أدق، ما مدى اختصاص المحاكم التركية إزاء هذه القضية؟

وقد بررت تركيا تصرفها في عقد اختصاصها ذلك بالإستناد إلى أن التشريع التركي يسمح بتطبيق قانون العقوبات التركي خارج إقليم تركيا، كما يُحوّل المحاكم التركية اختصاص النظر في الجرائم التي ترتكب خارج الإقليم التركي وتمس بالرعايا الأتراك وممتلكاتهم؛ في حين، فقد استند الإدعاء الفرنسي على أنه يتعين على تركيا أن تقيم الدليل على وجود سند للإختصاص يعترف به القانون الدولي لمصلحة المحاكم التركية. وبعبارة أخرى، فقد رأت فرنسا بأن الحادث قد وقع خارج الإقليم التركي ويتعين على تركيا - إذ ذاك - أن تبرر ممارسة اختصاصها بقاعدة من قواعد القانون الدولي تسمح بمدّ هذا الإختصاص إلى خارج الإقليم التركي.⁽¹⁾

والحقيقة أن المحكمة تبينت أن هذا الموضوع قد أُغفل من طرف القانون الدولي، ومن ثم، فقد فسرت فرنسا أن هذا الإغفال أو السكوت هو بمثابة عرف دولي يحول دون اتخاذ أي إجراء قضائي في هذا المجال من طرف تركيا، في حين اعتبرت هذه الأخيرة - خلافاً لذلك - أن غياب نص صريح في القانون الدولي بالمنع يطلق يد الدولة في اتخاذ الإجراءات المماثلة لتلك التي اتخذتها تركيا. غير أن المحكمة الدولية رفضت الحجّة الفرنسية منطلقة من مبدأ سيادة الدولة، وذكرت بأنه: « لَمَّا كَانَ الْقَانُونُ الدَّوْلِيُّ يَقُومُ عَلَى آسَاسِ رِضَا الدَّوْلِ تَعَدَّرَ افْتِرَاضُ آيَةِ قُبُودٍ عَلَى اسْتِقْلَالِ الدَّوْلِ. إِنَّ الْقَيْدَ الْوَحِيدَ الَّذِي يَفْرِضُهُ الْقَانُونُ الدَّوْلِيُّ عَلَى الدَّوْلَةِ هُوَ أَنَّهُ لَا يَجُوزُ لَهَا أَنْ تُمَارِسَ سُلْطَتَهَا فِي إِقْلِيمِ دَوْلَةٍ أُخْرَى بِأَيِّ وَجْهِ مَهْمَا كَانَ. غَيْرَ أَنَّهُ لَا يَتَرْتَّبُ عَلَى ذَلِكَ أَنَّ الْقَانُونَ الدَّوْلِي يَمْنَعُ الدَّوْلَةَ عَنِ مُمَارَسَةِ الْإِخْتِصَاصِ فِي دَاخِلِ إِقْلِيمِهَا عَلَى أَعْمَالٍ وَقَعَتْ فِي خَارِجِ ذَلِكَ الْإِقْلِيمِ. فَلَا يُوجَدُ مِثْلُ هَذَا الْمَنْعِ فِي

(1) كانت آراء الطرفين متناقضة: فقد اعتبرت فرنسا أن موضوع التصادم من المواضيع التي يحكمها مبدأ حصر الإختصاص في الدولة التي تحمل السفينة علمها، واعتبرت أن الدول كانت تمتنع عن توقيع الجزاء بحق المسؤولين الأجناب. أما تركيا فقد كان موقفها مخالفاً من حيث أن قانونها الجزائي والمستمد من النظام الإيطالي كان يقضي بشمولية الإختصاص الجزائي، وبالتالي فهو يمنح المحاكم التركية حق النظر في الجرائم التي يرتكبها أجنبي خارج الأراضي التركية عندما تكون الضحية من الرعايا الأتراك.

لمزيد من التفصيل في قضية "اللوتس"، يراجع كل من: شارل روسو، المرجع السابق، ص 232 و 233، ود. محمد المخدوب، المرجع السابق، ص 177، وكذا: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 119، وأيضاً د. محمد حافظ غانم. محاضرات عن النظام القانوني للبحار. معهد الدراسات العربية العالمية، جامعة الدول العربية، 1960، ص 126-127.

القانون الدولي، بل إن هذا القانون ترك للدول سلطةً تقديريةً واسعةً في تقرير المدى الذي يجب أن يصل إليه سريان قوانينها واختصاص محاكمها بالنسبة إلى الأشخاص والأموال والأعمال في خارج إقليمها، شريطة أن لا تتجاوز الدولة في ذلك القيود التي يفرضها القانون الدولي على اختصاصات الدولة.

و يقَعُ عبءُ إثبات مثل هذه القيود على الدولة المدّعية (فرنسا في هذه الحالة). فعلى هذه الدولة أن تُقيم الدليل على وجود قاعدة قانونية دولية مُحَرِّمة تمنع الدولة المدّعى عليها (تركيا) من تطبيق قانونها الداخلي على النزاع موضوع البحث»⁽¹⁾.

وقد أثار هذا الحكم الذي ذهب إليه المحكمة الدولية جدلاً واسعاً في الفقه الدولي آنذاك، كما شكّل موضع تدمر البحارة في مختلف أنحاء العالم بسبب جهلهم بقانون العقوبات الذي سيسري عليهم في حوادث تصادم السفن. ولهذا الأسباب، تراجع القانون الدولي إلى النظرية الفرنسية حيث أدرجها في مؤتمر بروكسيل⁽²⁾ الذي توصل إلى إبرام معاهدة بشأن "توحيد بعض قواعد الاختصاص الجنائي في مسائل التصادم وغيرها من حوادث الملاحة" في 10 ماي 1952، حيث أخذت بقاعدة أن الاختصاص القضائي والإداري في مسائل التصادم البحري لا يكون إلا لسلطات الدولة التي ترفع السفينة علمها وقت حدوث التصادم⁽³⁾، وأنه لا يجوز القبض على الأشخاص المتهمين أو حجز السفينة ولو كإجراء من إجراءات التحقيق، إلا بواسطة سلطات الدولة نفسها (دولة العلم)، وهذا لا يمنع كل دولة من أن تحاكم رعاياها عن الجرائم التي ارتكبوها على ظهر سفينة تحمل علم دولة أخرى.⁽⁴⁾

⁽¹⁾ د. هيثم أحمد الناصري. خطف الطائرات، دراسة في القانون الدولي والعلاقات الدولية. المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، لبنان. 1976. ص 232.

وقد ذهب المحكمة إلى حد تشبيه ما يحدث فوق ظهر السفينة في أعالي البحار كما لو كان قد حدث فوق إقليم الدولة التي تحمل علمها وبالتالي إذا حدث فعل ارتكب فوق ظهر سفينة في البحر العالي آثارا على سفينة أخرى أو إقليم دولة أجنبية، فإنه يجب تطبيق نفس المبادئ التي تطبق كما لو كان هناك إقليمين لدولتين مختلفتين. أنظر: د. أحمد أبو الوفا. القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية .. المرجع السابق، ص 345، الهامش.

⁽²⁾ أنظر: د. محمد حافظ غانم. محاضرات عن النظام القانوني للبحار، المرجع السابق، ص 127-128.

⁽³⁾ وتنص المادة الأولى من هذه الإتفاقية على أنه:

«Au cas d'abordage ou de tout autre événement de navigation concernant au navire de mer et qui est de nature à engager la responsabilité pénale ou disciplinaire du capitaine ou de toute autre personne au service au navire, aucune poursuite ne pourra être entété que devant les autorités judiciaires ou administratives de l'Etat dont le navire portait le pavillon au moment de l'abordage ou de l'événement de navigation.»

مشار إليه في: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 120، الهامش.

⁽⁴⁾ أنظر: د. محمد المجذوب، المرجع السابق، ص 177.

وقد نقلت اتفاقية جنيف لأعالي البحار هذا المبدأ في المادة (16) منها، ونقلته عنها الاتفاقية العامة في الفقرة الأولى من المادة (97) حيث تنص على أنه: « فِي حَالَةِ وُقُوعِ مُصَادِمَةٍ أَوْ أَيْ حَادِثَةٍ مَلَاحِيَةٍ أُخْرَى تَتَعَلَّقُ بِسَفِينَةٍ فِي أَعَالِي الْبَحَارِ، وَتُوَدِّي إِلَى مَسْئُولِيَةٍ جَزَائِيَةٍ أَوْ تَأْدِيبِيَةٍ لِرَبَّانِ السَّفِينَةِ أَوْ أَيْ شَخْصٍ آخَرَ يَعْمَلُ فِي خِدْمَتِهَا، لَا يُجُوزُ أَنْ تُقَامَ آيَةٌ دَعْوَى جَزَائِيَةٍ أَوْ تَأْدِيبِيَةٍ ضِدَّ ذَلِكَ الشَّخْصِ إِلَّا أَمَامَ السُّلْطَاتِ الْقَضَائِيَةِ أَوْ الْإِدَارِيَّةِ لِدَوْلَةِ الْعَلَمِ أَوْ لِدَوْلَةِ النَّيِّ يَكُونُ الشَّخْصُ مِنْ رِعَايَاهَا»، وتضيف الفقرة (3) من المادة نفسها، أنه لا يجوز لأي سلطات غير سلطات دولة العلم أن تصدر أمراً باحتجاز سفينة أو احتباسها حتى ولو كان ذلك على ذمّة التحقيق.⁽¹⁾

لقد أردت من خلال إثارة هذه القضية إبراز أهمية موضوع الإختصاص وإشكالية التنازع فيه في مجال قانون البحار؛ وصحيح أن التصادم قد وقع في منطقة أعالي البحار التي لا تمتد إليها سيادة أية دولة فيكون فيها الإختصاص - كقاعدة عامة - معقوداً لدولة علم السفينة، إلا أن القانون التركي - وغيره من القوانين المماثلة كثير - قد عقّد الإختصاص للمحاكم التركية مما أثار معه إشكالية التقاء سيادتين لكل منهما الحق في ممارسة الإختصاص. ولعل السبب في ذلك راجع إلى اختلاف الدول عند تعاملها مع المبدئين المستقرين في جلّ النظم المقارنة ألا وهما مبدأ إقليمية وشخصية القوانين، إذ ينتج عن الأخذ بهما الأشكال نفسه الذي تعرفه قواعد التنازع في ضوء أحكام القانون الدولي الخاص وهو ما يعرف بـ " التنازع الإيجابي " الناجم عن معادلة ضابطي إسناد كل من " الجنسية " و " الموطن " . وعلى هذا الأساس، جاز لنا أن نفهم لماذا انتقل هذا الموضوع الذي كان حبيس نطاق قوانين العقوبات الداخلية وأحكام تنازع القوانين إلى نطاق القانون الدولي للبحار، فهذا الأخير، قد سعى في كل محاولاته الرامية إلى تقنين قواعد قانون البحار إلى إيجاد تسوية وحلّ توفيق يرمي إلى توحيد مسائل الإختصاص بين الدول بشقيه الجزائي والمدني تفادياً للخلافات الدولية التي تعتبر قضية " اللوتس " أهم مثال يمكن سياقه بخصوصها، ومن ثم، جاز لي أن أثير التساؤل التالي: هل وفق القانون الدولي للبحار في إيجاد حلّ وتوحيد لمسائل الإختصاص بين دولة البحر الإقليمي ودولة علم السفينة؟ وقبل الإجابة عن هذا السؤال، أفصّل أن أستعرض المبدئين اللذين سبقت الإشارة إليهما ألا وهما إقليمية وشخصية القوانين مع التعرض أيضاً لبعض المسائل ذات الصلة، وفي هذا كله إحاطة بالموضوع حتى تُمكن الإجابة على السؤال سالف الذكر واستعراضها في شكل وافي.

⁽¹⁾ وقد أخذت بهذه الأحكام المادتان (294) و(295) من القانون البحري الجزائري.

المطلب الثاني

المبادئ العامة في التجريم والعقاب في النظم والتشريعات المقارنة

الفرع الأول

مبدأ الإختصاص الإقليمي

ومبدأ الإختصاص الإقليمي أو الإقليمية القوانين من المبادئ المستقرة في حل النظم الداخلية المقارنة، وهو يُطلق على القوانين الجزائية عادة، ويقصد به أن القانون الجنائي للدولة هو الذي يسري على كل ما يقع في إقليم الدولة من جرائم أياً كانت جنسية مرتكبيها، سواء كانوا وطنيين أم أجناب. وعلى العكس من ذلك، أن لا سلطان للقانون الجنائي للدولة على ما يقع خارج إقليمها من جرائم أياً كانت جنسية مرتكبيها أيضاً.⁽¹⁾

ومبدأ الإقليمية القوانين هو النتيجة المباشرة لاعتبار الدولة كائناً ذا سيادة، وإذا كان القانون العام هو الذي يكفل للدولة ممارسة سيادتها، كان هذا القانون أيضاً هو الذي يحكم كل علاقة تكون الدولة طرفاً فيها بوصفها صاحبة السيادة، وكان من المنطقي أيضاً، اعتبار قواعده الإقليمية التطبيق إذ تطبق على جميع الأشخاص الموجودين على إقليم الدولة من مواطنين وأجناب طالما أن هذه القواعد تتعلق بسيادة الدولة وبسلامتها، كما وتعتبر قواعد القانون الجزائي أهم مظهر من مظاهرها.⁽²⁾ ومن جهة ثانية، فإن الدولة إذ تُحرّم عن طريق العقوبات الأفعال التي تراها أخطر ما تكون على نظامها الاجتماعي، إنما تقوم بمهمتها الأولى في حماية المجتمع، ويقع على عاتقها -بالتالي- أن تقمع كل تعدد داخل إقليمها بأي شكل من الأشكال ومهما كانت جنسية مرتكبيه. ومع ذلك، فإن مظهر السيادة هذا لا يمكنه أن يمتد إلى خارج إقليم الدولة ولا سلطان له على ما يقع خارج هذا الأخير من جرائم ومخالفات.⁽³⁾

(1) أنظر: د. أحمد هيثم الناصري، المرجع السابق، ص 235، وكذا: د. أكرم نشأت إبراهيم. القواعد العامة في قانون العقوبات المقارن. المكتبة الوطنية، مكتبة الفتیان. بغداد. الطبعة الأولى. 1998. ص 104.

(2) راجع: د. حسن محمد ربيع. شرح قانون العقوبات الإتحادي لدولة الإمارات العربية المتحدة. القسم العام. المجمع الثقافي. دار الكتب الوطنية. أبو ظبي. 1993. ص 103.

(3) وقد ذكرت المحكمة العليا في ولاية أنديان الأمريكية في قضية «*John.V. The state*» أن لكل دولة مستقلة ذات سيادة سلطات واسعة وحقاً مقصوراً عليها لأن تقرر ما يعتبر مباحاً أو محرماً داخل حدود إقليمها ولكن إذا كان لها مثل هذه السلطة داخل إقليمها فإنها لا تستطيع أن تُمدد في تطبيق قوانينها خارج إقليمها. وفي هذا الإطار، ذهب الأستاذ "بروس *Preuss*" إلى أنه: "إذا كان للدولة أن تحرّم عن طريق قانونها الجنائي أفعالاً وتعتبرها جرائم إلا أنها لا تستطيع أن تبسط هذا القانون خارج إقليمها". أنظر هذين المقتبسین في: د. زهير الزبيدي. الإختصاص الجنائي للدولة في القانون الدولي، الجريمة ذات العنصر الأجنبي. رسالة دكتوراه. جامعة بغداد. 1980، ص 28-29، الهامش.

وقد سنع للقضاء الدولي أن يتعرض لهذا المبدأ في الحكم الذي أوردته محكمة التحكيم عام 1928 في قضية جزيرة "بالماس"، حيث عرّف المحكّم "ماكس هوبر" هذا المبدأ عرضاً بقوله أن «السّيادة في العَلائق بين الدُول تعني الإستقلال. والإستقلال في ما يتعلّق بجزء من الكُرة الأرضيّة هو الحق في ممارسة وظائف دولة ما في ذلك الجزء باستثناء آية دولة أخرى».⁽¹⁾

وعلى ضوء ما سبق، يفهم بأن لمبدأ إقليمية القوانين شقين أحدهما إيجابي والآخر سلبي.

ويتمثل الشق الإيجابي في أن جميع ما يرتكب على إقليم الدولة من جرائم يخضع لقانونها بصرف النظر عن جنسية مرتكبي هذه الجرائم وبصرف النظر أيضاً عن جنسية ضحاياها.⁽²⁾

أما الشق السلبي، فيعني أن قانون الدولة لا ينصرف إلى ما يقع خارج إقليمها أيّاً كانت صفة وجنسية مرتكبي هذه الجرائم. ومع ذلك، فإن هذه القاعدة الأخيرة لا تخلو من بعض الاستثناءات - كما سوف نرى - وهو الأمر الذي يقود إلى شيء من الاختلاف بين الدول سيما تلك التي تأخذ بامتداد قوانينها خارج حدود إقليمها في حالات معينة، هذا فضلاً عن اصطدامه بمبدأ شخصية القوانين الذي سوف أشير إليه لاحقاً.

وقد برر البعض الشق السلبي لإقليمية القوانين فيما يتعلق بالجرائم التي يرتكبها الأجانب خارج إقليم الدولة بأن مرتكبي الجريمة لا يكونون وقت ارتكابها خاضعين للاختصاص الإقليمي ولا لإختصاص الشخصي للدولة من جهة، ومن جهة أخرى، فإنه لا يحق للدولة أن تفرض واجب احترام قوانينها على الأجانب إلا إذا كانوا داخل إقليمها؛ ومع ذلك، فإن الدول تنزع في عملها

⁽¹⁾ أنظر: د. هيثم أحمد الناصري، المرجع السابق، ص 236. وتمثل قضية جزيرة "لاس بالماس Las Palmas"، في أنه بعد انسحاب إسبان عنها في نهاية القرن السابع عشر، احتلها الهولنديون وأبرموا اتفاقات عدة مع رؤساء الأهالي الأصليين. وعند انتهاء الحرب الإسبانية الأمريكية، إنتقلت ملكية هذه الجزيرة إلى الولايات المتحدة. بموجب اتفاقات باريس لـ 1898/12/10، غير أن الولايات المتحدة لم تطالب بها إلا عام 1906، حيث رفض الهولنديون الخروج منها، ونشأ إذ ذاك نزاع يتمثل في رفض هولندا تسليم الجزيرة بحجة احتلالها لها احتلالاً فعلياً وهدائياً ومستمر القرباة القرن من الزمان، ومطالبة الولاية المتحدة بها بموجب اتفاقات باريس. وقد فصلت فيها محكمة التحكيم في 1928/04/04 برئاسة القاضي ماكس هوبر Max Hube. راجع في هذه القضية:

Abdelwahab. Beckechi. « Droit international public avec référence a la pratique algérienne ». Op.Cit., P24.

⁽²⁾ وقد ذكر د. عبود السراج في مقارنة هذا الموضوع بأحكام الشريعة الإسلامية بأن الغالبية العظمى من الفقهاء المسلمين من أصحاب أبي حنيفة، ومالك، والشافعي، وأحمد، تأخذ بإقليمية النصوص الجزائية وتطبيق قواعد الشريعة الإسلامية في كل مكان يقع في دار الإسلام، أيّاً كان مقترف الجريمة، مسلماً أو ذمياً أو مستأماً. والفقهاء الوحيد المخالف لهذا الإجماع هو أبو حنيفة الذي يرى تطبيق النصوص الجزائية في دار الإسلام على المسلم والذمي، وعدم تطبيقها على المستأمن، وحثه في ذلك أن المستأمن لا يدخل دار الإسلام للإقامة الطويلة فيها وإنما لحاجة يرمي إليها كتجارة أو مرور مؤقت، وهو في هذا يلتزم بالإلصاف وكف الأذى، وبالامتناع عن بعض الجرائم التي تمس حقوق العباد، وهي جرائم القصاص والقتل والغضب والتبديد. وهو لا يلتزم بالعقوبات التي تمس حقوق الأفراد من غير هذه الجرائم، ولا بالعقوبات الخالصة لله تعالى. أنظر: د. عبود السراج. التشريع الجزائري المقارن في الفقه الإسلامي والقانون السوري. الجزء الأول، المبادئ العامة. المطبعة الجديدة، دمشق. 1976. ص 129-130.

الدولي إلى عكس هذا الشق السليبي أحيانا ولها مبرراتها أيضاً في ذلك. فالدول تعاقب على الأفعال الإجرامية التي ترتكب في الخارج من أجل التحضير والمشاركة في جرائم عادية ترتكب داخل إقليمها، كما أن معظم القوانين الجزائية المقارنة تتضمن عقوبات على الجرائم التي تمس بأمن هذه الدولة وبرعاياها، مضافاً إلى ذلك أن العمل الدولي قد سار على هذه الفكرة الواردة على الشق السليبي لإقليمية القوانين. من ذلك، ما نصت عليه بعض الإتفاقيات الدولية مثل اتفاقية 1929 المتعلقة بقمع تزيف العملة، وكذا اتفاقية 1961 في شأن العقاقير المخدرة.⁽¹⁾

وتفادياً للخروج عن مقتضيات الأطروحة، فإنني أقول بأن ما يهمنا من موضوع إقليمية القوانين هو ذلك " التَّوَسُّعُ المَكَانِي " في أعمال هذا المبدأ. فمعظم الدول - وإذ تنص على نطاق تطبيق قانون العقوبات من حيث المكان - تشير في معرض نصوصها، إلى هذا المكان ومشمولاته ولواحقه، وتبين أن إقليم الدولة الذي ينصرف إليه تطبيق قانون العقوبات يشمل إقليمها البري وأراضيها ومياهها الإقليمية وإقليمها الجوي.

كما أن الدول، إذ تنص على امتداد قوانينها العقابية إلى مياهها الإقليمية، تثير مسائل مختلفة بخصوص هذه المنطقة؛ من ذلك، أن من الدول ما تحدّد نطاق تطبيق قانون العقوبات على مياهها الإقليمية ضمن مسافة محددة وتقرر مسافة أخرى للمنطقة ذاتها إذا تعلق الأمر بتطبيق قانون آخر كما هي حال الأردن مثلاً، إذ حدد نطاق تطبيق قانون العقوبات الأردني على البحر الإقليمي بـ (5) أميال بحرية في حين، فقد امتد نطاق تطبيق قانون الجمارك إلى مسافة 20 كيلو متراً.⁽²⁾

ولا إشكالية في اختلاف إقليمية القوانين في الدولة الواحدة، فالدولة حرّة في أن تقرر ما تراه مناسباً من منطلق سيادتها، وإنما الإشكالية تثور عندما نعلم بأن الدول في معرض تطبيقها لقوانينها الجزائية تُعامل البحر الإقليمي كما لو كان امتداداً طبيعياً لإقليمها الأرضي وتقضي في ذلك بحصرية

⁽¹⁾ تقضي اتفاقية قمع تزيف العملة الموقع عليها في جنيف في 20 أبريل 1929 بأنه لا يجوز إقامة أي تمييز في ما يتعلق بمقدار العقوبة بين تزيف العملة الوطنية من جهة وتزيف العملة الأجنبية من جهة أخرى، كما تقضي بأن على الدول التي تعترف بمبدأ مقاضاة الجرائم التي ترتكب في الخارج أن تعاقب الأجنب الذين ارتكبوا جريمة تزيف العملة كما لو كانت الجريمة قد ارتكبت داخل إقليمهم. كما تقضي من جهتها إتفاقية العقاقير المخدرة الموقع عليها في نيويورك في 30 مارس 1961 بأنه يجب أن يقوم بإجراء المحاكمة في الجرائم الخطيرة المذكورة آنفاً، سواء ارتكبت من قبل الوطنيين أم الأجنب، الطرف الذي ارتكبت في إقليمه الجريمة، أو الطرف الذي وجد في إقليمه المجرم وذلك في حالة عدم قبول التسليم طبقاً لقانون الطرف الذي طلب إليه التسليم، وفي حالة عدم محاكمة مثل هذا المجرم وصدور الحكم بحقه. المادة (2§36).

مشار إليها في: د. هيثم أحمد الناصري، المرجع السابق، ص 239، الهامش.

⁽²⁾ المادة (18) من قانون الجمارك الأردني رقم 1 لسنة 1962 الملغى. بموجب القانون المعدل والمؤقت رقم 16 لسنة 1983، الذي حلّ محله القانون رقم 20 لسنة 1998، والمادة (7) من قانون العقوبات الأردني.

أنظر: د. كامل السعيد. شرح الأحكام العامة في قانون العقوبات. الدار العلمية للنشر والتوزيع، دار الثقافة للنشر والتوزيع. عمان. الطبعة الأولى. 2002. ص 103، وكذا: د. إدريس الضحّاك، قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية، المرجع السابق، ص 149.

الإختصاص على كل ما يقع فيه من حوادث وجرائم حتى ولو كان ذلك واقعاً على ظهر السفن. ولما كان القانون الدولي للبحار، ولا سيما الإتفاقية العامة للأمم المتحدة حول قانون البحار لعام 1982، قد حسمت موضوع طبيعة البحر الإقليمي وقرّرت أن هذه المنطقة تختلف عن المياه الداخلية، كما نصت في مادتها (2) على أن الدولة تمارس سيادتها على هذه المنطقة وقد سبقت الإشارة إلى ذلك، فإن استقراء بعض النصوص العقابية للدول يفيد بأن هذه الأخيرة تذهب إلى حصرية الإختصاص وإطلاقته على كل ما يحدث في عرض البحر الإقليمي من جرائم حتى ولو كان ذلك واقعاً على ظهر السفن الأجنبية ولا علاقة للدولة الساحلية به متأثرة في ذلك بالمذهب البريطاني الذي ساد بعد وقائع الحادث الدبلوماسي عام 1844.⁽¹⁾

وتظهر الإشكالية في هذا المضمّار من زاويتين: الأولى، وهي تتمثل في ما استقر عليه القانون الدولي للبحار وعلى وجه التحديد الإتفاقية العامة لعام 1982 والتي دخلت حيز التنفيذ، إذ من شأن التطبيق العملي للنصوص العقابية التي تأخذ بما سبق ذكره أن يؤدي إلى اصطدام بين قواعد القانون الدولي وقواعد القانون الداخلي من جهة، ومن جهة ثانية، فإن التطبيق العملي لهذه النصوص سيصطدم بنصوص أخرى لدول تحمل السُّنُّنُ أعلامها وهي ترى في هذه السفن امتداداً لإقليمها كذلك، وهي يجب أن تخضع لاختصاصها الإقليمي أيضاً.

ولتوضيح الصورة أكثر يمكن أن أثير نص المادة (7) من قانون العقوبات الأردني التي تقضي بأن " تشمل أراضي المملكة طبقة الهواء التي تغطيها والبحر الإقليمي إلى مسافة خمسة كيلومترات من الشاطئ البري والمدى الجوي الذي يغطي البحر الإقليمي والسفن والمركبات الهوائية الأردنية.. ". إن هذا النص، كما يقول "د. كامل السعيد" يُخضع السفن الأردنية لقانون العقوبات الأردني ويعتبرها "جزءاً من إقليم الدولة لا فرق في ذلك بين كونها سفناً حربية أم مدنية، حكومية أم أهلية، تجوب أعالي البحار أثناء وقوع الجريمة أم أنها راسية في ميناء أجنبي أو وطني فمناطق الإختصاص الوحيد هو كونها سفينة أردنية بغض النظر عن جنسية الجاني أو المجني عليه، فهي تخضع للقانون الأردني كما يخضع له ركابها كافة بغض النظر عن جنسياتهم".⁽²⁾

وكتعليق على نص المادة السابعة سالفة الذكر، أقول بأنّها، إضافة إلى كونها قد مدّدت نطاق تطبيق قانون العقوبات الأردني على كل ما يقع في بحره الإقليمي، فإنّها تمثّل اختصاص القانون الأردني

⁽¹⁾ بين بريطانيا وروسيا، وسأتناول هذا الموضوع بشيء من التفصيل في العنصر المخصص للاختصاص الجزائي على السفن الأجنبية الخاصة.

⁽²⁾ د. كامل السعيد، المرجع السابق، ص 106، وقد ذهب أيضاً إلى الفكرة ذاتها الأستاذ الدكتور جورج حزبون حزبون - أستاذ القانون الدولي الخاص بالجامعة الأردنية وعضو هيئة التحكيم الأمريكية وهيئة التحكيم الكندية - في حديث معه بتاريخ 2 مارس 2006، حيث يرى وجوب حصرية الإختصاص في البحر الإقليمي وقصره على الدولة الساحلية بالنظر إلى بعض المعطيات التي سأسير إليها لاحقاً.

بالنظر في كل ما يقع على ظهر هذه السفن من جرائم حتى ولو كان ذلك في المياه الإقليمية لدولة أخرى، وإذا كان العرف والعمل الدوليان قد استقرا على هذه القاعدة حين تتواجد السفينة في منطقة أعالي البحار، فإن المستقر حالياً في القانون الدولي أن يُفسح قانون علم السفينة المجال لقانون الدولة الساحلية المختص أصلاً على بحره الإقليمي سيما إذا امتدت آثار الجريمة إلى هذه الدولة⁽¹⁾، والقول بغير ذلك يمس بسيادة هذه الدولة الأخيرة.

إن هذه المعادلة الثنائية التي تقوم في الدولة الواحدة والقاضية بحصرية إقليمية قوانينها على مياهها الإقليمية وكذا حصرية إقليمية قوانينها وامتدادها إلى سفنها التي ترفع علمها حتى ولو كان ذلك في المياه الإقليمية لدولة أخرى من شأنه أن يفتح باب النزاع بين هذه الفئات من الدول سيما إذا وقعت حوادث معينة تقضي باختصاص الدولتين معاً بناء على اعتمادهما للمبدأين معاً؛ ومن ثم، نرى كيف أن القانون الدولي للبحار اعتبر هذا الموضوع معضلة حقيقية، ورأى وجوب إدراجه ضمن أحكام الاتفاقية العامة لعام 1982، ومن قبلها اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958، وهو يكون بذلك قد سلب الدول حرية النظر في هذا الموضوع بموجب قوانينها الداخلية باعتباره موضوعاً من مواضع القانون الدولي.

ومن استقراء معظم التشريعات العقابية المقارنة، نرى أن الدول قد اتجهت إلى اعتماد مبدأ إقليمية القوانين على البحر الإقليمي وحصرية الاختصاص فيه، ومبدأ اعتبار السفينة جزءاً من إقليم هذه الدول وإخضاعها بالتالي للاختصاص المطلق للدولة التي ترفع السفينة علمها. ومن بين الأمثلة التي أسوغها هنا، أذكر ما نصت عليه المادة (3) من قانون العقوبات الجزائري التي تنص على أن «يطبق قانون العقوبات على كافة الجرائم التي ترتكب في أراضي الجمهورية كما يطبق على الجرائم التي ترتكب في الخارج إذا كانت تدخل في اختصاص المحاكم الجزائرية طبقاً لأحكام قانون الإجراءات الجزائية»⁽²⁾ وتضيف المادة (590) من قانون الإجراءات الجزائية بأن «تختص الجهات القضائية الجزائرية بالنظر في الجنايات والجنح التي تُرتكب في عرض البحر على بواخر تحمل الراية الجزائرية أياً كانت جنسية مرتكبيها. وكذلك الشأن بالنسبة للجنايات والجنح التي ترتكب في موانئ بحرية جزائرية على ظهر باخرة تجارية أجنبية»، رغم أن المشرع الجزائري يبدو هنا متحفظاً في تعامله مع الموضوع، فهو لم يُشر إلى البحر الإقليمي وإنما إلى الموانئ الجزائرية أي المياه الداخلية، كما أنه عقد الإختصاص للقانون الجزائري بالنسبة لما يقع على ظهر السفن الوطنية عندما تكون في منطقة

(1) وهو ما تعرضت له المادة (27) من الاتفاقية العامة لعام 1982 وسأثير بنودها في العنصر المخصص للاختصاص الجزائري على السفن الأجنبية الخاصة.

(2) ولم تتول المادة (3) من قانون العقوبات الجزائري تحديد الإقليم الجزائري تاركاً ذلك إلى المادة (12) من دستور 1996 حيث تندرج ضمنه المياه الإقليمية، وقد سبق التعرض لذلك. راجع ص 258-259 من هذه الأطروحة.

أعالي البحار فقط، وهو ما يظهر انسجام المشرع الوطني مع ما يسير عليه العمل الدولي وما جاء في الإتفاقية العامة من أحكام سبقها إلى الأخذ بها كما سوف نراها لاحقاً.

ومن ذلك أيضاً، ما قضى به قانون العقوبات السوري في مادته (15) التي نصت على أن «يطبق القانون السوري على جميع الجرائم المقترفة في الأراضي السورية»، وأضافت المادة (17) من ذات القانون، بأنه يعتبر في حكم الأراضي السورية :

«1- البحر الإقليمي إلى مسافة عشرين كيلومتراً من الشاطئ ابتداء من أدنى مستوى الجزر. 2- المدى الجوي الذي يغطي البحر الإقليمي. 3- السفن والمركبات الهوائية السورية.»⁽¹⁾

وعلى هذا النحو أيضاً، سار القانون الجزائري اللبني الذي يقضي بحصرية الإختصاص الإقليمي في بحره الإقليمي حتى مسافة 20 كيلو متر (وهي حالياً 12 ميلاً بحرياً بموجب المرسوم الإشتراعي رقم 138 لـ 1983/09/26، المادة (17))، ومن جهة ثانية، تعتبر المادة (17§3) منه السفن اللبانية جزءاً من الإقليم اللباني⁽²⁾؛ كما سارت على هذا المنوال أيضاً المادة (7) من قانون العقوبات العراقي التي تقضي بأن «يشمل الإختصاص الإقليمي للعراق أراضي جمهورية العراق، وكل مكان يخضع لسيادتها، بما في ذلك المياه الإقليمية ...» ، كما قضت أيضاً ذات المادة بأنه «.. وتخضع السفن والطائرات العراقية لإختصاص جمهورية العراق الإقليمي أينما وجدت»،⁽³⁾ وسارت على ذلك أيضاً المادة (16) من قانون عقوبات دولة الإمارات العربية المتحدة حين قضت بأن: «تسري أحكام هذا القانون على كل من يرتكب جريمة في إقليم الدولة. ويشمل إقليم الدولة أراضيها وكل مكان يخضع لسيادتها بما في ذلك المياه الإقليمية والفضاء الجوي الذي يعلوها»⁽⁴⁾.

وكثيرة هي التشريعات المقارنة التي اتجهت إلى هذا الاتجاه كالقانون البولوني (المادة 3) واليوغسلافي (المادة 99)⁽⁵⁾، والقانون الإيطالي الذي نصَّ صراحة في مادته (4) على أن «السفن الإيطالية في البحر العام، والطائرات الإيطالية في أجواء الفضاء التي لا تخضع لسيادة دولة من الدول

(1) أنظر: د. عبود السراج، التشريع الجزائري المقارن، المرجع السابق، ص 128.

(2) راجع في ذلك: د. سمير عالية. شرح قانون العقوبات، القسم العام، دراسة مقارنة. المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع. بيروت، لبنان. طبعة منقحة ومعدلة. 1998. ص 119-120.

(3) أنظر: د. أكرم نشأت إبراهيم، القواعد العامة في قانون العقوبات المقارن، المرجع السابق، ص 105.

(4) أنظر: د. حسن محمد ربيع. شرح قانون العقوبات الإتحادي لدولة الإمارات العربية المتحدة. المرجع السابق. ص 104.

(5) أنظر: د. عبود السراج، التشريع الجزائري المقارن، المرجع السابق، ص 128. كما أن من القوانين المقارنة ما يكتفي بتبني مبدأ إقليمية القوانين الجزائرية ويترك لأحكام القانون الدولي العام تحديد معنى الإقليم. ومن هذه القوانين، القانون المصري (المادة الأولى)، والسوفييتي (م. 4)، والبلغاري (م. 65)، والتشييكوسلوفاكي (م. 17)، والهنغاري (م. 4)، والسويسري (م. 7).

تعتبر بمثابة أرض إيطالية»⁽¹⁾، هذا بالرغم من أنه قصر هذا المفهوم على منطقة أعالي البحار دون غيرها من المناطق كما فعل نظيره المشرع الجزائري.

والحقيقة أن هذه الفكرة ترجع في جذورها إلى ذلك التصور الذي كان سائداً خلال القرن 19، والذي كان يعتبر السفينة بمثابة " جَزِيرَةٍ عَائِمَةٍ Floating Island"، وجزءاً من إقليم الدولة التي ترفع علمها وهو ما يعبر عنه بمصطلح " صُورِيَّةٌ إِقْلِيمِيَّةٌ السَّفِينَةِ Fiction de la Territorialité du Navire"، وهو التصور الذي اعتنقته المحكمة الدائمة للعدل الدولي في حكمها رقم 10 الصادر في 1927/09/10 واعتبرت فيه السفينة جزءاً من إقليم الدولة التي تحمل علمها وهو ما يبرر خضوعها لقانون هذه الدولة دون أي قانون آخر لا سيما في أعالي البحار.⁽²⁾

غير أن هذا التصور لم يعد يُلقَى قبولاً في الفقه الحديث الذي اعتبر فكرة " الجَزِيرَةِ العَائِمَةِ" مجازاً لا أكثر⁽³⁾، كما أنه إذا كان لقانون دولة العلم ما يبرره في منطقة أعالي البحار، فإن هذا القانون يتضاءل إلى حد كبير مفسحاً المجال لقانون الدولة الساحلية إذا تعلق الأمر بوجود السفينة في المياه الإقليمية لهذه الدولة، والقول بغير ذلك يمس بسيادتها .

والحقيقة أن هناك دولاً قد إنتحت رأياً مشابهاً لهذا التصور في مؤتمر جنيف لقانون البحار عام 1958، وهذه الدول هي النرويج وتايلندا، بالإضافة إلى تأييد رأي مشابه في بعض الأحكام الدولية كحكم التحكيم الذي أصدره "دومارتن De martens" في فيفري 1897 في قضية "Coastarica Paket".⁽⁴⁾

وقد تداركت بدورها المحكمة الدائمة للعدل الدولي في قضية "لوتس" هذه الفكرة ونبّهت إلى آثارها، حيث ذهبت إلى أنه « عَلَى الرَّغْمِ مِنْ صِحَّةِ أَنَّ مَبْدَأَ الصَّفَةِ الإِقْلِيمِيَّةِ لِلقَانُونِ الجِنَائِي هُوَ مَبْدَأٌ أَسَاسِيٌّ فِي جَمِيعِ الأنظِمَةِ القَانُونِيَّةِ، فَإِنَّهُ صَحِيحٌ كَذَلِكَ أَنَّ جَمِيعَ هَذِهِ الأنظِمَةِ أَوْ جَمِيعَهَا تَقْرِيْباً يَوْسَعُ تَأْثِيرُهَا لِيَشْمَلَ الجَرَائِمَ الَّتِي تُرْتَكَبُ خَارِجَ إِقْلِيمِ الدَّوْلَةِ.. وَذَلِكَ عَلَى نَحْوِ يَخْتَلِفُ مِنْ دَوْلَةٍ إِلَى أُخْرَى»، كما تداركت أيضاً هذا الموضوع اتفاقية 1935 في شأن الإختصاص على الجرائم

⁽¹⁾ أنظر: د. صلاح محمد مقدم، تنازع القوانين، المرجع السابق، ص 62.

⁽²⁾ وقد جاء في هذا الحكم بأنه " تعتبر السفن بما فيها التجارية في أعالي البحار جزءاً من أرض الدولة التي ترفع علمها، ومن ثم تخضع السفينة في أعالي البحار لقانون هذه الدولة دون قانون أي دولة أخرى، ويترتب على ذلك أن ما يقع على ظهر السفينة في أعالي البحار يعتبر كما لو كان واقعاً على أرض الدولة التي ترفع السفينة علمها". مشار إليه في: صلاح مقدم، المرجع السابق، ص 62.

⁽³⁾ وهو رأي الفقيه "جيدل G.Gidel". راجع النقد الموجه إلى هذه الفكرة في: د. صلاح مقدم، المرجع السابق، ص 62. كما سوف أشير إلى جملة أفكار وتعليق هذا الفقيه بالتفصيل لاحقاً.

⁽⁴⁾ وقد جاء في هذا الحكم:

« En haute mer, même les navires marchands constituent des parties détachées du territoire de l'Etat dont ils portent le pavillon et, en conséquence, ne sont justiciables des faits commis en haute mer qu'aux autorités nationales respectives ».

مشار إليه في: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 100، الهامش.

الذي أعدت مشروعه "كلية حقوق هارفرد"، حيث جاء في المادة (4) منها بأن: «للدولة اختصاص في أية جريمة ترتكب كلاً أو جزءاً على .. سفينة أو طائرة خاصة لها صفتها الوطنية.. ويمتد هذا الاختصاص إلى:

(أ) أي مشاركة خارج إقليمها في جريمة ارتكبت كلاً أو جزءاً على .. سفينتها أو طائرتها الخاصة.
 (ب) وأي مشروع خارج إقليمها لارتكاب جريمة كلاً أو جزءاً على.. سفينتها أو طائرتها الخاصة.»
 وقد أوردت "كلية حقوق هارفرد" في أبحاثها تعليقا على النص المذكور أعلاه جاء فيه: «السنن والطائرات ليست إقليمياً. ومن المسلم به مع ذلك، أن للدولة في ما يتعلق بمثل هذه السفن أو الطائرات اختصاصاً مماثلاً لاختصاصها في إقليمها، ويشمل بالتالي اختصاص الدولة على الجرائم التي ترتكب كلاً أو جزءاً على مثل هذه السفن أو الطائرات».⁽¹⁾

وعلى العموم، يمكنني أن أقول بأن التطبيقات الدولية تسير فعلاً على انتهاج مبدأ إقليمية القوانين على النحو الذي ذكرته آنفاً، سواء ما تعلق منه بالجانب الحصري المتمثل في اختصاص الدولة الساحلية المانع على بحرها الإقليمي وهذا الوجه الأول منه، أو اعتبار السفن التي ترفع علمها جزءاً من إقليمها وتخضعها لاختصاصها سواء في منطقة أعالي البحار أو في مناطق أخرى قد تكون حتى خاضعة للولاية الإقليمية لدولة ساحلية أخرى وهذا هو الوجه الثاني منه. وعلى هذا الأساس، يمكن أن يرد على هذه التطبيقات نزاعات دولية مختلفة تتمثل في إلتقاء سيادات دولية تبحث كل منها عن اختصاصها على الوقائع التي تتعرض لها السفينة أو تكون محورها، سواء كانت هذه الدولة صاحبة البحر الإقليمي أو الدولة التي ترفع السفينة علمها؛ فمنهجها هو نفسه المنهج المتبع من قبل الدولة أخرى.

وفي ضوء هذا الحديث، سأحاول تسليط الضوء على ما هو مستقر في القانون الدولي للبحار لمعرفة ما إذا كان هذا الأخير قد حسم هذا الموضوع واستطاع أن يوجد معايير دولية كفيلة بحل مشكلة تنازع القوانين الجزائرية المقارنة على منطقة البحر الإقليمي.

ومن جهة ثانية، وإذا كان موضوع إقليمية القوانين الجزائرية وانطباقها على البحر الإقليمي ذا أهمية كبيرة عني به القانون الدولي للبحار، فإن هذا الموضوع ليس وحده الذي يثير مشكلة تنازع القوانين على حكم الوقائع التي تقع على ظهر السفينة أو تكون طرفاً فيها، بل هناك مجال آخر يمكن أن يرد بدوره في هذا الإطار ويمكن أن يشكل هو الآخر موضوعاً لتنازع القوانين ألا وهو القانون الدولي الخاص حين بحثه للعلاقات القانونية التي يمكن أن ترد على ظهر السفينة أو تكون هاته الأخيرة طرفاً فيها لكن في جانبها المدني. إن إقليمية القوانين في ضوء قواعد القانون الدولي الخاص كما

(1) أنظر المقتبس في: د. هيثم أحمد الناصري، المرجع السابق، ص 242-243، الهامش.

صورها الفقيه "دارجنتره *D'argentré*"⁽¹⁾ قد لقيت رواجاً بدورها وتسملت إلى عدد من الأنظمة الدولية المقارنة الخاصة. وإذا كان صحيحاً أن الغالبية من الدول تزوج بين ضابطي إسناد كل من الجنسية والموطن، فإن هناك منها ما يغلب الاعتداد بقانون الموطن على غيره من الضوابط كما هي حال فرنسا مثلاً، ويرجع السبب في ذلك كما يقول الفقيه "علي سليمان"، إلى اعتبارها دولة "فقيرة في عدد سكانها وفي عدد العمال بها، فيكون من مصلحتها أن تسند الأحوال الشخصية إلى قانون الموطن لا سيما إذا كانت لا تصدر إلى الخارج من رعاياها إلا التزر القليل". كما أن في إسناد العلاقات القانونية التي تعرض على القضاء الفرنسي إلى قانون الجنسية إرهاباً له إذ يظل هذا الأخير في عملية بحث عن القوانين الواجبة التطبيق على عدد من الجماعات التي تؤلف المجتمع الفرنسي والتي تنتمي بجنسياتها إلى دول مختلفة، هذا فضلاً عن أن في ذلك حماية للمواطنين الفرنسيين في تعاملهم مع غيرهم من المستوطنين خشية اصطدامهم بقوانين غريبة عنهم أو تكون نتائجها غير متوقعة لديهم.⁽²⁾

وفي هذا السياق، يمكن أن يتبادر سؤالان رئيسيان: يتمثل الأول في هل يمكن للدولة الساحلية التي تقضي قواعد التنازع لديها بضابط "الموطن" أو "بالإقليمية" أن تعامل مختلف العلاقات القانونية التي تقع في منطقة بجزرها الإقليمي على قدم المساواة مع إقليمها واعتبارها كما لو كانت واقعة فيه؟ أما التساؤل الثاني، فهو يتمثل في متى يمكن أن تخضع الروابط القانونية لقاضي الدولة الساحلية في حين، فإن السفينة مارة خلال البحر الإقليمي مروراً بريئاً فقط؟

فبالنسبة للسؤال الأول، فإنني أفضل الإجابة عنه في العنصر المخصص للاختصاص المدني على السفن الأجنبية الخاصة، وبخصوص التساؤل الثاني فإنني أجيب عنه بأن السفينة عند مرورها خلال البحر الإقليمي تكون على وضعيتين لهذا المرور وهما الوضعيتين اللتين سبقت الإشارة إليهما في الفصل المخصص للمرور البريء حيث تقضي المادة (18) من الاتفاقية العامة لعام 1982 بأن: «1- المُرُورُ يَعْنِي المِلاحةَ خِلالَ البَحْرِ الإِقليمِيِّ لِعَرَضٍ :

(أ) اجْتِيازِ هَذَا البَحْرِ دُونَ دُخُولِ المِياهِ الدَّاخِلِيَّةِ أَوْ التَّوَقُّفِ فِي مَرَسَى أَوْ فِي مَرَفَقِ مِينائِي يَقَعُ خَارِجَ المِياهِ الدَّاخِلِيَّةِ؛

(1) وهو الفقيه "برتران دارجنتره *Bertrand D'argentré*" ولد في مقاطعة "بريتانيا" عام 1519، ومارس القضاء في مقاطعته وقد كان متشبعاً بروح أبناء هذه المقاطعة الذين لم يرتاحوا إلى ضمها إلى المملكة الفرنسية عام 1532 فجاءت كل كتاباته ونظرياته موجهة للدفاع عن نظرية "الإقليمية"، وتعتبره معظم كتابات القانون الدولي الخاص عماد المدرسة الفرنسية بلا نزاع وذلك لأصالة منهجه. راجع بخصوص هذه المدرسة ونظريات "دارجنتره" في إقليمية القوانين كلاً من :

- د. هشام علي صادق، القانون الدولي الخاص. دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية. 2004، الكتاب الثاني، ص 35.
- د. أحمد مسلم، القانون الدولي الخاص المقارن في مصر ولبنان. دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت، 1966 ص 164.
- د. سعيد يوسف البستاني، القانون الدولي الخاص. منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، 2004، ص 74.

(2) أنظر: د. علي علي سليمان، مذكرات في القانون الدولي الخاص، المرجع السابق، ص 60.

(ب) أَوْ التَّوَجُّهُ إِلَى الْمِيَاهِ الدَّاخِلِيَّةِ أَوْ مِنْهَا أَوْ التَّوَقُّفِ فِي أَحَدِ هَذِهِ الْمَرَاسِي أَوْ الْمَرَافِقِ الْمِينَائِيَّةِ أَوْ مُعَادَرَتِهِ « (1).

وعلى هذا الأساس، يمكن أن نفهم بأن إثارة قواعد القانون الدولي الخاص أمام قاضي الدولة الساحلية يكون في أكثر من وجه. فالسفينة يمكن أن تتجه إلى المياه الداخلية أو إلى مرافئ هذه الدولة، كما أن السفينة قد تترتب عليها التزامات وهي في موانئ هذه الدولة أيضاً، وأخيراً، فإنه حتى بالنسبة للمرور البريء للسفينة بغرض اجتياز هذا البحر يمكن أن تثار معه جملة من المسائل المدنية التي ترفع إلى قاضي الدولة الساحلية كما لو تعلق الأمر بتصادم بحري في هذه المنطقة وصحبه ادعاءات مدنية ولجأ أطرافها إلى قاضي الدولة الساحلية، أو عندما يثور النزاع بين طاقم السفينة وبين مالكيها بخصوص تطبيق بعض أحكام عقد عمل هؤلاء البحارة، ويتم الإتفاق بين هؤلاء على اللجوء إلى قاضي دولة البحر الإقليمي.

وعلى العموم، فإن قانون البحار ممثلاً بالاتفاقية العامة لعام 1982 قد تناول هذا الموضوع أيضاً على غرار موضوع إقليمية القوانين في المجال الجزائري، وقد أفرد له بدوره أحكاماً كان يهدف من ورائها إلى إضفاء الصفة الدولية عليه وتوحيداً للرؤية الدولية وتغادياً لتنازع القوانين في هذا الجانب بالنظر إلى أهميته على الصعيد الدولي لما يمكن أن يشكله من اختلافات ونزاعات دولية تتجاوز تلك المعروفة على صعيد تنازع القوانين في القانون الدولي الخاص، لأن الأمر هنا يتعلق بالتقاء حقيقي لسيادتين دوليتين هما سيادة الدولة صاحبة البحر الإقليمي والدولة التي تحمل السفينة علمها. وإضافة إلى موضوع إقليمية القوانين في المجالين الجزائري والمدني، فإن هناك مبادئ أخرى مستقرة في النظم المقارنة أو القانون الدولي العام نفسه في مجال الاختصاص والتي يمكن أن تنطبق على السفينة في مجال دراستنا هذه، ويمكن أن استعرض هذه المبادئ في الآتي:

(1) وتقابلها المادة (14) الفقرة (2) من اتفاقية جنيف لعام 1958 للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة .

الفرع الثاني

مبدأ الاختصاص الشخصي

كما سلفت مني الإشارة، فإن مبدأ الاختصاص الإقليمي ليس المبدأ الوحيد الذي يمكنه إثارة إشكالية التنازع بين الدول لحكم العلاقة القانونية التي تكون السفينة طرفاً فيها أو تقع على ظهرها، ذلك أن هناك مبادئ أخرى تعرفها النظم القانونية المقارنة، ومنها ما هو مستقر في القانون الدولي نفسه، ومن شأن هذه المبادئ أيضاً، أن تفتح باب النزاع بين الدول في مجال الاختصاص على السفينة عند مرورها بالبحر الإقليمي، ولعل من أهم هذه المبادئ إثارة للخلاف هو مبدأ الاختصاص الشخصي لما يتضمنه من مبادئ فرعية لصيقة به. وأستعرض في الآتي هذه المبادئ كما يلي :

أولاً) مدلول الاختصاص الشخصي: ويتميز الاختصاص الشخصي من الاختصاص الإقليمي في أن الأول لا يقوم على ما يحصل في إقليم الدولة من أعمال وحوادث، وإنما يقوم على وصف معين يرتبط بالشخص المشمول بوضع قانوني خاص ومن شأن ذلك أن يخوّل دولة أو أكثر ممارسة الاختصاص بالنسبة إلى ذلك الشخص. وعلى هذا الأساس، فإن الاختصاص الشخصي هو امتداد لقوانين الدولة لا سيما الجزائية منها إلى الجرائم المرتكبة في الخارج ممن يرتبط بتلك الدولة بعلاقة معينة أو ضده. (1)

وتعتمد فعالية الاختصاص الشخصي من الناحية العملية على أساس إقليمي أي على وجود الشخص وأمواله في إقليم الدولة، فهذه الأخيرة لا تستطيع مباشرة اختصاصها على شخص غير موجود على إقليمها إلا إذا دخل هذه الشخص إلى إقليم هذه الدولة أو تم تسليمه إليها من قبل الدولة الأخرى بعد استنفاد الشروط والإجراءات المقررة للتسليم.

وعلى أساس هذه الرؤية يمكن أن أثير إشكالية أرى وجوبها في هذه الأطروحة وتتصل بالسفينة والبحر الإقليمي في مجال الاختصاص، وتتمثل الأولى في احتمال تواجد شخص ما على ظهر سفينة أجنبية مارة على البحر الإقليمي للدولة الساحلية ومن شأن ذلك أن يثير اختصاصها عليه إذا ما ثبت أن ذلك الشخص ارتكب ضدها عملاً أو فعلاً مجرماً بموجب قوانين هذه الدولة ولو كان ذلك في الخارج، وكان هذا الشخص يحمل جنسيتها أو حتى جنسية دولة أخرى. فاستناد الدولة الساحلية في اختصاصها هو تواجد السفينة في بحرها الإقليمي ولا يخلو ذلك من نزاعات مختلفة بينها وبين الدولة التي تحمل السفينة علمها. أما المسألة الثانية، فهي مدى احتمال أن تتدخل الدولة الساحلية في

(1) أنظر كلاً من :

- د. هيثم أحمد الناصري، المرجع السابق، ص 248.

- د. زهير الزبيدي، المرجع السابق، ص 349.

السفينة للقبض على شخص ليس من رعاياها بخصوص جريمة ارتكبتها ضد دولة أخرى يتبعها هذا الشخص بجنسيته بناء على معاهدة تسليم، والأمر لا يخلو من التعقيد أيضاً، سيما إذا كان هذا الشخص على ظهر سفينة تحمل علم دولة ثالثة، وكذلك الحال بالنسبة لاتخاذ السفينة الأجنبية - لا سيما العامة والحربية منها على وجه الخصوص - كملجأ للفارين من قوانين الدولة الساحلية، فما تملكه هذه الدولة في مواجهة هذه السفن، وماذا يتعين على هذه الأخيرة أن تقوم به إزاء هذه الحالة؟.

وعلى العموم، فإن الدولة تمارس اختصاصها الشخصي كما هو مستقر في العمل الدولي

بالاستناد إلى أحد المبدأين التاليين:

ثانياً) مبدأ الجنسية الفعالة: وبخصوص هذا المبدأ الفرعي يمكن القول بأن القانون الدولي نفسه والعرفي منه على وجه الخصوص كان يعترف للدولة بحق ممارسة اختصاصها على رعاياها أينما وجدوا وينصرف هذا الحق إلى سريان قانونها الجنائي على وجه الخصوص على الجرائم التي ترتكب من قبل رعاياها في الخارج.

والظاهر أن هذا المفهوم الذي استقر في القانون الدولي العرفي، قد عرفه القضاء الدولي حيث أيده القاضي " مور " في رأيه الانفرادي في قضية الباخرة "لوتس" التي فصلت فيها المحكمة الدائمة للعدل الدولي في سنة 1927، حيث ذكر هذا القاضي: « لا ينازع أحد في حق الدولة في إخضاع مواطنيها في الخارج لسريان قوانينها العقابية، إذا رأت أن من الملائم أن تفعل ذلك»، كما تأيدت هذه الفكرة أيضاً في مشروع اتفاقية " هارفارد " بشأن الاختصاص في الجرائم لعام 1935 في المادة الخامسة منه.⁽¹⁾

ومن جهة أخرى، فإن هذا المفهوم المستقر في عرف الدول ما هو في الحقيقة إلا انعكاس للمأخذ الذي انتهجته الدول في تعاملها مع موضوع الاختصاص بصفة عامة، فمعظم الدول، وعلى غرار مبدأ " إقليمية القوانين"، تأخذ بمبدأ " شخصية القوانين" وعلى وجه الخصوص، بمبدأ " الجنسية الفعالة"، وتصلح عليه نظم أخرى بمبدأ "الاختصاص العيني". وتأخذ الدول في تعاملها مع هذا المبدأ بأسلوبين في الغالب: الأول وهو المتمثل في سريان قوانينها الجزائية على رعاياها بخصوص الجرائم التي ارتكبوها في الخارج، وقد أخذت الجزائر بهذا المفهوم في مادتها (582) من قانون الإجراءات الجزائية التي تقضي بأن « كُلُّ واقعةٍ موصوفةٍ بأنها جنائيةٌ مُعاقبٌ عليها من القانونِ الجزائري ارتكبتها جزائريٌّ

⁽¹⁾ نصت الفقرة (أ) من المادة الخامسة من " مشروع اتفاقية في شأن الاختصاص في الجرائم " الذي أعدته أبحاث كلية حقوق هارفرد على أن « للدولة الاختصاص في شأن أية جريمة ارتكبتها خارج إقليمها،

(أ) شخص طبيعي كان عند ارتكاب الجريمة من وطني تلك الدولة أو أنه من وطنيها عند المحاكمة أو المعاقبة.. ».

وعلقت أبحاث هارفرد على هذا النص بقولها أن « اختصاص الدولة في محاكمة ومعاقبة وطنيها على الأساس الوحيد لجنسيتهم أمر مسلم به عموماً. ويقوم مثل هذا الاختصاص على أساس ما يدين به الشخص المتهم بالجريمة من ولاء للدولة التي هو أحد وطنيها ». مشار إليه في : د. هيثم أحمد الناصري، المرجع السابق، ص 249.

فِي خَارِجِ إِقْلِيمِ الْجُمْهُورِيَّةِ يَجُوزُ أَنْ تُتَابَعَ وَيُحْكَمَ فِيهَا فِي الْجَزَائِرِ. غَيْرَ أَنَّهُ لَا يَجُوزُ أَنْ تَجْرِيَ الْمَتَابَعَةُ أَوْ الْمُحَاكَمَةُ إِلَّا إِذَا عَادَ الْجَانِي إِلَى الْجَزَائِرِ وَلَمْ يُثَبِّتْ أَنَّهُ حُكِمَ عَلَيْهِ نَهَائِيًّا فِي الْخَارِجِ وَأَنْ يُثَبِّتَ فِي حَالَةِ الْحُكْمِ بِالْإِدَانَةِ أَنَّهُ قَضِيَ الْعُقُوبَةَ أَوْ سَقَطَتْ عَنْهُ بِالتَّقَادُمِ أَوْ حَصَلَ عَلَى الْعَفْوِ عَنْهَا».

كما ذهبت إلى ذلك أيضاً المادة (10) من قانون العقوبات الأردني التي تقضي بأن « تسري أحكام هذا القانون على كل أردني فاعلاً كان أو شريكاً أو متدخللاً ارتكب خارج المملكة جنائية أو جنحة يعاقب عليها القانون الأردني، كما تسري الأحكام المذكورة على من ذكر ولو فقد الجنسية الأردنية أو اكتسبها بعد ارتكاب الجنائية أو الجنحة »⁽¹⁾، وهي الفكرة نفسها التي جاءت بها المادة (10) من قانون العقوبات العراقي التي تقضي بأن « كل عراقي ارتكب وهو في الخارج فعلاً يجعله فاعلاً أو شريكاً في جريمة تعد جنائية أو جنحة بمقتضى هذا القانون، يعاقب طبقاً لأحكامه إذا وجد في الجمهورية، وكان ما ارتكبه معاقباً عليه بمقتضى قانون البلد الذي وقع فيه »⁽²⁾؛ وإلى ذلك أيضاً، ذهبت المادة (20) من قانون العقوبات السوري⁽³⁾، وهو النحو الذي سارت عليه كذلك بعض التشريعات العربية كالقانون اللبناني (المادة 19)⁽⁴⁾ والقانون المصري (المادة 3)، والقانون الليبي (المادة 6)⁽⁵⁾.

أما الأسلوب الثاني الذي تنتهجه الدول في هذا الجانب، فهو يتمثل في أن قوانينها العقابية تسري حتى على الأجانب الذين يرتكبون في الخارج جرائم هي عادة تلك المتعلقة بسلامة وأمن هذه الدولة، كما أن منها ما يقضي بمعاينة مرتكبي الجرائم في الخارج من الأجانب إذا وقع ضحيتها رعايا ومواطني هذه الدولة وهو ما يصطلح عليه بمبدأ الجنسية السلبية وسأشير إليه في العنصر الموالي .

(1) راجع بخصوص هذه المادة والتعليق عليها: د. كامل السعيد. شرح الأحكام العامة في قانون العقوبات، المرجع السابق، ص 115-117.

(2) راجع التعليق على هذه المادة في: د. أكرم نشأت إبراهيم، المرجع السابق، ص 119-120.

(3) وتقضي المادة (20): « يطبق القانون السوري على كل سوري، فاعلاً كان أو محرضاً أو متدخللاً، أقدم خارج الأرض السورية، على ارتكاب جنائية أو جنحة يعاقب عليها القانون السوري. ويبقى الأمر كذلك ولو فقد المدعى عليه الجنسية السورية.. ».

راجع بخصوص التعليق الوارد على هذه المادة: د. عبود السراج، المرجع السابق، ص 132.

(4) وهي المادة (19) المعدلة بالقانون رقم 513 تاريخ 6-6-1996، حيث تنص على أنه: " تطبق القوانين اللبنانية على كل لبناني أو أجنبي أو عديم الجنسية، فاعلاً أو شريكاً أو محرضاً أو متدخللاً أقدم خارج الأراضي اللبنانية أو على متن طائرة أو سفينة على 1- تزوير أوراق العملة أو السندات المصرفية اللبنانية أو الأجنبية المتداولة شرعاً أو عرفاً في لبنان، أو تزوير جوازات السفر وسمات الدخول وتذاكر الهوية ووثائق إخراج القيد اللبنانية. على أن هذه الأحكام لا تطبق على الأجنبي الذي لا يكون عمله مخالفاً لقواعد القانون الدولي. 2- على ارتكاب إحدى الجنايات ضد سلامة...".

راجع التعليق على هذه المادة في: د. سمير عالية، المرجع السابق، ص 129، وكذا: د. عوض محمد عوض و د. سليمان عبد المنعم، النظرية العامة للقانون الجزائي، المؤسسة الجامعية للنشر والتوزيع، بيروت، لبنان، الطبعة الأولى، 1999، ص 48.

(5) أنظر: د. أكرم نشأت إبراهيم، المرجع السابق، ص 119.

ومن الدول التي أخذت بالأسلوب الثاني المتعلق بمعاينة الأجانب مرتكبي الجرائم الماسّة بسلامة وأمن الدول، أذكر كلا من المادة (585) من قانون الإجراءات الجزائية التي تقضي بأن «كل من كان في إقليم الجمهورية شريكاً في جناية أو جنحة مرتكبة في الخارج يجوز أن يتابع من أجلها ويحكم عليه فيها بمعرفة جهات القضاء الجزائرية إذا كانت الواقعة معاقبا عليها في كلا القانونين الأجنبي والجزائري بشرط أن تكون تلك الواقعة موصوفة بأنها جناية أو جنحة قد ثبت ارتكابها بقرار نهائي من الجهة القضائية الأجنبية»، وتضيف المادة (588) بأن «كل أجنبي ارتكب خارج الإقليم الجزائري بصفة فاعل أصلي أو شريك جنائياً أو جنحة ضد سلامة الدولة الجزائرية أو تزيفاً لنقود أو أوراق مصرفية وطنية متداولة قانوناً في الجزائر تجوز متابعته ومحاكمته وفقاً لأحكام القانون الجزائري إذا أُلقي القبض عليه في الجزائر أو حكمت الحكومة على تسليمه لها».

و بذلك أيضاً، أخذ القانون العراقي الذي تقضي مادته (9) على أن «يسري هذا القانون على كل من ارتكب خارج العراق جريمة ماسّة بأمن الدولة الخارجي والداخلي أو ضد نظامها الجمهوري أو سنداتها المأذون بإصدارها قانوناً أو طواعياً أو جريمة تزوير أوراقها الرسمية، أو جريمة تزوير أو تقليد أو تزيف عملة ورقية أو مسكوكات معدنية متداولة قانوناً أو عرفاً في العراق أو الخارج»، وهو نفس المنهج الذي سلكه المشرع السوري في المادة (19) من قانون العقوبات التي تقضي بأن يطبق القانون السوري على كل سوري أو أجنبي، فاعلاً كان أو محرّضاً أو متدخلاً «أقدم خارج الأرض السورية على ارتكاب جناية أو جنحة محلّة بأمن الدولة، أو قلد خاتم الدولة، أو قلد أو زور أوراق العملة أو السندات المصرفية السورية أو الأجنبية المتداولة شرعاً أو عرفاً في سورية»⁽¹⁾، وكذلك ذهب قانون العقوبات اللبناني في المادة (19) المشار إليها آنفاً.

وختاماً لهذا العنصر، أقول بأن مبدأ الجنسية السلبية في عمومها يقابله مبدأ متلازم من مبادئ تسليم المجرمين مؤداه عدم التزام أي دولة بتسليم أحد من رعاياها بسبب جريمة ارتكبتها في الخارج، وعموماً فإن هذا الموضوع سيُلقي بكافة أبعاده وجوانبه على منطقة البحر الإقليمي إذ تتنازع فيها أكثر من دولة على الاختصاص والتدخل في أكثر من واقعة يمكن أن تحدث فيه جرّاء مرور السفينة مروراً بريثاً.

(1) أنظر بخصوص التعليقين على المادتين سالفتي الذكر حسب الترتيب الآتي كلا من :

- د. أكرم نشأت إبراهيم، المرجع السابق، ص 117.

- د. عبود السراج، المرجع السابق، ص 130.

ثالثاً) مبدأ الإختصاص السلبي أو الجنسيّة السلبية: ويظهر مفهوم هذا المبدأ بعد مقارنته بالمبدأ السابق الخاص بالجنسية الفعالة. فإذا كانت هذه الأخيرة تقضي باختصاص الدولة على الجرائم التي يرتكبها مواطنوها في الخارج، فإن مبدأ الجنسية السلبية يعقد الاختصاص لهذه الدولة حتى بالنسبة للجرائم التي يرتكبها أجنبان في الخارج ويكون ضحيتها رعايا هذه الدولة. ويتشابه هذا المبدأ مع مبدأ "عينية القوانين" أو امتدادها الذي سبقت الإشارة إليه، إذ أن النتيجة واحدة وهي اختصاص الدولة على الأجنبان، غير أن الفرق بين المبدأين يكمن في أن الفقه الدولي يلحق مبدأ عينية القوانين بمبدأ الإقليمية ويقصره على الجرائم الماسة بأمن الدولة وبجسّن نظامها واقتصادها.. الخ ويرتكبها أجنبان في الخارج، في حين فإن مبدأ الجنسية السلبية يتلخص في أن للدولة أن تدعي بحقها في معاقبة الأجنبان على الجرائم التي ارتكبوها في الخارج ويكون ضحاياها وطنيين ورعايا تلك الدولة⁽¹⁾.

والرّاجح أن مبادرة معهد القانون الدولي كانت من بين أولى المبادرات الفقهية التي أخذت هذا الموضوع بالدراسة. فبالرغم من أن محاولته الأولى لم تتمكن من التفرقة بين الاختصاص العيني أو الوقائي وبين الجنسية السلبية إذ دمجها معاً، غير أن المعهد استطاع أن يكشف مبدأ شخصية القوانين واعتباره - بصفة عامة - كقاعدة عرفية دولية، إذ نصت المادة الثامنة (8) من مشروع تنازع القوانين الجنائية الذي أقره معهد القانون الدولي في دورته بميونخ عام 1883 بأن: « لكل دولة الحق في أن تعاقب على الأفعال التي ارتكبها الأجنبان خارج إقليمها والتي تنتهك قوانين عقوباتها عندما تتضمن تلك الأفعال هجوماً على وجودها الاجتماعي أو تجعل أمنها عرضة للخطر، وعندما لم تكن معاقباً عليها بمقتضى القانون الجنائي للإقليم الذي وقعت فيه »⁽²⁾.

وبالرغم من أن عدداً من الدول قد سار على انتهاج هذا المبدأ، يلاحظ أن مشروع اتفاقية "هارفارد" لعام 1935 بشأن الاختصاص على الجريمة لم يأخذ به⁽³⁾، كما أن من بين الدول التي

(1) راجع في مجمل التفرقة بين هذه المبادئ كلاً من :

- د. هيثم أحمد الناصري، المرجع السابق، ص 250.
- د. أكرم نشأت إبراهيم، المرجع السابق، ص 116-119.
- د. عبود السراج، المرجع السابق، ص 190-131.

وفي هذا الإطار، فإن بعض الكتابات الفقهية تصطلح على مبدأ "الاختصاص العيني"، بالاختصاص الوقائي وله نفس المفهوم إذ يسري على طائفة الجرائم الماسة بأمن الدولة ويرتكبها أجنبان في الخارج. راجع في ذلك: د. زهير الزبيدي، المرجع السابق، ص 268.

(2) مشار إليه في : د. هيثم أحمد الناصري، المرجع السابق، ص 253 - الهامش.

(3) بالرغم من أنها كانت قد أشارت إليه في بداية مشروع اتفاقية 1935 غير أنه لم يدرج فيها وهذا بسبب معارضته من طرف الدول الأنجلو أمريكية، ومع ذلك، فإن أبحاث كلية حقوق هارفارد تضمنت إشارة أوردت فيها بأنها لا ترى مانعاً من الأخذ به إذا ما أحيط هذا المبدأ بقيود وضمانات جدية. أنظر: د. زهير الزبيدي، المرجع السابق، ص 395.

اعتمده في قوانينها أذكر كلاً من : لبنان، المكسيك، البرازيل، إيطاليا، الأرجنتين، بلجيكا، بوليفيا، الشيلي، فرنسا، اللوكسمبورغ، وإسبانيا، ولم تأخذ بريطانيا ولا الولايات المتحدة بذلك .
وللإشارة، فإن مبدأ الاختصاص الشخصي السلي للدولة قد أثار معارضة شديدة من قبل الدول الأنجلوسكسونية. فعندما حاولت فرنسا عام 1852 وضع مشروع قانون يقضي بحماية مواطنيها في الخارج، إعترضت بريطانيا على ذلك وبيّنت أنه لا يصح لفرنسا أن تحكم تصرفات الأجانب بسبب الأفعال التي يقتربونها في خارج الإقليم الفرنسي. كما أثّرت احتجاجات شديدة في الولايات المتحدة الأميركية عندما باشرت المحاكم المكسيكية عام 1886، اختصاصها الشخصي السلي طبقاً لنص المادة (186) من قانون العقوبات المكسيكي في حق مواطن أمريكي يدعى "كوتنغ Cutting"، وكان قد صدر عن هذا الأخير قذفٌ عن طريق النشر في مدينة "إلباسو Elpaso" بولاية تكساس الأمريكية في حق المواطن المكسيكي "مدينا Medina"، حيث أُلقي القبض على المواطن الأمريكي "كوتنغ" بالمكسيك وصدر في حقه حكم بالحبس لمدة سنة. وقد كان على أثرها أن طلبت الولايات المتحدة من المكسيك تغيير قانون عقوباتها بحجة مخالفته للقانون الدولي وتمسكت بدورها المكسيك بهذا القانون وبالمادة (186) منه واعتبارها غير مخالفة للقانون الجنائي الدولي. (1)

ولعل أشد ما عرفه تطبيق هذا المبدأ كان في قانون البحار، وبالضبط في قضية "لوتس" بين تركيا وفرنسا. وبالرغم من أنه قد سبق استعراض هذه القضية في بداية هذا المبحث، فإنني أشير هنا إلى أن تركيا إذ مارست اختصاصها على قائد السفينة الفرنسية "لوتس" بعد إلقاء القبض عليه في ميناء إستانبول، إنما كان تصرفها هذا مؤسساً على نص المادة السادسة (6) من قانون العقوبات التركي التي تقضي بأن : «كل أجنبي يرتكب جريمة في الخارج إضراراً... بأحد مواطنيها.. يعاقب طبقاً لقانون العقوبات التركي عند القبض عليه في تركيا»، ومع ذلك فإن المحكمة عندما أصدرت حكمها عام 1927 ذكرت فيه أنه «لَا تُوجَدُ قَاعِدَةٌ قَانُونِيَّةٌ دَوْلِيَّةٌ تَمْنَعُ الدَّوْلَةَ مِنْ مُمَارَسَةِ اخْتِصَاصِهَا خَارِجَ إِقْلِيمِهَا عَلَى النَّحْوِ الَّذِي فَعَلَتْهُ تُرْكِيَّةٌ» (2).

ومن الواضح أن حكم المحكمة قد صدر في هذه القضية نتيجة لحق الترجيح بالنظر إلى الرأي الإفرادي الملحق بحكم المحكمة والذي أورده القاضي "جون باست مور" الذي خالف كلاً من رأي القاضي اللورد "فينلي" رئيس المحكمة الذي اتفق بدوره في الرأي مع القاضي "ماكس هوبر"؛ ومما جاء في الحكم المخالف الذي ألحقه القاضي "مور" ما نصه التالي: «قد يتساءل المرء ما هو النظام؟

(1) أنظر التحقيق في هذه القضية وإسنادها تاريخياً إلى 1887 من قبل محققها د. زهير الزبيدي بالاعتماد على:

Report on extraterritorial crime and the cutting case, foreign relation of united States, 1887.

أنظر: د. زهير الزبيدي، المرجع السابق، ص 390-391.

(2) أنظر: المرجع السابق، ص 391.

هل يعني هذا النظام فعلاً أن مواطن أحد الأقطار، عندما يزور قطراً آخر، يأخذ معه من أجل "حمايته" قانون بلده ويسلط هذا القانون على الذين يتصل بهم. وعلى هذا النحو قد يحدث لأحد سكان مدينة تجارية يحتشد فيها الأجانب أن يخضع في ظرف ساعة وبلا إدراك لحكم عدد من التقنيات الجنائية الأجنبية. وليس هذا بافتراض وهمي، بل إنه مجرد مثال موضح لما يحدث يومياً في حالة قبول المبدأ "الوقائي". وبديهي أن هذا الادعاء لا يتعارض مع مبدأ الاختصاص المانع للدولة في إقليمها فحسب، بل ويتعارض كذلك مع المبدأ الراسخ إلى حد سواء الذي يقضي بأن شخصاً يزور بلداً أجنبياً...، يقع تحت سلطان القانون المحلي، وباستثناء المدى الذي يصل إليه التدخل الدبلوماسي لحكومته في حالة إنكار العدالة، يجب عليه أن يعتمد على ذلك القانون من أجل حمايته»⁽¹⁾.

وقد أخذ عدد معتبر من الدول بهذا المبدأ، وحجته في ذلك أن الدولة التي يقع في إقليمها الاعتداء على رعاياها قد لا توفر لهم الحماية الكفيلة برّد هذا الاعتداء وربما حتى ملاحقة الجناة، ومن ثم عمدت هذه الدول إلى إدراج هذا المبدأ في قوانينها لتتكفل بنفسها بمعاينة الجناة فيما لو وقعوا في نطاق سلطاتها، ومن هذه الدول أذكر كلاً من:

قانون التسليم الأرجنتيني رقم (1612) لسنة 1885 المادة (5)، وقانون العقوبات الأسترالي لعام 1852 المادة (40)، وقانون العقوبات البلجيكي المنطبق وقت الحرب لعام 1875 المادة (10)، وقانون العقوبات البلغاري لسنة 1951 المادة (67)، وقانون العقوبات الكولومبي لسنة 1936 المادة (7)، والقانون الجنائي التشيكوسلوفاكي لعام 1961 المادة (20)، والقانون الجنائي الفنلندي لعام 1889 المادة (2)، وقانون العقوبات الألماني لسنة 1969 المادة (4)، والقانون الجنائي اليوناني لعام 1950 المادة (20)، وقانون العقوبات الجواتيمالي لعام 1889 المادة (6)، والقانون الجنائي المجري لعام 1960، المادة (4)، والقانون الجنائي الإيطالي لعام 1930 المادة (10)، وقانون العقوبات الياباني لعام 1907 المادة (3)، وقانون الإجراءات الجزائية لإمارة موناكو لعام 1904 المادة (8)، وقانون عقوبات البيرو لعام 1924 المادة (5)، والقانون الجنائي الروماني لعام 1968 المادة (6)، وقانون عقوبات موريني لعام 1865 المادة (6)، والقانون الجنائي الكوري لسنة 1953 المادة (3)، وقانون العقوبات الهولندي لعام 1937 المادة (5)، وقانون العقوبات التركي لسنة 1926 المادة (6)، وقانون عقوبات الأورغواي لعام 1889 المادة (7)، والفينيزويلي لعام 1926 المادة (4)، واليوغسلافي لعام 1951 المادة (94)، والمكسيكي لعام 1951 المادة (94) (و من قبلها المادة 186)⁽²⁾.

⁽¹⁾ مقتبس من : د. هيثم أحمد الناصري، المرجع السابق، ص 252، وكذا: د. زهير الزبيدي، المرجع السابق، ص 393، مع بعض الفروقات بالزيادة أو النقصان لمقتضيات الترجمة.

⁽²⁾ ومن الدول التي أخذت بهذا المبدأ أيضاً، أذكر كلاً من : لبنان، فرنسا، إسبانيا، البرازيل، الصين، الشيلي، اللوكسمبورغ، بوليفيا...، أنظر في جملة هذه القوانين وفيما سبق كلاً من :

وعلى العموم، فإن مبدأ الاختصاص السليبي لم يكن مستساغاً عند الغالبية من الفقهاء الدوليين؛ فبالقدر الذي برر البعض هذا الاختصاص بما لكل دولة من حق كامل في حماية مواطنيها في الخارج، فإذا قصرت الدولة التي وقعت الجريمة في إقليمها أو عجزت عن معاقبة المجرمين، جاز للدولة التي ينتمي إليها الضحايا بجنسيتهم أن تقوم بمعاقبة المجرمين الأجانب إذا ما وقعوا في نطاق سلطاتها واختصاصها، كما أن البعض الآخر - ومن أهمهم "لوترباخت" - قد عارض هذا المبدأ على اعتبار أنه من النادر أن تُمسَّ المصالح العليا والعامّة للدولة بمجرد أن أحد رعاياها كان ضحية اعتداء وقع عليه في بلد أجنبي من جهة، ومن جهة ثانية، - وعلى حد تعبير "لوترباخت" - فإن الأجنبي لا يكون ساعة ارتكابه للجريمة خاضعاً لاختصاص الدولة الإقليمي ولا لاختصاصها الشخصي .

وفي (عقلاوي) أن اعتماد مثل هذا المبدأ من قبل القوانين والتشريعات المقارنة من شأنه أن يصطدم مع مبدأ من مبادئ القانون الدولي العمومية ألا وهو "إنكارُ العَدَالَةِ *Déni de Justice*"، وهو المبدأ الذي استقر في موثيق حقوق الإنسان،⁽¹⁾ كما تعرضت له لجنة القانون الدولي التابعة لهيئة الأمم المتحدة في مشروعها بشأن تقنين قواعد المسؤولية الدولية⁽²⁾، ومفاد هذا المبدأ أن على الأجنبي الذي يتعرض في إقليم دولة ما لاعتداء معين أن يستنفذ طرق الطعن والقضاء الداخلية المتاحة في هذه الدولة أولاً، وإذا لم تُجد هذه الوسائل والإجراءات نفعاً، جاز له أو لذويه أن يلجأ إلى دولته طالباً إنصافه بموجب دعوى "الحماية الدبلوماسية"، وهي دعوى قضائية تباشرها دولة الضحية ضد الدولة التي وقع في إقليمها الاعتداء على مواطنها ولم تنصفه بقضائها؛ كما أن هذه الدعوى المستقرة في القانون الدولي كفيلة بحماية الأجانب المتضررين وإنصافهم عن طريق القضاء الدولي، ومن ثم، فلا يمكن أن تعتمد كل دولة على حدة بممارسة اختصاصها على كل من يقع في نطاق إقليمها من أجنبى بحجة أنهم تعرضوا لمواطنيها، إذ من شأن ذلك أن يلقى معارضة واحتجاجاً من قبل الدولة الأخرى والتي لها أيضاً أن تعتمد على رفع دعوى حماية دبلوماسية موازية، ولا يخفى ما يمكن أن يرتبه هذا الأمر من تعقيد وخلاف بين الدولتين. وفضلاً عن ذلك، فإن دعوى الحماية الدبلوماسية لا تستقيم شروطها الشكلية إلا بعد أن يستنفذ الأجنبي المتضرر كافة طرق الطعن المقررة داخلياً لدى الدولة المدعى عليها، وتكمن الحكمة في هذا الشرط - كما يرى الدكتور "بن عامر تونسي" - في إعطاء الدولة التي تعرض هذا الأجنبي لاعتداء على إقليمها فرصة إصلاح الضرر وقد يكون في مقدورها

- د. زهير الزبيدي، المرجع السابق، ص 396-397.

- د. هيثم أحمد الناصري، المرجع السابق، ص 251.

(1) راجع نص المادة (14) من العهد الدولي للحقوق المدنية والسياسية لـ 1966/12/16.

(2) أنظر بخصوص التعليق على هذا المبدأ وما جاء في مشروع لجنة القانون الدولي: د. صادق أبو هيف، المرجع السابق، ص 255.

ذلك⁽¹⁾؛ هذا فضلاً عن شرط " الأيدي التّظيفّة " والذي مفاده ألا يكون للمجني عليه ضلع فيما نابه من ضرر، ومن ثمّ فإنني أرى أن دعوى الحماية الدبلوماسية وشروطها سالفه الذكر هي المستقرة في القانون الدولي أكثر من مبدأ الاختصاص السليبي الذي لا ينسجم كثيراً مع هذا القانون الأخير.

وختاماً لهذا العنصر، فإنني أشير إلى أن هذا المبدأ موجود ومستقر في العمل الدولي فعلاً، ويبقى أن نعرف مدى انطباقه على مرور سفينة أجنبية خلال البحر الإقليمي لدولة ما وعلى ظهرها أجنبي متورط في جريمة وقع ضحيتها أحد رعايا هذه الدولة وكان قانونها الجنائي يأخذ بمبدأ الاختصاص السليبي، فهل يجوز لهذه الدولة أن تعترض سبيل هذه السفينة وأن تباشر إجراءات التفتيش والقبض على هذا المجرم؟ وما هو موقف قانون البحار من ذلك وعلى وجه الخصوص الاتفاقية العامة للأمم المتحدة حول قانون البحار لعام 1982؟ ولا يفوتني في هذا المقام التذكير بأن مبدأ شخصية القوانين لا يجد موقعه ضمن القوانين الجنائية المقارنة المرعية فحسب، وإنما هو أيضاً من المبادئ المستقرة في قواعد التنازع المدرجة في القانون الدولي الخاص. ذلك أن معظم الدول تنيط موضوع الحالة المدنية والأهلية بصفة عامة بضابط الجنسية كما هي حال الجزائر مثلاً (المادة 10 من القانون المدني)، كما يُسند عدد آخر من الدول موضوع الأحوال الشخصية إلى ضابط الجنسية أيضاً، وهذه الدولة حججها ومبرراتها، فضلاً عن ثبوت الإختصاص القضائي لبعض الدول في المسائل المدنية أيضاً كما هي حال الجزائر بموجب المادة (10) و (11) من قانون الإجراءات المدنية⁽²⁾، وأكتفي في هذا المقام بالإشارة إلى هذه الفكرة فقط، على أن أثير جوانب منها عند العنصر المخصص للاختصاص المدني على السفن في البحر الإقليمي.

وفيما يلي، أستعرض مبدأ آخر من مبادئ الاختصاص له أثره على موضوع الرسالة وعلى

اختصاص الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي كالتالي :

(1) د.بن عامر تونسي، قانون المجتمع الدولي المعاصر، المرجع السابق، ص 287.

(2) وتقضي المادة (10) قانون الإجراءات المدنية بأن: « كل أجنبي حتى ولو لم يكن مقيماً بالجزائر يجوز أن يكلف بالحضور أمام المحاكم الجزائرية لتنفيذ الإلتزامات التي تعاقدها عليها في الجزائر مع جزائري. كما يجوز أيضاً أن يقدم إلى المحاكم الجزائرية بشأن عقود أبرمها في بلد أجنبي مع جزائرين». وتنص المادة (11) من ذات القانون على أن: «يجوز تقديم كل جزائري للجهات القضائية الجزائرية بشأن التزامات تعاقدها عليها في بلد أجنبي حتى ولو كان مع أجنبي.»

الْفَرْعُ الثَّالِثُ

مَبْدَأُ الإِخْتِصَاصِ الْعَالَمِيِّ

ومبدأ الاختصاص العالمي أو الشامل من المبادئ التي تطرح كذلك حين مرور السفينة في بحر إقليمي لدولة ساحلية ما، وهو يقصد به بصفة عامة " المبدأ الذي تمنح بمقتضاه أي دولة حق، وربما واجب، ممارسة الاختصاص التشريعي والقضائي والتنفيذي في جرائم معينة ارتكبت في خارج إقليمها واعتبرتها الجماعة الدولية محلة بالمصالح العمومية للأمم العالم وخرقاً للنظام العالمي، وتعتبر مثل هذه الجرائم «جَرَائِمَ بِمُقْتَضَى قَانُونِ الشُّعُوبِ» ويعتبر من يرتكبها «عَدُوًّا لِلْجِنْسِ الْبَشَرِيِّ»⁽¹⁾.

وعلى هذا الأساس، يفهم بأن هذا المبدأ متعلق بتلك الجرائم التي يعتبرها القانون الدولي جرائم ماسّة بمصلحة المجموعة الدولية ككل، ومن ثم، فإن الاختصاص ينعقد لكافة أعضاء هذه المجموعة الدولية إذا ما وقع الجاني في إقليم إحداها بصرف النظر عن جنسيته وبصرف النظر أيضاً عما إذا كانت الجريمة تمس بمصالح الدولة التي ألفت القبض عليه في إقليمها أو بمصالح دولة أخرى، فالعبرة في هذا الموضوع تكمن في طبيعة الجريمة نفسها ومدى اعتبارها جريمة دولة من عدمه.

ويُبرَّرُ هذا المبدأ الذي يعتبر استثناء من مبدأ الاختصاص الإقليمي والشخصي، بأن لجميع الدول ولجميع أفراد الجنس البشري مصلحة مشتركة في قمع تلك الجرائم، كما أن الغرض من منح الاختصاص الشامل في مثل هذه الجرائم، هو ضمان عدم إفلات المجرمين من العقاب تحقيقاً لحماية الصالح العام للمجموعة الدولية ككل.

والملاحظ في هذا السياق، أنه وإن كان يحق لكل دولة ذات سيادة أن تقضي في قوانينها العقابية بتجريم فعل من الأفعال وتجعله خاضعاً للاختصاص العالمي، فإن ذلك لا يفيد المعنى المقصود بمبدأ العالمية المستقر في القانون الدولي لأن مثل هذه القوانين لا تلزم إلا محاكم الدول التي أصدرت القانون، كما أن من المبادئ المستقرة في القوانين الجزائية أنها لا تكون نافذة من حيث الأصل إلا في مجال حدود سلطة الدولة التي سنّت مثل تلك القوانين التي تكون لها الصفة الإقليمية المحضة. وعلى ضوء هذا، يمكن القول بأن تجريم مثل هذه الأفعال واعتبارها "جَرَائِمَ دَوْلِيَّةً" ذات طابع عالمي إنما هي مهمة القانون الدولي وليست القوانين العقابية للدول رغم النص عليه في هذه الأخيرة. وعلى هذا الأساس، فإن الدولة لا تستطيع أن تقبض على الأجانب أو تعاقبهم مجرد ارتكابهم فعلاً خارج إقليمها ضد قانون أو مصالح دولة أخرى حتى ولو كانت قد نصت على ذلك الفعل واعتبرته جريمة. بموجب قوانينها، أو كانت قوانينها مماثلة لقوانين الدولة الأخرى في مواجهة هذا الجرم.

(1) د. هيثم أحمد الناصري، المرجع السابق، ص 257.

فالدولة لا تستطيع أن تعاقب على الأفعال التي ترتكب في الخارج إلا عند وجود صلة بين من يعاقب ومن يقع عليه العقاب⁽¹⁾، وفي هذا المعنى ذهب "الأستاذ شوارزنبرغر *Schwarzenberger*" إلى أن الدولة « لا تستطيع أن تبسط قوانينها الجنائية على الأفعال المرتكبة في خارج إقليمها من قبل الأجانب إلى الحد الذي ينتهك حقوق أشخاص القانون الدولي الآخرين»، ويضرب "كلسن *Kelsen*" أمثلة لذلك فيقول « أن الدولة المعنية يكون لها الحق في محاكمة الأجانب على الأفعال التي ترتكب من قبلهم في الخارج : 1- إذا كانت هذه الأفعال تعد تحضيراً أو اشتراكاً في جرائم عامة ارتكبت أو شرع في ارتكابها في إقليم الدولة التي تطالب بحقها في المحاكمة. 2- إذا كان قد ترتب على هذه الأفعال ضرر لرعايا تلك الدولة. 3- إذا كانت هذه الأفعال موجهة ضد سلامتها»⁽²⁾.

ومن جهة ثانية، فإن مبدأ الاختصاص العالمي يمنحه القانون الدولي ويضفي شرعيته أكثر مما لو منحته الدول بموجب تشريعاتها العقابية. وفي هذا السياق، فإن عدداً من الفقهاء من خلط بين مفهوم هذا المبدأ الذي يمنحه القانون الدولي وبين ما تمنحه التشريعات الداخلية، كما أنهم في بعض الأحيان، لم يتمكنوا من التفرقة بينهما على النحو المتقدم⁽³⁾. وفي هذا الإطار، فإنني أرى أن الدولة إذا ضمنت تشريعها فعلاً معتبرة أياه جريمة دولية بصرف النظر عما إذا كان الفعل واقعاً في إقليم دولة أخرى وكان الجاني ينتمي بجنسيته إلى دولة أخرى أيضاً، فإن هذا التشريع لا أثر له إلا في حدود إقليمها ومن شأن ذلك أن يفتح باب التراع بينها وبين الدولة التي يتبعها الجاني بجنسيته إذا لم تعترف بتلك الجريمة وعالميتها، أما إذا كان منصوصاً عليه في قواعد القانون الدولي، كان هذا التشريع انعكاساً لهذا الأخير الذي يضفي على ذلك الفعل صفة الجرم الدولي، وهذا لا يمنع - في المقابل - الدولة التي يخلو تشريعها من النص على هذا الفعل وتجريمه دولياً من مباشرة اختصاصها على الجاني إذا ما وقع في نطاق سلطاتها في الحالة التي يكون هذا الفعل مكرساً في القانون الدولي كجريمة دولية حتى ولو لم يكن لهذه الدولة علاقة بهذا الجرم، وهذا طبقاً لنظرية لسمو القانون الدولي على الداخلي والتي كنت قد استعرضت جانبها في بداية هذه الأطروحة.

والحقيقة أن معادلة تجريم الفعل واعتباره جريمة دولية سواء بموجب القانون الدولي أو القانون الداخلي، كانت إشكالية حقيقية إن لدى الفقه أو العمل الدوليين، والسبب في ذلك راجع إلى انعدام

⁽¹⁾ وهو التصوير الذي وضعه الأستاذ " رولان جاكيميز *Rollain Jacquimys* " في بحثه للأساس الذي يقوم عليه حق الدولة في العقاب في اجتماع معهد القانون الدولي في بروكسيل عام 1879 وقد أورد هذا الأستاذ :
«Tous le monde est d'accord sur ce point qu'il faut un lien de droit entre celui qui punit et celui qui subit le châtements.»

أنظر: د. زهير الزبيدي، المرجع السابق، ص 402.

⁽²⁾ أنظر: د. زهير الزبيدي، المرجع السابق، ص 402.

⁽³⁾ مثل الدكتور محمود محمود مصطفى الذي ذهب إلى أن « مبدأ العالمية هو محض خيال » وأنه « يصدّم بالقانون الدولي العام ». راجع التعليق على كتابات هذا الفقيه في : د. زهير الزبيدي، المرجع السابق، ص 404.

التكافؤ بين التشريع الدولي و وجود قضاء جنائي دولي يكفل محاكمة وعقاب الجناة على الجرائم التي ارتكبوها في حق الإنسانية، بالرغم من أن المجتمع الدولي قد شهد محاكمات شهيرة عمدت إليها محاكم دولية خاصة كمحكمة "نورمبورغ" و "طوكيو" وحديثاً، محكمة "يوغسلافيا" و"رواندا"، وهي المحاكم التي عهدت إليها مهمة النظر في الإخلالات الواضحة وجرائم الحرب والإبادة التي ارتكبت أثناء الحرب العالمية الثانية، وفي كل من إقليمي "يوغسلافيا" سابقاً و"رواندا"، غير أن هذا الموضوع لم يعد يثير تلك الانتقادات⁽¹⁾ التي كانت موجهة إلى هذه المحاكم كونها خاصة بفترة معينة وقاصرة على إقليم معين، بالنظر إلى إنشاء المحكمة الجنائية الدولية التي تتميز باختصاصها العالمي على كل الجرائم الدولية مهما كانت جنسية مرتكبيها ومكان وقوعها.

ومجمل القول، فإن القانون الدولي قد استقر على تجريم عدد من الأفعال واعتبارها جرائم دولية في عدد من المواضع : فجريمة إبادة الجنس البشري قد فصلت فيها الاتفاقية التي أقرتها الجمعية العامة بالإجماع بموجب قرارها رقم 260 (أ) للدورة الثالثة من سنة 1948، المتعلقة بمنع ومعاينة جريمة إبادة الجنس البشري، كما أن "القرصنة البحرية" اتخذت طابع الجريمة الدولية قبل القرن 19 واستقرت في عدد من معاهدات هذا الأخير وهي حالياً مستقرة في اتفاقيات جنيف لعام 1958 وفي الاتفاقية العامة لعام 1982، كما شكلت اتفاقيات جنيف الأربع لعام 1949، منبرجاً حقيقياً في مجال جرائم الحرب، هذا فضلاً عن جرائم أخرى سأسير إلى جميعها في المجال المخصص لها ومن أمثلتها : جريمة نقل الرقيق، والإتجار غير المشروع في المخدرات، وتزييف العملة، دون أن أغفل جريمة الإرهاب الدولي التي أصبحت قواعد القانون الدولي التي تستهدفها من القواعد الآمرة ذات الصفة الدولية المقبولة عموماً وهذا طبقاً لنص المادة (53) من معاهدة فيينا لعام 1969 حول قانون المعاهدات.

ومن التشريعات العقابية العربية التي أخذت بهذا المبدأ، يمكن أن أشير أولاً إلى أن المشرع الجزائري لم يُضمّن قانون العقوبات الوطني مثل هذا المبدأ مكتفياً - في رأبي - بمصادقة الجزائر على جملة الاتفاقيات التي تجرم هذه الأفعال دولياً، والاعتداد بنص المادة (132) من دستور 1996، التي تقضي بأن « المعاهدات التي يُصادقُ عليها رَئيسُ الجُمهُوريَّةِ.. تَسْمُوا عَلَى القَانُونِ ». وعلى هذا الأساس، فإنني أرى جواز قيام القاضي الجزائري بالنظر في هذه الأفعال وإلقاء القبض على المجرمين الدوليين حين تواجدهم على الإقليم الجزائري بالرغم من عدم النص على ذلك صراحة في قانون

(1) ويرى "كلسن" أنه « بسبب افتقار القانون الدولي إلى وجود هيئة خاصة تقوم بتوقيع الجزاء فإن عملية الانتقام التي تقوم بها دولة ضد أخرى تعتبر كعقوبة معترف بها في القانون الدولي باعتبارها في هذه الحالة تقوم بتنفيذ قواعد القانون الدولي ». كما يشير الأستاذ "رولنك" إلى « أن من الممكن أن تقوم المحاكم الوطنية بمهمة المحكمة الجنائية الدولية ». ويذهب الأستاذ "أوبنهايم" إلى أنه « في حالة عدم وجود نصوص صريحة في القانون الداخلي تمنح القاضي الحق في تطبيق قواعد القانون الدولي ففي هذه الحالة على القاضي أن يعول على قرينة احتواء القانون الداخلي للدولة على القواعد الأساسية التي يتضمنها القانون الدولي العام ». راجع في هذا الموضوع، وفي خصوص هذه المقتبسات: د. زهير الزبيدي، المرجع السابق، ص 406-410.

العقوبات الوطني إذا كانت الجريمة دولية بموجب القانون الدولي، وكانت الجزائر طرفاً في المعاهدة التي جرمتها دولياً، إذ يكفي الاعتداد بما سبق ذكره .

وتعتبر المادة (23) من قانون العقوبات اللبناني المعدل بالقانون رقم 513 لعام 1996، أوضح مادة يمكن التعويل عليها في التعامل مع هذا المبدأ، إذ تقضي بأن : « تطبق القوانين اللبنانية على كل أجنبي أو عديم الجنسية مقيم أو وُجد في لبنان أقدم في الخارج فاعلاً أو محرضاً أو متدخلًا، على ارتكاب جناية أو جنحة غير منصوص عليها في المواد 19 (البند 1) و 20 و 21 (المتعلقة بالاختصاص الإقليمي والشخصي)، إذا لم يكن استرداده قد طُلب أو قُبل .».

و واضح من هذه المادة إذ تستثني الاختصاص الإقليمي والشخصي وتقصر النص على الأجنبي إنما تذهب إلى عالمية الاختصاص على الجرائم التي ترتكب خارج لبنان من قبل أجنبي ولم تقع ضد سلامة لبنان ولا على رعاياه مما يستوجب اختصاصه الإقليمي والشخصي (1).

أما بالنسبة لقانون العقوبات الأردني فتقرب الفقرة (4) من المادة (10) مما ذهب إليه القانون الجنائي اللبناني في مادته (23) سالفه الذكر، حيث تنص المادة (4§10) من قانون العقوبات الأردني على أن : « تسري أحكام هذا القانون على كل أجنبي مقيم في المملكة الأردنية الهاشمية فاعلاً كان أو شريكاً أو محرضاً أو متدخلًا ارتكب خارج المملكة الأردنية الهاشمية جناية أو جنحة يعاقب عليها القانون الأردني إذا لم يكن استرداده قد طلب أو قبل » وفي تعليقه على نص هذه المادة، ذهب د. كامل السعيد إلى أن هذا النص ينصرف إلى مبدأ الصلاحية الشاملة و « وجوب تطبيق أحكام قانون العقوبات الأردني على كل جريمة تعد جناية أو جنحة يقبض على مرتكبها في الإقليم الأردني بغض النظر عن الإقليم الذي ارتكبت فيه، وبغض النظر أيضاً عن جنسية مرتكبها، وهكذا فإن هذا المبدأ يجعل لأحكام قانون العقوبات نطاقاً متسعاً يشمل العالم بأكمله » (2).

وفي (عقاروي) أن ما أورده "د. كامل السعيد" بخصوص هذا النص فيه شيء من المغالاة وتحميل للنص أكثر مما يحتمل. ذلك أن هذا الأخير لم يتضمن صراحة استثناء مبدأ الإقليمية والشخصية للقوانين كما فعل نظيره اللبناني، ويكون معه القول، أن هذا النص ينصرف أكثر إلى مبدأ الاختصاص العيني أو الجنسية الفعالة الذي سبقت الإشارة إليه خصوصاً وأن المادة (10) نفسها قد تضمنت في فقرتها الأولى حالة الأردني الذي يرتكب في الخارج جناية أو جنحة يعاقب عليها القانون الأردني، وتكون الفقرة الرابعة من هذه المادة - وهي التي بين يدي الآن - امتداداً للفقرة الأولى من نفس المادة إذ تعاقب الأجنبي أيضاً، الذي ارتكب في الخارج جناية أو جنحة معاقبا عليها بموجب

(1) راجع في خصوص التعليق على هذه المادة: د. سمير عالية، المرجع السابق، ص 138، وكذا: د. عوض محمد عوض ود. سليمان عبد المنعم، المرجع السابق، ص 47 و 48.

(2) د. كامل السعيد، المرجع السابق، ص 121.

القانون الجنائي الأردني، والفرق بين ما أورده "د. كامل السعيد" وبين روح نص هذه المادة يكمن في الدولة المستهدفة بالجريمة، ففي الوقت الذي يراه "د. كامل السعيد" دولة أخرى غير الأردن، **أعتقد** بدوري أنها تعني الأردن خصوصاً وأن ظاهر النص يؤدي إلى ذلك إذ تقضي هذه المادة بوجود أن يكون معاقباً عليها بموجب القانون الأردني وسواء ارتكبها في الخارج أردني أم أجنبي مادام أنها تقع على سلامة وحسن نظام الأردن. وفي **اعتقادي** أن هذه المادة تشبه إلى حد بعيد نص المادة (87) مكرر من الأمر الجزائري رقم 95-11 المؤرخ في 25 فيفري 1995 التي تقضي بأن: «يعتبر فعلاً إرهابياً أو تخريبياً، في مفهوم هذا الأمر، كل فعل يستهدف أمن الدولة والوحدة الوطنية والسلامة الترابية واستقرار المؤسسات وسيرها العادي عن طريق أي عمل غرضه ما يأتي...» واستطردت هذه المادة موضحة مختلف هذه الأعمال. إن هذه المادة تنطبق على أي شخص جزائرياً كان أو أجنبياً، وسواء وقع الفعل في الجزائر أم في الخارج، فإن هذه المادة واجبة التطبيق لأن القاسم المشترك في جميع عناصرها هو المساس بالمصلحة العامة للجزائر وأمنها إلى غير ذلك مما أورده هذه المادة، وهي لا تشير إلى حالة الأجنبي المتواجد على الإقليم الجزائري وارتكب جريمة ماسة بمصالح دولة أخرى. وكنتيجة لهذا الاستعراض والمقارنة أرى أن المادتين (10) عقوبات أردني والمادة (87) مكرر عقوبات جزائري قاصرتين على الأجنبي الذي يرتكب في الخارج فعلاً إجرامياً معاقباً عليه بموجب قوانين هاتين الدولتين ويكون موجهاً ضدهما كل على حدة.

ويذهب القانون السوري إلى نفس ما أخذ به القانون اللبناني في هذا المجال، إذ تقضي المادة (23) من قانون العقوبات السوري بأن « يطبق القانون السوري على كل أجنبي مقيم على الأرض السورية أقدم في الخارج، سواء أكان فاعلاً أو محرضاً أو متدخللاً، على ارتكاب جنائية أو جنحة غير منصوص عليها في المواد 19 و 20 و 21 إذا لم يكن استرداده قد طلب أو قبل ». و واضح من هذه المادة استثناء الاختصاصين الإقليمي والشخصي كما فعل المشرع اللبناني ليجعل من هذه المادة ذات اختصاص عالمي⁽¹⁾.

و قد ذهبت بدورها المادة (13) من قانون العقوبات العراقي إلى أنه « في غير الأحوال المنصوص عليها في المواد 9، 10، 11، تسري أحكام هذا القانون على كل من وجد في العراق، بعد أن ارتكب في الخارج، بوصفه فاعلاً أو شريكاً، جريمة من الجرائم التالية..تخريب وسائل المخبرات والمواصلات الدولية الاتجار بالنساء أو بالصغار أو الرقيق أو بالمخدرات".

(1) راجع التعليق الوارد على ما ذكر بخصوص هذه المادة : د. عبود السراج، المرجع السابق، ص 133-134.

ويبدو المشرع العراقي أكثر وضوحاً إذ حدد نوع هذه الجرائم واعتبرها خاضعة لاختصاصه⁽¹⁾، وهي جرائم منصوص عليها بالفعل في جملة من الاتفاقيات الدولية ومكرسة ضمن قواعد القانون الدولي كقواعد آمرة.

وفيما يلي، أستعرض وضع السفن الأجنبية في مواجهة أنظمة اختصاص الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي، وأقسم هذه الدراسة إلى باين أتناول في الأول منهما وضع السفن العامة والحربية على وجه الخصوص بالنظر إلى أهميتها، وفي الثاني وضع السفن الأجنبية الخاصة.

⁽¹⁾ راجع التعليق الوارد على هذه المادة وأخذها بمبدأ الاختصاص الشامل في: د. أكرم نشأت إبراهيم، المرجع السابق، ص 122-123.

الباب الأول

الوضع القانوني للسفن

العامّة الأجنبيّة في مواجهة

أنظمة واختصاص الدولة

الساحلية في بحرّها

الإقليمي

الباب الأول

الوضع القانوني للسفن العامة الأجنبية في مواجهة

اختصاص الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي

M

بادئ ذي بدء، قد يثور التساؤل بخصوص تركيز الاتفاقية العامة على السفن الحربية، مع أن هناك سفناً أخرى عامة تمتلكها الدولة وينطبق عليها - كقاعدة عامة - ما ينطبق على هذه السفن الحربية.

وكإجابة مبدئية عن هذا التساؤل، أقول بأن الاتفاقية العامة للأمم المتحدة حول قانون البحار لعام 1982، ومن قبلها أيضاً اتفاقيات جنيف لعام 1958، تضمنت أحكاماً بخصوص هذا النوع من السفن منها ما سبقت الإشارة إليه في الباب المخصص للمرور البريء، إذ رأينا كيف أن من الدول من تعاملت مع هذه السفن بنوع من الحذر وقصرت مرورها على إذن أو ترخيص مسبق، كما أن الاتفاقية العامة تشتمل على نصوص أخرى منها ما يتعلق بحصانة هذه السفن (المادة 32) بالرغم من أنها تعرضت كذلك فيها لحصانة السفن العامة الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية؛ غير أن المادة (30) من الاتفاقية العامة أوردت حكماً يخص هذا النوع من السفن وحده ودون غيره من السفن العامة الأخرى، حيث ذكرت هذه المادة بأنه: «إِذَا لَمْ تَمْتَثِلْ أَيَّةُ سَفِينَةٍ حَرَبِيَّةٍ لِقَوَانِينِ وَأَنْظِمَةِ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ بِشَأْنِ المُرُورِ خِلَالَ البَحْرِ الإِقْلِيمِيِّ وَتَجَاهَلَتْ أَيُّ طَلَبٍ يُقَدَّمُ إِلَيْهَا لِلإِمْتِثَالِ لِنَتْلِكَ القَوَانِينِ وَالْأَنْظِمَةِ، جَازَ لِلدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ أَنْ تَطْلُبَ إِلَيْهَا مُغَادَرَةَ البَحْرِ الإِقْلِيمِيِّ عَلَى الفورِ».

إن هذا النص الذي يكاد يكون الوحيد الذي يتضمن وضع السفن العامة من حيث الاختصاص، لم يتعرض سوى للسفن الحربية دون غيرها من السفن العامة الأخرى مما يوحي مسبقاً بأن الاتفاقية العامة ركزت على السفن الحربية وأغفلت وضع غيرها من السفن العامة الأخرى. ومع ذلك فإنني أذهب إلى الحكم نفسه الذي ذهب إليه "د. إبراهيم العناني" حين ذكر بأن مرجع هذا النص الصريح على حالة السفن الحربية دون غيرها من السفن يكمن في وضعها الخاص « لتعلقها بسيادة دولة علمها وما يحيط بها من اعتبارات أمنية واستراتيجية وما لها من حصانة خاصة، قد توحى خطأً بعدم جواز التعرض لها من قبل دولة الساحل بأية حالة من الأحوال»⁽¹⁾، ومن ثم، فإن انطباق هذا النص على السفن الحربية ينطبق من باب أولى على غيرها من السفن الحكومية المستعملة لأغراض غير تجارية.

(1) أنظر: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 114.

ومن جهة ثانية، وأسوة بمعظم الكتابات التي تعرضت لهذا الموضوع وحظيت السفن الحربية بالنصيب الأوفر من الدراسة فيها، فإنني أرى عدم الخروج عن منهاجها، وأفضل أن أركز عليها في هذا الباب بالنظر إلى العديد من المسائل والجزئيات الهامة التي يثيرها هذا النوع من السفن، ولما له من علاقة مباشرة بموضوع هذه الأطروحة.

و أفضل أن استعرض هذا الباب على النحو التالي :

S الفصل الأول g

المدلول القانوني للسفن العامة وحصانتها في مواجهة

اختصاص الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي

وأرى تقسيم هذا الفصل بحسب عنوانه إلى المباحث التالية :

المبحث الأول

المدلول القانوني للسفن العامة

المطلب الأول

تحديد موقع السفن العامة في تصنيف السفن

دأبت معظم الكتابات القانونية التي عنيت بموضوع السفينة إلى تقسيم السفن وملاحظتها إلى أنواع شتى بحسب المنظور الذي ينتهجه الباحث وبحسب الدراسة التي ينطلق منها أيضاً. وقد قسمت كل كتابات القانون البحري الملاحة وفق معيار غرضها إلى "ملاحة تجارية" وهي تلك التي تقوم بها السفن لنقل الأشخاص والبضائع... بغرض تحقيق الربح، وإلى ملاحة أخرى "كملاحة الصيد" و"الترهة"⁽¹⁾. ويعتبر النوع الأول أهم أنواع الملاحة التي تخضع لأحكام القانون البحري الخاص ولا تهتم قواعد القانون الدولي للبحار بتنظيمها إلا إذا تمت بين الموانئ الدولية مروراً عبر مناطق بحرية مختلفة خاضعة في معظمها للولاية الإقليمية للدول الساحلية.

⁽¹⁾ أنظر في شأن هذه التقسيمات كلاً :

- د. سمير الشرقاوي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 19.

- René Redière, E. du Pontavice. « Droit Maritime ». Dalloz 2^{ème} édition. 1980, P59.

أما بالنسبة لكتابات القانون العام وقانون البحار على وجه الخصوص، فهي تقسم السفن وفق معيار "الغرض من الإستخدام" إلى سفن عامة وأخرى خاصة. وتعتبر السفن عامةً أو عموميةً إذا كانت تعود في ملكيتها إلى الدولة مستعملة إياها لأغراض غير تجارية ولأداء خدمات عامة؛ غير أن هذا لا يمنع الدولة أن تستخدم سفناً تملكها لأغراض تجارية، في حين، فإن السفن الخاصة هي تلك التي تعود في ملكيتها لخواص طبيعيين كانوا أو اعتباريين، وتكون مخصصة فوق ذلك لأغراض تجارية⁽¹⁾.

ويلاحظ في ضوء ما سبق، أن السفن العامة لا يشترط لآتصافها بهذا الوصف أن تكون مملوكة للدولة فحسب، بل ويشترط كذلك أداءها لخدمات عامة ولغير أغراض التجارة، مما يستتبع القول أن السفن التي تملكها الدولة وتخصّصها لأداء أعمال خاصة كأعمال النقل البحري والتجارة البحرية لا ينطبق عليها مفهوم السفن العامة⁽²⁾.

ويعتبر هذا المفهوم من المبادئ المستقرة في القانون الدولي، إذ يتجلى بوضوح في أن الاتفاقية العامة حين تناولت موضوع الحصانة في عدد من المواد (30، 31، 32) إنما قصرته على السفن الحربية وعلى السفن الحكومية المستعملة لأغراض غير تجارية، كما أن هذا المفهوم قديم أيضاً، استقر في العرف الدولي وتعود بداية إثارته إلى اتفاقية بروكسيل لـ 10 أبريل 1926 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بحصانة سفن الدولة، حيث رفض كل من الاتحاد السوفياتي والدول الاشتراكية ما ورد في نص المادة (3) من هذه الاتفاقية التي حددت حصرياً السفن التي تتمتع بالحصانة⁽³⁾ ولم يرد فيها ذكرٌ للسفن التي تملكها الدولة مخصصة إياها لأغراض تجارية؛ وقد رأى الاتحاد السوفياتي بأن الدولة تتدخل في كافة مجالات النشاط ومنها مجال التجارة ومجال النقل البحري، حيث تمتلك الدول

⁽¹⁾ أنظر في شأن هذا التقسيم كلاً من :

- د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 102.

- Laurent LUCCHINI. «Le Navire et les Navires». *Le Navire en droit International. Op.Cit., p14.*

- Djamcchid MOMTAZ. «La Haute Mer». *Traité du nouveau droit de La mer. Op. Cit., p 361.*

⁽²⁾ أنظر : د. عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، المرجع السابق، ص 24.

⁽³⁾ تنص المادة (1§3) من هذه الاتفاقية :

«Les disposition des deux articles précédents ne sont pas applicables, aux navires de guerre, aux yachts d'Etat, navires de surveillance, bateaux-hôpitaux, navires auxiliaires, navires de ravitaillement et autres bâtiments appartenant a un Etat ou exploités par lui et affectés exclusivement, au moment de la naissance de la créance, a un service gouvernemental et non commercial, et ces navires ne seront pas l'objet de saisies, d'arrêts ou de détention par une mesure de justice quelconque, ni d'aucune procédure Judiciaire in rem : Toutefois, les intéressés ont le droit de porter leurs réclamations devant les tribunaux compétents de l'Etat propriétaire du navire ou l'exploitant, sans que cet Etat puisse se prévaloir de son immunité :

- 1- Pour les actions de chef d'abordage ou d'autres accidents de navigation;
- 2- Pour les actions du chef d'assistance, de sauvetage et d'avaries communes ;
- 3- Pour les actions du chef de réparation, fournitures ou autres relatifs au navire».

الاشتراكية أساطيل النقل البحري لديها على سبيل الإحتكار. ومع ذلك فقد كان الاتجاه السائد خلال المؤتمر هو وجوب التمييز بين هذه السفن العامة نفسها، كما رأى بأن القول بغير ذلك سيؤدي إلى تمييز بين جميع السفن مما يقلل من شروط المنافسة بينها وبين مثيلاتها من السفن الخاصة الأخرى. (1)

ولقد استمرت الدول الاشتراكية في عمومها والاتحاد السوفياتي على وجه الخصوص، وبعد أن لم ينضم إلى معاهدة بروكسيل لعام 1926، بالمطالبة بحصانة السفن التي تملكها الدولة وتخصصها لأغراض تجارية. وقد تبدت هذه المطالب على وجه الخصوص، في مؤتمر جنيف لعام 1958 حول قانون البحار، حيث رأى الإتحاد السوفياتي أنه ينبغي مدّ الحصانة على كافة سفن الدولة، وأن التمييز بين السفن المملوكة من طرف الدولة إنما هو تدخل في شؤونها الداخلية ومساس بسيادتها. غير أن هذا الاتجاه قد لقي معارضة من قبل أغلبية الدول التي رأت أن عدم المساواة بين سفن الدولة المستعملة للأغراض التجارية والسفن الخاصة من حيث تمتع الأولى بالحصانة دون الثانية سيؤدي إلى تفضيل تجارة الدولة على تجارة الخواص (2)، كما أن هذا الأمر من شأنه أن يؤدي إلى إلغاء "المنطقة المتاخمة" بحيث لا يمكن أن يتواجد نظامان في مكان واحد. (3)

ويثور التساؤل أيضاً في هذا المقام حول طبيعة السفن التي تملكها الدولة وتقوم باستخدامها على نحو يجعلها تجمع بين الصفتين العامة والخاصة كأن تقوم بأعمال التجارة البحرية بالإضافة على أعمال الخدمات الحكومية الأخرى كنقل البريد مثلاً.

الواقع أن هذا الموضوع قد عُرض على القضاء الوطني في العديد من المناسبات التي كان يحملها يبحث في موضوع حصانة هذه السفن، وأفضل استعراض هذه القضايا عند الحديث عن موضوع السفن العامة.

وتنقسم السفن العامة بدورها وفق معيار " العَرَضِ مِنَ الإِسْتِخْدَامِ " إلى " سفن عامة حربية *Bâtiments de guerre* " وأخرى غير حربية؛ وإذا كان قد سبقت دراسة السفن العامة غير الحربية في هذا العنصر، فإنني استعرض في المطلب الموالي بيان مدلول السفن الحربية كالتالي :

(1) راجع في هذا الموضوع كلاً من : د. عبد المنعم محمد داود، المرجع السابق، ص 24، وأيضاً: D. MOMTAZ. *Op.Cit.*, p364.

(2) راجع كلاً من : د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 106، وأيضاً:

Abid LAKHDAR. «Elément de Droit International Public». Tome I. OPU. 1986. P253.

(3) د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 106.

المطلب الثاني

المدلول القانوني للسفن الحربية

وأفضل أن أبدأ الحديث عن تعريف السفن الحربية بما أورده المادة الأولى في فقرتها الثانية من اتفاقية العمل الموقعة بجنيف في 29 أكتوبر 1976 المتعلقة بالمقاييس الدنيا الضرورية في السفن التجارية، حيث قضت هذه المادة بأنه: « لأغراض هذه الاتفاقية، يحدد التشريع الوطني متى ينطبق على السفينة وصف سفينة حربية »⁽¹⁾.

إن هذا النص يذكرنا بقاعدة "الإحالة" التي سبق التعرض لها في بداية هذه الأطروحة حيث فضلت الاتفاقية العامة التعرض لموضوعات معينة تخص وحدانية السفينة بالإشارة إليها فقط محيلة إياها إلى التشريعات الوطنية للدول التي تتولى تفصيلها حسب مقتضيات مصالحها. فهل هذا النص يسير في نفس النسق الذي أورده آنفاً؟ ومعنى آخر، هل أقدم القانون الدولي بصفة عامة وقانون البحار بصفة خاصة على وضع تعريف لهذا النوع من السفن بالنظر إلى أهميته، أم أنه اكتفي بما أورده التشريعات الوطنية في هذا الشأن؟

وكإجابة عن هذا السؤال، أقول بأن المادة الأولى من اتفاقية 29 أكتوبر 1976، إذ أحالت تعريف السفن الحربية إلى التشريعات الوطنية، فإن مرد ذلك هو طبيعة وأحكام هذه المعاهدة فقط، وما تهدف إليه من توحيد لقواعد تشريعات العمل في الدول بما يضمن مقاييس الأمن على مستوى السفن التجارية تاركة لهذه الدول حرية وضع الشروط التي تنطبق على السفن الحربية مقصية إياها من نطاق تطبيق هذه الاتفاقية، ولا يمكن تعميم هذا الحكم على نطاق القانون الدولي بأسره، ثم إن هذا الأخير قد تعرض في العديد من المناسبات لتعريف السفن الحربية.

فمن الإشارات الواضحة في القانون الدولي، ذلك التعريف الذي ساقه معهد القانون الدولي في قراره الصادر في دورته بلاهاي عام 1898 حيث جاء فيه بأن: « تعتبر سفينة حربية كل السفن الموضوعة تحت إمرة ضابط من البحرية العاملة للدولة ويعمل على ظهرها أطقم من البحرية العسكرية ومخولة سلطة رفع علم وشعار البحرية العسكرية »⁽²⁾.

ومن الإشارات الواردة في القانون الدولي أيضاً، ما أورده اتفاقية لاهاي السابعة لـ 18 أكتوبر 1907، والخاصة بتحويل السفن التجارية إلى سفن حربية، حيث جاء في مادتها الثانية بأن

⁽¹⁾ أنظر: Laurent. Lucchini, Michel. Voelckel. «Droit de la mer». Tome II. Op. Cit., p27.

2)

«Sont considérés comme navires de guerre tous les bâtiments placés sous le commandement d'un officier du service actif de la marine de l'Etat, montés par des équipages de la marine militaire et autorisés à porter le pavillon et la flamme de la marine militaire».

مشار إليه في: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 102، راجع بشأن هذا القرار:

Laurent. Lucchini, «Le Navire et les Navires». Op. Cit., p14.

«على السفن التجارية المحوّلة إلى سفن حربية أن تحمل من العلامات الخارجية ما يميزها عن غيرها من السفن التي تحمل نفس جنسيتها» ، وأضافت المادة الثالثة منها بأن «ضابط هذه السفينة يجب أن يكون في خدمة الدولة وخاضعاً للسلطات المختصة فيها، كما أن اسمه يجب أن يكون مدرجاً في قائمة ضباط البحرية العسكرية». وأردفت المادة (4) منها بأن «طاقم السفينة يجب أن يكون خاضعاً لقواعد الانضباط العسكري»⁽¹⁾.

ويبدو أن المواد الثلاث سألقة الذكر قد شكّلت جملة من العناصر التي يتعين أن يحملها التعريف القانوني للسفن الحربية أكثر مما لو أنها قدمت تعريفاً لهذه الأخيرة. والراجح أيضاً، أن التعريف الذي قدمه رئيس الولايات المتحدة في 23 ماي 1917، قد جمع بين مختلف هذه العناصر إن لم يكن قد اعتمد بدوره على هذه المواد في تعريفه للسفن الحربية. فقد ذكر "ويلسن Wilson" رئيس الولايات المتحدة بأن «السفينة الحربية هي سفينة عامة مسلحة وموضوعة تحت إمرة ضابط خاضع للحكومة ويتواجد اسمه ضمن قائمة ضباط البحرية العسكرية، ويخضع طاقمها لقواعد الانضباط العسكري المنتظم. كما أن لهذه السفينة بحكم تسليحها وطبيعتها طاقمها، القدرات المطلوبة للقيام بفعل هجومي ضد السفن العامة والخاصة للعدو»⁽²⁾.

وثمة ملاحظة يمكن إدلائها بخصوص هذا التعريف ومن قبله ما ورد في المواد (2)، (3) و(4) من الاتفاقية السابعة لعام 1907 من شروط واجبة يتعين على السفينة الحربية أن تشتمل عليها. إن ربط هذه المواد بما ورد في اتفاقية لاهاي الرابعة لعام 1907، والخاصة بقوانين وأعراف الحرب البرية سيقود إلى نتيجة أخرى. ذلك أن هذه الأخيرة قد أوجبت شروطاً واجبة على المقاتلين حتى ينطبق عليهم وصف القوات المسلحة، وهي شروط لم ترد في الاتفاقية السابعة سألقة الذكر، منها وجوب أن يكون أفراد هذه القوات ومنشآتهم وسفنهم مهيأة للاستخدام العسكري، وأن تكون قادرة فعلاً على حمل أسلحة وذخائر عسكرية، مما يقود إلى القول بأن السفن التجارية المحوّلة إلى سفن عسكرية لا ينطبق عليها وصف السفن الحربية ما لم تنطبق عليها الشروط التي أوردتها المواد (2)، (3) و(4) من الاتفاقية السابعة سألقة الذكر مضافاً إليها وجوب أن تخصص لذلك فعلاً وأن تكون معدة من طريقة بنائها وتصنيعها لأن تحمل ذخائر وأسلحة عسكرية. وقد ورد هذا الشرط فعلاً في تعريف رئيس الولايات المتحدة الذي سقته آنفاً، كما أن هذا الشرط الأخير قاد البعض من فقهاء القانون الدولي إلى رفض إطلاق صفة السفن الحربية على تلك السفن الإيرانية التي شهدتها حرب الخليج الأولى خاصة

⁽¹⁾ راجع كلاماً من :

-Laurent.Lucchini, Michel.Voelckel. «Droit de la mer». Op. Cit., p86.

-L.Lucchini. «Le Navire et les Navires». Op. Cit., p16
2)

-Laurent.Lucchini, Michel.Voelckel. «Droit de la mer». Op. Cit., p87.

- Olivier de Ferron. «Le droit international de La mer». Op. Cit., p94.

عام 1987، والتي كانت تطلق عليها تسمية "بازدران *Pasdarans*" بما معناه "حراس الثورة"، وهي سفن متطوعين يمارسون حرب عصابات خلال الحرب الإيرانية العراقية وغير مسجلين ضمن القوات المسلحة الإيرانية، كما سفنهم لم تكن تحمل إشارات خارجية تميزها ضمن سفن الحربية الإيرانية، ولا يعتبر قائدوها ضباطا ضمن البحرية العسكرية الإيرانية. وقد قادت هذه الممارسات إلى احتجاج وزير الدفاع الإيطالي في مذكرة بتاريخ 9 أكتوبر 1987 رافضاً أن تمارس هذه السفن "حقّ الزيارة *Droit de Visite*" على السفن التجارية الإيطالية⁽¹⁾.

وفي مقابل ما سبق ذكره بخصوص وجوب توافر الشروط سالفة الذكر في السفن الخاصة المحولة حتى ينطبق عليها وصف السفن الحربية، فقد أظهر العمل الدولي - لا سيما في الحريين العالميتين- حالةً لسفن خاصة بطبيعتها غير محولة ومخصصة للأغراض التجارية، ومع ذلك فهي تحمل أسلحة للدفاع عن نفسها في حالة الحرب، إذ بدت ملحةً ضرورة إقرار حكم بشأنها، وهو حكم له أهميته بالنظر إلى ما يترتب من آثار سواء على صعيد حصانتها وربطها بسيادة الدولة التي ترفع علمها أو بما يمكن أن تسفر عنه - في حالة الاعتداء عليها - من نتائج على الصعيد الدولي لا سيما في زمن الحرب⁽²⁾.

والحقيقة أن هذه الحالة عرفها العمل الدول في الحرب العالمية الأولى على وجه الخصوص، فبالقدر الذي أقرت فيه فرنسا وبريطانيا شرعية عمل الأسلحة الدفاعية من قبل سفنها التجارية، أقرت ألمانيا بأن مثل هذا العمل يفقد هذه السفن طبيعتها الخاصة. وقد عمدت الولايات المتحدة منذ عام 1916 إلى منع السفن الخاصة المسلحة للدول المتحاربة من الاقتراب من مياهها الإقليمية ثم باشرت بنفسها تسليح سفنها الخاصة بحجة ضمان حيادها؛ وفي كل هذا تأثير على التعريف القانوني للسفن الحربية إذ لم تكن تشتمل هذه السفن على أي شرط من الشروط التي أوردتها الاتفاقية السابعة لعام 1907، عدا شرط التسليح، وهي بالفعل قد تعرضت لضربات الألمان خلال حرب الغواصات في الحرب العالمية الأولى على أساس اعتبارها سفناً حربية .

وقد سبق لمعهد القانون الدولي أن تعرض لهذه الحالة بموجب قراره الصادر في أوكسفورد بتاريخ 9 أوت 1913، حيث ذكر بأنه « يجوز عموماً للسفن الخاصة مثلما هي الحال بالنسبة للسفن

⁽¹⁾ وقد ظهر من ممارسات الولايات المتحدة في هذه الحرب أن هذه الأخيرة كانت أقل اشتراطاً للشروط الواجب توافرها في السفن الحربية بالنسبة لسفن "البازدران" مما يوحي بأنها كانت تتغاضى عن هذه السفن أكثر من كون ذلك اعترافاً بها. أنظر في هذا الموضوع و راجع فيما سبق كلا من :

L. Lucchini, M.Voelckel.. «Droit de la mer». Op. Cit., p88.

Olivier de ferron. Op. Cit.,p 94.

⁽²⁾ V: Ibid1, Ibid2.

العامة، استخدام القوة ضد هجوم سفن العدو». ومع ذلك، فإن المعهد لم يتضمن في قراره هذا أي إشارة تجعل من تصرف هذه السفن على هذا النحو سفناً حربية⁽¹⁾.

ومع ذلك فإن اللجنة التحكيمية الأمريكية الألمانية المختلطة التي تم تشكيلها عقب الحرب العالمية الأولى للنظر في تعويضات الحرب، قد أصدرت بخصوص حالة هذه السفن قرارا بتاريخ 10 مارس 1924 اعتبرت فيه بأن السفن التجارية الأمريكية التي تعرضت لإصابات من قبل الغواصات الألمانية بالرغم من حملها لأسلحة دفاعية لم تكن سفناً حربية أمريكية بل حافظت على طبيعتها الخاصة، وقد قضت المحكمة بالتعويض لصالح الولايات المتحدة⁽²⁾.

والظاهر أن كل هذه العوامل ساعدت إلى حد بعيد في بلورة تعريف قانوني دقيق للسفن الحربية، كما أن القضاء الدولي قد ساهم بدوره في وضع لمسات هذا التعريف. من ذلك، التعريف الذي ورد في حكم محكمة التحكيم الفرنسية - اليونانية الصادر في 27 جويليه 1956 والذي جاء فيه بأن السفن الحربية هي « تلك المميزة قبل كل شيء بتخصيصها الفعلي للأغراض العسكرية الحربية..، وهي قابلة، بفضل تجهيزها، للمشاركة فعلاً في العمليات العسكرية »⁽³⁾.

وبدورها فقد احتوت اتفاقية جنيف لعام 1958 لأعالي البحار جملة هذه العناصر التي يتشكل منها تعريف السفن الحربية في مادتها (2§8)، ونقلته عنها الاتفاقية العامة لعام 1982 في مادتها (29) التي تقضي بأنه « لأغراض هذه الاتفاقية، تعني "السفينة الحربية" سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما وتحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدولة، وتكون تحت إمرة ضابط معين رسمياً من قبل حكومة تلك الدولة ويظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو فيما يعادلها، ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية ». وتأتي المادة (236) من ذات الاتفاقية لتضيف حكماً آخر، حيث نصت هذه المادة الموسومة بعنوان "الحصانة السيادية" على أن « لا تنطبق أحكام هذه الاتفاقية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها على أية سفينة حربية أو قطعة بحرية مساعدة أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تملكها أو تشغلها دولة ما، وتكون مستعملة وقتئذ فقط في خدمة حكومية غير تجارية..»، مما يبعد التساؤل أو الغموض الذي يكتنف القطع البحرية المساعدة للسفن الحربية، فهي بهذا النص ملحقمة بهذه الأخيرة وينطبق عليها أيضاً تعريف السفن الحربية⁽⁴⁾.

1) L. Lucchini, M. Voelckel. «Droit de la mer». Op. Cit., p 94.

2) Ibid.,p95

3)

«Comme caractérisé avant tout par son affectation réelle à des buts militaires de combats...» et susceptible, grâce a son armement, «..de participer effectivement au opérations militaires ». «Affaire des phares». Abid Lakhdar. Op.Cit., p252, et L.Lucchini. « Le Navire et les Navires». Op.Cit., p16.

4) L.Lucchini, M. Voelckel. «Droit de la mer». Op.Cit., p90.

وختاماً لهذا الموضوع، فإنني أعود إلى التساؤل الذي بدأت به عند استعراض هذا العنصر، حيث أقول بأن القانون الدولي للبحار ممثلاً بالاتفاقية العامة لعام 1982 قد سحب موضوع تعريف السفن الحربية عن اختصاص التشريعات الوطنية وقرر لها التعريف السابق، وهذا بالنظر إلى أهميتها وحصانتها وما يمكن أن ترتبه من نتائج في حالة التعرض لها، وتفادياً لتضارب التعريفات المقدمة من قبل الدول وما يمكن أن يعترها من تناقض أو غموض أو خلفيات معينة، تجعل من سفينة ما عرضة لاختصاص دولة من الدول لا ترى فيها أنها سفينة حربية.

المبحث الثاني

وَضْعُ السُّفُنِ الْعَامَّةِ وَحَصَانَتُهَا فِي مُوَاجَهَةِ

اِخْتِصَاصِ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ

بعد أن استعرضت جملة العناصر التي تشكل التعريف القانوني للسفينة الحربية وبيّنت من قبل ذلك تصنيف هذه السفن وإحاطتها بتلك التي تملكها الدولة وتستخدمها لأغراض غير تجارية، بقي هنا أن أشير إلى وضع هذه السفن وعلى وجه الخصوص الحربية منها في مواجهة اختصاص الدولة الساحلية وهذا أثناء تواجد هذه السفن على منطقة بحرها الإقليمي.

وبداية، فإنني أقول بأن للدولة الساحلية على بحرها الإقليمي نوعان من الاختصاص، هما الجزائي والمدني، فضلاً عن مختلف التدابير التي تتخذها الدولة الساحلية بغية الحفاظ على أمنها وسلامتها وصحة مجتمعاتها وهي تتمثل في تقرير جملة من القوانين والأنظمة واللوائح على بحرها الإقليمي تتناول في جملة من المواضيع، مسائل تتعلق بالبيئة والصحة والمهجرة وسلامة المرور، ونظماً أخرى تتعلق بالمسائل الأمنية والدفاعية .

المطلب الأول

وَضْعُ السُّفُنِ الْحُكُومِيَّةِ الْمُسْتَعْمَلَةِ لِلْأَغْرَاضِ التِّجَارِيَّةِ

وقد سبق لي أن أثرت سؤالاً يتعلق بمدى خضوع السفن العامة التي تملكها الدولة وتستخدمها لأغراض تجارية. هل يمكن للدولة الساحلية أن تمارس عليها اختصاصها عند مرورها ببحرها الإقليمي أم أنها تتمتع بحصانة سيادية على غرار السفن العامة الأخرى ولا سيما الحربية منها؟ إن الإجابة عن هذا السؤال تبدأ من اتفاقية بروكسيل لـ (10) أبريل 1926 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بحصانات سفن الدولة التي قضت مادتها الثالثة - وقد سبق التعرض لها - بأن أحكام هذه الاتفاقية لا سيما « المادتين الأولى والثانية لا تنطبق على السفن الحربية واليخوت الحكومية وسفن المراقبة والسفن المستشفى وسفن المساعدة وسفن التموين وغيرها مما يستخدم على

سبيل الحصر في خدمة الحكومة لغير النشاط التجاري ..»⁽¹⁾. إن هذا النص الذي حدد على سبيل الحصر السفن المشمولة بالحصانة قد استبعد السفن العامة المستخدمة لأغراض تجارية من نطاق تطبيقه. وبالرغم من أن عدداً محدوداً من الدول من صادق على هذه الاتفاقية، مضافاً إليها موقف الاتحاد السوفياتي والدول الاشتراكية منها بالنظر إلى مطالبتها بمد الحصانة إلى هذه السفن، إلا أن هذا المبدأ شكل قاعدة عرفية سارت عليها معظم الدول في تعاملها مع موضوع الحصانة السيادية التي تتمتع بها سفن الدولة. ذلك أنه تقرر أن خضوع السفن العامة التي تملكها الدولة وتستغلها لأغراض تجارية لاختصاص الدولة الساحلية أمر لا مناص منه⁽²⁾.

ومع ذلك، فإن هناك من السوابق القضائية التي سبقت اتفاقية بروكسيل ما يذهب إلى غير هذا المفهوم وهذا بالنظر إلى بعض القضايا التي أثير فيها موضوع الاختصاص على هذا النوع من السفن في المياه الإقليمية وجاءت أحكام المحاكم فيها مذبذبة لا تدل على وجود قاعدة عرفية ثابتة في هذا الموضوع. ومن هذه السوابق القضائية، يمكن ذكر قضية السفينة البلجيكية "Parlement Belge" التي كانت تستخدمها الحكومة البلجيكية في نقل البريد وتستخدمها أحياناً في نقل الركاب والبضائع، حيث تم اقتيادها إلى الموانئ البريطانية في 14 فيفري 1879 بسبب حادثة بحرية على مياهها الإقليمية. وقد رفضت محكمة الاستئناف إخضاع السفينة للقضاء البريطاني، ومما جاء في منطوق حكمها أنه «كنتيجة للاستقلال المطلق لكل دولة سيادية..، لكل دولة أن ترفض ممارسة اختصاصها الإقليمي على ملكية دولة أخرى حتى ولو كانت هذه الملكية موجودة على إقليمها»⁽³⁾.

إن هذه القضية التي سبقت اتفاقية بروكسيل لعام 1926 تسير إلى عكس هذه الأخيرة من حيث إقرارها بعدم جواز التعرض للسفن التي تملكها الدولة مخصصة إياها لأغراض تجارية في المياه الإقليمية للدولة الساحلية. ومع ذلك، فإن هذه السابقة لا يعوّل عليها في العمل الدولي بالنظر إلى

⁽¹⁾ أنظر مدلول هذا النص في: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 104، وكذا هامش ص 784 من هذه الأطروحة. ولالإشارة، فقد أورد المشرع الجزائري حكماً مماثلاً في المادة (292) من القانون البحري الجزائري التي نصت على أن: "لا ترفع الدعوى الخاصة بالتعويض عن الأضرار الناتجة عن تصادم السفن في البحار ضد سفن البحرية الوطنية وسفن حراسة الشواطئ والسفن التي تعمل في المصلحة العمومية إلا أمام القضاء الجزائري فقط".

⁽²⁾ أنظر: د. محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري، المرجع السابق، ص 36.

⁽³⁾ أنظر كلاً :

- L.Lucchini, M. Voelckel.. «Droit de la mer». Op. Cit., p83.

- Joseph. Imbart Latour. «La Mer territoriale». Op.Cit., 292.

وكانت السفينة التابعة للحكومة البلجيكية "Parlement Belge" قد اصطدمت بسفينة مخصصة للقطر "Daring" عام 1878 بالقرب من ميناء "دوفر" وجرت محاولة لإلقاء القبض على قائدها واتخاذ الإجراءات ضده لغرض محاكمته واحتجاز السفينة من قبل المحاكم البريطانية، غير أن محكمة الاستئناف رفضت مثل هذه الإجراءات. راجع كذلك في خصوص وقائع هذه القضية: د.زهير الزبيدي، المرجع السابق، ص 123 الهامش.

وجود سوابق قضائية أخرى مناقضة لهذه القضية، هذا بالرغم أيضا من وجود سوابق مماثلة وذهبت فيها المحكمة إلى نفس ما ذهبت إليه في قضية "Parlement Belge" مما يدل على تذبذب هذا الموضوع بالنظر إلى سوابقه القضائية. فإلى جنب هذه القضية وبعدها بقليل، ذهبت محكمة الاستئناف البريطانية أيضاً إلى هذا الاتجاه، ورفضت دعوى تطالب بمكافأة إنقاذ السفينة "Porto Alexandre" رغم أنها كانت تقوم بنشاط تجاري خالص لصالح حكومة البرتغال حيث عدتها المحكمة ضمن نطاق ملكية الدولة ورأت عدم اختصاصها. وقد تبين فيما بعد، أن موقف مجلس اللوردات دل بوضوح على أنه لا يتقبل ما انتهت إليه الأحكام السابقة⁽¹⁾ التي ذهبت إليها محكمة الاستئناف.

و تتمتع للسوابق القضائية المناقضة لما سبقت الإشارة إليه بشأن مدّ الحصانة على السفن الحكومية المستغلة لأغراض تجارية، عرف القضاء الأمريكي سوابق قضائية تختلف عما استقر عليه القضاء البريطاني. ويمكن ذكر قضية "Hexico.V.Hoffman" حيث رفضت المحكمة العليا الأمريكية الادعاء بالحصانة لسفينة مملوكة للحكومة المكسيكية وتعمل في نشاط تجاري⁽²⁾. ومع ذلك فإن هذه المحكمة العليا نفسها قد ذهبت في حكمها عام 1926 في قضية السفينة "The Persaro" إلى نقيض ذلك حيث ذكرت المحكمة « أن مبادئ الحصانة قابلة للتطبيق كذلك بالنسبة لكل السفن التي تقرر استعمالها من قبل الحكومة لأغراض عامة. ولذلك فعندما تخصص الدولة سفينة من أجل تقديم وإنعاش تجارتها أو الحصول على موارد لخزانتها، فإن هذه السفن التي تحوزها الحكومة لهذه الغاية تعد سفناً عامة وتعامل. بمثل ما تعامل به السفن الحربية ». ومضت المحكمة قائلة أنها « بقدر علم المحكمة، لا توجد قاعدة عرفية دولية تقضي بأن المحافظة على الرخاء الاقتصادي لشعب من الشعوب وإيمانه وقت السلم لا تعتبر خدمة عامة ولا تستحق صيانة ورعاية ما هو مقرر للقوات البحرية »⁽³⁾.

وعلى هذا الأساس، فإنه لا يمكن اعتبار أن السوابق القضائية قد شكلت قاعدة عرفية استقرت على منح السفن العامة المستخدمة للأغراض التجارية حصانة تجعلها بمنأى عن اختصاص الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي على غرار السفن العامة الأخرى، وهذا بالنظر إلى تذبذب هذه السوابق نفسها، أو على الأقل، فإنه لا يمكن الخلوص من هذه السوابق التي عرّضت بعضها أنفاً إلى رأي أو موقف موحد، وتبقى العبرة بما أوردته اتفاقية بروكسيل كصورة من صور العمل الدولي، فهي تسوي بينها وبين السفن الخاصة وينطبق عليها ما ينطبق على هذه الأخيرة من قواعد الاختصاص في البحر الإقليمي والتي سأشير إليها لاحقاً.

(1) لا سيما في قضية السفينة "Cristina" كريستينا التي تلت القضيتين سالفتي الذكر وذهبت المحكمة إلى نفس الحكم فيها. راجع في خصوص ما ذكر: د. محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 35.

(2) المرجع السابق، ص 32.

(3) د. زهير الزبيدي، المرجع السابق، ص 123، الهامش .

وفي هذا الإطار يقول الفقيه " أوليفي دو فيران *Olivier de Ferron* " بأن «حصانة السفن الحكومية المستعملة لأغراض تجارية لم تكن دائماً مقبولة من قبل الدول. فإذا كانت الولايات المتحدة وبريطانيا وألمانيا قد اعترفوا بهذا المبدأ قبل الحرب (العالمية الأولى)، فإن فرنسا وبلجيكا وإيطاليا وغيرهم من الدول من لا تقبل به. وإذا كان مؤتمر اللجنة البحرية الدولية المعقود بـ " غوتنبورغ *Gothenburg* " في 1923 ومؤتمر بروكسيل في أبريل 1926 قد تناولا مشاريع اتفاقية تحد من نطاق حصانة هذه السفن، وأن اتفاقية بروكسيل قد تم اعتمادها بأغلبية الدول المؤتمرة، فإن عدداً كبيراً من هذه الدول لم تصادق عليها» (1).

لقد أردت من هذا المقتطف أن أوضح بأن العمل الدولي نفسه لم يستقر كذلك على هذا المبدأ في اتفاقية بروكسيل لعام 1926. إذ بالقدر الذي تضمنت هذه الاتفاقية النص على استثناء هذه السفن من نطاق الحصانة السيادية، وتم اعتمادها من قبل غالبية الدول المؤتمرة، فإن هذه الدول نفسها التي اعتمدت هذه الاتفاقية لم تصادق عليها في معظمها كما لو كان يسير عملها على ما يخالف أحكام هذه الاتفاقية.

وثمة ملاحظة أخرى واجبة الذكر في هذا السياق، وهي تتمثل في نص المادة (33) من مشروع لجنة القانون الدولي المقدم عام 1956 بخصوص تقنين قواعد قانون البحار، حيث تضمنت هذه المادة حكماً يقضي بمنح هذه السفن حصانة سيادية وقصر ذلك على منطقة أعالي البحار دون البحر الإقليمي. ومع ذلك، فإن لجنة القانون الدولي - وأمام الانتقادات الموجهة إلى هذه المادة - تداركت خطورة هذا الموضوع، و أضافت تعليقا على هذه المادة ذكرت فيه بأن هذا الحكم «لا يعني أن يُمنح لهذه السفن التي ليست سفناً حربية، حق ممارسة الاختصاصات البوليسية في مواجهة غيرها من السفن وهو الحق الذي تمارسه فقط السفن الحربية بموجب القانون الدولي» (2).

وبالرغم من التعليق الذي أضافته لجنة القانون الدولي إلى هذه المادة، فإن هذه الأخيرة قد لقيت خلافاً شديداً بشأنها خلال مؤتمر جنيف لقانون البحار لربيع 1958 بين كل من تأييد الاتحاد السوفياتي والدول الاشتراكية التي ظلت متشبثة بحصانة هذه السفن، وبين غيرها من الدول لا سيما الولايات المتحدة التي عمدت إلى اقتراح نص مغاير للمادة (33) مستوحى من اتفاقية بروكسيل لعام 1926، حيث تم قبوله واعتماده من قبل المؤتمرين وشكل فيما بعد نص المادة (9) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958. ولم تستطع لا لجنة القانون الدولي ولا المجموعة الاشتراكية تحقيق نتيجة

(1) *Olivier de Ferron. «Le droit international de la mer». Op. Cit. p94.*
(2)

"IL ne s'agit pas d'attribuer à des navires qui ne sont pas des navires de guerre le droit d'exercer à l'égard d'autres navires des droits de police qui, d'après le droit international, n'appartiennent qu'aux navires de guerre".

راجع في هذا الموضوع : *Olivier de Ferron. Op. Cit., p 95*

تذكر بالنسبة لحصانة هذه السفن إن في منطقة البحر الإقليمي أو في منطقة أعالي البحار على أخف تقدير.

وجاءت الاتفاقية العامة لعام 1982 مستلهمة جل أحكامها في هذا العنصر من اتفاقية جنيف لعام 1958، حيث نصت في العديد من المواد على استبعاد السفن الحكومية المستخدمة في الأغراض التجارية من نطاق الحصانة السيادية. من ذلك، ما أورده المادة (32) منها بنصها على أنه: « لَيْسَ فِي هَذِهِ الْإِتِّفَاقِيَّةِ... مَا يَمَسُّ الْحَصَانَاتِ الَّتِي تَتَمَتَّعُ بِهَا السُّفُنُ الْحَرْبِيَّةُ وَالسُّفُنُ الْحُكُومِيَّةُ الْأُخْرَى الْمُسْتَعْمَلَةُ لِأَغْرَاضٍ غَيْرِ تِجَارِيَّةٍ »، وما أورده أيضاً المادة (31) منها بنصها على أن « تَتَحَمَّلُ دَوْلَةُ الْعَلَمِ الْمَسْئُولِيَّةَ الدَّوْلِيَّةَ عَنِ آيَةِ خَسَارَةٍ أَوْ ضَرَرٍ يَلْحَقُ بِالدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ نَتِيجَةَ عَدَمِ امْتِنَالِ سَفِينَةٍ حَرْبِيَّةٍ أَوْ سَفِينَةٍ حُكُومِيَّةٍ أُخْرَى مُسْتَعْمَلَةٍ لِأَغْرَاضٍ غَيْرِ تِجَارِيَّةٍ.. »، أو ما قضت به المادة (236) منها والمعونة بـ " الْحَصَانَةُ السِّيَادِيَّةُ " بنصها على أن « لَا تَنْطَبِقُ أَحْكَامُ هَذِهِ الْإِتِّفَاقِيَّةِ الْمُتَعَلِّقَةَ بِحِمَايَةِ الْبَيْئَةِ الْبَحْرِيَّةِ وَالْحِفَاطِ عَلَيْهَا عَلَى آيَةِ سَفِينَةٍ حَرْبِيَّةٍ أَوْ قِطْعَةٍ بَحْرِيَّةٍ مُسَاعِدَةٍ أَوْ غَيْرِهَا مِنْ السُّفُنِ أَوْ الطَّائِرَاتِ الَّتِي تَمْلِكُهَا أَوْ تُشْعَلُهَا دَوْلَةٌ مَا، وَتَكُونُ مُسْتَعْمَلَةً وَقَتْدِ فَقَطُ فِي خِدْمَةِ حُكُومِيَّةٍ غَيْرِ تِجَارِيَّةٍ.. ».

وختاماً لهذا الموضوع، فإنني أقول بأن هذا النوع من السفن يخضع لاختصاص الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي بشقيه الجزائي والمدني تماماً كما هو الشأن بالنسبة للسفن الخاصة. وفي هذا المقام، فإنني لا أشاطر "د. عبد المنعم محمد داود" الذي يؤكد « التمسك بالصفة الغالبة للسفينة. فإن كان العمل المعتاد هو الخدمات الحكومية عُدَّتْ بمثابة سفينة عامة على هذا النحو. وإن كانت الخدمة المعتادة هي الخدمة التجارية وأن أعمال الخدمة العامة من قبيل العمل العارض أو الاستثنائي عُدَّتْ سفينة خاصة، وبالتالي فلا تتمتع بأي حصانة ولكن شأنها شأن أي سفينة خاصة »⁽¹⁾، لأن العبرة هنا من الاستخدام نفسه وليس من " نشاطها المعتاد"، كما أن هذه العبارة الأخيرة التي يكثر استعمالها في القوانين البحرية للفرقة بين السفن وغيرها من المنشآت والمركبات الغاطسة والتي تأتي عادة وفق عبارة " التخصيص للملاحة البحرية على وجه الاعتياد" لا يستساغ في هذا المقام انطباقها وإحلال مثل معيارها، إذ أن حكم سفينة عامة مملوكة من قبل الدولة وأقدمت على مخالفة لأنظمة وقوانين الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي تخضع لاختصاص هذه الدولة في حالة ما إذا كانت أثناء مخالفتها تزاوّل نشاطاً تجارياً حتى ولو كان ذلك لمرة واحدة وكان الغالب عليها تخصيصها لأغراض حكومية غير تجارية.

(1) د. عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية، العربية، المرجع السابق، ص 24 و 25.

المطلب الثاني

حصانة السفن الحربية والسفن الحكومية المستعملة لأغراض غير تجارية

و أفضل أن أثير تفاصيل هذا المطلب إلى الجزئيات والعناصر التالية :

الفرع الأول

نطاق حصانة السفن الحربية والعامة في مواجهة

اختصاص الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي

وأفضل أن أبدأ الحديث عن هذا الموضوع باستعراض نص المادة (30) من الاتفاقية العامة حيث تقضي بأنه : « إذا لم تمتثل أية سفينة حربية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي وتجاهلت أي طلب يُقدَّم إليها للإمتثال لتلك القوانين والأنظمة، جاز للدولة الساحلية أن تطلب إليها مغادرة البحر الإقليمي على الفور »⁽¹⁾.

وعليه، يستفاد من هذا النص - كقاعدة عامة - أن كل ما تملكه دولة الساحل في حالة مخالفة السفينة الحربية لأنظمتها وقوانينها المتعلقة بالمرور هو أن تطلب "إلى" هذه السفن مغادرة بحرهما الإقليمي على الفور.

وتتضمن الاتفاقية العامة أيضاً مادة أخرى ذات صلة بهذا الموضوع وهي المادة (32) التي جاءت معنونة بـ " حصانات السفن الحربية والسفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية"، حيث تقضي بدورها بأنه : « ليس في هذه الاتفاقية، عدا الاستثناءات الواردة في القسم الفرعي "ألف" (2) وفي المادتين 30 و 31، ما يمس الحصانات التي تتمتع بها السفن الحربية والسفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية»⁽³⁾. وتأتي المادة (31) لتبين مسؤولية دولة العلم عما يمكن أن تحدثه هذه السفن من أضرار، فتقضي بأن: « تتحمل دولة العلم المسؤولية الدولية عن أية خسارة أو ضرر يلحق بالدولة الساحلية نتيجة عدم امتثال سفينة حربية أو سفينة حكومية أخرى مستعملة لأغراض غير تجارية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي أو لأحكام هذه الاتفاقية أو لغيرها من قواعد القانون الدولي ».

(1) وهو الحكم نفسه الذي ورد في المادة (23) من اتفاقية جنيف بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958.

(2) وهي مجموعة المواد التي تتعلق بنظام المرور البريء وما يتعين على السفن بصفة عامة والحربية على الخصوص احترامه لا سيما ما ورد في المادة (19) منها والمتعلقة بالحالات التي تؤدي إلى انعدام البراءة عن السفن وقد سبق التعرض لها.

(3) وتقابلها المادة (22) من اتفاقية جنيف لعام 1958 بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة.

فماذا يمكن أن يستفاد من هذه الموانئ؟

إن هذه المواد الثلاث تذهب في مجموعها إلى أن السفن الحربية والسفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية تتمتع بحصانة سيادية تامة تجعلها بمنأى عن ممارسة اختصاص الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي حتى ولو صدر عنها ما يخالف أنظمة وقوانين الدولة الساحلية المقررة لتنظيم المرور في البحر الإقليمي؛ فكل ما تملكه دولة الساحل هو أن تطلب إليها مغادرة البحر الإقليمي على الفور (المادة 30)، وليس لها اتجاه هذه السفن سوى أن تسلك سبل المسؤولية الدولية المقررة بموجب قواعد القانون الدولي.

و ثمة ملاحظتان تُمكن إثارتها في هذا المجال : تكمن الأولى في أن نص المادة (30) لم يتعرض سوى لحالة السفن الحربية دون غيرها من السفن العامة الأخرى وقرر بشأنها وجوب مغادرة البحر الإقليمي على الفور، مما يوحي للبعض بأن هذا الإجراء قاصر فقط على هذه السفن الحربية، أو - وبمفهوم المخالفة - أن السفن العامة الأخرى لا تستفيد من مثل هذا الإجراء إذ يمكن أن تخضع لإجراءات أكثر قسرية في حالة مخالفتها لأنظمة وقوانين دولة الساحل المنطبقة بشأن المرور خلال البحر الإقليمي.

غير أن هذا الاستفهام أو الملاحظة يزولان عند ربط هذه المواد الثلاث ببعضها ببعض، حيث وردت عبارة «وَالسُّفُنُ الْحُكُومِيَّةُ الْآخَرَى الْمُسْتَعْمَلَةُ لِأَغْرَاضٍ غَيْرِ تِجَارِيَّةٍ» إلى جنب السفن الحربية في كل من المادتين : (31) المتعلقة "بِمَسْؤُولِيَّةِ دَوْلَةِ الْعَلَمِ"، وفي المادة (32) الخاصة بـ"الْحَصَانَةُ السِّيَادِيَّةُ"، أما ذكر السفن الحربية في المادة (30) منفردةً، فهو يكمن في وضعها الخاص "لتعلقها بسيادة دولة علمها وما يحيط بها من اعتبارات أمنية استراتيجية وما لها من حصانة خاصة قد توحى خطأً بعدم جواز التعرض لها من قبل دولة الساحل وبأية حال من الأحوال"⁽¹⁾. وعليه، فإن ما يسري على السفن الحربية من أحكام يسري من باب أولى على غيرها من السفن العامة الأخرى المستعملة في غير الأغراض التجارية.

أما الملاحظة الثانية، فهي ترد أيضاً على نص المادة (30) من الاتفاقية العامة، وهي تكمن في مغادرة السفينة الحربية - وبعد أن يطلب إليها ذلك - البحر الإقليمي على "الفور"، أي ما مؤداه "فورية المغادرة". إن مثل هذا النص، والذي هو من مستحدثات الاتفاقية العامة فقط⁽²⁾، يقرر تخويل

⁽¹⁾ أنظر: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 114.

⁽²⁾ وهذه العبارة لم تتضمنها اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي المنطقة المناخمة في مادتها (23)، ومن جهة ثانية فإن نص المادة (30) من المشروع الموحد الذي وُضع عام 1975 قد تضمن تنظيمًا أكثر حدة من ذلك، حيث كان يقرر أن تكون مغادرة السفينة الحربية المخالفة للبحر الإقليمي بناءً على طلب الدولة الساحلية، "عن طريق خط آمن وسريع تعينه لها الدولة الساحلية"

"By such safe and expeditious Route as may be directed by the coastal state"

الدولة الساحلية تقدير المدة التي ينبغي للسفينة الحربية أن تغادر خلالها البحر الإقليمي وهو ما يثير في حد ذاته نزاعاً محتملاً بين الدولتين في اعتقادي، وهما الدولة الساحلية ودولة علم السفينة. غير أنه يمكن القول من حيث الأصل أنه يترك للدولة الساحلية تحديد الفترة الزمنية التي يتوافر فيها عنصر "فورية المغادرة"، وطبيعي أن يراعى في تقدير هذه المدة قدر المخالفة والظروف الطبيعية الجوية والبحرية لمنطقة البحر الإقليمي التي توجد فيها السفينة الحربية المخالفة.

ويقضي المرسوم رقم 194/72 المؤرخ في 5 أكتوبر 1972 الصادر عن وزارة الدفاع الوطني والمتعلق بتنظيم مرور السفن الحربية الأجنبية بالمياه الإقليمية الجزائرية وتوقفها بموانئها في زمن السلم في مادته (44) بأن لا يجوز للسفن الحربية أن تقيم أكثر من المدة الممنوحة لها إلا إذا صدرت رخصة بذلك ويجب عليها أن تنتهي للرحيل في ظرف الست (06) ساعات الموالية لكل أمر بالرحيل يصدر إليها من طرف السلطات الجزائرية المختصة.

وفضلاً عما سبق، فإن هذه النصوص وما تقرره من حصانة سيادية في مواجهة اختصاص الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي ينصرف أيضاً إلى تلك السفن التي ترفع علم المنظمات الدولية لا سيما هيئة الأمم المتحدة وبعض وكالاتها الخاصة. وإذا كان قد سبق التعرض لهذا الموضوع بالتفصيل⁽¹⁾، فإنني أوجز في هذا السياق بأن المنتظم الدولي قد عرف استخدام المنظمة الأممية لسفن ترفع علمها في العديد من المناسبات مثل مراكب الصيد التي حملت علم هذه المنظمة عام 1954 بقصد النهوض بكوريا، كما استأجرت المنظمة الأممية أيضاً سفناً بحرية ترفع علمها بغية نقل "قوات الطوارئ" عامي 1956 و 1957 لتطهير قناة السويس، كما عمدت أيضاً إلى استخدام سفن لإجلاء الرئيس الفلسطيني السابق "ياسر عرفات" وعدد من مرافقيه من خلال سواحل بيروت عام 1983، هذا فضلاً عن نشر قوات بحرية متعددة الجنسيات تحمل علم الأمم المتحدة خاصة في حربَي الخليج الأولى والثانية، وكذا قيام سفنها أيضاً بممارسة الحصار البحري المفروض على يوغسلافيا بموجب قرار مجلس الأمن رقم 787 المؤرخ في 16 نوفمبر 1992⁽²⁾، دون إغفال ما تضمنته المادة (42) من اتفاقية جنيف لـ 12 أوت 1949 حول تحسين حالة الجرحى والمرضى والغرقى في البحر والتي تقضي

وقد حذفت هذه العبارة من نص المادة (30) التي تضمنتها الاتفاقية العامة. كما أنه قد كان من وجهة نظر لجنة الخبراء العرب المنبثقة عن جامعة الدول العربية الإبقاء على هذه العبارة لأهميتها. أنظر: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 114، الهامش.

(1) راجع حالة المنظمات الدولية في ص 182 فما بعدها من هذه الأطروحة .

(2) راجع في هذا الموضوع: الصفحات: 183-184 من هذه الأطروحة. وكذا كلاً من :

- Laurent Lucchini , M.Voelckel. Op.Cit. P113.

- Max Gounelle. «L'identification des Navires en situation des Crises». *Le Navire en droit International* .Op.Cit., p223.

بوجوب أن تُعرَّفَ "السفن المستشفيات" عن نفسها برفعها علم منظمة الصليب الأحمر زيادة على علم دولتها.

ومن استعراض نص المادة (93) من الاتفاقية العامة التي تنص على أن «لَا تُخَلُّ الْمَوَادُّ السَّابِقَةُ بِمَسْأَلَةِ السُّفُنِ الْمُسْتَعْمَلَةِ فِي الْخِدْمَةِ الرَّسْمِيَّةِ لِلْأُمَّمِ الْمُتَّحِدَةِ أَوْ لوكالاتها الْمُتَخَصِّصَةِ أَوْ لَلْوَكَاةِ الدَّوْلِيَّةِ لِلطَّاقَةِ الذَّرِيَّةِ، وَالَّتِي تَرْفَعُ عِلْمَ الْمُنْظَمَةِ»⁽¹⁾، يتضح بأن ما ينصرف إلى السفن العامة والحربية من حصانة سيادية ينصرف إلى سفن هذه المنظمات ووكالاتها المتخصصة. ومع ذلك، فإن ثمة ملاحظة هامة واجبة الذكر في هذا السياق.

ذلك أن تمتُّع السفن العامة والحربية بحصانة تجعلها بمنأى عن اختصاص الدولة الساحلية في بحرهما الإقليمي سوف يَعْقِدُ الاختصاص المانع للدولة التي ترفع هذه السفن علمها للنظر في جميع ما يحدث على ظهرها من وقائع لا سيما في المجال الجزائي، غير أنه بالنسبة للسفن التي ترفع علم المنظمة الأممية، فإن هذا الأمر غير وارد بالنظر إلى عدم اعتبار هذه المنظمة دولةً سيادية لها جملة من القوانين التي تستوجب تطبيقها في مثل هذه الحالة. وقد أدت هذه النتيجة إلى توجيه جملة من الانتقادات لفكرة حمل السفن لعلم الأمم المتحدة وحده، كما قادت إلى أن تتدارك هذه الأخيرة لمثل هذه الثغرة، حيث أرفقت علمها بأعلام الدول التي تنتمي إليها هذه السفن بجنسيتها منذ عام 1963 التاريخ الذي أدلى به الأمين العام للهيئة الأممية بتصريحه بخصوص الصندوق الخاص للأمم المتحدة بتنمية الصيد في منطقة البحر الكاريبي، وأصبحت مشكلة الاختصاص فيها غير واردة، إذ يؤول إلى الدولة التي تحمل هذه السفينة علمها مرفوقاً بعلم الأمم المتحدة⁽²⁾.

وفضلاً عما سبق، وفي إطار نطاق وامتداد حصانة السفن العامة والحربية على وجه الخصوص في البحر الإقليمي، فإن المادة (236) من الاتفاقية العامة قضت بأنه: «لَا تَنْطَبِقُ أَحْكَامُ هَذِهِ الْاِتِّفَاقِيَّةِ الْمُتَعَلِّقَةِ بِحِمَايَةِ الْبِيئَةِ الْبَحْرِيَّةِ وَالْحِفَاطِ عَلَيْهَا عَلَى آيَةِ سَفِينَةٍ حَرْبِيَّةٍ أَوْ قِطْعَةٍ بَحْرِيَّةٍ مُسَاعِدَةٍ أَوْ غَيْرِهَا مِنَ السُّفُنِ أَوْ الطَّائِرَاتِ الَّتِي تَمْلِكُهَا أَوْ تُشغَلُهَا دَوْلَةٌ مَّا، وَتَكُونُ مُسْتَعْمَلَةً وَقَتْنِدٍ فَقَطُّ فِي خِدْمَةِ حُكُومِيَّةٍ غَيْرِ تِجَارِيَّةٍ..».

(1) وتقابلها المادة (7) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958.

(2) راجع ص 184-185 من هذه الأطروحة. وفي هذا الإطار. فإني أعيب على الأستاذ د. عبد المنعم محمد داود حين ذكر بأنه «يستبعد من نطاق السفن العامة تلك السفن الموضوعة في خدمة منظمة الأمم المتحدة أو وكالاتها المتخصصة.. التي ترفع علم المنظمة، نظراً لأن مثل هذه السفن ليست سفناً عامة.. كما أنها ليست سفناً خاصة وإنما لديها قواعدها الخاصة». وإذا كان بالفعل أن هذه السفن ليست سفناً عامة ولا خاصة، فالأستاذ لم يقدم أي حل أو بيان بخصوص وضعها وحصانها على النحو الذي عالجتُه في الفقرات أعلاه. أنظر: د. عبد المنعم محمد داود، المرجع السابق، ص 26.

ومفاد هذا النص أنه قد جعل هذه السفن بمنأى تام عن كل الأحكام التي تضمنها الجزء الثاني عشر من الاتفاقية العامة المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها لا سيما ما ورد في الفرع (6) منه والمتعلق بالتنفيذ في مجال التلوث من مختلف مصادره، وكذا الفرع (7) المتعلق بسير الدعاوى (المادة 223)، وممارسة صلاحيات التنفيذ (المادة 224)، وإخضاع السفن للتحقيق (المادة 226)، إلى غير ذلك من الأحكام التي تنطبق فقط على السفن الخاصة؛ وكل ما قرره الاتفاقية العامة إزاء هذه السفن أمام البيئة البحرية لا سيما في البحر الإقليمي أن استطردت المادة (236) منها بنصها على أن: «تُضْمَنَ كُلُّ دَوْلَةٍ بِوَسْطَةِ اعْتِمَادِ تَدَابِيرٍ مُنَاسِبَةٍ لَا تُخْلُ بِعَمَلِيَّاتٍ وَإِمْكَانَاتٍ تَشْغِيلِ تِلْكَ السُّفُنِ أَوْ الطَّائِرَاتِ الَّتِي تَمْلِكُهَا أَوْ تُشْغَلُهَا، أَنْ تَنْصَرِّفَ هَذِهِ السُّفُنَ أَوْ الطَّائِرَاتُ عَلَيَّ نَحْوِ يَتَمَشَّى، إِلَى الْحَدِّ الْمَعْقُولِ وَالْعَمَلِيِّ، مَعَ هَذِهِ الْإِتِّفَاقِيَّةِ».

وعليه، فإن دولة البحر الإقليمي لا تملك في مواجهة السفن العامة والحربية أي شيء في حالة خرق نظمها وقوانينها المتعلقة بالحفاظ على البيئة البحرية، وكل ما لها هو أن تسلك طريق المسؤولية الدولية أمام دولة علم هذه السفن، وأن تطلب إلى هذه الأخيرة مغادرة بحرها الإقليمي على الفور، في حين، فإن مرّد المحافظة على هذه البيئة البحرية حتى في البحر الإقليمي لدولة أجنبية متروك للدولة التي تحمل هذه السفن علمها على أن «تُضْمَنَ... أَنْ تَنْصَرِّفَ هَذِهِ السُّفُنَ.. عَلَيَّ نَحْوِ يَتَمَشَّى، إِلَى الْحَدِّ الْمَعْقُولِ وَالْعَمَلِيِّ» مع أحكام الاتفاقية العامة ذات الصلة بالبيئة البحرية.

ولا يتوقف نطاق حصانة السفن الحربية والعامة على مجال البيئة البحرية فحسب، بل يمتد حتى إلى أحكام أخرى مدرجة خارج الاتفاقية العامة ولها صلة بقانون البحار ككل. إنها تلك الأحكام التي وردت في بعض الاتفاقيات المكتملة للاتفاقية العامة والتي وردت في العديد منها عبارة «عدا في نصوص مخالفة، لا تنطبق أحكام هذه الاتفاقية على السفن الحربية». فهذه العبارة قد وردت في كل من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 "SOLAS74" وكذا الاتفاقية الدولية لعام 1966 بخصوص خطوط الشحن التي تقضي مادتها الأولى صراحة على استثناء السفن الحربية⁽¹⁾، هذا فضلاً عن المادة الأولى من اتفاقية بروكسيل لـ 29 نوفمبر 1969 المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة حوادث التلوث بالمحروقات والتي تضمنت نفس العبارة التي وردت في المادة (236) من الاتفاقية العامة، حيث قضت بعدم انطباق هذه الاتفاقية على «السفن الحربية وعلى السفن التي تملكها الدولة أو تشغيلها وتكون وقتئذ غير مستعملة لأغراض تجارية»⁽²⁾.

ويلحق بحكم السفن الحربية أو العامة تلك السفن أو اليخوت الحكومية التي يستقلها الرؤساء أو المسؤولون الممثلون لدولة ما، فهي تتمتع بدورها بحصانة تامة إزاء الدولة الساحلية،

⁽¹⁾ راجع في هذا الموضوع: Laurent.Lucchini, Michel.Voelckel. «Droit de la mer». Op. Cit., p 124.

⁽²⁾ Tullio Treves. «La navigation». Chapitre 15. Traités du nouveau droit de la mer. Op.Cit., p746.

وتكون الحصانة الواردة عليها حصانة سيادية مقرونة بحصانة دبلوماسية تجدد مرجعها في قواعد القانون الدبلوماسي. ومن جهة أخرى، فإنه بالرغم من أن بعض السفن الخدمية التي تملكها الدولة كسفن البريد مثلاً إذ تتمتع بحصانة هي الأخرى، فإن العمل الدولي قد أبرم بشأنها عدداً من الاتفاقيات التي يعود تاريخ بعضها حتى إلى القرن 19 وهذا لتفادي اللبس أو الغموض الذي يمكن أن يعتري وضعها ويبيح انتهاك حصانتها. ومن بين المعاهدات النموذجية التي أسوقها في هذا الشأن، أذكر معاهدة البريد بين بريطانيا وفرنسا لـ 3 أبريل 1843، واتفاقية 19 أكتوبر 1844 بين بريطانيا وبلجيكا، واتفاقية 23 فيفري 1869 بين ألمانيا والدول الاسكندنافية، وكلا من اتفاقية 06 فيفري 1882 بين فرنسا وإسبانيا، واتفاقية 9 أبريل 1884 بين كل من فرنسا والنمسا والمجر وقد تضمنت كلها أحكاماً بعدم جواز التعرض لسفن البريد من حيث التفتيش أو الحجز أو مباشرة الاختصاص وهو الأمر الذي ظل العمل به إلى يومنا هذا كقواعد عرفية دولية مرعية.⁽¹⁾

ومخلصاً لهذا العنصر، أقول بأن السفن العامة والحربية على وجه الخصوص، إذ تتمتع بحصانة سيادية تجعلها بمنأى عن ممارسة اختصاص الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي، فإنما يرجع ذلك إلى اعتبارات تتعلق بسيادة الدول وما قرره لها القانون الدولي من عدم جواز التعرض لسفنها وطائراتها، وعلى هذا النحو فإنني أستعرض في الآتي بيان هذه الحصانة كما يلي :

الفرع الثاني

مدلول الحصانة السيادية للسفن العامة والحربية

وبخصوص مدلول حصانة السفن الحربية على وجه الخصوص، فقد نسج الفقه حولها نظريات عدة تعود في تاريخها حتى إلى عصر "غروسوس" نفسه. فلقد صور هذا الفقيه وعدة من الفقهاء الذين تلوه مثل "بينكرشوك Bynkershoek"، "فاتل Vattel"، "ويتون Wheaton"، "لامبريدي Lampredi"، "هفتر Heffter"، "هوت فوي Haute-Feuille"، "أورتلان Ortolan" و"بلانتشلي Bluntschli" وغيرهم من الفقهاء فكرة حصانة هذه السفن على اعتبار هذه الأخيرة امتداداً لإقليم الدولة التي ترفع علمها، ورأوا بأن هذه الصفة يجب أن تتبعها في جميع الأماكن والأزمنة حتى ولو كان ذلك في المياه الإقليمية للدول الأجنبية شريطة أن لا تقدم هذه السفن على أي عمل عدواني، وشريطة أن تحترم القوانين التي تستنها الدول الساحلية في بحرها الإقليمي وفي موانئها. وفي هذا الإطار، يقول "أورتلان" بأن السفن الحربية « يجب أن تشارك في استقلال وسيادة الدولة التي تملكها وتجهزها...، وهذه السفن هي قطعة من حكومتها ويجب أن تكون مستقلة وواجبة الاحترام،

⁽¹⁾ راجع في شأن هذه المعاهدات وما ورد فيها : Joseph. Imbart Latour. «La Mer territoriale». Op.Cit., P 291, 292.

ومهما يكن المكان الذي توجد فيه من العالم، ليس لأحد أن يتدخل في ما يحدث على ظهرها ومن باب أولى اقتحامها بالقوة»⁽¹⁾.

في حين، فقد ذهب "بلانتشلي" إلى أن « ما هو مقرر لهذه السفن الحربية من حصانة ليس نتاج تسامح حاصل بين الدول في علاقاتها وإنما هو ناجم عن خطورتها الفعلية بالنظر لما يمكن أن يترتب عن مواجهة سفينة وطاقم في كامل عدته وتسليحه»، وقد تساءل "بلانتشلي" عن طبيعة هذه الحصانة فيما إذا كانت فعلاً نتاج "مُجَامَلَة دَوْلِيَّة" أو "حَقَّ طَبِيعِي". وعلّق "فيليمور Phillimore" عن هذا الطرح من جهته فقال بأنه « إذا كان هذا الامتياز المقرر في حصانة السفن الحربية هو نتائج مجاملة دولية، فإنه بإمكان الدولة الساحلية أن تسحبه في بحرها الإقليمي إذا كانت لديها مبررات شرعية، في حين لا يتأتى لها ذلك إذا كان حقاً طبيعياً لهذه السفن»⁽²⁾.

وقد سار معظم الفقهاء على أفكار "بلانتشلي" و"أورتلان" لا سيما كل من "كوشي Cauchy"، "فويلكس Foelix"، "ويتون Wheaton" و"كالفو Calvo" الذين أقرّوا في مجموعهم -وإضافة على ما ذهب إليه "بلانتشلي" و"أورتلان" - بأن « السفن الحربية الأجنبية تبقى بمنأى عن القوانين الوطنية، ولا يحق للسلطات المحلية أن تقوم في مواجهتها أو على ظهرها بأي عمل من أعمال القضاء أو البوليس أو الاختصاص، ولقائدها وحده السلطة عليها، كما أن عقود الحالة المدنية الناجمة عن ما يطرأ على ظهرها من ولادات ووفيات، إنما يخضع للسلطة المختصة في السفينة، وتكون المعاهدات على ظهرها خاضعة لقانونها الوطني في طريقة إبرامها»⁽³⁾.

والحقيقة، أن الفقه الدولي الذي ساد في القرن 19 قد ساير في معظمه اعتبار السفينة الحربية امتداداً وجزءاً من إقليم دولة علمها، كما قد أورد في ذلك عدة نعوت منها "الجزيرة العائمة Floating Island" أو "إقليميّة السّفِينَة Territorialité du Navire"، كما أن القضاء الدولي قد أشار إليها في بعض القضايا⁽⁴⁾.

1)

«Les bâtiments doivent participer pleinement à l'indépendance et à la souveraineté de la Puissance qui les arme... Ces bâtiments, personnifiés, sont une portion de ce gouvernement, et doivent être indépendants et respectés à son égal. Ainsi, quel que soit le lieu où ils se trouvent, qui ce soit au monde, étranger au gouvernement auquel ils appartiennent, n'a le droit de s'immiscer en rien dans ce qui se passe à leur bord, et encore moins d'y pénétrer par la force.» Voir: Joseph. Imbart latour. Op.Cit., p 282.

2) Ibid, p282.

3) « Les navires de guerre étrangers restent soumis à leurs lois nationales, les autorités locales étrangères ne peuvent faire à bord aucun acte de justice, de police ou de juridiction : seul le commandant du navire a l'imperium. Les actes d'état civil constatant les naissances ou les décès survenus à bord sont dressés par les autorités compétents du navire, les conventions sont réglées par la loi nationale.» Ibid, p284.

4) مثل حكم المحكمة الدائمة للعدل الدولي العاشر لـ 1927/09/10، وقد سبقت الإشارة إلى هذا العنصر. أنظر ص 187 من هذه الأطروحة وكذا. د. صلاح محمد مقدم، تنازع القوانين، المرجع السابق، ص 62.

ومع ذلك فإن الفقه الحديث لم يعد يستسيغ هذا التصور الذي اعتبره مجازاً لا أكثر، وفي هذا المجال يرى الفقيه "جيدل" *Gilbert. Gidel* " بأن « قصر حصانة السفينة الحربية على اعتبار أن هذه الأخيرة قطعة من إقليم دولة علمها قول بعيد عن الحقيقة...، وإذا تصورنا أن قائد السفينة الحربية قام بتسليم مجرم ارتكب على ظهر هذه السفينة عملاً إجرامياً ولم يكن ينتمي بجنسيته إلى الدولة الساحلية، كما أن هذه الجريمة لا تمس بهذه الدولة وفق مفهوم إقليمية القوانين سنجد أن اختصاص الدولة الساحلية في هذه الحالة منعدم. إن هذا لا يجب أن ينسبنا بأنه قبل أن تكون هذه الجريمة مرتكبة على ظهر هذه السفينة، هي مرتكبة أصلاً على إقليم هذه الدولة، ومن ثم جاز لمحاكم هذه الأخيرة أن تختص بالنظر في هذه الجريمة بناءً على تسليم قائد السفينة لهذا المجرم »⁽¹⁾.

ويرى "جيدل" بأن مماثلة السفينة الحربية بمقر البعثة الدبلوماسية من حيث اعتبارها امتداداً للإقليم من شأنه أن يثير مسائل تدرج ضمن قواعد تسليم المجرمين، وهي القواعد المعروفة والتي تتبّع الدول في شأنها إجراءات مختلفة، الشيء غير الملاحظ بالنسبة لما يقوم به قائد السفينة إذ يتوجب عليه تسليم المجرم كقاعدة عامة لا سيما إذا كان هذا الأخير قد ارتكب جرمًا ضد الدولة الساحلية أو كان من رعاياها⁽²⁾.

وفي هذا السياق تقول " وايتمان *Whiteman* " أن « الحصانة التي تتمتع بها السفينة العامة في موانئ دولة أجنبية تعتمد على ذات المبدأ الذي يضمن الحصانة لمقر البعثات الدبلوماسية إلا أنه يجب ألا يجري تكييف هذه الحصانة على أنها تستند على نظرية الامتداد الإقليمي فلا يشكل مقر البعثات الدبلوماسية ولا السفن الحربية جزءاً من إقليم الدولة التي تتبعها. وفي الواقع، إن السفينة عبارة عن ملكية منقولة كأبي مركبة أخرى. وعليه فإن الأساس لهذه الحصانة هو أنه لا يجوز لأية دولة ذات سيادة أن تقوم بأعمال قسرية ضد ممثلي دولة أخرى عند وجودهم على إقليمها من غير موافقة دولتهم »⁽³⁾.

وقد فرّق " جيدل " بين نوعين من الحصانة المقررة للسفن الحربية : حصانة هذه السفن نفسها وحصانة طاقمها، حيث يرى بأن هذه الأخيرة واجبة الافتراض و أنها وليدة الحصانة الأولى إذ لا يمكن للسفينة الحربية أن تمارس مهامها من دون طاقمها. ومع ذلك، فقد رأى "جيدل" بأن الوضع يختلف بالنسبة لحصانة الطاقم إذ يمكن لبعض أفرادهم أن يفقد حصانته خاصة إذا تعلق الأمر بتزوله إلى

¹⁾ «La compétence de l'Etat riverain fera défaut si l'on admet l'idée d'extraterritorialité du navire de guerre étranger : pour que la compétence de l'Etat riverain se soutienne, il faut admettre que, bien que commis à bord du navire de guerre, le crime a été commis sur le territoire de l'Etat à qui le commandant accepte de livrer le coupable». *Gilbert Gidel*. «Le droit international public de la mer. Le temps de paix». Tome II. Topos verlag vados. Liechtenstein. Librairie Edouard du chemin. Paris. 1981. P 258.

⁽²⁾ *Ibid*. P 259.

⁽³⁾ أنظر: د. زهير الزبيدي، الإختصاص الجنائي للدولة، المرجع السابق، ص 121، الهامش .

البر وارتكابه جريمة ماسّة بأمن وسلامة الدولة الساحلية؛ وفي جميع الحالات، فإنه لا يمكن انتهاك حصانة السفينة الحربية التي رأى بأنها تشمل حصانة ضد احتجازها وضد ممارسة وسائل الإكراه والبوليس عليها، وكذا حصانة حصرية عن كل قوانين الدولة الساحلية لا سيما في المجالين الضريبي والجمركي (1).

والحقيقة أن ما ساقه الفقيه " جيدل " في هذا الإطار شكّل في معظمه انتقادات لنظرية "إقليمية السفينة" واعتبارها "جزءاً" أو "قطعة" من إقليم الدولة التي تحمل علمها أكثر مما لو قدم نظرية متكاملة المعالم لتبرير فكرة حصانة هذه السفن؛ وهو في ذلك قد اعتمد على عدد من قرارات معهد القانون الدولي، منها قراره في كل من دورتي كوبنهاغن لـ 1897 ولاهاي 1898 والذي جاء فيهما بأن « الجرائم والمخالفات المرتكبة على ظهر هذه السفن سواء من طرف طاقم السفينة أو من طرف أي شخص آخر موجود على ظهرها تخضع لقضاء الدولة التي تعود إليها السفينة وبموجب قوانينها مهما تكن جنسية مرتكبي هذه الجرائم ومن وقعوا ضحيتها»، كما أعاد المعهد تأكيد هذه النظرية بموجب المادة (18) من قراره الصادر عام 1928 بستوكهولم، حيث ذهبت هذه المادة إلى أن «الجرائم والمخالفات المرتكبة على ظهر السفن الحربية والتي يقترفها طاقم السفينة أو أي شخص آخر موجود على ظهرها لا تخضع لاختصاص الدولة الساحلية مهما ظل تواجد هذه السفينة فيها إلا في الحالة التي يسلم فيها قائد السفينة المحرّم إلى الدولة الساحلية عندها فقط، تمارس هذه الأخيرة اختصاصها القانوني بصورة طبيعية» (2)، هذا فضلاً عن أن قرار المعهد لعام 1928، قد تضمن الإشارة إلى عدد من المجالات التي تتمتع السفينة في مواجهتها بحصانة تامة منها المادة (26) التي تقضي بعدم قابلية خضوع السفينة الحربية «للقبض أو الاحتجاز أو بأية وسيلة قضائية أو ضبطية مهما كانت» (3)، والمادة (17) التي تقضي بوجوب أن «ي تمتنع أعوان الجمارك عن زيارة السفينة الحربية الأجنبية» (4)، وكذا المادة (16) التي تقضي بخضوع السفينة الحربية التام «لقانون الدولة التي تتبعها من غير أن يكون

1) G. Gidel. Op.Cit., p 269.

2) «Les crimes et délits commis à bord des bâtiments militaires, soit par les gens de l'équipage, soit par toutes autres personnes se trouvant à bord, sont soustraits à l'exercice de la compétence des tribunaux de l'Etat du port, aussi longtemps que le bâtiment s'y trouve, quelle que soit la nationalité des auteurs ou des victimes. Toutefois, si le commandant livre le délinquant à l'autorité territoriale, celle-ci recouvre l'exercice de sa compétence normale » (Art. 18. Res: 1928).V: Ibid, p 290.

3)

«Les bâtiments militaires, ne peuvent pas être l'objet de saisie, d'arrêt ou de détention par une mesure de justice quelconque ne d'aucune procédure judiciaire in rem » (Art. 26. Res:1928) Ibid . p269.

4) «Les agents des douanes doivent s'abstenir de visites à bord des bâtiments militaires étrangers et se borner surveillance extérieure ». (Art. 17. Res :1928). Ibid, p269.

للسلطة المحلية الحق في مباشرة أي عمل من أعمال السلطة على ظهرها ولا ممارسة أي اختصاص على أي شخص موجود على ظهرها ..»⁽¹⁾.

المطلب الثالث

مظاهر التقاء حصانة السفن الحربية الأجنبية باختصاص

الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي

إذا كانت قد سبقت الإشارة إلى أن السفن الحربية أو السفن العامة في مجملها - عدا تلك المستغلة لأغراض تجارية - تتمتع إزاء اختصاص الدولة الساحلية بحصانة تجعلها بمنأى عن كل الممارسات المتأتية عن هذا الاختصاص وعن جميع نواتجه، فلا تخضع للحجز ولا للضبط ولا لتلك الأعمال البوليسية أو القصرية وما يلحق بها كالتفتيش أو التحقيق على ظهرها.. الخ؛ وكل ما يمكن للدولة الساحلية القيام به إزاء ارتكاب هذه السفينة لمخالفة قوانين هذه الدولة، هو أن تطلب إليها مغادرة بحرها الإقليمي على الفور، وأن تسلك طريق المسؤولية الدولية أمام دولة علمها. وعلى ضوء هذا، يمكنني طرح التساؤل التالي: ما هي المظاهر التي من شأنها أن تؤدي إلى التقاء حصانة السفينة الحربية الأجنبية باختصاص أو سلطان الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي فترتب مسؤولية إحدى الدولتين: الدولة الساحلية أو الدولة التي ترفع السفينة الحربية علمها؟

وأقصد بالمظاهر هنا، تلك المسائل التي إذا وقعت تثير بالفعل انتباه الدولة الساحلية وتستوجب بالفعل النظر فيما إذا كان يمكن أن ينعقد لهذه الأخيرة الاختصاص أو التدخل بالرغم من أنه قد سبقت الإشارة إلى الحصانة السيادية التامة للسفينة العامة والحربية على وجه الخصوص.

وبداية، أشير إلى أن هذه المظاهر لا يمكن أن تتأني في الحالة التي تكون فيها السفينة مارة مروراً بريثاً خلال البحر الإقليمي من غير أن تكون لها وجهة التوجه إلى المياه الداخلية أو موانئ الدولة الساحلية أو العكس. فهذه المظاهر إذ تنشأ، إنما يرادُ مرجع ذلك إلى أن السفينة الحربية قد اتصلت بالميناء مثلاً أو حدث خروج ببحارها إلى اليابسة ويكون التقاء حصانتها باختصاص الدولة الساحلية ناجماً عن حالة سابقة بالرغم من أن السفينة مرابطة في البحر الإقليمي.

كذلك يمكن أن تظهر مظاهر الالتقاء هذه في البحر الإقليمي في الحالة التي تكون فيها السفينة الحربية مرابطة في هذا البحر واتصلت بها مسألة أخرى تستوجب تواجد الدولة الساحلية معها

1) «Les bâtiments militaires admis dans un port étranger restent soumis à l'action de la Puissance dont ils relèvent, sans que les pouvoirs locaux puissent faire d'actes d'autorité à bord de ces navires ni exercer de juridiction sur les personnes qui s'y trouvent, sauf les cas expressément prévus dans le présent règlement ». (Art. 16. Res:1928). Ibid, p 269.

كهروب مجرم إلى ظهرها ولو تم ذلك في البحر الإقليمي أو أن هذه السفينة اصطدمت بسفينة أخرى إلى غير ذلك من الحالات والمظاهر.

و فيما يلي، أستعرض هذه الحالات على النحو التالي:

الفرع الأول

مظاهر الإختصاص الجنائي والتدخل القسري

وبداية أقول عن هذا المظهر، أن القاعدة العامة هي ابتعاد السفن العامة والحربية على وجه الخصوص عن أي مظهر من مظاهر مباشرة الإختصاص عليها أو التدخل فيها عنوة وقسراً. وقد تكرر هذا المظهر في عدد من القضايا والوقائع الدبلوماسية التي يمكن أن أشير إلى أولى بوادرها ما سجله لنا التاريخ الدبلوماسي على إثر القضية الذائعة "Schooner Exchange V. Mc Faddon" والتي تتخلص وقائعها في أن سفينة تجارية كانت مملوكة لأفراد من رعايا الولايات المتحدة وكانت تقوم برحلة في فرنسا بين "بالتيمور Baltimore" و "سان سباستيان Saint-Sébastien". وفي عام 1810، استولت عليها السلطات الفرنسية وحوّلتها إلى سفينة حربية اسمها "Balaou"، وحدث أن زارت هذه السفينة الولايات المتحدة الأمريكية ودخلت مياه فيلادلفيا فانتهز مالكوها القدامى فرصة تواجدها وتقدموا إلى محكمة الأدميرالية بطلب تمكينهم من حيازة هذه السفينة باعتبارها مملوكة لهم وانتهى النزاع إلى المحكمة العليا التي فصل فيه القاضي "مارشال". وقد جاء في الحكم بأنه: « يبدو لهذه المحكمة أنه من المبادئ المقررة في القانون العام أن السفن الحربية التي تدخل ميناء دولة صديقة تعتبر برضا هذه الدولة أنها تتمتع بالحصانة»⁽¹⁾.

و بالرغم من أن المحكمة العليا قررت مدّ الحصانة على هذه السفينة، غير أن هذه الأخيرة لم يمنعها كونها سفينة حربية فرنسية إذ تم حجزها واقتحامها في بادئ الأمر بحجة ملكيتها السابقة إلى درجة عرضها على القضاء أمام صمت الحكومة الأمريكية، كما أن هذا القضاء الأمريكي - إذ قرر مدّ الحصانة إليها - إنما قصره على اعتبار فرنسا دولة صديقة فقط، ولم يكن الأمر يتعلق بطبيعة السفينة في حد ذاتها باعتبارها سفينة حربية.

وقد تلا هذه القضية قضية أخرى مشابهة في الوقائع كونها تعرضت السفينة فيها للاقتحام، وتتلخص وقائعها في أن قطعة حربية بريطانية رست بميناء "نيوبور Newport" وامتطى على ظهرها بعض الرعايا الأمريكيين محدثين ضجة وصحبا أثر على هدوء الميناء وأمنه، وكان حينها قائد السفينة متواجداً على اليابسة. وقد عمدت السلطات الأمريكية إلى امتطاء ظهر السفينة وإخلائها من الرعايا الأمريكيين مما جعل قائد السفينة مجبراً على كتابة طلب لاحق يطلب فيه تدخل السلطات الأمريكية

⁽¹⁾ أنظر: د. مصطفى الحفناوي. قانون البحار الدولي في زمن السلم. مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، 1962. ص 248.

لتبرير مسلكها هذا. ومع ذلك، فقد ثارت ثائرة بريطانيا التي تقدمت باحتجاج اعتبر فيه وزير خارجيتها بأن سلوك الولايات المتحدة في هذه القضية يشكل « إهانةً ومخالفةً للمبادئ.. » وأن هذا الموضوع كان يجب أن يحسم بناءً « على طلب يوجه إلى قائد السفينة الذي - إذا تثبتَ من أن هؤلاء الرعايا يتبعون الدولة الساحلية - عليه أن يطب مغادرتهم، وفي الحالة العكسية، فإن تصريحه بذلك يعد كافيًا على النطاق العالمي .. » (1).

والحقيقة أن هذا الحادث الدبلوماسي، وبعض الحوادث المشابهة له والتي وقعت بعده بقليل كحادثة السفينة " Chesterfield " والتي تم معها استعمال القوة أيضا للامتطاء على ظهرها، كانت السلطات والمحاكم الأمريكية - إذ تعتمد إلى مثل هذا الإجراء - إنما تستند إلى القانون المؤرخ في 5 جوان 1794، الذي يخول صراحة لرئيس الولايات المتحدة أن يأمر بالتدخل على السفينة الحربية الأجنبية باستعمال القوة في الحالة التي تقابل فيها هذه الأخيرة أوامر المحكمة بالعصيان أو التمرد. وقد شكّل هذا القانون مع ما عقبه من حوادث مذهباً أمريكياً يتجه وجهةً غير مألوفة على صعيد العمل الدولي. فالولايات المتحدة لم تكن تفضل الاعتراف بحصانة السفن الحربية وسلوك سبيل المسؤولية الدولية أمام دولة علمها مفضلة حسم المشكلة بنفسها حتى ولو تم ذلك باقتحام هذه السفن عنوةً. وفي وقائع قضية السفينة " سيلكا Silka " التي جرت بالولايات المتحدة أيضاً، ما يؤكد ذلك.

و وقائع هذه القضية ليست بأقل من سابقتها، إذ تتلخص في أن " سيلكا Silka " هذه، سفينة حربية غنمها البريطانيون من الروس ودخلوا بها ميناء لوس أنجلوس عام 1856 وعلى متنها بعض السجناء الروس. وقد طلبت السلطات الأمريكية من هذه السفينة القيام ببعض الإجراءات والتصاريح، غير أن السفينة لم تأبه لهذه الإجراءات وغادرت الميناء فكان رد فعل السلطات الأمريكية التحرك لإلقاء القبض عليها قبل خروجها عن نطاق المياه الإقليمية الأمريكية. ولعل أبرز ما يستفاد من هذه القضية ما جاء في منطوق المدعي العام الأمريكي بأن المحاكم الأمريكية « تعتبر السفن الحربية للدول ذات السيادة التي هي في حالة سلم مع الولايات المتحدة، وتتصرف بطريقة سلم وصدقة بأنها قطعة من إقليم هذه الدولة » (2).

(1)

«L'Insulte » était « sans précédent, vu que les actes accomplis étaient directement contraires aux principes qui, dans tous les Etats civilisés, règlent les cas de cette nature, car, à l'arrivée d'un navire de guerre dans un port européen, si l'information est donnée que le navire a, à bord, des ressortissants du souverain de l'Etat du port, une demande est adressée au commandant, qui conduit lui-même les recherches et, s'il découvre que des ressortissants de l'Etat riverain sont à bord du navire, les met immédiatement en liberté; mais s'il ne se convainc pas qu'il en est ainsi, sa déclaration à cet effet, appuyée de sa parole d'honneur, reçoit universellement foi ». Gilbert Gidel. Op. Cit., p260.

(2) Gilbert Gidel. Op. Cit., p262

إن هذا المنطوق الذي صدر عن أعلى سلطة قضائية يبين أن الولايات المتحدة في بداية تعاملها مع موضوع الحصانة تقصر هذه الأخيرة على السفن الحربية التي تتصرف بطريقة "الصدقة" تماماً كما جاء في منطوق حكم المحكمة العليا في قضية " *Schooner Exchange V. Mc Faddon* " سالفة الذكر، ويكون معه القول، أن حصانة السفن الحربية هي نتاج "معاملة دولية" كان بإمكان الولايات المتحدة أن تسحبها متى تقرر لها ذلك .

ومع ذلك، فإن المذهب الأمريكي الذي سار على هذا النحو في القضايا التي أشرت إليها آنفاً قد انقضى، ولم تعتمد الولايات المتحدة إلى التزوع إليه خوف المعاملة بالمثل من جهة، ومن جهة ثانية، أمام ما استقرت عليه اتفاقية بروكسيل لعام 1926 من أحكام بشأن حصانة بعض السفن، حيث اعتبرت أحكامها، لا سيما ما ورد في مادتها الثالثة (3)، تدوينا لقواعد عرفية دولية تحظر حظراً قطعياً التعرض للسفينة الأجنبية الحربية من قبل الدولة الساحلية في أي وجه من الوجوه وبأي صفة كانت، هذا فضلاً عما استقرت عليه اتفاقية جنيف لعام 1958 بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة في مادتيها (22) و(23) ومن بعدها الاتفاقية العامة لعام 1982 في مادتيها (30) و(32) وقد سبقت الإشارة إلى أحكام هذه المواد.

وفضلاً عن الحالات التي أشرت إليها واستخدمت فيها القوة ضد السفينة الحربية بما يشكل مخالفة لمبادئ القانون الدولي وهو الشيء الذي لم يعد مسموحاً به بعد اتفاقية بروكسيل لعام 1926، فإن هناك مظاهر أخرى يمكن أن تؤدي إلى التقاء سيادة الدولة الساحلية بحصانة السفينة الحربية، وهي ذات صلة بالعنصر الذي هو بين أيدينا الآن.

وتستخلص هذه المظاهر من استعراض بعض الوقائع الدبلوماسية أيضاً، والتي كان لها الفضل كذلك في بلورة مفهوم الحصانة بتفاصيله الجزئية. من ذلك، الحادث الدبلوماسي الذي وقع في حدود عام 1937 على إثر حادثة القتل الذي ارتكب على متن سفينة حربية صينية تدعى " *Cheung.keng* " أثناء تواجدها في المياه الإقليمية لـ "هونغ كونغ". وقد وقع ضحية هذا الحادث قائد السفينة الذي كان بريطانياً كما أن الجاني كان بدوره بريطانياً هو الآخر. ولما أُلقي القبض على هذا الأخير، تم تسليمه إلى محكمة جنائيات "هونغ كونغ" التي قضت بإعدامه. ولما طعن المتهم في الحكم لدى المجلس الخاص، رفض هذا الأخير طعنه وجاء في أسباب الرفض تلك أنه: « كان ينبغي أن يسلم المتهم أمام حكومة الصين ممثلة في السفينة لمحاكمته ولكنها قد تنازلت عن ذلك وارتضت أن يحاكم المتهم أمام قضاء بريطانيا فوقعت المحاكمة صحيحة...، كما أن الحصانة التي تتمتع بها السفن الحربية والسفن

العامة تمتد فتشمل أفراد الطاقم، فلا تختص المحاكم المحلية بما يرتكبونه من جرائم ضد بعضهم البعض إلا إذا ارتضت قيادة السفينة ذلك وتنازلت عن اختصاصها»⁽¹⁾.

إن هذه القضية تبين بوضوح، رغم تعقد وقائعها، أن الإختصاص بالنظر فيما يحدث على ظهر السفن الحربية ينعقد لدولة علمها بصرف النظر عن جنسية طاقمها ومكان تواجدها، ومن ثم، فإن المجلس - إذ رفض طعن الجاني - كان قد ركّز في تعليقه على أن حكومة الصين قد تنازلت عن اختصاصها وفي الحالة العكسية، فإن الاختصاص منعقد لها بدون منازع.

ومن القضايا أيضاً ذات الصلة والتي يمكن سياقها لتوضيح هذا المظهر، يمكن أيضاً استعراض وقائع حادث دبلوماسي آخر وهو ذلك الحادث الذي وقع عام 1842. بمناسبة إقامة أسطول حربي فرنسي بميناء بريطاني حيث عمد بحاران فرنسيان إلى أسلوب المقاتلة الثنائية " *En Duel* " بحضور بعض الشهود وكان ذلك على اليابسة. وإذا أسفرت المقاتلة عن قتل أحد البحارين، ألفت السلطات البريطانية القبض على القاتل وعلى الشهود وتمت إدانتهم بالرغم من مساعي الأدميرال والسفير الفرنسيين التي لم تثمر عن شيء يذكر، ولم يطلق سراح المتورطين إلا بناء على عفو ملكي.

و كتعليق على هذا الحادث الدبلوماسي، فإن بريطانيا لم تمارس اختصاصها الجزائي على السفينة الحربية الفرنسية أو عمدت إلى اقتحامها، وإنما مارست هذا الإختصاص على البحارة الذين وقعت منهم هذه المخالفات على يابستها على اعتبار أن قوانينها كانت تجرم مثل هذه الأفعال رغم أن العرف الذي كان سائداً آنذاك، ينصرف إلى أن السفينة الحربية لا يمكنها الإستغناء عن بحارتها، وأن ما ينصرف إليها ينصرف إليهم، مما كرّس حينها فكرة الفصل بين حصانة السفينة الحربية وحصانة الطاقم خاصة إذا كان على يابسة دولة الميناء.

وإضافة إلى هذه الحادثة، التي نسج حولها الفقه الدولي أفكاراً عدة، جاءت وقائع حادث آخر مشابه للحادث السابق وفي نفس سياقه ومدلوله، إنه الحادث الدبلوماسي الشهير بين البرازيل وبريطانيا، أو ما يعرف بقضية " *La Forte* ". وتتخلص وقائعه في أن بحارة بريطانيين تابعين لسفينة بريطانية حربية راسية في ميناء "ريودي جانيرو" *Rio.de.Janeiro* البرازيلي نزلوا في حدود شهر جوان 1862 إلى اليابسة بالزّي المدني و وقعوا في شجار مع بعض الحراس وأفراد الشرطة المينائية البرازيلية. وقد عمدت السلطات البرازيلية إلى إلقاء القبض عليهم من دون أن تعلم طبيعة عملهم وتم بالفعل اقتيادهم إلى السجن لتطلق سراحهم بعد ذلك بناءً على تدخل نائب القنصل البريطاني الذي أوضح انتماؤهم للطاقم العسكري للبحرية البريطانية. ومع ذلك، فإن وقائع هذا الحادث أثرت على مجرى العلاقات بين الدولتين إذ عمدت بعض السفن الحربية في 30 ديسمبر 1862 إلى احتجاز عدد

(1) أنظر: د. مصطفى الحفناوي، المرجع السابق، ص 255.

من السفن التجارية البرازيلية في أعالي البحار الأمر الذي أدى إلى تصعيد في موقف الدولتين اللتين رأتا اللجوء إلى التحكيم الدولي .

وبالفعل، فقد عُرض النزاع على التحكيم الدولي في 5 جانفي 1863، الذي تولاه ملك بلجيكا " ليوبولد الأول Léopold 1^{er} "، حيث بحث هذا الأخير في مسألة لم تكن مثارة فيما قبل هذا الحادث وتمثل في مدى اختصاص دولة الساحل على الأفعال التي يرتكبها البحارة خارج نطاق خدمتهم وتكون واقعة على البر. وقد استنتج المحكم الدولي أن صفة البحارة في هذه الحالة «لا تساهم بأية حالة من الأحوال في حصانة السفينة الحربية» من جهة، ومن أخرى، فإن «القوانين التي طبقتها السلطات البرازيلية على هؤلاء البحارة لم تتضمن أي تجاوز أو استفزاز للبحرية البريطانية»⁽¹⁾. وقد بدا واضحاً أن المحكم الدولي ميّز بين الحصانة السيادية المقررة للسفينة الحربية وبين وضعية هؤلاء البحارة الذي ارتكبوا تلك المخالفات على البر وبالزّي المدني وخارج حدود مهامهم⁽²⁾.

وقد حدث أيضاً أن السفينة الحربية الألمانية " Panther " رست في نوفمبر سنة 1905، في ميناء " Itajahy " البرازيلي وتمرد جندي من طاقمها يدعى " Hasmann " وامتنع عن العودة إليها بعد أن انقضت الفترة التي كان قد رُخص له بأن يقضيها في البر.

وجرد قائد السفينة حملة من طاقم السفينة تتألف من إثني عشر بحاراً بملابسهم الرسمية ومعهم ثلاثة ضباط بملابس مدنية، ونزل هؤلاء في المدينة للبحث عن الجندي المذكور ودخلوا عدة منازل بما للفتيش ابتغاء القبض عليه، وكان يساعدهم بعض الأهالي غير أنهم أخفقوا في مهمتهم. إلا أن الجندي الفار عاد إلى السفينة بمحض إرادته بعد يومين من فراره. وقد وجهت حكومة البرازيل احتجاجاً شديداً للهجة إلى الحكومة الألمانية بسبب تصرف قائد السفينة الحربية الألمانية الذي اعتبرته البرازيل امتهاناً لسيادتها وسلطانها القانوني، وكانت السلطات البرازيلية قد استندت في الاحتجاج إلى

1) « Dans la manière dont les lois brésiliennes avaient été appliquées aux officiers anglais, il n'y avait eu ni préméditation, ni offense envers la marine britannique. » G.Gidel. Op.Cit.,p298. Voir notamment, Joseph. Imbart Latour. Op.Cit., p235.

و.د. زهير الزبيدي، المرجع السابق، ص 124، الهامش.

2) وثمة قضية مشابهة من حيث نتائجها وقعت في أبريل 1926 وهي تتمثل في أن أحد بحارة السفينة الحربية " Sharkey " أطلق النار على بحار أمريكي آخر ينتسب إلى سفينة حربية أمريكية أيضاً اسمها " Lander " في إحدى ضواحي " Gravensed " في بريطانيا وتوفي المحني عليه متأثراً بإصابته، وأحيل المتهم إلى المحاكم البريطانية أين قررت هيئة المحلفين إدانته بجرمة القتل العمد. إلا أنه، وبناء على طلب تقدم به السفير الأمريكي في لندن، قررت السلطات البريطانية تسليم المتهم إلى الولايات المتحدة الأمريكية. وقد عبر وزير الداخلية البريطاني عن رأي حكومته قائلاً: « بالنظر للظروف الخاصة لهذه القضية، فإن المحاكم الأمريكية هي الأكثر ملائمة للفصل فيها وبخاصة أن الحائي والمحني عليه من منتسبي البحرية الأمريكية و أن السفير الأمريكي قد أكد أن المتهم سيحاكم أمام محكمة عسكرية بحرية ». أنظر: د. زهير الزبيدي، المرجع السابق، ص 125 الهامش.

تحقيق في الموضوع قامت بإجراءاته، وقبلت الحكومة الألمانية الإحتجاج واستنكرت تصرف قائد السفينة الألمانية سالفة الذكر وعزلته عن وظيفته، وقدمت اعتذاراً رسمياً إلى حكومة البرازيل⁽¹⁾. والظاهر من هذه القضية، أن حكومة البرازيل كانت حينها أكثر ممارسةً واطلاعاً بمجريات العلاقات الدولية وأعرافها مقارنة بالولايات المتحدة من خلال عدم التعرض لأفراد طاقم السفينة الألمانية رغم ما صدر عنهم، مكنتية بالطرق الدبلوماسية وسبل المسؤولية الدولية؛ كما أن ألمانيا بقبولها ذلك الإحتجاج واعتذارها رسمياً، إنما يقرر موقعها من العالم المتحضر آنذاك، والذي لا تظهر فيه الولايات المتحدة من خلال سلوكياتها التي بينت جانباً منها في بعض القضايا والحوادث التي ذكرتها سابقاً، ولم تأبه فيها بما للسفن الحربية من حصانات.

ومنذ القضيتين السابقتين، والفقهاء الدولي يتعامل مع موضوع الحصانة والاختصاص على أساس التفرقة بين حصانة السفينة وحصانة طاقمها من جهة، ومن جهة أخرى، بين ما يرتكب على ظهرها من جرائم وبين ما يقع منها على البر؛ وقد سار العمل الدولي في معظمه على الأخذ بما يقترب من هذه الفكرة. فلا تكاد التشريعات الدولية تعالج مثل هذا الموضوع إلا وكانت لها إشارة ولو ضمنية إلى مثل هذه الوضعية. وكمثال على ذلك، ما أورده المادة (47) من المرسوم 194-72 المؤرخ في 5 أكتوبر 1972، الصادر عن وزارة الدفاع الوطني والمتعلق بدخول وإقامة السفن الحربية الأجنبية في المياه الإقليمية الجزائرية حيث ذهبت إلى أنه «يحدد عدد المأذون لهم من طاقم السفينة الحربية الأجنبية بالتزول إلى البر وكذا ساعات هذا التزول وساعات العودة إلى متن السفينة، كما يتمتع عليهم حمل السلاح لدى نزولهم».

وكتعليق على هذا النص، فإن الجزائر أرادت إخضاع البحارة إلى تنظيم محكم يسهل عليها الإطلاع على وضعية هؤلاء من خلال تحديد ساعات نزولهم وعودتهم.. وهذا للتقليص قدر الإمكان مما يمكن أن يترتب من مشاكل تقع على موضوع الاختصاص فيما لو ارتكب البحارة أي عمل مخالف لقوانين الدولة الجزائرية؛ فإذا تم هذا الأمر فعلاً وكان خارج حدود التنظيم كأن يصدر عنهم

(1) وقد ذهب بعض ضباط السفن التابعة للولايات المتحدة الأمريكية إلى أبعد من هذا، وهم بصدد التفتيش عن الجنود الفارين من سفنهم في الموانئ التي اعتصموا بها واستعملوا الأسلحة النارية في بعض الحالات، ومع ذلك فقد كان هذا يجري في القرن التاسع عشر، مثلما حدث من قائد السفينة الحربية الأمريكية "Mohican" في ميناء "سان لوي دي مارانهام" *St. Louis de Maranh*، وقد تدخل بوليس الميناء لمنع الخطأ الذي تورط فيه قائد السفينة المذكورة، الذي أطلق رصاص مسدسه على الجندي الفار في أحد شوارع المدينة، واحتج قائد السفينة على تدخل البوليس المحلي، غير أن وزير خارجية الولايات المتحدة الأمريكية "Seward" أرسل برقية إلى وزير الولايات المتحدة المفوض في "ريودي جانيرو" في 23 جانفي سنة 1867 مستنكراً تصرف قائد السفينة الحربية الأمريكية حيث ذكر في برقيته أن إطلاق الرصاص على الجندي الفار في المدينة يعتبر إخلالاً بأمنها، وعدواناً على كرامة حكومة البرازيل، كما أن حكومة الولايات المتحدة لا تقبل هذا العدوان وتوجه اللوم إلى قائد السفينة. أنظر: د. مصطفى الحفناوي، المرجع السابق، ص 257 و258، وكذا: شارل روسو، المرجع السابق، ص 248.

عمل خارج مواقيت التزول أو العودة أو كحملهم أسلحة، فإن مخالفتهم هذه تقع على نص المادة (47) نفسها مما يَعْقِدُ للجزائر اختصاصها الأكيد على كل ما يصدر عنهم من مخالفات وجرائم على اليابسة وتمكنت حينها السلطات الجزائرية من إلقاء القبض عليهم على هذه اليابسة ولا حجة ولا احتجاج للدولة التي ترفع السفينة الحربية علمها، لأن البحارة هم الذين أوقعوا أنفسهم في اختصاص الدولة الجزائرية بمخالفتهم نص المادة (47) التي تحدد لهم أوقات التزول والعودة فضلاً أن يكونوا قد ارتكبوا خلال ذلك جريمة أو مخالفة على الإقليم الجزائري.

وللإشارة، فإن جواز اختصاص الدولة الساحلية على ما يرتكبه البحارة إنما يكون فقط، في الحالة التي يكون فيها البحارة خارج السفينة ووقعت جرائمهم على البر وكانوا قد ارتكبوها بغير مناسبة عملهم، أما إذا غادر هؤلاء ميناء الدولة الساحلية وامتطوا ظهر سفينتهم الحربية، فلا يمكن التحدث هنا عن أي اختصاص تعمد إليه الدولة الساحلية عند تواجد السفينة في البحر الإقليمي لهذه الدولة حتى ولو أنها قد غادرت ميناءها، إذ لا يمكن لهذه الدولة أن تعترض سبيلها أو أن تحتجزها أو أن تمطي ظهرها بحجة التحقيق أو القبض على البحارة الذين ارتكبوا جرائم على اليابسة، لأن حصانة هؤلاء البحارة تكون مقرونة بحصانة السفينة الحربية، ولا يمكن لهذه الأخيرة مباشرة مهمتها من دون هؤلاء البحارة، هذا فضلاً عن أن اقتحام السفينة هو أمر محظور قطعياً ومستقر في عرف وعمل الدول كقاعدة آمرة من قواعد القانون الدولي، وللدولة الساحلية أن تسلك في ذلك سلوك المسؤولية الدولية.

وفي سياق الحديث دائماً، تعتبر "لوائح وتعليمات الأدميرالية البريطانية *King's Regulations and Admiralty Instructions*" أهم ما يمكن سياقه من أمثلة عن التشريعات التي تراعي انضباط طاقم سفنها الحربية والتي سُنَّتْ للإستدلال عليها مثال الجزائر بموجب مرسوم وزارة الدفاع الوطني. فقد تضمنت هذه التعليمات واللوائح البريطانية أحكاماً في هذا الشأن، فذكرت المادة (592) منها بأنه إذا لاذ جندي بحري بالفرار واعتصم بسفينة حربية بريطانية، فإن قائد هذه السفينة له أن يقبض عليه فيها، ولكن ليس له أن يرسل عدداً من رجال سفينته إلى ظهر سفينة أجنبية لإلقاء القبض على جندي بحري فرّ من السفينة البريطانية واعتصم بالسفينة الأجنبية إلا إذا صرح وأذن بذلك ربان السفينة الأجنبية، ولا يجوز مباشرة تحقيق في هذا الخصوص ضد السفينة الأجنبية أو اقتحامها أو التدخل في شؤونها على أي وجه كان، حينما يعتصم بها جنود من البحرية يكونون فارين من سفنهم. كما نصت المادة (945) من التعليمات المذكورة على أنه لا يجوز بأية حال نزول قوة من سفن "ملكة بريطانيا" في مهمة أو أي غرض كان في أرض أجنبية إلا إذا حصلت مقدماً على ترخيص بذلك من السلطات المحلية، ولا يجوز لقائد السفينة الحربية البريطانية أن يأذن لعدد مهم من البحارة بالتزول إلى

البر للبحث عن رجال متغيين بغير سبب مشروع إلا إذا حصل قائد السفينة على ترخيص من السلطات المحلية⁽¹⁾.

وقد حسم معهد القانون الدولي معظم الخلاف الذي اعترى هذا الموضوع سواء ما كان فقهيًا منه أو ما عُرف في نطاق عمل الدول. فقد قررت المادة (20) من قرار المعهد لدورة ستوكهولم عام 1928 بأنه: « إذا تواجد رجال الطاقم على اليابسة وارتكبوا مخالفات لقوانين هذا البلد، جاز لأعوان السلطة الإقليمية اعتقالهم وتقديمهم إلى العدالة المحلية، ومع ذلك، فإن قرار التوقيف يجب أن يعرض على قائد السفينة الذي لا يمكنه طلب استردادهم » (الفقرة الأولى). « وإذا لم يتم القبض على المجرمين الذين استطاعوا اللجوء إلى ظهر السفينة، لا يمكن للسلطة الإقليمية الشروع في القبض عليهم في هذه الحالة، ولكن لها فقط أن تطلب أن يمثّل هؤلاء أمام المحاكم المختصة طبقاً لقانون العلم وأن تُخَطَّرَ بنتائج المتابعة المتخذة في حقهم » (فقرة 2). « وإذا تواجد رجال الطاقم على اليابسة وكانوا خلال ذلك بمناسبة خدمة مطلوبة سواء بصورة فردية أو جماعية وكانوا متورطين في مخالفات أو جرائم ارتكبت على اليابسة، جاز للسلطة الإقليمية أن تشرع في القبض عليهم، ومع ذلك وجب عليها تسليمهم إلى قائد السفينة إذا طلب ذلك إليها » (الفقرة 3). « وللسلطة الإقليمية الحق في متابعة محاضر معاينة الوقائع، ولها الحق في أن تطلب متابعة هؤلاء البحارة أمام السلطات المختصة وأن تُخَطَّرَ بنتائج هذه المتابعات » (2).

وكان الفقيه "سير. ألكسندر كوكبرن *Sir . Alexander Cockburn*" قد حدد المبادئ المتقدمة في مذكرته التي نشرها عام 1876، ومما جاء فيها أنه « .. فيما يتعلق بالجرائم التي ترتكب على ظهر السفينة العامة بين أفراد طاقمها من أحدهما ضد الآخر عند وجودها في موانئ أو مياه أجنبية وفيما يخص الضبط الداخلي فيها، فإنه من المعقول أن تترك ممارسة الاختصاص طبقاً لقانون الدولة التي تعود إليها السفينة، وفي حالة هرب الجاني إلى الأرض، فعند القبض عليه يسلم إلى قائد السفينة بناء على طلبه ويحاكم من قبل محاكم الدولة الساحلية عند عدم حصول مثل هذا الطلب، غير

(1) د. مصطفى الحفناوي، المرجع السابق، ص 258.

(2) «Si des gens du bord, se trouvant à terre, commettent des infractions aux lois du pays, ils peuvent être arrêtés par les agents de l'autorité territoriale et déferés à la justice locale. Avis de l'arrestation doit être donné au commandant du navire, qui ne peut exiger qu'ils lui soient remis » (al. 1er). « Si les délinquants n'étant point arrêtés ont rejoint le bord. L'autorité territoriale ne peut pas les y saisir, mais seulement demander qu'ils soient déferés aux tribunaux compétent d'après la loi du pavillon et qu'avis lui soit donné du résultat des poursuites ». (al.2)

«Si des gens du bord se trouvant à terre en service commandé, soit individuellement, soit collectivement, sont inculpés de délits ou de crimes commis à terre, l'autorité territoriale peut procéder a leur arrestation, mais elle doit les livrer au commandant sur la demande de celui-ci » (al. 3). «L'autorité territoriale doit, lors de la remise des délinquants, faire suivre les procès-verbaux constatant les faits ; elle a le droit de demander qu'ils soient poursuivis devant les autorités compétents et qu'avis lui soit donné du résultat des poursuites ». (al.4). G. Gidel. Op. Cit., p299.

أنه إذا ارتكبت جريمة على ظهر سفينة عامة أجنبية وكان الجاني عليه فيها من مواطني الدولة، ففي هذه الحالة يسلم الجاني إلى السلطات المختصة في الدولة الساحلية. (1)

أما بالنسبة لأبحاث كلية حقوق هارفارد بشأن الاختصاص الجنائي لعام 1935، فقد أيدت من جهتها الخضوع التام للسفن العامة لاختصاص الدولة التي ترفع علمها عند وجودها في المياه الإقليمية الأجنبية (2).

وثمة مسألة أخرى يمكن أن تشكل مظهراً من مظاهر التقاء حصانة السفينة العامة باختصاص وسلطة الدولة الساحلية في مياهها الإقليمية، إنها الحالة التي يلجأ فيها مجرم إلى ظهر هذه السفينة سواء عند تواجدها بموانئ الدولة الساحلية أو اتصاله بهذه السفينة في مياهها الإقليمية.

والقاعدة العامة التي تحكم هذا الموضوع، أنه تجب التفرقة بين ما إذا كان هذا اللاجئ مجرماً عادياً أو لاجئاً سياسياً، وقد أُفردت لهذا الموضوع دراسة مستقلة ومفصلة في المبحث الثاني من الفصل الثاني من هذا الباب، غير أنني سأشير في هذا الجانب إلى بعض ما له علاقة بهذا العنصر.

ويمكن القول عموماً، أنه استناداً إلى المبدأ الذي يلزم السفينة العامة التي تدخل حدود المياه الإقليمية لدولة أجنبية احترام قوانين وأنظمة هذه الدولة من جهة، ومن جهة أخرى مراعاة ما هو مستقر في القانون الدولي من قواعد ذات صلة. فلا يجوز لهذه السفينة أن تقبل على ظهرها متهماً أو محكوماً عليه في جريمة غير سياسية وبصرف النظر عن جنسيته إلا إذا كان من أفراد طاقمها. ومع ذلك، فإنه إذا ما لجأ هذا الشخص إلى ظهر هذه السفينة فلا يجوز لسلطات الدولة الساحلية أن تعترض طريق هذه السفينة في مياهها ولا أن تقتحم ظهرها بغرض إلقاء القبض على هذا المجرم، ويتعين على قائد السفينة بدوره أن يقوم بتسليمه إلى سلطات هذه الدولة سواء وجدت معاهدة تسليم بين الدولة الساحلية ودولة علم السفينة أم لم توجد. فإن رفض قائد السفينة ذلك، فليس لهذه الدولة سوى انتهاج سبيل المسؤولية الدولية.

ومن وقائع العمل الدولي التي تؤكد على عدم جواز صعود سلطات الدولة الساحلية على ظهر السفينة العامة الأجنبية التي ترابط في مياهها الإقليمية أو في موانئها للقبض على متهم وإحالاته للعدالة، ما حصل في سنة 1863 حين احتجت فرنسا على تصرف الشرطة الإيطالية لصعودها على ظهر سفينة البريد الفرنسية "The Aunis"، وإلقاء القبض على خمسة مجرمين كانوا قد التجأوا إلى تلك السفينة واعتصموا فيها عندما كانت راسية في ميناء "جنوا". كما أدرجت فرنسا في احتجاجها تجاهل إيطاليا للاتفاقية المعقودة بين البلدين في 4 أبريل 1860 والتي تنص على معاملة مثل هذه السفن معاملة السفن الحربية بشأن ما يجب أن تتمتع به من حصانة. وقد اعترفت إيطاليا بصحة الاحتجاج

(1) أنظر: د. زهير الزبيدي، المرجع السابق، ص 122.

(2) أنظر: المرجع السابق، ص 122.

وقامت بتسليم المجرمين إلى الحكومة الفرنسية وقامت هذه الأخيرة بدورها بإعادة هؤلاء إلى إيطاليا بعد استيفاء إجراءات التسليم المطلوبة⁽¹⁾.

ومن جهة أخرى، فقد جرى العمل الدولي أيضاً، على أن يقوم قائد السفينة العامة بتسليم من يلجأ إلى ظهرها ويكون متهماً بجرمة غير سياسية إلى السلطات المحلية، ومن باب أولى، ألا يقوم باستقباله أصلاً أو إبعاده كلية عن السفينة إلا إذا استوجبت ذلك ظروف قاهرة على أن يعيد تسليمه إلى هذه السلطات. وفي هذا الإطار، يذهب الأستاذ "Pitt Cobbett" إلى أنه «في حالة وجود أسباب وجيهة تدعوا إلى الاعتقاد بأن التهمة المنسوبة إلى الشخص الذي التجأ إلى السفينة العامة لا تقوم على أساس حقيقي فعندئذ يحق لقائد السفينة أن يمتنع عن تسليمه»⁽²⁾.

وتعرف معظم التشريعات والتعليمات الصادرة إلى ضباط البحرية العسكرية قاعدة عدم جواز قبول التجاء المجرمين العاديين إلى ظهر السفن العامة والحربية على وجه الخصوص، كما أن هذه القاعدة مدرجة في بعض المعاهدات مثل معاهدة هافانا لـ 1928 المعقودة بين الدول الأمريكية، وسوف أشير إلى هذا الموضوع لاحقاً.

وثمة موضوع آخر ذو علاقة بما أنا بصدد معالجته في هذا العنصر ألا وهو الاختصاص المدني على السفن الأجنبية العامة.

الفَرْعُ الثَّانِي

مَظَاهِرُ الإِخْتِصَاصِ المَدَنِيِّ

وما يمكن، أن يقال كقاعدة عامة عن هذا الموضوع، أنه إذا كانت السفينة العامة تتمتع بحصانة تامة عن كل جوانب الإختصاص الجزائي، فإنها من باب أولى بمنأى أيضاً عن الإختصاص المدني، فلا يمكن أن تكون هذه السفن - والحربية منها على وجه الخصوص - محل أي دعوى مدنية لا سيما تلك الرامية إلى حجزها.

وقد كرس هذا المبدأ بموجب اتفاقية بروكسيل لـ 10 أبريل 1926، الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بمصانات سفن الدولة، حيث بينت طرق الرجوع لأجل تحصيل المبالغ المستحقة كنتيجة لحدوث تصادم بحري أو القيام بعمليات إنقاذ أو تقديم إمدادات لصالح هذه السفن. كما نصت الاتفاقية أيضاً في مادتها الثالثة على عدم خضوع هذه السفن في هذا الجانب لأي عملية حجز أو توقيف أو بأي طريقة قضائية كانت، وأجازت أيضاً هذه المادة، إمكانية رفع الأمر إلى المحاكم الوطنية «للدولة التي تملكها أو للدولة التي تستغلها» ولا يمكن لهاتين الدولتين الأخيرتين أن يتمسكا

(1) أنظر: د. زهير الزبيدي، المرجع السابق، ص 126، الهامش.

(2) المرجع السابق، ص 127، الهامش.

أمام الدعاوي الرامية إلى طلب التعويض في مسائل التصادم أو المساعدة والإنقاذ بحصانة هذه السفن⁽¹⁾.

ومن جهة ثانية، فإن هذا المبدأ الوارد في المادة (3) من اتفاقية بروكسيل لعام 1926 قد كرس في نطاق العمل والقانون الدوليين وأُخذَ به في أكثر من معاهدة. وقد سبق وأن تعرضت لبعض هذه المعاهدات التي أذكر منها: الاتفاقية الدولية لعام 1966 بخصوص خطوط الشحن التي نصت في مادتها الأولى على استثناء السفن الحربية والعامة من نطاق تطبيقها، ومنها أيضاً المادة الأولى من اتفاقية بروكسل لعام 1969 المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة الحوادث المؤدية إلى التلوث بالحروقات وقد استثنت أيضاً «السفن الحربية والسفن الحكومية التي تملكها الدولة وتستغلها لأغراض غير تجارية» من نطاق تطبيق نصوصها، كما استثنت هذه السفن صراحة في الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح لعام 1974 (Solas 74)، دون أن أغفل ما أورده الاتفاقية العامة لعام 1982 صراحة في مادتها (236) التي سبقت الإشارة إليها والتي تقضي بعدم انطباق « أَحْكَامِ هَذِهِ الْاِتِّفَاقِيَّةِ الْمُتَعَلِّقَةِ بِحِمَايَةِ الْبَيْئَةِ الْبَحْرِيَّةِ وَالْحِفَاطِ عَلَيْهَا عَلَى آيَّةِ سَفِينَةٍ حَرْبِيَّةٍ .. » وكذلك الحال بالنسبة للسفن « الَّتِي تَمْلِكُهَا أَوْ تُشْغَلُهَا دَوْلَةٌ مَّا، وَتَكُونُ مُسْتَعْمَلَةً وَفَتْدٍ فَقَطٌ فِي خِدْمَةِ حُكُومِيَّةٍ غَيْرِ تِجَارِيَّةٍ .. ». والأحكام التي استثنت هذه السفن من نطاق تطبيقها، هي تلك الأحكام التي تضمنها الجزء الثاني عشر من الاتفاقية العامة المتعلق بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، لا سيما ما ورد في الفرع (6) منه المتعلق بالتنفيذ في مجال التلوث من مختلف مصادره، وما ورد في الفرع (7) منه أيضاً والمتعلق بسير الدعاوى (المادة 223) وممارسة صلاحيات التنفيذ (المادة 224) وإخضاع السفينة للتحقيق (المادة 226) إلى غير ذلك من الأحكام.

وقد سبق لمعهد القانون الدولي أن تعرض لهذه المسألة وهذا بموجب قراره الصادر في دورة ستوكهولم لعام 1928، حيث ذكرت المادة (26) منه في فقرتها الأولى بأنه « لا يمكن ممارسة الإختصاص المدني في مواجهة سفينة حربية بطريقة تؤدي إلى مصادرتها بما فيها حصانتها. ويستتبع ذلك، أنه لا يجوز مواجهة السفينة الحربية بأي التزام مدني ولا بأي إجراء آخر ذي صلة »⁽²⁾.

والحقيقة أن هذا المبدأ الذي تم تكريسه في القانون الدولي المعاصر، لم يكن ليتبلور على ما هو عليه الآن إلا بناءً على بعض القضايا التي أثير فيها هذا الموضوع واعتُبرت سوابق قضائية بدورها أدت

⁽¹⁾ ويبدو أن د. إبراهيم العناني قد أخطأ في معرض ترجمته لنص المادة (3) من هذه الاتفاقية إذ أجاز رفع الدعاوى المدنية في مسألتي التصادم والمساعدة والإنقاذ إلى " المحاكم الوطنية لذوي الشأن"، وذكر هنا بأنه لا يجوز للدولة المالكة أو المستغلة أن تتمسك بحصانة هذه السفن في حين، فإن هذه المادة واضحة من أساسها وتقضي في بدايتها بعدم انطباق هذه الاتفاقية على السفن العامة والحربية.. راجع في هذا الموضوع: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 104.

⁽²⁾ Gilbert Gidel. Op. Cit., p301.

إلى تأكيده على مستوى القضاء. ومن بين أولى هذه القضايا، أذكر ما ذهبت إليه المحكمة العليا بالولايات المتحدة عام 1811 بخصوص القضية الدائنة "Schooner Exchange V. Mc Faddon" والتي رفضت فيها المحكمة الإدعاءات المدنية لمالك السفينة بخصوص طلب التعويض، حيث تبين للمحكمة أن السفينة كانت مجهزة عسكرياً من قبل الحكومة الفرنسية معتبرة إياها سفينة حربية. وقد علّق الفقيه "جيدل" على هذه القضية واعتبرها نقطة بداية انعدام الاختصاص المدني على السفن الحربية الأجنبية من قبل الدولة الساحلية⁽¹⁾.

وفي قضية أخرى عرضت على القضاء البريطاني، ظهر هذا المبدأ مؤكداً بطريقة أكثر وضوحاً. ذلك أن تصادمًا وقع في المياه الإقليمية البريطانية بين سفينة تجارية هولندية والسفينة "شرفيّة" Charkieh التي يملكها خديوي مصر، وقد عرضت على القضاء البريطاني المطالب الرامية إلى التعويض من قبل مالك السفينة الهولندية بالنظر إلى الأضرار التي تكبدتها سفينته. وقد رأت المحكمة العليا للأدميرالية البريطانية أنها مختصة بالنظر في هذه الطلبات المدنية، ومرجع ذلك أنه « بالرغم من أن السفينة "شرفيّة" كانت ترفع العلم الحربي العثماني، إلا أنها كانت مستغلة من طرف خديوي مصر في عمليات تجارية».

وهكذا يفهم مما سبق أن المحكمة البريطانية رأت نفسها مختصة عندما تبين لها أن السفينة "شرفيّة" قد فقدت حصانتها على أثر ممارستها للنشاط التجاري، ولو أن هذا الأخير لم يكن وارداً عليها لقضت بعدم اختصاصها وهو الأمر الذي ذهبت إليه المحكمة في عام 1879 بخصوص السفينة الحربية الأمريكية "Constitution"، حيث رفضت النظر ودفعت بعدم اختصاصها بشأن طلبات التعويض التي تقدم بها مالكو القاطرة البريطانية المساعدة⁽²⁾.

وفضلاً عن القضايا التي سبقت الإشارة إليها وتُظهِرُ بوضوح استقرار المذهب الأمريكي والبريطاني، فإن المذهب الفرنسي لم يخرج بدوره عن هذا الإطار، ويتبدى ذلك بوضوح في القضية الدائنة لـ 7 نوفمبر 1887 والتي تتخلص وقائعها في أن السفينة التجارية الفرنسية "Ville de Victoria" اصطدمت بسفينة حربية بريطانية في المياه الإقليمية البرتغالية مما أسفر عن غرق هذه

⁽¹⁾ Ibid, p302.

⁽²⁾ وتتلخص وقائع هذه القضية في أن السفينة الحربية الأمريكية "Constitution" كانت محملة بقطع غيار صناعية قادمة من فرنسا بعد المشاركة في المعرض الدولي للصناعة الذي أقيم في هذه الأخيرة عام 1878، وفي طريقها مرّت على المياه الإقليمية البريطانية بالقرب من سواحل "Swansea" حيث تلقت المساعدة والإرشاد من طرف قاطرة بريطانية على إثر جنوحها على هذه السواحل، ولم يتم الاتفاق على مقابل هذه المساعدة حيث تقدم مالك القاطرة برفع دعواه إلى المحكمة البريطانية المختصة طالباً منها حجز السفينة وحمولتها لاستيفاء حقوقه عليها. وقد تدخلت الحكومة الأمريكية وكذا التاج البريطاني مؤكدين عدم اختصاص المحكمة، وكان لهذه الأخيرة أن دفعت بدورها بعدم اختصاصها لأن السفينة "Constitution" كانت - على حسب حكم المحكمة - «سفينة حربية أمريكية وتحمل على متنها حمولة مخصصة لأهداف وطنية ولا يمكنها أن تخضع للإختصاص المدني لبريطانيا». أنظر كلاً من:

G. Gidel. Op.Cit., p302. وكذا: د. مصطفى الحفناوي، المرجع السابق، ص 248.

السفينة الفرنسية. وأمام مساءلة وزير الخارجية الفرنسي " فلورنس M. Flourens " من قبل غرفة النواب، ذكر هذا الوزير بأنه « لو كانت السفينة التي تسببت في الحادث سفينة تجارية، كما أوضحنا للحكومة البريطانية، لقامت السلطات الفرنسية بممارسة حصار عليها كوسيلة لضمان التعويضات المستحقة عليها لفائدة الضحايا ولإصلاح الضرر لصالح مالك السفينة ومجهزها والمؤمنين عليها وكان بالإمكان أن ترفع هذه المتابعات أمام القضاء البرتغالي..، أما وأن السفينة التي تسببت في هذه الحادثة سفينة حربية تستفيد عادة من الحصانة المقررة للسفن الحربية، فإن الحكومة الفرنسية، تجد نفسها مجبرة بالتزام أخلاقي على انتهاج الطرق الدبلوماسية للمحافظة على مصالح مواطنيها، وأن تعتمد أيضاً على ضغطها وعلى تدخلها أمام ضعف الضمانات في مواجهة هذه السفينة الحربية.»⁽¹⁾

ومن جهة أخرى، فإن موضوع الاختصاص المدني يمكن أن يطرح أيضاً بالنسبة إلى السفن العامة، غير أنه يتعلق في هذه المرة بطاقتها. والقاعدة العامة أن كل ما يقع على ظهر السفينة العامة من مسائل ذات صلة بالجانب المدني حتى ولو كانت في المياه الإقليمية لدولة ساحلية يخضع لاختصاص وقانون دولة العلم. فالحالة المدنية والأهلية ومختلف عناصر الأحوال الشخصية من زواج وطلاق وبنوة ووفاء ووصية.. الخ، تخضع بالضرورة لما تقضي به قواعد القانون الوطني للدولة التي تحمل السفينة العامة علمها؛ وإذا تعلق الأمر بوجود أجنبي، خضع "التكييف" و"الإسناد" إلى قواعد التنازع التي يقضي بها قانون العلم تماماً كما لو تعلق الأمر بعرض نزاع أطرافه أجنبي على القاضي الوطني، فهو يخضع في تكييفه وإسناده إلى قانونه هو⁽²⁾. وتكون السفينة العامة في هذه الحالة أقرب ما تكون إلى قطعة من إقليم الدولة التي تحمل علمها تطبيقاً لمبدأ "امتداد إقليمية القوانين Exterritorialité des lois". ومع ذلك، فإن هناك بعض المسائل التي يمكن أن تثار في هذا السياق، وهي تتعلق بمختلف التصرفات القانونية التي تصدر عن البحارة وتجعلهم في علاقة قانونية مع غيرهم أو ترتب عليهم التزامات قانونية سيما إذا ما وقعت هذه التصرفات على اليابسة.

والملاحظ هنا، أن هذه التصرفات لا علاقة لها بمركز السفينة العامة من جهتين: الأولى هي أن السفينة تبقى بمنأى - وكما ذكرت - عن سائر التصرفات المدنية؛ فحصانتها تدفع عنها كل ما

(1)

«Si le navire qui a causé L'avarie avait été un navire de commerce, avons-nous fait observer au Gouvernement anglais, les autorités françaises auraient pu demander et obtenir que l'embargo fût mis sur le vaisseau auteur de l'avarie, qu'il restât comme garant des indemnités à réclamer au profit des victimes et des réparations civiles dues aux propriétaires, armateurs et assureurs du bâtiment avarié. Alors la poursuite eut été engagés immédiatement devant la juridiction portugaise...Le gouvernement français se trouve moralement engagé à soutenir par la voie diplomatique les intérêts de ses nationaux ...et à suppléer par son appui et son énergique intervention à l'insuffisance des garanties qui pourraient résulter pour eux de ce fait que l'auteur de l'accident, étant un navire de guerre, a profité des immunités dont peuvent seuls exciper les navires de guerre.» V: G. Gidel. Op.Cit., p303.

Ibid, p303. (2)

يترتب عن مباشرة الاختصاص المدني من قبل الدولة الساحلية. أما الجهة الثانية، فهي تتمثل في أنه، حتى ولو تعلق الأمر بالمركز القانوني للبحار، فإنه ينبغي استثناء تصرفات هذا الأخير إذا كانت السفينة في المياه الإقليمية، لأنه يكون على ظهرها وخاضعا لقانون واختصاص دولة علمها. وبعبارة أخرى، فإن تصرفات البحارة لا تستوجب في هذه الحالة بحث اختصاص الدولة الساحلية إلا في الحالة التي يكون فيها هؤلاء البحارة قد قاموا بها على اليابسة.

وقد فرق الفقيه " جيدل " أسوة ببعض الفقهاء مركز البحارة في شأن ما ينجم عنهم من تصرفات إلى قسمين: الأول، وهو عندما يقوم البحارة بمثل هذه التصرفات على اليابسة ويكون ذلك أثناء تأدية مهامهم أو بمناسبةها، ففي هذه الحالة، لا ينعقد الاختصاص للدولة الساحلية وكل ما لها هو أن تسلك بالطرق الدبلوماسية سلوك المسؤولية الدولية أمام دولة جنسية هؤلاء البحارة وأن تطلب إليها متابعة هؤلاء بخصوص ما يقع على عاتقهم من التزامات مدنية لصالح رعاياها. أما الثاني، فهو يتمثل في تلك التصرفات القانونية التي يقوم بها البحارة في غير تأدية مهامهم أو بصفتهم الشخصية، وفي هذه الحالة جاز للدولة الساحلية أن تعقد اختصاصها المدني على مختلف هذه التصرفات شريطة ألا تؤدي نتائج هذا الاختصاص إلى الحيلولة دون التحاق هؤلاء البحارة بطاقم سفينتهم، إذ من شأن ذلك أن يؤدي إلى عرقلة السفينة العامة عن تأدية مهامها، وستجد الدولة الساحلية نفسها في هذه الحالة وجها لوجه أمام حصانة السفينة العامة أولا، وأمام احتياج دولة علمها ثانيا (1).

وفي جميع الحالات، فإنه لا يحق للدولة الساحلية أن تلاحق هؤلاء البحارة إذا كانوا على ظهر السفينة العامة ولا أن تعترض سبيل هذه الأخيرة على بحرهم الإقليمي حتى ولو كان ذلك بعد مغادرتها لمياهها الداخلية، وكان على بعض أفراد الطاقم التزامات لفائدة رعاياها.

ومن أمثلة التصرفات التي يقوم بها البحارة على اليابسة في غير تأدية مهامهم أو بصفتهم الشخصية، مختلف التصرفات القانونية التي تندرج ضمن فئة الأحوال الشخصية، إذ تخضع في تكييفها إلى قانون القاضي الذي يمثل أمامه البحارة، فهذا القاضي هو الذي يبحث وفق قانونه عن تكييف الشروط الشكلية والموضوعية للزواج مثلاً. ومن بين الأمثلة أيضاً عن مثل هذه التصرفات، مختلف التعاملات المالية التي يقوم بها البحارة وما ترتبه من آثار قانونية تستوجب في بعض الحالات استعمال طرق الإكراه البدني، ففي مثل هذه الحالات لا يحق للدولة الساحلية أن تعتمد إلى مباشرة اختصاصها بالقدر الذي يؤدي إلى الحيلولة دون التحاق هذا البحار أو ذاك بطاقمه وبسفينته .

وقد أثار معهد القانون الدولي هذه المسألة بموجب المادة (25) من قراره لدورة ستوكهولم لعام 1928، حيث ذهبت هذه المادة بنصها على أن: « المنازعات التي يمكن أن تنشأ بمناسبة التزامات

(1) Ibid, p 305 .

تعاقدية شخصية قام بها رجال الطاقم يمكنها أن تخضع لاختصاص دولة الميناء المختص من غير أن يؤثر ذلك على البحارة الذين ينتمون بصفة منتظمة إلى الطاقم من خلال تعريضهم لتنفيذ شخصي مثل الإكراه البدني مما يحول بينهم وبين خدمة السفينة» (1).

وعلى العموم، فإن ما ينطبق في المياه الداخلية أو اليابسة ينطبق من باب أولى على المياه الإقليمية، فإذا كان على الدولة الساحلية أن تمتنع عن مباشرة اختصاصها المدني على رجال الطاقم بخصوص تصرفاتهم القانونية التي قاموا بها على اليابسة إذا كان من شأن هذا الاختصاص أن يعرقل المهمة الرئيسية للسفينة العامة، فإن هذا الموضوع لا يطرح التساؤل عنه كليةً إذا كان البحار على ظهر هذه السفينة وكانت هذه الأخيرة على المياه الإقليمية لهذه الدولة، إذ لا تملك هذه الأخيرة، وفي أي وجه من الوجوه، وسيلة قانونية لتعترض سبيلها أو أن تطلب تسليم هذا البحار من أجل ممارسة اختصاصها المدني، وتكون نتيجة مخالفة ذلك، أزمة دبلوماسية بين الدولتين.

أ خاتمة الفصل الأول:

وخلاصة لهذا الفصل، يمكنني القول بأن السفن العامة بجانبها الحربية والحكومية المستعملة في أغراض تجارية تبقى بمنأى تام عن ممارسة الاختصاص عليها من قبل الدولة الساحلية وفي أي وجه من الوجوه إلا في حالة التهديد بالقوة أو استعمالها بما يخالف المبادئ المقررة في ميثاق الأمم المتحدة.

وقد تأكدت هذه القاعدة في عدد من المناسبات والحوادث الدبلوماسية والمذاهب المختلفة التي توحدت نظرتها في النهاية إلى إخراج هذا النوع من السفن عن دائرة اختصاص الدولة الساحلية بشقه الجزائي المدني، هذا الأخير الذي ينعقد بصورة مانعة لقانون الدولة التي تحمل السفينة العامة علمها.

أما بالنسبة للسفن الحكومية المستغلة في أغراض تجارية، فقد بدرت من بعض الدول الاشتراكية بوادع عديدة لإلحاقها بطائفة السفن الأخرى ومدّ الحصانة عليها، ومع ذلك، فلم يتسن لها ذلك، ويبقى حكمها حكم السفن الخاصة تخضع في مجال الاختصاص إلى الدولة الساحلية.

1)

Résol. De Stockholm de l'I.D.I. (1928), art, 25:

«Les différends susceptibles de surgir à l'occasion des obligations contractées à titre privés par des hommes du bord, peuvent être du ressort des juridictions compétentes de l'Etat du port, sans que toutefois les personnes régulièrement portées sur le rôle d'équipage puissent être atteintes par des exécutions personnelles, telles que la contrainte par corps, et être ainsi distraites du service du bord».

Ibid, p305.

S الفصل الثاني G

مُمارَسَةُ السَّفِينَةِ الْعَامَّةِ الْأَجْنِبِيَّةِ لِمَظَاهِرِ سِيَادَةِ دَوْلَةِ الْعَلَمِ

فِي الْبَحْرِ الْإِقْلِيمِيِّ لِلدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ

بعد أن تم استعراض جملة المفاهيم ذات الصلة بحصانة السفن العامة، ورأينا كيف أنها تعتبر مظهراً من مظاهر سيادة دولة علمها، وأنه لا يجوز ممارسة الاختصاص القانوني عليها، بقي أن أشير في هذا العنصر إلى موضوع آخر ذي صلة وهو يتمثل في بحث ما لو قامت هذه السفينة العامة - لا سيما الحربية منها - بممارسة بعض أوجه مظاهر وسلطان الدولة التي ترفع علمها في البحر الإقليمي لدولة ساحلية أخرى حيث يثور التساؤل التالي: أين تكمن مظاهر السيادة هذه التي يمكن أن تمارسها هذه السفن؟ وكيف يكون رد فعل الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي في مواجهتها؟ وللإشارة، فإن من بين مظاهر السيادة هذه ما سبقت الإشارة إليه في الباب المخصص للمرور البريء، ولا بأس أن أعرض باقتضاب إلى بعض ذلك على أن أستعرض بالتفصيل ما له علاقة مباشرة بموضوع الاختصاص.

ولبحث هذا الموضوع منهجياً، أرى تقسيمه إلى ما يأتي:

المبحث الأول

مُمارَسَةُ السَّفِينَةِ الْعَامَّةِ الْأَجْنِبِيَّةِ لِمَظَاهِرِ ذَاتِ الصَّلَةِ بِسِيَادَةِ دَوْلَةِ

الْعَلَمِ فِي الْبَحْرِ الْإِقْلِيمِيِّ لِلدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ

وأرى معالجة هذا الموضوع بتقسيمه أيضاً إلى المطالب التالية:

المطلب الأول

مُمارَسَةُ السَّفِينَةِ الْحَرَبِيَّةِ الْأَجْنِبِيَّةِ لِلأَنْشِطَةِ الْعَسْكَرِيَّةِ فِي

الْبَحْرِ الْإِقْلِيمِيِّ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ

بادئ ذي بدء، وجب التذكير بأن على السفينة الأجنبية العامة والحربية منها على وجه الخصوص، وعند ممارستها لحق المرور البريء، أن تمتنع عن أي فعل أو عمل من شأنه أن ينفى طابع البراءة عن مرورها، وقد رأينا كيف أن المادة (18) من الاتفاقية العامة لعام 1982 بينت معنى المرور وقضت أيضاً بأن يكون هذا « المُرُورُ مُتَوَاصِلاً وَسَرِيعاً، وَمَعَ هَذَا.. » فهو « يَشْتَمِلُ عَلَى التَّوَقُّفِ وَالرُّسُوفِ، وَلَكِنْ فَقَطْ بِقَدْرِ مَا يَكُونُ... » ذلك « مِنْ مُقْتَضِيَّاتِ الْمَلاَحَةِ الْعَادِيَّةِ، أَوْ حِينَ تَسْتَلْزِمُهَا

قُوَّة قَاهِرَةٌ أَوْ حَالَةٌ شَدَّةٍ، أَوْ حِينَ يَكُونَانِ لِعَرَضٍ تَقْدِيمِ الْمُسَاعَدَةِ إِلَى أَشْخَاصٍ أَوْ سُفُنٍ أَوْ طَائِرَاتٍ فِي حَالَةِ خَطَرٍ أَوْ شَدَّةٍ».

وجاءت بدورها المادة (19) من الاتفاقية العامة أيضاً لتبين معنى المرور البريء فقضت بأنه :
«1- يَكُونُ الْمُرُورُ بَرِيئًا مَا دَامَ لَا يَضُرُّ بِسَلْمِ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ أَوْ بِحُسْنِ نِظَامِهَا أَوْ بِأَمْنِهَا...»،
وتستطرد الفقرة الثانية من ذات المادة نصها فتقضي بأنه: «2- يُعْتَبَرُ مُرُورُ سَفِينَةٍ أجنبية ضاراً بِسَلْمِ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ أَوْ بِحُسْنِ نِظَامِهَا أَوْ بِأَمْنِهَا إِذَا قَامَتِ السَّفِينَةُ أَثْنَاءَ وُجُودِهَا فِي الْبَحْرِ الْإِقْلِيمِيِّ بِأَيِّ مِنَ الْأَنْشِطَةِ التَّالِيَةِ:

(أ) أَيَّ تَهْدِيدٍ بِالْقُوَّةِ أَوْ أَيِّ اسْتِعْمَالٍ لَهَا ضِدَّ سِيَادَةِ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ أَوْ سَلَامَتِهَا الْإِقْلِيمِيَّةِ أَوْ اسْتِفْلَالِهَا السِّيَاسِيِّ، أَوْ بِأَيَّةِ صُورَةٍ أُخْرَى انْتَهَكَا لِمَبَادِي الْقَانُونِ الدَّوْلِيِّ الْمَجْسَدَةِ فِي مِيثَاقِ الْأُمَمِ الْمُتَّحِدَةِ؛

(ب) أَيَّ مُنَاوَرَةٍ أَوْ تَدْرِيْبٍ بِأَسْلِحَةٍ مِنْ أَيِّ نَوْعٍ؛

(ج) أَيَّ عَمَلٍ يَهْدَفُ إِلَى جَمْعِ مَعْلُومَاتٍ تَضُرُّ بِدِفَاعِ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ أَوْ أَمْنِهَا؛

(د) أَيَّ عَمَلٍ دَعَائِيٍّ يَهْدَفُ إِلَى الْمَسَاسِ بِدِفَاعِ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ أَوْ أَمْنِهَا؛

(هـ) إِطْلَاقَ أَيِّ طَائِرَةٍ أَوْ إِنْزَالَهَا أَوْ تَحْمِيلِهَا؛

(و) إِطْلَاقَ أَيِّ جِهَازٍ عَسْكَرِيٍّ أَوْ إِنْزَالَهُ أَوْ تَحْمِيلَهُ؛

(ز) تَحْمِيلَ أَوْ إِنْزَالَ أَيِّ سِلْعَةٍ أَوْ عُمْلَةٍ أَوْ شَخْصٍ خِلَافًا لِقَوَانِينِ وَأَنْظَمَةِ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ الْجُمْرُكِيَّةِ أَوْ الصَّرِيْبِيَّةِ أَوْ الْمُتَعَلِّقَةِ بِالهِجْرَةِ أَوْ الصِّحَّةِ؛

(ح) أَيَّ عَمَلٍ مِنْ أَعْمَالِ التَّلْوِيْثِ الْمُقْصُودِ وَالْخَطِيْرِ يُخَالِفُ هَذِهِ الْإِتْفَاقِيَّةِ؛

(ط) أَيِّ مِنْ أَنْشِطَةِ صَيْدِ السَّمَكِ؛

(ي) الْقِيَامَ بِأَنْشِطَةِ بَحْثٍ أَوْ مَسْحٍ؛

(ك) أَيَّ فِعْلٍ يَهْدَفُ إِلَى التَّدْخُلِ فِي عَمَلٍ أَيٍّ مِنْ شَبَكَاتِ الْمُواصَلَاتِ أَوْ مِنْ الْمَرَافِقِ أَوْ الْمُنْشَآتِ الْأُخْرَى لِلدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ؛

(ل) أَيَّ نَشَاطٍ أُخْرَى لَيْسَتْ لَهُ عِلَاقَةٌ مُبَاشِرَةٌ بِالْمُرُورِ.»

وما يهمنا في هذا المقام، تلك الأحكام التي وردت في البنود : (أ)، (ب)، (ج)، (د)، (هـ)، (و)، وهي الأحكام ذات الصلة بما يمكن للسفن الحربية أن تمارسه كمظهر عسكري من مظاهر سيادة دولة علمها، حيث سيثور بالضرورة التساؤل التالي: كيف سيكون ردُّ فعل الدولة الساحلية إزاء هذه الحالات؟

والحقيقة أن الاتفاقية العامة لعام 1982 - ومن قبلها اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة - لم يقدموا حلاً قانونياً لمثل هذه الحالة، ومن ثم وجب البحث عن ذلك في الأحكام العامة المستقرة في القانون الدولي العمومي.

ومن جهة ثانية، تجب التفرقة - في رأيي - بين الحكم الذي تضمنه البند (أ) من المادة (19) سالفة الذكر، وبين البنود الأخرى من (ب) إلى (و) من ذات المادة، لأن البند (أ) يشير صراحة إلى حالة التهديد بالقوة أو باستعمالها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي، أو بأي صورة أخرى انتهاكاً لمبادئ القانون الدولي المحسدة في ميثاق الأمم المتحدة .

وبالرجوع إلى هذا الميثاق، سنجد أن من بين أهم ما ورد فيه من مبادئ، ما تضمنته المادة الثانية منه التي تقضي في فقرتها الرابعة بأن: « 4- يمتنع أعضاء الهيئة جميعاً في علاقاتهم الدولية عن التهديد باستعمال القوة أو استخدامها ضد سلامة الأراضي أو الاستقلال السياسي لأي دولة أو على أي وجه آخر لا يتفق ومقاصد " الأمم المتحدة" .»

ومن جهة ثانية، فإن الميثاق الأممي - وإذ قرر جملة الإجراءات والتدابير الرامية إلى الحفاظ على الأمن والسلم الدوليين وإعادةهما إلى نصابهما - قرر كذلك وجوب حل المنازعات بالطرق السلمية من مفاوضة وتحكيم ووساطة وتسوية قضائية. كما قرر أيضاً تدابير أخرى ضمنتها الفصل السابع منه (المواد من 39 إلى 50)، ونصوصاً وأحكاماً تدرج ضمن مفهوم الأمن الجماعي الموكل إلى مجلس الأمن⁽¹⁾.

وعلى هذا الأساس، يمكن أن نفهم بأن اللجوء إلى استخدام القوة إذا استلزمها ضرورة حفظ السلم والأمن الدوليين لردّ عدوان دولة ضد أخرى، يجب أن يكون في حدود الفصل السابع سالف الذكر وحده ولا يجوز أن يستخدم بعيداً عن هذا الإطار. بعبارة أخرى، فإن منظمة الأمم المتحدة تنوب، من خلال مجلس الأمن، عن باقي الدول في شنّ الحرب واستعمال القوة المسلحة.

⁽¹⁾ أفرد الميثاق الأممي فصلاً كاملاً هو الفصل السادس منه الذي جاء معنوناً بـ " حل المنازعات بالطرق السلمية " وهو يشتمل على 06 مواد (المواد من 33-38) ويتضمن مختلف الطرق التي يتعين على الأطراف المتنازعة حل منازعاتهم من خلالها وهي: المفاوضة، التحقيق، الوساطة، التوفيق، التحكيم، والتسوية القضائية. وفي حالة ما إذا أصبح السلم والأمن الدوليين عرضة للخطر، وأمام فشل كل الوسائل السلمية لحل النزاع مما يؤدي إلى نشوب الحرب بين المتنازعين، فإن الميثاق الأممي قد أفرد الفصل السابع منه (المواد من 39-51) لما يتخذ من الأعمال في حالات تهديد السلم والإخلال به ووقوع العدوان. وهو يتضمن صلاحيات مجلس الأمن في هذا المجال بدءاً من طلبه من أعضاء الأمم المتحدة وقف الصلات الاقتصادية.. البحرية والجوية.. وقطع العلاقات الدبلوماسية مع الطرف أو الأطراف المعتدية (المادة 41)، وله أن يطلب من الدول الأعضاء ما يلزم من القوات المسلحة والمساعدات والتسهيلات الضرورية.. (المادة 42)، كما له أيضاً، أن يضع الخطط اللازمة لاستخدام القوة المسلحة التي تساعد فيها لجنة أركان الحرب المتكونة من رؤساء أركان الحرب للدول الأعضاء الدائمين (المادتان 46-47) إلى غير ذلك من الصلاحيات الواسعة التي يمتلكها مجلس الأمن في هذا المجال.

ومع ذلك فإن هناك استثناءً جاء في هذا الإطار تستطيع الدول، فرادى أو جماعات، أن تعتمد من خلاله إلى استعمال القوة المسلحة بنفسها دون اللجوء إلى مجلس الأمن، وهو الاستثناء الوارد في المادة (51) من الميثاق الأممي والمتعلق بحالة "الدفاع الشرعي عن النفس"؛ وطبيعي أن يكون هناك مثل هذا الاستثناء لأن ظروف الاعتداء الذي تقع إحدى الدول ضحيته قد لا يعطي الفرصة لمجلس الأمن حتى يتمكن من اتخاذ التدابير التي يراها ضرورية لردع هذا الاعتداء، ومن ثم وجب على الدولة المعتدى عليها أن تدافع عن نفسها بنفسها.

وتقضي المادة (51) من ميثاق الأمم المتحدة بأنه: « لَيْسَ فِي هَذَا الْمِيثَاقِ مَا يُضَعْفُ أَوْ يَنْتَقِصُ الْحَقَّ الطَّبِيعِيَّ لِلدُّوَلِ، فُرَادَى أَوْ جَمَاعَاتٍ، فِي الدَّفَاعِ عَنِ أَنْفُسِهِمْ إِذَا اعْتَدَتْ قُوَّةٌ مُسَلَّحَةٌ عَلَى أَحَدِ أَعْضَاءِ "الْأُمَّمِ الْمُتَّحِدَةِ"، وَذَلِكَ إِلَى أَنْ يَتَّخِذَ مَجْلِسُ الْأَمْنِ التَّدَابِيرَ اللَّازِمَةَ لِحِفْظِ السَّلْمِ وَالْأَمْنِ الدَّوْلِيِّينَ وَالتَّدَابِيرَ الَّتِي اتَّخَذَهَا الْأَعْضَاءُ اسْتِعْمَالًا لِحَقِّ الدَّفَاعِ عَنِ النَّفْسِ تُبْلَغُ إِلَى الْمَجْلِسِ فَوْرًا، وَلَا تُؤَثِّرُ تِلْكَ التَّدَابِيرُ بِأَيِّ حَالٍ فِيمَا لِلْمَجْلِسِ - مُقْتَضَى سُلْطَتِهِ وَمَسْئُولِيَّاتِهِ الْمُسْتَمَدَّةِ مِنْ أَحْكَامِ هَذَا الْمِيثَاقِ - مِنَ الْحَقِّ فِي أَنْ يَتَّخِذَ فِي أَيِّ وَقْتٍ مَا يَرَى ضَرُورَةَ لَاتَّخَاذِهِ مِنَ الْأَعْمَالِ لِحِفْظِ السَّلْمِ وَالْأَمْنِ الدَّوْلِيِّ أَوْ إِعَادَتِهِ إِلَى نِصَابِهِ. »

وعلى هذا الأساس، يفهم أن المادة (51) من الميثاق الأممي قد حولت للدول فرادى أو جماعات أن تعتمد إلى استعمال القوة المسلحة لرد عدوان وقعت ضحيته استنادا إلى حقها في الدفاع الشرعي عن النفس، وهي - إذ قررت مثل هذا الاستثناء - فإنها قيدته ببعض الشروط: منها ما تضمنته المادة (51) نفسها والمتمثلة في وجوب إخطار مجلس الأمن عن كل ما اتخذته الدولة من تدابير بغية الدفاع عن نفسها، ومنها أيضا أن تنتهي هذه التدابير بمجرد أن يتكفل مجلس الأمن بالموضوع؛ ومنها شروط أخرى كذلك مقررة بموجب قواعد ومبادئ القانون الدولي والداخلي على السواء، إذ يجب أن يستوفي الدفاع الشرعي شرطين رئيسيين هما: "شرط اللزوم" الذي مفاده أن يكون العدوان حالاً ومستمراً أي لم ينقطع بعد، وبالتالي فهو لا يعطي فرصة للدولة المعتدى عليها إلا أنها تدافع عن نفسها بنفسها، أما إذا كان العدوان قد انقطع وأصبح أمام الدولة مجموعة من الخيارات أو حتى خيار واحد على الأقل، فإن مبدأ الدفاع الشرعي لا يمكن الدفع به كمبرر فيما لو قامت الدولة المعتدى عليها بتوجيه ضربات إلى الدولة التي بدأت بالعدوان.

أما الشرط الثاني فهو "شرط التناسب"، ومفاده أن يكون رد فعل الدولة المعتدى عليها في إطار دفاعها الشرعي بنفس الحجم والكيفية التي تعرضت بهما للاعتداء. بعبارة أخرى أن يكون هناك تناسب بين حجم الاعتداء وقوته وبين الدفاع الشرعي، فإذا اعتدى على شخص باستعمال القوة

البدنية فليس له الحق في أن يردّ بالرصاص مثلاً بحجة أنه يدافع عن نفسه، إذ لا تناسب بين الوسيلتين والأثرين (1).

وفي هذا السياق، يمكنني أن أقف على ملاحظة ضرورية حول نص المادة (51) وهي تتمثل في عبارة « إِذَا اعْتَدَتْ قُوَّةٌ مُسَلَّحَةٌ ». إن هذه العبارة تشير إلى مفهوم "العدوان" وتحيل - في رأيي - إلى اتفاقية تعريف العدوان لعام 1974.

و قد اعتبرت اتفاقية العدوان التي صادقت عليها الجمعية العامة للأمم المتحدة في 04 ديسمبر 1974 حدثاً قانونياً كبيراً نظراً للجهود المبذولة في هذا الإطار من طرف الدول منذ عهد عصبة الأمم، ومن بعدها الأمم المتحدة، ولعل سبب عدم إنجاز هاته الاتفاقية كان راجعاً إلى عدم وجود اتفاق بشأن وضع تعريف جامع مانع للعدوان فيما إذا كان يعني استعمالاً للقوة بشكل مباشر أو حتى غير مباشر، مع وضع الحالات التي تشكل عدواناً على سبيل الحصر أو على سبيل المثال .. إلى غير ذلك من الصعوبات التي واجهت المنتظم الدولي في هذا الإطار.

ومع ذلك فقد صادقت الجمعية العامة - وبدون أية معارضة - على اتفاقية تعريف العدوان "The Definition of aggression" عام 1974 كما أسلفت، حيث تضمنت المادة الأولى من الاتفاقية تعريفاً لهذا العدوان فنصت على أنه « استعمال القوة المسلحة من قبل دولة ضد سيادة أو سلامة الأراضي، أو الاستقلال السياسي، لدولة أخرى أو بأي شكل آخر لا يتفق وميثاق الأمم المتحدة ».

أما المادة الثالثة من الاتفاقية، فقد وضعت قائمة موضوعية تضمنت مختلف الأفعال التي تدخل في مفهوم العدوان، وهذا تفادياً لأي لبس أو غموض قد يعتري الدول في تكييف فعل صادر عن إحداها فيما إذا كان يشكل عدواناً من عدمه، حيث قررت هذه المادة أن الأفعال التالية تشكل عدواناً وهي :

أ- الغزو أو الهجوم على إقليم دولة من طرف القوات المسلحة لدولة أخرى، أو أي احتلال عسكري لدولة من طرف قواتها الناجم عن هذا الغزو أو ذلك الهجوم أو أي ضم باستعمال القوة.

ب- القصف أو إلقاء القنابل من طرف القوات المسلحة للدولة ضد إقليم دولة أخرى.

ج- حصار الموانئ أو شواطئ الدولة من طرف القوات المسلحة لدولة أخرى.

(1) راجع بخصوص هذه الشروط : ديوكرا إدريس، مبدأ عدم التدخل في القانون الدولي المعاصر . المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر. 1990. ص 428-429.

- د - أي هجوم تقوم به القوات المسلحة لدولة ضد القوات المسلحة البرية، البحرية أو الجوية لدولة أخرى.
- هـ - استعمال القوات المسلحة لدولة ما والمرابطة في إقليم دولة أخرى بصفة مخالفة للشروط الواردة في الاتفاق، أو أي تمديد لوجودها في الإقليم بصورة مخالفة للاتفاق.
- و - تصرف الدولة التي تسمح باستخدام أراضيها ووضعها تحت تصرف دولة أخرى، للقيام بعمل عدواني ضد دولة ثالثة.
- ز - قيام الدولة، أصالة أو نيابة، بإرسال عصابات أو مجموعات مسلحة وقوات نظامية أو مرتزقة، يقومون باستخدام القوة المسلحة ضد دولة أخرى.
- هذا عن المادة الثالثة، أما عن المادة الرابعة من اتفاقية العدوان، فقد أشارت من جهتها بأن هذه القائمة غير حصرية، ويجوز لمجلس الأمن أن يقرر من جهته أعمالاً لم تتضمنها هذه المادة ويضفي عليها صفة العدوان⁽¹⁾.

وبالرجوع إلى ما أنا بصدد معالجته بخصوص السفن الحربية الأجنبية، فما يمكن قوله هو أن جملة المواد سالفه الذكر تنطبق أحكامها جملة وتفصيلاً على حالة قيام السفينة الحربية بأي عمل عدواني في البحر الإقليمي لدولة ساحلية يكون موجهاً ضدها لا سيما البنود (أ)، (ب)، (ج) و(د) من مادتها الثالثة، إذ ليس في وسع هذه الأخيرة إلا أن تعتمد إلى ردع هذا العدوان بكل ما أتيح لها من قوة تطبيقاً لنص المادة (51) من الميثاق الأممي المتعلقة بالدفاع الشرعي. ويذهب "د. عبد المنعم محمد داود" إلى اعتبار مثل هذه الأعمال التي تقوم بها هذه السفن «من أعمال أو من مقومات الحرب حتى ولو لم تعلن رسمياً الحرب، ومن ثم، وعند استعمال السفينة للقوة فإنه يجوز أن تقابل الدولة الساحلية مثل هذا العمل بالقوة»⁽²⁾، هذا فضلاً عن تحميل دولة علمها مسؤولية ما قامت به هذه السفينة الحربية.⁽³⁾

⁽¹⁾ راجع بخصوص ما ذكر أعلاه كلاً من : د. صلاح الدين أحمد حمدي. العدوان في ضوء القانون الدولي 1919-1977. ديوان المطبوعات الجامعية. الجزائر، 1983، ص 27 وما بعدها والملحق 3، وكذا : د. عبد الهادي محمد العشري. المحكمة الجنائية الدولية. دراسة قانونية. دار النهضة العربية، القاهرة. 2001، ص 55-58.

⁽²⁾ د. عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، المرجع السابق، ص 141.

⁽³⁾ بل وحتى في حالة قيام القوات المسلحة لدولة أجنبية بعمل عسكري غير موجه ضد الدولة الساحلية بالضرورة، فلا شك في أنه ينطوي على مساس بأمنها وسلامتها متى حصل في مياها الإقليمية ويقرر مسؤولية الدولة التي تنتمي إليها تلك القوات المسلحة. وتتأكد هذه الحقيقة في قضية السفينة "Rainbow Warrior" التابعة لحركة السلام الأخضر Green Peace التي تم إغراقها في 10 جويلية 1985 بالقرب من ميناء أوكلاند بنيوزلندا نتيجة قصفها. بمتفجرات وضعتها قوات تابعة للحكومة الفرنسية، وهذا بسبب مضايقتها للقوات الفرنسية قصد منعها من إجراء التجارب الذرية في الباسيفيك. وقد طالبت نيوزلندا بمسؤولية فرنسا لمخالفتها قواعد القانون الدولي التي تقضي بعدم انتهاك أقاليم الدول الأخرى فضلاً عن التعويض في شكل اعتذار رسمي غير مشروط مع دفع تعويض قدره 9 مليون دولار نتيجة الإعتداء على سيادتها ولتغطية التكاليف المترتبة عن الحادث. وقد تمكنت السلطات الأسترالية من إلقاء

أما بخصوص ما ورد في البنود (ب)، (جـ)، (د)، (هـ) و (و) من المادة (19) من الاتفاقية العامة ويلحق بها أيضاً حكم المادة (20) من ذات الاتفاقية والتي تقضي بدورها بأن: «عَلَى الْغَوَّاصَاتِ وَالْمَرْكَبَاتِ الْغَاطِسَةِ الْأُخْرَى أَنْ تُبْحَرَ طَافِيَةً وَرَافِعَةً عَلِمَهَا حِينَ تَكُونُ فِي الْبَحْرِ الْإِقْلِيمِيِّ»، ففي اعتقادي أنها لا ترقى إلى مفهوم العدوان الذي تضمنته المادة (3) من اتفاقية تعريف العدوان لعام 1974 بالقدر الذي يحوّل للدولة الساحلية إمكانية ضرب السفينة الحربية تطبيقاً لمبدأ الدفاع الشرعي، إذ أن هذه البنود تَرُدُّ بشأها بعض التحفظات لما يمكن أن يؤدي إليه تفسيرها الضيق من انزلاقات لا تحمد عقباهما بين الدولتين، كما أن هذه البنود يجب أن يعامل كل منها على حدة.

فبالنسبة للبند (ب) والمتعلق بالمناورات والتدريب بالأسلحة من أي نوع، فإن هذا العمل لا يحوّل للدولة الساحلية ضرب السفينة الحربية التي تقوم بهذه المناورات إعمالاً لمبدأ الدفاع الشرعي، ولا يمكن كذلك الدفع بمبدأ الدفاع الشرعي الوقائي الذي عَرَفَ العملُ الدوليُّ بعض صورته وتطبيقاته⁽¹⁾ في الماضي إذ لم يعد يلق قبولا في الوقت الراهن ولم تعد قواعد القانون الدولي المعاصر

القبض على إثنين من العسكريين الفرنسيين وقدمتهما إلى العدالة الأسترالية التي قضت في حقهما بعشر سنوات سجنًا. وإزاء هذه الوقائع، إتفقت الدولتان على إحالة النزاع إلى الأمين العام للأمم المتحدة لعله يحكم *"a ruling"*، حيث صدر عنه حكم بالزام فرنسا بتقديمها اعتذاراً رسمياً غير مشروط لنيوزلندا مع دفعها لمبلغ 7 مليون دولار كتعويض عن الأضرار. أنظر: د. أحمد أبو الوفا. القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية .. المرجع السابق، ص 408، الهامش، وانظر كذلك: د. غسان هشام الجندي، الروائع المدثرة في قانون البحار، المرجع السابق، ص 148.

⁽¹⁾ وللإشارة، فإن التأريخ الدبلوماسي أثبت بعض التطبيقات الدولية التي ذهبت إلى الدفع بمبدأ الدفاع الشرعي وقائياً ضد بعض السفن رغم أن هذه الأخيرة لم يصدر عنها عدوان بالمفهوم السابق. وكمثال عن هذه التطبيقات أذكر قضية الباخرة الأمريكية *"Virginus"* التي كانت تنقل رعايا كوبيين وبريطانيين حيث قبضت عليها السفينة الحربية الإسبانية *"Tornado"* في أعالي البحار عام 1873، واقتممتها وقامت بالتصفية الجسدية لبعض الأشخاص منهم رعايا بريطانيون بحجة الدفاع الشرعي وكانت الثورة يومئذ مشتتة في كوبا ضد إسبانيا. وقد تسبب هذا الحادث في احتجاج بريطانيا التي رأت بأن مبدأ الدفاع الشرعي بالنسبة لإسبانيا يكون غير سليم بمجرد أنها ألقت القبض على الباخرة *"Virginus"*. وتكون بريطانيا نفسها قد أقرت بهذا المبدأ لإسبانيا لأن احتجاجها كان على التصفية الجسدية إذ ليس فيها إعمال لحق الدفاع الشرعي ما دام أن السفينة قد أصبحت تحت سيطرة السفينة الحربية *"Tornado"*.

كذلك من السوابق القضائية يمكن الإشارة إلى قضية *Church* ضد *Hubbart* عام 1804 حين اعترف المحكم فيها بحق البرتغال في التصرف في أعالي البحار لحماية مستعمراتها البرازيل ضد سفينة أجنبية؛ كما اعترفت لجنة التحكيم عام 1879 في قضية *Mary Lowel* بحق إسبانيا التي كانت تواجه تمرداً في مستعمرتها كوبا بمصادرة سفينة أمريكية كانت تقوم بنقل عتاد حربي إلى المتمردين في كوبا.

ومن التطبيقات الدولية أيضاً في هذا المجال، ما أقدمت عليه السفن الحربية الفرنسية خلال الثورة الجزائرية من ممارسات تمثلت في وقف وتحويل مسار عدد من السفن التجارية لعدد من الدول مثل يوغسلافيا وبولندا وإيطاليا والتي أتمتها الحكومة الفرنسية بأنها كانت تحمل أسلحة إلى الجزائر لتدعيم الثورة فيها. وتعتبر قضية الشركة الإيطالية *"Société Ignazio Messina"* أشهر قضية في هذا الموضوع خلال حرب الجزائر إذ حولت السفن الحربية الفرنسية مسار بعض سفنها واقتادتها إلى الموانئ الفرنسية، كما قامت السلطات الفرنسية بمصادرتها بحجة أنها تنقل أسلحة إلى الجزائر. وأمام طعن هذه الشركة أمام القضاء الإداري الفرنسي بخصوص طلب تعويضها عن هذا الإجراء، قضى هذا الأخير بالإدعاء الوارد عن وزير البحرية الفرنسي بأن ممارسة هذا الإجراء مستقر في القانون الدولي كعمل من أعمال البوليس في البحار، وأنه يستند إلى حق فرنسا في الدفاع الشرعي عن نفسها. وذكر القضاء الفرنسي بأن حدوث أضرار بسفينة إيطالية في البحر العالي نتيجة لتدخل من السفن الحربية الفرنسية أثناء حرب الجزائر يمثل إجراءً يرتبط بالعمليات الحربية التي لا ترتب

تستجيب له، خصوصا وأن لجنة القانون الدولي قد استبعدت تذرع الدول به بقصد التدخل في البحر العام وهذا حين إعدادها لمشروع اتفاقية جنيف لأعالي البحار. وقد ذكرت اللجنة أن هناك عبارات مطاطية مثل "الخطر الماحق" و"الإجراءات المعادية"، والتي يمكن أن تؤدي إلى تجاوزات لو أدرجت في الاتفاقية. (1)

ومع ذلك، فإن للدولة الساحلية أن تطلب إلى هذه السفينة مغادرة بحرها الإقليمي على الفور تطبيقاً للمادة (30) من الاتفاقية العامة إلا في الحالة التي تشكل فيها هذه المناورة أو هذا التدريب بالأسلحة خطراً وتهديداً بسلم الدولة الساحلية وأمنها أو بسلامتها الإقليمية، عندئذ، فلا

مسؤولية الدولة. وأن مثل هذه الإجراءات لا تعطي الحق في التعويض عن الأضرار الناجمة عنها، إلا إذا وجد نص تشريعي داخلي يقرر ذلك.

وثمة تطبيق آخر وهو إقدام الرئيس الأمريكي "كندي Kennedy" في أكتوبر 1962 على أمر السفن الحربية الأمريكية بمراقبة وتفتيش - وإذا اقتضى الأمر - حجز السفن المتوجهة إلى كوبا ويشتهر في أنها تحمل أسلحة إلى هذه الأخيرة جراء الحرب الباردة بين الولايات المتحدة والاتحاد السوفياتي، والتي كانت كوبا حينها عنصراً من عناصر تذكيتها. وقد جاء على لسان الرئيس الأمريكي "كندي" أن هذا الإجراء يندرج ضمن حق الولايات المتحدة في الدفاع الشرعي عن نفسها.

ولعل أغرب تمسك بالدفاع الشرعي الوقائي هو حالة فرنسا عام 1974 التي أقدمت على حظر منطقة جزر "Mururoa" بغية القيام بتجارب ذرية. ومما جاء في تصريح حكومتها، أن هذا الإجراء يذهب إلى تعزيز قدرات فرنسا الدفاعية وهو يندرج ضمن حقها في الدفاع الشرعي عن نفسها.

وخلال حرب الفوكلاندا، قامت بريطانيا في 28 أبريل 1982 بإنشاء منطقة عمليات بطول 200 ميل بحري حول جزر الفوكلاندا ثم عمدت بريطانيا إلى تخفيفها بعد انتهاء الحرب فجعلتها 150 ميلاً بحرياً ومنعت السفن والطائرات الأرجنتينيتين من الإبحار فيها أو التحليق فوقها. كذلك قام العراق بإنشاء منطقة عمليات حربية حول جزر "حرج" الإيرانية في أوت 1982، وكان يقوم - بعد الإعلان الدقيق عنها - بمهاجمة ناقلات النفط فيها.

وقد استخدمت نظرية الدفاع الشرعي الوقائي حديثاً أيضاً من قبل الدول الغربية والولايات المتحدة على وجه الخصوص، وقد تجسد ذلك في إرسالها الأساطيل الحربية في أعالي البحار للتدخل في الخليج إذا تعرضت مصالح الغرب الحيوية إلى خطر بسبب التهديدات بقطع إمدادات النفط عن الغرب. فمنذ عام 1974 أرسلت الولايات المتحدة الأمريكية حاملات الطائرات Constellation لهذه الغاية، كما قررت الولايات المتحدة وبريطانيا وفرنسا منذ عام 1980 إرسال دوريات إلى الخليج؛ وفي 21 جانفي 1980، أوضح الرئيس الأمريكي "كارتر" في خطابه حول حالة الإتحاد أن الولايات المتحدة لن تتوان في استخدام القوة في منطقة الخليج العربي لحماية مصالحها وبالأخص، سلامة إمداداتها النفطية.

راجع بخصوص هذه القضايا والتعليق عليها:

Patrick Daillier. Alain Pellet. «Droit Internatinal Public». Op.Cit., p 1104 -1105.

وكذا: د. غسان هشام الجندي، الروائع المدثرة في قانون البحار، المرجع السابق، ص 112-115. وانظر كذلك: د. أحمد أبو الوفا. القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية..، المرجع السابق، ص 336، الهامش، وكذا:

Djamcchid MOMTAZ. «La Haute Mer». Op. Cit., p 365; et Jean Combacau. «Le droit international de la mer». Op. Cit., P65.

(1) أنظر: د. غسان هشام الجندي، الروائع المدثرة في قانون البحار، المرجع السابق، ص 112.

مناص من تدخل الدولة الساحلية باستعمال القوة لأن الأمر لم يعد مقتصرًا على حالة انعدام براءة السفينة بل وصل إلى حالة عدوان وفق المفهوم السابق.

وفي الحالة التي تطلب فيها الدولة الساحلية إلى السفينة الحربية الأجنبية القائمة بالمناورات مغادرة بحرها الإقليمي على الفور ولم تمتثل هذه السفينة لمثل هذا الطلب، ففي اعتقادي، أنه يجوز للدولة الساحلية استعمال القوة ضد هذه السفينة لحملها على الكف عن مثل هذه المناورات وإخراجها من منطقة البحر الإقليمي، ويكون تصرف الدولة الساحلية هذا مصحوبًا بمذكرة احتجاج وتوضيح بالطرق الدبلوماسية إلى وزارة خارجية دولة علمها.

كذلك الحال بالنسبة لما أورده المادة (20) من الاتفاقية العامة، إذ لا يمكن استخدام القوة مباشرة ضد الغواصات التي تمر خلال البحر الإقليمي غاطسة، لأن غطس الغواصات سيسقط عنها براءة مرورها أولاً، ومن ثم جاز للدولة الساحلية أن تتخذ بعض الخطوات التي تمكنها من حمل الغواصة على تحديد هويتها وإجبارها على الطفو، وقد يقتضي الأمر أن تعتمد الدولة الساحلية إلى بعض الخطوات العسكرية كاستعمال المتفجرات بالقرب منها لإعلامها بإجبارية طفوها، وفي الحالة التي لا تمتثل فيها الغواصة لمثل هذه التدابير، جاز للدولة الساحلية أن تعتمد إلى ما تقرره نصوصها الداخلية المتعلقة بالبحرية العسكرية ذات الصلة باستعمال القوة ضدها بعد أن يتم تصنيف هذه الغواصة ضمن حكم "الدُّخَالَاءِ Intrus"⁽¹⁾.

وينصرف الحكم ذاته إلى ما ورد في البندين (هـ) و (و) المتعلقين بإطلاق طائرة أو جهاز عسكري أو إنزالهما أو تحميلهما؛ أما بالنسبة للبندين: (ج)، والمتعلق بالعمل الذي يهدف إلى جمع معلومات تضر بدفاع الدولة الساحلية أو بأمنها، والبند (د) المتعلق بالعمل الدعائي الذي يهدف أيضاً إلى المساس بدفاع الدولة الساحلية وأمنها، ففي اعتقادي أنه بإمكان الدولة الساحلية احتجاز السفينة في الحالتين المذكورتين وأن تخضعها لقضائها العسكري بتهمة التجسس، وقد رأينا أمثلة عنه فيما سبق⁽²⁾، فضلاً عن تحميل دولة العلم مسؤولية ما ينجر عن مثل هذا العمل من أضرار تكبدها الدولة

⁽¹⁾ وقد سبقت الإشارة إلى هذا الموضوع. راجع ص526 من هذه الأطروحة وكذا:

Tullio Treves. «La Navigation». *Traité du Nouveau droit de la Mer. Op.Cit.*, p770.

⁽²⁾ وقد سبقت الإشارة إلى عدد من من الحوادث الدبلوماسية ذات الصلة بهذا الموضوع وأكثرها ذيوعا. ويمكن أن أذكر منها قيام البحرية العسكرية البرازيلية عام 1968 باحتجاز السفينة السوفياتية "Kegvstrov" في مياهها الإقليمية بتهمة التجسس والمراقبة الإلكترونية؛ وفي العام نفسه أي 1968، ضبطت القوات البحرية لكوريا الشمالية في مياهها الإقليمية السفينة الأمريكية "Pueblo" بالتهمة ذاتها رغم احتجاج الولايات المتحدة الأمريكية بالإستناد إلى عدم وجود سفينتها في المياه الإقليمية الكورية من جهة، ومن جهة أخرى فإن هذه السفينة سفينة حربية تتمتع بالحصانة السيادية ويكون القبض عليها غير مشروع إلا إذا وُجد تهديد بالقوة مباشر ضد الدولة الساحلية. أما عن كوريا فقد ورد في مذكراتها أنها لجأت إلى هذا الإجراء من قبيل الدفاع عن النفس. وقد أدت هذه الحادثة إلى أزمة عنيفة بين الولايات المتحدة وكوريا الشمالية، ولم يتم الإفراج عن طاقم السفينة "Pueblo" إلا بناء على وثيقة مسلمة من قبل ممثل الرئيس الأمريكي يعترف فيها بأن استعمال أجهزة الرقابة الإلكترونية يحيل المرور إلى مرور غير بريء. وبنفس الوقائع تقريبا، وبتهمة

الساحلية ولو معنوياً. (1)

المطلب الثاني

ممارسة السفينة الحربية الأجنبية لأعمال البوليس في البحر الإقليمي للدولة الساحلية

تمارس عادة السفن الحربية أو السفن الحكومية المأذون لها بذلك نوعاً من أعمال البوليس توجهها كأصل عام إلى السفن التي تحمل نفس علمها للتثبت من هويتها وصحة وثائقها وجنسياتها وكذا صحة العلم الذي ترفعه هذه السفينة فيما إذا كانت تربطها فعلاً بدولة علمها رابطة حقيقية أم أنها تستخدم هذا العلم وغيره لما تقتضيه اعتبارات الملائمة.

وقد أشارت الاتفاقية العامة لمسألة صحة العلم في مادتها (91) حيث قضت بأن:

«1- تُبْحَرُ السَّفِينَةُ تَحْتَ عِلْمِ دَوْلَةٍ وَاحِدَةٍ فَقَطْ، وَتَكُونُ خَاضِعَةً لَوْلَايَتِهَا الْخَالِصَةِ فِي أَعَالِي الْبَحَارِ إِلَّا فِي حَالَاتِ إِسْتِثْنَائِيَّةٍ مَنْصُوصٍ عَلَيْهَا صَرَاحَةً فِي مَعَاهِدَاتِ دَوْلِيَّةٍ أَوْ فِي هَذِهِ الْإِتِّفَاقِيَّةِ. وَلَا يَجُوزُ لِلْسَّفِينَةِ أَنْ تُغَيَّرَ عِلْمُهَا أَثْنَاءَ رِحْلَةٍ مَّا أَوْ أَثْنَاءَ وُجُودِهَا فِي مِينَاءِ زِيَارَةٍ، إِلَّا فِي حَالَةِ نَقْلِ حَقِيقِيٍّ لِلْمَلِكِيَّةِ أَوْ تَغْيِيرٍ فِي التَّسْجِيلِ.

2- لَا يَجُوزُ لِلْسَّفِينَةِ الَّتِي تُبْحَرُ تَحْتَ عِلْمِي دَوْلَتَيْنِ أَوْ أَعْلَامٍ أَكْثَرَ مِنْ دَوْلَتَيْنِ، مُسْتُخْدَمَةً إِيَّاهُمَا أَوْ إِيَّاهَا وَفَقاً لاعتبارات الملائمة، أَنْ تَدَّعِي لِنَفْسِهَا أَيَّ جِنْسِيَّةٍ مِنْ هَذِهِ الْجِنْسِيَّاتِ أَمَامَ أَيِّ دَوْلَةٍ أُخْرَى، وَيَجُوزُ اعْتِبَارُهَا فِي حُكْمِ السَّفِينَةِ عَدِيمَةِ الْجِنْسِيَّةِ».

التجسس كذلك، وقع الحادث الدبلوماسي بين الولايات المتحدة وكمبوديا عام 1975، حين ألقت البحرية الكمبودية القبض على الناقلة الأمريكية "Mayaguez" واحتجزتها أثناء مرورها على بعد 6 أميال من ساحل جزيرة "بولو كندور" *Polo Candor* الكمبودية وكانت كمبوديا تمد بحرها الإقليمي إلى مسافة 12 ميلاً بحرياً الأمر الذي لم تعترف به الولايات المتحدة الأمريكية التي كانت تستند في ذلك على حدود 3 أميال كعرض للبحر الإقليمي بناء على العرف الدولي واتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي لعام 1958. كذلك من الحوادث المعاصرة، حادثة القبض على السفينتين الأمريكيتين "Yorktown" و "Caron" من قبل الإتحاد السوفياتي بعد دخولهما إلى مياهه الإقليمية من البحر الأسود وكان ذلك عام 1986. وبالرغم من اعتبار الإتحاد السوفياتي أن السفينتين تنطويان على تهديد له، إلا أن ما كشفت عنه التحقيقات أظهر أن السفينتين كانتا مجهزتين بأحدث أجهزة الاستطلاع، كما أن الصحافة الأمريكية نفسها تعرضت لهذا الموضوع ورأت أن مهمة السفينتين كانت بقصد جمع المعلومات وليس تهديداً للإتحاد السوفياتي بالمعنى الذي ينطوي على استعمال القوة. راجع ص 349 وص 355-356 من هذه الأطروحة.

(1) للإشارة، فإن معاهدة 1971 حول حظر النشاط العسكري قد رخصت فقط للدولة الساحلية بممارسة هذا النشاط على بحرها الإقليمي بأشكاله المختلفة ولا يمكن لأي من الدول الأخرى طبقاً لهذه المعاهدة، أن تمارس أي نوع من تلك النشاطات إلا بموافقتها. راجع بخصوص ما ورد في هذه الاتفاقية وما سارت عليه أشغال مؤتمرها: د. عادل أحمد الطائي. النظام القانوني للإستخدام العسكري للبحار. دار واسط للدراسات والنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، 1982، ص 49، وما بعدها.

وتقترب أيضاً من هذه المادة الأحكام التي وردت في البندين (د) و (هـ) من المادة (110) المتعلقة بـ " حَقُّ الزَّيَارَةِ *Droit de Visite* " (1) الذي تمارسه السفن الحربية في مواجهة السفن الخاصة للتأكد من أن « السَّفِينَةَ بِدُونِ جَنَسِيَّةٍ » (البند (د))، « أَوْ أَنَّ السَّفِينَةَ عَلَى الرَّغْمِ مِنْ رَفْعِهَا لِعَلْمِ أَجْنَبِيٍّ أَوْ رَفْضِهَا إِظْهَارَ عِلْمِهَا، هِيَ فِي الْوَاقِعِ سَفِينَةٌ مِنْ نَفْسِ جَنَسِيَّةِ السَّفِينَةِ الْحَرْبِيَّةِ » (البند (هـ))، مضافاً إليها ما ورد في الفقرة الثانية من المادة (110) دائماً والتي تقضي بأنه: «..يَجُوزُ لِلْسَّفِينَةِ الْحَرْبِيَّةِ أَنْ تَشْرَعَ فِي التَّحْقُقِ مِنْ حَقِّ السَّفِينَةِ فِي رَفْعِ عِلْمِهَا» .

وبالرجوع إلى المواد: (107) والتي تقضي بأنه « لَا يَجُوزُ أَنْ تُنْفَذَ عَمَلِيَّةُ الصَّبْطِ بِسَبَبِ الْقَرَصَنَةِ إِلَّا سَفُنٌ حَرْبِيَّةٌ أَوْ طَائِرَاتٌ عَسْكَرِيَّةٌ أَوْ غَيْرُهَا مِنَ السُّفُنِ أَوْ الطَّائِرَاتِ الَّتِي تَحْمِلُ عَلَامَاتٍ وَأَضْحَةً تَدُلُّ عَلَى أَنَّهَا فِي خِدْمَةِ حُكُومِيَّةٍ وَمَأْذُونٌ لَهَا بِذَلِكَ»، أو المادة (110) في فقرتها الثانية المشار إليها آنفاً، وكذا المادة (111) المتعلقة بحق المطاردة الحثيثة التي تقضي في فقرتها الخامسة بأنه « لَا يَجُوزُ أَنْ تُمَارَسَ حَقُّ الْمَطَارِدَةِ الْحَثِيثَةِ إِلَّا سَفُنٌ حَرْبِيَّةٌ أَوْ طَائِرَاتٌ عَسْكَرِيَّةٌ أَوْ غَيْرُهُمَا مِنْ السُّفُنِ أَوْ الطَّائِرَاتِ الَّتِي تَحْمِلُ عَلَامَاتٍ وَأَضْحَةً تَدُلُّ عَلَى أَنَّهَا فِي خِدْمَةِ حُكُومِيَّةٍ وَمَأْذُونٌ لَهَا بِذَلِكَ»، وكذا المادة (224) المتعلقة بممارسة الاختصاصات البوليسية ضد السفن الأجنبية الخاصة في الحالات المنصوص عليها في الجزء المتعلق بحماية البيئة البحرية، حيث تقضي هذه المادة بأنه: «لَا تَجُوزُ مُمَارَسَةُ صِلَاحِيَّاتِ التَّنْفِيزِ ضِدَّ السُّفُنِ الْأَجْنَبِيَّةِ.. إِلَّا .. السُّفُنُ الْحَرْبِيَّةُ أَوْ الطَّائِرَاتُ الْعَسْكَرِيَّةُ أَوْ غَيْرُهَا مِنَ السُّفُنِ أَوْ الطَّائِرَاتِ الَّتِي تَحْمِلُ عَلَامَاتٍ وَأَضْحَةً تَدُلُّ عَلَى أَنَّهَا فِي خِدْمَةِ حُكُومِيَّةٍ وَمَأْذُونٌ لَهَا بِذَلِكَ».

إن حملة هذه المواد والأحكام تذهب إلى تقرير نوع من الإحتكار لممارسة الأعمال البوليسية من قبل السفن الحربية مع ورود صنف آخر من السفن يحق له ممارسة هذه الأعمال وهو تلك السفن التي « تَحْمِلُ عَلَامَاتٍ وَأَضْحَةً تَدُلُّ عَلَى أَنَّهَا فِي خِدْمَةِ حُكُومِيَّةٍ وَمَأْذُونٌ لَهَا بِذَلِكَ».

في اعتقادي، وعلى غرار بعض الفقهاء (2)، فإن السفن التي يحق لها ممارسة الاختصاصات البوليسية إلى جانب السفن الحربية، هي تلك السفن التي تعود ملكيتها إلى الدولة أولاً، وتكون من حيث طريقة بنائها وطبيعتها قريبة من السفن الحربية، ويكون نشاطها مخصص لهذا الغرض، ويدخل في إطار هذا النوع بالتالي، سفن الجمارك من حيث أن مهامها تفرض عليها المراقبة الجمركية للسفن الأجنبية.

(1) وهو المتعلق بالاقتراب وتفتيش السفن الخاصة من قبل السفن الحربية للتأكد من أن هذه السفن لا تمارس الأعمال المنصوص عليها صراحة في هذه المادة كالقرصنة وتجارة الرقيق.. إلخ وسأتناولها تفصيلاً في الفصل الثاني من الباب الثاني من هذا القسم.

(2) Tullio Treves. «La Navigation». Op.Cit., p744.

ومن جهة أخرى لا يمكن اعتبار أية سفينة بأنها مخولة ممارسة حق الاختصاصات البوليسية لمجرد أنها حكومية أو تعود في ملكيتها للدولة، ذلك أن هناك سفناً حكومية لكنها مخصصة لأغراض تجارية أو سفناً أخرى تعد حكومية لكنها تتنافى من حيث طبيعتها مع ممارسة هذه الاختصاصات كما هو الشأن بالنسبة لسفن البريد مثلاً.

كذلك، فإن تخصيص السفن الحكومية بممارسة الاختصاصات البوليسية يفرض على هذه السفن أن « **تَحْمِلَ عَلامَاتٍ وَاضِحَةً تَدُلُّ عَلَى أَنَّهَا فِي خِدْمَةِ حُكُومِيَّةٍ** »، مما يستوجب القول بأن وضوح العلامة هذا يؤدي إلى أن تكون العلامة واضحة على الجهة الخارجية من السفينة، وهذا تفادياً لأي لبس أو غموض من شأنه أن يؤدي إلى حوادث معينة. وبعبارة أدق، فإنه يجب حمل العلامة من قبل السفينة الممارسة للاختصاصات البوليسية بطريقة تجعل السفينة الممارس ضدها هذه الاختصاصات تتبين هذه العلامة وتميزها بسهولة.

على أن مسألة تخصيص السفن الحكومية لممارسة الاختصاصات البوليسية لا تعد مسألة جوهرية عند بعض الدول ما دام أن هذه السفن مأذون لها بذلك سواء كانت هذه السفن خاصة أو عامة؛ كما أن من هذه الدول من تعتمد إلى تسوية هذه المسألة بموجب اتفاق. ويمكن أن أذكر على سبيل المثال: الإتفاق المبرم بين الولايات المتحدة وبريطانيا في 13 نوفمبر 1981، والذي مفاده أن يقبل الطرفان بتفقد سفنهما الخاصة وتفتيشها واحتجازها في أعالي البحار من قبل "سلطات" الطرف الآخر. ويلاحظ من عبارة "السلطات"، أن الاتفاق لم يحدد مدلولها ولا نوع السفن التي تمارس هذه الاختصاصات، ويصبح الأمر بالتالي، أنه يجوز لسلطات أي من الطرفين أن تستعمل ما تراه مناسباً من السفن لممارسة هذه الاختصاصات، فالعبرة هنا بإذن هذه السلطات لهذه السفن وليس بطبيعة هذه السفن في حد ذاتها⁽¹⁾.

ومن جهة ثانية، فإن دور السفن الحربية في ممارسة الأعمال البوليسية لا يقتصر على مراقبة السفن التي تحمل نفس العلم الذي تحمله هذه السفن الحربية. ذلك أن الاتفاقية العامة قد حولت لهذه السفن ممارسة الاختصاصات البوليسية على نطاق واسع يتجاوز مجرد ممارستها على السفن التي تحمل علمها. من ذلك، ما قرره الاتفاقية العامة في مادتها (105) بخصوص ضبط سفن القرصنة، أو ما جاءت به المادة (108)، بشأن قمع الاتجار غير المشروع بالمخدرات، وكذا ما ورد في المادة (109) بشأن البث الإذاعي غير المصرح به، وممارسة "حق الزيارة" الذي أوردت أحكامه المادة (110)، فضلاً عن ممارسة "المطاردة الحثيثة"⁽²⁾. إن جملة هذه العناصر تقوم بها السفن الحربية كجزء من مهامها البوليسية وتمارسه حتى على السفن الخاصة التي لا تحمل نفس علمها. وعند ربط جميع هذه المواد

¹⁾ *Ibid*, p 745.

²⁾ وسأشير إلى جملة هذه المسائل تفصيلاً في الفصل الثاني من الباب الثاني.

بعضها ببعض، سيثور أمامنا التساؤل التالي : إذا كانت هذه السفن الحربية أو السفن الحكومية الأخرى والتي تحمل العلامات الواضحة التي تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك، لها حق ممارسة الأعمال البوليسية في أعالي البحار سواء بالنسبة للسفن التي تحمل علمها للتثبت من صحة هذا العلم أو بالنسبة للسفن الأجنبية الخاصة لقمع القرصنة أو الاتجار غير المشروع في المخدرات إلى غير ذلك..، فهل يحق لهذه السفن الحربية أن تعتمد إلى ممارسة مثل هذه الاختصاصات البوليسية في منطقة البحر الإقليمي لدولة ساحلية؟

إن الإجابة المسبقة هي النفي الأكيد بالنسبة لجميع الحالات .

ذلك أن القاعدة العامة هي خضوع منطقة البحر الإقليمي لسيادة الدولة الساحلية التي لا يجدها سوى قيد وحيد هو حق المرور البريء، فإذا كان مرور السفن الحربية أصلاً قد ظلّ مذبذباً في الإعراف به، وهو قد عرف اختلافاً بشأنه بين من يرفضه قطعاً وبين من يقصره على إذن مسبق أو من يتطلب مجرد الأخطار المسبق، ومن الدول من يعتبره نتاج مجاملة دولية حتى، فضلاً عن أن الاتفاقية العامة لم تقرر حكماً واضحاً بشأنه⁽¹⁾، فإن هذه الأخيرة نفسها قررت بأن يكون هذا المرور «مُتَوَاصِلًا وَسَرِيعًا»⁽²⁾، ويمكن معه القول بأن مجرد انتفاء عنصري التواصل والسرعة يؤدي إلى نفي البراءة عن مرور هذه السفن. ثم إن هذا التواصل والسرعة لا يستقيمان مع قيام هذه السفن الحربية بممارسة الاختصاصات البوليسية في البحر الإقليمي لدولة ساحلية، إذ من شأن ذلك أن يؤدي إلى إثارة حفيظة الدولة الساحلية التي يصبح لها أن تقرر أن هذا المرور تجاوز إلى حدّ كبير الخطوط الحمراء المقررة في معيار البراءة، ويجوز للدولة الساحلية عندئذ أن تطلب إلى هذه السفن أولاً، «مُعَادَرَةَ الْبَحْرِ الْإِقْلِيمِيِّ عَلَى الْفَوْزِ»⁽³⁾، وإذا لم تمثل هذه السفينة الحربية لطلب الدولة الساحلية، جاز لهذه الأخيرة أن تلقي بثقلها على بحرهما الإقليمي فتصادره، ولها أن تقتاد السفينة الحربية المطاردة مع السفن الأخرى المطاردة.

ومن جهة ثانية، فإن جملة النصوص التي وردت في الإتفاقية العامة وخوّلت ممارسة الاختصاصات البوليسية للسفن الحربية بخصوص ضبط سفن القرصنة والاتجار غير المشروع في المخدرات.. إلخ قد استبعدت صراحة ممارسة هذه الأعمال والاختصاصات في منطقة البحر الإقليمي إذ قصرتها فقط على منطقة أعالي البحار.

من ذلك، ما أورده المادة (105) من الاتفاقية العامة حين قضت بأنه: « يَجُوزُ لِكُلِّ دَوْلَةٍ فِي أَعَالِي الْبَحَارِ، أَوْ فِي أَيِّ مَكَانٍ آخَرَ خَارِجٍ لِأَيَّةِ دَوْلَةٍ، أَنْ تَضْبِطَ أَيَّةَ سَفِينَةٍ أَوْ طَائِرَةٍ

(1) وقد سبقت الإشارة إلى هذا الموضوع في الباب المخصص لحق المرور البريء.

(2) المادة (18) من الاتفاقية العامة.

(3) المادة (30) من الاتفاقية العامة.

قَرَصَنَةً، أَوْ آيَةَ سَفِينَةٍ أَوْ طَائِرَةٍ أَخَذَتْ بِطَرِيقِ الْقَرَصَنَةِ وَكَانَتْ وَاقِعَةً تَحْتَ سَيْطَرَةِ الْقَرَاصِنَةِ، وَأَنْ تَقْبِضَ عَلَى مَنْ فِيهَا مِنَ الْأَشْخَاصِ وَتَضْبِطَ مَا فِيهَا مِنَ الْمَمْلُوكَاتِ..»، فالبحر الإقليمي مستثنى هنا صراحة باعتباره منطقة تدخل في ولاية الدولة الساحلية.

أما المادة (108) من ذات الاتفاقية والمتعلقة بالاتجار غير المشروع بالمخدرات...، فهي تقضي من جهتها بأن: «تَتَعَاوَنُ جَمِيعُ الدُّوَلِ فِي قَمْعِ الاتِّجَارِ غَيْرِ الْمَشْرُوعِ بِالْمُخَدَّرَاتِ وَالْمَوَادِّ الَّتِي تُؤَثِّرُ عَلَى الْعَقْلِ بِوَأَسِطَةِ السُّفُنِ فِي أَعَالِي الْبَحَارِ..». والبحر الإقليمي هنا غير وارد كذلك لأن المنطقة المحددة في هذا المجال صراحة هي أعالي البحار.

أما بخصوص البث الإذاعي غير المصرح به، فقد تناولته المادة (109) من الاتفاقية العامة التي نصت على أن «تَتَعَاوَنُ جَمِيعُ الدُّوَلِ فِي قَمْعِ الْبَثِّ الْإِذَاعِيِّ غَيْرِ الْمَصْرَحِ بِهِ مِنْ أَعَالِي الْبَحَارِ»، وقد حددت هذه المادة صراحة مجال انطباقها وقصرته على أعالي البحار فقط، بحيث لا يجوز للسفينة الحربية ممارسة أعمال البوليس على السفينة التي تقوم بعمليات البث الإذاعي غير المصرح به إذا كانت قد دخلت إلى منطقة البحر الإقليمي لدولة ساحلية غير دولة علمها حتى ولو كان هذا البث ملتقطاً من قبل دولة علم السفينة الحربية. وفي هذا السياق، فإن جميع الدول التي حولتها الاتفاقية العامة حق محاكمة من يعمل في البث الإذاعي غير المصرح به لا ينعقد لها الاختصاص الذي يؤول للدولة الساحلية وحدها فقط، وهذا عند وجود هذا الشخص أو هذه السفينة في منطقة البحر الإقليمي؛ والدول التي يعينها الإختصاص إذا وقع البث في أعالي البحار هي التي حددتها حصرياً الفقرة (2) من المادة (109) من الاتفاقية العامة التي قضت بأنه: «يَجُوزُ أَنْ يُحَاكَمَ أَيُّ شَخْصٍ يَعْمَلُ فِي الْبَثِّ

الْإِذَاعِيِّ غَيْرِ الْمَصْرَحِ بِهِ أَمَامَ مَحَاكِمِ :

(أ) دَوْلَةَ عِلْمِ السَّفِينَةِ؛

(ب) أَوْ دَوْلَةَ تَسْجِيلِ الْمُنْشَأَةِ؛

(ج) أَوْ الدَّوْلَةَ الَّتِي يَكُونُ الشَّخْصُ مِنْ رِعَايَاهَا؛

(د) أَوْ آيَةَ دَوْلَةٍ يُمَكِّنُ اسْتِقْبَالَ الْبَثِّ فِيهَا؛

(هـ) أَوْ آيَةَ دَوْلَةٍ يُشَكِّلُ هَذَا الْبَثُّ تَشْوِيشًا عَلَى اتِّصَالَاتِهَا اللَّاسَلِكِيَّةِ الْمَصْرَحِ بِهَا»

وعليه، فلا يحق للسفن الحربية لجميع هذه الدول أن تعتمد إلى ملاحقة هذه السفينة أو الشخص الذي يعمل في البث الإذاعي غير المصرح به إذا تمت هذه العملية في البحر الإقليمي لدولة ساحلية أو إذا دخلت السفينة إلى هذه المنطقة بعد أن تكون قد قامت بهذا العمل في أعالي البحار. فالإختصاص هنا مانع للدولة صاحبة البحر الإقليمي التي لها أن تصدر بحرها عندما يثبت لها أن سفينة حربية لدولة أخرى دخلت منطقة بحرها الإقليمي لملاحقة سفينة أجنبية مشتبه بها في أن لها ضلوعاً في

بثٌ إذاعي غير مصرح به حتى ولو كان ذلك البث قد شكل تشويشا على اتصالات الدولة صاحبة السفينة الحربية.

ونفس ما قيل بخصوص الأحكام السابقة ينطبق على ممارسة حق الزيارة الذي قررت أحكامه المادة (110) والتي تقضي بدورها بأنه « باستثناء الحالات التي تكون فيها أعمال التداخل مُستمدّة من سلطات تمنحها معاهدة، ليس لأي سفينة حربية تُصادف في أعالي البحار أية سفينة أجنبية من غير السفن التي تكون لها حصانة تامة وفقاً للمادتين 95 و 96 ما يبرر تفقد هذه السفينة ما لم تتوفّر أسباب معقولة للاشتباه في :

أ- أن السفينة تعمل في القرصنة؛

ب- أو أن السفينة تعمل في تجارة الرقيق؛

ج- أو أن السفينة تعمل في البث الإذاعي غير المصرح به ...

د- أو أن السفينة بدون جنسية ؛

هـ- أو أن السفينة، على الرغم من رفعها لعلم أجنبي أو رفضها إظهار علمها، هي في الواقع سفينة من نفس جنسية السفينة الحربية.»

وعلى هذا الأساس، فإن المادة (110) سألغة الذكر قد حددت نطاق أعمال حق الزيارة في الحالات التي نصت عليها في مختلف بنودها وقصرته على منطقة أعالي البحار، فلا يحق للسفينة الحربية إطلاقاً ممارسة ذلك داخل البحر الإقليمي لدولة ساحلية.

وما يعزز قولي هذا، ذلك الحكم الذي أورده المادة (111) والمتعلق بإعمال "المطاردة الحثيثة"

حيث تقضي هذه الأخيرة بأنه:

« 1- يجوز القيام بمطاردة سفينة أجنبية مطاردة حثيثة عندما يكون لدى السلطات المختصة للدولة الساحلية أسباب وجيهة للاعتقاد بأن السفينة انتهكت قوانين وأنظمة تلك الدولة. ويجب أن تبدأ هذه المطاردة عندما تكون السفينة الأجنبية أو أحد زوارقها داخل المياه الداخلية أو المياه الأخرى الإقليمية أو البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة للدولة القائمة بالمطاردة ، ولا يجوز مواصلة المطاردة خارج البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة إلا إذا كانت المطاردة لم تنقطع .. ». وترد في الفقرة الثالثة من ذات المادة بنصها على أن: «ينتهي حق المطاردة الحثيثة بمجرد دخول السفينة التي تجري مطاردتها البحر الإقليمي للدولة التي تنتمي إليها أو البحر الإقليمي لدولة أخرى».

ومفاد هذا النص الواضح الذي يحدد شروط إعمال حق المطاردة الحثيثة، أن هذه الأخيرة تنقطع بالضرورة ولا يمكن الإستمرار فيها بمجرد دخول السفينة المطاردة البحر الإقليمي لدولة علمها أو البحر الإقليمي لأية دولة ساحلية أخرى؛ ومعقول أن يكون مثل هذا الاستثناء، لأن مواصلة

مطاردة سفينة أجنبية خاصة ولو تمت بدايةً من البحر الإقليمي لدولة علم السفينة القائمة بالمطاردة سيؤدي إلى تقرير انعدام براءة مرور هذه الأخيرة إذا استمرت في البحر الإقليمي لدولة ساحلية أخرى، وهو الأمر الذي لن تستسيغه هذه الدولة الأخيرة ويجوز لها بالتالي أن تطلب من السفينة الحربية مغادرة بحرها الإقليمي على الفور، مما يترجم في النهاية تقرير نوع من الانسجام الخالص بين مختلف نصوص الاتفاقية العامة سواء ما تعلق منها بالمرور البريء أو بمختلف النصوص والأحكام ذات الصلة بممارسة الاختصاصات البوليسية والمطاردة الحثيثة والتي سقتها في الفقرات السابقة.

المبحث الثاني

حَقُّ اللُّجُوءِ عَلَى ظَهْرِ السَّفِينَةِ الْحَرَبِيَّةِ فِي الْمِيَاهِ الْإِقْلِيمِيَّةِ

وأرى تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين كالتالي:

المطلب الأول

الأحكام العامة لحق اللجوء إلى السفينة الحربية

لما كانت السفينة الحربية تعتبر جزءاً من القوات المسلحة لدولة علمها وتعبيراً عن أحد مظاهر سيادتها، وبالنظر إلى فكرة "الامتداد الإقليمي *L'exterritorialité*" التي تعتبر السفينة في ضوئها جزءاً من إقليم دولة علمها فلا تخضع لسيادة أو اختصاص أي دولة أخرى ولو كانت في موانئها أو في مياهها الإقليمية، فقد عرف القانون الدولي موضوعاً شائكاً له أثره الهام على مستوى العلاقات الدولية وهو المتمثل في ما إذا كان يمكن اعتبار السفينة الحربية كملجأ يلوذ به الهاربون من اختصاص الدولة الساحلية، وهذا عندما تكون هذه السفينة مرابطة في مياهها الإقليمية.

وحق الملجأ - بصفة عامة - من المبادئ المكرسة حالياً في القانون الدولي المعاصر بل هو من القواعد الآمرة فيه بالنظر إلى نص المادة (14) من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان الذي اعتمده الجمعية العامة في 10 ديسمبر 1948، حيث جاء في هذه المادة بأن: «1- لكل فرد الحق في أن يلجأ إلى بلاد أخرى أو يحاول الهرب من الاضطهاد .

2- لا ينتفع بهذا الحق في المحاكمات المستندة إلى الجرائم غير السياسية أو أفعال مخالفة لأغراض ومبادئ الأمم المتحدة».

وعلى هذا الأساس، يظهر أن المبدأ الذي أقرته المادة (14) سالفه الذكر والذي كان مستقراً قبلها، قد جعل الفقه الدولي يحاول تمديده حتى إلى السفن الحربية. ذلك أن الذي كان مستقراً في العرف والعمل الدوليين، فضلاً عن اللجوء إلى إقليم دولة أخرى، هو اللجوء إلى بعض المواقع والأماكن التابعة لدولة من الدول وتتمتع بحصانتها كما هي حال السفارات والقنصليات مثلاً، وهو

الأمر الذي أكدته القضاء الدولي في قضية اللجوء لعام 1950⁽¹⁾، ومن ثم، فإن الفقه قاس الأمر على فكرة الامتداد الإقليمي للسفينة الحربية ورأى إمكانية أن تشكل هذه الأخيرة ملجأً على غرار السفارات والقنصليات لما لها من حصانة كحصانة هذه الأخيرة.

ومن جهة ثانية، فإن المادة (14) من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان قد حسمت أوجه الخلاف الفقهي الذي تسلل إلى عمل الدول والمتعلق بوجود التفرقة بين لجوء المجرمين في جرائم عادية و بين لجوء السياسيين، ومن ثم فإن الخلاف الذي عرفه موضوع اللجوء بصفة عامة في شأن هذه التفرقة قد عُرِفَ أيضاً في مجال السفن الحربية.

ولعل أهم سند قانوني يعزز أوجه التفرقة بين لجوء المجرمين العاديين واللاجئين السياسيين، حين طلبت كولومبيا من المحكمة في قضية اللجوء لعام 1950 أن تحدد لها نوعية خطأ "دي لا توري" فيما إذا كان إجرامياً وعليها - بالتالي - تسليمه للسلطات المختصة في بلده، أو سياسياً ويكون لها بالتالي أيضاً، أن تمنحه اللجوء السياسي استناداً إلى قواعد العرف الدولي.

وعلى الرغم من أن المحكمة رفضت الإقرار لكولومبيا بحقها في منح اللجوء السياسي عندما اتضح لها عدم وجود قاعدة عرفية في هذا الجانب، حيث ذكرت بأن «كثرة الغموض والتناقضات والتقلبات.. بشكل لا يسمح بإفراز واستخراج قاعدة عرفية ثابتة وموحدة»⁽²⁾، إلا أن المحكمة لم تثر مسألة ما إذا كانت التفرقة بين " اللجويين " تعتبر من قواعد العرف الدولي من عدمه، وإنما أثارت فقط موضوع منح اللجوء السياسي فيما إذا كان معترفاً به كقاعدة من قواعد العرف الدولي لدول أمريكا اللاتينية .

وعلى هذا الأساس، فإن الفقه والعمل الدوليين إذ تناولا موضوع حق اللجوء إلى السفن الحربية قد فرّقوا بين نوعين من اللجوء : لجوء المجرمين العاديين واللاجئين السياسيين.

وقد جرى العمل الدولي على أن قائد السفينة الحربية يلتزم بتسليم من يلجأ إلى سفينته ويكون متهماً في جرائم عادية غير سياسية، كما له أيضاً ألا يقوم بإيوائه على ظهرها بل عليه إبعاده كلية عنها ولسلطات الدولة الساحلية أن ترصد له وتلقي عليه القبض⁽³⁾.

(1) وهي قضية اللجوء بين البيرو وكولومبيا، رفعت إلى محكمة العدل الدولية في 20 مارس عام 1950 وتتلخص وقائعها في أن قائد الثورة ضد حكومة البيرو المسمى "هايا دي لاتوري Haya de Latorre" فرّ إلى سفارة كولومبيا بالعاصمة ليما وحصل على حق اللجوء السياسي ورفضت البيرو الترخيص له بمغادرة إقليمها الأمر الذي دفع كولومبيا إلى رفع القضية أمام محكمة العدل الدولية. راجع وقائع القضية ومضمون حكم المحكمة في : د. محمد بو سلطان، مبادئ القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 63.

(2) د. محمد بو سلطان، المرجع السابق، ص 63.

(3) أنظر كلاً من : د. محمد المجذوب. القانون الدولي العام. منشورات الحلبي الحقوقية. بيروت، لبنان، 2002، ص 377، وكذا: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 112، وأيضاً: شارل روسو، المرجع السابق، ص 249.

وقد سار عدد من التشريعات على عدم جواز قبول التجاء المجرمين العاديين إلى السفن العامة. من ذلك، ما نصت عليه الفقرة الأولى من المادة (2805) من تعليمات ضباط البحرية البريطانية بخصوص عدم جواز قبول اللاجئين إلى السفن البريطانية إذا كان الغرض من التجائهم هو الإفلات من حكم قوانين دولة أجنبية ولو كانوا من الرعايا البريطانيين، وعلى نفس المنهج سارت تعليمات البحرية الأمريكية، كما قضت من جهتها أيضاً، المادة الأولى من اتفاقية هافانا المبرمة في أبريل 1928 بين الدول الأمريكية برفض السماح بالالتجاء إلى السفن العامة لأشخاص متهمين أو محكوم عليهم في جرائم عادية أو للفارين من الخدمة العسكرية البرية أو البحرية⁽¹⁾.

كما تناول معهد القانون الدولي هذا الموضوع في دورة ستوكهولم لعام 1928. بموجب المادة (21) من اللائحة الخاصة بنظام السفن وأطقمها أثناء وجودها في الموانئ الأجنبية في وقت السلم. وتقضي هذه المادة بأنه: « ليس لقائد السفينة الحربية أن يمنح الملجأ للمتهمين أو المحكوم عليهم في جرائم عادية أو للفارين من الخدمة في القوات البرية أو البحرية التابعة لدولة الإقليم أو للفارين من العمل على ظهر السفن الموجودة في نفس المياه الإقليمية. أما إذا قام بإيواء لاجئين سياسيين، فإن عليه في هذه الحالة التأكد من صحة تلك الصفة، وألا يبدو منح الملجأ من جانبه بمثابة تأييد لأحد أطراف النزاع في دولة الإقليم إضراراً بالطرف الآخر، كما أن عليه ألا يقوم بإنزال أولئك اللاجئين في بقعة أخرى من نفس الإقليم أو في مكان آخر قريب منه»⁽²⁾.

وما تُمكن ملاحظته في هذا الإطار، هو أن معظم التشريعات التي تعرضت لحظر منح حق اللجوء إلى المجرمين العاديين على ظهر السفن العامة لم تتعرض لجزاء مخالفة هذا الحظر ولم تشر إلى حق السلطات المحلية للدولة الساحلية التي هرب الجاني منها والتجأ إلى السفينة الأجنبية العامة المرابطة في موانئها أو في مياهها الإقليمية في حالة رفض تسليم المجرم اللاجئ إليها أو إذا لم يقم قائد السفينة بإقصائه عنها وبخاصة، إذا كان اللاجئ من المجرمين الخطرين. صحيح أنه من الجائز للدولة الساحلية أن تطلب مغادرة السفينة، ولها أيضاً أن ترفض قبول أي سفينة عامة من نفس الجنسية من دخول موانئها في المستقبل، ولكن هل يحق لها أن تتخذ الإجراءات اللازمة لوضع يدها على المجرم؟ وإلى أي مدى يصل ذلك في مواجهة السفينة الحربية أو العامة التي آوى إليها ذلك المجرم؟

ويبدو أن الفقه الدولي لم يستقر على رأي محدد في شأن هذا الموضوع وهذا بسبب اتجاههم الغالب إلى بحث مسألة اللجوء السياسي. ففي الوقت الذي يرى فيه "د. محمد المجذوب" عدم جواز التعرض للسفينة الحربية من قبل الدولة الساحلية في حالة عدم قيام قائد هذه السفينة بتسليم المجرم

(1) أنظر: د. زهير الزبيدي، المرجع السابق، ص 127.

(2) أنظر: د. برهان محمد توحيد أمر الله. النظرية العامة لحق الملجأ في القانون الدولي المعاصر. رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1988. ص 417.

العادي⁽¹⁾ وذهب أيضا إلى مذهبه "د. برهان أمر الله" الذي يرى بأنه « ليس لسلطات الدولة الساحلية سوى المطالبة باسترداده بالطرق الدبلوماسية..»، وهي « لا تملك حينئذ حيال تلك السفينة سوى مطالبتها بمغادرة مياهها الإقليمية»⁽²⁾، ذهب في مقابل ذلك "د. زهير الزبيدي" إلى « عدم التردد باتخاذ مثل هذا الإجراء وبخاصة إذا كان المتهم الذي التجأ إلى ظهر السفينة من المجرمين الخطرين»، وقد أورد في شأن ذلك جملة من الإجراءات التي تبدو سليمة ومعقولة: كإخطار الممثل الدبلوماسي للدولة التي تنتمي إليها تلك السفينة بجنسيته ويطلب إليه تسليم المجرم إلى سلطات الدولة الساحلية مع تأكيدها على حرص هذه الأخيرة على احترام حصانة السفينة العامة، فإذا لم يستجب الممثل الدبلوماسي وأصرَّ قائد السفينة، جاز للدولة الساحلية اقتحام السفينة بعد محاصرتها⁽³⁾.

وفي اعتقادي أن موضوع تسليم قائد السفينة العامة للمجرم العادي من القواعد المسلم بها في القانون الدولي، إذ يتعين على دولته التدخل لحمله على تسليم هذا المجرم في حالة رفض هذا القائد تسليمه؛ وإذا كان صحيحاً أن اقتحام السفينة العامة من قِبَل سلطات الدولة الساحلية يرتب مسؤولية هذه الأخيرة دولياً، فإنه من باب أولى أن تترتب ذات المسؤولية على دولة علم السفينة الحربية في حالة رفض قائد هذه السفينة تسليم المجرم العادي وعدم استجابة دولته كذلك. فإذا سلمنا بهذا الأمر، فإن النتيجة التي يمكن الخلوص إليها هي أنه يتعين إخطار الممثل الدبلوماسي لدولة قائد السفينة أولاً مع محاصرة هذه السفينة وعدم السماح لها بمغادرة الميناء، فإن كانت في المياه الإقليمية، فلا يمكن السماح لها بمغادرة هذه المياه بل يطلب إليها دخول الميناء الذي تحدده لها الدولة الساحلية. وفي الحالات التي لا تتلقى فيها الدولة الساحلية أي استجابة بالرغم من إخطار ممثلها الدبلوماسي، ففي اعتقادي، أن لا مناص من اقتحام السفينة في الوقت الذي لا تأبه فيه دولة علمها بنتائج المسؤولية الواقعة على عاتقها، ومن غير الممكن أيضاً، الاستمرار في محاصرة هذه السفينة واحترام أوضاع تتعدى الحدود المشروعة وتصل إلى مدى تعطيل الدولة الساحلية في معرض ممارستها لسلطانها الشرعي على أشخاص يعيشون بنظمها أو يُخلون بقوانينها، تمكيناً لهم من الإفلات من حكم القانون واستهتاراً بمصالح هذه الدولة وتعطيلاً للعدالة فيها.

هذا بالنسبة لحكم السفينة الحربية الأجنبية التي تأوي إليها مجرماً عادياً في المياه الإقليمية لدولة ساحلية، ومع ذلك فإن الوضع يختلف بالنسبة للاجئين السياسيين.

(1) د. محمد المنجوب، المرجع السابق، ص 377.

(2) د. برهان محمد توحيد أمر الله، المرجع السابق، ص 418.

(3) د. زهير الزبيدي، المرجع السابق، ص 128.

المطلب الثاني

حق اللجوء السياسي على ظهر السفينة الحربية

ذلك أن العمل الدولي قد استقر على السماح - وبدوافع إنسانية - بالتجاء الأشخاص الذين تجري ملاحقتهم لأسباب سياسية إلى السفن العامة المرابطة في المياه الإقليمية لدولة أجنبية بقصد حمايتهم في بعض الأحيان من اعتداء العامة والغرماء شريطة ألا يكون في مثل هذه الحماية أي تحدٍ لسلطان الدولة صاحبة الإقليم أو بقصد المعاونة على الإفلات من حكم القانون وذلك بعدم السعي وراء المتهم السياسي أو دعوته لغرض تأمين التجائه إلى السفينة. غير أنه إذا لجأ إليها من تلقاء نفسه وطلب من قائدها قبول التجائه، فليس حتماً أن يردّ طلبه أو أن يتم إقصاؤه خارج السفينة طالما كان مسالماً و لم يبدر منه أي نشاط ضار، كما لا يحق للدولة الساحلية افتتاح هذه السفينة وليس لها أيضاً أن تطلب تسليمه ولا طرد السفينة من مياهها الإقليمية بسبب قبولها إيواء هذا اللاجئ (1).

ويعتبر إيواء اللاجئ السياسي على ظهر السفن الحربية من المواضيع التي عرفها العمل الدولي الكلاسيكي إلى القدر الذي شكل معه قاعدة عرفية دولية مقبولة على النطاق العالمي (2)؛ كما أن بريطانيا « تعتبر استقبالها المطاردين سياسياً تقليداً درجت عليه، ومن ثم، فقد اعتبرت سفنها دائماً وفي كل مكان، الملاذ الآمن للتحجاء أي شخص من أي بلد وبصرف النظر عن اتجاهه السياسي متى سعى للاحتماء تحت لواء العلم البريطاني بسبب مسلكه أو معتقده السياسي، وتعتبر هذه القاعدة من القواعد المرعية التي يجب أن تلتزم بها السفن البريطانية » (3).

(1) أنظر: د. زهير الزبيدي، المرجع السابق، ص 129، وكذا: د. محمد المحذوب، المرجع السابق، ص 377، وانظر أيضاً:

Réné.J.Dupuy. «La mer sous compétence nationale». *Traité du nouveau droit de la mer. Op.Cit.*, p223.

(2) والحقيقة أن هذه القاعدة نشأت بخصوص السفن الحربية فقط أو على أبعد تقدير السفن العامة، وفي المقابل، فقد نشأت قاعدة عرفية دولية كذلك تقضي بعدم جواز الإعتداد بحق اللجوء السياسي على متن السفن التجارية الخاصة. وقد اتضح هذا المفهوم في حادثة إلقاء القبض على الوزير الإسباني " سوتيلو " Sotélo " عام 1840 حينما كان لاجئاً على ظهر السفينة الفرنسية الخاصة "Océan". أنظر:

Jean – Pierre Beurier. « Droit international de la mer ». *Op.Cit.*, P 91.

(3) وقد وردت هذه الفقرة في الإعلان الصادر رسمياً عن "بالمرستون Palmerston" وزير خارجيتها عام 1849، كما أنني أغتنم هذه الفرصة لأورد التعليق الذي أورده الدكتور مصطفى الحفناوي بخصوص ممارسات بريطانيا بشأن استخدامها لسفنها الحربية كملجأ للهاربين. وقد ورد تعليق د. الحفناوي في أسلوب مميز ورائع فضلت أن أدرجه كاملاً في هذا الهامش، حيث يقول: « وقد انفردت بريطانيا في تعليماتها البحرية بأمور لم نسمع بمثها في أية دولة بحرية أخرى ولا سند لها من القانون الدولي، وهي التعليمات التي تنص على ما يسمى بحماية الرعايا البريطانيين في الموانئ الأجنبية، وقد وردت بشأنها نصوص صريحة كمنص المادة (936) التي تتكلم عن مسؤولية رجال السلك السياسي والقنصلي البريطاني وكذا قادة السفن الحربية في تبادل المعونة لوقاية المحميات ومصالح التجارة البريطانية. والمادة (946) الخاصة بالمعونة التي تقدمها البحرية البريطانية للمحافظة على أرواح الرعايا البريطانيين.

ومثل هذا التقنين يؤدي إلى التدخل المسلح في شؤون البلاد الأخرى، كما حدث في ثورة "مادير"، وهي جزيرة من جزر الأطلنطي في سنة 1931، ... وفي هذه الثورة أنزلت بريطانيا قوات إلى البر وقبلت بسفنها الحربية اللاجئ من عملائها.

ومن أولى المبادرات التي سجلها التأريخ الدبلوماسي، ما تقرر بخصوص إبعاد البابا "بيوس التاسع Pius IX" عن روما في حدود عام 1848 متى أقدم الأدميرال البريطاني "سير وليام باركر" على إرسال سفينة حربية إلى مياه "سيفيتافشيا Civitavechia" الإيطالية لتأمين الملجأ إلى قداسته، وتكرر العمل من جانب الأسطول البريطاني على هذا المنوال⁽¹⁾.

وقد أدرجت بريطانيا هذا الحق في الفقرة الثانية من المادة (8805) من تعليمات البحرية "Admiralty" البريطانية التي تنص على أنه: «يجوز قبول التجاء الأشخاص الذين تجري ملاحقتهم لأسباب سياسية وتكون حياتهم عرضة لخطر محقق أثناء الاضطرابات السياسية والقلاقل الشعبية، وفي مثل هذه الحالات، يجب عدم اتصال من منحتهم السفينة حق الالتجاء بأنصارهم أو المواليين لهم خارجها، وعلى السفينة أن تنقلهم وفي أقرب فرصة تتاح لها إلى مكان يأمنون به.»⁽²⁾

ومن جهة ثانية، فإن هذا الحق مستقر ومكرس أكثر في العمل الدولي للدول الأمريكية بالنظر إلى ما شهدته هذه الأخيرة من موجة للانقلابات والثورات؛ وقد كانت وزارة البحرية الأمريكية تصدر تعليماتها إلى ضباط وقادة سفنها الحربية بشأن الملجأ السياسي على النحو الذي سارت عليه التعليمات البريطانية إلى أن نشبت الحرب الأهلية في الشيلي عام 1881، حيث اتضح الموقف

وأعجب من ذلك أن هذه التعليمات تشير أيضاً إلى تقديم المعونة بمعرفة السفن الحربية البريطانية لرعاية الدول الأجنبية، وتتستر بريطانيا دائماً بما تسميه الفضائل والأخلاق والإنسانية وقد يكون ذلك مقبولاً في بعض الحالات كحدوث زلزال وطلب النجدة من السفينة الحربية، ولكن ليس هذا كل ما تعنيه بريطانيا، وإنما لها مآرب أخرى يدل عليها تاريخها الاستعماري الطويل، والعجب أيضاً أنها تغطي نفسها بمقولة أنها لا تنزل قوات بحرية إلى البر لتقدم هذه المعونة إلا إذا طلبها الحاكم الشرعي، وإنا لن ننسى ضرب الإسكندرية في يوليو سنة 1882 ونزول القوات التي احتلت مصر من ناحية قناة السويس استجابة لطلب عميل اسمه محمد توفيق. وقد أشرنا لهذا لنستذكر ما يكتبه فقهاء القانون الدولي الانجليز من أمثال كولبس في هذه المسألة فالجريمة الدولية لا ينبغي أن تكون سابقة تتواتر فتخلق عرفاً يضيف عليها مشروعية، بل تظل جريمة في نظر القانون الدولي مهما أصابها التكرار، وإنا لندرج أن يفيد هؤلاء الفقهاء ويفهموا أن العصر الذي نعيش فيه يختلف عن القرن التاسع عشر وأن الغفلة التي جازت في الماضي لا تجوز الآن، ونعتقد أن بريطانيا وقد تبخرت أمراطورتها أن لها أن تظهر نفسها وتستغني عن أمثال النصوص التي أشرنا إليها، فهي لن تطبقها ولن تستفيد منها والشرح الذي يتبرع به الفقيه كولبس للنصوص المشار إليها، يدعو إلى السخرية». بتصرف عن: د. مصطفى الحفناوي، قانون البحار الدولي في زمن السلم، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، 1962، ص 262.

⁽¹⁾ وقد عمدت بريطانيا إلى منح اللجوء السياسي على ظهر سفنها الحربية في عدة مناسبات أذكر منها ما حصل عام 1922 حينما استقبلت السفينة الحربية البريطانية ملك اليونان "هلنس Hellens"، كما أنه وخلال الانقلاب الذي حدث في "ماديرا Madeira" عام 1931 واستمر لمدة قصيرة، كانت سفينة حربية بريطانية اسمها "لندن London" راسية في ميناء "Funchal"، ولما أخفق قائد الانقلاب الدكتور "بستانا Pestana" الصغير، منحت الملجأ له ولخمسة من أنصاره؛ كما التجأ أربعون آخرون إلى السفينة الحربية البريطانية "Curllew" التي كانت ترابط أيضاً في نفس المكان. أنظر: د. زهير الزبيدي، المرجع السابق، ص 132-133. وكانت سفن بريطانيا قد قامت بعمل مماثل مع ملكة اليونان عام 1862، كما أن سفينة حربية بريطانية تدعى "Bonaventure" قامت في حدود عام 1898 بنقل اللاجئ السياسي زعيم الحركة الثورية في الصين "TIEN-TSIN" من ميناء هونغ كونغ. أنظر أيضاً: د. مصطفى الحفناوي، المرجع السابق، ص 259.

⁽²⁾ د. زهير الزبيدي، المرجع السابق، ص 130.

الأمريكي من هذا الموضوع بعد أن تضمنت تعليمات البحرية العسكرية الأمريكية نص أن « تمنح سفن الولايات المتحدة الأمريكية الملحقاً -كلما قامت الحاجة - إلى مواطني الولايات المتحدة قبل غيرهم ثم إلى مواطني الدول الأخرى. بما فيهم اللاجئين السياسيين، وكلما دعت إلى ذلك الاعتبارات الإنسانية وما تسمح به الخدمة المخصصة لها هذه السفن شريطة عدم تشجيع أو دعوة أولئك اللاجئين للاحتواء بتلك السفن أو التدخل بصورة مباشرة أو غير مباشرة في الاضطرابات أو الحركات الثورية.»⁽¹⁾.

ومن جهتها، فقد عقدت دول أمريكا اللاتينية معاهدات بشأن منح اللجوء السياسي على ظهر السفن الحربية أذكر منها كلا من معاهدة منتيفيديو حول اللجوء السياسي المنعقدة في 4 أوت 1939، وقد كرست بدورها هذا المبدأ غير أنها استثنت السفن الحربية الموجودة بصفة مؤقتة لغرض الإصلاح داخل أحواض بناء السفن أو الترسانات أو الورش البحرية التابعة لدولة أجنبية، فهذه السفن التي تكون على هذه الوضعية، لا يجوز طلب اللجوء السياسي إليها. (المادة 9) .

كما استقر هذا الاستثناء أيضاً في المادة الأولى من اتفاقية كاراكاس لـ 28 مارس 1954 حول اللجوء السياسي⁽²⁾، في حين تعتبر معاهدة هافانا لـ 20 فيفري 1928 الخاصة بمنح الملحقاً أهم معاهدة بين البلدان الأمريكية تضمنت أحكاماً شائعة تسلت معظم قواعدها إلى عرف وسلوك الدول، وتقضي مادتها الثانية بأن:

« 1- يحترم منح اللجوء السياسي في السفن الحربية.. للمجرمين السياسيين إلى الحد الذي يكون مقبولاً فيها كحق أو على سبيل التسامح لاعتبارات إنسانية أو تمشياً مع العرف أو القوانين النافذة في بلد دولة السفينة.

2- لا يمنح اللجوء إلا في الحالات الملحة وللوقت اللازم لوضع اللاجئين في أمان بطريقة أخرى.»⁽³⁾.

والظاهر أن محكمة العدل الدولية، وفي حكمها الصادر في 20 مارس 1950 بخصوص حق اللجوء للمدعو " هايا دي لا توري Haya de Latorre "، تكون قد استلهمت نص المادة الأولى من معاهدة هافانا سالفة الذكر، حيث أنه مما جاء في حكمها هذا « إِنَّ مَنْحَ اللُّجُوءِ السِّيَاسِيِّ يَتَضَمَّنُ خُرُوجاً عَلَى قَاعِدَةِ السِّيَادَةِ الإِقْلِيمِيَّةِ وَأَنَّهُ يَجِبُ أَلَّا يُمْنَحَ إِلاَّ لَوْجُودِ اعْتِبَارَاتٍ إِنْسَانِيَّةٍ، كَمَا لَوْ خِيفَ

⁽¹⁾ المرجع السابق، ص 131. وللإشارة فإن تعليمة البحرية الأمريكية هذه مستوحاة تماماً من نص المادة (974) من تعليمات ضباط البحرية Admiralty البريطانية التي تقضي بعدم جواز قبول اللاجئين بسفنتهم إذا ما تبين أن غرضهم من اللجوء هو الفرار من قوانين بلد أجنبي يخضعون لها، وفي حالة الاضطرابات السياسية والقلاقل الشعبية، يجوز منح حق اللجوء إلى الأشخاص الذين يحاولون الفرار من خطر جسيم يهددهم. ومتى قبلتهم السفينة الحربية، فإنه يجب عليهم ألا يقوموا منها بأي اتصال بأعوامهم وأنصارهم، وعلى السفينة أن تنقلهم في أقرب وقت إلى جهة يصبحون فيها آمنين. أنظر: د. مصطفى الحفناوي، المرجع السابق، ص 260.

⁽²⁾ د. برهان محمد توحيد أمر الله، المرجع السابق، ص 418، الهامش.

⁽³⁾ د. زهير الزبيدي، المرجع السابق، ص 131.

عَلَى الْمُجْرِمِ السِّيَاسِيِّ مِنْ اعْتِدَاءٍ وَهَمَجِيَّةٍ بَعْضِ الْعَنَاصِرِ الْعَوَّغَائِيَّةِ مِنَ السُّكَّانِ هَذَا فَضْلاً عَنْ أَنَّهُ يَجِبُ أَلَّا يُفَسَّرَ مَنَحُ الْمَلْجَأِ بِحَيْثُ يَحُولُ دُونَ تَطْبِيقِ الْقَوَانِينِ أَوْ أَنْ يَكُونَ تَدْخُلًا فِي مَحَالٍ يَخْضَعُ لِاخْتِصَاصِ الدَّوْلَةِ الْإِقْلِيمِيَّةِ»⁽¹⁾.

وقد سبق لمعهد القانون الدولي أن تناول موضوع اللجوء السياسي على ظهر السفينة الحربية الأجنبية وهذا في دورة ستوكهولم لعام 1928، حيث قضت الفقرة الثانية من المادة (21) من اللائحة الخاصة بنظام السفن وأطقمها بأن قائد السفينة « إذا قام بإيواء لاجئين سياسيين فإن عليه في هذه الحالة التأكد من صحة تلك الصفة وألا يبدو منح الملجأ من جانبه بمثابة تأييد لأحد أطراف النزاع في دولة الإقليم إضراراً بالطرف الآخر، كما أن عليه ألا يقوم بإنزال أولئك اللاجئين في بقعة أخرى من نفس الإقليم أو في مكان آخر قريب منه»، وتستطرد المادة (23) من ذات اللائحة بالنص على أنه: «في حالة ما إذا رفض قائد السفينة الحربية الأجنبية تسليم الأشخاص الذين التجئوا إلى سفينة لسلطات دولة الإقليم، فإنه لا يجوز لهذه الدولة الأخيرة - بأي حال من الأحوال - استعمال القوة ضد تلك السفينة من أجل استرداد اللاجئين، كما لا يجوز لها القيام بأي إجراء من إجراءات البحث أو التفتيش من أجل نفس الغرض سالف الذكر.»⁽²⁾.

وتجدر الإشارة إلى أنه نظراً لوجود بعض أوجه الشبه بين الحصانات التي تتمتع بها كل من السفن الحربية والسفن العامة، فقد ذهبت قرارات معهد القانون الدولي الصادرة في دورة "Bath" سنة 1950 إلى اعتبار النوع الثاني من السفن مساوياً في الحكم للسفن الحربية من حيث صلاحيتها كمكان لمنح الملجأ⁽³⁾.

وعلى ضوء لائحة معهد قانون الدولي لعام 1928، وتتممةً لعرض رأي الفقه الذي يبدو أن المعهد قد حسم ما اعتراه من خلاف، فإن لبعض الفقهاء آراء مميزة تعرضت لبعض جوانب حق اللجوء السياسي على ظهر السفن الحربية الأجنبية. من ذلك، ما أورده الفقيه "أوبنهايم L.Oppenheim" الذي رأى بأن « التسليم في هذه الحالة يجب أن يتم عن طريق الاتصالات

⁽¹⁾ المرجع السابق، ص 131.

2)

Art 21(2): « S'il reçoit à son bord des réfugiés politiques, il faut que cette situation soit nettement établi, et qu'il les y admette dans des conditions telles que cet acte ne constitue pas de sa part un secours donné à l'une des parties en lutte, au préjudice de l'autre. Il ne peut débarquer ces réfugiés sur une autre partie du territoire de l'Etat dans les eaux duquel il les a reçus à son bord, ni si près de ce territoire qu'ils y puissent retourner sans difficulté.»

Art 23 : «Quelle que soit la situation des personnes qui se trouvent à bord d'un bâtiment militaire et alors même qu'elles y ont été reçues à tort, on ne peut, en aucun cas de refus du commandant de les livrer, recourir à la force pour assurer leur remise ou pour pratiquer, à cette fin, des visites ou perquisitions..». Gilbert Gidel. Op.Cit., p276.

⁽³⁾ د. برهان توحيد أمر الله، المرجع السابق، ص 418.

الدبلوماسية «، حتى ولو تعلق الأمر بمجرمين عاديين، أما " وايتمان *Whiteman* "، فهي ترى بأن «اللجوء السياسي على ظهر السفن العامة غير محبذ بمقتضى قواعد القانون الدولي العام»، في حين رأى " كوبت *P. Cobbett* " وجوب «أن يقتصر قبول اللجوء إلى السفن العامة على الحالات التي لا يكون في مقدور السلطات المحلية حماية من يلجأ إلى هذه السفن»⁽¹⁾، ويرى " هال " ومعه " وستليك " أن العرف يقبل لجوء المجرمين السياسيين إلى السفينة الحربية واعتصامهم فيها بشرط أن يمتنعوا عن أي نشاط ضار، ويقول " هال " في هذا السياق أنه: «لا ينبغي البحث عن المجرم السياسي أو استضافته ولكن إذا صعد إلى ظهر السفينة وطلب اللجوء إليها، فليس حتماً أن يرد طلبه، وطالما كان مسالماً، لا يجوز لحكومة البلد الذي فر منه أن تطلب تسليمه، أو طرده من السفينة بعد أن قبلته»⁽²⁾.

وثمة موضوع آخر يقترب من اللجوء السياسي في حكمه ونتائجه ألا وهو قبول الأرقاء الفارين من الرق.

ومع أن الرق قد انتهى وولّى عهده تقريبا ولم تعد لهذه المسألة أهمية عملية⁽³⁾، إلا أن بعض أسواق التخاسة ما يزال موجوداً في بعض جهات العالم، ولا تزال بعض التشريعات تنص عليه كما هي حال تعليمات البحرية البريطانية التي تقضي بمنح قائد السفينة الحربية سلطة قبول الأرقاء اللاجئين الفارين من الرق، كما حوّلت له سلطة رفض أي طلب تقدمه إليه سلطات الدولة الساحلية بتسليم هؤلاء الرقيق حتى ولو كان ذلك في مياهها الإقليمية أو في موانئها⁽⁴⁾.

وقد أوردت الاتفاقية العامة لعام 1982 حكماً صريحاً في مجال الرقيق غير قابل للنقاش ضمّنته مادتها (99) التي نصت على أن: «تتخذ كل دولة تدابير فعّالة لمنع ومُعاقبة نقل الرقيق في السفن المأذون لها برفع علمها ولمنع الاستخدام غير المشروع لعلمها في هذا الغرض»، وأضافت هذه المادة أيضاً أن «أي عبء يلجأ على ظهر أية سفينة، أيّاً كان علمها، يُصبح حراً بحكم الواقع».

⁽¹⁾ أنظر: د. زهير الزبيدي، المرجع السابق، ص 126 و 133، الهامش .

⁽²⁾ أنظر: د. برهان محمد توحيد أمر الله، المرجع السابق، ص 259.

⁽³⁾ وهذا بالنظر للعدد الكبير من المعاهدات التي حظرت مثل صك بروكسيل لعام 1890، ومعاهدة سان جرمان لعام 1919، واتفاقية 25 سبتمبر 1926، والاتفاقية الإضافية لـ 7 سبتمبر 1956. أنظر كلا من: د. محمد المجذوب، المرجع السابق، ص 179، وأيضاً:

Tullio Treves. «La navigation». Op.Cit., p703.

⁽⁴⁾ د. مصطفى الحفناوي، المرجع السابق، ص 261.

وعلى هذا الأساس، فإن حظر الرقيق يعد مسألة محسومة، كما أن لجوء المسترقق إلى ظهر السفينة هو "حق طبيعي" فلا يحق لأي دولة أن تطالب بتسليمه حتى ولو تم ذلك في موانئها أو مياهها الإقليمية⁽¹⁾.

ومن جهة ثانية، وتطبيقاً للمبدأ القائل بأن ممارسة الاختصاصات الجزائية هو التعبير الأعلى للسلطة العامة للدولة، فإنه يحظر على السفن الحربية الأجنبية الرأسيّة في موانئ الدولة الساحلية أو المارة مروراً بريئاً عبر بحرها الإقليمي أن تنفذ عقوبة الإعدام على ظهرها. ولا يمكن التحدث هنا -فيما لو حدث ذلك - عن حصانة هذه السفن، إذ ما من شك أن تدخّل الدولة الساحلية سيكون أكيداً، على الأقل لحمل هذه السفينة الحربية على المغادرة الفورية لبحرها الإقليمي.

ويسير عدد من الدول على تضمين تشريعاتها مثل هذا الحكم أو حكم قريب منه على الأقل؛ ويمكنني أن آخذ الجزائر كمثال عن هذه الحالة حيث يقضي المرسوم الصادر عن وزارة الدفاع الوطني رقم 194-72 المؤرخ في 5 أكتوبر 1972 المتعلق بدخول وإقامة السفن الحربية إلى الموانئ والمياه الإقليمية الجزائرية في المادة (48) منه بأنه لا يجوز تنفيذ الحكم بالإعدام على متن السفينة الحربية التابعة لدولة محاربة إذا كانت الجزائر في حالة حياد.

⁽¹⁾ وللإشارة فإن الجزائر قد انضمت بموجب المرسوم رقم 63-340 المؤرخ في 1963/09/11 إلى الاتفاقيات المتعلقة بحظر الرق. راجع في هذا الموضوع : Abdelwahab Beckechi. Op. Cit., p140.

أ خاتمة الفصل الثاني:

وختاماً لهذا الفصل، يمكنني القول بأن السفينة الحربية، وإن كان قد سبق القول بتمتعها بحصانة سيادية تجعلها بمنأى عن اختصاص الدولة الساحلية، فإنها في المقابل لا يجوز لها أن تعتمد إلى ممارسة أي مظهر من مظاهر سيادة دولة علمها كالأنشطة العسكرية والمناورات بالأسلحة في حالة مرورها مرورا بريئا بالبحر الإقليمي للدولة الساحلية مما يجعلها في حالة عدوان يحق لهذه الأخيرة أن تتدخل لمواجهةها من بعد أن تقرر انعدام براءة مرورها.

كذلك الحال بالنسبة لأعمال البوليس التي تعتمد إليها عادة السفن الحربية في أعالي البحار إعمالاً لحق الزيارة للتأكد من أن السفينة الأجنبية الخاصة ليست سفينة قرصنة أو تقوم في الاتجار غير المشروع في المخدرات أو تقوم بعمليات بث إذاعي غير مصرح به..، إن مثل هذه الحالات لا يمكن تتبعها من قبل السفينة الحربية إذا تمت في البحر الإقليمي للدولة الساحلية، بحيث يحق لهذه الأخيرة أن تصادر بحرها الإقليمي، وأن تعتمد إلى طرد السفينة الحربية منه مع تحميل دولة علمها مسؤولية ذلك.

ومع ذلك، فإن السفينة الحربية يمكن أن تكون كملجأ يلوذ به الفارّون ولكن في الجرائم السياسية فقط، أما بالنسبة للجرائم العادية، فلا يجوز لها ذلك. وفي جميع الحالات، لا تملك الدولة الساحلية في مواجهة هذا النوع من السفن أي إجراء سوى تحميل دولة علمها مسؤولية ما يترتب عن ذلك من آثار.

١٤ خاتمة الباب الأول:

وكخاتمة لهذا الباب، يمكن القول بأن السفن العامة والسفن الحربية منها على وجه الخصوص لا يمكنها أن تخضع لأي وجه من وجوه الإختصاص عليها من قبل الدولة الساحلية إلا في حالة تهديد بالقوة لهذه الأخيرة التي تتدخل في مواجهتها طبقاً لمبدأ الدفاع الشرعي. وفي مقابل هذه الحصانة السيادية فإنه يتعين على هذه السفن ألا تقوم أثناء مرورها بالبحر الإقليمي لهذه الدولة بأي مظهر من مظاهر ممارسة الأنشطة العسكرية أو التدخل، وليس لها أيضاً أن تعتمد إلى ممارسة أعمال البوليس المجاز لها في أعالي البحار فتمارسه على منطقة البحر الإقليمي بنفس الحرية والكيفية إعمالاً بحق الزيارة، ولا أن تأوي إليها فارين من العدالة في جرائم عادية، أما بالنسبة لحق اللجوء السياسي، فيبقى هو الآخر مظهراً من مظاهر سيادة دولة علمها تمارسه ببعض التحفظات والشروط.

أَبَابُ الثَّانِي

الْوَضْعُ الْقَانُونِي لِلسُّفْنِ

الْأَجْنَبِيَّةِ الْخَاصَّةِ فِي

مُؤَاجَهَةِ إِخْتِصَاصِ الدَّوْلَةِ

السَّاحِلِيَّةِ فِي بَحْرِهَا

الإِقْلِيمِي

الباب الثاني

الوضع القانوني للسفن الأجنبية الخاصة

في مواجهة اختصاص الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي

M

إذا كانت قد سبقت الإشارة إلى أن السفينة الأجنبية العامة تتمتع بحصانة سيادية تجعلها -كقاعدة عامة- غير قابلة للخضوع لاختصاص الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي، فإن الأمر مختلف بالنسبة للسفن الأجنبية الخاصة إذ لا تستفيد من تلك الحصانة المقررة للسفن العامة، وهو ما يجعلها عرضة لاختصاص الدولة الساحلية التي تتولى بموجب تشريعها الداخلية النظر في ما يقع على ظهرها من وقائع وجرائم، وهذا عند تواجدها في مياهها الإقليمية.

والسفن الخاصة هي السفن المملوكة والمستغلة من طرف أشخاص طبيعيين أو اعتباريين ينتمون إلى القانون الخاص. ويلحق بها أيضاً، تلك السفن التي تملكها الدولة وتستغلها لأغراض تجارية، وقد رأينا كيف أن اتفاقية بروكسيل لـ 10 أبريل 1926 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بحصانة سفن الدولة قد استثنتها في مادتها الثالثة صراحة، كما تجنبتها المادة (9) من اتفاقية جنيف لأعمال البحار لعام 1958 عن قصد، ولم تدرجها الاتفاقية العامة لعام 1982 في جملة النصوص القانونية القاضية بحصانة السفن العامة مثل المادة (31)، (32)، والمادة (236) منها.

ويشير بدوره موضوع الاختصاص على السفن الأجنبية الخاصة عند تواجدها في المياه الإقليمية للدولة الساحلية أو في موانئها نوعين من الاختصاص: اختصاص جزائي وآخر مدني، وهي تفرقة دأبت على انتهاجها جل النظم القانونية عند بحثها لموضوع الاختصاص، وكان من نتائجها أن أدت إلى اختلافات بينها بالنظر إلى مقتضيات ومصالح كل دولة من جهة، وإلى تنازع حقيقي وتجاذب في الاختصاص بين الدولة الساحلية ودولة علم السفينة، الأمر الذي أدى - في نهاية المطاف - إلى أن يحظى هذا الموضوع بعناية القانون الدولي الذي أفرد له أحكاماً وقواعد دولية كان الهدف منها توحيد الرؤية وتقريب وجهات النظر في موضوع الاختصاص بما يكفل دحر المنازعات الناجمة عنه.

وإذا كان موضوع الاختصاص بشقيه الجزائي والمدني قد أولته قواعد القانون الدولي مراعاة خاصة وحددت مجال اختصاص كل من الدولة الساحلية ودولة علم السفينة، فإن ثمة مواضيع أخرى متشعبة ومبعثرة في جملة من الأحكام ذات الصلة بقواعد القانون الدولي العام، وهي بالرغم من عدم اعتبارها من قواعد قانون البحار، إلا أن ورودها في العلاقة المزدوجة بين السفينة والدولة الساحلية من شأنه أن يعيد طرح موضوع الاختصاص من جديد. إنها تلك الأحكام المدرجة ضمن نطاق القانون

الدولي الاجتماعي وتقضي بعالمية الاختصاص وشموليته ولها صلة بعدد من الجرائم الدولية كالقرصنة أو الاتجار في المخدرات أو تزييف العملة وغيرها من المواضيع التي يثيرها القانون الدولي الاجتماعي. وعلى ضوء ما سبق ، فإنني أرى استعراض هذا الباب تبعاً للعناصر التي تشكل محتواه، وتبعاً أيضاً للترتيب الذي أشرت إليه آنفاً، ويكون ذلك وفقاً لما يلي :

S الفصل الأول g

مركز السفينة الأجنبية الخاصة في مواجهة الاختصاص

الجزائي والمدني للدولة الساحلية في بحرها الإقليمي

وتبعاً للعناصر التي يشتمل عليها عنوان هذا الفصل، أرى تقسيمه إلى المباحث التالية:

المبحث الأول

مركز السفينة الأجنبية الخاصة في مواجهة الاختصاص الجزائي

للدولة الساحلية في بحرها الإقليمي

ما من شك في أن السفينة الأجنبية الخاصة - إذ تكون في المياه الإقليمية لدولة ساحلية - تكون خاضعة لاختصاصها الجزائي على الأقل في تلك الجرائم التي يمتد أثرها إلى هذه الدولة. ومع ذلك، فإن ثمة عدداً من المسائل الهامة التي أثارها الفقه وكان لها نصيب في العمل الدولي. وتمثل هذه المسائل في أن العمل الدولي لم يكن يفرق - إلا بعد عدد من السوابق القضائية - بين ما يحدث في المياه الداخلية أو الموانئ من جرائم مرتكبة على ظهر السفن أو على اليابسة من قبل رجال الطاقم وبين ما يقع على ظهر هذه السفن أثناء تواجدها في البحر الإقليمي. وبعد التفرقة بين هاتين المنطقتين والوقوف على طبيعتهما القانونية، إتضح أن الدولة الساحلية لا تمارس على بحرها الإقليمي ما تمارسه على مياهها الداخلية من صلاحيات واختصاصات أذكر من بينها، أن الدولة تملك أن ترفض دخول السفن الأجنبية إلى موانئها ومياهها الداخلية ولا توجد أية قاعدة دولية ولا سابقة من السوابق القضائية تجعل من منح الدخول إلى المياه الداخلية حقاً مقررراً للسفن الأجنبية هذا بالرغم من سعي الفقه الدولي الدؤوب نحو إيجاد مثل هذا الحق بالاعتماد على بعض السوابق القضائية أو بعض المعاهدات الدولية⁽¹⁾. في حين، فإن الدولة الساحلية - وكما رأينا فيما سبق - لا تملك أن تمنع

⁽¹⁾ وقد سبقت الإشارة إلى موضوع حق السفن الأجنبية في الدخول إلى المياه الداخلية وتم أيضاً عرض جملة من المعاهدات والسوابق القضائية. راجع هوامش الصفحات 645-647 من هذه الأطروحة.

السفن الأجنبية بما فيها الحربية والنوعية من ممارسة المرور خلال بحرها الإقليمي إذا لم يكن ينطوي هذا المرور على أي نشاط من النشاطات التي حصرتها المادة (19) من الاتفاقية العامة وتؤدي إلى انتفاء طابع " البراءة " عن مرور هذه السفن. وقد رأينا كيف أن المادة (25) من الاتفاقية العامة تضمنت صراحة حكم عدم جواز غلق منطقة البحر الإقليمي، فإن حدث ذلك لأسباب وجيهة، فقد قيدت هذه المادة حكم الإغلاق هذا بجملة من الشروط، حيث قضت المادة (25) بأنه : « 3- للدَّوْلَةُ السَّاحِلِيَّةُ أَنْ تُوقِفَ مُوقِفًا، دُونَ تَمْيِيزِ قَانُونًا أَوْ فِعْلًا بَيْنَ السُّفُنِ الْأَجْنَبِيَّةِ، الْعَمَلِ بِالْمُرُورِ الْبَرِيِّ لِّلْسُّفُنِ الْأَجْنَبِيَّةِ فِي قِطَاعَاتٍ مُّحَدَّدَةٍ مِنْ بَحْرِهَا الْإِقْلِيمِيِّ إِذَا كَانَ هَذَا الْإِقْفَافُ ضَرْورِيًّا لِحِمَايَةِ أَمْنِ تِلْكَ الدَّوْلَةِ، بِمَا فِي ذَلِكَ الْمُنَاوِرَاتِ بِالْأَسْلِحَةِ. وَلَا يَبْدَأُ نَفَاذُ هَذَا الْإِقْفَافِ إِلَّا بَعْدَ أَنْ يُعْلَنَ عَنْهُ الْإِعْلَانُ الْوَاجِبُ ».

وعلى هذا الأساس، يمكن القول بأن اختلاف طبيعة البحر الإقليمي عن المياه الداخلية قد أثر بدوره على طبيعة ما تمارسه الدولة الساحلية من اختصاصات وصلاحيات على هاتين المنطقتين، وقد امتد هذا التأثير حتى إلى مجال الاختصاص القانوني على السفن الأجنبية الخاصة. ومن جهة ثانية، فإن موضوع الاختصاص في البحر الإقليمي قد يتأثر أيضا باتجاه مرور السفينة الخاصة الأجنبية. ذلك أن وضع هذه الأخيرة إذا كانت مارة فقط خلال البحر الإقليمي مروراً بريئاً يختلف عنه فيما لو كانت هذه السفينة متجهة نحو المياه الداخلية أو مغادرة لها. و لهذه الأسباب، فإن بحث موضوع الاختصاص في البحر الإقليمي يتطلب بالضرورة تسليط الضوء على هذا الموضوع بالنسبة للمياه الداخلية.

المطلب الأول

الإختصاص القانوني في المياه الداخلية وتأثيره على

فكرة الإختصاص في البحر الإقليمي

لقد أثير موضوع الاختصاص القانوني في جانبه الجزائي على السفن الأجنبية الخاصة في عدد من القضايا التي شهدها القرن (19)، والتي بدا فيها واضحاً الخلط بين الاختصاص في المنطقتين : الداخلية والإقليمية، والسبب راجع إلى أن منطقة البحر الإقليمي لم تكن معالمها قد اتضحت بالصورة التي أحلتها اتفاقية جنيف لعام 1958 ومن بعدها الاتفاقية العامة لعام 1982، بل بالعكس، أن هذه القضايا ساهمت بدورها - وإلى حد بعيد - في بلورة مفهوم البحر الإقليمي ككل، وفي وجوب التفرقة بينه وبين المياه الداخلية لا سيما في مجال طبيعتهما القانونية.

ولقد كانت القاعدة العامة المستقرة في العرف والعمل الدوليين تقضي باختصاص الدولة الساحلية في جميع الوقائع التي يمكن أن ترد على السفينة الأجنبية الخاصة أو تقع على ظهرها أثناء تواجدها في مياهها الداخلية. ومع ذلك، فإن العمل الدولي نزع إلى أن تدخل الدولة الساحلية يكون فقط في الوقائع التي تمس مصالحها أو في حالة ما إذا كانت هذه الدولة في وضع يمكنها من تحقيق العدالة أفضل من أي دولة أخرى⁽¹⁾.

ويشكل خضوع السفينة الأجنبية الخاصة للاختصاص القانوني للدولة الساحلية في هذه الحالة كونها لا تستفيد من أي درجة من درجات الحصانة المفترضة، وتبقى إذن، خاضعة لقوانين الدولة الساحلية ولقضائها. وقد أيد الاجتهاد الفرنسي هذا المبدأ خلال الحرب الأهلية الإسبانية فيما بين عامي 1936 و1939 حيث أشار إلى أن : « الإفادة من الحصانة لا تتناول السفن التجارية الأجنبية العائدة لأشخاص القانون الخاص، والرأسية في المياه الإقليمية أو الداخلية. فهي تخضع لسيادة الدولة الساحلية، وبالتالي لقوانينها ولقضائها. »⁽²⁾.

ومن جهة ثانية، فإن الفقه الدولي ومن بعده العمل الدولي قد تأثرا إلى حد بعيد بتلك السوابق القضائية التي ظهرت مع بداية القرن (19) والتي حاول الفقه الدولي بدوره أن ينسج حولها

⁽¹⁾ أنظر كلاً من: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 110 و: Abdelwahab Beckechi. Op.Cit., p 45

⁽²⁾

«Le bénéfice de l'exterritorialité ne protège pas les navires de commerce étrangers appartenant à des personnes de droit privé et mouillant dans les eaux territoriales ou intérieures. Ils se trouvent alors soumis à la souveraineté de l'Etat riverain et par conséquent à sa compétence législative ou juridictionnelle.»

أنظر. شارل روسو، المرجع السابق، ص 250.

نظريات ومذاهب مختلفة إلى أن استقر به المطاف على إقرار مذهبين رئيسيين أخذت الدول بانتهاج أحدهما في معرض ممارستها لموضوع الإختصاص. ويمكن أن أستعرض هذين المذهبين في الآتي :

الفَرْعُ الأوَّلُ

الإِخْتِصَاصُ القَانُونِي وَفَقاً لِمَذْهَبِ البَرِيْطَانِي

وهو المذهب الذي اتجه إلى إقرار الإختصاص المطلق لدولة الميناء بالنسبة لجميع الوقائع التي تحدث على ظهر السفينة الأجنبية الخاصة المتواجدة بالميناء أو المياه الداخلية، والذي لقي تطبيقه التام في بريطانيا ل يتم بعد ذلك تطبيقه من قبل بعض الدول حتى حرت تسميته بالمذهب الإنجليزي. ويمكن تبين موقف المذهب الإنجليزي من وقائع الحادث الدبلوماسي لعام 1844 والذي تلخصت وقائعه في أن بحاراً ينتمي إلى طاقم سفينة إنجليزية قتل بحاراً آخر ينتمي إلى نفس الطاقم وهذا في المياه الروسية أين ألقى عليه القبض من طرف سلطات هذه الأخيرة. وقبل محاكمته، اقترحت الحكومة الروسية إطلاق سراحه على أساس معاملة بالمثل مستقبلاً فيما لو وقع حادث مماثل في سفينة روسية راسية في المياه الداخلية البريطانية، غير أن الحكومة البريطانية لم تقبل بهذا الاقتراح، فتمت محاكمة هذا البحار من طرف القضاء الروسي.

وبعد هذا الحادث، تبين التشريع البريطاني المبدأ الذي يقضي بإطلاقية اختصاص السلطات المحلية البريطانية على جميع السفن الأجنبية الخاصة المتواجدة في مياهها الداخلية ما لم يمكن هناك اتفاق يقضي بخلاف ذلك، ل يتم بعد ذلك تجسيده في "قانون الملاحة البحرية Merchant Shipping Act" لعام 1854 الذي يقضي بأنه في حالة إلحاق أي ضرر، وفي أي منطقة من العالم بالامتلاكات البريطانية من طرف أية سفينة أجنبية تجارية، وفي أي وقت يمكن تواجدها في أي ميناء أو نهر بريطاني أو في حدود (3) أميال، فإنه يمكن للقاضي البريطاني أن يأمر بحجز هذه السفينة ومتابعتها قضائياً، كما يجوز للمختصين في الميناء (جمارك وضباط...) أن يوقفوا هذه السفينة بغرض منعها من الهرب قبل أن تخضع للقضاء البريطاني (1).

1)

« Whenever any injury has, in any part of the world, been caused to any property belonging to her majesty or to any of her majesty's subjects by any foreign ship, if at any time thereafter such ship is found in any port or river of the untied kingdom or within three miles of the coast thereof, the judge of the appropriate British court may have the ship detained pending suit. Naval, customs or consular officers are authorized to detain such vessel in order to prevent the escape from the jurisdiction before an application to the court can be made ». *The act of 1854. Voir: Saad eddine semmar. «The Right of entry into Maritime Ports». Op.Cit., p88.*

ومنذ صدور "قانون الملاحة البحرية *Merchant Shipping Act*" البريطاني عام 1854، أخذت المحاكم البريطانية تتعامل مع مبدأ الاختصاص الشامل والمطلق على جميع الوقائع التي ترتكب على ظهر السفن الأجنبية الخاصة.⁽¹⁾ وقد تضمنت التعليمات التي أصدرتها الحكومة البريطانية إلى ضباط سفنها في الموانئ الأجنبية لعام 1907 "*General Instructions for H.M Consular Officers*" التنبيه إلى أن حكومة بريطانيا تقبل معاملة سفنها التجارية حال وجودها في الموانئ الأجنبية بنفس الكيفية وطبقاً للمبدأ سالف الذكر. ومما جاء في هذه التعليمات أيضاً، أنه «عندما تتواجد السفن التجارية البريطانية في ميناء أجنبي تكون خاضعة للقوانين المعمول بها في ذلك الميناء. ولا يمكن لأي شخص يبحث عن ملجأ على متن هذه السفن بغرض الهروب من القوانين المحلية أن يحظى بحماية ضد تطبيق هذه القوانين. إن السفينة لا يمكنها أن تكون ملجأ لأي شخص، وسواء كان من أفراد الطاقم أم من غيرهم، يكون محل متابعة من قبل هذه القوانين ويودع الحبس»⁽²⁾.

وبالفعل، فقد سار القضاء البريطاني على هذا المبدأ، وتعتبر أشهر قضية يمكن سياقها في هذا المجال هي قضية "*Regina V. Leslie*"، حيث اعترفت المحكمة بخضوع السفينة الإنجليزية الخاصة كقاعدة عامة لقانون الدولة التي ترابط في مياهها، غير أنها بررت اختصاصها حين اعتبرت تصرف "*Leslie*" قائد هذه السفينة جريمة وقعت بعد مغادرة السفينة المياه الإقليمية الشيلية، إذ على فرض أن إبعاد المواطنين الشيليين يعتبر مشروعاً بمقتضى القانون الشيلي، ويكون عمل "*Leslie*" هو الآخر مشروعاً باعتباره يخضع لأحكام ذلك القانون عند وجود السفينة الإنجليزية في المياه الشيلية، فهو ليس كذلك عند وجود السفينة في أعالي البحار أين تخضع لاختصاص القانون والقضاء البريطانيين⁽³⁾.

(1) د. زهير الزبيدي، المرجع السابق، ص 173.

2)

«Les navires de commerce britanniques, lorsqu'ils sont dans un port étranger, sont soumis aux lois en vigueur dans ce port. Aucune personne cherchant un refuge à bord de ces navires, dans le but d'échapper aux lois locales, ne peut être protégées contre l'action de ces lois. Le navire ne constitue un lieu de refuge (affords no harbour) pour aucune personne, qu'elle fasse ou non partie de l'équipage, susceptible d'être appréhendée en vertu de la loi pour être mise en prison.» *Gilbert Gidel. Tome II. Op.Cit.,p179*

(3) وتتلخص وقائع هذه القضية في أن قائد السفينة البريطانية "*Lousia Bragiton*" الكابتن "*Leslie*" قد اتفق مع الحكومة الشيلية على أن يقوم بنقل بعض السجناء السياسيين الذين قررت الحكومة الشيلية إبعادهم من ميناء "*Valparaso*" إلى ميناء "ليفربول" وقد تم نقلهم على خلاف رغبتهم. وكان المبعدون يطالبون بإنزالهم من السفينة عند كل ميناء ترسو فيه هذه الأحيرة، ومع ذلك فقد أصر قائدها على تنفيذ عقده مع الحكومة الشيلية. وبعد وصولهم إلى بريطانيا، تقدم السجناء بشكوى ضد الكابتن "*Leslie*" مدعين بحجزهم في أعالي البحار بدون وجه حق. وقد قضت فعلاً المحكمة البريطانية المختصة بإدانة قائد السفينة، ومما جاء في حيثيات الإدانة «أن الجريمة تكون قد ارتكبت من قبل قائد السفينة بعد أن غادرت المياه الشيلية وفي هذه الحالة تعتبر السفينة وقائدها خاضعين للقوانين الإنجليزية». أنظر: د. زهير الزبيدي، المرجع السابق، ص 175.

وإضافة إلى ما سبق، فإن هناك مبدأً آخرَ يندرج ضمن المذهب البريطاني وهو المبدأ المتمثل في أن اختصاص قضاء الميناء الأجنبي بالفصل في الجرائم التي تقع على ظهر سفينة تجارية بريطانية أثناء وجودها في مياهه لا ينفى اختصاص المحاكم البريطانية كذلك إذا تصدت للفصل في هذه الجرائم التي ترتكب على سفنها التجارية وبغض النظر عن جنسية المتهم. وقد حدث في قضية "Reg.V.Carr" أن حوكم أجنبي بتهمة سرقة أوراق مالية من سفينة تجارية بريطانية كانت ترابط في ميناء "روتتردام" بهولندا؛ وذكرت المحكمة البريطانية التي أدانت المتهم في تقرير اختصاصها أنه « لا ينبغي التفرقة بين أن يكون المتهم من أفراد الطاقم وبين أن يكون من المسافرين، وما دام القانون البريطاني يحمي الموجودين على ظهر السفينة من أي أذى يتعرضون له، فإنه يقابل ذلك التزامهم بالتزول إلى حكمه » (1).

ويلاحظ أن القانون البريطاني يخول للقضاء البريطاني سلطات أوسع بالنسبة للسفن التي تتواجد في المياه البريطانية وتكون سفناً تجارية أجنبية، ويتناول هذا الاختصاص المركز القانوني للسفينة الأجنبية من مختلف الوجوه إلى درجة إنكار غيره من القوانين الأجنبية. ومن بين الأمثلة عن ذلك، ما حدث عام 1927 حين قضت محكمة انجليزية في حكم مستأنف بعدم نفاذ قانون سوفيائي بنقل ملكية السفينة "جوبيتر Jupiter" إلى الدولة، وبررت المحكمة حكمها ذلك، بأن السفينة لم تكن موجودة وقت صدور القانون في المياه الإقليمية الروسية بل كانت ترابط في المياه البريطانية. ونفس الحكم أيضاً ذهبت إليه محكمة "Court of Session" باسكتلندا في جويلية 1937 بخصوص السفينة الإسبانية "El-Condado"، حيث ذهبت المحكمة إلى أن القانون الإسباني الذي قضى بالاستيلاء على السفينة المذكورة لا ينتج آثاره القانونية بالنسبة لهذه السفينة لأنها كانت وقت صدوره ترابط في المياه الإقليمية البريطانية (2).

ومع ذلك، فإن القضاء البريطاني قد خفف من إطلاق هذا المبدأ كثيراً خصوصاً فيما يتعلق بالنظام الداخلي للسفينة والعلاقات الداخلية بين أفراد الطاقم التي استبعدت من نطاق تطبيق اختصاصه القانوني. وقد ظهرت وجهة نظر بريطانيا في هذا الخصوص، ضمن أجابتها عن الأسئلة التي بعثت بها لجنة الخبراء التي كانت تعد لمؤتمر تقنين القانون الدولي في لاهاي عام 1930، حيث ذكرت الحكومة البريطانية بأن « النظام المتبع في بريطانيا يتخلص في أن الدولة التي ترسو في موانئها سفن تجارية أجنبية لها سلطان قضائي على البضائع والأشخاص في هذه السفن. وفي المسائل الجنائية، لم تجر عادة السلطات البريطانية بالتدخل وفرض الاختصاص القضائي البريطاني إلا إذا طلب ذلك ممثل الدولة التي تحمل السفينة علمها أو من ينوب عنه أو قُدِّم الطلب من المسؤولين عن السفينة أو ممن لهم مصلحة مباشرة، وكذلك يحدث هذا التدخل وينعقد الاختصاص القضائي الجنائي للمحاكم المحلية إذا

(1) أنظر: د. مصطفى الحفاوي، المرجع السابق، ص 284.

(2) أنظر: المرجع السابق، ص 285.

كانت الحوادث التي تقع بالسفينة تخل بالأمن أو النظام. وفي كل حالة يترك للسلطات المحلية أن تقدر، حسب الظروف، ما إذا كانت ترى أن تتدخل أم لا.

وفي المسائل المدنية تباشر الدولة اختصاصها القضائي وتطبق قانونها على السفينة التجارية الموجودة في ميناء من موانئها وعلى الأشياء التي تحملها هذه السفينة، وذلك كلما رُفعت الدعوى من أطراف متنازعين. ومع ذلك، إذا وُجِّهت الدعوى ضد السفينة أو كان موضوعها البضائع التي تحملها، فإن السفينة تستطيع أن تسافر ويخلى سبيلها بعد أن تقدم ضماناً مالياً أو كفالة. ولسلطات الدولة أن تلقي القبض على أشخاص يكونون موجودين بسفينة أجنبية راسية في موانئها، وكل ما هناك أن قواعد المجاملة الدولية تستوجب إخطار قنصل دولة السفينة بأمر القبض ⁽¹⁾.

وعلى هذا الأساس، يمكن القول بأن بريطانيا في معرض إجابتها عن أسئلة لجنة خبراء مؤتمر تقنين لاهاي لعام 1930، والتي قصرت فيها مباشرة اختصاصها القضائي على توافر جملة من الشروط، تكون بذلك قد خففت من إطلاق يدها في مجال اختصاصها مما جعلها تقترب كثيراً - ومن الناحية العملية - من المذهب الفرنسي الذي تميل الغالبية من الدول إلى الأخذ به في معاملة السفن الأجنبية الخاصة وهو مستهل دراساتي الآتية:

الفرع الثاني

الإختصاص القانوني وفقاً للمذهب الفرنسي

إتضح هذا المذهب بعد الفتوى التي أصدرها في 20 نوفمبر 1806 مجلس الدولة الفرنسي بشأن الاختصاص على المخالفات المرتكبة على ظهر السفن المحايدة في الموانئ الفرنسية وهذا بعد حادثة السفينتين "Sully" و "Newton"، والتي جرح فيهما بحاران من جنسية أمريكية إثنين من رفاقهما في مينائي "مرسيليا" و "أنفيس" ⁽²⁾.

وبمناسبة الملاحقة القضائية التي كانت السلطات الفرنسية تنوي إجراءها في حق البحارين الأمريكيين، تغاضت السلطات المحلية الفرنسية عن بعض القضايا مبررة ذلك بأن للسفينة كياناً منظماً وموضوعاً تحت إمرة قائد، بحيث اعتبرت أن القوانين المحلية (الفرنسية) لا تتجه في تطبيقها على الوقائع والمخالفات التي تقع على ظهر السفينة وبين أفراد طاقمها، ولا فيما يتعلق بالحوادث المتعلقة بالنظام الداخلي للسفينة، وإنما يكون تدخل القضاء المحلي الفرنسي للنظر فقط في حالات ثلاث: حالة

⁽¹⁾ أنظر: المرجع السابق، ص 285، وكذا: د. زهير الزبيدي، المرجع السابق، ص 175.

⁽²⁾ راجع كلاً من: الأستاذ شارل روسو، المرجع السابق، ص 250، و د. إبراهيم الغاني، المرجع السابق، ص 111، وأيضاً:

René Rodière. « Droit maritime -Le Navire ». Op. Cit., P 42, 43.

Réné.J.Dupuy. «La mer sous compétence nationale». Traité du nouveau droit de la mer. Op.Cit., p222.

الجرائم التي تقع على ظهر السفينة ويرتكبها أو يذهب ضحيتها أشخاص من غير الملاحين أو طاقم السفينة (كالركاب مثلاً)، أما الحالة الثانية فتتمثل في الجرائم التي يرتكبها البحارة على اليابسة وتؤدي إلى تعكير صفو الأمن، وأخيراً حالة الجرائم المرتكبة على ظهر السفينة كتمرد الملاحين مثلاً، ويطلب فيها قائد السفينة أو قنصل دولة علمها تدخل السلطات الفرنسية للمساعدة.

و يكون المذهب الفرنسي بذلك قد قَدَّم حلاً موضوعياً من الناحية العملية بالنظر إلى الحرية الواسعة التي حوَّنها لدولة الميناء في تقدير إمكانية اختصاصها على السفن الأجنبية الخاصة المرابطة في موانئها وبالنظر أيضاً إلى تفاديه لبعض المشاكل التي يطرحها تنازع الاختصاص لا سيما من قبل دولة العلم، مما سمح بتبني هذا المذهب وإدراجه في العديد من التشريعات المقارنة.

وبالفعل، فقد تواترت الأحكام الفرنسية على تطبيق هذا المذهب وهذا طوال النصف الأول من القرن 19. ومن السوابق القضائية الفرنسية التي طُبِّق فيها، يمكن ذكر قضية السفينة "Carlo - Alberto" لعام 1832⁽¹⁾، والتي اعتقلت السلطات الفرنسية بعض أفرادها في المياه الإقليمية الفرنسية واعتبر القضاء الفرنسي أن هذه الاعتقالات صحيحة ومشروعة لأن السفينة قامت بعمل عدائي اتجاه فرنسا. ومنها أيضاً أن اعتقلت السلطات الفرنسية في "أجاسيو Ajaccio" أحد المجرمين الخطرين يدعى "كولناري Culnari" من سفينة تابعة لسردينيا وكانت قد استندت في مسلكها هذا إلى أن قنصل سردينيا قد رخص لها بهذا الاعتقال بعد أن حصل على موافقة حكومته.⁽²⁾

ومع ذلك يبدو أن فرنسا جنحت إلى الاقتراب من المذهب البريطاني في النصف الثاني من القرن 19. فعلى غرار قانون الملاحة البحري البريطاني الصادر عام 1854، والذي يقضي بشمولية الاختصاص القضائي البريطاني على كل ما يقع على ظهر السفن الأجنبية الخاصة الراسية في الموانئ البريطانية، وسَّعت فرنسا من اختصاص محاكمها القضائية بموجب سلسلة من القوانين كالمنشور البحري الصادر في 24 جوان 1856 الذي حوَّل للسلطات الفرنسية المختصة أن تضطلع بممارسة الرقابة والسلطان البوليسي المطلق على السفن الأجنبية الراسية بموانئها، ولها أن تتخذ أي إجراء دون الرجوع إلى قنصل دولة علم السفينة. كما أكدت فرنسا هذا الاتجاه أيضاً بمنشور لاحق مؤرخ في 29 جويلية عام 1899، وأكدت مرة أخرى بموجب قانون البوليس البحري الصادر في 21 جويلية 1916⁽³⁾.

⁽¹⁾ Cour de cassation. Arrêt du 07 septembre 1832. G.Gidel. Tome II. Op.Cit., p 177.

⁽²⁾ أنظر: د. مصطفى الحفناوي، المرجع السابق، ص 284 و 284، وأيضاً: G.Gidel. Tome II. Op.Cit., p178.

⁽³⁾ راجع في ذلك كلاً من: G.Gidel. Tome II. Op.Cit., p178.

- د. مصطفى الحفناوي، المرجع السابق، ص 284.

- د. زهير الزبيدي، المرجع السابق، ص 173.

كما أن القضاء الأمريكي، ورغم إلحاقه بالمذهب البريطاني، إلا أنه تراجع بدوره ليقترّب من الحالات التي أفرزها المذهب الفرنسي ك شروط لإعمال تطبيق اختصاص الدولة الساحلية؛ ويسوق الفقهاء لتبرير ذلك قضية " Wildenhuis " الشهيرة لعام 1887، والتي قتل فيها شخص من طاقم سفينة بلجيكية شخصاً آخر من نفس الطاقم وكان ذلك على ميناء "جرسي" Jersy الأمريكي. وقد قررت المحكمة بأنه « في حالة وقوع أية جريمة على ظهر السفينة الأجنبية الخاصة من شأنها أن تعكر الصفو أو أن تهدد السلم، فإن الأشخاص المتسببين في مثل هذه الجرائم لا يمكن إعفاؤهم من العقوبات المقررة بموجب القوانين المحلية إذا قررت المحاكم وجوب تطبيقها»⁽¹⁾.

وبوجه عام، فإن القضاء الأمريكي يأخذ بخضوع السفينة الأجنبية الخاصة التي تدخل المياه الداخلية لبلد آخر بمحض اختيارها للاختصاص الجنائي لذلك البلد، ويرير القضاء الأمريكي ذلك بأنه إذ تقبل السفينة بأن تتمتع بحماية قوانين هذا البلد، فإن عليها في المقابل أن تخضع لهذه القوانين أيضاً؛ ومع ذلك، فإنه « يحق للدولة الساحلية أن تتخلى عن ممارسة اختصاصاتها لاعتبارات تتعلق بسياساتها العامة كلياً أو في حدود معينة وهو أمر متروك لسלטتها التقديرية، ولا يوجد في القانون الدولي أي قيد على ممارسة الدولة لاختصاصها في هذا الشأن. و على هذا الأساس، فإن الدولة هي المختصة بتحديد مدى هذا الاختصاص ولا يشكل ذلك إخلالاً بأحكام هذا القانون أو مجافاة لقواعد المجاملة الدولية». وعليه، فقد فسرت المحكمة العليا الأمريكية في القضية سالفة الذكر نص الفقرة الثانية من المادة الثالثة من الدستور الأمريكي التي تمنح المحاكم الأمريكية اختصاصاً للنظر في الجرائم التي ترتكب على ظهر السفن التي ترفع العلم الأمريكي في المياه الأجنبية بأن اختصاص هذه المحاكم هو اختصاص "احتياطي" يتقيد باختصاص الدولة الأخرى التي توجد السفينة في مياهها عند ارتكاب الجريمة. فإذا لم تباشر اختصاصها، تصدت المحاكم الأمريكية للفصل في هذه الجرائم⁽²⁾.

وعلى العموم، فإن الفقه الدولي نفسه وفي معظمه على حد قول الفقيه " جيدل " كان قد استقر على عدم مناقشة مسألة خضوع السفينة الأجنبية الخاصة لقوانين دولة الميناء⁽³⁾، وقد تبني معهد القانون الدولي هذا الاتجاه في دورته بستوكهولم لعام 1928 فقضى في مادته (29) بأن السفن التجارية الأجنبية الموجودة بالميناء والتي تستفيد من حماية السلطة الإقليمية تخضع كقاعدة عامة لقوانين الشرطة ولجميع الأحكام التنظيمية المنطبقة على ذلك الميناء⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ راجع كلاً من : *Saad eddine Semmar. « The Right of entry into Maritime Ports » Op Cit.,p 101*، و د. زهير

الزبيدي، المرجع السابق، ص 176.

⁽²⁾ أنظر: د. زهير الزبيدي، المرجع السابق، ص 176.

⁽³⁾ *G.Gidel. Tome II. Op. Cit., p82.*

⁽⁴⁾

«Les navires de commerce étrangers dans un port y sont placés sous la protection de l'autorité territoriale. Ils sont soumis, en règle générale et sauf les dérogations consacrées par les articles suivants,

وبعد هذا العرض الذي يتناول تطور فكرة الاختصاص القانوني على السفن الأجنبية الخاصة عند تواجدها بالمياه الداخلية أو موانئ الدولة الساحلية، بقي أن أشير إلى فكرة إسقاط هذا الاختصاص على منطقة البحر الإقليمي.

ذلك أن الفقه والعمل الدوليين قد اتجاها منذ بداية القرن 19 أيضاً إلى التعامل مع منطقة البحر الإقليمي بطريقة منفصلة عن تعاملهما مع المياه الداخلية للدولة الساحلية، وقد رأينا في موضوع طبيعة البحر الإقليمي، كيف أن الفقه الدولي اختلف بشأنها بين من يجعل هذه المنطقة ضمن أعالي البحار وبين من يلحقها بإقليم الدولة، وبين من يجعلها مملوكة للدولة الساحلية وبين من يقرر لهذه الأخيرة عليها مجرد "حق السيادة"، هذه الأخيرة التي جعلها الفقه ذات طبيعة أو من نوع خاص "Sui generis" من أمثال "ديسبانيه Dispagnet" و"نوجه Nuger" و"بلانتشلي Bluntshli"، بل وحتى معهد القانون الدولي الذي تدخل في هذا الموضوع ابتداءً من اجتماعه بباريس عام 1894 إلى تأكيدها في دورة ستوكهولم عام 1924 وعام 1928، ليتم بعد ذلك التحضير لمشروع اتفاقية حول هذه المنطقة في مؤتمر دولي هو مؤتمر تقنين لاهاي لعام 1930⁽¹⁾.

إن التطور الذي عرفه البحر الإقليمي سواء من حيث طبيعته القانونية أو من حيث اتساعه ما كان ليبقي فكرة سلطان واختصاص الدولة الساحلية بمنأى عنه أيضاً، ومن ثم، فإن الفقه إذ - نجح في بلورة مفهوم هذا البحر في العناصر التي سبقت - نجح أيضاً في حمل الدول على انتهاج مسلك معين في مجال الاختصاص جسده محاكمها في القضايا التي عرضت عليها.

وفي هذا السياق، تعتبر قضية السفينة "فرانكونيا Franconia" أهم سابقة قضائية شكلت، حسب الفقه الدولي، منعرجاً حقيقياً في مجال التفرقة بين الاختصاص القانوني في المياه الداخلية والاختصاص في البحر الإقليمي.

وتتلخص وقائعها في أن صداماً بحرياً وقع في حدود عام 1876 في البحر الإقليمي البريطاني على بعد ميلين ونصف من ميناء "دوفر Douvre" بين السفينة الألمانية "فرانكونيا Franconia" والسفينة البريطانية "Strathclyde"، ترتب عنه مقتل أحد الركاب البريطانيين وثبوت المسؤولية على قائد السفينة الألمانية "فرانكونيا" وهو القائد "كين Keyn". وإزاء هذه الحالة، قضت المحكمة الأولى بثبوت الاختصاص للقضاء البريطاني في مثل هذه الحالات، غير أن المحكمة العليا تراجع عن ذلك بأغلبية صوت واحد، وقضت بعدم اختصاص القضاء البريطاني⁽²⁾ رافضة بذلك ما قيل بأن سلطان الدولة على البحر الإقليمي يتمثل مع سلطانها على إقليمها وموانئها. وذهبت المحكمة إلى أن

aux lois de police et à toutes les dispositions réglementaires en vigueur dans le port ou ils sont reçus». Voir: *Ibid*, p88.

⁽¹⁾ راجع الصفحات 252-253 و ما بعدها من هذه الأطروحة و المتعلقة بطبيعة البحر الإقليمي.

⁽²⁾ G.Gidel. Tome III. Op.Cit., p 245.

«اختصاصات الدولة على البحر الإقليمي تقتصر فحسب على اتخاذ الإجراءات الرامية إلى تنظيم الصيد فيما يعتبر بحراً إقليمياً وفي مكافحة التهريب.» (1).

ويبدو واضحاً من حكم المحكمة العليا البريطانية أن مفهوم البحر الإقليمي كان لا يزال في طور التشكيل إذ هو قاصر على ممارسة أنشطة الصيد ومكافحة التهريب، وهو في نظرها مختلف عن إقليمها الأرضي أو مياهها الداخلية. وواضح كذلك من حكم المحكمة رغم ترجيح حكمها بصوت واحد فقط، أنه جاء بالمخالفة لـ "قانون الملاحة البحرية *Merchant Shipping Act*" البريطاني لعام 1854، الذي يقضي بحصرية الإختصاص للمحاكم البريطانية بالنظر في الجرائم المرتكبة في موانئها ومياهها الداخلية أينما كانت ومهما كانت جنسية السفن و جنسية مرتكبيها، مما أوجد فكرة جديدة غير مسبوقة في عرف وعمل الدول، وتمثل في وجوب التفرقة بين المياه الداخلية والبحر الإقليمي من حيث الإختصاص.

وقد عقب هذه الحادثة أن عمد مجلس اللوردات - وكرّد فعل منه - إلى إصدار قانون 16 أوت 1878 المتعلق بالاختصاص القضائي في البحر الإقليمي وذلك لإثبات اختصاص محاكم الدولة بالنظر في بعض الجرائم التي تقع أثناء مرور السفن في البحر الإقليمي. وقد قضت المادة الثانية منه بأن الجرائم المرتكبة من قبل شخص، وسواء كان بريطانيا أم غير ذلك، وتكون واقعة في البحر المفتوح في حدود المياه الإقليمية التابعة للتاج البريطاني تخضع لاختصاص وقانون الأدميرال حتى ولو تم ارتكاب هذه الجرائم على متن أو بواسطة سفينة أجنبية. كما ويمكن توقيف الشخص الذي ارتكب الجريمة ويحاكم ويعاقب على إثر ذلك (2).

وقد أثار هذا القانون لا سيما المادة الثانية منه، باعتباره خروجاً عن حكم المحكمة في قضية السفينة "فرانكونيا *Franconia*"، وخروجاً أيضاً، عن المؤلف في وجهة النظر البريطانية كونه تمديداً لمذهبها المكرّس بموجب قانون الملاحة البحرية لعام 1854، والذي كان قاصراً على الموانئ والمياه الداخلية فقط، جديلاً فقهيّاً واسعاً سواءً داخل بريطانيا نفسها أو خارجها، شكّل في معظمه استنكاراً لهذه الممارسة وبرز فيها على وجه الخصوص رجل القانون "شلدن أموس *Sheldon Amos*" و"السير ترافيرس *Sir Travers*" و"السير باوير *Sir. Geo Bowyer*"، وفي فرنسا على وجه الخصوص، "السيد

(1) د. محمد السعيد الدقاق، د. مصطفى سلامة حسين. القانون الدولي العام (المصادر - النظام الدبلوماسي والقنصلي، الأشخاص - قانون البحار)، الدار الجامعية، 1993، ص 314- الهامش ؛ د. عائشة راتب، د. صلاح الدين عامر، د. حامد سلطان، المرجع السابق، ص 511-512، وكذا: د. محمد سعيد الدقاق. القانون الدولي - قانون البحار - كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، 1988، ص 10 الهامش. 2)

«Les infractions commises par une personne qu'elle soit ou non sujet britannique, en mer ouverte (open sea) dans la limite des eaux territoriales des possessions de S.M., tombent sous la compétence de la juridiction de l'Amiral, même si elles ont été commises à bord ou au moyen d'un navire étranger. La personne, auteur de l'infraction, peut être arrêtée, jugée et punie en conséquence». V: *Gilbert .Gidel. Tome III. Op. Cit., p246.*

لويس رينو *M.Louis Renault* الذي انتقد هذا القانون في مقال نشره عام 1879، ومما جاء فيه، أن هذا القانون يمثل انحرافاً، وهو إذا كان يقوم على فكرة عادلة، فقد ذهب إلى أبعد من الغاية المرجوة منها..، ولا يمكن إحلال مماثلة بين الإقليم والبحر الإقليمي. وإذا كان إهمال قائد سفينة أدى إلى عواقب وخيمة على بعد مسافة ضئيلة من الساحل البريطاني، وكان من شأن ذلك أن يقرر متابعة هذا القائد فلم يتسن ذلك، إلا أن هذا لم يكن يستلزم بالضرورة تشبيه الإقليم بالبحر الإقليمي ولا مدعاة إلى تقرير تطبيق القانون الجزائي على هذا الأخير..، إن هذه الإعتبارات أملتتها مجرد تسميات مستعملة في الغالب حين نقول الإقليم والبحر الإقليمي.⁽¹⁾

وفي معرض تعليقه على مختلف وجهات نظر الفقهاء بخصوص قانون 16 أوت 1878 المتعلق بالاختصاص القضائي في البحر الإقليمي، فقد ساند الفقيه "جيدل" هذا القانون الأخير مبرراً وجهة نظره بقوله أنه: « بالرغم من الاحترام الواجب.. لا يمكن الانضمام إلى مختلف الآراء المعارضة لقانون الاختصاص في المياه الإقليمية لاسيما المادة الثانية منه. إن المستقر في الوقت الحالي اعتبار البحر الإقليمي جزءاً من الإقليم، كما أن من المقبول عالمياً أن تصادماً أفضى إلى وفاة أشخاص وقع في حدود البحر الإقليمي بين سفينتين مارّتين - كما هي حال القضية التي استوجب إصدار هذا القانون - هو من الخطورة بما يكفي لأن يخول للدولة الساحلية القيام بمتابعات ضد الجاني..، إن الدولة الساحلية لا يمكنها أن تبقى سلبية أمام مثل هذا الحدث»⁽²⁾.

ورغم الإنتقادات التي وُجّهت إلى القانون البريطاني سالف الذكر من قبل عدد كبير من الفقهاء، إلا أن هذا القانون تسلسل بسرعة إلى عمل بعض الدول لا سيما في أمريكا اللاتينية. فقد

1) V: *Ibid*, p246.

2)

«Quel que soit le Juste respect qu'inspirent d'aussi grands noms, on peut se permettre de ne pas adhérer aux opinions soutenues alors à l'encontre du Territorial Waters Jurisdiction Act. Il est à l'heure actuelle de droit positif que la mer territoriale fait partie du territoire et il est universellement admis qu'un abordage avec mort d'homme se produisant dans les limites de la mer territoriale entre deux navires de passage tel que celui qui rendit cette loi nécessaire, est un événement suffisamment grave pour donner lieu de la part de l'Etat riverain à des poursuites contre le coupable, fût-il étranger. L'Etat riverain ne peut rester désarmé et passif en présence d'événements de ce genre». V: *Ibid*, p247.

ومع ذلك فإن الفقيه "جيدل" قد ظهر عليه نوع من التردد في تأييده لهذا القانون ومعارضته للإنتقادات التي وجهها الفقهاء إليه. فقد ذكر "جيدل" بأن هذه الإنتقادات لا تولي اعتباراً للنظام الممتاز والحكم المعتمد من طرف هذا القانون؛ فهذا الأخير يسمح بالمتابعة صحيح، إلا أنه لا يفرضها، كما أن ثمة فارق بين امتلاك الإختصاصات وبين ممارستها. والظاهر أن الفقيه "جيدل" يسعى إلى تبيان أن هذا القانون يمنح المحاكم البريطانية حرية النظر وممارسة اختصاصاتها تبعاً للوقائع فيما إذا كانت تمس بالمصالح البريطانية من عدمه، وأنه لا يقرر أي إلزام يفرض وجوب أن تتدخل السلطات البريطانية في كل واقعة تقع على حدود بحرها الإقليمي، وقد استدلت في ذلك بقانون آخر أصدرته بريطانيا عام 1903 يقضي في المادة (1810) منه باختصاص السلطات البريطانية على جرائم الجرح الواقعة على الأشخاص *Personal injury* على متن السفن الأجنبية الخاصة نتيجة الإهمال، وهذا حين تقع في الموانئ البريطانية أو في حدود 3 أميال بحرية، مع حرية احتجاز السفينة أو إطلاق سراحها بضمان مالي. يراجع المرجع السابق، نفس الصفحة.

بادرت الشيلي عقبه إلى إصدار قانونها الجنائي الذي قضت مادته (5) بخضوع الجرائم المرتكبة على ظهر السفن الأجنبية من غير السفن الحربية عندما تكون في الموانئ أو المياه الإقليمية الشيلية؛ وبنفس الحكم تماماً، أخذت الإكواتور في المادة الثانية من قانونها الجزائي الذي أصدرته عقب القانون البريطاني كذلك؛ كما أخذت بذلك أيضاً، معاهدة مونتيفيديو لـ 23 جانفي 1889 المتعلقة بالقانون الجنائي الدولي، والمبرمة بين كل من البراغواي، البيرو، الأرجنتين والأوروغواي، والتي قضت مادتها (11) بأن: "الجرائم المرتكبة على متن السفن التجارية تحاكم ويعاقب عليها طبقاً لقانون البلد الذي تكون السفينة موجودة على مياهه في وقت ارتكاب تلك الجرائم"، وقررت المادة (12) من المعاهدة تمديد مجال انطباق الاختصاص الجزائي إلى حدود 5 أميال بحرية من الساحل بما يفيد إدخال البحر الإقليمي وأزيد ضمن هذا النطاق لكون عرض هذا البحر لم يكن يتجاوز حينها مسافة 3 أميال بحرية. (1)

والظاهر أن حادثة السفينة فرانكونيا ومن بعدها قانون 1878 البريطاني المتعلق بالاختصاص القضائي في البحر الإقليمي وما نجم عنهما من آثار على صعيد الفقه والعمل الدوليين، ألما كانت حافراً لأن يأخذ معهد القانون الدولي بزمام المبادرة خوف سريان القانون البريطاني سالف الذكر كصورة من صور العمل الدولي، فيؤدي إلى مماثلة البحر الإقليمي بالمياه الداخلية من حيث الإختصاص. وقد تدارك المعهد هذه المشكلة فعلاً بموجب المادة (6) من قراره الصادر في دورة باريس عام 1894 حول البحر الإقليمي، ومما جاء فيها: "إن الجرائم والمخالفات المرتكبة على متن السفن الأجنبية المارة خلال البحر الإقليمي من قبل أشخاص موجودين على ظهر هذه السفن، تكون خارجة على اختصاص الدولة الساحلية ما لم تتضمن خرقاً لقوانين ومصالح هذه الدولة أو برعايا من غير أفراد الطاقم أو ركاب السفينة." (2)

وواضح من نص المادة (6) سالفه الذكر، أن المعهد يلمح إلى حادثة السفينة فرانكونيا التي ذهب ضحيتها أحد ركاب السفينة البريطانية "Strathclyde"، فقرر بذلك نص هذه المادة مخالفاً بما حكم المحكمة في قضية السفينة المذكورة التي دفعت بعدم اختصاصها وبرأت ساحة قائد السفينة فرانكونيا، إلا أن المعهد في مقابل ذلك، قد سار أيضاً - وكما يظهر من هذه المادة - على نهج الانتقادات الموجهة إلى القانون البريطاني رافضاً بذلك تمديد الإختصاص بصورة مطلقة وحصرية على ما يقع في البحر الإقليمي من جرائم على غرار حالة الموانئ والمياه الداخلية، حيث رأى المعهد أن الإختصاص ينعقد للدولة الساحلية في هذه المنطقة الأخيرة إذا كانت هذه الجرائم تشكل خرقاً لقوانين ومصالح هذه الدولة.

1) V: Ibid, p247.

2) V: Ibid, p248.

وتأكيداً على ذلك، فقد أعاد معهد القانون الدولي دراسته لهذا الموضوع في دورته بستوكهولم عام 1928، حيث قرر في الفقرة الأولى من المادة (7) من قراره بأن: "1- الجرائم والمخالفات المرتكبة على متن السفن التجارية المارة في البحر الإقليمي لا تكون خاضعة - كما هي - لاختصاص الدولة الساحلية"؛ وأضاف في الفقرة الثانية من ذات المادة استثناءات على القاعدة السابقة فقرر: "2- وتخضع استثناءً، الجرائم والمخالفات التي يتجاوز أثرها نطاق السفينة إلى الاختصاص الجزائي للدولة الساحلية إذا كان من شأن طبيعتها أن تعكر الهدوء العام لهذا البلد، وكان معاقبا عليها بموجب قوانينه..".⁽¹⁾

وبدورها فقد حذت لجنة القانون الدولي حذو معهد القانون الدولي في الفكرة السابقة فقررت في المادة (11) من مشروعها الموضوع بفيينا عام 1926 بأنه: " في حالة مرور سفينة في المياه الإقليمية لدولة أخرى، فإن السفينة وقائدها، ضباطها، طاقمها وحمولتها لا تخضع لاختصاص هذه الدولة إلا بالنسبة للأفعال التي تتجاوز نطاق السفينة أو بالنسبة للأفعال التي تتعلق بالنظام العام وسلم الدولة الساحلية. أما بالنسبة لجميع الأفعال التي تخص أشخاص السفينة وممتلكاتهم فإنها تكون محكومة بقانون الدولة التي يحق للسفينة أن ترفع علمها". كما ذهب إلى ذات الفكرة تقريبا، المعهد الأمريكي للقانون الدولي في المادة (10) من مشروعه الثاني عشر المقدم عام 1925 إلى لجنة القانونيين بريو دي جانيرو المنعقدة عام 1927، حيث قرر بموجبها أن: "تخضع الجرائم المرتكبة على متن سفينة تجارية أثناء مرورها بالبحر الإقليمي لدولة أمريكية إلى اختصاص الدولة التي تعود إليها تلك السفينة إلا إذا ترتب عنها إخلال بالنظام والسكينة العمومية للمنطقة التي وقعت فيها تلك الجرائم. وفي هذه الحالة، تخضع هذه الجرائم لسلطات الدولة التي وقعت فيها".⁽²⁾

ومهما يكن من أمر معاهد القانون الدولي وما قضت به في مشاريعها، فإن الأكيد أنها قد قلّصت من نطاق انتشار القانون البريطاني لعام 1878 إلى الحد الذي كفلت على الأقل تدخل الدولة الساحلية لمباشرة اختصاصها الجزائي على ما يحدث على متن السفن الأجنبية الخاصة في بحرها الإقليمي وقصرته على حالة ما إذا امتدت نتائج الجريمة إلى الدولة الساحلية فعكّرت صفو الميناء

¹⁾ V: *Ibid*, p248.

²⁾ وقرب من الأحكام السابقة ما قرّره الجمعية اليابانية للقانون الدولي في المادة (5) من مشروعها لعام 1926 رغم أنها أوردت شروطا عدة أكثر مما أوردته المعاهد المذكورة أعلاه. ومما جاء في المادة الخامسة هذه، أن السفن والبواخر الأجنبية ومهما كانت جنسيتها، ولجهد توأجدها في المياه الساحلية، فإنها تخضع لاختصاص الدولة الساحلية في حالة ما إذا طلب قائد السفينة أو قنصل دولة علمها مساعدة هذه الدولة. وفي غير هذه الحالة، ليس للدولة الساحلية أن تتدخل في المسائل التأديبية أو المنازعات الناشئة بين قائد السفينة وضباطها وأفراد طاقمها إلا في الحالة التي يكون فيها النزاع بهم رعيةً من رعايا الدولة الساحلية أو أحد الأشخاص من غير ركاب السفينة، أو إذا كان من طبيعة النزاع أن يزعزع السكينة والنظام العام للدولة الساحلية. راجع في مشاريع المعاهد المذكورة: المرجع السابق، ص 248، 249.

وهذوء نظامها العام. ومنذ صدور هذا القانون وما صاحبه من ردود أفعال سبق ذكرها، والعمل يجري بين الدول على التمييز بين منطقتي المياه الداخلية والبحر الإقليمي من حيث الإختصاص من جهة، ومن جهة أخرى على التمييز بين نوعين من الجرائم في شأن تعيين الإختصاص الجنائي في البحر الإقليمي بالنسبة للسفن التي تمر فيه مروراً بريئاً: الجرائم التي تعد خرقاً للقوانين التي تضعها الدولة الساحلية لتنظيم الملاحة في بحرها الإقليمي سواء أكان هذا الخرق مباشراً أو حتى غير مباشر، والجرائم التي لا تعد كذلك، من حيث أنه لا شك في ثبوت الإختصاص للدولة الساحلية في النوع الأول من الجرائم، أما النوع الثاني، فيحسن التوفيق بين المصالح الرئيسية للدولة الساحلية والمصالح الرئيسية للملاحة عن طريق ثبوت الإختصاص لهذه الدولة كلما كانت مصالحها الرئيسية تقتضي ذلك، أو كلما طلب قائد السفينة منها ذلك (1).

وأمام استقرار فكرة التمييز بين المياه الداخلية والبحر الإقليمي والتفرقة بين الإختصاص في كل منهما في عمل الدول، انعقد مؤتمر تقنين لاهاي لعام 1930 مفرداً مشروع اتفاقية كاملة حول البحر الإقليمي. وأفضل استعراض ما أورده هذا الأخير بشأن الإختصاص في العنصر الموالي بالنظر لارتباطه أكثر بهذا الأخير.

المطلب الثاني

نطاق تطبيق الإختصاص الجزائي على السفن الأجنبية الخاصة في البحر الإقليمي

الفرع الأول

نطاق الإختصاص الجزائي في ضوء القانون الدولي للبحار

كما أسلفت، ومع استقرار فكرة التمييز بين الإختصاصين في المياه الداخلية والبحر الإقليمي في عمل الدول جراء قضية السفينة "فرانكونيا" وقانون الإختصاص في المياه الإقليمية البريطاني، انعقد مؤتمر تقنين لاهاي لعام 1930 لبحث جملة من المواضيع محاولاً إضفاء تقنين لها والتي كان البحر الإقليمي أحدها.

وبالفعل، فقد ميز المؤتمر في أعماله التحضيرية بين إختصاص الدولة الساحلية في مياهها الداخلية وبين إختصاصها على بحرها الإقليمي، حيث تمكنت اللجنة التحضيرية للمؤتمر من وضع مشروع المادة (27) من اتفاقية البحر الإقليمي التي نصت على أنه: « لا يجوز للدولة الساحلية أن

(1) أنظر: د. حامد سلطان، د. عائشة راتب، د. صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 511-512.

تمارس اختصاصها بشأن الجنائيات والجنح التي ترتكب على ظهر سفينة تجارية أجنبية راسية في أحد موانئها إلا في الحالات التالية :

- 1- إذا ارتكبت الجريمة من قبل شخص لا ينتسب إلى طاقمها أو ضده.
- 2- إذا اعتقدت السلطات المختصة المحلية أن من شأن طبيعة الجريمة المرتكبة الإخلال بسلم الميناء.
- 3- عند وقوع طلب بمساعدة السلطات المحلية من قائد السفينة أو قنصل الدولة التي ترفع تلك السفينة علمها أو من شخص مسته الجريمة بصورة مباشرة.».

أما بخصوص الاختصاص في البحر الإقليمي، فقد خصصت اللجنة التحضيرية له المادة الثامنة من مشروع اتفاقية البحر الإقليمي حيث قضت بأنه : « لا يجوز للدولة الساحلية اتخاذ أية إجراءات تتعلق بالقبض على أي شخص أو القيام بإجراء أي تحقيق بسبب أية جريمة ترتكب على ظهر سفينة أجنبية أثناء مرورها في بحرها الإقليمي إلا في الحالات التالية :

- 1- إذا امتدت آثار الجريمة إلى الدولة الساحلية. أو 2- أن يكون من شأن الجريمة تعكير السلم في البلاد أو النظام الحسن في البحر الإقليمي. أو 3- إذا وقع طلب بالمساعدة من جانب قائد السفينة أو من قنصل الدولة التي ترفع علمها»⁽¹⁾.

ويبدو واضحاً اقتراب النصين بعضهما من بعض كما لو تعلق الأمر باقتباس حقيقي للمادة (27) واردة على المادة (8) من جهة، ومن أخرى، فإنه يبدو واضحاً أيضاً، أن هذه الأخيرة عكست منظور العمل الدولي الذي بُني على إثر قضية السفينة "فرانكونيا" وقانون الاختصاص في المياه الإقليمية البريطاني لعام 1878 وما تلاهما من ردود أفعال سبقت الإشارة إليها لا سيما من طرف معاهد القانون الدولي.

ومع ذلك، فإن المؤتمر - إذ اعتمد اتفاقية البحر الإقليمي - فقد أوردتها خاليةً من المادة (27) المتعلقة بالاختصاص في المياه الداخلية، والسبب يكمن في أنه من خلال المناقشات التي جرت بشأنها في مؤتمر لاهاي اقترحت الولايات المتحدة وبولونيا حذفها بحجة أنها تخرج عن نطاق أعمال المؤتمر، وفضلاً عن ذلك، فقد اختلف الرأي في المؤتمر حول الموضوع المناسب الذي يجب أن يوضع فيه هذا الحكم. ونظراً لعدم كفاية الوقت لدراسته دراسة دقيقة وشاملة، فقد اقترحت اللجنة التحضيرية أنه بالإمكان وضع نظام يُلحق باتفاقية جنيف حول النظام القانوني للموانئ البحرية لسنة 1923 يحدد نطاق اختصاص الدولة الساحلية بالنسبة للسفن الراسية في مياهها الداخلية⁽²⁾.

وهكذا يستخلص بأن الاختصاص القانوني في المياه الداخلية - والذي كان هو الأصل - قد انسحب أمام الاختصاص في البحر الإقليمي إذ لم تحظ المادة (27) سالفة الذكر بالاعتماد والتدوين

⁽¹⁾ أنظر: د. زهير الزبيدي، المرجع السابق، ص 164 و ص 169.

⁽²⁾ راجع: المرجع السابق، ص 170.

على غرار الاختصاص في البحر الإقليمي الذي استقر في المادة (8) من اتفاقية لاهاي حول البحر الإقليمي لعام 1930 .

وللإشارة، فإن موضوع المياه الداخلية قد تناوله معهد القانون الدولي بالدراسة في دورته في أمستردام بهولندا عام 1957. ومع ذلك، فقد ركز المعهد على موضوع حظر الدخول إلى الموانئ أكثر من تركيزه على شيء آخر. ذلك أن أهم ما جذب انتباهه أعضاء المعهد كان مشكلة التفرقة بين المياه الداخلية والبحر الإقليمي وما يترتب عن هذه التفرقة من خطورة قد تدعو الدول إلى الاعتقاد بأنه لا يوجد في مياهها الداخلية سوى مصالحها الخاصة التي تكن محلاً للرعاية دون مصالح الجماعة الدولية. ومع ذلك فإن المعهد في دورته هذه قد اعتمد جميع الحالات التي وردت في نص المادة (8) من اتفاقية لاهاي للبحر الإقليمي لعام 1930 وقررها على منطقة البحر الإقليمي دون المياه الداخلية⁽¹⁾.

وجاءت اتفاقيات جنيف لعام 1958 لا سيما اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة خالية من الإشارة إلى موضوع الاختصاص في المياه الداخلية مكتفية على غرار المادة (8) من اتفاقية لاهاي لعام 1930، بالنص على هذا الموضوع بالنسبة للبحر الإقليمي فقط. حيث قضت المادة (19) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي بأنه: «1- لا يجوز ممارسة القضاء الجنائي للدولة الشاطئية على ظهر سفينة أجنبية مارة في البحر الإقليمي للقبض على أي شخص أو للقيام بأي تحريات تتصل بأية جريمة جنائية ارتكبت على ظهر هذه السفينة أثناء مرورها إلا في الحالات التالية فقط:

- أ- إذا امتدت آثار الجريمة ونتائجها إلى الدولة الشاطئية .
 - ب- إذا كانت طبيعة الجريمة تخل بالسلام العام للبلد أو بحسن النظام في البحر الإقليمي.
 - ج- إذا طلب قبطان السفينة أو قنصل الدولة التي ترفع علمها مساعدة السلطات المحلية.
 - د- إذا كان ذلك ضرورياً من أجل القضاء على تجارة المخدرات غير المشروعة.
- 2- لا تخل الأحكام السابقة بحق الدولة الساحلية في اتخاذ كافة الإجراءات التي تخولها إياها قوانينها لغرض القبض أو القيام بالتحري على ظهر سفينة أجنبية مارة بالبحر الإقليمي بعد مباحرتها المياه الداخلية.
- 3- في الحالات الواردة في الفقرتين 1، 2 من هذه المادة فإن للدولة الساحلية، إذا طلب قبطان السفينة، أن تخطر السلطة القنصلية لدولة العلم عن الإجراءات المزمع اتخاذها وتسهيل الاتصال فيما بين تلك السلطة وبجارة السفينة وفي حالة الضرورة العاجلة الملحة، فإن الإخطار يمكن أن يتم أثناء تنفيذ تلك الإجراءات.
- 4- عند النظر في اتخاذ إجراء القبض وكيفيته، على السلطة المحلية مراعاة مصالح الملاحة .

(1) راجع في هذا الموضوع: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 108.

5- لا يجوز للدولة الساحلية أن تتخذ أي إجراء على ظهر سفينة أجنبية مارة في البحر الإقليمي، لأجل القبض على أي شخص أو القيام بأعمال التحقيق بسبب جريمة جنائية ارتكبت قبل دخول السفينة في البحر الإقليمي، إذا كانت السفينة قادمة من ميناء أجنبي ومارة فقط في البحر الإقليمي دون أن تدخل في المياه الداخلية.» .

ومن استقراء نص المادة (19) سالفه الذكر، يلاحظ أن هذه الأخيرة تكون قد أضافت عنصراً جديداً وحالة رابعة لم تثرها المادة (8) من اتفاقية لاهاي لعام 1930 ألا وهي حالة التدخل لقمع الإتجار غير المشروع بالمخدرات⁽¹⁾.

وجدير بالذكر، أن اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 - إذ أغفلت الإشارة إلى موضوع الاختصاص في المياه الداخلية - أهملت معه حتى مجرد تأكيد توصية اللجنة التحضيرية لمؤتمر لاهاي لعام 1930 والتي سبقت الإشارة إليها.

وقد نقلت بدورها الاتفاقية العامة لعام 1982 الحكم الذي أورده المادة (19) من اتفاقية جنيف لعام 1958 حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، ومن قبلها المادة (8) من اتفاقية لاهاي لعام 1930 حول البحر الإقليمي أيضاً، وضمّنته المادة (27) منها والتي تنصّ على أنه :

« 1- لا ينبغي للدولة الساحلية أن تمارس الولاية الجنائية على ظهر سفينة أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي من أجل توقيف أي شخص أو إجراء أي تحقيق بصدد أية جريمة ارتكبت على ظهر السفينة أثناء مرورها إلا في الحالات التالية فقط :

أ- إذا امتدّت نتائج الجريمة إلى الدولة الساحلية ؛

ب- أو إذا كانت الجريمة من نوع يخلّ بسلم البلد أو يحسن النظام في البحر الإقليمي؛

ج- أو إذا طلب ربّان السفينة أو ممثّل دبلوماسي أو موظف قنصلي للدولة العلم مساعدة السلطات المحلية ؛

د- أو إذا كانت هذه التدابير لازمة لمكافحة الإتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل.

⁽¹⁾ أضيفت هذا الحالة الواردة في البند (د) من الفقرة الأولى من المادة (19) سالفه الذكر بناء على اقتراح تقدم به الوفد الباكستاني خلال انعقاد مؤتمر جنيف بين 24 مارس و28 أبريل من عام 1958. وجدير بالذكر أن المعهد الأمريكي للقانون الدولي أضاف صورة أخرى للصور التي جاءت بها المادة (19) وهي أنه يجوز للدولة الساحلية أن تباشر اختصاصها بشأن الجرائم التي ترتكب على ظهر السفن الأجنبية الخاصة في بحرها الإقليمي فيما عدا الحالات المذكورة عند وجود معاهدة بينها وبين دولة العلم تخولها ذلك. أنظر : د.زهير الزبيدي، المرجع السابق، ص 164 .

2- لا تَمَسُّ الأحكامُ المذكورةُ أعلاهَ حقَّ الدولةِ الساحليةِ في اتِّخاذِ آيةِ خُطواتٍ تُأذِنُ بها قَوَانِينُها لِإِجْرَاءِ تَوْقِيفٍ أَوْ تَحْقِيقٍ عَلَى ظَهْرِ سَفِينَةٍ أجنبيةٍ مَرَّةً خِلالَ بَحْرِها الإِقليميِّ بَعْدَ مُعَادَرَتِها مِياهاها الدَّاخِليَّةِ.

3- في الحَالَاتِ المَنْصُوصِ عَلَيْها في الفِقرَتَيْنِ 1 و2، تُخَطِرُ الدَّولةُ السَّاحِليَّةُ، إِذَا طَلَبَ مِنْها الرِّبَّانُ ذَلِكَ، مُمَثِّلاً دَبْلُومَاسِيًّا أَوْ مُوظِّفاً قُنْصُلِيًّا تَابِعاً لِدَوْلَةِ العَلَمِ قَبْلَ اتِّخَاذِ آيَةِ تَدابِيرٍ، وَتُسَهِّلُ الإِتِّصَالَ بَيْنَ هَذَا المُمَثِّلِ أَوْ المُوظَّفِ وَطاقمِ السَّفِينَةِ. وَيَجُوزُ في حَالَاتِ الطَّوَارِي إِرسالُ هَذَا الإِخْطَارِ أَثناءَ اتِّخَاذِ التَّدابِيرِ.

4- تُرَاعِي السُّلْطَاتُ المَحَلِّيَّةُ مَصالِحَ المِلاحَةِ المُراعاةِ الواجِبَةَ عِنْدَ نَظَرِها فِيمَا إِذَا كانَ يَنْبَغِي إِجْرَاءُ أَيِّ تَوْقِيفٍ أَوْ عِنْدَ نَظَرِها في كَيْفِيَّةِ إِجْرَاءِ ذَلِكَ التَّوْقِيفِ.

5- بِاسْتِثْنَاءِ ما هُوَ مَنْصُوصٌ عَلَيْهِ في أَحْكامِ الجُزءِ الثَّانِي عَشَرَ أَوْ في حَالِ انْتِهاكِ القَوَانِينِ وَالأنْظِمَةِ المُعْتَمَدَةِ وَفِقا لِلجُزءِ الخامِسِ، لا يَجُوزُ لِلدَّولةِ السَّاحِليَّةِ أَنْ تَتَّخِذَ خُطواتٍ عَلَى ظَهْرِ سَفِينَةٍ أجنبيةٍ مَرَّةً خِلالَ البَحْرِ الإِقليميِّ مِنْ أَجْلِ تَوْقِيفِ أَيِّ شَخْصٍ أَوْ إِجْرَاءِ أَيِّ تَحْقِيقٍ بِصَدَدِ آيَةِ جَرِيمَةٍ ارْتُكِبَتْ قَبْلَ دُخُولِ السَّفِينَةِ البَحْرَ الإِقليميِّ إِذَا كانَتْ السَّفِينَةُ قادمةً مِنْ مِيناءِ أَجْبيِّي وَمَرَّةً فَقطُ خِلالَ البَحْرِ الإِقليميِّ دُونَ دُخُولِ المِياهِ الدَّاخِليَّةِ .

وما يمكن إدلاؤه من ملاحظات بخصوص نص المادة (27) من الاتفاقية العامة أنه لم يخرج عن نطاق الحالات الأربع التي حصرتها اتفاقية جنيف لعام (1958) حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة في مادتها (19) سالفه الذكر؛ أما الملاحظة الثانية، فهي تقع على العبارة التي بدأت بها الفقرة الأولى من المادة (27) نصها وهي عبارة "لا يَنْبَغِي" والتي تقابلها الصيغة الرسمية الفرنسية عبارة "Ne devrait"، وبالإنجليزية عبارة "Should not". إن هذه العبارة بالصيغ التي وردت بها تحمل في مضمونها مجالا أوسع من حيث إعطاء تقدير للدولة الساحلية في التصرف من عدمه، وهذا في اعتقادي سيكون مثار جدل ونزاع محتمل، هذا بالرغم من الجهود التي لم تكمل بالنجاح في محاولة تغيير هذه العبارة بعبارة "لا يجب Ne doit pas" وهي الجهود التي كانت خلال المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار لكل من "Fidji" (A/CONF.62/C.2/L19/ART:8.9)، وبلغاريا وبولندا والاتحاد السوفياتي أيضاً⁽¹⁾.

⁽¹⁾ وللإشارة فإن هذه الملاحظات التي أدلت بها هذه الدول كانت تخص نفس العبارة التي وردت أيضاً على المادة (28) من الاتفاقية العامة الخاصة بالاختصاص المديني. راجع في هذا الصدد كلا من:

- Laurent.Lucchini, Michel.Voelckel. «Droit de la mer». Op. Cit., p193,194.
- Tullio Treves. «La navigation». Op.Cit., p 778.

وأما الملاحظة الثالثة، فهي تتمثل في عبارة « إِذَا كَانَتْ الْجَرِيمَةُ مِنْ نَوْعِ يُخَلُّ بِسَلْمِ الْبَلَدِ أَوْ بِحُسْنِ النَّظَامِ فِي الْبَحْرِ الْإِقْلِيمِيِّ »، حيث وردت في كل من البند (ب) من الفقرة الأولى من المادة (27) من الاتفاقية العامة والبند (ب) أيضاً من الفقرة الأولى من المادة (19) من اتفاقية جنيف لعام 1958 حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة. إن الدول - على حد تعبير الأستاذ " Luck.T.Lee " عند تعليقه على المادة (19) من اتفاقية جنيف - (1) " تختلف في تفسير مصطلحي « السلم Peace » و« النظام الحسن Good Order »، بحيث ما يعتبر محلاً بسلم البلاد أو النظام الحسن في البحر الإقليمي في دولة قد لا يعتبر كذلك في دولة أخرى"، هذا فضلاً عن أنه يلاحظ أيضاً أن المحاكم الفرنسية غالباً ما تتخذ من عبارة «الإخلال المعنوي Moral Disturbance» معياراً تستند إليه لممارسة اختصاصها بشأن الجرائم التي ترتكب على ظهر السفن الأجنبية الخاصة في مياهها الإقليمية. وفي إطار الملاحظات الواردة على نص المادة (27) من الاتفاقية العامة والتي تقابلها المادة (19) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي، يمكن إحلال ملاحظة أخرى بشأن ما ورد في الفقرة (2) من المادة (27) من الاتفاقية العامة التي تقضي بحق الدولة الساحلية « فِي اتِّخَاذِ آيَةٍ حُطُوتٍ تَأْذَنُ بِهَا قَوَانِينُهَا لِإِجْرَاءِ تَوْقِيفٍ أَوْ تَحْقِيقٍ عَلَى ظَهْرِ سَفِينَةٍ أجنبية مَرَّةً خِلَالَ بَحْرِهَا الْإِقْلِيمِيِّ بَعْدَ مُغَادَرَتِهَا مِيَاهَهَا الدَّاخِلِيَّةِ »، كما لا يجوز للدولة الساحلية - حسب الفقرة الخامسة من ذات المادة - أن تتخذ مثل هذه الخطوات.. « إِذَا كَانَتْ السَّفِينَةُ قَادِمَةً مِنْ مِيَاءِ أجنبيٍّ وَمَرَّةً فَقَطْ خِلَالَ الْبَحْرِ الْإِقْلِيمِيِّ دُونَ دُخُولِ الْمِيَاءِ الدَّاخِلِيَّةِ ».

إن هذين البندين اللذين اقتبسا عن الفقرتين (2) و (5) من المادة (19)، وهاتين الفقرتين الأخيرتين اللتين أضيفتا خلال مؤتمر جنيف لعام 1958 بناء على اقتراح تقدم به كل من الوفد البريطاني واليوغسلافي بالرغم من معارضة تركيا التي اعتبرت أن في ذلك تعارضاً مع المبادئ التي يتضمنها قانونها⁽²⁾، يؤديان إلى التمييز بين وضعيتين تكون عليهما السفينة أثناء وجودها في البحر الإقليمي من حيث الاختصاص فضلاً عن وضعية أخرى قررهما الفقرة الأولى من هذه المادة. ذلك أنه يفهم أولاً من نص الفقرة الثانية من المادة (27) من الاتفاقية العامة أن للدولة الساحلية اختصاصاً جنائياً أوسع بالنسبة للجرائم التي ترتكب على ظهر السفينة الأجنبية الخاصة التي تمر ببحرها الإقليمي بعد مغادرتها مياهها الداخلية، بحيث يجوز للدولة الساحلية في ذلك أن تعتمد في اختصاصها هذا على ما تقرره تشريعاتها العقابية وهذا لكون السفينة الأجنبية الخاصة كانت في نطاق مياهها الداخلية وموانئها، وأن الجرائم التي ارتكبت فيها إنما تكون خلال إقامتها بتلك المياه والموانئ، ولا شك في أن

1) Luck.T.Lee. «Jurisdiction over foreign merchant ships in the territorial sea: an analysis of the Geneva convention on law of the sea». A.J.I.L. vol.55. 1961. pp. 84. 85.

2) أنظر: د. زهير الزبيدي، المرجع السابق، ص 166، الهامش.

ذلك من شأنه أن يؤثر على هدوء الميناء والنظام العام لهذه الدولة وهذا هو الوضع القانوني الأول الذي تكون عليه هذه السفينة الأجنبية الخاصة.

ومع ذلك، فإن الإختصاص لا ينعقد للدولة الساحلية حين الجرائم التي ترتكب على ظهر هذه السفينة أثناء مرورها البريء العرضي خلال البحر الإقليمي لهذه الدولة إلا في الحالات الأربع التي حصرتها الفقرة الأولى من المادة (27) من الإتفاقية العامة وهذا هو المركز أو الوضع القانوني الثاني الذي تكون عليه السفينة، إذ لا يحق للدولة الساحلية أن تستند على قوانينها العقابية هنا لممارسة اختصاصها بخلاف ما لو كانت السفينة مغادرةً للمياه الداخلية؛ فالدولة الساحلية وأمام الوضع الثاني للسفينة، لها الإختصاص في الحالات الأربع فقط، وسواء نصت على ذلك قوانينها أم ليس كذلك.

وأما إذا كانت السفينة قادمة من ميناء أجنبي ومارةً فقط بالبحر الإقليمي دون التوجه إلى مياه الدولة الساحلية الداخلية - حسب الفقرة الخامسة من ذات المادة - ، فلا يحق لهذه الدولة الأخيرة أن تعتمد إلى أي توقيف أو تحقيق في أية جريمة وقعت على ظهرها، وهذا لكون هذه الجريمة قد وقعت في ميناء دولة أخرى ولا علاقة للدولة الساحلية صاحبة البحر الإقليمي بذلك. فالجريمة لم تقع في المياه الداخلية لهذه الدولة مما يثير وضع السفينة الأول، كما أنها لم تقع أثناء مرورها في بحرها الإقليمي مما يثير الوضع القانوني الثاني للسفينة، فهي قد وقعت في ميناء أجنبي عن هذه الدولة، وليس لهذه الأخيرة ما تبرر به اختصاصها في هذه الحالة، وهذه هي الوضعية الثالثة التي تكون عليها السفينة الأجنبية الخاصة.

وتبدو الحكمة من هذا التمييز في أن مصالح الدولة الساحلية قد تتأثر بصورة مباشرة بالجرائم التي ترتكب على ظهر السفينة الأجنبية الخاصة بعد مغادرتها المياه الداخلية أكثر مما تتأثر بالجرائم التي ترتكب على ظهر تلك السفن عندما تكون في حالة مرور بريء فقط عبر البحر الإقليمي.

وعلى هذا الأساس، يمكن القول بأنه إذا كان يحق للدولة الساحلية أن تتخذ ضد السفينة الأجنبية الخاصة إجراءات القبض والتحقيق بخصوص ما يقع على ظهرها من جرائم - وهذا بعد مغادرتها مياهها الداخلية - فإن هذه القاعدة لا يمكن العمل بها ولا يحق للدولة الساحلية القيام بمثل هذه الإجراءات إذا كانت السفينة مارةً فقط بالبحر الإقليمي لهذه الدولة إلا في الحالات الأربع، وليس لها ذلك بتاتا إذا كانت هذه الجريمة قد وقعت في ميناء أجنبي أو قبل دخول هذه السفينة إلى البحر الإقليمي لهذه الدولة الساحلية بصفة عامة.

وجدير بالذكر أن نصّ المادة (27) من الاتفاقية العامة قد تسلل إلى عدد من الاتفاقيات الدولية التي تزامن انعقادها مع اعتماد الاتفاقية العامة عام 1982، ويمكن أن أذكر بعضاً منها كاتفاقية العمل رقم 147 المبرمة في 28 نوفمبر 1982 في إطار منظمة العمل الدولية OIT ، وكذا مذكرة تفاهم

باريس حول سلامة الملاحة لـ 26 جانفي 1982⁽¹⁾، إلا أن السؤال يبقى وارداً بخصوص ما إذا كان يمكن اعتبار نص المادة (27) من الاتفاقية العامة ومن قبله نص المادة (19) من اتفاقية جنيف يعكسان فعلاً ما استقر عليه العمل الدولي وما أخذت به التشريعات الجزائية المقارنة؟ ومن جهة ثانية، هل يمكن اعتبار الحالات الواردة في هاتين المادتين حصرية أم أنه يمكن توسعه مجال الاختصاص على السفن الأجنبية الخاصة في البحر الإقليمي على اعتبار هذه الحالات قد وردت على سبيل المثال وهذا بالاعتماد على نصوص أخرى سواء في القانون الدولي نفسه أو حتى في التشريعات العقابية المقارنة؟ تَلْكُم هي إذن، جملة التساؤلات الممكنة إثرها حول هاتين المادتين والتي سوف أحاول استعراض الإجابة عنها في العنصر الموالي.

الفرع الثاني

الخروج عن حصريّة أحكام القانون الدولي للبحار

في مجال الإختصاص الجزائي

وبدايةً أقول بأن العمل الدولي قد سار على أحكام متفاوتة نسبياً ولا تبدو في كثير منها منسجمة مع أحكام المادتين (19) و(27) من الاتفاقيتين سالفتي الذكر. ويمكن استعراض بعض منها كأثلة عن ذلك. ففي الوقت الذي ذهبت فيه مجموعة "بستامنت *Bustamante*"⁽²⁾ التي قضت في مادتها (301) بأن « لا يطبق قانون العقوبات للدولة الساحلية على الجرائم التي ترتكب على ظهر السفن التجارية في البحر الإقليمي إذا لم تمس تلك الجرائم أحد مواطني تلك الدولة ولم تُحلّ بحدوء وأمن البحر الإقليمي»، كما قضت المادة (281) من نفس المجموعة بأن « تخضع الأمور المتعلقة بواجبات ضبط السفينة وملاحيتها ونظامها الداخلي لقانون دولة العلم»؛ وذهبت المادة (10) من معاهدة قانون العقوبات الدولي الموقعة في مونتيفيديو عام 1940 إلى أن «يعاقب على الجرائم التي ترتكب على ظهر السفن غير الحربية بمقتضى قوانين الدولة التي توجد السفينة في مياهها الإقليمية في وقت ارتكاب الجريمة».⁽³⁾

وبالرغم من أن النصين يقتربان من النتيجة التي تقود إليها المادتان (19) و(27)، إلا أن نص المادة (10) من اتفاقية 1940 من شأنه أن يفتح باب النزاع لكونه يمثل عودةً إلى ما جرى عليه عمل

1) Jean - Pierre BEURIER. «Livre 2 : Droit international de la mer». *Droit Maritime. Tome I. "Mer, Navire et Marins"*. Op. Cit., p 91.

2) وهي اتفاقية حول القانون الدولي الخاص تم التوقيع عليها في المؤتمر الدولي السادس للدولة الأمريكية في هافانا سنة 1928.

3) وهي معاهدة أبرمت على أنقاض معاهدة مونتيفيديو لـ 23 جانفي 1889 المتعلقة بالقانون الجنائي الدولي، والمبرمة بين كل من البراغوي، البيرو، الأرجنتين والأوروغواي في أعقاب حادثة السفينة فرانكونيا والقانون البريطاني لعام 1878 وقد سبقت الإشارة إليها. أنظر فيما ذكر أعلاه: د. زهير الزبيدي، المرجع السابق، ص 162 و163. الهامش.

بعض الدول لا سيما في أمريكا اللاتينية في أعقاب صدور القانون البريطاني لعام 1878، حيث بادر البعض من هذه الدول - ومن أمثلتها الشيلي والإكوادور - إلى إصدار قوانين جزائية تقضي بحصرية الإختصاص على الجرائم مهما كانت جنسية مرتكبيها حين تواجد السفينة في المياه الإقليمية لدولة ساحلية. وقد رأينا كيف أن معاهدة مونتيفيديو لـ 23 جانفي 1889 المتعلقة بالقانون الجنائي الدولي، والمبرمة بين كل من البراغواي، البيرو، الأرجنتين والأوروغواي، قد أخذت بذلك أيضاً في مادتها (11)، كما قررت المادة (12) منها تمديد مجال انطباق الاختصاص الجزائي إلى حدود 5 أميال بحرية من الساحل مع أن البحر الإقليمي آنذاك، لم يكن عرضه يتجاوز مسافة 3 أميال بحرية؛⁽¹⁾ ثم رأينا كيف أن الفقه الدولي ولا سيما معاهد القانون الدولي، تصدى لهذا القانون بالانتقاد فتمكن من بلورة مفهوم الإختصاص على الجرائم الواقعة في البحر الإقليمي فجعله موقوفاً على شروط عديدة منها على الأقل، أن تمتد نتائج الجريمة إلى الدولة الساحلية، فضلاً عن أن معاهدة 1940 تتناقض مع ما أخذ به مؤتمر لاهاي لعام 1930، ومع ما جاءت به المادتان: (19) من نص جنيف ومن بعدها المادة (27) من الاتفاقية العامة اللتان حظرتا هذا المبدأ إذا كانت السفينة الأجنبية مارةً فقط عبر البحر الإقليمي دون أن تكون مغادرة للمياه الداخلية أو متوجهة إليها.

و على هذا النحو، يمكنني أن أثير إشكالية ما إذا كان العمل الدولي قد رجع إلى مبدأ حصرية الإختصاص في البحر الإقليمي رغم مجهودات معاهد القانون الدولي ورغم ما أسفرت عنه المؤتمرات الدولية التي سبقت الإشارة إليها بما فيها المادة (27) من الاتفاقية العامة؟ وهل بالإمكان الإعتداد بالقوانين العقابية لتوسعة ممارسة الاختصاص في البحر الإقليمي بما يغير نص المادة (27) من الاتفاقية العامة؟

أولاً) حالة التشريعات العقابية المقارنة: بدايةً، يمكن القول بأن الممارسات أو السوابق القضائية لم تتجه إلى ما أسفر عنه مؤتمر لاهاي لعام 1930. بما يؤكد أن هذا الأخير لم ينجح في حمل الدول على التراجع عن حصرية الإختصاص على الأقل، حتى قبيل انعقاد مؤتمر جنيف. ويمكن الاستشهاد في هذا المجال بالقضية الشهيرة للسفينة "S. Nikolos" التي وقعت قبيل انعقاد مؤتمر جنيف لعام 1958 بسنة، حيث جاء في رسالة توضيح وزارة العدل الأمريكية بخصوص تعيين جهة الاختصاص أنه: "يتضح من وقائع القضية أن الجريمة وقعت على ظهر سفينة أجنبية ضمن حدود المياه الإقليمية للولايات المتحدة الأمريكية. وبناء عليه، فإنها تخضع للاختصاص الجنائي الأمريكي"⁽²⁾. ويبدو واضحاً

⁽¹⁾ وقد سبقت الإشارة إلى ذلك. راجع ص 861 من هذه الأطروحة.

⁽²⁾ وتلخص وقائعها في أنه في سنة 1957 قُتل بحار يحمل الجنسية اليونانية يدعى "George Tsangarakis" يعمل على ظهر السفينة "SS. Nikolos" والتي تحمل العلم الليبري والمؤجرة إلى إحدى الشركات البريطانية عند وجود السفينة في المياه الإقليمية الأمريكية. أنظر: د. زهير الزبيدي، المرجع السابق، ص 163.

في هذه القضية أن القضاء الأمريكي انتهج نص المادة (10) من اتفاقية مونتيفيديو لعام 1940، وأنه شكّل امتداداً للقانون البريطاني لعام 1878، فالعبرة لديه هي بمكان وقوع الجريمة بصرف النظر عن كونها أدت إلى إخلال بصفو البلد وبمحسن النظام في البحر الإقليمي، وبصرف النظر أيضاً عما إذا كانت هذه الجريمة قد امتدت إلى الدولة الساحلية والتي يتجسد فيها أن يكون الجاني أو الضحية من الرعايا الأمريكيين على الأقل، وهي الوقائع التي لم تثبت في هذه القضية ومع ذلك، فالقضاء الأمريكي اعتبر نفسه مختصاً بالنظر فيها.

ومن جهة ثانية، فإن معظم التشريعات العقابية المقارنة تعتمد في نصوصها بصورة متفاوتة نسبياً جملة من المبادئ ذات الصلة بالتجريم والعقاب مثل مبدأ "إقليمية القوانين" ومبدأ "شخصية القوانين" وبعض المبادئ الفرعية الأخرى ذات الصلة كمبدأ "الجنسية الفعالة" و"الاختصاص السلبي"، هذا فضلاً عن أن منها ما يتضمن مبدأ عالمياً آخر ألا وهو مبدأ "الاختصاص العالمي أو الشمولي" والذي سوف أشير إليه فيما بعد.

وكأمثلة عن هذه الحالات وما استقر فيها من مبادئ، يمكن أن أشير إلى بعض النصوص الجزائرية المقارنة رغم سبق الإشارة إليها. فبالنسبة لمبدأ "إقليمية القوانين"، فقد أخذت به كل من المادة (3) من قانون العقوبات الجزائري التي تقضي بأن: « يطبق قانون العقوبات على كافة الجرائم التي ترتكب في أراضي الجمهورية كما يطبق على الجرائم التي ترتكب في الخارج إذا كانت تدخل في اختصاص المحاكم الجزائرية طبقاً لأحكام قانون الإجراءات الجزائية ». وبالرغم من أن المشرع الجزائري لم يحدد مفهوم الإقليم كما فعل غيره من المشرعين اللذين أخذوا بمبدأ إقليمية القوانين مع تحديد مفهوم الإقليم، وهي حال نظيره الأردني (المادة 7) والسوري (المادة 17) والعراقي (المادة 7) واللبناني (المادة 17) والإماراتي (المادة 16)، حاذياً بذلك حذو نظيره المصري (المادة الأولى)، إلا أن المادة (12) من الدستور الجزائري لعام 1996 تتكفل بإلحاق منطقة البحر الإقليمي ضمن الإقليم الجزائري وضمن نطاق السيادة الوطنية حيث تقضي هذه المادة بأن: « تُمارَسُ سِيَادَةُ الدَّوْلَةِ عَلَى مَجَالِهَا الْبَرِّيِّ، وَمَجَالِهَا الْجَوِّيِّ وَعَلَى مِيَاهِهَا. كَمَا تُمارَسُ الدَّوْلَةُ حَقَّهَا السَّيِّدَ الَّذِي يُقرُّهُ الْقَانُونُ الدَّوْلِي عَلَى كُلِّ مَنْطِقَةٍ مِنْ مُخْتَلَفِ مَنَاطِقِ الْمَجَالِ الْبَحْرِيِّ الَّتِي تَرَجِعُ إِلَيْهَا »⁽¹⁾.

وفضلاً عما سبق، فإن من النصوص العقابية ما يشير صراحة إلى إقليمية القوانين وامتدادها إلى السفن كما هي حال المادة الرابعة من القانون الجنائي السوفييتي السابق التي تقضي بأن « يطبق القانون السوفييتي على جميع الجرائم التي تقع على ظهر السفن الأجنبية في المياه الإقليمية أو الموانئ

(1) وتقابل هذه المادة من دستور 1996 المادة (12) من دستور 1989 والمادة (25) من دستور 1976 مع بعض الفروقات بينها لا سيما المادة (25) من دستور 1976. راجع في شأن الفروقات التي أوردتها بخصوص هذه المواد، ص 256 فما بعدها من هذه الأطروحة.

السوفياتية»، كما تذهب الصين إلى أكثر من ذلك ليصل اختصاصها الجنائي حتى إلى أفراد طاقم السفينة الأجنبية وهذا بموجب تعليماتها الصادرة عام 1952 والمؤكددة بقانونها الجزائري لعام 1957.⁽¹⁾ وكذلك الحال بالنسبة للمادة (590) من قانون الإجراءات الجزائية الجزائري التي تقضي بأن «تختص الجهات القضائية الجزائرية بالنظر في الجنايات والجرح التي ترتكب في عرض البحر على بواخر تحمل الراية الجزائرية أياً كانت جنسية مرتكبيها. وكذلك الشأن بالنسبة للجنايات والجرح التي ترتكب في موانئ بحرية جزائرية على ظهر باخرة تجارية أجنبية»، رغم أن المشرع الجزائري في هذا الموضوع قد سار على نهج اتفاقية جنيف فقصر حصرياً اختصاصه الجزائري على ما يقع في الموانئ الجزائرية من جرائم لا على البحر الإقليمي.

وفضلاً عن مبدأ "إقليمية القوانين" الذي سبقت الإشارة إليه، فإن معظم التشريعات العقابية تأخذ بمبدأ آخر ألا وهو مبدأ الاختصاص الشخصي وقد سبقت الإشارة إلى مفهومه في بداية هذا القسم.

ومبدأ الاختصاص الشخصي - باعتباره امتداداً لقوانين الدولة لا سيما الجزائية منها إلى الجرائم المرتكبة في الخارج سواء من طرف رعاياها أو من أجنبي - هو من أهم المبادئ المستقرة في النظم العقابية المقارنة والتي من شأنها أن تصطدم مع نص المادة (27) من الاتفاقية العامة لعام 1982. كما أن هذا المبدأ يتضمن مبدأين فرعيين هما: مبدأ "الجنسية الفعالة" الذي يقضي بجواز اختصاص الدولة على الجرائم المرتكبة في الخارج من قبل رعاياها، ومبدأ "الاختصاص السليبي" أو "الجنسية السلبية" الذي يعقد الاختصاص الجزائري للدولة حتى بالنسبة للجرائم التي يرتكبها أجنبي في الخارج، وهو يتشابه مع المبدأ الفرعي الملحق بمبدأ "إقليمية القوانين" ويطلق عليه مبدأ "عينية القوانين" من حيث كونهما معاً يعقدان الاختصاص للدولة على الجرائم المرتكبة في الخارج من قبل أجنبي، غير أن الفرق بينهما يكمن في أن مبدأ "عينية القوانين" ينصرف إلى المعاقبة على الجرائم المرتكبة من قبل أجنبي في الخارج إذا كانت هذه الجرائم تمس بأمن الدولة وسلمها وبمحسن النظام فيها وباقتصادها، في حين، يعقد مبدأ "الاختصاص السليبي" الاختصاص للدولة على الجرائم المرتكبة في الخارج من قبل أجنبي وتكون واقعة على رعاياها⁽²⁾.

(1) راجع في ذلك: د. زهير الزبيدي، المرجع السابق، ص 173.

(2) وقد سبقت الإشارة إلى هذه المبادئ والفرقة بينها. راجع ص 770 من هذه الأطروحة، وأيضاً:

- د. هيثم أحمد الناصري، المرجع السابق، ص 250.

- د. أكرم نشأت إبراهيم، المرجع السابق، ص 116-119.

- د. عبود السراج، المرجع السابق، ص 130-131.

- د. زهير الزبيدي، المرجع السابق، ص 268.

وبالفعل، فإن معظم التشريعات العقابية تسير بقدر متفاوت على الأخذ بهذه المبادئ. فبالنسبة لمبدأ "الجنسية الفعالة" فقد أخذت به الجزائر في المادة (582) من قانون الإجراءات الجزائية التي تنص على أن « كل واقعة موصوفة بأنها جنائية معاقب عليها من القانون الجزائري ارتكبتها جزائري في خارج إقليم الجمهورية يجوز أن تتابع ويحكم فيها في الجزائر، غير أن لا يجوز أن تجري المتابعة أو المحاكمة إلا إذا عاد الجاني إلى الجزائر ولم يثبت أنه حكم عليه نهائياً في الخارج وأن يثبت في حالة الحكم بالإدانة أنه قضي العقوبة أو سقطت عنه بالتقادم أو حصل على العفو عنها".

كما تقضي المادة (583) من نفس القانون بأن « كل واقعة موصوفة بأنها جنحة سواء في نظر القانون الجزائري أم في نظر تشريع القطر الذي ارتكبت فيه، يجوز المتابعة من أجلها والحكم فيها في الجزائر إذا كان مرتكبها جزائرياً ». وتضيف المادة (584) من نفس القانون بأنه: " يجوز أن تجري المتابعة أو يصدر الحكم في الحالات المنصوص عليها آنفاً في المادتين (582) و(583) حتى ولو لم يكن المتهم قد اكتسب الجنسية الجزائرية إلا بعد ارتكابه الجنائية والجنحة ».

وعلى هذا المنوال، سارت أيضاً جملة من التشريعات العقابية أفضل التعرض للعربية منها كالمادة (10) من قانون العقوبات الأردني، المادة (10) أيضاً من قانون العقوبات العراقي، والمادة (20) من قانون العقوبات السوري، والمادة (19) من قانون العقوبات اللبناني، والمادة الثالثة من قانون العقوبات المصري وكذا المادة (6) من قانون العقوبات الليبي.

وأما بالنسبة للأسلوب الثاني المتمثل سواء في معاقبة مرتكبي الجرائم الماسة بأمن وحسن نظام الدولة حتى ولو كانت واقعة في الخارج وارتكبتها أجنب، وهو ما يطلق عليه أسم مبدأ "عينية القوانين"، أو المتابعة على الجرائم المرتكبة في الخارج من قبل أجنب ويقع ضحيتها مواطنوها وهو ما يطلق عليه تسمية "الجنسية السلبية"، فقد تفاوتت الدول في معرض تشريعاتها العقابية في صور الأخذ بهما، ويمكن في هذا الإطار استعراض بعض النصوص العقابية المقارنة .

فبالنسبة لمبدأ "عينية القوانين"، فقد أخذت به الجزائر في المادة (585) من قانون الإجراءات الجزائية التي تنص على أن: « كل من كان في إقليم الجمهورية شريكاً في جنائية أو جنحة مرتكبة في الخارج يجوز أن يتابع من أجلها ويحكم عليه فيها بمعرفة جهات القضاء الجزائرية إذا كانت الواقعة معاقباً عليها في كلا القوانين الأجنبي والجزائري بشرط أن تكون تلك الواقعة موصوفة بأنها جنائية أو جنحة قد ثبت ارتكابها بقرار نهائي من الجهة القضائية الأجنبية ». .

وتضيف من جهتها المادة (588) من القانون سالف الذكر بأن « كل أجنبي ارتكب خارج الإقليم الجزائري بصفة فاعل أصلي أو شريك جنائية أو جنحة ضد سلامة الدولة الجزائرية أو تزيفاً لنقود أو أوراق مصرفية وطنية متداولة قانوناً في الجزائر تجوز متابعته ومحاكمته وفقاً لأحكام القانون الجزائري إذا أُلقي القبض عليه في الجزائر أو حكمت الحكومة على تسليمه لها ».

وعلى هذا النحو أيضاً، ذهبت المادة (9) من قانون العقوبات العراقي والمادة (19) من قانون العقوبات السوري، والمادة (19) من قانون العقوبات اللبناني المشار إليه آنفاً. وفيما يتعلق بمبدأ "الجنسية السلبية"، فقد استقرت هذه التشريعات أيضاً على الأخذ به، ويمكن أن أذكر كمثال عن ذلك نص الفقرة الثانية من المادة (583) من قانون الإجراءات الجزائية التي تقضي بأنه: «علاوة على ذلك، فلا يجوز أن تجري المتابعة في حالة ما إذا كانت اللجنة مرتكبة ضد أحد الأفراد إلا بناء على طلب النيابة العامة بعد إخطارها بشكوى من الشخص المضرور أو بلاغ من سلطات القطر الذي ارتكبت الجريمة فيه». ومعنى هذا أن الجزائر إذ تجيز لمحاكمها النظر في الجرائم التي ترتكب في الخارج ضد أحد مواطنيها، فإن هذا الاختصاص لا ينعقد من تلقاء نفسه كما هي حال جرائم القانون العام التي تحرك الدعوى فيها النيابة العامة من تلقاء نفسها، وإنما تباشر هذه الأخيرة إجراءات الدعوى بناء على شكوى يتقدم بها الجزائري المتضرر أو سلطات الدولة التي وقعت فيها هذه الجريمة.

وعلى نحو مماثل ذهبت الغالبية الساحقة من الدول إلى الأخذ به، وقد رأينا كيف أن المادة (186) من قانون العقوبات المكسيكي التي حكمت بموجبها المحاكم المكسيكية على المواطن الأمريكي "كوتنغ Cutting" بتهمة القذف عن طريق النشر في ولاية تكساس الأمريكية في حق المواطن المكسيكي "مدينا Medina" بعد أن ألقى القبض على "كوتنغ" بالمكسيك، وكيف أدت هذه القضية على احتجاجات من قبل الحكومة الأمريكية⁽¹⁾.

ومن استعراض جملة هذه المبادئ ومدى الأخذ بها من قبل التشريعات العقابية المقارنة، يبقى أن أتساءل عن حكمها مقارنة بما أوردته المادة (27) من الاتفاقية العامة لعام 1982 حول قانون البحار ومن قبلها المادة (19) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي المنطقة المتاخمة لعام 1958.

فإذا كانت الاتفاقية العامة في الفقرة الثانية من مادتها (27) قد حوّلت للدولة الساحلية جواز ممارستها لولايتها الجنائية على ظهر سفينة أجنبية خاصة بما في ذلك الترخيص لها بـ «اتخاذ أية خطوات تأذن بها قوانينها لإجراء توقيف أو تحقيق على ظهر» تلك السفينة، فإن ذلك يكون مشروطاً بأن تكون تلك السفينة «مارة خلال بحرهما الإقليمي بعد مغادرتها مياهها الداخلية» فقط، مما يستتبع القول بأن حكم أو وضع هذه السفينة هنا هو مماثل لوضعها في مياه هذه الدولة الداخلية أو في موانئها، وأن لهذه الدولة أن تعتمد بموجب قوانينها العقابية إلى التدخل لممارسة الإختصاص بما في ذلك تطبيق جملة المبادئ العقابية التي سلفت الإشارة إليها، وحتى ولو كانت السفينة الأجنبية الخاصة في البحر الإقليمي؛ فالعبرة هنا، هي أن السفينة الأجنبية الخاصة كانت في مياه

⁽¹⁾ أنظر ص 771 من هذه الأطروحة.

الدولة الساحلية الداخلية ثم غادرتها، فيكون توقيفها في البحر الإقليمي بمثابة مطاردة حثيثة وهو عمل مشروع لا لبس فيه وقد رأينا ذلك.

وأما إذا كانت الجريمة قد وقعت على ظهر السفينة الأجنبية الخاصة وهي مارة فقط بالبحر الإقليمي مروراً بريئاً عرضياً من دون أن تكون مغادرة لمياه الدولة الساحلية الداخلية، فإن الفقرة الأولى من المادة (27) من الاتفاقية العامة لم ترخص لهذه الدولة بأن تمارس ولايتها الجنائية على تلك السفينة «من أجل توقيف أي شخص أو إجراء أي تحقيق بصدد أية جريمة ارتكبت على ظهر السفينة أثناء مرورها إلا في الحالات التالية فقط:» ثم عددها أربع حالات هي: «(أ) إذا امتدت نتائج الجريمة إلى الدولة الساحلية، (ب) أو إذا كانت الجريمة من نوع يدخل بسلم البلد أو بحسن النظام في البحر الإقليمي، (ج) أو إذا طلب ربان السفينة أو ممثل دبلوماسي أو موظف قنصلي للدولة العلم مساعدة السلطات المحلية، (د) أو إذا كانت هذه التدابير لازمة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل». وفي غير هذه الحالات الأربع، ليس للدولة الساحلية أن تعتمد إلى قوانينها الجزائية لتؤسس ممارسة اختصاصها، ولا أن تلجأ إلى تطبيق تلك المبادئ ذات الصلة بالتجريم والعقاب التي ذكرتها سالفاً. فالعبارة هنا بالمرور البريء في البحار الإقليمية وتمكين المجموعة الدولية منه وكف الدولة الساحلية عن إطباق يدها على كل سفينة أجنبية خاصة تنتهز فرصة مرورها خلال بحرها الإقليمي فتترصد لها انطلاقاً من خصوصية تشريعها بما يعطل سبل الملاحة البحرية الدولية.

وفيما عدا الحالات الأربع مضاف إليها حالة أن تكون السفينة مغادرة للمياه الداخلية، لم تسمح المادة (27) من الاتفاقية العامة بموجب الفقرة (5) منها للدولة الساحلية أن تتخذ مثل تلك الخطوات والإجراءات «على ظهر سفينة أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي من أجل توقيف أي شخص أو إجراء أي تحقيق بصدد أية جريمة ارتكبت قبل دخول السفينة البحر الإقليمي إذا كانت السفينة قادمة من ميناء أجنبي وماراً فقط خلال البحر الإقليمي دون دخول المياه الداخلية». ومفاد هذا الحكم أنه لا يحق للدولة الساحلية أن تتدخل لممارسة اختصاصها على هذه السفينة وذلك لكونها قادمة من ميناء أجنبي، ولأن الجريمة وقعت قبل دخولها إلى مياه الدولة الساحلية الإقليمية، وليس لهذه الدولة أن تتدخل بموجب قوانينها لتتوب عن الدولة الأخرى التي وقعت الجريمة في موانئها أو في مياهها الإقليمية.

ومن خلال إحلال عملية إسقاط بين ما تضمنته هذه التشريعات العقابية من مبادئ مختلفة وبين ما تضمنته المادة (27) من الاتفاقية العامة ومن قبلها المادة (19) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي لعام 1958، فإنه من السهل الإقرار بملاحظتين: الأولى، وهي أن هذه المبادئ العقابية غير مسموح

بتطبيقها إلا في الحالة التي تكون فيها السفينة الأجنبية بالبحر الإقليمي بعد مغادرتها المياه الداخلية للدولة الساحلية فقط؛ أما الملاحظة الثانية، فهي تكمن في أن هذه المبادئ تصطدم في ظاهرها كلية مع الأحكام التي أوردتها المادة (27) سالفة الذكر.

ذلك أن من التشريعات العقابية ما يعتمد مبدأ "إقليمية القوانين" بصفة حصرية فيقضي بانطباق اختصاص الدولة المطلق على كل ما يقع على إقليمها بما فيه المياه الإقليمية سواء أكان الجاني أو المحني عليه من رعايا هذه الدولة أم غير ذلك، وسواء كانت السفينة مارة بالبحر الإقليمي بعد مغادرتها المياه الداخلية أم ليس كذلك؛ فالعبرة لديها بمكان وقوع الجريمة وهو البحر الإقليمي، وهذه الدولة لا يبدو أنها تعامل البحر الإقليمي بالمفهوم الذي ورد عن اتفاقية جنيف لعام 1958 أو الاتفاقية العامة إذ لا فرق بينه وبين الإقليم البري من حيث الاختصاص القانوني في شيء. (1)

إن هذا المبدأ المعتمد بهذه الكيفية، وإذا كانت الفقرة الثانية من المادة (27) من الاتفاقية العامة قد سمحت به في حالة السفينة الأجنبية المغادرة للمياه الداخلية، سيصطدم من دون شك بالحالات الأربع الواردة في الفقرة الأولى منها والتي هي - وعلى ما يبدو - حصرية. فإذا كان للدولة الساحلية التي تعتمد مثل هذا المبدأ ما يبرر اختصاصها على السفن الأجنبية الخاصة عندما يكون الجاني أو الضحية من رعاياها الأمر الذي يؤدي إلى اعتبار هذه الجريمة قد امتدت إلى هذه الدولة وفق البند (أ) من الفقرة الأولى من المادة (27)، أو أن الجريمة - رغم عدم كون أحد أطرافها من رعاياها - هي من النوع الذي يخل بسلم البلد أو بحسن النظام في البحر الإقليمي حسب البند (ب) من ذات الفقرة، فإنه ليس للدولة الساحلية من غير هاتين الحالتين ما يبرر اختصاصها بالاعتماد على إقليمية قوانينها وعلى تشريعها الداخلي خصوصاً، إذا احتجت دولة علم السفينة أو كانت السفينة مارة فقط خلال البحر الإقليمي من دون أن تكون مغادرة لمياهها الداخلية. إن عرض هذه الحالة على القضاء الدولي لا يعفي الدولة الساحلية من نتائج المسؤولية الدولية خصوصاً بعد دخول الاتفاقية العامة حيز التنفيذ،

(1) ومن أمثلة هذه القوانين، أذكر المادة (7) من قانون العقوبات الأردني التي تقضي بأن «تشمل أراضي المملكة طبقة الهواء التي تغطيها والبحر الإقليمي إلى مسافة خمسة كيلومترات من الشاطئ البري والمدى الجوي الذي يغطي البحر الإقليمي والسفن والمركبات الهوائية الأردنية..»، والمادة (15) من قانون العقوبات السوري التي نصت على أن «يطبق القانون السوري على جميع الجرائم المقررة في الأراضي السورية»، وأضافت المادة (17) من ذات القانون، بأنه يعتبر في حكم الأراضي السورية: «1- البحر الإقليمي إلى مسافة عشرين كيلومتراً من الشاطئ ابتداء من أدنى مستوى الجزر. 2- المدى الجوي الذي يغطي البحر الإقليمي. 3- السفن والمركبات الهوائية السورية.»، كما سارت على هذا المنوال أيضاً المادة (7) من قانون العقوبات العراقي التي تقضي بأن «يشمل الإختصاص الإقليمي للعراق أراضي جمهورية العراق، وكل مكان يخضع لسيادتها، بما في ذلك المياه الإقليمية...»، وقد سبق الإشارة إلى هذه القوانين. راجع ص761 من هذه الأطروحة.

وعلى وجه أخص، إذا كانت الدولة الساحلية قد صادقت عليها، إذ لا يمكنها " أن تتمسك بتشريعيها الداخلي لتحد من نطاق التزاماتها الدولية "(1).

وحتى بالنسبة لمبدأ "الجنسية السلبية" ومعه مبدأ "عينية القوانين"، فإنه لا يستساغ - مع ما هو منصوص عليه في المادة (27) من الاتفاقية العامة - أن تعمد الدولة الساحلية إلى اعتراض سبيل السفينة الأجنبية الخاصة للقبض أو للتحقيق في جريمة ارتكبتها أجنبي في الخارج ضدها أو ضد أحد رعاياها إعمالاً للمبدأين سالفين الذكر إذا كانت هذه السفينة مارة فقط عبر البحر الإقليمي، اللهم إلا إذا فسّرنا هذه الحالة على أنها امتداداً لنتائج الجريمة إلى الدولة الساحلية وفق البند (أ) من الفقرة الأولى من المادة (27) من الاتفاقية العامة؛ ومع ذلك فإن هذا التفسير لا يستقيم أمام صراحة الفقرتين الأولى والخامسة من المادة (27) دائماً، حينما تقضيان بحظر التدخل أو التوقيف أو التحقيق على هذه السفينة إذا كانت مارة فقط خلال البحر الإقليمي بصفة عامة، وإذا تقرر اختصاص الدولة الساحلية استثناءً، فيجب أن يكون على جريمة مصنّفة ضمن الحالات الأربع من جهة، مع وجوب أن تكون هذه الجريمة قد وقعت أثناء عملية المرور البريء في البحر الإقليمي لا قبله من جهة ثانية؛ وتكون النتيجة أن الدولة الساحلية لن تتمكن من إلقاء القبض ومعاينة الجناة بالاستناد إلى تشريعها العقابية وإلى هذه المبادئ رغم مرور الجاني على بحرها الإقليمي على متن سفينة أجنبية، فهي لن تباشر مثل هذه الإجراءات إلا إذا حلّ هذا الجاني بحلول هذه السفينة إلى موانئها أو كانت في طريقها في البحر الإقليمي بعد أن غادرت مياهها الداخلية، أو حين ارتكاب جريمة من بين الأصناف الأربع خلال عملية المرور البريء في البحر الإقليمي.

ومن المفارقات الغريبة الناجمة عن المادة (27) من الاتفاقية العامة، لا سيما عن فقرتها الأولى والخامسة، أن الدولة الساحلية لن تتمكن من إلقاء القبض أيضاً على الجاني حتى ولو كان من رعاياها ويحمل جنسيتها تطبيقاً لمبدأ "الجنسية الفعالة" أو "الاختصاص الشخصي" إذا كان هذا الجاني على ظهر سفينة أجنبية خاصة مارة خلال البحر الإقليمي لدولته من دون أن تكون لها نية الدخول إلى مياهها الداخلية ولم تكن مغادرة لها أيضاً. وتكون السفينة هنا، أشبه ما تكون بملجأ يحول دون وصول دولته إليه، فالعبرة - حسب نص الفقرة الخامسة من المادة (27) - أن السفينة « مارةً فقط خلال البحر الإقليمي دون دخول المياه الداخلية » !!!.

(1) وهي العبارة التي وردت عن محكمة التحكيم في نزاع بين فرنسا وسويسرا عام 1932، كما وردت في العديد من الأحكام والسوابق القضائية مثل قضية "الآلاباما" بين الولايات المتحدة وبريطانيا عام 1872، وفي نزاع بين اليونان وتركيا عام 1925. وقد حسمت معاهدة فيينا لعام 1969 حول قانون المعاهدات موضوع أسبقية القانون الدولي للداخلي بنصها في المادة (67) بأنه: « لا يجوز لطرف في معاهدة أن يتمسك بقانونه الداخلي كسبب لعدم تنفيذ المعاهدة ». راجع هامش الصفحة 69 من هذه الأطروحة.

وفي اعتقادي أن المادة (27) من الاتفاقية العامة ومن قبلها المادة (19) من اتفاقية البحر الإقليمي لجنيف لعام 1958 غير منطقية ولا تمتُّ إلى الواقع العملي بصلة في جزء كبير منها، كما أنني لا أدري حين اعتمادها من قبل المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار هل روعيت في ذلك صور العمل الدولي في مجال التجريم والعقاب وما أخذت به الدول في معرض تشريعها الجزائية؟ ولست أدري لماذا تم تقسيم اختصاص الدولة الساحلية ورهنه تبعاً لوضعيات السفينة بناءً على طريقة مرورها فيما إذا كانت مغادرة للمياه الداخلية فيسمح حينئذ بتطبيقه، أو إذا كان مروراً عرضياً فيسمح فقط بتطبيق الإختصاص في الحالات الأربع؛ ثم كيف يمكن أن نبرر للدولة الساحلية مرور مجرمين خطرين متورطين في أعمال إرهابية داخل إقليمها وكانوا على متن سفينة أجنبية خاصة مارة فقط خلال بحرها الإقليمي، هل نطلب منها أن تمتنع عن اعتراض سبيل هذه السفينة لأنها مارة فقط ببحرها الإقليمي دون مغادرتها مياهها الداخلية، أو أن الجريمة وقعت قبل مرور هذه السفينة ببحرها الإقليمي؟! ولا أدري أيضاً، كيف غاب عن المؤتمرين لا سيما من مندوبي دول العالم الثالث - وهم غالبية المؤتمر - حقائق ومعالم التشريع الجزائري في دولهم وتطبيقها العملي أم أن ذلك جاء في شكل صفقة سياسية أو مساومة ترمي إلى تسييق حرية الملاحة الدولية وعلى غرار المرور العابر حين " قبلت بموجبها دول العالم الثالث هذا النظام وفي مقابل وعود متعلقة بنقل تكنولوجيا استغلال قاع أعالي البحار والاستغلال المشترك " على حد تعبير الأستاذ "د. محمد بوسلطان"⁽¹⁾، وكيف لا، والاتفاقية العامة قد تمّ اعتمادها في شكل "صفقة شاملة Package deal" فلا تجوز تجزئتها بالموافقة على بعض نصوصها دون البعض الآخر، بل تمّ اعتمادها كلية وفق مبدأ "التوافق التام Consensus"⁽²⁾.

وعلى هذا الأساس، فإنني أرى على غرار الأستاذ الدكتور "جورج حزبون"⁽³⁾، وكقاعدة عامة، أن البحر الإقليمي لا يختلف عن الإقليم البري أو المياه الداخلية في شيء في مجال الاختصاص إذا كان من شأن نتائج تلك الجرائم أن تصل إلى الدولة الساحلية؛ فما يقع على هذه المنطقة من جرائم يعتبر كما لو كان واقعاً على إقليم الدولة وتنصرف إليه قواعد التجريم والعقاب بالصورة نفسها والكيفية التي تنصرف فيها على إقليمها البري، ولا معنى للتفرقة بين أن تكون السفينة مارة بالبحر الإقليمي مروراً بريئاً عرضياً أو أن تكون مارة فيه بعد مغادرتها المياه الداخلية للدولة الساحلية، إذ ماذا تَبَقَّى من معنى المياه الإقليمية إن قُلِّمَت الدولة الساحلية من اختصاصها فيها. ومع ذلك، فإن القانون الدولي سيقود إلى تسييق العمل وفق نص المادة (27) فيما لو عرض نزاع بين الدولة الساحلية ودولة

(1) د. محمد بو سلطان، المرجع السابق، ص 230 .

(2) راجع بخصوص هذا المبدأ وشكليات التحضير للمؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار، ص 48-49 من هذه الأطروحة.

(3) الأستاذ الدكتور جورج حزبون حزبون. أستاذ القانون الدولي بالجامعة الأردنية وعضو هيئة التحكيم الأمريكية وهيئة التحكيم الكندية في حديث معه بتاريخ 2 مارس 2006.

علم السفينة أو دولة جنسية الجاني وعمدت فيها الدولة الساحلية إلى العمل بموجب قوانينها العقابية بما يخالف نص هذه المادة، وقد رأينا كيف أن القضاء الدولي في قضية " لوتس " بحث في القانون الدولي عن قاعدة تحول أو تمتع تركيا من ممارسة اختصاصها على الجرائم المرتكبة في أعالي البحار من طرف السفن الأجنبية، وإذ لم يجد ذلك، فقد حوّل الاختصاص لتركيا على حساب فرنسا مما يفهم معه بمفهوم المخالفة أن القاضي الدولي قد اعتدّ بوجود حكم في القانون الدولي يقضي بعدم جواز ذلك، وإذ لم يجد، عقد الاختصاص لتركيا مما يقرر في الأخير أسبقية القانون الدولي على القانون الداخلي.

والراجح عندي، أن الدول لم يكن ليغيب عنها ما أورده المؤتمر الثالث بخصوص المادة (27) من تقليص لاختصاصاتها بصرف النظر عن المذاهب الفقهية التي سار عليها بعض العمل الدولي، ولكن الحكمة في اعتقادي، تكمن في تسبيق العمل بنظام المرور البريء وإتاحته للدول كافة بما يسمح بتنمية التجارة والمواصلات الدولية وعدم تمكين دولة من الدول - وقد تكون نامية لا فكر قانوني أو حضاري لديها - من انتهاز أول فرصة لوجود مجرم على ظهر سفينة أجنبية فتعتمد بذلك إلى وقف العمل بالمرور البريء لهذه السفينة أو لغيرها فتنتفي بذلك الحكمة من المرور البريء الذي من المفروض أن يكون أولى بالرعاية من غيره باعتباره يهم المجموعة الدولية ككل، أما تصرف الدولة على النحو السابق فهو ليس سوى عارض من عوارض مصالحها الداخلية الذي يُخشى فيما لو عمّ استعماله أن تسود الفوضى وأن تتنازع الدول فيما بينها حول مسائل الاختصاص الجزائي على اختلاف مذاهبها ومشاربها وسياساتها فتضيع الحكمة من المرور البريء، لذلك جاء نص المادة (27) من الإتفاقية العامة لوضع أطر قياسية ساعيا بها إلى توحيد الرؤية في مجال الإختصاص بجعله ضمن نطاق القانون الدولي لا ضمن نطاق التشريعات الداخلية.

وختاما لهذا العنصر، فقد يتساءل متسائل عن جدوى إدراجي لحالة التشريعات العقابية الداخلية كاستثناءٍ وخروج عن نطاق ما أورده المادة (27) من الإتفاقية العامة مع أن هذه الأخيرة لم تذكر هذه التشريعات إلا في حالة واحدة وهي الواردة في فقرتها الثانية أي حالة مغادرة السفينة لمياه الدولة الساحلية الداخلية، إذ ليس في ذلك أي جديد من جهتها، ولأن المعروف في عرف وعمل الدول أن للدولة كامل الحرية والسيادة في تطبيق قوانينها العقابية في موانئها ومياهها الداخلية بالقدر الذي تطبقه على إقليمها، أما بالنسبة إلى مرور السفينة مرورا بريئا عرضيا خلال البحر الإقليمي، فلم تسمح هذه المادة بتطبيق هذه التشريعات والمبادئ الواردة فيها إلا في حالات أربع رأينا فحواها في الفقرة الأولى من هذه المادة.

وإجابةً مني على هذا السؤال، أقول بأنه إذا كان صحيحا أن الفقرة الأولى من المادة (27) من الإتفاقية العامة قد أوردت حالات أربع تبدو حصرية ويجوز معها للدولة الساحلية أن تعتمد إلى

ممارسة اختصاصها سواء وردت تلك الحالات في تشريعها أم لم ترد، إلا أن القراءة التأملية لهذه الفقرة ستؤدي إلى ملاحظة كنت قد أبديتها سابقاً، وهي تتمثل في العبارة التي ابتدأت بها هذه الفقرة ألا وهي « 1- لا يَبْغِي لِلدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ أَنْ تُمَارِسَ الْوِلَايَةَ الْجِنَائِيَّةَ عَلَى ظَهْرِ سَفِينَةٍ أجنبية مَرَّةً خِلالَ الْبَحْرِ الإِقْلِيمِيِّ...». فعبارة "لا يَبْغِي"، والتي تقابلها في الصيغة الرسمية الفرنسية عبارة "Ne devrait"، وبالإنجليزية عبارة "Should not"، لا تدل على أنها ترمي إلى إلزام الدول بتلك الحالات الأربع وتحليلها عن تدخلها المطلق في البحر الإقليمي لممارسة اختصاصها، بل إن هذه العبارة وبالصيغ التي وردت بها تحمل في مضمونها مجالاً أوسع من حيث إعطاء السلطة التقديرية للدولة الساحلية في التصرف بموجب قوانينها من عدمه؛ ولأن الأمر يختلف فيما لو وردت الفقرة الأولى وفق عبارة "لا يجب Ne doit pas". ثم إنني لا أقول أن هذه العبارة سقطت سهواً أو أنها من أخطاء الصياغة، لأن المؤتمر الثالث قد شهد مجهودات لكل من " فيجي Fidji " (A/CONF.62/C.2/L19/ART:8.9)، وبلغاريا وبولندا والاتحاد السوفياتي أيضاً، في سبيل تغييرها واستبدالها بعبارة "لا يجب"؛ ثم إن المادة (28) من الاتفاقية العامة دائماً والمتعلقة بالإختصاص المدني تحتوي على العبارتين معاً، مما يدل على أن المؤتمر الثالث كان على دراية تامة بمدلولها وإلى المدى الذي تؤدي إليه.⁽¹⁾

وعلى هذا الأساس، أقول بأن ممارسة الإختصاص في البحر الإقليمي بصفة مطلقة من قبل الدولة الساحلية تبقى هي الأساس، وأن هذه الحالات الأربع التي عدتها الفقرة الأولى من المادة (27) وقعت على سبيل الإستثناء، بما يعني أن تشريعات الدول العقابية لا تزال واردة بل وأن من المحتمل أن من الدول ما يزال يتمسك بها، وأن هذه الفقرة بتقريرها عبارة "لا يَبْغِي"، تكون قد جاءت في محاولة من المؤتمر الثالث لإقناع الدول على الكف عن التدخل في كل صغيرة وكبيرة في هذه المنطقة من البحر وعلى كل ما يطرأ على السفينة الأجنبية الخاصة من مخالفات وجرائم وتصرفات وغيرها في إطار سياسة موائمة تصلح لجميع الدول.

هذا بخصوص التشريعات العقابية المقارنة ومدى انطباقها مع نص المادة (27) من الاتفاقية العامة، ومع ذلك أعود إلى صيغة السؤال الذي انطلقت منه لبحث هذه المسألة، هل الحالات والحكم الذي ورد في نص المادة (27) حصرية بغض النظر عما سبق استعراضه من التشريعات العقابية المقارنة أم أنها وردت على سبيل المثال؟ إن الإجابة المبدئية عن هذا السؤال هي اعتبارها غير حصرية على الأقل من استقراء بعض نصوص الاتفاقية العامة نفسها الذي يُظهر وجود حالات أخرى كالآتي.

(1) قارن بين الفقرتين: الأولى والثانية من المادة (28): «1- لا يَبْغِي لِلدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ أَنْ تُوقِفَ سَفِينَةً أجنبية مَرَّةً خِلالَ بَحْرِهَا الإِقْلِيمِيِّ أَوْ أَنْ تُحوَّلَ أَتجاهها لِعَرْضِ مُمارَسَةِ وِلَايَتِهَا المَدَنِيَّةِ فِيمَا يَتَعَلَّقُ بِشَخْصٍ مَوْجُودٍ عَلَى ظَهْرِ السَّفِينَةِ.»
2- لا يَجُوزُ لِلدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ أَنْ تُوقِفَ إِجْرَاءَاتِ التَّنْفِيذِ ضِدَّ السَّفِينَةِ أَوْ تَحْتَجِزَهَا لِعَرْضِ أَيِّ دَعْوَى إِلَّا فِيمَا يَتَعَلَّقُ بِاللِّتِزَامَاتِ الَّتِي تَتَحَمَّلُهَا السَّفِينَةُ أَوْ الْمَسْئُولِيَّاتِ الَّتِي تَقَعُ عَلَيْهَا أَثناءَ رِحْلَتِهَا خِلالَ مِيَاهِ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ أَوْ لِعَرْضِ تِلْكَ الرِّحْلَةِ.»

ثانياً) حالة الإختصاص العالمي : إن استقراء جملة نصوص الاتفاقية العامة سيؤدي إلى ملاحظة أن هناك اضطراباً وعدم انسجام في بعض أحكامها؛ ففي الوقت الذي تبدو فيه هذه المادة حصرية بتقييدها لاختصاص الدولة الساحلية إلا في الحالات الأربع شريطة أن تكون السفينة مارة فقط عبر البحر الإقليمي دون مغادرتها مياه الدولة الساحلية الداخلية، جاءت نصوص أخرى لتقرر جواز ممارسة التدخل والاختصاص حتى في أعالي البحار فكيف بالبحر الإقليمي؟. فالاتفاقية العامة حظرت القرصنة وطلبت بموجب مادتها الـ (100) من جميع الدول أن تتعاون « إلى أقصى حدٍّ مُمكنٍ في قَمْعِ القَرَصَنَةِ فِي أَعَالِي البَحَارِ أَوْ فِي أَيِّ مَكَانٍ آخَرَ خَارِجِ وِلَايَةِ آيَةِ دَوْلَةٍ». فهل يعقل أن تبقى الدولة الساحلية مكتوفة الأيدي أمام مرور سفينة قرصنة على بجرها الإقليمي حتى ولو كانت مارة فقط خلال هذا الأخير مروراً بريثاً عرضياً. كذلك الحال بالنسبة لحظر نقل الرقيق إذ قررت المادة (99) حكماً مماثلاً لما جاءت به المادة (100) المشار إليها آنفاً، فماذا على الدولة الساحلية فعله أمام جريمة دولية محظورة بقواعد أمرة من قواعد القانون الدولي وموثيق حقوق الإنسان؟

إن مثل هذه الجرائم - والتي سأشير إليها في موضع مستقل - تثير موضوع "الاختصاص العالمي" بالنظر في الجرائم ذات الطبيعة الدولية التي تدرج ككل ضمن ما يسمى بقواعد القانون الدولي الاجتماعي التي تبيح لجميع الدول ممارسة اختصاصها على السفن التي يشتبه في أنها معنية بها حتى ولو كانت في منطقة أعالي البحار فكيف تكون الحال بالنسبة للبحر الإقليمي؟ إن الدولة الساحلية لن تقف سلبية أمام مرور سفن قرصنة أو تقوم بنقل الرقيق أو تمارس الاتجار غير المشروع في المخدرات والمواد التي تؤثر على العقل أو تمارس عمليات تزيف عملات أو تقوم بعملية بثّ إذاعي غير مصرح به أو تحمل على ظهرها إرهابيين فارين من العقاب بتهمة ضلوعهم في جرائم إبادة أو إرهاب أو خطف أو جرائم مضادة للإنسانية أو أن السفينة بلا جنسية تقوم بتغيير علمها لاعتبارات الملائمة. إن مثل هذه الجرائم الدولية قد مُنح فيها الاختصاص حتى في أعالي البحار ولكافة الدول فيكون للدولة الساحلية - من باب أولى - أن تتدخل في بجرها الإقليمي رغم أن هذه الحالات غير واردة في المادة (27) من الاتفاقية العامة⁽¹⁾.

هذا عن الإختصاص العالمي، و مع ذلك يمكن إيراد حالات أخرى كما يلي:

ثالثاً) حالة حماية الجزر الإصطناعية و حفظ الموارِد الحية و أنشِطَةِ الصيْد: وثمة موضوع آخر يمكن أن يلحق بالحكم الذي أورده المادة (27) من الاتفاقية العامة ويشكل توسعة لاختصاص الدولة الساحلية بصرف النظر من الحالات الأربع التي أوردها هذه المادة، وهو الحكم

⁽¹⁾ وقد خصصت لهذه الحالات مجالا آخر هو الفصل الموالي وقد جاءت إشارتي في هذا المقام مقتضبة تتضمن تحليلاً للمادة (27) أكثر منها استعراضاً ودراسة لهذه الحالات.

الذي يستشف من العبارة الواردة في الفقرة الخامسة منها والذي يقضي بأنه: « باستثناء ما هو منصوص عليه في أحكام الجزء الثاني عشر أو في حال انتهاك القوانين والأنظمة المعتمدة وفقاً للجزء الخامس، لا يجوز للدولة الساحلية أن تتخذ خطوات على ظهر سفينة أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي من أجل توقيف أي شخص أو إجراء أي تحقيق بصدد أية جريمة ارتكبت قبل دخول السفينة البحر الإقليمي..».

وعلى هذا الأساس يمكن فهم أن القاعدة العامة التي جاءت بها هذه الفقرة تقضي بصفة عامة بعدم جواز التعرض لسفينة أجنبية خاصة إذا كانت مارة فقط خلال منطقة البحر الإقليمي بخصوص جريمة ارتكبت قبل دخول هذه السفينة إلى هذه المنطقة، باستثناء ما هو منصوص عليه في الجزء الثاني عشر وباستثناء حالة انتهاك قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المعتمدة وفقاً للجزء الخامس، عندئذ، يجوز للدولة الساحلية أن تتدخل لممارسة اختصاصها الجزائي على هذه السفينة رغم أن الجريمة ارتكبت قبل دخول السفينة إلى منطقة البحر الإقليمي. فبماذا يقضي إذن، هذا الجزء الثاني عشر وذاك الجزء الخامس؟

بدايةً، يتضمن الجزء الخامس في عمومه موضوعين رئيسيين هما: حقوق الدولة الساحلية وولايتها وواجباتها في المنطقة الاقتصادية الخالصة، وقد قررت المادة (56) من الاتفاقية العامة « 1- للدولة الساحلية، في المنطقة الاقتصادية الخالصة:

أ- حقوق سيادية لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية، الحية منها وغير الحية، للمياه التي تعلو قاع البحر ولقاع البحر وباطن أرضه، وحفظ هذه الموارد وإدارتها، وكذلك فيما يتعلق بالأنشطة الأخرى للاستكشاف والاستغلال الاقتصادي للمنطقة، كإنتاج الطاقة من المياه والتيارات والرياح؛

ب) ولاية على الوجه المنصوص عليه في الأحكام ذات الصلة من هذه الاتفاقية فيما يتعلق بما يلي:

1- إقامة واستعمال الجزر الاصطناعية والمنشآت والتراكيب؛

2- البحث العلمي البحري؛

3- حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها؛...» .

وقد حولت المادة (60) من الاتفاقية العامة للدولة الساحلية جملة من " الحقوق السيادية "

الخالصة على الجزر الاصطناعية في هذه المنطقة، بحيث يكون لها « الحق دون غيرها في أن تُقيم وفي أن تُجيز وتُنظم إقامة وتشغيل واستخدام:

أ- الجزر الاصطناعية؛

ب- المنشآت والتراكيب المستخدمة في الأغراض المنصوص عليها في المادة (56) وفي غير ذلك من الأغراض الاقتصادية؛

ج- المنشآت والتراكيب التي قد تعوق ممارسة الدولة الساحلية لحقوقها في المنطقة؛

2- تكون للدولة الساحلية الولاية الخالصة على هذه الجزر الاصطناعية والمنشآت والتراكيب، بما في ذلك الولاية المتعلقة بالقوانين والأنظمة الجمركية والضريبية والصحية وقوانين وأنظمة السلامة والهجرة.»

وتنمَّه لما أوردته هذه المادة من حقوق للدولة الساحلية على منطقتها الاقتصادية الخالصة، قررت أيضاً هذه المادة في فقرتها (6) بعض الواجبات الملقاة على عاتق السفن لا سيما عند ملاحظتها بجوار "مناطق السلامة" (1) التي تُعيَّن الدولة الساحلية حول جزرها الاصطناعية، فقررت هذه الفقرة بأن: «6- على جميع السفن أن تحترم مناطق السلامة هذه وأن تطبق المعايير الدولية المقبولة عموماً فيما يتعلق بالملاحة في جوار الجزر الاصطناعية والمنشآت والتراكيب ومناطق السلامة.»

أما الموضوع الآخر الذي تضمنه الجزء الخامس المشار إليه بموجب المادة (27) من الاتفاقية العامة، فهو يتمثل في جملة من الأحكام والنصوص القانونية التي تضمنها هذا الجزء ولها علاقة مباشرة بالغرض الذي أنشئت من أجله المنطقة الاقتصادية الخالصة أصلاً؛ إنها الأحكام المتعلقة بحفظ الموارد الحية (المادة 61) والانتفاع بها (المادة 62) وجملة النصوص الرامية إلى المحافظة على بعض أنواع الأسماك (المواد 64، 65، و 66) إلى غير ذلك من النصوص التي تعني بموضوع الصيد في هذه المنطقة.

وعليه، فقد قررت الاتفاقية العامة جملة من الحقوق والتدابير لصالح الدولة الساحلية في منطقتها الاقتصادية الخالصة على غرار ما قررتها لها بالنسبة للجزر الاصطناعية وما يدخل ضمن حكمها، والتي يتعين على السفينة الأجنبية في جميع الأحوال أن توليها مراعاة خاصة وأن تحترم جملة

(1) وقد بينت المادة (60) حكمها وطريقة تحديدها في فقرتها (4) و (5) وكذا (7) و (8) حيث تقضي بما يلي:

«4- للدولة الساحلية، حيث تقتضي الضرورة ذلك، أن تقيم حول هذه الجزر الاصطناعية والمنشآت والتراكيب مناطق سلامة معقولة لها أن تتخذ فيها التدابير المناسبة لضمان سلامة الملاحة وسلامة الجزر الاصطناعية والمنشآت والتراكيب.

5- تحدد الدولة الساحلية عرض مناطق السلامة، واضعة في اعتبارها المعايير الدولية المنطبقة. وتقام هذه المناطق على نحو يضمن وجود صلة معقولة بينها وبين طبيعة ووظيفة الجزيرة الاصطناعية أو المنشآت أو التراكيب، ولا تتجاوز مسافة 500 متر حولها مقيسة من كل نقطة من نقاط طرفها الخارجي، إلا إذا أجازت ذلك المعايير الدولية المقبولة عموماً أو أوصت به المنظمة الدولية المختصة، ويعطى الإشعار الواجب عن مدى مناطق السلامة.»

و تصيف الفقرة السابعة «7- لا يجوز إقامة الجزر الاصطناعية والمنشآت والتراكيب ومناطق السلامة حولها إذا ترتبت على ذلك إعاقة لاستخدام الممرات البحرية المعترف بأنها جوهرياً للملاحة الدولية.

8- ليس للجزر الاصطناعية والمنشآت والتراكيب مركز الجزر. وليس لها بحر إقليمي خاص بها كما أن وجودها لا يؤثر على تعيين حدود البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري.»

- ما تقرره الدولة الساحلية من نظم وقوانين بشأن تنظيم الصيد وحماية مواردها الحية في هذه المنطقة. ومما قرره الاتفاقية العامة في هذا الإطار، ما أورده الفقرة (4) من المادة (62) والتي جاء فيها ما يلي :
- « 4- يَتَقَيَّدُ رَعَايَا الدُّوَلِ الأُخْرَى الَّذِينَ يَقُومُونَ بِالصَّيْدِ فِي المِنطَقَةِ الأَقْتِصَادِيَّةِ الخَالِصَةِ بِتدابير الحفظ وبالشروط والأحكام الأخرى المقررة في قوانين وأنظمة الدولة الساحلية، وتكون هذه القوانين والأنظمة متمشية مع هذه الاتفاقية، ويجوز أن تتناول، فيما تتناوله، ما يلي:
- أ- إصدار التراخيص للصيادين ولسفن الصيد ومعداته، بما في ذلك الرسوم وغيرها من المدفوعات التي يمكن، في حالة الدول الساحلية النامية، أن تتألف من تعويض مناسب في ميدان التمويل والمعدات والتكنولوجيا المتعلقة بصناعة صيد الأسماك؛
- ب- تقرير الأنواع التي يجوز صيدها وتحديد حصص الصيد، سواء فيما يتعلق بسلالة معينة أو مجموعات من السلالات أو بكمية الصيد للسفينة الواحدة في فترة من الزمن أو كمية الصيد المسموح بها لرعايا أية دولة في فترة محددة؛
- ج- تنظيم مواسم الصيد وقطاعاته، وأنواع أدوات الصيد وأحجامها وكمياتها، وأنواع وأحجام وعدد سفن الصيد المسموح باستخدامها؛
- د- تحديد المعلومات المطلوب من سفن الصيد تقديمها، بما في ذلك إحصائيات كمية الصيد ومجهوده والتقارير التي تُقدَّم عن مواقع السفن؛
- و- تطلب القيام، بإذن من الدولة الساحلية وتحت رقابتها، ببرامج أبحاث متعددة عن مصائد الأسماك وتنظيم إجراء هذه الأبحاث، بما في ذلك أخذ العينات من الكميات المصيدة، والتصرف في الميناء، وإبلاغ البيانات العلمية المتصلة بذلك؛
- ز- وضع مراقبين أو مُتَدَرِّبِينَ على هذه السفن من قبل الدولة الساحلية؛
- ح- إنزال هذه السفن كل الصيد وجزءاً منه في موانئ الدولة الساحلية؛
- ط- الأحكام والشروط المتصلة بالمشاريع المشتركة أو غيرها من الترتيبات التعاونية؛
- ي- الإحتياجات إلى تدريب العاملين ونقل تكنولوجيا المصائد، بما في ذلك تعزيز قدرة الدولة الساحلية على القيام بالأبحاث الخاصة بالمصائد؛
- ك- إجراءات التنفيذ. » .

إذن، وحسب نص الفقرة (4) من المادة (62)، فإن للدولة الساحلية أن تقرر بموجب أحكام تشريعها الداخلية المسائل التي تراها كفيلة بحفظ أرصدة مواردها الحية في منطقتها الاقتصادية الخالصة والتي يتعين على السفن الأجنبية ومن يقوم باستغلالها أو بممارسة الصيد بها أن يتقيد بهذه الأحكام جملة وتفصيلاً.

وعند الربط بين ما سبق ذكره من أحكام وردت في الجزء الخامس، سواء ما تعلق منها بالجزر الاصطناعية ومناطق سلامتها، أو ما تعلق بمختلف النظم والقوانين والتعليمات التي تشرعها الدولة الساحلية في إطار ممارسة أنشطة الصيد في منطقتها الاقتصادية الخالصة، وبين نص الفقرة (5) من المادة (27) من ذات الاتفاقية والتي تحيل بدورها إلى هذا الجزء الخامس منها، فإن هذا الربط سيؤدي إلى توسعة لاختصاص الدولة الساحلية يتجاوز الخطوط والحالات الأربع التي عددها الفقرة الأولى من المادة (27). فإذا كان لا يجوز -كقاعدة عامة - للدولة الساحلية أن تتخذ خطوات على ظهر سفينة أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي من أجل توقيف أي شخص أو إجراء أي تحقيق بصدد أية جريمة ارتكبت خلال مرور السفينة في البحر الإقليمي إلا في الحالات الأربع، كما لا يجوز أيضاً، للدولة الساحلية اتخاذ مثل تلك الإجراءات بخصوص جريمة ارتكبت قبل دخول السفينة البحر الإقليمي، فإنه يجوز للدولة الساحلية - كاستثناء عن هذه القاعدة - أن تعتمد إلى مباشرة جميع الإجراءات سالفة الذكر إذا تعلق الأمر بانتهاك السفينة الأجنبية الخاصة لنظمها وقوانينها المتعلقة بالجزر الاصطناعية أو تلك الخاصة بأنشطة الصيد في منطقتها الاقتصادية الخالصة بالرغم من أن هذا الانتهاك أو الجريمة قد وقعت خارج منطقة البحر الإقليمي وحتى ولو كانت هذه السفينة مارة فقط خلال هذا البحر من دون قصد الدخول إلى المياه الداخلية لهذه الدولة الساحلية.

وما يعزّز قولي السابق، تلك التدابير والعقوبات التي قررتها الاتفاقية العامة للدولة الساحلية في إطار تنفيذ قوانينها وأنظمتها على منطقتها الاقتصادية الخالصة. ذلك أن المادة (73) من الاتفاقية العامة قد قررت في هذا الشأن أحكاماً إضافية لتلك التي أوردتها المادة (27) ويمكن أن أستعرض أحكامها في ما يلي:

«1- للدولة الساحلية، في ممارسة حقوقها السيادية في استكشاف والاستغلال وحفظ وإدارة الموارد الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، أن تتخذ تدابير من بينها تفقد السفن وتفتيشها واحتجازها وإقامة دعاوى قضائية ضدها، وفقاً لما قد تقتضيه الضرورة، لضمان الإمتثال للقوانين والأنظمة التي اعتمدها طبقاً لهذه الاتفاقية.

2- يُخلى من غير تأخير سبيل السفن التي أخضعت للاحتجاز وطواقمها لدى تقديم كفالة معقولة أو ضمان آخر.

3- لا يجوز أن تشمل العقوبات التي تفرضها الدولة الساحلية على مخالفة قوانينها وأنظمتها المتعلقة بمصائد الأسماك في المنطقة الاقتصادية الخالصة عقوبة الحبس، إلا إذا اتفقت الدول المعنية على خلاف ذلك، ولا أي شكل آخر من العقوبة البدنية.

4- فِي حَالَاتِ اخْتِجَازِ السُّفُنِ الْأَجْنَبِيَّةِ أَوْ اخْتِبَاسِهَا، عَلَى الدَّوَلَةِ السَّاحِلِيَّةِ أَنْ تُسَارِعَ إِلَى إِبْلَاحِ دَوْلَةِ الْعَلَمِ، بِالْوَسَائِلِ الْمُنَاسِبَةِ، بِالْإِجْرَاءِ الْمُنْتَحَدِ وَبِأَيَّةِ عُقُوبَاتٍ تُفْرَضُ بَعْدَ ذَلِكَ.»

وعلى هذا الأساس، يمكنني القول بأن المادة (27) إذ قضت بالحالات الأربع التي سبقت الإشارة إليها لم توردها بصفة حصرية، وإنما يجوز إدراج حالة خاصة ألا وهي حالة تدخل الدولة الساحلية لتوقيف أو القبض أو تفتيش السفينة الأجنبية الخاصة بما في ذلك ممارسة الاختصاص الجزائي عليها إذا ما صدر عن هذه السفينة تصرف أدى إلى انتهاك قوانين الدولة الساحلية الرامية إلى تنظيم إقامة جزرها الاصطناعية وتلك المتعلقة بحفظ وإدارة مواردها الحية وتنظيم أنشطة الصيد في منطقتها الاقتصادية الخالصة، رغم أن السفينة مارة فقط بالبحر الإقليمي وأن هذا الإتهام أو الجريمة وقعت قبل دخولها إلى تلك المنطقة.

هذا فيما يتعلق بالجزء الخامس، ومع ذلك فقد أحات الفقرة (5) من المادة (27) من الاتفاقية العامة إلى جزء آخر منها وهو الجزء الثاني عشر، فهل يمكن اعتباره هو الآخر توسعةً لمدلول الاختصاص الجزائي الذي أوردت أحكامه هذه المادة؟ وهل يمكن أن يقرر هذا الجزء حالة أخرى تضاف إلى الحالات الأربع الواردة فيها وإلى الحالة الخامسة الواردة في الجزء الخامس؟ لتستقر نصوص الجزء الثاني عشر.

رابعاً) حِمَايَةُ الْبِيئَةِ الْبَحْرِيَّةِ مِنَ التَّلَوُّثِ: ويشتمل الجزء الثاني عشر من الاتفاقية العامة على غرار الجزء الخامس منها على أحكام تتضمن جانباً مهماً من جوانب استخدام البحر له أهميته غير العادية سواء بالنسبة للدولة الساحلية صاحبة البحر الإقليمي أو لغيرها من الدول ألا وهو حماية البيئة البحرية من التلوث.

ويتضمن هذا الجزء أحكاماً عامة لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وتدابير مكثفة لمنع التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه سواءاً ما تعلق منه بالتلوث من مصادر من البر، وقد أفردت الاتفاقية العامة له جملة من التدابير الفعالة والأحكام التي يتعين على جميع الدول مراعاتها والتقيدها بها وضممتها مادتها (207)⁽¹⁾، أو ما تعلق بالتلوث عن طريق الإغراق، وقد حولت المادة (210) من

(1) تقضي المادة (207) من الاتفاقية العامة بما يلي:

1- تعتمد الدول قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية من مصادر في البر، بما في ذلك الأتار ومصاها وخطوط الأنابيب ومخارج التصريف، وخفض ذلك التلوث والسيطرة عليه، مع مراعاة ما اتفق عليه دولياً من قواعد ومعايير ومن ممارسات وإجراءات موصى بها.
2- تتخذ الدول ما قد يكون ضرورياً من تدابير أخرى لمنع هذا التلوث وخفضه والسيطرة عليه.

3- تسعى الدول إلى المواءمة بين سياساتها في هذا الصدد على الصعيد الإقليمي المناسب.

4- تسعى الدول، عاملة بصورة خاصة عن طريق المنظمات الدولية المختصة أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي، إلى وضع قواعد ومعايير وما يوصى به من ممارسات وإجراءات، على الصعيدين العالمي والإقليمي، لمنع تلوث البيئة البحرية من مصادر في البر وخفضه والسيطرة

الاتفاقية العامة للدول الساحلية اعتماد قوانين وأنظمة لمنع هذا التلوث عن طريق الإغراق وأعطتها حق اتخاذ ما تراه ضرورياً من تدابير أخرى لمنعه وخفضه والسيطرة عليه⁽¹⁾. ومع ذلك، فقد قررت الفقرة (5) من المادة (210) حكماً صارماً في هذا المجال إذ نصت على أن :

« 5- لا يتم الإغراق داخل البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة أو على الجرف القاري، بدون موافقة صريحة مسبقة من الدولة الساحلية التي لها الحق في الإذن بهذا الإغراق وتنظيمه ومراقبته بعد التشاور الواجب مع الدول الأخرى التي قد تتأثر به تأثيراً ضاراً بسبب موقعها الجغرافي».

فضلاً عن هذا الحكم، أوردت المادة (211) المتعلقة بالتلوث من السفن أحكاماً أخرى أذكر منها ما يهتمنا في هذا المجال وهو حق الدولة الساحلية في « اعتماد نظم لطرق المرور تستهدف الإقلال إلى أدنى حد من خطر وقوع الحوادث التي قد تسبب تلوث البيئة البحرية، بما في ذلك ساحل الدولة الساحلية.. »، كما لهذه الدولة الساحلية أيضاً، وفق نص الفقرة (4) من المادة (210) دائماً، «.. و في ممارستها لسيادتها داخل بحرهما الإقليمي، أن تعتمد قوانين وأنظمة لمنع التلوث البحري من السفن الأجنبية وخفضه والسيطرة عليه، بما في ذلك السفن التي تمارس حق المرور البريء. ولا تُعرقل هذه القوانين والأنظمة... المرور البريء للسفن الأجنبية»، هذا فضلاً عما أوردته المادة (216) من أحكام تتعلق بالتنفيذ في مجال التلوث عن طريق الإغراق والذي يتم من قبل :

« أ) الدولة الساحلية فيما يتعلق بالإغراق داخل بحرهما الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة أو جرفها القاري؛
ب) دولة العلم فيما يتعلق بالسفن الرافعة لعلمها أو السفن أو الطائرات المسجلة فيها؛

عليه، مع مراعاة الخصائص الإقليمية المميزة وما للدول النامية من قدرات اقتصادية وحاجة إلى التنمية الاقتصادية. وتعاد دراسة تلك القواعد والمعايير وتلك الممارسات والإجراءات الموصى بها من وقت لآخر حسب الضرورة.

5- تشمل القوانين والأنظمة والتدابير والقواعد والمعايير وكذلك الممارسات والإجراءات الموصى بها، المشار إليها في الفقرات 1 و 3 و 4 تلك التي تهدف إلى الإقلال إلى أبعد مدى ممكن من إطلاق المواد السامة أو الضارة أو المؤذية، ولا سيما منها المواد الصامدة، في البيئة البحرية.

(1) و تقضي المادة (210) من الإتفاقية العامة بما يلي :

6- تعتمد الدول قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية عن طريق الإغراق وخفضه والسيطرة عليه.
7- تتخذ الدول ما قد يكون ضرورياً من معايير أخرى لمنع هذا التلوث وخفضه والسيطرة عليه.
8- تضمن هذه القوانين والأنظمة والتدابير عدم الإغراق بدون إذن من السلطات المختصة للدول.
9- تسعى الدول، عاملة بصورة خاصة عن طريق المنظمات الدولية المختصة أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي، إلى وضع قواعد ومعايير وما يوصى به من ممارسات وإجراءات، على الصعيدين العالمي والإقليمي، لمنع هذا التلوث وخفضه والسيطرة عليه، وتعاد دراسة تلك القواعد والمعايير وتلك الممارسات والإجراءات الموصى بها من وقت لآخر حسب الضرورة .

ج) أيّ دولة، فيما يتعلّق بأعمال تحمّل الفضلات أو موادّ أخرى داخل إقليمها أو في محطّاتها البحريّة القريبة من الشاطئ».

وزيادة على ذلك، قررت من جهتها المادة (217) أحكاماً أخرى تتعلق بالتنفيذ من قبل دولة العلم، وقد أوردت هذه المادة في هذا الصدد مجموعة من الالتزامات التي تقع على عاتق دولة علم السفينة ويتعين على هذه الأخيرة أن تمتثل إليها بغية منع التلوث وحفضه والسيطرة عليه⁽¹⁾. وعلى هذا الأساس، وفي ضوء ما سبق من أحكام بخصوص حماية البيئة البحرية من التلوث وحفضه والسيطرة عليه، يثور التساؤل التالي: ماذا لو أقدمت هذه السفينة الأجنبية على خرق أحد النظم والقوانين المشار إليها آنفاً وأقدمت على تصريف نفايات أو إغراق وتلويث في البحر الإقليمي وكانت مارة فقط خلال البحر الإقليمي للدولة الساحلية دون نية التوجه إلى المياه الداخلية ومن دون أن تكون مغادرة لها أيضاً، هل يجوز للدولة الساحلية القيام ببعض التدابير والإجراءات بما في ذلك

⁽¹⁾ المادة (217) : التنفيذ من قبل دولة العلم

10- تضمن الدول امتثال السفن الرافعة لعلمها أو المسجلة فيها للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة والموضوعة عن طريق منظمة دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام، ولقوانينها وأنظمتها المعتمدة وفقاً لهذه الاتفاقية من أجل منع تلوث البيئة البحرية من السفن وحفضه والسيطرة عليه، وتعتمد، تبعاً لذلك، من القوانين والأنظمة وتتخذ من التدابير الأخرى ما يلزم لتنفيذ هذه القواعد والمعايير والقوانين والأنظمة، وتؤمن دولة العلم التنفيذ الفعال لهذه القواعد والمعايير والقوانين والأنظمة، بصرف النظر عن مكان وقوع الانتهاك.

11- تتخذ الدول، بوجه خاص، تدابير مناسبة لتأمين منع السفن الرافعة لعلمها أو المسجلة فيها من الإبحار حتى تستجيب لمتطلبات القواعد والمعايير الدولية المشار إليها في الفقرة 1، بما في ذلك المتطلبات المتعلقة بتصميم السفن وبنائها ومعداتها وتكوين طواقمها.

12- تضمن الدول أن تكون السفن الرافعة لعلمها أو المسجلة فيها حاملة على متنها الشهادات التي تتطلبها القواعد والمعايير الدولية المشار إليها في الفقرة 1، والصادرة عملاً بها، وتكفل الدول تفتيش السفن الرافعة لعلمها بصورة دورية للتحقق من أن هذه الشهادات مطابقة للحالة الفعلية للسفن. وتقبل الدول الأخرى هذه الشهادات كبنية دالة على حالة السفينة وتعتبرها ذات حجية ماثلة لحجية الشهادات التي تصدرها هي، وذلك ما لم تكن هناك أسباب واضحة للاعتقاد بأن حالة السفينة لا تتطابق، إلى حد بعيد، مع البيانات المدونة في الشهادات.

13- إذا ارتكبت سفينة انتهاكاً للقواعد والمعايير الموضوعة عن طريق منظمة دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام، عملت دولة العلم، دون الإخلال بالمواد 218 و 220 و 228، على إجراء تحقيق فوري وعلى إقامة دعوى، حيثما كان ذلك مناسباً، فيما يتعلق بالانتهاك المدعى وقوعه، بصرف النظر عن مكان وقوع الانتهاك أو مكان حدوث أو مشاهدة التلوث الناتج عن هذا الانتهاك.

14- لدولة العلم التي تباشر التحقيق في الانتهاك أن تطلب مساعدة أية دولة أخرى يمكن أن يكون تعاونها مفيداً في ظروف القضية، وتعمل الدول على تلبية الطلبات المناسبة المقدمة من دولة العلم.

15- تحقق الدول، بناء على طلب مكتوب من أية دولة، في أي انتهاك يدعي أن السفن الرافعة لعلمها ارتكبه، وإذا اقتنعت دولة العلم بتوافر الأدلة الكافية التي تمكن من إقامة الدعوى فيما يتعلق بالانتهاك المدعى وقوعه، عملت دون تأخير على إقامة هذه الدعوى وفقاً لقوانينها.

16- تبادر دولة العلم إلى إبلاغ الدولة الطالبة والمنظمة الدولية المختصة بالإجراء المتخذ ونتيجته، وتكون هذه المعلومات متاحة لجميع الدولة.

17- تكون العقوبات التي تنص قوانين وأنظمة الدول على توقيعها على السفن الرافعة لعلمها شديدة إلى حد يثني عن ارتكاب انتهاكات، بصرف النظر عن مكان حدوثها.

ممارسة الإختصاص على غرار ما قرره لها الاتفاقية العامة في الحالات الأربع الواردة في الفقرة الأولى من المادة (27)؟ وماذا أيضاً لو أقدمت السفينة الأجنبية الخاصة على هذا الأمر لكن قبل دخولها مياه الدولة الساحلية الإقليمية بأن عمدت إلى تلويث منطقتها الاقتصادية مثلاً، ثم مرّت مرورا بريتا في بحرهما الإقليمي، هل لهذه الدولة أن تتدخل لممارسة الإختصاص عليها؟ إن الإجابة عن هذين السؤالين مهمة لتبيان ما إذا كان من الممكن التوسع في حكم المادة (27) وممارسة الاختصاص الجزائي للدولة الساحلية بصرف النظر عن الحالات الأربع التي سبق التعرض لها.

إن الإجابة عن هذين السؤالين معاهي بالإيجاب، وقد أوردتها الإتفاقية العامة في هذا الجزء أيضاً، فقررت جواز قيام الدولة الساحلية بجملة من الإجراءات والتدابير في مواجهة السفينة الأجنبية الخاصة لتشمل فيما تشمل « تفتيش السفينة تفتيشاً مادياً » وقد يصل الأمر إلى إمكانية إقامة دعوى قضائية وفق قوانينها تشمل احتجاز السفينة، ولها أيضاً أن تسلط عليها عقوبات متفاوتة تبعاً لدرجة مخالفة السفينة، ويكون للدولة الساحلية هذا الحق في مواجهة هذه السفينة حتى ولو كانت هذه الأخيرة مارة فقط خلال البحر الإقليمي.

فبالنسبة للسؤال الأول، فقد قررت أحكامه والإجابة عنه المادة (220) الموسومة بعنوان "التنفيذ من قبل الدولة الساحلية"، حيث نصت في فقرتها الثانية على أنه: «2- عندما تتوافر أسباب واضحة للاعتقاد بأن سفينة مبحرة في البحر الإقليمي لدولة، قد انتهكت أثناء مرورها فيه، قوانين تلك الدولة وأنظمتها المعتمدة وفقاً لهذه الاتفاقية أو القواعد والمعايير الدولية المنطبقة من أجل منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه، يجوز لهذه الدولة، دون الإخلال بانطباق الأحكام ذات الصلة من الفرع (3) من الجزء الثاني، أن تقوم بتفتيش السفينة تفتيشاً مادياً يتعلق بالمخالفة، ويجوز لها، حيثما تبرز الأدلة ذلك، أن تقيم وفقاً لقوانينها دعوى، تشمل احتجاز السفينة، رهناً بمراجعة أحكام الفرع 7». وعلى هذا الأساس، فإن للدولة الساحلية أن تقيم دعوى وفق قوانينها تشمل احتجاز السفينة عندما تقوم هذه الأخيرة بانتهاك لقوانينها وأنظمتها المتعلقة بالتلوث وخفضه والسيطرة عليه في البحر الإقليمي. ومع ذلك، فإنه لا يمكن التسليم بأن ما أوردته هذه المادة يتضمن جديداً يضاف إلى رصيد الحالات الأربع المذكورة في الفقرة الأولى من المادة (27)؛ فهذه الحالة لا تعدو كونها ضمن الحالات الأربع الواردة في الفقرة الأولى من هذه المادة الأخيرة، وينصرف إليها الحكم الوارد في بندها (أ) باعتبار هذا التلويث الذي وقع في البحر الإقليمي امتداداً لنتائج الجريمة إلى الدولة الساحلية.

وأما بخصوص السؤال الثاني والمتعلق بحالة ما لو أقدمت السفينة الأجنبية الخاصة على عمليات إغراق وتلويث لكن قبل دخولها مياه الدولة الساحلية الإقليمية بأن عمدت إلى تلويث منطقتها

الإقتصادية مثلاً، ثم مرّت مرورا بريثا في بحرهما الإقليمي، هل لهذه الدولة أن تتدخل لممارسة الإختصاص عليها؟ وللتذكير، فإن الفقرة الخامسة من المادة (27) حظرت أن تتدخل الدولة الساحلية على السفينة في هذه الحالة عموماً، ومنعتها من « أَنْ تَتَّخِذَ خُطُواتِ عَلَيَّ ظَهْرَ سَفِينَةٍ أَجْنَبِيَّةٍ مَارَةً خِلالَ الْبَحْرِ الإِقْلِيمِيِّ مِنْ أَجْلِ تَوْقِيفِ أَيِّ شَخْصٍ أَوْ إِجْرَاءِ أَيِّ تَحْقِيقٍ بِصَدَدِ آيَةِ جَرِيمَةٍ ارْتَكَبَتْ قَبْلَ دُخُولِ السَّفِينَةِ الْبَحْرَ الإِقْلِيمِيِّ إِذَا كَانَتْ السَّفِينَةُ قَادِمَةً مِنْ مِيناءِ أَجْنَبِيٍّ وَمَارَةً فَقَطُّ خِلالَ الْبَحْرِ الإِقْلِيمِيِّ دُونَ دُخُولِ المِياهِ الدَّاخِلِيَّةِ »، لكنها مع ذلك استثنت « مَا هُوَ مَنْصُوصٌ عَلَيْهِ فِي أَحْكامِ الْجُزءِ الثَّانِي عَشَرَ أَوْ فِي حَالِ انْتِهاكِ القَوَانِينِ وَالْأَنْظِمَةِ الْمُعْتَمَدَةِ وَفِقالِ لِجُزءِ الحامِسِ »

وعيه، وكما أسلفت بالقول، فإن الإجابة عن هذا السؤال هي بالإيجاب أيضاً، وقد قررت أحكام ذلك نصوص عديدة منها الفقرة (3) من المادة (220) حين قضت بأنه : « 3- عِنْدَما تَتَوافَرُ أسبابٌ وَاضِحَةٌ لِلِإِعْتِقادِ بِأَنَّ سَفِينَةً مُبحِرَةً فِي المِنطِقَةِ الإِقْتِصادِيَّةِ الحَالِصَةِ لِإِحدى الدُولِ أَوْ فِي بَحْرِها الإِقْلِيمِيِّ قَدْ ارْتَكَبَتْ، فِي المِنطِقَةِ الإِقْتِصادِيَّةِ الحَالِصَةِ ، انْتِهاكاً للقَواعِدِ وَالْمَعاييرِ الدَّوْلِيَّةِ المُنطَبِقَةِ مِنْ أَجْلِ مَنعِ التَّلُوثِ مِنَ السُّفُنِ وَخَفَضِهِ وَالسَّيْطَرَةَ عَلَيْهِ أَوْ لِقَوَانِينِ تِلْكَ الدَّوْلَةِ وَأَنْظِمَتِها المُتَمَشِّيةِ مَعَ هَذِهِ القَواعِدِ وَالْمَعاييرِ وَالْمُنْفَذَةِ لَها، يَجوزُ لِتِلْكَ الدَّوْلَةِ أَنْ تَطْلُبَ مِنَ السَّفِينَةِ تَقْدِيمَ مَعْلُومَاتٍ عَن هَوِيَّتِها وَمِيناءِ تَسْجِيلِها وَمِيناءِ زِيارَتِها الأَخيرةِ وَمِيناءِ زِيارَتِها التَّالِيَةِ وَغَيرِ ذَلِكَ مِنَ المَعْلُومَاتِ ذَاتِ الصَّلَةِ الَّتِي تُكونُ مَطْلُوبَةً لِتَقْرِيرِ ما إِذا كانَ انْتِهاكٌ وَقَعَ ».

ومن جهتها أضافت الفقرات (4) و (5) و (6) من المادة نفسها تدابير إضافية وتفاصيل دقيقة للحكم السابق فقررت بأنه : «4- تَعْتَمِدُ الدَّوْلُ مِنَ القَوَانِينِ وَالْأَنْظِمَةِ وَتَتَّخِذُ مِنَ التَّدابِيرِ الأُخْرى ما يَجْعَلُ السُّفُنَ الرَّافِعَةَ لِعَلْمِها تَمْتثلُ لِطَلَباتِ المَعْلُومَاتِ المُقَدَّمةِ عَمَلًا بِالفِقْرَةِ (3).

5- عِنْدَما تَتَوافَرُ أسبابٌ وَاضِحَةٌ لِلِإِعْتِقادِ بِأَنَّ سَفِينَةً مُبحِرَةً فِي المِنطِقَةِ الإِقْتِصادِيَّةِ الحَالِصَةِ لِإِحدى الدُولِ أَوْ فِي بَحْرِها الإِقْلِيمِيِّ قَدْ ارْتَكَبَتْ، فِي المِنطِقَةِ الإِقْتِصادِيَّةِ الحَالِصَةِ انْتِهاكاً مُشاراً إِلَيْهِ فِي الفِقْرَةِ (3) يُسْفَرُ عَن تَصْرِيفِ كَبيرٍ يُسبَبُ تَلُوثاً هَاماً أَوْ يُهَدِّدُ بِحُدُوثِ تَلُوثِ هَامٍ لِلبيئَةِ البَحْرِيَّةِ، يَجوزُ لِتِلْكَ الدَّوْلَةِ أَنْ تَقومُ بِتَفْتِيشِ السَّفِينَةِ تَفْتِيشاً مادِّيًّا فِي الأُمورِ المُتَّصِلَةِ بِالانْتِهاكِ إِذا رَفَضَتِ السَّفِينَةُ تَقْدِيمَ مَعْلُومَاتٍ أَوْ إِذا كَانَتْ المَعْلُومَاتُ الَّتِي قَدَمَتِها مُخْتَلِفَةً بِصُورَةٍ وَاضِحَةٍ عَنِ الحَالَةِ الواقِعيَّةِ الظَّاهِرَةِ، وَإِذا كَانَتْ ظُرُوفُ القَضِيَّةِ تُبرِّرُ إِجْرَاءَ هَذَا التَّفْتِيشِ.

6- عِنْدَما يَتَوافَرُ دَليلٌ مَوْضُوعِيٌّ وَاضِحٌ عَلَيَّ أَنَّ سَفِينَةً مُبحِرَةً فِي المِنطِقَةِ الإِقْتِصادِيَّةِ الحَالِصَةِ لِإِحدى الدُولِ أَوْ فِي بَحْرِها الإِقْلِيمِيِّ قَدْ ارْتَكَبَتْ، فِي المِنطِقَةِ الإِقْتِصادِيَّةِ الحَالِصَةِ، انْتِهاكاً مُشاراً إِلَيْهِ فِي الفِقْرَةِ 3 يُسْفَرُ عَن تَصْرِيفِ يُسبَبُ إِحْفاقَ ضَررٍ جَسِيمٍ أَوْ يُهَدِّدُ بِالْحاقِ ضَررٍ جَسِيمٍ بِساحِلِ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ أَوْ مِصالِحِها المُرتَبِطَةِ بِهِ أَوْ بِأَيِّ مِنَ مَوارِدِ بَحْرِها الإِقْلِيمِيِّ أَوْ مَنطِقَتِها

الاقتصادية الخالصة، يجوزُ لتلك الدولة، رهناً بمراجعة الفرع 7 وشريطة أن تقتضي ذلك أدلة القضيّة، أن تُقيم وفقاً لقوانينها دعوى تشمل احتجازاً⁽¹⁾.

وفضلاً عما سبق، أوردت المادة (226) إجراءات وتدابير أخرى تتمثل في إمكانية إخضاع السفينة للتحقيق والتفتيش المادي للسفينة لكل ما تحمله هذه الأخيرة من وثائق وشهادات وسجلات مختلفة للتأكد من مدى صحتها ومدى صلاحية هذه السفينة للإبحار أو إذا توافرت أسباب واضحة للاعتقاد بأن حالة السفينة أو معداتها لا تتطابق إلى حد كبير مع تفاصيل تلك الوثائق، فضلاً عن دراسة إمكانية الإفراج عن السفينة أو تقييده بشروط⁽²⁾. وقد يصل الأمر إلى أن تقتاد الدولة الساحلية السفينة الأجنبية إلى أقرب حوض لإصلاح السفن إذا تبين لهذه الدولة أن من شأن الإفراج عن السفينة المخالفة أن يهدد بإلحاق ضرر غير معقول بالبيئة البحرية، مع وجوب إخطار دولة العلم بكل هذه الإجراءات والتدابير التي أُتخذت في مواجهة السفينة التي ترفع علمها⁽³⁾.

⁽¹⁾ وقد جاءت هذه الفقرات لمواجعة وضعية السفينة الأجنبية المخالفة والمارة فقط مروراً بريئاً خلال البحر الإقليمي بصرف النظر عن توجهها إلى المياه الداخلية. وبالنسبة للحالة الأخيرة، فقد أوردت الفقرة الأولى من المادة (220) حكمها وقضت بأنه:

1- عندما تكون سفينة موجودة طوعاً داخل أحد موانئ دولة أو في إحدى محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ، يجوز لهذه الدولة، رهناً بمراجعة الفرع (7)، أن تقيم الدعوى فيما يتعلق بأي انتهاك لقوانينها وأنظمتها المعتمدة وفقاً لهذه الاتفاقية أو للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة من أجل منع التلوث من السفن وحفضه والسيطرة عليه عندما يكون الانتهاك قد وقع داخل البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لتلك الدولة .

راجع بخصوص التعليق على هذه التدابير و النصوص :

Arnand DE RAULIN. «La Répression dans les eaux internationales». Annuaire de Droit Maritime et Océanique. Tome XV-1997. P194. Centre de droit maritime et océanique. Faculté de droit et des sciences politiques. Université de Nantes.

⁽²⁾ وجدير بالذكر أن أول قضية عرضت على المحكمة الدولية لقانون البحار تعلقت بالإفراج الفوري كانت في 13 نوفمبر 1997 حين تقدمت كل من سان فانسان و جرونادين بطلب ضد جمهورية غينيا بضرورة الإفراج الفوري على السفينة Saiga وهي ناقلة بترول احتجزها رجال الجمارك في غينيا بالمخالفة للمادة (2§73) من الاتفاقية العامة. وقد ادعت غينيا أن السفينة كانت تقوم بالتهريب وهي جريمة وفقاً للقانون الجمركي الغيني، وأن القبض عليها تم خلال مطاردة حثيثة تطبيقاً للمادة (111) من الاتفاقية العامة. وقد قررت المحكمة بعد الاستماع للطرفين ضرورة أن تفرج غينيا عن السفينة وطاقمها وهو ما قامت به غينيا في 4 مارس 1998. راجع في هذه القضية : د. أحمد أبو الوفا. القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية .. المرجع السابق، ص 142.

⁽³⁾ المادة (226) : إخضاع السفن الأجنبية للتحقيق

1- أ) لا تؤخر الدول سفينة أجنبية لفترة أطول مما تستلزمه أعراض التحقيق المنصوص عليه في المواد 216 و 218 و 220. ويقصر أي تفتيش مادي لسفينة أجنبية على فحص ما يكون مطلوباً من السفينة أن تحمله من شهادات وسجلات ووثائق أخرى بمقتضى القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً أو على فحص أية وثائق مماثلة تحملها السفينة، ولا يجوز القيام بالمزيد من التفتيش المادي للسفينة إلا عندما :

1- تتوافر أسباب واضحة للاعتقاد بأن حالة السفينة أو معداتها لا تتطابق إلى حد كبير مع تفاصيل تلك الوثائق.

2- أو لا يكون مضمون هذه الوثائق كافياً للتأكد أو التحقق من انتهاك مشتبه فيه .

3- أو لا تكون السفينة تحمل شهادات وسجلات صحيحة.

وإلى جانب هذه التدابير السابقة المخولة للدولة الساحلية في مواجهة السفينة الأجنبية المخالفة، أضافت الاتفاقية العامة تدابير أخرى لصالح الدولة الساحلية لمواجهة مخالفات السفينة الأجنبية وهي تتمثل في تلك العقوبات التي يمكن أن تسلطها هذه الدولة على السفينة الأجنبية المخالفة. ذلك أن الفقرة الأولى من المادة (230) قررت أنه: «1- لا يجوز أن تُفرضَ إلاَّ العُقوباتُ النَّقديَّةُ فيما يتصلُ بما ترتكبهُ السفنُ الأجنبيَّةُ خارجَ البحرِ الإقليميِّ من انتهاكاتٍ للقوانينِ والأنظمةِ الوطنيَّةِ أو القواعدِ والمعاييرِ الدوليَّةِ المنطبقةِ لمنعِ تلوثِ البيئةِ البحريَّةِ وخفضهِ والسيطرةِ عليهِ» وهو الحكم المتعلق بحالة المخالفات خارج البحر الإقليمي، أما بالنسبة لتلك المخالفات الواقعة في هذه المنطقة، فقد قررت الفقرتان (2) و(3) من المادة (230) حكمها ففقت بأنه: «2- لا يجوزُ أن تُفرضَ إلاَّ العُقوباتُ النَّقديَّةُ فيما يتصلُ بما ترتكبهُ السفنُ الأجنبيَّةُ داخلَ البحرِ الإقليميِّ من انتهاكاتٍ للقوانينِ والأنظمةِ الوطنيَّةِ أو القواعدِ والمعاييرِ الدوليَّةِ المنطبقةِ لمنعِ تلوثِ البيئةِ البحريَّةِ وخفضهِ والسيطرةِ عليهِ إلاَّ في حالةِ فعلِ تلوِّثٍ مُتعمَّدٍ وخطيرٍ داخلَ البحرِ الإقليميِّ.

3- تُراعَى الحقوقُ المُعترفُ بها للمُتهمِ أثناءَ سيرِ الدَّعوى المُقامةِ بشأنِ الانتهاكاتِ التي ترتكبهُ سفينةٌ أجنبيَّةٌ والتي قد يترتبُ عليها فرضُ عقوباتٍ».

وتقيداً بموضوع هذه الأطروحة وتفادياً للدخول في تفاصيل موضوع حماية البيئة البحرية، يمكن القول كنتيجة لما سبق ذكره من أحكام، أن الجزء الثاني عشر الذي أحالت إليه المادة (27) من الاتفاقية العامة في فقرتها الخامسة يشكل بدوره خروجاً عن الحكم الذي أوردته هذه المادة بشأن الاختصاص الجزائي على السفن الأجنبية الخاصة، وهو يتضمن حالة سادسة تضاف إلى الحالات الأربع الواردة فيها، وإلى الحالة الخامسة الواردة في الجزء الخامس والتي أشرت إليها آنفاً.

فالسفينة التي ترتكب انتهاكاً لقوانين الدولة الساحلية المنطبقة في بحرها الإقليمي والمتعلقة بمنع الإغراق وتصريف النفايات ما من شك في أنها ترتب اختصاص هذه الدولة لكون ذلك الانتهاك قد وقع في بحرها الإقليمي، ويكون موقع هذه الحالة ضمن نطاق الحالات الأربع التي قررتها الفقرة الأولى من المادة (27) من الاتفاقية العامة فلم تخرج عنها، إذ يغطيها البند (أ) منها باعتبار أن هذا التصريف

(ب) إذا اتضح من التحقيق أن هناك انتهاكاً للقوانين والأنظمة المنطبقة أو للقواعد والمعايير الدولية لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، يتم الإفراج عن السفينة فوراً رهناً بإجراءات معقولة مثل تقديم كفالة أو أي ضمان مالي مناسب آخر.

ج- دون الإخلال بالقواعد والمعايير الدولية المنطبقة فيما يتعلق بصلاحيات السفن للإبحار، يجوز رفض الإفراج عن سفينة ما أو جعله مشروطاً بالتوجه إلى أقرب حوض لإصلاح السفن، كلما كان هذا الإفراج سيئسراً تهديداً بإلحاق ضرر غير معقول للبيئة البحرية. وفي حالة رفض الإفراج أو جعله مشروطاً، يجب إخطار دولة العلم فوراً بذلك، ويجوز لها التماس الإفراج عن السفينة وفقاً للجزء الخامس عشر.

3- تتعاون الدول في وضع إجراءات ترمي إلى تجنب القيام دون داع بتفتيش مادي للسفن في البحر.

يشكل امتدادا لنتائج الجريمة إلى الدولة الساحلية حينما وقع في بحرها الإقليمي؛ غير أن الجديد في حالة التلوين عموماً، كونه قد وقع في المنطقة الاقتصادية الخالصة، بما يعني أنه قد وقع قبل دخول السفينة إلى البحر الإقليمي، حيث أن القاعدة العامة التي أوردتها الفقرة الخامسة من المادة (27) تقضي بعدم اختصاص الدولة الساحلية على الجرائم الواقعة قبل دخول السفينة بحر هذه الدولة الإقليمي، لكن استثناءً، يجوز ذلك في حالة تلوين عمدت إليه السفينة في منطقتها الاقتصادية الخالصة، مما يستتبع القول، أن للدولة الساحلية في معرض حمايتها لبيئتها البحرية أن تعتمد إلى العديد من التدابير والإجراءات سواء الوقائية منها أو الردعية، وهي تشمل في جملة ما تشمل، اعتراض السفينة في البحر الإقليمي وتفتيشها وإخضاعها للتحقيق وفحص وثائقها وأخيراً احتجازها وإقامة الدعوى ضدها وتسييل العقوبات عليها حتى ولو كانت هذه السفينة مارة فقط خلال البحر الإقليمي دون قصد التوجه إلى المياه الداخلية، وحتى ولو أن هذه المخالفات قد وقعت قبل دخول السفينة إلى البحر الإقليمي.

وبالعودة إلى السؤال الذي انطلقت منه في بحث هذا الموضوع والمتعلق بحصرية الحالات الأربع التي أوردتها المادة (27) من الاتفاقية العامة مضافاً إليها حالة الجزء الخامس وحالة الجزء الثاني عشر، ألا يمكن إضافة حالات أو حالة أخرى على الأقل؟ إن الإجابة عن هذا السؤال مبدئياً هي بالإيجاب، وهو ما سأشير إليه في العنصر الموالي:

خامساً) حالة المنطقة المتاخمة والأشياء ذات الطابع الأثري والتاريخي: بالرغم من الخلاف الدولي وعدم الاستقرار الذي طبع مفهوم " المنطقة المتاخمة *La zone contiguë* " (1) ومدى الأخذ بها من قبل المجموعة الدولية (2)، إلا أن الاتفاقية العامة لعام 1982 استطاعت أن تحسم الخلاف

(1) يستخدم الفقه العربي للتدليل على هذه المنطقة اصطلاحات متعددة مثل المنطقة الملاصقة، منطقة الحماية، منطقة الاختصاص، المنطقة المجاورة. على أن المصطلح الذي أفضل استخدامه هو " المنطقة المتاخمة"، وهو المصطلح الذي استخدمه النص العربي للاتفاقية العامة لقانون البحار والمرادف للمصطلح الفرنسي " *La zone contiguë*" والمصطلح الإنجليزي "Contiguous zone".

(2) والمنطقة المتاخمة هي منطقة من أعالي البحار مجاورة للبحار الإقليمية، وللدولة الساحلية عليها ولاية "محدودة" تمكنها من ممارسة الرقابة الضرورية عليها لمنع ومعاينة الخروج على نظمها الجمركية والمالية والصحية وكذلك نظم الهجرة التي قد ترتكب داخل إقليمها أو مياهها الداخلية أو بحرها الإقليمي.

كما أن هذه الفكرة جاءت توفيقاً بين معيارين عُرفاً من قبل وهما معيار الثلاثة أميال كحد أقصى لاتساع البحر الإقليمي الذي نادى به "حاليان"، ومعيار أقصى مدى تصل إليه قذيفة المدفع المثبت على الشاطئ والذي سبق وأن نادى به "بينكر شوك" بعد أن تجاوز هذا المعيار الأخير مسافة الثلاثة أميال، بحيث يعتبر الفارق في المسافة بين المعيارين منطقة تباشر عليها الدولة الساحلية بعض حقوق الرقابة الضرورية على السفن الأجنبية في مجالات معينة، وهذا بعد انتهاء حدود البحر الإقليمي. (راجع: د. إبراهيم الغناني، المرجع السابق، ص 31، وكذا: د. عائشة راتب، د. صلاح الدين عامر ود. حامد سلطان، المرجع السابق، ص 567).

وترجع الفكرة أصلاً، إلى القرن الثامن عشر إثر سلسلة من القوانين البريطانية خاصة تلك المسماة " قوانين الذئاب البحرية *hovering acts* "، وهي سلسلة من القوانين صدرت أعوام 1718، 1736، 1764، 1786، 1805، 1826، بحيث عنيت هذه القوانين بتحديد

إتساع منطقة المراقبة في حين شكلت بعض هذه القوانين جزءاً من "قوانين الذئاب البحرية". (يراجع في هذا الموضوع كل من المرجع السابق د. عائشة راتب ..، ص567، وكذا :

E. Langavant. «Droit de la mer» "Le droit de la communication maritime". Tome II. Op.Cit., P44.

ورغم أن اتجاه بريطانيا الذي أدى إلى امتداد مجال نشاط سلطاتها إلى ما يجاوز نطاق بحرها الإقليمي والذي عدلت عنه فيما بعد، إلا أن هذه الفكرة لقيت اهتماماً كبيراً من قبل الدول وبخاصة الولايات المتحدة الأمريكية التي أصدرت في 2 مارس 1899 سلسلة من القوانين استهدفت إقامة نظام قانوني مماثل للنظام البريطاني، حيث أُلقي فيه بعض الالتزامات على عاتق السفن التي توجد في هذه المنطقة والمتوجهة نحو الشواطئ الأمريكية. وفي عام 1922، أصدرت الولايات المتحدة الأمريكية قانوناً عرف بـ " *Tarrif act* " كانت أهم أحكامه فرض رقابة من قبل السلطات الأمريكية على جميع السفن مهما كان العلم الذي ترفعه في حالة تواجدها في مسافة 3 ميل و 13 ميلاً بحرياً من شواطئها، وكذا فرض جزاءات مختلفة على هذه السفن إذا ثبتت مزاولتها لعمليات تهريب وعلى الخصوص تهريب الكحول.

ومن جهة أخرى، فقد أثار قيام الولايات المتحدة الأمريكية، وبارادتها المنفردة، بتحديد منطقة متاخمة بموجب قانون " *tarrif act* " صعوبات في إطار علاقاتها الدولية، وعلى وجه الخصوص مع بريطانيا مما حدا بالولايات المتحدة إلى تأسيس تلك المنطقة فيما بعد على أساس إتفاقي بواسطة "معاهدات الكحول *liquor treaties* ". (يراجع في هذا الصدد. كل من *E.Langavant. Tome II. Op.Cit., P44* ، وكذا: د.عائشة راتب، د.صلاح الدين عامر ود. حامد سلطان، المرجع السابق، ص 569، ود. محمد المخدوب، المرجع السابق، ص 190).

كما أن مجمع القانون الدولي في دورة ستوكهولم عام 1928 ، وفي المادة (12) من مشروع اللائحة المتعلقة بالبحر الإقليمي، قد نص على أنه : " .. في منطقة إضافية متاخمة للبحر الإقليمي تستطيع الدولة الساحلية اتخاذ الإجراءات لضرورة للمحافظة على أمنها، واحترام حيادها وإجراءات البوليس الخاصة بالشؤون الصحية والجمركية والصيد، ولها الاختصاص في هذه المنطقة الإضافية بالمخالفات التي تقع ضد اللوائح المتعلقة بهذه المسائل".

في حين فقد نص المشروع الذي أعدته لجنة خبراء جامعة هارفارد عام 1929 في المادة (20) منه على أن : " الملاحه في البحر العالي حرة لجميع الدول ومع ذلك، فإن الدولة تستطيع أن تتخذ بعض الإجراءات في بحرها العالي المجاور للبحر الإقليمي بالقدر الذي يكفل في إقليمها أو بحرها الإقليمي ضمان احترام القوانين واللوائح المتعلقة بالضرائب أو الملاحه أو الصحة أو البوليس أو من أجل حمايتها الفورية".

أما في إطار تقنين القانون الدولي في لاهاي عام 1930، فإنه رغم التسليم من حيث المبدأ بفكرة المنطقة المتاخمة، إلا أن الإتفاق بين الدول حول النصوص التي اقترحها خبراء عصبة الأمم حول الموضوع لم يكن ممكناً خاصة فيما يتعلق بالمصالح التي تملها اعتبارات أمن الدولة الساحلية في هذه المنطقة.

هذا، كما أن مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار المنعقد بجنيف لعام 1958 قد أقر الأخذ بفكرة هذه المنطقة لمواجهة مطالب الدول المتزايدة بأن يكون لها حق في حماية بعض مصالحها الأساسية في مساحة من البحار مجاورة لسواحلها وتلي البحر الإقليمي، وقد توصل هذا المؤتمر إلى وضع نظام هذه الفكرة في إتفاقية جنيف بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 حيث نصت في المادة (24) منها على أنه : "1- يجوز للدولة الساحلية أن تباشر على منطقة من أعالي البحار مجاورة لبحرها الإقليمي الرقابة الضرورية لأجل:

أ- منع حرق قوانينها الجمركية، المالية، الصحية، أو المتعلقة بالمهجرة داخل إقليمها الأرضي أو في بحرها الإقليمي.

ب- المعاقبة على حرق القوانين والنظم السابقة، التي ترتكب على إقليمها الأرضي أو في بحرها الإقليمي.

2- لا يجوز أن تمتد المنطقة المجاورة وراء إثني عشر ميلاً ابتداءً من خط الأساس الذي منه يقاس عرض البحر الإقليمي".

على أن هذا النظام القانوني الذي أقرته إتفاقية جنيف بشأن هذه المنطقة قد نقلته عنها الإتفاقية العامة لعام 1982 في المادة (33)، والاختلاف الوحيد بين أحكام النصين يكمن أولاً، في مسألة اتساع المنطقة المتاخمة. ذلك أن المادة (27) من إتفاقية جنيف قد قررت عدم تجاوز هذه المنطقة 12 ميلاً بحرياً من خط الأساس الذي يبدأ منه قياس عرض البحر الإقليمي، وهذا يعني أن مجموع امتداد المياه الإقليمية والمنطقة المتاخمة يجب ألا يفوق 12 ميلاً بحرياً، في حين، فإن المادة (33) من الإتفاقية العامة في فقرتها الثانية تقرر أنه " لا يجوز

الناشئ بشأن هذه المنطقة سواء ما تعلق منه باتساعها أو ما تعلق بطبيعتها القانونية وما تملكه الدولة الساحلية عليها من صلاحيات واختصاصات. وفي هذا الإطار، فقد نصت المادة (33) من الاتفاقية العامة على أن:

« 1- للدولة الساحلية، في منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي تُعرف بالمنطقة المتاخمة، أن تمارس السيطرة اللازمة من أجل:

(أ) منع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة داخل إقليمها أو بحرّها الإقليمي؛

(ب) المعاقبة على أيّ خرق للقوانين والأنظمة المذكورة أعلاه حصل داخل إقليمها أو بحرّها الإقليمي.

2- لا يجوز أن تمتد المنطقة المتاخمة إلى أبعد من 24 ميلاً بحرياً من خطوط الأساس التي يُقاس منها عرض البحر الإقليمي. ».

واستناداً إلى هذا، يمكن القول بأن هذه الاختصاصات التي منحت للدولة الساحلية لحماية مصالحها في المجالات المذكورة سابقاً تمارس على نوعين من المستويات.

فالمستوى الأول هو " وقائي *Préventif* "، من حيث أن الدولة الساحلية تمارس في منطقتها المتاخمة صلاحيات " البوليس " في مجال مراقبة السفن الأجنبية الخاصة والعامة على السواء، ويمكن للدولة الساحلية إذ ذاك، أن توقف السفن الأجنبية الخاصة، وأن تخضعها " لحق الزيارة "، وأن تطلع وترقب أوراقها وكذا حمولاتها. وإذا تعلق الأمر بثبوت حالة مخالفة من طرف هذه السفن لقوانين الدولة الساحلية المتعلقة بالجمارك، الصحة أو الهجرة.. الخ، وكان توجه هذه السفن إلى موانئ أو المياه الداخلية للدولة الساحلية، فإنه يجوز لهذه الأخيرة أن تقود هذه السفن إلى موانئها كي تطبق عليها الجزاءات المناسبة لمخالفتها والتي تنص عليها قوانينها.

وما تجدر الإشارة إليه في هذا الصدد هو أن سلطة الدولة الساحلية في أعمال صلاحيات " البوليس " لا تنطبق على جميع السفن الأجنبية المتواجدة في المنطقة المتاخمة على حدّ سواء، وإنما فقط على السفن الأجنبية المتجهة نحو المياه الداخلية أو موانئ الدولة الساحلية أو المغادرة لها، أو السفن التي

أن تمتد المنطقة المتاخمة إلى أبعد من 24 ميلاً بحرياً من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي " ، وهو ما يدفع إلى القول بأن اتساع المنطقة المتاخمة وحدها قد يصل إلى 12 ميلاً بحرياً. (راجع: د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 32). هذا من جهة، ومن جهة أخرى فإن الاختلاف بين النصين يكمن أيضاً في أن المادة (33) من الاتفاقية العامة قد فصلت الغموض بتخليها عن تعبير " في منطقة من أعالي البحار " الذي ورد في المادة (24) من اتفاقية جنيف، حيث ورد في المادة (33) في الفقرة الأولى تعبير " في منطقة محاذية لمياهها الإقليمية " مع الإبقاء على نفس الاختصاصات الواردة في الاتفاقية الأولى وهو ما يدخل في المنطق الجديد لتقسيم وتنظيم المناطق البحرية. (راجع: د. عائشة راتب، د. صلاح الدين عامر ود. حامد سلطان، المرجع السابق، ص 232).

يمكن أن تثير أثناء ملاحظتها في المنطقة شبهة تثير انتباه الدولة الساحلية. وعلى العموم فإن ممارسة صلاحيات " البوليس " هذه يكون وجوبها مع وجود علاقة بين السفن الأجنبية الخاصة والدولة الساحلية فيما إذا ثبت أي تهديد من قريب أو بعيد لمصالح هذه الأخيرة من قبل هذه السفن.

هذا من جهة المستوى الأول وهو " الوقائي "، أما المستوى الثاني فهو " ردعي *Répressif* "، وهو يتمثل في مختلف الصلاحيات التي تقوم بها الدولة الساحلية فيما بعد (أي بعد ثبوت المخالفة). فالدولة الساحلية يمكنها أن تفرض عقوبات مباشرة على السفن الأجنبية إثر خرقها لأي من القوانين سالفة الذكر، كحجز السفينة مثلاً أو مصادرة حمولتها أو تسليط عقوبات عليها متمثلة في غرامات معينة أو عقوبات أخرى قد تصل إلى السجن لمرتكبي المخالفة. على أن هذه العقوبات لا يمكن إحلالها على السفن الأجنبية الخاصة إلا في حالة خرقها للقوانين المذكورة أعلاه في إقليمها أو في بحرها الإقليمي، ومن ثم فوجود رابطة بين قيام السفينة الأجنبية بالمخالفات في إقليم الدولة الساحلية أو في بحرها الإقليمي وبين الضرر الملحق بالدولة الساحلية هي الأخرى واقعة ينبغي إثباتها.

وعلى هذا الأساس، يمكن القول بأن تدخل الدولة الساحلية لممارسة الاختصاص على السفينة الأجنبية الخاصة عند تواجدها بالمنطقة المتاخمة إنما ينبني على واقعة أن السفينة خرقت نظم الدولة الساحلية المذكورة في المادة (33) في إقليمها أو بحرها الإقليمي لا في المنطقة المتاخمة نفسها، وما تحرك الدولة الساحلية هنا سوى تتبع ومطاردة حثيثة للسفينة المخالفة، بما يستتبع القول معه أن هذه الحالة لا تتضمن أي جديد أمام ما أورده المادة (27) من الإتفاقية العامة.

وما يهمننا من نص المادة (33) من الاتفاقية العامة ومن مختلف التعليقات التي أوردتها بشأنها، هو ما إذا كان يمكن اعتبارها خروجاً وتوسعة لمجال الاختصاص الذي أوردت أحكامه المادة (27) على غرار ما تم استخلاصه من أحكام في الجزء الخامس والجزء الثاني عشر، رغم أن المادة (27) سالفة الذكر كانت قد أحالت إليهما صراحة في فقرتهما الخامسة وهو الشيء الذي لم تفعله بالنسبة للمادة (33) من ذات الاتفاقية.

وكتعقيب على هذا الموضوع وإجابة عن ذلك السؤال، أقول بأن المادة (33) من الاتفاقية العامة بما أوردته من أحكام حولت الدولة الساحلية صلاحيات " وقائية " كانت أم " ردعية "، لم تتضمن أي خروج عن فحوى المادة (27) ولم تشكل أي توسعة للحالات الأربع التي حصرتها؛ بل يمكن الذهاب إلى أكثر من ذلك أن جميع الصلاحيات الممنوحة للدولة الساحلية من قبل المادة (33) لا تعدو كونها جزءاً من بند واحد من المادة (27) وهو البند (أ) من فقرتها الأولى المتعلق بامتداد « نَتَائِجِ الجَرِيمَةِ إِلَى الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ »، أو ببندين على أبعد تقدير إذا ما أضفنا إليه البند (ب) المتعلق بكون « الجَرِيمَةِ مِنْ نَوْعِ يُخَلُّ بِسَلْمِ البَلَدِ أَوْ بِحُسْنِ النِّظَامِ فِي البَحْرِ الإِقْلِيمِيِّ »، بل ويمكن القول بأنها لم تخرج عن نطاق الفقرة الثانية من هذه المادة أصلاً، حين قضت بأن « 2- لا تَمَسُّ الأَحْكَامُ المَذْكُورَةُ أعلاه

حَقَّ الدَّوْلَةُ السَّاحِلِيَّةَ فِي اتِّخَاذِ آيَةٍ خُطُواتٍ تَأْذَنُ بِهَا قَوَانِينُهَا لِإِجْرَاءِ تَوْقِيفٍ أَوْ تَحْقِيقٍ عَلَى ظَهْرِ سَفِينَةٍ أجنبية مارةً خلالَ بحرِها الإقليميِّ بعدَ مُعَادَرَتِهَا مِيَاهِهَا الدَّاخِلِيَّةِ». فإذا تصدَّت الدولة الساحلية للسفن الأجنبية لمنعها أو معاقبتها على خرق قوانينها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة داخل إقليمها أو بحرِها الإقليميِّ، لم تكن هذه الدولة تمارس سوى صلاحياتها المنصوص عليها في المادة (27)، من حيث كون هذا الخرق الوارد على هذه المسائل هو في الحقيقة وجه من أوجه المخالفات والجرائم التي تطال الدولة الساحلية وتمتد نتائجها إليها كما ورد في البند (أ)، وهو أيضا إخلال بالنظام المنطبق في البحر الإقليمي كما أشار إليه البند (ب) من المادة (27)، أو أن هذه المخالفات وقعت في إقليمها ومياهها الداخلية مثلما ورد في الفقرة الثانية من هذه المادة، بحيث يؤدي الربط بين المادتين في هذا العنصر إلى حالة من الانسجام الحقيقي تُظهر أن واضعي هاتين المادتين قد تحرَّوا هذا الانسجام بدقة وعناية فائقة.

ومع ذلك، فإن ثمة إشارة وردت في الاتفاقية العامة ذات صلة بالمنطقة المتاخمة رغم أن نصها جاء بعيدا نوعا ما عن النصوص المتعلقة بهذه المنطقة. إنه نص المادة (303) من ذات الاتفاقية العامة والمتعلق بحالة الأشياء الأثرية والتاريخية *Objets Archéologiques* التي يعثر عليها في البحر.

ذلك أن الفقرة الأولى من هذه المادة تنص على أن «1- عَلَى الدَّوْلِ وَاجِبُ حِمَايَةِ الأَشْيَاءِ ذاتِ الطَّابعِ الأَثَرِيِّ والتَّاريخِيِّ الَّتِي يُعْتَرُ عَلَيْهَا فِي البَحْرِ، وَعَلَيْهَا أَنْ تَتَّعَوْنَ تَحْقِيقًا لِهَذِهِ الغَايَةِ». ثم تأتي الفقرة (2) منها لتتضمن بأنه «2- بَعِيَّةُ السَّيْطَرَةِ عَلَى الإِتِّجَارِ بِهَذِهِ الأَشْيَاءِ، يَجُوزُ للدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ، فِي تَطْبِيقِهَا لِلْمَادَّةِ 33 (وهي المادة المتعلقة بالمنطقة المتاخمة)، أَنْ تَفْتَرِضَ أَنْ مِنْ شَأْنِ انْتِشَالِ هَذِهِ الأَشْيَاءِ مِنْ قَاعِ البَحْرِ فِي المُنطِقَةِ المُشارِ إِلَيْهَا فِي تِلْكَ المَادَّةِ (وهي المنطقة المتاخمة) دُونَ مُوافَقَتِهَا أَنْ يُسْفَرَ عَنْ خَرَقٍ لِلقَوَانِينِ وَالأنْظِمَةِ المُشارِ إِلَيْهَا فِي تِلْكَ المَادَّةِ دَاخِلَ إِقْلِيمِهَا أَوْ بَحْرِهَا الإِقليميِّ».

ويستفاد من نص هذه المادة أن الإتفاقية العامة أعطت اختصاصات إضافية للدولة الساحلية لإحلال وممارسة اختصاصها على السفينة الأجنبية المخالفة التي تقوم بانتشال هذه الأشياء الأثرية بالرغم من أن هذه المخالفة وقعت في المنطقة المتاخمة لا في البحر الإقليمي، وبالرغم أيضا من أن السفينة مارة فقط خلال البحر الإقليمي وأن المخالفة وقعت قبل دخولها إلى هذا البحر الأخير حيث لا يجوز للدولة الساحلية عموما أن تتدخل في السفينة بخصوص ما وقع قبل دخولها البحر الإقليمي طبقا للفقرة الخامسة من المادة (27). ومع ذلك، فالاتفاقية العامة في هذا الموضوع تجعل من المنطقة المتاخمة والبحر الإقليمي سواء بسواء، مما يترتب عليه القول أن هذه المخالفة إذا وقعت في المنطقة المتاخمة تكون كما لو وقعت في البحر الإقليمي، ومن ثم، جاز للدولة الساحلية أن تتصدى لمواجهة

هذه السفينة المخالفة مهما كان وضعها وطريق مرورها وسواء كانت تهدف في مرورها إلى دخول المياه الداخلية أم غير ذلك، فجواز توقيفها واحتجازها لا مناص منه بالقدر نفسه الذي يكون في البحر الإقليمي.

وعلى هذا الأساس، يستفاد أن المادة (303) من الاتفاقية العامة تشكل بدورها خروجاً وتوسعة للحالات التي أوردتها المادة (27) سالف الذكر ولا سيما ما جاء بالفقرة الخامسة منها، رغم أن المادة (27) تقضي بالاختصاص الجزائي في منطقة البحر الإقليمي الذي يعتبر منطقة خاضعة للولاية الإقليمية للدولة الساحلية، ورغم أن هذه المخالفة التي أوردتها المادة (303) وقعت في المنطقة المتاخمة التي تعتبر ملحقة بأعالي البحار، إلا أن الحكم الذي تضمنته هذه المادة الأخيرة ينبني على افتراض تصوري أو حكومي يهدف إلى حماية هذه المنطقة بصفة عامة ومنطقة البحر الإقليمي بصفة خاصة. وما يعزز قولي سالف الذكر، تلك الاتفاقية الخاصة بحماية "التراث الثقافي المغمور بالمياه" المعتمدة من قبل المؤتمر العام لمنظمة الأمم المتحدة للتربية والعلوم والثقافة في دورته الحادية والثلاثين في باريس بتاريخ 2 نوفمبر 2001، والتي انعقدت للحد من التهديدات التي يتعرض لها التراث الثقافي المغمور بالمياه من جراء الأنشطة غير المرخص بها التي تستهدفه وبخاصة إزاء الاستغلال التجاري الذي عرفه هذا التراث.

فبعد أن نصت هذه الاتفاقية في مادتها الثالثة على أنه: « لا يجوز تفسير أي نص في هذه الاتفاقية على نحو يمس حقوق الدول واختصاصاتها وواجباتها المقررة بمقتضى القانون الدولي، بما في ذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ويجب تفسير هذه الاتفاقية وتطبيقها في إطار القانون الدولي وبالطريقة التي تتفق مع أحكامه، بما في ذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار »؛ وبعد أن أثارت أيضاً هذه الاتفاقية في مادتها (3) موضوع التراث الثقافي المغمور بالمياه الواقع في المياه الداخلية أو الأرخيبيلية أو في البحر الإقليمي⁽¹⁾، تعرضت المادة (8) منها إلى موضوع التراث الثقافي المغمور بمياه

⁽¹⁾ تقضي المادة (7) من هذه الاتفاقية بما يلي: "1 - تتمتع الدول الأطراف، في ممارستها لسيادتها، بالحق الخالص في تنظيم الأنشطة التي تستهدف التراث الثقافي المغمور بالمياه الواقع في مياهها الداخلية أو الأرخيبيلية أو في بحرها الإقليمي، وفي الترخيص بالاضطلاع بها. 2 - مع عدم الإخلال بالاتفاقيات الدولية الأخرى وقواعد القانون الدولي المتعلقة بحماية التراث الثقافي المغمور بالمياه، يجب على الدول الأطراف أن تشترط تطبيق "القواعد" على الأنشطة التي تستهدف التراث الثقافي المغمور بالمياه الواقع في مياهها الداخلية أو الأرخيبيلية أو في بحرها الإقليمي.

3 - في إطار ممارسة الدول الأطراف لسيادتها داخل مياهها الأرخيبيلية أو في بحرها الإقليمي، وطبقاً للممارسات العامة بين الدول، ومن أجل التعاون بغية توفير أفضل السبل اللازمة لحماية السفن والطائرات الحكومية، تحظر الدول الأطراف دولة العلم الطرف في هذه الاتفاقية، وبالقدر الملائم الدول الأخرى التي تربطها صلة يمكن التحقق منها، وخاصة صلة ثقافية أو تاريخية أو أثرية، بخصوص اكتشاف سفن أو طائرات حكومية يمكن التعرف عليها بهذه الصفة."

أنظر هذا النص وجملة النصوص الأخرى لهذه الاتفاقية على موقع منظمة "اليونسكو" بالانترنت على العنوان التالي لملف هذه الاتفاقية: <http://www.unesco.org/culture/legalprotection/water/images/arabconv.doc>

المنطقة المتاخمة وأشارت فيها إلى نص المادة (303) من الاتفاقية العامة والتي سبقت الإشارة إليها، حيث قضت بأنه: « مع عدم الإخلال بالمادتين (9) و (10) وبالإضافة إليهما، وطبقاً للفقرة (2) من المادة (303) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، يجوز للدول الأطراف أن تقوم بتنظيم الأنشطة التي تستهدف التراث الثقافي المغمور بالمياه الواقع في المنطقة المتاخمة التابعة لها والترخيص بالقيام بتلك الأنشطة ويتعين عليها في هذا الصدد أن تفرض تطبيق "القواعد".»

إن هذا النص يقضي بحق الدولة الساحلية وصلاحياتها الخالصة في تنظيم الأنشطة التي تستهدف هذا التراث المغمور بمياه المنطقة المتاخمة وأن تتولى الترخيص بذلك، مما يؤدي في النهاية إلى تقرير أن هذه المادة هي امتداد للمادة (303) من الاتفاقية العامة، وأن من شأن انتشار هذه الأشياء أو هذا التراث دون "موافقتها" - على حد نص المادة (303) - أو دون ترخيصها - على حد نص المادة (7) - أن يسفر عن خرق نظمها وقوانينها المنطبقة في البحر الإقليمي وجزاها - إذ ذاك - أن تتدخل لمعاقبة السفينة المخالفة التي قامت بعملية الانتشال.

وإذا كانت الاتفاقية العامة في مادتها (303) قد وسعت من مجال اختصاص الدولة الساحلية إلى ما يمكن أن يقع من مخالقات بسبب انتشار هذا التراث التاريخي من المنطقة المتاخمة، فإن اتفاقية اليونسكو سألقة الذكر قد ذهبت إلى أبعد من ذلك حين قررت في مادتها (10) حماية هذا التراث الثقافي حتى ولو كان واقعا في المنطقة الاقتصادية الخالصة وفي جرفها القاري، حيث نصت هذه المادة على أن:

« 1 - لا يجوز منح أي ترخيص بإجراء أنشطة تستهدف التراث الثقافي المغمور بالمياه الموجود في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو في منطقة الرصيف القاري، إلا بما يتفق وأحكام هذه المادة.

2- يحق للدول الأطراف التي يوجد في منطقتها الاقتصادية الخالصة أو في منطقة رصيفها القاري تراث ثقافي مغمور بالمياه أن تمنع أو تجيز أي نشاط يستهدف هذا التراث، وذلك لمنع المساس باختصاصها أو بحقوقها السيادية المقررة بموجب أحكام القانون الدولي، بما في ذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. »

وأمام هذا النص، يمكنني القول بأن ما ينصرف إلى المنطقة المتاخمة من أحكام تخص هذا الموضوع ينصرف إلى ما يقع في المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري من مخالقات يكون محلها انتشار لهذا التراث الثقافي، بحيث يجوز في جميع الحالات، أن تمارس الدولة الساحلية اختصاصها الجزائي ومختلف التدابير التي تقضي بها قوانينها بغية منع ومعاينة السفن التي تمارس مثل هذه الأفعال، ويكون اعتراض الدولة الساحلية للسفينة الأجنبية مبرراً في هذه الحالة حتى ولو كانت هذه السفينة مارة فقط خلال البحر الإقليمي.

وأخلص من هذا الموضوع بالقول، بأنه إذا كانت المادة (27) من الاتفاقية العامة قد قررت حالات أربع يجوز مع ثبوتها للدولة الساحلية أن تمارس اختصاصها الجزائي على السفن الأجنبية الخاصة شريطة ألا تكون هذه الأخيرة مارة فقط بالبحر الإقليمي من دون قصد التوجه إلى المياه الداخلية أو مغادرة لها، كما لا يجوز عموماً اعتراض سبيل سفينة أجنبية بخصوص جريمة وقعت قبل دخولها البحر الإقليمي إذا كانت السفينة قادمة من ميناء أجنبي وفق نص الفقرة الخامسة من ذات المادة، فإن هذا الحكم والحالات الواردة معه رغم كونها تبدو على سبيل الحصر، إلا أنه يجوز توسعتها إلى ما أورده الجزء الخامس المتعلق بأنشطة الصيد وحفظ الموارد الحية ومراعاة قوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن ما تقيمه من جزر اصطناعية ومنشآت في منطقتها الاقتصادية، وكذا ما أورده الجزء الثاني عشر والمتعلق بحماية البيئة البحرية، وأخيراً ما قضت به المادة (303) من الاتفاقية بخصوص حماية التراث الثقافي، والأشياء الأثرية والتاريخية المغمورة بالمياه في المنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري، هذا دون إغفال ما تقضي به نصوص القانون الدولي الأخرى التي تُعنى بمكافحة بعض الجرائم ذات الطبيعة الدولية وتجعل من الإختصاص فيها عالمياً ينعقد لكل دولة، فيحق من باب أولى أن تمارسه الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي.

المَبْحَثُ الثَّانِي

الإِخْتِصَاصُ المَدَنِيُّ عَلَى السُّفُنِ الأَجْنَبِيَّةِ

الخاصَّةِ فِي البَحْرِ الإِقْلِيمِي

قبل البدء في استعراض وتحليل الأحكام والنصوص ذات الصلة بهذا المبحث، أود أن أدلي بملاحظتين رئيسيتين أرى ضرورتها. فالملاحظة الأولى تكمن في أن معظم الكتابات والدراسات العربية منها أو الأجنبية تبدو مُقلَّةً عند بحثها لموضوع الاختصاص المدني في البحر الإقليمي، فهي لا تكاد تخرج عن نطاق استعراض مواد الاتفاقية العامة لعام 1982 ذات الصلة به، وقد تمتد إلى مقارنتها بما أورده اتفاقية جنيف لعام 1958 حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة على أبعد تقدير. أما الملاحظة الثانية، فهي تتمثل في أنه عند محاولة بحث موضوع الاختصاص المدني على السفينة في هذه المنطقة، فإن أي باحث سيجد نفسه في مواجهة كل حالة على حدة من الحالات التي تزخر بها أحكام القانون الدولي الخاص وقواعد التنازع. وكمثال عن ذلك، فإن الباحث سيجد نفسه مضطرا لبحث القانون الواجب التطبيق على زواج انعقد على ظهر السفينة هل هو قانون العلم أم قانون الدولة صاحبة البحر الإقليمي أم قانون جنسية الزوجين، وسيضطر أيضا إلى بحث ما يدخل في شروطه الشكلية من الموضوعية، ولا شك فيما يمكن أن يتصل بذلك من قواعد أخرى يعرفها القانون الدولي الخاص. فتكييف هذه الشروط واعتبارها شكلية أو موضوعية هو الآخر محل بحث، فإذا كان السائد أن هذا التكيف يخضع لقانون القاضي، فإننا سنكون أمام قانونين في هذه الحالة على الأقل: السفينة وقانون علمها وقانون الدولة التي ترم السفينة على بحرها الإقليمي ونكون في هذه الحالة أمام بحث آخر لموضوع التكيف.

وإذا قلت سابقا أن هذا الأمر يتطلب بحث كل حالة على حدة، فإن ما أثرته سابقا ينصرف أيضا إلى كل الحالات التي تثير تنازع القوانين، ومن أمثلة ذلك ولادة طفل على ظهر هذه السفينة في البحر الإقليمي لدولة ساحلية وما يؤدي إليه من نتائج على صعيد الجنسية إما بازدواجيتها أو انعدامها تبعا لمعيار منح الجنسية من قبل دولة العلم ودولة جنسية الأبوين. كذلك الأمر بالنسبة للأهلية وبحث القانون الذي تكون في ظله صحيحة على مختلف التصرفات والمعاملات التي تقع على ظهر السفينة، فضلا عن بحث القانون الواجب التطبيق على شكل التصرفات، ومواضيع أخرى كموضوع عقد العمل البحري والامتيازات البحرية والرهن البحري والحجز التحفظي على السفينة والتصادم البحري.. الخ، وهي كلها مواضيع تحتاج إلى بحثها بشكل منفرد وتقرير ما يتصل بها من أحكام مما يقود في النهاية إلى استعراض عدد هائل من أحكام القانون الدولي الخاص، ومن قواعد الجنسية بل

وحتى من أحكام القانون البحري المقارن، ولا يغيب عما في كل هذا من خروج عن موضوع الأطروحة.

لذلك، فقد رأيت أن أجنح إلى ما جَنَحَتْ إليه الكتابات التي طرقت هذا الموضوع مكتفية بتحديد الأطر العامة والأحكام القياسية، وكذا استعراض ما استقرت عليه قواعد القانون الدولي للبحار في هذا الشأن دون التوغل في أحكام القانون الدولي الخاص والقانون البحري.

المطلب الأول

القواعد العامة للاختصاص المدني في ضوء القانون الدولي للبحار

وبدايةً، أقول بشأن هذا الموضوع أن الاختصاص المدني لم يكن ليظهر على النطاق الدولي كمشكلة لها وزنها وأهميتها إلا بعد أن تعاورتها كتابات الفقه الدولي لا سيما ما ورد عن معاهده وجمعياته من قرارات وتوصيات؛ ويبدو أن معهد القانون الدولي كان أول من أثار ذلك في دورته بباريس عام 1894. بموجب لائحته المتعلقة بالاختصاص في البحر الإقليمي. ورغم أن المعهد ركز أكثر على موضوع الاختصاص الجزائي في جملة المواد التي تضمنتها لائحته تلك، غير أنه أورد مادة مستقلة نوعاً ما عن موضوع الاختصاص الجزائي وهي تتضمن حكماً يقضي بشمولية الاختصاص. فقد أوردت المادة (8) من لائحة المعهد بأن: «تخضع سفن جميع الدول إذا كانت موجودة على البحر الإقليمي من دون أن تكون في حالة مرور فقط، إلى اختصاص الدولة الساحلية»، وهو نص يؤدي إلى تقرير أن معهد القانون الدولي يصرف هذا الحكم إلى الاختصاص المدني بالنظر إلى باقي النصوص الأخرى التي تضمنتها هذه اللائحة وتقضي ببيان حكم الاختصاص الجزائي بصفة مستقلة ومغايرة عن هذا الحكم.⁽¹⁾

وقد أعاد معهد القانون الدولي النظر في هذا الموضوع مجدداً في دورته بستوكهولم عام 1928 معتمداً نظرية "دولابراديل" التي عرضها على المعهد خلال هذه الدورة فأدرجها هذا الأخير في المادة (8) أيضاً من لائحته الخاصة بالاختصاص في البحر الإقليمي، حيث نصت هذه المادة على أن: «التصرفات القانونية المنعقدة على ظهر السفن التجارية المارة خلال البحر الإقليمي لا يمكنها أن تخضع - وسواء من الناحية المدنية أو التجارية - للاختصاص القانوني والقضائي للدولة الساحلية»، وأضافت الفقرة الثانية من المادة (8) دائماً بأن: «ميلاد طفل على ظهر سفينة تجارية مارة خلال البحر الإقليمي يجب أن يعتبر كما لو تم على ظهر هذه السفينة في أعالي البحار.»⁽²⁾

1) Gilber Gidel. Tome III. Op.Cit., P263.

2)

Art 8: « 1-Les actes juridiques accomplis a bord d'un navire de commerce de passage dans la mer territoriales ne sont pas, tant au point de vue civil qu'au point de vue commercial, soumis a la même compétence judiciaire et législative de l'Etat riverain »

أما عن المعهد الأمريكي للقانون الدولي، فقد تناول بدوره هذا الموضوع وضمّنه المواد: (7) و(8) و(9) من مشروعه رقم 12 لعام 1925، وهو المشروع الذي احتضنه فيما بعد مؤتمر دول أمريكا اللاتينية المنعقد عام 1927 بريودي جانيرو الذي بحث موضوع الاختصاص بصفة عامة، وقد نصت المادة (7) من مشروع المعهد الأمريكي للقانون الدولي سالف الذكر على أن: «تنطبق قوانين الدولة على سفنها التجارية حينما تكون في أعالي البحار وهي تشمل الركاب والطاقم والأموال الموجودين على ظهرها»، وأضافت المادة (8) منه بأن: «تخضع السفن التجارية في البحر الإقليمي لدولة ما إلى جميع القوانين الإدارية والجنائية والإجرائية لهذه الدولة» وتذهب المادة (9) إلى أن «للسفن التجارية لجميع الدول أن تمر بكل حرية خلال البحر الإقليمي شريطة مراعاتها لقوانين وتنظيمات الدولة التي يعود إليها البحر الإقليمي»⁽¹⁾.

وعلى الرغم من عدم وضوح الرؤية بالنسبة للاختصاص المدني في هذه النصوص المتقدمة من حيث عدم النص عليه صراحة، إلا أن الاختصاص المدني يبدو مستبعداً عن نطاقها لأن المادة (8) التي قضت بخضوع السفينة التجارية لكل القوانين والتنظيمات الإدارية والجنائية والإجرائية تبدو جصرية ولم تشر إلى الإختصاص في جانبه المدني ومدى خضوع السفينة الأجنبية الخاصة إليه.

وعلى غرار ما أورده معهد القانون الدولي والمعهد الأمريكي للقانون الدولي من قرارات وتوصيات، كانت مبادرات جمعية القانون الدولي شبيهة لاسيما في دورتها بفيينا لعام 1926 حين أوردت المادة (2) من لائحته التي أدرجت موضوع الاختصاص المدني ضمن الاختصاص الجزائي ولم تكن التفرقة بينهما واضحة لديها كذلك، وهو المذهب نفسه الذي اتجهت إليه الجمعية اليابانية للقانون الدولي أيضاً، حيث بدت كل هذه المبادرات مقلّة ولا تعدو كونها إشارات سطحية لفكرة الإختصاص المدني على السفن التجارية المارة خلال البحر الإقليمي. ولعل السبب في ذلك أن هذه الجهود كانت مركزة على موضوع الاختصاص الجزائي في هذه المنطقة، وعندما تحاول التطرق إلى موضوع الاختصاص المدني كانت تتجه في بحثه في المياه الداخلية والموانئ؛ بل وحتى بالنسبة إلى تلك

«2-L'enfant né sur un navire de commerce de passage dans la mer territoriale doit être considéré comme né sur ce même navire en haute mer». *Ibid*, P263.

⁽¹⁾ وللإشارة، فإنه قد سبق استعراض نص المادة (10) من المشروع الثاني عشر للمعهد الأمريكي المذكور أعلاه، حيث قرر بموجبها أن: "تخضع الجرائم المرتكبة على متن سفينة تجارية أثناء مرورها بالبحر الإقليمي لدولة أمريكية إلى اختصاص الدولة التي تعود إليها تلك السفينة إلا إذا ترتب عنها إحلال بالنظام والسكينة العمومية للمنطقة التي وقعت فيها تلك الجرائم. وفي هذه الحالة، تخضع هذه الجرائم لسلطات الدولة التي وقعت فيها"، بحيث يظهر منها أنها تتناقض مع المادة (8) المذكورة أعلاه، والتي تنيط الإختصاص عموماً بما فيه الجنائي إلى الدولة صاحبة البحر الإقليمي. والحقيقة وعلى ما يبدو، أن المادة (8) ترسم معالم الإختصاص عموماً بإخضاعه إلى الدولة الساحلية سواء في جانبه الإداري، الجزائي والإجرائي، ثم تأتي المادة (10) لتقرر حالة الإختصاص الجزائي وحده فقررت له استثناءات. قارن بين ما كتبه الفقيه "جيدل" بخصوص نصوص مشروع المعهد الأمريكي للقانون الدولي في:

Gilber Gidel. Tome III. Op.Cit., P248 et P263.

الإشارات والدراسات المنفردة التي عمد إليها بعض الفقهاء، فهي لم تكن تتجاوز بحث حالات معينة دون السعي إلى إثارة الاختصاص المدني بكافة جوانبه وتقرير قواعده العامة. ومن أمثلة هذه الدراسات، يمكن الاستدلال بما كتبه الفقيه "دولابراديل *De Lapradelle*" والفقيه "بولتس *Politis*" اللذان اتجها أكثر إلى بحث هذا الاختصاص في المياه الداخلية وفي حالات معينة فقط، أو الفقيه "فيدوزي *Fedozzi*" الذي اتجه إلى بحث الاختصاص المدني على السفن التجارية في منطقة أعالي البحار، وعلى أبعاد تقدير ما تعمق في بحثه الفقيه "جيسوب *Jessup*" بخصوص انعقاد زواج على سفينة تجارية أو حربية مرة خلال البحر الإقليمي.⁽¹⁾

و لم يُثرْ موضوع الاختصاص المدني على السفن التجارية في البحر الإقليمي إلا خلال الأعمال التحضيرية التي عمدت فيها لجنة التحضير لمؤتمر تقنين لاهاي لعام 1930 إلى الطلب من مختلف الحكومات المشاركة إجابتها عن جملة من الأسئلة قصد وضع أرضية مشروع اتفاقية البحر الإقليمي التي انبثقت عن هذا المؤتمر فيما بعد. وقد كانت إجابات الدول ومناقشتها مدعاة لإثارة جملة من المواضيع المختلفة ذات الصلة بموضوع الاختصاص المدني لاسيما تلك المناقشات التي تناولت موضوع الجنسية فأفرد المؤتمر لها اتفاقية خاصة فيما بعد إلى جانب اتفاقية البحر الإقليمي، إذ بحثت حكم ميلاد طفل على ظهر هذه السفن سواء في المياه الداخلية، الإقليمية أو في أعالي البحار.

وقد ظهر من إجابات مختلف الحكومات أن العمل الدولي لا يتفق في مجمله على الأخذ بصورة موحدة أو حتى واضحة في تعامله مع الاختصاص المدني. فإجابة بريطانيا كانت مستمدة ومعتمدة من قانون الاختصاص في المياه الإقليمية لعام 1878 بعد حادثة السفينة "فرانكونيا" التي أشرت إليها في السابق، حيث ذهبت إلى أن هذا القانون إذ ينطبق على الاختصاص الجنائي، ينطبق أيضا على الاختصاص المدني، وكل سفينة تجارية تعبر مياهها الإقليمية تكون خاضعة كلية للقانون والاختصاص البريطاني الجنائي منه والمدني على السواء. وقد ظهر أيضا من إجابة الدانمارك أنها تسير في الاتجاه البريطاني وتُخضع السفن إلى اختصاصها المدني في مياهها الإقليمية. أما عن إجابة ألمانيا، فقد تميزت بالتركيز على حالة معينة استمدتها من المادة (482) من قانون التجارة التي تمنع توقيف أو حجز أو بيع السفينة التجارية في المزد العلي إذا كانت هذه السفينة مغادرة مياهها الداخلية حتى ولو بالنسبة للالتزامات الواجبة عليها. أما بالنسبة لمصر وفرنلندا وليتوانيا فقد توحدت إجابتها برفض أية ممارسة للاختصاص المدني إذا كانت هذه السفينة مارة فقط على مياهها الإقليمية.

وجاءت المادة (9) من البيان الختامي للأعمال التحضيرية التي أعدتها لجنة التحضير لمؤتمر لاهاي لعام 1930 مجسدة أغلب أطروحات الدول المنبثقة من إجاباتها المختلفة، فقضت هذه المادة

¹⁾ Ibid, P236.

بأنه: «لا يمكن للدولة الساحلية أن تقوم بتوقيف سفينة أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي ولا أن تغير مسارها من أجل مباشرة اختصاصها المدني على شخص يوجد على ظهرها، كما لا يمكن لهذه الدولة أن تباشر في مواجهة هذه السفينة أي تدابير تنفيذية في المجال المدني إلا في مقابل التزامات تكون هذه السفينة قد تحملتها أو مقابل مسؤوليات ترتبت عليها بسبب ملاحظتها»⁽¹⁾.

ويبدو أن اتفاقية جنيف لعام 1958 حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة قد تأثرت إلى حد بعيد بنص المادة (9) من مشروع اتفاقية لاهاي لعام 1930 حول البحر الإقليمي، حيث نصت في مادتها الـ (20) على أنه:

«1- لا يجوز للدولة الساحلية أن توقف أو تحول اتجاه سفينة تمر في البحر الإقليمي من أجل ممارسة الاختصاص القضائي المدني بالنسبة لشخص موجود على ظهر السفينة.

2- لا يجوز للدولة الساحلية أن تتخذ إجراءات تنفيذية أو تحفظية ضد السفينة من أجل إجراء مدني، إلا إذا كانت هذه الإجراءات تتخذ بسبب التزامات تحملتها أو مسؤوليات تعرضت لها تلك السفينة، أثناء أو لغرض الملاحة عند المرور في مياه الدولة الشاطئية.

3- لا تخل أحكام الفقرة السابقة في حق الدولة الساحلية في اتخاذ الإجراءات التنفيذية أو التحفظية، في المجال المدني في مواجهة سفينة أجنبية راسية أو عابرة في البحر الإقليمي بعد مغادرة المياه الداخلية.»

ونقلت الاتفاقية العامة لعام 1982 بدورها نص المادة (20) من اتفاقية جنيف سالف الذكر وأوردته مادتها (28) التي تنص على أنه: «1- لا ينبغي للدولة الساحلية أن توقف سفينة أجنبية مارة خلال بحرها الإقليمي أو أن تحول اتجاهها لغرض ممارسة ولايتها المدنية فيما يتعلق بشخص موجود على ظهر السفينة.

2- لا يجوز للدولة الساحلية أن توقع إجراءات التنفيذ ضد السفينة أو تحتجزها لغرض أي دعوى إلا فيما يتعلق بالالتزامات التي تتحملها السفينة أو المسؤوليات التي تقع عليها أثناء رحلتها خلال مياه الدولة الساحلية أو لغرض تلك الرحلة.

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

وكملاحظة مبدئية عن النصين معاً، نص المادة (20) من اتفاقية جنيف ونص المادة (28) من الاتفاقية العامة، يمكن القول بأنهما اقتبسنا من نص المادة (9) من مشروع تقنين لاهاي للبحر الإقليمي لعام 1930، بحيث يستتبع ذلك القول بأن مفهوم الاختصاص المدني على السفن التجارية المارة في

⁽¹⁾ راجع في شأن مختلف إجابات الدول وما جاء فيها وفي شأن محتوى المادة (9) من البيان الختامي سالف الذكر:

البحر الإقليمي قد تشكلت معالمه منذ عام 1930 وبالضبط، من خلال إجابات الدول عن الأسئلة التي كانت اللجنة التحضيرية قد عمدت إلى طرحها وطلبت إلى الدول تقديم إجاباتها عنها، مما يفيد القول كذلك، بأن نص المادة (9) من مشروع لاهاي لعام 1930 بقي محافظاً على نسقه وحكمه العام إذ تسلسل فيما بعد إلى نصي كل من المادة (20) من اتفاقية جنيف لعام 1958 ومن بعدها المادة (28) من الاتفاقية العامة لعام 1982، ولم يطرأ عنه تغيير بالرغم من أن العمل الدولي قد عرف بدوره جملة من الاتفاقيات التي عنيت بتنظيم بعض أوجه الاختصاص المدني لاسيما في مجال التصادم البحري مثلاً. هذا من جهة، ومن جهة أخرى، يمكن سياق ملاحظة ثانية تتمثل في صياغة نص المادة (28) بالمقارنة مع نص المادة (20) من اتفاقية جنيف سالفة الذكر.

ذلك أنه من قراءة نص المادة (28) من الاتفاقية العامة لاسيما فقرتها الأولى يتضح أنها استعملت على غرار نص المادة (27) من الاتفاقية العامة أيضاً والمتعلقة بالاختصاص الجزائي، عبارة "لا يَنْبَغِي" التي تقابلها باللغة الفرنسية عبارة "Ne devrait" وبالإنجليزية عبارة "Should not" رغم أنها لم تعتمد إلى ذات العبارة في فقرتها الثانية إذ استخدمت عبارة "لا يَجُوزُ". فالملاحظ أن هذه الصياغة لم توظف في نص المادة (20) من اتفاقية جنيف إذ بدأت فقرتها الأولى والثانية بعبارة "لا يجوز"، هذا بالرغم من الجهود التي بذلت خلال المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار بغية حذف هذه العبارة واستبدالها بعبارة "لا يجوز" أو "لا يجب Ne doit pas" على غرار نص جنيف لكنها لم تكفل بالنجاح.⁽¹⁾

والغريب أن الفقرة الأولى من المادة (28) هي وحدها التي جنحت إلى هذا الاتجاه في حين فإن فقرتها الثانية جاءت على شاكلة المادة (20) من اتفاقية جنيف من حيث احتوائها على عبارة "لا يجوز" وهذا أمر يدعو إلى التساؤل عن المغزى من كتابة الفقرة الأولى من المادة (28) بهذا الشكل وتفرقتها عن باقي الفقرات الأخرى خصوصاً إذا ما علمنا أن من الدول من تنبّه إلى هذا الموضوع خلال المؤتمر الثالث وطالب بتغيير هذه العبارة وإعادة صياغتها.

وفي اعتقادي أن هذه العبارة تفتح مجال السلطة التقديرية للدولة الساحلية حسب مقتضيات الحال وبحسب ما تقضي به قوانينها لتقرر ما إذا كان يمكن توقيف السفينة الأجنبية المارة خلال بحرها أو تحويل اتجاهها لغرض ممارسة ولايتها المدنية على شخص موجود على ظهرها من عدمه، ولأن

⁽¹⁾ وهي الجهود التي كانت خلال المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار لكل من دولة " فيجي Fidji" (A/Conf.62/C.2/L19/ART:8.9)، بلغاريا، فنلندا، والإتحاد السوفياتي سابقاً (A/Conf.62/C.2/L.19). راجع في هذا الموضوع : -Laurant Luchini. Michel Voelckel. «Droit de la Mer. La mer et son droit. Les espaces maritimes». Tome I. Edition A.pedone. Paris. 1985. P 193, 194. -T.Treves. «La Navigation». Op.Cit., P778.

الأمر مختلف تماما عما لو أنه تم اعتماد هذه الفقرة بعبارة "لا يجوز" التي تفيد الحظر والنهي التام عن هذه الممارسة التي يمكن أن تعتمد إليها هذه الدولة الساحلية.

وفي اعتقادي أيضاً، أنه لا يجوز تفسير هذه العبارة على نحو يخالف محتواها وانسجامها مع باقي الفقرات الأخرى على النحو الذي ذكرته آنفاً، بمعنى أن عبارة "لا يَنْبَغِي" تتساوى هنا مع عبارة "لا يجوز"، وأنه يتعين على الدولة الساحلية أن تمتنع عن توقيف السفينة الأجنبية وعن تحويل اتجاهها لممارسة اختصاصها المدني على شخص موجود على ظهرها إذا كانت مارة فقط خلال بحرها الإقليمي.

وكملاحظة ثالثة، يمكن القول بأنه من استقراء نص المادة (28) من الاتفاقية العامة في مدلولها العام يتضح أنها أوردت أحكاماً ثلاث يُفَرَّقُ بينها عند ممارسة الاختصاص المدني على السفينة الأجنبية من قبل الدولة الساحلية استعرضها في الآتي :

المطلب الثاني

حالة الإختصاص المدني على الأشخاص

أما الحكم الأول، فهو ما تضمنته هذه المادة في فقرتها الأولى، وهو يتعلق بحالة الشخص الموجود على ظهر هذه السفينة الأجنبية، ويمكن القول أن المادة (28) من الاتفاقية العامة قد فرقت بين حكمه وحكم السفينة التي يوجد على ظهرها هذا الشخص إذ لا علاقة لها بالالتزامات التي تقع على عاتقه ولا ينصرف إليها حكم التصرفات القانونية الصادرة عنه وكل ما في الأمر أنه موجود على ظهرها ويقوم بسائر التصرفات القانونية التي تنصرف إليه نتائجها. ففي هذه الحالة لا يحق للدولة الساحلية أن تحشر السفينة أو أن تعطل أو تعرقل مسارها وملاحتها خلال البحر الإقليمي بحجة أن ثمة التزامات واقعة على عاتق هذا الشخص وهو موجود على ظهرها حتى ولو ترتبت عن هذه الالتزامات آثار قانونية امتدت إلى الدولة الساحلية أو إلى رعاياها، إذ يجدر في هذه الحالة تسبيق مصالح الملاحه البحرية وحق المرور البريء لهذه السفينة على ممارسة الاختصاص في المسائل المدنية، و من غير المعقول - والحال هذه - أن توقف الدولة الساحلية هذه السفينة الأجنبية الخاصة إذا كانت فقط « مارةً خلال بحرهما الإقليمي أو أن تُحوَّلَ اتجاهاً لغرض ممارسة ولايتها المدنية فيما يتعلق بشخص موجود على ظهر السفينة » (الفقرة الأولى من المادة 28 من الاتفاقية العامة).

وعلى هذا الأساس، فإنه إذا كان يمكن تبرير الاختصاص الجزائي على ما يحدث على ظهر هذه السفينة من جرائم إذا امتدت نتائجها إلى الدولة الساحلية، فإن المؤكد أمام نص الفقرة الأولى من المادة (28) سالفة الذكر أن الاختصاص المدني للدولة على هذا الشخص يفقد مبرره تماماً. وقد

تبني معهد القانون الدولي في اجتماعه بأمستردام عام 1957 هذه القاعدة وقضى بعدم جواز ممارسة الدولة الساحلية لاختصاصها على كل الوقائع التي ترتكب على ظهر السفينة إذا تعلقت بنظامها الداخلي، وكذا مختلف المسائل المدنية التي تتعلق بحقوق وواجبات والتزامات الأشخاص الموجودين على ظهر السفينة عند مرورها بالبحر الإقليمي.⁽¹⁾

وعند معرفة انسحاب قانون الدولة الساحلية في ضوء الفقرة الأولى من المادة (28) عن حكم التصرفات القانونية الصادرة من قبل أشخاص على ظهر هذه السفينة يثور التساؤل التالي: إلى أي قانون يؤول الاختصاص في هذه الحالة خصوصاً، إذا كان الشخص الموجود على ظهر هذه السفينة أجنبياً عن دولة علمها وعن الدولة صاحبة البحر الإقليمي؟

الواقع أن القاعدة العامة تقضي أولاً بانسحاب قانون الدولة الساحلية أمام قانون دولة علم السفينة الذي يتولى بدوره حكم العلاقات القانونية وسائر التصرفات التي تقع على ظهرها، ومع ذلك، فإن هذا الأمر يشوبه بعض التعقيد خصوصاً إذا تعلق الأمر بوقائع أو بتصرفات واردة من قبل أشخاص من جنسيات مختلفة عن جنسية دولة العلم. ويبدو أن الفقرة الأولى من المادة (28) من الاتفاقية العامة قد حسمت الخلاف الناجم عن تنازع القوانين بين الدولتين: الدولة الساحلية ودولة علم السفينة بخصوص ممارسة الاختصاص المدني على الأشخاص الموجودين على ظهرها فقررت أن قانون الدولة الساحلية يتخلى عن هذه المسألة لصالح قانون العلم، ولم تتطرق الاتفاقية العامة ولا ما سبقها من اتفاقيات إلى كيفية تعامل قانون العلم مع سائر التصرفات التي تقع على ظهر هذه السفينة سيما إذا كانت صادرة عن أشخاص من جنسيات مختلفة عن جنسية السفينة. وطبيعي أن يكون مثل هذا الموقف من قبل الاتفاقية العامة، بحيث يُرجع عادةً في التعرف على الاختصاص بنظر هذه الوقائع والتصرفات إلى القانون الدولي الخاص لكل دولة تبعاً لخصوصيتها، ولذا لا يمكن وضع قاعدة عامة بشأنها من جهة، ومن أخرى، فإنه يتعين مواجهة كل حالة أو تصرف على حدة،⁽²⁾ وهي في الأخير، كلها أحكام تتكفل قواعد القانون الدولي الخاص بحلها ولا يمكن للاتفاقية العامة أن تثير جملة المسائل وكافة التصرفات وما ينطبق عليها من أحكام تجدد حلها في ضوء قواعد هذا القانون في كل دولة على حدة وفي كل حالة على حدة أيضاً.

ومهما تكن الحلول والاحكام التي يقدمها قانون علم السفينة، فإن القاعدة الأساسية التي لا شك فيها هي خضوع "تكييف" هذه الوقائع والتصرفات لقانون علم السفينة إذا ما صدرت هذه

⁽¹⁾ أنظر. نجلاء الماحي خليفة- نطاق تطبيق قانون علم السفينة في ضوء مشكلة تنازع القوانين- رسالة ماجستير في تكنولوجيا النقل البحري- إشراف د. محمد كمال حمدي، الريان مدحت عباس خلوصي، جامعة الدول العربية- الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري- كلية النقل البحري والتكنولوجيا- الإسكندرية. 1999، ص 109.

⁽²⁾ المرجع السابق، ص 109.

التصرفات على ظهرها تماما كما هو مستقر في جل النظم القانونية المرعية من اعتبار خضوع التكييف لقانون القاضي، وهي العملية التي يقوم هذا الأخير بمقتضاها بتحديد طبيعة المسألة المعروضة عليه والتي تتنازعها القوانين بقصد وضعها في طائفة من النظم القانونية لكي يسند حكمها إلى قانون معين فيتنسّر عليه بعد ذلك معرفة القانون الواجب التطبيق.⁽¹⁾

ومع ذلك، فإن هناك من يرى أنه إذا كان التصرف القانوني يصطدم بالنظام العام للدولة الساحلية التي تمر ببحرها الإقليمي السفينة الأجنبية، فإنه يتعين مراعاة ذلك النظام والأخذ بأحكامه فيما يتعلق فقط بما يصطدم به، ومع ذلك أيضاً، فإن هذه الفكرة مردود عليها ومستبعدة وهذا بالنظر إلى صعوبتها بسبب اختلاف قوانين العديد من الدول خاصة فيما يتعلق بتحديد مدى مخالفة التصرف للنظام العام في هذه الدولة أو تلك، كما أن فكرة النظام العام هي وسيلة استثنائية لاستبعاد القانون المختص ويجب إعمالها في أضيق الحدود مع استبعاد الجزء المختص الذي يتعارض مع قواعد النظام العام وليس استبعاد كل القانون المختص. وعلى هذا الأساس، فإن إبرام التصرف على ظهر السفينة أثناء مرورها في المياه الإقليمية لدولة ساحلية يجب أن يخضع لقانون العلم رغم تعارضه مع قواعد النظام العام في هذه الدولة الساحلية صاحبة البحر الإقليمي، ما دام أن هذا التصرف قد وقع على ظهره السفينة، وأن هذه الأخيرة مارة فقط على البحر الإقليمي لهذه الدولة، بحيث تكون النتيجة أن قانون العلم هو الذي يستبعد ما يصطدم بالنظام العام في قانون دولته هو من هذه سائر التصرفات لا ما يصطدم بالنظام العام في قانون الدولة الساحلية.⁽²⁾

وإذا سلمنا بأن قانون العلم هو الذي ينصرف إلى حكم التصرفات والوقائع القانونية التي تحدث على ظهر السفينة، وأن تكييفها يخضع له أيضا كقاعدة أساسية، فإن قانون البحار لم يعد يبحث المسائل الجزئية ولا الحالات التي يمكن أن ترد في هذه التصرفات أو تشكل فحوى الوقائع محيلا إياها إلى قواعد القانون الدولي الخاص لكل دولة ليتعامل وفق ما تقضي به أحكامه مع كل حالة على حدة. ومع ذلك فإن هناك بعض المسائل الهامة التي يمكن التعرض لها ولو بصفة مقتضبة.

فإذا كانت القاعدة العامة تقضي بخضوع عقود الزواج والهبة والوصية... إلخ إلى قانون العلم، فإن موضوع الجنسية يمكن أن يعرف بعض الإشكالات إذا ما تعلق الأمر بميلاد طفل على ظهر هذه السفينة الأجنبية، إما بازواجيتها أو بانعدامها.

⁽¹⁾ وهي القاعدة التي تدين باسمها ومحتواها للفقهاء الفرنسي "بارتن *Bartın*" عقب مقال نشره عام 1897 ورأى فيه أن التكييف يجب أن يخضع لقانون القاضي "*Lex Fori*". راجع بخصوص نظرية التكييف كلا من:

- د. هشام علي صادق، القانون الدولي الخاص، الكتاب الثاني، المرجع السابق، ص 49 وما بعدها.

- د. علي علي سليمان، مذكرات في القانون الدولي الخاص، المرجع السابق، ص 41 و ص 43.

⁽²⁾ راجع: نجلاء الماحي خليفة، المرجع السابق، ص 110.

وللتذكير، فإن هذا الموضوع قد أُدرج ضمن أسئلة اللجنة التحضيرية لمؤتمر لاهاي لعام 1930 وهذا بالنظر إلى سعيها إلى تقنين موضوعين رئيسيين هما الجنسية والبحر الإقليمي، كما أن هذا الموضوع قد حظي باهتمام معهد القانون الدولي في دورته بستوكهولم عام 1928 والذي قضت مادته (18) بأن « ميلاد طفل على ظهر سفينة تجارية مارة خلال البحر الإقليمي يجب أن يعتبر كما لو تم على ظهر هذه السفينة في أعالي البحار». ومن جهة ثانية، فقد ظهر من مختلف إجابات الحكومات خلال مؤتمر لاهاي أن العمل الدولي غير موحد في شأن التعامل مع منح الجنسية لهذا الطفل،⁽¹⁾ ومن ثم، فقد أمسك المؤتمر عن إقرار قاعدة موحدة بهذا الخصوص فبقي الأمر متروكا لما تقضي به قوانين الجنسية في كل دولة على حدة. بل وحتى بالنسبة إلى الاتفاقيات التي تلت مؤتمر لاهاي لعام 1930، فقد ضلت صامته عن إقرار أي نص بشأن هذا الموضوع مفضلة حسمه من قبل الدول. بموجب تشريعاتها وتبعاً لما تمليه عليها مقتضيات مصالحها الاجتماعية والسياسية.

ومع ذلك فإن ترك هذه المسألة إلى التشريعات الداخلية من شأنه أن يترتب آثاراً قانونية غير مرغوب فيها لعل أهمها أن يكون للطفل جنسيتان أو أكثر أو أن تنعدم جنسيته بالمرّة.

ذلك أنه قد تمنح لهذا الطفل جنسية دولة علم السفينة وقد يمتد هذا الحكم حتى إلى الدولة الساحلية أيضاً إذا كانت قوانينها تعتمد على مبدأ "حق الإقليم"، في حين قد يأخذ أيضاً جنسية والديه إذا كان قانونهما يقضي "بحق الدم". وعلى العكس من ذلك، أن يفقد الطفل جنسية دولة أبويه إذا كانت تمنح على أساس "حق الإقليم" ولا يستفيد أيضاً من جنسية دولة علم السفينة إذا كانت تأخذ قوانينها "بحق الدم" أو لا ترى مماثلة السفينة بالإقليم في هذا الموضوع كما ورد في إجابة كل من الولايات المتحدة الأمريكية والدانمارك وإيطاليا أمام مؤتمر تقنين لاهاي.⁽²⁾

ومن بين المسائل ذات الأهمية أيضاً، والتي يمكن أن تكون محل خلاف وتنازع في القوانين إذا تمت على ظهر سفينة مارة بالبحر الإقليمي لدولة ساحلية، ما يمكن أن يترتب عن عقد العمل البحري من نتائج وآثار قانونية.

(1) فبريطانيا اعتبرت " أن ميلاد طفل على ظهر سفينة أجنبية على المياه الإقليمية البريطانية لا يعني ولادته على إقليمها" وترفض منحه جنسيتها وفي مقابل ذلك، تمنح جنسيتها لطفل يولد على ظهر سفينة بريطانية موجودة على مياه إقليمية أجنبية، وهي الإجابة نفسها التي تقدمت بها أيضاً كل من ألمانيا، البلاد المنخفضة، بلجيكا، فنلندا، ليستونيا، الترويج، رومانيا وسيام.

وفي مقابل ذلك، فقد وردت إجابات مناقضة للمبدأ الذي سارت عليه الدول على المنهج البريطاني، فالدانمارك أجابت بأن "ميلاد طفل على سفينة تجارية دائارية في مياه إقليمية أجنبية يعتبر كما لو تم في الخارج"، أما عن الولايات المتحدة الأمريكية فقد استندت إلى نص الفقرة الأولى من المادة (14) من الدستور الأمريكي، وجاء في إجابتها " أن ميلاد طفل على سفينة أمريكية في أعالي البحار لا يعني ذلك أنه ولد في الإقليم الأمريكي"، أما عن إيطاليا فقد أجابت بأنه "لا يمكن إحلال مماثلة بين ميلاد طفل على ظهر سفينة واعتباره كما لو تم في إقليم دولة علمها" وعلى نحو مماثل ذهبت كل من بولندا واليابان. راجع بخصوص إجابات هذه الدول خلال مؤتمر تقنين لاهاي

عام 1930. أنظر: Gilbert Gidel. Tome III. Op.Cit., P263.

(2) أنظر الهامش السابق، وكذا: نجلاء الماحي خليفة، المرجع السابق، ص 108.

وعقد العمل البحري هو "العقد الذي يلتزم بمقتضاه شخص بالعمل في سفينة مقابل أجر وتحت إشراف مجهز وربان"⁽¹⁾، كما أن البحار هو الطرف الرئيسي فيه والتزامه الرئيسي هو أدائه للعمل على ظهر سفينة بحيث تسري عليه أحكام هذا القانون الذي يسري نطاق تطبيقه ليشمل حتى الأشخاص الذين يقومون بأعمال ليست من فنون الملاحة البحرية.

وقد حظي عقد العمل البحري باهتمام دولي كبير قصد تحقيق توحيد بشأن أحكامه في الدول المختلفة، هذا فضلا عن اهتمام كافة التشريعات البحرية المقارنة بتنظيم قواعده وأحكامه مما يجعل نصوصه قواعد آمرة تجعل من العسير على المتعاقدين الخروج عن أحكامه، ومن هنا نجد أن مشكلة تنازع القوانين في المسائل والتصرفات الناتجة عن عقد العمل تعد من أدق المشكلات التي بحثها العمل الدولي و سارع إلى مبادرات لتوحيدها.

وإذا كانت التشريعات المقارنة قد تدخلت لتنظيم أحكام عقد العمل البحري تنظيمًا جعل من مبدأ الحرية التعاقدية ذا أثر محدود، وبات هذا النوع من العقود لا يخضع لقانون الإرادة أو لقاعدة محل إبرام العقد وهي القاعدة المستقرة في ظل قواعد التنازع⁽²⁾، فإنه يثور التساؤل حول القانون الواجب التطبيق على العلاقة القانونية التي يحكمها هذا العقد سواء تم إبرامه على ظهر السفينة أثناء مرورها بالبحر الإقليمي أو ما يمكن أن يترتب هذا العقد من نتائج أثناء مرور هذه السفينة خلال البحر الإقليمي. وأمام استبعاد قانون الدولة الساحلية على النحو المتقدم، وأمام اللجوء إلى قانون علم السفينة، فهل يمكن تطبيق هذا الأخير على آثار هذا العقد أم يمكن اللجوء إلى تطبيق قانون الإرادة أو محل إبرامه، أم أن هناك حلا قانونيا آخر؟

إن اختياري لموضوع عقد العمل البحري وإدراجه ضمن عنصر الاختصاص المدني يكمن في الرؤية الدولية التي أصبحت موحدة بشأنه، وكذلك بسبب وجود أحكام دولية حسمت الخلاف والتنازع القانوني حوله من بعد ما اعترى هذا الموضوع من اختلاف بين التشريعات الدولية المقارنة. فعلى سبيل المثال، فإن القوانين الحديثة لبعض الدول لم تعد تعتمد على قانون محل إبرام عقد العمل كقاعدة إسناد لتحديد القانون الواجب التطبيق. فالولايات المتحدة لا تتضمن قواعد تنازع القوانين فيها لعام 1971 قاعدة محل إبرام عقد العمل، وكذلك كان اتفاق دول الاتحاد الأوروبي، فضلا عن أن القانون الإنجليزي يستبعدها أيضا. وعلى كل، فإن تحديد القانون الواجب التطبيق على عقد العمل قد

(1) وهو التعريف الذي أورده المادة الأولى من قانون التجارة البحرية المصري ولم يعرف القانون البحري الجزائري هذا العقد.

(2) راجع بشأن القانون الواجب التطبيق على العقود والالتزامات التعاقدية كلا من:

- د. هشام علي صادق، القانون الدولي الخاص، الكتاب الثاني، المرجع السابق، ص 334-341.

- د. علي علي سليمان - مذكرات في القانون الدولي الخاص، المرجع السابق، ص 106-122.

حسمته اتفاقية روما التي بدأ العمل بها ابتداء من أول أبريل عام 1991، وقد حددت المادة (6) منها القانون الواجب التطبيق على عقد العمل في حالة عدم اختيار الأطراف لقانون معين كالتالي:

« (أ) قانون الدولة التي ينفذ فيها العامل العمل الموكل إليه؛

(ب) قانون الدولة التي يوجد فيها مركز العمل الرئيسي للمؤسسة في حالة عدم تنفيذ العمل في دولة معينة؛

(ج) قانون الدولة التي يرتبط بها العقد بصلة حقيقية». (1)

وعلى هذا الأساس يستفاد بأن القانون الواجب التطبيق على عقد العمل البحري لا يمكن تحديده بالاعتماد على نص المادة (28) في فقرتها الأولى أي باستبعاد قانون الدولة الساحلية واللجوء إلى قانون دولة علم السفينة التي تُخضع تكييفه لقواعد القانون الدولي الخاص فيها، وإنما يتحدد القانون الواجب التطبيق على هذا العقد باللجوء إلى ما قضت به اتفاقية روما سالفه الذكر، والتي حددت من بين القوانين المتنازعة على حكم هذا العقد، القوانين التي يمكنها فعلاً أن تختص بحكمه والتي يمكن أن تكون من بينها قوانين الدولة الساحلية صاحبة البحر الإقليمي التي لم تعد مستبعدة هنا أيضاً، أو قد تكون دولة العلم كذلك أو حتى دولة ثالثة، مما يستتبع القول بأن القاعدة الرامية إلى تطبيق قانون دولة العلم لا يمكن إحلالها بالضرورة أمام هذا النوع من العقود (2) بالنظر فقط إلى ما هو مستقر في قواعد قانون البحار، وعلى وجه أدق، نص المادة (28) سالفه الذكر، وإنما يحدد الاختصاص في إطار خارج عن هذا القانون.

ومع ذلك، فإنه من استقراء نص البند (أ) من الفقرة الأولى من المادة السادسة من اتفاقية روما سالفه الذكر التي تقضي باختصاص «قانون الدولة التي ينفذ فيها العامل العمل الموكل إليه»، ولما كان عقد العمل البحري ينتج آثاره على ظهر السفينة باعتبارها محل تنفيذ العقد، فإن النتيجة تؤدي إلى أن القانون الذي يحكم عقد العمل البحري هذا هو قانون علم السفينة قبل أي قانون آخر.

(1) تم إبرام اتفاقية روما في سنة 1980، ووقعت عليها كل من الدول الآتية: بلجيكا، الدانمارك، فرنسا، ألمانيا، اليونان، إيرلندا، إيطاليا، لوكسمبورج، هولندا وإنجلترا، وتقضي أحكامها بأن القانون الذي يحكم العقد هو قانون الدولة الأقرب والأكثر صلة بموضوع العقد أو القانون الملائم للعقد The proper law of the contract، وهو نظام قانوني يتحدد من خلاله القانون الواجب التطبيق، وذلك بالرجوع إلى أي من القوانين التي تم فيها العقد، سواء القانون الذي تم اختياره بواسطة أطراف العقد أو القانون الذي يرتبط به العقد بصلة حقيقية. راجع بخصوص أحكام عقد العمل البحري ومناقشة القانون الواجب التطبيق عليه في: نجلاء ماضي خليفة، المرجع السابق، ص 117-121.

(2) ويكاد الفقه الدولي يكون متفقاً على تطبيق قانون العلم على عقد العمل البحري لما يتمتع به من أفضلية في التطبيق عن غيره من القوانين. وفي هذا السياق يرى " نيبوييه Niboyet " أنه فيما يتعلق بالملاحة البحرية فإن السفينة تخضع لقانون العلم، وهذا القانون هو الذي يحدد كافة المسائل المتعلقة بتنفيذ العقد مثل مدة عمل الطاقم وغيرها من المسائل التي يعتني بتنظيمها قانون علم السفينة ما لم يكن متعلقاً بالنظام العام أو عندما يكون قاصراً أو غير كاف، فهنا يتدخل قانون الدولة الساحلية. راجع في هذا الموضوع: نجلاء ماضي خليفة، المرجع السابق، ص 126.

وثمة مسألة أخرى يثيرها موضوع عقد العمل البحري لاسيما إذا تم إبرامه على ظهر السفينة
ألا وهي القانون الواجب التطبيق على شكل العقد.

والحقيقة أن موضوع تحديد القانون الواجب التطبيق على شكل العقد يمكن أن يثار إذا ما تم
على ظهر السفينة المرابطة على المياه الإقليمية سواء تعلق الأمر بعقد العمل البحري أم بغيره من
العقود، فهذا الموضوع من بين المواضيع التي تثير مشكلة تنازع القوانين وقد بحثها الفقه والقضاء بصفة
عامة حتى من قبل القرن 18⁽¹⁾.

ومع ذلك فإن القاعدة العامة وما استقرت عليه غالبية النظم القانونية هي إخضاع شكل
التصرف لقانون بلد إبرامه "*Locus Regitactum*"، وقد نصت على ذلك المادة (19) من القانون
المدني الجزائري حيث قضت بأن: «1- تخضع التصرفات القانونية في جانبها الشكلي لقانون المكان
الذي تمت فيه. 2- ويجوز أيضاً أن تخضع لقانون الموطن المشترك للمتعاقدين أو لقانونهما الوطني
المشترك أو للقانون الذي يسري على أحكامها الموضوعية»⁽²⁾، وبذلك أخذ أيضاً المشرع المصري في
المادة (20) من القانون المدني.

وعلى هذا الأساس، يمكن القول بأن عقد العمل البحري أو غيره من العقود إذا ما تم إبرامه
على ظهر السفينة المارة على البحر الإقليمي تخضع - كقاعدة عامة - في شكلها لقانون علم السفينة
باعتباره قانون البلد الذي أبرم فيه العقد.

ومن المسائل التي يثيرها عقد العمل البحري أو حتى غيره من العقود الأخرى بصفة عامة -
إذا تمت على ظهر السفينة الأجنبية المرابطة في المياه الإقليمية لدول ساحلية - تحديد القانون الواجب
التطبيق على أهلية التعاقد.

والقاعدة العامة التي تتفق عليها غالبية التشريعات المقارنة هي إخضاع الأهلية لقانون
الجنسية، بحيث تهدف هذه التشريعات من وراء ذلك إلى حماية الشخص نفسه من نقص قدرته على
التمييز ومدى قدرته على القيام بالتصرفات القانونية بوجه عام. وقد أخذت البلاد العربية في معظمها
بقانون الجنسية وكذلك فرنسا وسائل الدول الأوروبية أيضاً.⁽³⁾

⁽¹⁾ وترجع أولى بوادر التفرقة بين موضوع التصرف وشكله الى الفقيه "بارتول" *Bartole* وكان ذلك بمناسبة تعليقه على وصية أجزاها
شخص من بلدة "مودين" في بلدة "فينيس" وقد تلقفها عدد من الفقهاء امثال "كورتيس" و "دمولان" فيما بعد. راجع في هذا
الموضوع: د. هشام علي صادق، القانون الدولي الخاص، المرجع السابق، ص 227-231.

⁽²⁾ للإشارة، فإن المادة (19) بالنص المذكور أعلاه جاءت بناء على التعديل الوارد بموجب القانون رقم 10-05 المؤرخ في 20 جوان
2005، وقد كانت تنص قبل ذلك على ما يلي: «تخضع العقود ما بين الأحياء في شكلها لقانون البلد الذي تمت فيه ويجب أيضاً أن
تخضع للقانون الوطني المشترك للمتعاقدين».

⁽³⁾ أنظر: د. علي علي سليمان، المرجع السابق، ص 68.

ومع ذلك فإن بعض النظم القانونية لا تُدخل الأهلية ضمن مسائل الأحوال الشخصية؛ فالأهلية طبقاً للنظام الانجلو ساكسوني ترتبط بقانون العقد أو بقانون الموطن، كما أن المحاكم الانجليزية تقضي بخضوعها لقانون الموطن أو للقانون الأكثر ارتباطاً بالعقد، أما القانون الأمريكي، فهو يخضعها لقانون محل إبرام العقد.⁽¹⁾

وهكذا، فإن أهلية التعاقد لا يمكن الوقوف في شأنها بالنسبة للعقود المبرمة على ظهر السفينة على قانون موحد وهذا بالنظر إلى اختلاف التشريعات في إسنادها. فبالقدر الذي ينطبق عليها قانون جنسية المتعاقد مزيحاً قانون العلم عن نطاق التطبيق، تتجه تشريعات أخرى - مثل التي سبق ذكرها - إلى تطبيق قانون العلم بطريقة غير مباشرة بإلحاق الأهلية إلى نظام العقود، وهاته الأخيرة تخضع في إبرامها إلى قانون علم السفينة ما دام أن إبرامها قد حدث على ظهرها.

وبالنسبة لحالة الجزائر، فإنها تلحق الأهلية كقاعدة عامة بنظام الأحوال الشخصية وتخضعها لقانون الجنسية. وتقضي في هذا الموضوع المادة (10§1) من القانون المدني بأن: « يسري على الحالة المدنية للأشخاص وأهليتهم قانون الدولة التي ينتمون إليها بجنسيتهم». وعلى هذا الأساس، تخضع الأهلية في القانون الجزائري لقانون الجنسية، كما يخضع الأجانب أيضاً إلى قانون جنسيتهم.⁽²⁾

وفي ضوء هذه المادة يمكن القول بأن العقود المبرمة على ظهر السفن الأجنبية من طرف جزائريين وفيما يتعلق بأهليتهم، فإنها تخضع إلى قانون جنسيتهم وهو القانون الجزائري وليس قانون العلم، ويستتبع ذلك القول أيضاً، أن أهلية إبرام العقود على ظهر السفن الجزائرية من قبل أجانب تخضع لقانون دولهم أيضاً.

ومع ذلك، فقد أوردت الفقرة الثانية من المادة (10) من القانون المدني الجزائري استثناء على القاعدة العامة الواردة في الفقرة الأولى. حيث قضت الفقرة الثانية بأنه: «ومع ذلك، ففي التصرفات المالية التي تعقد في الجزائر وتنتج آثارها فيها إذا كان أحد الطرفين أجنبياً ناقص الأهلية، وكان نقص أهليته يرجع إلى سبب فيه خفاء لا يسهل تبينه على الطرف الآخر، فإن هذا السبب لا يؤثر في أهليته وفي صحة المعاملة».

(1) أنظر: نجلاء ماضي خليفة، المرجع السابق، ص 132، وكذا: د. علي علي سليمان، المرجع السابق، ص 68.

(2) والملاحظ هنا بخصوص المادة (10§1)، أن المشرع الجزائري أورد قاعدة تنازع مزدوجة تحدد القانون الواجب التطبيق على الجزائريين والأجانب في نفس الوقت فيما يتعلق بأهليتهم، وهو نص ورد مع التعديل بموجب القانون رقم 10-05 المؤرخ في 20 جوان 2005، وهي لم تكن كذلك قبل هذا الأخير، حيث كانت تنص على أن «تسري القوانين المتعلقة بالحالة المدنية للأشخاص وأهليتهم على الجزائريين ولو كانوا مقيمين في بلاد أجنبية». حيث يتضح أنه بالقدر الذي تشير هذه المادة إلى حالة الجزائريين ولو كانوا مقيمين بالخارج، فإنه - وفي مقابل ذلك - يسري ذات الأمر على الأجانب ولو كانوا مقيمين بالجزائر، إذ تخضع أهليتهم إلى قانون جنسيتهم كذلك، وهي قاعدة تنازع فردية كما هو ملاحظ، اقتبسها المشرع الجزائري من المادة (3) من القانون المدني الفرنسي ثم تخلّى عنها بموجب التعديل الأخير. راجع: د. علي علي سليمان، المرجع السابق، ص 45، 46.

إن هذا النص، والذي ذهب إليه كذلك بعض التشريعات المقارنة⁽¹⁾، والذي يبدو أنه جاء على أثر مسلك القضاء الفرنسي في قضية " ليزاردي Lizardi"⁽²⁾، يتجه إلى إحلال استثناء على قاعدة خضوع الأهلية لقانون الجنسية، شريطة أن تتوفر مجموعة من الشروط والعوامل الواجبة لتطبيقه.

فالشرط الأول، وهو أن يكون موضوع العقد ضمن نطاق التصرفات المالية، وثانياً، أن ينعقد هذا التصرف في الجزائر وينتج أثره فيها كذلك، وثالثاً، أن يكون نقص الأهلية فيه خفاء لا يمكن تمييزه، ورابعاً أن يكون الأجنبي الذي قام بالتصرف كامل الأهلية طبقاً للقانون الجزائري، ويستتبع هذه الشروط الأربع شرطاً خامساً كما هو ظاهر من نص هذه الفقرة ألا وهو أن يكون أحد الطرفين جزائرياً، بحيث يستدل على ذلك من عبارة "إذا كان أحد الطرفين أجنبياً ناقص الأهلية". وعند توافر هذه الشروط، يكون انطباق هذه الفقرة والاستثناء الذي تضمنته واجب التطبيق، بحيث تخضع الأهلية في هذه الحالة للقانون الجزائري.⁽³⁾

وعند إسقاط هذا الحكم على أهلية إبرام العقود على ظهر السفينة، فإن هذا النص سيؤثر على وضعية هذه الأخيرة في عدة أوجه. فإذا كان هذا النص يشترط أن تكون التصرفات المالية منعقدة في الجزائر وتنتج آثارها فيها، فإن هذا الأمر مدعاة للقول بأن السفينة يجب أن تكون جزائرية لا أجنبية، بمعنى أن التصرف المالي هذا يجب أن يتم بين جزائري وأجنبي على ظهر سفينة جزائرية وبصرف النظر عن المياه الإقليمية التي ترابط فيها هذه السفينة، وفي المقابل، فإن هذا النص لا ينطبق إذا وقع هذا التصرف المالي على ظهر سفينة أجنبية بين جزائري وأجنبي إلا في حالة واحدة وهي كون السفينة الأجنبية على المياه الإقليمية الجزائرية.

ومعنى هذا الكلام، أن تصرف الجزائري المالي مع الأجنبي وفق الشروط التي بينها المادة (10) في فقرتها الثانية يؤدي إلى نتائج مغايرة تبعاً لوضعية السفينة نفسها. فإذا كانت هذه الأخيرة جزائرية انطبق الاستثناء الوارد في الفقرة الثانية من المادة (10) حيث يُستبعد قانون جنسية الطرف الأجنبي في

(1) وهو الحكم نفسه الذي ذهب إليه الفقرة الثانية من المادة (11) من القانون المصري.

(2) وهو الحكم الراجع إلى محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 16 جانفي 1961 في قضية " ليزاردي Lizardi"، وتتلخص وقائعها في أن هذا الأخير شاب مكسيكي في سن الثالثة والعشرين اشترى مجوهرات من تاجر فرنسي في باريس بقيمة 80 ألف فرنك فرنسي وحدد على نفسه سنداً بتمنؤها. وعند مطالبته بسداد ثمنها احتج بإبطال السندات بسبب نقص أهليته على أساس أن القانون المكسيكي يحدد سن الرشد بخمس وعشرين سنة، وقد أيدت محكمة النقض قضية الموضوع في حكمهم بصحة السندات وإلزام الشاب المكسيكي بالدفع. أنظر كلا من:

- د. هشام علي صادق، القانون الدولي الخاص، المرجع السابق، ص 302.

- د. علي علي سليمان، المرجع السابق، ص 67.

(3) راجع: د. علي علي سليمان، المرجع السابق، ص 65، 66.

موضوع الأهلية لصالح قانون علم السفينة والذي هو هنا القانون الجزائري، أما إذا كانت السفينة أجنبية ومارة على البحر الإقليمي الجزائري، وتمّ خلال ذلك مثل هذا التصرف المالي وفق الشروط التي ذكرتها آنفاً، فإن قانون علم السفينة وقانون جنسية الطرف الأجنبي المتعاقد مع الطرف الجزائري ينسحبان أمام قانون الدولة الساحلية وهي الجزائر دائماً، وهذا لكون هذا التصرف قد وقع في مياهها الإقليمية طبقاً للمادة (2810).

وعلى كل، فإنه لا يمكنني استعراض كافة المسائل التي تدرج ضمن نطاق القانون الدولي الخاص، بحيث لا يمكن وضع قاعدة عامة تصلح لمعالجة جميع المسائل، ولذلك فقد تخلت المادة (28) من الاتفاقية العامة عن بحث هذا الموضوع واضحة فقط الأطر العامة التي يتعين التقيّد بها محيلة بذلك إلى قواعد تنازع القوانين في كل دولة لتعالج كل حالة على حدة.

هذا ما يمكن قوله بالنسبة للحكم الأول الذي تم استخلاصه من المادة (28) من الاتفاقية العامة والمتعلق بالاختصاص المدني على الأشخاص الموجودين على متن السفن الأجنبية الخاصة في البحر الإقليمي، ومع ذلك، فإن هناك حكماً آخر يتعلق بحالة الاختصاص المدني على السفينة نفسها وهو ما أورده في الآتي:

المطلب الثالث

حالة الاختصاص المدني على السفينة

ويستخلص الحكم الثاني المتعلق بحالة الاختصاص المدني على السفن الأجنبية الخاصة، وعلى غرار حكم الاختصاص المدني على الأشخاص الموجودين على ظهرها، من نص المادة (28) من الاتفاقية العامة دائماً، وبالضبط من فقرتها الثانية والثالثة اللتين تقضيان بأنه: «2- لا يجوز للدولة الساحلية أن توقع إجراءات التنفيذ ضد السفينة أو تحتجزها لغرض أي دعوى إلا فيما يتعلق بالالتزامات التي تتحملها السفينة أو المسؤوليات التي تقع عليها أثناء رحلتها خلال مياه الدولة الساحلية أو لغرض تلك الرحلة.

3- لا تُخلُ الفقرة 2 بحق الدولة الساحلية، وفقاً لقوانينها، في أن توقع إجراءات التنفيذ لغرض أي دعوى مدنية، ضد أية سفينة أجنبية راسية في بحرّها الإقليمي أو مارة خلال بحرّها الإقليمي أو أن تحتجزها بعد مغادرة المياه الداخلية.»

ومن استقراء هاتين الفقرتين، يتضح أن للسفينة مركزين قانونيين يحسن التمييز بينهما. فالمرکز الأول، هو الذي تضمنته الفقرة (3) من المادة (28)، وهو مركز السفينة الأجنبية الراسية في البحر الإقليمي أو التي تمرّ به بعد مغادرتها المياه الداخلية للدولة الساحلية. فالاختصاص القضائي لمحاكم الدولة الساحلية في الشؤون المدنية ثابت على مثل هذه السفن، بحيث يجوز للدولة

الساحلية، وفقا لقوانينها، أن تباشر إجراءات التنفيذ لغرض أي دعوى مدنية ضد أية سفينة أجنبية، كما يجوز لها حجزها مباشرة الدعوى المدنية في مواجهتها مع كافة الإجراءات المترتبة عن ذلك.⁽¹⁾ ولعل الحكمة من هذا النص، هي اعتبار السفينة الرأسية في البحر الإقليمي أو المارة خلاله بعد مغادرتها المياه الداخلية للدولة الساحلية في مركز الأجنبي الموجود على إقليم الدولة والذي يخضع خلال وجوده هذا لكافة القوانين النافذة في الدولة ولجميع سلطاتها لاسيما ما تعلق منها بالاختصاص المدني؛ ثم إن الدولة الساحلية إذ تعتمد إلى مباشرة اختصاصها المدني على هذه السفينة رغم وجودها في المياه الإقليمية، إنما يستند اختصاصها هذا على ما تقرر على هذه السفينة من التزامات ومسؤوليات وجبت عليها حينما كانت في مياهها الداخلية وموانئها، ولا عبرة هنا بوجودها بالبحر الإقليمي، وإنما العبرة بما نتج عن هذه السفينة قبل مغادرتها مياهها الداخلية؛⁽²⁾ وتكون ممارسة الاختصاص المدني ومباشرة إجراءات التنفيذ عليها حين إلقاء القبض عليها في البحر الإقليمي من قبيل حق التتبع أو المطاردة الحثيثة، وهذه الأخيرة مشروعة لا لبس فيها، بل وقررت أحكامها الإتفاقية العامة نفسها في عدد من النصوص⁽³⁾، بل ويمكن الذهاب إلى أكثر من ذلك أنه يجوز متابعة السفينة والقبض عليها حتى في أعالي البحار نتيجة التزامات واقعة عليها حينما كانت في مياه الدولة الساحلية الداخلية أو في موانئها وغادرت هذه الأخيرة بدون ترخيص ولم تمثل لأي طلب بالإذعان وجه إليها.

ويتشابه نص الفقرة (3) من المادة (28) ذو الصلة بالاختصاص المدني والترخيص به في البحر الإقليمي بعد مغادرة السفينة الأجنبية الخاصة لموانئ الدولة الساحلية أو مياهها مع نص الفقرة (2) من المادة (27) من الإتفاقية العامة ذي الصلة بممارسة الاختصاص الجزائي حين قضت بأن « 2- لا تُمسُّ الأَحْكَامُ الْمَذْكُورَةُ أَعْلَاهُ حَقَّ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ فِي اتِّخَاذِ آيَةِ خُطُواتٍ تَأْذُنُ بِمَا قَوَّانِينُهَا لِإِجْرَاءِ تَوْقِيفٍ أَوْ تَحْقِيقٍ عَلَى ظَهْرِ سَفِينَةٍ أجنبية مارة خلال بحرِها الإقليمي بعد مغادرتها مياهها الداخليَّة. »، بحيث يترتب على ذلك القول بأن وضع السفينة الأجنبية الخاصة حين مغادرتها لميناء الدولة الساحلية أو مياهها الداخلية واحد، وسواء تعلق بالاختصاص الجزائي أو المدني متى تمكنت هذه الدولة من مطاردتها واللحاق بها واقتيادها إلى موانئها، فليس هذا الأمر سوى من قبيل المطاردة الحثيثة لسفينة فارة من قوانين الدولة الساحلية بعد أن كانت راسية في موانئها.

⁽¹⁾ وهو أيضا ذات الحكم الذي أقرته صراحة الفقرة (3) من المادة (20) من إتفاقية جنيف بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958، كما أن إتفاقية بروكسيل لـ 10 ماي 1952 بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفينة تقدم استثناءات وتفصيلات أكثر من التي وردت في الإتفاقيتين. راجع في شأن هذا :

Laurant Luchini, Michel Voelckel. «Droit de la Mer. La mer et son droit. Les espaces maritimes». P. 194.
⁽²⁾ راجع كلا من : د. حامد سلطان، د. عائشة راتب، د. صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 514، وكذا :

Abdelwahab Beckechi. Op.Cit., p54.

⁽³⁾ وقد سبق التعرض إلى أحكام ونصوص وشروط ممارسة المطاردة الحثيثة. راجع ص 440 فما بعدها من هذه الأطروحة.

وأما بالنسبة إلى المركز الثاني الذي تكون عليه السفينة الأجنبية الخاصة، فهو الذي يستشف من نص الفقرة الثانية من المادة (28) من الاتفاقية العامة دائماً، وهو مركز السفينة المارة فقط مروراً برياً عرضياً خلال البحر الإقليمي من دون أن تكون مغادرة للمياه الداخلية للدولة الساحلية، بحيث لا يجوز لهذه الدولة أن توقع إجراءات التنفيذ ضد هذه السفينة أو تحتجزها لغرض أي دعوى مدنية إلا فيما يتعلق بالالتزامات التي تتحملها السفينة أو المسؤوليات التي تقع على عاتقها أثناء رحلتها خلال مياه الدولة الساحلية الإقليمية أو لغرض تلك الرحلة. (1)

ولعل الحكمة من ذلك أيضاً، هي عدم اتفاق تيسير الملاحة البحرية مع انتهاك الدولة الساحلية مجرد مرور السفينة الأجنبية الخاصة بجزرها الإقليمي مروراً برياً لتقوم بتوقيفها وتحويل مسارها مباشرة اختصاصها المدني عليها أو على شخص موجود على ظهرها إلا في حالة ما إذا ترتبت عن مرورها هذا مسؤوليات أو التزامات اقتضتها رحلتها ومرورها خلال البحر الإقليمي، كما لو تعلق الأمر بعمليات إرشاد أو قطر أو مساعدة أو حالة تصادم بحري إلى غير ذلك مما يستوجب تدخل الدولة الساحلية لاستيفاء ما يقع على عاتق هذه السفينة من مستحقات.

ومن جهة أخرى، فإنه لا يجوز للدولة الساحلية أن تفرض رسوماً على السفن الأجنبية الخاصة بمجرد مرورها خلال البحر الإقليمي، كما لا تُفرض الرسوم إلا في مقابل ما قد يقدم إلى هذه السفن من خدمات محددة ودون أن تنطوي جباية هذه الرسوم على أي تمييز. (2)

وبالإضافة إلى ذلك، فإنه إذا لم تلتزم أية سفينة أجنبية أثناء مرورها بالبحر الإقليمي بالقوانين والأنظمة المتعلقة بالملاحة، فإن هذه السفينة تتحمل تبعه الأضرار التي تلحق بالدولة الساحلية بما في ذلك بيئتها أو أي من مرافقها أو منشآتها أو ممتلكاتها الأخرى أو بأي من السفن التي ترفع علمها؛ وفي مقابل ذلك، وفي معرض تطبيقها لقوانينها ونظمها، إذا اتخذت الدولة الساحلية تصرفاً وأدى إلى إلحاق الضرر أو الخسارة بأية سفينة أجنبية خلال مرورها البريء عبر البحر الإقليمي، فإنه يقع على عاتق هذه الدولة مسؤولية تعويض مثل هذا الضرر والخسارة. (3)

(1) ولقد أرسى معهد القانون الدولي في اجتماع أمستردام في سنة 1957 قاعدة مماثلة تقضي بأنه لا يجوز للدولة الساحلية القبض على سفينة أو تحويل مسارها أثناء مرورها عبر مياهها الإقليمية بهدف ممارسة الاختصاص الجنائي، ولا يجوز للدولة الساحلية أن تتخذ أية إجراءات تنفيذية أو وقائية في المسائل المدنية عدا في حالة ما إذا ترتبت على السفينة التزامات ومسؤوليات بمناسبة رحلتها أثناء مرورها في المياه الإقليمية للدولة الساحلية. أنظر: نجلاء ماضي خليفة، المرجع السابق، ص 109.

(2) تنص المادة (26) من الاتفاقية العامة (وتقابلها المادة (18) من اتفاقية جنيف بشأن البحر الإقليمي) على أنه: «1- لا يجوز أن تفرض رسوم على السفن الأجنبية مجرد مرورها خلال البحر الإقليمي.

1- لا يجوز أن تفرض رسوم على سفينة أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي إلا مقابل خدمات محددة قدمت إلى السفينة. وتجي هذه الرسوم من غير تمييز. »

(3) أنظر د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 116-117.

وثمة موضوع آخر يمكن أن يجد له مجالاً ضمن الاختصاص المدني الذي هو بين أيدينا الآن رغم عدم الإشارة إليه في المادة (28) من الاتفاقية العامة سالفة الذكر. إنه موضوع التصادم البحري وما يمكن أن يثيره من مسائل تدرج ضمن موضوع الاختصاص بصفة عامة.

والحقيقة أن موضوع التصادم البحري بين السفن من المواضيع التي جذبت اهتمام المنتظم الدولي منذ بداية القرن العشرين بالنظر إلى ما يمكن أن يؤدي إليه من تنازع للقوانين، كما كان دافعاً إلى إبرام عدد من المعاهدات الدولية في موضوعه والتي تعتبر معاهدة بروكسيل الموقعة في 23 سبتمبر 1910 والخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية أول معاهدة دولية فتحت الطريق في مجال هذا التصادم البحري بالرغم من إنها لم تشر إلى جوانب الاختصاص على السفن عند وقوعه، هذا الاختصاص الذي لم يتبلور إلا بعد حادثة "اللوتس" بين فرنسا وتركيا، وظهر للمحكمة الدولية خلوّ القانون الدولي من قاعدة تحدد الاختصاص على السفن عند وقوع مصادمات في البحر، حيث تمكن المنتظم الدولي من إبرام معاهدين في هذا الشأن هما: معاهدة بروكسيل لـ 10 ماي 1952 الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائي في مسائل التصادم، وكذا اتفاقية بروكسيل الثانية لنفس التاريخ المتعلقة بتوحيد قواعد الاختصاص المدني في مسائل التصادم أيضاً.⁽¹⁾

وما يهمننا في هذا الإطار، ما ورد في اتفاقية بروكسيل الثانية المتعلقة بالاختصاص المدني من أحكام، حيث شملت جميع جوانب هذا الاختصاص وكل دعاوى المسؤولية عن التصادم بين السفن وهذا قصد تفادي ما ينجم عن ذلك من مشاكل تنازع القوانين سيما إذا كانت السفن أو كان مالكوها من جنسيات مختلفة.

وتنص المادة (8) من معاهدة الاختصاص المدني لعام 1952 على أن « تسري أحكام هذه الاتفاقية على جميع ذوي الشأن عندما تكون السفن التي تشملها الدعوى تابعة جميعها للدول المتعاقدة إلا أنه بالرغم من ذلك فقد اتفق على الآتي:

1- فيما يتعلق بذوي الشأن التابعين لدول غير متعاقدة يجوز للدول متعاقدة أن تعلق تطبيق هذه الأحكام على شروط المعاملة بالمثل.

2- أنه عندما يكون كل ذوي الشأن لنفس الدولة التي رفعت الدعوى أمام محكمتها فإن القانون الوطني لهذه الدولة هو الذي يطبق دون أحكام الاتفاقية. »

وعلى أساس هذا النص يلاحظ أن معاهدة بروكسيل لعام 1952 تنطبق على كل ذوي الشأن بشرط ضرورة أن يكون التصادم قد وقع بين سفن تابعة لدول متعاقدة وأن تكون إحدى السفينتين أجنبية عن الدول المتعاقدة لكي يتوافر شرط الطابع الدولي. أما إذا وقع التصادم بين سفينتين

(1) د. محمد عبد الفتاح ترك. التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه. دار الجامعة الجديدة للنشر. الإسكندرية. 2003. ص 69.

تابعين لدولة واحدة وكان ذوو الشأن ينتمون إلى نفس الدولة، فإن قانونهم الوطني هو الذي يسري وينطبق على هذه الحالة دون المعاهدة.

وأما بالنسبة لتحديد محاكم الدول التي يحق لها النظر في دعاوى المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن التصادم البحري، فقد حصرتها المادة الأولى من اتفاقية بروكسيل لعام 1952 حيث نصت على أنه: « يجوز للمدعي رفع دعواه الناشئة عن التصادم أمام إحدى المحاكم التالية:

أ. أمام محكمة محل إقامة المدعى عليه المعتاد أو أمام المحكمة التي يقع بدائرتها أحد مراكز استغلاله.

ب. أمام محكمة المكان الذي أجري فيه الحجز على سفينة المدعى عليه أو على سفينة أخرى مملوكة لنفس المدعى عليه في حالة ما إذا كان الحجز مأذونا به. أو أمام محكمة المكان الذي كان من الممكن أن يوقع الحجز فيه والذي قدم فيه المدعى عليه كفيلا أو أي ضمان آخر.

ج. أمام محكمة المكان الذي وقع فيه التصادم إذا كان هذا التصادم قد وقع في الموانئ والمرافئ أو في المياه الداخلية.»

وللإشارة، فإنه لا يمكن تأويل فقرة من فقرات هذه المادة لإعطاء الاختصاص للدولة الساحلية إذا وقع التصادم في بحرها الإقليمي، ذلك أن المؤتمر الدبلوماسي الذي أسفر عن اعتماد اتفاقية بروكسيل لعام 1952 قد رفض صراحة الاقتراح الرامي إلى إعطاء الاختصاص لمحكمة مكان وقوع التصادم عندما يكون هذا الأخير قد وقع في المياه الإقليمية.⁽¹⁾

وبالنسبة لهذا الموضوع في ضوء التشريع الجزائري، فقد تكفل القانون البحري منه بتنظيم أحكامه في جملة من النصوص يمكنني سردها في الآتي .

تقضي المادة (287) من هذا القانون بأن « تخضع النزاعات المتعلقة بالتعويض عن الأضرار

المنجزة عن تصادم السفن في البحار:

أ- للقانون الجزائري إذا كان حاصلا في المياه الإقليمية الجزائرية.

ب- لقانون المحكمة المختصة في النزاع إذا وقع التصادم في عرض البحر.

ج- لقانون البلد الذي تحمل السفينة رايته إذا كانت السفن المصدومة ترفع نفس الراية بصرف النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم. »

وتضيف من جهتها المادة (290) بأنه « يمكن للمدعي رفع دعوى التعويض عن الأضرار الناتجة

عن تصادم السفن في البحار أمام إحدى الجهات القضائية المذكورة فيما يلي:

أ- المحكمة الموجودة في المكان الذي يسكن فيه المدعى عليه أو إحدى مقرات استغلاله.

(1) راجع في شأن ذلك: د. محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 73-74.

ب- المحكمة الموجودة في المكان الذي جرى فيه حجز سفينة المدعى عليه أو سفينة أخرى يملكها نفس المدعى عليه وذلك في حالة ما إذا تم الترخيص بهذا الحجز، أو المكان الذي كان يمكن أن يقع فيه الحجز والذي قدم فيه المدعى عليه كفالة أو ضمانا آخر.

ج- المحكمة الموجودة في المكان الذي وقع فيه التصادم وذلك في حالة حصوله في الموانئ والفرض وكذلك في المياه الداخلية. »

كما تنص بدورها المادة (291) على « أن أحكام المادة 290 أعلاه، لا تمس حق الأطراف المعنيين بالأمر في رفع دعوى بسبب تصادم السفن في البحار أمام الجهة القضائية التي سبق لهم اختيارها باتفاق مشترك فيما بينهم أو في عرضها على التحكيم. »

وأما بخصوص التدابير والإجراءات التي قضت بها المادة (28) من الاتفاقية العامة، فقد أورد القانون البحري الجزائري نصوصاً عدة تكميلية للمادة (28) سألقة الذكر، ويمكن ذكر بعض هذه النصوص في الآتي:

تقضي المادة (294) بأنه « مع مراعاة أحكام المواد التالية وفي حالة وقوع تصادم السفن في البحار والذي تترتب فيه مسؤولية الربان الجزائرية أو التأديبية أو مسؤولية أي فرد من أفراد الطاقم العامل في خدمة سفينة، فلا تجري أي ملاحقة إلا أمام السلطات القضائية أو الإدارية للدولة التي تحمل السفينة رايته عند وقوع التصادم. » ، وتضيف المادة (295) بأنه « في الحالة المنصوص عليها في المادة السابقة، لا يمكن الأمر بأي حجز أو توقيف للسفينة حتى ولو للقيام بإجراءات التحقيق من طرف السلطات غير سلطات البلد الذي كانت السفينة تحمل رايته. » .

و تستطرد المادة (296) النص بأنه «تستطيع السلطات القضائية والإدارية الجزائرية اتخاذ جميع الإجراءات المتعلقة بشهادات الاختصاص والوثائق المسلمة من طرف السلطات الجزائرية لرجال البحر الجزائريين وملاحقة هؤلاء عن المخالفات التي ارتكبوها عندما كانوا على متن سفينة تحمل راية لدولة أخرى. »

و بخصوص الملاحقات التي تختص بها السلطات الجزائرية، فقد أوردت المادة (297) حكمها فنصت على أن « تختص السلطات القضائية والإدارية الجزائرية في كل ملاحقة عند وقوع تصادم في المياه الداخلية وفي المياه الإقليمية الجزائرية والتي تترتب فيها المسؤولية الجزائرية للربان أو أي فرد من أفراد الطاقم العامل في خدمة سفينة تحمل راية لدولة أخرى.

وفي حالة كهذه تستطيع السلطات الجزائرية الأمر بحجز أو توقيف سفينة أجنبية إذا بررت ظروف التصادم هذه الإجراءات. » .

وأما بالنسبة لموضوع الحجز على السفن، فقد قرره أيضا القانون البحري الجزائري في جملة من النصوص يمكن استعراضها في الآتي:

تقضي المادة (150) بأن الحجز التحفظي يعني « إيقاف السفينة لضمان دين بحري»، وتضيف المادة (151) بأن « يشمل الدين البحري طلب حق أو دين ناتج عن عقد أو يكون مسببا من حادث مرتبط بالملاحة أو باستغلال السفينة وكذلك الأضرار المسببة من سفينة أو مترتبة عن استغلالها. »

و تنص أيضا المادة (152) بأن « تأذن المحكمة المختصة بالحجز التحفظي بناء على طلب من يدعي أن له ديناً بحرياً على السفينة» كما لا يمكن أن يمس الحجز التحفظي المنفذ على السفينة بحقوق مالكيها. (المادة 153)

كما أنه « يجوز لكل مدع إما أن يحجز السفينة التي يتعلق بها الدين البحري، وأما أي سفينة أخرى مملوكة لمن كان وقت نشوء الدين البحري مالكا للسفينة التي يتعلق بها هذا الدين حتى ولو كانت السفينة المحجوزة على وشك الإبحار. » (المادة 154).

في حالة استئجار السفينة مع التخلي عن الإدارة الملاحية وعندما يضمن المستأجر لوحده ديناً خاصاً بهذه السفينة، يجوز للمدعي حجز هذه السفينة أو أي سفينة أخرى يملكها المستأجر ولا يمكن حجز أي سفينة مملوكة للمالك بموجب هذا الدين البحري. (المادة 155)

وتطبق الفقرة السابقة أيضاً على جميع الحالات التي يوجد فيها دين بحري ملزم به شخص آخر غير المالك. (المادة 155) ، كما أنه يجوز للمحكمة المختصة التي جرى في نطاق اختصاصها، رفع هذا الحجز عن السفينة عندما تقدم لها كفالات أو ضمانات كافية. (المادة 156) .

و لا يعتبر طلب رفع الحجز عن السفينة مقابل تقديم الضمان المنصوص عليه في المادة السابقة كاعتراف بالمسؤولية أو كتخل عن منفعة التحديد القانونية لمسؤولية مالك السفينة. (الماد 157) كما يكون المدعي طالب الحجز مسؤولاً عن الضرر المسبب عن حجز السفينة بدون سبب مشروع. وتتقدم كل معارضة في هذا الشأن بانقضاء مهلة سنة واحدة اعتباراً من يوم حجز السفينة. (المادة 158).

و مهما كانت الأحكام السابقة، فإنها - ولا شك - تندرج ضمن نطاق القانون البحري الخاص الذي لا تُعنى هذه الأطروحة بدراسته إلا بالقدر الذي ينسجم مع موضوعها، إنما المهم في هذا كله، ما قضت به المادة (159) بنصها على أنه « يقبض على كل سفينة تكون موضوع حجز أو توقيف أو تدخل أو تمر في مياه خاضعة للقضاء الوطني، تحاول الفرار أو ترفض الامتثال لأوامر السلطات البحرية الجزائرية، وتقتاد نحو ميناء جزائري.

وفي هذه الحالة توقف هذه السفينة حتى الإعلان عن قرار الجهة القضائية المختصة. إذا رفضت السفينة المطاردة الامتثال إلى أوامر الشرطة البحرية، تكون هذه الأخيرة مؤهلة لإطلاق طلقات إنذار، وإذا تمادت السفينة في رفضها، تطلق الشرطة البحرية طلقات بالذخيرة الحية مع

الحرص على عدم إصابة الأشخاص، وبمكثها فضلا عن ذلك استخدام كل الوسائل التي تراها ضرورية.

يمكن أن يتم القبض على السفينة في المياه الخارجة عن القضاء الوطني، إذا كانت المطاردة قد بدأت من داخل هذه المياه. (1)

غير أن المطاردة تتوقف، عندما تدخل السفينة المطاردة في مياه دولة أخرى. (2)

وما يهمنا هنا، هو ما جاء في الفقرة الأولى من المادة (159) التي رخصت بإمكانية القبض على السفينة في المياه الخاضعة للقضاء الوطني حتى ولو كانت أجنبية، وتقتاد إلى ميناء جزائري إذا كانت موضوع حجز. إن هذا الحكم لا لبس فيه إذا كانت السفينة مغادرة للمياه الداخلية الجزائرية أو متوجهة إليها، وهذا ما يستشف من عبارة "تدخل أو... تحاول الفرار أو ترفض الامتثال لأوامر السلطات البحرية الجزائرية"، ولا إشكالية فيه أيضاً، بخصوص ما تقرر على هذه السفينة من التزامات وقعت على عاتقها أثناء مرورها ذلك أو رحلتها تلك في البحر الإقليمي، ولكن الإشكالية تثار بالنسبة إلى السفينة المارة فقط، مروراً بريثا عرضياً في المياه الخاضعة للقضاء الوطني من دون نية التوجه إلى المياه الداخلية وهي ليست خارجة منها كذلك كما هو مذكور صراحة في هذه الفقرة إذ جاء فيها "أو تمرّ في مياه خاضعة للقضاء الوطني". فحكم هذه المادة يمتد أيضاً ليشمل جواز القبض عليها، وهو حكم - وعلى ما يبدو - يتعارض ظاهرياً مع ما أورده المادة (28) من الإتفاقية العامة لا سيما في فقرتها الثانية التي تنص على أنه: «2- لا يجوز للدولة الساحلية أن توقع إجراءات التنفيذ ضد السفينة أو تحتجزها لغرض أي دعوى إلا فيما يتعلق بالالتزامات التي تتحملها السفينة أو المسؤوليات التي تقع عليها أثناء رحلتها خلال مياه الدولة الساحلية أو لغرض تلك الرحلة». فهذا النص، وكما رأينا في السابق، موجه إلى وضعية السفينة التي تمر مروراً عرضياً في البحر الإقليمي من دون نية التوجه إلى المياه الداخلية، إذ لا حق للدولة الساحلية في اعتراض سبيلها إلا بخصوص التزامات واقعة عليها لغرض تلك الرحلة أو أثناءها، مما يجعل الحكم الذي أورده المادة (159) متعارض مع هذه المادة وكما يبدو.

(1) تعتبر الأحكام الواردة في المادة (159) من القانون البحري جديدةً تم إدراجها بموجب التعديل الذي تضمنه القانون رقم 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998 المتمم للقانون البحري (الجريدة الرسمية رقم 1998/47)، وقد أدرجت هذه الأحكام بناء على المادة (16) من التعديل وألحقت بالمادة (159) سالفة الذكر. وظاهر من التعديل مسابرة لما جاءت به الإتفاقية العامة من أحكام وشروط تخص المطاردة الحثيئة.

(2) والملاحظ أن هذه الفقرة جاء منسجمة مع نص المادة (111) من الإتفاقية العامة في فقرتها الخامسة التي تقضي بوجوب أن تنتهي المطاردة الحثيئة عندما تدخل السفينة موضوع المطاردة البحر الإقليمي لدولة علمها أو البحر الإقليمي لدولة أخرى.

ومع ذلك أقول، بأن الحكم الوارد في المادة (159) سليم ولا إشكالية فيه أو تعارض مع الإتفاقية العامة وهذا بالنظر إلى ما أورده الفقرة الثالثة من المادة (28) من الإتفاقية العامة بنصها على أن: « 3- لا تُخَلُّ الفَقْرَةُ 2 بِحَقِّ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ، وَفَقًّا لِقَوَانِينِهَا، فِي أَنْ تُوقَعَ إِجْرَاءَاتِ التَّنْفِيذِ لِعَرَضِ أَيِّ دَعْوَى مَدَنِيَّةٍ، ضِدَّ آيَةِ سَفِينَةٍ أجنبية رَاسِيَةً فِي بَحْرِهَا الإقليمِي أَوْ مَرَّةً خِلالَ بَحْرِهَا الإقليمِي أَوْ أَنْ تُحْتَجَزَ بِهَا بَعْدَ مُغَادَرَةِ المِيَاهِ الدَّاخِلِيَّةِ ». إذن، فالسفينة المطلوبة بموجب المادة (159) من القانون البحري، والتي هي وإن كانت في حالة مرور بريء عرضي، إنما كان ذلك بسبب حجز تحفظي أصدرته المحكمة الجزائرية لضمان دين بحري، وهذا الأخير ما هو إلا التزام وقع على عاتقها حينما كانت بالمياه الداخلية الجزائرية ثم غادرها أو حتى بالبحر الإقليمي؛ ويتضح هذا الحكم أيضاً من سياق نص المادة (159) لا سيما في فقرتها ما قبل الأخيرة التي تنص على أنه "يمكن أن يتم القبض على السفينة في المياه الخارجة عن القضاء الوطني، إذا كانت المطاردة قد بدأت من داخل هذه المياه". بما يفيد أن السفينة الأجنبية الخاصة هنا، هي عرضة لمطاردة حثيثة بدأت من المياه الخاضعة للقضاء الوطني، ومعلوم أن المطاردة الحثيثة هي إجراء تعمد إليه سفن الدولة الساحلية العامة حينما تكون السفينة في مياهها الإقليمية نتيجة مخالفة صدرت عن السفينة ورفضت هذه الأخيرة الإمتثال لأي طلب وُجِّهَ إليها بالإذعان ولاذت بالفرار، وفي هذه الحالة، تكون المادة (159) من القانون البحري الجزائري منسجمة مع المادة (28) من الإتفاقية العامة ومع غيرها من نصوص هذه الأخيرة ذات الصلة بالمطاردة الحثيثة.

أنا خاتمة الفصل الأول:

وختاما لهذا الفصل، يمكنني القول بأن البحر الإقليمي، ورغم كونه منطقة خاضعة للولاية الإقليمية للدولة الساحلية، إلا أن القانون الدولي - ممثلا بالاتفاقية العامة - تدخل في تحديد مدلول هذا الإختصاص لا سيما الجزائي منه ساحبا من الدول حرية تقرير تدخلها لممارسته على السفن الأجنبية الخاصة بموجب ما تقضي به تشريعاتها وقوانينها بما يعترضها من تضارب نتيجة انتهاجها لمبادئ عدة من مبادئ التجريم والعقاب.

وإذا كان القول بتدخل القانون الدولي في تحديد الإختصاص في البحر الإقليمي، فإن ذلك ليس معناه أن هذا القانون جاء لصالح طائفة من الدول على حساب أخرى بقدر ما هو تعبير من المؤتمرين لا سيما في المؤتمر الثالث عن رغبتهم في توحيد الرؤية الدولية في مجال الإختصاص على هذه المنطقة الحساسة، حيث تقرر فيه أن تدخل الدولة الساحلية لا يكون إلا في حالات معدودة وموضوعية وتبعاً لوجهة ووضع السفينة القانونية من البحر الإقليمي، ويبقى الوضع القانوني الأكثر أهمية ومراعاة، هو مرورها البريء تيسيراً للمواصلات الدولية وكفالة الملاحة البحرية للدولة كافة.

وحتى بالنسبة للاختصاص المدني على السفن الأجنبية الخاصة في البحر الإقليمي، فهو الآخر مدعاة أكثر من الاختصاص الجزائي لكف يد الدولة عن إطلاق اختصاصها على كل ما يقع على ظهر السفن الأجنبية الخاصة إلا في الحالة التي تترتب فيها التزامات على عاتق هذه السفن بعد مغادرتها مياه الدولة الساحلية الداخلية أو تترتب على عاتقها لغرض رحلتها في البحر الإقليمي. وبخلاف ذلك، تبقى حرية المرور البريء مكفولة لصالح المجموعة الدولية ككل.

S الفصل الثاني g

مدى تأثير الاختصاص الجنائي العالمي
على نطاق الاختصاص في البحر الإقليمي

M

لقد سبقت الإشارة إلى جوانب الاختصاص على السفن الأجنبية الخاصة في البحر الإقليمي بشقيه الجزائري والمديني من خلال استعراض نصي المادتين (27) و(28) من الاتفاقية العامة لعام 1982، وقد رأينا عند تحليل المادة (27) المتعلقة بالاختصاص الجزائري، كيف أن هذه الأخيرة أوردت حالات أربع يجوز معها للدولة الساحلية أن تمارس اختصاصها الجزائري على السفن الأجنبية الخاصة، كما رأينا أيضاً، ما إذا كان يمكن اعتبار هذه الحالات الأربع حصرية فلا يجوز التدخل. بممارسة الاختصاص في غير وجودها، أم أنه بالإمكان ممارسة ذلك على أساس أن هذه الحالات واردة على سبيل المثال، ومن ثم، يمكن توسعة نطاق المادة (27) بالاعتماد على نصوص وأحكام أخرى تستمد من الاتفاقية العامة نفسها أو من غيرها من أحكام القانون الدولي العام.

وتتمة لما سبق، وتمهيداً لهذا الفصل، فإنني أذكر بأنه قد تم استعراض حالات يمكن معها الخروج عن حصرية الحالات الأربع التي أوردتها المادة (27) من الاتفاقية العامة والتي أذكر منها: حالة التشريعات العقابية، حالة الاختصاص العالمي، حالة حماية الجزر الاصطناعية.. وكذا حالة التلوث. وما يهمنا في هذا السياق، هو حالة الاختصاص الجزائري العالمي. ذلك إن تجريم أفعال واعتبارها جرائم دولية بموجب القانون الدولي نفسه هو من الأهمية بمكان ومن شأنه أن يفتح باب ممارسة الاختصاص في البحر الإقليمي على حالات تخرج عن نطاق حدود المادة (27) من الاتفاقية العامة رغم عدم الإشارة إليها في هذه الأخيرة لا من قريب ولا من بعيد؛ والسبب في ذلك راجع إلى أن عالمية الاختصاص هو مبدأ تمنح بمقتضاه جميع الدول حق ممارسة اختصاصها على جرائم ارتكبت "خارج إقليمها واعتبرتها الجماعة الدولية مخلّة بالمصالح العمومية للأمم العالم وخرقاً للنظام العالمي، وتعتبر مثل هذه الجرائم "جرائم بمقتضى قانون الشعوب"، ويعتبر من يرتكبها عدواً للجنس البشري"⁽¹⁾.

وتجب التفرقة في هذا المجال بين مبدأ شمولية الاختصاص الذي تقضي به بعض الدول. بموجب تشريعاتها العقابية وبين مبدأ الاختصاص العالمي. فإذا عمدت دولة ما إلى تجريم أفعال واعتبرتها جرائم دولية وقضت لنفسها باختصاص شمولي عليها - كما رأينا بالنسبة لبعض التشريعات العقابية - فإن

(1) د. هيثم أحمد الناصري، المرجع السابق، ص 257.

ذلك لا يفيد المعنى المقصود بمبدأ عالمية الاختصاص المستقر في القانون الدولي، ولا أن هذه الجرائم دولية بالمعنى الذي ينطبق عليه القانون الدولي العام، لأن مثل هذه القوانين والأحكام لا تلزم إلا محاكم الدول التي أصدرتها، كما أن من المبادئ المستقرة أن القوانين الجزائية لا تكون نافذة من حيث الأصل، إلا في حدود مجال سلطة الدولة التي سنت مثل تلك القوانين التي تكون لها صفة "الإقليمية" المحضة. وعلى ضوء هذا، فإن تجريم أفعال واعتبارها "جرائم دولية" ذات طابع عالمي إنما هو مهمة القانون الدولي وليس مهمة القوانين العقابية الداخلية.

وعلى هذا الأساس، فإنه لا يمكن للدولة أن تنتهز فرصة تواجد الأجنبي على سفينة أجنبية مارة على بحرها الإقليمي لتعمد إلى إلقاء القبض عليه في جرائم ارتكبت خارج إقليمها و ضد دولة أخرى بحجة أن تشريعها العقابي يتضمن اختصاصها الشمولي ويجرم هذه الأفعال ويقضي باختصاصها في مثل هذه الحالات.

والحقيقة - كما رأينا في بداية هذا القسم - أنه كثيراً ما يقع الخلط بين تجريم الأفعال واعتبارها جرائم دولية بموجب التشريعات العقابية المقارنة، وبين ما هو وارد في القانون الدولي بشأنها، ولذلك جاز لنا أن نتصور لماذا تحرى واضعو نص المادة (27) من الاتفاقية العامة وضع حالات شبه حصرية تفادياً لأي لبس أو غموض يعتري تأويلها ويُمكن دولة من الدول من ممارسة اختصاصها على سفينة أجنبية خاصة بحجة أن لها اختصاصاً شمولياً منصوصاً عليه في تشريعها العقابي الخاص بها، إذ لا مجال لخرق بنود المادة (27) سالفه الذكر إلا إذا تعلق الأمر بجريمة دولية منصوص عليها صراحة في حكم من أحكام القانون الدولي العام ذات الصلة بالأمر، والتي تكون لها الغلبة هنا على نص المادة (27) من الاتفاقية العامة.

وعلى هذا الأساس، فإن مبدأ الاختصاص العالمي يمنحه القانون الدولي ويقرر شرعيته أكثر مما لو عمدت الدول إلى تقرير ذلك بموجب تشريعاتها الداخلية، وهو يندرج ضمن فرع من فروع يطلق عليه اسم "القانون الدولي الاجتماعي"، وهو ما استهل دراسته في الآتي :

المبَّحَثُ الأوَّلُ

تَأْثِيرُ أَحْكَامِ الْقَانُونِ الدَّوْلِيِّ الْاجْتِمَاعِيِّ عَلَى نِطَاقِ الْإِخْتِصَاصِ فِي الْبَحْرِ الْإِقْلِيمِيِّ

بالنظر إلى ما شهدته الفترة التالية للحرب العالمية الثانية من تغيرات عميقة أملت بالجماعة الدولية في شتى المجالات نتيجة للتقدم المذهل في كافة مجالات الحياة الدولية إلى درجة أن أصبحت لا توجد مسألة لها أهميتها في النظام الاجتماعي والاقتصادي يمكن أن تجد لها حلاً خارج النطاق الدولي ومن دون تضافر الجهود الدولية لحسمها، الأمر الذي أدى إلى ميلاد نسق جديد من القواعد القانونية لتواكب هذه التغيرات وتسد النقص والقصور الذي اعترى قواعد القانون الدولي العام السابقة في مواجهة تلك التغيرات، ومن ثم، لم يعد القانون الدولي العام - كما كان في السابق - قاصراً على تنظيم الحياة السياسية للجماعة الدولية، بل تعدى ذلك إلى أمور اجتماعية واقتصادية كانت تعتبر في السابق من صميم الاختصاص الداخلي للدولة.

وتعتبر مكافحة الجريمة - باعتبارها ظاهرة اجتماعية تشغل بال الحكومات - أهم مجال من المجالات التي تعكف قواعد القانون الدولي الاجتماعي على تنظيمها. ذلك أنه لا يمكن للدول بمجدها الانفرادية القضاء على الجريمة الدولية نتيجة للتطورات الهائلة في وسائل المواصلات والتي تجعل في مكنة مهرب المخدرات مثلاً، أن ينتقل من دولة إلى أخرى بمنتهى السرعة الأمر الذي يتطلب تعاون الدول للقضاء على مثل هذه الجريمة الدولية، ومن ثم، باشرت المجموعة الدولية إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية التي تستهدف مكافحة الجرائم ذات الطبيعة الدولية مثل اتفاقيات مكافحة المخدرات والاتجار بالرقيق وتزييف العملة وإبادة الأجناس ولصوصية البحر والإرهاب وخطف الطائرات.. الخ.

وعلى هذا الأساس، يمكن القول بأن القانون الدولي الاجتماعي هو " فرع من فروع القانون الدولي العام تعنى قواعده بتحقيق الحاجات الاجتماعية للجماعة الدولية وكل ما من شأنه تحقيق الأمن الاجتماعي لوحدة هذه الجماعة"⁽¹⁾، ومن ثم، فهو قانون ولدته التطورات التي أملت بالجماعة الدولية في كافة مناحي الحياة الدولية.

(1) د. محمد منصور الصاوي، أحكام القانون الدولي المتعلقة بمكافحة الجرائم ذات الطبيعة الدولية. دراسة في القانون الدولي الاجتماعي في مجال مكافحة الجرائم الدولية للمخدرات وإبادة الأجناس واختطاف الطائرات وجرائم أخرى. دار المطبوعات الجامعية - الإسكندرية - 1984 - ص 74.

وعلى العموم، يمكن القول بأن مجالات القانون الدولي الاجتماعي عديدة ومتنوعة⁽¹⁾ لا يسعني المقام لذكرها والتعرض لها تفادياً للخروج عن مقتضيات الأطروحة، وإنما أردت فقط أن أشير في هذا المقام إلى إمكانية التقاء بعض أحكام القانون الدولي الاجتماعي بفكرة الاختصاص في البحر الإقليمي على اعتبار أن هذا الأخير منطقة يمكن أن تعرف مرور سفن تُقَلُّ على ظهرها مشتبهاً بهم في ضلوعهم في جرائم دولية مما يؤدي إلى تدخل الدولة الساحلية لممارسة اختصاصها الجزائي عليهم مع مراعاة أحكام المادة (27) من الاتفاقية العمة لعام 1982.

وبالرجوع إلى نص المادة (27) سألقة الذكر، سنلاحظ أنها جاءت صريحة في عدم جواز التعرض للسفينة المارة خلال البحر الإقليمي قادمة من ميناء أجنبي دون نية دخول المياه الداخلية للدولة الساحلية، فالفقرة (5) منها تقضي بأنه « لا يجوزُ للدولة الساحلية أن تتخذ خطوات على ظهر سفينة أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي من أجل توقيف أي شخص أو إجراء أي تحقيق بصدد أية جريمة ارتكبت قبل دخول السفينة البحر الإقليمي إذا كانت السفينة قادمة من ميناء أجنبي ومارة فقط خلال البحر الإقليمي دون دخول المياه الداخلية ». فما حكم هذا النص أمام عالمية الاختصاص الذي ينطبق على جرائم دولية عكفت الجماعة الدولية على مكافحتها والقضاء عليها؟ وهل يعقل أن تقف الدولة الساحلية سلبية أمام مرور سفينة يبحرها الإقليمي يشتهه بأنها تحمل على متنها مجرمي حرب أو أنها تتجر بالمخدرات أو أنها سفينة قرصنة أو ما شابه ذلك من الجرائم الدولية؟

في اعتقادي أن الفقرة (5) من المادة (27) من الاتفاقية العامة تنسحب انسحاباً كلياً ولا يمكن القول بانطباقها أمام هذا النوع من الجرائم. ذلك أن الهدف الذي تتوخاه الاتفاقية العامة لا سيما في مادتيها (27) و (28) إنما هو التقليل قدر الإمكان من تجاوز الدولة الساحلية ومغالاتها في بسط اختصاصها على السفن المارة مروراً بريئاً خلال بحرها الإقليمي تيسيراً لهذا المرور وتعزيزاً لحركة الملاحة البحرية وهذا عندما يتعلق الأمر بالجرائم العادية؛ غير أنه إذا تعلق الأمر بجريمة دولية فإن الأمر هنا مختلف، لأن مكافحة الجريمة الدولية - بالنظر لما يمكن أن تخلفه من آثار - أهم بكثير من تسهيل حركة المرور، ومن ثم، يقتضي الأمر البحث عن مسوغات ممارسة الاختصاص في هذه الحالة خارج نطاق المادة (27) سألقة الذكر وأحياناً خارج الاتفاقية العامة نفسها، حيث لا مناص من الرجوع إلى أحكام دولية ذات طبيعة آمرة تحت الدول على التدخل والقبض على مرتكبي هذه الجرائم أينما

(1) فهي تشمل فضلاً عن مكافحة الجريمة، كلا من تلوث البيئة، حماية الملكية الأدبية والصناعية، حماية الطبقة العاملة، الزراعة، الأمومة والطفولة،.. إلى غير ذلك من المجالات.

وجدوا حتى ولو كانوا في منطقة أعالي البحار - كما سوف نرى بالنسبة للقرصنة - فكيف إذا تعلق الأمر بوجودهم ضمن منطقة البحر الإقليمي لدولة من الدول.

وعلى العموم، فإنه لا يمكنني أن استعرض الأحكام المتعلقة بكافة الجرائم الدولية إذ أنها تشكل لوحدها أطروحة متكاملة، وإنما أستعرض في هذا المقام إشارتين وردتا في الاتفاقية العامة أحدهما تضمنها البند (د) من الفقرة الأولى من المادة (27) الذي يقضي بأنه: «أَوْ إِذَا كَانَتْ هَذِهِ التَّدَابِيرُ لَازِمَةً لِمُكَافَحَةِ الإِتِّجَارِ غَيْرِ المَشْرُوعِ بِالمُخَدَّرَاتِ أَوْ المَوَادِّ الَّتِي تُؤَثِّرُ عَلَى العَقْلِ»، والثانية تضمنتها بعض نصوص الاتفاقية العامة مثل المادة (100) المتعلقة بجريمة القرصنة ولصوصية البحر. وفيما يلي استعرض الأحكام الدولية ذات الصلة بهاتين الجريمتين الدوليتين لما لهما من أهمية وتأثير على فكرة الاختصاص في البحر الإقليمي.

المطلب الأول

جريمة الاتجار غير المشروع في المخدرات

والمواد التي تؤثر على العقل

من غير ما حاجة إلى النص عليها ضمن الحالات الأربع الواردة ضمن المادة (27) من الاتفاقية العامة لعام 1982 الموجبة لتدخل الدولة الساحلية لممارسة اختصاصها، فإن جريمة الاتجار غير المشروع في المخدرات من الجرائم الدولية التي تحظى حالياً باهتمام بالغ من قبل المجموعة الدولية ككل، وهذا بالنظر إلى عدد وأهمية الاتفاقيات الدولية التي أبرمت بشأن قمعها وإباحة الاختصاص فيها.

وقد أثار تعاطي المخدرات موجة رعب عالمية جنّدت لها العالم المعاصر كثيراً من إمكانياته واهتماماته، ومع ذلك، لم تفلح جهوده في القضاء على هذه الظاهرة أو حتى في الحد منها نتيجة لوجود عصابات منظمة تتولى الاتجار بها وتحقق لها موارد مالية ضخمة تجعلها صاحبة نفوذ وسلطان في ظل ظروف اقتصادية سيئة وبطالة متفشية وقيم فاسدة لا سيما بين أوساط الشباب⁽¹⁾.

وقد شرعت الدول نتيجة للآثار السلبية للمخدرات بمكافحتها على الصعيدين الداخلي والدولي سواء من خلال تجريمها وقمعها بأشد العقوبات، أو بتولي سبل الوقاية منها. ومع ذلك، فإن الجهود الانفرادية للدول لم تكفل بالنجاح أمام تفشي هذه الظاهرة مما جعل منها محل اهتمام المجموعة الدولية ككل.

⁽¹⁾ في فرنسا مثلاً: ومن خلال تقرير رسمي صدر في 1996/12/16، تبين أن 7 ملايين فرنسي من أصل 58 مليوناً تعاطوا مخدراً محظوراً وأن مليونين تعاطوه خلال السنة المذكورة، وكان تقرير المرصد الأوروبي للمخدرات الذي نشر في 1996 في بروكسل قد حدد عدد المدمنين على الهيروين في أوروبا بما بين 500 ألف ومليون شخص. أنظر: د.علي محمد جعفر. مكافحة الجريمة، مناهج الأمم المتحدة والتشريع الجزائري. المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع. الطبعة الأولى. 1998. ص 177، الهامش.

والحقيقة أن فكرة الاهتمام الدولي بمكافحة جريمة الاتجار غير المشروع بالمخدرات لم يكن نتاج اهتمام الأمم المتحدة وفي ظل جهودها فحسب؛ صحيح أن المنظمة الأممية قد عززت سبل مكافحة هذه الجريمة بالدعوة إلى عقد عدد من الاتفاقيات التي سأسير إليها فيما بعد، غير أن فكرة الاهتمام الدولي بهذه الجريمة تعود إلى بداية القرن 20 وبالضبط، إلى الاتفاقية الدولية حول الأفيون الموقعة في لاهاي بتاريخ 1912/01/23، والتي ألزمت الدول الأطراف بأن تصدر من القوانين ما يكفل قصر المخدرات على الأغراض الطبية، كما ألزمت المادة الثانية منها الدول الأطراف أيضاً بتحديد المدن والموانئ والوكالات التي يتم من خلالها تصدير واستيراد الأفيون، كما ألزمت المادة الثالثة منها الأطراف أيضاً بمنع تصدير الأفيون للبلاد التي تحظر دخوله إليها⁽¹⁾.

وقد تلي هذه الاتفاقية اتفاقيات عدة ساهم كل منها بدوره في إرساء معالم مكافحة هذه الجريمة؛ ومن هذه الاتفاقيات، أذكر كلا من اتفاقية جنيف للأفيون الموقعة بتاريخ 1925/05/19، وكذا اتفاقية جنيف للحد من تصنيع المخدرات وتنظيم توزيعها المؤرخة في 1931/07/13 والتي ألزمت الدول الأطراف بإصدار قوانين ولوائح لتنفيذ أحكام الاتفاقية مع فرض عقوبات رادعة على مخالفي تلك اللوائح والقوانين، هذا فضلاً عن وجوب إنشاء هيئة خاصة في كل دولة لمراقبة تجارة المخدرات وتنظيم مكافحة الاتجار غير المشروع فيها والإدمان على تعاطيها (المادة 15).⁽²⁾

وفي نفس السياق، أبرمت بجنيف أيضاً، في 1936/06/26 اتفاقية ردع التجارة غير المشروعة في المخدرات مستهدفة إلزام الدول أطرافها بتبني مبادئ قانونية - من خلال تشريعها الداخلية - لعرقلة نشاط ممارسة التجارة غير المشروعة في المخدرات ومعاينة مرتكبيها بعقوبات شديدة بصرف النظر عن جنسياتهم أو مكان ارتكاب الجريمة⁽³⁾، كما حددت المادة الثانية منها الأفعال التي تشكل جريمة الاتجار غير المشروع في المخدرات وما يقابلها من عقوبات رادعة. وما يعتبر جديداً ومن مستحدثات اتفاقية 1936، أن أصبح لكل دولة تضع يدها على الشخص المدان بارتكاب جريمة من الجرائم التي عددها المادة الثانية من الاتفاقية، الحق في عقابه بصرف النظر عن جنسيته أو مكان ارتكابه للجريمة⁽⁴⁾.

(1) راجع في هذا: د. منصور محمد الصاوي، المرجع السابق، ص 189-190.

(2) المرجع السابق، ص 200.

(3) د. علي محمد جعفر، المرجع السابق، ص 178 و 179.

(4) وقد قضت الفقرة الأولى من المادة السابعة بأنه إذا ارتكب شخص فعلاً من الأفعال التي ذكرتها المادة الثانية من نفس الاتفاقية خارج دولته ثم فرّ إليها قبل محاكمته في الدولة الأولى، فإذا كانت دولته تمنع تسليم رعاياها وجب عليها محاكمته وعقابه كما لو كانت الجريمة قد وقعت فوق أراضيها، حتى ولو كان اكتسابه جنسية هذه الدولة لاحقاً على ارتكاب الجريمة، إذ التجنس بجنسية دولة ما لا يكون مبرراً أو سبباً للإفلات من العقاب. د منصور محمد الصاوي، المرجع السابق، ص 205.

وبعد قيام المنظمة الأممية بمباشرة مهامها، أصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة قرارها رقم 45 المؤرخ في 19 نوفمبر 1946، يتضمن نقل اختصاصات العصابة في مجال مكافحة المخدرات إلى الأمم المتحدة، وكان أن أُبرم تحت إشراف الهيئة الأممية في 11 ديسمبر 1946 بروتوكول يهدف إلى نقل اختصاصات عصابة الأمم في مجال مكافحة المخدرات إلى هيئة الأمم المتحدة .

وبالفعل، فقد كرست الأمم المتحدة جهدها لمكافحة وقمع جريمة الاتجار غير المشروع بالمخدرات، وقد استطاعت الهيئة الأممية أن توحد الجهود الدولية في هذا المجال والخلوص بعدد من الاتفاقيات منها بروتوكول باريس لإخضاع المخدرات الخارجة عن نطاق اتفاقية 1931 للرقابة الدولية الموقع في 19 نوفمبر 1948، وكذا بروتوكول نيويورك للحد من زراعة المخدرات وتنظيمها الموقع في 23 جوان 1953، هذا فضلاً عن أهم اتفاقية توصلت إليها الأمم المتحدة آنذاك، وهي الاتفاقية الوحيدة للمخدرات المبرمة في 30 مارس 1961 والتي ألغت وحلت محل جميع ما سبقها من اتفاقيات دولية عنيت بمجال مكافحة جريمة الاتجار غير المشروع في المخدرات⁽¹⁾.

ولعل أهم ما يهمنا في هذا السياق، هو تأكيد الاتفاقية الوحيدة للمخدرات لعام 1961 على مبدأ عالمية العقاب بالنسبة لهذه الجريمة، حيث قررت الفقرة (2) من المادة (36) منها محاكمة الوطنيين والأجانب الذين يرتكبون إحدى الجرائم المنصوص عليها في ذات المادة بواسطة الدولة الطرف التي ارتكبت الجريمة في إقليمها أو التي يوجد الجرم في إقليمها⁽²⁾.

وعلى هذا الأساس، يمكن أن نفهم سبب وكيفية احتواء مؤتمر جنيف حول قانون البحار لعام 1958 لموضوع مكافحة جريمة الاتجار غير المشروع في المخدرات وإدراجه ضمن جدول أعماله وتضمينه - فيما بعد - ضمن المادة (19) من اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958، مما يترجم مدى اهتمام المجموعة الدولية بهذه الجريمة ويعكس ظروف انعقاد مؤتمر جنيف ومراعاته لما عرفه المنتظم الدولي من أحكام دولية واتفاقيات في هذا المجال، بل ويظهر ذلك جلياً من خلال تاريخ إبرام الاتفاقية الوحيدة وهو سنة 1961، أي بعد 3 سنوات فقط من إبرام اتفاقيات جنيف لعام 1958، كما يبدو واضحاً تسلسل أحكام هذه الاتفاقية الوحيدة إلى طاولة مفاوضات المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار، ليصبح موضوع المخدرات فيما بعد، وفي ظل الاتفاقية العامة لعام 1982، من المواضيع التي يجوز فيها للدولة الساحلية أن تتدخل لمباشرة اختصاصها عليها في بحرها الإقليمي بموجب البند (د) من الفقرة الأولى من المادة (27) من الاتفاقية العامة.

وعلى العموم، فإن جريمة الاتجار غير المشروع في المخدرات لم تقتصر مكافحتها وقمعها على ما ورد عن اتفاقية 1961 من أحكام، بل تواصلت الجهود الدولية أيضاً فيما بعد، لتعزيز سبل

(1) أنظر كلا من: د. علي محمد جعفر، المرجع السابق، ص 179، وكذا: د. منصور محمد الصاوي، المرجع السابق، ص 215، 216.

(2) أنظر: د. منصور محمد الصاوي المرجع السابق، ص 226.

التعاون قصد قمعها والقضاء عليها. فبعد الاتفاقية الوحيدة لعام 1961، اعتمد مؤتمر الأمم المتحدة في جنيف بتاريخ 25 مارس 1972، بروتوكولا معدلاً للاتفاقية الوحيدة لعام 1961، كما أبرم أيضاً اتفاقية المؤثرات العقلية في فيينا في 21 فيفري 1971، من أجل مكافحة إساءة استعمال بعض المؤثرات العقلية وما تؤدي إليه من مشاكل اجتماعية وصحية وأتجار غير مشروع ينعكس سلباً على الصحة العامة⁽¹⁾.

وبالرغم مما أبرمته هيئة الأمم المتحدة من اتفاقيات دولية لمكافحة وقمع جريمة الاتجار غير المشروع في المخدرات، فقد بادرت الهيئة الأممية إلى وضع اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية التي اعتمدها المؤتمر في جلسته العامة بتاريخ 19 ديسمبر 1988 وذلك من أجل مكافحة تزايد إنتاج المخدرات والمؤثرات العقلية والطلب عليها والاتجار فيها⁽²⁾.

وقد حددت من جهتها المادة الثالثة منها الجرائم والجزاءات التي تقابلها، كما قضت المادة (7) منها بعدم اعتبار هذه الجرائم من الجرائم السياسية أو المالية أو ذات دوافع سياسية وإنما هي من الجرائم التي يجوز فيها تسليم المجرمين إلى جانب تبادل أكبر قدر من المساعدة القانونية في مجال التحقيقات والملاحقات والإجراءات القضائية. كما تتولى لجنة المخدرات التابعة لمجلس الأمم المتحدة الاقتصادي والاجتماعي صلاحية النظر في جميع المسائل المتصلة بأهداف الاتفاقية⁽³⁾.

⁽¹⁾ وعلى الصعيد العربي، فقد عمدت الدول العربية إلى عقد عدد من المؤتمرات الدولية لمكافحة هذه الظاهرة، أذكر منها كلاً من المؤتمر الإقليمي السادس المنعقد بالرياض عام 1974، وكذا المؤتمر الدولي العربي الثاني لمكافحة الإدمان على المسكرات والمخدرات المنعقد في بغداد عام 1976، مضافاً إليه المؤتمر الدولي العربي الثالث لمكافحة الإدمان على الكحول والمخدرات المنعقد في ديسمبر 1977 في الخرطوم، كما أنه، فضلاً عن هذه المؤتمرات الدولية العربية، فقد أنشئ مكتب لشؤون المخدرات نظمته اتفاقية المنظمة العربية للدفاع ضد الجريمة التابع لجامعة الدول العربية، مهمته التعاون مع الهيئات الدولية لمكافحة المخدرات عن طريق تبادل الأبحاث والدراسات والتجارب العلمية والاشتراك في المؤتمرات من أجل هذا الهدف.

راجع في هذا الموضوع: د. علي محمد جعفر، المرجع السابق، ص 178.

⁽²⁾ تنقسم المخدرات من حيث المصدر إلى قسمين: قسم مصدره الزراعة مثل الأفيون والحشيش والكوكايين وما يشتق منها من مخدرات ومصدرها الحشخاش، القنب والكوكا، وقسم آخر مصدره التصنيع الكيماوي مثل LSD والانفيتامينات والبريتيبورات والترانكيلازا. وقد عنيت اتفاقية 1971 بتقسيم مختلف المواد الكيماوية المخدرة بعد أن لم تقم بها الاتفاقية الوحيدة لعام 1961، حيث صنفها إلى جداول مختلفة. راجع في تلك التصنيفات: محمود زكي شمس. أساليب مكافحة المخدرات في الوطن العربي، الجزء الثاني، حقوق الطبع محفوظة للمؤلف (من دون ذكر الناشر)، دمشق، 2000. ص 821 إلى 854.

⁽³⁾ كما تعمل الهيئة الدولية لمراقبة المخدرات التي أنشئت بموجب الاتفاقية الوحيدة للمخدرات لسنة 1961 فيما يتعلق باختصاصها على دعوة الأطراف التي تخل بواجبها إلى تقديم المعلومات حول المواد التي يكثر استخدامها في التصنيع غير المشروع للمخدرات والمؤثرات العقلية أو المعدات المستخدمة لهذا الغرض، أو طلب المستندات التجارية للتأكد من النوع والكمية والمصدر والمستورد (م-22). وتعد الهيئة تقريراً سنوياً عن أعمالها مبدية ملاحظاتها وتوصياتها ويقدم إلى مجلس الأمم المتحدة الاقتصادي والاجتماعي عن طريق لجنة المخدرات التي لها أيضاً حق إبداء ما تراه مناسباً من اقتراحات، ويوافي الأمين العام الأطراف بتقارير الهيئة ثم يقوم بنشرها بعد ذلك (م-23). راجع: د.علي محمد جعفر، المرجع السابق، ص 180.

وقد أباحت المادة (24) من هذه الاتفاقية لأي طرف أن يتخذ تدابير أشد من التدابير المنصوص عليها في الاتفاقية إذا رأى أنها مناسبة وضرورية لقمع ومنع الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية، كما قبلت المادة (18) منها بشكل ضمني إمكانية تدخل دول ثالثة في المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة ما من أجل مكافحة هذه الجريمة. (1)

وفضلاً عما سبق، فقد أكد الواقع الدولي وجود نظام أُطلقت عليه تسمية "نظام التسليم المراقب" يهدف إلى الحيلولة دون وصول المواد المخدرة إلى مروجيها وامتعاطيها وأيضاً، إلى التعرف على شبكات المتاجرين في المخدرات وتفكيكها، ويبين في ذات الوقت مصداقية تعاون الدول في مجال مكافحة الاتجار غير المشروع في المخدرات. ومن بين أساليب هذا النظام في حالة ما إذا تم اكتشاف بضائع تحتوي على مخدرات على متن سفينة بعد إبحارها، تقوم الدولة الساحلية بإبلاغ دولة العبور أو دولة الوصول أو دولة العلم للإشتراك في وضع الخطط اللازمة لمعرفة شبكة المخدرات ولتنفيذ نظام التسليم المراقب. وقد أخذت بهذا النظام دول عديدة كالولايات المتحدة، السويد والفلبين، في حين، فإن دولاً أخرى رفضته بحيث لا تسمح بعبور المواد المخدرة بل يجب ضبطها حين اكتشافها بصرف النظر عن باقي أطراف الشبكة التي تروجها. ومن هذه الدول: إيطاليا، ألمانيا والكسك. (2)

وللإشارة، فإن الجزائر أبدت اهتمامها الكبير بموضوع مكافحة جريمة الاتجار غير المشروع بالمخدرات منذ بداية استقلالها؛ فهي قد صادقت على الاتفاقية الوحيدة حول المخدرات لعام 1961 بموجب المرسوم رقم 63-343 المؤرخ في 11 سبتمبر 1963، كما صادقت أيضاً على اتفاقية المؤثرات العقلية لسنة 1971 بموجب المرسوم رقم 77-177 المؤرخ في 7 ديسمبر 1977، وصادقت الجزائر أيضاً على اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية لسنة 1988 بموجب المرسوم الرئاسي رقم 95-41 المؤرخ في 28 جانفي في 1995، كما أصدرت أيضاً من جهتها

(1) أنظر: د. غسان هشام الجندي، الروائع المدثرة في قانون البحار، المرجع السابق، ص 125.

وللإشارة، فإنه بالرغم مما أتاحتها إتفاقية روما ومن قبلها الإتفاقية العامة من نصوص لقمع جريمة الاتجار غير المشروع في المخدرات، فإن الدول من عمد إلى اللجوء إلى اتفاقات أكثر خصوصية. من ذلك، الإتفاق الإسباني الإيطالي المؤرخ في 23 مارس 1990 حول قمع الاتجار غير المشروع في المخدرات الذي يبيح للسفن الحربية لكل من الدولتين تفقد سفنهما خارج حدود ولايتهما البحرية بدون سابق إشعار. كما صدر عن المجلس الأوروبي اتفاق بتاريخ 31 جانفي 1995 يسمح لدول الإتحاد باتخاذ تدابير مشتركة في مجال تفتيش السفن المشتبه في أنها تقوم بهذه الجريمة، وبتخاذ كافة الإجراءات الردعية ضدها سواء باقتيادها أو بتسليط العقوبات الجزائية عليها. راجع:

Isabelle PERRUCHON et Caroline de MARTINI. «La Police en mer». P19 Spring/Printemps 2002 - VOL. 8.1 / ISSN 1266-6912. http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/nept/nep24_3.pdf

(2) "نظام التسليم المراقب Controlled delivery in the light against the illicit drug traffic". راجع في ما سبق: د. عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية، العربية، المرجع السابق، ص 24 و 25.

القانون رقم 04-18 المؤخر في 28 ديسمبر 2004 فيما يتعلق بالوقاية من المخدرات والمؤثرات العقلية وفتح الاستعمال والاتجار غير المشروعين بها (1).

وختاماً لهذا العنصر، أخلص إلى أن جريمة الاتجار غير المشروع في المخدرات من الجرائم ذات الطبيعة الدولية التي حظيت باهتمام المجموعة الدولية ككل، بحيث ينعقد فيها الاختصاص العالمي لكل دولة. وقد أوردت الاتفاقية العامة بشأن عالمية الاختصاص فيها حكماً ضمته مادتها (108) التي تقضي بأن: «1- تتعاون جميع الدول في قمع الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمواد التي تؤثر على العقل بواسطة السفن في أعالي البحار بما يخالف الاتفاقيات الدولية. 2- لأي دولة لديها أسباب معقولة للاعتقاد بأن سفينة ترفع علمها تقوم بالاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل أن تطلب تعاون دول أخرى لقمع هذا الاتجار». فإذا كان هذا الحكم مرخصاً للعمل به في منطقة أعالي البحار، فإنه من باب أولى مدعاة أكثر للتطبيق حين تتواجد السفينة المتورطة في البحر الإقليمي، إذ يجوز للدولة الساحلية أن تتدخل فيها لضبطها ومحاکمتها طبقاً لقوانينها العقابية. (2)

وبصرف النظر عما أوردته المادة (27) من الاتفاقية العامة ومن قبلها المادة (19) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي لعام 1958 أو المادة (108) سالف الذكر من حيث جواز التدخل وممارسة الاختصاص على السفينة الأجنبية الخاصة المارة خلال البحر الإقليمي إذا ثبت تورطها أو تورط أشخاص على متنها في مثل هذه الجريمة، فإن هاتين المادتين إنما هما في حقيقة الأمر كاشفتين لا مقررتين لحق التدخل وممارسة الاختصاص، فهذا الحق إنما تكفلت بإرسائه وتكريسه جملة من الأحكام والاتفاقيات الدولية التي سبقت الإشارة إليها، بحيث قد عُتبت بمكافحة هذه الجريمة وقمعها واعتبارها من الجرائم الدولية التي يكون الاختصاص فيها معقوداً لكافة الدول حتى في أعالي البحار.

(1) أنظر جانباً من هذا الموضوع في:

Ahmed Laraba. «Problématique sur la sécurité maritime en l'ALGÉRIE». *Institut National des études stratégiques globales*. Juin 1996. P 12.

(2) بل وحتى بالنسبة للدول التي يخلو تشريعها العقابي من نص يقرر هذه الحالة، فإنه بالإمكان الاعتماد فقط على الأحكام الدولية الواردة بشأنها لممارسة التدخل. ومن أمثلة ذلك ما قضت به المادة (18) من قانون العقوبات الاتحادي لدولة الإمارات العربية المتحدة حين أجازت ممارسة الإختصاص في البحر الإقليمي في حالات أربع هي: 1- إمتداد آثار الجريمة إلى الدولة الساحلية. 2- إذا كانت الجريمة من نوع يعكس سلم الدولة وتخل بالأداب العامة وبجس نظام البحر الإقليمي. 3- إذا طلب الربان أو قنصل دولة على السفينة ذلك. 4- إذا كان الجاني أو المجني عليه من رعايا الدولة. فالملاحظ عن هذه المادة أنها تشبه المادة (27) من الاتفاقية العامة لكنها لم تتضمن إشارة إلى الاتجار غير المشروع في المخدرات، غير أن ذلك لا يعني عدم جواز أن تتدخل هذه الدولة في السفينة لمعاقبة مرتكبي هذه الجرائم، بل بإمكانها ذلك بالإعتداد بالقانون الدولي لا الداخلي. أنظر نص المادة والتعليق على بعض جوانبها في: د.حسن محمد ربيع. شرح قانون العقوبات الاتحادي لدولة الإمارات العربية المتحدة، المرجع السابق، ص103.

المطلب الثاني

جريمة القرصنة ولصوصية البحر

باعتبار الملاحة البحرية أهم وسيلة من وسائل المواصلات الدولية، فإنه لا يمكنها أن تعرف معنى الحرية والإزدهار إلا في ظل الأمن والاستقرار، لذا، فقد اتفقت الدول منذ القدم على أن تقوم بضبط المجرمين في البحار العامة إذا كانت أعمالهم تنطوي على جرائم تعرض حرية الملاحة البحرية للخطر، ولعل القرصنة أعظم هذه الجرائم على الإطلاق.

الفرع الأول

الأحكام العامة لجريمة القرصنة في ضوء القانون الدولي

وتعتبر جريمة لصوصية البحر أو القرصنة من أقدم الجرائم التي يعد ارتكابها انتهاكاً للقيم والمصالح التي يقرر القانون الدولي حمايتها ويُفرد لها نصوصاً وقواعد أمرة، وقد عرّض الرئيس الأمريكي " ريكسن *Richard M. Nixon*" إلى قدمها وجذورها التاريخية حين أعلن عام 1973 بأن: " أفعال لصوصية البحر ليست تحدياً جديداً للمجتمع الدولي، فلقد عانت معه أغلب الدول بما فيها الولايات المتحدة الأمريكية، واتخذت إجراءات فعالة لقمعها وعلينا أن نواجه بفعالية لصوصية الجو في الوقت الحاضر ".⁽¹⁾

والأكيد أن القرصنة من المواضيع التي عرفها المجتمع الدولي منذ القدم، غير أن مفهومها القانوني لم يكن واضحاً مما أثر حتى اليوم على بعض المفاهيم القانونية ذات الصلة بها أو على إمكانية وضع تعريف قانوني خاص بها كما سوف نرى بالنسبة للاتفاقية العامة.

ذلك أن تاريخ العلاقات الدولية كان يفرق بين " لصوصية البحر *Piraterie*" وبين "القرصنة" أو "القرصنة *Corsaires*"، بحيث كان يعترف لهذا الأخير بوضعية قانونية معينة باعتباره يقوم بعملية الإعتداء بناء على تفويض من دولته لمهاجمة سفن العدو الحربية أو التجارية والإستيلاء عليها، وعند القبض عليه، فقد كان القرصان يعامل كأسير حرب لا كلبصّ بجر. ومع ذلك، فقد أُنهِيَ العمل بنظام القرصنة وألغيت جميع أعرافها بموجب تصريح باريس لعام 1856⁽²⁾.

⁽¹⁾ أنظر: د. زهير الزبيدي، المرجع السابق، ص429، الهامش.

⁽²⁾ راجع في هذا الموضوع:

Michel. Voelckel. « La Piraterie Est-elle Un Crime de droit des gens ». *Annuaire du droit de la mer. Tome V. 2000. Institut du Droit Economique de la Mer. Pedone. Paris. P97.*

وبالرغم من بعض المحاولات التي عمدت إليها بعض الدول لتجريم القرصنة أو لصووية البحر كما هي حال فرنسا في بعض تشريعاتها⁽¹⁾ أو تلك المستمدة من أوامر القضاء البريطاني وتعليمات البحرية البريطانية القاضية بممارسة الاختصاص على سفن القرصنة عند ضبطها واعتبار ذلك "حقاً طبيعياً" واختصاصاً عالمياً، إلا أن تجريم القرصنة واعتبارها من الجرائم الدولية كان مصدره القانون الدولي العرفي، بل وحتى بالنسبة لبعض المعاهدات التي عنيت بحكم موضوع ذي صلة بالقرصنة أو قريب منها، فقد اكتفى بالإشارة إليها دون تعريفها أو تبيان محتواها متخلياً في ذلك عن بحث هذه المسألة للقانون الدولي العرفي. وكمثال عن هذه المعاهدات، يمكن ذكر معاهدة واشنطن لـ6 فيفري 1922 المبرمة بين الولايات المتحدة، فرنسا، بريطانيا، إيطاليا واليابان، والمتعلقة باستعمال الغواصات والغازات السامة والتي لم يكتب لها دخول مرحلة النفاذ بالنظر إلى عدم التصديق عليها. وقد قضت المادة (3) منها على أن يعتبر في حكم القرصان الضابط المسؤول عن إحدى الغواصات المحاربة متى هاجم، دون ما إنذار سابق، إحدى السفن التجارية أياً كانت جنسيتها⁽²⁾. وكمثال آخر، أذكر معاهدة "تسوية نيون *L'arrangement de Nyon*" التي أبرمت عام 1937 إبان الحرب الأهلية في إسبانيا لمواجهة تكرر هجوم بعض الغواصات مجهولة الجنسية على السفن التجارية المحايدة في البحر الأبيض المتوسط. وبعقضى هذا الاتفاق، انتهت الدول المتعاهدة (بريطانيا، فرنسا، اليونان، رومانيا، بلغاريا، مصر، تركيا، يوغسلافيا، الاتحاد السوفيتي) إلى اعتبار هذه الغواصات من قبيل سفن القرصنة⁽³⁾.

وعلى الرغم من محاولة كل من حوار أو معاهدة واشنطن لعام 1922 ومن بعدها معاهدة نيون لعام 1937 قرّن القرصنة بالأفعال المخالفة لأعراف وقوانين الحرب، إلا أن الفقه لم يكن ليسلم بمساهمة هاتين الاتفاقيتين في وضع تعريف أو - على الأقل - في تحديد لمفهوم القرصنة، فقد اعتبر الفقه بأن أول محاولة لدراسة هذه الجريمة بصورة شاملة كانت للجنة خبراء عصبة الأمم عام 1927

⁽¹⁾ وهذا بموجب القانون الفرنسي المؤرخ في 20 أبريل 1825 والذي تضمن تحديداً لمختلف الأفعال التي تشكل جريمة القرصنة رغم أن معظمها لم يعد موجوداً في وقتنا الحاضر. راجع في ذلك: *Réne. Rodière. « Droit maritime -Le Navire». Op.Cit., p39*

⁽²⁾ ومن الكتابات من اعتبر معاهدة واشنطن عام 1922 مجرد "حوار واشنطن" لأنه لم يكتب له أن وضع معاهدة وهذا بسبب صلة الأعمال التي ترتكبها الغواصات وكذا أعمالها التمردية بتنفيذ أوامر ربانة السفن التي كانت تستر وراء الدفاع عن الأمن مما صعب مهمة تحديد أي من الغواصات يمكن اعتبارها سفينة قرصنة لما ثبت من ضلوع الدول نفسها في ذلك. راجع: د. زكريا السباهي، المرجع السابق، ص48.

⁽³⁾ Art (3): «Sera réputé avoir violé les lois de la guerre et sera susceptible d'être jugé et puni comme s'il avait commis un acte de piraterie».

أنظر في شأن هاتين المعاهدتين كلا من :

Michel. Voelckel. « La Piraterie Est-elle Un Crime de droit des gens». Op.Cit.,p105

د. محمد سامي عبد الحميد. أصول القانون الدولي العام. منشأة المعارف بالإسكندرية. 1996. ص341، الهامش.

د. غسان هشام الجندي، الروائع المدثرة في قانون البحار، المرجع السابق، ص 117.

باعتبارها إحدى الموضوعات التي بلغت حداً من النضج لتدوينها، إلى أن كانت الأبحاث التي قامت بها كلية حقوق هارفارد في سنة 1932 وذلك ضمن موضوعات القانون الدولي التي سعت تلك الكلية للإسهام في تدوينها⁽¹⁾.

وإذ قامت كلية حقوق هارفارد بدراسة القواعد الخاصة بلصووية البحر، فإنها قدمت في ذلك مشروعاً ودراسة شاملة احتوت على 19 مادة. ومع ذلك، فإن مشروع هارفارد لم يتضمن تعريفاً للقرصنة بل اكتفى ببيان الأفعال التي تعد قرصنة، حيث نصت المادة الثالثة منها على أن :
"لصووية البحر هي أي فعل من الأفعال التالية التي ترتكب في مكان لا يخضع للاختصاص الإقليمي لأية دولة:

1- كل فعل من أفعال العنف أو السلب يرتكب بقصد السرقة من شخص أو سلبه أو جرحه أو استعباده أو حبسه أو قتله أو بقصد سرقة أو تدمير الأموال من أجل أغراض خاصة ومن غير حسن نية لتأكيد المطالبة بحق بشرط أن يتصل هذا الفعل بالاعتداء في البحر أو منه أو بالاعتداء في الجو أو منه، فإذا وقع الفعل بمناسبة اعتداء يبدأ من على ظهر السفينة، وجب أن تكون تلك السفينة أو السفينة الأخرى القائمة بالاعتداء سفينة لصووية البحر أو سفينة من غير صفة وطنية.

2- كل فعل من أفعال المساهمة الإرادية في إدارة السفينة مع العلم أن تلك السفينة هي سفينة لصووية البحر.

3- كل فعل من أفعال التحريض أو التسهيل العمدي للأفعال المنوه عنها في الفقرتين الأولى والثانية من هذه المادة". كما قضت من جهتها المادة الثانية من ذات المشروع بأن : "تختص كل دولة في منع لصووية البحر وفي القبض على الأشخاص ومعاقبتهم وكذلك ضبط وتقرير مصير الأموال التي تم الاستيلاء عليها بسبب لصووية البحر".

وفي نفس سياق مشروع هارفارد، فقد جاء تعليق مقرر أبحاث هارفارد بأن واضعي الاتفاقية قد حددوا قاعدتين أساسيتين. الأولى هي أن لصووية البحر تكون أساساً لاختصاص فوق العادة يحق لكل دولة بموجبه أن تقبض على الأشخاص وتحاكمهم وتعاقبهم، والثانية تكمن في أن أية محاولة لتدوين القواعد المتعلقة بلصووية البحر بمقتضى القانون الدولي الحديث يجب أن تأخذ بهذا الاختصاص⁽²⁾.

(1) أنظر: د. هيثم أحمد الناصري، المرجع السابق، ص 206.

(2) راجع فيما يخص مشروع اتفاقية هارفارد بشأن لصووية البحر وتعليق مقرر أبحاث هارفارد كلا من :

- د. زهير الزبيدي، المرجع السابق، ص 433 و 434 .

- د. هيثم أحمد الناصري، المرجع السابق، ص 206 و 207 .

ويبدو أن الفقه الدولي لم يستقم هو الآخر على وضع تعريف للقرصنة فضلاً عن اختلافه حول بعض مفاهيمها القانونية. فقد عرّفها "أوبنهايم" بأنها "كل عمل عنف غير مرخص به يرتكب من قبل سفينة خاصة ضد سفينة أخرى بقصد النهب في أعالي البحار"، كما عرفها "جاكوبيني H.B. Jacobini" بأنها "ارتكاب أو الشروع في ارتكاب أعمال عنف غير مرخص بها من قبل أفراد على ظهر سفينة أو طائرة خاصة ضد أشخاص أو أموال على ظهر سفينة أخرى بنية السلب في أعالي البحار". وعرّفها "جيسوب P.C. Jessup" بدوره بأنها: "أفعال عنف غير مرخص بها ترتكب من قبل الأفراد في أعالي البحار وتعتبر انتهاكاً للقانون الدولي"، وذكر "جننكز" بأنه "إذا كانت الفكرة القائلة بأن في قمع الجريمة فائدة عامة لجميع الدول والإنسانية جمعاء، فإن لص البحر هو المثل الواضح لأعداء الجنس البشري" (1).

وقد تعرض "د. محمد سامي عبد المجيد" إلى تعريف الفقه للقرصنة، فخلص إلى وضع التعريف التالي لها بقوله أنه: "ينصرف اصطلاح القرصنة في مفهومنا المتفق عموماً مع الرأي الراجح في الفقه الدولي إلى ما يقوم به الأفراد في البحر العالي من أعمال العنف غير المشروعة الموجهة ضد الأشخاص أو الأموال والمستهدفة - لزوماً - تحقيق منفعة مادية خاصة للقائمين بها" (2).

ومن خلال جملة التعاريف الفقهية السابقة لا سيما التعريف الأخير، يتضح أنه لا بد من توافر شروط ثلاث للقول بأن ثمة قرصنة بالمعنى القانوني السليم، وهذه الشروط هي:

- 1- ويتعلق الشرط الأول بطبيعة العمل وهوية القائمين به. بمعنى قيام بعض الأفراد بأعمال عنف غير مشروعة موجهة ضد الأشخاص والأموال.
- 2- أما الشرط الثاني فهو يتعلق بمكان وقوع هذه الأعمال وهو منطقة أعالي البحار التي لا تخضع لسيادة أية دولة.
- 3- أما الشرط الثالث والأخير، فهو يتعلق بالباعث أو الغاية من وقوع هذه الأعمال إذ ترد بغرض تحقيق منفعة مادية خاصة للقائمين بها.

ونظراً لتزايد الاهتمام الدولي بهذا الموضوع الذي بات يحتل مكانة هامة ضمن المواضيع التي يعتني بها القانون الدولي العام، فإنه لم يعد بالإمكان الاعتماد على قواعد القانون الدولي العرفية لحكم هذه الجريمة وقمعها، ومن ثم، فقد أدرجتها لجنة القانون الدولي التابعة للأمم المتحدة كمشروع ضمن المشاريع التي عمدت إلى تدوينها عام 1956، وخلصت إلى وضع ثمان مواد بشأن القرصنة وجدت طريقها - فيما بعد - إلى اتفاقية جنيف لأعالي لبحار لعام 1958.

وتنص المادة (15) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 على ما يلي:

(1) أنظر في مختلف التعاريف والملاحظات التي أبدتها الفقهاء: د. زهير الزبيدي، المرجع السابق، 434 و 435. الهامش.

(2) د. محمد سامي عبد الحميد، المرجع السابق، ص 340.

"تتكون لصووية البحر من أي من الأفعال التالية:

- 1- أي عمل غير شرعي من أعمال العنف، أو حجز الأشخاص أو السلب يرتكب لأغراض خاصة يقوم به طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة، ويكون موجهاً:
 - أ- ضد سفينة أو طائرة أخرى، أو ضد أشخاص أو أموال على ظهر مثل هذه السفينة أو الطائرة في البحار العالية.
 - ب- ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو أموال في مكان خارج دائرة اختصاص أية دولة من الدول.
- 2- أي مشاركة إرادية في إدارة سفينة أو طائرة مع العلم بأن السفينة أو الطائرة تمارس لصووية البحر.
- 3- أي تخريض أو تسهيل عمدي لفعل من الأفعال المذكورة في الفقرتين الأولى أو الثانية من هذه المادة".

وما تمكن ملاحظته بخصوص هذا النص أو حتى بالنسبة لباقي نصوص ومواد اتفاقية جنيف لأعالي البحار - كما سوف نرى فيما بعد - (1) أنها هي الأخرى لم تقم بوضع تعريف للقرصنة بل اكتفت بحصر الأفعال التي تشكل جريمة القرصنة من جهة، ومن جهة أخرى، فإنها لم تلزم الدول بأن تمارس الاختصاص القضائي على لصوص البحر، وكل ما في الأمر أن المادة (14) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار قضت بأن على جميع الدول أن "تتعاون إلى أقصى حد ممكن على قمع اللصووية في أعالي البحار أو في أي مكان آخر يقع خارج نطاق الاختصاص القضائي لأية دولة". ومع ذلك، فإن هذا النص يتسم بشيء من الغموض لعدم تحديده مضمون واجب "التعاون إلى أقصى حد ممكن"، أي قصد بذلك إلزام الدول بممارسة الاختصاص القضائي الشمولي لقمع القرصنة خارج حدود المناطق الخاضعة للسيادة الإقليمية؟ إن الخلل إلى هذه النتيجة صعب في الواقع، لأن ممارسة الدول لاختصاصها على القرصنة إنما هو نتاج ترخيص تأكد في القانون الدولي العرفي ومن الصعب الجزم بأن هذا القانون - و حتى بالنسبة للمادة (14) سالف الذكر - يهتمان على الدول واجب التدخل وممارسة الاختصاص على لصوص البحر والقرصنة (2).

(1) وقد عرفت المادة (17) من اتفاقية جنيف سفينة أو طائرة القرصنة فنصت على أن: "تعتبر سفينة أو طائرة قرصنة إذا كان قصد الأشخاص المسيطرين عليها استعمالها لارتكاب أحد الأفعال المنصوص عليها في المادة (15)، وكذلك ينطبق نفس الوصف إذا كانت السفينة أو الطائرة قد استعملت في ارتكاب أي من تلك الأفعال طالما كانت تحت سيطرة الأشخاص المتهمين".

(2) وفي هذا السياق، يرى "لوترباخ" أن القانون الدولي لم يرتب على الدول واجب توقيع العقاب على جميع لصوص البحر. أنظر د. هينم أحمد الناصري، المرجع السابق، ص 210، الهامش، ويشير الأستاذ "جيسوب Jessup" إلى أن للدول مطلق الحرية بشأن نوع العقوبة التي ترى فرضها على لصوص البحر طبقاً لقوانينها الداخلية، كما يرتب الأستاذ "ويتون Wheaton" على اعتبار القرصنة = =

الفرع الثاني

واجب قمع القرصنة ولصوصية البحر في ضوء القواعد

الجديدة للقانون الدولي للبحار

وجاءت الاتفاقية العامة للأمم المتحدة حول قانون البحار لعام 1982 لترسم بدورها معالم أخرى لموضوع القرصنة على أنقاض أحكام اتفاقية جنيف لأعالي البحار، وقد أفردت مادتها (101) التي جاءت معنونة بـ "تعريف القرصنة" غير أنها حذت حذو ما سبقها من اتفاقيات إذ أنها اكتفت بحصر جملة الأفعال التي يؤدي ارتكابها إلى قيام جريمة القرصنة. فقد نصت المادة (101) على أن «أي عمل من الأعمال التالية يُشكل قرصنة:

أ- أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلب يُرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة أو طائرة خاصة، ويكون موجهاً:

1- في أعالي البحار، ضد سفينة أو طائرة أخرى، أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو على متن تلك الطائرة.

2- ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أي دولة.

ب- أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم بوقائع تُصفي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة.

ج- أي عمل يُحرّض على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في إحدى الفقرتين (أ) و (ب) أو يُسهّل عن عمده ارتكابها»⁽¹⁾.

اعتماداً على سلامة النقل البحري الدولي أن يسمح القانون الدولي لأية دولة بمباشرة اختصاصها بشأن تلك الأفعال ويرخص لها أن تقبض على لصوص البحر وتحاكمهم طبقاً لتشريعها الجنائي. أنظر د. زهير الزبيدي، المرجع السابق، ص 437.

⁽¹⁾ والملاحظ أن المشرع الجزائري قد تناول بدوره تعريف القرصنة وهذا بموجب القانون رقم 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998 المتمم للقانون البحري (الجريدة الرسمية رقم 1998/47)، فقد نصت المادة (519) منه في فقرتها الثانية على أنه: "تعتبر أعمال قرصنة:

- كل فعل غير قانوني يتعلق بالعنف أو الحيازة أو كل خسائر يتسبب فيها الطاقم أو الركاب، والموجهة:
 - ضد كل سفينة أو ضد الأشخاص والأموال الموجودة على متنها في أعالي البحار،
 - ضد كل سفينة أو ضد الأشخاص والأموال في مكان لا يخضع لقضاء أية دولة.
- كل مشاركة إرادية في استعمال السفينة عندما يكون صاحبها على علم بوقائع يعرف منها أن السفينة المذكورة سفينة قرصنة."

ورغم أن هذا التعريف يبدو ناقصاً بالمقارنة مع تعريف الاتفاقية العامة، إلا أنه لا يختلف عنه كثيراً في أطره العامة؛ كما أن الملاحظة التي أدليت بشأن تعريف الاتفاقية العامة وما قبلها من اتفاقيات للقرصنة، يتناسب ذكرها بالنسبة لتعريف القانون البحري الجزائري. فالمادة (519) لم تعرف القرصنة كذلك، بل اكتفت بحصر الأفعال التي تندرج ضمنها.

وأضافت المادة (103) تكملةً للتعريف الذي أورده المادة (101) سالفة الذكر، فنصت على أن: « تُعْتَبَرُ السَّفِينَةُ أَوْ الطَّائِرَةُ سَفِينَةً أَوْ طَائِرَةً قَرَصَنَةً إِذَا كَانَ الْأَشْخَاصُ الَّذِينَ يُسَيِّطِرُونَ عَلَيْهَا سَيِّطَرَةً فَعَلِيَّةً يَنْوُونَ اسْتِخْدَامَهَا لِعَرَضِ ارْتِكَابِ أَحَدِ الْأَعْمَالِ الْمَشَارِ إِلَيْهَا فِي الْمَادَّةِ (101). وَكَذَلِكَ الْأَمْرُ إِذَا كَانَتِ السَّفِينَةُ أَوْ الطَّائِرَةُ قَدْ اسْتُخْدِمَتْ فِي ارْتِكَابِ أَيِّ مِنْ هَذِهِ الْأَعْمَالِ، مَا دَامَتْ تَحْتَ سَيِّطَرَةِ الْأَشْخَاصِ الَّذِينَ اقْتَرَفُوا هَذَا الْعَمَلُ » (1).

وتتمة لما سبق، أضافت المادة (102) حكم القرصنة التي ترتكبها سفينة حربية وغيرها من السفن أو الطائرات الحكومية فنصت على أنه: « إِذَا ارْتَكَبَتْ أَعْمَالَ الْقَرَصَنَةِ، الْمَعْرُوفَةِ فِي الْمَادَّةِ (101)، سَفِينَةٌ حَرْبِيَّةٌ أَوْ سَفِينَةٌ حُكُومِيَّةٌ أَوْ طَائِرَةٌ حُكُومِيَّةٌ تَمَرَّدَ طاقمها واستولى على زمام السفينة أو الطائرة، أُعْتَبِرَتْ هَذِهِ الْأَعْمَالُ فِي حُكْمِ الْأَعْمَالِ الَّتِي تَرْتَكِبُهَا سَفِينَةٌ أَوْ طَائِرَةٌ خَاصَّةً » (2).

واحتفظت المادة (100) بالحكم ذاته الذي جاءت به المادة (14) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار حيث قضت بأن: « تَتَعَاوَنُ جَمِيعُ الدُّوَلِ إِلَى أَقْصَى حَدِّ مُمَكِّنٍ فِي قَمْعِ الْقَرَصَنَةِ فِي أَعَالِي الْبَحَارِ أَوْ فِي أَيِّ مَكَانٍ آخَرَ خَارِجَ وِلَايَةِ أَيِّ دَوْلَةٍ ».

وما يمكن أن يلاحظ في هذا السياق، ذلك الحكم الذي أورده المادة (100) الأخيرة وهي الملاحظة نفسها التي أبدت بشأن المادة (14) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958، بحيث أن المادتين معاً لم يلزما الدول بممارسة اختصاصاتها على القرصنة، كما أنهما لم يحددا العقوبات الواجب إنزالها بالقرصنة، وإنما يكون مدلول عبارة « تَتَعَاوَنُ جَمِيعُ الدُّوَلِ إِلَى أَقْصَى حَدِّ مُمَكِّنٍ .. » أن فيها إجازة لمحاكم كل دولة أن تقرر العقوبات التي يجب توقيعها، كما أن تحديد نوع ودرجة هذه العقوبات متروك لتشريعاتها الداخلية.

وعلى هذا الأساس جاءت المادة (105) من الاتفاقية العامة لتقرر بعض جوانب الاختصاص والجزاء على جريمة القرصنة تفادياً للانتقادات الموجهة إلى اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958، فنصت هذه المادة على أنه: « يَجُوزُ لِكُلِّ دَوْلَةٍ فِي أَعَالِي الْبَحَارِ، أَوْ فِي أَيِّ مَكَانٍ آخَرَ خَارِجَ وِلَايَةِ أَيِّ دَوْلَةٍ، أَنْ تَضْبِطَ أَيَّةَ سَفِينَةٍ أَوْ طَائِرَةٍ قَرَصَنَةٍ، أَوْ أَيَّةَ سَفِينَةٍ أَوْ طَائِرَةٍ أُخِذَتْ بِطَرِيقِ الْقَرَصَنَةِ وَكَانَتْ وَقَعَتْ تَحْتَ سَيِّطَرَةِ الْقَرَصَنَةِ، وَأَنْ تَقْبِضَ عَلَى مَنْ فِيهَا مِنَ الْأَشْخَاصِ وَتَضْبِطَ مَا فِيهَا مِنَ الْمُمْتَلَكَاتِ. وَلِمَحَاكِمِ الدَّوَلَةِ الَّتِي قَامَتْ بِعَمَلِيَةِ الضَّبْطِ أَنْ تُقَرَّرَ مَا يُفْرَضُ مِنْ »

(1) وتقابلها المادة (17) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار .

(2) وتقابلها المادة (16) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار. وحدير بالذكر أن بداية التفكير في تقنين مسألة ترمد الطاقم العسكري للسفينة والاستيلاء عليها كانت على إثر الحوادث التي وقعت على ظهر المدرعة الروسية "بوتكين" عام 1905 والمدرعة الألمانية "فالك" عام 1929، وقد كان حوار واشنطن موجهها بدرجة كبيرة لمعالجة هذه الحالة. أنظر: د. زكريا السباهي، المرجع السابق، ص 48.

العُقوبات، كما أن لها أن تتخذ الإجراء الذي يتخذ بشأن السفن أو الطائرات أو الممتلكات، مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن نية»⁽¹⁾.

وعليه، فإن الاتفاقية العامة - بموجب المادة (105) سالفه الذكر - تكون صريحة في إناطة الاختصاص وتوقيع الجزاء وتقدير العقوبات المسلطة على القرصنة إلى قوانين الدول وبموجب محاكمها الداخلية. وقد أضافت الاتفاقية - تنمة لجوانب الاختصاص وتحديد المعاملة - حكماً أوردته مادتها (106) التي قضت بأنه: «عندما تُضبط سفينة أو طائرة بشبهة القرصنة دون مبررات كافية، تتحمل الدولة التي قامت بعملية الضبط إزاء الدولة التي تحمل السفينة أو الطائرة جنسيتها»⁽²⁾، مسؤولية أية خسائر أو أضرار يسببها هذا الضبط»⁽³⁾. كما أنه، ونظراً لخطورة وأهمية عملية الضبط وما يمكن أن ترتبه من مسؤولية دولية، فقد أوردت المادة (107) حكماً بشأنه فنصت على أنه: «لا يجوز أن تُنفذ عملية الضبط بسبب القرصنة إلا سفن حربية أو طائرات عسكرية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك».

وثمة موضوع آخر ذو صلة وطيدة بجريمة القرصنة ما انفكّ الفقه الدولي يعالج عناصره بالنظر إلى أهميته والآثار التي يمكن أن يترتبها، فضلاً عما شهده العمل الدولي بخصوصه وما أدى إليه من جدل فقهي تسرب حتى إلى بعض أحكام القانون الدولي التي عُنيت بمعالجة هذه المسألة. ويتمثل هذا الموضوع في أن المادة (101) من الاتفاقية العامة قد جعلت العنصر أو الشرط الهام في تحديد أعمال القرصنة أن يتم القيام بها لتحقيق مآرب شخصية أو «لأغراض خاصة» كما ورد في صيغة المادة (101)، فما هو إذن، حكم فئة الأعمال التي تعد في حد ذاتها أعمالاً إجرامية لكنها تتم لغير الأغراض الخاصة وإنما لأغراض سياسية مثلاً؟

والحقيقة أن هناك من الفقهاء كالفقيه "رودير *R. Rodiere*" من يمدد صفة القرصنة ويعتبرها عملاً إجرامياً مهماً كان قصد مرتكبيها وبواعثهم، وحتى ولو تم القيام بها لأغراض سياسية⁽⁴⁾. ومع

(1) وتقابلها المادة (19) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار .

(2) وقد تنبعت الاتفاقية العامة فعلاً إلى موضوع جنسية السفينة المضبوطة في قرصنة بحرية من حيث فقدها من عدمه لما لها من تأثير على موضوع الاختصاص والحماية المقررة للسفينة من قبل دولة علمها، فأوردت في شأن ذلك حكماً ضمنته مادتها (104) التي تنص على أنه "يجوز أن تحتفظ السفينة أو الطائرة بجنسيتها على الرغم من أنها أصبحت سفينة أو طائرة قرصنة، ويحدد قانون الدولة التي تحمل السفينة أو الطائرة جنسيتها أمر الاحتفاظ بالجنسية أو فقدها لها". وتقابلها المادة (18) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار .

(3) وتقابلها المادة (20) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار .

(4) وقد أورد الفقيه "رودير *René.Rodière*" حكمه هذا عند تعليقه على عدد من الحوادث والحالات التي ارتكب فيها متمرّدون وثوار من فلسطين ومن لبنان أعمال عنف وخطف للسفن واحتجاز رهائن. وقد خلص الفقيه على اعتبار مثل هذه الأعمال قرصنة أكيدة. راجع في ذلك: *René. Rodière. Op.Cit., p.40.*

ذلك، فإن المسألة لا تنحصر في الجدل الفقهي الدولي فحسب بالنظر إلى عدد وأهمية بعض أعمال العنف والخطف التي تعرضت لها سفن مختلفة وبجحة الأغراض السياسية وكانت محلاً لمحاكمات قضائية أثير فيها فعلاً ما إذا كان يمكن اعتبار مثل هذه الأفعال قرصنة أم لا ؟

وتعتبر أهم قضية يسوقها الشراح كبداية لإخراج الأعمال السياسية عن نطاق القرصنة، قضية السفينة الإيطالية "كونيا *Cogne*". وهذه الأخيرة سفينة إيطالية أبحرت من "جنوه" باتجاه الأرجنتين، إلا أن بعض أنصار عودة "تريستا" إلى إقليم إيطاليا والذين كانوا من بين الركاب استولوا على السفينة وساروا بها إلى هذا الإقليم. وقد أتيح لمحكمة التحكيم عام 1923 أن تصدر حكماً في هذه القضية فقررت بأن العرف الدولي قد جرى على إخراج هذه الأعمال عن نطاق القرصنة باعتبارها أعمالاً سياسية⁽¹⁾.

ومن بين أشهر القضايا التي يسوقها الفقهاء أيضاً في هذا الإطار، قضية السفينة "سانتا ماريا *Santa Maria*" التي حصلت عام 1961. ذلك أن "سانتا ماريا" هذه سفينة تجارية خاصة تحمل العلم البرتغالي استولى عليها في 23 جانفي 1961 في أعالي البحار مجموعة من المسلحين بقيادة الضابط "كالفاو *Henrique Calvao*" ويعملون باسم حركة التحرر الوطني التي كان يتزعمها الثائر البرتغالي الجنرال "ديلغادو *Delgado*" الذي منحته الأرجنتين حق اللجوء السياسي منذ عام 1959. وقد اقتضت عملية الاستيلاء على السفينة بعض أعمال العنف راح ضحيتها أحد ضباط الحراسة، ثم تمكن بعدها المختطفون من توجيه مسار السفينة والسير بها في اتجاهات مختلفة عبر العالم قصد تنبيه الرأي العام العالمي إلى المعارضة القائمة في البرتغال ضد الدكتاتور "سالازار *A. Salazar*"، ثم تم تسليم السفينة وركابها المحتجزين في ميناء برازيلي.

وإزاء هذه الحادثة، عمد القضاء البرتغالي إلى إصدار حكم على الثائر "كالفاو" وعلى معاونيه بتهم مختلفة: العنف وخطف السفينة والقتل العمدي واحتجاز رهائن وقضت بسجنه، كما عمدت الحكومة البرتغالية إلى إصدار قانون لقمع ومكافحة القرصنة. وقد أثارت هذه القضية ردود أفعال دولية لا سيما من قبل البرازيل التي يتواجد "كالفاو" على أراضيها، حيث اعتبرت الحكم الذي أصدرته المحكمة البرتغالية غير مناسب للقضية التي كان الغرض الرئيسي منها سياسياً، ومن ثم، فقد عمدت البرازيل إلى منح "كالفاو" حق اللجوء السياسي استناداً إلى نص المادة (3) من اتفاقية حقوق وواجبات الدول الأمريكية في حالة الحرب الأهلية المبرمة في 20 فيفري 1928، كما أنه لم

(1) أنظر: د. محمد المجذوب، المرجع السابق، ص 181، وكذا: د. عائشة راتب، د. صلاح الدين عامر، د. حامد سلطان، المرجع السابق، ص 623.

يقابل تصرف البرازيل على هذا المنوال أي احتجاج من قبل الدول الأخرى. وقد أجمع الفقه الدولي -بحق- على استبعاد مثل هذه العملية ذات الهدف السياسي البحث من نطاق أعمال القرصنة⁽¹⁾. وعلى العموم، فإن هذا الموضوع قد حسمته المادة (101) من الاتفاقية العامة ومن قبلها المادة (15) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار، فقد قضت المادتان بوجود أن ترتكب القرصنة لأغراض خاصة مستبعدتين - من صريح العبارة - الأعمال التي ترتكب لغير ذلك كالأعمال المستهدفة لتحقيق أهداف سياسية مثلاً⁽²⁾.

ويبدو أن الأحكام الدولية التي تضمنتها كل من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 ومن بعدها الاتفاقية العامة بخصوص قمع ومكافحة جريمة القرصنة لم يؤديا إلى النتيجة التي توخاها المجتمع الدولي للقضاء نهائياً على هذه الجريمة بالنظر إلى عدد وأهمية بعض الحوادث والأعمال الإجرامية التي شهدتها العالم عقب إبرام الاتفاقية العامة عام 1982، والتي اعتبرتها المجموعة الدولية قرصنة حقيقية، ومن ثم، كان لزاماً على المجموعة الدولية التفكير في تخصيص هذه الجريمة بأحكام

(1) راجع مضمون هذه القضية ووقائعها والتعليق عليها في :

Corinne TOURET. «LA PIRATERIE au vingtième siècle». *Piraterie Maritime et aérienne. Bibliothèque de droit International. Tome 106, dirigée par Charles rousseau. Librairie générale de droit et de Jurisprudence. Paris. 1992. p38-39.*

وكذا : د. محمد المجذوب، المرجع السابق، ص 181، ود. محمد سامي عبد الحميد، المرجع السابق، ص 343، الهامش، وأيضاً: د. غسان هشام الجندي، الروائع المدثرة في قانون البحار، المرجع السابق، ص 118.

ونمة قضية أخرى تقترب من القضية المشار إليها أعلاه وهي تتمثل في قيام مجموعة من الطلبة الفيتزويليين تتكون من 9 أفراد ينتمون إلى تنظيم ثوري في ليلة 13 و 14 من فيفري 1963 باختطاف الناقله "Anzoategui" التي تحمل العلم الفيتزويلي وقاموا بتحويل مسارها أيضاً قصد تنبيه الرأي العام حول ممارسات الرئيس الفيتزويلي "Betancourt" الذي وصف بأنه دكتاتوري. وقد منحت البرازيل لهؤلاء الطلبة حق اللجوء على اعتبار أن عملهم سياسي ولا يتعلق بقرصنة، وتم الإفراج عن الناقله. أنظر:

Laurent.Lucchini, Michel.Voelckel. «Droit de la mer». *Op. Cit., p168.*

وكذا: د. غسان هشام الجندي، الروائع المدثرة في قانون البحار، المرجع السابق، ص 118.

(2) بل ويعتبر هذا الموضوع من القانون الدولي العربي، وفي ذلك قضت محكمة منطقة نيويورك في الولايات المتحدة باعتبار السفينة *The Ambrose Light* سفينة لصووية البحر. وكان مركب حربي أمريكي قد استولى عليها في سنة 1885 في البحر الكاريبي وكانت تلك السفينة ترفع علماً أجنبياً، ولما اقترب منها المركب الحربي رفعت علم كولومبيا، ودلت أوراقها أنها كانت مكلفة بأعمال حربية بإذن من الثوار في كولومبيا. ثم أكرهت السفينة المقبوض عليها على الذهاب إلى نيويورك لحاكمتها. ودل التحقيق على أن السفينة لم ترتكب ولم يكن في نيتها أن ترتكب أي عمل عدائي أو سلب ضد أية جهة غير الحكومة الكولومبية. ومع ذلك قضت المحكمة بمصادرة السفينة باعتبارها من سفن لصووية البحر. غير أن الحكومة الأمريكية اعترفت بالثورة القائمة في كولومبيا كحالة حرب، كما اعترفت للثوار بصفة المحاربين، وبناء على ذلك تم الإفراج عن السفينة.

وفي هذا السياق يرى الأستاذ "جونسون" أن من الشروط الأساسية والجوهرية لفعل لصووية البحر هو وجوب ارتكاب هذا الفعل لغرض خاص بدلاً من غرض عام، وهو يرى كذلك، أن المراجع القديمة كانت على ما يبدو تعتبر دوماً لصووية البحر كالسرقة أو الحرب الخاصة التي ترتكب في البحر من غير تفويض قانوني. أنظر: د. هيثم أحمد الناصري، المرجع السابق، ص 214.

مستقلة عن الاتفاقية العامة تكفل سبل التعاون الدولي قصد قمع هذه الجريمة بعد أن لم يُفلح تعدد هذه الاتفاقيات في مواجهة ظاهرة الإرهاب البحري.

وتعتبر أهم قضية لفتت انتباه المجتمع الدولي، قضية السفينة الإيطالية "أكيلي لاورو" *Achille Lauro* حين أعلن وزير الخارجية الإيطالي بتاريخ 7 أكتوبر 1985 أن هذه السفينة أختطفت حين مغادرتها ميناء الإسكندرية بمصر من قبل مسلّحين ينتمون إلى منظمة التحرير الفلسطينية مطالبين بالإفراج عن 50 فلسطينياً من المعتقلين بالسجون الإسرائيلية وإلا تم إعدام الرهائن. وقد توجهت السفينة إلى ميناء طرسوس بسوريا غير أن الحكومة السورية رفضت من جانبها دخول السفينة إلى مياها الإقليمية، وكذلك فعلت السلطات القبرصية من جانبها حين توجهت السفينة على مياهاها، مما دفع بهذه الأخيرة إلى العودة مجدداً إلى المياه الإقليمية المصرية.

وبينما كانت الولايات المتحدة ترفض التفاوض مع المختطفين، كانت مفاوضات مصرية وإيطالية تجري مع هؤلاء للإفراج عن السفينة سلمياً وتسليم أنفسهم وقد وافقوا على ذلك؛ ومع هذا، فقد شهدت السفينة مقتل أحد الركاب على ظهرها. وتتابعت الأحداث بعدها لئلا أن قامت الطائرات العسكرية الأمريكية باعتراض الطائرة المصرية التي كانت تُقلُّ المختطفين إلى تونس، حيث تم إجبارها على الهبوط بقاعدة حلف شمالي الأطلسي بـ "سجونيل" بصقلية بإيطاليا.

وقد ترتب عن قضية اختطاف السفينة "أكيلي لاورو" أن أصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة توصية في الخامس من ديسمبر 1985 تدعو بمقتضاها المنظمة البحرية الدولية إلى دراسة مشكلة الإرهاب الذي يقع على السفن البحرية لاقتراح الإجراءات اللازمة لمواجهة هذه الظاهرة.⁽¹⁾ واستجابة لذلك، قررت المنظمة الدولية البحرية تكوين لجنة تحضيرية لإعداد مشروع اتفاقية بشأن قمع الأعمال غير المشروعة ضد الملاحة البحرية الدولية إلى أن تمت الموافقة على اعتمادها في روما في 10 من مارس 1988.⁽²⁾

⁽¹⁾ راجع بخصوص ما ذكر بشأن وقائع قضية السفينة أكيلي لاورو: د. مدحت رمضان. جرائم الإرهاب في ضوء الأحكام الموضوعية والإجرائية للقانون الجنائي الدولي والداخلي، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1995، ص 64 و65.

وكذا: Laurent.Lucchini, Michel.Voelckel. «Droit de la mer». Op. Cit., p168.

وللاشارة فإنه رغم تشدد المجتمع الدولي في مواجهة القرصنة عقب قضية "أكيلي لاورو" *Achille Lauro* إلا أن هذه الظاهرة لم تختف تماماً. فقد قام خمسون قرصانا في 23 ماي 1986 بمهاجمة سفينة فرنسية كانت تقل منتجات غذائية إلى سيراليون وجرّح فيها بحار فرنسي. كما تعرض يacht فرنسي في 4 أبريل 1986 لعملية سطو وهب من قبل قرصنة بالقرب من جزر مدناو الفلبينية تمكنوا من الاستيلاء على مبلغ 70.000 دولار. أنظر: د. غسان هشام الجندي، الروائع المدثرة في قانون البحار، المرجع السابق، ص 123.

⁽²⁾ راجع: د. مدحت رمضان، المرجع السابق، ص 64 و65. وللاشارة، فإنه عقب اعتماد اتفاقية روما شهدت الساحة الدولية وقوع بعض الحوادث الإرهابية على السفن، ويعتبر أهمها ما حدث بتاريخ 12 جويلية 1988 حين هاجم كوموندو السفينة اليونانية "City of poros" بالقرب من جزيرة "أنجين" مسفرا عن وقوع 9 قتلى وإصابة 98 شخصا بجروح متفاوتة وهذا بغية ترحيل متهم محتجز أُدعيّ

ولقد حددت المادة الرابعة نطاق تطبيق الاتفاقية، فهي تنطبق عندما تكون السفينة في حالة إبحار أو يتعين أن تبحر وفقاً لخطة رحلتها في مياه أو داخل مياه أو من مياه تقع خارج المياه الإقليمية للدولة وعلى حدود مياه الدولة الإقليمية مع الدول الأخرى (المادة 184). وتنطبق الاتفاقية إذا لم تتوافر الشروط المتطلبية في الفقرة الأولى من المادة الرابعة إذا اكتشفت الجاني في إقليم دولة أخرى عضو بالاتفاقية خلال الدولة المحددة بالمادة (184).

أما بالنسبة للأفعال التي تجرمها اتفاقية روما وتخضعها لأحكامها، فهي لا تختلف كثيراً عن تلك الأفعال التي تجرمها الاتفاقيات الخاصة بحماية الطيران المدني⁽¹⁾. وقد حددت المادة الثالثة من الاتفاقية هذه الأعمال فنصت على أن تعد جريمة وفق هذه الاتفاقية:

أ- أعمال العنف أو التهديد باستخدام العنف لخطف السفينة.

ب- استخدام العنف أو التهديد باستخدامه للسيطرة على شخص يتواجد على ظهر السفينة إذا كان من شأن هذا الفعل إعاقة أمن سيرها.

ج- تدمير السفينة أو إلحاق أضرار بالسفينة أو بحمولتها ويكون من شأن هذه الأضرار إعاقة أمن سير السفينة.

د- القيام بوضع متفجرات أو مواد قابلة للانفجار بأية وسيلة كانت على ظهر السفينة من شأنها أن تدمرها أو تحدث خسائر بها أو بحمولتها بما يعوق أمن سير السفينة أو يكون من شأنه إعاقة سير السفينة.

هـ- تدمير أو إلحاق خسائر بالمعدات أو الخدمات البحرية الخاصة بالملاحة، أو إعاقة عملها إذا كان من شأن ذلك إعاقة أمن سير السفينة.

و- إعطاء معلومات يعلم الجاني عدم صحتها، ويكون من شأنها إعاقة أمن سير السفينة.

ز- أعمال الجرح أو القتل إذا كانت مرتبطة بارتكاب أي فعل من الأفعال السابقة أو الشروع فيه".
وأضافت الفقرة الثانية من المادة الثالثة بأنه يعد مرتكباً لجريمة وفقاً لأحكام المادة (2§3) من الاتفاقية:

أ- كل من شرع في ارتكاب جريمة من الجرائم المحددة بالمادة 1/3.

أنه من أصل عربي كانت الحكومة اليونانية بصدد ترحيله إلى الولايات المتحدة الأمريكية لمحاكمته بتهمة هجوم ضد طائرتين للخطوط الأمريكية. أنظر: Laurent. Lucchini, Michel. Voelckel. «Droit de la mer». Op. Cit., p169.

(1) للتذكير، فإن الدول التي أخذت بزمام المبادرة لوضع مشروع اتفاقية روما لقمع الاعتداءات التي تقع على السفن وهي كل من إيطاليا، مصر والنمسا قد استعانت في وضع مشروع الاتفاقية بالاعتماد على الاتفاقيات الخاصة بحماية الطيران المدني أكثر مما لو اعتمدت على نصوص الاتفاقية العامة ذات الصلة بموضوع القرصنة. أنظر: د. مدحت رمضان، المرجع السابق، ص 64.

ب- كل من حرض آخر على ارتكاب جريمة من الجرائم المحددة بالمادة 1/2 إذا وقعت الجريمة فعلاً، أو كان شريكاً بأية صورة كانت لمرتكب الجريمة.

ج- كل من هدد بارتكاب عمل من الأعمال المحددة بالمادة 1/3 ب و ج و د، وكان من شأن هذا التهديد أن يعوق أمن سير السفينة، وسواء أكان هذا التهديد مصحوباً أو لا، وفقاً للتشريعات الداخلية، بالإكراه لحمل شخص طبيعي أو معنوي على القيام بعمل أو الامتناع عن عمل".

وجدير بالذكر أن هناك فرقا معتمداً بين ما نصت عليه الاتفاقية العامة في مادتها (101) وبين نص المادة الثانية من إتفاقية روما من حيث حصر الأفعال التي تؤدي إلى ارتكاب جريمة القرصنة، فالمدى الذي ذهب إليه إتفاقية روما أوسع من الذي ذهب إليه الاتفاقية العامة، أضف إلى ذلك أن عنصر القصد أو الغرض من ارتكاب هذه الأفعال غير وارد بتاتاً في إتفاقية روما عكس ما ذهب إليه المادة (101) من الاتفاقية العامة التي تقضي بأن جريمة القرصنة تتوجب إذا كانت نتيجة «أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة أو طائرة خاصة». «.

إذن، فمفهوم الإرهاب أو القرصنة في إتفاقية روما أدق، وهو لا يولي الغرض أو القصد أي اهتمام، فالجريمة جريمة، إرهاب أو قرصنة حتى ولو ارتكبت لتحقيق أغراض سياسية، فالعبرة بالفعل لا بالوضع القانوني لمن قام بما. (1)

وفيما يخص الأحكام الخاصة بالاختصاص، فقد قضت المادة السادسة من إتفاقية روما بشموليته على مرتكبي الأعمال الإرهابية المنصوص عليها في المادة (3) منها. والظاهر أن هذه الاتفاقية كانت أكثر دقة من إتفاقيات قانون البحار بشأن توزيع الاختصاص على جريمة القرصنة، فقد ألزمت المادة (6) من إتفاقية روما الدول الأطراف باتخاذ الإجراءات اللازمة لإقامة اختصاصها القضائي في

(1) راجع بعض جوانب التعليق على نص المادة (3) من إتفاقية روما في: د. مدحت رمضان، المرجع السابق، ص 68 وكذا: د. أحمد أبو الوفا. القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية ..، المرجع السابق، ص 349، 350، الهامش. وتعليقا على حادثة " أكيلي لاورو *Achille Lauro* "، بحث البعض العلاقة بين الإرهاب والقرصنة في إطار قانون البحار من الناحية التقليدية (تحقيق أغراض خاصة) والتطور اللاحق لقواعد القانون الدولي خصوصا قيام المحاربين في الحروب الداخلية ذات الغرض العام باعتبارها ليست قرصنة، وقد انتهى أصحاب هذا الرأي إلى ضرورة أن يتضمن تعريف القرصنة الإرهاب الدولي السياسي الذي يتم في أعالي البحار سواء من جانب الأفراد أو الجماعات المنظمة، فالعبرة هي بالفعل *Action* لا بالوضع القانوني *Statut*، ومن ثم فإن القرصنة تخلق أساسا خاصا للاختصاص يعطي لكل دولة الحق في التدخل في أعالي البحار لتقليل عمليات الإرهاب. وكتعليق على هذا الرأي، أردف "د. أحمد أبو الوفا" بأنه: "ولا شك أن هذا الرأي يهدف بتركيزه على الفعل دون الوضع القانوني لمن يرتكب أفعال العنف في البحر العالمي إلى تجريم كافة هذه الأفعال حتى ولو صدرت عن حركات التحرير الوطنية، وهو أمر في نظرنا منطوق لأن لهذه الأخيرة الحق في اللجوء إلى كافة الوسائل بما في ذلك القوة المسلحة كما قررت ذلك الجمعية العامة للأمم المتحدة للحصول على حقوقها المشروعة". أنظر: د. أحمد أبو الوفا. القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية ..، المرجع السابق، ص 348، الهامش.

شأن الجرائم المنصوص عليها في المادة (3) منها حسب موقع كل دولة من الجريمة وذلك على النحو التالي:

"أ- إذا وقعت الجريمة ضد أو على ظهر سفينة ترفع علم الدولة.

ب- إذا وقعت الجريمة بإقليم هذه الدولة بما في ذلك مياهها الإقليمية.

ج- إذا ارتكب الجريمة شخص يحمل جنسية الدولة."

وتنص المادة السادسة في فقرتها الثانية على صور الاختصاص الاحتياطي فتجيز للدول الأطراف إقامة اختصاصها في الأحوال الآتية:

"أ- إذا ارتكبت الجريمة من شخص بدون جنسية وكان موطنه الطبيعي بهذه الدولة.

ب- إذا وقع أثناء تنفيذ الجريمة اختطاف أو تهديد أو جرح أو قتل لشخص يحمل جنسية الدولة.

ج- إذا وقعت الجريمة بقصد إجبار هذه الدولة على القيام بعمل أو الامتناع عن القيام بعمل."

وتلتزم كل دولة باتخاذ الإجراءات اللازمة لإقامة اختصاصها القضائي لنظر الجرائم المنصوص عليها في المادة الثالثة في حالة تواجد الجاني على أراضيها إذا لم تقم بتسليمه لدولة من الدول الأطراف المختصة وفقاً لأحكام الفقرتين الأولى والثانية من هذه الاتفاقية (م 4§3)، علماً بأن النصوص الخاصة بالاختصاص لا تستبعد تطبيق الأحكام الخاصة بالاختصاص الواردة بالقوانين الداخلية (م 5§3).

و فضلاً عن ذلك، تلتزم الدول الموقعة على الاتفاقية بالتعاون القضائي فيما بينها في مجال الإجراءات الجنائية في شأن الجرائم المنصوص عليها بالمادة الثالثة، وبصفة خاصة في عناصر الأدلة التي تكون في حيازة إحداهما وتكون ضرورية لسير الإجراءات في الدول الأخرى (م 1§12)، وإذا استشعرت دولة من الدول الأعضاء أن جريمة من الجرائم المنصوص عليها في المادة الثالثة سترتكب وشيكاً، تمثد على وجه السرعة الممكنة الدول التي سيكون لها الاختصاص وفقاً للمادة السادسة بالمعلومات التي في حيازتها (م 14).⁽¹⁾

وختلصة لما سبق، وكننتيجة لما تم استعراضه من نصوص وأحكام لمختلف الاتفاقيات، سواء ما تعلق منها بقانون البحار أم باتفاقية روما، يمكن إيراد الملاحظات التالية :

1- فبالنسبة للملاحظة الأولى، فهي تكمن في أن جريمة القرصنة إذ تناولتها أحكام قانون البحار (الاتفاقية العامة واتفاقية جنيف لأعالي البحار) بالتجريم، فقد جعلت منها جريمة دولية وأمكن للدول بشأن قمعها اختصاصاً عالمياً يجوز معه لأية دولة أن تلقي القبض على سفينة قرصنة في أي منطقة من أعالي البحار وتحاكمها وفق قوانينها وتوقع عليها الجزاء المناسب.

⁽¹⁾ وللإشارة، فإن الجزائر قد صادقت بتحفظ على اتفاقية روما لعام 1988 بموجب المرسوم الرئاسي رقم 373/97 المؤرخ في 30 سبتمبر 1997. الجريدة الرسمية عدد 1997/65.

ولعل المهم في هذا كله، أن جواز إلقاء القبض أو قمع سفن القرصنة إنما يكون في منطقة أعالي البحار أو في أي منطقة أخرى لا تخضع لسيادة أي دولة وهو ما ورد صراحة في كل من المادة (100) من الاتفاقية العامة وفي المادة (14) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار، ومردّد ذلك إلى أن السفن - إذ تكون في أعالي البحار - إنما تخضع للاختصاص الخاص والمطلق للدولة التي تحمل هذه السفينة علمها ولا يوجد أي مبرر لأن تمارس دولة أخرى اختصاصها عليها⁽¹⁾ إلا في حالات حصرية حددتها الاتفاقية العامة وهي المستوجبة "لحق الزيارة" والتي تعتبر القرصنة إحداها. وعلى هذا الأساس، فإن تأكيد الاتفاقية العامة على جواز القيام بقمع القرصنة في منطقة أعالي البحار إنما هو خرق واستثناء من القاعدة التي تقضي بخضوع السفينة في أعالي البحار لاختصاص دولة علمها المانع، فكانت الاتفاقية العامة صريحة في تقرير جواز اختصاص غير دولة العلم على سفينة القرصنة حتى لا يفلت القراصنة من العقاب باعتبارهم في منطقة لا تخضع لسيادة أية دولة وفي الوقت الذي قد لا تتمكن دولة العلم من تحقيق ذلك.

غير أن تخصيص منطقة أعالي البحار بهذا الحكم لا ينفي أبداً - ومن باب أولى - وقوع القرصنة في يد الدولة الساحلية باقتراحهم من سواحلها ومرورهم بمياهها الإقليمية؛ فاختصاصها في هذه الحالة أكيد ولا لبس فيه. ذلك أن ما هو جائر بالنسبة لأعالي البحار يكون جائراً من باب أولى على المياه الإقليمية للدولة الساحلية، أما كون الاتفاقية العامة خصصت منطقة أعالي البحار بالذكر، فهذا لتفادي اللبس والغموض الذي يمكن أن يطرأ عند البعض من حيث عدم جواز التعرض للسفن مهما كان أمرها باعتبارها في منطقة لا تخضع لسيادة أي دولة وتخضع السفينة فيها للاختصاص المانع لدولة علمها.

إذن، فللدولة الساحلية أن تباشر قمع القرصنة وممارسة الاختصاص عليها عند مرور سفينة القرصنة على مياهها الإقليمية ولا علاقة هنا لانطباق نص المادة (27) من الاتفاقية العامة، وسواء كانت سفينة القرصنة مارة فقط خلال البحر الإقليمي دون نية التوجه إلى المياه الداخلية أم غير ذلك. ومع ذلك، وحسب نص المادة (100) من الاتفاقية العامة إذ قضت بوجوب أن « تَتَعَاوَنَ جَمِيعُ الدُّوَلِ إِلَى أَقْصَى حَدِّ مُمَكِّنٍ فِي قَمْعِ الْقَرَصَنَةِ فِي أَعَالِي الْبَحَارِ أَوْ فِي أَيِّ مَكَانٍ آخَرَ خَارِجَ وِلَايَةِ أَيِّ دَوْلَةٍ »، فإن هذا التعاون لا يجب أن يفهم منه جواز ممارسة الدول الأخرى لتدابير قمع القرصنة في منطقة البحر الإقليمي وهذا لاعتباره منطقة خاضعة لولاية الدولة الساحلية وهو ما يستشف صراحة من نص المادة (100)، بحيث أنه لا يحق لأي دولة أخرى - عدا الدولة الساحلية - أن تمارس

⁽¹⁾ وهو الحكم الذي أورده المادة (92) من الاتفاقية العامة التي تقضي بأن: " تبحر السفينة تحت علم دولة واحدة فقط، وتكون خاضعة لولايتها الخالصة في أعالي البحار إلا في حالات استثنائية منصوص عليها صراحة في معاهدات دولية أو في هذه الاتفاقية.. " وهي الحالات التي سأشير إليها في العنصر الموالي.

سفنها الحربية أو طائراتها العسكرية⁽¹⁾ عملية قمع سفينة القرصنة في بحرها الإقليمي لأن في ذلك انتفاء تام لبراءة المرور ويحق للدولة الساحلية أن تتدخل لقمع الاثنيين معاً: سفينة القرصنة والسفينة التي تقوم بعملية التدخل لضبط القراصنة، ولها أيضاً، أن تعتمد إلى مصادره بحرها الإقليمي. ولعل أهم ما يستدل به على هذا الحكم، أن عملية المطاردة الحثيثة التي تقوم بها السفن الحربية لدولة ما ضد سفينة قرصنة يجب أن يتوقف العمل بها إذا دخلت هذه الأخيرة البحر الإقليمي للدولة الساحلية وهو ما قضت به صراحة المادة (111) من الاتفاقية العامة في فقرتها الثالثة بنصها على أن « يَنْتَهِي حَقُّ الْمُطَارَدَةِ الْحَثِيَّةِ بِمُجَرَّدِ دُخُولِ السَّفِينَةِ الَّتِي تَجْرِي مُطَارَدَتَهَا الْبَحْرَ الْإِقْلِيمِي لِلدَّوْلَةِ الَّتِي تَنْتَهِي إِلَيْهَا أَوْ الْبَحْرَ الْإِقْلِيمِي لِلدَّوْلَةِ أُخْرَى ».

إذن، فنتيجة الملاحظة الأولى هي أنه يحق للدولة الساحلية وحدها وبصفة مانعة التدخل في بحرها الإقليمي لقمع سفينة القراصنة ومباشرة الاختصاص حتى ولو كانت هذه السفينة مارة فقط خلال البحر الإقليمي وأن جريمة القرصنة ارتكبت خارج حدود هذا البحر ولم تتعرض لمصالح الدولة الساحلية كذلك، إذ لا عبرة هنا بالمادة (27) من الاتفاقية العامة ذات الصلة بالاختصاص الجزائي أمام الطابع العالمي الذي يكتنف طبيعة هذه الجريمة.

2- أما بالنسبة للملاحظة الثانية، فهي تكمن في المفاهيم التي طبعت أحكام القانون الدولي ذات الصلة بهذا الموضوع خصوصاً مع إبرام إتفاقية روما سالفه الذكر. ذلك أن ما شهدته المجتمع الدولي من أعمال إرهابية وما أبرم في سبيل القضاء على الإرهاب ومكافحته من اتفاقيات ومؤتمرات دولية⁽²⁾، جعل من غير الممكن فصل القرصنة واعتبارها جريمة منفصلة عن جريمة الإرهاب الدولي الذي أصبح يحتل مركز الصدارة وبدأت أمامه مفاهيم جريمة القرصنة تتلاشى لتصبح جريمة إرهاب ينطبق عليها ما ينطبق على هذا الأخير من أحكام. كما لم يعد بالإمكان في وقتنا الحاضر، و أمام ما هو مكرس في القانون الدولي من أحكام لمواجهة الإرهاب، التفرقة بين ارتكاب القرصنة والإرهاب، ولم يعد بالإمكان أيضاً التفرقة بين ما إذا ارتكبت هذه الجرائم لتحقيق أغراض خاصة أو سياسية، فالإرهاب إرهابٌ والقرصنة قرصنةٌ تجب مكافحتهما والقضاء عليهما بأشد العقوبات في أي مكان من العالم باعتبارهما جريمة دولية تستوجب الاختصاص العالمي لكافة الدول.

(1) وفي هذا السياق نصت المادة (107) من الاتفاقية العامة على أنه: " لا يجوز أن تنفذ عملية الضبط بسبب القرصنة إلا سفن حربية أو طائرات عسكرية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك".
(2) والظاهر أن ظاهرة الإرهاب قد أصبحت تحتل مركز الصدارة في الآونة الأخيرة وتستحوذ على الفكر الدولي ومجهودات الجماعة الدولية بالنظر إلى حجم المؤتمرات والاتفاقيات الدولية التي أبرمت بشأنه إلى درجة أن أصبحت القرصنة وغيرها من أعمال العنف جزءاً من التنظيم الشامل للإرهاب في القانون الدولي. لذا، ونظراً لأهمية هذا الموضوع، فقد فضلت أن أفرد له جانباً من هذه الأطروحة. راجع الملحق السادس.

إن الأعمال التي شهدتها العالم في السنوات الفارطة من تزايد عدد حوادث القرصنة ولصوصية البحر والإرهاب وجرائم النهب والعنف المسلح ضد السفن كان مدعاة لأن يؤدي إلى تحولات عملية شهدتها نظم الملاحة البحرية واستغلال المرافئ والسفن كان للمنظمة البحرية الدولية "OMI" النصيب الأكبر في تعزيز أوجه التعاون في هذا الإطار والخلوص بـ " المدونة الدولية لأمن المرافق المرفئية والسفن ISPS Code" التي دخلت حيز النفاذ ابتداءً من أول جويلية 2004 مع ما يتصل بها من تعديلات على الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار. إذ أنه بتاريخ دخول هذه المدونة حيز النفاذ، كان ما يربو عن 86% من السفن و 69% من مرافئ الموانئ قد تمت الموافقة على خططها تماشياً مع هذه المدونة، هذا فضلاً عن جهود اللجنة القانونية التابعة للمنظمة البحرية الدولية التي عمدت من خلالها - وفي دورتها 88 المنعقدة في أبريل 2004 - إلى النظر في نطاق الجرائم الجديدة المقترح إدخالها على اتفاقية روما وبروتوكولها لعام 1988، فضلاً كذلك عن النظر في الأحكام الجديدة المقترحة للصعود على السفن (1).

وختاماً لما سبق، يمكنني هنا أن أذكر أن الجزائر قد عززت منظومتها التشريعية ببعض النصوص الرادعة التي هدفت من خلالها إلى قمع القرصنة وعدم التهاون في التعامل معها؛ وقد ضمّنها المشرع الجزائري في القانون رقم 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998 المتمم للقانون البحري (الجرید الرسمية رقم 1998/47)، وأفرد لها جملة من المواد يمكن سردها في الآتي.

(1) راجع تقرير الأمين العام المقدم في 18 أوت 2004 للجمعية العامة في دورتها 59 (A/59/62/Add.1) على الموقع التالي:

http://www.un.org/Depts/los/general_assembly/general_assembly_reports.htm

فهرست 2004، ص 31 ، 32.

و مع ذلك، فإن الأمين العام للأمم المتحدة قد أعرب قلقه جراء تزايد عدد حوادث العنف والقرصنة ولعل أغربها اختطاف سفينة مؤجرة لبرنامج الأغذية العالمي كانت تحمل معونة غذائية للاجئين الصوماليين من كارثة تسونامي. وقد أورد الأمين العام هذه المعطيات في تقريره المقدم في 15 أوت 2005 للجمعية العامة في دورتها (60) (A/60/63/Add.2) في تقييمه على مدونة ISPS بعد سنة من دخولها حيز التنفيذ. وفيما يلي أورد مقتبسا من تقريره سالف ذكر على النحو التالي: " بالرغم من الأثر الإيجابي المتوقع أن يتركه تنفيذ التدابير الأمنية الواردة في الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر والمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية على الحد من حوادث القرصنة والنهب المسلح، فإنه لا يزال من السابق لأوانه تحديد أثر تنفيذهما. فالتقارير المتعلقة بحوادث القرصنة والنهب المسلح التي وقعت في البحر في عام 2004 وخلال النصف الأول من عام 2005 والتي تلقتها المنظمة البحرية الدولية والمكتب البحري الدولي التابع لغرفة التجارة الدولية تشير إلى أنه في الوقت الذي حدث فيه انخفاض في عدد الحوادث الإجمالي فقد ازداد حجم العنف مما أدى إلى ارتفاع عدد أفراد طواقم السفن الذين قتلوا أو أخذوا رهائن. وتبين التقارير التي تلقاها المكتب أن ست سفن قد اختطفت كما تم أخذ 176 فرداً من الطواقم رهائن في الشهور الستة الأولى من عام 2005، ففي 26 حزيران / يونيه اختطفت قبالة الساحل الصومالي سفينة مؤجرة لبرنامج الأغذية العالمي كانت تحمل معونة غذائية لنحو 2800 من اللاجئين الصوماليين من كارثة تسونامي التي ضربت المحيط الهندي. وتم أخذ البضاعة وطواقم السفينة الذي يتألف من عشرة أشخاص رهائن وطلبت فدية مقابل إطلاق سراحهم."

أنظر تقرير الأمين العام على الموقع التالي: http://www.un.org/Depts/los/general_assembly/general_assembly_reports.htm

فهرست 2005.

فبالنسبة إلى تعريف القرصنة وحكم عقوبتها العام، فقد تضمنته المادة (519) من هذا القانون التي نصت على أن: "يعاقب بالسجن من عشر سنوات إلى عشرين سنة، مع مصادرة السفينة وكذا الأملاك والوسائل الموجودة على متنها، كل شخص ارتكب أو حاول القيام بالقرصنة، أو شارك فيها.

تعتبر أعمال قرصنة:

- كل فعل غير قانوني يتعلق بالعنف أو الحيازة أو كل خسائر يتسبب فيها الطاقم أو الركاب، والموجهة:

- ضد كل سفينة أو ضد الأشخاص والأملاك الموجودة على متنها في أعالي البحار،

- ضد كل سفينة أو ضد الأشخاص والأملاك في مكان لا يخضع لا يخضع لقضاء أية دولة.

- كل مشاركة إرادية في استعمال السفينة عندما يكون صاحبها على علم بوقائع يعرف منها أن السفينة المذكورة سفينة قرصنة."

وأضافت المادة (539) من ذات القانون تفصيلاً أكثر فنصت على أن: "يعاقب حسب الرتبة أعضاء الطاقم والأشخاص البحرون بصفة جماعية سواء حملوا السلاح أو لا، إذا أقدموا على ارتكاب أعمال العنف على متن السفينة أو ثاروا ضد سلطة الربان ورفضوا العودة للنظام بعد الإنذار الرسمي: بالسجن من عشر سنوات إلى عشرين سنة بالنسبة للضباط.

من خمس سنوات إلى عشر سنوات سجنًا بالنسبة لأعضاء الطاقم والأشخاص الآخرين البحريين. ويعاقب مثل الضباط الأشخاص البحرون الذين لا يمارسون وظيفة مقابل أجر إذا كانوا محرضين على التمرد."

وأضافت المادة (541) حكماً آخر فقضت بأن: "يعاقب بالسجن من عشر سنوات إلى عشرين سنة كل شخص مورط في مؤامرة أو في اعتداء على سلامة وحرية أو سلطة الربان، ألحقت أضراراً بالسفينة وحمولتها أو إصابة الربان بجروح أو كل شخص على متن السفينة. تسلط نفس العقوبة على كل محاولة مؤامرة أو انتهاك سلامة الربان أو حرته أو سلطته. وتكتمل المؤامرة بمجرد اتفاق شخصين أو أكثر على التصميم على ارتكابهما."

كما أوردت المادة (481) حكماً ذا صلة، فقضت بأن: "يعاقب بالحبس من شهرين إلى سنة وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 100.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل شخص يجمع أو يعيق القيادة أو المناورات البحرية للسفينة، أو يخل بالنظام أو الأمن على متن السفينة.

وإذا كانت الأفعال المذكورة في الفقرة الأولى أعلاه من شأنها تعريض الأشخاص أو السفينة أو الشحنة أو البيئة البحرية إلى خطر، تكون العقوبة بالحبس من ستة أشهر إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 50.000 دج إلى 500.000 دج.

وإذا نتج عن الفعل المذكور في الفقرة الأولى، هلاك السفينة أو جروح تؤدي إلى عجز دائم، تكون العقوبة بالحبس من سنتين إلى خمس سنوات، وفي حالة وفاة شخص أو عدة أشخاص في الوقت الذي كانت فيه العواقب متوقعة تكون العقوبة بالسجن من عشر سنوات إلى عشرين سنة.⁽¹⁾

المبحث الثاني

تأثير حالات الخروج على اختصاص دولة العلم في أعالي البحار على نطاق الاختصاص في البحر الإقليمي

يقضي المبدأ العام أن السفن العامة للدولة تتمتع بحصانة سيادية تامة، فهي لا تخضع إلا لاختصاص وقانون الدولة التي ترفع علمها مهما كانت المنطقة التي توجد فيها هذه السفن، سواء كانت خاضعة لولاية الدولة الساحلية أم ليس كذلك⁽¹⁾.

أما بالنسبة للسفن الخاصة، فإن القاعدة والمبدأ العام كذلك، أن كل دولة تفرد بممارسة اختصاصها المانع على سفنها التي ترفع علمها وهذا حين تكون في منطقة أعالي البحار، وهو المبدأ الذي كرسته الاتفاقية العامة في مادتها (92) التي تنص على أن: «1- تُبحر السفينة تحت علم دولة واحدة فقط، وتكون خاضعة لولايتها الخالصة في أعالي البحار إلا في حالات استثنائية منصوص عليها صراحة في معاهدات دولية أو في هذه الاتفاقية...»⁽²⁾. إذن، فالقاعدة العامة هي عدم خضوع السفينة الخاصة حين تكون في أعالي البحار سوى لاختصاص دولة علمها، أما الاستثناء، فيجب تبريره بوجود معاهدة دولية تقضي به صراحة أو يكون منصوصاً عليه صراحة في الاتفاقية العامة.

وعلى هذا الأساس، فإنه يترتب على أعمال هذه القاعدة في القانون الدولي نتيجتان: الأولى وهي سلبية، ومفادها أن كل دولة لا تستطيع ممارسة اختصاصها على السفن في أعالي البحار إلا على تلك التي ترفع علمها، أما الثانية، فهي نتيجة إيجابية وتمثل في أن كل دولة تستطيع أن تمارس حرية أعالي البحار فلا يجدها أحد من ممارسة اختصاصها على سفنها التي ترفع علمها في هذه المنطقة.

والحقيقة أن هذا المبدأ - وبخلاف تكريسه في القانون الدولي - قد تأكد أيضاً في عمل الدول وما قضت به تشريعاتها لا سيما العقابية منها، ومن أمثلة ذلك أذكر نص المادة (590) من قانون الإجراءات الجزائية الجزائري التي تقضي بأن: "تختص الجهات القضائية الجزائرية في الجنايات والجنح

(1) وهو الحكم الذي أورده المادة (32) من الاتفاقية العامة وقد سبقت الإشارة إلى هذا الموضوع.

(2) وتقابلها المادة السادسة من اتفاقية جنيف لأعالي البحار.

التي ترتكب في عرض البحر على بواخر تحمل الراية الجزائرية أيا كانت جنسية مرتكبيها. وكذلك الشأن بالنسبة للجنايات والجنح التي ترتكب في موانئ بحرية جزائرية على ظهر باخرة تجارية أجنبية".
و قريب من هذا النص ما قضت به المادة (272) من القانون الجنائي للولايات المتحدة الأمريكية التي تنص على أن " يعاقب على الجنايات والجنح المحددة في هذا الفصل عندما ترتكب في أعالي البحار... على ظهر سفينة تعود كلياً أو جزئياً للولايات المتحدة أو لأحد مواطنيها أو لأي شركة أنشئت بمقتضى قوانين الولايات المتحدة الأمريكية أو قوانين أية ولاية فيها"⁽¹⁾.

كذلك تقضي بنفس الحكم المادة (25) من القانون المصري رقم 167 لسنة 1960 بأن "الجرائم التي ترتكب على ظهر سفينة ترفع علم الجمهورية تعتبر أنها ارتكبت في أراضيها"، وهو الحكم ذاته أيضاً الذي قضت به المادة (17) من قانون العقوبات السوري بنصها على أن: "يعتبر في حكم الأراضي السورية.. السفن والمركبات الهوائية السورية"⁽²⁾، وكذلك المادة (17) من التشريع الجزائري اللبناني التي أوردت حكماً مماثلاً، والمادة (7) من قانون العقوبات العراقي التي تقضي بأن تخضع السفن والطائرات العراقية لاختصاص جمهورية العراق الإقليمي أينما وجدت"⁽³⁾، كما تضمنت حكماً مماثلاً المادة (4) من القانون الإيطالي الجزائري التي تقضي بأن: "السفن الإيطالية في البحر العام والطائرات الإيطالية في أجواء الفضاء التي لا تخضع لسيادة دولة من الدول تعتبر بمثابة أرض إيطالية"⁽⁴⁾.

و فضلاً عن التشريعات العقابية المقارنة، فإن هذا المبدأ قد دأب على انتهاجه القضاء الدولي في عدد من السوابق القضائية التي أذكر منها ما جاء في حكم المحكمة الدائمة للعدل الدولي في قضية "اللوتس" الشهيرة من أن: "من المسلم به كقاعدة عامة هو أن السفينة في أعالي البحار تعتبر لغرض ممارسة الاختصاص من قبل الدولة التي ترفع علمها جزءاً من إقليم تلك الدولة. وليس مما يخالف منطق الأمور أن تمارس هذه الدولة اختصاصها بشأن الجرائم التي ترتكب على ظهر السفن التي ترفع علمها كما هو الشأن في ممارسة الاختصاص في الجرائم التي ترتكب على إقليمها"⁽⁵⁾.

وقد دأب القضاء البريطاني على الأخذ بهذه القاعدة في حل القضايا والمناسبات التي أثير فيها موضوع الاختصاص في أعالي البحار. من ذلك، أن حكمت المحاكم البريطانية بعدم اختصاصها في الجرائم التي تقع على ظهر السفن الأجنبية في أعالي البحار وذلك في قضية "Reg. Lewis"، كما

(1) د. زهير الزبيدي، المرجع السابق، ص 140، الهامش.

(2) أنظر: د. عبود السراج، المرجع السابق، ص 128.

(3) أنظر: د. أكرم نشأت، المرجع السابق، ص 105.

(4) أنظر: د. صلاح محمد مقدم، المرجع السابق، ص 62. وفي هذا الإطار، فإن عدداً معتبراً من التشريعات العقابية من أدرج هذا المبدأ كالقانون البولوني في المادة (3)، واليوغسلافي (المادة 99). أنظر أيضاً: د. عبود السراج، المرجع السابق، ص 128، الهامش.

(5) د زهير الزبيدي، المرجع السابق، ص 134، الهامش.

أخذ القضاء الأمريكي بدوره بنفس المبدأ في عدد من القضايا تعتبر قضية " *United states v. Dixon* " أبرزها. (1)

ومع ذلك، فإن المبدأ السابق ليس على إطلاقه بل يرد عليه بعض الاستثناءات والقيود التي حددتها الاتفاقية العامة نفسها للصالح العام للجماعة الدولية لما في ذلك من تأمين وتعزيز لسلامة الملاحة البحرية، وهي بذلك - أي الاستثناءات - تعد خروجاً على اختصاص دولة العلم. فما هي إذن، هذه الاستثناءات، وما هي أيضاً علاقتها بالاختصاص في البحر الإقليمي؟

أما بخصوص هذه الاستثناءات، فقد حددتها - كما أسلفت - الاتفاقية العامة في جملة من النصوص منها ما تقدم ذكره وهو ذلك المتعلق بجريمة الاتجار غير المشروع في المخدرات (المادة 108)، وكذا جريمة القرصنة (المواد 100 إلى 107) وقد تم التعرض لهما بشكل منفصل لأهميتها واعتبارهما جريمتين دوليتين يكون الاختصاص فيهما عالمياً ومعقوداً لكافة الدول، فضلاً عن وجود أحكام دولية ومعاهدات تتناول تجريمهما وتبين صور العقاب الواجب إلحاقه بمرتكبيهما. ومع ذلك، فإن هاتين الجريمتين رغم تخصيصهما بشكل مستقل، إلا أن هذا لا يمنع اعتبارهما - كذلك - خروجاً عن اختصاص دولة العلم في منطقة أعالي البحار.

غير أن الاستثناءات المتبقية والتي أعنيها في هذا المبحث، هي أعمال من شأن ارتكابها أن يؤدي إلى اختصاص دول أخرى في أعالي البحار من غير دولة علم السفينة، كما أن بعض هذه الأعمال لا يعتبر من قبيل الجرائم الدولية وإن كان يشكل جرائم منصوصاً عليها في الاتفاقية العامة وكذا في التشريعات العقابية للدول، ولذلك فضلت تخصيصها بمبحث مستقل وآثرت تسميته بحالات الخروج على اختصاص دولة العلم عوض إدراجه ضمن الجرائم الدولية. وفي جميع الحالات، فقد تناولتها الاتفاقية العامة ضمن ما تناولته من أحكام، دون إغفال ما لهذه الجرائم والأحكام الواردة بشأنها من تأثير على نطاق الاختصاص في البحر الإقليمي الذي سوف أحاول التعرض إليه تبعاً لكل حالة على حدة.

(1) وتلخص وقائع قضية " *Reg. Lewis* " في أن مواطناً أمريكياً اعتدى بالضرب على أحد ملاحى سفينة أمريكية عندما كانت في أعالي البحار في حدود عام 1857، وقد توفي الجاني عليه بعد وصول السفينة إلى ميناء ليفربول فألقت السلطات البريطانية القبض على المتهم ووجهت إليه تهمة الضرب المفضي إلى الوفاة، غير أن المحاكم البريطانية تراجعت عن اختصاصها واستندت في ذلك إلى أن القانون البريطاني لا يطبق على الجرائم التي ترتكب على ظهر السفن الأجنبية في أعالي البحار.

أما عن قضية *United States v. Dixon* فتتلخص وقائعها في أن أحد أفراد طاقم السفينة التجارية الأمريكية *SS. Binjamin Silliman* قد شرع في قتل زميله أثناء وجود السفينة في عرض البحر. وعند وصولها إلى أحد الموانئ الإسبانية في حدود عام 1947، قام قائد السفينة بتسليم المتهم إلى القنصل الأمريكي في إسبانيا والذي كان بدوره قد استعان بالسلطات الإسبانية في توقيف المتهم. وقد عمدت السلطات الإسبانية في 2 أبريل 1947 إلى ترحيل المتهم الأمريكي في سفينة تجارية أمريكية إلى الولايات المتحدة أين حوكم من قبل محكمة " *Distric Court* ". أنظر وقائع هاتين القضيتين في: د. زهير الزبيدي، المرجع السابق، ص 141 و144.

وتنص المادة (110) الموسومة بعنوان "حَقُّ الزِّيَارَةِ" على أنه: «1- بِاسْتِثْنَاءِ الْحَالَاتِ الَّتِي تُكُونُ فِيهَا أَعْمَالُ التَّدْخُلِ مُسْتَمَدَّةً مِنْ سُلْطَاتٍ تَمْنَحُهَا مُعَاهَدَةٌ، لَيْسَ لَدَى سَفِينَةِ حَرْبِيَّةٍ تُصَادَفُ فِي أَعَالِي الْبَحَارِ آيَةٌ سَفِينَةٍ أجنبيَّةٍ مِنْ غَيْرِ السُّفُنِ الَّتِي تُكُونُ لَهَا حَصَانَةٌ تَامَّةٌ وَفَقاً لِلْمَادَّتَيْنِ (95) و(96) مَا يَبْرُرُ تَفَقُّدَ هَذِهِ السَّفِينَةِ مَا لَمْ تَتَوَفَّرْ أَسْبَابٌ مَعْقُولَةٌ لِلِاسْتِثْنَاءِ فِي :

أ- أَنْ السَّفِينَةَ تَعْمَلُ فِي الْقَرَصِنَةِ،

ب- أَوْ أَنْ السَّفِينَةَ تَعْمَلُ فِي تِجَارَةِ الرِّقِيقِ،

ج- أَوْ أَنْ السَّفِينَةَ تَعْمَلُ فِي الْبَثِّ الْإِذَاعِيِّ غَيْرِ الْمَصْرَحِ بِهِ، عَلَى أَنْ تُكُونَ لِدَوْلَةٍ عِلْمُ السَّفِينَةِ الْحَرْبِيَّةِ وَلايَةً بِمُوجِبِ الْمَادَّةِ 109،

د- أَوْ أَنْ السَّفِينَةَ بَدُونِ جِنْسِيَّةٍ،

هـ- أَوْ أَنْ السَّفِينَةَ، عَلَى الرَّغْمِ مِنْ رَفْعِهَا لِعِلْمِ أَجْنَبِيٍّ أَوْ رَفْضِهَا إِظْهَارَ عِلْمِهَا، هِيَ فِي الْوَأَقِعِ سَفِينَةٌ مِنْ نَفْسِ جِنْسِيَّةِ السَّفِينَةِ الْحَرْبِيَّةِ» (1).

وقبل الشروع في استعراض بعض هذه الحالات، وكإجابة مبدئية عن السؤال الثاني الذي كنت قد أثرته آنفاً، والمتعلق ببحث علاقة هذه الاستثناءات أو الحالات بالاختصاص في البحر الإقليمي، فإنني أجد أن كل ما هو مقرر وثابت أو معمول به في منطقة أعالي البحار في مجال الخروج عن اختصاص دولة العلم هو - من باب أولى - ثابت ومقرر للدولة الساحلية إذا وقعت هذه الحالات في بحرها الإقليمي وحتى خارجه، بل وحتى ولو أن السفينة مارة فقط بالبحر الإقليمي وبصرف النظر عن ما أورده المادة (27) ذات الصلة بالاختصاص الجزائي، مع مراعاة بعض التحفظات وما يقتضيه اختلاف الحال طبعاً. فإذا كانت الاتفاقية العامة ترخص بالتدخل في أعالي البحار للدولة الساحلية لممارسة اختصاصها على سفينة قرصنة مثلاً، فإن هذه القاعدة مقررّة أيضاً للدولة الساحلية على بحرها الإقليمي، ويكون القياس على إثر ذلك بالنسبة إلى بقية الحالات التي عددها المادة (110) المشار إليها آنفاً.

وفيما يلي، أستعرض هذه الحالات مع استثناء حالة القرصنة التي سبق التعرض لها.

(1) وتقابلها المادة (22) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار .

المطلب الأول

الاتجار في الرقيق

يعد الاتجار في الرقيق من التصرفات غير المشروعة في القانون الدولي، بل إن حظر الاتجار به يعد من القواعد الآمرة التي لا يجوز الاتفاق على ما يغيرها، هذا بالإضافة إلى أن هذا الحظر هو إحدى النتائج الحتمية لمبدأ المساواة وعدم التمييز في القانون الدولي الإنساني.

وقد جرى العرف منذ القرنين 18 و 19 على مكافحة الاتجار في الرقيق وعلى حظر نقله بالسفن وعلى معاقبة السفن التي تقوم بذلك. ومما عرفه العمل الدولي في بداية تعامله مع موضوع حظر الرق، تلك الإتفاقات المعروفة باسم "آسيينتو Assiento" التي حرمته وشددت العقوبة عليه. وفي منتصف القرن 19 ألغيت النخاسة بفضل عقد معاهدات عدة منحت لبريطانيا صلاحيات واسعة في مكافحتها بسبب تفوقها البحري، ومن تلك المعاهدات، اتفاقية 1831 بين بريطانيا وفرنسا⁽¹⁾، ومعاهدة 1841 المكملة لها والتي حولت للسفن الحربية للدول المتعاقدة لا سيما بريطانيا حق تفتيش وضبط كل سفينة تقوم بنقل الرقيق. وقد كان مما نتج عنها تمادي بعض الدول وعلى وجه الخصوص بريطانيا في تفتيش السفن وضبطها مما أدى إلى امتناع دول أخرى عن التصديق على المعاهدة والمطالبة بتعديلها⁽²⁾، حيث وجدت استجابة لها في صك بروكسل لعام 1890 الذي نص على عدم جواز تفتيش وضبط أية سفينة على أساس الاتجار في الرقيق إلا بناء على بعض المواصفات والشروط⁽³⁾، ثم جاءت إتفاقية "سان جرمان" لعام 1919 مكتفية بإلزام الدول التي تباشر السيادة على بعض الأقاليم الإفريقية بمنع تجارة الرقيق برا و بحراً دون أن تتعرض لمسألة تفتيش وضبط السفن المشتغلة بالرق⁽⁴⁾.

وبعد عدة جهود واتفاقيات أخرى في هذا الشأن⁽⁵⁾، جاء الإعلان العالمي لحقوق الإنسان لعام 1948 ليقرر قاعدة أمرة بخصوص حظر الرقيق ضمَّنها مادته الرابعة التي نصت على أنه: «لَا يَجُوزُ اسْتِرْقَاقُ أَوْ اسْتِعْبَادُ أَيِّ شَخْصٍ، وَيُحْظَرُ اسْتِرْقَاقُ وَالْإِتِّجَارُ بِالرَّقِيقِ بِسَائِرِ أَوْضَاعِهِمَا».

(1) راجع: د. زكريا السباهي، المرجع السابق، ص 46.

(2) د. محمد حافظ غانم، محاضرات عن النظام القانوني للبحار، المرجع السابق، ص 135.

(3) ومن بين هذه المواصفات والشروط، أن تزيد حمولة السفينة عن 500 طن و أن توجد في مناطق مشتبه بها كالقسم الشرقي من إفريقيا مثلاً. أنظر: د. محمد المجذوب، المرجع السابق، ص 179.

(4) وللإشارة فإن موضوع حظر الرق قد تم تناوله في عدد معتبر من المؤتمرات والاتفاقيات بدءاً من معاهدة باريس لعام 1814 ومؤتمر فيينا لـ 1815 وميثاق برلين لعام 1885 فضلاً عما سبق ذكره أعلاه. أنظر: د. زهير الزبيدي، المرجع السابق، ص 153-الهامش.

(5) وهي اتفاقيات متفاوتة في مسألة حظر الرقيق وتفتيش السفن التي تستخدم في نقله، مثل اتفاقية جنيف لـ 25 سبتمبر 1926 المتعلقة بالرقيق، والاتفاقية الإضافية لـ 7 سبتمبر 1956، كما أن الميثاق الأممي قد أثار هذا الموضوع كذلك في ديباجته حين أشاد بكرامة الإنسان وحقوقه و بما للأمم صغيرها وكبيرها و بما للرجال والنساء أيضاً من حقوق متساوية. ثم جاء مؤتمر حقوق الإنسان الذي انعقد

وجاءت اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 متضمنة إزام كل دولة باتخاذ ما يلزم من تدابير وإجراءات لمنع ومعاينة كل سفينة تحمل علمها تنقل الرقيق. على أن في الاتفاقية ما يفيد إباحة زيارة السفن في أعالي البحار وتفتيشها وضبطها إذا كانت هناك مبررات جدية وقوية تدعو إلى الاعتقاد بأن السفينة تمارس هذا الجريمة⁽¹⁾. على أن ما استحدثته اتفاقية جنيف كان تقريرها بأن كل رقيق يلجأ إلى أية سفينة، ومهما كان العلم الذي ترفعه، يصبح حراً بطريقة تلقائية⁽²⁾.

أما عن الاتفاقية العامة فقد كانت صريحة في المادة (110) من حيث تقريرها حق زيارة السفينة إذا توافرت "أسباب معقولة" بأنها تعمل في تجارة الرقيق، وبالتالي، فإن الاتفاقية العامة تجيز تفتيش السفينة المشتبه بها وفحصها.. إلى غير ذلك وهذا مجرد وجود أسباب معقولة تدعو إلى الشك في أن السفينة تزاول عملية الاتجار في الرقيق.

كما أوردت الاتفاقية العامة حكماً آخر ذا أهمية في هذا السياق وهو ما قضت به المادة (99) منها بنصها على أن: «تتخذ كل دولة تدابير فعالة لمنع ومعاينة نقل الرقيق في السفن المأذون لها برفع علمها وللمنع الاستخدام غير المشروع لعلمها في هذا الغرض»، وأضافت المادة - قدوة باتفاقية جنيف - بأن «أي عبد يلجأ على ظهر أية سفينة، أياً كان علمها، يصبح حراً بحكم الواقع»⁽³⁾.

وجدير بالملاحظة هنا، وبخصوص نص المادة (99) سالفة الذكر أنها تختلف في صياغتها وفي مضمونها عن النصوص والمواد الأخرى التي تهدف إلى قمع الجرائم الدولية وحث الدول على ذلك على الرغم من اعتبار الاتجار بالرقيق جريمة دولية وانتهاكاً لحقوق الإنسان. فالمادة (100) من الاتفاقية العامة قضت بأن: «تتعاون جميع الدول إلى أقصى حد ممكن في قمع القرصنة...»، وكذلك جاءت المادة (108) لتتص أيضاً على أن: «تتعاون جميع الدول في قمع الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمواد التي تؤثر على العقل...» وهو الشيء غير الوارد في المادة (99) التي طلبت فقط من الدول أن تتخذ «تدابير فعالة لمنع ومعاينة نقل الرقيق...» ولكن بالنسبة فقط للسفن التي ترفع أعلامها دون أن تخول هذا الحق لغيرها من الدول - وكما فعلت بجرميتي القرصنة والمخدرات - لقمع الاتجار بالرقيق.

¹ في طهران عام 1968 وأصدر إعلان طهران ليؤكد هذه الأسس الإنسانية. راجع كلا من: د. زكريا السباهي، المرجع السابق، ص 47،

وكذا: Tullio Treves. «La navigation». Op.Cit., p703.

⁽¹⁾ وللإشارة، فإن بريطانيا كانت قد اقترحت على مؤتمر جنيف أن يسوي بين السفن التي تمارس القرصنة والتي تنقل الرقيق، وقد رفض المؤتمر هذا الاقتراح. أنظر: د. غسان هشام الجندي، الروائع المثيرة في قانون البحار، المرجع السابق، ص 124.

⁽²⁾ د. محمد المخدوب، المرجع السابق، ص 179.

⁽³⁾ للتذكير فإن الجزائر قد انضمت بموجب المرسوم 340-63 المؤرخ في 1963/09/11 إلى الاتفاقيات المتعلقة بإلغاء الرق وإلى بعض المؤسسات الدولية التي تنشط في هذا الموضوع. راجع في هذا الصدد: Abdelwahab Bekhechi. Op.Cit., 140.

وفي هذا الإطار، وبخصوص التعليق على هذا الحكم في اتفاقية جنيف لأعالي البحار، يقول "أوبنهايم" أن "الاتجار بالرقيق لا يعتبر جريمة بموجب قانون الشعوب كلكصوية البحر التي يجوز قمعها من قبل أية دولة بصرف النظر عن جنسية الجاني أو علم السفينة التي يستخدمها"، وفي نفس السياق، يرى المعهد الأمريكي للقانون الدولي: "أن الاتجار بالرقيق بالرغم من أنه محل إدانة عالمية.. إلا أنه لم تصل بعد المصلحة العالمية في قمع الرق إلى حد الاعتراف، سواء في القانون العرفي أم في الاتفاقيات الدولية، بتطبيق مبدأ عالمية الاختصاص الذي يؤخذ به في حالة لصوصية البحر"⁽¹⁾.

وفي اعتقادي أن عدم النص على عالمية الاختصاص في المادة (99) من الاتفاقية العامة المتعلقة بالرقيق على غرار النص والحكم المتعلقين بالقرصنة والاتجار غير المشروع بالمخدرات مرجعه - كما يرى المعهد الأمريكي للقانون الدولي - أنه لم تقم بعد مصلحة عالمية في قمع الرق إلى حد الاعتراف بتطبيق مبدأ الاختصاص العالمي بشأنه، والسبب في ذلك يكمن في أن الرق قد انقرض تماماً مع بداية القرن 20 هذا فضلاً عن تكريسه ضمن قواعد ومواثيق حقوق الإنسان ذات الصلة الآمرة التي بقي له فيها طابعه النظري أو التجريدي دون أن يكون موجوداً على أرض الواقع. ومع ذلك، فإن عدم النص على عالمية الاختصاص بالنسبة لقمع الرقيق لا ينفي عنه اعتباره جريمة دولية تختص أية دولة بقمعها في حالة مصادفتها إياه، ولعل الدليل على ذلك هو القاعدة الآمرة التي تقضي بأن أي عبد يلجأ إلى ظهر أية سفينة مهما كانت جنسيتها يعتبر حراً بحكم الواقع.⁽²⁾

وما يهمنا في هذا المجال، تبيان حالة سفينة أجنبية تقوم بالاتجار أو بنقل الرق وتكون مارة خلال البحر الإقليمي للدولة الساحلية.

الواقع، وكما أسلفت، فإن ما ينطبق في أعالي البحار من أحكام تتصل بهذا الموضوع ينطبق من باب أولى على منطقة البحر الإقليمي. فللدولة الساحلية أن تتدخل لقمع هذه الجريمة ولتحرير الأرقاء الموجودين على ظهرها ومعاقبة الجناة على هذه الجريمة وفق قوانينها هي، وفي هذه الحالة لا يمكن الاعتداد بنص المادة (27) من الاتفاقية العامة المتعلقة بالاختصاص الجزائي، لأن الأمر هنا ذو صلة بجريمة دولية يستند حظرها إلى أهم قواعد القانون الدولي إلزامية ألا وهي موثيق حقوق الإنسان.

وقد يثور التساؤل: إذا كانت هذه الجريمة محظورة بموجب قواعد القانون الدولي الآمرة، فهل يجوز لسفينة أن تقمع سفينة أخرى تقوم بنقل الرقيق ولو كانت من نفس جنسيتها و هذا عند تواجدهما في البحر الإقليمي لدولة ساحلية؟ إن الإجابة عن هذا السؤال - في اعتقادي - هي بالنفي

(1) أنظر: د. زهير الزبيدي، المرجع السابق، ص155- الهامش .

(2) ولا تزال بعض التشريعات حتى وقتنا الحالي تقضي بهذه القاعدة كالمادة (28) من القانون الفيدرالي المكسيكي لـ 8 جانفي 1986.

أنظر: Nations Unies. « Evolution récente de la pratique des Etats ». Op.Cit., P63.

رغم أن لها أن تجيزه. فالقاعدة العامة هي أنه لا يحق لغير الدولة الساحلية أن تباشر هذا الأمر وغيره في بحرها الإقليمي، وفي حالة ارتكاب ذلك أو وقوعه، فإنه من السهل على هذه الدولة الساحلية أن تقرر انعدام براءة مرور السفينة التي عمدت إليه وتصادر بحرهما الإقليمي. ومع ذلك، فإنه في الحالة الأخيرة لا ينبغي أن تتغاضى الدولة الساحلية عن مرور سفينة تشتغل بنقل الرقيق من بعد أن منعت السفينة التي كانت تطاردها، لأن في ذلك تسهيلا من جانبها لهذه العملية بما يؤدي إلى تورطها وتقرير المسؤولية الدولية على عاتقها. ومن جهة ثانية، فإنه كذلك لا يمكن للدولة الساحلية أن تعتبر توقف سفينة مارة ببحرها الإقليمي بغية مساعدة الرقيق الفارين من سفينة أخرى أن في ذلك إخلالاً بطابع براءة مرور هذه السفينة، وتستشف هذه النتيجة صراحة من نص المادة (18) من الاتفاقية العامة التي تنص على أن: «2-يَكُونُ الْمُرُورُ مُتَوَاصِلًا وَسَرِيعًا، وَمَعَ هَذَا فَإِنَّ الْمُرُورَ يَشْتَمِلُ عَلَى التَّوَقُّفِ وَالرُّسُوِّ، وَلَكِنْ فَقَطْ بِقَدْرِ مَا يَكُونُ هَذَا التَّوَقُّفُ وَالرُّسُوُّ مِنْ مُقْتَضِيَاتِ الْمَلَاحَةِ الْعَادِيَّةِ، أَوْ حِينَ تَسْتَلْزِمُهَا قُوَّةٌ قَاهِرَةٌ أَوْ حَالَةٌ شَدِيدَةٌ، أَوْ حِينَ يَكُونَانِ لِعَرَضٍ تَقْدِيمِ الْمُسَاعَدَةِ إِلَى أَشْخَاصٍ أَوْ سَفْنٍ أَوْ طَائِرَاتٍ فِي حَالَةٍ خَطَرٍ أَوْ شَدِيدَةٍ». إذن، فالتوقف خلال البحر الإقليمي إذا كان لأجل تقديم المساعدة لا يفيان عن المرور ببراءته، وقد رأينا ذلك فيما سبق ولا داعي لإعادته تفاديا للتكرار⁽¹⁾.

المطلب الثاني

البث الإذاعي غير المصرح به

"Unauthorized Broadcast"

يعتبر البث الإذاعي غير المصرح به المستوجب لحق الزيارة من مستحدثات الاتفاقية العامة، فإتفاقية جنيف لأعالي البحار لم تتعرض لهذا الموضوع بالإشارة على اعتبار أنه من بين الأعمال التي يمارس حق الزيارة بشأها، ولعل مرجع ذلك يعود إلى عدم الشعور بهذا الموضوع في حينه لكون مخاطر هذا البث لم تتضح، ولأن التقدم العلمي والفني في هذا المجال لم يصل بعد إلى درجة إثارة ذلك.

وقد عرفت الاتفاقية العامة في المادة (109) منها البث الإذاعي غير المصرح به فنصت على أنه «لأغراض هذه الاتفاقية يعني "البث الإذاعي غير المصرح به" إرسال الإذاعات الصوتية أو التليفزيونية من سفينة أو منشأة في أعالي البحار بنية استقبالها من عامة الجمهور بما يخالف الأنظمة الدولية، على أن يُسْتَشْنَى مِنْ ذَلِكَ إِسْرَالُ نِدَائَاتِ الْإِغَاثَةِ».

وقد سبقت الإشارة إلى أن بوادر هذه المسألة تعود إلى ظهور محطات إرسال لبرامج إذاعية وتليفزيونية في العقد الخامس من القرن العشرين انطلاقاً من أعالي بحر الشمال وعلى مقربة من

(1) راجع ابتداءً من ص 309 من هذه الأطروحة.

السواحل البلجيكية والهولندية والبريطانية. وقد ترتب عن هذه المحطات مشاكل عديدة منها: أن هذه المحطات كانت تقوم بالبث من دون وجود نصوص قانونية تنظمها، كما أن إرسالها الإذاعية كانت تؤدي إلى تشويش على أنظمة الإرسال في السفن مما شكل خطراً على الملاحة البحرية في بحر الشمال المعروف بأنه بحر مزدحم، وفضلاً عن ذلك، فإن هذه الإرسالات كانت مخالفة ومنتهكة للقوانين الداخلية التي تمنع الإعلانات في الراديو إذا كانت الإعلانات تقتصر على الدول، وقد فسّر اللجوء إلى هذه الوسيلة من البحر على أنه تخرب من هذه القوانين والأنظمة.⁽¹⁾

وإذا كان مؤتمر جنيف لعام 1958 لم يتنبه إلى إثارة هذا الموضوع ولم يدرجه ضمن اتفاقية جنيف لأعالي البحار، فإن المجموعة الدولية تمكنت من تدارك ذلك باستتباع هذا المؤتمر. بملحق عام 1959 حول الاتصالات اللاسلكية الذي تضمن تنظيمًا يمنع وضع أو استعمال أجهزة لبث الإذاعي الصوتي أو التليفزيوني على متن السفن أو المنشآت العامة خارج حدود ولاية الدول المتعاقدة البحرية، على أن تتولى كل دولة تنظيم ذلك داخل حدود ولايتها البحرية. وقد ترتب على هذا الملحق، أن قامت "اللجنة الدولية لتسجيل الذبذبات" التابعة للإتحاد الدولي للاتصالات السلكية واللاسلكية بتوزيع منشور عام 1962، تلمس فيه من الدول أن تطلب من سلطاتها المختصة بتسجيل السفن، أن تفرض وتراقب عدم قيام أي سفينة بشحن جهاز بث باستثناء ما هو ضروري ومعتاد للملاحة البحرية.⁽²⁾

ومنذ تلك الفترة أصبح التدخل في عمل المواصلات أمراً محظوراً بصفة مطلقة في عمل الدول، كما أن من الدول من منعت البث الإذاعي للإعلانات التجارية من خارج الولاية الإقليمية لسواحلها. وفي هذا الإطار، فقد تقدمت بريطانيا بشكوى إلى الإتحاد الدولي للاتصالات السلكية واللاسلكية ضدّ بنما التي أقدمت منشأتان تابعتان لها هي "Voice of slough" عام 1962 ومحطة "Radio Cardina" عام 1964 بالقيام ببث لإعلانات تجارية. وإزاء ذلك، بادرت المجموعة الأوربية إلى إبرام معاهدة 22 جانفي 1965 حول مكافحة إرسال البرامج غير المشروعة عبر محطات موجودة في البحر العام.⁽³⁾

وقد تقرر بموجب المادة الأولى من هذه المعاهدة، تحريم إنشاء محطات إرسال: ثابتة، أو على ظهر سفينة، أو على متن طائرة، خارج الأراضي الوطنية تقوم ببث برامج تصل، أو يمكن أن تصل،

⁽¹⁾ أنظر: د. غسان هشام الجندي. الروائع المدثرة في قانون البحار، المرجع السابق، ص 126.

⁽²⁾ راجع في هذا الموضوع كلاً من:

- Djamchid Momatz. « La haute mer ». Op.Cit., P 370.

- Tullio Treves. «La navigation». Op.Cit., p701.

⁽³⁾ أنظر: د. عبد المنعم محمد داود، المرجع السابق، ص 250، وكذا: د. غسان هشام الجندي، الروائع المدثرة في قانون البحار، المرجع

السابق، ص 126.

كلياً أو جزئياً، إلى أراضي دولة طرف في المعاهدة، أو يمكن أن تسبب تشويشاً لمحطة بث تدار بموافقة إحدى الدول الأعضاء في المعاهدة؛ كما تركت المادة الثانية منها الباب مفتوحاً للدول الأعضاء لتقدير أسس ونوع العقوبات الموقعة على مرتكبي هذه الجرائم بموجب تشريعاتها.⁽¹⁾

وعلى الرغم مما قرره معاهدة 1965 من تدابير لمواجهة هذه الجريمة، إلا أن من السوابق اللاحقة ما أثبت عدم نجاعتها، وأن الأمر بات يتجاوز مجرد إبلاغ الإتحاد الدولي للإتصالات السلكية واللاسلكية إلى اتخاذ تدابير قسرية على صعيد القضاء الوطني. ومن السوابق الهامة، يمكن ذكر قضية السفينة "Magda Maria" التي تتلخص وقائعها في أن هذه الأخيرة سفينة مسجلة في بنما وراسية في البحر العام بالقرب من سواحل هولندا؛ وقد أقدمت في 26 جويلية 1971 على القيام ببث تجريبي مخصص للجمهور في هولندا من دون أن تحصل على إذن من السلطات الهولندية. وإزاء ذلك، قامت البحرية الهولندية بإجراء تحقيق أولي على متن هذه السفينة ثم اقتيادها إلى الموانئ الهولندية لتقدم إلى المحاكمة. وقد أصدرت المحكمة حكمها مؤسسه إياه على مخالفة السفينة لمعاهدة 1965، وقضت بمصادرة معداتها وأجهزتها مع الإفراج عنها وعن طاقمها.⁽²⁾

ويبدو أن المجموعة الأوربية كانت أكثر من غيرها متأثراً بهذا النشاط وحظره، فقد أقدمت مع بداية انطلاق أشغال المؤتمر الثالث حول قانون البحار عام 1974 إلى اقتراح فحوى معاهدة 1965 القضائية بحظر البث الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار ولم يجد المؤتمر صعوبة في اعتماده، فاستقرّ نهائياً في نص المادة (109) من الإتفاقية العامة⁽³⁾ و قد سبقت الإشارة إليها.

وقد اعتبرت الاتفاقية العامة البث الإذاعي غير المصرح به من الأعمال غير المشروعة التي تستوجب حق الزيارة وما يدخل في نطاقها، لذا، فقد أُلقت على عاتق كافة الدول الالتزام بالتعاون قصد قمع هذا العمل في أعالي البحار، بما يفيد حقها في التوقيف والقبض والمعاقبة، وذلك لما ينطوي عليه هذا العمل من تهديد للنظام الدولي واستقراره القائم على احترام سيادة الدول وعدم التدخل في شؤونها الداخلية، فنصت المادة (109) منها - وعلى غرار حكم جريمة القرصنة والاتجار غير المشروع في المخدرات - على أن: «تتعاون جميع الدول في قمع البث الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار».

وفيما يتعلق بالاختصاص على جريمة البث الإذاعي غير المصرح به، فقد نظمتها الفقرة الثانية

والثالثة من المادة (109) حين نصت على أنه :

«2- يَجُوزُ أَنْ يُحَاكَمَ أَيُّ شَخْصٍ يَعْمَلُ فِي الْبَثِّ الْإِذَاعِيِّ غَيْرِ الْمَصْرَحِ بِهِ، أَمَامَ مَحَاكِمِ:

(1) راجع: د.عسان هشام الجندي، الروائع المدترّة في قانون البحار، المرجع السابق، ص 127.

(2) أنظر: المرجع السابق، ص 128.

(3) أنظر: المرجع السابق، ص 128.

- (أ) دَوْلَةٌ عَلِمَ السَّفِينَةَ؛
 (ب) أَوْ دَوْلَةٌ تَسْجِيلُ الْمُنْشَأَةِ؛
 (ج) أَوْ الدَّوْلَةُ الَّتِي يَكُونُ الشَّخْصُ مِنْ رِعَايَاهَا؛
 (د) أَوْ آيَةٌ دَوْلَةٌ يُمَكِّنُ اسْتِقْبَالَ الْبَثِّ فِيهَا؛
 (هـ) أَوْ آيَةٌ دَوْلَةٌ يُشْكَلُ هَذَا الْبَثُّ تَشْوِيشًا عَلَى اتِّصَالَاتِهَا اللَّاسْلُكِيَّةِ الْمُصْرَحِ بِهَا.
 3- فِي أَعَالِي الْبَحَارِ، يَجُوزُ لِأَيِّ دَوْلَةٍ تَتَمَتَّعُ بِالْوِلَايَةِ وَفَقًا لِلْفَقْرَةِ 2، أَنْ تَقْبِضَ عَمَلًا بِالْمَادَّةِ 110، عَلَى أَيِّ شَخْصٍ يَعْمَلُ فِي الْبَثِّ الْإِذَاعِيِّ غَيْرِ الْمُصْرَحِ بِهِ أَوْ أَنْ تَحْتَجِزَ آيَةٌ سَفِينَةٍ مُسْتَخْدَمَةٍ فِي هَذَا الْغَرَضِ وَأَنْ تَضْبِطَ أَجْهَزَةَ الْإِرْسَالِ الْإِذَاعِيِّ».

إذن، فالمادة (109)، ورغم اعتبارها للبث الإذاعي غير المصرح به جريمة دولية حثت الدول على وجوب التعاون على قمعها، إلا أنها لم تقرر في شأنها اختصاصا عالميا تعمد من خلاله جميع الدول إلى التدخل لقمعها وممارسة اختصاصها، وإنما قصرته على فئات محددة من الدول يبلغ عددها خمسة على وجه التحديد، وهي الدول المحصورة بين البنود من (أ) إلى (هـ) من الفقرة الثانية من المادة (109) سالفة الذكر.

وما يهمنا من إثارة موضوع البث الإذاعي غير المصرح به هو معرفة ما مدى تأثيره على نطاق الاختصاص في البحر الإقليمي. إن الإجابة عن هذا السؤال تقتضي استعراض هذا الموضوع من وجهتين.

فأما الوجهة الأولى، فهي تكمن في معرفة ما إذا وقع هذا البث غير المصرح به في منطقة البحر الإقليمي فما هي النتائج المترتبة عن ذلك؟ وما يمكن أن يقال عن هذا الاحتمال، أن واقعة البث تتحول من جريمة دولية إلى وطنية تختص قواعد القانون الوطني بالنظر فيها ولا علاقة للقانون الدولي بها⁽¹⁾، كما أن للدولة الساحلية أن تصادر بجرها الإقليمي وتمارس اختصاصها الكامل على السفينة أو الشخص الذي يقوم بعملية البث لما في ذلك من خروج واضح عن نطاق براءة مرور السفينة، وتطبيقاً كذلك للبند (ب) من الفقرة الأولى من المادة (27) التي تبيح الإختصاص على السفينة الأجنبية الخاصة « إِذَا كَانَتْ الْجَرِيمَةُ مِنْ نَوْعِ يُخِلُّ بِسَلْمِ الْبَلَدِ أَوْ بِحُسْنِ النِّظَامِ فِي الْبَحْرِ الْإِقْلِيمِيِّ »؛ غير أن القول بهذا لا يعني أن تنطبق الحالات الخمس الواردة في الفقرة الثانية من المادة (109) التي تقرر الإختصاص إلى دول خمس. وبمعنى آخر، فإنه لا يجوز لغير الدولة الساحلية ممارسة اختصاصها في بجرها الإقليمي لمواجهة هذه الحالة ولا يحق ذلك لغيرها من الدول التي حصرتها المادة (109) في فقرتها الثانية سواء كان الشخص من رعاياها أم

(1) راجع: د. عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية، العربية، المرجع السابق، ص 248.

غير ذلك، وحتى بالنسبة لدولة ساحلية أخرى استقبلت البث أو شكل تشويشاً على اتصالاتها؛ فالاختصاص هنا مانعٌ ينعقد فقط للدولة الساحلية صاحبة البحر الإقليمي على أساس أن هذه الجريمة قد حصلت في منطقة خاضعة لولايتها الإقليمية ولا يحق للدولة الساحلية الثانية أن تتدخل لضبط السفينة التي صدر منها هذا البث حتى ولو شكل تشويشاً على اتصالاتها كما أسلفت بالقول.

أما الوجهة الثانية، فهي تتمثل في احتمال قيام السفينة الأجنبية بعملية بث إذاعي غير مصرح به في منطقة أعالي البحار ثم مروراً بريئاً خلال البحر الإقليمي للدولة الساحلية.

إن معالجة هذا الاحتمال يقود إلى معالجة حالتين: الأولى، وهي ما إذا كانت الدولة الساحلية هي إحدى الدول التي لها ولاية بموجب الفقرة الثانية من المادة (109)، أي بمعنى أن تكون الدولة الساحلية هي دولة علم السفينة أو دولة تسجيلها أو الدولة التي ينتمي إليها الشخص، أو الدولة التي وقع فيها استقبال للبث رغم حصوله في أعالي البحار، أو الدولة التي شكل هذا البث تشويشاً على اتصالاتها اللاسلكية المصرح بها. فإذا كانت الدولة الساحلية هي إحدى الدول التي سبقت الإشارة إليها، فإنه لا مناص من القول بأحقية هذه الدولة الساحلية في ممارسة اختصاصها على هذه السفينة الأجنبية ولها أن تقبض على أي شخص يشتهه في ضلوعه في عملية البث هذه، ولها أن تحتجز السفينة وأن تضبط أجهزة الإرسال الإذاعي وهذا طبقاً لنص الفقرة (3) من المادة (109)؛ ولا يمكن التذرع في هذه الحالة بما أوردته الفقرة الخامسة من المادة (27) من الاتفاقية العامة التي تقضي بعدم جواز التعرض للسفينة الأجنبية الخاصة بخصوص جريمة وقعت قبل دخول هذه السفينة البحر الإقليمي للدولة الساحلية، لأن هذه القاعدة مستثناة صراحة بنص الفقرة (3) من المادة (109) من جهة، ومن جهة أخرى، فإنه يمكن قياس جواز التدخل في هذه الحالة لممارسة الاختصاص على حكم البند (أ) من الفقرة الأولى من المادة (27) على اعتبار أنه يندرج ضمن حالة ما «إِذَا امْتَدَّتْ نَتَائِجُ الْجَرِيمَةِ إِلَى الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ». وفي جميع الحالات، فإن مرجع ذلك أن ما هو مقرر بالنسبة لأعالي البحار هو مقرر من باب أولى على البحر الإقليمي. فإذا كان من الجائز للدولة أن تمارس هذا الاختصاص في أعالي البحار، جاز لها من باب أولى ممارسة ذلك في بحرها الإقليمي؛ وليس معنى تخصيص منطقة أعالي البحار بالذكر من قبل المادتين (109) و(110) من الاتفاقية العامة هو قصر هذا الحكم على هذه المنطقة دون سواها، وإنما جاء تخصيصها بالذكر ليزيح الغموض الذي يمكن أن يطرأ على جواز الاختصاص في جريمة البث وغيرها من الجرائم التي سبقت الإشارة إليها إذا حصلت في أعالي البحار لكون هذه الأخيرة لا تتبع سيادة أية دولة ويكون الاختصاص المانع كقاعدة عامة منعقد لدولة علم السفينة وقد سلفت الإشارة إلى ذلك.

ولعل أفضل مثال أسوقه في هذا المضمار، ما قضت به المادة (520) من القانون رقم 05/98

المؤرخ في 25 جوان 1998 المتمم للقانون البحري (الجريد الرسمية رقم 1998/47) بنصها على أن:

"يعاقب بالحبس من سنتين إلى خمس سنوات، كل شخص يقوم دون إذن، إنطلاقاً من سفينة أو منشأة حتى وإن كانت موجودة في أعالي البحار، ببث إذاعي أو تلفزيوني موجه إلى الجمهور الجزائري العريض أو من شأنه تشويش الإرسالات الراديوسلكية المرخص بها.

وإذا تم هذا البث في حالة طوارئ أو في حالة حرب، يعاقب بالسجن من عشر سنوات إلى عشرين سنة، وفي جميع الحالات تصادر السفينة وعتاد البث."

فصيغة الكلام التي تضمنتها هذه المادة وحكمها موجه بالدرجة الأولى إلى من يقوم بهذه الجريمة في المياه الخاضعة للقضاء الوطني كقاعدة لا لبس فيها ولا نقاش، وهو ما يفهم من عبارة "حتى وإن كانت موجودة في أعالي البحار"، أما إدراج هذه العبارة الأخيرة فهو مدٌّ لهذا الحكم إلى من يقوم به في أعالي البحار بصيغة التخصيص والإستثناء، وهذا أسوة بما قضت به الاتفاقية العامة، وحتى لا يفهم من سياق الكلام أن منطقة أعالي البحار مستبعدة من أعمال هذا النص فجرى تخصيصها بالذكر.

أما الاحتمال الثاني، فهو المتمثل في عدم اعتبار الدولة الساحلية ضمن فئات الدول الخمس التي حددتها الفقرة الثانية من المادة (109) من الاتفاقية العامة، وفي هذه الحالة أو الاحتمال، فإنه لا يحق للدولة الساحلية أن تنتهز أول فرصة لمرور السفينة الأجنبية لتغيير مسارها أو تحتجزها أو تلقي القبض على أي شخص موجود على ظهرها بحجة قيامه بجريمة البث الإذاعي غير المصرح به، فهذه الدولة لا علاقة لها بما حصل خارج بحرها الإقليمي طالما أنها ليست ضمن الفئات الخمس من الدول التي حددتها المادة (109) سالفه الذكر، ويكون نص الفقرة الخامسة من المادة (27) هنا واجب التطبيق. ومن جهة ثانية، فإنه لا يحق للدولة الساحلية أن تقبض على أي شخص له ضلوع في جريمة البث لتقوم بتسليمه إلى دولة أخرى لها ولاية بموجب الفقرة الثانية من المادة (109)، لأن القانون الدولي لا يسمح بمثل هذه السلوكات إلا في حالة وجود معاهدة تقضي بذلك صراحة⁽¹⁾.

⁽¹⁾ ولعل أبرز مثال يسوقه الشراح في هذا المجال، ذلك الحادث الدبلوماسي الذي حصل في 14 مارس 1949 حين احتجت الحكومة البولونية لدى الحكومة البريطانية بسبب صعود البوليس البريطاني على ظهر السفينة البولونية "Batory" التي كانت راسية في أحد الموانئ البريطانية وإلقائه القبض على المدعو "Eisler" بناء على طلب تقدمت به الولايات المتحدة الأمريكية لتسليمه إليها. وقد ادعت بولونيا بأن القانون الدولي لا يخول الدولة القبض على شخص موجود على ظهر سفينة أجنبية لغرض تسليمه إلى دولة ثالثة. أنظر: د.زهير الزبيدي، المرجع السابق، ص 143، الهامش .

المطلب الثالث

الشك في جنسية السفينة أو العلم الذي ترفعه

الواقع أن هذه الحالة ليست جريمة دولية بالمعنى الذي سبق ذكره واستعراضه من جرائم، وإنما هي حالة وقائية تعتمد إليها الدولة للتثبت من جنسية السفينة ومن العلم الذي ترفعه تفادياً وقمعاً لجريمة القرصنة.

وقد سبق وأن أشرت إلى أن العلم يعد قرينة على جنسية السفينة، بحيث تبحر السفينة تحت علم دولة واحدة فقط.. ولا يجوز لها أن تغيره أثناء رحلة ما أو أثناء وجودها في ميناء زيارة إلا في حالة نقل حقيقي للملكية أو تغيير في التسجيل (1).

على أن ما يمكن أن يترتب على مخالفة السفينة لما سبق، هو أن تكون عديمة الجنسية، وتعتبر بالتالي في حكم سفينة "القرصنة" مما يستوجب زيارتها وضبطها من قبل السفن الحربية في أعالي البحار وهو ما أشار إليه البند (د) من الفقرة الأولى من المادة (110)؛ وجهة أخرى فقد ترفع السفينة علماً لا يدل على حقيقة جنسيتها وتكون من جنسية السفينة الحربية التي تنوي ممارسة حق الزيارة عليها، فإنه يجوز لهذه الأخيرة أن تمارس هذا الحق (2).

وفي كل الحالات، وتطبيقاً لنص المادة (110) في فقرتها الثانية، فإنه يجوز للسفينة الحربية أن تشرع في التحقق من حق السفينة في رفع علمها، ولهذا الغرض، «يَجُوزُ لَهَا أَنْ تُرْسِلَ زَوْراً تَحْتَ قِيَادَةِ أَحَدِ الضُّبَّاطِ إِلَى السَّفِينَةِ الْمُسْتَبَهَةِ فِيهَا. وَإِذَا بَقِيَ الشُّبْهُ بَعْدَ تَدْقِيقِ الْوُثَائِقِ، جَازَ لَهَا أَنْ تَشْرَعَ فِي الْمَزِيدِ مِنَ الْفَحْصِ عَلَى ظَهْرِ السَّفِينَةِ، وَيَنْبَغِي أَنْ يَتِمَّ ذَلِكَ بِكُلِّ مَا يُمكنُ مِنَ الْمُرَاعَاةِ». وتضيف الفقرة الثالثة من ذات المادة بأنه: «إِذَا ثَبَتَ أَنَّ الشُّبُهَاتِ لَمْ يَكُنْ لَهَا أَيُّ أَسَاسٍ، وَبَشَرَطِ أَنْ لَا تَكُونَ السَّفِينَةُ الْمُتَّفَقِدَةُ قَدْ ارْتَكَبَتْ أَيَّ عَمَلٍ يُبَرِّرُ تِلْكَ الشُّبُهَاتِ، جَرَى تَعْوِيضُهَا عَنْ آيَةِ خَسَائِرٍ، أَوْ أَضْرَارٍ تَكُونُ قَدْ تَكَبَّدَتْهَا».

وفي عموم هذا العنصر، وكما أسلفت بالقول، فإن هذا الإجراء وقائي يهدف إلى التثبت من جنسية السفينة ومن العلم الذي ترفعه للتأكد من كونها سفينة قرصنة من عدمه، وقد حولت الاتفاقية العامة مثل هذا الإجراء ليجري العمل به في منطقة أعالي البحار.

غير أن ما قيل في السابق عن جواز ممارسة حالات الخروج على الاختصاص دولة العلم ينطبق أيضاً على هذا الإجراء إذا كانت السفينة في البحر الإقليمي، بحيث يحق للدولة الساحلية أن

(1) المادة (92) من الاتفاقية العامة وقد سبق التعرض لها.

(2) البند (هـ) من الفقرة الأولى من المادة (110) من الاتفاقية العامة.

تعتمد إلى الثبوت والتحقق من رفع السفينة علمها وأن تمارس جميع الصلاحيات التي قررتها الفقرة الثانية من المادة (110) التي سبق التعرض لها .

وفي مقابل ذلك، فإن منطقة البحر الإقليمي تختلف بطبيعتها عن منطقة أعالي البحار، بحيث لا تتقرر ممارسة مثل هذه التدابير في البحر الإقليمي إلا من قبل الدولة الساحلية صاحبة السيادة فيه ولا يحق لغيرها أن يمارسه حتى ولو تبين له أن ظروف وملابسات السفينة تدعو إلى ما يقارب اليقين من أن السفينة عديمة الجنسية أو أنها غيرت علمها أو أنها سفينة قرصنة حتى، فالاختصاص هنا مانع للدولة الساحلية وحدها، وفي حالة مخالفة ذلك، جاز للدولة الساحلية أن تطلب من السفينة الحربية التي قامت بعملية التفقد أو الزيارة مغادرة بحرها الإقليمي على الفور باعتبار أن مرورها لم يعد بريئاً تطبيقاً لنص المادة (19) من الاتفاقية العامة، مع جواز تحميل دولة علمها مسؤولية ما ينجر عن ذلك من تبعات وأضرار حتى ولو كانت معنوية.

لأ خاتمة الفصل الثاني:

وخلاصة لهذا الفصل ، أقول بأن القانون الدولي للبحار، وإذ حدد نطاق الاختصاص في البحر الإقليمي لا سيما الجزائي منه، فإنه يبدو ظاهرياً منه أن تحديده هذا جاء على سبيل الحصر. ومع ذلك، فإن ثمة أحكام ونصوص عدة في الاتفاقية العامة نفسها أو في غيرها من أحكام القانون الدولي العمومية ما قضت باستثناءات وخروج عن حصريّة الاختصاص في منطقة البحر الإقليمي، يجوز معها للدولة الساحلية أن تتدخل بعيداً عما نصت عليه الإتفاقية العامة، وهذا لكون الأحكام الأخيرة تجد سندها في فئة أخرى من فروع القانون الدولي يطلق عليها تسمية القانون الدولي الإجتماعي، وهي تعني بمكافحة الجرائم ذات الطبيعة الدولية كالقرصنة والمخدرات والاتجار في الرقيق والبت الإذاعي غير المرخص به...إلخ. فهذه الجرائم يتقرر الاختصاص فيها في منطقة أعالي البحار ولكافة الدول، فيكون من باب أولى أن تختص بها الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي، وسواء وقعت تلك الجرائم في بحرها ذلك أم أنها وقعت خارجه وكان مرور السفينة خلاله، وسواء نصت عليها الاتفاقية العامة أم ليس كذلك.

إلا أن القول باختصاص الدولة الساحلية على هذا النوع من الجرائم ذي الطبيعة الدولية لا يعني جواز اختصاص غيرها من الدول بالاعتماد على طبيعة هذه الجرائم، فالإختصاص هنا مانع للدولة الساحلية تباشره في بحرها الإقليمي على أساس أن هذه المنطقة خاضعة لولايتها وسيادتها وحدها.

أ خاتمة الباب الثاني:

وختاماً لهذا الباب، فإنني أقول بأن القانون الدولي للبحار إذ عالج مختلف المواضيع ذات الصلة بهذا الأخير ما كان ليدع موضوع الاختصاص فيه بمعزل لما في تلك المعالجة من توحيد للرؤية الدولية تجنّباً للنزاعات في مجاله. كما أن هذا القانون حين عالج مسألة الاختصاص، فقد تناوله في شقيه الجزائي منه والمدني على السفن الأجنبية الخاصة حين مرورها بمنطقة البحر الإقليمي، وهو يكون بذلك قد سلب الدول حرية تقديره بالاعتماد على تشريعاتها العقابية بقصد كفالة حرية المرور البريء للمجموعة الدولية ككل بما يعزز من حرية الملاحة والمواصلات الدولية في هذه المنطقة من البحر، بحيث قرر أن تدخل الدولة الساحلية لممارسة اختصاصها يكون فقط، في حالات معينة سواء في ما يتعلق بالإختصاص الجزائي أو المدني.

وفضلاً عن ذلك، فقد أورد القانون الدولي نصوصاً عديدة عزز بها جانب الاختصاص، وهي بعيدة عن موقع هذا الأخير من الإتفاقية العامة. منها ما هو وارد في مواقع أخرى من الإتفاقية العامة نفسها أو في مواقع من القانون الدولي العمومي، وهي نصوص هدف بها إلى مكافحة الجريمة الدولية بكافة أنواعها. ويكون بذلك القانون الدولي قد كفل بتحديد الاختصاص الموقوف على شروط معينة عندما يتعلق الأمر بالجرائم العادية في البحر الإقليمي ضمان حرية المرور البريء لكافة أعضاء المجموعة الدولية، ومن جهة أخرى بتقريره حق التدخل في الجرائم الدولية، فإنما هدف إلى مكافحة هذه الجرائم والحد منها تحقيقاً للسلامة والأمن في البحار.

ومع ذلك، فإن تقرير حق التدخل في الجرائم الدولية إذا كان مكفولاً حين وقوعها في أعالي البحار للدول كافة، فإن ذلك ليس معناه أن تتدخل هذه الدول في البحر الإقليمي لدولة ساحلية، فالإختصاص في الحالة الأخيرة معقود للدولة صاحبة هذا البحر دون سواها.

الخاتمة

و ختاماً لهذه الأطروحة في موضوع « الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي ؛ دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار»، ومن خلال ما تمّ عرضه من عناصر تمت مناقشتها خلال العرض، يمكنني أن أخلص إلى عدد من الاستنتاجات أصنّفها إلى طائفتين: الأولى موضوعية والثانية شكلية.

الإستنتاجات الموضوعية :

J ففيما يتعلق بأحكام الاتفاقية العامة، فالملاحظ أنها تعتبر بحق آخر نتاج توصل إليه الفكر البشري في مجال تطوير قواعد القانون الدولي، فهي تعتبر أطول وأكبر اتفاقية دولية وأكثرها ثراءً، سواء من حيث نصوصها وأحكامها، مواضيعها، فقرات موادّها، وحتى دورات مؤتمرها ومراحل إعدادها.

K كما وتعتبر منطقة البحر الإقليمي ومسألة المرور فيه و وضع السفن الأجنبية من أعنف المواضيع التي عرفتتها المؤتمرات الدولية الرامية إلى تقنين قانون البحار؛ فهي قد جعلت مآل اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي لعام 1958 الفشل الذريع، وهي قد أثقلت كاهل المؤتمر الثالث لدرجة أن كادت أن تعصف به لأكثر من مرة. ومع ذلك، أقول بأن المؤتمر الثالث قد حسم موضوع هذه المنطقة و مَحَقَّ دائرة الخلاف حولها إلى غير رجعة، وهو قد قدّم حلولاً جذرية لاختلافات ونزاعات دولية في إطار تعزيز السلم والأمن الدوليين.

ل إن هذه الإتفاقية العامة، ورغم أنها اعتمدت في مجال وضع السفن في البحر الإقليمي على ما سبقها من أحكام راسخة في اتفاقيات دولية سابقة لا سيما في اتفاقيات جنيف، إلا أنها جاءت بمستحدثات غير مسبوقه في تاريخ القانون الدولي بمعنى أنها ساهمت في تطويره. ويعود الفضل في ذلك إلى لجنة القانون الدولي، وإلى جهود الأمم المتحدة التي رأت أن استقرار العلاقات الدولية البحرية سيعزز من صيانة السلم والأمن الدوليين، ولذلك كان سعيها دؤوباً لم يفتر رغم أن الإعداد لهذه الإتفاقية دام قرابة الخمسة عشر سنة.

M وفي ما يتعلق بوضع السفن في البحر الإقليمي بشتى أنواعها لا سيما الحربية منها والنووية..، فالملاحظ عن جُلّ المؤتمرات التي عُنيت بتدوين قانون البحار - سواء مؤتمر جنيف أو المؤتمر الثالث- أنها قد خضعت لعملية جذبٍ ثنائي بين طائفتين من الدول: دول بحرية كبرى سعت إلى دَحْرٍ

سلطان الدول الساحلية إلى أبعد ما يكون ذلك باتجاه سواحلها وتقليص اختصاصاتها، ويتجلى ذلك على وجه الخصوص، في عدد من المسائل كالوقوف ضد أي محاولة لتقييد مرور السفن الحربية والنووية باشتراط الترخيص أو الإخطار المسبقين، أو استحداث المرور العابر في طائفة من المضائق الدولية أو حتى بالنسبة لطبيعة البحر الإقليمي؛ وبين طائفة أخرى من الدول هي بطبيعة الحال الدول الساحلية التي هي في أغلبها نامية وقلقة على أمنها واستقلالها من مرور هذه الأساطيل بمحاذاة سواحلها، فكان سعيها حثيثاً بعد استقلالها، خارج المؤتمر الثالث على وجه الخصوص - إلى سنّ تشريعات تُثقل بها كاهل هذا المؤتمر كصورة من صور العمل الدولي علّ ذلك يكسبها مناعةً في مواجهته. ومع ذلك، فإن الغلبة لم تكن لصالحها في كل هذه المؤتمرات بل كانت لصالح الطائفة الأولى بالإقرار الصريح لبعض الأحكام أو بسكوت الإتفاقية العامة عن بعض الأحكام الأخرى، فيبقى تفسيرها خاضعاً حينئذ للممارسة الدولية التي تحتكرها القوى البحرية الكبرى.

كما أنه من استقراء طرق المفاوضات وسير أشغال المؤتمرات الدولية في هذا الموضوع، لا سيما في مؤتمر جنيف والمؤتمر الثالث، فقد لوحظ أن توجيه مسار المؤتمرات ومختلف الصيغ التي تم إقرارها والتصويت عليها إنما يتم تبعاً لما هو منبسط على الساحة الدولية من تقارب أو فتور بين القطبين الدوليين. فالإتحاد السوفياتي الذي كان مسانداً هو وكتلته الشيوعية لبعض الدول النامية في إلحاحها على الجانب الأمني واشتراط مراقبة الأساطيل الحربية في مؤتمر جنيف لعدم اعتماده على الأسلوب العسكري البحري آنذاك، قد أصبح مدافعاً شرساً عن حصانة السفن الحربية في المؤتمر الثالث بعد أن تمكن من المقدرة البحرية العسكرية.

وتُظهر محاضر المناقشات خلال المؤتمرات الدولية الرامية إلى تقنين قانون البحار لا سيما المؤتمر الثالث، وكذا من عمليات التصويت على مختلف الصيغ القانونية للمواد والنصوص، أن دبلوماسية العالم الثالث في معظمها ضعيفة وغير قادرة حتى على فهم بعض الخلفيات. فكثير من مندوبي هذه الدول يلتفتُ حول صيغ تركيها الولايات المتحدة وحلفاؤها رغم أنها ليست في صالح دولهم، أو أنهم يصوتون على صيغ ثم يصوتون على ما يناقضها.

كما أن وضع الدول الساحلية كان في وضع جد متقهقر في مؤتمر جنيف لا سيما في مجال صلاحياتها على مناطق بحارها الإقليمي، غير أن كثرتها عددياً جعلتها في هذا العنصر بالذات أقوى مركزاً في المؤتمر الثالث وتمكنت من أن تضع لها موضع قدم في الاتفاقية العامة بأن وسعت من مجال قوانينها ومواضيعها التي يحق لها سنّها على هذه المنطقة من البحر.

Q ويعتبر العنصر المميز الذي قدمته الإتفاقية العامة ، هو حسمها لدائرة الخلاف بين الدول لا سيما في مجال تنازع الاختصاص في الجانبين الجزائري والمدني ، ولعل الجانب الأول هو الذي أثيرت حوله الخلافات بسبب كثرة التشريعات العقابية وتفاوتها بما تأخذ به من مبادئ ونظم في إطار عملية التجريم والعقاب ، مما سبب حالة من الفوضى التشريعية وتداخلا وتجاذبا للاختصاصات وتنازعا في القوانين ، فكان أن قدمت الإتفاقية العامة حلوياً فَوْقِيَّةً وتوحيداً للرؤية في مجال الاختصاص الجزائري ، لا يجوز أن تتحلل منها دولة بحجة قوانينها الداخلية وهذا طبقاً لمبدأ سمو القانون الدولي على الداخلي.

R ومهما يكن ، فإنه إذا كان من الممكن الحكم على الإتفاقية العامة أنها خدمت تيار الدول البحرية الكبرى ، فإنها في حقيقة الأمر لم تكن سوى عوامة قانونية سابقة لأوانها ، وتبقى حالياً عملاً فكرياً وقانونياً رائداً في مجال القانون الدولي وعلى مستوى العلاقات الدولية ، وهي على الأقل ، قد أوجدت حلوياً جذرية لعدد من المسائل التي لم تحسم فيما سبق من مؤتمرات دولية ، كما أنها تخدم جميع أعضاء الأسرة الدولية بعد مضي قرابة ثلاثة عشر سنة من دخولها حيز التنفيذ ، لكونها حددت جميع الإلتزامات وقدمت أحكاماً للسير المستقبلي تصلح لأن يؤخذ بها من طرف جميع الدول حتى النامية منها في تلك الفترة من بعد أن ذاب الصراع الإيديولوجي الكلاسيكي ودخلت المجموعة الدولية في العوامة على جميع الأصعدة بما فيها التقارب التشريعي والإستفادة المتبادلة.

➤ الإستنتاجات الشكلية :

نا من الصعب جداً ومن العسير أيضاً ، أن يتحصّل الباحث الجزائري في مواضيع قانون البحار على مراجع متخصصة بأقلام جزائرية ، بل وحتى في مكاتب الجامعات الجزائرية وغيرها من المكتبات الوطنية أو في الدول العربية ، فإن المراجع المتخصصة تكاد تكون معدومة ومعظمها باللغات الأجنبية ، ولست أدري لماذا لا تعير الأقلام العربية هذا الحقل من القانون اهتماماً كافياً مع أن الوضع الجيوبوليتيكي للدول العربية يدفعها لأن تعيره اهتمامها الكامل.

نا وأكثر من ذلك ، أن يضطر الباحث الجزائري إلى النزوح إلى الجامعات الأجنبية للعثور على بعض جوانب تاريخ البحرية الجزائرية مع أن المعروف أن الجزائريين أهل بحرٍ أكثر من كونهم أهل بر ، كما لو أن الجزائريين أداروا بظهورهم إلى الأزرق الكبير متناسين أنهم كانوا ذات يوم الدولة التي تملك أكبر الأساطيل البحرية على وجه الأرض.

لنا و لماذا لا تكتب الدبلوماسية الجزائرية مذكراتها وتعاليقها على خلفيات هذه المؤتمرات أسوة بالعديد من نظرائهم في عدد من الدول تاركين ذلك لغيرهم من الباحثين الذين يعودون إلى الوثائق الرسمية المتقدم بها في هذه المحافل الدولية بكل ما يعترها من صمت مع ما يبذله الباحث من تأويل قد يخطأ فيه بقصد استخراج خلفيات موقف الدولة الجزائرية من ذلك الموضوع أو من غيره.

لنا وتُظهر القوانين الجزائرية ذات الصلة بهذا الموضوع أن المؤسسة التشريعية الجزائرية في السبعينيات والثمانينيات كانت أكثر مقدرة واطلاعاً منها اليوم، إذ تظهر اللامسات القانونية المتخصصة واضحة، كما تظهر كذلك الحيلة في بعض جوانبها أو بالتحفظ عن بعضها كذلك. ومع ذلك فإن التسعينيات أضعفت هذه المؤسسة فأصبحت غير قادرة على مواكبة مجريات العلاقات الدولية البحرية، وظهرت بصمات السلطة التنفيذية أكثر فأكثر بتصديقها على معاهدات أو بانضمامها إلى اتفاقيات أو مذكرات تفاهم، ويكتفى بنشر مرسوم التصديق أو الإنضمام في الجريدة الرسمية دون أن يصاحب ذلك إصدار للمعاهدات المنضم إليها رغم ما يترتب عن ذلك من آثار على القضاء الوطني في حالة تناقض القوانين الوطنية السارية المفعول مع أحكام هذه المعاهدات أو تلك. ولذلك، أمل أن تتدارك الدولة الجزائرية عملية إصدار المعاهدات وغيرها في الجريدة الرسمية، وأن يواكب البرلمان الجزائري سرعة ما تفرزه المنظمة البحرية الدولية من اتفاقيات وقرارات وغيرها بأن يوفر لها الأرضية التشريعية المناسبة للتنفيذ، وبأن يصدر فحوى ما يصدر عن هذه المنظمة من اتفاقيات وغيرها في الجريدة الرسمية.

لنا وفي الختام، فإن ثمة "كلمة لا بد منها":

فقد تتبادر الملاحظة حول الإستعراض المنبسط للأطروحة وعدد الصفحات التي استغرقتها وهو ما يربو عن الألف صفحة. وإجابةً مني على ذلك، أقول: بأن قلة المراجع المتخصصة في مجال قانون البحار جعلتني أبدأ جهوداً مضيئة في سبيل اقتناء أو تصوير حتى بعض المقالات المتفرقة هنا وهناك، ناهيك عن الحصول على الوثائق الرسمية أو المؤلفات الأكاديمية، وقد كان هذا دافعاً لأن أضطر إلى التنقل بين مختلف الجامعات الوطنية وغيرها من الجامعات الأجنبية، وهي كلها عوامل أثرت على مدة كتابة الأطروحة. لذلك، فقد كرهت أن يكون هذا العمل موجزاً أو يصنّف كمرجع تكميلي مع ما بذلته من جهد ومن وقت، ومع ما وصفته من قلة المراجع المتخصصة فيكون هو كذلك شحيحاً، بل ارتأيت أن يكون محطة علمية يستقي منها الباحث الجزائري المتخصص في هذا العلم من العلوم ما يصبو إليه، علني أكفيه عناء التنقل والجهد، وإثراءً مني للمكتبة الجزائرية.

B

املا جی

المُلْحَقُ الْأَوَّلُ

الآيات القرآنية الكريمة المشتملة على كلمة بحر ومشتقاتها ومرادفاتها وعلى السفينة والفلك وغيرها

تعرض المولى عز وجل في محكم كتابه للبحر و السفينة في مواضع عدة و بتسميات مختلفة يمكن أن أتعرض لها. فبالنسبة لكلمة "بحر" فقد وردت مرة واحدة و هذا في سورة النور الآية 40 و هي قوله سبحانه و تعالى (أَوْ كَظُلُمَاتٍ فِي بَحْرٍ لُجِّيٍّ يَغْشَاهُ مَوْجٌ مِّنْ فَوْقِهِ مَوْجٌ مِّنْ فَوْقِهِ سَحَابٌ ظُلُمَاتٌ بَعْضُهَا فَوْقَ بَعْضٍ إِذَا أَخْرَجَ يَدُهُ لَمْ يَكَدْ يَرَاهَا وَمَنْ لَّمْ يَجْعَلِ اللَّهُ لَهُ نُورًا فَمَا لَهُ مِن نُّورٍ).

و ذكرت كلمة "البحر" أي مُعرِّفة 23 مرة كما يلي :

- (1) (وَإِذْ فَرَقْنَا بِكُمُ الْبَحْرَ فَأَنْجَيْنَاكُمْ وَأَغْرَقْنَا آلَ فِرْعَوْنَ وَأَنْتُمْ تَنْظُرُونَ) (البقرة /50)
- (2) (إِنَّ فِي خَلْقِ السَّمَاوَاتِ وَالْأَرْضِ وَاخْتِلَافِ اللَّيْلِ وَالنَّهَارِ وَالْفُلْكِ الَّتِي تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِمَا يَنْفَعُ النَّاسَ وَمَا أَنْزَلَ اللَّهُ مِنَ السَّمَاءِ مِن مَّاءٍ فَأَحْيَا بِهِ الْأَرْضَ بَعْدَ مَوْتِهَا وَبَثَّ فِيهَا مِن كُلِّ دَابَّةٍ وَتَصْرِيفِ الرِّيَّاحِ وَالسَّحَابِ الْمُسَخَّرِ بَيْنَ السَّمَاءِ وَالْأَرْضِ لآيَاتٍ لِّقَوْمٍ يَعْقِلُونَ) (البقرة/ 164)
- (3) (أَحَلَّ لَكُمْ صَيْدَ الْبَحْرِ وَطَعَامَهُ مَتَاعًا لَّكُمْ وَلِلْيَمِينَةِ وَحَرَّمَ عَلَيْكُمْ صَيْدَ الْبَرِّ مَا دُمْتُمْ حُرُمًا وَاتَّقُوا اللَّهَ الَّذِي إِلَيْهِ تُحْشَرُونَ) (المائدة/96)
- (4) (وَجَاوَزْنَا بِبَنِي إِسْرَائِيلَ الْبَحْرَ فَأَتَوْا عَلَى قَوْمٍ يَعْكُفُونَ عَلَى أَصْنَامٍ لَهُمْ قَالُوا يَا مُوسَى اجْعَلْ لَنَا إِلَهًا كَمَا لَهُمْ آلِهَةٌ قَالَ إِنَّكُمْ قَوْمٌ تَجْهَلُونَ) (الأعراف/138)
- (5) (وَاسْأَلْهُمْ عَنِ الْقَرْيَةِ الَّتِي كَانَتْ حَاضِرَةَ الْبَحْرِ إِذْ يَعْدُونَ فِي السَّبْتِ إِذْ تَأْتِيهِمْ حِيتَانُهُمْ يَوْمَ سَبْتِهِمْ شُرَعًا وَيَوْمَ لَا تَأْتِيهِمْ كَذَلِكَ تَبْلُوهُمْ بِمَا كَانُوا يَفْسُقُونَ) (الأعراف/163)
- (6) (وَجَاوَزْنَا بِبَنِي إِسْرَائِيلَ الْبَحْرَ فَأَتَبَعَهُمْ فِرْعَوْنُ وَحَنُودُهُ بِغَيًّا وَعَدُوًّا حَتَّى إِذَا أَذْرَكَهُ الْغَرَقُ قَالَ آمَنْتُ أَنَّهُ لَا إِلَهَ إِلَّا الَّذِي آمَنْتُ بِهِ بَنُو إِسْرَائِيلَ وَأَنَا مِنَ الْمُسْلِمِينَ) (يونس/90)
- (7) (اللَّهُ الَّذِي خَلَقَ السَّمَاوَاتِ وَالْأَرْضَ وَأَنْزَلَ مِنَ السَّمَاءِ مَاءً فَأَخْرَجَ بِهِ مِنَ الثَّمَرَاتِ رِزْقًا لَّكُمْ وَسَخَّرَ لَكُمُ الْفُلْكَ لِتَجْرِيَ فِي الْبَحْرِ بِأَمْرِهِ وَسَخَّرَ لَكُمُ الْأَنْهَارَ) (إبراهيم/32)
- (8) (وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حَبْلًا مِّنْ تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَاحِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ) (النحل/14)
- (9) (رَبُّكُمْ الَّذِي يُزْجِي لَكُمُ الْفُلْكَ فِي الْبَحْرِ لِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ إِنَّهُ كَانَ بِكُمْ رَحِيمًا) (الإسراء/66)
- (10) (وَإِذَا مَسَّكُمُ الضُّرُّ فِي الْبَحْرِ ضَلَّ مَنْ تَدْعُونَ إِلَّا إِلَهُهُ فَلَمَّا نَجَّاهُمْ إِلَى الْبَرِّ أَعْرَضْتُمْ وَكَانَ الْإِنْسَانُ كَفُورًا) (الإسراء/67)
- (11) (فَلَمَّا بَلَغَا مَجْمَعَ بَيْنَهُمَا نَسِيَا حُوتَهُمَا فَاتَّخَذَ سَبِيلَهُ فِي الْبَحْرِ سَرَبًا) (الكهف/61)
- (12) (قَالَ أَرَأَيْتَ إِذْ أَوَيْنَا إِلَى الصَّخْرَةِ فَإِنِّي نَسِيتُ الْحُوتَ وَمَا أَنسَانِيهِ إِلَّا الشَّيْطَانُ أَنْ أَذْكُرَهُ وَاتَّخَذَ سَبِيلَهُ فِي الْبَحْرِ عَجَبًا) (الكهف/63)
- (13) (أَمَّا السَّفِينَةُ فَكَانَتْ لِمَسَاكِينَ يَعْمَلُونَ فِي الْبَحْرِ فَأَرَدْتُ أَنْ أَعِيبَهَا وَكَانَ وَرَاءَهُمْ مَلَكٌ يَأْخُذُ كُلَّ سَفِينَةٍ غَصْبًا) (الكهف/79)
- (14/15) (قُلْ لَوْ كَانَ الْبَحْرُ مَدَادًا لَّكَلِمَاتِ رَبِّي لَنَفَذَ الْبَحْرُ قَبْلَ أَنْ تَنفَذَ كَلِمَاتِ رَبِّي وَلَوْ جِئْنَا بِمِثْلِهِ مَدَدًا) (الكهف/109)
- (16) (وَلَقَدْ أَوْحَيْنَا إِلَى مُوسَى أَنْ أَسْرِ بِعِبَادِي فَاصْرَبْ لَهُمْ طَرِيقًا فِي الْبَحْرِ يَبَسًا لَا تَخَافُ دَرْكًا وَلَا تَحْشَى) (طه/77)
- (17) (أَلَمْ تَرَ أَنَّ اللَّهَ سَخَّرَ لَكُمْ مَّا فِي الْأَرْضِ وَالْفُلْكَ تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِأَمْرِهِ وَيُمْسِكُ السَّمَاءَ أَنْ تَقَعَ عَلَى الْأَرْضِ إِلَّا بِإِذْنِهِ إِنَّ اللَّهَ بِالنَّاسِ لَرُؤُوفٌ رَّحِيمٌ) (الحج/65)
- (18) (فَأَوْحَيْنَا إِلَى مُوسَى أَنْ اضْرِبْ بِعَصَاكَ الْبَحْرَ فَانْفَلَقَ فَكَانَ كُلُّ فَرَقٍ كَالطُّودِ الْعَظِيمِ) (الشعراء/63)
- (19) (أَلَمْ تَرَ أَنَّ الْفُلْكَ تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِنِعْمَتِ اللَّهِ لِيُرِيَكُمْ مِّنْ آيَاتِهِ إِنَّ فِي ذَلِكَ لآيَاتٍ لِّكُلِّ صَبَّارٍ شَكُورٍ) (نعمان/31)
- (20) (وَمِنَ آيَاتِهِ الْجَوَارِ فِي الْبَحْرِ كَالْأَعْلَامِ) (الشورى/32)
- (21) (وَاتْرَكَ الْبَحْرَ رَهْوًا إِنَّهُمْ جُنْدٌ مُّغْرَقُونَ) (الدخان/24)

(22) (وَأَتْرَكَ الْبَحْرَ رَهْوًا إِنَّهُمْ جُنْدٌ مُّغْرَقُونَ) (الحاثية/12)

(23) (وَهَذَا الْخَوَارِ الْمُنَشَّاتُ فِي الْبَحْرِ كَالْأَعْلَامِ) (الرحمان/24)

ووردت كلمة "البحران" مرة واحدة كذلك و هذا في سورة فاطر الآية 12 في قوله سبحانه و تعالى (وَمَا يَسْتَوِي الْبَحْرَانِ هَذَا عَذَبٌ فُرَاتٌ سَائِغٌ شْرَابُهُ وَهَذَا مَلْحٌ أْحَاجٌ وَمِنْ كُلِّ تَأْكُلُونَ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُونَ حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ فِيهِ مَوَاحِرَ لَبَّتَعُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ)

و كلمة "البحرين" 04 مرات كما يلي :

(1) (وَإِذْ قَالَ مُوسَى لِفَتَاهُ لَا أَبْرَحُ حَتَّى أَبْلُغَ مَجْمَعَ الْبَحْرَيْنِ أَوْ أَمْضِيَ حُقُبًا) (الكهف/60)

(2) (وَهُوَ الَّذِي مَرَجَ الْبَحْرَيْنِ هَذَا عَذَبٌ فُرَاتٌ وَهَذَا مَلْحٌ أْحَاجٌ وَجَعَلَ بَيْنَهُمَا بَرْزَخًا وَحِجْرًا مَّحْجُورًا) (الفرقان/53)

(3) (أَمَّنْ جَعَلَ الْأَرْضَ قَرَارًا وَجَعَلَ خِلَالَهَا أَنْهَارًا وَجَعَلَ لَهَا رَوَاسِيًّا وَجَعَلَ بَيْنَ الْبَحْرَيْنِ حَاجِزًا أَلَيْسَ اللَّهُ بِأَكْثَرَهُمْ لَا يَعْلَمُونَ) (النمل/61)

(4) (مَرَجَ الْبَحْرَيْنِ يَلْتَقِيَانِ) (الرحمان/19)

ووردت كلمة "البحار" مرتان 02 كالتالي :

(1) (وَإِذَا الْبِحَارُ سُجِّرَتْ) (التكوير/6)

(2) (وَإِذَا الْبِحَارُ فُجِّرَتْ) (الإنفطار/3)

وذكرت كلمة "البحر" مرة واحدة هي في قوله تعالى :

(1) (وَلَوْ أَنَّمَا فِي الْأَرْضِ مِنْ شَجَرَةٍ أَقْلَامٌ وَالْبَحْرُ يَمُدُّهُ مِنْ بَعْدِهِ سَبْعَةُ أَبْحُرٍ مَا نَفِدَتْ كَلِمَاتُ اللَّهِ إِنَّ اللَّهَ عَزِيزٌ حَكِيمٌ) (لقمان/27)

ووردت كلمة "الماء" 18 مرة بمعان مختلفة لا يفيد كلها معنى البحر وإنما معنى الماء الذي هو أصل الحياة ، و مع ذلك فإن كلمة "الماء" وردت كمرادف للبحر من حيث السعة و الكثرة، مثل الآية 43 من سورة هود الواردة في الهامش 5 أسفله ، و الآية 44 من سورة هود أيضا الواردة في الهامش 6 أسفله و قد وردت فيها هذه الكلمة مرتان ، و في سورة القمر الآية 12 الواردة في الهامش 14 أدناه ، و الآية 11 من سورة الحاقة الواردة في الهامش 17 أدناه أيضا :

و فيما يلي أستعرض الآيات التي اشتملت على كلمة "الماء" بدلالاتها المختلفة بما فيها تلك التي تفيد معنى البحر من حيث الكثرة والإتساع كما هي مبينة في ترتيبها هامشيا كما ذكرته أعلاه :

(1) (ثُمَّ قَسَتْ قُلُوبُكُمْ مِنْ بَعْدِ ذَلِكَ فَهِيَ كَالْحِجَارَةِ أَوْ أَشَدُّ قَسْوَةً وَإِنَّ مِنَ الْحِجَارَةِ لَمَا يَتَفَجَّرُ مِنْهُ الْأَنْهَارُ وَإِنَّ مِنْهَا لَمَا يَشَقَّقُ فَيَخْرُجُ مِنْهُ الْمَاءُ وَإِنَّ مِنْهَا لَمَا يَهْبِطُ مِنْ خَشْيَةِ اللَّهِ وَمَا اللَّهُ بِغَافِلٍ عَمَّا تَعْمَلُونَ) (البقرة/74)

(2) (وَنَادَى أَصْحَابُ النَّارِ أَصْحَابَ الْجَنَّةِ أَنْ أَفِيضُوا عَلَيْنَا مِنَ الْمَاءِ أَوْ مِمَّا رَزَقَكُمُ اللَّهُ قَالُوا إِنَّ اللَّهَ حَرَمَهُمَا عَلَى الْكَافِرِينَ) (الأعراف/50)

(3) (وَهُوَ الَّذِي يُرْسِلُ الرِّيَّاحَ بُشْرَى بَيْنَ يَدَيْ رَحْمَتِهِ حَتَّى إِذَا أَقْلَّتْ سَحَابًا ثَقَالًا سَقْنَاهُ لَيْلِدٍ مَيِّتٍ فَأَنْزَلْنَا بِهِ الْمَاءَ فَأَخْرَجْنَا بِهِ مِنْ كُلِّ الثَّمَرَاتِ كَذَلِكَ نُخْرِجُ الْمَوْتَى لَعَلَّكُمْ تَذَكَّرُونَ) (الأعراف/57)

(4) (وَهُوَ الَّذِي خَلَقَ السَّمَاوَاتِ وَالْأَرْضَ فِي سِتَّةِ أَيَّامٍ وَكَانَ عَرْشُهُ عَلَى الْمَاءِ لِيَبْلُوكُمْ أَيُّكُمْ أَحْسَنُ عَمَلًا وَلَئِنْ قُلْتُمْ إِنَّكُمْ مَعْبُوثُونَ مِنْ بَعْدِ الْمَوْتِ لَيَقُولَنَّ الَّذِينَ كَفَرُوا إِنْ هَذَا إِلَّا سِحْرٌ مُبِينٌ) (هود/7)

(5) (قَالَ سَأُوِي إِلَى جَبَلٍ يَعْصِمُنِي مِنَ الْمَاءِ قَالَ لَا عَاصِمَ الْيَوْمَ مِنْ أَمْرِ اللَّهِ إِلَّا مَنْ رَحِمَ وَحَالَ بَيْنَهُمَا الْمَوْجُ فَكَانَ مِنَ الْمُغْرَقِينَ) (هود/43)

(6/7) (وَقِيلَ يَا أَرْضُ ابْلَعِي مَاءَكَ وَيَا سَمَاءُ أَقْلِعِي وَغِيضَ الْمَاءِ وَقُضِيَ الْأَمْرُ وَاسْتَوَتْ عَلَى الْجُودِيِّ وَقِيلَ بُعْدًا لِلْقَوْمِ الظَّالِمِينَ) (هود/44)

(8) (لَهُ دَعْوَةُ الْحَقِّ وَالَّذِينَ يَدْعُونَ مِنْ دُونِهِ لَا يَسْتَجِيبُونَ لَهُمْ بِشَيْءٍ إِلَّا كَبَاسِطٍ كَفَّيْهِ إِلَى الْمَاءِ لِيَبْلُغَ فَاهُ وَمَا هُوَ بِبَالِغِهِ وَمَا دُعَاءُ الْكَافِرِينَ إِلَّا فِي ضَلَالٍ) (الرعد/14)

(9) (أَوْ لَمْ يَرَ الَّذِينَ كَفَرُوا أَنَّ السَّمَاوَاتِ وَالْأَرْضَ كَانَتَا رَتْقًا فَفَتَقْنَاهُمَا وَجَعَلْنَا مِنَ الْمَاءِ كُلَّ شَيْءٍ حَيًّا أَفَلَا يُؤْمِنُونَ) (الأنبياء/30)

(10) (يَا أَيُّهَا النَّاسُ إِن كُنْتُمْ فِي رَيْبٍ مِّنَ الْبَعْثِ فَإِنَّا خَلَقْنَاكُمْ مِّن ثُرَابٍ ثُمَّ مِّن نُّطْفَةٍ ثُمَّ مِّن عَلَقَةٍ ثُمَّ مِّن مُّضْغَةٍ مُّخَلَّقَةٍ وَغَيْرِ مُخَلَّقَةٍ لِّنُبَيِّنَ لَكُمْ وَنُقِرُّ فِي الْأَرْحَامِ مَا نَشَاءُ إِلَىٰ آجَلٍ مُّسَمًّى ثُمَّ نُخْرِجُكُمْ طِفْلًا ثُمَّ لِتَبْلُغُوا أَشُدَّكُمْ وَمِنْكُمْ مَّن يُتَوَفَّىٰ وَمِنْكُمْ مَّن يُرَدُّ إِلَىٰ أَرْذَلِ الْعُمُرِ لِكَيْلَا يَعْلَمَ مِن بَعْدِ عِلْمٍ شَيْئًا وَتَرَى الْأَرْضَ هَامِدَةً فَإِذَا أَنزَلْنَا عَلَيْهَا الْمَاءَ اهْتَزَّتْ وَرَبَتْ وَأَنْبَتَتْ مِن كُلِّ زَوْجٍ بَهِيجٍ (الحج/5)

(11) (وَهُوَ الَّذِي خَلَقَ مِنَ الْمَاءِ بَشَرًا فَجَعَلَهُ نَسَبًا وَصِهْرًا وَكَانَ رَبُّكَ قَدِيرًا) (الفرقان/54)

(12) (أَو لَمْ يَرَوْا أَنَّا نَسُوقُ الْمَاءَ إِلَى الْأَرْضِ الْجُرُزِ فَنُخْرِجُ بِهِ زَرْعًا تَأْكُلُ مِنْهُ أَنْعَامُهُمْ وَأَنْفُسُهُمْ أَفَلَا يُبْصِرُونَ) (السجدة/27)

(13) (وَمِن آيَاتِهِ أَنْ تَرَى الْأَرْضَ خَاشِعَةً فَإِذَا أَنزَلْنَا عَلَيْهَا الْمَاءَ اهْتَزَّتْ وَرَبَتْ إِنَّ الَّذِي أَحْيَاهَا لَمُحْيِي الْمَوْتِ إِنَّهُ عَلَىٰ كُلِّ شَيْءٍ قَدِيرٌ) (فصلت/39)

(14) (وَفَجَّرْنَا الْأَرْضَ عُيُونًا فَالْتَقَى الْمَاءُ عَلَىٰ أَمْرٍ قَدْ قَدَرَ) (القمر/12)

(15) (وَبَيَّنَّهُمْ أَنَّ الْمَاءَ فِسْمَةٌ بَيْنَهُمْ كُلَّ شَرْبٍ مُّحْتَضِرٌ) (القمر/28)

(16) (أَفَرَأَيْتُمُ الْمَاءَ الَّذِي تَشْرَبُونَ) (الوقعة/68)

(17) (إِنَّا لَمَّا طَعَى الْمَاءُ حَمَلْنَاكُمْ فِي الْجَارِيَةِ) (الحاقة/11)

(18) (أَنَا صَبَبْنَا الْمَاءَ صَبًّا) (عبس/25)

و وردت كلمة "اليم" 8 مرات كالتالي :

(1) (فَانْتَقَمْنَا مِنْهُمْ فَأَغْرَقْنَاهُمْ فِي الْيَمِّ بِأَنَّهُمْ كَذَّبُوا بِآيَاتِنَا وَكَانُوا عَنْهَا غَافِلِينَ) (الأعراف/136)

(3/2) (أَن أَقْدِفِي فِي التَّابُوتِ فَأَقْدِفِي فِي الْيَمِّ فَلْيَلْقِهِ الْيَمُّ بِالسَّاحِلِ يَأْخُذْهُ عَدُوٌّ لِّي وَعَدُوٌّ لَهُ وَأَلْقَيْتُ عَلَيْكَ مَحَبَّةً مِّنِّي وَلِتُصْنَعَ عَلَىٰ عَيْنِي) (طه/39)

(4) (فَأَتَّبَعُهُمْ فَرَعُونُ بِحُنُودِهِ فَعَسَيْتُهُمْ مِّنَ الْيَمِّ مَا غَشِيَهُمْ) (طه/78)

(5) (قَالَ فَادْهَبْ فَإِنَّ لَكَ فِي الْحَيَاةِ أَنْ تَقُولَ لَا مِسَاسَ وَإِنَّ لَكَ مَوْعِدًا لَّنْ يُخْلَفَهُ وَانظُرْ إِلَى إِلْهِكَ الَّذِي ظَلْتَ عَلَيْهِ عَاكِفًا لَّنُحَرِّقَنَّهُ ثُمَّ لَنَنْسِفَنَّهُ فِي الْيَمِّ نَسْفًا) (طه/97)

(6) (وَأَوْحَيْنَا إِلَىٰ أُمِّ مُوسَىٰ أَنْ أَرْضِعِيهِ فَإِذَا حَفَّتْ عَلَيْهِ فَالْقِيهِ فِي الْيَمِّ وَلَا تَخَافِي وَلَا تَحْزَنِي إِنَّا رَادُّوهُ إِلَيْكِ وَجَاعِلُوهُ مِنَ الْمُرْسَلِينَ) (الفصص/7)

(7) (فَأَخَذْنَاهُ وَحُنُودَهُ فَنَبَذْنَاهُمْ فِي الْيَمِّ فَاظْطَرُّ كَيْفَ كَانَ عَاقِبَةُ الظَّالِمِينَ) (الفصص/40)

(8) (فَأَخَذْنَاهُ وَحُنُودَهُ فَنَبَذْنَاهُمْ فِي الْيَمِّ وَهُوَ مُلِيمٌ) (الذاريات/40)

أما عن السفينة، فقد وردت في القرآن الكريم في كلمات متعددة كالسفينة و الفلك و الجوار كما يلي :

"الفلك" 21 مرة :

(1) (فَكَذَّبُوهُ فَأَنْجَيْنَاهُ وَالَّذِينَ مَعَهُ فِي الْفُلْكِ وَأَغْرَقْنَا الَّذِينَ كَذَّبُوا بِآيَاتِنَا إِنَّهُمْ كَانُوا قَوْمًا عَمِينَ) (الأعراف/64)

(2) (هُوَ الَّذِي يُسَيِّرُكُمْ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ حَتَّىٰ إِذَا كُنْتُمْ فِي الْفُلْكِ وَجَرَيْنَ بِهِم بِرِيحٍ طَبِيبَةٍ وَقَرَحُوا بِهَا جَاءَتْهَا ريحٌ عاصِفٌ وَجَاءَهُمُ الْمَوْجُ مِنْ كُلِّ مَكَانٍ وَظَنُّوا أَنَّهُمْ أُحِيطَ بِهِمْ دَعَوُا اللَّهَ مُخْلِصِينَ لَهُ الدِّينَ لَئِن لَّمْ أَنْجِبْنَاهُمْ مِنْ هَذِهِ لَنَكُونَنَّ مِنَ الشَّاكِرِينَ) (يونس/22)

(3) (فَكَذَّبُوهُ فَجَعَلْنَاهُ وَمِن مَّعَهُ فِي الْفُلْكِ وَجَعَلْنَاهُمْ خَلَائِفَ وَأَغْرَقْنَا الَّذِينَ كَذَّبُوا بِآيَاتِنَا فَانظُرْ كَيْفَ كَانَ عَاقِبَةُ الْمُتَدْرِبِينَ) (يونس/73)

(4) (وَأَصْنَعُ الْفُلْكَ بِأَعْيُنِنَا وَوَحَيْنَا وَلَا تَخَاطِبُنِي فِي الَّذِينَ ظَلَمُوا إِنَّهُمْ مُّغْرَقُونَ) (هود/37)

(5) (وَيَصْنَعُ الْفُلْكَ وَكَلَّمَا مَرَّ عَلَيْهِ مَلَأْ مِنْ قَوْمِهِ سَخِرُوا مِنْهُ قَالَ إِنْ تَسْخَرُوا مِنِّي فَإِنَّا نَسْخَرُ مِنْكُمْ كَمَا تَسْخَرُونَ) (هود/38)

(6) (اللَّهُ الَّذِي خَلَقَ السَّمَاوَاتِ وَالْأَرْضَ وَأَنْزَلَ مِنَ السَّمَاءِ مَاءً فَأَخْرَجَ بِهِ مِنَ الثَّمَرَاتِ رِزْقًا لَّكُمْ وَسَخَّرَ لَكُمُ الْفُلْكَ لِتَجْرِيَ فِي الْبَحْرِ بِأَمْرِهِ وَسَخَّرَ لَكُمُ الْأَنْهَارَ) (ابراهيم/32)

(7) (وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حَبْلًا حَلِيَّةً تُلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَاحِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ) (النحل/14)

(8) (رَبُّكُمْ الَّذِي يُرْجِي لَكُمْ الْفُلْكَ فِي الْبَحْرِ لِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ إِنَّهُ كَانَ بِكُمْ رَحِيمًا) (الإسراء/66)

(9) (وَعَلَيْهَا وَعَلَى الْفُلْكِ تُحْمَلُونَ) (المؤمنون/22)

- (10) (فَأَوْحَيْنَا إِلَيْهِ أَنْ اصْنَعِ الْفُلْكَ بِأَعْيُنِنَا وَوَحَيْنَا فِإِذَا جَاءَ أَمْرُنَا وَفَارَ التَّنُّورُ فَاسْلُكْ فِيهَا مِنْ كُلِّ زَوْجَيْنِ اثْنَيْنِ وَأَهْلَكَ إِلَّا مَنْ سَبَقَ عَلَيْهِ الْقَوْلُ مِنْهُمْ وَلَا تُخَاطِبُنِي فِي الَّذِينَ ظَلَمُوا إِنَّهُمْ مُعْرِضُونَ) (المؤمنون/27)
- (11) (فَإِذَا اسْتَوَيْتَ أَنْتَ وَمَنْ مَعَكَ عَلَى الْفُلْكَ فَقُلِ الْحَمْدُ لِلَّهِ الَّذِي نَجَّانَا مِنَ الْقَوْمِ الظَّالِمِينَ) (المؤمنون/28)
- (12) (فَأَنْجَيْنَاهُ وَمَنْ مَعَهُ فِي الْفُلْكَ الْمَشْحُونِ) (الشعراء/119)
- (13) (فَإِذَا رَكبُوا فِي الْفُلْكَ دَعَا اللَّهُ مُخْلِصِينَ لَهُ الدِّينَ فَلَمَّا نَجَّاهُمْ إِلَى الْبَرِّ إِذَا هُمْ يُشْرِكُونَ) (العنكبوت/65)
- (14) (وَمِنْ آيَاتِهِ أَنْ يُرْسِلَ الرِّيَّاحَ مُبَشِّرَاتٍ وَلِيُذِيقَكُمْ مِنْ رَحْمَتِهِ وَلِتُنَجِّرِيَ الْفُلْكَ بِأَمْرِهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلِعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ) (الروم/46)

- (15) (أَلَمْ تَرَ أَنَّ الْفُلْكَ تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِنِعْمَتِ اللَّهِ لِيُرِيَكُمْ مِنْ آيَاتِهِ إِنَّ فِي ذَلِكَ لَآيَاتٍ لِكُلِّ صَبَّارٍ شَكُورٍ) (لقمان/31)
- (16) (وَمَا يَسْتَوِي الْبَحْرَانِ هَذَا عَذْبٌ فُرَاتٌ سَائِغٌ شَرَابُهُ وَهَذَا مِلْحٌ أُجَاجٌ وَمَنْ كُلُّ تَأْكُلُونَ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُونَ حَلِيَّةً تُلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ فِيهِ مَوَاحِرَ لِيَتَّبِعُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلِعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ) (فاطر/12)
- (17) (وَآيَةٌ لَهُمْ أَنَّا حَمَلْنَا ذُرِّيَّتَهُمْ فِي الْفُلْكَ الْمَشْحُونِ) (يس/41)
- (18) (إِذْ أَبَقَ إِلَى الْفُلْكَ الْمَشْحُونِ) (الصافات/140)
- (19) (وَلكُمْ فِيهَا مِنَّا نَفْعٌ وَلِتَبْتَغُوا عَلَيْهَا حَاجَةً فِي صُدُورِكُمْ وَعَلَيْهَا وَعَلَى الْفُلْكَ تُحْمَلُونَ) (غافر/80)
- (20) (وَالَّذِي خَلَقَ الْأَزْوَاجَ كُلَّهَا وَجَعَلَ لَكُمْ مِنَ الْفُلْكَ وَالْأَنْعَامِ مَا تَرَكُونَ) (الزحرف/12)
- (21) (اللَّهُ الَّذِي سَخَّرَ لَكُمْ الْبَحْرَ لَتَجْرِيَ الْفُلْكَ فِيهِ بِأَمْرِهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلِعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ) (الحاثية/12)

و وردت كلمة السفينة في القرآن الكريم 4 مرات هي :

- (1) (فَأَنْطَلَقًا حَتَّى إِذَا رَكِبَا فِي السَّفِينَةِ خَرَقَهَا قَالَ أَخَرَقْتَهَا لِتُغْرِقَ أَهْلَهَا لَقَدْ جِئْتَ شَيْئًا إِمْرًا) (الكهف/71)
- (3/2) (أَمَّا السَّفِينَةُ فَكَانَتْ لِمَسَاكِينَ يَعْمَلُونَ فِي الْبَحْرِ فَأَرَدَتْ أَنْ أَعْيِبَهَا وَكَانَ وَرَاءَهُمْ مَلِكٌ يَأْخُذُ كُلَّ سَفِينَةٍ غَصْبًا) (الكهف/79)
- (4) (فَأَنْجَيْنَاهُ وَأَصْحَابَ السَّفِينَةِ وَجَعَلْنَاهَا آيَةً لِلْعَالَمِينَ) (العنكبوت/15)

كما وردت كلمة "الجوار" مرتان 2 هي :

- (1) (وَمِنْ آيَاتِهِ الْجَوَارِ فِي الْبَحْرِ كَالْأَعْلَامِ) (الشورى/32)
- (2) (وَكَأَنَّ الْجَوَارِ الْمُنشَآتُ فِي الْبَحْرِ كَالْأَعْلَامِ) (الرحمان/24)

و آية واحدة تفيد معناها و هي : (وَحَمَلْنَاهُ عَلَى ذَاتِ أَلْوَاحٍ وَدُسُرٍ) (القمر/13). بمعنى أن سيدنا نوح عليه السلام قد حمل على سفينة ذات ألواح و دسر و هو ما تُشدُّ به الألواح من المسامير وغيرها و واحدها دسار. أنظر تفسير الجلالين ، المرجع السابق، تفسير صورة القمر.

تمت الإستعانة في عملية البحث عن الآيات الشريفة فضلا عن المصحف الشريف بـ:

- الفرقان (الطبعة الدولية)، مجموعة خليفة للكمبيوتر (Copy Rights : Khalifa For Eng.& Computer) الجيزة ، مصر، الإصدار 5.

- القرآن الكريم تلاوة وتفسيراً. مركز التراث لأبحاث الحاسب الآلي . الإصدار 1.0. عمان، الأردن. 2001.

الملحق الثاني

الدول و الأقاليم والمنظمات والحركات المشاركة في المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار

واشتركت في دورات المؤتمر وفود الدول التالية: اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية، إثيوبيا، الأرجنتين، الأردن، إسبانيا، إسرائيل، أفغانستان، أكوادور، ألبانيا، ألمانيا (جمهورية - الاتحادية)، الامارات العربية المتحدة، انتيغوا وبربودا، أندونيسيا، أنغولا، أورغواي، أوغندا، إيران، آيسلندا، إيطاليا، بابوا غينيا الجديدة، بارغواي، باكستان، البحرين، البرازيل، بربادوس، البرتغال، بلجيكا، بلغاريا، بنغلادش، بنما، بنين، بوتان، بوتسوانا، بورما، بوروندي، بولندا، بوليفيا، بيرو، تايلاند، تركيا، ترينيداد، توباغو، تشاد، تشيكوسلوفاكيا، توغو، تونس، جامايكا، الجزائر، جزر سليمان، جزر القمر، الجماهيرية العربية الليبية، جمهورية أفريقيا الوسطى، جمهورية أوكرانيا الاشتراكية السوفياتية، بيلوروسيا الاشتراكية السوفياتية، جمهورية ترازيا المتحدة، الجمهورية الدومينيكية، الجمهورية الديمقراطية الألمانية، الجمهورية العربية السورية، جمهورية الكاميرون المتحدة، جمهورية كوريا، جمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية، جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية، جنوب أفريقيا، جيبوتي، الدانمارك، دومينيكا، الرأس الأخضر، رواندا، رومانيا، زائير، زامبيا، زمبابوي، ساحل العاج، ساموا، سان مارينو، سان تومي وبرينسي، سانت فانسنت وجزر غرينادين، سانت لوسيا، سري لانكا، السلطادور، سنغافورة، السنغال، سوازيلاند، السودان، سورينام، السويد، سويسرا، سيراليون، سيشيل، شيلي، الصومال، الصين، العراق، عمان، غامبيا، غانا، غرينادا، غواتيمالا، غينيا، غينيا الاستوائية، غينيا بيساو، فرنسا، الفلبين، فتويلا، فنلندا، فولتا العليا، فيجي، فييتنام، قبرص، قطر، الكرسي الرسولي، كمبوتشيا الديمقراطية، كندا، كوبا، كوستاريكا، كولومبيا، الكونغو، الكويت، كينيا، لبنان، لختنشتاين، لوكسمبورغ، ليبيريا، مالطة، مالي، ماليزيا، مدغشقر، مصر، المغرب، المكسيك، ملاوي، المملكة العربية السعودية، المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا الشمالية، منغوليا، موريتانيا، موريشوس، موزامبيق، موناكو، ناورو، النرويج، هنغاريا، هولندا، الولايات المتحدة الأمريكية، اليابان، اليمن، اليمن الديمقراطية، اليونان.

المراقبون المشتركون في المؤتمر

الدول والأقاليم:

- جزر كوك (الدورتان الثالثة والعاشرة).
- جزر الانتيل الهولندية (الدورة الثالثة إلى الدورة السابعة المستأنفة، الدورة الثامنة المستأنفة، الدورتان التاسعة والحادية عشرة)
- بابواغينيا الجديدة (الدورة الثالثة).
- سيشيل (الدورة الخامسة).
- سورينام (الدورة الثالثة)
- إقليم جزر المحيط الهادي المشمول بالوصاية (الدورة الثالثة إلى الدورة الحادية عشرة)

حركات التحرير:

- المؤتمر الوطني الإقليمي (جنوب إفريقيا)
- المجلس الوطني الإفريقي (زيمبابوي)
- الحزب الإفريقي لاستقلال غينيا وجزر الرأس الأخضر
- منظمة التحرير الفلسطينية
- مؤتمر الحدوديين الإفريقيين في أزانبا (جنوب إفريقيا)
- الجهة الوطنية (زيمبابوي)
- حزب الشعب المتحد في سيشيل
- المنظمة الشعبية لإفريقيا الجنوبية الغربية (سوابو)
- الوكالات المتخصصة والمنظمات الأخرى:

منظمة العمل الدولية

منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة

منظمة الأمم المتحدة للتربية والعلم والثقافة (اليونسكو)

اللجنة الاوقيانوغرافية الحكومية الدولية.

منظمة الطيران المدني الدولي.

منظمة الصحة العالمية.

البنك الدولي.

الاتحاد الدولي للمواصلات السلكية واللاسلكية.

المنظمة العالمية للأرصاد الجوية.

المنظمة الدولية للملاحة البحرية.

المنظمة العالمية للملكية الفكرية.

الوكالة الدولية للطاقة الذرية.

المنظمات الحكومية الدولية:

مؤسسة تنمية الانداز.

اللجنة الاستشارية القانونية الآسيوية - الإفريقية.

أمانة الكمنولث.

مجلس الوحدة الاقتصادية العربية.

مجلس أوروبا.

الاتحادات الأوروبية.

مصرف التنمية للبلدان الأمريكية.

المكتب الهيدروغرافي الدولي.

الصندوق الدولي للتعويض عن التلوث النفطي.

جامعة الدول العربية.

منظمة الوحدة الإفريقية.

منظمة الدول الأمريكية.

منظمة البلدان العربية المصدرة للنفط.

منظمة المؤتمر الإسلامي.

منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي.

منظمة البلدان المصدرة للنفط.

اللجنة الدائمة لجنوبي المحيط الهادي.

اللجنة المشتركة السعودية السودانية للبحر الأحمر.

الاتحاد الاقتصادي لغربي إفريقيا.

المنظمات غير الحكومية:

الفئة الأولى

الغرفة التجارية الدولية.

الاتحاد الدولي للنقابات الحرة.

التحالف التعاوني الدولي.

المجلس الدولي للهيئات الطوعية.

المجلس الدولي للنساء.

حركة الشباب والطلاب الدولية المناصرة للأمم المتحدة.

منظمة المدن المتحدة.

الاتحاد العالمي للعمل.

الاتحاد العالمي لرابطات الأمم المتحدة.

المؤتمر الإسلامي العالمي.

الفئة الثانية

اتحاد المحامين العرب.

طائفة البهائيين الدولية.

التحالف المعمداني العالمي.

صندوق كارنيجي للسلم الدولي.

لجنة الكنائس للشؤون الدولية.

مؤسسة شعوب جنوبي المحيط الهادئ

لجنة التشاور لجمعية الأصدقاء.

مجلس البلدان الأمريكية للتجارة والإنتاج.

الاتحاد الدولي للنقل الجوي.

الاتحاد الدولي للحرية الدينية.

اتحاد المحامين الدولي.

الغرفة الدولية للنقل البحري.

اللجنة الدولية لفقهاء القانون.

التعاون الدولي لأغراض التنمية الاجتماعية - الاقتصادية

المجلس الدولي للقانون البيئي.

المجلس الدولي للاتحادات العلمية.

الاتحاد الدولي لحقوق الإنسان.

الرابطة الدولية للفنادق.

رابطة القانون الدولي.

الحركات الدولية لتآخي الأجناس والشعوب.

المنظمة الدولية لاتحادات المستهلكين.

الاتحاد الدولي لحفظ الطبيعة والموارد الطبيعية.

رابطة المؤسسات الإنمائية المالية في أمريكا اللاتينية.

هيئة المساعدة المتبادلة بين الشركات النفطية الحكومية بأمريكا اللاتينية.

إتحاد الجمعيات الهندسة في البلدان الأمريكية.

حركة السلم المسيحي، الحركة الكاثوليكية الدولية للسلم.

جمعية التنمية الدولية.

العصبة النسائية الدولية للسلم والحرية.

التحالف العامي لجمعيات الشبان المسيحيين.

الرابطة العالمية لأنصار الاتحاد العالمي.

المؤتمر العامي المعني بالدين والسلم.

مركز تحقيق السلم العالمي عن طريق القانون.

جمعية الشابات المسيحيات العالمية.

القائمة

- الجمعية البيئية الآسيوية.
مركز العلاقات بين البلدان الأمريكية.
لجنة دراسة تنظيم السلم.
معهد فورستا لدراسة المحيطات والجبال.
أصدقاء الأرض.
المعهد الدولي للبيئة والتنمية.
المعهد الدولي للمحيطات.
رابطة الدراسات الدولية.
جمعية "أودبون" الوطنية.
معهد السكان.
نادي سييرا.
جماعة الملاحين المتحدة.
الاتحاد العالمي للعاملين في المجال العلمي.
الجمعية العالمية لعلم العمران.
أنظر بشأن ما جاء في الدول المشاركة و الأقاليم و غيرها: قانون البحار - اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار - الأمم المتحدة نيويورك، 1988- ص 284. و كذا د. ابراهيم محمد الدغمة، القانون الدولي الجديد للبحار، المرجع السابق، الصفحات 47-48 و 66-70.

الملحق الثالث

أوراق السفينة في الإتفاقيات الدولية

وأوراق السفينة كما هي مصنفة ومحددة بموجب الإتفاقيات الدولية، يمكن حصرها في ما هو أدناه :

المصدر

الصنف

الصنف الأول

وثائق لجميع السفن

- | | |
|--|---|
| اتفاقية تسهيل الملاحة البحرية الدولية لعام 1965 (FAL) | - شهادة التسجيل |
| اتفاقية الحمولة 1969 (المادة 07) | - الشهادة الدولية للحمولة |
| اتفاقية 1966 لخطوط الشحن (LL) المادة (16) | - الشهادة الدولية لهيكل السفينة |
| اتفاقية سولاس 1974، القاعدة 22/1/II | - نشرة الاتزان في الوضعية الجيدة |
| اتفاقية سولاس 1974 القاعدة b13/V | - وثيقة إثبات الحد الأدنى من رجال الأمن |
| اتفاقية (STCW) المادة (3) | - إجازة الضباط |
| اتفاقية (FAL) | - شهادة التطهير أو شهادة الإعفاء من التطهير |
| الإتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 ماربول 78/73 ملحق 1 قاعدة 5 | - الشهادة الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن المحروقات |
| ملحق 1 قاعدة 20 | - سجل مواد المحروقات |

الصنف الثاني :

سفن نقل الأشخاص

- | | |
|--|--|
| اضافة إلى الوثائق المذكورة في الصنف الأول، يتعين على سفن الركاب أن تحمل الوثائق التالية: | - |
| اتفاقية سولاس قاعدة 12/1 | - شهادة سلامة الركاب |
| // | - شهادة الإعفاء |
| STP قاعدة 5 | - شهادة السلامة لسفن الركاب التي تقوم بنقل الخاص |

الصنف الثالث

سفن الشحن

- | | |
|--|---|
| وتحمل سفن الشحن فضلا عن الوثائق المذكورة في الصنف الأول، الوثائق التالية : | - |
| اتفاقية سولاس 1974 قاعدة 12/1 | - شهادة سلامة البناء الخاصة بسفن الشحن |
| اتفاقية سولاس 1974 قاعدة 12/1 | - شهادة سلامة معدات التجهيز لسفن الشحن |
| اتفاقية سولاس 1974 قاعدة 12/1 | - شهادة سلامة الإتصالات بواسطة الراديو |
| // | - شهادة الإعفاء |
| اتفاقية سولاس 1974 قاعدة 3.54/2/II | - شهادة المطابقة للسفن الناقلة للبضائع الخطرة |
| سولاس 1974 قاعدة VII / 53، و ماربول 78/73، ملحق 3 القاعدة 4 | - بيان أو مخطط شحن البضائع الخطرة |

- ترخيص لنقل الحبوب سولاس 1974 قاعدة VI / 10
- شهادة التأمين أو أي ضمان مالي اتفاقية 1969 الخاصة بتلوث البحار الناجم عن الإغراق بالنفايات
- متعلق بالمسؤولية المدنية عن الأضرار المادة (CLC) VII
- الناجمة عن التلوث بالمخروقات
- الصف الرابع
- وثائق خاصة بالسفن التي تحمل مواد كيميائية سائلة بطبيعتها ومؤذية . ويجب على هذه السفن أن تحمل إضافة إلى وثائق الأصناف 1 و 3 ما يلي:
- الشهادة الدولية للوقاية من التلوث اتفاقية ماربول 78/73 ملحق 2 قاعدة 12 و M/12
- الناجم عن نقل المواد السائلة بطبيعتها (شهادة NLS)
- سجل الشحن ماربول 78/73 ملحق 2 قاعدة 9
- الصف الخامس
- السفن الصهاريج المخصصة للمواد الكيماوية، ويتعين عليها أن تحمل على متنها إضافة إلى الوثائق المذكورة في الصنفين 1 و 3 ، ما يلي :
- شهادة الأهلية لنقل المواد الكيماوية سجل BCH 6.1 . ماربول 76/73 ، ملحق 2
- الخطرة بطبيعتها أو
- الشهادة الدولية لتقابلية نقل المواد الكيماوية الخطيرة بطبيعتها سجل IBC ، سولاس ، الفصل VII
- الصف السادس
- إضافة إلى الوثائق المشار إليها في الأصناف 3.1 حسب الحالة، كل سفينة لنقل الغاز يجب أن تحمل :
- شهادة التأهيل لنقل الغاز سجل GC فصل 6.1
- المميع السائل
- شهادة دولية لتأهيل نقل الغاز سجل IGC
- المميع و السائب
- وثائق مختلفة
- السفن الخاصة :
- شهادة الأمن بالنسبة للسفن الخاصة الفصل 7.1 ، (13).534.A
- شهادة إضافية لسفن الإرتفاق و الخدمة 673.16.A . ماربول 78/73 ، ملحق 2 قاعدة 134
- نظام الغطس
- شهادة الأمن لنظام الغطس الفصل 6.1 ، (13).534.A
- آليات البعد الديناميكي :
- شهادة البناء والتجهيزات للآليات ذات البعد الديناميكي
- رخصة الإستغلال
- الوحدات المتحركة للحفر A.649.(16)/A.414.(XI) الفصل 6.1
- في أعماق البحار

مستوى الصخب

- تقرير حول مقياس الصخب (XII)468.A فصل 6.1

أنظر جملة هذه الأوراق وتصنيفاتها بحسب تصنيفات السفن، ومصادرها من الإتفاقيات الدولية :

Rezzal Abdelkarim. « Le contrôle des navires». Journée d'études Ministère des transports. sur le code maritime. Annaba, 08 et 09 Novembre 1998.

الملحق الرابع

قضية مضيق كورفو أمام محكمة العدل الدولية.

تعتبر قضية "مضيق كورفو" من أهم القضايا التي عرضت على محكمة العدل الدولية وأشدها إثارة للإنتباه إن على صعيد القانون الدولي بصفة عامة أو على صعيد قانون البحار بصفة خاصة وهذا بالنظر إلى وقائعها وما أثاره حكم المحكمة من ردود أفعال سواء على الصعيد الفقهي أو على صعيد العمل الدولي بخصوص ممارسة حق المرور البريء في البحار الإقليمية، وتسليط الضوء على مفهوم المضائق المستخدمة للملاحة الدولية.

وتتلخص وقائع هذه القضية في أنه بتاريخ 1946/10/21 غادرت أربع سفن حربية ميناء "كورفو" وهو ميناء يوناني وتقدمت هذه السفن الأربع في شكل قافلة تتقدمها الطرادتان "Leander" و "Mauritius" والمدمّرتان "Volage" و "Saumarez" متجهة شمالاً عبر المجرى الشمالي لمضيق كورفو إلى أن اصطدمت المدمرة "Volage" بلغم بحري خارج خليج "Saranda" ولما تقدمت المدمرة الثانية "Saumarez" لسحبها أصابها هي الأخرى لغم بحري مما ألحق بالبحرية البريطانية أضراراً جسيمة وصلت في جانبها البشري إلى وفاة أربع وأربعين شخصاً من طاقميهما وإصابة اثنين وأربعين آخرين بجروح .

- وبتاريخ 1946/11/13 قامت كاسحات الألغام البريطانية معززة بقوة ضخمة من السفن الحربية البريطانية بتطهير قطاع من المياه الإقليمية لألبانيا من الألغام بغير إذن من الحكومة الألبانية، كما أن عملية التطهير هذه أسفرت عن العثور على 22 لغماً تم فحصها واتضح أنهما من طراز Gy الألماني.

- وتعود بداية الأزمة أساساً والتي انتهت بكارثة 1949/10/22 إلى كون المجرى الشمالي لمضيق كورفو يعتبر حداً فاصلاً بين اليونان وألبانيا، كما أن جزءاً منه يقع داخل المياه الإقليمية لكل منهما. وللمضيق أهمية كبيرة بالنسبة لليونان بسبب حركة المرور فيه من وإلى ميناء كورفو؛ وقد ثار توتر بين اليونان وألبانيا أدى إلى انقطاع العلاقات بينهما حيث طالبت اليونان بحقوق إقليمية في ألبانيا تمس جزءاً من إقليمها المجاور لهذا القطاع واعتبرت اليونان نفسها في حالة حرب مع ألبانيا، هاته الأخيرة التي عمدت إلى اتخاذ تدابير استثنائية رأت ضرورتها لفرض الرقابة اليقظة على تلك المنطقة تواجهها بإغارة اليونان، كما أصدرت لوائح تنظيمية تجعل من مرور السفن الحربية الأجنبية موقوفاً على ترخيص مسبق من الحكومة الألبانية .

- وأمام تأزم هذا الموقف أتجه الطرادان البريطانيان "Orion" و "Superb" - وبدون ترخيص مسبق - جنوباً عبر المجرى الشمالي لمضيق كورفو بتاريخ 15 ماي 1946 ، حيث أطلقت عليهما المدفعية الساحلية الألبانية - في إطار مراقبتها اليقظة - نيراناً لمدة 12 دقيقة ولم ينقطع إطلاق النيران إلا بعد أن أصبح الطرادان يعيدان عن مرماها. وتقرر المذكرة الألبانية المؤرخة في 21 ماي 1946 أن قائد المدفعية الساحلية أمر بإطلاق النار في اتجاه هذين الطرادين تطبيقاً لأمر عام صدر وفقاً لقواعد القانون الدولي. وقد تلا هذه الحادثة احتجاج شديد من قبل بريطانيا لدى حكومة ألبانيا تستنكر فيه تعرض بوارجها لإطلاق النيران، مبينة أن حق المرور البريء عبر المضائق الدولية هو حق مكسب قانوناً؛ كما أسفر هذا الاحتجاج أيضاً، على إجراء اتصال دبلوماسي بين البلدين أكدت فيه ألبانيا تشبثها بأن السفن الحربية والتجارية الأجنبية لا تتمتع بحق المرور البريء ما لم تقدم إحطاراً به وتحصل على ترخيص به. وقد أسفر الاتصال الدبلوماسي عن مذكرة أرسلتها بريطانيا إلى الحكومة الألبانية بتاريخ 1946/8/2 تصر فيه على وجهة نظرها من المرور البريء وانتهت في مذكرتها هذه إلى تحذير حكومة ألبانيا بأن السفن الحربية البريطانية سترد بالمثل على المدفعية الساحلية الألبانية فيما إذا عاودت هذه الأخيرة الكرة وأطلقت عليها النيران عند عبورها المضيق لاحقاً. وقد عمدت بريطانيا إلى إحطار قائد البحرية العسكرية البريطانية بالبحر الأبيض المتوسط. بموجب مذكرة بتاريخ 1946/8/10 تنبئه بوصول مذكرتها إلى ألبانيا و أن بإمكانه أن يأمر قطعاً من أسطوله باستعمال المضيق إذا كان ذلك ضرورياً بشرط أن يرد على المدفعية الساحلية الألبانية بالمثل. وبتاريخ 1946/09/21 استفسرت الحكومة البريطانية من قائد البحرية العسكرية ما إذا كان ينوي إرسال بعض القطع الحربية عبر المضيق، وما إذا كان الألبان قد هذبوا سلوكهم، وكان جواب قائد الأدميرالية بأنه ينوي إرسال الطرادين "Leander" و "Mauritius" والمدمّرتين "Volage" و "Saumarez" وهو ما تم بالفعل وانتهت الأزمة بكارثة 1946/10/22 التي أصدمت فيها المدمرتان بالألغام وما أسفرت عنه من أضرار وما تلاها من عملية تطهير لقطاع من المياه الإقليمية الألبانية من قبل الأسطول البحري البريطاني بتاريخ 1946/11/13.

- وقد أثارت حوادث أكتوبر ونوفمبر 1946 أزمة عنيفة بين بريطانيا وألبانيا عرضت على مجلس الأمن الذي أوصى بتاريخ 3 أبريل 1947 بإحالة النزاع إلى محكمة العدل الدولية. وقد توصل الطرفان بتاريخ 1948/03/25 لاتفاق خاص يطلبان فيه من محكمة العدل الدولية أن تجيب وتفصل في ضوء السؤالين التاليين:

السؤال الأول: هل تعتبر ألبانيا مسؤولة عن الانفجارات التي وقعت بمياها الإقليمية بتاريخ 1946/10/22 طبقا لقواعد القانون الدولي؟ وهل حكومة ألبانيا مسؤولة عن الأضرار والخسائر المترتبة عنها وملزمة بالتعويض؟

السؤال الثاني: هل تعتبر الأعمال الصادرة عن السفن الحربية البريطانية بتاريخ 1946/10/22 و 1946/11/13 منطوية على إخلال بسيادة ألبانيا وفقا لأحكام القانون الدولي؟ وهل بريطانيا ملزمة بأن تقدم الترضية لحكومة ألبانيا؟ وعلى ضوء هذين السؤالين حدد كل طرف طلباته الختامية في نهاية المرافعة أمام محكمة العدل الدولية. ففيما يتعلق بالسؤال الأول، جاءت طلبات كل من الدولتين كالتالي :

أولا) تطلب المملكة المتحدة من المحكمة أن تقرر:

1- أن سفينتين حربيتين بريطانيتين "Volage , Saumarez" تعرضتا لانفجارات بسبب ألغام في الطريق الملاحي الدولي لمضيق كورفو بتاريخ 1946/10/22 ونتج عنه وفاة 44 شخصا وإصابة 42 آخرين بجروح.

2- أن حقل الألغام قد تم زرعه في الفترة الممتدة بين 15 ماي و 22 أكتوبر 1946 وكان ذلك من طرف ألبانيا أو تواطئها أو على الأقل بعلمها.

3- أن حكومة ألبانيا رغم علمها بحقل الألغام هذا، فإنها لم تقم بالإعلان عنه وهو خرق لاتفاقية لاهاي الثامنة لعام 1907 ويتعارض مع المبادئ العامة للقانون الدولي الإنساني.

4- أن حكومة ألبانيا وموظفيها كانوا على علم بمرور السفن الحربية البريطانية في قطاع المياه الإقليمية التي تحتوي على الألغام إلا أنهم لم يقوموا بأعلامها عن وجوده وعن الأخطار التي يمكن أن تترتب عنه رغم أن وضعيتهم كانت تسمح لهم بالمراقبة والإطلاع على مركز هذه السفن واقترابها من حقل الألغام.

5- إن سماح حكومة ألبانيا بوجود هذا الحقل ضمن قطاع من مياها الإقليمية يدخل ضمن طرق الملاحة الدولية رغم علمها به يعتبر إهدارا لحق المرور البريء الذي تتمتع به السفن الحربية والتجارية الأجنبية، وتظل حكومة ألبانيا مسؤولة دوليا عما لحق بالسفن الحربية البريطانية من أضرار.

6- تلتزم حكومة ألبانيا بأن تعوض حكومة المملكة المتحدة بقيمة إجمالية قدرها 875000 جنيهها إسترلينا.

ثانيا : تطلب حكومة ألبانيا من المحكمة أن تقرر:

1- أنه تطبيقا لأحكام الاتفاق الخاص بين الحكومتين، لا تختص المحكمة بتحديد مقدار التعويض ولو ثبتت مسؤولية ألبانيا عن تفجيرات 22 أكتوبر 1946.

2- إنعدام الدليل على أن حقل الألغام الذي ألحق أضرارا بالسفن البريطانية قد أقامته ألبانيا بنفسها، وانعدام الدليل أيضا، على أن هذا الحقل قد ثبتته دولة ثالثة لحسابها، وكذلك انعدام الدليل على أن هذه الألغام زرعت بمساعدة ألبانيا أو بعلمها.

3- إنعدام الدليل على أن ألبانيا كانت تعلم قبل تفجيرات 22 أكتوبر بوجود حقل ألغام بمياها الإقليمية.

4- إستنادا لما سبق، لا تعتبر حكومة ألبانيا مسؤولة طبقا لقواعد القانون الدولي عن الانفجارات التي وقعت بمياها الإقليمية بتاريخ 22 أكتوبر 1946 ولا عن تعويض الخسائر والأضرار التي لحقت بالبحرية البريطانية.

وأردفت ألبانيا فيما يتعلق بالسؤال الثاني طلباتها، حيث **طلبت من المحكمة أن تقرر:**

1- أنه يحق للدولة الساحلية - وفي الأحوال الاستثنائية - إصدار لوائح تنظيمية لمرور السفن الحربية وهذا ينطبق على المجرى الشمالي لمضيق كورفو.

2- أن الظروف الاستثنائية التي تعرفها ألبانيا لاسيما في غضون شهري أكتوبر ونوفمبر 1946، تخول للحكومة الألبانية حق إلزام جميع السفن الحربية الأجنبية بالحصول على ترخيص مسبق قبل المرور في مياها الإقليمية.

3- أن مرور أعداد من السفن والقطع الحربية البريطانية بتاريخ 1946/10/22 بغير ترخيص مسبق يعتبر خرقا لقواعد القانون الدولي، كما أن المرور بهذا الشكل على أية حال لم يكن بريئا.

4- لم يكن من حق البحرية الحربية البريطانية أن تقوم بتاريخ 12 و 13 نوفمبر 1946 بتطهير قطاع المياه الإقليمية الألبانية من حقل الألغام بدون موافقة حكومة ألبانيا.

5- وعلى ضوء ما سبق، تكون بريطانيا وشمال إيرلندا مسؤولتان دوليا أمام ألبانيا عن انتهاكها لقواعد القانون الدولي، ويلتزمان بتقديم الترضية.

أما عن بريطانيا، وبخصوص السؤال الثاني، فقد طلبت من المحكمة أن تقر: أن الإدعاءات التي تقدمت بها ألبانيا لا أساس لها وأنه لا محل لتقرير أي تعويض رمزي لها.

وعند بحثها النزاع، وبخصوص السؤال الأول، رأت المحكمة أن تفصل أولا في أن الانفجارات التي وقعت بتاريخ 22 أكتوبر 1946 تعود لحقل الألغام الذي كشفت عنه وطهرته كاسحات الألغام البريطانية بتاريخ 12 و 13 نوفمبر 1946، وقد اختلف الطرفان في ذلك، ففي الوقت الذي ادعت بريطانيا أنه الحقل ذاته الذي أدى إلى تفجيرات 22 أكتوبر، جحدت ألبانيا ذلك ورأت بأن هذا الحقل قد زرع حديثا بين تاريخ التفجيرات وتاريخ القيام بعملية التطهير، وأن هذا الحقل قد يكون مصدره ألغام طافية مترسبة من حقول قديمة مجاورة أو ألغام قاع مغناطيسية. غير أن المحكمة تمكنت من التوصل إلى حقيقة طبيعة هذا الحقل من كون أن البحرية البريطانية كان أن سبق لها أن عبرت المجرى الشمالي للمضيق بتاريخ 1946/05/15 وهو مجرى معول عليه كطريق مأمون للملاحة البحرية الدولية، وأن بريطانيا عند محاولتها عبوره بتاريخ 22 أكتوبر لم تتخذ أي تدابير احترازية تجنبها خطر الألغام لعلمها بخلو هذه المنطقة منها، فضلا عن أن فحص الألغام من ذوي الخبرة وبعض الشهود أظهر أن الألغام التي أدت إلى تفجيرات 22 أكتوبر 1946 هي من طراز Gy الألمانية ولم تكن ألغاما طافية أو ألغام قاع مغناطيسية، وهي نفسها التي أظهرتها عملية التطهير التي قامت بها بريطانيا في 1946/11/13، ومن ثم فقد عجزت ألبانيا عن إثبات أن عملية زرع الألغام قد تمت بتاريخ تال لتاريخ التفجيرات وظهر للمحكمة أن الحقل كان موجودا بالفعل بتاريخ 22 أكتوبر 1946.

وأما بخصوص قيام حكومة ألبانيا بزرع الألغام بنفسها أو بتواطؤها مع دولة ثالثة، فقد نفت ألبانيا الإدعاء الأول إذ أن إمكانية البحرية الحدود لا تمكنها من القيام بعملية زرع الألغام. وفيما يخص تواطؤها مع دولة ثالثة، وقد وجهت بريطانيا اتهاماتها إلى يوغسلافيا بناء على شهادة المدعو "Konacic" الذي رأى طرادتين يوغسلافتين هما "Mljjet" و "Meljine" أبحرتا من ميناء "Sibenick" الألباني بتاريخ 1946/10/18 وهما يحملان ألغاما بحرية، هذا فضلا عن قيام ادعاء بريطانيا بأن ألغام Gy الألمانية لا تحوزها في المنطقة دولة -بخلاف ألبانيا- سوى يوغسلافيا التي تربطها بألبانيا معاهدة الصداقة والتعاون. وقد رأت المحكمة أن توجيه الاتهامات إلى دولة ثالثة له خطورته الاستثنائية ولا يمكن تبريره على أساس شهادة شاهد اعتمد فيها على خبرته الشخصية، وأنه لا يمكن توجيه الاتهام ما لم تبلغ الأدلة درجة حاسمة من اليقين. أما بخصوص ارتكاز بريطانيا على بعض القرائن التي تجعل من ألبانيا متواطئة مع يوغسلافيا كامتلاكهما معا - ولوحدهما - طراز Gy أو أنهما يرتبطان بمعاهدة تحالف وصداقة، فقد رأت المحكمة أن القرائن الواقعية المذكورة وعلى افتراض صحتها لا تقطع بنتائج حاسمة فضلا عن أن حيازة يوغسلافيا لهذه الأسلحة غير ثابتة بطريقة قانونية ولا زال مصدر الألغام المزروعة في المياه الإقليمية الألبانية محل غموض، كما أن القول بأن إبرام دولتين لمعاهدة ما، - ولو ترتب عليها توثيق ما بينهما من روابط - لا يفيد أخما أسهما بالضرورة في عمل إجرامي.

وبعد أن رفضت المحكمة إدعاء بريطانيا من أن زرع الألغام كان بيد ألبانيا نفسها أو بتواطؤها مع يوغسلافيا، وبقي على المحكمة أن تفصل في إدعاء بريطانيا الذي مفاده أنه أيا كان المسؤول عن عملية زرع هذه الألغام، فإن ذلك لم يكن ليتم بدون علم حكومة ألبانيا. وقد جاء في حكم المحكمة على هذا السؤال: «إن واقعة العثور على حقل الألغام بالمياه الإقليمية الألبانية أدى لانفجارات بالسفن الحربية البريطانية لا تُفيد بذاتها علم حكومة ألبانيا بعملية رص الألغام بمياهها الإقليمية، ومن الصحيح أيضا، وكما يشهد بذلك العمل بين الدول، أنه إذا وقع بإقليم دولة أو بمياهها الإقليمية عمل يتعارض مع القانون الدولي، فإن هذه الدولة تلتزم بتفسيره إذا طلب منها ذلك ولا يجوز لها أن تتصل من الرد أنها تجهل ملابسات هذا العمل والمسؤولين عنه».

وتضيف المحكمة بأن: «مجرد الرقابة التي تُبشِرُها الدولة على إقليمها ومياهها الإقليمية لا تُدُلُّ على أن هذه الدولة تعلم بالضرورة أو كان ينبغي عليها أن تعلم بأي عمل غير مشروع يقع في إقليمها أو بمياهها الإقليمية وبالمسؤولية عن هذا العمل. فواقعة الرقابة في ذاتها مجردة عن الظروف الأخرى الملائمة، لا تُسوّغ القول بمسؤولية الدولة ولا تُثقل عبئا للإثبات، ومع ذلك فإن الرقابة الإقليمية المانعة التي تُبشِرُها الدولة داخل حدودها، لها وزنها في مجال تحديد الوسائل المقبولة لإثبات علم الدولة بالأعمال غير المشروعة المركبة

على إقليمها، ذلك أن الدولة المضرورة من هذه الأعمال لا تستطيع غالباً مع قيام الرقابة الإقليمية المانعة المشار إليها، أن تؤيد بالأدلة المباشرة ادعاءاتها في شأن الوقائع المؤدية للمسؤولية، وينبغي أن تسمح لمثل هذه الدولة باللجوء بصورة أكثر تحرراً للقرائن الواقعية والظروف الملايسة لأن ذلك ضرب من الإثبات غير المباشر يُقره جميع الأنظمة القانونية، وترتكز إليه جهات القضاء الدولي فيما تنتهي إليه من أحكام بل إن الإثبات غير المباشر يكون له وزن خاص إذا اتجه لمجموعة من الوقائع المترابطة تؤدي عملاً إلى نتيجة واحدة ولا تُترك مجالاً لشكٍّ مَعقولٍ».

وقد كان يتعين على المحكمة أن تبحث عن مدى علم حكومة ألبانيا بواقعة رصّ الألغام في قطاع من مياهها الإقليمية، وقد رأت المحكمة أن ألبانيا باشرت عملية رقابة غيرة على مياهها الإقليمية على الأقل ابتداء من تاريخ 15 ماي 1946، وهو تاريخ إطلاق المدفعية الساحلية الألبانية النيران على الطرادين البريطانيين "Orion" و "Superb" عند مرورهما على هذه المنطقة. كذلك تشهد المذكرات الصادرة عن هذه الحكومة ممارستها للرقابة اليقظة ومنها مذكرة 21 ماي 1946 الموجهة لبريطانيا والتي أكدت فيها أن واقعة إطلاق النيران على السفن البريطانية كان تطبيقاً لأمر عام أصدرته الحكومة الألبانية، هذا فضلاً عن أن ألبانيا علقت مرور السفن الحربية الأجنبية على ترخيص مسبق في إطار المراسلتين إلى الأمين العام للأمم المتحدة من قبل الحكومة الألبانية في 13 و 1946/11/27 تحتج فيه وتعرض على عملية التطهير التي قامت بها السفن البريطانية إلا أنها لم تقرن هذا الاحتجاج بأي احتجاج آخر على عملية زرع الألغام بمياهها وهو أمر لو تم بغير موافقتها لشكل اعتداء صارخاً على سيادتها، هذا فضلاً عن أن اليونان قامت بعد عملية التطهير بإجراء تحقيق حول التفجيرات وهو الشيء الذي لم تعتمد إليه ألبانيا.

هذا بالنسبة لإمكانية علم ألبانيا بعملية زرع الألغام؛ أما عن إمكانية رؤية ذلك من قبل السلطات الألبانية، فقد تبين للمحكمة أن خليج "Saranda" والمجرى الملاحي الذي تستعمله السفن عبر المضيق هما من زاوية التضاريس موقعان تسهل مراقبتهما معا لقربه من الساحل الألباني والتصاقه به، كما أن عملية زرع الألغام تستغرق وقتاً قدره الخبراء بساعتين على الأقل وهو وقت كاف لشد انتباه مراكز المراقبة الساحلية، كما أن المحكمة تبين أيضاً أن أقرب لغم عثر عليه كان يبعد عن الساحل الألباني بمسافة 500 متر وهي مسافة ضئيلة لا يتمكن واضعوه من القيام بذلك بمنأى عن رقابة الساحل.

وإزاء هذه الوقائع خلصت المحكمة إلى أن عملية زرع حقل الألغام لا يمكن إتمامها بغير علم حكومة ألبانيا، وأن هذه الأخيرة ملزمة قانوناً بأن تعلن لمصلحة الملاحة البحرية عن وجود حقل للألغام بمياهها الإقليمية وتبني السفن المارة إلى عدم الاقتراب منه، كما رأت المحكمة أن هذا الالتزام ليس مؤداه اتفاقية لاهاي الثامنة لعام 1907 لأن ذلك ينطبق في زمن الحرب، ولكن يرجع هذا الالتزام إلى الاعتبارات الإنسانية أولاً، وإلى مبدأ حرية الملاحة البحرية ثانياً، وثالثاً، التزام كل دولة بالألا تسمح باستخدام إقليمها لنباشير فيه جهة ما أعمالاً لا يقرها القانون الدولي وتمس بحقوق غيرها من الدول، وهو الشيء الذي لم تقم به ألبانيا مما أسفر عن وقوع تفجيرات 22 أكتوبر 1946.

وفي هذا المجال تقول المحكمة «إن التزام ألبانيا بأخطار السفن الأجنبية عن وجود حقل الألغام بمياهها الإقليمية يتوقف على معرفتها بواقعة وجود هذا الحقل قبل 1946/11/22 بزمن كاف، كذلك فإن الواجب الملقى على عاتق السلطات الألبانية لتحذير السفن الحربية البريطانية يتوقف على تحديد الوقت الذي انقضى بين علمها بتقدم هذه السفن لمياهها الإقليمية وحُدوث أول انفجار فيها»، وبالنسبة لهذه النقطة ترى المحكمة أنه «لما كان الطرفان يُقران بأن حقل الألغام قد زرع حديثاً، فإنه أياً كان التاريخ الصحيح لرص هذه الألغام فهي بالقطع لا بد أن تكون قد وضعت في فترة الرقابة اليقظة التي باشرت ألبانيا فوق المضيق، ومع افتراض أن هذه الرقابة لم يجر تنفيذها إلا في مساء 21-1946/10/22، فإن حكومة ألبانيا لا يكون بوسعها عندئذ أن تُصدر إخطاراً عاماً لكل السفن الأجنبية تُنبئها فيه بوجود حقل الألغام قبل حدوث الانفجارات ولكن ذلك لم يكن ليمتنعها من اتخاذ كل الخطوات الضرورية للمبادرة بتحذير السفن الموجودة بالقرب من هذه المنطقة، وبوجه خاص تلك السفن المتقدمة للمنطقة المشار إليها وهو ما يصدق على السفن الحربية البريطانية».

وفيما يخص الأعمال الصادرة عن البحرية العسكرية البريطانية بتاريخ 1946/10/22 و 12 و 1946/11/13 هل تعتبر انتهاكاً لسيادة ألبانيا وتكون بريطانيا حينئذ بالوفاء بالتعويض؟.

من خلال فحصها للوقائع تبين للمحكمة أن السفن الحربية البريطانية تعرضت لنيران المدفعية الألبانية أولاً بتاريخ 15 ماي 1946 وهذا لمرورها عبر المضيق من غير حصولها على ترخيص مسبق اشترطته ألبانيا، كما أن الاتصالات الدبلوماسية بين البلدين بينت موقف كل

من البلدين: ألبانيا التي تصرُّ على الترخيص المسبق كشرط للمرور البريء، وبريطانيا التي ترفض ذلك على أساس أن المرور البريء حق مكرس قانوناً؛ وانتهت الاتصالات الدبلوماسية - كما تبين للمحكمة - بمذكرة أرسلتها بريطانيا لألبانيا بتاريخ 1946/08/02 أصرت فيها على وجهة نظرها وحذرتها من الرد بالمثل فيما إذا تعرضت سفنها الحربية لإطلاق النار أثناء عبور المضيق مرة ثانية. كما ظهرت للمحكمة برقية بريطانيا إلى قائد بحريتها العسكرية بالبحر الأبيض المتوسط بتاريخ 1946/08/10 تطلب منه أن يأمر قطعاً من أسطوله بعبور المضيق والرد على المدفعية الألبانية في حالة إطلاقها النيران، واطلعت المحكمة أيضاً على استفسار الحكومة البريطانية من قائدها هذا بموجب برقية 1946/09/21 عما إذا كان ينوي إرسال قطع بحرية عبر المضيق وعمما إذا كان الألبان قد هذبوا سلوكهم، وكان رد القائد مفصلاً عن نيته في إرسال الطرادين "Leander" و "Mauritius" والمدمّرتين "Volage" و "Saumarez".

وقد قضت المحكمة بخصوص ما ادعته ألبانيا من وجوب الأخطار المسبق الواجب الحصول عليه لمرور السفن الحربية بأنه: «وَلَا تُقَرُّ الْمَحْكَمَةُ مَا ادَّعَتْهُ أَلْبَانِيَا مِنْ أَنَّ مُرُورَ السُّفُنِ الْحَرْبِيَّةِ الْأَجْنِبِيَّةِ فِيهِ بَعْضٌ تَصْرِيحٌ مِنْ سُلْطَاتِهَا الْمُخْتَصَّةِ هُوَ تَعَدُّ عَلَى سِيَادَتِهَا، ذَلِكَ أَنَّ الْمَحْكَمَةَ تَرَى أَنَّ لِكُلِّ الدُّوَلِ حَقًّا تُوَظِّدُهُ قَوَاعِدُ الْعُرْفِ الدَّوْلِيِّ، وَتُقَرُّهُ الدُّوَلُ فِيمَا يَبْنِيهَا بَوَاجِهٍ عَامٍّ - يُحَوِّلُهَا زَمَنَ السَّلْمِ حَقًّا لِإِرْسَالِ سَفِينِهَا الْحَرْبِيَّةِ عَبْرَ الْمَضَائِقِ الدَّوْلِيَّةِ الْمُسْتَعْمَلَةِ لِلْمَلَاحَةِ الدَّوْلِيَّةِ بَيْنَ جُزْأَيْنِ مِنْ أَعَالِي الْبَحَارِ - وَذَلِكَ بِغَيْرِ حَاجَةٍ لِلْحُصُولِ عَلَى تَصْرِيحٍ مُسَبِّقٍ مِنَ الدَّوْلَةِ السَّاحِلِيَّةِ بِشَرَطِ أَنْ يَكُونَ الْمُرُورُ بَرِيئًا، وَلَا يَجُوزُ أَنْ تَمْنَعَهَا الدَّوْلَةُ السَّاحِلِيَّةُ مِنْ مِثْلِ هَذَا الْمُرُورِ عَبْرَ الْمَضَائِقِ الْمُنْتَابِرِ إِلَيْهَا مَا لَمْ تَقْضِ مَعَاهِدَةً دَوْلِيَّةً بِغَيْرِ ذَلِكَ».

و تضيف المحكمة: «وَمِنْ نَاحِيَةِ أُخْرَى فَإِنَّ مَا نَارَ مِنْ تَوَثُّرِ بَيْنِ الْيُونَانِ وَأَلْبَانِيَا، وَانْقِطَاعِ رَوَابِطِهِمَا الطَّبِيعِيَّةِ، وَمُطَالَبَةِ الْيُونَانِ بِحُقُوقِ إِقْلِيمِيَّةٍ فِي أَلْبَانِيَا تَمَسُّ جُزْءًا مِنْ إِقْلِيمِهَا الْمُجَاوِرِ لِهَذَا الْقِطَاعِ، وَاعْتِبَارِ الْيُونَانِ نَفْسَهَا فِي حَالَةِ حَرْبٍ مِنَ النَّاحِيَةِ الْفِعْلِيَّةِ مَعَ أَلْبَانِيَا، وَاتِّخَاذِ أَلْبَانِيَا لِتَدَابِيرٍ مُعَيَّنَةٍ رَأَتْهَا ضَرْوْرِيَّةً لِفَرْضِ رِقَابَةِ يَقِظَةٍ فِي تِلْكَ الْمُنْطَقَةِ تُوَاخِجُ بِهَا خَطَرَ إِغَارَةِ الْيُونَانِ عَلَيْهَا، مُؤَدَّاهُ أَنَّ ظُرُوفًا اسْتِنَائِيَّةً قَدْ نَشَأَتْ يَحِقُّ مَعَهَا لِحُكُومَةِ أَلْبَانِيَا أَنْ تُصَدِّرَ اللُّوَاحِ لِمُرُورِ السُّفُنِ الْحَرْبِيَّةِ عَبْرَ الْمَضِيقِ. وَلَكِنْ لَا يَجُوزُ لِأَلْبَانِيَا أَنْ تَمْنَعَهَا مِنَ الْمُرُورِ الْبَرِيِّ فِيهِ، وَلَا أَنْ تُخَضِّعَ هَذَا الْمُرُورَ لِشَرَطِ التَّصْرِيحِ الْخَاصِّ، وَلِهَذَا لَا تُعْتَبَرُ حُكُومَةُ الْمَمْلَكَةِ الْمُتَّحِدَةِ مُتْهَكَةً لِسِيَادَةِ حُكُومَةِ أَلْبَانِيَا بِإِرْسَالِ السُّفُنِ الْحَرْبِيَّةِ الْبَرِيَّةِ عَبْرَ الْمِيَاهِ الْإِقْلِيمِيَّةِ الْأَلْبَانِيَّةِ بِغَيْرِ تَصْرِيحٍ مُسَبِّقٍ».

وقد رأت المحكمة بأن إعداء حكومة ألبانيا بأن مرور السفن الحربية البريطانية في مياهها الإقليمية بتاريخ 1946/10/22 كان غير بريء بل كان مروراً غير عاديٍّ أو مهمة سياسية بالنظر إلى طريقة المرور التي اتخذت شكل مناورة واستنفاة للحجارة والجنود المحمولين على متنها، فضلاً عن أن عدد هذه السفن وتسليحها يجاوز ما هو ضروري لبلوغ المهمة الموكولة إليها؛ كما ادعت ألبانيا أيضاً أن مدافع البحرية كانت في وضعية إطلاق النار باتجاه الساحل مما يدل على أن المرور لم يكن بريئاً بالمرءة وأن نية هذه السفن لم تكن منصرفة إلى مجرد المرور بل كان الردع والتهديد مقصوداً، كما أن مضمون البرقية الموجهة إلى قائد البحرية البريطانية بتاريخ 1946/09/21 يتضمن اختباراً مسلكاً ألبانياً مما يدل على أن مهمة البحرية البريطانية كانت سياسة أكثر منها مروراً بريئاً.

وفي هذا الإطار، رأت المحكمة بأن: «مُضْمُونُ الْبَرَقِيَّةِ الصَّادِرَةِ عَنِ الْأَدْمِيرَالِيَّةِ فِي 1946/09/21 يُوضِّحُ تَمَامًا أَنَّ مَهْمَةَ السُّفُنِ الْحَرْبِيَّةِ الْبَرِيَّةِ فِي الْمِيَاهِ الْإِقْلِيمِيَّةِ الْأَلْبَانِيَّةِ لَا تَقْتَصِرُ عَلَى مُجَرَّدِ الْمُرُورِ فِيهِ لِأَغْرَاضٍ مَلَاحِيَّةٍ صَرَفَةً، بَلْ كَانَ هَدَفُهَا كَذَلِكَ اخْتِبَارُ مَسَلِكِ حُكُومَةِ أَلْبَانِيَا "To test Albanian's attitude". ذَلِكَ أَنَّ هَذِهِ الْحُكُومَةَ تُرِيدُ أَنْ تَفْرَضَ بِقُوَّةِ النَّيْرَانِ وَجْهَةً نَظَرَهَا فِي مَجَالِ الْمُرُورِ بِمِيَاهِهَا الْإِقْلِيمِيَّةِ، وَهُوَ مَا حَاوَلَتْهُ بِالْفِعْلِ فِي 15 مَآي 1946، وَ لَمْ يُوَدِّ تَبَادُلُ الْمَمْلَكَةِ الْمُتَّحِدَةِ مُذْكَرَاتِهَا مَعَ حُكُومَةِ أَلْبَانِيَا لِشَيْءٍ يُفَصِّحُ عَنْ مَوْفِقِهَا وَيُوضِّحُهَا، فَآزَادَتْ حُكُومَةُ الْمَمْلَكَةِ الْمُتَّحِدَةِ أَنْ تَتَأَكَّدَ بِوَسَائِلِ أُخْرَى مِمَّا إِذَا كَانَتْ حُكُومَةُ أَلْبَانِيَا سَتَعُودُ مِنْ جَدِيدٍ لِفَرْضِ مَوْفِقِهَا غَيْرِ الْمَشْرُوعِ بِإِطْلَاقِ النَّيْرَانِ مَرَّةً أُخْرَى عَلَى السُّفُنِ الْمَارَّةِ، وَهَذَا الْإِجْرَاءُ الَّذِي أَخَذَتْهُ الْمَمْلَكَةُ الْمُتَّحِدَةُ لَا جَدَالَ فِي مَشْرُوعِيَّتِهِ بِشَرَطِ أَنْ يَكُونَ تَنْفِيذُهُ قَدْ جَرَى بِطَرِيقَةٍ تَتَّفِقُ مَعَ مُتَطَلِّبَاتِ الْقَانُونِ الدَّوْلِيِّ، ذَلِكَ أَنَّ مَهْمَةَ السُّفُنِ الْحَرْبِيَّةِ كَانَتْ قَوْمًا تَأْكِيدَ حَقِّ أَنْكَرَتُهُ عَلَيْهَا أَلْبَانِيَا بِغَيْرِ مُسَوِّغٍ، وَلَمْ تُكُنِ الْمَمْلَكَةُ الْمُتَّحِدَةُ لِتَلْتَرِمَ قَانُونًا بِالإِمْتِنَاعِ عَنْ مَبَاشَرَةِ حَقِّهَا فِي الْمُرُورِ الَّذِي جَحَدَتْهُ أَلْبَانِيَا بِالْمُخَالَفَةِ لِلْقَانُونِ.»

أما فيما يتعلق بواقعة الاستعراض التي نفذت بها البحرية البريطانية مرورها خلال المضيق في تاريخ التفجيرات والتي ادعت ألبانيا أنها جاءت في شكل مناورة و شكلت تهديداً لسيادتها، فقد رأت المحكمة بأن مثل ذلك الاستعراض لم يخرج بدوره عن نطاق المرور البريء، ذلك أن السفن الحربية البريطانية لم تكن متقدمة للقطاع المذكور في تشكيل معركة، بل تسير واحدة وراء الأخرى في خط واحد، ولم تقم من جانبها بأية مناورة إلا بعد وقوع الانفجار الأول، وبالقدر الضروري لإنقاذ الأرواح البشرية والسفن المضروبة

بالألغام...، وليس بصحيح ما ادعته حكومة ألبانيا من مخالفة السفن الحربية لقواعد حق المرور البريء. بما اتخذته مدافعها من أوضاع، فقد جاء في أقوال الشهود أن المدفعية كانت أثناء المرور وقبل الانفجارات في الأوضاع المعتادة لها سواء عند خروج السفن الحربية البريطانية إلى البحر أو أثناء تواجدها في الموانئ، فضلا عن أن المرور و إن نفذته السفن الحربية البريطانية برجالها المتأهبين للقتال، إلا أن هذا الإجراء لا يعدوا أن يكون تدبيرا احتياطيا مشروعاً ومعقولاً اتخذته السفن الحربية البريطانية لتكون قادرة على مواجهة المدفعية الألبانية بالرد عليها عند تعرضها لها، ولا نزاع في معقولية هذا الإجراء نظراً لسبق تعرض المدفعية الألبانية بالنيران للسفن الحربية البريطانية في 15 ماي".

وتستطرد المحكمة بالقول "على أن مرور طرادين ومدمرتين من السفن الحربية البريطانية - واحدة وراء الأخرى - برجالها المتأهبين للرد على المدفعية الألبانية، وعبر قطاع محدود الاتساع من المياه الإقليمية الألبانية وبجاء ساحلها، وفي زمن توتر سياسي بهذه المنطقة، كل ذلك يدل بالضرورة على أن الغرض من مرور السفن الحربية البريطانية كان غير مقصور على اختبار مسلك حكومة ألبانيا، بل كان هدفها استعراض مثل هذه القدرة في مواجهة ألبانيا لحملها على ألا تطلق النيران مرة أخرى في اتجاه السفن العابرة للمضيق. ومع ذلك فإنه مراعاة كل الظروف القائمة في الدعوى المنوه عنها، لا تستطيع المحكمة أن تعتبر التدابير المشار إليها منطوية على تعد للسيادة الألبانية".

وأما عن السؤال الثاني من الاتفاق الخاص المتعلقة بالأعمال الصادرة عن السفن الحربية البريطانية بقيامها بتطهير قطاع من المياه الإقليمية الألبانية في 12 و 13 نوفمبر 1946 وهي العملية التي يسميها الطرفان Operation retail فيما إن كانت تشكل بذلك انتهاكا لسيادة ألبانيا.

وفضلاً في هذا الموضوع، بحثت المحكمة في وقائعه و اتضح لها أنه بعد كارثة 22 أكتوبر وجهت بريطانيا مذكرة إلى حكومة ألبانيا تحظرها فيها بعزمها على تطهير مضيق كورفو من الألغام، وقد تلا مذكرة بريطانيا هذه ردّاً من حكومة ألبانيا بتاريخ 1946/10/31 يؤكد رفض ألبانيا لهذه العملية. وبتاريخ 1 نوفمبر 1946 قرر المركز الدولي لتطهير الألغام - وبناء على طلب من بريطانيا - أنه ينبغي إجراء مسح جديد لهذا المجرى على أن يتم ذلك بموافقة حكومة ألبانيا، كما أرسلت بريطانيا مذكرة أخرى إلى الحكومة الألبانية تحظرها بأن عملية المسح ستكون بتاريخ 12 نوفمبر 1946 واحتجت ألبانيا على ذلك. بمذكرة أرسلتها بتاريخ 1946/11/11 رأت فيها أن إقدام بريطانيا على مثل هذا العمل إنما يكون بموافقة ألبانيا وبموجب لجنة يشكلها الطرفان، وفي غير ذلك، فإن بريطانيا تكون قد مارست تعدياً وإخلالاً ظاهراً بالسيادة الألبانية. وبالفعل، فقد قامت بريطانيا - بأسطول حربي ضخم معزّز بالطائرات توفر غطاءً كافياً لحماية هذه العملية - بتطهير حقل الألغام بتاريخ 13 نوفمبر 1946.

وقد أقرت بريطانيا بعد ذلك أن ما قامت به من عمليات لتطهير حقل الألغام هذا، إنما تم بغير موافقة ألبانيا أولاً، ولا بموافقة المركز الدولي لتطهير الألغام ثانياً، كما أن حشد قوات بهذه الكيفية - حسب إقرار بريطانيا دائماً - لا ينطوي على مرور بريء، كما أن القانون الدولي - وكمبدأ عام - لا يخول لدولة أن تباشر تطهير مياه دولة أخرى بدون موافقتها؛ ومع ذلك، فقد بررت بريطانيا موقفها ذلك و بعد إقرارها السالف على وجود اتفاق بين بريطانيا والدول الأوروبية بتاريخ 1945/11/22 يخول المنظمات الإقليمية لتطهير الألغام أن توزع بين الدول المعنية القطاع الذي يدخل تطهيره في اختصاص المنظمة الإقليمية، وأنه لما كان قطاع مضيق كورفو يدخل ضمن القطاع الذي منحه منظمة البحر الأبيض المتوسط في 1945 /11/05 - أي قبل إبرام الاتفاق المشار إليه - لحكومة اليونان، فإن هذه الأخيرة قد حولت بريطانيا إذناً بالفعل بتطهير المضيق.

وترى المحكمة أن هذه الحجة غير مقنعة، ذلك أن الحاجة لإعادة تطهير القناة لم تكن أمراً محل بحث في نوفمبر 1945 إذ جرت عمليات تطهير سابقة اعتبر بعدها المرور مأموناً تماماً في المضيق. وترتيباً على ما تقدم يكون القرار الصادر عن منظمة البحر الأبيض بإسناد هذا القطاع لحكومة اليونان، والإذن الصادر من هذه الحكومة بإعادة تطهيره، كلاهما من "الأعمال الإسمية Merely nominal". ومن الحقائق المسلمة كذلك أن منح القطاع المشار إليه لحكومة اليونان، جرى بغير موافقة ألبانيا، بالرغم من أن القناة الملاحية تدخل في حدود مياهها الإقليمية".

أما الحجة الثانية فقوامها أن وقوع انفجارات بالسفن الحربية البريطانية داخل قطاع من المياه الإقليمية الألبانية سبق تطهيره من الألغام أثار لدى الحكومة البريطانية شكوكاً حول مسؤولية الحكومة الألمانية عنها، وكان عليها أن تبادر لإجراء عملية التطهير، لا باعتبارها مهمة روتينية، بل لتمسك فوراً الأدلة المادية لهذه الجريمة قبل أن يطمس الجناة معالمها، وتؤكد بريطانيا دفاعها هذا مستندة لخطين أو

دعامتين هما: أن هذا العمل من جانبها يعد تطبيقاً لنظرية التدخل من ناحية، ورقابة ذاتية للنفس من ناحية أخرى، و ترى بريطانيا أيضاً، شرحاً لهذين الوجهتين بأنه وفقاً لنظرية التدخل، تُؤمن الدولة المتدخله أدلة الجريمة الموجودة داخل الحدود الإقليمية لدولة أخرى كي تقدمها إلى محكمة دولية فتسهل بذلك مهمتها؛ كذلك فإن عملية التطهير تجد سندها في كونها إحدى الوسائل المشروعة لحماية النفس.

وقد رأت المحكمة ضرورة رفض هذين الوجهين كلاهما. ذلك أن حق التدخل المدعى به "لا يعدو أن يكون مظهرًا للسياسة القوة، وقد أسيء استعماله من قبل بصورة خطيرة ولا يمكن لهذا الاعتبار أن يحتل مكاناً في القانون الدولي مهما يكن أمر العيوب القائمة الآن بالتنظيم الدولي "Whatever be the present defects of international organisation"، بل إن التدخل أُدعى للرفض بالشكل الذي اتخذته في النزاع الراهن، لأن طبيعة الأشياء ستجعل التدخل حقاً محجوزاً لأكثر الدول قوة، وقد يؤدي لإعاقة العدالة الدولية ذاتها".

هذا عن حق التدخل، أما عن الادعاء بأن عملية التطهير لازمة لحماية النفس فردت عليه بأنه "فيما بين الدول المستقلة يتعين أن تكون السيادة الإقليمية مصونة ومكفولة، ذلك أن احترامها من الأسس الجوهرية للروابط الدولية"، ومع ذلك ترى المحكمة أن "بالدعوى ظروفًا مخففة لمصلحة المملكة المتحدة، منها إخفاق حكومة ألبانيا بصورة كاملة في النهوض بواجباتها، والطبيعة التسوية لمذكراتها الدبلوماسية. وعلى أية حال يتعين أن تعلن المحكمة ضماناً لسيادة كلمة القانون، واحتراماً لها، أن الأعمال الصادرة عن السفن الحربية البريطانية في 12 و 13/11/1946 إنما تشكل اعتداء على السيادة الألبانية".

تمت مناقشة و استعراض قرار محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو بالإعتماد على المراجع التالية :

(موقع و عنوان قرار محكمة العدل الدولية الرسمي على الإنترنت) www.ICJ.ORG/CIJwww/ccases/ccf/frame.htm

- د.عوض محمد المر، المرجع السابق، ص 138-150 ؛
- د.فخري رشيد مهنا، النظام القانوني للملاحة في المضائق الدولية و تطبيقه على مضيق هرمز. مطبعة الأديب البغدادي. الطبعة الأولى، 1980 ، ص 72-80 ؛
- د.سعيد بن سليمان العبري، النظام القانوني للملاحة في المضائق الدولية. دار النهضة العربية. القاهرة، 1995، ص 62-72.

الملحق الخامس

النظام الدولي للإشارات.

INTERNATIONAL CODE OF SIGNALS SUPPLEMENT

Amendments to the International Code of Signals were adopted at the sixty-third session of the Maritime Safety Committee (May 1994) and circulated as COM/Circ.129 (July 1995).

In accordance with Assembly resolution A.187(VI), these additions to the Miscellaneous section of section V. Miscellaneous of the General Section of the Code came into force on 1 January 1996.

Standard signals to make innocent passage through the territorial sea or freedom of navigation.

Signal Meaning

UV 1* I am conducting innocent passage in the territorial sea

UV 2* Your course leads into an area of the territorial sea in which the right of innocent passage is temporarily suspended

UV 3* You should leave the area of the territorial sea in which the right of innocent passage is temporarily suspended

UV 4* (...) You are violating the conditions of innocent passage through the territorial sea (as indicated in the table of complements below). Request you comply with the conditions of innocent passage through the territorial sea

UV 5* (...) I am not violating the conditions of innocent passage through the territorial sea (as indicated in the table of complements below)

UV 6* (...) I have ceased violating the conditions of innocent passage through the territorial sea (as indicated in the table of complements below)

UV 7* Having disregarded our request for compliance with the conditions of innocent passage through the territorial sea, you are required to leave the territorial sea immediately

UV 8* I am conducting transit passage through an international Strait

UV 9* I am exercising freedom of navigation.

* Signals UV 1–UV 9 are not mandatory. Use of these signals is not a precondition to the exercise of the right of innocent passage or freedom of navigation.
(Sales number: IMO-994E)

TABLE OF COMPLEMENTS

Conditions of innocent passage

Signal Meaning

0 By threatening or using force against our/your sovereignty, territorial integrity, or political independence

1 By exercising or practising with weapons

2 By engaging in acts aimed at collecting information to the prejudice of our/your defence or security

3 By engaging in acts of propaganda aimed at affecting our/your defence or security

4 By engaging in the launching, landing or taking on board of aircraft or a military device

5 By engaging in the loading or unloading of a commodity, currency or person contrary to the customs, fiscal, immigration or sanitary laws or regulations of our/your country

6 By engaging in wilful and serious pollution

7 By engaging in fishing activities

8 By engaging in research or survey activities

9 By engaging in acts aimed at interfering with our/your systems of communication or other facilities or installations

Other additional signals

Signal Meaning

UW2 Welcome!

UW3 Welcome home!

Amendments to chapter XII

The Maritime Safety Committee adopted amendments at its 73rd session (December 2000)

and circulated them in MSC/Circ. 983. These are to come into force on 1 January 2002.

In chapter XII, add a new signal:

Signal Meaning

Z with one numeral To CALL or ADDRESS shore visual signal stations (Numeral to be approved by local port authority)

Meaning Signal

CALL or ADDRESS shore
visual signal stations

Z with one numeral

الملحق السادس

الأحكام الدولية ذات الصلة بجريمة الإرهاب.

و الظاهر أن جريمة الإرهاب قد أصبحت تحتل مركز الصدارة في الآونة الأخيرة وتستحوذ على الفكر الدولي ومجهودات الجماعة الدولية بالنظر إلى حجم المؤتمرات والاتفاقيات الدولية التي أبرمت بشأنه إلى درجة أن أصبحت القرصنة وغيرها من أعمال العنف جزءاً من التنظيم الشامل للإرهاب في القانون الدولي .

وقد اختلفت الآراء حول مفهوم الإرهاب وتباينت حسب ما يتوخاه كل طرف من تقديم تعريف معين. فهناك من اعتمد أساساً على طبيعة الوسائل المستخدمة والتي من شأنها إثارة الرعب والخطر العام المهدد للحياة البشرية والأمن العام. وثمة اتجاه آخر يعتمد على الأثر المترتب على الفعل وهو التدمير والتخريب كأثر مادي والرعبة والخوف كأثر معنوي لدى من وجه إليه هذا الفعل.

وأول وثيقة تضمنت تعريفاً للإرهاب كانت اتفاقية جنيف لعام 1937 حين وضعت تعريفين للإرهاب : الأول، يتناول الفعل الإرهابي الموجه ضد الدولة، والثاني، يعدد بعض مظاهر الإرهاب الموجه ضد الدولة.

وبموجب المادة الأولى، تعتبر أعمالاً إرهابية (إذا ارتكبت على إقليمها ووجهت ضد دولة أخرى)، منها:

أ- الأفعال العمدية الموجهة ضد الحياة والسلامة الجسدية أو الصحة أو الحرية :

- لرؤساء الدول أو من له اختصاصات رئيس دولة وخلفاؤهم كأولياء العهود.

- لأزواج الأشخاص المذكورين.

- للأشخاص المكلفين بوظائف أو أعباء عامة إذا ارتكب الفعل بسبب وضعهم.

ب- الفعل العمدي المتمثل في التخريب أو الإضرار بالأموال العامة أو المخصصة للاستعمال العام، والتي تخص دولة دون أخرى أو تخضع لها.

ج- الفعل العمدي الذي من طبيعته تعريض الحياة الإنسانية للخطر بإنشاء وضع خطير عام.

د- محاولة ارتكاب الجرائم السابقة.

هـ- تصنيع أو الحصول عليه أو حيازة أو تقديم الأسلحة والذخائر والمتفجرات أو المواد الضارة بهدف تنفيذ إحدى الجرائم السابقة في أي بلد كان.

وأضافت المادة الثالثة من اتفاقية 1937 بأنه يعتبر مجرمًا ضمن الأفعال الإرهابية، ويجب على الدول الأطراف النص على ذلك في تشريعاتها الجنائية:

أ- المساهمة والاتفاق بصدد ارتكاب الأعمال الإرهابية.

ب- التحريض على ارتكاب هذه الأعمال في حالة إنتاجه الأثر.

ج- التحريض المباشر العام على ارتكاب الأعمال الإرهابية المنصوص عليها في الفقرات أ-ب-ج) من المادة الثانية سواء أأنّج أثرًا أم لا.

د- المشاركة العمدية.

هـ- كل مساعدة تقدم عمدًا بقصد ارتكاب أي من هذه الأعمال.

فالأعمال الإرهابية تطال إذن الفاعل والمساهم والمساعد والمحرض.

كما عرفت الإرهاب لجنة القانون الدولي في الأمم المتحدة عام 1954 فقضت في (المادة 2 الفقرة 6) من مشروعها بأن "الإرهاب ينصرف إلى قيام سلطات دولة باتخاذ أو تشجيع أنشطة إرهابية في دولة أخرى".

فالإرهاب اقتصر على الأفعال التي تحصل من دولة ضد دولة أخرى، ولا تطال بالتالي الأعمال الإرهابية التي يرتكبها الأفراد أو ترتكب ضد الأفراد. أما عن لجنة وزراء المجلس الأوروبي لعام 1976، فإنها لم تقدم تعريفاً للإرهاب وإنما اقتصرت على إصدار لائحة بالجرائم التي اعتبرتها إرهابية وألزمت الدول الأعضاء إدخالها ضمن الجرائم السياسية أو المرتبطة بجرائم سياسية، وهي تشمل الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (اتفاقية 1937 لاهاي) والأعمال غير المشروعة ضد أمن وسلامة الطيران المدني (اتفاقية مونتريال 1971)،

الجرائم الخطيرة ضد الأشخاص المحميين دولياً وكذلك المبعوثين الدبلوماسيين، وجرائم خطف واحتجاز الرهائن، وجرائم استخدام

المتفجرات والقذائف والأسلحة الآلية والشراكة والطرود الخداعية، ومحاولة كل الجرائم السابقة، وكل فعل عنف خطير ضد الحياة أو السلامة الجسدية أو حرية الأشخاص، وكل فعل عنيف موجه ضد الأموال إذا كان يستتبع وجود خطر عام. وعرفت الإرهاب أيضا وزارة الخارجية الأمريكية عام 1983 فرأت بأنه "العنف الذي يمارس عن سابق تصور وتصميم لغايات سياسية ضد المدنيين الذين يشكلون أهدافاً للهجوم بقصد التأثير على الرأي العام. إن الإرهاب الدولي يعني الإرهاب الذي يورط أفراداً أو أراضي أكثر من دولة. أما تعبير المجموعة الإرهابية فهو مجموعة تمارس الإرهاب أو لديها مجموعة سرية ذات وزن تمارس إرهاباً دولياً". وقد أعادت لجنة القانون الدولي محاولة تعريف الإرهاب عام 1988 حيث عدلت عن موقفها السابق لعام 1954 من تعريف الإرهاب وأعطت تعريفاً مغايراً في المادة (11) من مشروعها. فقد اعتمدت اللجنة ثلاثة اتجاهات للقول بوجود الإرهاب:

- الإرهاب الداخلي الذي هو من فعل أفراد أو مجموعات محلية لا تستفيد من دعم خارجي.
- عمليات إرهاب الدولة وهي عمليات تقوم بها دولة أو مجموعة دول منفردة أو مجتمعة بتمويلها أو تنظيمها أو تشجيعها أو توجيهها أو دعمها مادياً ومعنوياً. مجموعات تقوم بنشاطها الإرهابي في دولة أخرى بقصد التأثير على تلك الدولة أو أية مجموعة فيها أو تنظيم ما.
- الإرهاب الذي تقوم به منظمات أو مجموعات عامة على الصعيد الدولي.

و الإرهاب أيضا - كما تعتمد منظمة الشرطة الجنائية الدولية "الأنتربول" - : إذا كانت أهدافه تمس أكثر من دولة، كما لو بدأ في بلد وانتهى في بلد آخر، وحينما يعمل مرتكبو العمل من الخارج، أو حينما يتم التخطيط والإعداد له في بلد آخر، أو إذا كان ضحاياه ينتمون إلى دول مختلفة، أو إذا كان الضرر يمس دولاً أو منظمات دولية مختلفة.

كما حظي تعريف الإرهاب بعناية المؤتمر الإسلامي الذي انعقد في الدوحة في أكتوبر 2001، من قبل وزراء خارجية الدول المتجمعة حيث عرفه بأنه "رسالة عنف عشوائية من مجهول بغير هدف مشروع أو قضية عادلة وهو بهذا مخالف للشرائع السماوية والأعراف الدولية، كما لا يجوز الخلط الذريع بين الكفاح المسلح الذي يراد به القضايا العادلة ومجابهة الظلم والاحتلال كما يحدث في فلسطين ولبنان".

وبخصوص الأسباب المؤدية إلى الإرهاب، فقد تمكنت اللجنة الخاصة بموضوع الإرهاب التي كونتها الجمعية العامة للأمم المتحدة عام 1972 من وضع بعض الأسباب الرئيسية عام 1979 وحددتها كما يلي:

- 1- الاستعمار والتشبيث بالسيطرة الاستعمارية.
 - 2- إنكار حق تقرير المصير للشعوب.
 - 3- حرب الإبادة.
 - 4- العدوان.
 - 5- استخدام القوة وانتهاك الاستقلال والسيادة والوحدة الإقليمية للدول.
 - 6- احتلال أراضي الغير والمهيمنة على الشعوب.
 - 7- التدخل في الشؤون الداخلية للدول.
 - 8- الإرهاب الرامي إلى السيطرة على الشعوب وإجبار السكان على التزوح.
 - 9- الفاشية بأنواعها وسياسة التوسع.
 - 10- المنازعات بين الدول.
 - 11- الاضطهاد الديني وإثارة الفتن الطائفية وإشعال الحروب الأهلية.
 - 12- الاستبداد والظلم والقهر وكبت الحريات وانتهاك الحق.
 - 13- استخدام المرتزقة أو الاستعانة بالعصابات المسلحة للاعتداء على الغير.
- أما الأسباب السياسية والعوامل الاقتصادية والاجتماعية فحددها اللجنة كما يلي :

- 1- استمرار وجود نظام اقتصادي دولي جائر.
- 2- الاستغلال الأجنبي للموارد الطبيعية الوطنية.
- 3- الاستغلال السياسي والاقتصادي والاجتماعي.

- 4- انتهاك حقوق الإنسان والجماعات.
 - 5- الفقر والجوع والشقاء واليأس والإحباط.
- أما العوامل الشخصية فتم تحديدها كما يلي:
- 1- التهرب من تنفيذ حكم أو التزام معين.
 - 2- حب الظهور أو الشهرة.
 - 3- الاستخفاف بالأنظمة والعقوبات الدولية.
 - 4- الاختلال العقلي.
 - 5- الرغبة في الحصول على مساعدات مادية لصالح أفراد أو جماعات تعيش في ظروف معيشية صعبة.
- وفيما يلي بعض الاتفاقات والمؤتمرات الدولية التي عنيت بظاهرة الإرهاب.
- مؤتمر السلام في باريس عام 1919 و قد أ قدم على تشكيل لجنة فقهاء قانونيين ليبحث مسؤولية مرتكبي جرائم الحرب معاقبتهم، وتم وضع قائمة للجرائم المرتكبة أثناء الحرب بالإضافة إلى أعمال القتل، واعتبرت أعمال الإرهاب كجرائم خطيرة من جرائم الحرب ضمن قائمة تحتوي على 32 نوعاً من الأعمال محل التجريم .
- ثم تلى المؤتمر السابق، المؤتمر الأول لتوحيد قانون العقوبات في وارسو ببولونيا عام 1930، و قد تم فيه تناول أحكام الإرهاب بواسطة التشريعات القانونية، ثم انعقدت اتفاقية جنيف عام 1937 بدعوة من فرنسا عقد مؤتمرين في جنيف بتاريخ 16 نوفمبر 1937، تعلق الأول بمنع الإرهاب ومعاقبته دولياً والثاني بإنشاء محكمة جنائية لمحاكمة مرتكبي الأعمال الإرهابية من الأفراد. وبالرغم من أنه لم يتم التصديق على قرارات المؤتمرين إلا أنهما بلورا فكرة الإرهاب ومدى المسؤولية الواجب تطبيقها .
- وقد أوصت لجنة جرائم الحرب المعقدة في لندن بعد الحرب العالمية الثانية بتاريخ 20 أكتوبر 1943 بأن يضاف إلى قائمة عام 1919 جرائم الاعتقال الجماعي أو العشوائي بقصد إرهاب السكان وسواء اقترنت أم لم تقترن باحتجاز الرهائن. إلى أن قدمت لجنة القانون الدولي في الجمعية العامة للأمم المتحدة مشروعها الأول عام 1954، اعتبرت أنه ضمن الجرائم المخلة بسلم الإنسانية وأمنها، توجد جرائم الإرهاب.
- و قد كرست اتفاقيات سلامة الطيران المدني مفاهيم الإرهاب الدولي، حيث انعقدت أول اتفاقية سلامة الطيران المدني في طوكيو عام 1963، واعتبرت الأعمال الواقعة على سلامة الطيران المدني بمثابة أعمال إرهابية، كما تم إبرام اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي بتاريخ 16/12/1970، وذلك بدعوة من منظمة الطيران المدني، ودخلت حيز التنفيذ عام 1971. كذلك اتفاقية مونتريال في كندا بتاريخ 23/9/1971 الخاصة بمنع الأفعال غير القانونية ضد سلامة الطيران المدني، ودخلت الاتفاقية حيز التنفيذ بتاريخ 1/26/1973.
- و من جهة ثانية، فقد أقرت الجمعية العامة للأمم المتحدة بتاريخ 17/12/1979، الاتفاقية الدولية لمنع ارتكاب الأشخاص، وألزمت الدول بتسليم كل شخص مشبوه أو متهم وضرورة اتخاذ الإجراءات لمنع ارتكاب هذه الجريمة، كما أقرت الجمعية العامة المعقدة في جنيف عام 1980 الاتفاقية الدولية المتعلقة بالحماية الطبيعية للمواد النووية، وأكدت ضرورة حماية نقل تلك المواد ضمن أراضيها أو على متن السفن أو الطائرات، ليتلو ذلك بروتوكول قمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات لمونتريال عام 1988، ثم وضع بروتوكول يقضي بقمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات ووقعت عليه 107 دول، وهو امتداد لقمع الأعمال الإرهابية في المطارات.
- وفي عام 1988، تم وضع اتفاقية روما لقمع الأعمال غير المشروعة ضد السلامة البحرية كحجز السفن بالقوة أو وضع المتفجرات فيها، ووقعت عليه 52 دولة و قد سبقت دراستها على متن الأطروحة، كما تم توقيع بروتوكول لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة المنشآت الثابتة مثل استخدام الغاز والبترو، في روما عام 1988 ووقعت عليه 51 دولة، ليتبع ذلك اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها، الموقعة بمونتريال في مارس عام 1991 بهدف وضع ضابط لاستعمالها.
- وفي عام 1997، أقرت الجمعية العامة للأمم المتحدة الاتفاقية المتعلقة بقمع الهجمات الإرهابية بالقنابل، الموقعة في نيويورك، وهي تقضي بملاحقة الأشخاص المطلوبين وعدم منحهم اللجوء الآمن وضرورة مقاضاتهم وتسليمهم، ثم أقرت الجمعية العامة للأمم المتحدة عام 1999، في نيويورك الاتفاقية الدولية لتمويل الإرهاب، وهي تلزم الدول بمقاضاة أو تسليم الأشخاص المتهمين

بتمويل الأعمال الإرهابية، وتطالب البنوك باتخاذ معايير تمكن من التعرف على مصادرهم المالية المشتبه بها. وقد صادقت على الاتفاقية 22 دولة .

وعلى إثر أحداث وهجمات 11 سبتمبر 2001، اتخذ مجلس الأمن الدولي قراراً برقم 1368 مؤرخ في 12 سبتمبر 2001 وجاء فيه إدانة الهجمات الإرهابية الحاصلة واعتبرها تهديداً للسلام والأمن الدوليين، مثل أي عمل إرهابي دولي. وقد دعى القرار جميع الدول إلى التعاون وتقديم مرتكبي هذه الهجمات الإرهابية إلى العدالة، وعدم مساعدتهم وإيوائهم، تحت طائلة المسؤولية، وأعرب عن استعداده للرد على هذه الهجمات بموجب ميثاق الأمم المتحدة. بتاريخ 28 سبتمبر 2001 اتخذ مجلس الأمن الدولي قراراً ثانياً برقم 4385، وألزم كل دولة بالامتناع عن تنظيم أي أعمال إرهابية في دولة أخرى أو التحريض عليها أو المساعدة أو المشاركة فيها أو قبول أنشطة منظمة في أراضيها...، كما طلب من جميع الدول وقف تمويل الأعمال الإرهابية واعتبار جمع الأموال واستخدامها في أعمال إرهابية، أعمالاً إجرامية تجب ملاحقة مرتكبيها، ومن الواجب تجميد الأموال وأي أصول مالية أو موارد اقتصادية لأشخاص يرتكبون تلك الأعمال، وعدم منح اللجوء السياسي لمن يقوم بالتخطيط لها.

و بخصوص مكافحة الإرهاب على النطاق الإقليمي، فيمكن القول أنه في أوروبا عام 1959، وقعت اتفاقية استرداد المطلوبين بين الدول الأوروبية، وفي عام 1976 وافقت لجنة الوزراء في مجلس أوروبا على عدم التفاوض عن الجرائم الخطرة مثل خطف الطائرات وأخذ الرهائن من الطبقة السياسية. وفي العام نفسه صدر الاتفاق الأوروبي لقمع الإرهاب.

أما في القارة الأمريكية، فقد وقعت منظمة الدول الأمريكية عام 1971، اتفاقية لمنع الإرهاب ومعاقبة مرتكبيه بما في ذلك الخطف والاختيال والاعتداء على السياسيين وأفعال الابتزاز. وفي إفريقيا، نص ميثاق منظمة الدول الإفريقية على إدانة جميع أشكال الاختيال السياسي والأعمال التخريبية التي ترتكبها دولة إفريقية ضد دولة أخرى، وفي عام 1973 وضعت اتفاقية باستئصال المرتزقة من إفريقيا .

و بخصوص العالم العربي، فقد حددت الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب الموقعة في ماي 1998 مفهوماً للإرهاب بأنه كل عمل يعرض الأبرياء والناس للمخاطر والأذى، لا سيما إذا لم يكن له ما يبرره.

راجع فيا سبق:

- د.نعيم مغيب. تهريب وتبييض الأموال. دراسة في القانون المقارن. حقوق التأليف والنشر محفوظة للمؤلف (دون ذكر الناشر). الطبعة الأولى. 2005، ص 216 إلى 227.

- نزيه نعيم شلالا. الإرهاب الدولي والعدالة الجنائية. منشورات الحلبي الحقوقية. بيروت، لبنان. الطبعة الأولى، 2003، ص19-26 و 61-65.

- أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية. «أعمال ندوة مكافحة الإرهاب». الرياض. 31/ماي - 2/جوان 1999. ص14 و 15 والهامش، و 16-34، 74-98، 131-135.

املاً اجمع

قائمة المراجع

- (1) المصحف الشريف.
- (2) تفسير القرآن العظيم. للحافظ أبي الفداء إسماعيل بن عمر بن كثير القرشي الدمشقي. دار ابن حزم للطباعة والنشر. لبنان. 2006.
- (3) تفسير الجلالين، للإمامين الجليلين: جلال الدين محمد بن أحمد المحلي وجمال الدين عبد الرحمان بن أبي بكر السيوطي. دار الفكر، بيروت، لبنان.
- (4) الفرقان (الطبعة الدولية). مجموعة خليفة للكمبيوتر (Copy Rights : Khalifa For Eng.& Computer) الجيزة، مصر، الإصدار 5. 2005.
- (5) القرآن الكريم تلاوة وتفسيراً. مركز التراث لأبحاث الحاسب الآلي. الإصدار 1.0. عمان، الأردن. 2001.

القوانين والمراسيم .. والقرارات:

- (1) الأمر رقم 39/71 المؤرخ في 17 جويلية 1971 المتعلق بنظام الإرشاد البحري. الجريدة الرسمية، السنة الثامنة، العدد 1971/52
- (2) الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري. الجريدة الرسمية رقى 1977/29.
- (3) القانون رقم 05/85 المؤرخ في 16 فيفري 1985 المتعلق بحماية الصحة وترقيتها. الجريدة الرسمية (ج.ج.د.ش)، العدد 8 ، السنة (22) لـ 17 فيفري 1985.
- (4) القانون رقم 08/88 المؤرخ في 26 جانفي 1988 المتعلق بنشاط الطب البيطري وحماية الصحة الحيوانية. الجريدة الرسمية العدد 4 للسنة (25) لـ 27 جانفي 1988،
- (5) المرسوم التشريعي رقم 13/94 المؤرخ في 28 ماي 1994 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالصيد. الجريدة الرسمية. العدد 40، السنة الواحدة والثلاثون لـ 22 جوان 1994.
- (6) القانون رقم 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998 المتمم للقانون البحري. الجريد الرسمية رقم 1998/47.
- (7) القانون رقم 03/2000 المؤرخ في 5 أوت 2000، المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالبريد وبالمواصلات السلكية واللاسلكية. الجريدة الرسمية، العدد (48)، السنة (37) لـ 6 أوت 2000.
- (8) القانون رقم 11/01 المؤرخ في 3 جويلية 2001 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالصيد 2001. الجريدة الرسمية، العدد (36) ، السنة الثامنة والثلاثون لـ 08 جويلية 2001.
- (9) القانون رقم 19/01 المؤرخ في 12 ديسمبر 2001 المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها. الجريدة الرسمية ، العدد (77) لـ 15 ديسمبر 2001.
- (10) القانون رقم 10-05 المؤرخ في 20 جوان 2005 المعدل والمتمم للقانون المدني (قواعد النزاع). (الجريدة الرسمية عدد 44 لـ 2005/06/26).

- (11) المرسوم الرئاسي رقم 90/38 المؤرخ في 30 جوان 1990 المتضمن المصادقة على المعاهدة رقم 108 الصادرة عن منظمة العمل الدولية المتعلقة بوثائق الهوية الوطنية لرجال البحر (ج.ر. عدد 1990/05).
- (12) المرسوم الرئاسي رقم 53/96 المؤرخ في 22 جانفي 1996 ، المتضمن المصادقة على الإتفاقية العامة للأمم المتحدة حول قانون البحار. الجريدة الرسمية ، العدد 6 ، السنة الثالثة والثلاثون لـ 1996/01/24.
- (13) المرسوم الرئاسي رقم 158/98 المؤرخ في 16 مايو 1998. المتضمن المصادقة بتحفظ وإصدار اتفاقية "بازل Bâle" المؤرخة في 22 مارس 1989، والمتعلقة بالتحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود الجريدة. الرسمية، العدد 32 بتاريخ 19 مايو 1998
- (14) المرسوم الرئاسي رقم 58/2000 المؤرخ في 13 مارس 2000، المتضمن المصادقة على مذكرة تفاهم مالطا 1997 وإصدارها بالجريدة الرسمية. الجريدة الرسمية (ج.ج.د.ش)، عدد 13 لـ 15 مارس 2000.
- (15) المرسوم الرئاسي رقم 2000/449 المؤرخ في 23 ديسمبر 2000 المتضمن المصادقة على ملحق اتفاقية سولاس 1974 الموقع في لندن في 11 نوفمبر 1988 . الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية. العدد (03/2000).

- (16) المرسوم رقم 340-63 المؤرخ في 11/09/1963 حول الإنضمام إلى الاتفاقيات المتعلقة بحظر الرق. الجريدة الرسمية، عدد 66.
- (17) المرسوم رقم 331/66 المؤرخ في 15 نوفمبر 1966 المتضمن الوقاية من حدوث المصادمات في البحر. الجريدة الرسمية، السنة الثالثة، العدد 103.
- (18) المرسوم رقم 194/72 المؤرخ في 5 أكتوبر 1972، المتضمن تنظيم دخول وإقامة السفن الحربية الأجنبية بالمياه الإقليمية الجزائرية وتوقفها بالموانئ الجزائرية في زمن السلم. الجريدة الرسمية السنة التاسعة العدد 86.
- (19) المرسوم رقم 86/75 المؤرخ في 24 جويلية 1975 المتضمن تحديد الشهادات وشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية. الجريدة الرسمية، السنة الثانية عشر، العدد 62.
- (20) المرسوم رقم 61/81 المؤرخ في 4 أبريل 1981 المتعلق بتحديد حقوق الملاحة وكيفياتها وشروطها. الجريدة الرسمية، السنة الثامنة عشر، العدد 14.
- (21) المرسوم رقم 510/83 المؤرخ في 27 أوت 1983 المتضمن المصادقة على اتفاقية سولاس 1974 والبروتوكول الملحق بها المؤرخ في 17 فيفري 1978. الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية. العدد: (36)/1983
- (22) المرسوم رقم 83-580 المؤرخ في 22 أكتوبر 1983 المتضمن إلزام ربان السفن التي تحمل على متنها البضائع الخطيرة السامة أو الملوثة بالإشارة إلى ذلك في حالة وقوع حادث في البحر. الجريدة الرسمية (ج.ج.د.ش)، العدد 44، السنة (20) لـ 25 أكتوبر 1983.
- (23) المرسوم رقم 676/83 المؤرخ في 19 نوفمبر 1983 المتعلق بتنسيق مراقبة السفن. الجريدة الرسمية، السنة العشرون، العدد 48.
- (24) المرسوم رقم 88/88 المؤرخ في 26 أبريل 1988 المتضمن مصادقة الجزائر على المعاهدة الدولية المتعلقة بمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال المناوبة للملاحين لعام 1978 المختصرة بـ (STCW.78). الجريدة الرسمية (ج.ج.د.ش)، عدد 22 لعام 1988.
- (25) المرسوم رقم 108/88 المؤرخ في 31 ماي 1988 المتضمن الإنضمام إلى الاتفاقية الدولية لسنة 1973 حول الوقاية من التلوث الناجم عن البواخر. الجريدة الرسمية، السنة الخامسة والعشرون، العدد 22.
-
- (26) المرسوم التنفيذي رقم 279/94 المؤرخ في 17 سبتمبر 1994 المتضمن تنظيم مكافحة تلوث البحر وإحداث محطات استعجالية وإنشاء محطة "تل البحر". الجريدة الرسمية (ج.ج.د.ش)، العدد (59)، السنة (31) لـ 21 سبتمبر 1994.
- (27) المرسوم التنفيذي رقم 55/96 المؤرخ في 22 جانفي 1996 المتضمن التعليق المؤقت لممارسة حق المرور غير الضار في مناطق محددة من المياه الإقليمية وينظم الملاحة في الحدود البحرية لبعض الموانئ. الجريدة الرسمية، السنة الثالثة والثلاثون، العدد 6.
- (28) المرسوم التنفيذي رقم 199/99 المؤرخ في 18 أوت 1999 المحدد للقانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية. الجريدة الرسمية (ج.ج.د.ش)، السنة (36)، العدد 57، المؤرخ في 22 أوت 1999،
- (29) المرسوم التنفيذي رقم 01/02 المؤرخ في 6 جانفي 2002 المحدد للنظام العام لإستغلال الموانئ. (الجريدة الرسمية عدد 01 لـ 6 جانفي 2002).
- (30) المرسوم التنفيذي رقم 409/04 المؤرخ في 14 ديسمبر 2004 يحدد كيفية نقل المواد الخطرة. الجريدة الرسمية، عدد (81) السنة (41) لـ 19 ديسمبر 2004.
- (31) المرسوم التنفيذي رقم 418/04 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004 المتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها. الجريدة الرسمية، العدد (82) السنة (41) لـ 22 ديسمبر 2004.
- (32) المرسوم التنفيذي رقم 02/02 المؤرخ في 6 جانفي 2006 المحدد للقواعد المتعلقة بالاحتفاظ على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طنة بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها. الجريدة الرسمية (ج.ج.د.ش)، العدد 01 لـ 6 يناير 2002.
- (33) المرسوم التنفيذي رقم 104/06 المؤرخ في 28 فيفري 2006 المتضمن إصدار قائمة النفايات بما في ذلك النفايات الخاصة الخطرة. الجريدة الرسمية العدد (13) السنة (43) لـ 5 مارس 2006.

-
- (34) القرار المؤرخ في 8 جانفي 1966 المتضمن تحديد العلامات المميزة لسفن الصيد والترهة. الجريدة الرسمية، السنة الثالثة، العدد 6.
- (35) القرار المؤرخ في 12 جوان 1972 المتضمن حدود المناطق التي يمارس فيها نظام الإرشاد إجباريا. الجريدة الرسمية، السنة التاسعة، العدد 69.

- (36) القرار المؤرخ في 01 جوان 1983 المتعلق بشروط الأمن وتفرغ البضائع الخاصة بدخول البواخر التجارية إلى الموانئ الجزائرية. الجريدة الرسمية، السنة العشرين، العدد 39.
- (37) القرار المؤرخ في أول سبتمبر 1983 المتعلق بالعمل على ضمان الأمن على متن السفن. الجريدة الرسمية، السنة العشرين، العدد 50.
- (38) القرار المؤرخ في 5 ماي 1987 المتعلق بتحديد شهادات الأمن في السفن. الجريدة الرسمية، السنة الرابعة والعشرون، العدد 39.
- (39) القرار المؤرخ في 5 ماي 1987 المتعلق بشروط تسليم شهادات الأمن في السفينة ومدة صلاحيتها. الجريدة الرسمية، السنة الرابعة والعشرون، العدد 39.
- (40) القرار المؤرخ في 9 أبريل 1987 المتضمن شروط منح أسماء السفن وتغييرها. الجريدة الرسمية، السنة السادسة والعشرون، العدد 20.

الرسائل الجامعية:

- (1) آسيا أعمار ويزة « دور السفينة في التجارة والتوسع الاستيطاني في البحر المتوسط القديم ». رسالة ماجستير، إشراف د. محمد البشير شنيني، معهد التاريخ، جامعة الجزائر. جوان 1995.
- (2) د. برهان محمد توحيد أمر الله « النظرية العامة لحق الملجأ في القانون الدولي المعاصر ». رسالة دكتوراه. كلية الحقوق، جامعة القاهرة. 1988.
- (3) د. صالح عطية سليمان العرجومي « أحكام القانون الدولي في تأمين البيئة البحرية ضد التلوث ». رسالة دكتوراه في الحقوق - إشراف: د. محمد سامي عبد المجيد. كلية الحقوق - جامعة الإسكندرية. 1982.
- (4) د. عوض محمد المر « حق المرور البريء في البحار ». رسالة دكتوراه - إشراف محمد حافظ غانم. جامعة عين شمس، القاهرة، 1980 .
- (5) د. محمد السعيد محمد الخطيب « الوضع القانوني للبحر الإقليمي مع دراسة للبحار الإقليمية العربية والأجنبية في القانون الدولي ». دار النهضة العربية، القاهرة، 1975.
- (6) زارة لخضر « الوضع القانوني للسفن في المناطق البحرية المختلفة، دراسة في ضوء القانون الدولي الجديد للبحار ». رسالة ماجستير. إشراف الأستاذ د. حيار محمد. جامعة وهران. 1999.
- (7) زكريا عائشة « النظام القانوني للمضايق الدولية وأنظمة المرور فيها ». رسالة ماجستير. إشراف: د. رزق الله العربي بن مهدي. كلية الحقوق بن عكنون جامعة الجزائر. 2002.
- (8) د. زهير الزبيدي « الإختصاص الجنائي للدولة في القانون الدولي، الجريمة ذات العنصر الأجنبي ». رسالة دكتوراه. جامعة بغداد. 1980.
- (9) صالح سعيد شامس الكندي « التنظيم القانوني لسلطات الدولة الساحلية على السفن وتطبيقاته بدولة الإمارات العربية المتحدة ». رسالة ماجستير، تخصص: تكنولوجيا النقل البحري. إشراف: د. رفعت رشاد والرّبان: مدحت خلوص. كلية النقل البحري والتكنولوجيا - الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري. الإسكندرية. 1999.
- (10) نجلاء الماخي خليفة « نطاق تطبيق قانون علم السفينة في ضوء مشكلة تنازع القوانين ». رسالة ماجستير في تكنولوجيا النقل البحري - إشراف: د. محمد كمال حمدي، الرّبان مدحت عباس خلوصي. جامعة الدول العربية - الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري - كلية النقل البحري والتكنولوجيا - الاسكندرية. 1999 .
- (11) هانس كندمان « مصطلح السفينة عند العرب. أطروحة حول المعنى اللغوي والعملية ». ترجمة نجم عبد الله مصطفى. المجمع الثقافي بأبوظبي، الإمارات العربية المتحدة. 2002.

Ahmed Laraba. « L'ALGERIE et le droit de la mer ». Thèse d'Etat. Alger. 1985. (12)

المراجع المتخصصة:

باللغة العربية

- (1) إبراهيم محمد الدغمة. « القانون الدولي الجديد للبحار، المؤتمر الثالث واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ». دار النهضة العربية، القاهرة. 1998.
- (2) إدريس الضحاك. « المصلحة العربية واتفاقية قانون البحار فيما يتعلق بالحفاظ على البيئة البحرية والبحث العلمي ونقل التكنولوجيا ». قانون البحار الجديد والمصالح العربية. المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس. 1989.
- (3) الأستاذ محمد محي الدين. « الإقليم ومجالاته ». ملخص في القانون الدولي المعاصر، الجزء الثاني. دار الخلدونية. 2003.
- (4) د. إبراهيم شوقي. « قانون التجارة البحرية اللبناني ». المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، لبنان. الطبعة الأولى. 2004.
- (5) د. مصطفى الحفناوي. « قانون البحار الدولي في زمن السلم ». مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة. 1962.
- (6) د. أحمد أبو الوفا محمد حسن. « قانون البحار والأهمار الدولية في الإسلام ». معهد البحوث والدراسات العربية - سلسلة الدراسات الخاصة - طباعة المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم أليسكو. 1988.
- (7) د. أحمد أبو الوفا «القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982». الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006
- (8) د. إدريس الضحاك. « قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية، دراسة كاملة للقوانين الوطنية وللاتفاقيات الثنائية والمتعددة الأطراف ولقواعد القانون الدولي في الميدان البحري ». الطبعة الأولى. حقوق الطبع والترجمة محفوظة للمؤلف، دون ذكر دار النشر، رقم الإيداع القانوني بالرباط: 333-1987، تاريخ الطبعة 1987.
- (9) د. جابر إبراهيم الراوي. « الوضع القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة ». قانون البحار الجديد والمصالح العربية. المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس. 1989.
- (10) د. جابر إبراهيم الراوي. « تلوث البحار والمسؤولية المترتبة عليه في ظل قانون البحار ». قانون البحار الجديد والمصالح العربية. المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس. 1989.
- (11) د. حامد ربيع. « مقدمة في التعريف بقانون البحار الجديد والمصالح العربية: الأبعاد والمتغيرات ». كتاب دراسات قانون البحار الجديد والمصالح العربية. دراسات لمجموعة من الباحثين العرب - المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم - معهد البحوث والدراسات العربية - تونس - 1989.
- (12) د. حمدي الغنيمي. « محاضرات في القانون البحري الجزائري ». ديوان المطبوعات الجامعية. الطبعة الثانية. 1988.
- (13) د. خطاب سكار العاني. « مشكلة البحر الإقليمي والجرف القاري في الخليج العربي وقانون البحار الجديد (دراسة في الجيوبوليتيكي) ». قانون البحار الجديد والمصالح العربية. المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس، 1989.
- (14) د. زكي زكي الشعراوي. « القانون البحري ». مؤسسة الوفاء للطباعة - دار السلام الجديدة - القاهرة. الطبعة الأولى. 1985.
- (15) د. ساسي سالم الحاج. « قانون البحار الجديد بين التقليد والتجديد ». معهد الإنماء العربي. بيروت، لبنان. الطبعة الأولى، 1987.
- (16) سخري بوبكر. «القانون البحري مدعم باجتهادات المحكمة العليا». دار هومة للنشر والتوزيع، الجزائر، 2006.

- (17) د. سعيد بن سليمان العبري. « النظام القانوني للملاحة في المضائق الدولية ». دار النهضة العربية. القاهرة، 1995.
- (18) د. سميحة القليوبي. « القانون البحري ». دار النهضة العربية. مطبعة جامعة القاهرة والكتاب الجامعي. 1987.
- (19) د. صلاح الدين مقدم. « تنازع القوانين، سندات الشخص ومشارطات إبحار السفينة ». دار الجامعة للطباعة والنشر. 1980.
- (20) د. عبد الفتاح مراد. « أصول القانون البحري ». دار الكتب والوثائق المصرية. الطبعة الأولى. 1993.
- (21) د. عبد المنعم محمد داود. « القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية ». منشأة المعارف بالإسكندرية - الطبعة الأولى - 1999.
- (22) د. علي البارودي. « القانون البحري اللبناني ». دار الجامعة للطباعة والنشر، بيروت. 1984.
- (23) د. علي حسن يونس. « القانون البحري ». دار المعارف بالإسكندرية. الطبعة الأولى (من غير تحديد تاريخ الطبع).
- (24) د. عمر سعد الله. « القانون الدولي للحدود، الأسس والتطبيقات » - الجزء الثاني - ديوان المطبوعات الجامعية، 2003.
- (25) د. غسان هشام الجندي. « الروائع المدثرة في قانون البحار ». مطبعة التوفيق. عمان. الطبعة الأولى، 1992.
- (26) د. فحري رشيد مهنا. « النظام القانوني للملاحة في المضائق الدولية و تطبيقه على مضيق هرمز ». مطبعة الأديب البغدادية. الطبعة الأولى، 1980.
- (27) د. لطيف جبر كومانبي. « القانون البحري ». دار العلمية الدولية للنشر والتوزيع ودار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان-الأردن. 2003.
- (28) د. مجيد حميد العنكي. « القانون البحري العراقي ». الناشر: بيت الحكمة، بغداد. الطبعة الأولى، 2002.
- (29) د. محمد أحمد منشاوي. « الحماية الجنائية للبيئة البحرية ». دراسة مقارنة. دار النهضة العربية. 2005.
- (30) د. محمد سعيد الدقاق، « القانون الدولي العام (المصادر - النظام الدبلوماسي والقنصلي - الأشخاص - قانون البحار) »، د. مصطفى سلامة حسين دار الجامعة، 1993.
- (31) د. محمد حافظ غانم. « محاضرات عن النظام القانوني للبحار ». معهد الدراسات العربية العالمية، جامعة الدول العربية. 1960.
- (32) د. محمد سعيد الدقاق. « القانون الدولي - قانون البحار - » كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية. 1988.
- (33) د. محمد عبد الفتاح ترك. « التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه ». دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية. 2003.
- (34) د. محمد منصور الصاوي. « أحكام القانون الدولي المتعلقة بمكافحة الجرائم ذات الطبيعة الدولية. دراسة في القانون الدولي الإجتماعي في مجال مكافحة الجرائم الدولية للمخدرات وإبادة الأجناس واختطاف الطائرات وجرائم أخرى ». دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية. 1984.
- (35) د. محمد ناصر بوغزالة، د. أحمد إسكندري. « القانون الدولي العام - المجال الوطني » الجزء الثالث. مطبعة الكاهنة. 1998.
- (36) د. محمود سمير الشرقاوي. « القانون البحري الليبي ». المكتب المصري الحديث للطباعة والنشر. الطبعة الأولى. 1970.
- (37) د. محمود سمير الشرقاوي. « القانون البحري ». دار النهضة العربية. 1978.
- (38) د. مدحت رمضان. « جرائم الإرهاب في ضوء الأحكام الموضوعية والإجرائية للقانون الجنائي الدولي والداخلي، دراسة مقارنة »، دار النهضة العربية، القاهرة. 1995.
- (39) د. مصطفى الجمال. « دروس في القانون البحري ». المكتب المصري الحديث للطباعة والنشر. 1968.
- (40) د. مصطفى عبد العزيز، الربان محمد يوسف طه. « الملاحة الساحلية ». الناشر: منشأة المعارف بالإسكندرية، الطبعة الثانية، 1993.
- (41) د. هشام فرعون. « القانون البحري ». مطبعة كرم، دمشق. 1976.

- (42) د. وهيب الأسير. « القانون البحري ». المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، لبنان. 2001.
- (43) د. إبراهيم العناني. « قانون البحار ». الجزء الأول. دار الفكر العربي، القاهرة. 1985.
- (44) د. أسامة الغزالي حرب. « البعد البحري للصراع العربي الإسرائيلي. قانون البحار الجديد والمصالح العربية ». المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس، 1989.
- (45) د. حامد سلطان، د. عائشة « القانون الدولي العام ». دار النهضة العربية، القاهرة. 1987. راتب، د. صلاح الدين عامر.
- (46) د. خليل إسماعيل الحديثي. « نحو موقف عربي موحد من مضيق هرمز في ضوء إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ». قانون البحار الجديد والمصالح العربية. المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس، 1989.
- (47) د. زكريا السباهي. « المياه في القانون الدولي وأزمة المياه العربية ». دار طلاس للدراسات والترجمة والنشر، الطبعة الأولى، 1994.
- (48) د. سليم حداد. « التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي ». المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع. بيروت، لبنان. الطبعة الأولى، 1994.
- (49) د. سمعان فرج الله. « وضع المضائق الدولية في العالم العربي في ضوء اتفاقية قانون البحار لعام 1982 ». قانون البحار الجديد والمصالح العربية. المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس. 1989.
- (50) د. سمير محمد فاضل. « المسؤولية الدولية عن الأضرار الناتجة عن استخدام الطاقة النووية وقت السلم ». الناشر: عالم الكتب. القاهرة - 1976.
- (51) د. عادل أحمد الطائي. « النظام القانوني للإستخدام العسكري للبحار ». دار واسط للدراسات والنشر والتوزيع. بغداد. العراق. الطبعة الأولى، 1982.
- (52) د. محمد الحاج محمود. « القانون الدولي للبحار - مناطق الولاية الإقليمية ». شركة مطبعة الأديب البغدادية المحدودة - بغداد. 1990.
- (53) د. محمد سعيد الدقاق. « القانون الدولي - قانون البحار - » كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية. 1988.
- (54) د. محمد طلعت الغنيمي. « القانون الدولي البحري ». منشأة المعارف بالإسكندرية. 1998.
- (55) د. مفيد شهاب. « قانون البحار الجديد والمضائق المستخدمة للملاحة الدولية ». قانون البحار الجديد والمصالح العربية. المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس، 1989.
- (56) د. هشام أحمد الناصري. « خطف الطائرات، دراسة في القانون الدولي والعلاقات الدولية ». المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، لبنان. 1976.
- (57) عميد بحري: مصطفى محمد عبد العزيز. « القواعد الدولية الجديدة لمنع التصادم في البحر ». مراجعة لواء بحري: مكرم حنين شراك. منشأة المعارف بالإسكندرية، 1977.
- (58) الأمم المتحدة. قانون البحار. النص الرسمي لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. الأمم المتحدة. نيويورك. 1988.

بِاللُّغَاتِ الْأَجْنِبِيَّةِ

- 1) *Gilbert. Guillame.* «La mer. Homme. Richesse. Enjeux ». *Tome I. Institut français de recherche pour l'exploration de mer. 1989.*
- 2) *A. M. Mantuano.* « Les nouveaux défis du droit de la mer ». *Annuaire du droit de la mer. 1997. Tome II. Institut du droit économique de la mer. Monaco. Pedone.*
- 3) *A. Pardo.* « The future of the law of the sea ». *Symposium 26-27 June 1972. Organized at denhelder by the royal Netherlands naval college and the international law institute of Utrecht state university. Edited bay L. J. Bouchez and L. Kaijen. Martinus nijhoff- The hague.*
- 4) *Abdelmadjid boushaba.* « La pêche maritime dans les pays du Maghreb ». *OPU. 1991.*
- 5) *Ahmed Laraba.* «Problématique sur la sécurité maritime en l'ALGÉRIE». Institut National des études stratégiques globales. Juin 1996.
- 6) *Ahmed. Yahia. Larbi.* « La mer méditerranée et la convention des nations unies sur le droit de la mer (UNCLOS 82) ». *Journal of international and comparative law. Vol: 06 Mars 1994.*
- 7) *Amelia de Kageneck, Cyril pinel.* « Développements récents du régime juridique applicable à la protection des mers et eaux substances radioactives: prévention et réparation des dommages ». *Annuaire du droit de la mer. 1997. Tome II. Institut du droit économique de la mer. Monaco. Pedone.*
- 8) *Antoine Sanguinetti (Vice Amiral d'Escadre).* « Le Navire de guerre a propulsion Nucléaire ». *Droit nucléaire et droit océanique. Colloque 12-13 Juin 1975. Recherches Panthéon - Sorbonne. Université de Paris I. Edition Economica, paris, 1977.*
- 9) *Antonio.Tavares Pinho.* « La réforme de la commission générale des pêches pour la méditerranée ». *Annuaire du droit de la mer 1997. Tome II. Institut du droit économique de la mer. Monaco. Pedone.*
- 10) *Arnaud de Raulin.* « La répression Dans les eaux internationales ». *Annuaire de droit Maritime et océanique. Tome XV-1997. Centre de droit Maritime et océanique. Faculté de droit et des sciences politiques. Université de Nantes.*
- 11) *Bennouna Mohamed.* « Le caractère pluridimensionnel du nouveau droit de la mer». *Chapitre 1. Traité du nouveau droit de la mer. Collection « Droit international ». René Jean Dupuy, Daniel Vignes. Economica. Paris – Bruylant – Bruxelles. 1985.*

- 12) *Bernard LABAT.* « Jurisprudence ». *Annuaire de droit de la mer. 1998. Tome III. Institut du droit économique de la mer (INDEMER), Université panthéon – Sorbonne. Édition : A. pedone. Paris.*
- 13) *Bulletin du droit de la mer. N° 24, Bureau des affaires maritimes et du droit de la mer. Décembre 1993.*
- 14) *Carl. August. Fleisher.* « La pêche ». *Chapitre 17. Traité du nouveau droit de la mer. Collection « Droit international ». René Jean Dupuy, Daniel Vignes. Economica. Paris – Bruylant – Bruxelles. 1985.*
- 15) *Claude Albert Colliard* « Elaboration et caractères généraux de la convention du 10 décembre 1982 ». *Édition A. pedone. Paris 1985.*
- 16) *Corinne TOURET.* « LA PIRATERIE au vingtième siècle ». Piraterie Maritime et aérienne. *Bibliothèque de droit International. Tome 106, dirigée par Charles rousseau. Librairie générale de droit et de Jurisprudence. Paris. 1992.*
- 17) *Djamchid Momtaz.* « La haute mer ». *Chapitre 7. Traité du nouveau droit de la mer. Collection « Droit international ». René Jean Dupuy, Daniel Vignes. Economica. Paris – Bruylant – Bruxelles. 1985.*
- 18) *Daniel VIGNES.* «La valeur juridique de certaines règles, normes ou pratiques mentionnées au *TNCO* comme "Généralement Acceptées"». *Annuaire Français de Droit International. 1979. Edition du C.N.R.S.*
- 19) *E.Langavant.* « Droit de la mer ». *Tome I. Cadre institutionnel et milieu marin. (Océanologie – pollution) . Édition CUJAS. 1979.*
- 20) *E.Langavant.* « Droit de la mer ». *Tome II. Le droit des communications maritimes. Édition CUJAS. 1981.*
- 21) *Françoise Odier.* « Marpol annexe VI ». *Annuaire du droit de la mer. 1997. Tome II. Institut du droit économique de la mer. Monaco. Pedone.*
- 22) *G. Langagne. (Secrétaire d'Etat chargé de la mer).* « Le nouveau droit de la mer et utilisation de l'espace marin ». *Propos sur le droit de la mer. Édition A.pedone. 1985.*
- 23) *Gilbert Gidel.* « Le droit international public de la mer. Le temps de paix ». *Tome III. « La mer territoriale et la zone contiguë ». Topos verlag vaduz, Liechtenstein. Librairie Edouard duchemain. Paris.1981.*
- 24) *Gilbert Gidel.* « Le Droit international public de la mer-Le temps de paix ». *Tome I. Topos verlag vaduz, Liechtenstein. Librairie Edouard duchemain. Paris.1981.*

- 25) *Gilbert Gidel.* « Le droit international public de la mer . Le temps de paix ». *Tome II. Topos verlag vaduz, Liechtenstein. Librairie Edouard duchemain. Paris.1981.*
- 26) *Hugo. Caminos.* « Les Sources du droit de la mer ». *Chapitre 2. Traité du nouveau droit de la mer. Collection « Droit international ». René.Jean.Dupuy, Daniel.Vignes. Economica. Paris – Bruylant – Bruxelles . 1985.*
- 27) *I. K. Kolossovski.* « La lutte pour la consolidation de la paix et la coopération internationale ». *Propos sur le Nouveaux droit de la mer. Édition: A. pedone. 1985.*
- 28) *Jean Combacau* «Le droit international de la mer». *Collection Encyclopédique Que sais-je? Presses universitaires de France. 1985.*
- 29) *Jean Pierre Lévy.* «La conférence des nations unies sur le droit de la mer ». *Édition A.Pedonne. Paris. 1983.*
- 30) *Jean Pierre QUENEUDEC.* « La lutte contre les pollutions radio - actives et les transformations du droit de la mer ». *Droit nucléaire et droit océanique. Colloque 12-13 Juin 1975. Recherches Panthéon - Sorbonne. Université de Paris I. Edition Économica, paris, 1977.*
- 31) *Jean Pierre QUENEUDEC.* « La France et le droit de la mer». *The law of the Sea. The European Union and its Member States. Published by Kluwer law international and Martinus Nijhoff Publishers. 1997. The Hague, The Netherlands.*
- 32) *Jean pierre QUENEUDEC.* « Mer territoriale et territoire maritime ». *Annuaire du droit de la mer. 1997. Tome II. Institut du droit économique de la mer. Monaco. Pedone.*
- 33) *Jean. Paul. Pancraccio.* « Droit International des espaces "air/mer/fleuves/terre/cosmos" ». *Édition : Armand Colin/Masson. Paris. 1997.*
- 34) *Jean. Monnier.* « Le Droit d'accès a la mer et la liberté de transit terrestre». *Chapitre 9. Traité du nouveau droit de la mer. Collection « Droit international ». René Jean Dupuy, Daniel Vignes. Economica. Paris – Bruylant – Bruxelles. 1985.*
- 35) *Jean Pierre Beurier.* « Livre 2 : Droit international de la mer ». *Droit Maritime. Tome I. Mer, Navire et Marins. Les éditions JURIS. Imprimerie Lienhart-Ardèche – 1995.*
- 36) *Joseph Imbart Latour.* « La mer territoriale au point de vue théorique et pratique ». *A. Durand et Pedone – Lauriel, éditeurs. Paris. 1889.*

- 37) *Josette Beer- GABEL.* « Variations sur la notion de frontière maritime ». *Droit de la mer. Institut du droit économique de la mer. Monaco. Imprimerie du corrézien. 19460- naves. 1992.*
- 38) *Laurant Lucchini, Michel Voelckel.* « Droit de la mer. La mer et son droit. Les espaces maritimes ». *Tome I. Edition : A. Pedone. 1985.*
- 39) *Laurent Lucchini, M. Voelckel.* « Passage dans les eaux territoriales et séjour dans les ports du Navire a propulsion Nucléaire ». *Droit nucléaire et droit océanique. Colloque 12-13 Juin 1975. Recherches Panthéon - Sorbonne. Université de Paris I. Edition Economica, paris, 1977.*
- 40) *Laurent Lucchini, Michel Voelckel.* « Droit de la mer ». *Tome II. Délimitation Navigation Pêche. Edition : A. Pedone. Paris. 1996.*
- 41) *Laurent Lucchini.* « A propos de l'AMOCO-CADIZ. La lutte contre la pollution des mers: Évolution ou révolution du droit international ». *A.F.D.I, 1978, édition C.N.R.S.*
- 42) *Laurent Lucchini.* « Le navire et les navires ». Rapport général. *Colloque de Toulon: (Le navire en droit international). Edition : A. pedone. Paris 1992.*
- 43) *Leon. D. M. Nelson.* « Câbles et pipelines sous-marins ». *Chapitre 16. Traité du nouveau droit de la mer. Collection « Droit international ». René Jean Dupuy, Daniel Vignes. Economica. Paris – Bruylant – Bruxelles. 1985.*
- 44) *Lucius CAFLISCH.* « La délimitation des espaces marins entre Etats dont les côtes se font face ou sont adjacentes ». *Chapitre 8. Traité du nouveau droit de la mer. Collection « Droit international ». René Jean Dupuy, Daniel Vignes. Economica. Paris – Bruylant – Bruxelles. 1985.*
- 45) *Luck. T. Lee.* « Jurisdiction over foreign merchant ships in the territorial sea: an analysis of the Geneva convention on law of the sea ». *A.J.I.L. vol.55. 1961. pp. 84. 85.*
- 46) *Maurice Lagorce.* « Le transport de matières Nucléaires sous le régime de la convention de Bruxelles de 1971 ». *Droit nucléaire et droit océanique. Colloque 12-13 Juin 1975. Recherches Panthéon - Sorbonne. Université de Paris I. Edition Economica, paris, 1977.*
- 47) *Max Gounelle.* «L'identification de navires en situation de crises». (*Sémiologie juridique et droit international*). *Le navire en droit international. Colloque de Toulon. Editions A. Pedone. Paris. 1992.*
- 48) *Michel Voelckel.* « La loi d'orientation du 18 novembre 1997 sur la pêche Maritime et les cultures Marines: une tentative de pérenniser la pêche nationale face aux risques d'une "Europe Bleue" sans pêche ». *Annuaire du droit de la mer. 1997. Tome II. Institut du droit économique de la mer. Monaco. Pedone.*

- 49) *Michel.Voelckel.* " Où en est le « Compromis Archipélagique »". *Annuaire de droit de la mer. 1998. Tome III. Institut du droit économique de la mer (INDEMER), Université panthéon – Sorbonne. Édition : A. pedone. Paris.*
- 50) *Michel.Voelckel.* « La Piraterie Est-elle Un Crime de droit des gens ». *Annuaire du droit de la mer. Tome V.2000. Institut du Droit Economique de la Mer. Pedone.Paris.*
- 51) *Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement. Comité TELBAHR national. Secrétariat permanent.* « Un risque majeur: Les pollutions marines accidentelles. Le système national de prévention et de lutte "tel bahr" ». 2003.
- 52) *Ministère des transports. Rezzal Abdelkarim.* « Le contrôle des navires». *Journée d'études sur le code maritime. Annaba, 08 et 09 Novembre 1998.*
- 53) *Nations Unies.* (*Le Droit de la mer*). «Evolution récente de la pratique des Etats ». *Newyork. 1987.*
- 54) *Nations Unies.* (*Le droit de la mer*). «Droit d'accès des Etats sans littoral à la mer et depuis la mer et liberté de Transit ». *N.U. Newyork. 1988.*
- 55) *Nations Unies.* (*Droit de la mer*). « Etat de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer ». *United Nations Publication. Newyork.1986.*
- 56) *Nicholas. M. Poulantzas.* «The right of hot pursuit in international law ». *Second edition nowa el vetera iuris gentium. Martinus nijhoff publisher, 2002.*
- 57) *Nicolas Mattesco matte.* « Deux frontières invisibles : de la mer territoriale a l'air " territoriale " ». *Édition : A. pedone .13, rue soufflet. Paris. 1965.*
- 58) *Olivier de ferron.* «Le droit international de la mer ». *Tome I. Librairie: E.Droz (Genève) ; Librairie : Minard. Paris. 1958.*
- 59) *P.Keller.* « La politique Américaine en matière du droit de la mer ». *Propos sur le Nouveau droit de la mer. Édition: A. pedone. 1985.*
- 60) *Patrick Reyners.* « La pratique des évacuations en mer des déchets radio - actifs et nécessité d'une réglementation internationale ». *Droit nucléaire et droit océanique. Colloque 12-13 Juin 1975. Recherches Panthéon - Sorbonne. Université de Paris I. Edition Economica, paris, 1977.*
- 61) *Philippe Jean Hesse.* « Livre 1. Histoire et sources des droits maritimes ». *Droit Maritime. Tome I. Mer, Navire et Marins. Les éditions JURIS. Imprimerie Lienhart - Ardèche – 1995.*

- 62) *Philippe POIRIER d'ANGÉ D'ORSAY (Délégué Général du Comité Central des Armateurs de France) et Jean – Louis ANDRIEU (Directeur Général-adjoint de la Société Technicatome)*. « Le navire de commerce nucléaire ». *Exposé-dialogue. Droit nucléaire et droit océanique. Colloque 12-13 Juin 1975. Recherches Panthéon - Sorbonne. Université de Paris I. Edition Economica, paris, 1977.*
- 63) *R.Rodière, E.du pontavice*. « Droit maritime ». *Dalloz. 2^{me} édition.1986.*
- 64) *Raymond Goy*. «Le régime International du passager clandestin». *Annuaire du droit de la mer, 2001. Tome:VI, Institut du droit économique de la mer – INDENER, Monaco. Pedone.*
- 65) *René Rodière*. « Droit maritime -Le Navire ». *Dalloz. 1980.*
- 66) *René.J. Dupuy*. « La convention sur le nouveau droit de la mer et le nouvel ordre économique international ». *Propos sur le Nouveaux droit de la mer. Édition: A. pedone. 1985.*
- 67) *René. Jean. Dupuy*. « Politiques nationales et système juridique issue de la 3^e conférence ». *Colloque de Rouen : Perspective du droit de la mer a l'issue de la 3^e conférence des nations unies. Edition : A.Pedone- Paris. 1984.*
- 68) *René.Jean.Dupuy*. « La mer sous compétence nationale». *Chapitre 5. Traité du nouveau droit de la mer. Collection « Droit international ». René Jean Dupuy, Daniel Vignes. Economica. Paris – Bruylant – Bruxelles. 1985.*
- 69) *Richard Stein, R.M. Walden*. « L'application aux pollutions d'origine radioactive des conventions internationales protectrices de la mer ». *Droit nucléaire et droit océanique. Colloque 12-13 Juin 1975. Recherches Panthéon - Sorbonne. Université de Paris I. Edition Economica, paris, 1977.*
- 70) *Sâad-eddine sammar*. « Les délimitations internationales de la mer et la question des fonds marins ». *Édition : Dahleb.1990.*
- 71) *Sâad-eddine sammar* . « The Right of entry into Maritime Ports ». *O.P.U /07.1988.*
- 72) *Sadok Belaid* «Les Etats Arabes et leur espace maritime». *Espaces et Ressources Maritimes. Périodique dirigé R.J. Dupuy, A. Piquemal. Edition Economica. 1985.*
- 73) *Said Ihrai*. «L'accord de pêche Maroc/union européenne du 26 février 1996 ». *Annuaire du droit de la mer. 1997. Tome II. Institut du droit économique de la mer. Monaco. Pedone.*
- 74) *Sam J. Tangredi*. «Globalization and Maritime Power ». *Edited by Institue for national strategic studies/ National defence university. December 2002.*

- 75) *Sonja Ann Jozef Boelaert-Suominen*. "International Environmental Law and Naval War". «The effect of Marine Safety and Pollution Conventions during International Armed Conflict». *Naval War College, Newport, Rhode Island. Center for Naval Warfare Studies, Newport Paper Number Fifteen, December 2000*.
- 76) *Tullio Scovazzi*. « L'établissement de systèmes de lignes de base droites de la mer territoriale : les règles et la pratique ». *Annuaire du droit de la mer. 1997. Tome II. Institut du droit économique de la mer. Monaco. Pedone*.
- 77) *Tullio Scovazzi*. « La liberté de la mer : vers l'affaiblissement d'un principe vénérable ». *Annuaire de droit de la mer. 1998. Tome III. Institut du droit économique de la mer (INDEMER), Université panthéon – Sorbonne. Édition : A. pedone. Paris*.
- 78) *Tullio Treves*. « Le Navire et la Compatibilité entre les utilisations de la mer ». *Colloque de toulon. (Le navire en droit international). Edition : A. pedone. Paris. 1992*.
- 79) *Tullio Treves*. « La navigation ». *Chapitre 15. Traité du nouveau droit de la mer. Collection « Droit international ». René Jean Dupuy, Daniel Vignes. Economica. Paris – Bruylant – Bruxelles. 1985*.
- 80) *Tullio Treves*. « Objectif mer ». Université paris 26 Mais 1983.
- 81) *Werner Boulanger*. « La convention de Bruxelles de 1962 sur la responsabilité civile et les accords Otto Hahn ». *Droit nucléaire et droit océanique. Colloque 12-13 Juin 1975. Recherches Panthéon - Sorbonne. Université de Paris I. Edition Economica, paris, 1977*.
- 82) *Willem. Riphagen*. «Le droit de passage inoffensif après la 3^{ème} convention». *Perspectives du droit de la mer a l'issue de la 3^{ème} conférence des nations unies. Société Française pour le Droit International. Colloque de Rouen. Editions : A. Pedone. Paris. 1984*.
- 83) *Yves Van Der Mensbrughe*. « L'avancement de la politique de la communauté en matière de sécurité maritime et de protection de l'environnement marin durant l'année 1997 ». *Annuaire du droit de la mer. 1997. Tome II. Institut du droit économique de la mer. Monaco. Pedone*.
- 84) *Yves Van der Mensbrughe*. « Le contrôle de certains navires entrant dans les ports maritimes de la communauté ou en sortant : État de la question. » *Droit de la mer. Études dédiées au Doyen Claude-Albert COLLIARD. Institut du Droit Économique de la Mer. Monaco.1992*.
- 85) *Zebar Noureddine*. *Sécurité Maritime*. « La responsabilité des armateurs ». *Journée d'études sur le code maritime. Annaba, 08 et 09 Novembre 1998. Ministère des transports*.

المراجع العامة:

باللغة العربية

- (1) أ.د. طارق الحمداني. « الملاحه العربية في عصور ازدهارها ». المجمع الثقافي بأبوظبي، الإمارات العربية المتحدة. 2002.
- (2) إبراهيم الخوري. « العلوم البحرية عند العرب ». تحقيق وتحليل مصنفات شهاب الدين أحمد ابن ماجد النجدي. مطبوعات مجمع اللغة العربية بدمشق. القسم الثاني. 1971.
- (3) اتفاقيات جنيف لحماية ضحايا الحرب لعام 1949. مطابع دار الكتاب العربي، القاهرة. 1967.
- (4) أحمد توفيق المدني. « حرب الثلاثمائة سنة بين الجزائر وأسابانيا (1492-1792) ». الشركة الوطنية للنشر والتوزيع. الجزائر. من دون ذكر تاريخ النشر .
- (5) أحمد صقر. « تفسير غريب القرآن لأبي محمد عبد الله بن مسلم بن قتيبة. » تحقيق. دار ومكتبة الهلال. بيروت. 1978.
- (6) إسماعيل العربي. « التعاون الإقتصادي للتنمية في نطاق المنظمات الدولية ». ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر. 1979.
- (7) أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية. « أعمال ندوة مكافحة الإرهاب ». الرياض. 31/ماي - 2/حوان 1999.
- (8) الأمين شريط. « حق السيادة الدائمة على الثروات الطبيعية ». ديوان المطبوعات الجامعية. الجزائر. 1985.
- (9) بسام العسيلي. « خير الدين بربروس والجهاد في البحر (1470-1547) ». دار الفنائس. بيروت. الطبعة الأولى.
- (10) جاك كوستو. « علم المحيطات بقلم 30 من العلماء الأمريكيين المتخصصين ». إشراف: ريتشارد. س. فيتر". ترجمة: ميشيل تكلا. مطبوعات كتابي، القاهرة. 1982.
- (11) حسن صالح شهاب. « أحمد ابن ماجد والملاحه في المحيط الهندي ». كتاب الأبحاث 8. سلسلة الملاحه العربية الفلكية. مركز الدراسات والوثائق في الديوان الأميري برأس الخيمة. 1988.
- (12) حسن صالح شهاب. « فن الملاحه عند العرب ». مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، الطبعة الأولى. دار العودة. بيروت. 1982.
- (13) حسن صالح شهاب. « قواعد علم البحر - شرح وتحقيق المخطوطين في فنّ الملاحه البحرية ». وحدة البحث والترجمة - قسم الجغرافيا - جامعة الكويت. الجمعية الجغرافية الكويتية. 1986.
- (15) د. إبراهيم شلي. « أصول التنظيم الدولي - النظرية العامة والمنظمات الدولية ». الدار الجامعية للطباعة والنشر. 1985.
- (16) د. أحمد مسلم. « القانون الدولي الخاص المقارن في مصر ولبنان ». دار النهضة العربية للطباعة والنشر. بيروت. 1966.
- (17) د. صلاح الدين أحمد حمدي « العدوان في ضوء القانون الدولي 1919-1977 ». ديوان المطبوعات الجامعية. الجزائر. 1983.
- (18) د. إسعد محمّد « القانون الدولي الخاص », الجزء الأول - قواعد التنازع، ديوان المطبوعات الجامعية، 1989.
- (19) د. أكرم نشأت إبراهيم. « القواعد العامة في قانون العقوبات المقارن ». المكتبة الوطنية، مكتبة الفتیان. بغداد. الطبعة الأولى. 1998.
- (20) د. السيد عبد العزيز سالم، د. أحمد مختار العبادي. « تاريخ البحرية الإسلامية في حوض البحر الأبيض المتوسط. البحرية الإسلامية في مصر والشام ». الجزء الأول. مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية. 1984.
- (21) د. بوكرا إدريس. « مبدأ عدم التدخل في القانون الدولي المعاصر ». المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر. 1990.
- (22) د. حسين جلال. « فضل المسلمين في كشف الطريق البحري إلى الهند (1415-1498) ». دار الوفاء لدنيا الطباعة والنشر. الإسكندرية. 2002.

- (23) د. حسن محمد ربيع «شرح قانون العقوبات الإتحادي لدولة الإمارات العربية المتحدة. القسم العام». الجمع الثقافي. دار الكتب الوطنية. أبو ظبي. 1993.
- (24) د. سعيد يوسف البستاني. «القانون الدولي الخاص». منشورات الحلبي الحقوقية. الطبعة الأولى، 2004.
- (25) د. سمير عالية. «شرح قانون العقوبات، القسم العام، دراسة مقارنة». المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، لبنان. طبعة منقحة ومعدلة، 1998.
- (26) د. صلاح الدين مقدم. «تنازع القوانين، سندات الشخص ومشارطات إيجار السفينة». الدار الجامعية للطباعة والنشر. 1980.
- (27) د. عبد الكريم علوان حضير. «الوسيط في القانون الدولي العام، - المنظمات الدولية -» الكتاب الرابع. مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان. الأردن. الطبعة الأولى. 1997.
- (28) د. عبد الهادي محمد العشري «الحكمة الجنائية الدولية. دراسة قانونية». دار النهضة العربية، القاهرة. 2001
- (29) د. عبود السراج. «التشريع الجزائري المقارن في الفقه الإسلامي والقانون السوري». الجزء الأول، المبادئ العامة. المطبعة الجديدة، دمشق. 1976.
- (30) د. علي علي سليمان. «مذكرات في القانون الدولي الخاص الجزائري». ديوان المطبوعات الجزائرية. بن عكنون. الجزائر. الطبعة الثانية. 2003.
- (31) د. علي محمد فهمي. «التنظيم البحري الإسلامي في شرق المتوسط من القرن السابع حتى القرن العاشر ميلادي». دار الوحدة للطباعة والنشر، بيروت، لبنان. 1981.
- (32) د. عمر إسماعيل سعد الله. «تقرير المصير الإقتصادي للشعوب في القانون الدولي المعاصر». المؤسسة الوطنية للكتاب. 1986.
- (33) د. غسان الجندي «المسؤولية الدولية». مطبعة التوفيق. عمان. الطبعة الأولى، 1990.
- (34) د. كامل السعيد. «شرح الأحكام العامة في قانون العقوبات». الدار العلمية للنشر والتوزيع، دار الثقافة للنشر والتوزيع. عمان. الطبعة الأولى، 2002.
- (35) د. محمد المجذوب. «القانون الدولي العام». منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان. 2002.
- (36) د. محمد المجذوب. «محاضرات في القانون الدولي العام». الدار الجامعية، (بدون ذكر تاريخ النشر).
- (37) د. محمد المنسي قنديل. «أثار الجزائر رمز الهوية وبوابة التاريخ». مجلة العربي، العدد 569، أبريل 2006.
- (38) د. محمد حافظ غانم. «مبادئ القانون الدولي العام». مطبعة النهضة الجديدة - القاهرة. 1967.
- (39) د. محمد منصور الصاوي. «أحكام القانون الدولي المتعلقة بمكافحة الجرائم ذات الطبيعة الدولية. دراسة في القانون الدولي الإجتماعي في مجال مكافحة الجرائم الدولية للمخدرات وإبادة الأجناس واختطاف الطائرات وجرائم أخرى». دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية. 1984.
- (40) د. مدحت رمضان. «جرائم الإرهاب في ضوء الأحكام الموضوعية والإجرائية للقانون الجنائي الدولي والداخلي، دراسة مقارنة»، دار النهضة العربية، القاهرة. 1995.
- (41) د. هشام علي صادق. «الحماية الدولية للمال الأجنبي». الدار الجامعية للطباعة والنشر. بيروت. 1981.
- (42) د. هشام علي صادق. «القانون الدولي الخاص»، الكتاب الثاني. دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية. 2004.
- (43) د. بن عامر تونسي. «قانون المجتمع الدولي المعاصر». ديوان المطبوعات الجامعية، 1998.
- (44) د. بن عامر تونسي. «المسؤولية الدولية (العمل الدولي غير المشروع كأساس لمسؤولية الدولة الدولية)». منشورات دحلب. 1995
- (45) د. حامد سلطان. «القانون الدولي العام وقت السلم». الطبعتان: الرابعة والسادسة. دار النهضة العربية، 1969 و 1976.
- (46) د. حسن سيد أحمد أبو العينين. «جغرافية البحار واخطاط». الطبعة الثامنة، 1989.

- (47) د. سليمان عبد المنعم. « النظرية العامة للقانون الجزائري ». المؤسسة الجامعية للنشر والتوزيع. بيروت، لبنان، الطبعة الأولى، 1999.
- (48) د. صادق أبو هيف. « القانون الدولي العام ». منشأة المعارف بالإسكندرية. 1969.
- (49) د. صبر فارس الهيثي. « الشيخ شهاب الدين أحمد ابن ماجد ». دار الشؤون الثقافية العامة. بغداد. 1989.
- (50) د. عبد العزيز محمد سرحان. « القانون الدولي العام ». دار النهضة العربية، 1969.
- (51) د. عبد الكريم محمد علوان. « الوسيط في القانون الدولي العام »، الكتاب الثاني. دار مكتبة التريبة. بيروت. لبنان. الطبعة الأولى، 1997.
- (52) د. علي محمد جعفر. « مكافحة الجريمة. مناهج الأمم المتحدة والتشريع الجزائري ». المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع. الطبعة الأولى، 1998.
- (53) د. محمد بو سلطان. « مبادئ القانون الدولي العام ». الجزء الأول. ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر. 1994.
- (54) د. محمد طلعت الغنيمي. « الغنيمي في قانون السلام »، منشأة المعارف بالإسكندرية .
- (55) د. محمد سامي عبد الحميد. « أصول القانون الدولي العام ». منشأة المعارف بالإسكندرية. 1996.
- (56) د. نعيم مغيب. « تهريب وتبييض الأموال. دراسة في القانون المقارن ». حقوق التأليف والنشر محفوظة للمؤلف، (دون ذكر الناشر). الطبعة الأولى، 2005.
- (57) درويش الجويدي. « مقدمة ابن خلدون، الإمام عبد الرحمن بن محمد بن خلدون ». تحقيق. المكتبة العصرية، صيدا، بيروت. 1995.
- (58) شارل روسو. « القانون الدولي العام ». الأهلية للنشر و التوزيع. بيروت. 1987.
- (59) محمد بوسلطان، حمان بكاي. « القانون الدولي العام وحرب التحرير الجزائرية ». المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر. 1986.
- (60) محمود زكي شمس. « أساليب مكافحة المخدرات في الوطن العربي »، الجزء الثاني. حقوق الطبع محفوظة للمؤلف، (من دون ذكر الناشر) دمشق. 2000.
- (61) مسعود مجاهد الجزائري. « تاريخ الجزائر ». مطبعة دار الأيتام - القدس. 1962.
- (62) مصطفى طلاس. « الإستراتيجية الأمريكية الجديدة ». دار طلاس للدراسات والترجمة والنشر، الطبعة الأولى، 1987.
- (63) نزيه نعيم شلالا. « الإرهاب الدولي والعدالة الجنائية ». منشورات الحلبي الحقوقية. بيروت، لبنان. الطبعة الأولى، 2003.

بِاللُّغَاتِ الْأَجْنِبِيَّةِ

- 1) *Abdelwahab. Beckechi.* « Droit international public avec référence a la pratique algérienne ». *O.P.U : 86/87.*
- 2) *Abid Lakhdar.* « Eléments de droit international public ». *Tome I. O.P.U. 1986.*
- 3) *Ch. Rousseau* « Droit international public ». *Précis Dalloz . 8^{ème} édition. 1976.*
- 4) *E. Du pontavice, P.Cordier.* « Les français et la mer – " En toute liberté surveillée " ». *La nouvelle revue maritime. Hors série N° 00. 1989.*
- 5) *Guy de la Charrière.* « Droit conventionnel ou droit coutumier ». *Propos sur le droit de la mer. Édition: A. Pedone. 1985.*
- 6) *H.Labrousse (Contre amiral.Cr).* « La présence navale dans l'océan indien. Facteur de paix ». *Objectif mer. Université paris I. Panthéon. 1983.*
- 7) *I. K. Kolossovski.* « La lutte pour la consolidation de la paix et la coopération internationale ». *Propos sur le Nouveaux droit de la mer. Édition: A. pedone. 1985.*
- 8) *Justine Faure, Yannick Prost.* « Relations Internationales. Histoire Questions régionales Grands enjeux ». *Collection: OPTIMUM. Édition: Ellipses. Paris. 2004.*
- 9) *M.A.Bekhechi.* « La constitution Algérienne de 1976 et le droit international ». *O.P.U 1989.*
- 10) *Madjid Benchick.* « Droit international du sous-développement. Nouvel ordre dans la dépendance ». *Mondes en devenir. Berger-Levrault .Office des publications universitaires, Alger. ATHENA-GAMMA impression. Paris 1983.*
- 11) *Patrick Daillier, Alain Pellet.* « Droit international public ». " *Nguyen Quoc Dinh*". *5ème Édition L.G.D.J - DELTA. 1994.*
- 12) *Yahia Bacha* «Droit international public spécial ». *OPU/1983.*
- 13) *Reflet de l'OMI* « Organisation Maritime Internationale ». *Londres. Février 1992.*

اللقاءات والحوارات:

- (1) الأستاذ الدكتور جورج حزبون حزبون. أستاذ القانون الدولي بالجامعة الأردنية وعضو هيئة التحكيم الأمريكية وهيئة التحكيم الكندية في حديث معه بتاريخ 2 مارس 2006 .

عناوين المقالات والمواقع على الإنترنت



وهو موقع يتضمن سلسلة ضخمة من الكتابات الأكاديمية لنخبة من رجالات الفكر والقانون والممارسين في الميدان العسكري البحري تحت إشراف كل من : معهد الاستراتيجية المقارنة (I.S.C) واللجنة الفرنسية للتاريخ العسكري (C.F.H.M) ومعهد تاريخ الصراعات المعاصرة (I.H.C.C) ، وقد وضعت كل الدراسات التي قامت بها المعاهد الثلاث بمنشوراتها وكتبها تحت تصرف الباحثين في موقع أكاديمي رسمي على الإنترنت: www.Stratisc.org

وفيما يلي، أذكر المقالات المعتمد عليها في الأطروحة وتعود إلى هذا الموقع :

- 1) *Hervé-Coutau-begarie*. « Jomini, mahan et les origines de la stratégie maritime américaine ». *L'évolution de la pensée navale*. Adresse : www.stratisc.org/pensnav-index.HTM
- 2) *Hervé-Coutau-begarie*. « Le désarmement naval ». *Coll, bibliothèque stratégique. Chapitre : Désarmement 4*. Adresse : www.stratisc.org/Pub.HTM.
- 3) *Jean. Marc. Balencie*. «Le renforcement de la présence navale française en océan indien au début des années 70». Adresse : www.stratisc.org/pensnav-cadre.HTM
- 4) *Jean Betermier*. (La marine française 1965-2015-Bilan et perspectives). Adresse www.stratisc.org/pensnav-cadre.HTM
- 5) *Hervé-Coutau-begarie*. « Les stratégiques. Le problème du porte avions » Adresse : www.stratisc.org/P.A.HTM



- 6) <http://www.imo.org/home.asp> موقع المنظمة البحرية الدولية



- 7) http://www.un.org/french/law/los/convention_declarations/convention_declarations.htm
- 8) www.un.org/Depts/los/general_assembly/general_assembly_reports.htm
- 9) [HTTP://www.UN.org/French/Law/Los/assemblee_generale/Documents_officiels.HTM](http://www.UN.org/French/Law/Los/assemblee_generale/Documents_officiels.HTM)



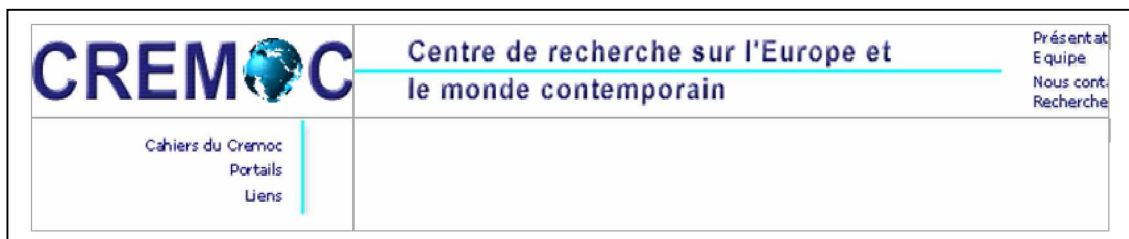
- 10) <http://www.unesco.org/culture/legalprotection/water/images/arabconv.doc> (موقع منظمة اليونسكو)



- 11) www.ICJ.ORG/CIJwww/ccases/ccc/cccframe.htm (موقع محكمة العدل الدولية)



- 12) Mathilde LANNEAU. « La protection des mers régionales». *Winter/Hiver 2001 - VOL. 7-2 / ISSN 1266-6912*. http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/nept/nep23_1.pdf
- 13) Ann-Gaël LE REST. «La coopération en cas de situations critiques». *Winter/Hiver 2001 - VOL. 7-2/ ISSN 1266-6912*. http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/nept/nep23_2.pdf
- 14) Isabelle PERRUCHON et Caroline de MARTINI. «La police en mer». *Spring/Printemps 2002 - VOL. 8.1 / ISSN 1266-6912*. http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/nept/nep24_3.pdf



- 15) Joëlle le Morzellec. « Sécurité régionale. L'exemple du bassin méditerranéen». *Les Cahiers du CREMOC (Centre de recherche sur l'Europe et le monde contemporain), Septembre 1998*. <http://www.cremoc.org/securegio.htm/>
- 16) <http://usinfo.state.gov/ar/Archive/2004/Apr/23-787114.html#top#top>

الْفَقْرُ رَيْبٌ

n

n

الباب التمهيدي (المدخل العام للأطروحة)

قانون البحار، السفينة والبحر الإقليمي؛

القانون والأداة والمجال

- 2..... الفصل التمهيدي الأول: البحر، من الملاحة الشراعية إلى دستور للمحيطات.....
- 3..... المبحث الأول: تعريف البحر.....
- 7..... المبحث الثاني: البحر؛ من الملاحة الاستكشافية إلى الفكر الاستراتيجي البحري.....
- 8..... المطلب الأول: البحر عند الحضارات القديمة.....
- 10..... المطلب الثاني: البحر عند العرب المسلمين.....
- 18..... المطلب الثالث: البحر في حضارات العصور الوسطى.....
- 22..... المطلب الرابع: الجزائر و البحر.....
- 27..... المطلب الخامس: البحر في الفكر الإستراتيجي المعاصر.....
- 38..... المبحث الثالث: الجهود الدولية لتقنين قانون البحار.....
- 38..... المطلب الأول: جهود الدولية السابقة للمؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار.....
- 45..... المطلب الثاني: المؤتمر الثالث للأمم المتحدة و قانون البحار.....
- 56..... المطلب الثالث: المصادر القانونية للمؤتمر الثالث في إعداد الاتفاقية العامة.....
- 58..... الفرع الأول: العرف الدولي.....
- 60..... الفرع الثاني: المعاهدات الدولية.....
- 63..... الفرع الثالث: نشاط المنظمات الدولية.....
- 66..... الفرع الرابع: القضاء الدولي.....
- 68..... الفرع الخامس: الأعمال الانفرادية والقوانين الداخلية.....
- 74..... المطلب الرابع: خصائص الاتفاقية العامة وأبعادها.....
- 74..... الفرع الأول: خصائص الاتفاقية العامة.....
- 78..... الفرع الثاني: أبعاد الاتفاقية العامة.....
- 79..... أولاً) البعد الجغرافي.....
- 81..... ثانياً) البعد الإقتصادي.....

- 84..... ■ **ثالثا) البعد السياسي و العسكري**
- 87..... ■ **رابعا) البعد الإيكولوجي**
- 90..... ■ **خامسا) البعد التكنولوجي**
- 91..... خاتمة



- 93..... **الفصل التمهيدي الثاني: السفينة في ضوء القانون الدولي للبحار والتشريعات المقارنة** ■
- **المبحث الأول: وحدانية السفينة وضوابط الملاحة الدولية في ضوء القانون الدولي والتشريعات البحرية المقارنة**
- 97.....
- 98..... ■ **المطلب الأول: وحدانية السفينة في ضوء القانون الدولي والتشريعات المقارنة**
- 99..... ▶ **الفرع الأول: تعريف السفينة**
- 100..... ■ **أولا) تعريف السفينة في ضوء الفقه و القضاء و التشريعات الداخلية**
- 107..... ■ **ثانيا) تعريف السفينة في ضوء قواعد القانون الدولي**
- 115..... ▶ **الفرع الثاني: عناصر وحدانية السفينة**
- 116..... ■ **أولا) عناصر وحدانية السفينة ذات الصلة بهويتها**
- 116..... ● **ألف) إسم السفينة**
- 118..... ● **باء) عناصر وحدانية السفينة الأخرى:**
- 118..... (1) **الموطن**
- 119..... (2) **أوراق السفينة**
- 120..... (3) **العلامات المميزة**
- 120..... (4) **جنسية السفينة**
- 121..... ■ **ثانيا) عناصر وحدانية السفينة ذات الصلة بنشاطها**
- 121..... ● **ألف) حمولة السفينة**
- 122..... ● **باء) درجة السفينة**
- 122..... ▶ **المطلب الثاني: السفينة وضوابط الملاحة البحرية الدولية**
- 124..... ▶ **الفرع الأول: ضوابط الملاحة البحرية المتعلقة بالسلامة البحرية**
- 125..... ■ **أولا) الضوابط الخاصة ببناء السفن ومعايتها**
- 130..... ■ **ثانيا) الضوابط الخاصة بطاقم السفينة ورجال البحر**
- 135..... ▶ **الفرع الثاني: الضوابط الخاصة بمنع المصادمات في البحر وحماية البيئة البحرية**

- 135..... أولًا) الضوابط الخاصة بمنع المصادمات في البحر
- 138..... ثانيًا) الضوابط الخاصة بحماية البيئة البحرية
- 143..... المبحث الثاني: جنسية السفينة وعلمها بين خصوصية التشريعات المقارنة وقيود القانون الدولي
- 145..... المطلب الأول: اكتساب السفينة للجنسية وفقدانها في التشريعات المقارنة
- 145..... الفرع الأول: معايير اكتساب وفقدان الجنسية في التشريعات المقارنة
- 145..... أولًا) شرط البناء الوطني
- 147..... ثانيًا) شرط الملكية الوطنية
- 156..... ثالثًا) شرط الطاقم الوطني
- 158..... الفرع الثاني: آثار تمتع السفينة بالجنسية
- 160..... المطلب الثاني: جنسية السفينة في مواجهة القانون الدولي
- 161..... الفرع الأول: الرابطة الحقيقية بين دولة العلم والسفينة
- 166..... الفرع الثاني: أعلام المجاملة في العمل الدولي كنتيجة لانعدام الرابطة الحقيقية
- 167..... أولًا) مدلول أعلام المجاملة وسماتها
- 171..... ثانيًا) دواعي ومخاطر أعلام المجاملة والجهود الدولية للحد منها
- 178..... الفرع الثالث: نطاق جنسية السفينة وعلمها في القانون الدولي
- 179..... أولًا) حالة الدولة الحبيسة
- 182..... ثانيًا) حالة المنظمات الدولية
- 186..... الفرع الثالث: علم السفينة وضوابط القانون الدولي للبحار
- 191..... خاتمة



الفصل التمهيدي الثالث: البحر الإقليمي كمنطقة خاضعة للولاية الإقليمية في القانون الدولي

- 192..... للبحار
- 194..... المبحث الأول: الأصول التاريخية للبحر الإقليمي ودور الفقه والعمل الدوليين في تكريسه
- 195..... المطلب الأول: الأصول التاريخية للبحر الإقليمي ودور الفقه الدولي في تكريسه
- 195..... الفرع الأول: الأصول التاريخية للبحر الإقليمي
- 202..... الفرع الثاني: البحر الإقليمي في الفقه الدولي
- 208..... المطلب الثاني: البحر الإقليمي في العمل الدولي والجهود الدولية لتقنينه

- 209.....➤ **الفرع الأول : البحر الإقليمي في العمل الدولي**
- 210.....▪ **أولا) البحر الإقليمي في العمل الدولي قبل مؤتمر تقنين لاهاي لعام 1930**
- 217.....▪ **ثانيا) البحر الإقليمي في العمل الدولي بعد مؤتمر تقنين لاهاي**
- 228.....➤ **الفرع الثاني : الجهود الدولية لتقنين البحر الإقليمي**
- 229.....▪ **أولا) البحر الإقليمي في الجهود الدولية غير الرسمية**
- 231.....▪ **ثانيا) البحر الإقليمي في الجهود الدولية الرسمية**
- 231.....• **ألف) البحر الإقليمي في مؤتمر لاهاي لعام 1930**
- 233.....• **باء) لجنة القانون الدولي والبحر الإقليمي**
- 234.....• **جيم) البحر الإقليمي في مؤتمر جنيف لعام 1958**
-• **دال) البحر الإقليمي في مؤتمر الأمم المتحدة الثاني لقانون**
- 235.....البحار لعام 1960
-• **هاء) البحر الإقليمي في المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول**
- 237.....قانون البحار
- 238.....▪ **المبحث الثاني: المدلول القانوني للبحر الإقليمي وعناصر تحديده**
- 239.....▪ **المطلب الأول: المدلول القانوني للبحر الإقليمي**
- 239.....➤ **الفرع الأول: التعريف القانوني بالبحر الإقليمي**
- 244.....➤ **الفرع الثاني: الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي**
- 245.....▪ **أولا) البحر الإقليمي ملحق بأعالي البحار**
- 246.....• **ألف) نظرية حقوق الإرتفاق الساحلية**
- 247.....• **باء) نظرية حق حفظ الدولة**
- 248.....▪ **ثانيا) البحر الإقليمي ملحق بالإقليم البري**
- 249.....• **ألف) نظرية حق الملكية**
- 251.....• **باء) نظرية حق السيادة**
- 254.....• **جيم) الرأي الشخصي**
- 256.....▪ **ثالثا) طبيعة البحر الإقليمي في الفكر الدستوري و العمل الدولي**
- 263.....▪ **المطلب الثاني: تحديد وقياس البحر الإقليمي**
- 264.....➤ **الفرع الأول: قياس البحر الإقليمي وفقا لخطوط الأساس العادية**
- 267.....➤ **الفرع الثاني: قياس البحر الإقليمي وفقا لخطوط الأساس المستقيمة**

272	➤ الفرع الثالث: حالات أخرى مؤثرة في عملية القياس
272	■ أولاً) تعيين الحدود بين الدول المتجاورة أو المتجاورة
274	■ ثانياً) حالة المرافئ و المراسي
274	■ ثالثاً) حالة الخلجان
277	■ رابعاً) مصاب الأنهار
277	خاتمة

القِسْمُ الأوَّلُ

الوضع القانوني للسفن الأجنبية خلال الملاحة البحرية والمرور بالبحر الإقليمي للدولة الساحلية

280	M
-----	---

الباب الأول

نظام المرور البريء كأساس للملاحة البحرية للسفن الأجنبية

في البحر الإقليمي

287	➤ الفصل الأول: النظام القانوني للمرور البريء للسفن الأجنبية العادية
287	■ المبحث الأول: حق المرور البريء من العرف الدولي إلى القانون الدولي
287	■ المطلب الأول: الجذور التاريخية لحق المرور البريء
290	■ المطلب الثاني: تقنين حق المرور البريء
297	■ المبحث الثاني: المدلول القانوني للمرور البريء
298	■ المطلب الأول: المدلول القانوني للمرور
299	➤ الفرع الأول: تعريف المرور
306	➤ الفرع الثاني: انقطاع المرور في البحر الإقليمي
307	■ أولاً) إنقطاع المرور لمقتضيات الملاحة العادية
309	■ ثانياً) إنقطاع المرور بسبب القوة القاهرة أو المحنة أو لتقديم المساعدة
314	■ المطلب الثاني: طابع "البراءة" في مرور السفن الأجنبية
317	➤ الفرع الأول: "براءة" المرور في مؤتمر تقنين لاهاي
323	➤ الفرع الثاني: معيار براءة المرور أمام لجنة القانون الدولي ومؤتمر جنيف لعام 1958
323	■ أولاً) خلفيات تقنين "براءة" المرور في مشروع لجنة القانون الدولي

- **ثانياً) تداعيات مشروع لجنة القانون الدولي بخصوص براءة المرور**
- 325.....على مؤتمر جنيف
- **ثالثاً) تقدير الفقه الدولي لمعيار براءة المرور وفقاً لاتفاقية جنيف**
- 327.....للبحر الإقليمي
- 334.....**الفرع الثالث: براءة المرور في الاتفاقية العامة لعام 1982**
- 334.....**أولاً) مدلول براءة المرور في الاتفاقية العامة**
- 337.....**ثانياً) حصرية نشاطات براءة المرور في الاتفاقية العامة**
- 343.....**ثالثاً) الإعتبارات الموضوعية في براءة المرور وفقاً للاتفاقية العامة**
- 343.....**ألف) النشاطات ذات الصلة بأمن وسلم ودفاع الدولة الساحلية**
- 1) موضوعية "استخدام القوة والتهديد باستخدامها"
- 344.....في معيار براءة المرور
- 2) تقدير موضوعية التجسس والأعمال الدعائية التي
- 352.....تمس بدفاع الدولة الساحلية
- **باء) النشاطات ذات الصلة بالمصالح الاقتصادية والمالية والنظام**
- 357.....العام للدولة الساحلية
- 1) التدخل في شبكات المواصلات والمرافق الأخرى
- 357.....للدولة الساحلية
- 2) المساس بالمصالح الاقتصادية والجمركية والمالية
- 360.....للدولة الساحلية
- 367.....3) الهجرة غير الشرعية في البحر الإقليمي
- 376.....4) حظر أنشطة الصيد في البحر الإقليمي
- **جيم) النشاطات ذات الصلة ببيئة الدولة الساحلية البحرية**
- 403.....1) نشاط البحث العلمي في بيئة البحر الإقليمي
- 410.....2) تلويث البيئة البحرية للبحر الإقليمي
- 430.....■ **رابعاً) الوجود الحكمي للسفينة وحق المطاردة الحثيثة**
- 430.....**ألف) الوجود الحكمي للسفينة في البحر الإقليمي**
- 436.....**باء) حق التتبع أو المطاردة الحثيثة**
- 436.....1) المدلول القانوني للمطاردة الحثيثة

- **ثانياً) تقدير موقف الاتفاقية بالاعتماد على خلفيات المؤتمر**
- 505..... والسلوكيات اللاحقة.
- 512..... **المبحث الثاني : وضع الغواصات أثناء المرور البريء**
- **المطلب الأول: مظاهر الاهتمام الدولي بوضع ومرور الغواصات قبل المؤتمر الثالث**
- 513..... حول قانون البحار.....
- 518..... **المطلب الثاني: وضع ومرور الغواصات في أشغال المؤتمر الثالث ونصوص الاتفاقية العامة**
- 527..... **المبحث الثالث : الوضع القانوني للسفن النووية والسفن ذات الحمولة الخطيرة أثناء المرور البريء**
- **المطلب الأول: صور العمل الدولي في تعامله مع السفن النووية قبل المؤتمر الثالث حول**
- 527..... قانون البحار.....
- **المطلب الثاني : الوضع القانوني للسفن النووية والتي تحمل مواد خطيرة في المؤتمر الثالث**
- 534..... حول قانون البحار والاتفاقية العامة.....
- ▶ **الفرع الأول : موقف المؤتمر الثالث من تقييد المرور البريء للسفن النووية وما في**
- 534..... حكمها بالترخيص المسبق.....
- 534..... **أولاً) تقييد المرور البريء للسفن النووية خلال مناقشات المؤتمر الثالث**
- **ثانياً) تقدير موقف الاتفاقية العامة من تقييد مرور السفن النووية وما**
- 539..... في حكمها بالترخيص المسبق.....
- ▶ **الفرع الثاني: شروط ممارسة السفن التي تعمل بالطاقة النووية وما في حكمها**
- 553..... للمرور البريء طبقاً للاتفاقية العامة.....
- 559..... **المطلب الثالث: النظام القانوني لملاحة السفن النووية وما في حكمها واتجاهاته الحديثة**
- ▶ **الفرع الأول: تأثير التلوث البحري الذري على النظام القانوني لملاحة السفن النووية**
- 560.....
- ▶ **الفرع الثاني: التنظيم الإقليمي والدولي والإقليمي لملاحة السفن النووية**
- 564.....
- 564..... **أولاً) التنظيم الإقليمي الدولي**
- 577..... **ثانياً) التنظيم الإقليمي الجهوي أو الإقليمي**
- 577..... **ألف) المجموعة الأوروبية وتنظيم ملاحة السفن النووية وما في حكمها**
- 582..... **باء) مذكرة تفاهم مالطا لعام 1997**
- 584..... **ثالثاً) بعض التعزيزات الدولية الجديدة لأنظمة ملاحة السفن النووية**
- 587..... **خاتمة**



الباب الثاني

صلاحيات الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي ومدى تقييدها
بحق المرور البريء في دراسة مقارنة مع أنظمة أخرى لمرور السفن

- 591..... الفصل الأول: صلاحيات الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي وواجباتها في تنظيم حركة المرور البريء.....
- المبحث الأول : حقوق الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي وصلاحياتها في تنظيم حركة المرور البريء.....
- 592.....
- 593..... المطلب الأول: حقوق الحماية المخولة للدولة الساحلية.....
- 593..... الفرع الأول: حق الدولة الساحلية في منع المرور غير البريء.....
- 598..... الفرع الثاني : المصالح الجديرة بالحماية الموجبة لمنع المرور غير البريء.....
- 598..... أولاً) مصالح الدولة الساحلية في محاولات تقنين قانون البحار.....
- 607..... ثانياً) نطاق مصالح الدولة الساحلية الجديرة بالحماية.....
- 610..... ألف) مصالح الأمن والدفاع.....
- 617..... باء) المصالح الجمركية والمالية والمتعلقة بالصحة والهجرة.....
- 624..... جيم) مصالح الصيد والبيئة البحرية.....
- 625..... (1) مصالح الصيد.....
- 626..... (2) البحث العلمي.....
- 628..... (3) البيئة البحرية.....
- 634..... (4) حماية الكابلات وخطوط الأنابيب.....
- دال) القوانين واللوائح المتعلقة بتنظيم سير الملاحة البحرية
- 637..... وضمن أمنها.....
- 644..... المطلب الثاني : حق الدولة الساحلية في فرض شروط النفاذ إلى مياهها الداخلية.....
- 653..... المطلب الثالث : حق الدولة الساحلية في وقف المرور البريء.....
- 663..... المبحث الثاني: واجبات الدولة الساحلية أمام حق السفن الأجنبية في ممارسة المرور البريء.....
- 664..... المطلب الأول: الإلتزام بعدم عرقلة المرور البريء.....
- 672..... المطلب الثاني: الإلتزام بعدم فرض أعباء مالية على المرور البريء.....
- 678..... خاتمة.....

- 679..... **الفصل الثاني:** صلاحيات الدولة الساحلية في مواجهة أنظمة أخرى للمرور مقارنة بالمرور البريء
- ▣ **المبحث الأول:** أنظمة المرور في المضائق الدولية وصلاحيات الدولة المضائقية في تنظيمها مقارنة
- 680..... بالمرور البريء
- 680..... **المطلب الأول:** التعريف بالمضائق الدولية
- 681..... **الفرع الأول:** تعريف الفقه
- 685..... **الفرع الثاني:** تعريف القضاء الدولي
- 687..... **الفرع الثالث:** تعريف المؤتمرات الدولية
- 687..... **أولاً** مؤتمر الأمم المتحدة الأول والمضائق الدولية
- 697..... **ثانياً** مدلول المضائق الدولية في المؤتمر الثالث حول قانون البحار
- 699..... **ألف)** أمام لجنة الإستخدامات السلمية لقيعان البحار
- 700..... **باء)** خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار
- 710..... **جيم)** المضائق الدولية وفق أحكام الإتفاقية العامة
- ▣ **المطلب الثاني:** المرور العابر في المضائق الدولية كنظام موازي للمرور البريء في
- 716..... البحار الإقليمية
- 718..... **الفرع الأول:** مدلول المرور العابر
- 719..... **الفرع الثاني:** حقوق وواجبات السفن أثناء المرور العابر
- 719..... **أولاً** حقوق السفن أثناء المرور العابر
- 721..... **ثانياً** واجبات السفن أثناء المرور العابر
- 722..... **الفرع الثالث:** حقوق وواجبات الدولة المضائقية أمام المرور العابر
- 722..... **أولاً** حقوق الدولة المضائقية
- 724..... **ثانياً** واجبات الدولة المضائقية إزاء المرور العابر للسفن
- 725..... **الفرع الرابع:** مقاييس الدولة المضائقية في مواجهة المرور غير العابر
- 730..... **المبحث الثاني:** أنظمة المرور في الأرخييلات مقارنة بنظامي المرور البريء و العابر
- 730..... **المطلب الأول:** المدلول القانوني للأرخييلات
- 741..... **المطلب الثاني:** أنظمة المرور في الأرخييلات
- 742..... **الفرع الأول:** المرور البريء في المياه الأرخيلية
- 744..... **الفرع الثاني:** المرور العابر في المياه الأرخيلية
- 747..... خاتمة

القسم الثاني

الوضع القانوني للسفن الأجنبية

في مواجهة الإختصاص القانوني للدولة الساحلية في بحرها الإقليمي

المبحث التمهيدي: القواعد العامة للاختصاص القانوني في ضوء القانون الدولي والتشريعات

- 751..... المقارنة
- 751..... **المطلب الأول:** المبادئ العامة لنظرية الإختصاص في القانون الدولي
- 756..... **المطلب الثاني:** المبادئ العامة في التجريم والعقاب في النظم والتشريعات المقارنة
- 756..... **الفرع الأول:** مبدأ الاختصاص الإقليمي
- 766..... **الفرع الثاني:** مبدأ الإختصاص الشخصي
- 766..... **أولاً)** مدلول الاختصاص الشخصي
- 767..... **ثانياً)** مبدأ الجنسية الفعالة
- 770..... **ثالثاً)** مبدأ الاختصاص السلبي أو الجنسية السلبية
- 775..... **الفرع الثالث:** مبدأ الاختصاص العالمي





الباب الأول

الوضع القانوني للسفن الأجنبية العامة في مواجهة

إختصاص الدولة الساحلية القانوني في بحرها الإقليمي

- 782..... **M**
- 783..... **الفصل الأول:** المدلول القانوني للسفن العامة وحصانتها في مواجهة اختصاص الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي
- 783..... **المبحث الأول:** المدلول القانوني للسفن العامة
- 783..... **المطلب الأول:** تحديد موقع السفن العامة في تصنيف السفن
- 786..... **المطلب الثاني:** المدلول القانوني للسفن الحربية
- 790..... **المبحث الثاني:** وضع السفن العامة وحصانتها في مواجهة اختصاص الدولة الساحلية
- 790..... **المطلب الأول:** وضع السفن الحكومية المستعملة للأغراض التجارية
- 795..... **المطلب الثاني:** حصانة السفن الحربية والسفن الحكومية المستعملة لأغراض غير تجارية

- 795..... الساحلية في بحرها الإقليمي
- 800..... **الفرع الأول:** نطاق حصانة السفن الحربية والعامه في مواجهة اختصاص الدولة
- 804..... **المطلب الثالث:** مظاهر إلقاء حصانة السفينة الحربية الأجنبية باختصاص الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي
- 805..... **الفرع الأول:** مظاهر الاختصاص الجنائي و التدخل القسري
- 814..... **الفرع الثاني:** مظاهر الاختصاص المدني
- 819..... خاتمة
- 
- 820..... **الفصل الثاني:** ممارسة السفينة العامة الأجنبية لمظاهر سيادة دولة العلم في البحر الإقليمي للدولة الساحلية
- 820..... **المبحث الأول:** ممارسة السفينة الأجنبية للمظاهر ذات الصلة بسيادة دولة العلم على البحر الإقليمي للدولة الساحلية
- 820..... **المطلب الأول:** ممارسة السفينة الحربية الأجنبية للأنشطة العسكرية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية
- 829..... **المطلب الثاني:** ممارسة السفينة الحربية الأجنبية لأعمال البوليس في البحر الإقليمي للدولة الساحلية
- 835..... **المبحث الثاني:** حق اللجوء على ظهر السفينة الحربية في المياه الإقليمية
- 835..... **المطلب الأول:** الأحكام العامة لحق اللجوء إلى السفينة الحربية
- 839..... **المطلب الثاني:** حق اللجوء السياسي على ظهر السفن الحربية
- 845..... خاتمة
- 

الباب الثاني

الوضع القانوني للسفن الأجنبية الخاصة

في مواجهة اختصاص الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي

الفصل الأول: مركز السفينة الأجنبية الخاصة في مواجهة الاختصاص الجزائي والمدني للدولة الساحلية

- 849..... في بحرها الإقليمي.....
- المبحث الأول: مركز السفينة الأجنبية الخاصة في مواجهة الاختصاص الجزائي للدولة الساحلية
- 849..... في بحرها الإقليمي.....
- المطلب الأول: الاختصاص القانوني في المياه الداخلية وتأثيره على فكرة الاختصاص في البحر الإقليمي.....
- 851.....
- 852..... الفرع الأول: الاختصاص القانوني وفقاً للمذهب البريطاني.....
- 855..... الفرع الثاني: الاختصاص القانوني وفقاً للمذهب الفرنسي.....
- المطلب الثاني: نطاق تطبيق الاختصاص الجزائي على السفن الأجنبية الخاصة في البحر الإقليمي.....
- 863.....
- 863..... الفرع الأول: نطاق الإختصاص الجزائي في ضوء القانون الدولي للبحار.....
- الفرع الثاني: الخروج عن حصرية أحكام القانون الدولي للبحار في مجال الإختصاص الجزائي.....
- 870.....
- 871..... أولاً) حالة التشريعات العقابية المقارنة.....
- 882..... ثانياً) حالة الإختصاص العالمي.....
- ثالثاً) حالة حماية الجزر الإصطناعية وحفظ الموارد الحية وأنشطة الصيد.....
- 882.....
- 887..... رابعاً) حماية البيئة البحرية من التلوث.....
- 894..... خامساً) حالة المنطقة المتاخمة والأشياء ذات الطابع الأثري والتاريخي.....
- 902..... المبحث الثاني: الاختصاص المدني على السفن الأجنبية الخاصة في البحر الإقليمي.....
- 903..... المطلب الأول: القواعد العامة للإختصاص المدني في ضوء القانون الدولي للبحار.....
- 908..... المطلب الثاني : حالة الاختصاص المدني على الأشخاص.....
- 917..... المطلب الثالث: حالة الاختصاص المدني على السفينة.....
- 926..... خاتمة.....

الفصل الثاني: مدى تأثير الاختصاص الجنائي العالمي على نطاق الاختصاص في البحر الإقليمي

- 927..... على السفن الأجنبية الخاصة.....
- 929..... **المبحث الأول:** تأثير أحكام القانون الدولي الاجتماعي على نطاق الاختصاص في البحر الإقليمي
- 931..... **المطلب الأول:** جريمة الاتجار غير المشروع في المخدرات والمواد التي تؤثر على العقل
- 937..... **المطلب الثاني:** جريمة القرصنة ولصوصية البحر
- 937..... **الفرع الأول:** الأحكام العامة لجريمة القرصنة في ضوء القانون الدولي
- 937..... **الفرع الثاني:** واجب قمع القرصنة ولصوصية البحر في ضوء القواعد الجديدة
- 942..... للقانون الدولي للبحار.....
- **المبحث الثاني:** تأثير حالات الخروج على اختصاص دولة العلم في أعالي البحار على نطاق
- 955..... الاختصاص في البحر الإقليمي
- 959..... **المطلب الأول:** الإتجار في الرقيق
- 962..... **المطلب الثاني:** البث الإذاعي غير المصرح به
- 968..... **المطلب الثالث:** الشك في جنسية السفينة أو العلم الذي ترفعه
- 969..... خاتمة
- 971..... **ج خاتمة الأطروحة**
- الملاحق
- المراجع
- الفهرس