مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية

اسم المقال: التدابير التنفيذية التي يحق للدولة الساحلية اتخاذها في البحر الإقليمي
اسم الكاتب: د. بسام محمد أحمد
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/4710
تاريخ الاسترداد: 2026/11/03 17:03 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية – ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية _ سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية المجلد (37) العدد (4) 2015
Tishreen University Journal for Research and Scientific Studies -Economic and Legal Sciences Series Vol. (37) No. (4) 2015

التدابير التنفيذية التي يحق للدولة الساحلية اتخاذها في البحر الإقليمي

الدكتور بسام محمود أحمد *

(تاريخ الإيداع 5 / 5 / 2015. قُبِل للنشر في 7 / 7 / 2015)

□ ملخّص □

استقر العرف على أن للدولة الساحلية سيادة تامة على بحرها الإقليمي وعلى قاعه وباطن قاعه وما يعلوه من طبقات الجو، كما أن من المسلم به أيضاً أن هذه السيادة مقيدة لمصلحة الجماعة الدولية بما يعرف باسم " حق المرور البريء "إن فعالية قواعد القانون الدولي المتعلقة بالبحر الإقليمي تتوقف على قدرتها في تحقيق التوازن بين مصلحة الدولة الساحلية في سيادتها على البحر الإقليمي وبين مصلحة الجماعة الدولية في الملاحة عبر هذا البحر

وهذا يرتبط بالتزام الدول بسَن التشريعات واللوائح واتخاذ الإجراءات التنفيذية المتوافقة مع القانون الدولي بما يضمن استقرار العلاقات الدولية في هذا الحيز الهام من البحار

الكلمات المفتاحية: الاتفاقية: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982
القانون السوري: القانون رقم /28/ البحار الإقليمية السورية لعام 2003
الدولة الساحلية: الدولة صاحبة السيادة على البحر الإقليمي
السفينة الأجنبية: السفينة التي تحمل علم دولة أخرى وتمر بالبحر

* مدرس – قسم القانون الدولي – كلية الحقوق – جامعة تشرين – اللاذقية – سورية.

مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية _ سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية المجلد (37) العدد (4) 2015
Tishreen University Journal for Research and Scientific Studies -Economic and Legal Sciences Series Vol. (37) No. (4) 2015

Executive measures which could be applied by the coastal state in the regionalized sea

Dr. Bassam Mahmoud Ahmad*

(Received 5 / 5 / 2015. Accepted 7 / 7 / 2015)

□ ABSTRACT □

The custom was settled that the coastal state had complete sovereignty on its regionalized sea, benthos, interiority of benthos and layers of atmosphere, taking for granted that this sovereignty was restricted by the international community interests which known as "the right of innocent passage".

The effectiveness of rules of international law, which was related to regionalized sea, depended on its ability to achieve balance between the interest of coastal state in its sovereignty on regionalized sea and the interest of international community in the navigation across the regionalized sea.

In fact, this could be achieved when states were committed to enact legislations, measures and executive procedures which were compatible with international law which could led to the settlement of international relations in this part of the sea.

Key Words:

Agreement: the VIN agreement for maritime law in 1982.

Syrian law: the law No.28 Syrian regionalized sea in 2003.

The coastal state: the state which has the sovereignty on regionalized sea**.**

The foreign ship: the ship which carries the flag of another country and passes into through regionalized sea.

***Assistant professor – International Law Department – Faculty of Law – Tishreen university – Lattakia – Syria.**

مقدمة:

لأن البحر الإقليمي جزء من إقليم الدولة لها عليه السيادة مياهاً وجواً وقاعاً وباطناً وقاعاً. فإن تشريعاتها ولوائحها تسري فيه سريانها في الإقليم اليابس. وإن لسلطتها التنفيذية أن تتخذ من الإجراءات ما يكفل المحافظة على الأمن والبيئة والصحة وسريان قوانينها الجمركية والمالية، كما أن قضاءها يختص بنظر المنازعات والجرائم التي تقع داخل إطار البحر الإقليمي والصيد في المياه الإقليمية حق انفرادي للدولة الشاطئية بالإضافة إلى استئثارها دون غيرها من الدول بثروات هذا البحر الحية وغير الحية. ومع ذلك لا يمكن القول أن سيادة الدولة على بحرها الإقليمي مماثلة تماماً ومن كافة الوجوه مع إقليمها البري. ونظراً لأهمية حق المرور البريء – فهو قيد أساسي على سيادة الدولة في بحرها الإقليمي.

فالدولة الساحلية تتمتع بحقوق سيادة متعددة ومتنوعة في بحرها الإقليمي والجماعة الدولية تتمتع بحق موصوف ومحدد في البحار الإقليمية هو أن تمر سفنها في هذه البحار مروراً عابراً وبريئاً

وقد منح القانون الدولي الدولة الساحلية حق تنظيم المرور البريء في بحرها الإقليمي من خلال القوانين واللوائح. كما منحها حق وقف المرور البريء مؤقتاً وفي مناطق معينة واتخاذ ما يلزم لمنع أي مرور لا يكون بريئاً وكل مرور من شأنه المساس بأمن ومصالح الدولة الساحلية.

تأتي هذه الدراسة لتبين كيفية الموائمة بين التشريعات واللوائح والإجراءات التنفيذية التي تتخذها الدولة في بحرها الإقليمي للحفاظ على سيادتها وبين حقوق الدول الأخرى في المرور البريء في البحار الإقليمية وفقاً لقواعد القانون الدولي.

مشكلة البحث:

تكمن مشكلة البحث في عدم المواءمة بين سيادة الدولة التامة على بحرها الإقليمي وبين حق الملاحة التي تتمتع به السفن في البحر الإقليمي لدولة أجنبية عنها. أي بين السيادة على هذا البحر وبين القيد على هذه السيادة وذلك عندما تقوم الدولة الساحلية بتفسير السيادة إلى حد يجعل مرور السفن الأجنبية في بحرها الإقليمي يحتاج إلى ترخيص أو إذن تمنحه أو تحجبه متى شاءت في حين هو حق قانوني ثابت لها تتوافر فيه كافة عناصر وخصائص الحق مصدره العرف المتواتر بين الدول منذ زمن بعيد ومقنن في الاتفاقيات المتعلقة في البحار.

أهمية البحث وأهدافه:

تأتي أهمية البحث من أهمية المرور البريء والملاحة للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي. بمحاذاة الساحل لما يوفره من اطمئنان بعيداً عن أهوال البحر وللاستئناس بأهل البحر ولحتمية هذا المرور من أجل الدخول والخروج إلى ومن موانئ الدولة الساحلية. وخاصة في ظل التطور والتبادل التجاري بين الدول والتواصل بين الدول والشعوب. كما أن أهمية البحر الإقليمي للدولة الساحلية من النواحي الأمنية والاقتصادية والاجتماعية وقيمته الإستراتيجية والسياسية ليست بحاجة إلى تدليل.

يسلط البحث الضوء على كيفية التوفيق بين مصلحتين متعارضتين من حيث الظاهر متوافقين من حيث المضمون بين سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي وبين مصلحة الجماعة الدولية أن تسير سفنها في البحار الإقليمية خدمة للدول والشعوب. وذلك من خلال تطبيق القواعد الدولية الناظمة تطبيقاً متوازناً فعالاً وبحسن نية مما

يتلاءم وواقع المجتمع الدولي الراهن المنقسم إلى دول شتى تعمل كوحدات سياسية مستقلة وقيام درجة كبيرة من الاتصال بين هذه الدول يشكل البحر أهم طرق الاتصال والسفن أهم وسائل النقل للحضارة ومتطلباتها.

منهجية البحث:

يتم اعتماد المنهج الوصفي والتحليلي الذي يعتمد على بيان القواعد الدولية وبعض التشريعات الوطنية والممارسات العملية وأحكام القضاء واستخلاص النتائج التي تؤدي إلى حسن سير العلاقات الدولية واستقرارها في البحار.

النتائج والمناقشة:

إن القانون الدولي العام: يتكون من مجموعة القواعد القانونية التي تحكم الدول وغيرها من الأشخاص في العلاقات المتبادلة.

والقانون الدولي في البحار يشكل جزءاً كبيراً من قواعد القانون الدولي العام والذي يتكون من مجموعة القواعد القانونية التي تحكم علاقات الدول المتعلقة بالبحار من حيث اتصالها بالبحر من ناحية الوسط البحري (الامتدادات البحرية المختلفة) ومن حيث الأشخاص والأشياء التي تتحرك في أو تحت البحار (السفن والغواصات والمنشآت البحرية) ومن ناحية مختلف الاستخدامات المتصورة للبحار (حقوق وحريات البحار) (حرية الملاحة – التحليق – الصيد – البحث العلمي – مد الأسلاك والأنابيب المغمورة) وإذا كانت قواعد القانون الدولي العام (العرفية والاتفاقية) لم تنشأ بصورتها الحالية إلا بعد مرور فترات طويلة اقتضى تقنينها بعد أن تهذبت وتحددت بدقة وصقلت في المبنى والمعنى ورضيت الدول بالعمل فيها والانصياع لفحواها.

فإن قواعد القانون الدولي العام المتعلقة بالبحار لم تكن في وقت من الأوقات محل اتفاق بين الدول اعتباراً من الامتدادات البحرية والتي يأتي في مقدمها البحر الإقليمي الذي كان موضوع خلاف (حول طبيعته القانونية – ومداه – وكيفية قياسه). وكيفية ممارسة سفن الدول الأخرى لحق المرور فيه – وسلطات الدولة الساحلية في هذا البحر إلا أن محاولات تقنين قواعد القانون الدولي في البحار وتحقيق النمو المضطرد والتطوير التدريجي لهذه القواعد لم ينقطع وذلك من أجل توحيد القواعد المطبقة وإخضاع أنشطة أشخاص القانون الدولي لقواعد قانونية محددة للتقليل من المشاكل الناجمة عن الاستخدامات المتضاربة للبحار ولبيان القواعد والوسائل واجبة التطبيق على المنازعات الدولية (1) من مؤتمر لاهاي 1930 حتى مؤتمرات الأمم المتحدة الأول 1958 والثاني 1960 ومؤتمر الأمم المتحدة الثالث حول قانون البحار لعام 1982.

1 -تعريف البحر الإقليمي – مدى اتساعه – كيفية تحديده:

اختلفت التعاريف لأن كل منهما يناوله من زاوية معينة

من ناحية الموقع: يعرف البحر الإقليمي بأنه المنطقة البحرية التالية للإقليم البري والمياه الداخلية للدولة الساحلية

ومن حيث المساحة : هو تلك المساحات من المياه البحرية الممتدة بمقدار لا يتجاوز 12 ميلاً بحري والمحصورة بين خطوط الأساس المستقيمة وأعالي البحار (2)

من ناحية طبيعته القانونية: (شريط من البحر خاضع لسيادة الدولة وملاصق لسواحلها ومياهها الداخلية بشرط ألا تتجاوز 12ميلاً) (3) وتختص كل دولة بقياس بحرها الإقليمي شرط ألا تتجاوز اثني عشر ميلا بحريا.

تنص المادة الثانية من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحر لعام 1982 على أن:

1 تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية أو مياهها الأرخبيلية إذا كانت دولة أرخبيلية إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي

2 وتمتد هذه السيادة إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي وإلى قاعه وباطن أرضه.

3 تمارس السيادة على البحر الإقليمي رهناً بمراعاة هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي.

تنص المادة الثالثة من الاتفاقية: " لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلاً بحرياً مقاسه من خطوط الأساس المقررة وفقاً للاتفاقية".

من هذه التعاريف السابقة وخصوصاً التعريف الأخير الذي حدد الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي بأنه جزء من إقليم الدولة الساحلية ويخضع لسيادتها وللدولة على هذا الجزء جميع الحقوق التي تمارسها على إقليمها مع مراعاة حق المرور البريء الذي تمارسه السفن الأجنبية في البحر الإقليمي.

وهذا خلافاً لما اعتبره الفقهاء في القرن السابع والثامن عشر أن البحر الإقليمي جزء من أعالي البحار للدولة الساحلية عليه حق ارتفاق أو بعض الحقوق المتفرعة عن حقها في البقاء. (4)

كما أن غالبية الفقه والقضاء الحديث يتجه إلى اعتبار البحر الإقليمي جزء من إقليم الدولة الساحلية ويترتب على ذلك: حق الدولة الساحلية في وضع نظام للملاحة البحرية وللمسائل الجمركية والصحية وحقها في القيام بأعمال البوليس في هذا الجزء من البحر. وممارسة الاختصاص القضائي في كل ما يمس أمنها وسلامتها. وحقها في قصر التجارة الساحلية والصيد في البحر الإقليمي على رعاياها ووضع القواعد البحرية التي يجب على السفن التجارية مراعاتها أثناء وجودها في البحر الإقليمي

أما بشأن تحديد البحر الإقليمي من أين يبدأ (خطوط الأساس) وإلى أين يمتد (عرض البحر الإقليمي)، إذا كانت قاعدة الأميال الثلاثة لعرض البحر الإقليمي (المسافة التي تصل إليها طلقة المدفع) قد راجت في الفقه والقضاء والعمل الدولي من بداية القرن الثامن عشر حتى النصف الأول من القرن العشرين إلا أن نجمها قد أفل منذ اتفاقية جنيف عام 1958 حيث لم ينص عليها وبزغ نجم قاعدة اثني عشر ميلاً والتي أخذت بها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 وهي عدم جواز تحديد أي من الدول لبحرها الإقليمي (بأكثر من اثني عشر ميلاً) وذلك من خطوط الأساس العادية (حد أدنى الجزر من الساحل قليل التعاريج أو خطوط الأساس المستقيمة (في الساحل كثير التعاريج والضمور والنتوءات البرية).

ومعظم دول العالم أصدرت تشريعات حدود بحرها الإقليمي بـ 12 ميلاً بحرياً (أخذت بها بريطانيا 1978 فرنسا 1971 أمريكا 1988 وكانت روسيا قد سبقتها بكثير وكذلك سوريا – حيث نص قانون الولاية الوطنية للبحار 28 لعام /2003/ يمتد البحر الإقليمي للجمهورية العربية السورية إلى مسافة 12 ميلاً بحرياً من خطوط الأساس المستقيمة.

وعرّف خطوط الأساس بأنها مجموعة الخطوط الوهمية العادية أو المستقيمة التي تصل أقصى النقاط الواقعة على الحد الأدنى للجزر باتجاه البحر والتي تفصل المياه الداخلية عن البحر الإقليمي ويبدأ منها قياس عرض البحري الإقليمي.

ولكن ماذا لو أخذت الدول ببحر إقليمي أكثر من 12 ميلاً بحرياً كما هو الحال بالنسبة للسلفادور أو ليبيريا أو بيرو– في هذه الحالة باعتبار معظم قواعد القانون الدولي قواعد آمرة وجاء النص على أنه لا يجوز للدول أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بأكثر من اثني عشر ميلاً) سواء كانت طرف في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 أم لم تكن فالقاعدة عرفية ويدل على ذلك عدد الدول المصدقة عليها حيث تبلغ (155دولة) فهي ملزمة لجميع الدول ولو كانت غير طرف. ولا يوجد التزام على غيرها من الدول باحترام سيادتها على البحر الإقليمي الذي حددته إلا في حدود اثني عشر ميلاً بحرياً من خطوط الأساس والدول التي حددت بحرها الإقليمي بأقل من اثني عشر ميلاً مثل (فنلندة – النرويج – الدانمارك) فلا التزام على غيرها من الدول باحترام سيادتها إلا على البحر الإقليمي كما حددته لنفسها.

والدولة الساحلية هي المختصة بتحديد عرض بحرها الإقليمي بشرط ألا يتجاوز اثني عشر ميلاً بحرياً. وأن يكون اختيار طريقة خطوط الأساس المستقيمة التي يقاس منها هذا البحر وفق ضوابط لا يجوز الخروج عنها وإلا لا تكون الدول الأخرى ملزمة باحترامها ولا تترتب مسؤولية على خرقها

وطريقة خطوط الأساس التي منها يقاس البحر الإقليمي قد تتخذها الدول الساحلية كوسيلة لمد بحرها الإقليمي إلى مسافة أكثر مما يستوجبه الواقع ومما يبيحه القانون وبالتالي زيادة مساحة إقليمها البحري وحرمان الدول الأخرى من حق المرور البريء في مساحات كانت بحراً إقليمياً فأصبحت مياها داخلية بسبب ذلك

لذا على الدول أن تراعي في اختيارها لخط الأساس الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي هو عدم الابتعاد بطريقة ملحوظة عن الاتجاه العام للشاطئ وفي طريقة رسم خطوط الأساس المستقيمة يجب أن تكون المساحات التي تقع داخل نطاقها مرتبطة ارتباطاً وثيقاً كافياً بالإقليم البري لتخضع لنظام المياه الداخلية وذلك بأن يكون في الساحل انبعاج عميق أو انقطاع أو تغيرات شديدة أو ظروف جغرافية كسلسلة من الجزر قرب أو على امتداد الساحل.

وألا يؤدي إلى أن يصبح البحر الإقليمي لدولة مفصولاً عن البحر العالي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة

وإذا كانت الدولة تكتسب المساحات الجديدة التي تضاف إلى إقليمها بصورة طبيعية أو إرادية وهذا ما يعرف بالإضافة فإن قيام الدولة ببناء مكسر (حاجز) بحري انطلاقاً من شواطئها باتجاه البحر واعتباره جزء من المنشآت المرفئية أو استخدامه كمرسى لتحميل السفن وتفريغها فهذا من شأنه عند رسم خطوط الأساس المستقيمة لرسم حدود البحر الإقليمي اعتبار هذه المنشآت والإضافات نقطة للقياس وبالتالي تستطيع الدولة زيادة مدى بحرها الإقليمي عن طريق ذلك مما يؤدي إلى المساس بحق المرور البريء للسفن الأجنبية في المنطقة التي كانت تعتبر بحر إقليمي قبل ذلك فأصبحت مياه داخلية لأنها محصورة بين خطوط الأساس التي تمر من هذه المنشآت وبين البر وكذلك في حال قيام الدولة الساحلية ببناء منائر أو منشآت مماثلة تعلو دائماً سطح البحر فوق المرتفعات التي تنحسر عنها المياه عن الجزر فيجوز مد خطوط الأساس المستقيمة لقياس البحر الإقليمي من هذه المرتفعات (بعد هذا البناء للمنشآت والمنائر)

ولكي لا تمس هذه الإضافات الاصطناعية والمتغيرة والمتوقفة على إرادة الدولة الساحلية بحق المرور البريء قررت الاتفاقية من المادة (8) ما يلي:

" حيث يؤدي تقرير خط الأساس المستقيم وفقاً للطريقة المبينة من المادة (7) إلى حصر مساحات مائية وجعلها مياهاً داخلية بعد أن لم تكن تعتبر كذلك من قبل فينطبق على تلك المياه حق المرور البريء كما هو منصوص عليه في الاتفاقية.

ثانياً- الوضع القانوني للبحر الإقليمي – والتعريف بحق المرور البريء.

من المسلم به أن العرف قد استقر أن للدولة السيادة على بحرها الإقليمي ومن المسلم به أيضاً أن هذه السيادة مقيدة لمصلحة الجماعة الدولية بما يعرف باسم "حق المرور البريء" وإذا كانت السيادة إحدى ركائز التنظيم الدولي الحالي فإنها بنفس الوقت إحدى معوقات هذا التنظيم وذلك عندما تذهب الدولة في السيادة إلى منتهاها وإطلاقها من كل قيد. وإن كانت السيادة لا تعني الإطلاق بل علوية السلطة في الدولة ضمن قواعد القانون الدولي الملزمة لجميع الدول فإن (السيادة) كثيراً ما تشكل الدرع الذي تحاول الدول أن تحتمي وراءه لمنع نفاذ العديد من القواعد القانونية الحديثة (5)

وانطلاقاً من سيادة الدولة على بحرها الإقليمي فلها الحق أن تصدر التشريعات واللوائح ولسلطتها التنفيذية أن تتخذ الإجراءات اللازمة لتطبيق تشريعاتها الصحية والبيئية وللمحافظة على الأمن ولسريان قوانينها الجمركية ولقضائها أن ينظر في المنازعات والجرائم في هذا البحر وقصر ممارسة الصيد على رعاياها والاستئثار بثرواته الحية وغير الحية

ولكن وبنفس هذا الحيز المكاني من البحر للسفن الأجنبية حق ثابت وعريق هو حق المرور البريء في البحر الإقليمي – ومن أجل التوفيق وعدم التعارض بين حقوق السيادة للدولة الساحلية وبين القيد على هذه السيادة المتمثل في حق (المرور البري) في بحرها الإقليمي.

فقد حرصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على بيان حدود السيادة للدولة الساحلية ومعنى المرور البريء وغرضه وكيفية ممارسته وشروطه وكيفية تنظيمه من قبل الدولة الساحلية بوضعها للقوانين والأنظمة التي تضمن احترام حقوقها ومصالحها في هذه المنطقة وحقها في تعيين الممرات لممارسة حق المرور البريء ومن خلال منحها الحق في منع أي إخلال بشرط المرور البريء ووقفه ضمن شروط الاتفاقية

كما فرضت على الدولة الساحلية واجبات تلزم عدم تحصيل الرسوم على المرور في البحر الإقليمي وعدم إعاقة المرور البريء وعدم التمييز، والإعلان عن أماكن الخطر

إن ممارسة الدولة الساحلية لسيادتها محدد كما هو منصوص عليه في الاتفاقية (اتفاقية قانون البحار لعام 1982) ومحدد بقواعد القانون الدولي الأخرى.

فقد نصت الاتفاقية من المادة الثانية (تمارس السيادة على البحر الإقليمي رهناً بمراعاة أحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولية)

حق المرور البريء: تسهيلاُ لحركة الملاحة الدولية استقرت العادة على تتمتع سفن جميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية حربية أو تجارية بحق المرور البريء عبر البحر الإقليمي فقد نصت المادة السابعة عشرة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (رهناً بمراعاة أحكام هذه الاتفاقية تتمتع سفن جميع الدول ساحلية أو غير ساحلية بحق المرور البريء خلال البحر الإقليمي).

وبذلك التمتع بحق المرور البريء مرهون باحترام الأحكام التي جاءت بها الاتفاقية التي تبين معنى المرور وكيفية ممارسته وكل مرور خارج عما قررته الاتفاقية أو مخالف لا يعتبر بأنه مرور بريء.

والمقصود بالمرور البريء هو المرور المتواصل والسريع من أجل الدخول إلى أو الخروج من موانئ الدولة الساحلية أو اجتيازه دون الدخول إلى الموانئ ولكن التواصل والسرعة يعني عدم التوقف وعدم التباطؤ الواضح ولكن أجازت الاتفاقية للسفينة أن تتوقف في حالات محددة في البحر الإقليمي دون أن يعتبر مرورها غير بريء في حالات تقتضيها الملاحة العادية (أي بسبب الحفاظ على توازن السفينة إذا كانت معرضة لخطر ملاحي أو وجود جسم غريب

أو حطام في خط سيرها أو نشوب حريق وتعطل المحركات فمن الطبيعي أن توقف بقدر الضرورة اللازمة وقد تتوقف من أجل تقديم المساعدة إلى الأشخاص أو سفن أو طائرات في حالة خطر أو شدة لأن هناك واجب عام والتزام على كافة السفن تقديم المساعدة والإغاثة للأشخاص والأموال الذي هم في حالة خطرة وعلى الغواصات أن تبحر طافية وإلا يعتبر مرورها غير بريء فوجود غواصة في البحر الإقليمي لدولة ساحلية في حالة الغطس يعتبر عمل عدائي وفقاً للمفهوم العسكري والأمني وعلى سفن الصيد والسفن التي تعمل بالقوة النووية أو تحمل مواد خطرة أن تلتزم بالقوانين واللوائح وبالممرات المحددة من قبل الدولة الساحلية

وقد حددت الاتفاقية شروط المرور البريء والمقصود ببراءة المرور في المادة (التاسعة عشر) أنه: عدم المساس بأمن الدولة صاحبة الإقليم ومصالحها الجوهرية واستقرار الأمور فيها وعددت الحالات التي يعتبر فيه المرور ضاراً بسلم الدولة وحسن النظام فيها من استعمال القوة أو التهديد باستعمالها والمناورة والتدريب بالأسلحة وجمع المعلومات التي تضر بدفاع الدولة الساحلية أي عمل عدائي يمس بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها إطلاق أي طائرة أو إنزالها أو أي جهاز عسكري أو إنزاله أو تحميله أو تحميل أو إنزال بضائع أو أموال أو أشخاص خلافاً لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية والضريبية والمتعلقة بالبحر أو الصحة (6).

أي عمل تلوث عمدي أو خطير – أي من أنشطة صيد السمك – أو بحث علمي أو مسح أو عمل يؤدي إلى اضطراب شبكات الاتصال – أي نشاط آخر ليس له علاقة مباشرة بالمرور

أما عبارة (أي نشاط آخر ليست له علاقة مباشرة بالمرور) يعتبر شرط احتياطي يستوعب جميع الحالات التي لم تحصرها الاتفاقية سابقاً فيدل على أنها ليست على سبيل الحصر بل كل ما شأنه الإخلال وحسن النظام في الدولة ولا يتعلق مباشرة بالمرور – يعتبر غير بريء

يلاحظ أن أعمال التلويث المقصود والخطير من الأعمال التي تؤثر على طبيعة المرور البريء وليست كل أعمال التلويث هي خطيرة بل يجب أن يكون عمدي (بقصد الإغراق للنفايات) وهنا يحول المرور إلى مرور مهين غير بريء أو إن لم يكن عمدي يجب أن يكون خطيراً بمعنى يهدد بيئة وأمن الدولة الساحلية.

وإذا كانت الحالات الأربعة المتعلقة بالتهديد باستعمال القوة أو استعمالها ضد سلامة واستقلال الدولة الساحلية والتدريب بالأسلحة والمناورة – وجمع المعلومات (الاستطلاع) عن دفاع الدولة الساحلية أو إطلاق طائرة أو إنزالها أو أي عمل عدائي آخر لا تقوم به عادة سوى السفن الحربية وبالتالي فإن السفن الحربية في البحر الإقليمي للدول تخضع لقواعد مختلفة فمرور هذه السفن خلال البحر الإقليمي لا يمكن أن يكون في حد ذاته بريئاً (1) وذلك بالنظر إلى طبيعتها وممكن أن نتساءل عما إذا كان يجب إخضاع مرور هذه السفن عبر البحر الإقليمي لموافقة من جانب الدولة الساحلية أم على الأقل لإخطار يرسل إليها.

لم تبين اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 حكماً يتعلق بالسفن الحربية وخلال المؤتمر ظهر اتجاه تبنته الدول الكبرى يذهب إلى التسوية بين السفن الحربية وغيرها فيما يتعلق بالمرور البريء

واتجاه تبنته الدول الأخرى: يذهب إلى ضرورة حصول السفن الحربية على إذن أو تقديم إخطار مسبق أما السفن غير الحربية لا تحتاج إلى ذلك.

وقد ذهبت معظم الدول في تشريعاتها إلى الأخذ بالاتجاه الثاني وإلا ستتعرض سيادة وأمن الدولة الشاطئية للخطر ومنها التشريع السوري – المصري – الروماني – الصيني.....

فقد نص القانون السوري رقم 28 لعام 2003 من المادة (9)

أ –لا تتمتع السفينة الأجنبية الحربية أو ذات الطبيعة الخطرة أو الغواصة أو المركبات الغاطسة الأخرى بحق المرور البريء إلا بعد الحصول على موافقة وزارة الدفاع وعلى أن تتوافر فيها الشروط والمعايير والاحتياطات كافة المعمول بها دولياً.

ب – يجب على الغواصات والمركبات الغاطسة الأخرى. حين مرورها في البحر الإقليمي أن تطفو على سطح الماء وأن ترفع علمها.

كما تضمن القانون السوري السابق إضافة إلى شروط المرور البريء التي جاءت بها الاتفاقية في المادة (التاسعة عشر) السابقة أيضاً نشاطاً غير الأنشطة التي ذكرتها الاتفاقية يجعل المرور غير بريء هو:

الطوفان أو الدوران : يعني قيام السفينة أثناء تواجدها في البحر الإقليمي بمناورة دوران أو الانحراف عن خط السير بشكل غير معقول ودون مبرر ملاحي وهذا ليست إلا تطبيقاً لعبارة (أي نشاط لا يتعلق مباشرة بالمرور) وأضافت المادة (8) من القانون السوري نصا يستبعد سفن الدول غير المعترف بها من قبل الجمهورية العربية السورية من حق المرور البريء وذلك كـ (إسرائيل).

حيث نصت (تتمتع سفن جميع الدول المعترف بها من قبل الجمهورية العربية السورية بحق المرور البريء زمن السلم)

كما أن لسلطات كل دولة أن تضع القواعد التي تنظم الدخول والخروج من وإلى البحر الإقليمي وأن تفرض على السفن الالتزام بها.

ثانياً- التشريعات واللوائح التي تنظم المرور البريء للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي:

ليس معنى كون المرور البريء قيداً على سيادة الدولة الشاطئية أن تتحرر ومن أي سلطة أو اختصاص تجاهه ذلك أن سيادتها دائمة على بحرها الإقليمي ولها وحدها وضع تنظيم للمرور فيه بشرط ألا يترتب على هذه التشريعات واللوائح منع الملاحة أو إعاقتها بل ينبغي تسهيلها وضمان سلامتها. وقد أكدت ذلك المادة 21 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بقولها: للدولة الساحلية أن تعتمد قوانين وأنظمة بشأن المرور البريء عبر البحر الإقليمي يتناول الأمور التالية كلها أو بعضها أ– سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور ب– حماية وسائل تسيير الملاحة والتسهيلات الملاحية وغير ذلك من المرافق أو المنشآت جـ– حماية الكابلات وخطوط الأنابيب د– حفظ الموارد الحية للبحر هـ– منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بمصائد الأسماك.

والمحافظة على بيئة الدولة الساحلية ومنع تلوثها وحفظه والسيطرة عليه ومنع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة.

والدولة الساحلية عليها أن تعلن الإعلان الواجب عن جميع هذه القوانين والأنظمة وذلك إما عن طريق المنظمة الدولية المعنية (منظمة الملاحة الاستشارية البحرية) أو بأي طريقة أخرى.

وعلى السفن الأجنبية التي تمارس المرور البريء في البحر الإقليمي الامتثال لهذه القوانين والأنظمة وكذلك بجميع الأنظمة الدولية المقبولة عموماً بشأن منع المصادمات في البحر.

وإلا اعتبر مرورها غير بريء ويحق للدولة الساحلية اتخاذ الإجراءات التنفيذية في مواجهتها والتي سنبحثها لاحقاً.

كما أن للدولة الساحلية الحق في تحديد طرق وممرات بحرية تسلكها السفن الأجنبية من بحرها الإقليمي مما يسهل عليها مراقبة هذه السفن ومتابعتها والإشراف عليها بصورة غير مباشرة (2).

ولكن كي لا تتعسف الدولة الساحلية في حقها هذا في تحديد ممرات عبور ضمن بحرها الإقليمي دون مبرر لأن الأصل حق السفن في المرور البريء في كافة أجزاء البحر الإقليمي فقد نصت الاتفاقية في المادة / 22/على الدولة الساحلية أن تراعي مايلي:

1 – أن يتم تحديد الممرات البحرية بظروف تقتضيها سلامة الملاحة وحسن تنظيمها لذا لا يجوز للدولة الساحلية إنشاء هذه الممرات إذا لم يكن هناك مبرر ملاحي يقتضيها.

وللدولة أن تفرض على السفينة الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء استخدام الممرات واتباع نظم تقسيم حركة الملاحة التي قد تعينها أو تقرها لتنظيم مرور السفن.

وهنا لابد من القول أن ورود كلمة (تفرض) تعني أن الدولة الساحلية لها الحق في اتخاذ كل الإجراءات المناسبة والتي تراها ضرورية لمنع السفينة من المرور في البحر الإقليمي خارج هذه الممرات المحددة والمعلنة واتخاذ إجراءات البوليس واحتجاز السفينة وتفتيشها والقبض على طاقمها وإذا ترتب على عملها هذا ضرر تلتزم بالتعويض عما لحق من مخالفتها هذه من أضرار بالدولة الساحلية وبالغير وذلك وفقاً لقواعد المسؤولية الدولية ونظراً لطبيعتها الخاصة (السفن التي تحمل مواد خطرة) فيجب أن تحصل على إذن أو ضرورة الإخطار المسبق بالمرور ليصل علم الدولة الساحلية بمرورها. والظروف التي تقتضيها سلامة الملاحة الواجب توفرها لتقوم الدولة الساحلية بتحديد الممرات، مفترضة مسبقاً في حالة مرور السفن التي تحمل مواد خطرة أو تعمل بالطاقة النووية فيجب أن تسلك ممرات خاصة لتسهيل مراقبتها ويقلل من مخاطر تصادمها بالسفن والحطام والصخور فأي حادث يؤدي إلى أضرار بيئية تهدد أمن وسلام الدولة الساحلية.

ولذلك قررت الاتفاقية ما يلي (يجوز بصفة خاصة، أن يفرض على الناقلات والسفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد والمنتجات ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية أن تقصر مروها على تلك الممرات).

الإجراءات التي يحق للدولة الساحلية اتخاذها لضمان المرور البريء في البحر الإقليمي:

1 – منع المرور غير البريء: السفن عند ممارستها لحق المرور البريء يجب أن تمتثل لجميع القوانين والأنظمة التي تضعها الدولة الساحلية وكذلك القواعد الدولية المطبقة في هذا المجال ونتيجة لذلك يكون للدولة الساحلية أن تتخذ الخطوات اللازمة لمنع أي مرور لا يكون بريئاً ولمنع أي خرق لشروط دخول تلك السفن إلى المياه الداخلية مادة /45/ من الاتفاقية.

وهذا ما نص عليه القانون السوري رقم 28 لعام 2003 بعد أن حدد معنى المرور البريء بالقول:

المادة 15 "على السفينة الأجنبية التي تمارس حق المرور في البحر الإقليمي مراعاة القوانين والأنظمة النافذة في الجمهورية العربية السورية وكذلك أحكام القوانين الدولية وعلى الأخص ما كان منها يتعلق بالنقل والملاحة ".

المادة 11 " يتم دخول السفن إلى البحر الإقليمي وخروجها منه وفق القواعد المحددة من قبل السلطات السورية المختصة".

المادة 12 " للسلطات المختصة في الجمهورية العربية السورية الحق بأن تتخذ الإجراءات الضرورية في البحر الإقليمي لمنع أي مرور لا يكون بريئاً ".

والإجراءات التي تتخذها الدولة الساحلية والتي يقابلها (الخطوات اللازمة) من الاتفاقية إذا كانت السفينة المخلة بالمرور البريء تجارية فللدولة أن تتخذ في مواجهتها كافة اختصاصات البوليس والقضاء بما في ذلك إيقاف السفينة

واقتيادها إلى أحد موانيها والتحقيق مع ربانها وأعضاء طاقمها وتقديمهم إلى المحاكمة إذا استدعى الأمر ذلك وهنا على الدولة الساحلية أن تتخذ الإجراءات وفق خطوات جرت العادة على اتباعها وبعيداً عن التعسف من أي من الإجراءات.

وهذه الخطوات تشمل التنبيه بالتوقف للسفينة المارة عن طريق مكبرات الصوت التي يستعملها خفر السواحل أو إطلاق طلقات ضوئية تحذيرية أو غيرها من الإشارات تدل على الرغبة في الزيارة لتلك السفينة لغرض استيقافها وضبطها وتفتيشها واقتيادها إلى سواحلها وموانيها والتحقيق مع من تشاء والقبض والمحاكمة على من تراه متهماً بارتكاب الخرق والمخالفة لتشريعاتها وقوانينها ولوائحها.

ولا يجوز لسلطات دولة علم السفينة الاحتجاج على تلك الإجراءات ما دامت السفينة قد ارتكبت إحدى حالات المرور غير البريء وإذا لم تمتثل السفينة الأجنبية لأوامر التوقف والقبض عليها وحاولت الهرب فهنا يحق للسفن الحربية وطائراتها ملاحقة ومطاردة السفينة الأجنبية مطاردة حارة غير متقطعة حتى ولو لاذت إلى أعالي البحار وخرجت من حيز المياه الإقليمية للدولة الساحلية مادامت لم تدخل المياه الإقليمية لدولتها أو لدولة أخرى (2)

أما السفن الحربية فلها وضع آخر بينته المادة الثلاثون من الاتفاقية وعنوانها " عدم امتثال السفن الحربية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية " بنصها على أنه "إذا لم تمتثل أي سفينة حربية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي وتجاهلت أي طلب يقدم إليها للامتثال لتلك القوانين والأنظمة جاز للدولة الساحلية أن تطلب إليها مغادرة البحر الإقليمي على الفور" وذلك لأن للسفن الحربية على خلاف السفن التجارية حصانة عند وجودها في البحور الإقليمية لغير دولة العلم.

2 – وقف المرور البريء: إذا كان منع المرور البريء يعود لأسباب مصدرها السفن الأجنبية التي تمر بالبحر الإقليمي أي إجراء في مواجهة خرق لشروط المرور البريء فإن وقف المرور البريء يعود لإرادة الدولة الساحلية بأن تقرر هذا الإجراء إذا استدعت لذلك ضرورات تتعلق بأمن الدولة الساحلية بما فيها قيامها بمناورات بالأسلحة لأسطولها البحري ولها وحدها تقرير ذلك ضمن شروط معينة وهي:

قد تحصل ظروف تستدعي وقف المرور البريء خلال البحر الإقليمي لذلك قررت الاتفاقية م 3/25 إمكانية وقف المرور البريء بشروط معينة : أن يكون الوقف مؤقتاً (لمدة محدودة) فالوقف الدائم لا يجوز لما يشكل من اعتداء على حرية الملاحة الدولية ألا يكون هناك تمييز قانوني أو فعلي بين السفن الأجنبية.

والمقصود بالتمييز القانوني: أن يتضمن إعلان الدولة الساحلية قواعد تخص سفن دول معينة دون غيرها أما التمييز الفعلي: فهو وقف مرور سفن دولة معينة والسماح لسفن دولة أخرى بالمرور ضمن القطاعات المحددة للوقف وخلال زمن الوقف، ويجب أن يكون وقف المرور في قطاعات محددة من البحر الإقليمي ولا يجوز وقفه في كل البحر الإقليمي

وأن يكون وقف المرور ضرورياً لحماية أمن الدولة الساحلية بما في ذلك تدريبات أو مناورات الأسلحة وأن يتم الإعلان بطريقة كافية ولا يبدأ الوقف إلا بعد الإعلان.

وبذلك إذا كان للدولة الساحلية الحق في تنظيم المرور البريء في البحر الإقليمي وفي تعيين ممرات بحرية لممارسة حق المرور البريء وأن تمنع أي إخلال بشرط المرور البريء وفي وقف المرور البريء. فعليها واجبات في البحر الإقليمي تطبيقاً لفكرة العلاقة التبادلية بين الحقوق والواجبات وإذا خالفت هذه الواجبات ترتب على مخالفتها ضرراً تجاه الأشخاص الدولية تتحمل المسؤولية الدولية بالتعويض عن الضرر.

والواجبات هي وفقاً للاتفاقية عدم تحصيل رسم على المرور البريء في البحر الإقليمي إلا إذا كانت هذه الرسوم مقابل خدمات قدمت إلى السفن (إرشاد – تموين – وقود.....) وبشرط عدم التمييز بين السفن والالتزام بعدم إعاقة المرور البريء في البحر الإقليمي أي عدم قيام الدولة الساحلية بوضع عراقيل (تشريعية أو تنفيذية) تجعل حق المرور البريء في البحر الإقليمي والعدم سواء وكذلك على الدولة الساحلية عدم التمييز بين السفن خلال مرورها في البحر الإقليمي من خلال وضع قواعد موضوعية تسري في جميع الأحوال وفي مختلف الظروف وألا تتخذ إجراءات ضد هذه السفن بشكل تحكمي وانتقائي وفقاً لأهواء واعتبارات شخصية.

وباعتبار الدولة الساحلية هي الأكثر قدرة على العلم بالأماكن الخطرة على المرور في بحرها الإقليمي مثل (صخور ضخمة – هيجان شديد للبحر – حطام سفينة غارقة ....) فواجب عليها أن تعلن عن أماكن الخطر في بحرها الإقليمي.

الاختصاص القانوني والقضائي على السفن الأجنبية في المياه الإقليمية:

سيحصل ازدواج في الاختصاص بين قوانين الدولة الساحلية وقوانين دولة علم السفينة لذا كان لابد لحل الإشكال من أن يضيق اختصاص الدولة الساحلية عما هو عليه في الإقليم البري (7).

ولتحديد المركز القانوني للسفينة الأجنبية في المياه الإقليمية لمعرفة أي سلطة تمارس اختصاصاتها القانونية والقضائية عليها خلال إبحارها في البحر الإقليمي لدولة أهمية بالغة منعاً لإثارة المنازعات بين الدول، وتختلف الاختصاصات والسلطات حسب نوع السفينة سفن خاصة أو سفن عامة

أولاً – **السفن الخاصة والتجارية:** هي السفن التي تقوم بنشاط تجاري وتمارس أنشطة النقل للأشخاص والبضائع أو حتى للنزهة أو لإجراء أبحاث خاصة وهي تستهدف ممارسة نشاط تجاري وليس أداء خدمة عامة سواء كانت مملوكة لشركات أو أشخاص أو للدولة (2).

والقاعدة العامة هو خضوع السفينة الأجنبية الخاصة للاختصاص القانوني والقضائي لدولة العلم فدولة العلم هي التي تسن التشريعات واللوائح التي تنظم بنائها والترخيص لها بالملاحة وقواعد حصولها على جنسيتها ويوجد فيها ميناء تسجيلها وتشهر فيه كافة التصرفات من بيوع ورهن وخلافه.

وتمارس دولة العلم اختصاصها الجنائي والمدني على جميع الأفعال والتصرفات التي تجري على متن السفينة ولم تتجاوزها وبما في ذلك المرور البريء في البحر الإقليمي دون الدخول إلى المياه الداخلية أو أحد موانئ الدولة الساحلية أو الخروج منه وإذا كان مرورها غير بريء تخضع في هذه الحالة للاختصاص الإقليمي للدولة الساحلية وليس لدولة العلم.

وبذلك تخضع للقانون والاختصاص القضائي لدولة العلم سواء كانت تلك السفن تبحر في المياه الإقليمية أو الداخلية لدولة علمها أو كانت في أحد موانيها أو في أعالي البحار أو دخلت المياه الإقليمية لدولة أخرى بقصد المرور البريء وكان مروراً فعلاً بريئاً (متواصلاً وسريعاً).

وإذا حدث جريمة على متنها (جناية أو جنحة) في الحالات السابقة بين أفراد طاقمها أياً كانت جنسيتهم فيطبق عليهم القانون الجنائي لدولة العلم ومحاكمها هي التي تختص بالعقاب وفيها يتم تنفيذ العقوبة وتسليم المجرمين يتم وفقاً لما التزمت به دولة العلم من اتفاقيات لتسليم المجرمين ولو كان المطلوب تسليمه شخص تبحر السفينة في البحر الإقليمي لدولته التي تطلب التسليم.

وبالتالي لا يجوز لسلطات البوليس وخفر السواحل التابعة للدولة الساحلية توقيف السفينة واحتجازها أثناء مرورها في البحر الإقليمي من أجل توقيف شخص أو إجراء تحقيق بصدد جريمة ارتكبت على ظهر السفينة سواء وقعت في أعالي البحار أو في المياه الإقليمية لتلك الدولة هذا المبدأ العام ويقبل الاستثناء في حالات محددة ذكرتها الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالبحار

وإذا وقع الجاني في الحالات السابقة بيد الدولة الساحلية فعليها تسليمه إلى دول العلم ولو كان لا ينتمي بجنسيته إليها. فقد نصت الفقرة الأولى من المادة السابعة والعشرين من الاتفاقية:

" لا ينبغي للدولة الساحلية أن تمارس الولاية الجنائية على ظهر سفينة أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي من أجل توقيف شخص أو إجراء تحقيق بصدد أية جريمة ارتكبت على ظهر السفينة أثناء مرورها إلا في الحالات التالية فقط:

أ – إذا امتدت نتائج الجريمة إلى الدولة الساحلية ب– إذا كانت الجريمة من نوع يخل بسلم البلد أو بحسن النظام في البحر الإقليمي جـ – إذا طلب ربان السفينة أو ممثل دبلوماسي أو قنصلي لدولة العلم مساعدة السلطات المحلية د – إذا كانت التدابير لازمة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل

ونظراً لأهمية هذه الاستثناءات سنعرض لها بالبحث.

1 – امتداد نتائج الجريمة إلى الدولة الساحلية أي أن الجريمة لم تنحصر آثارها على السفينة المارة بالبحر الإقليمي بل طلت بأعينها إلى الدولة الساحلية فانتهكت قوانينها وامتدت إلى إقليمها فتخضع لاختصاصها الإقليمي وهنا يجوز للدولة الساحلية توقيف السفينة وزيارتها وتفتيشها والقبض على الأشخاص ذا العلاقة بالجريمة ولو كان ربانها وإجراء التحقيق وجمع الأدلة واستجواب الشهود وضبط الأشياء ومحاكمة المرتكب حيث تختص محاكمها وسجونها بالمعاقبة وتنفيذ العقوبة. وتختص الدولة الساحلية لو وقع جزء من الجريمة في إقليمها فالجريمة (سلوك ونتيجة) فإذا تم السلوك على متن السفينة كإطلاق نار من على متن السفينة وأصاب شخص على الشاطئ أو بحاره موجودين على

2 – متن سفينة أخرى في البحر الإقليمي للدولة. أو إذا حدث (السلوك الإجرامي) على متن السفينة كإطلاق النار وإصابة شخص على متنها وتم نقله بطلب من الربان أو القنصل إلى مستشفيات الدولة الساحلية ولفظ أنفاسه فيها (النتيجة الإجرامية) هنا ينعقد الاختصاص للدولة الساحلية أو في حالة إلقاء جثة المجني عليه في المياه الإقليمية الساحلية وكذلك في حالة التصادم البحري الذي يحدث في البحر الإقليمي ويترتب عليه أضرار مادية في الأرواح وذلك لإخلالها بأمن وسلامة الملاحة حيث نصت معاهدة منع التصادم في البحر لعام / 1972/ ليس في هذه القواعد ما يعفي أي سفينة أو مالكها أو الربان أو طاقم السفينة من تبعية أي إهمال في تطبيق هذه القواعد "

3 –إخلال الجريمة بسلم البلد وحسن النظام في البحر الإقليمي:

والجرائم التي تخل بسلم الدولة وأمنها كالتجسس أو نصب أجهزة تصوير وتنصت على السفينة لتقوم بتصوير الدفاعات والمنشآت الحيوية القريبة من الشاطئ أو إطلاق نار من السفينة المارة في البحر الإقليمي وإحداث رعب أو فزع في المنطقة أو إصابات بسفن أخرى أو على الشاطئ وكافة الجرائم التي تمس بالنظام في البحر الإقليمي وتعرقل سلامة وحسن تنظيم المرور في البحر الإقليمي كإنزال بضائع مهربة أو ركاب أو تحميلهم مخالفة قوانين الصحة والجمارك والضرائب والتلوث وغيرها وبالتالي أي نشاط من الأنشطة التي تجعل المرور غير بريء يعتبر جريمة يخل بحسن النظام لأنه ينتهك قوانين الدولة الساحلية حيث نصت الاتفاقية 2/19 ويعتبر الحالات السابقة تشكل مروراً ضاراً بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو أمنها ويتم تحريك المسؤولية المدنية بالإضافة إلى المسؤولية الجنائية إذا

كانت قوانين الدولة الساحلية تجرم هذه الأفعال وتجعل منها جريمة جنائية. وهنا لا يجوز للدولة الساحلية معاقبة هذه الأفعال قبل تجريمها بموجب تشريعاتها وفقاً لمبدأ الدستور الدولي (لا جريمة ولا عقوبة إلا بنص).

ومعظم حالات المرور غير البريء التي عددتها الاتفاقية اشترطت توافر القصد الجرمي فيها (أي العلم والإرادة) وذلك بورود عبارات مثل بهدف – المقصود ... (أي تعمد الأضرار بأمن ودفاع الدولة الساحلية). وهنا يمكن لسلطات البوليس في الدولة الساحلية ممارسة سلطات القبض والاحتجاز والتفتيش على السفن وركابها التي تنتهك قوانينها المتعلقة بالمرور البريء ومحاكمها هي المختصة جنائياً بالمعاقبة على هذه الجرائم وفي سجونها تنفذ العقوبة فقد نصت الاتفاقية في الفقرة 40 من المادة 21 " تتمثل السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء خلال البحر الإقليمي لجميع هذه القوانين والأنظمة ولجميع الأنظمة الدولية المقبولة بشأن منع المصادمات في البحر"

وقد نص القانون السوري في المادة (16): يحق للسلطات السورية المختصة الطلب إلى السفينة الأجنبية أثناء مرورها عبر البحر الإقليمي الامتثال للقوانين والأنظمة السورية تحت طائلة اتخاذ الإجراءات المناسبة بحق السفينة ".

وهنا لابد من التنويه إلى أن عبء إثبات براءة المرور من عدمه يقع على عاتق الدولة الساحلية وأن السفينة الأجنبية قد ارتكبت إحدى حالات المرور الضار بأمن الدولة الساحلية المنصوص عليها في المادة (2/19) من الاتفاقية وهي تملك الوسائل اللازمة من حق زيارة السفن في بحرها الإقليمي وتفتيشها وجمع الأدلة التي تثبت بها ادعائها ولها أن تجري التحقيقات اللازمة عند وجود شبهه معقولة.

إذا طلب ربان السفينة أو ممثل دبلوماسي أو موظف قنصلي لدولة العلم تدخل السلطات المحلية.

إذا حصلت جريمة على ظهر السفينة ولم تمتد آثارها للدولة الساحلية ولا يوجد مبرر لتدخلها فهنا قد تتدخل بناء على طلب ربان السفينة أو موظف قنصلي أو ممثل دبلوماسي لدولة العلم وذلك للسيطرة على أحداث تخرج عن سيطرة ربان السفينة وإلقاء القبض على الجناة ودور السلطات المحلية يقتصر على ما هو محدد في الترخيص أو الإذن.

4 – إذا كانت التدابير لازمة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل وتطبيقاً لمبدأ الاختصاص العالمي بالملاحقة وبالمحاكمة من هذه الجريمة الدولية العابرة للحدود وضرورة التعاون الدول جميعها لقمعها في كافة المناطق البحرية سواء في المياه الإقليمية أو غيرها مثل أعالي البحار وهناك واجب ملقى على عاتق كل دولة لديها أسباب مقبولة للاعتقاد بأن سفينة ترفع علمها تقوم بالاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل أن تطلب تعاون دول أخرى لقمع هذا الاتجار.

وهنا على الدولة الساحلية إذا كان لديها أسباب مقبولة أن السفينة تقوم بالاتجار بالمخدرات وعلمت بذلك بأي طريقة من تلقاء نفسها أو بإخطار من دولة أخرى يحق لها اعتلاء السفينة وتفتيشها وفي حالة العثور على أدلة اتخاذ ما يلزم من إجراءات إزاء السفينة والبضائع التي تحملها السفينة.

5 -أن ترتكب الجريمة في المياه الداخلية للدولة الساحلية: إن ارتكاب الجريمة في المياه الداخلية للدولة الساحلية يشكل اعتداءً مباشراً على نظامها القانوني مما يحتم إعطاء سلطات الدولة اتخاذ كل الإجراءات التي ينص عليها قانونها في الشروع في أعمال القبض أو التحقيق على متن السفينة الأجنبية وحتى لو غادرت هذه السفينة المياه الداخلية إلى المياه الإقليمية لنفس الدولة (الفقرة الثالثة من المادة السابعة وعشرون من الاتفاقية)

وعلى سلطات الدولة الساحلية أن تراعي مصالح الملاحة البحرية عند توقيف أية سفينة لمباشرة اختصاصها وفي حال امتداد نتائج الجريمة إلى الدولة الساحلية أو كانت من النوع الذي يخل بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها

وباشرت السلطات المحلية اختصاصها عليها أن تقوم بإخطار ممثل دبلوماسي أو موظف قنصلي تابعاً لدولة العلم قبل اتخاذا تدابير وتسهيل الاتصال بين الممثل وطاقم السفينة أو إرسال الإخطار أثناء اتخاذ التدبير في الحالات الطارئة.

ثانياً– الولاية المدنية والتنفيذ الجري على السفينة الأجنبية التي تمر بالبحر الإقليمي للدولة الساحلية:

السفينة مال منقول ذا طبيعة خاصة تحتاج أثناء إبحارها إلى مؤن ووقود وإصلاح... وقد يترتب عليها مسؤولية تقصيرية تجاه الغير نتيجة التصادم أو قد يكون مالكها (شركة أو شخص طبيعي) مدنياً للدولة الساحلية أو لأحد رعاياها وهناك دعوى قضائية وإجراء تحفظي بالحجز الاحتياطي أو حكم بالتنفيذ الجبري من السلطة القضائية للدولة الساحلية

فهل يجوز للدولة الساحلية اتخاذ الإجراءات السابقة عند مرورها في بحرها الإقليمي

لقد نصت المادة 282 من الاتفاقية " لا يجوز للدولة الساحلية أن توقع إجراءات التنفيذ ضد السفينة أو تحتجزها لغرض أي دعوى مدنية إلا فيما يتعلق بالالتزامات التي تتحملها السفينة أو المسؤوليات التي تقع عليها أثناء رحلتها خلال مياه الدولة الساحلية أو لغرض تلك الرحلة".

واستكملت الفقرة 3 من المادة 28 من الاتفاقية بالقول:" لا تخل الفقرة الثانية بحق الدولة الساحلية – وفقاً لقوانينها– في أن توقع إجراءات التنفيذ لفرض أي دعوى مدنية ضد أية سفينة أجنبية راسية أو ماره في بحرها الإقليمي وأن تحتجزها بعد مغادرة المياه الداخلية "

وبذلك من المادة 28 نستنتج ما يلي:

القاعدة العامة: لا يجوز للدولة الساحلية أن توقع الحجز على السفينة الأجنبية التي تمر ببحرها الإقليمي إلا لالتزامات تتعلق بهذا المرور. أي تخرج عن إطار الأموال التي يجوز الحجز عليها لقضاء دين وذلك احتراماً لرسالتها في خدمة الملاحة والتجارة الدولية وتفضيلها على أية التزامات مدنية تجاه الأشخاص.

أما إذا كانت تلك الديون والالتزامات قد تحملت بها السفينة أثناء مرورها في البحر الإقليمي كأن تكون قد تزودت بمياه عذبة أو طعام أو حصلت على خدمات ترميم وإصلاح ولم تسدد الثمن فهنا يحق لسلطات الدولة الساحلية المتواجدة فيها السفينة توقيع الحجز عليها سواء كان حجزاً تحفظياً أو تنفيذياً لاستيفاء حقوقها – وهنا تغليب للعدالة على مصلحة الملاحة الدولية فلولا هذه الخدمات لما استطاعت السفينة استكمال رحلتها ومواصلة ملاحتها.

ولكن إذا دخلت السفينة الأجنبية المياه الداخلية للدولة الساحلية أو توقفت في البحر الإقليمي (في حال الرسو على المخطاف خارج الموانيء) هنا يحق للدولة الساحلية ممارسة إجراءات التنفيذ وفقاً لقوانينها وتشريعاتها الداخلية على هذه السفن وذلك بصدد أية دعوى مدنية تكون مرفوعة على تلك السفن فلها الحق في إجراء تحفظي واحتجازها لاستيفاء الدين سواء كان الدين قد ترتب على السفينة أثناء الرحلة أو رحلات سابقة كما يمكن توقيع الحجز التنفيذي إذا كان هناك حكم قضائي واجب النفاذ وذلك لأن وجود السفينة في المياه الداخلية يجعلها خاضعة لسيادتها وتشريعاتها الداخلية

ويحق للدولة الساحلية مطاردة السفينة الأجنبية بعد مغادرة مياهها الداخلية وبحرها الإقليمي من أجل تحصيل دين مدني وذلك لانتهاك السفينة قوانين وأنظمة الدولة الساحلية (والقانون المدني هو أحد القوانين المعمول بها في الدولة).

ثالثاً: المركز القانوني للسفن الحربية في المياه الإقليمية للدول:

لقد عرفت الاتفاقية في (المادة 29) السفينة الحربية كما يلي:

لأغراض هذه الاتفاقية تعني السفينة الحربية " كل سفينة تعتبر جزءاً من القوات المسلحة لدولة ما وتحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدولة وتكون تحت أمرة ضابط بحري في خدمة هذه الدولة ويظهر اسمه في قائمة الضباط البحريين أو أية وثيقة تعادلها والتي يخضع طاقمها لقواعد الانضباط العسكري ".

وبشأن حق السفن الحربية في المرور البريء نجد أن الاتفاقية جاءت خالية من نص قاطع في هذا الموضوع وإن كانت النصوص بنظره عامة ترجح المرور غير البريء للسفن الحربية فهذا الفهم يستخلص من: – عنوان الفرع (3) من الاتفاقية الخاص بالمرور البريء الذي ورد فيه " قواعد تنطبق على جميع السفن " ولفظة جميع تعني السفن الحربية وغير الحربية وكذلك إفراد قسم خاص للقواعد المنطبقة على السفن الحربية وغيرها من السفن الحكومية المستعملة لأغراض غير تجارية أو وجود نص خاص بالسفن الحربية وهذا يعني التسليم بحق السفن الحربية في ممارسة حق المرور البريء في البحر الإقليمي (8)

والقضاء الدولي (محكمة العدل الدولية) أقر حق السفن الحربية وقت السلم أن تمر بالمياه الإقليمية مروراً بريئاً وذلك في الحكم المشهور الذي صدر في منازعة (مضيق كورنو) وقد أخذ بالقواعد التالية " المرور البريء حق للسفن الحربية على السواء زمن السلم والدولة ملزمة بأن تمتنع عن كل ما من شأنه إعاقة استعمال هذا الحق – وتتحمل الدولة الساحلية الضرر الناجم عن استعمال حق المرور البريء " (9)

وبذلك على السفينة الحربية والغواصات الطافية أن تتقيد بقواعد المرور البريء التي تنطبق على السفن التجارية وتشريعات الدول تشدد بوضع قواعد وضوابط تنظيم مرور هذه السفن مثل ضرورة حصولها على إذن –واشتراط مصاحبتها خلال البحر الإقليمي– تحريم اقترابها من مناطق معينة لها أهمية حربية وإستراتيجية – وتحديد عدد السفن التي تمر بنفس الوقت.

1 –ممارسة سلطات القبض والبوليس على السفن الحربية في المياه الإقليمية:

حصانة السفن الحربية والسفن العامة الأخرى: تتمتع السفن الحربية والسفن الحكومية المخصصة لأغراض غير تجارية كقاعدة عامة بالحصانة أثناء مرورها في البحر الإقليمي للدولة الساحلية كونها مظهراً من مظاهر سيادة الدولة.

وبالتالي تخضع هذه السفن لقانون وقضاء دولة علمها أينما وجدت في المياه الداخلية أو الموانئ أو المضايق أو الأنهار أو المياه الإقليمية للدولة الساحلية حيث لا يجوز لسلطتها التنفيذية أو القضائية ممارسة أعمال القبض والبوليس والتفتيش والاحتجاز عليها ولو تم ارتكاب جريمة على متنها وامتدت آثارها إلى سواحلها ولو تم اكتشاف قيامها بالإتجار غير المشروع بالمخدرات

وعند عدم احترام السفن الحربية لقوانين ولوائح الدولة الشاطئية الخاصة بالمرور في البحر الإقليمي وإذا تجاهلت الطلب المقدم إليها لاحترامها فليس أمام الدولة الشاطئية سواء خيار واحد هو أن تطلب من السفينة مغادرة البحر الإقليمي فوراً.

والأحكام السابقة تسري على السفن العامة وهي السفن التي تمارس أعمال السلطة العامة من ناحية الرقابة والإشراف على احترام القوانين والتشريعات الداخلية للدولة الساحلية مثل قوانين الهجرة والإقامة والصحة والجمارك والإتجار غير المشروع بالمخدرات أو تقدم خدمات عامة كمكافحة التلوث أو وضع كابلات أو بريد أو سفن مستشفى أو إرشاد أو أعمال بحث علمي فهي لا تخضع سوى لقانون علمها وتتمتع بحصانة كالسفن الحربية

ويجب عليها عدم ممارسة أنشطة تجارية وأن تكون مملوكة للدولة أو تحت إدارتها المباشرة ودولة العلم هي التي تدعى أن السفينة عامة وهي قرينة على اعتبارها عامة قابلة لإثبات العكس عن طريق إثبات قيامها بممارسة أنشطة تجارية.

وعلى السفن الحربية والعامة التي تتمتع بالحصانة احترام قوانين وأنظمة الدولة الساحلية لأن الدولة الساحلية يحق لها منع مرورها في البحر الإقليمي إذا انتهكت قوانينها بشأن المرور البريء ولها أن تطلب منها مغادرة البحر الإقليمي فوراً دون أن يحق لها زيارة السفينة وتفتيشها وإذا لم تمتثل السفينة الحربية والعامة لأمر وجوب المغادرة يحق للدولة الساحلية أن تجبرها على المغادرة الفورية لمياهها ولو أدى إلى استعمال القوة (2) وذلك إعمالاً لحقها في الدفاع الشرعي.

ولأن مخالفتها تعتبر انتهاكاً لقواعد المرور البريء المبينة في المادة / 19/ من الاتفاقية وخاصة إذا قامت بالتهديد بالقوة أو استعمالها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي أي مناورة أو تدريب بالأسلحة من أي نوع – أي عمل يهدف إلى جمع معلومات تضر بدفاع الدولة الساحلية – أي عمل عدائي يمس بدفاع الدولة الساحلية ولكن إذا نجم عن ملاحة السفن الحربية الحكومية عبر المياه الإقليمية خسائر أو أضرار نتيجة عدم امتثالها للقوانين والأنظمة وقواعد القانون الدولي فهنا تتحمل دولة علم السفينة المسؤولية حيث نصت المادة / 31/ من الاتفاقية " تتحمل دولة علم السفينة المسؤولية الدولية عن أية خسارة أو ضرر يلحق بالدولة الساحلية نتيجة عدم امتثال سفينة حربية أو سفينة حكومية أخرى مستعملة لأغراض غير تجارية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي أو لأحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي "

ودعوى المسؤولية هي دعوى دولية بين الدولة الساحلية ودولة العلم ولا تنصب الإجراءات على السفينة من حجز تحفظي أو تنفيذي عليها ولا يجوز حبسها بل تبقى خاضعة للحصانة

وعندما يتخذ مجلس الأمن قراراً وفقاً للفصل السابع من الميثاق يتضمن– إجراءات قمعية ضد دولة ما وفقاً لنظرية (الأمن الجماعي)

ومن بين هذه الإجراءات إرسال سفن حربية لتقوم بحصار بحري أو قصف بحري على شواطئ الدولة التي يتخذ ضدها الإجراء

فإن هذه السفن يمكنها عبور المياه الإقليمية للدول دون الحاجة إلى الحصول على إذن مسبق حتى ولو كانت القوانين الوطنية تشترط ذلك لأننا بصدد حالة جديدة ولأنه من غير المقبول خضوع القوة الدولية لتشريع الدولة المعتدية (المنتهكة لمبادئ الميثاق) (1)

ولكن عندما يتضمن القرار توقيع عقوبات اقتصادية على دولة ما وتفتيش السفن المتوجهة إليها مثل القرار رقم (1803) أو (1737 م1747) ضد إيران وحيث ينص القرار الأول على " الطلب من جميع الدول طبقاً لسلطاتها وتشريعاتها الوطنية وبشكل يتماشى مع القانون الدولي ولاسيما قانون البحار والاتفاقيات الدولية ذات الصلة بالطيران المدني بالقيام بتفتيش الشحنات المتوجهة إلى إيران أو القادمة منها "

وهذا يعني على السلطات المختصة في جميع الدول إيقاف السفن والمراكب البحرية الإيرانية التي تعبر مياهها الإقليمية لتفتيشها والتحقق من عدم حملها بضائع ممنوعة وفقاً للقرارات الصادرة عن المجلس

ولكن ما هو حاصل مرابطة سفن حربية وحاملات طائرات في مياه الخليج حيث تقوم هذه السفن بممارسة سلطات القبض والبوليس في المياه الإقليمية لدول الخليج والتأكد من عدم حملها بضائع محظورة إلى العراق في إطار

تنفيذ قرارات مجلس الأمن ضده أو إلى إيران. وهذا مخالف لقواعد القانون الدولي لأن ممارسة سلطات القبض والبوليس هو من الاختصاص المنفرد للدول على إقليمها إلا إذا تنازلت عن هذا الأمر السيادي

كما أن تنفيذ قرارات مجلس الأمن تنفذها الدول كل في نطاق اختصاصها الإقليمي المنفرد ولا يجوز ممارستها بالنيابة عنها إلا بإذنها وإذا امتنعت دولة عن تنفيذ قرارات مجلس الأمن فيحق للمجلس اتخاذ عقوبات بحقها بقرارات تصدر عنه

وإذا خولت سلطات الدولة الساحلية الدول الأخرى حق ممارسة القبض والتفتيش نيابة عنها فهنا يحق لسفن هذه الدول الأخرى أن تقوم بالقبض والتفتيش على السفن التجارية المارة في البحر الإقليمي وإلزامها باحترام النظم والتشريعات السارية في البحر الإقليمي واحترام قرارات مجلس الأمن الصادرة بعقاب أو محاصرة دولية تتعرض للعقوبات الدولية.

ومن التدابير الهامة التي تتخذها الدولة الساحلية لضمان تنفيذ تشريعاتها وأنظمتها المتفقة مع قواعد القانون الدولي في البحر الإقليمي وغيرها من المناطق الأخرى الخاضعة لولايتها (حق المطاردة الحارة والحثيثة)

وبموجب حق المطاردة الحارة والحثيثة للدولة الساحلية الحق في تعقب وملاحقة السفن التي انتهكت تشريعاتها وأنظمتها وهربت باتجاه البحر العام والقبض عليها واتخاذ الإجراءات القانونية اللازمة كي لا تفلت من العقاب.

ونظراً لخطورة التدبير فقد نصت عليه (111) من الاتفاقية وحرصت على توضيح شروطه وهي:

- أن يقوم بالمطاردة سفينة أو طائرة حربية عامة، وبالتالي لا يحق للسفن التجارية القيام بهذا التدبير
- أن تبدأ المطاردة الحثيثة في المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة أو رقابتها أي أن ترتكب المخالفة في البحر الإقليمي

– أو المنطقة المجاورة الاقتصادية الخالصة ويتم اكتشافها ومطاردة السفينة في مناطق المخالفة واستمرار المطاردة إلى الامتدادات البحرية الأخرى أو إلى أعالي البحار إلى أبعد من المناطق الخاضعة لسيادة الدولة أي بعد 200 ميل من خطوط الأساس

وتتوقف المطاردة عندما تدخل السفينة الملاحقة البحر الإقليمي لدولتها أو دولة أخرى

– أن تكون المطاردة لمخالفة للقوانين واللوائح الداخلية والدولية، بمعنى أن تتم المطاردة لأسباب مشروعة لانتهاك السفن المارة للقوانين واللوائح التي تنظم المرور والنافذة في الدولة الساحلية كما تنتهك شروط المرور البريء– وتلك التي تنظم مسائل البحر والصحة والجمارك والصيد ...الخ

كما يجب وفقاً للمادة (111) من الاتفاقية أن يكون هناك قرائن قوية على ارتكاب الانتهاكات السابقة أما مجرد الاشتباه فلا يبرر المطاردة

– أن تتم المطاردة إزاء سفينة تجارية وليست حربية وأن تكون المطاردة متواصلة وغير منقطعة لما تتمتع به السفن الحربية أو العامة بالحصانة ومهما كانت نوع المخالفة المرتكبة من قبلها لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية لا يحق لهذه الدولة سوى أن تطلب من السفينة المغادرة الفورية لمياهها وإجبارها على الخروج ولكن لا يجوز القبض عليها ومحاكمتها– وأن لا يتخلل المطاردة انقطاع بل أن تكون مستمرة ومتصلة باكتشاف المخالفة

ويطلب القانون الدولي إعطاء إشارة بالوقوف للسفينة المشتبه بها قبل بدء المطاردة الحثيثة حيث نصت الاتفاقية (4/111) " لا يجوز بدء المطاردة إلا بعد إعطاء إشارة ضوئية أو صوتية بالتوقف من مسافة تستطيع معها السفينة

الأجنبية أن ترى الإشارة أو تسمعها " وفي ضوء التطور التكنولوجي تعتبر إشارات الراديو كافية بشرط أن يكون هناك دليل على إرسالها.

وأخيراً إذا قامت الدولة الساحلية بمطاردة غير مشروعة تكون هذه الدولة مسؤولة عن تعويض جميع الأضرار الناجمة عن ذلك وذلك وفقاً لقواعد المسؤولية الدولية.

ومن سلبيات الاتفاقية فيما يتعلق بحق المرور البريء عدم قدرة الدولة الساحلية أن تتدخل لمنع سفينة من المرور في مياهها الإقليمية وهي تراها متداعية البنيان، تحمل مواد خطيرة، بقيادة طاقم ضعيف، وتسير بمحركات في حالة معيبة لأن ذلك يمس حرية الملاحة

حيث نصت الاتفاقية " على عدم أحقية الدولة الساحلية أن تسن قوانين وأنظمة في البحر الإقليمي تمس بالمرور البريء "

وهذا كان انتصار للدول الصناعية في مواجهة (مجموعة 77) في مؤتمر الأمم المتحدة حيث كانت هذه الأخيرة ومن بينها الدول تطالب بحق الدولة الساحلية في وضع قواعد ومعايير للمحافظة على البيئة البحرية– وكانت الدول الصناعية ترفض ذلك بدعوى الحفاظ على حرية الملاحة (10)

الاستنتاجات والتوصيات:

– أظهرت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 كيفية إقامة التوازن بين مصلحة الدولة الساحلية ومصلحة الجماعة الدولية في مختلف المناطق البحرية

– أحثت الاتفاقية الدول على سن التشريعات والأنظمة المنطبقة مع القواعد الدولية وأن تتخذ الإجراءات التنفيذية المتوافقة معها في البحر الإقليمي.

– لم تأخذ الاتفاقية موقفاً حاسماً من مسألة مرور السفن الحربية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية بل أخضعته للقواعد العامة في هذا الشأن.

– معظم الدول أصدرت تشريعات تتوافق مع الاتفاقية حتى غير المنضمة إليها لأنها أصبحت قواعد عرفية ملزمة.

التوصيات:

1 – على السفن الأجنبية عند عبورها في البحر الإقليمي للدولة الساحلية احترام سيادة الدولة الساحلية وأن تعبر هذا البحر لغرض محدد لا يثير أية شكوك

2 – على السفن الأجنبية في البحر الإقليمي أن تراعي قواعد المرور الفنية الخاصة بالعبور كتحديد الممرات ونظام المرور

3 –على الدولة الساحلية أن تمتنع عن كل ما من شأنه عرقلة المرور البريء أو إنكار هذا الحق

4 –على الدولة الساحلية اتخاذ الإجراءات للحفاظ على سيادتها في البحر الإقليمي بعيداً عن التعسف والقسوة.

المراجع:

1 -أحمد أبو الوفاء – القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية – دار النهضة العربية – القاهرة 2006 – ص20.

2 -د. حسن حنفي عمر – احتجاز وتفتيش سفن القرصنة – دار النهضة العربية – القاهرة 2009 – ص101.

3 -القانون الدولي العام: القانون الدولي للبحر – د. محمد سامي عبد الحميد – محمد سعيد الدقاق – إبراهيم حكيم – منشأة المعارف الأسئلة 2004.

4 – د. عبد العزيز الغفار نجم – الاتجاهات الحديثة في القانون الدولي الجديد للبحار – القاهرة – 2006

5 – د. محمد عزيز شكري – المدخل إلى القانون الدولي العام – مطبعة الكتب الجامعة – دمشق طبعة ثالثة 2002.

6 – د. عبد المنعم محمد داؤد – مشكلات الملاحة البحرية في المضايق العربية – منشأة المعارف – الإسكندرية 2002.

7 – د. محمد طلعت الغنيمي – القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة – منشأة المعارف – الإسكندرية طبعة 1975.

8 – د. ابراهيم محمد الدغمة – القانون الدولي الجديد للبحار – دار النهضة العربية – القاهرة – 1998.

9 – محمد عزيز شكري – فؤاد شباط – القضاء الدول – دمشق – طبعة أولى 1966.

10 -د. إدريس الضحاك – قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية.

11 -اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1983.

12 -قانون البحر الإقليمي السورية رقم 28 لعام 2003.