

الحفاظ على المرور البحري العابر وفق الضوابط القانونية الدولية

محمد حسين سعد جبار البطاط

المستخلص

إن البحار والمحيطات لم تكن سبباً للعزلة بين القارات والشعوب بل كانت وسيلة من وسائل الاتصال فيما بينها، ولقد لعبت الملاحة البحرية الدور الأساسي في تدعيم هذه الاتصالات، بل أنها تعد من أقدم الأنشطة الإنسانية وأكثرها أهمية، وقد تعددت تعريفات الملاحة البحرية بسبب اختلاف المعايير التي ينظر إليها، وينصرف تعبير الملاحة البحرية إلى النشاط الذي تمارسه الدولة بواسطة سفنها البحرية لأجل استخدام البحار أياً كان نوع هذا الاستخدام، ويعتمد ذلك على تمييز الملاحة البحرية عن غيرها بتوافر عنصرين أساسيين هما: السفينة البحرية، والغرض من ممارسة الملاحة.

إن التنظيم القانوني للمرور العابر والبريء يشير إلى القوانين واللوائح التي تحكم حركة المرور التي جاءت عامة وتركز على مفاهيم أساسية على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢ بأنها تشير بشكل محدد على بيان الفرق بين النظام الملاحي العابر والبريء وفقاً لهذه الاتفاقية.

إن الغاية من موضوع بحثنا تتعمق في توضيح القواعد القانونية لحقوق وواجبات الدولة الساحلية والدول الأخرى في إيجاد موازنة عادلة بين حماية سيادة الدول على مياهاها وعدم المساس بحقوقها السيادية الثابتة واستخدام البحار كوسيلة للمواصلات الدولية.

كذلك التوفيق بين مصلحة الدولة الساحلية والمصلحة المشتركة لجميع الدول وراء التنظيم القانوني للبحار، وتوضيح أن موضوع السفينة يشترك القانون البحري والقانون الدولي للبحار في تحديد مفهوم السفينة وعلاقتها بالدولة أو تنظيم جنسيتها، ولكن ينفرد القانون الدولي للبحار في تحديد مركزها القانوني عند وجودها بكل منطقة من مناطق البحار.

Abstract

The seas and oceans were not a cause of isolation between continents and peoples but a means of communication between them. Maritime navigation has played a key role in strengthening these contacts, Rather, it is one of the oldest and most important humanitarian activities, and the definitions of maritime navigation have been varied because of the different standards viewed, Maritime navigation refers to a State's activity by means of its naval vessels for the use of the seas of whatever kind such use may be. Maritime navigation ", which depends on distinguishing maritime navigation from others by having two essential elements: a naval vessel and the purpose of navigation.

The legal regulation of transit and innocent traffic refers to laws and regulations governing traffic that are general and focus on basic concepts of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea as specifically indicating the difference between a transit and an innocent navigation system in accordance with this Convention.

The purpose of our research is to clarify in depth the legal norms of the rights and duties of the coastal State and other States in finding a fair balance between protecting States' sovereignty over their waters and not impairing their inalienable sovereign rights and using the seas as a means of international transport.

Reconciling the coastal State's interest with the common interest of all States behind the legal regulation of the seas, clarifying that the subject matter of the vessel shares the maritime law and the international law of the sea in defining the concept of the vessel and its relationship with the State or the organization of its nationality, but that the international law of the sea is unique in determining its legal status when it exists in each area of the sea.

Keywords: innocent navigation - transit navigation - coastal states - sea lanes.

المقدمة

هناك عدد كبير من المضايق الدولية المستخدمة للملاحة الدولية والتي يقوم بتنظيمها القانون الدولي والقضاء، وكذلك الاتفاقيات، والمؤتمرات الدولية، وهناك نوع آخر من المضايق الدولية يحكم الملاحة فيها اتفاقيات خاصة تمت من أجل تنظيمها، ووضع النظام القانوني الخاص بها، والذي ينظم حركة مرور السفن فيها.

وجاءت بعد ذلك عدة اتفاقيات دولية قامت بتنظيم الملاحة في المضايق الدولية، مثل اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي لعام ١٩٨٥، ومن ثم اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، التي تكلمتا في موادها على أنواع المضايق، وعلى تنظيم المرور في المضايق الدولية، حيث جاء في هذه الاتفاقية النظام الذي يحكم المضايق المستخدمة للملاحة الدولية وتقرير حرية المرور في المضايق، والتحليق فوقها في إطار نظام المرور العابر^(١).

(١) ياسر الصافي، النظام القانوني للملاحة البحرية في المضايق الدولية، ط١، منشورات زين الحقوقية، بيروت-لبنان، ٢٠١٦، ص٥٣.

وقد قام النظام القانوني للملاحة في المضائق التي تحكمها القواعد العامة في القانون الدولي بتطوير الأحكام الخاصة بالملاحة في المضائق التي يتم استخدامها في الملاحة الدولية من حيث نوع البحار التي تصل بينها المضائق، إذ كانت المضائق التي تصل بين بحرين عاليين هي التي يجب أن تكون مفتوحة للملاحة الدولية إذ تصل بحراً إقليمياً ببحر عال، وهذا الوضع تم الاستقرار عليه في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ التي وضعت إضافة أخرى إلى المضائق، وهي المضائق التي تصل المناطق الاقتصادية الخالصة ببعضها أو البحر العالي أو البحر الإقليمي.

أولاً: أهمية البحث:

تكمن أهمية البحث في توضيح أنظمة الملاحة العابرة والملاحة البريئة والتركيز على الفرق بينهما طبقاً لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢، حيث إن جميع العمليات البحرية تتم عن طريق السفينة ولقد تطرقت كل من اتفاقيات البحار المعقودة عام ١٩٥٨ واتفاقية قانون البحار عام ١٩٨٢، ونظم القانون الدولي للبحار مرور السفن في البحار وقسمها إلى ثلاث أنواع ولكل من هذه الأنواع حقوق وحدود معينة تمارسها السفن في كل منطقة بحرية معينة، كما نظمت اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ المرور في البحار راعية بذلك سيادة الدول وما يتطلب التطور الحديث من ضرورة انتقال السفن بين الدول واستغلال البحار كمصدر مهم من المصادر الاقتصادية لغالبية دول العالم.

ثانياً: إشكالية البحث:

إن نظام المرور العابر الذي يعتبر نظاماً مستحدثاً بموجب اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢، ونظام الملاحة البريئة الذي يعتبر نظاماً قديماً من أنظمة المرور في الملاحة الدولية، فيما يثيران من خلافات بين مصالح الدول عند تطبيقهما، وبالأخص من حيث نطاق تطبيقهما وتداخلهما بشكل واضح في المياه الأرخيبيلية، بناءً على ذلك تظهر إشكالية البحث الكبرى من خلال التساؤل الرئيسي ما هي القواعد القانونية للملاحة العابرة والملاحة البريئة طبقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢؟

ثالثاً: منهجية البحث:

تم الاعتماد على المنهج الوصفي وذلك في موضوع الملاحة البريئة والملاحة العابرة وفقاً لمعاهدة الأمم المتحدة لقانون البحار " على المنهج الوصفي، والمنهج التحليلي الذي يقوم على وصف وتحليل أحكام القواعد القانونية ذات العلاقة، والتي جاءت بها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٨م، والمتعلقة بأنظمة المرور في البحار، بالإضافة إلى المنهج التاريخي.

للإجابة على الإشكالية المطروحة تم الاعتماد على التقسيم الثنائي، من خلال مطلبين رئيسيين، في المطلب الأول قمنا بتوضيح الحفاظ على المرور البحري العابر وتحدياته، وتم تقسيم هذا المطلب إلى فرعين على الشكل التالي أدناه:

١- الفرع الأول: - حقوق وواجبات الدول الممارسة للمرور العابر.

٢- الفرع الثاني: - تحديات المرور العابر في الملاحة البحرية.

أما في المطلب الثاني فقد تم تسليط الضوء على التكييف القانوني للمرور البري، وتم تقسيم هذا المطلب إلى فرعين على الشكل التالي:

١- الفرع الأول: - معيار براءة المرور في اتفاقية ١٩٨٢ لقانون البحار.

٢- الفرع الثاني: - حالات المرور غير البري.

وصولاً للخاتمة والتي تتضمن أهم الاستنتاجات والمقترحات.

المطلب الأول

الحفاظ على المرور البحري العابر وتحدياته

المرور العابر لم يكن من الأنظمة الملاحية المعروفة من قبل في فقه أو عمل قانون البحار، وهو من الأنظمة التي استحدثتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، وقد لجأت المشروعات التي نوقشت في المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار إلى استخدام مصطلح «المرور العابر» كمحاولة من أجل التوفيق فيما بين الاتجاهات المتعاكسة التي اتسمت بها مناقشات موضوع عبور المضائق الصالحة للملاحة الدولية^(١).

إن المرور العابر يعطي الحق للسفن والطائرات في استعمال مياه المضيق الدولي بشرط أن يكون هذا العبور سريعاً ومتواصلاً، وعدم تحقق هذا الشرط يجعله غير خاضع لأحكام نظام المرور العابر وإنما لأحكام أخرى تقررها الدولة الساحلية لدخول بحرهما الإقليمي وبالتالي فإن المرور العابر لا يختلف في مفهومه العام عن المرور الحر، إلا أن ما يميزه أنه يمارس في إطار تنظيمي خاص يوضح واجبات وحقوق كل طرف.

ومن أجل توضيح أعمق سنقوم بتقسيم هذا المطلب إلى فرعين في الأول سنوضح حقوق وواجبات الدول الممارسة للمرور العابر أما في الفرع الثاني فسنبين تحديات المرور العابر في الملاحة البحرية.

(١) محمد الدويك، البحر في القانون الدولي، ط ١، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت- لبنان، ٢٠١١، ص ١٩.

الفرع الأول

حقوق وواجبات الدول الممارسة للمرور العابر

لقد كشفت وثيقة الاتجاهات الرئيسية في دورة كركاس في المؤتمر الثالث لقانون البحار وذلك المشروع الذي تقدمت به (Lesotto) وبعض الدول المغلقة الأخرى إلى اللجنة الثانية للمؤتمر^(١) عن ان هذه الدول ترى ان النفاذ إلى البحار أو منها يعتبر من الحقوق للدول المغلقة وان هذه الحقوق تنبع من تطبيق مبدأ حرية البحار وعن اعتبار منطقة قيعان البحار وما تحتها الواقعة خارج حدود الولاية الوطنية وكذلك مصادر هذه المنطقة ميراثا مشتركا للبشرية وتتلخص الحقوق التي تطلبها الدول المغلقة وفقا لاتجاهاتها المعلنة صراحة في هذه الدورة وكذلك وفقا للقواعد الواردة في مشروع (Lesotto) بما يلي^(٢):

١. يكون للدول المغلقة حرية المرور العابر عبر أقاليم دول المرور العابر.
٢. يتم المرور العابر عبر أقاليم دول المرور باستعمال كل وسائل النقل وتحدد وسائل مباشرة حق المرور العابر باتفاق بين الدولة المغلقة ودول المرور العابر ولا يكون هذا المرور خاضعا لأي مكوس أو أية أعباء مالية ما لم تكن هذه المكوس أو الأعباء بسبب خدمات محددة قدمتها دولة المرور العابر لحركة المرور وتسهيل المرور العابر ويجوز إقامة مناطق حرة ومستودعات حرة وكذلك تقديم تسهيلات أخرى في الموانئ التي يتم الاتفاق عليها مع دولة المرور العابر والدول المغلقة أو تظل المناطق الحرة خاضعة لولاية المرور العابر وذلك فيما يتعلق بلوائح الأمن واللوائح الصحية والبوليسية.
٣. يجب أن تعمل دول المرور العابر على تجنب كل تأخير في حركة المرور العابر أو فرض قيود عليها ما لم يكن ذلك راجعا إلى قوة قاهرة.
٤. تتمتع سفن الدول المغلقة بذات المعاملة التي تتمتع بها سفن دول المرور العابر وذلك فيما يتعلق بالنفاذ إلى موانئ هذه الدولة المأذون بدخولها وكذلك الخروج منها سواء في ذلك الموانئ الحالية أو المستقبلية وتشمل المعاملة المتكافئة أيضاً استعمال تجهيزات هذه الموانئ والتسهيلات الموجودة فيها.
٥. للدول المغلقة أن تسهم في استغلال موارد الثروة الحية في المنطقة الاقتصادية للدول الساحلية المجاورة وذلك على أساس من المساواة وعدم التمييز وعلى الدول المعنية أن تقرر فيما بينها الترتيبات الملائمة التي تكفل التطوير المنتظم والاستغلال المعقول للموارد الحية في هذه المنطقة

(١) المشروع الذي تقدمت به ليسوتو وبعض الدول المغلقة الأخرى إلى اللجنة الثانية للمؤتمر الثالث لقانون البحار المنعقد في كركاس.

(٢) فاروق محمد صادق الأعرجي، مباحث في القانون الدولي للبحار، ط١، منشورات زين الحقوقية، الجزء الثاني، بيروت، ٢٠١٥، ص ١٩٤.

ويكون الاختصاص بتطبيق هذه الترتيبات والرقابة على تنفيذها معقودا للدولة الساحلية التي تنتمي إليها المنطقة المذكورة.

٦. للدول المغلقة حق النفاذ إلى المنطقة الدولية من أجل استكشاف مصادرها واستغلالها ويتعين أن يحتفظ للدول المغلقة بتمثيل مناسب في جهاز يتفرع من الجهاز الدولي لإدارة المنطقة الدولية ولا تكون الدول جميعها ممثلة فيه ويجب كذلك أن تراعي مشكلات الدول المغلقة واحتياجاتها الخاصة وذلك في جميع القرارات التي تصدر في المسائل الموضوعية عن الأجهزة التابعة للجهاز الدولي الخاص بإدارة المنطقة الدولية بالنسبة للمسائل الموضوعية التي تؤثر في مصالح الدول المغلقة، فإن أي قرارات في شأنها لا تجوز في غياب هذه الدول.

٧. لا يجوز أن تقل الحقوق التي تكفلها الاتفاقيات القائمة للدول المغلقة عن الحقوق التي تنقرر في الاتفاقية المقترحة لقانون البحار وتتعهد الدول المعنية بأن توفق أحكام الاتفاقيات القائمة مع المعاهدة الدولية، إذا كانت الحقوق المقررة بهذه الاتفاقيات أقل من الحقوق المنصوص عليها في المعاهدة الدولية^(١).

تلك هي أهم الحقوق التي تطالب بها الدولة المغلقة في مجال مباشرة حرية الملاحة البحرية والنفاذ إلى المنطقة الاقتصادية وإلى المنطقة الدولية غير ان مجموعة العمل المنبثقة من اللجنة الثانية لم تتمكن من إعداد نص موحد في هذا الموضوع لمعارضة دول العبور للحقوق التي تطلبها الدول المغلقة في إقليمها، وبسبب رفض الدول الساحلية المجاورة للحقوق التي تطلبها الدول المغلقة بالنسبة إلى الموارد الحية وغير الحية في المنطقة الاقتصادية، وبتاريخ ٥ حزيران ١٩٧٥ صدر الإعلان عن الدول المغلقة والدول المتضررة جغرافيا والأعضاء من مجموعة (٧٧) والتي كان العراق عضوا فيها تقول فيه تنفيذاً للمبادئ العدالة الدولية وقواعد الإنصاف وان التضامن والتعاون بين الدول جميعها يتطلب اعترافاً بحقوق الدولة المحصورة والدول النامية المتضررة جغرافيا في الإسهام على أساس من العدالة دون تمييز وذلك في مجال الانتفاع بكل مصادر الثروة الموجودة في قيعان البحار وما تحتها والواقعة وراء حدود البحر الإقليمي للدول الساحلية المجاورة^(٢).

كما أنه من المؤكد أن للمضائق أهمية كبرى في ميدان الملاحة البحرية، ما دام أن التبادل التجاري عبر البحار يشكل العمود الفقري للاقتصاد العالمي، في عصر يتميز بمزيد من الترابط الفعلي بين الدول وما دامت مجموعة من الدول القوية تضي على هذه الممرات أهمية استراتيجية واقتصادية

(١) فاروق محمد صادق الأعرجي، مباحث في القانون الدولي للبحار مرجع سابق، ص ١٩٥.
(٢) الإعلان الصادر عن الدول المغلقة والدول المتضررة جغرافيا والأعضاء من مجموعة (٧٧) والتي كان العراق من ضمنها بتاريخ ٥ حزيران ١٩٧٥ في المؤتمر الثالث لقانون البحار.

لبسط نفوذها وحماية مصالحها عبر العالم غير أن للمضائق أهمية حيوية بالنسبة للدول الساحلية لها من الناحية الأمنية والاقتصادية والبيئية أيضا، هذا سيتم دراسته في الفقرات التالية:

أولاً: حقوق وواجبات الدول الساحلية

إن الالتزامات المفروضة من قبل اتفاقية ١٩٨٢ على السفن والطائرات الممارسة لحق المرور العابر تعكس توسعا ملحوظا في سلطات الدولة الساحلية خصوصا فيما يتعلق بعنصر الأمن، حيث سمحت الاتفاقية للدول الساحلية في حالة إحساسها بوجود خطر يهدد أمنها أن تلجأ إلى اتخاذ الإجراءات الضرورية لحماية إقليمها البحري وفضائها الجوي، يمكن إجمال هذه الحقوق والواجبات فيما يلي: يجوز للدولة الساحلية أن تحدد ممرات بحرية صالحة للملاحة في المضائق الدولية وأن تضع أنظمة لتقسيم المرور بالقدر اللازم لتعزيز سلامة مرور السفن^(١).

ويجوز للدولة الساحلية تعيين الممرات البحرية وأنظمة تقسيم المرور لتحل محل أي من الممرات البحرية أو النظم التي كانت حددتها أو قررتها من قبل وذلك عندما تتطلب الظروف وبعد الإعلان عن ذلك للسفن والطائرات التي تقوم بالمرور العابر شريطة أن تكون هذه الممرات والأنظمة متوافقة مع الأنظمة الدولية المقبولة عموما بشأن السلامة البحرية ومنع الاصطدامات البحرية وأن تحيل الدولة الشاطئية مقترحاتها بخصوص الممرات والأنظمة التي تهدف إلى استبدالها إلى المنظمة الدولية المختصة من أجل اعتمادها، وإن كان المضيق يطل على دولتين اثنتين أو أكثر، فإن تعيينها يكون بالمناقشة بين هذه الدول والمنظمة الدولية صاحبة الاختصاص^(٢).

إن تدخل المنظمة الدولية لاعتماد ما قد تحدته الدولة الشاطئية من تغييرات في النظم الخاصة بتنظيم الملاحة في مضائقها أو تقسيم حركة المرور فيها وإلزامها بإعلان النظم الجديدة هو أمر فيه تقييد لسيادة الدولة الشاطئية وهو يخدم الملاحة الدولية على حساب مصلحة الدولة الشاطئية.

بالإضافة إلى ما سبق يحق للدولة الشاطئية اعتماد القوانين والأنظمة في مجالات متعددة وهي:

- منع التلوث أو الحد منه والسيطرة عليه.
- حظر الصيد.
- منع تنزيل أو تحميل البضائع أو العملات أو الأشخاص المخالفين لقوانين وأنظمة الجمارك والضرائب والهجرة أو الصحة.
- يجب على الدولة الساحلية معاملة جميع السفن الأجنبية بدون تمييز قانوني أو فعلي.

(١) وسام الدين العكلة، النظام القانوني للمضائق الدولية. دراسة مطبقة على مضيق هرمز في ضوء القانون الدولي، مجلة جامعة دمشق الاقتصادية والقانونية، العدد (٤)، المجلد (٢٧)، سوريا، ٢٠١١، ص ٣٢٢.

(٢) إبراهيم العناني، قانون البحار، دار الفكر العربي، القاهرة، ٢٠٠٦، ص ١٨٣.

• كما يجب على الدول الساحلية الامتناع عن الأعمال التي تعيق حركة المرور العابر، يجب عليها أيضا أن تعلن عن أي خطر تكون على علم به ترى أنها تهدد الملاحة أو التحليق فوق المضائق دون اللجوء إلى وقف العمل بنظام المرور العابر^(١).

ثانياً: حقوق والتزامات السفن والطائرات والغواصات للممرات للممر العابر

تجدر الإشارة إلى أن هناك أحكام مشتركة بين السفن والطائرات، وأحكام أخرى خاصة بالسفن فقط وأخرى متعلقة بالطائرات وأخرى بالغواصات.

١- الأحكام المشتركة بين السفن والطائرات:

حسب المادة ٣٩/١ من اتفاقية ١٩٨٢:

_ يجب على السفن والطائرات ان يكون مرورها سريعاً^(٢).

_ الامتناع عن التهديد أو استخدام القوة ضد سيادة الدول الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي أو بأي طريقة أخرى تنتهك مبادئ القانون الدولي المنصوص عليها في ميثاق الأمم المتحدة .
-الامتناع عن أنشطة أخرى غير تلك اللازمة للمرور العادي المستمر بسرعة عالية، ما لم تستدعي ذلك ظروف قاهرة أو طوارئ .

-احترام جميع القوانين والأنظمة المتعلقة بالمرور العابر التي تسنها الدول الساحلية.

-يجب ألا تتحرف السفن والطائرات التي تعبر الممرات البحرية للأرخبيل أكثر من ٢٥ ميلاً بحرياً على جانبي الخطوط المحورية التي تحدد هذه الممرات أثناء العبور، بشرط ألا تسير هذه السفن والطائرات على مسافة قريبها إلى الشاطئ يزيد عن عشرة بالمئة من المسافة بين أقرب النقاط على الجزر الساحلية للممر البحري^(٣).

٢- حقوق وواجبات السفن:

يجب أن تمتثل السفن للقواعد والإجراءات والممارسات الدولية المتعلقة بالسلامة البحرية، بما في ذلك القواعد الدولية التي تهدف إلى منع الاصطدامات في البحر والقواعد الدولية المتعلقة بمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه^(٤).

(١) إبراهيم محمد الدغمة، القانون الدولي الجديد للبحار والمؤتمر الثالث واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠١، ص ٨٩.

(٢) سهيل حسين الفتلاوي، موسوعة القانون الدولي، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، ٢٠٠٩م، ص ١٠٢.

(٣) إبراهيم محمد الدغمة، القانون الدولي الجديد للبحار والمؤتمر الثالث واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، مرجع سابق، ص ٨٩.

(٤) حسني موسى محمد رضوان، القانون الدولي للبحار، ط ١، دار الفكر والقانون، القاهرة، ٢٠١٣، ص ٦٠.

لا يجوز للسفن الأجنبية المشاركة في البحث العلمي البحري أو المسوحات الهيدروغرافية إجراء مسوحات أو أنشطة بحثية أثناء العبور دون إذن مسبق من الدولة الساحلية. يجب أن تحترم السفن أيضًا الممرات البحرية وأنظمة تحديد مناطق المرور. قد تقرر الدول أن إجراءات معينة تؤدي إلى تفويض سلامتها واستقلالها، ولها الحق في اتخاذ خطوات لضمان تجنب هذا الخطر.

٣- حقوق وواجبات الطائرات:

حسب المادة ٣٩ الفقرة ٣ يجب على الطائرات مراعاة ما يلي:
احترامًا لقواعد الطيران التي وضعتها منظمة الطيران المدني الدولي وتطبيقها على الطيران المدني، يجب أن تمثل الطائرات الحكومية بشكل روتيني لإجراءات سلامة الطيران وأن تقوم دائمًا بأنشطتها مع مراعاة سلامة الطيران، كما يجب مراقبة الترددات اللاسلكية المعينة من قبل الوكالات الدولية لمراقبة الحركة الجوية والترددات اللاسلكية المعينة حسب الضرورة في جميع الأوقات.
من خلال استعراض ما سبق من الأحكام، هناك بعض الملاحظات التي لا بد من إبدائها وهي:
- تسري الأحكام السابقة فقط في زمن السلم وليس في حالة الحرب.
- توسع اتفاقية عام ١٩٨٢ صلاحيات الدول الساحلية، ويظهر ذلك خصوصاً في النص على ضرورة عد استعمال السفن والطائرات المارة مرورا عبرا القوة أو التهديد باستخدامها ضد السلامة الإقليمية أو الاستقلال السياسي للدول الساحلية، مما يمنح للدولة عند إحساسها بخطر يهدد كيانها الحق في استخدام حقها في الدفاع الشرعي^(١).
كما يجوز لها أيضاً أن تنكر على الدولة التي تمارس هذا التهديد أو الخطر حقها في المرور العابر، وتقدير حالة الضرر أو الخطر يخضع للسلطة التقديرية للدولة المعنية شرط أن ينصب على كيانها أو استقلالها السياسي وألا ينطوي على تعسف في استعمال الحق من جانبها.

الفرع الثاني

تحديات المرور العابر في الملاحة البحرية

لا بدّ من مناقشة الأحكام المتعلقة بكيفية ممارسة السفن والغواصات والطائرات لحق المرور، مع التركيز على إظهار خطورة ممارسة حق المرور للسفن والغواصات والطائرات الحربية من أجل معرفة ما إذا كانت الاتفاقية قد غلبت على حماية أمن الدولة الساحلية أو الدولة التي تمارس حق المرور.

(١) إبراهيم العناني، قانون البحار، مرجع سابق، ص ١٨٩.

قد قسمنا هذا الفرع إلى ثلاث فقرات: (أولاً) عبور سفن السطح الحربية، (ثانياً) تحليق الطائرات الحربية، (ثالثاً) عبور الغواصات الحربية تحت الماء.

أولاً: عبور سفن السطح الحربية:

اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ قد عرفت حق المرور العابر بأنه: حرية الملاحة والطيران لغرض وحيد هو العبور السريع المستمر في المضيق بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، فالمرور يتضمن العابر يتضمن حرية الملاحة فوق سطح الماء وتحتة والتحليق فوقه^(١).

بالنسبة لعبور السفن الحربية في جزء المياه الإقليمية للدولة الساحلية هي من أشد القضايا التي اختلف حولها فقه القانون الدولي وتمايز حولها مواقف الدول، فقد قرر العرف الدولي حق المرور البريء في المياه الإقليمية للسفن التجارية كونها أداة للتبادل التجاري، وهو الأمر الذي لا ينطبق على السفن الحربية التي يعتبر مجرد وجودها في الجزء من المياه الإقليمية لدولة أجنبية خرقاً لسيادتها وتهديداً لسلامتها وأمنها، خاصة إذا كانت مطلة على خليج أو بحر مغلق أو شبه مغلق، بحيث قد تتعرض لاحتمال حشد عسكري بحراً أو جواً داخل البحر أو الخليج^(٢).

وهو ما يضر بمصالح هذه الدول، لذلك فقد اشترط غالبية الفقهاء ضرورة الحصول على تصريح مسبق أو على الأقل إخطار الدولة الساحلية بذلك العبور، والتي يحق لها منع العبور، وذلك رعاية لمصالح الدولة الساحلية وإعمالاً لغرض اتفاقية قانون البحار من استخدام البحار للأغراض السلمية وحدها^(٣).

يرى جانب آخر من الفقهاء أنه يجوز للدولة الساحلية اتخاذ ما يلزم من التدابير لحماية أمنها وسلامتها دون أن تتعسف في استعمال ذلك الحق، ورغم هذا الاختلاف في الموقف حول عبور السفن ذات الاستخدام الحربي في أجزاء المياه الإقليمية فإن الرأي الغالب يسمح للسفن الحربية بالمرور البريء في المضائق الدولية^(٤).

لقد قرر مجمع القانون الدولي في دورة عام ١٩١٠ أن من حق الدولة الساحلية المحايدة منع مرور السفن ذات الاستخدام الحربي التابعة لدول معلنة الحرب فيما بينها خارج الطرق الملاحية الضرورية للملاحة، وقد طرحت المسألة أيضاً أمام محكمة العدل الدولية بمناسبة نظرها في قضية مضيق

(١) المادة (٣٨) الفقرة (٢) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢.

(٢) فاروق محمد صادق الأعرجي، مباحث في القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص ١٣٤.

(٣) إبراهيم العناني، قانون البحار، مرجع سابق، ص ١٢٧.

(٤) أحمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية وسلوك الدول واتفاقية ١٩٨٢، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة ٢٠٠٦، ص ١٩٤.

كورفو بين ألبانيا وبريطانيا عام ١٩٤٩، وانتهت المحكمة في حكمها إلى التأكيد على مبدأ حرية الاتصالات البحرية سواء في زمن السلم أو في زمن الحرب، وأن كافة الدول تلتزم بعدم السماح باستخدام إقليمها لأعمال تخالف حقوق غيرها من الدول، وأن مرور السفن الحربية يتم في إطار ما أقره العرف الدولي^(١).

بهذا تكون المحكمة قد مالت إلى تنظيم مرور السفن الحربية وحق الدولة الساحلية بشكل يوازن ما بين ضمان حرية الاتصالات البحرية الدولية وبين ضمان حماية حقوق الدول الأخرى.

رغم ما حكمت به المحكمة فإن العديد من الدول بقيت متمسكة بحقها في منع السفن ذات الاستخدام الحربي من العبور في مياهها الإقليمية، وهو ما أدى إلى إثارة الموضوع أمام لجنة القانون الدولي المرتبطة بالتبعية لهيئة الأمم المتحدة، فكانت مناقشات اللجنة تتحرك في اتجاهين، أولهما اتجاه يذهب إلى أحقية السفن الحربية في المرور دون أية قيود، وثانيهما اتجاه سوفياتي يتمسك بأحقية الدول الساحلية في تنظيم هذا المرور بما يتفق مع مصالحها والذي على أساسه تم الاعتراف للدولة الساحلية بحقها في اشتراط الإذن المسبق أو مجرد الإخطار قبل مرور السفن الحربية^(٢).

ثم طرحت المسألة مجدداً في مؤتمر جنيف عام ١٩٥٨، إلا أن تعليق مرور السفن الحربية على وجوب حصولها على إذن مسبق أو إخطار قد لقي معارضة شديدة من قبل الدول الغربية، مما أدى إلى خروج الاتفاقية خالية من حكم مباشر في هذا الخصوص، وبقي الخلاف قائماً^(٣).

غموض موقف اتفاقية ١٩٥٨ أدى إلى ظهور عدة اجتهادات فقهية امتدت إلى مناقشات المؤتمر الثالث للأمم المتحدة، وهو ما قابلته الدول الغربية بالرفض وجددت تمسكها بضرورة تمتع السفن الحربية بحرية الملاحة بدون إذن مسبق ولا إخطار، وهو ما أدى إلى خلو النص النهائي لاتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ من نص مباشر وصريح يحسم نهائياً هذه المسألة^(٤).

لقد ترك الفراغ الذي شاب اتفاقية ١٩٨٢ المجال واسعاً لاجتهاد فقهاء القانون الدولي الذين استندوا على المادتين (١٨ و ٣٢)، حيث جاء في المادة (١٨) في القسم الفرعي (أ) المعنون "قواعد تنطبق على جميع السفن" ما يلي: "رهنًا بمراعاة هذه الاتفاقية، تتمتع سفن جميع الدول، الساحلية كانت أو غير ساحلية، بحق المرور البريء خلال البحر الإقليمي" وتنص على أن السفن الحربية، مثل السفن الأخرى، تستفيد أيضاً من حق المرور البريء بموجب نفس اللائحة، وهو ما يدعمه تفسير المادة

(١) إبراهيم العناني، قانون البحار، مرجع سابق، ص ١٥٢.

(٢) سمعان فرج الله، وضع المضائق الدولية في العالم العربي في ضوء اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢، مقال في

قانون البحار والجديد والمصالح العربية، ١٩٩٩، ص ٤٠٤.

(٣) إبراهيم العناني، قانون البحار، مرجع سابق، ص ١٥٣.

(٤) إبراهيم العناني، قانون البحار، مرجع سابق، ص ١٥٤.

(٣٢) بنصها على أنه: "ليس في هذه الاتفاقية، عدا الاستثناءات الواردة في القسم الفرعي (أ) وفي المادتين (٣٠ و ٣١) ما يمس الحصانات التي تتمتع بها السفن الحربية والسفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض تجارية،" وهو ما يفيد أن السفن الحربية تدخل ضمن تعبير جميع السفن الذي اعترف لها القسم الفرعي (ألف) المشار إليه بحق المرور البري^(١).

لكن اتفاقية ١٩٨٢ إضافة إلى ما سبق فقد تجاوزت حتى عن مبدأ المرور البريء وأقرت نظام المرور العابر، وأصبح اجتياز المضائق لا يخضع لقيد المرور البريء الذي يتضمن إخضاع مرور السفن الحربية لتصريح الدولة الساحلية أو على الأقل إخطارها بذلك، وبهذا تفقد الدولة أهم وسيلة وقائية للمحافظة على أمنها واستقلالها وحسن النظام فيها رغم كون المرور العابر يخضع لبعض الضوابط التي تهدف إلى تحقيق هذه الغاية، لكن هذه الضوابط غير كافية لكفالة أمن واستقرار وسلامة الدولة الساحلية^(٢).

ثانياً: تحليق الطائرات الحربية

إن اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ المتعلقة بالطيران المدني الدولي تشترط ضرورة حصول الطائرات الحربية على إذن صريح لكي تحلق فوق أقاليم الدول، وبالتالي وعلى اعتبار أن المضائق الدولية بمفهومها القانوني تعتبر جزءاً من أقاليم الدولة الساحلية فإنه لا يجوز للطائرات الحربية التحليق فوق هذه المضائق إلا إذا كانت حاصلة على إذن سابق وصريح وهو ما كان معمولاً به أيضاً في ظل اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ م الخاصة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والتي اكتفت بتنظيم الملاحة البحرية دون الملاحة الجوية^(٣).

أما في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، ونتيجة لإصرار الدول الكبرى وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفياتي، فقد جاءت الاتفاقية بنصوص صريحة أكدت على هذا الحق، حيث نصت الفقرة (١) من المادة (٣٨) على ما يلي: "تتمتع جميع السفن والطائرات في المضائق المشار إليها في المادة (٣٧) بحق المرور العابر الذي لا يجوز أن يعاقب... " ونصت

(١) المادة (٣٠): "إذا لم تمتلك أية سفينة حربية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي وتجاهلت أي طلب يقدم إليها للامتثال لتلك القوانين والأنظمة، جاز للدولة الساحلية أن تطلب إليها مغادرة البحر الإقليم على الفور". نصت المادة (٣١) على: "تتحمل دولة العلم المسؤولية الدولية عن أية خسارة أو ضرر يلحق بالدولة الساحل نتيجة عدم امتثال سفينة حربية أو سفينة حكومية أخرى مستعملة لأغراض غير تجارية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي".

(٢) سمعان فرج الله، وضع المضائق الدولية في العالم العربي في ضوء اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢، مرجع سابق، ص ٤٠٥.

(٣) سمعان فرج الله، وضع المضائق الدولية في العالم العربي في ضوء اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢، مرجع سابق، ص ٤٠٦.

الفقرة (٢) من نفس المادة على ما يلي: « المرور العابر هو أن يمارس وفقا لهذا الجزء حرية الملاحة والتحليق ... »^(١).

إن السماح للطائرات ذات الاستخدام الحربي بالتحليق فوق المضائق الدولية فيه خطورة بالغة، فهو خطر على أمن واستقرار دولة المضيق خصوصاً في أزمنة الأزمات الدولية الشديدة، بل أن تحليق الطائرات العسكرية الأجنبية فوق المضائق العربية مثل مضيق باب المندب، يشكل خطورة ليس فقط على الدولة الساحلية لهذا المضيق، بل على الأمن العربي ككل^(٢).

وما نخلص إليه هو أن السماح بتحليق الطائرات الحربية التابعة للدول الكبرى في المضائق الدولية وإصباغها بالشرعية خاصة في مضيق باب المندب إنه الشريان الحيوي الذي يعتبر المنفذ الوحيد لدول الخليج العربي إلى البحر ويغذي العالم بالزيت العربي، إنه يخلق منفذاً تجارياً مربحاً يجعله عرضة لجشع الغزاة الأجانب وتركيز الصراع والتنافس بين الدولة الساحلية، ويسهل على الدول ذات المصالح الحيوية في المنطقة وتدخّلها في الصراعات الإقليمية وهذا كما في السابق يهدد الأمن القومي العربي واستقلال الدول العربية وأمن دولة مجاورة لمضيق دولي.

ثالثاً: عبور الغواصات تحت الماء

نصت المادة (٣٨) الفقرة الثانية من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ على أن المرور العابر هو "حرية الملاحة"، بالتدقيق في هذا المصطلح نجده يستخدم عادة لوصف الملاحة في أعالي البحار، وبالعودة إلى مفهوم حرية الملاحة في أعالي البحار نجدها تتضمن مجموعة من الحقوق نذكر منها الحق في إجراء المناورات العسكرية والأعمال القتالية وأعمال البحث والتنقيب وحق الصيد ومد الأسلاك والأنابيب البحرية وحرية الطيران فوق أعالي البحار... إلخ إضافة إلى الحق في الملاحة الغائصة التي تدخل في حرية الملاحة.

إن استخدام مصطلح حرية الملاحة لوصف المرور العابر يعني أن الغواصات تتمتع بحق عبور المضائق الدولية في مفهوم المادة (٣٨) وهي غائصة تحت الماء^(٣).

وبالعودة إلى اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات لعام ١٩٦٩ م نجدها تنص في الفقرة (١) من المادة (٣١) على أن تفسر المعاهدات بحسن نية طبقاً للمعنى العادي لألفاظ المعاهدة في الإطار الخاص بها وفي ضوء موضوعها والغرض منها، وتزيد الفقرة (٤) من ذات المادة أنه يتم إعطاء كلمة معينة معنى خاصاً إذا ثبت أن الأطراف تنوي القيام بذلك، وبالتالي يجب أن يفسر مصطلح "حرية الملاحة"

(١) المادة (٣٧ و ٣٨) الفقرة (٢) من اتفاقية ١٩٨٢.

(٢) عبد المنعم محمد داود، مشكلات الملاحة البحرية في المضائق العربية، منشأة المعارف، مصر، بدون تاريخ نشر، ص ٦٠.

(٣) يوسف حسن يوسف، النقل والشحن والتأمين البحري- في ضوء القانون الدولي- مرجع سابق، ص ٣٤٢.

تفسيرا ضيقا، لأن هذا المصطلح لا يفيد بالضرورة المدلول العام لوصف الملاحة في أعالي البحار، بل يعني فقط إقرار مبدأ عام بحرية الملاحة في المضائق الدولية التي يجب أن يخضع لقيود وضوابط لأنها حرية موصوفة بالهدف منها ومثلما جاء في المادة (٣٨) الفقرة (٢) بأنها حرية تمارس لهدف وحيد هو العبور المتواصل السريع في المضيق وهي خاضعة للقيود الواردة في المواد (من ٣٩ إلى ٤٢) من اتفاقية ١٩٨٢ م التي تحدد واجبات السفن العابرة وحقوق الدول الساحلية للمضيق^(١).

وبالتالي فإن وصف المرور العابر بأنه يعني حرية الملاحة لا يفيد بالضرورة حق الغواصات في عبور المضائق الدولية وهي غائصة تحت الماء، وإذا كان يفيد هذا المعنى لوجب النص عليه صراحة ولا يكفي استنتاجه من عدم النص على حظره، مثلما جاء في المادة (٢٠) من اتفاقية ١٩٨٢ الخاصة بالمرور البريء حيث نصت على: "على الغواصات والمركبات الغاطسة الأخرى أن تبحر طافية ورافعة علمها حين تكون في البحر الإقليمي." ولم يرد أي نص صريح بشأن المرور العابر في المضائق الدولية في مفهوم المادة (٢٠)، وبالتالي فإن الاستنتاج هو من قبيل التفسير الواسع الذي لا يلجأ إليه القضاء عادة إذا تعلق الأمر بفرض قيود على السيادة الإقليمية للدول^(٢).

تنص المادة (٣٩) في الفقرة (١/ب) من اتفاقية ١٩٨٢ م على: "تمتنع السفن عن أي تهديد بالقوة أو استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية للمضيق في سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي أو بأية صورة أخرى انتهاكا لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة".

تنص المادة (٤٠) من الاتفاقية: «ليس للسفن الأجنبية بما في ذلك سفن البحث العلمي البحري والمسح الهدروغرافي أن تقوم أثناء مرورها العابر بأية أنشطة بحث أو مسح دون إذن سابق من الدول الساحلية للمضائق»^(٣).

يقول Riesman أن المادة (٤٤) تنص على ألا تعيق الدول الساحلية للمضائق المرور العابر ولا توقفه، لكن هذا الالتزام منصب على المرور الموصوف بأنه عابر فإذا لم تتوفر شروط هذا الوصف سقط الالتزام. وهذا التفسير يحقق دون شك مصلحة الدول الشاطئية لأنه يقر لها بسلطة تقديرية واسعة في تقييم المرور ومنعه إذا لزم الأمر متى رأت أنه يمثل تهديدا لسيادتها أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي^(٤).

(١) المواد من (٣٩ إلى ٤٢) من اتفاقية الأمم المتحدة ١٩٨٢.

(٢) سمعان فرج الله، وضع المضائق الدولية في العالم العربي في ضوء إتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢، مرجع سابق، ص ٤٠٨.

(٣) المادة (٤٠) من اتفاقية الأمم المتحدة ١٩٨٢.

(٤) سمعان فرج الله، وضع المضائق الدولية في العالم العربي في ضوء إتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢، مرجع سابق، ص ٤٣٣.

قد انتقد هذا الرأي على أساس أن هذا التفسير الضيق الذي يستند إلى منطوق النصوص لا يستقيم مع المعنى الخاص الذي انصرفت إليه نية أطراف اتفاقية ١٩٨٢ لأنه وتطبيقاً لنص المادة (٣٢) من اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات لعام ١٩٦٩ م أنه بمعرفة نية أطراف الاتفاقية لا بد من اللجوء إلى تفسير منطوق النصوص في إطار سياق المعاهدة ككل مع جواز اللجوء إلى بعض الوسائل المكملّة كأعمال التحضيرية للمعاهدة والظروف الملازمة لعقدتها^(١).

وفقاً لسياق المعاهدة وهيكلها العام، فإن العبور حق خاص يختلف عن المرور البريء في المياه الإقليمية وحرية الملاحة في أعالي البحار^(٢).

إن صياغة نصوص المعاهدة ككل تفيد بأن المرور العابر يتمتع بأولوية في التطبيق على مبدأ سيادة الدولة الساحلية للمضائق، فمثلاً نجد المادة (٣٩) الفقرة (١/ج) تنص على: «على السفن والطائرات أثناء ممارستها لحق المرور العابر أن تمتنع عن أية أنشطة غير تلك اللازمة للأشكال المعتادة لعبورها المتواصل السريع، إلا إذا أصبح ذلك ضرورياً بسبب قوى قاهرة أو حالة شدة»^(٣).

إن الشكل المعتاد لملاحة الغواصات بحكم تصميمها هو الغوص وليس الطفو فوق السطح؛ والالتزام الوحيد يتمثل في العبور المتواصل والسريع، وليس في نمط العبور ذاته طافياً أو غائصاً.

وبالتالي قد يقوم تناقض بين حق الغواصات في العبور الغائص وممارسة الدولة الساحلية لاختصاصاتها السيادية والتنظيمية، لكن هذا التناقض يتم حسمه لصالح ممارسة حق المرور العابر لأن ممارسة سيادة الإقليمية مشروطة لأن لا يكون الأثر العملي لتطبيقها هو إنكار حق المرور العابر، أو إعاقته أو وقفه، كما أن مخالفة قوانين وأنظمة الدولة الساحلية للمضائق بشأن المرور العابر هو مجرد إثارة قضية المسؤولية الدولية إذا ترتب على هذه المخالفة ضرر يلحق الدولة الساحلية^(٤).

إن تفسير النصوص الخاصة بالمرور العابر في المضائق الدولية في إطار سياق معاهدة قانون البحار لعام ١٩٨٢ يفيد أنه يحق للغواصات عبور المضائق المعنية بنص المادة (٣٧) وهي غائصة تحت الماء وهو ما تؤكد الأعمال التحضيرية والظروف الملازمة لعقد المعاهدة، هذا ما حرصت على

(١) جابر إبراهيم الراوي، الوضع القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة، معهد البحوث والدراسات العربية، تونس ٢٠٠٠، ص ١٣٢.

(٢) سمعان فرج الله، وضع المضائق الدولية في العالم العربي في ضوء اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢، مرجع سابق، ص ٤٠٩.

(٣) المادة (٣٩) من اتفاقية الأمم المتحدة ١٩٨٢.

(٤) المادة (٤٠) من اتفاقية الأمم المتحدة ١٩٨٢.

إقراره الدول البحرية الكبرى، رغم أن الدول الساحلية الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار تقضي بمنع المرور الغائص والتحليق الجوي^(١). كما أن تصريحات الدول الراضة لحق المرور العابر تفيد أن مفهومها لهذا الحق يتضمن الملاحة الغائصة.

نخلص في الأخير إلى القول أن نظام المرور العابر المقرر للمضائق المستخدمة في الملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة والذي يتضمن حق سفن السطح الحربية في العبور دون إخطار أو إذن مسبق، وحق تحليق الطائرات الحربية دون إذن مسبق أو إخطار وحق الملاحة الغائصة يحقق المصالح الأمنية للدول البحرية الكبرى ويمكنها من ممارسة سيطرتها على الدول الساحلية للمضائق بما فيها الدول العربية^(٢).

المطلب الثاني

التكييف القانوني للمرور البريء

سواءً كانت طبيعة مرور السفن الأجنبية في المياه الإقليمية للدولة الساحلية كحق لها أم أنه ترخيص فإن هذا المرور تتوقف ممارستها له على تصريح الدولة الساحلية أو إعطاء اشعار مسبق بالرغبة في المرور، فإن مرور هذه السفن يجب أن يكون بريئاً في جميع الأحوال^(٣). لذلك، يجب على السفينة الأجنبية، أثناء المرور في المياه الإقليمية لدولة ساحلية أن تمتنع عن الأعمال التي من شأنها أن تجعل مرورها غير بريء.

ولكن، ما هي التصرفات التي تعد غير بريئة أو تجعل مرور السفن الأجنبية في البحر الإقليمي غير بريء حتى يجب على هذه السفن تجنب افتعالها، وبمعنى آخر، ما هو معيار التمييز بين التصرفات البريئة وتلك التي لا تعد كذلك أو تجعل مرور هذه السفن غير بريئاً؟ وهل تعد التصرفات المخالفة للتشريعات والنظم الداخلية للدولة من بين التصرفات التي تجعل المرور غير بريئاً؟

للإجابة على هذه التساؤلات قمنا بتقسيم هذا المطلب في فرعين، لنتناول في الفرع الأول الحديث عن معيار براءة المرور في اتفاقية ١٩٨٢ لقانون البحار، ومن ثم ننتقل في الفرع الثاني للتحدث عن حالات المرور غير البريء.

(١) محمد عبد الرحمن الدسوقي، المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي، مرجع سابق، ص ٣٤.

(٢) سمعان فرج الله، وضع المضائق الدولية في العالم العربي في ضوء اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢، مرجع سابق، ص ٤١٠.

(٣) محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، ط ١، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٨، ص ١٩.

الفرع الأول

معيار براءة المرور في اتفاقية ١٩٨٢ لقانون البحار

لقد نصت المادة (١/١٩) من اتفاقية عام ١٩٨٢ لقانون البحار على أن "يكون المرور بريئاً ما دام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها، ويجب أن يتم هذا المرور طبقاً لأحكام هذه الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى" ولذلك سنقوم بتناول المعيار الذي تنطوي عليه المادة (١/١٩) والذي يتم عليه تقرير براءة المرور في البحر الإقليمي ثم سنعقب ذلك بتوضيح الطبيعة العرفية للمعيار.

أولاً: معيار براءة المرور في اتفاقية ١٩٨٢ لقانون البحار:

إن اتفاقية ١٩٨٢ لقانون البحار تتضمن معياراً عاماً يتم من خلاله تقرير طبيعة الأفعال أو التصرفات التي تفتعلها السفن الأجنبية بصورة عامة، وبصورة أخص السفن الحربية، من أجل معرفة ما إن كانت هذه الأفعال والتصرفات تشكل مروراً بريئاً أم أن هذا المرور يكون غير بريء.

كما أن المادة (١/١٩) من اتفاقية عام ١٩٨٢ لقانون البحار تنطوي على تعريف لما يمكن أن يعتبر مروراً بريئاً، حيث تنص على أنه "يكون المرور بريئاً ما دام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها، ويجب أن يتم هذا المرور طبقاً لأحكام هذه الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى"^(١).

وفي الواقع فإن المادة (١/١٩) من اتفاقية عام ١٩٨٢ لقانون البحار قد تم نقلها حرفياً من المادة (١٤/٤) من اتفاقية عام ١٩٥٨ للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، والذي كان تقريباً مطابقاً، رغم أنه يختلف مع صياغة مع المادة (٣) من مشروع مواد البحر الإقليمي الذي اقترحه اللجنة الثانية لمؤتمر لاهاي لكتابة القانون الدولي عام ١٩٣٠.

إن هذا المعيار لتحديد طبيعة براءة المرور، الذي تتضمنه كل من المواد، المادة (١/١٩) من اتفاقية عام ١٩٨٢ لقانون البحار والمادة (١٤/٤) من اتفاقية عام ١٩٥٨ للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، في الحقيقة يمكن اعتباره معياراً موضوعياً إلى نحو ما، على أساس أنه لا يستند أو يقوم على الضرر الذي يمس مصالح الدول الساحلية، وإنما على أحكام وشروط المرور نفسها، وهذا المعيار الموضوعي يرجع أساسه إلى النقاشات في المؤتمر الأول لقانون البحار عام ١٩٥٨ في جنيف، حول الاقتراح الذي قدمته الولايات المتحدة الأمريكية المتعلق بالفقرة (٣) من المادة (١٥) من مشروع عام ١٩٥٦ للجنة القانون الدولي، فقد كان الحكم الذي تم اقتراحه من قبل لجنة القانون الدولي في

(١) السيد مصطفى أحمد أبو الخير، القانون الدولي لمنازعات الحدود، الطبعة الأولى، دار الجامعية، القاهرة ٢٠١٠، ص ٥٥.

المادة (١٥/٣) من هذا المشروع ينص على أن "المرور يكون بريئاً مادامت السفن لا تستخدم البحر الإقليمي لاقتراح أي فعل يضر بأمن الدولة الساحلية أو يتعارض مع هذه القواعد أو قواعد القانون الدولي الأخرى"^(١).

إلا أن الولايات المتحدة رأت أن هذا الحكم غامض، وقامت باقتراحه بصيغة جديدة تنص على أن "المرور يكون بريئاً مادام لا يضر بأمن الدولة الساحلية ولا يتعارض مع هذه القواعد".

وبخصوص "مصطلح الأمن"، عبّر ممثل الولايات المتحدة الأمريكية بأن المرور الذي لا يشكل خطراً على أمن الدولة الساحلية هو ذلك الذي لا يتضمن "أي تهديد للنظام العسكري للدولة الساحلية أو أي نظام آخر يتعلق بسيادتها".

لكن ممثل دولة الهند أكدّ على أن المرور لن يعتبر مروراً بريئاً إلا إن كان لا يمس أيضاً بـ "سلم الدولة الساحلية" و"حسن نظامها"، واقترح أن يتم إدخال كلا المصطلحين صراحةً للنص الذي يحتوي تعريف المرور البريء إلى جانب مصطلح "الأمن".

وقد تبنت اللجنة الأولى للمؤتمر الأول لقانون البحار عام ١٩٥٨ في جنيف الاقتراح المقدم من ممثل الهند في الفقرة (٤) من المادة (١٥) من مشروعها، حيث نصت هذه الفقرة على أن "المرور يكون بريئاً مادام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها، ويجب أن يتم هذا المرور طبقاً لهذه القواعد وقواعد القانون الدولي الأخرى"^(٢).

ثانياً: الطبيعة العرفية لمعيار براءة المرور

علاوة على أن كافة الاتفاقيات الدولية التي تُعنى بالأنظمة القانونية للمياه الإقليمية قد تضمنت معيار المرور الذي تضمنته المادة (١٩/١) من اتفاقية ١٩٨٢ عام لقانون البحار، فقد أكدت دولة فيجي في مواد مشروعها المختص بالمرور في البحر الإقليمي الذي قامت بتقديمه لـ " لجنة الاستخدامات السلمية لقاع البحار والمحيطات وراء حدود الاختصاص الوطني" على أن " معيار براءة المرور يجب أن يتحدد دائماً في ضوء سلم الدولة الساحلية وحسن نظامها وأمنها"

من ناحية أخرى، أدخلت العديد من البلدان هذا المعيار في تشريعاتها الوطنية، قبل اتفاقية ١٩٨٢ لقانون البحار أو بعدها، ومن الجدير بالذكر أنه من بين هذه الدول من لا تقوم بالإقرار في قوانينها

(١) صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار، دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار للعام ١٩٨٢، مرجع سابق، ص ١٠٦ – ص ١١٢.

(٢) صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار، دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار للعام ١٩٨٢، المرجع السابق، ص ١١٥.

الوطنية حق المرور البريء للسفن الأجنبية والحربية منها خصوصاً في بحرها الإقليمي، وإنما تتطلب أن لا يتم مرور السفن الا بعد ترخيص منها أو إعلامها المسبق بنية مرور هذه السفن (١). وعلوّة على ذلك، يمكن أن تبدو إمكانية التطبيق العام لهذا المعيار بوضوح من حكم محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو، هذه القضية ادعت الحكومة الألبانية أن مرور السفن الحربية البريطانية يوم ٢٢ أكتوبر ١٩٤٦ كان يشكل انتهاكاً لسيادة ألبانيا لأن هذا المرور لم يكن مروراً بريئاً. وبينما كانت المحكمة تبحث عن قصد بريطانيا من مرور سفنها الحربية في مضيق كورفو لمعرفة ما إذا كان مشروعاً أم لا، فإنها كانت تبحث في نفس الوقت عما إذا كانت ألبانيا استخدمت المدفعية في أي وقت ضد السفن المارة في هذا المضيق، وكان من رأى المحكمة، أن مرور السفن البريطانية في مضيق كورفو كان مشروعاً، على أساس أن إرسال هذه السفن للمرور في هذا المضيق كان بقصد تأكيد حق لها رفضته ألبانيا بطريقة غير مشروعة (٢).

وعلى ذلك، أضافت المحكمة: "ومن ثم يبقى معرفة ما إذا كانت "شروط أو كيفية تنفيذ المرور متفقة مبدأ المرور البريء وبحث مختلف مطالب أو ادعاءات الحكومة الألبانية في الإطار التي تبدو فيه وثيقة الصلة بالموضوع".

وهكذا، بغض النظر عن الطبيعة القانونية للمرور البريء، فإن معيار براءة المرور المتضمن في الفقرة الأولى من المادة ١٩ من اتفاقية ١٩٨٢ لقانون البحار يعد بوضوح ذو طبيعة عرفية عامة، ومن ثم يطبق بالنسبة لكل الدول سواء كانت أطرافاً في اتفاقية عام ١٩٨٢ لقانون البحار أم غير أطرافاً فيها.

وفيما يتعلق بالسفن الحربية، فإن القانون العرفي لا يتضمن قواعد عامة تحكم حق المرور البريء لهذه السفن، كما أن اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ غامضة في هذا الصدد، نظراً لأنها تفتقر إلى نص صريح فيها حول هذه المسألة بسبب الانقسام العميق بين الدول أثناء مؤتمر الأمم المتحدة الثالث من ناحية، وقيام بعض الدول التي كانت طرفاً في هذه الاتفاقية عند التوقيع أو التصديق عليها، بإصدار إعلان بتفسير أحكامها تتطلب ضرورة حصول السفن الحربية الأجنبية على ترخيص من الدولة الساحلية أو على الأقل إخطارها قبل بالمرور (٣).

(١) محمد عبد الرحمن الدسوقي، المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي، مرجع سابق، ص ١٥٦.

(٢) وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، مرجع سابق، ص ١٧٢.

(٣) عبد الكريم عوض خليفة، القانون الدولي للبحار: دراسة على ضوء أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠١٣، ص ١٢٨.

وبالنسبة للدول الأطراف في الاتفاقية التي لم تعلن أن السفن الحربية الأجنبية مطالبة بالحصول على ترخيص منها أو إخطارها مسبقاً بنيتها المرور، وبالنسبة للدول غير الأطراف في الاتفاقية التي تعترف في تشريعاتها بالسفن الحربية الأجنبية الداخلية حق المرور البريء في بحرها الإقليمي دون ترخيص منهم أو دون إخطارهم مسبقاً بنيتهم للقيام بذلك، أو دون طلب مثل هذا الإذن أو الإخطار، لا يمكن اعتبار المرور البريء لهذه السفن انتهاكاً من دولة العلم لاتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ أو القواعد العرفية^(١).

من ناحية أخرى، في حالة الدول الأطراف في اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢، التي ذكرت أنها تطلب من السفن الحربية الأجنبية الحصول منها على ترخيص بالمرور السلمي في مياهها الإقليمية أو إخطارها مسبقاً بعزمهم على القيام بذلك، وكذلك الدول التي ليست أطرافاً في هذه الاتفاقية، والتي تتطلب تشريعاتها المحلية من السفن من هذا النوع الحصول على مثل هذا الإذن أو الإخطار المسبق بنيتها في العبور، والمرور البريء لهذه السفن في البحر الإقليمي هذه الدول، دون إذن أو إشعار مسبق من جانبها، هي انتهاك لسيادتها، أو على الأقل تهديد لتلك السيادة، أو حتى يمكن اعتبارها انتهاكاً لمبدأ عدم استخدام القوة.

فقد قررت محكمة العدل الدولية في قضية الأنشطة العسكرية وشبه العسكرية في نيكاراغوا وضدها - قضية نيكاراغوا ضد الولايات المتحدة الأمريكية سنة ١٩٨٦، أن مبدأ احترام سيادة الدول يرتبط بقوة، في القانون الدولي، بمبدأ حظر استخدام القوة ومبدأ عدم التدخل.

وطبقاً لما قرره المحكمة، "فإن المفهوم القانوني الأساسي لسيادة الدول في القانون الدولي العرفي، المكرس بصفة خاصة في المادة ٢/١ من ميثاق الأمم المتحدة، يمتد إلى المياه الداخلية والبحر الإقليمي لكل دولة، والحيز الجوي فوق إقليمه"^(٢).

وعلى ذلك، قضت المحكمة في هذه القضية بأن عمليات وضع الألغام أو التلغيم التي تمت من جانب الولايات المتحدة الأمريكية في المياه الإقليمية لنيكاراغوا لا تتساوى فقط مع الاستخدام غير المشروع للقوة، ولكنها تنتهك أيضاً السيادة الإقليمية لنيكاراغوا" وقررت المحكمة "أن هذه العمليات تمت أو نفذت في المياه الإقليمية والمياه الداخلية لنيكاراغوا، وأحياناً في المنطقتين، وبالتالي تشكل انتهاكاً لسيادتها".

علاوة على أن المادة ١٩ من اتفاقية ١٩٨٢ لقانون البحار قد تبنت في فقرتها الأولى القاعدة العامة الثابتة في العرف الدولي لتقرير مدى براءة مرور السفن في البحر الإقليمي للدولة الساحلية، فإنها قد

(١) عبد المنعم محمد داوود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، مرجع سابق، ص ٣٧.

(٢) فاروق محمد صادق الاعرجي، مباحث في القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص ١٤٨.

أشارت في فقرتها الثانية إلى حالات محددة تنطوي في ذاتها على عدم براءة المرور، وهذا ما سنوضحه في الفرع التالي.

الفرع الثاني

حالات المرور غير البريء

لقد نصت المادة ١٩ في فقرتها الثانية من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ على أنشطة أو أفعال معينة تحول مرور السفن الأجنبية في المياه الإقليمية للدولة الساحلية إلى مرور غير بريء. ولذلك، سنستعرض مضمون هذه الفقرة بهدف توضيح حالات المرور غير البريء التي تشملها مع الإشارة إلى الطبيعة القانونية لأحكامها، لمعرفة ما إن كانت هذه الأحكام ذات طبيعة عرفية عامة تنطبق على جميع الدول، سواء كانت أطرافاً في اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ أم لا، أم أنها مجرد أحكام اتفاقية يقتصر تطبيقها على الدول الأطراف في هذه الاتفاقية فقط^(١).

ولذلك، سوف نتناول حالات المرور غير البريء طبقاً للمادة (٢/١٩) من اتفاقية ١٩٨٢ لقانون البحار، فيما يلي:

أولاً- مضمون المادة (٢/١٩) من اتفاقية ١٩٨٢ لقانون البحار:

إن كانت المادة ١/١٩ من اتفاقية ١٩٨٢ لقانون البحار قامت بوضع معيار عام على أساسه يتم تقرير مدى براءة مرور السفن في المياه الإقليمية للدولة الساحلية، فالفقرة الثانية من هذه المادة ١٩ تحتوي على قائمة بالأفعال التي تشكل حالات للمرور غير البريء، بناءً على هذه المادة.

إن نص الفقرة (٢) من المادة ١٩، يرجع أساساً في المادة (٣) من مواد المشروع الخاص بالمرور البريء في البحر الإقليمي الذي قدمته دولة فيجي عام ١٩٧٣ للجنة الاستخدامات السلمية لقاع البحار والمحيطات وراء حدود الاختصاص الوطني ولم يكن لها مقابل في اتفاقية ١٩٥٨ للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة.

يحتوي القسم الفرعي (أ) على القواعد التي تنطبق على جميع السفن في القسم ٣، "المرور البريء في البحر الإقليمي"، لا سيما أن معظم الأنشطة المحددة في هذه الفقرة تكون خاصة بالسفن الحربية. كما أن الأنشطة المحددة في هذه الفقرة لا تشكل إحصاءً أو تعداداً شاملاً لجميع الأنشطة التي قد لا يكون مرورها بريئاً والتي قد تسمح بمرور السفن الأجنبية، كما يجب التأكيد على أن هذه ليست سوى

(١) محمد عبد الرحمن الدسوقي، المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي، مرجع سابق، ص

أمثلة على أنشطة معينة وسلوكيات في المياه الإقليمية للدول الساحلية تجعل من المرور غير بريء (١).

كذلك، طبقاً للفقرة الثانية من المادة ١٨ يجب أن يكون المرور متواصلًا وسريعًا ومع ذلك فإن المرور يشتمل على التوقف والرسو، ولكن فقط بقدر ما يكون هذا التوقف والرسو من مقتضيات الملاحة العادية، أو حين تستلزمها قوة قاهرة أو حالة شدة، أو حين يكونان لغرض تقديم المساعدة إلى أشخاص أو سفن أو طائرات في حالة خطر أو شدة" لذلك يتضح من صياغة الفقرة ٢ من المادة ١٩ والفقرة الأخيرة من المادة ١٨ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ أن الدول الساحلية تتمتع بحرية كبيرة في تفسير أو تقييم طبيعة براءة مرور السفن الحربية الأجنبية في المياه الإقليمية (٢).

بناء على ما تقدم يجب على الدولة الساحلية ألا تمارس هذا النوع من الحرية بطريقة تعسفية، حيث تنص المادة ٣٠٠ من اتفاقية ١٩٨٢ لقانون البحار على أن "تقي الدول الأطراف بحسن نية بالالتزامات التي تتحملها بموجب هذه الاتفاقية، وتمارس الحقوق والولايات والحريات المعترف بها في هذه الاتفاقية على نحو لا يشكل تعسفا في استعمال الحق" ومن ناحية أخرى، لا يلزم أن يتسبب النشاط في الواقع في ضرر حتى يتم اعتباره غير بريء، بل يكفي إذا كان يمكن أن يضر بالمصالح أو القيم المحمية، وبعبارة أخرى، يمكن أن يضر بسلام ونظام وأمن الدول الساحلية.

ولا شك إن مجرد قيام السفينة أثناء وجودها في البحر الإقليمي بأي من الأنشطة المنصوص عليها في المادة (١٩ / ٢) من اتفاقية ١٩٨٢ لقانون البحار يعتبر ضارا بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها، لأنها تنطوي في ذاتها على هذا الضرر ولكن، يجب أن يكون النشاط ذو قيمة أو أهمية كبيرة، فقيام عضو من أعضاء طاقم السفينة - مثلا - بصيد كمية صغيرة من السمك من أجل إعداد وجبة غذاء لطاقم السفينة، لا يعرض سلم الدولة الساحلية أو حسن نظامها أو أمنها للخطر.

ثانياً- الطبيعة العرفية لأحكام المادة ١٩ / ٢ من اتفاقية ١٩٨٢ لقانون البحار.

على الرغم من أن نص الفقرة الثانية من المادة ١٩ من اتفاقية ١٩٨٢ لقانون البحار، يجد أصله في اقتراح فيجي المقدم إلى لجنة الاستخدامات السلمية لقاع البحار والمحيطات سنة ١٩٧٣، ولم يكن له مقابل في اتفاقية ١٩٥٨ للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، يبدو أن الأحكام التي تنطوي عليها هذه الفقرة تعد ذات طبيعة عرفية، ومن ثم تطبق على الدول الأطراف في اتفاقية ١٩٨٢ لقانون البحار وغير الأطراف فيها.

(١) حسني موسى محمد رضوان، القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص ١٢٢.

(٢) حسام الدين الأحمد، القرصنة البحرية في ضوء التشريعات والاتفاقيات الدولية، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠١٠، ص ٢١١.

فالبنود (أ) من الفقرة ٢ من المادة ١٩، الذي ينص على أن "أي تهديد بالقوة أو استعمالها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي، أو بأي شكل آخر يتعارض مع مبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة" يعتبر ضاراً بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها، يسترجع بوضوح الفقرة ٤ من المادة ٢ من ميثاق الأمم المتحدة، مع إضافة كلمة "السيادة" لها^(١).

وذلك يعني الرغبة في الأخذ بتعريف العدوان المنصوص عليه في قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم ٣٣١٤ الصادر في ١٤ ديسمبر ١٩٧٤.

علاوة على ذلك، فقد أكدت محكمة العدل الدولية ضمنياً الطبيعة العرفية لهذه القاعدة في قضية الأنشطة العسكرية وشبه العسكرية في نيكارجوا وضدها - قضية نيكارجوا ضد الولايات المتحدة الأمريكية ١٩٨٦. فبعد أن أكدت المحكمة على عدم إمكانية مراعاة ميثاق الأمم المتحدة أو أخذه في الاعتبار في هذه القضية بسبب تحفظ القضاء الأمريكي الذي يستبعد اختصاص محكمة العدل الدولية بالطلبات الخاصة بالنزاعات التي تنتج من تطبيق أو تفسير معاهدة متعددة الأطراف، قررت بالتطبيق الخالص للقانون العرفي، أن عمليات الألغام التي تمت في المياه الإقليمية لنيكارجوا كانت تشكل انتهاكاً لسيادة هذه الدولة^(٢).

كذلك، فإن البند (ب) الذي ينص على أن "أي مناورة أو تدريب بأسلحة من أي نوع" يعتبر ضاراً بسلم الدولة الساحلية أو حسن نظامها أو أمنها - يشكل جزءاً من القانون العرفي - ويؤكد ذلك تطبيقه من محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو سنة ١٩٤٩.

فقد احتجت ألبانيا في هذه القضية بأن المرور الذي قامت به السفن الحربية البريطانية خلال مضيق كورفو يوم ٢٢ أكتوبر ١٩٤٦ لم يكن بريئاً، لأن "المرور لم يكن مروراً عادياً ولكنه كان مروراً سياسياً؛ فالسفن كانت تناور وتبحر في تشكيلات قتالية معينة؛ وبجنود على السفينة؛ ولم يكن وضعها المتخفي أو المتردد يتفق مع المرور البريء؛ وكانت السفن تمر على مراحل بتجهيزات قتالية؛ وكان عدد السفن، وتسلحها، يتضمن أهمية أكبر من مجرد هدف إرسالها ويوضح أن قصدها، لم يكن فقط المرور، ولكن الإرهاب أو التخويف.

(١) محمد عبد الرحمن الدسوقي، المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي، مرجع سابق، ص ١٢٠.

(٢) جابر إبراهيم الراوي، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، مطبعة التعليم العالي، بغداد، ٢٠٠٠، ص ١٣٣.

ولكن المحكمة رفضت حجة ألبانيا على أساس أن الوقائع التي استندت عليها غير قائمة على أي أساس، الأمر الذي يعني بمفهوم المخالفة أن المحكمة لو رأت أن هذه الوقائع تقوم على أساس في الواقع، فإنها كانت ستعتبر أن هذه الأنشطة تشكل انتهاكاً لسيادة ألبانيا.

ولذلك، عندما احتجت ألبانيا أمام المحكمة بأن عملية إزالة الألغام التي قامت بها البحرية البريطانية يومي ١٢ و ١٣ نوفمبر ١٩٤٦ في المياه الإقليمية الألبانية تشكل انتهاكاً للسيادة الألبانية، ولم تنازع بريطانيا في حقيقة هذه الحجة، قررت المحكمة أن عملية إزالة الألغام كانت تشكل انتهاكاً حقيقياً للسيادة، لأن "احترام السيادة، بين الدول المستقلة هو أحد الأساسات الجوهرية للعلاقات الدولية". ولا شك أن ذلك يعد إعلاناً قضائياً من جانب محكمة العدل الدولية بشأن النشاط الذي ينظر إليه دائماً على أنه يشكل مروراً غير بريء (١).

كذلك، يحظر عدد كبير من التشريعات الوطنية - قبل مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، بل حتى قبل اتفاقية ١٩٥٨ للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة- الأنشطة التي ينص عليها البند (ب) من الفقرة ٢ من المادة ١٩، حيث تنص هذه التشريعات على أن قيام السفن الحربية الأجنبية أثناء مرورها في البحر الإقليمي للدولة الساحلية بهذه الأنشطة يجعل مرورها غير بريئاً (٢).

وفيما يتعلق بالبند (ج) من الفقرة ٢ من المادة ١٩، الذي ينص على أن "أي عمل يهدف إلى جمع معلومات تضر بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها" يجعل المرور غير بريئاً، فإن محكمة العدل الدولية قد طبقت أيضاً هذه القاعدة بهدف معرفة ما إذا كان مرور السفن الحربية البريطانية خلال مضيق كورفو يوم ٢٢ أكتوبر ١٩٤٦ كان مروراً بريئاً أم لا، فقد ادعت ألبانيا أمام محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو سنة ١٩٤٩ أن مرور السفن الحربية البريطانية لم يكن مروراً بريئاً لأن هذه السفن كانت قد تلقت أمراً بمراقبة الدفاعات الساحلية، وتحليل النظام الذي كانت تنفذه.

وعلى الرغم من أن محكمة العدل الدولية قد رفضت ادعاء ألبانيا في هذه الحالة، فإنها لم تقبل أن يكون الحكم مجرداً أو بعيد عن الواقع، وأقرت ضمناً أن مراقبة دفاع الدولة الساحلية يعد من الأنشطة التي تجعل مرور السفن الحربية في البحر الإقليمي غير بريئاً، حيث قررت في هذا الصدد أنه: "فيما يتعلق بمراقبة الدفاعات الساحلية التي تمت أو نفذت بعد التفجيرات، فإنها، أي هذه المراقبة، كانت مبررة على أساس أن سفينتين كانتا عائدتين من عمل التفجير وأنه في هذه الأزمّة قد يكون قائدا هاتين السفينتين خشيًا من أن يكونا هدفاً لإطلاق النار من الساحل، مثل يوم ١٥ مايو".

(١) حسام الدين الأحمد، القرصنة البحرية في ضوء التشريعات والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص ٢١٨.
(٢) بشير جمعة عبد الجبار الكبيسي، الضرر العابر للحدود عن أنشطة لا يحظرها القانون الدولي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠١٣، ص ٢٤٥.

فحكم المحكمة في هذا الصدد يعني بمفهوم المخالفة أنه لو قامت السفن البريطانية بمراقبة الدفاعات الساحلية لألبانيا في الظروف العادية، لاعتبرت المحكمة أن هذا التصرف ضارا بدفاع الدولة الساحلية وأمنها، ومن ثم يكون المرور غير بريئاً^(١).

تجدد الإشارة إلى أن بعض التشريعات الوطنية قد أخذت بمضمون البند (هـ) من الفقرة ٢ من المادة ١٩، الذي ينص على أن "إطلاق أية طائرة أو إنزالها أو تحميلها" يعتبر ضارا بسلم الدولة الساحلية وبحسن نظامها وأمنها، واعتبرت أن قيام السفينة الحربية الأجنبية بأي من هذه الأنشطة أثناء مرورها في البحر الإقليمي للدولة الساحلية، يجعل هذا المرور غير بريئاً. الأمر الذي يعني أن القاعدة التي ينطوي عليها هذا البند، والتي تحظر على السفن التي تمارس المرور البريء في البحر الإقليمي "إطلاق أية طائرة أو إنزالها أو تحميلها"، هي قاعدة عرفية^(٢).

كذلك، فإن البند (ط) من الفقرة ٢ من المادة ١٩، الذي يمنع السفن التي تمارس المرور البريء من القيام بأي نشاط من أنشطة صيد السمك في البحر الإقليمي للدولة الساحلية، يعد جزءاً من القانون العرفي، حيث تضمنت بعض التشريعات الوطنية هذا المنع قبل اتفاقية ١٩٨٢ لقانون البحار، بل حتى قبل اتفاقية ١٩٥٨ للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة ١٨٥. وفي هذا المعنى، يرى بعض الفقه أن الفقرة ٢ من المادة ١٩ من اتفاقية ١٩٨٢ لقانون البحار "تتطابق بحق مع القانون العرفي فيما يتعلق بأحكامها الخاصة بحق المرور البريء خلال البحر الإقليمي، فهي تنص، في الحرف (ط)، على منع السفينة التي تمر من القيام بأي نشاط للصيد في المياه الإقليمية الأجنبية. وهذا المبدأ يمكن أن يوجد في بعض الأحكام غير الحديثة للمحاكم الداخلية، التي أشارت بوضوح إلى مرور السفن الوطنية في المياه الأجنبية"^(٣).

كذلك، فإن البند (ي) من الفقرة ٢ من المادة ١٩، الذي ينص على أن قيام السفن التي تمارس المرور البريء بإجراء "أنشطة بحث أو مسح" في البحر الإقليمي للدولة الساحلية يجعل مرور هذه السفن غير بريئاً، يعد أيضاً ذو طبيعة عرفية، فقد تضمن عدد كبير من التشريعات الوطنية قبل اتفاقية ١٩٨٢ لقانون البحار، منع السفن الحربية الأجنبية من ممارسة هذه الأنشطة في البحر الإقليمي إلا بإذن من الدولة الساحلية وفي الواقع، إن كل الأنشطة التي ذكرتها الفقرة ٢ من المادة ١٩ ليست إلا تعبيراً عن القواعد والمبادئ المانعة التي تنتج أو تنفرع عن سيادة الدولة الساحلية على البحر الإقليمي، كما يتضح من حكم التحكيم الصادر في قضية جزيرة بالماس سنة ١٩٢٨.

(١) محمد عبد الرحمن الدسوقي، المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي، مرجع سابق، ص ١٣٨.

(٢) أحمد محمود حسني، الحوادث البحرية، التصادم والإنقاذ، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٠، ص ٢٢.

(٣) فاروق محمد صادق الاعرجي، مباحث في القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص ١١٥٩-١٦٠.

فقد قررت محكمة التحكيم في هذه القضية أن: "السيادة تعني، في العلاقات بين الدول، الاستقلال والاستقلال، بالنسبة لجزء ما من الكرة الأرضية، هو حق ممارسة وظائف أو اختصاصات الدولة عليه، مع استبعاد أية دولة أخرى من ممارسة هذه الوظائف أو الاختصاصات".

وطالما أن مبدأ سيادة الدولة على بحرها الإقليمي بات مبدأ ذات طبيعة عرفية، فإن كل قاعدة تنفرع عن هذا المبدأ تكتسب نفس الطبيعة. وعلى ذلك، فإن القاعدة التي تمنع أي نشاط آخر ليست له علاقة مباشرة بالمرور - المنصوص عليها في البند الأخير من الفقرة ٢ من المادة ١٩ من اتفاقية ١٩٨٢ لقانون البحار، هي أيضا قاعدة ذات طبيعة عرفية.

ويجب التأكيد هنا مباشرة قبل أن تخرج من المياه الإقليمية للسويد على أنه، في الوقت التي حدثت فيه هذه الواقعة، لم تكن الدولتين المعنيتين مرتبطتين باتفاقية ١٩٥٨ للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، كما لم تكن اتفاقية ١٩٨٢ قد دخلت بعد حيز النفاذ^(١).

وعلاوة على كل ما سبق، فإن الممارسة الدولية اللاحقة على إقرار اتفاقية ١٩٨٢ لقانون تؤكد على الطبيعة العرفية لأحكام الفقرة ٢ من المادة ١٩ من هذه الاتفاقية، حيث أدخل عدد كبير من الدول أحكام هذه الفقرة في تشريعاته الداخلية.

(١) محمد عبد الرحمن الدسوقي، المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي، مرجع سابق، ص ١٣٨.

الخاتمة

نستخلص ختاماً لهذا البحث إن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م أوجدت نظام المرور العابر، لتنتهي الجدل الدائر حول نظام المرور في المضائق الدولية، التي تعد صلات الوصل بين أطراف العالم، وقد أتى هذا النظام كنظام دائم لا يجوز إيقافه لضمان حرية الملاحة في المضائق الدولية، مما أدى إلى تصاعد الانتقادات له بسبب خوف الدول المشاطئة للمضيق على أمنها وسلامتها خلال مرور السفن والطائرات في المضيق مروراً عابراً، ونتيجة لأهميته فقد فصلت الاتفاقية في حقوق وواجبات الدول المشاطئة للمضيق، وأدخلت عليه بعض الاستثناءات لصالح المرور البريء، واستثناءات أخرى متعلقة ببعض المصالح الحيوية للدول، وعلى الرغم من تصديق العديد من الدول على الاتفاقية، لا يزال هذا النظام موضع تساؤل من العديد من الدول الأخرى الراضة بالتصديق على الاتفاقية نتيجة وجود هذا النظام بين ثناياها، فأخذت تفسيرات الفقهاء والدارسين تشرح وتحاول تفسير الغموض واللبس الدائر حول هذا النظام الذي اعترفت به أغلب دول العالم.

كما إن المرور العابر لم يكن من الأنظمة الملاحية المعروفة من قبل في فقه أو عمل قانون البحار، وهو من الأنظمة التي استحدثتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، وقد لجأت المشروعات التي نوقشت في المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار إلى استخدام مصطلح «المرور العابر» كمحاولة من أجل التوفيق فيما بين الاتجاهات المتعاكسة التي اتسمت بها مناقشات موضوع عبور المضائق الصالحة للملاحة الدولية.

إن المرور العابر يعطي الحق للسفن والطائرات في استعمال مياه المضيق الدولي بشرط أن يكون هذا العبور سريعاً ومتواصلاً، وعدم تحقق هذا الشرط يجعله غير خاضع لأحكام نظام المرور العابر وإنما لأحكام أخرى تقررها الدولة الساحلية لدخول بحرهما الإقليمي وبالتالي فإن المرور العابر لا يختلف في مفهومه العام عن المرور الحر، إلا أن ما يميزه أنه يمارس في إطار تنظيمي خاص يوضح واجبات وحقوق كل طرف.

وبناء عليه لقد تم التوصل إلى مجموعة من الاستنتاجات والتوصيات سنقوم بعرضها على الشكل التالي:

أولاً: الاستنتاجات:

١. لقد نظمت الأحكام المتعلقة بالمضائق الدولية اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م، التي أوجدت نظام المرور العابر كأصل يطبق على المرور ضمن المضائق الدولية، حيث يتم تطبيق نظام المرور العابر في المضائق الواصلة بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين جزء آخر من البحر العالي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة.

٢. من الاستثناءات الهامة لنظام المرور العابر، المضائق التي تنظمها اتفاقيات دولية قائمة ونافذة منذ زمن طويل ومتصلة على وجه التحديد بمثل هذه المضائق، كما نلاحظ بعض القصور والثغرات الموجودة في نظام المرور العابر خلال المضائق الدولية ومن أهمها عدم التفريق بين حالة الحرب وحالة السلم في المرور العابر، وإن المضائق الدولية هي مناطق حيادية لا يجوز القيام بالعمليات الحربية خلالها.

٣. كان الفقه والقضاء الدوليان قبل العمل باتفاقية قانون البحار لعام 1982 غير متفقين على تعريف المضيق الدولي، ولم تكن هناك اتفاقيات دولية تعرّف المضيق بالشكل الصحيح، ماعدا اتفاقية جنيف لعام 1958، والتي أشارت إلى المضيق الدولي في إحدى فقراتها فقط، دون التطرق له بصورة كاملة، وقد قامت اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 بإيجاد تعريف شامل للمضيق الدولي، وقد نظمت عمل المضائق بصورة كاملة تسهّل عمل المضائق الدولية وتنظم المرور فيها بصورة كاملة.

ثانياً: المقترحات:

١-نوصي برفع اقتراح للجنة القانون الدولي من أجل تعديل الاتفاقية بما يتناسب ومصالح الدول خصوصاً في مجال التمييز بين حالة الحرب وحالة السلم في تطبيق نظام المرور العابر على المضائق الدولية.

٢-أغفلت الاتفاقية ذكر مادة أو فقرة تنص على حقوق السفن والطائرات المارة مروراً عابراً في المضيق الدولي، وبالتالي نوصي برفع اقتراح للجنة القانون الدولي من أجل تدارك هذا الأمر وإيجاد فقرة أو مادة تنظم هذا الأمر بشكل صريح، باعتبار أن المضائق حيادية بطبيعتها ولا يجوز التعرض لحيادية هذه المضائق فإننا نوصي بإيجاد لجنة تابعة للأمم المتحدة تحفظ حياد المضائق وتكون لها سلطات تنفيذية وقدرات عسكرية لمنع انتهاك حياد المضائق الدولية.

٣-نقترح بإيجاد غرفة في محكمة الأمم المتحدة لقانون البحار تنظر في قضايا المضائق تصدر أحكامها بسرعة لمنع إغلاق المضائق أو عرقلة الملاحة ضمنها، كذلك نوصي بإعادة النظر في مرور الغواصات مروراً عابراً، وبالأخص فيما يتعلق بمرورها تحت سطح الماء عند وجود دولة مشاطئة للمضيق في حالة حرب.

المصادر والمراجع

الكتب:

- ابراهيم العناني، قانون البحار، دار الفكر العربي، القاهرة، ٢٠٠٦.
- إبراهيم محمد الدغمة، القانون الدولي الجديد للبحار والمؤتمر الثالث واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠١.
- احمد ابو الوفا، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية وسلوك الدول واتفاقية ١٩٨٢، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة ٢٠٠٦.
- أحمد محمود حسني، الحوادث البحرية، التصادم والإنقاذ، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٠.
- بشير جمعة عبد الجبار الكبسي، الضرر العابر للحدود عن أنشطة لا يحظرها القانون الدولي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠١٣.
- جابر إبراهيم الراوي، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، مطبعة التعليم العالي، بغداد، ٢٠٠٠.
- حسام الدين الأحمد، القرصنة البحرية في ضوء التشريعات والاتفاقيات الدولية، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠١٠.
- حسني موسى محمد رضوان، القانون الدولي للبحار، ط١، دار الفكر والقانون، القاهرة، ٢٠١٣.
- سهيل حسين الفتلاوي، موسوعة القانون الدولي، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان- الأردن، ٢٠٠٩.
- السيد مصطفى أحمد أبو الخير، القانون الدولي لمنازعات الحدود، الطبعة الأولى، دار الجامعية، القاهرة ٢٠١٠.
- عبد الكريم عوض خليفة، القانون الدولي للبحار: دراسة على ضوء أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠١٣.
- عبد المنعم محمد داود، مشكلات الملاحة البحرية في المضائق العربية، منشأة المعارف، مصر، بدون تاريخ نشر.
- فاروق محمد صادق الأعرجي، مباحث في القانون الدولي للبحار، ط١، منشورات زين الحقوقية، الجزء الثاني، بيروت، ٢٠١٥.
- محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، ط١، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٨.
- محمد الدويك، البحر في القانون الدولي، ط١، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت- لبنان، ٢٠١١.
- ياسر الصافي، النظام القانوني للملاحة البحرية في المضائق الدولية، ط١، منشورات زين الحقوقية، بيروت- لبنان، ٢٠١٦.



المجلات والمقالات:

- وسام الدين العكلة، النظام القانوني للمضايق الدولية. دراسة مطبقة على مضيق هرمز في ضوء القانون الدولي، مجلة جامعة دمشق الاقتصادية والقانونية، العدد (٤)، المجلد (٢٧)، سوريا، ٢٠١١.
- سمعان فرج الله، وضع المضائق الدولية في العالم العربي في ضوء اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢، مقال في قانون البحار والجديد والمصالح العربية، ١٩٩٩.
- جابر إبراهيم الراوي، الوضع القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة، معهد البحوث والدراسات العربية، تونس ٢٠٠٠.

القوانين الموثيق والاتفاقيات الدولية

- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢.