



جامعة أكلي محند أولحاج - البويرة -
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق



نظام المرور العابر في ظل القانون

الدولي للبحار

مذكرة لنيل شهادة ماستر في القانون

تخصص: القانون الدولي لحقوق الإنسان

إشراف الأستاذة

ركروك راضية

إعداد الطالبتين

ساسي تينهنان

عاشور أمينة

لجنة المناقشة

الأستاذ: بطاطاش نذير.....رئيسًا

الأستاذة: ركروك راضية.....مُشرفاً ومقرراً

الأستاذة: لوني نصيرة.....ممتحنا

تاريخ المناقشة

2017/01/19

السنة الجامعية

2016/2015



جامعة أكلي محند أولحاج - البويرة -
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق



نظام المرور العابر في ظل القانون

الدولي للبحار

مذكرة لنيل شهادة ماستر في القانون

تخصص: القانون الدولي لحقوق الإنسان

إشراف الأستاذة

ركروك راضية

إعداد الطالبتين

ساسي تينهنان

عاشور أمينة

لجنة المناقشة

الأستاذ: بطاطاش نذير.....رئيسًا

الأستاذة: ركروك راضية.....مُشرفاً ومقرراً

الأستاذة: لوني نصيرة.....ممتحنا

تاريخ المناقشة

2017/01/19

السنة الجامعية

2016/2015

شكر و تقدير

نتقدم جزيل الشكر و خالص التقدير إلي :

الأستاذة المشرفة ركروك راضية علي الجهد الذي بذلته
في الإشراف علي هذه الرسالة كما أتقدم بالشكر الخالص
إلي أستاذي ربيع زكريا و إلي كل الأساتذة الكرام و
عمال المكتبة الجامعية المركزية و مكتبة الحقوق الذين
قدموا لي يد المساعدة

إهداء

أُتقدم بإهداء هذا العمل إلي والدي العزيزين اللذان يعود إليهما
الفضل الكبير بعد الله عز وجل لوصولي إلي هذا المستوى و
أخص الذكر أختي الكبرى المرحومة ليلى رحمها الله و أسكنها
فسيح جناته وهي بدورها ساندتني في مشواري الدراسي و كذا
إخوتي مراد ، سامية ، سهام ، رضوان ، راضية ، توفيق ، يحي ،
محمد و كل من ساهم في هذا العمل من قريب أو من بعيد

الطالبة أمينة

إهداء

أتقدم بإهداء هذا العمل إلي والدي العزيزين اللذان يعود إليهما
الفضل الكبير بعد الله عز وجل لوصولي إلي هذا المستوى و
كذا أخي و أختي ماسينيسا و كهينة و كل من ساهم في هذا
العمل من قريب أو من بعيد

الطالبة تينهينان

قائمة أهم المختصرات

- ص : الصفحة.
- ص، ص : الصفحة من ...إلي ...
- ق ، ب : قانون البحار.
- إ . ق . ب . م 1982 : إتفاقية قانون البحار مونيغويباي 1982.
- ف : الفقرة.
- ب.ط: بدون طبعة.

مقدمة

البحار لم تعد مجرد وسيلة من وسائل الاتصال بين الدول فحسب، بل أصبحت تشكل مصدراً هاماً لحياة الشعوب، نظراً لما تحتويه من ثروات حية وغير حية، تشكل مصدراً غذائياً واقتصادياً هاماً للدول لا يمكن إنكاره أو تجاهله . وكان من نتاج ذلك أن سعت الدول دائماً إلى تطوير إمكاناتها التكنولوجية المتعلقة باستكشاف واستغلال الثروات الحية وغير الحية الكامنة في هذه المساحات البحرية⁽¹⁾.

وقد تباينت وجهات نظر الدول وفقهاء القانون الدولي بخصوص الوضع القانوني للبحار ومدى إمكانية فرض السيادة عليها . حيث نادي إتجاه أول بفكرة حرية البحار وجعلها مفتوحة لكل الشعوب وعدم جعلها حكراً على دولة أو دول بعينها . ويعد الفقيه الهولندي "جرسيوس" والملقب أبو القانون الدولي، هو أول من دافع عن هذا الاتجاه في مؤلفه الشهير "البحر الحر" "Mare Librum" ، الصادر عام 1609 ، في حين نادي فريق ثان بضرورة إخضاع البحار لسيادة الدولة وسلطانها.

ورغم استمرار الصراع بين هذين الاتجاهين، وعدم نجاح أحدهما في التغلب على الآخر، إلا أن قانون البحار شهد تغيرات متلاحقة وسريعة، لم تكن إلا انعكاساً للتغيرات الخاصة باهتمام الدول ومصالحها السياسية والاقتصادية والعسكرية، وغيرها من العوامل التي ساعدت على إحداث هذه التغيرات، التي كان لها أثرها على حقوق الدول وواجباتها فيما يتعلق باستغلال البحار و الثروات الحية وغير الحية الموجودة في مياه البحار⁽²⁾ .

1- مفيد محمود شهاب، القانون الدولي العام، المجال الدولي، القانون الدولي الجديد وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 ، دار النهضة العربية، مصر، 1996 ص 6

2 - أحمد أبو الوفا محمد، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982، دار النهضة العربية، مصر، 2006، صص 7،8

وقد بدأت أهمية البحار تتعاظم تدريجياً مع التطور العلمي الذي شهدته البشرية، وتزايد معها تسابق الدول فيما بينها لاستغلال الثروات البحرية، مما أدى في كثير من الحالات إلى صراعات طاحنة خلفت خسائر فادحة للأطراف المتنازعة ومن هنا لم تعد البحار مجرد وسيلة من وسائل الاتصال بين الدول فحسب بل أصبحت تشكل مصدراً هاماً لحياة الشعوب وقد كانت المشاكل المتعلقة باستغلال ثروات البحار والسعي إلى إيجاد الوسائل اللازمة لتسوية هذه المشكلات هي الأساس الذي استند إليه ظهور قواعد القانون الدولي والمواثيق الدولية والعرفية.

إن عدم كفاية القواعد العرفية المنظمة للبحار، وعدم نجاح الاتفاقيات الثنائية و الإقليمية في حل جميع المشاكل المطروحة، استدعى الدخول في مفاوضات جمعت أكبر قدر من الدول بهدف الاتفاق على جملة من القواعد القانونية التي ستكون ملزمة لجميع الأطراف ومن ضمن هذه الاتفاقيات هي اتفاقية الأمم المتحدة الثالث التي بادت بتطبيق نظام > المرور العابر < لكي يعطي الحق للسفن والطائرات والغواصات لاجتياز أو عبور المضائق المستخدمة للملاحة الدولية.

فنظام المرور العابر لم يكن من الأنظمة الملاحية المعروفة من قبل في فقه أو عمل قانون البحار، وهو من الأنظمة التي استحدثتها اتفاقية مونتيجويباي لقانون البحار، فقد لجأت المشروعات التي نوقشت في المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار إلى استخدام مصطلح > المرور العابر < كمحاولة للتوفيق بين الاتجاهات المتعارضة التي تميزت بها مناقشات موضوع المرور عبر المضائق المستخدمة للملاحة الدولية و قد تأثر مفهوم المرور العابر بعدة مراحل تأثر خلالها بالتغيرات التي عرفها العالم من عدة نواحي منها السياسية، الاقتصادية التجارية، الصناعية و التكنولوجية ساهمة جميعها في صناعة قواعده. (1)

¹ _ أحمد أبو الوفا محمد، المرجع السابق ص 9

كما تأثر بقبول الدول بحريا و الاعتراف بذلك كقاعدة عرفية أدت لإدخال مضائق عديدة و مهمة من الناحية الاقتصادية في المياه الإقليمية للدولة أو للدولة المشاطئة لها و بالتالي تم إخضاعها لنظام المرور البري الذي يمنح هذه الأخيرة صلاحياتها واسعة.

و بعدما كان نظام المرور البري ساريا على كل المضائق الدولية باستثناء الاتفاقيات الدولية الخاصة و بعد التطور التكنولوجي الهائل، الذي قاد الإنسان للانتقال من استعمال السفن الشراعية إلي بناء ناقلات نفط عملاقة و سفن مجهزة بأحدث التجهيزات تستخدم الطاقة النووية قادرة الآن لإبراز بشكل واضح المخاطر التي تهدد سلامة وأمن الدولة الساحلية، فأصبح من اللازم إعادة النظر في القواعد التي تحكمها فجاءت قواعد المرور العابر بعد صراع كبير بين الدول الساحلية والدول الملاحية الكبرى فنظام المرور العابر يتميز بإطار تنظيم خاص بين حقوق وواجبات كل طرف ويعطي حق العبور للمضائق المستخدمة للملاحة الدولية بكل حرية.

ومن خلال ذلك يمكن معالجة موضوع المرور العابر في ضل القانون الدولي للبحار في هذه المذكرة وفق منظور شامل بأسلوب يتيح لنا الغوص أكثر في مختلف الأبعاد التي يثيرها هذا الموضوع لذلك كان من الأنسب أن نستخدم المنهج التحليلي من حيث تحليل مواقف الدول من نضام المرور العابر و ، كذا استخراج الأحكام التي جاءت بها الاتفاقية ، وكذلك المنهج التاريخي الذي استعنا به من اجل الوقوف على مراحل التي مر بها نضام المرور العابر. وهو ما يقودنا لطرح الإشكالية التالية :

مدى تجسيد و فعالية نظام المرور العابر في اتفاقية مونتيغوباي ؟

ولمعرفة كيفية معالجة نظام حق العبور في اطار اتفاقية الأمم المتحدة ارتأينا اعتمادا لخطوة التالية :

كان نظام المرور العابر ساريا على المضائق الولية و بعد التطور التكنولوجي أصبح من اللازم إعادة النظر في القواعد التي تحكم مرور هذه الأخيرة و هذا ما سيتم تناوله في (الفصل الأول) ماهية نظام المرور العابر في مبحثين (المبحث الأول) مفهوم المرور العابر و نطاق تطبيقه و في (المبحث الثاني) موقف الدول من نظام المرور العابر و مواقف الدول الممارسة لحق المرور العابر .

ومن جهة اخرى فإن استحداث حق المرور العابر جاء لخدمة المصالح الأمنية لدول البحرية الكبرى فهل هذا النظام يحقق أمن الدولة و هذا ما سيتم تناوله في(الفصل الثاني) تأثيرات نظام المرور العابر في مبحثين (المبحث الأول) الأهمية الأمنية لنظام المرور العابر و في (المبحث الثاني) المسؤولية المترتبة عن تلوث البحار الناتج عن المرور العابر .

الفصل الأول

ماهية نظام المرور العابر

الفصل الأول ماهية نظام المرور العابر

لقد كان نظام المرور البريء ساريا على المضائق الدولية وبعد التطور التكنولوجي الذي عرفته وسائل النقل ويخص بالذكر السفن والغواصات ،أصبح من اللازم إعادة النظر في القواعد التي كانت تحكم مرور هذه الاخيرة .فجات قواعد المرور العابر بعد صراع كبير بين الدول الساحلية والدول الملاحية الكبرى ومرت بعدة مراحل استمر النقاش حولها لعدة سنوات خلال الدورات المختلفة للمؤتمر الثالث للأمم المتحدة لتنتهي في الاخير باتفاقية 1982 التي نصت عليه صراحة وخصته بمجموعة من النصوص التي حددت فيه مفهومه ونطاق تطبيقه.وهذا ما سنتناوله في هذا الفصل الذي قسمناه (المبحث الأول)مفهوم المرور العابرو في (المبحث الثاني) موقف الدول المؤيدة والممارسة لحق المرور العابر .

المبحث الأول

مفهوم المرور العابر و نطاق تطبيقه

بعد التغيرات التي عرفها العالم من عدة نواحي منها السياسية، والاقتصادية التجارية، الصناعية، التكنولوجية التي أثرت على مفهوم المرور العابر والتي ساهمت جميعها في صياغة قواعده وتحديد نطاق تطبيقه وتميزه عن الأنظمة الأخرى. ويتالي سنتناول في (المطلب الأول) مفهوم نظام المرور العابر (المطلب الثاني) نطاق تطبيق المرور العابر

المطلب الأول

مفهوم نظام المرور العابر

سنتطرق إلي التعاريف الفقهية و التي تضمنتها الإتفاقية من خلال (الفرع الأول) التعريف الوارد في الاتفاقية (الفرع الثاني) التعريف الفقهي (الفرع الثالث) تمييز المرور العابر عن المرور البريء .

الفرع الأول :التعريف الوارد في الاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

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 للتوفيق بين الاتجاهات المتعارضة التي تميزت بها مناقشات موضوع المرور عبر الضائق المستخدمة للملاحة الدولية⁽¹⁾.

وقد عرفته من المادة 2/38 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 م بأنه : « ممارسة حرية الملاحة والتحليق وفقا لهذا الجزء لغرض واحد هو العبور المتواصل السريع في المضيق بين

¹- إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المبرمة في مونتريغياي لعام 1982

رقعة من البحار العالية أو منطقة اقتصادية خالصة ورقعة أخرى من البحار العالية أو منطقة اقتصادية خالصة «(1) .

غير أن شرط العبور المتواصل والسريع لا يمنع المرور عبر المضيق لغرض الدخول إلى دولة شاطئية للمضيق أو الخروج منها أو العودة إليها مع مراعاة شروط الدخول إلى تلك الدولة(2) .

ويتضح من هذه المادة أن 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 تقرها الدولة الساحلية لدخول بحرها الإقليمي. وبالتالي فإن المرور العابر لا يختلف عن المرور الحر في مفهومه العام، إلا أن المميز له هو أنه يمارس في إطار تنظيم خاص يبين حقوق وواجبات كل طرف(3) .

الفرع الثاني: التعريف الفقهي

عرف المرور العابر بأنه " حق معترف به للسفن والغواصات لاجتياز أو عبور المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بكل حرية." وهناك جرسيون يعرفه بأنه : « حق لكل السفن والطائرات في ممارسة حرية الملاحة والتحليق بدون إعاقة ، لغرض واحد هو العبور المتواصل السريع في المضائق التي تصل بين رقعة من البحر العالي أو منطقة إقتصادية خالصة وبين رقعة أخرى من البحر العالي أو منطقة إقتصادية خالصة.» ويتضح من هذا التعريف أنه يفرق بين وظيفة المضيق كطريق للعبور يجب أن تظل مفتوحة لكافة السفن والطائرات، وبين مركز المياه المكونة له من حيث إعتبارها مناطق إقتصادية خالصة أو بحار عالية، كما يعرفه البعض بأنه " ممارسة حرية الملاحة والتحليق بغرض المرور

¹ - المادة 38 فقرة 2 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982

² - BANONYLazhar " Les Etats arabes et le nouveau droit de la mer" Revue générale de droit international public , Tome 90 / 1986 / , p858

³ - عبد السلام جعفر " النظام القانوني للمضائق " المجلة المصرية للقانون الدولي ، ع 1 ، 1981 ، ص 113 .

المتواصل السريع في المضائق التي تربط بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وأخرى، أو للدخول أو الخروج من إقليم الدولة المشاطئة للمضيق" (1).

يرى بعض الفقهاء أن اتفاقية 1982 قد صاغت قواعد المرور العابر في أنواع من المضائق المستعملة للملاحة الدولية وهي تبين شروط ممارسة هذه الحرية وضوابطها على نحو يجعل هذه الحرية شبيهة في محتواها بحرية أعالي البحار مع مراعاة بعض القيود التي تأخذ بها السفينة والطائرة عند ممارسة هذه الحرية (2).

وأن القيد الجوهرى على هذه الحرية هو أنها حرية من أجل مجرد المرور عبر المضيق أو فوقه مروراً متواصلًا وسريعاً ومستمرًا لاجتيازه أو دخول إقليم دولة تطل عليه أو مغادرته (3).

الفرع الثالث : تمييز المرور العابر عن المرور البريء

كما سبق و أوضحنا إذا كان المرور العابر المرور عبر المضيق المستخدم للملاحة الدولية دون أية قيود كالإذن بأن تكون طافية على سطح الماء، فإن المرور البريء، سواء كان عبر المضيق أو خلال البحر الإقليمي، يكون على خلاف ذلك .حيث تلتزم السفن المارة مروراً بريئاً خلال المضيق أو خلال البحر الإقليمي ، وسواء كان سفناً تجارية أو حربية ببعض القيود التنظيمية من أجل حماية أمن وسلامة الدولة الساحلية ومصالحها، كما تلتزم الغواصات الأجنبية عند مرورها مروراً بريئاً فى البحر الإقليمي أن تحصل على إذن مسبق وأن تمارس حق المرور وهى طافية على سطح الماء، وهو ماينطبق -كذلك -على المرور البرئ غير المعاق عبر المضائق المستخدمة للملاحة الدولية (4).

وبناء عليه يمكن بلورة أهم ا لميزات بين هذين النوعين من المرور في النقاط الآتية:

¹-Gean Paul PANCRACEE " Droit International des espaces : air, mer , fleuves , terre , cosmos ' ArmandcolinMaisson . France,1997 , p105 .

² - سعيد بن سليمان العبري النظام القانوني للملاحة في المضائق الدولية،دار النهضة العربية ، القاهرة 1995، ص 86

³ - إبراهيم العناني القانون الدولي للبحار دار الفكر العربي مصر ، الجزء 1 ، 1985 ، ص 179 ، راجع في ذلك: إبراهيم العناني " دراسات في القانون الدولي للبحر " مجلة العلوم القانونية والاقتصادية ، جامعة عين شمس مصر ، ع 1، 1974، ص 59 .

⁴ - إبراهيم محمد الدغمة، " دراسات في القانون الدولي للبحر " ، ع 1، 1974 ، ص 90

أ- أن حق المرور العابر يتعدى حق المرور البريء أنه بالإضافة لتقرير حق المرور للسفن الأجنبية بالمرور خلال المضيق، يعطى كذلك للطائرات حق التحليق والمرور فوق المضيق، كما أنه يعطى للغواصات وغيرها من المركبات الغاطسة الحق في عبور المضيق دون اشتراط أن تكون طافية على سطح الماء أو رافعة علمها، كما هو الحال في المرور البريء، سواء كان في البحر الإقليمي أوفي المضائق المستخدمة للملاحة الدولية .

ب- إذا كان المرور البريء يعطى للسفن أو الغواصات الحق في التوقيف أو الرسو أثناء مرورها في البحر الإقليمي ، إذا كان ذلك متمشياً مع متطلبات الملاحة العادية أو استلزامته قوة قاهرة أو حالة ضرورة، فإن المرور العابر على خلاف ذلك لا يعطى للسفينة أو الغواصة الحوفي التوقف أو الرسو لأي سبب من الأسباب⁽¹⁾.

ج - أنه لا يجوز للدولة المطلة على المضيق أن توقف المرور العابر سواء بالنسبة للسفن أو الطائرات أو الغواصات، وذلك على خلاف الحال بالنسبة للمرور البريء البحر الإقليمي حيث يجوز للدولة الساحلية أن توقف هذا المرور في الأحوال وبالشروط التي حددتها الاتفاقية⁽²⁾.

ويجدر بنا أن نشير إلى أن المادة 35 / 4 و المادة 63 من اتفاقية 1982 أشارت إلى أن القواعد المنظمة للمضايق في هذه الاتفاقية لا يترتب عليها أي مساس بالنظام القانوني للمضايق التي تنظم المرور فيها - كلياً أو جزئياً - اتفاقات دولية خاصة وقائمة و نافذة منذ زمن طويل، وكانت معظم هذه الاتفاقات متعلقة بالمضايق الواقعة في المناطق الإستراتيجية، مثل المضايق التركية (البوسفور والدردينيل)، ومضيق جبل طارق ومضيق ماجلان بين شيلي والأرجنتين، والمضايق النرويجية، وغيرها من المضايق التي تنظم المرور خلالها اتفاقيات دولية خاصة⁽³⁾.

1 - إبراهيم محمد الدغمة، المرجع السابق ، ص 90

2- المرجع نفسه، ص 91 .

3 - محمد طلعت الغنيمي ، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة ، منشأة المعارف، مصر ، 1975 ، ص 84.

المطلب الثاني

نطاق تطبيق المرور العابر

إن المرور العابر لا يسري إلا على المضائق الدولية و هذا ما سنعالجه (الفرع الأول) تعريف المضيق الدولي (الفرع الثاني) معيار تحديد المضيق الدولي (الفرع الثالث) أنواع المضيق الدولي .

الفرع الأول: تعريف المضيق الدولي

لقد أعطيت للمضيق عدة تعاريف اختلفت من فقيه لأخر ، فمنهم من ركز في تعريفه على المعيار الجغرافي ومنهم من ركز على المعيار المادي ، فقد عرفه لويس كافاري بأنه : "الممر الذي يصل بين بحرين عاليين مستعملين للملاحة الدولية " ويرى هذا الفقيه أن المضيق الدولي يعتمد على الموازنة بين المصلحة التي تحصل عليها الدولة الساحلية المطلة على المضيق و مصلحة الملاحة و التجارة البحرية الدولية . أما واتيمان فيعرفه كما يلي : "انكماش بحري بين جزأين من الأرض بعرض محدد ومعين يصل بين بحرين بحيث لولاه لكانا منفصلين على الأقل في ذلك المحل بالذات " ، ويعرفه الأستاذ " Bruel " : « أنه ممر طبيعي ضيق يفصل بين إقليمين ويصل بين بحرين .» ويعرفه الفقيه جيدل " Gidel " : «المضيق هو كل ممر طبيعي بين شاطئين لا يتجاوز عرضا معيناً ويربط بين جزءين من المناطق البحرية»⁽¹⁾ .

الفرع الثاني: معيار تحديد المضيق الدولي

هناك معيار للتفريق بين المضائق الدولية والتي يسري عليها المرور العابر وبين المضائق التي لا تعتبر مضائق دولية وبالتالي لا يسري عليها نظام المرور العابر وهذا ما يعطي

¹ - عادل محمد البياتي، أحكام المضائق في القانون الدولي العام ، رسالة دكتوراه . معهد جامعة الجزائر .معهد الحقوق و العلوم الإدارية.بن عكنون 1976 ،ص ص9 و10.

أهمية بالغة لهاذين المعيارين وهما : المعيار الجغرافي والمعيار الوظيفي أو الغائي كما يسميه بعض الفقهاء⁽¹⁾ .

أولا : المعيار الجغرافي

طبقا لهذا المعيار يعتبر المضيق دوليا إذا كان يوصل بين بحار عالية أو أجزاء منها، وقد ورد هذا المفهوم في أول مسودة إتفاقية لقانون البحار التي وضعها معهد القانون الدولي عام 1892 ، ثم تردد في مؤتمر لاهاي للسلام عام 1897 ، ثم تناولته كتابات كثير من الفقهاء، لينص عليه صراحة في إتفاقيات عديدة نذكر منها : إتفاقية كوبنهاغن في 1857 الخاصة بالمضائق الدانماركية، معاهدة بوينس آيرس في 1881 م الخاصة بمضيق ماجلان، معاهدة واشنطن في 1846 الخاصة بمضيق جون فوكا، التصريح الإنجلو فرنسي في 1904 المتعلق بمضيق جبل طارق، وأيضا في مسودة إتفاقية المياه الإقليمية التي وضعتها مدرسة هارفارد الأمريكية للقانون في 1929⁽²⁾ .

هناك من يرى أنه إضافة إلى وجوب أن يربط المضيق بين جزءين من البحار العالية لكي يعتبر دوليا هناك عنصر آخر وهو عرض المضيق حيث يرى الأستاذ جعفر عبد السلام أن تعريف المضيق بأنه : « ممر طبيعي ضيق يفصل بين أرضين ويصل بين بحرين أو كمية كبيرة من المياه » ليس تعريفا كافيا من الناحية القانونية، لأنه لا يحدد عرض المضيق من ناحية، ولأن المضيق الذي يثير مشاكل هو ذلك الذي يكون ضيق إتساعه يجعله داخلا في المياه الإقليمية للدولة المشاطئة له، أما إذا كان واقعا في دائرة البحار العالية بحيث لا يخترق البحر الإقليمي لدولة ما، فإنه لا يثير أية مشكلة لأنه حينئذ ستطبق عليه قاعدة حرية الملاحة التي تطبق في البحار العامة و حسب رأي الأستاذ جعفر عبدالسلام فإنه لا بد أن يبلغ اتساع المضيق أربعة و عشرين ميلا بحريا لكي يعتبر مضيقا دوليا⁽³⁾ .

1 - عادل محمد البياتي، المرجع السابق، ص 9 .

2- عمرو عبد الفتاح خليل ، مضيق تيران في ضوء أحكام القانون الدولي ومبادئ معاهدة السلام ، الهيئة المصرية العامة للكتاب مصر 1980 ، ص14.

3 - جعفر عبد السلام ، المرجع السابق ، ص 122 .

قد عرف المعيار الجغرافي توسعا جديدا في إتفاقية جنيف للبحر الإقليمي المبرمة في عام 1958 حيث نصت المادة 4/16 منها على مايلي : « تشكل ممرات بحرية تربط جزءا من البحر العالي مع جزء آخر من البحر العالي أو جزء من البحر العالي مع البحر الإقليمي لدولة أجنبية. » و بالتالي فقد أضافت هذه الفقرة عنصرا جديدا وهو المضيق الرابط بين البحر العالي و البحر الإقليمي لدولة أجنبية (1) .

المثير للإنتباه هنا، أن لجنة القانون الدولي التي حضرت للمؤتمر الأول للأمم المتحدة حول قانون البحار لعام 1958 لم تكتفي بهذا التعديل الموسع للمعيار الجغرافي بسبب عدم وجود سند قانوني له ، وإنما حصل هذا التعديل خلال مؤتمر جنيف ذاته بطلب من بريطانيا من خلال المادة 17 من مشروعها الذي تقدمت به إلى لجنة القانون الدولي (2) .

ويرى الكثير من الفقهاء أن هذا التوسيع هو تأكيد لعرف دولي سابق مثل فنذر ماينروشوهو ما عارضه جانب آخر من الفقهاء أمثال جامشيد ممتاز الذي يرى بأن القاعدة العرفية الدولية هي تلك التي يكون لها وجود سابق على الساحة القانونية الدولية، وهو ما لا تتمتع به هذه القاعدة (3) .

أما إتفاقية ق.ب لعام 1982، فلم تعرف المضيق الدولي، ولكن يمكن إستنتاجه من خلال نص المادتين 37 و 45، حيث نصت المادة 37 على ما يلي: « يطبق هذا الفرع على المضائق المستعملة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة. » ونصت المادة 45 على مايلي: « يطبق في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية... أو الموجودة بين جزء من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية » (4) .

¹- جعفر عبد السلام، المرجع السابق، ص 123 .

²- المرجع نفسه، ص 124 .

³- صلاح الدين بودريالة، النظام القانوني للمضائق المستخدمة في الملاحة الدولية، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، بن عكنون جامعة الجزائر، 1997 ص 19 .

⁴- صلاح الدين بودريالة، المرجع السابق، ص 20 .

من خلال هاتين المادتين يمكننا إستنتاج أن إتفاقية 1982 أخذت أيضا بالمعيار الجغرافي و وسعت منه بإقحام منطقة جديدة لم تكن معروفة من قبل وهي المنطقة الإقتصادية الخالصة، وبالتالي فإن تعريف إتفاقية 1982 للمضيق الدولي سارت على درب إتفاقية 1958، في توسيع المعيار الجغرافي، وهو ما يتماشى مع رغبة الدول الملاحية الكبرى⁽¹⁾.

فجاء إستعمال المعيار الجغرافي أيضا لدى القضاء الدولي، فقد جاء النص عليه صراحة في قرار محكمة العدل الدولية بخصوص قضية مضيق كورفو عام 1949 ، حيث ثار النزاع بين بريطانيا وألبانيا وكان على المحكمة أن تفصل بين وجهتي نظر الطرفين، وقد ادعت ألبانيا أن المضيق يعد من الممرات ذات الأهمية المحدودة في الملاحة الدولية و أنه ممر ثانوي وليس طريقا ملاحيا دوليا ، ومن ثمة فقد احتفظت به لأغراض الملاحة المحلية لها ولم يتم إستخدامه في المرور الدولي⁽²⁾.

انتهت المحكمة إلى تقدير أن مضيق كورفو يعتبر في عداد المضائق التي تستعمل بإستمرار للملاحة الدولية وإلى المرجع في ذلك يعود للجغرافيا حيث جاء في حكمها :« يظهر أن المعيار الفاصل مستمد من الوضعية الجغرافية للمضيق باعتبار أنه يصل بين جزئين من البحار العالية، بالإضافة إلى كون المضيق مستعملا للملاحة الدولية»⁽³⁾.

ثانيا : المعيار الوظيفي

إن المضائق التي تستوفي الخصائص الجغرافية التي ذكرناها سابقا، لا يمكن اعتبارها مكتسبة لصفة المضيق الدولي، إلا إذا توافر فيها عنصر آخر وهو العنصر الوظيفي ، الذي يستخدم للملاحة الدولية ، أي أنه لا يقتصر استخدامه على الدولة أو الدول المشاطئة له فحسب ، بل يجب أن يكون ممرا تسلكه الدول ولا يمكنها الاستغناء عنه⁽⁴⁾.

1 - عمر زكي غباشي ،الوضع القانوني لخليج العقبة ومضائق تيران ، رسالة ماجيستر كلية الحقوق بن عكنون ، جامعة الجزائر ، 1975، ص50.

2 - أحمد أبو الوفا محمد ،القانون الدولي للبحار ، دار النهضة العربية ،الطبعة 1، مصر ، 1989، ص 369 .

3 - أحمد أبو الوفا محمد ، المرجع السابق،ص370 .

4 - مصطفى الحفناوي ، قانون البحار الدولي في زمن السلم ، المكتبة الأنجلو المصرية ، مصر 1962 ، ص 204.

يمكن معرفة الإستخدام الدولي للمضيق من خلال عدة معطيات وهي : عدد السفن التي تعبر المضيق حمولة هذه السفن، القيمة المادية لهذه الحمولة، الحجم التقريبي للسفن، وما إذا كانت هذه السفن تنتمي إلى عدد كبير أو صغير من الدول وهذا ما يراه الفقيه الدانماركي "إريك برويل"، كما يرى هذا الفقيه أن صفة المضيق الدولي تطلق فقط على تلك المضائق التي تحتل أهمية معتبرة في التجارة الدولية البحرية فالمضيق يكون دوليا إذا كانت المصلحة المرتبطة به ذات طابع دولي واسع، ويقول في الأخير أن المضائق التي تحوز هذه الصفة عددها محدود، وهذا ما يراه أيضا "شارل دي فيشر" و"أكتيال" ، هذا ويرى المعارضون للمعيار الوظيفي أن الإستعمال الفعلي للمضيق لا يركز على أسس ثابتة وأكيدة ولكن على متغيرات عديدة و قد نبهت محكمة العدل الدولية إلى أن الإستخدام هنا يكفي بأن يكون فعليا، حتى إذا لم يكن المضيق موجودا على طريق ضروري وأساسي للعبور بين جزئين من البحار العالية والإستخدام الفعلي للملاحة الدولية يكفي لتحقيق المعيار الغائي⁽¹⁾ .

حكمت المحكمة بحكم أن هذا الإستخدام في الملاحة الدولية كان واضحا تماما بالنسبة لسفن سبع دول هي : اليونان، إيطاليا، رومانيا، يوغسلافيا، فرنسا، ألبانيا والمملكة المتحدة وبالتالي فقد إرتكزت المحكمة على عنصرين الأول هو عدد السفن التي عبرت المضيق والثاني هو عدد أعلام الدول التي تمثلها هذه السفن، وهذا أثار تعليقات العديد من الفقهاء بين مؤيد ومعارضو يجب أن نبين أن أهمية هذا المعيار قد برزت ببروز مشكلة مرور السفن الحربية في المضائق الدولية، وما أثارته هذه المسألة من جدل وتردد، وما لابس مرورها من شكوك وريب، فلم تكتف الدول بأن يكون طريقا للمواصلات البحرية الدولية أي مستخدما للملاحة الدولية⁽²⁾ .

أما إتفاقية 1958 م فلم تضيف أي جديد لهذا المعيار، وهو حال إتفاقية 1982 م ، التي أخذت بموقف حكم محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو و ذلك رغم الجهود التي بذلتها بعض الدول المشاركة في المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار، سعيا منها

1 - جعفر عبد السلام، المرجع السابق، ص 134

2 - عمرو عبد الفتاح خليل ، المرجع السابق ، ص 15 .

للحد من إمكانية التفسير الواسع لهذا العنصر من خلال إقحام وصف لهذا الإستعمال وهو الإستعمال التقليدي ومن بين هذه الدول : الجزائر، كندا، الهند وبعض الدول العربية⁽¹⁾ .

الفرع الثالث : أنواع المضيق الدولي

من خلال هذه التعاريف نستنتج أنه لا بد من توافر العناصر التالية و التي تتمثل في أن الممر المائي يجب أن تكون بصورة طبيعية و محدود الإتساع وأن يفصل بين جزئين من الأرض تابعين لدولة واحدة أو أكثر ويربط بين بحرين⁽²⁾ .

فحسب التعريف الجغرافي يمكن تقسيم المضائق الدولية إلى نوعين :

أولا - المضائق الواقعة في إقليم دولة واحدة و تنقسم بدورها إلى نوعين :

أي المضائق التي لا يزيد إتساعها عن ضعف عرض البحر الإقليمي و المضائق التي يزيد إتساعها على ضعف عرض البحر الإقليمي .

ثانيا - المضائق الواقعة بين سواحل عدة دول .

وليس كل مضيق جغرافي، مضيقا بالمعنى الصحيح، لذلك يختلف التعريف الجغرافي للمضيق عن التعريف القانوني له، وقد اختلف الفقه والقضاء والعمل الدولي في تعريف المضيق⁽³⁾ .

1- عمرو عبد الفتاح خليل ، المرجع السابق ، ص 16

2 - أحمد إسكندري و محمد ناصر بوغزالة ، القانون الدولي العام ، المجال الوطني " مطبعة الكاهنة ، الجزء الثالث الجزائر 1998م ، ص 124.

3 - أحمد إسكندري و محمد ناصر بوغزالة ، المرجع سابق ، ص 125.

المبحث الثاني

موقف الدول من المرور العابر و مواقف الدول المؤيدة و الممارسة

لحق المرور العابر

لقد اختلفت مواقف الدول خلال المؤتمر الثالث للأمم المتحدة في مختلف دوراته، حول النظام القانوني الواجب التطبيق في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، فمنها من دعت إلى الاستمرار في تطبيق مبدأ المرور البريء (الصين، إسبانيا...) و منها من دعت إلى تطبيق نظام حرية العبور مما يؤدي إلى هدم حق المرور البريء و التقليل من سلطات الدولة المشاطئة للمضيق على رأس هذه الدول نجد : الولايات المتحدة الأمريكية و الإتحاد السوفياتي و باقي الدول البحرية. وبتلي سنتناول في هذا المبحث (المطلب الأول)الدول المؤيدة لفكرة المرور العابر(المطلب الثاني)حقوق وواجبات الدول الممارسة للمرور العابر

المطلب الأول

الدول المؤيدة لفكرة المرور العابر

يقوم هذا التيار على الإعتداد بنظام المرور العابر الذي دافعت عنه الولايات المتحدة الأمريكية و الإتحاد السوفياتي ، هذا النظام الذي طبق في بعض المضائق نذكر منها مضيق هرمز⁽¹⁾ هذا سيتم تناوله في (الفرع الأول) موقف الولايات المتحدة الأمريكية (الفرع الثاني) الإتحاد السوفياتي (الفرع الثالث) موقف بعض الدول النامية.

الفرع الأول : موقف الولايات المتحدة الأمريكية

تعتبر الولايات المتحدة الأمريكية أولى الدول التي دافعت بشدة عن مبدأ حرية المرور عبر المضائق الدولية، فقد صرح الرئيس نيكسون في خطاب له بتاريخ : 23 ماي 1970 أن بلده سوف يقبل بمد المياه الإقليمية للدول إلى 12 ميلا بحريا في مقابل قبول الدول وإقرارها

¹ - بدرية عبد الله لعوضي ، القانون الدولي للبحار في الخليج العربي، بدون طبعة ، الكويت 1977 ، ص 60 .

بحرية المرور في المضائق الدولية وقد بررت الولايات المتحدة رفضها للمرور البرئ بالأسباب التالية:

أن المرور البرئ كما جاءت به إتفاقية 1958م ، يسمح للدول المشاطئة للمضائق بالتوسع في سلطاتها بالإشراف على المرور البرئ والتدخل فيه لعدة أسباب كالعلم والوجهة وطبيعة السفينة والحمولة... إلخ

إن المرور البرئ لم يعد مناسباً لتطبيقه على المضائق الدولية في الوقت الراهن نظراً للتطور الذي عرفه العالم في شتى المجالات (1).

تقييد الدول المشاطئة للمضائق للمرور البرئ يتم وفق معيار شخصي متعلق بكل دولة على حدا وحسب مصلحتها الشخصية أن هذا الحق حسب إتفاقية 1958 يفرض على الغواصات أن تمر طافية على سطح الماء كما أن المرور البرئ لا يضمن للطائرات الحق في التحليق فوق المياه الإقليمية التي قد تشكل جزءاً من مياه المضيق (2).

إضافة إلى ضرورة النظر إلى المرور في المضائق الدولية على أنها نوع من حرية الملاحة والطيران المعترف بها في أعالي البحار، حيث نصت المادة الثانية من مشروع مواد تقدمت به الولايات المتحدة الأمريكية للجنة أعماق البحار والمحيطات سنة 1971م على مايلي: « تتمتع كل السفن والطائرات العابرة للمضائق المستعملة في الملاحة الدولية بين جزئين من أعالي البحار، أو بين جزء من أعالي البحار والبحر الإقليمي لدولة أجنبية بنفس حرية الملاحة والتحليق التي يمكن أن تتمتع بها في أعالي البحار ... » (3).

إن المادة الثانية قد أتت بمفهوم جديد لم يكن معروفاً من قبل لدى الفقه الدولي والسوابق الدولية، إذ أن حرية العبور المنصوص عليها في هذه المادة مستمدة من حرية المرور المطلقة وغير المشروطة الممنوحة لسفن كل الدول بجميع أنواعها في البحر العالي، حيث

1- بدرية عبد الله لعوضي ، المرجع السابق ، ص 61.

2- المرجع نفسه ، ص 61.

3- عمرو عبد الفتاح خليل "مضيق تيران في ضوء أحكام القانون الدولي و مبادئ معاهدة السلام " الهيئة المصرية العامة للكتاب القاهرة 1980 ص14

أن هذه الحرية تشمل السفن الحربية والذرية وكذا الغواصات الحربية والذرية طافية أو غائصة تحت الماء دون الحاجة إلى إخطار سابق للدولة بدون قيد ولا شرط ، و لقد ربط الممثل الأمريكي بين مسألة المرور في المضائق وبين مشكلة إمتداد المياه الإقليمية إلى إثني عشر ميلا بحريا، حيث أشار إلى أن تطبيق قاعدة الإثني عشر ميلا كعرض للبحر الإقليمي سوف يجعل ما يفوق مائة مضيق في العالم واقعة في المياه الإقليمية للدول المشاطئة للمضيق، بعد أن كانت تعد قبل تطبيق هذه القاعدة مضائق واقعة في البحر العالي تمارس فيها حرية المرور دون عائق، وقد جعلت أمريكا موافقتها على تطبيق الإثني عشر ميلا كإمتداد للمياه الإقليمية كشرط في مقابل حصولها على حق الإنتقال عبر المضائق الدولية بكل حرية (1).

وبموقفها هذا فإن الولايات المتحدة الأمريكية تكون قد هدمت تماما فكرة حق المرور البرئ الذي إستقرت عليه الجماعة الدولية ونصت عليه إتفاقيات البحر في لاهاي عام 1930م وكذا إتفاقيات جنيف لعام 1958م، كما أن الولايات المتحدة الأمريكية قد أصرت على إستخدام لفظ "حرية العبور" دون سواه في مناقشات لجنة البحر لدقة الدلالة على ما تقصده ، ونادت بأن يكون هذا الحق منصوص عليه في إتفاق دولي ولا يترك تقريره للأعمال الإفرادية للدول (2).

وإذا أمعنا النظر في الإقتراح الأمريكي الذي دعا إلى إنشاء حق الطيران الحر فوق المضائق الدولية - التي وعلى فرض تطبيق قاعدة الإثني عشر ميلا بحريا ستشتمل على مياه إقليمية - للطائرات المدنية وأيضا الحربية دون قيد أو شرط، نجد أن هذا الحق لم يكن معروفا لدى الجماعة الدولية ولم تعترف به حتى الآن، فإذا كانت إتفاقية شيكاغو للطيران المدني قد نصت على حق الطائرات المدنية في المرور فوق أقاليم الدول شرط أن تكون موقعة على إتفاقية شيكاغو أي عضوة في الإتفاقية، أي أنه حسب نصوص الإتفاقية ذاتها لا يجوز

1 - عمرو عبد الفتاح خليل، المرجع السابق، ص 15.

2 - المرجع نفسه ، ص 25 .

للطائرات المدنية المرور فوق أقاليم الدول الأعضاء إلا بعد الحصول على إذن سابق من السلطات المختصة لتلك الدولة⁽¹⁾.

أما فيما يخص الطائرات الحربية فلم تعترف لها إتفاقية شيكاغو مطلقاً بهذا الحق، فلا يجوز للطائرات الحربية التحليق فوق إقليم دولة أخرى لما في ذلك من مساس بسيادة تلك الدولة، وبالتالي لا يجوز للطائرات الحربية التحليق فوق المضائق التي تشكل من مياه إقليمية، كما أنه بتحليل الإقتراح الأمريكي، نجد أن المادة الثانية من المشروع، تشكل قيوداً على المادة الأولى من نفس المشروع، والتي تنص على أن لكل الدول الحق في مد مياهها الإقليمية مسافة لا تتجاوز إثني عشر ميلاً مع وجوب التقيد بنص المادة الثانية الخاصة بالمضائق⁽²⁾.

ويلاحظ أن المادة الثانية الخاصة بالمضائق لم تورد أي نص خاص بإتساع المضيق، لكن المندوب الأمريكي قد أوضح ذلك مقرراً أن الدول الشاطئية التي تطل على مضائق ملزمة بأن تحدد بحرهما الإقليمي في هذه المضائق بما لا يزيد عن ثلاثة أميال - وهي القاعدة القديمة التي تم هجرها الآن من طرف أغلب الدول - وحسب المندوب الأمريكي فإن إتساع المضيق سيتحدد على أساس قاعدة ثلاثة أميال بحيث إذا تعدى عرضه الستة أميال (3 أميال لكل دولة إذا كان المضيق واقعاً في إقليم دولتين) فإن المساحة المتبقية من مياه المضيق تعد من أعالي البحار، وبالتالي يسرى عليها نظام حرية المرور المقرر في البحر العالي وكذا حرية الطيران⁽³⁾.

كما يلاحظ أيضاً أن المادة الثانية قد جاءت مطابقة للمادة 4|16 من إتفاقية جنيف للبحر الإقليمي لعام 1958م حيث أخذت بالمعيار الجغرافي للمضيق، فذكرت المضائق الواصلة بين بحرين عالين وكذا المضائق الواصلة بين بحر عالي والبحر الإقليمي لدولة أجنبية، كما أخذت المادة الثانية بالمعيار الغائي (الوظيفي) حيث ذكرت المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية، وهو نفس ما أخذت به محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو سنة

1 - عمرو عبد الفتاح خليل، المرجع السابق، ص 24.

2 - المرجع نفسه، ص 25.

3 - عبد المنعم محمد داود، مشكلات الملاحة البحرية في المضائق العربية، منشأة المعارف، بدون طبعة، مصر، 1999، ص 122.

1949م ، إلا أنها لم تحدد المقصود بالإستخدام في الملاحة الدولية، وهو السؤال الذي اختلفت حوله الآراء إلى حد الآن⁽¹⁾.

إضافة إلى ما سبق فإنه من خلال تحليل الإقتراح الذي تقدمت به الولايات المتحدة الأمريكية ، فإنه يظهر جليا أن الإقتراح لم يتناول أية إشارة إلى واجبات السفن والطائرات للقواعد التي قرر لها حرية المرور والطيران فوق المضائق ، إلا أن المندوب الأمريكي أشار إلى وجوب مراعاة هذه السفن و الطائرات للقواعد التي وضعتها منظمة الطيران المدني و المكتب البحري الإستشاري الدولي و المتعلقة بالسلامة البحرية والجوية ، حيث أن للدولة الساحلية الحق في أن تطبق القواعد الدولية التي وضعتها هاتين المنظمتين على السفن والطائرات التي تخرق قوانين هذه الدولة خلال ممارستها لحق المرور أو الطيران، وأشار المندوب الأمريكي أيضا بصفة عابرة إلى أنه على السفن والطائرات الإلتزام بعدم القيام بعمليات ضارة بأمن الدولة الساحلية، لأن حقها في المرور أو التحليق ليس مطلقا بل هو حق مقيد⁽²⁾.

ورغم ذلك فإن الإقتراح الأمريكي لم ينص على حق الدولة الشاطئية في إيقاف هذا المرور أو منعه لأي سبب كان، ولم يعط الأهمية اللازمة لأمن وسلامة الدولة المشاطئة للمضيق أو مصالحتها، ولم يمنحها سوى الحق في تحديد ممرات بحرية معينة تكون مناسبة لمرور السفن ، وكذا تعيين ممرات جوية مناسبة لمرور الطائرات ، ثم جاء بعد ذلك ليقيد من هذا الحق بنصه على أنه في حالة وجود ممرات صالحة للملاحة ومتعارف على إستخدامها فإنه يجب على الدولة الشاطئية أن تراعي بأن تكون الممرات البحرية والجوية التي حددتها ضمن تلك الممرات المتعارف على إستخدامها حيث جاء في المادة 2: «... في حالة المضائق التي تكون فيها قنوات ملاحية خاصة قد إستخدمت عرفيا بواسطة السفن العابرة ، فإنه يجب أن تتضمن هذه القنوات بمقدار ما يكون ذلك هاما للسفن...»⁽³⁾.

1 - عبد المنعم محمد داود، المرجع السابق ، ص 123.

2 - المرجع نفسه، ص ص 123، 124 .

3 - عمرو عبد الفتاح خليل ، المرجع السابق ، ص 26

كما أنه من خلال الإقتراح الأمريكي نلاحظ أن حرية المرور لا تطبق على المضائق المنظمة بموجب إتفاقيات دولية (كالمضائق التركية ، مضيق جبل طارق ، مضيق ماجلان.. إلخ)، وهذا ما نصت عليه المادة 2 فقرة 2 بقولها: « لا تؤثر أحكام هذه المادة على المعاهدات والاتفاقيات الدولية الأخرى النافذة المفعول حالياً تحديدا بخصوص مضائق معينة»⁽¹⁾.

الفرع الثاني : موقف الإتحاد السوفياتي سابقاً

كان موقف الإتحاد السوفياتي متحداً إلى حد كبير مع موقف الولايات المتحدة الأمريكية خلال دورات مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، وكذا مرحلة التمهيد لعقد هيثدي إلى وجوب أن يقترن جعل إمتداد البحر الإقليمي 12 ميلاً بحرياً، بإعتراف الدول وإقرارهم لمبدأ حرية الملاحة والطيران فوق المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، وقد مهد الإتحاد السوفياتي إلى تهيئة الرأي العام الدولي لتقبل هذا الإتجاه الجديد من خلال الإتصالات الدبلوماسية الواسعة التي قام بها في تلك الفترة⁽²⁾.

وكان الإتحاد السوفياتي أول دولة تحدد بحرهما الإقليمي بـ 12 ميلاً بحرياً، لكن بالرغم من ذلك فقد أشارت مقترحاته إلى أن هناك دول تخشى من أن يؤدي إقرار هذه القاعدة إلى التأثير على حرية المرور بالمضائق المستخدمة في الملاحة الدولية، و تقترح إدخال حكم في الإتفاقية يستطيع ضمان المرور للسفن في مثل هذه المضائق وتحليق الطائرات فوقها⁽³⁾.

وقد نصت المادة الثانية في فقرتها الأولى على مايلي: « بقصد ضمان شامل لحرية المرور عبر المضائق التي تستخدم للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار وغيره أو المياه الإقليمية للدولة الأخرى، يحدد عرض المياه الإقليمية في مثل هذه المضائق بـ 12 ميلاً بحرياً

¹ - صلاح الدين عامر ، حماية البيئة إبان النزاعات المسلحة في البحار ، مجلد 49 ، 1993 ، صص 167-168
² - **BROCARD Geneviève** " Le statut juridique de la mer des caraïbes " , CERDEM , presses universitaires de France , Paris 1979 , p 166

³ - صلاح الدين عامر، المرجع السابق ، ص 167

على أن يبقى ممر لأعالي البحار يستعمل لمرور السفن وتحليق الطائرات في المضائق التي تستعمل عادة للمرور»⁽¹⁾.

ومن خلال ما سبق نجد أن المشرع السوفياتي قد ركز على مايلي:

الأخذ بالمعيار الوظيفي الذي أخذت به محكمة العدل الدولية في 1949م في قضية مضيق كورفو دون أن يبين المقصود من الإستخدام للملاحة الدولية، كما أخذ بالمعيار الجغرافي مع التوسيع فيه فللحرية التي تتمتع بها السفن والطائرات في المضائق هي نفس الحرية المعترف بها في أعالي البحار تفاديا للضرر الذي قد يلحق بالملاحة الدولية والتجارة والذي سيؤدي إلى زيادة ضخمة في مصاريف النقل وبالتالي زيادة هائلة في أسعار الخدمات و البضائع، وهي أضرار ستلحق بالجماعة الدولية وتنتج عنها مشاكل معقدة، كما أنه لا يجب التذرع بالضرر الذي قد يصيب أمن الدولة الشاطئية ومصالحها كسبب لتغيير نظام حرية العبور في أغلب المضائق الدولية⁽²⁾.

وقد حدد الإقتراح السوفياتي واجبات السفن أثناء ممارستها لحق المرور الحر ، كما خص السفن الحربية بفقرة خاصة، تنص على وجوب أن تتخذ السفن الحربية الإحتياطات الضرورية لتجنب أي تهديد لأمن الدولة الشاطئية، وكذا الإمتناع عن القيام بأية مناوراتاً عن واجبات الدولة الشاطئية ، فقد جاء فيه أنه لا يحق للدولة الشاطئية أن تقوم بأي تدخل في المرور عن طريق طلب معلومات من أي نوع من السفن المارة، إلا أن الدولة الشاطئية لها الحق في تحديد ممرات بحرية ولها الحق في ممارسة سيادتها على سطح الماء والثروات الموجودة في الأعماق⁽³⁾.

لم ينص المشروع على حق الدولة الشاطئية في منع المرور، ولا على مسؤولية السفن في حالة مخالفتها للقواعد التي جاء بها المشروع.

1- المرجع نفسه ، ص 167 .

2 - عمرو عبد الفتاح خليل ، المرجع السابق ، ص ص 27-31.

3- أمين محمد قائد اليوسفي ، النظام القانوني للمضائق العربية ، دار الحداثة ، بدون طبعة ، بيروت ، 1988 ص 58

كما جاء فيه أنه يحق للطائرات سواء الحربية أو التجارية أن تحلق فوق البحر العالي، بشرط الالتزام بالممرات الجوية التي تحددها الدولة الشاطئية بعد الحصول على إذن منها والإمتناع عن القيام بأي فعل من شأنه المساس بسلامتها وأمنها، خاصة الطائرات الحربية (إستخدام الأسلحة، إنقراط صور، الإقتراب من السفن المارة... الخ) ، وبهذا يكون الإتحاد السوفياتي قد إنحرف عن موقفه الذي استقر عليه في مؤتمر جنيف عام 1958 حين تحفظ على المادة 23 التي أعطت السفن الحربية الحق في المرور في المياه الإقليمية للدول الشاطئية دون إشتراط الحصول على إذن أو إخطار سابق⁽¹⁾.

إن الإتحاد السوفياتي عند إعتناقه لقاعدة 12 ميلا بحريا ، قرر أن ذلك لن يؤدي إلى صعوبة في الملاحة الدولية، لأنه يرى أن المرور البر يئ يعد أهم عنصر في نظام المياه الإقليمية، ومن أهم شروط الملاحة الدولية العامة⁽²⁾.

الفرع الثالث : موقف بعض الدول النامية

هناك عدة دول أخرى ساندت حق المرور العابر، لكنها في نفس الوقت وعلى خلاف الولايات المتحدة الأمريكية و الإتحاد السوفياتي تميزت مواقفها بالمرونة، نذكر من بين هذه الدول بلغاريا وبريطانيا وكوبا إضافة إلى بعض الدول العربية مثل العراق والإمارات المتحدة مدفوعة بدوافع إقتصادية أو عسكرية أو سياسية أكثر منها قانونية⁽³⁾.

بالنسبة لبلغاريا، حاول الممثل البلغاري خلال المؤتمر، تبرير موقف بلاده من قضية الملاحة عبر المضائق الدولية ، حيث قال: « بإعتبار بلاده تعد دولة مرتبط دخولها إلى المحيطات على مجموعة من المضائق الدولية، لذلك فهي تولي أهمية خاصة لحق المرور الحر عبر المضائق المستعملة للملاحة الدولية والداخلية ضمن نظام عالمي للطرق البحرية ، ومن جهة أخرى ، تبقى بلاده مخلصه لسياستها في التضامن مع الدول السائرة في طريق النمو، لهذا فهي مستعدة لدعم المطلب المتمثل في إقرار المنطقة الإقتصادية الخالصة بمسافة 200

1 - أمين محمد قائد اليوسفى ،المرجع السابق ص 59

2 - المرجع نفسه ،ص 60

3- أمين محمد قائد اليوسفى ،المرجع السابق ،ص ص 61-62

ميل بحري بحقوقها السيادية، لكن في مقابل ذلك، على الدول المشاطئة للمضائق الدولية أن تأخذ بعين الإعتبار حقوق ومصالح الدول الأخرى، على الخصوص فيما يتعلق بحرية الملاحة.»⁽¹⁾.

أما كوبا، ورغم كونها دولة شاطئية إلا أنها لم تعارض مبدأ المرور العابر، وهي تبني موقفها على سببين:

أنها تعتبر أن التمسك بمبدأ المرور العابر لا يشكل مساسا بسيادتها التي تحميها حكومتها التحررية وشعبها⁽²⁾.

ولأنها ترى أن تكريس مبدأ المرور العابر سيحميها من أي تمييز عنصري تجاهها في حالة سيطرة الولايات المتحدة الأمريكية من جديد على بحر الأنتيل (La mer de Antilles).

يظهر جليا أن موقف كوبا له دوافعه السياسية والتاريخية والمتمثلة في السياسة التي تمارسها الولايات المتحدة الأمريكية على كوبا خلال حرب التحرير الكوبية والتي كانت البحار التي تحيط بكوبا مسرحا لها، هذه البحار التي لها دور حيوي في الحياة الاقتصادية والأمنية لكوبا⁽³⁾.

وبخصوص موقف العراق، والذي لا يخلو بدوره كما أسلفت من الدوافع الأمنية والإقتصادية والسياسية... إلخ، فإن العراق ومن خلال المذكرة التي أرسلتها السفارة العراقية بالقاهرة إلى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية بالقاهرة في جوان 1972م قد عبرت عن تخوفها من أن يؤدي إقرار قاعدة الإثنى عشر ميلا بحريا كإمتداد للمياه الإقليمية إلى أن تصبح مياه مضيق هرمز الذي يربط بين أعالي بحر عمان وأعالي بحر الخليج العربي مياهها إقليمية لكل من إيران وعمان وبالتالي تصبح خاضعة لسيادتها الإقليمية⁽⁴⁾.

1 - صلاح الدين بودريالة ، المرجع السابق ، ص 70 .

2 - صلاح الدين بودريالة ، ص 72 .

3 - صلاح الدين عامر ، المرجع السابق ، ص 168 .

4 - بدرية عبد الله العوضي ، المرجع السابق ، ص ص 52 - 53 .

كما أعربت العراق عن تخوفها من أن ذلك سيؤدي إلى أن يصبح المضيق تحت الإشراف الفعلي لإيران نظرا لما تتمتع به من قدرات عسكرية، وهو ما يشكل خطرا على مصالح الدول العربية في الخليج ومصالح العراق نظرا لأهمية المضيق في الملاحة الدولية، وكونه المسلك الذي تروده ناقلات البترول⁽¹⁾.

لهذه الأسباب وغيرها، تقدم الوفد العراقي بإقتراح إلى اللجنة الثانية لمؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار في كركاس عاصمة فنزويلا عام 1974م حول المرور في المضائق الدولية جاء فيه ما يلي: « حق السفن التابعة لجميع الدول في الملاحة الحرة في المضائق التي تصل بين جزأين من أعالي البحار، سواء كانت تلك البحار مفتوحة أو أنها شبه مغلقة»⁽²⁾.

وقد كان إقتراح الإمارات المتحدة الذي قدمه ممثلها في 27 أبريل 1976م إلى اللجنة الثانية لمؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار الذي انعقد في نيويورك عام 1976م في مادته الأولى مشابه لما جاء في الإقتراح العراقي بخصوص تطبيق حرية الملاحة والتحليق في المضائق المستعملة في الملاحة الدولية والرابطة بين جزءين من أعالي البحار⁽³⁾.

الفرع الرابع : موقف الجزائر من مسألة المضائق الدولية

من خلال تحليل مشروع النصوص المقترح من طرف المندوب الجزائري خلال المؤتمر بخصوص قضية المضائق والملاحة الدولية فيها يتبين أن الجزائر تعتبر أنه ليس للمضيق مفهوم وحيد، وأنه لابد من مراعاة الوضع الإقليمي للدول المشاطئة للبحار الشبه مغلقة والدول المستخدمة للمضائق على حد سواء، كما يظهر من مشاريع النصوص التي قدمتها في 23 جويلية 1974 في كركاس تبنيها فكرة المفهوم العام والمحدد للمضائق وكذا تأييد موقف كل من الولايات المتحدة الأمريكية والإتحاد السوفياتي التي كانت تتنادي بتطبيق حرية

1 - المرجع نفسه ، ص 56 .

2- بدرية عبد الله العوضي ، المرجع السابق ، ص 57 .

3- المرجع نفسه ، ص 57 .

الملاحة و إضافة إلى كون الجزائر دولة نامية مشاطئة لبحر شبه مغلق خال من الثروات الباطنية بحيث لا بد لها من أن تستفيد من نظام خاص للمرور عبر البحار⁽¹⁾.

وقد أوصى ممثل الجزائر في التصريح الذي تقدم به في 23 جويلية 1974 م «بوضع نظام خاص يضمن عدم عرقلة العبور إذا تعلق الأمر ببحر شبه مغلق مثل البحر الأبيض المتوسط ، ثم أضاف في حين أنه إذا افترضنا أن المضيق يربط البحر الإقليمي للدولة الساحلية مع البحر العالي، يجب حينها تطبيق حق المرور البريء» بهذا تكون الجزائر قد أخذت بالفقرة 4 من المادة 16 من إتفاقية 1958 م الخاصة بالبحر الإقليمي والمنطقة الملاحية المتاخمة⁽²⁾.

و لقد وجدت الجزائر نفسها في موقف محرج وصعب، فهي من جهة تريد حماية مصالحها التي تقتضي إقرار نظام المرور العابر لتمكينها من الملاحة في مضيق جبل طارق، ومن جهة ثانية تجد أن تمسكها بنظام المرور العابر يعارض مصالح مجموعة كبيرة من الدول العربية التي تسعى إلى منع إسرائيل من الملاحة في مضيق تيران وبالتالي فإن الجزائر وجدت نفسها مضطرة لإتخاذ موقف وسط بين هذا وذاك⁽³⁾.

المطلب الثاني

حقوق و واجبات الدول الممارسة للمرور العابر

من المؤكد أن للمضائق أهمية كبرى في ميدان الملاحة البحرية ، ما دام أن التبادل التجاري عبر البحار يشكل العمود الفقري للإقتصاد العالمي ، في عصر يتميز بمزيد من الترابط الفعلي بين الدول و ما دامت مجموعة من الدول القوية تضيء على هذه الممرات أهمية استراتيجية و اقتصادية لبسط نفوذها و حماية مصالحها عبر العالم غير أن للمضائق أهمية حيوية بالنسبة للدول المشاطئة لها من الناحية الأمنية و الاقتصادية و البيئية أيضا : هذا

¹ - بدرية عبد الله العوضي ، المرجع السابق ، ص 58 .

² - المادة 16 فقرة 4 من إتفاقية 1958 الخاصة بالبحر الإقليمي و المنطقة الملاحية المتاخمة .

³ - المرجع نفسه ، ص 180 .

سيتم تناوله في (الفرع الأول) حقوق وواجبات الدول المشاطئة (الفرع الثاني) حقوق والتزامات السفن و الطائرات والغواصات الممارسة للمرور العابر⁽¹⁾

الفرع الأول: حقوق و واجبات الدول المشاطئة

إن الإلتزامات المفروضة من قبل إتفاقية 1982 على السفن والطائرات الممارسة لحق المرور العابر تعكس توسعا ملحوظا في سلطات الدولة الساحلية خصوصا فيما يتعلق بعنصر الأمن، حيث سمحت الإتفاقية للدول الساحلية في حالة إحساسها بوجود خطر يهدد أمنها أن تلجأ إلى إتخاذ الإجراءات الضرورية لحماية إقليمها البحري وفضائها الجوي، يمكن إجمال هذه الحقوق والواجبات في مايلي :

يجوز للدولة المشاطئة أن تعين ممرات بحرية صالحة للملاحة في المضائق الدولية وأن تضع نظاما لتقسيم المرور بالقدر الذي يكون لازما لتعزيز سلامة مرور السفن⁽²⁾.

ويجوز لها أن تعتمد إلى تحديد ممرات بحرية ونظم لتقسيم المرور لتحل محل أي من الممرات البحرية أو النظم التي كانت عينتها أو قررتها من قبل وذلك عندما تقتضي الظروف وبعد أن تعلن ذلك للسفن والطائرات الممارسة للمرور العابر شرط أن تتوافق هذه الممرات والأنظمة مع الأنظمة الدولية المقبولة عموما و الخاصة بالسلامة في البحر ومنع المصادمات البحرية وأن تحيل الدولة الشاطئية مقترحاتها للممرات والأنظمة التي تريد استبدالها إلى المنظمة الدولية المختصة لإعتمادها، وإذا كان المضيق يطل على دولتين أو أكثر، فإن تعيينها يكون بالتشاور بين تلك الدول والمنظمة الدولية المختصة⁽³⁾ .

إن تدخل المنظمة الدولية لإعتماد ما قد تحدته الدولة الشاطئية من تغييرات في النظم الخاصة بتنظيم الملاحة في مضائقها أو تقسيم حركة المرور فيها وإلزامها بإعلان النظم

1 - المرجع نفسه ، ص 71 .

2 - أمين محمد قائد اليوسفي ، المرجع السابق ، ص 95 .

3 - إبراهيم الغناني ، المرجع السابق ، ص 183 .

الجديدة هو أمر فيه تقييد لسيادة الدولة الشاطئية وهو يخدم الملاحة الدولية على حساب مصلحة الدولة الشاطئية.

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

- منع التلوث أو خفضه والسيطرة عليه .
 - منع الصيد .
 - منع تنزيل أو تحميل أية سلعة أو عملة أو شخص إذا كان ذلك يشكل مخالفة للقوانين والأنظمة الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة للدولة المشاطئة
- يجب على الدولة المشاطئة معاملة جميع السفن الأجنبية بدون تمييز قانوني أو فعلي .
- يجب على الدولة المشاطئة الإمتناع عن القيام بأي تصرف من شأنه عرقلة المرور العابر، كما يجب عليها أيضا أن تعلن عن أي خطر تكون على علم به من شأنه تهديد الملاحة أو التخليق داخل أو فوق المضيق، دون أن تلجأ إلى وقف العمل بنظام المرور العابر⁽¹⁾.

الفرع الثاني : حقوق والتزامات السفن والطائرات و الغواصات الممارسة للمرور العابر

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

أولا-الأحكام المشتركة بين السفن والطائرات :حسب المادة 1/39 من إتفاقية 1982 :

يجب على السفن والطائرات ان يكون مرورها سريعا⁽²⁾.

1 - أحمد عبد الكريم سلامة " التلوث النفطي وحماية البيئة البحرية " المجلة المصرية للقانون الدولي ، الجمعية المصرية للقانون الدولي مصر ، مجلد 45 سنة 1989 ، ص ص 118 - 120 .

2 - أحمد عبد الكريم سلامة ،نفس المرجع السابق، ص 121

الإمتناع عن أي تهديد بالقوة أو أي إستعمال لها ضد سيادة الدولة المشاطئة أو سلامتها الإقليمية أو إستقلالها السياسي، أو بأية صورة أخرى إنتهاكا لمبادئ القانون الدولي كما وردت بميثاق الأمم المتحدة.

الإمتناع عن أية أنشطة غير تلك اللازمة للأشكال المعتادة لعبورها المتواصل السريع إلا إذا أصبح ضروريا بسبب قوة قاهرة أو حالة ضرورة.

أن تحترم كافة القوانين والأنظمة التي تسنها الدولة المشاطئة والخاصة بالمرور العابر.

أما بالنسبة للسفن والطائرات المارة في الممرات البحرية الأرخيبيلية، فيجب عليها أن لا تتحرف أكثر من 25 ميلا بحريا إلى أي من جانبي الخطوط المحورية التي تتحدد بها هذه الممرات، أثناء مرورها، بشرط أن لا تسير هذه السفن والطائرات على مسافة يزيد قريبا إلى الشاطئ عن عشرة بالمئة من المسافة بين أقرب النقاط على الجزر المشاطئة للممر البحري⁽¹⁾.

ثانيا- حقوق وواجبات السفن : يجب على السفن أن تمتثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية والمتعلقة بالسلامة في البحر بما في ذلك الأنظمة الدولية التي تهدف لمنع المصادمات في البحروتلك المتعلقة بمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه⁽²⁾.

ليس للسفن الأجنبية، الخاصة بالبحث العلمي البحري أو المسح الهيدروغرافي، أن تقوم أثناء مرورها بأية أنشطة بحث أو مسح دون إذن سابق من الدول المشاطئة.

يجب على السفن أيضا إحترام الممرات البحرية والنظم الخاصة بتقسيم حركة المرور.

قد تقدر الدولة أن عملا ما يؤدي إلى المساس بسلامةها وإستقلالها وبالتالي يحق لها أن تتخذ من الإجراءات ما يضمن لها دفع هذا الخطر⁽¹⁾.

¹ – Bernard OXMAN, " le régime des navires de Guerres dans le cadre de la convention des nations unies sur le droit de la mer " AFDI, XXVIII 1982 , p 847

² – المرجع نفسه، ص 122.

ثالثاً- حقوق وواجبات الطائرات : حسب المادة 39 الفقرة 3 يجب على الطائرات مراعاة مايلي:

إحترام القواعد الجوية الموضوعة من قبل منظمة الطيران المدني الدولية والمطبقة على الطائرات المدنية، وعلى الطائرات الحكومية أن تمتثل بصورة اعتيادية لتدابير السلامة الملاحية وأن تقوم بنشاطها في جميع الأوقات مع مراعاة سلامة الملاحة .

يجب عليها أن ترصد في جميع الأوقات الذبذبات اللاسلكية المحددة من قبل السلطة المختصة المعنية دولياً لمراقبة الحركة الجوية، وتلك المخصصة لحالة الضرورة⁽²⁾.

من خلال إستعراض ما سبق من الأحكام، هناك بعض الملاحظات التي لا بد من إبدائها وهي :

- أن الأحكام السابق ذكرها تطبق في وقت السلم فقط دون الحرب.
- أن إتفاقية 1982 م وسعت من سلطات الدولة الشاطئية، ويظهر ذلك بالخصوص في النص على ضرورة إمتناع السفن والطائرات المارة مرورا عابرا عن إستعمال القوة أو التهديد بإستعمالها ضد السلامة الإقليمية أو الإستقلال السياسي للدول المشاطئة، مما يعطي للدولة لدى إحساسها بوجود خطر يهدد كيانها الحق في إستعمال حقها في الدفاع الشرعي⁽³⁾.

كما يجوز لها أيضا أن تتكرر 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 إستقلالها السياسي وأن لا ينطوي على تعسف في إستعمال الحق من جانبها⁽⁴⁾.

1 - المادة 40 ، 41 من إتفاقية الأمم المتحدة 1982.

2 - المادة 39 من إتفاقية الأمم المتحدة 1982 .

3 - إبراهيم العناني ، المرجع السابق ، ص 184.

4 - المرجع نفسه ، ص 185.

من خلال ما سبق يرى البعض أن مفهوم المرور العابر يقترب إلى حد كبير من مفهوم المرور البريء، أي المرور الذي لا يضر بأمن وسلامة الدولة الشاطئية، وبالتالي فإنه لا يهدد المصالح الأمنية والإستراتيجية للدول العربية، وإن إفتراضنا العكس، فإنه يجوز لأية دولة ترى أن هذه الأحكام تضر بأمنها وسلامتها أن تقرن موافقتها على المعاهدة بتحفظ يهدف إلى إستبعاد تطبيق بعض النصوص أو إعطائها تفسيراً خاصاً. إلا أن هذا الرأي يبقى محل خلاف وهو ما سأبينه في حينه (1).

رابعاً- حقوق وواجبات الغواصات:

إتفاقية 1982 لم تلزم الغواصات بالمرور طافية فوق سطح البحر، بل أجازت لها أن تمر غائصة، وهو ما سعت الدول الملاحية الكبرى إلى إقراره ونجحت في تحقيقه وبعد استعراضنا المراحل المختلفة التي مر بها المرور العابر وكذا تعريفه وعرض حقوق كل طرف لا بد من معرفة أنواع المضائق المشمولة بهذا الحق والسفن والطائرات التي لها الحق في ممارسته (2).

1 - مفيد شهاب ، قانون البحار الجديد والمصالح العربية ، تونس ، بدون طبعة ، 1977 ، ص 104 .

2 - المرجع نفسه ، ص 105 .

الفصل الثاني

تأثيرات نظام المرور العابر

الفصل الثاني تأثيرات نظام المرور العابر

تضمنت الاتفاقية العامة للبحار 1982 في جزء الثاني عشر من احكام حماية البيئة البحرية من التلوث والتي تنص على ان الدول ملزمة بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها ونظرا لخطورة التلوث الناتج عن نظام المرور العابر فهناك عدة مواد من الاتفاقية تنص على التدابير الخاصة بمنع التلوث البحار وواجبت على دول منفردة او مشترك اتخاذ كافة التدابير والقوانين الوقائية التي تعمل على الوقاية من التلوث البحري .

من جهة اخرى فان استحداث حق المرور العابر جاء لخدمة المصالح الامنية لدول البحرية الكبرى فهل هذا النظام يحقق امن الدول وهذا ماسيتم تناوله في هذا الفصل (المبحث الأول) التلوث البحري الناتج عن نظام المرور العابر (المبحث الثاني) الاهمية الامنية للمرور العابر .

المبحث الأول

التلوث البحري الناتج عن المرور العابر

عرفت العقود الأخيرة إهتماماً متزايداً بحماية البيئة البحرية حيث أبرمت إتفاقيات دولية عديدة لحماية البيئة البحرية بوجه عام ، و أخرى إقليمية و جاءت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في عام 1982 م متوجة لهذه الجهود بإفرادها الجزء 12 بأكمله لحماية البيئة البحرية سيتم تناوله (المطلب الأول) مفهوم التلوث البحري (المطلب الثاني).

المطلب الأول

مفهوم التلوث البحري

البيئة البحرية أحد الاهتمامات الحديثة في القانون الدولي لما تتميز به من سمات خاصة ، و نظام بيئي متكامل يجعلها تلعب دوراً مؤثراً في الحياة الإنسانية . ولحماية البيئة البحرية من التلوث لابد من التعرف على ماهيته و بيان أهميتها و الإطلاع على مفهوم التلوث الذي يطرأ عليها و التعرف على مصادر تلويث البيئة البحرية و الحماية المقررة لها و لذلك سوف نتناول في هذا المطلب تعريف التلوث البحري (الفرع الأول) ثم مصادر التلوث البحري (الفرع الثاني)، وفي الأخير نتناول الأساس القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث الصادر عن السفن (الفرع الثالث).

الفرع الأول تعريف التلوث البحري

التلوث البحري قد عالجه الإتفاقيات الدولية وكتابات الفقهاء بكثرة لكن أغلب الإتفاقيات الدولية لم تعرف لنا التلوث البحري على خلاف الإتفاقيات الإقليمية مثل : إتفاقية حماية البحر المتوسط من التلوث المبرمة في 16 فيفري 1976 م التي عرفت التلوث البحري في الفقرة 2 من المادة 2: « يقصد بالتلوث قيام الإنسان بصورة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال أية مواد أو أية صنوف من الطاقة إلى البيئة البحرية مما سبب آثاراً ضارة كإلحاق الضرر

بالمواد الحية، أو أن تكون مصدر خطر على الصحة البشرية وعائقا للنشاطات البحرية بما في ذلك صيد الأسماك، إفسادا لنوعية المياه المستخدمة وإنقاصا لمدى التمتع بها»⁽¹⁾.

وعرفته إتفاقية حماية وتنمية البيئة البحرية والمناطق الساحلية في الخليج العربي بمؤتمر الكويت الإقليمي المنعقدة في الفترة من 15 إلى 23 أبريل 1978 م في الفقرة (أ) من المادة الأولى بأنه: « قيام الإنسان سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال أية مواد صارة كالإضرار بالمواد الحية وتهديد صحة الإنسان وتعويق الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك وإفساد صلاحية مياه البحر للإستخدام والحد من قيام المرافق الترفيهية»⁽²⁾.

إن الإتفاقية الأخيرة جاءت أكثر دقة وتحديدا من الإتفاقية الأولى ، لكن رغم ذلك فإن كلاهما لم تتمكننا من إعطاء تعريف جامع ومانع للتلوث البحري والدليل على ذلك هو ما ورد في التعريفين من أمثلة، لأن إيراد أمثلة مع أي تعريف دليل على فشل المشرع في وضع تعريف جامع ومانع⁽³⁾.

نصل في الأخير إلى إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م حيث جاءت الفقرة 4 من المادة 1 بالنص على : « يعني تلوث البيئة البحرية إدخال الإنسان في البيئة البحرية بما في ذلك مصاب الأنهار بصورة مباشرة أو غير مباشرة مواد أو طاقة تتجم عنها أو يحتمل أن ينجم عنها آثار مؤذية مثل الإضرار بالموارد الحية والحماية البحرية وتعريض الصحة البشرية للأخطار وإعاقة الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك والإستخدامات المشروعة الأخرى للبحار وإفساد صلاحية مياه البحر للإستعمال والإقلال من وسائل المتعة»⁽⁴⁾.

إن هذا التعريف يشبه التعريفين السابقين للإتفاقيتين الإقليميتين، وما يمكن قوله عنها جميعا أنها تناولت جميع عناصر تلوث البيئة البحرية في الوقت الحاضر وبالتالي يمكن إعتبارها

1 - جابر إبراهيم الراوي ،تلوث البحار والمسؤولية المترتبة عليه ، في ظل قانون البحار ، بدون طبعة ص 308

2 - جابر إبراهيم الراوي ، ، المرجع السابق ، ص 309 .

3 - أحمد عبد الكريم سلامة ، المرجع السابق ، ص 99 .

4 - المادة 1 الفقرة 4 من إتفاقية 1982.

تعريفات تفي بالحاجة في معرفة عناصر تلوث البيئة البحرية ، خاصة وأنه من الصعب في الوقت الراهن وضع تعريف جامع وشامل يصلح للمستقبل نظرا لصعوبة معرفة جميع أسبابه ومصادره كونها متجددة ومتطورة ووضع أي تعريف سيكون مؤقتا ومرحليا.

أما الفقه فيكاد بجمع على تعريف التلوث البحري كما يلي : « هو إدخال أية مواد أو طاقة بواسطة الإنسان في تلك البيئة بطرق مباشرة أو غير مباشرة ، مما ينتج عنه أثر ضار بالأحياء المائية أو يهدد صحة الإنسان أو يعيق الأنشطة البحرية ، بما في ذلك صيد الأسماك وإفساد صلاحية الماء للإستعمال وخفض مزاياه»⁽¹⁾.

حسب إتفاقية 1982 فإن الإلتزام بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها هو إلتزام دولي، يشمل كافة المناطق البحرية⁽²⁾.

الفرع الثاني مصادر التلوث البحري

مصادر تلوث البيئة البحرية كثيرة، فقد يكون تلوث البيئة البحرية ناتج عن البيئة الأرضية(تصريف مياه المجاري والإستحمام والغسل ومياه الأمطار وغسل الشوارع والمخلفات الصناعية السائلة والكيماوية والإشعاعية) وقد يكون ناتجا عن البيئة الجوية (الغازات التي تصدرها المصانع والمنازل و وسائل النقل والمواصلات...) وقد ينتج التلوث البحري عن مختلف أنشطة الإستغلالوالإستكشاف في قاع البحر، وأخيرا وما يهمنا في إطار هذا البحث هو التلوث الناتج عن السفن و حقوق و إلتزامات الدولة الشاطئية في مواجهة ذلك وكذا تحديد مسؤولية دولة السفينة.

إن التلوث البحري من السفن يتم بالطرق التالية:

- تفريغ السفن لمياه الصابورة أو ما يسمى بمياه الإلتزان، وغسل الصهاريج.
- النفط المتسرب أثناء عمليات الشحن والتفريغ .

1 - أحمد إسكندري ، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام ، رسالة دكتوراة دولة ، جامعة الجزائر ، ص 24 .

2 - أحمد إسكندري ، المرجع السابق ، ص 40 .

- التسرب الناتج من عيوب في هياكل السفن.
- مخلفات المحروقات الناتجة عن آلات الضخ والتصفية والتدفئة والعوازل وعناصر الوقود ، وكذا الزيوت المتسربة من قاع غرفة الآلات .
- التلوث الناتج عن الكوارث البحرية كالتصادم الذي يحدث في عرض البحر بسبب سوء الأحوال الجوية أو الإرشاد أو الإهمال في قيادة السفن أو إزدحام حركة المرور البحري.
- الإغراق العمدي للمواد الضارة من طرف السفن (1).

الفرع الثالث : الأساس القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث الصادر عن السفن .

لقد نصت إتفاقية قانون البحار لعام 1982 م على أنه إذا لم تمتثل سفينة عامة لقوانين و أنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي و تجاهلت أي طلب يقدم إليها للإمتثال لتلك القوانين و الأنظمة ، جاز للدولة الساحلية أن تطلب إليها مغادرة البحر الإقليمي على الفور. كما نصت الإتفاقية على أن تتحمل دولة العلم المسؤولية الدولية عن أية خسارة أو ضرر يلحق بالدولة الساحلية نتيجة عدم إمتثال سفينة عامة لقوانين و أنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي أو لأحكام هذه الإتفاقية أو لغيرها من قواعد القانون الدولي (2).

كما نصت الإتفاقية على أنها تتمتع بالحصانة السيادية في البحر العالي حيث نصت المادة 95 من إتفاقية 1982 على " للسفن الحربية في أعالي البحار حصانة تامة من ولاية أية دولة غير دولة العلم " و نصت المادة 96 على : " يكون للسفن التي تمتلكها أو تسييرها دولة ما تستخدمها فقط في مهمات حكومية غير تجارية حصانة تامة في أعالي البحار ، من ولاية أية دولة غير دولة العلم " .

فالدولة الساحلية إذا إكتشفت أن سفينة عامة قد قامت بأنشطة أدت أو ستؤدي إلى إلحاق ضرر بالبيئة البحرية للدولة الشاطئية فإن هذه الأخيرة لا يمكنها إتباع نفس الإجراءات التي

1 - أحمد إسكندري ، المرجع السابق ، ص 41

2 - المادة 31 من إتفاقية 1982 .

خولتها إياها الإتفاقية في مواجهة السفن الخاصة لأن الإختصاص بالنسبة للسفن العامة يعود لدولة العلم وحدها بإعتبارها وحدها صاحبة السيادة عليها⁽¹⁾.

كما سبقت الدراسة بشأن الأهمية الأمنية لمرور السفن الحربية و كيف يمكنها المساس بسلم و أمن الدولة الشاطئية و ما يمثله ذلك من خطر ، ها هي صورة أخرى من صور المساس بأمن الدولة الشاطئية لكن هذه المرة من الناحية البيئية و بالتالي فإنه لا بد من إعادة النظر في أحكام القانون الدولي للبحار بهذا الشأن .

إن أحكام المرور العابر كما جاءت منظمة في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار غير كافية لحماية أمن وسلامة الدولة الساحلية من الناحية البيئية ، فهي لا تعطىها سلطات واسعة تمكنها من ممارسة رقابتها على السفن المارة ، فالدولة الساحلية لا يمكنها توقيف السفينة أو الغواصة أو الطائرة كما لا يمكن للدولة منع هذه الأخيرة من المرور ، حتى لو تسببت في إلحاق ضرر بالبيئة البحرية⁽²⁾.

المطلب الثاني

قضية مضيق تيران ومضيق هرمز

إن التطرق لهذه القضية في إطار هذا البحث هو لإستكمال بحث عناصر موضوع المرور العابر عبر المضائق المستخدمة للملاحة الدولية من جانب ، وبسبب الآثار الوخيمة لإضفاء صفة المضيق الدولي على مضيق تيران مما يسمح للسفن الحربية الإسرائيلية بالمرور عبر المضيق مما ينعكس سلبا على أمن البحر الأحمر والدول المشاطئة له نظرا للدور المهم الذي لعبه هذا المضيق وهو ما لعب دورا هاما في الصراع العربي- الإسرائيلي بشكل

¹ -المادة 95 من إتفاقية 1982 .

² -المادة 59 من إتفاقية 1982 .

عام. لهذا لابد من معرفة قضية مضيق تيران و خليج العقبة (الفرع الأول)، وكذا قضية مضيق هرمز (الفرع الثاني).

الفرع الأول: قضية مضيق تيران و خليج العقبة

يجب أولاً التعرض إلى الموقع الجغرافي لهما ثم عرض مختلف المراحل التاريخية التي مرت بها .

يقع مضيق تيران في مدخل خليج العقبة جنوباً ويصل بين خليج العقبة وبين البحر الأحمر ويوجد في مدخل خليج العقبة مجموعة من الجزر أكبرها جزيرة تيران وصنافير وأدى كثرة هذه الجزر إلى جعل الملاحة عبر مدخل الخليج أمراً صعباً وخطراً ، وتتوسط جزيرة تيران مدخل الخليج تقريباً حيث تبعد عن الشاطئ السعودي بمسافة 4 أميال بحرية وتبعد عن الشاطئ المصري بمسافة 3 أميال، وتقع جزيرة صنافير على مسافة ميلين بحريين شرقاً من جزيرة تيران⁽¹⁾.

وإبتداءً من هذا التاريخ فإن مضيق تيران لم يعد مضيقاً دولياً، لأنه حسب القاعدة العرفية الدولية آنذاك فإن المضائق التي تربط بين بحرين حرين هي وحدها التي تأخذ حكم المضائق الدولية وتخضع لنظام المرور البرئ ، وهو ما لا ينطبق على مضيق تيران الذي تعتبر مياهه مياهاً إقليمياً للدول المشاطئة له⁽²⁾.

كان قدماء المصريين يحكمون منطقة خليج العقبة وشبه جزيرة سيناء وعرف خليج العقبة تاريخياً بإسم مدينة (آيلة) التي أنشأها الآدميون في شمال الجزيرة العربية وظلوا أصحاب السيادة عليها وعلى سيناء حتى هاجمهم بنو إسرائيل في عهد الملك داود الذي تمكن من ضم آيلة إلى مملكته.

1 - محمد نوفل ، تحليل قانوني لخليج العقبة و مضائق تيران ، دبلوم الدراسات العليا، جامعة الجزائر، كلية الحقوق، 1973، ص58.

2- محمد نوفل، المرجع السابق، ص 58

أثناء الإحتلال التركي لمصر أصبحت شواطئ خليج العقبة ومضيق تيران خاضعة لسيادة السلطان العثماني ،و في سنة 1892 م قام السلطان العثماني بضم خليج العقبة وشبه جزيرة سيناء إلى خديوي مصر⁽¹⁾.

خلال الحرب العالمية الأولى قام الشريف حسين وأمين منطقة مكة بتوقيع إتفاقية صداقة مع بريطانيا العظمى، حيث تعهدت فيها بريطانيا بأن تضمن إستقلال البلاد العربية من البحر الأبيض المتوسط إلى غاية الخليج العربي وفي مقابل ذلك إلتزام الدول العربية بإعلان الثورة ضد الأتراك وينضموا إلى جانب الحلفاء أثناء الحرب ،ومنذ ذلك الحين لم تعد مياه المضيق تتمتع بصفة المياه الوطنية التابعة لدولة واحدة وهي الدولة العثمانية، بل أصبحت مياهها تاريخية تخضع للسيادة المشتركة للدول الثلاثة التي ورثت الدولة العثمانية في المنطقة وهي: مصر -التي ألزمت بريطانيا برفع الحماية عنها- السعودية والأردن⁽²⁾.

إسرائيل لم يكن لها أي وجود إلى غاية ذلك التاريخ - لأن وجودها جاء بعد رفع الحماية البريطانية عن فلسطين في 15 ماي عام 1948 م ودخلت مباشرة في أول حرب لها مع العرب وكانت نتيجة هذه الحرب عقد إتفاقية الهدنة بينها وبين الدول العربية والتي سميت بإتفاقية رودس في تاريخ 24 فيفري 1949. و على إثر خرق إسرائيل للإتفاقية إنتقمصر مع الحكومة السعودية على إحتلال جزيرتي تيران وصنافير المملوكتان للسعودية وأعلنت غلق مضيق تيران أمام الملاحة الإسرائيلية⁽³⁾.

أخطرت الحكومة المصرية السفير الأمريكي أنها لا تنوي التدخل في الملاحة السلمية وأن الممر سيظل حرا طبقا لما جرى عليه العمل الدولي وقواعد القانون الدولي، في 28 جانفي 1954 م حاولت إسرائيل أن تحصل على قرار من مجلس الأمن يؤكد حقها في المرور في خليج العقبة وقناة السويس بتقديم شكوى إلى مجلس الأمن الدولي الذي سبق له

1 - سمعان فرج الله ، المرجع السابق ، ص 422

2 - المرجع نفسه ،ص 423

3-أمين محمد قائد اليوسفي، المرجع السابق، ص 165.

وأن أصدر قرارا في 1 سبتمبر 1951 م نص على عدم التدخل في حرية عبور قناة السويس⁽¹⁾.

لقد فشل مجلس الأمن من جديد في حل النزاع وأحال الشكوى إلى لجنة الهدنة العربية الإسرائيلية رافضا مشروع الإقتراح المقدم من نيوزلندا ، القاضي بحرية الملاحة البحرية في الممرات المائية المذكورة لكل سفن العالم بما في ذلك سفن إسرائيل، وذلك بسبب إستخداما لإتحاد السوفياتي حق الإعتراض (الفيتو)⁽²⁾.

وبقى الوضع على ما هو عليه من سنة 1949 م إلى غاية 29 أكتوبر 1954 وهو تاريخ العدوان الثلاثي (البريطاني، الفرنسي، الإسرائيلي) على مصر وإحتلال شبه جزيرة سيناء واشترطت لانسحاب منها إيفاد قوة من فرقة الطوارئ الدولية تحل محل القوات الإسرائيلية لتأمين مرور سفنها⁽³⁾.

رفض الأمين العام للأمم المتحدة داج همرشولد الشروط الإسرائيلية في تقرير رفعه إلى الجمعية العامة للأمم المتحدة بتاريخ 11 فيفري 1957 مؤسسا رفضه على كون قرار الجمعية العامة هو قرار مطلق يقضي بالإنسحاب بدون قيد أو شرط ، وأنه ليس من إختصاص قوات الطوارئ الدولية فرض أو إيجاد حل سياسي أو قانوني بين الأطراف المتنازعة⁽⁴⁾.

بتاريخ 11 فيفري 1957 م أصدرت الولايات المتحدة الأمريكية تصريحا تعتبر فيه مضيق تيران وخليج العقبة مياها دولية تتمتع فيها جميع الدول بحرية الملاحة وعبرت عن إستعدادها لممارسة حق المرور البرئ وأن تنضم إلى الدول الأخرى لتأكيد ذلك الحق، وهو ما أدى بإسرائيل إلى قبول الإنسحاب من سيناء رغم أن هذا التصريح ليس له أية حكمة قانونية

1- أمين محمد قائد اليوسفي، المرجع السابق، ص 166

2- المرجع نفسه ، ص 166 .

3- أمين قائد اليوسفي ، المرجع السابق ، ص 172 .

4 - محمد طلعت الغنيمي ، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة ، منشأة المعارف ، بدون طبعة ، مصر ، 1975 ، ص

حسب رأي الأمين العام للأمم المتحدة الذي أضاف بأن الولايات المتحدة الأمريكية ليست هي المشرع الدولي الذي يغير من قواعد مستقرة في القانون الدولي⁽¹⁾.

إستطاعت السفن الإسرائيلية أن تعبر المضيق في الفترة التي كانت قوات الطوارئ الدولية متمركزة هناك وذلك بحكم الواقع إلى غاية 24 ماي 1967م حلت محلها القوات المصرية التي منعت السفن الإسرائيلية من العبور، ولكن إسرائيل إستطاعت احتلال المنطقة من جديد في حرب جوان 1967 على إثرها قرار من مجلس الأمن الدولي في 7 جوان دعى فيها الأطراف المتحاربة إلى وقف إطلاق النار ثم تلتها عدة قرارات أهمها القرار رقم 242 الصادر في 22 نوفمبر 1967م والقرار رقم 338 الصادر 22 أكتوبر 1973 الذي إتخذه مجلس الأمن على إثر نشوب حرب أكتوبر 1973م⁽²⁾.

الفرع الثاني: قضية مضيق هرمز

مضيق هرمز عبارة عن ممر مائي يصل بين مسطحين أو رقعتين من البحار العالية حيث الخليج العربي من جهة و خليج عمان و البحر العربي و المحيط الهندي من جهة أخرى يرتبط مضيق هرمز مياه البحار العالية لخليج عمان بمياه البحار العالية للخليج العربي، و يقع المضيق بين إيران في الشمال و الشمال الشرقي و عمان في الجنوب وتتألف شواطئه الشمالية من الجزء الشرقي لجزيرة كيشم مع لاراك و هينجام، و أما شواطئه الجنوبية فتتألف من الساحلين الغربي و الشمالي لشبة جزيرة موزندام الواقعة في أقصى الشمال في الأرض الرئيسية لعمان، و يبلغ عرض الطريق إلي المضيق في خليج عمان في الإتجاه الشمالي نحو 30 ميلا، و يضيق حتي يصل عرضه إلي 2075 ميلا عند النهاية الشمالية الشرقية بين جزيرة لاراك و جزيرة كوين التي تبعد حوالي 850 ميل في الاتجاه الشمالي لشبه جزيرة موزندام، ثم يبلغ العرض في شبه الجزيرة هذه و الساحل الشرقي لجزيرة كيشم نحو 28 ميلا

1 - محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 101.

2 - أمين محمد قائد اليوسفي، المرجع السابق، ص 174.

،في حين يبلغ طول جزيرة كيشم نحو 60 ميلا و تقع بموازاة الساحل الإيراني مفصولة عنه بواسطة مضيق كلارانس و هو مضيق ضيق و معقد (1).

أما جزيرة هوجام فيبلغ اتساعها من جانب إلي اخر نحو 5 أميال و تقع بمحاذاة وسط الساحل الجنوبي الشرقي ، و يبلغ طول جزيرة لاراك نحو 550 ميل و تقع علي بعد نحو 425 ميل في الاتجاه الجنوبي الشرقي من طرف جزيرة كيشيم ، و تعترض الملاحة بعض الصعوبات داخل مضيق هرمز ، ولا توجد موانئ أو أرصفة للتحميل و التنزيل إلا بعض الأرصفة بجانب مدينة كيشم علي الساحل الشمالي الشرقي للجزيرة المسماة باسمها و كذلك بعض الأرصفة عند مدينة بندر عباس في الأراضي الإيرانية ، كما لا يوجد في المنطقة معالم طبيعية يمكن قياس حدود البحر الإقليمي منها (2).

من خلال ما سبق يتبين أن مضيق هرمز يقع بين أراضي دولتين هما عمان و إيران ، و في الوقت نفسه يربط جزأين من مياه البحار العالية و هي خليج عمان و مياه الخليج العربي لذلك تنطبق عليه حالة المضيق الذي يقع بين أراضي دولتين فيكون في هذه الحالة خاضعا لسيادة الدول الساحلية و اختصاصها بمقدار بحارها الإقليمية أو إلي الخط الوسط لمجرى المياه حسب اتساع المضيق ، و لما كان اتساع المضيق يراوح بين 20 و 30 ميلا بحريا فإنه يقع ضمن المياه الإقليمية الإيرانية و العمانية و لكونه يربط بين جزأين من البحار العالية فإنه يخضع للملاحة الدولية (الممر العابر) دون الحاجة إلي أخذ إجازة مسبقة من الدولتين الساحليتين، غير أن إيران و سلطنة عمان تتمسكان بسريان نظام (الممر البريء) الذي يضمن لها السيطرة علي المضيق ، و حماية أمنها من الأخطار التي قد تنتج عنه ،في حين أن بقية الدول الخليجية الأخرى تتمسك بحق المرور العابر طبقا للمادة 38 من اتفاقية

1 - محمد جمال مظلوم ، " مضيق هرمز و بدائل المضيق " ،مجلة الملك خالد العسكرية ،تقارير ،تاريخ النشر 2009/03/1 ، ص 55 .

2 - عبد الله شاكر الطائي ، " مضيق هرمز و تأثير احتمال إغلاقه علي الاقتصاد الدولي " ،دراسة موجزة منشورة في صحيفة القدس العربي بتاريخ 2006/09/4.

1982 لقانون البحار الذي يقترب معناه من نظام المرور الحر ، ويعني ذلك إتاحة الحق في المرور دون إعاقة (1).

المبحث الثاني الأهمية الأمنية للمرور العابر

إن حماية المصالح الأمنية للدول الملاحية الكبرى تتمثل في تمكين سفنها وطائراتها وغوصاتها الحربية من المرور عبر المضيق بدون أن يكون لدولة الساحل سلطة في مراقبة مرورها أو توقيفه و هذا ما سوف نتطرق إليه في (المطلب الأول) فعالية المرور العابر للمصالح الامنية للدول الكبرى (المطلب الثاني)المسؤولية المترتبة عن تلوث البحار الناتج عن المرور العابر .

المطلب الأول

فعالية المرور العابر للمصالح الأمنية للدول الكبرى

سنتطرق إلى الأحكام المتعلقة بكيفية ممارسة حق المرور العابر من طرف السفن والغوصات والطائرات ، مع التركيز على تبيان خطر ممارسة حق المرور العابر من طرف السفن و الغوصات والطائرات الحربية للوصول إلى معرفة ما إذا كانت الإتفاقية قد غلبت حماية أمن الدولة الساحلية أو الدولة الممارسة لحق المرور العابر .

قد قسمنا هذا المطلب إلى ثلاث فروع: (الفرع الأول) عبور سفن السطح الحربية ، (الفرع الثاني) تحليق الطائرات الحربية ، (الفرع الثالث) عبور الغوصات الحربية تحت الماء.

¹ -محمد جمال مظلوم ،المرجع السابق ، ص 56 .

الفرع الأول: عبور سفن السطح الحربية

عرفت المادة 38 الفقرة 2 من إتفاقية 1982 م حق المرور العابر بأنه حرية الملاحة والتخليق لغرض وحيد هو العبور المتواصل السريع في المضيق بين جزء من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة، فالمرور العابر يتضمن حرية الملاحة فوق سطح الماء وتحتة والتخليق فوقه .

بالنسبة لعبور السفن الحربية في المياه الإقليمية للدولة المشاطئة هي من أكثر القضايا التي إختلف حولها فقه القانون الدولي وتباينت حولها مواقف الدول ، فقد قرر العرف الدولي حق المرور البرئ في المياه الإقليمية للسفن التجارية كونها أداة للتبادل التجاري، وهو الأمر الذي لا ينطبق على السفن الحربية التي يعتبر مجرد وجودها في المياه الإقليمية لدولة أجنبية خرقاً لسيادتها وتهديداً لسلامتها وأمنها، خاصة إذا كانت مطلة على خليج أو بحر مغلق أو شبه مغلق ، بحيث قد تتعرض لإحتمال حشد عسكري بحراً أو جواً داخل البحر أو الخليج⁽¹⁾.

وهو ما يضر بمصالح هذه الدول ، لذلك فقد إشتراط غالبية الفقهاء ضرورة الحصول على تصريح مسبق أو على الأقل إخطار الدولة الساحلية بذلك العبور، والتي يحق لها منع العبور، وذلك رعاية لصالح الدولة الساحلية وإعمالاً لغرض إتفاقية قانون البحار من إستخدام البحار للأغراض السلمية وحدها⁽²⁾.

يرى جانب آخر من الفقهاء أنه يجوز للدولة الساحلية إتخاذ ما يلزم من التدابير لحماية أمنها وسلامتها دون أن تتعسف في إستعمال ذلك الحق. ورغم هذا الإختلاف في الآراء حول مرور السفن الحربية في المياه الإقليمية فإن الرأي الغالب يسمح للسفن الحربية بالمرور البرئ في المضائق الدولية⁽³⁾.

¹ - Bernard OXMAN , the regime of war ships under the united nations convention on the law of the sea, (AJIL) , Vol 52 , 1958 , p 811 .

² - إبراهيم العناني ، المرجع السابق ، ص 157 .

³ - عمرو عبد الفتاح خليل ، المرجع السابق ، ص 42 .

لقد قرر مجمع القانون الدولي في دورة عام 1910 م أن من حق الدولة الساحلية المحايدة منع مرور السفن الحربية التابعة لدول متحاربة خارج الطرق الملاحية الضرورية للملاحة ، وقد طرحت المسألة أيضا أمام محكمة العدل الدولية بمناسبة نظرها في قضية مضيق كورفو بين ألبانيا وبريطانيا عام 1949م ، وإنتهت المحكمة في حكمها إلى التأكيد على مبدأ حرية الإتصالات البحرية سواء في وقت السلم أو في وقت الحرب ، وأن كافة الدول تلتزم بعدم السماح بإستخدام إقليمها لأعمال تخالف حقوق غيرها من الدول ، وأن مرور السفن الحربية يتم في إطار ما أقره العرف الدولي⁽¹⁾.

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

رغم ما حكمت به المحكمة فإن العديد من الدول بقيت متمسكة بحقها في منع السفن الحربية من المرور في مياهها الإقليمية، وهو ما أدى إلى إثارة الموضوع أمام لجنة القانون الدولي التابعة لهيئة الأمم المتحدة ، فكانت مناقشات اللجنة تتحرك في اتجاهين ، أولهما إتجاه يذهب إلى أحقية السفن الحربية في المرور دون أية قيود، وثانيهما إتجاه سوفيائي يتمسك بأحقية الدول الساحلية في تنظيم هذا المرور بما يتفق مع مصالحها والذي على أساسه تم الإعتراف للدولة الساحلية بحقها في إشتراط الإذن المسبق أو مجرد الإخطار قبل مرور السفن الحربية⁽²⁾.

ثم طرحت المسألة مجددا في مؤتمر جنيف عام 1958م ، 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 الإتفاقية خالية من حكم مباشر في هذا الخصوص، وبقي الخلاف قائما⁽³⁾.

1 - إبراهيم الغناني ، المرجع السابق ، ص 152 .

2 - سمعان فرج الله ، وضع المضائق الدولية في العالم العربي في ضوء إتفاقية قانون البحار لعام 1982 ، مقال في قانون البحار والجديد و المصالح العربية ، ص 404 .

3 - إبراهيم الغناني ، المرجع السابق ، ص 153 .

غموض موقف إتفاقية 1958 م أدى إلى ظهور عدة إجتهادات فقهية إمتدت 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 ، و هو ما أدبالي خلو النص النهائي لإتفاقية قانون البحار لعام 1982م من نص مباشر وصريح يحسم نهائيا هذه المسألة (1).

لقد ترك الفراغ الذي شاب إتفاقية 1982 المجال واسعا لإجتهد فقهاء القانون الدولي الذين إستندوا على المادتين 18 و 32 ، حيث جاء في المادة 18 في القسم الفرعي ألف المعنون « قواعد تنطبق على جميع السفن «مايلي : « رهنا بمراعاة هذه الإتفاقية ، تتمتع سفن جميع الدول ، الساحلية كانت أو غير ساحلية ، بحق المرور البرئ خلال البحر الإقليمي « مما يفيد أن السفن الحربية تتمتع كغيرها من السفن بحق المرور البرئ وفي إطار نفس التنظيم، وهو ما يدعمه تفسير المادة 32 بنصها على أنه : « ليس في هذه الإتفاقية ، عدا الإستثناءات الواردة في القسم الفرعي أ وفي المادتين 30 و 31 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 إعترف لها القسم الفرعي (ألف) المشار إليه بحق المرور البرئ(2).

لكن إتفاقية 1982م إضافة إلى ما سبق فقد تجاوزت حتى عن مبدأ المرور البرئ وأقرت نظام المرور العابر، وأصبح إجتياز المضائق لا يخضع لقيد المرور البرئ الذي يتضمن إخضاع مرور السفن الحربية لتصريح الدولة المشاطئة أو على الأقل إخطارها بذلك، وبهذا تفقد الدولة أهم وسيلة وقائية للمحافظة على أمنها وإستقلالها وحسن النظام فيها رغم كون

1 - المرجع نفسه ص 154 .

2 - المادة 30 : "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 أن تطلب إليها مغادرة البحر الإقليمي علي الفور و نصت المادة 31 على : "تتحمل دولة العلم المسؤولية الدولية عن أية خسارة أو ضرر يلحق بالدولة الساحلية نتيجة عدم إمتثال سفينة حربية أو سفينة حكومية أخرى مستعملة لأغراض غير تجارية لقوانين و أنظمة الدولة الساحلية بشأن خلال البحر الإقليمي"المرور خلال البحر الإقليمي"

المرور العابر يخضع لبعض الضوابط التي تهدف إلى تحقيق هذه الغاية ، لكن هذه الضوابط غير كافية لكفالة أمن وإستقرار وسلامة الدولة الساحلية¹.

الفرع الثاني: تحليق الطائرات الحربية

إن إتفاقية شيكاغو لعام 1944 م المتعلقة بالطيران المدني الدولي تشترط ضرورة حصول الطائرات الحربية على إذن صريح لكي تحلق فوق أقاليم الدول، وبالتالي و على إعتبار أن المضائق الدولية بمفهومها القانوني تعتبر جزءا من أقاليم الدولة الساحلية فإنه لا يجوز للطائرات الحربية التحليق فوق هذه المضائق إلا إذا كانت حاصلة على إذن سابق وصريح وهو ما كان معمولا به أيضا في ظل إتفاقية جنيف لعام 1958 م الخاصة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والتي إكتفت بتنظيم الملاحة البحرية دون الملاحة الجوية⁽²⁾.

أما في ظل إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م، ونتيجة لإصرار الدول الكبرى وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية والإتحاد السوفياتي، فقد جاءت الإتفاقية بنصوص صريحة أكدت على هذا الحق ، حيث نصت الفقرة 1 من المادة 38 على ما يلي: « تتمتع جميع السفن والطائرات في المضائق المشار إليها في المادة 37 بحق المرور العابر الذي لا يجوز أن يعاقب... » ونصت الفقرة 2 من نفس المادة على ما يلي: « المرور العابر هو أن يمارس وفقا لهذا الجزء حرية الملاحة والتحليق ... »⁽³⁾.

إن السماح للطائرات الحربية بالتحليق فوق المضائق الدولية فيه خطورة بالغة، فهو يهدد أمن وإستقرار دولة المضيق خاصة في فترات الأزمات الدولية الحادة ، بل أن تحليق الطائرات العسكرية الأجنبية فوق المضائق العربية مثل مضيق باب المندب، يشكل خطورة ليس فقط على الدولة المشاطئة لهذا المضيق ، بل على الأمن العربي ككل⁽⁴⁾.

¹ - سمعان فرج الله ، المرجع السابق ، ص 405 .

² - المرجع نفسه ، ص 406

³ - المادة 37 و 38 الفقرة 2 من إتفاقية 1982 .

⁴ - عبد المنعم محمد داود ، مشكلات الملاحة البحرية في المضائق العربية ، منشأة المعارف ، بدون طبعة ، مصر ، 1975، ص 60 .

وما نخلص إليه هو أن السماح بتحليق الطائرات الحربية التابعة للدول الكبرى في المضائق الدولية وإصباغها بالشرعية خاصة في مضيق باب المندب والذي يعتبر المنفذ الوحيد لدول الخليج العربي إلى البحر، و يعتبر الشريان الحيوي الذي يغذي العالم بالنفط العربي، وهو يشكل منفذا تجاريا رابحا مما جعله عرضة لأطماع الغزاة الأجانب ومحور للصراع والتنافس بين الدولة الشاطئية و الدول ذات المصالح الحيوية في المنطقة و يسهل تدخل هذه الدول في الصراعات الإقليمية وهو ما يهدد كما سبق الأمن القومي العربي وإستقلال الدول العربية، كما يهدد أمن دولة مشاطئة لمضيق دولي⁽¹⁾.

الفرع الثالث: عبور الغواصات تحت الماء

نصت المادة 38 الفقرة الثانية من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 م 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 والتقيب وحق الصيد ومد الأسلاك والأنابيب البحرية وحرية الطيران فوق أعالي البحار... إلخ إضافة إلى الحق في الملاحة الغائصة التي تدخل في حرية الملاحة.

إن إستخدام مصطلح حرية الملاحة لوصف المرور العابر يعني أن الغواصات تتمتع بحق عبور المضائق الدولية في مفهوم المادة 38 وهي غائصة تحت الماء⁽²⁾.

وبالعودة إلى إتفاقية فيينا لقانون المعاهدات لعام 1969 م نجدها تنص في الفقرة 1 من المادة 31 على أن تفسر المعاهدات بحسن نية طبقا للمعنى العادي لألفاظ المعاهدة في الإطار الخاص بها وفي ضوء موضوعها والغرض منها، وتضيف الفقرة 4 من نفس المادة أنه يعطى معنى خاص للفظ معين إذا ثبت أن نية الأطراف قد إتجهت إلى ذلك، وبالتالي يجب أن يفسر مصطلح "حرية الملاحة" تفسيراً ضيقاً، لأن هذا المصطلح لا يفيد بالضرورة المدلول العام لوصف الملاحة في أعالي البحار، بل يعني فقط إقرار مبدأ عام بحرية

1 - بدرية عبدالله العوضي، مرجع سابق، ص 51 .

2 - المرجع نفسه، ص 52.

الملاحه في المضائق الدولية التي يجب أن يخضع لقيود وضوابط لأنها حرية موصوفة بالهدف منها ومثلما جاء في المادة 38 الفقرة 2 بأنها حرية تمارس لغرض وحيد هو العبور المتواصل السريع في المضيق وهي خاضعة للقيود الواردة في المواد من 39 إلى 42 من إتفاقية 1982 م التي تحدد واجبات السفن العابرة وحقوق الدول المشاطئة للمضيق⁽¹⁾.

وبالتالي فإن وصف المرور العابر بأنه يعني حرية الملاحه لا يفيد بلضرورة حق الغواصات في عبور المضائق الدولية وهي غائصة تحت الماء ، وإذا كان يفيد هذا المعنى لوجب النص عليه صراحة ولا يكفي إستنتاجه من عدم النص على حظره، مثلما جاء في المادة 20 من إتفاقية 1982 م الخاصة بالمرور البرئ حيث نصت على: « على الغواصات والمركبات الغاطسة الأخرى أن تبخر طافية ورافعة علمها حين تكون في البحر الإقليمي. » ولم يرد أي نص صريح بشأن المرور العابر في المضائق الدولية في مفهوم المادة 20، وبالتالي فإن الإستنتاج هو من قبيل التفسير الواسع الذي لا يلجأ إليه القضاء عادة إذا تعلق الأمر بفرض قيود على السيادة الإقليمية للدول⁽²⁾.

تنص المادة 39 في الفقرة 1(ب) من إتفاقية 1982 م على: « تمتنع السفن عن أي تهديد بالقوة أو إستعمال لها ضد سيادة الدولة المشاطئة للمضيق في سلامتها الإقليمية أو إستقلالها السياسي أو بأية صورة أخرى إنتهاكا لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة.»

تنص المادة 40 من الإتفاقية : « 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 المشاطئة للمضائق»⁽³⁾.

يقول Riesman أن المادة 44 تنص على أن لا تعيق الدول المشاطئة للمضائق المرور العابر ولا توقفه، لكن هذا الإلتزام منصب على المرور الموصوف بأنه عابر فإذا لم تتوفر

1 - المواد من 39 إلى 42 من إتفاقية الأمم المتحدة 1982.

2 - سمعان فرج الله ، المرجع السابق ، ص 408 .

3 - المادة 40 من إتفاقية الأمم المتحدة 1982 .

شروط هذا الوصف سقط الإلتزام. 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 إستقلالها السياسي (1).

قد إنتقد هذا الرأي على أساس أن هذا التفسير الضيق الذي يستند إلى منطوق النصوص لا يستقيم مع المعنى الخاص الذي إنصرفت إليه نية أطراف إتفاقية 1982 لأنه وتطبيقا لنص المادة 32 من إتفاقية فيينا لقانون المعاهدات لعام 1969م أنه بمعرفة نية أطراف الإتفاقية لا بد من اللجوء إلى تفسير منطوق النصوص في إطار سياق المعاهدة ككل مع جواز اللجوء إلى بعض الوسائل المكملة كالأعمال التحضيرية للمعاهدة والظروف الملايسة لعقدتها (2).

المرور العابر وفقا لسياق المعاهدة ككل وهيكلها العام هو حق من نوع خاص يختلف عن المرور البرئ المعمول به في المياه الإقليمية ويختلف عن حرية الملاحة المطبقة في أعالي البحار (3).

إن صياغة نصوص المعاهدة ككل تفيد بأن المرور العابر يتمتع بأولوية في التطبيق على مبدأ سيادة الدولة المشاطئة للمضائق، فمثلا نجد المادة 39 الفقرة 1(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 ضروريا بسبب قوى قاهرة أو حالة شدة» (4).

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

1 - سمعان فرج الله ، المرجع السابق ، ص 433 .

2- Gorge CASTENADA , Les débats du colloque de rouen , " perspective du droit de la mer à l'issue de la 3 conférence des nations unies du droit de la mer "France ,1982 , p 118 .

3 - سمعان فرج الله ، المرجع السابق ، ص 409.

4 - المادة 39 من إتفاقية الأمم المتحدة 1982 .

وبالتالي قد يقوم تناقض بين حق الغواصات في العبور الغائص وممارسة الدولة المشاطئة لإختصاصاتها السيادية والتنظيمية ، لكن هذا التناقض يتم حسمه لصالح ممارسة حق المرور العابر لأن ممارسة السيادة الإقليمية مشروطة لأن لا يكون الأثر العملي لتطبيقها هو إنكار حق المرور العابر، أو إعاقته أو وقفه ، كما أن مخالفة قوانين و أنظمة الدولة المشاطئة للمضائق بشأن المرور العابر هو مجرد إثارة قضية المسؤولية الدولية إذا ترتب على هذه المخالفة ضرر يلحق الدولة المشاطئة⁽¹⁾.

إن تفسير النصوص الخاصة بالمرور العابر في المضائق الدولية في إطار سياق معاهدة قانون البحار لعام 1982 يفيد أنه يحق للغواصات عبور المضائق المعنية بنص المادة 37 وهي غائصة تحت الماء وهو ما تؤكد الأعمال التحضيرية والظروف الملائمة لعقد المعاهدة ، هذا ما حرصت على إقراره الدول البحرية الكبرى ، رغم أن الدول المشاطئة رفضت ذلك وحاولت إدخال بعض التعديلات على مشروع النص الموحد خلال المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار تقضي بمنع المرور الغائص والتخليق الجوي⁽²⁾.

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 إقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة والذي يتضمن حق سفن السطح الحربية في العبور دون إخطار أو إذن مسبق ، وحق تخليق الطائرات الحربية دون إذن مسبق أو إخطار وحق الملاحة الغائصة يحقق المصالح الأمنية للدول البحرية الكبرى ويمكنها من ممارسة سيطرتها على الدول المشاطئة للمضائق بما فيها الدول العربية⁽³⁾.

¹ -المادة 40 من إتفاقية الأمم المتحدة 1982 .

² - Bernard OXMAN ,the third united conférence on the law of the sea , the 1977 new York session` In AJIL , Vol 72 , 1978 , pp 57-64 .

³ - سمعان فرج الله ، المرجع السابق ، ص410 .

لمطلب الثاني

المسؤولية المترتبة عن تلوث البحار الناتج عن المرور العابر

إن السماح للسفن بكافة أنواعها بممارسة حق المرور العابر عبر المضائق قد يؤدي إلى إلحاق أضرار بالبيئة البحرية خاصة مع التطور التكنولوجي الهائل الذي أدى إلى ظهور ناقلات النفط العملاقة و الزيوت التي تفرزها في كل مرة تمارس فيها هذا الحق ، كذلك الشأن بالنسبة للغواصات البحرية التي تمنحها إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م حق المرور وهي غائصة تحت الماء مع كل ما يشكله ذلك من خطر على سلامة الدولة الساحلية سواء من الناحية الأمنية كما سبق وأن تعرضت له أو من ناحية كونه يشكل خطرا على الناحية البيئية كما سأبينه في هذا الجزء من الرسالة (1).

إن أي عمل تقوم به دولة تلحق به ضررا بدولة أخرى يؤدي إلى قيام المسؤولية في حق الدولة التي صدر منها الفعل الضار، وبالتالي فإنه إذا نتج عن ممارسة حق المرور العابر ضرر لحق بالدولة الساحلة للمضيق فإنه وفقا لقواعد القانون الدولي العام وقواعد إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار تقوم المسؤولية الدولية في حق الدولة صاحبة السفينة أو الغواصة التي ألحقت الضرر، لكن هل هذه القواعد كافية لحماية البيئة البحرية للدولة الساحلية ؟

للإجابة على هذا السؤال لابد من التطرق لتعريف المسؤولية الدولية بصفة عامة (الفرع الأول) ، ثم السلطة المختصة لمكافحة التلوث في المضائق الدولية (الفرع الثاني).

¹ - جابر إبراهيم الراوي ، المرجع السابق ، ص 344 .

الفرع الأول : تعريف المسؤولية الدولية

يقرر القانون الدولي لأعضائه حقوقا ويفرض عليهم في مقابل ذلك إلتزامات، فهذه الإلتزامات واجبة التنفيذ ويترتب على مخالفتها تحمل المسؤولية عن تلك المخالفة وفرض الجزاء الذي قدره القانون الدولي على من قام بها.

إن الدول بإعتبارها أحد أطراف القانون الدولي قد تعارفت وتراضت على بعض القواعد القانونية التي تنظم علاقاتها مع بعضها ، فهي تتحمل إلتزامات معينة يترتب على خرقها أو الإمتناع عن الإلتزام بها إحداث أضرار تصيب دولة أخرى أو مجموعة دول بل وقد تصيب المجتمع الدولي ككل وبالتالي لابد من أن تتحمل الدولة التي أحدثت الضرر المسؤولية .

ومصادر الإلتزام متعددة فقد يكون مصدره الإتفاقات أو المعاهدات الدولية أو العرف الدولي أو مبادئ القانون العامة التي أقرتها النظم القانونية الداخلية⁽¹⁾.

وقد أورد كتاب القانون الدولي العام تعريفات مختلفة للمسؤولية الدولية بينما لجأ البعض الآخر إلى ذكر عناصرها فقط مثل ماكس سورلسن Max Sorensen ، ومن التعاريف الفقهية نجد تعريف شارل روسو charle rousseau الذي يعرفها بأنها : « نظام قانوني بموجبه تلتزم الدولة المسند إليها إرتكاب فعل غير مشروع وفقا للقانون الدولي لتعويض الدولة التي إرتكب ضدها هذا العمل » ويعرفها الدكتور سمير محمد فاضل بأنها: « وضع قانوني تلتزم بمقتضاه الدولة المنسوب إليها القيام بعمل أو نشاط ما بتعويض الضرر الذي يصيب دولة أخرى أو أحد رعاياها نتيجة هذا العمل أو النشاط » ويعرفها البعض بأنها: « نظام قانوني يلتزم بمقتضاه شخص من أشخاص القانون الدولي بالإنصياح إلى الفعل أو التصرف أو إمتناع مفروض عليه أو يتحمل أعباءه أو إصلاح ما ينجم عنه من ضرر للغير »⁽²⁾.

1 - جابر إبراهيم الراوي، المرجع السابق، ص 345.

2 - محمد محي الدين، " محاضرات في المسؤولية الدولية " ، ألقيت على طلبه السنة الثالثة كلية الحقوق بن عكنون ، جامعة الجزائر 2004 .

وبالتالي نستنتج أنه لكي تقوم المسؤولية الدولية لأبد من توافر العناصر التالية:

* قيام الدولة بفعل غير مشروع ، والفعل غير المشروع هو ذلك الفعل الذي يتطلب توافر عنصرين عنصر شخصي وهو إمكانية نسبة الفعل أو الإمتناع الذي تقوم به الدولة إليها بصفتها شخص من أشخاص القانون الدولي العام وعنصر موضوعي وهو أن يكون الفعل أو الإمتناع الذي ينسب للدولة منافيا لإلتزاماتها الدولية⁽¹⁾.

* أن يترتب عن هذا العمل أو الإمتناع ضرر ، وبالنسبة لهذا الشرط هناك جانب من الفقه يرى أن عنصر الضرر من أهم الشروط التي يتطلبها القانون الدولي لقيام المسؤولية الدولية وبالتالي فغيابه يؤدي إلى عدم قيام المسؤولية الدولية حيث يقول الأستاذ محمد حافظ غانم " من الضروري لنشوء المسؤولية الدولية أن يكون هناك عمل أو إمتناع عن عمل منسوب لشخص ما من أشخاص القانون الدولي ... ويشترط لتحقيق المسؤولية الدولية أن ينتج عن الفعل غير المشروع ضرر يصيب دولة من الدول أو منظمة دولية ، ويقصد بالضرر المساس بحق أو بمصلحة مشروعة لأحد أشخاص القانون الدولي حتى ولو كان الضرر معنوياً"⁽²⁾.

لكن الإتجاه الحديث يذهب إلى عدم إعتبار الضرر شرط لقيام المسؤولية الدولية وهو ما عبر عنه الأستاذ تونسي بن عامر الذي يرى بأن مفهوم المسؤولية الدولية قد تطور حيث أنه لا يشترط لقيامها ضرورة حصول الضرر ، فليس كل عمل ضار يشكل حتما إخلالا بقواعد القانون الدولي فقد يكون تصرف الدولة مشروعاً و مع ذلك يحدث ضرراً بدولة أخرى، فهو يرى بأنه أصبح بالإمكان مساءلة الدولة على مخالفتها لإلتزاماتها الدولية على أساس الخطأ ثم نظرية المخاطر و أخيراً على أساس العمل غير المشروع⁽³⁾ .

1 - محمد محي الدين، المرجع السابق .

2- محمد حافظ غانم، الوجيز في القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، بدون طبعة ، 1979 ، ص 450 .

3- بن عامر تونسي ، المسؤولية الدولية ، العمل غير المشروع كأساس للمسؤولية الدولية، منشورات دحلب ، المطبعة الجزائرية ، بوزريعة 1995 ، ص 31 .

وفي كل الأحوال فإنه رغم هذا الإختلاف حول إعتبار أو عدم إعتبار الضرر شرط لقيام المسؤولية الدولية ، فإن الضرر يلعب دورا هاما في تقدير مبلغ التعويض⁽¹⁾.

هذه العناصر تمثل العناصر الرئيسية للمسؤولية الدولية مع بعض الإختلاف بين الفقهاء ، فبخصوص العنصر الأول نجد أن بعض الفقهاء يرون أن يكون الفعل المسند إلى الدولة غير مشروع ، حيث أن أغلبية الفقهاء يعتبرون العمل غير المشروع هو الأساس الجوهرى للمسؤولية الدولية ، كما أن القضاء الدولي قد إستقر منذ وقت طويل على إعتقاد فكرة العمل غير المشروع كأساس للمسؤولية الدولية في مختلف الأحكام الصادرة عن محكمة العدل الدولية الدائمة ومحكمة العدل الدولية الحالية.

ويتمثل الفعل غير المشروع دوليا في مخالفة الإلتزامات الدولية المفروضة على الأشخاص الدولية محل المساءلة سواء كان هذا الإنتهاك فعلا إيجابيا أو سلبيا عن طريق الإمتناع عن القيام بعمل و سواء تعلق الأمر بقاعدة عرفية أو إتفاقية⁽²⁾.

إن إستخدام مصطلح "العمل" أو "التصرف" أو "السلوك غير المشروع" هو الحل الذي تبنته لجنة القانون الدولي كنقطة إنطلاق في عملية تدوين قواعد المسؤولية الدولية تفاديا للغموض الذي كان يثيره مصطلح "الخطأ" وسعيا إلى إستعمال تعابير أكثر موضوعية⁽³⁾.

إن الإستخدام الواسع والمتزايد للوسائل التقنية المتطورة وممارسة النشاطات الإقتصادية والإجتماعية الخطيرة على الصعيدين الدولي والداخلي كان لها الأثر البالغ في زيادة الحوادث والأضرار وظهور أخطار جسيمة على نطاق كبير نتيجة إكتشافات الفضاء وإستعمال الطاقة النووية وهو ما أدى إلى صعوبة تحديد أسباب هذه الحوادث خاصة بالنسبة للضحية التي يصعب عليها إثبات وقوع خطأ منسوب إلى الشخص المدعي عليه ، فكان لابد من البحث عن أساس جديد للمسؤولية يجعلها تتناسب مع الأوضاع الجديدة ، فظهرت نظرية المخاطر في التشريعات الداخلية ثم في مختلف النصوص القانونية الدولية كما أن

¹- ابن عامر تونسي ، المرجع السابق ، ص 32 .

²- المرجع نفسه ، ص 31 .

³- عمار عنان ، محاضرات أقيمت على طلبة السنة الثالثة ، 2001 - 2002 .

الكثير من الفقهاء نادوا بضرورة تبني نظرية المخاطر كأساس للقانون الدولي إلى درجة أن هناك من الكتاب من يعتبرها كمبدأ عام للقانون طبقاً للمادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية⁽¹⁾.

على العموم إن الدولة تسأل مسؤولية مباشرة عن الأعمال التي تقوم بها سواء أكانت تلك الأعمال مشروعة أم غير مشروعة ، مادامت تؤدي إلى ضرر يصيب دولة أخرى ، فبمجرد تحقق الضرر فإن ذلك الفعل يؤدي إلى مسؤولية الدولة التي قامت بالفعل أو الإمتناع عنه سواء كان مشروعاً أو غير مشروع وهو تماماً ما ذهب إليه مشروع تدوين القانون الدولي الذي أعده الأستاذ (فيور باسكال) حيث

جاء في المادة 594 من هذا المشروع مايلي: « تتحمل الدولة مسؤولية مباشرة عن الأعمال التي تقوم بها ولو كانت مشروعة ومبررة وما دامت تلحق أضراراً بدولة أجنبية أو برعاياها. » ونصت المادة 598 من نفس المشروع على : « لا تعفي الدولة من المسؤولية إذا قامت بعمل لا يحرمه القانون مادام أن هذا العمل الحق أضراراً بدولة أجنبية أو برعاياها وقامت به الحكومة بإرادتها الحرة»⁽²⁾.

ويعرف الضرر بإعتباره أحد عناصر قيام المسؤولية الدولية بأنه: « المساس بحق أو مصلحة لأحد أشخاص القانون الدولي. » ، فالضرر شرط لقيام المسؤولية الدولية لذلك ينبغي إثبات وقوعه إذا كان قابلاً للإثبات ، وفقاً لقواعد المسؤوليات الدولية التقليدية وهو ما أكده أيضاً فقهاء القانون الدولي والقضاء الدولي ، وهذا الضرر قد يكون مادياً أو معنوياً ، فالضرر المادي هو ذلك الذي يصيب أشخاص القانون الدولي وأموالهم مهما كانت طبيعته ، أما الضرر المعنوي فهو الذي يصيب أشخاص القانون الدولي أو مصالحهم غير المالية ، وإذا كان التعويض عن الضرر المادي متفق عليه فالأمر ليس كذلك بالنسبة للضرر المعنوي⁽³⁾.

1- عمار عنان المرجع السابق .

2- جابر إبراهيم الراوي ، المرجع السابق ، ص 346 .

3- جابر إبراهيم الراوي ، المرجع السابق ، ص 346 .

لقد نصت مختلف الإتفاقيات الدولية والجهوية وحتى القوانين الداخلية على أحكام تهدف إلى الوقاية من التلوث البحري وتضع قواعد مفصلة ومدققة حول كيفية مواجهة من إحداث مراكز المراقبة والرصد وتبادل المعلومات... الخ لكنها تشير بصفة عابرة وبنصوص مبهمة إلى فكرة المسؤولية وإصلاح الضرر، ومرد ذلك هو أن الأخذ بقواعد واضحة وعملية حول المسؤولية والتعويض يصطدم بمصالح الدول الكبرى المصنعة كونها هي المالكة للبحار والمستعملة للمواد الأولية والثروات الموجودة بها، فعندما أوصت الجمعية العامة للأمم المتحدة بدراسة موضوع قانون البحار أدرجت من بين توصياتها ضرورة الإهتمام بموضوع المسؤولية والتعويض عن الضرر واضعي مشاريع النصوص المتعاقبة لم يعطوا لهذه التوصية الأهمية اللازمة⁽¹⁾.

إن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م تعتبر أول وأكبر إتفاقية دولية متعددة الأطراف وضعت نظاما قانونيا لحماية البيئة البحرية من التلوث ، فقد قننت الكثير من المبادئ العامة ، وحددت مجالات إختصاص الدولة فيما يتعلق بالإلتزامات الناشئة على التلوث البحري ، لهذا يمكن إعتبار هذه الإتفاقية بمثابة الإتفاقية الإطار لما قد يبرم من إتفاقيات دولية متخصصة دولية أو إقليمية مثل إتفاقية ريو Rio المبرمة عام 1992 الخاصة بالتنوع البيولوجي (Bio- Diversité)، وبهذا يكون القانون الدولي للبيئة قد عرف تطورات هامة ، و من بين هذه التطورات هو ميل القانون الدولي إلى تقرير حماية كلية وعامة للمناطق البحرية بدون التفرقة بين المركز القانوني لهذه المناطق وإعطاء الدولة الصلاحيات اللازمة لحماية هذه المساحات المائية بغض النظر عن ما إذا كانت تشكل بحرا إقليميا أو منطقة إقتصادية خالصة أو بحرا عاليا⁽²⁾.

إن الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها هو أحد الإلتزامات التي أقرتها إتفاقية مونتيجوباى لعام 1982م وقبلها إتفاقية جنيف لعام 1958 م إضافة إلى مختلف الإتفاقيات الدولية الخاصة بالتلوث.

¹ - إدريس الضحاك ، المرجع السابق ، ص 96 .

² - إدريس الضحاك، المرجع السابق ، ص 97.

الفرع الثاني : السلطة المختصة لمكافحة التلوث في المضائق الدولية

نصت إتفاقية قانون البحار لعام 1982 م في الجزء 3 المعنون بـ " المضائق المستخدمة للملاحة الدولية " الفرع الأول " أحكام عامة" في المادة 34 المعنونة بـ "النظام القانوني للمياه التي تشكل مضائق مستخدمة للملاحة الدولية " و التي جاء فيها : " لا يمس نظام المرور خلال المضائق المستخدمة للملاحة الدولية المقرر في هذا الجزء فينواح أخرى، النظام القانوني للمياه التي تشكل منها المضائق و لا ممارسة الدولة المشاطئة للمضائق لسيادتها أو ولايتها على هذه المياه و حيزها الجوي و قاعها و باطن أرضه"⁽¹⁾.

تمارس الدول المشاطئة للمضائق سيادتها و ولايتها هنا بمراعاة هذا الجزء و قواعد القانون الدولي الأخرى " كما نصت المادة 35 من هذه الإتفاقية المعنونة بـ " نطاق هذا الجزء " في ف (أ) و ف (ب) على ما يلي : " ليس في هذا الجزء ما يمس :

" أ- أي مساحات من المياه الداخلية الموجودة داخل المضيق، إلا إذا أدى تقرير خط " الأساس المستقيم بالطريقة المبينة في المادة 7 إلى حصر مساحات مائية وجعلها مياه داخلية" بعد أن لم تكن تعتبر كذلك من قبل"⁽²⁾ .

"ب- أو النظام القانوني للمياه الواقعة خارج البحار الإقليمية للدول المشاطئة للمضائق" بوصف تلك المياه مناطق إقتصادية خالصة أو من أعالي البحار " كما نصت المادة 233 التي تضمنها الجزء الثاني عشر المتعلق بحماية البيئة البحرية من التلوث على ما يلي : " ليس في الفروع 5،6 و 7 ما يمس النظام القانوني للمضائق المستخدمة للملاحة الدولية، على أنه إذا إنتهكت سفينة أجنبية من غير السفن المشار إليها في الفرع 10 القوانين والأنظمة المشار إليها في الفقرتين (أ) و (ب) من الفقرة 1 من المادة 42 مسببة بذلك ضررا جسيما للبيئة البحرية في المضائق أو مهددة بإلحاق هذا الضرر، جاز للدول المشاطئة

1 - المادة 34 من إتفاقية الأمم المتحدة 1982 .

2 - المادة 35 من إتفاقية الأمم المتحدة 1982 .

للمضائق اتخذت تدابير تنفيذ مناسبة، وعليها أن تحترم أحكام هذا الفرع مع مراعاة ما قد يقتضيه اختلاف الحال " (1).

من خلال هذه المواد نلاحظ بأن الإتفاقية أعطت للدول المشاطئة للمضيق الحق في ممارسة سيادتها و ولايتها القانونية على مياه المضيق ، و تشمل هذه السلطة حق الدول في حماية مياهها من التلوث و القيام بالإجراءات اللازمة المنصوص عليها في الجزء الثاني عشر من هذه الإتفاقية و المعنون بـ " حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها " كما أعطت أيضا دولة علم السفينة أو دولة الميناء بعض السلطات في هذا المجال و ذلك حسب المركز القانوني للمياه الواقع فيها التلوث (2).

تتمثل هذه السلطات و الإختصاصات فيما يلي :

أولا - إختصاصات دولة علم السفينة

تختص دولة علم السفينة بضمان إمتثال السفن التي ترفع علمها أو المسجلة فيها للقواعد و المعايير الدولية المطبقة و الموضوعة عن طريق منظمة دولية أو مؤتمر دبلوماسي عام و للقوانين و الأنظمة المعتمدة وفقا لهذه الإتفاقية بما فيها تدابير السلامة في البحار بشأن بناء السفن و تجهيزها و تصميمها وإستخدام الإشارات و تدريب طواقمها ، و كذا منع تلويث البيئة البحرية و خفضه و السيطرة عليه ، و على دولة العلم إعتداد القوانين والأنظمة و إتخاذ التدابير اللازمة لتنفيذ هذه القواعد و المعايير و القوانين و الأنظمة دون النظر إلى مكان وقوع المخالفة(3).

1 - الفرع 5 من الجزء 12 معنون بـ " القواعد الدولية و التشريعات الوطنية لمنع تلوث البيئة البحرية و خفضه و السيطرة عليه " . و الفرع 6 معنون بـ "التنفيذ"، و الفرع 7 معنون بـ "الضمانات" ، و الفرع 10 معنون بـ "الحصانة السيادية" ، أما المادة 42 فتتص على "يجوز للدول المشاطئة أن تعتمد قوانين و أنظمة بشأن المرور العابر تتناول الأمور التالية كلها أو بعضها : أ- سلامة الملاحة و تنظيم حركة المرور البحري ... ب- منع التلوث و خفضه و السيطرة عليه بإعمال الأنظمة الدولية المنطبقة بشأن تصريف الزيت و الفضلات الزيتية وغيرها من المواد الزيتية في المضيق " (إتفاقية الأمم المتحدة) .

2 - محمد البزاز ، المرجع السابق ، ص 50

3- محمد البزاز ، المرجع السابق ، ص 51 .

تضمن دولة العلم أن تحمل سفنها الشهادات التي تتطلبها القواعد و المعايير الدولية ، و تكفل تفتيش سفنها بصورة دورية للتحقق من أن هذه الشهادات مطابقة للحالة الفعلية للسفينة ، و تقبل الدول الأخرى هذه الشهادات بإعتبارها بينة تدل على حالة السفينة و أن تعتبرها ذات حجية مماثلة للشهادات التي تصدرها لسفنها⁽¹⁾.

كما ألزمت الإتفاقية دولة علم السفينة أن تحقق في أية مخالفة بناء على طلب مكتوب من دولة أخرى تدعي أن سفنها إرتكبتها فإذا تبين لها توافر الأدلة الكافية لإقامة الدعوى عملت دون تأخير على تحريك الدعوى وفقا لقوانينها و لها أن تطلب مساعدة أية دولة أخرى يكون تعاونها مفيدا في إيضاح ملابسات القضية و يجب على دولة العلم أن تقوم بإبلاغ الدولة المدعية و المنظمة الدولية المختصة بالإجراءات التي إتخذتها و بالنتيجة شريطة أن تكون العقوبات التي تفرضها دولة العلم شديدة إلى الحد الذي تمنع إرتكاب مخالفات⁽²⁾.

ثانيا - إختصاصات الدولة الساحلية:

أما الدولة الساحلية فلها نوعان من الإختصاصات في أجزاء البحر الخاضعة لإختصاصها الإقليمي وذلك حسب المادة (220) من إتفاقية 1982 و هي :

1- إختصاصها بالنسبة للبحر الإقليمي و منطقتها الإقتصادية الخالصة : حيث تملك الدولة الساحلية إختصاصا مانعا في تنفيذ القواعد و المعايير الدولية و القواعد التي تضعها الدولة الساحلية بحكم سيادتها على بحرها الإقليمي ، فعندما تتوافر أسباب واضحة تدعو إلى الإعتقاد بأن سفينة أثناء مرورها بالبحر الإقليمي قد إنتهكت قوانين الدولة الساحلية وأنظمتها المعتمدة وفقا لهذه الإتفاقية أو القواعد و المعايير الدولية المنطبقة لمنع التلوث من السفن و حفظه و السيطرة عليه يجوز لها أن تقوم بتفتيش السفينة تفتيشا ماديا بالنسبة للمخالفة ،

¹ - المرجع نفسه، ص 51 .

² - المرجع نفسه ، ص 52 .

ويجوز لها إذا أثبتت هذه المخالفة أن ترفع عليها دعوى وفقا لقوانينها لإحتجاز السفينة المخالفة⁽¹⁾.

هنا نفرق بين أربع حالات:

الحالة الأولى : و هي إذا كانت السفينة موجودة إختياريا داخل أحد موانئ دولة ما أو أحد محطاتها النهائية يجوز لتلك الدولة أن تحرك الدعوى ضد السفينة إذا إنتهكت قوانين الدولة وأنظمتها المعتمدة وفقا للمعايير الدولية المطبقة من أجل منع التلوث من السفن وحفظه والسيطرة عليه عندما يكون ذلك الإنتهاك قد وقع داخل البحر الإقليمي أو المنطقة الإقتصادية الخالصة لتلك الدولة.

الحالة الثانية : إذا وقع الإنتهاك في المنطقة الإقتصادية الخالصة و توافرت أسباب واضحة تدعو للإعتقاد بأن سفينة مبحرة في المنطقة الإقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي لدولة معينة قد إرتكبت مخالفة للقواعد و المعايير الدولية المنطبقة أو لقوانين تلك الدولة و أنظمتها من أجل منع التلوث من السفن و السيطرة عليه يجوز لتلك الدولة أن تطلب من السفينة أن تقدم معلومات بشأن هويتها و ميناء تسجيلها و ميناء الزيارة الأخير و التالي للتأكد من وقوع المخالفة.

الحالة الثالثة : إذا كانت المخالفة قد أسفرت عن تصريف كبير سبب تلوثا هاما أو خطر تلوث هام للبيئة البحرية يجوز لتلك الدولة أن تقوم بتفتيش السفينة ماديا في الأمور المتصلة بالمخالفة إذا رفضت السفينة تقديم معلومات أو كانت المعلومات التي قدمتها السفينة مختلفة بشكل واضح عن الحالة الواقعية الظاهرة و كانت ملابسات القضية تبرر ذلك.

الحالة الرابعة : إذا كانت هذه المخالفة قد أدت إلى تصريف تسبب في إلحاق ضرر جسيم أو التهديد بإلحاق ضرر جسيم بساحل الدولة الساحلية أو مصالحها المرتبطة به أو بأي من موارد بحرها الإقليمي أو منطقتها الإقتصادية الخالصة يجوز لتلك الدولة و بشرط أن تقتضي ذلك قرائن القضية أن تقيم عليها دعوى وفقا لقوانينها تشمل إحتجاز السفينة، وفي حالة ما

¹ - محمد البزاز ، المرجع السابق ، ص ص 52-53 .

إذا قدمت السفينة كفالة أو ضمان مالي مناسب فعلى الدولة الساحلية أن تسمح للسفينة بأن تغادر وتتخذ التدابير اللازمة لتجنب التلوث الناتج عن الحوادث البحرية ، حيث تختص الدولة الساحلية عملاً بالقانون العرفي و التقليدي باتخاذ و تنفيذ تدابير تتناسب و الضرر الفعلي أو الداهم لحماية ساحلها أو مصالحها المرتبطة به بما في ذلك صيد الأسماك مما قد يترتب من ضرر نتيجة وقوع حادث بحري أو أعمال تتصل بهذا الحادث من تلوث أو تهديد بالتلوث⁽¹⁾.

ثالثاً : إختصاصات دولة الميناء :

أما دولة الميناء فهي تختص بنظر دعاوى إنتهاك أنظمة التصريف في المناطق الواقعة خارج حدود الإختصاص الإقليمي أينما كان موقع حصولها .فحسب المادة 118 الفقرة الأولى إذا وجدت سفينة طواعية داخل موانئ دولة أخرى أو إحدى محطاتها البحرية القريبة من شواطئها يجوز لها أن تجري تحقيقاً في الأمر و أن تحرك الدعوى إذا ثبت ذلك من القرائن فيما يتعلق بأي تصريف من تلك السفينة ثم خارج المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الإقتصادية الخالصة لدولة الميناء و ذلك مخالفة للقواعد و المعايير الدولية المنطبقة و الموضوعة عن طريق منظمة دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي⁽²⁾.

ونصت ف 2 من المادة 218 على عدم جواز رفع الدعوى فيما يتعلق بمخالفة تصريف في المياه الداخلية لدولة أخرى أو بحرهما الإقليمي أو منظمة إقتصادية خالصة إلا بناء على طلب تلك الدولة أو دولة العلم أو الدولة التي أصابها الضرر أو تعرضت لتهديد نتيجة لتلك المخالفة أو إذا كانت المخالفة قد سببت أو كان من المحتمل أن تسبب تلوثاً في المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الإقتصادية الخالصة للدولة التي تقيم الدعوى⁽³⁾.

و في حالة غياب الطلب بإقامة الدعوى فعلى دولة الميناء تلبية الطلبات من أية دولة للتحقيق في أي تصريف فيه مخالفة للقوانين و المعايير الدولية يعتقد أنه وقع في المياه

1 - محمد البزاز ، المرجع السابق ، ص ص 53-54 .

2 - المرجع نفسه ، ص 54 .

3 - محمد البزاز ، المرجع السابق ، ص 54 .

الداخلية للدولة مقدمة الطلب أو في بحرها الإقليمي أو في منطقتها الإقتصادية الخالصة أو سبب لها الضرر أو جعلها عرضة له كما على دولة الميناء الإلتزام بتلبية الطلبات المقدمة من دولة العلم للتحقيق في مثل هذه المخالفة بصرف النظر عن مكان وقوعها ، وتحالجميع وثائق التحقيق الذي تولته دولة الميناء إلى دولة العلم أو الدولة الساحلية بناء على طلبها و يجوز بناء على طلب الدولة الساحلية إيقاف أية دعوى تكون دولة الميناء قد أقامتها على أساس هذا التحقيق في الحالة التي تكون فيها المخالفة قد وقعت في المياه الداخلية لتلك الدولة أو بحرها الإقليمي أو منطقتها الإقتصادية الخالصة و تنتقل جميع الأمور المتعلقة بالموضوع من سجلات و قرائن و أية كفالة إلى الدولة الساحلية و يحول ذلك دون مواصلة النظر في الدعوى من قبل دولة الميناء⁽¹⁾.

و قد فرضت الإتفاقية بعض القيود على سلطات الدولة الساحلية و دولة الميناء لتقييدها في إدارة الدعاوى التي ترفع إليها مثل القيد المتعلق بوقف الدعوى المقامة من قبل الدولة الساحلية أو دولة الميناء من جراء إنتهاك السفينة الأجنبية خارج حدود البحر الإقليمي للدولة التي أقامت الدعوى لمجرد إقامة دعوى من قبل دولة العلم لفرض عقوبات مماثلة خلال ستة أشهر من تاريخ إقامة الدعوى الأولى⁽²⁾.

كما فرضت الإتفاقية قيودا أخرى على سلطات الدولة الساحلية و دولة الميناء في ممارستها لإختصاصات التنفيذ لمصلحة الملاحة الدولية و تسييرها ، حيث جاء في الإتفاقية النص على وجوب عدم تعريض سلامة الملاحة للخطر أو تعريض سفينة للخطر أو إقتيادها إلى ميناء أو مرسى غير مأمون أو أن تسبب أي خطر غير مقبول للبيئة البحرية و عدم جواز ممارسة صلاحيات التنفيذ ضد السفن الأجنبية إلا بواسطة الموظفين الرسميين أو السفن الحربية أو الطائرات العسكرية أو غيرها من السفن والطائرات المأذون لها و التي تحمل علامات واضحة تدل على ذلك⁽³⁾.

1 - المادة 218 الفقرة الرابعة من إتفاقية الأمم المتحدة 1982.

2 - المادة 288 الفقرة الاولى من إتفاقية إتفاقية الأمم المتحدة 1982.

3 - المادة 225 إتفاقية الأمم المتحدة 1982 .

و لا يجوز أن تفرض سوى العقوبات المالية عما ترتكبه السفن الأجنبية خارج أو داخل حدود البحر الإقليمي من إنتهاكات بشأن تلوث البيئة البحرية⁽¹⁾.

وقد سبقت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 م الكثير من الإتفاقيات الدولية التي نصت على السلطات المختصة في مكافحة تلوث البحار منها على سبيل المثال إتفاقية لندن المتعلقة بمنع التلوث من السفن المبرمة بتاريخ 2 نوفمبر 1973 م حيث نصت على وجوب تعاون الدول الأطراف في إكتشاف وإنتهاكات مستخدمة كافة التدابير العملية المناسبة لتحقيق الإكتشاف و الرصد البيئي⁽²⁾.

كما نصت إتفاقية منع تلوث البحر بالنفط المبرمة في 12 ماي 1954 م السفن بحمل سجلات التصريف بإعتبار أن تلك السجلات هي من الوسائل الأساسية التي تمكن من إكتشاف وإنتهاكات لأنها تحمل المعلومات المطلوبة عن أي تصريف أو إنسياب النفط وظروفه و كيفية وقوعه و مكان وقوعه وهو أيضا ما نصت عليه القاعدة رقم 16 من الملحق الأول لإتفاقية منع التلوث من السفن لعام 1973 م ، كما نصت الإتفاقية 1973 م على إلتزام دولة علم السفينة بأن تصدر للسفينة شهادات تؤكد إلتزامها بالمعايير المطبقة الخاصة بتصميمها و إعدادها و بنائها ، و أن تجدد هذه الشهادات كل خمس سنوات ، وأن تخضع السفينة عند دخولها أحد الموانئ أو المحطات النهائية لدولة طرف في الإتفاقية للتفتيش من قبل المسؤولين للتأكد من أن السفينة صرفت مواد ضارة تعد إنتهاكا لأحكام الإتفاقية فإذا إنتهت عملية التفتيش بإكتشاف وجود إنتهاك فعلي ، تقوم الدولة التي قامت بالتفتيش بإخبار دولة العلم لإتخاذ الإجراءات اللازمة بحقها⁽³⁾.

و قد نصت مختلف الإتفاقيات التي عالجت مشاكل التلوث على ضرورة إخبار الدولة التي يهملها الأمر عن الإنتهاكات التي تراها ، حيث نصت إتفاقية 1945 م السالفة الذكر في المادة 10 و كذا المادتان 4 و 5 من إتفاقية 1973 السالفة الذكر على ضرورة إعلام دولة

1- المادة 230 إتفاقية الأمم المتحدة 1982 .

2 - المادة 5 من إتفاقية 1973 Jean Pierre Queneudec المرجع السابق ص 140

3 - الفقرة 2 من نفس المادة ، المرجع نفسه ص 140.

علم السفينة عن وجود خرق لأحكام الاتفاقية ، كما نصت هذه الإتفاقية في الفقرة الثانية من المادة الخامسة على أنه يجوز للدولة إحتجاز السفينة عند إنتهاكها لأحكام الإتفاقية واكتشاف الدولة لذلك الإنتهاك نتيجة تفتيش السفينة كأن تكتشف الدولة أن السفينة لا تحمل شهادة معترف بها أو أن الشهادة تنص على أن السماح للسفينة بالإبحار يؤدي إلى إلحاق أضرار جسيمة بالبيئة البحرية (1).

وحسب الإتفاقيات الدولية ذات العلاقة فإن العقوبات تخضع كقاعدة عامة إلى إختصاص دولة العلم أو الدولة التي ينتمي إليها المتهم بجنسيته ، و هو ما نصت عليه مثلاً إتفاقية لندن المبرمة في 29 ديسمبر 1972 م الخاصة بمنع التلوث الناتج عن إغراق النفايات في الفقرة (أ) من المادة 7 وعموما ما يؤخذ على الإتفاقيات الدولية أنها لم توضح نطاق الإجراءات المفروضة وماهيتها نتيجة إنتهاك نظم و قواعد حماية البيئة البحرية من التلوث ، و ذلك راجع لكون الدول أثناء وضع هذه الإتفاقيات خاصة الدول الملاحية الكبرى المالكة للأساطيل البحرية كانت تخشى من تحمل عبئ المسؤولية والتعويض إذا تسببت سفنها في إحداث تلوث بحري (2).

¹ - المرجع نفسه ص 141.

² - المادة 7 الفقرة (أ) من إتفاقية لندن المبرمة في 29 ديسمبر 1972 الخاصة بمنع التلوث الناتج عن إغراق النفايات .

خاتمة

خاتمة

ومن خلال دراستنا لهذا الموضوع استطعنا التوصل إلى عدة نتائج من بينها:
ان المرور العابر هو نظام مستقل و متميز عن المرور البريء (بالعودة إلى أحكام اتفاقية 1982) كونه يتطلب المرور المتواصل و السريع دون التوقف أو الرسو ، وهو يسري على كل السفن و الطائرات و الغواصات دون تمييز بين الدول ، أمامن الناحية الأمنية تعتبر أحكام اتفاقية 1982 المنظمة للمرور العابر قاصرة و غير كافية لضمان حماية أمن وسلامة الدول المشاطئة للمضائق الدولية كونها تسمح لجميع السفن بممارسة المرور العابر دون التمييز بين السفن المدنية والحربية .

أن الاتفاقية نصت علي مرور الغواصات و هي غائصة تحت الماء دون إلزامها بان تطفو علي السطح ، و ذلك يشكل خطرا كبيرا علي امن الدولة أو الدول المشاطئة للمضيق خاصة إذا افترضنا أن هذه الغواصات قد تكون حربية و قد تكون تجسسية . أعطت الاتفاقية أيضا الحق للطائرات بالتحليق في الفضاء الجوي الذي يعلو المضيق بدون قيد أو شرط و بدون التفريق بين الطائرات المدنية والحربية ورغم أن هذه الطائرات قد تكون عبارة عن طائرات تجسس واستطلاع .

فجعلت السفن و الطائرات و الغواصات الحكومية تتمتع بالحصانة و هو ما يجعل الدولة أو الدول المشاطئة للمضيق غير مختصة في حالة ارتكاب هذه السفن أو الطائرات أو الغواصات مخالفة للقواعد و الأنظمة المعمول بها ، فالدولة المشاطئة لا يجوز لها إتباع نفس الإجراءات التي خولتها إياها ذات الاتفاقية في مواجهة السفن خاصة باعتبار أن دولة العلم هي و حدها صاحبة السيادة عليها ، فأمام هذا الوضع كان لا بد من وضع قواعد خاصة بالاتفاقية يتم على أساسها إقامة المسؤولية الدولية للدولة التي تحمل السفينة أو الطائرة أو الغواصة علمها في حالة خرقها للأحكام المتعلقة بحماية البيئة البحرية في حالة ما إذا لحق ضرر بالدولة أو الدول المشاطئة للمضيق ووزعت الاختصاص في ذلك بين دولة العلم و دولة الميناء و الدولة المشاطئة .

إن نظام المرور العابر كما جاءت به اتفاقية 1982 م جاء مدعما لمصالح الدول الملاحية الكبرى علي حساب الدولة او الدول المشاطئة للمضيق لأنه يخدم مصالحها

الاقتصادية و السياسية و الأمنية ، كونه يتمتع بأولوية التطبيق كلما تعارضت أحكامه مع سيادة الدولة المشاطئة و أن هذه الأخيرة لا يمكنها في أي حال من الأحوال إيقافه أو إعاقته مهما لحقها من ضرر ، كون هذه الاتفاقية عبارة عن مجموعة من القواعد القانونية تخضع كغيرها إلى التعديل باستمرار كلما كان ذلك لازما و كلما تغيرت الضرر و الأوضاع المحيطة بها.

وفي الأخير يمكن القول بأن كل بحث ينتهي بنتائج فإنه لابد كذلك من إيراد مجموعة من الاقتراحات التي يصل إليها الباحث من خلال بحثه.

ومن أهم الإقتراحات التي يمكن إدراجها في نهاية البحث الذي قمنا به حول نظام المرور العابر في ظل قانون البحار مايلي :

- ضرورة إخضاع السفن الحربية و كذا السفن الناقلة لمواد مشعة أو نفطية أو مواد أخرى خطيرة على أن الدولة المشاطئة للمضيق و سلامة بيئتها البحرية إلى شرط الإذن المسبق .

- يجب إلزام الغواصات سواء كانت مدنية أو حربية بأن تمر طافية فوق الماء أو بالحصول على إذن مسبق للمرور غائصة تحت الماء و إلزامها بإعطاء إشارة تمكن سلطات الدولة او الدول المشاطئة من معرفة زمن مرورها و طبيعتها والدولة التابعة لها ..

- ضرورة إعطاء الدولة أو الدول المشاطئة قدرا أكبر من الحرية في حالة خرق السفن أو الطائرات أو الغواصات لنظام المرور العابر و ذلك في مجال إدارة الدعاوى، كرفع القيد المتعلق بإلزام الدولة المشاطئة بوقف الدعوى التي أقامتها إذا ما رفعت دولة العلم دعوى مماثلة خلال ستة أشهر من تاريخ رفع الدعوى الأولى، لأن الدولة المشاطئة هي التي تضررت من جراء هذا الخرق و هي الأولى بمسائلة السفينة و تسليط العقوبة عليها خاصة و أنها هي الأعم بملايسات المخالفة .

- النص علي عقوبات أكثر ردها كمصادرة السفينة و مسائلة طاقمها في حالة إذا كانت المخالفة التي ارتكابها عمدية وعدم الاكتفاء بالعقوبات المالية.

قائمة المراجع

أولا - المراجع باللغة العربية

أ-الكتب

- 1- إبراهيم العناني ، القانون الدولي للبحار، دار الفكر العربي ، مصر، الجزء الأول ، 1985.
- 2- أحمد أبو الوفا محمد ، القانون الدولي للبحار دار النهضة العربية ، الطبعة الأولى ، مصر/1989.
- 3- أحمد إسكندري و محمد ناصر بوغزالة ، القانون الدولي العام ، مطبعة الكاهنة الجزء الثالث ، الجزائر 1998.
- 4- أمين محمد قائد اليوسفي ، النظام القانوني للمضائق العربية ، دار الحداثة ، ب ط ، لبنان ، 1988.
- 5- الراوي إبراهيم جابر ، القانون الدولي للبحار، جامعة بغداد، ب ط، العراق 1989
- 6- بدرية عبد الله العوضي ، القانون الدولي للبحار في الخليج العربي ، دار التأليف ، ب ط ، مصر 1977.
- 7- بن عامر تونسي ، المسؤولية الدولية ، العمل غير المشروع كأساس للمسؤولية الدولية ، بوزريعة ، الجزائر 1995.
- 8- سعيد بن سلمان العبري ، النظام القانوني للملاحة في المضائق الدولية، دار النهضة العربية ، امصر ، 1995.
- 9- عبد المنعم محمد داود ، مشكلات الملاحة البحرية في المضائق العربية ، منشأة المعارف ، ب طمصر 1999.
- 10- عمار عنان ، محاضرات في المسؤولية الدولية ، كلية الحقوق ، بن عكنون جامعة الجزائر 2004.
- 11- عمرو عبد الفتاح خليل ، مضيق تيران ، الهيئة المصرية للعامة للكتاب ، ب ط مصر، 1980.
- 12- محمد البزاز ، حماية البيئة البحرية ، دراسة في القانون الدولي ، كلية الحقوق ، جامعة مكناس ، المغرب .

- 13- محمد محي الدين ، محاضرات في المسؤولية الدولية ، كلية الحقوق ، بن عكنون ، جامعة الجزائر 2004.
- 14- محمد طلعت الغنيمي ، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة ، منشأة المعارف ، ط ، بلا ، الإسكندرية ، 1975.
- 15- مصطفى الحفناوي ، قانون البحار الدولي زمن السلم ، المكتبة الإنجلو-مصرية ، ب ط ، مصر ، 1962 .

ب- الوسائل و المذكرات الجامعية

- 1- أحمد إسكندري ، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء أحكام القانون الدولي العام ، جامعة الجزائر ، معهد الحقوق 1996.
- 2- صلاح الدين بودريالة ، النظام القانوني للمضائق المستعملة في الملاحة الدولية ، جامعة الجزائر 1997.
- 3- عادل محمد البياتي ، أحكام المضائق في القانون الدولي للبحار 1976.
- 4- غباشي عمر زكي ، الوضع القانوني لخليج العقبة و مضائق تيران ، جامعة الجزائر 1975.
- 5- محمد نوفل ، تحليل قانوني لخليج العقبة و مضيق تيران ، جامعة الجزائر ، كلية الحقوق 1973.

ج- المقالات

- 1- أحمد عبد الكريم سلامة ، التلوث النفطي و حماية البيئة البحرية ، المجلة المصرية للقانون الدولي ، الجمعية المصرية للقانون الدولي ، مصر ، مجلد 45 ، 1989.
- 2- إبراهيم محمد العناني ، دراسات في القانون الدولي للبحر ، العدد الأول ، 1974.
- 3- إدريس الضحاك ، المصلحة العربية و إتفاقية قانون البحار فيما يتعلق بالمحافظة على البيئة البحرية و البحث العلمي و نقل التكنولوجيا .
- 4- إدريس الضحاك ، الموقف المغربي في المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار ، مجلد 36 ، 1980.
- 5- جابر إبراهيم الراوي ، تلوث البحار و المسؤولية المترتبة عليه في ظل قانون البحار .

- 6- جمال مظلوم ،مضيق هرمز و بدائل المضيق ، مجلة الملك خالد العسكرية ،تقارير تاريخ النشر 2009/03/1 .
- 7-جعفر عبد السلام ، النظام القانوني للمضائق ، المجلة المصرية لقانون الدولي ، الجمعية المصرية ، مصر ، مجلد 37 ، 1981.
- 8-صلاح الدين عامر، حماية البيئة إبان النزاعات المسلحة في البحار ، مجلد 49 1993.
- 9-عبد الله شاكرا الطائي ، مضيق هرمز و تأثير احتمال إغلاقه علي الاقتصاد الدولي ،دراسة موجزة منشورة في صحيفة القدس العربي بتاريخ 2006/09/4.
- 10-سمعان فرج الله ، وضع المضائق الدولية في العالم العربي في ضوء إتفاقية قانون البحار لعام 1982.
- 11-مفيد محمود شهاب ، قانون البحار الجديد و المضائق المستخدمة للملاحة الدولية و المصالح العربية ، تونس ، 1978.
- د - الإتفاقيات الدولية
- 1- إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المبرمة في مونتيجوبايا لعام 1982 .
- 2- إتفاقية جنيف للبحر الإقليمي لعام 1958

ثانيا-المراجع باللغة الفرنسية

أ-الكتب

- 1- Brocard Genevière, le statut juridique de la mer Caraïbe, presses universitaires de France , paris ,1979
- 2- Jean Paul Pancracée" droit international des espaces : air, mer fleuves , terre , cosmos" Armand Colin , masson , Paris , 1997
- 3-Bernard H.Oxman , le régime des navires de guerre dans le cadre de la convention des nations unies sur le droit de la mer , 1982 .
- 4- LazharBououny , les états arabes et le nouveau droit de la mer , 1986 .

فهرس المحتويات

فهرس المحتويات

1	قائمة أهم المختصرات.....
5-2	مقدمة.....
33- 6	الفصل الأول نظام المرور العابر
7	المبحث الأول: مفهوم نظام المرور العابر و نطاق تطبيقه
7	المطلب الأول: نظام المرور العابر
7	الفرع الأول : التعريف الوارد في الاتفاقية
8	الفرع الثاني: التعريف الفقهي
9	الفرع الثالث :تميز نظام المرور العابر عن نظام المرور البرئ
11	المطلب الثاني: نطاق تطبيق نظام المرور العابر
11	الفرع الأول :تعريف المضيق الدولي
11	الفرع الثاني:معيار تحديد المضيق الدولي
16	الفرع الثالث:انواع المضيق الدولي
	المبحث الثاني : موقف الدول من المرور العابر و مواقف الدول المؤيدة و الممارسة لحق
17	المرور العابر
17	المطلب الأول:الدول المؤيدة لفكرة المرور العابر
17	الفرع الأول: موقف الولايات المتحدة الأمريكية
22	الفرع الثاني: موقف الإتحاد السوفياتي سابقا.....
24	الفرع الثالث: موقف بعض الدول النامية.....
26	الفرع الرابع : موقف الجزائر من مسألة المضائق الدولية
27	المطلب الثاني:حقوق و واجبات الدول الممارسة للمرور العابر
28	الفرع الأول:حقوق و واجبات الدول المشاطئة
	الفرع الثاني: حقوق و التزامات السفن و الطائرات و الغواصات الممارسة لحق المرور العابر
29
33	الفصل الثاني: تأثيرات نظام المرور العابر
34	المبحث الأول:التلوث البحري الناتج عن نظام المرور العابر

34.....	المطلب الأول: مفهوم التلوث البحري
34.....	الفرع الأول: تعريف التلوث البحري
.....36.....	الفرع الثاني: مصادر التلوث البحري
37.....	الفرع الثالث: الأساس القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث الصادر عن السفن
38.....	المطلب الثاني: قضية مضيق تيران ومضيق هرمز
.....39.....	الفرع الأول: قضية مضيق تيران وخليج العقبة....
42.....	الفرع الثاني: قضية مضيق هرمز
44.....	المبحث الثاني: الأهمية الأمنية للمرور العابر
44.....	المطلب الأول: فعالية المرور العابر للمصالح الأمنية للدول الكبرى
45.....	الفرع الأول: عبور سفن السطح الحربية
48.....	الفرع الثاني: تحليق الطائرات الحربية
49.....	الفرع الثالث: عبور الغوصات تحت الماء
53.....	المطلب الثاني: المسؤولية المترتبة عن تلوث البحار الناتج عن المرور العابر
54.....	الفرع الأول: تعريف المسؤولية الدولية
59.....	الفرع الثاني: السلطة المختصة لمكافحة التلوث في المضائق الدولية
67.....	الخاتمة
69.....	قائمة المراجع
72.....	فهرس المحتويات