

اتفاقية مونتيجوباي وقضايا المرور والعبور في البحار الدولية

عبد الغفور بوسنة
طالب دكتوراه العلوم
كلية الحقوق جامعة الإخوة منتوري قسنطينة 10

الملخص

تصبو هذه الدراسة المتواضعة إلى تبين مدى فعالية القواعد القانونية التي جاءت بها اتفاقية مونتيجوباي (جاميكا) لعام 1982، وما مدى ملاءمتها لأحوال السفن ونشاطاتها ومسائرتها للتطور الحادث لها ومرورها في البحر الإقليمي، مع معرفة الآراء الفقهية التي اهتمت اليوم بإيجاد حلول لمشاكل ونزاعات ضبط الحدود البحرية وتنقل السفن على مستوى المياه الإقليمية خاصة التي تحوي مضائق وأرخبيلات في ظل التطورات الراهنة، هذا الموضوع الذي لم يحظ باهتمام واسع من طرف الباحثين رغم أهميته الكبيرة التي تندرج ضمن دراسة قواعد أكبر اتفاقية دولية فجاءت بعض المواد القانونية واضحة نوعا ما إلا أنها تطرح إشكالا يكمن في الدراسة التطبيقية لها حيث أثبتت أنها تعاني من مشاكل متعددة سواء لغوية في فهم النصوص أو موضوعية في التطبيق العملي لقواعدها، هذا الأخير الذي بين عدم قدرتها على مواكبة التطورات الحادثة في المجتمع الدولي خاصة تلك المتعلقة بعملية المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية والسماح لها بالمرور إذا ما ثبت للدولة الساحلية سلامة ذلك أو متابعتها وطردها ومهاجمتها إن لزم الأمر.

Resume

The main aim of this study is to research the efficacy of legal rules signed by Montego bay (Jamaica) convention in 1982 and how it is suitable and convenient to ships affairs and activities and how it keeps pace with the development and how these ships pass through territorial sea, moreover its goal is to know juristic opinions that care about finding solutions to problems and disputes concerning maritime borders and ships transportation at the level of territorial waters especially that contains straits and archipelago under the current evolutions, this topic has not received any attention from despite its importance in studying rules of great international convention. Some legal rules is clear but it has practical problems, such as; language ones concerning understanding texts or objective problems concerning the practical work to its rules, especially, that is innocent passing for foreign war ships and allow them to pass in case of safety for the maritime countries or follow and attack them.

الكلمات المفتاحية

البحر الإقليمي، المرور البريء، المضائق الدولية.

Key words

Territorial sea, innocent passage, international straits.

مقدمة

رغم اعتراف الاتفاقيات الدولية وعلى رأسها اتفاقية 1982 بسيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي أساساً، إلا أنه قد أوردت بعض القيود على ممارسة هذه السيادة وأهمها نذكر قيد المرور البريء للسفن الأجنبية والقيود المتعلقة بمركزها القانوني في هذا الحيز من البحر حسبما نصت عليه المادة 17 من اتفاقية 1982 المرور الذي يشكل حالات كثيرة للسفن ونشاطاتها في هذا النطاق البحري وما يحتوي عليه من تضاريس كالجزر والأرخبيلات والمضائق وكذلك القنوات البحرية فكان نظام المرور القانوني ولا يزال أحد النظم القانونية الأكثر غموضاً وتعقيداً وإثارة للخلاف والجدل في قانون البحار.

فاتفاقية 1982 قد أوردت دراسة هذه القضية لأنواع من السفن الأكثر استعمالاً لهذا النطاق والأكثر حساسية من بين باقي السفن العادية الأخرى ذلك لكونها تؤثر بطريقة أو بأخرى على علاقات الدول فيما بينها سواء على البيئة البحرية أو تهديد الأمن الإقليمي، فهذه السفن قد تكون من الغواصات أو المركبات الغاطسة أو سفناً أجنبية عاملة بالقوة النووية أو حاملة على متنها مواد نووية خطيرة، كما قد تكون من بين السفن الحربية أو سفناً غير شرعية كسفن القرصنة.

لذلك سنحاول في هذا الموضوع عرض واجبات وحقوق الدولة الساحلية إزاء نشاطات المرور لهذه السفن، ومختلف القواعد التي يمكن أن تُفرض عليها والمشاكل التي تعيق ذلك وتتسبب دائماً في إحداث التوتر والاضطراب والنزاع في العلاقات الدولية، سواء بسبب مرور السفن وحوادث التصادم أو بسبب عدم معرفة رسم الحدود البحرية على الوجهة السليمة، هذه المشاكل التي تقع فيها حكومات الدول غالباً مراراً وتكراراً سواء تعمدت ذلك أو لم تحسن حقيقة استعمال خرائط القياس.

ففي كل مرة تطالعنا وسائل الإعلام ودوريات خفر السواحل وغيرها على حوادث التصادم في البحر Abordage مثلما حدث يوم 21/08/2017 أين اصطدمت المدمرة الأمريكية القاذفة للصواريخ «جون إس ماكين» بالسفينة التجارية الناقلة للنفط «النيك أم سي» شرقي سنغافورة في المياه الإقليمية الماليزية وبالقرب من مضيق ملقة Malacca، وقع الحادث بينما كانت المدمرة في طريقها إلى ميناء سنغافورة للقيام بزيارة روتينية وأعلنت البحرية الأمريكية فقدان عشرة من بحارة المدمرة وإصابة خمسة آخرين بجروح فيما لم ترد أية تقارير عن وقوع تلوث نفطي في منطقة الحادث الذي أتى بعد شهرين فقط على حادث اصطدام مماثل وقع في 17/06/2017، قبالة سواحل اليابان بين المدمرة الأمريكية «يو إس إس فيتزجيرالد» وناقلة حاويات ترفع علم الفلبين ما أدى إلى مقتل سبعة من بحارة السفينة الحربية الأمريكية وإصابةها بأضرار جسيمة¹.

وكذلك نجد مشاكل الاتفاق مع الدولة الأخرى في رسم الحدود البحرية لتسهيل مرور السفن بكل أمان والواقع في هذا خير دليل على سبيل المثال لا الحصر نجد أنه حتى وإن تمت التسوية للنزاع القطري البحري عام 2001 على جزر حُوار والزبارة، فإن هذا النزاع كان قبل ذلك قد امتد منذ عام 1840 ولم تفلح بعدها اتفاقية 1982 في الفصل فيه وكان البلدان يطالبان

بحق مرور سفنهما في المياه بين الجزر ما أدى إلى عرض النزاع على محكمة العدل الدولية الذي فصلت فيه عام 2001 فرسمت الحدود البحرية لهذه الجزر حيث أعطت دولة قطر حق السيادة على جزيرة الزبارة في حين تكون السيادة الكاملة للبحرين على جزر حوار فالترجم الطرفان بهذا الحكم ولم يثيرا أي اعتراض عليه واعتبراه عادلا ومنصفا وباشرا فورا عملية التنفيذ بما في ذلك ترسيم خط الحدود البحرية بين البلدين لتسهيل عمليات المرور.

وكذلك نجد عديد النزاعات البحرية سواء تعلقت بالمرور أو الحالة القانونية التي توجد عليها السفن عند المرور، فمثلا نجد بعض النزاعات في مضيق هرمز والمضائق التركية، ...¹، وقبل الخوض في كل ذلك يتوجب علينا في البداية تحديد مفهوم المرور البريء وبعدها نتطرق إلى ما يتعلق بهذا المفهوم من معاني أخرى في نفس السياق كالمرو غير البريء وقضايا المرور أو العبور عبر المضائق والأرخبيلات.

1. مبدأ المرور البريء للسفن الأجنبية

Le passage inoffensif- The inoffensive passage

حينما تأكد النظام الذي يقوم على الاعتراف بحرية البحار وبتقييد سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي أصبح المرور البريء استثناءا معترفا به على ذلك المبدأ، وكان سابقا عبارة عن فكرة وجدت ضالتها في القانون الدولي العرفي إلا أنها تطورت شيئا فشيئا مع تطور قانون البحار ففكرة المرور البريء قديمة في الفقه الدولي تعود إلى زمن الحرب الفقهية بين أنصار ومعارض حرية البحار فقد تحدث عنها كل من الفقهيين Selden و Gentlis وبعدهما الفقيه Vattel، ليأخذ بها معهد القانون الدولي في دورة باريس عام 1894 ويتجسد هذا المبدأ رسميا في معاهدة فرساي لعام 1919 واتفاقية برشلونة للترانزيت الحر عام 1921 وجمعية القانون الدولي عام 1926.

ثم يتم الأخذ بها مجددا من طرف معهد القانون الدولي في دورة ستوكهولم سنة 1928 واتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة عام 1958 وأخيرا نجدها في اتفاقية 1982 لقانون البحار وعلى هذا الأساس يكون نظام المرور البريء قد استقر في العرف الدولي قبل أن يدخل ويستقر في القانون الدولي المكتوب وتبقى محاولات نظام المرور البريء متواصلة في خلق توازن بين مصالح الجماعة الدولية لتوفير أكبر قدر من حرية الملاحة وعنصر عدم الإعاقة هو الذي يحمي هذه المصالح بينما مصالح الدولة الساحلية التي تمارس السيادة على هذا الجزء من البحر تحمها بعض الشروط المفروضة على هذا المرور².

1.1. مفهوم المرور البريء وميدان تطبيقه

ينبغي الإشارة قبل كل هذا إلى أن قواعد المرور البريء لا تنطبق إلا على الملاحة البحرية ولا تتعلق بالملاحة الجوية وهو ما جاءت به اتفاقية شيكاغو في 07 ديسمبر 1944، التي تعترف بسيادة الدولة على المجال الجوي الذي يعلو إقليمها بما في ذلك البحر الإقليمي وقد خولته المادة 15 من اتفاقية 1958، والمادة 17 من اتفاقية 1982 حقا من الحقوق وليس رخصة تتمتع به سفن جميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية، ولا تحتاج السفن الأجنبية للتمتع به إلى موافقة الدولة الساحلية وفي هذا يجب أولا عرض مفهوم المرور البريء وتبيين صفاته البريئة.

أولا. مفهوم المرور البريء

إن استيعاب مفهوم المرور البريء يتم أولاً بمعرفة مفهوم المرور عموماً.

1. مفهوم المرور

قد جاء في المادة 18 من اتفاقية 1982 توضيح لمعنى المرور وهو نفس ما جاءت به المادة 14 من اتفاقية 1958 مع بعض الإضافات، فبموجب الفقرة الأولى من المادة 18 نجد أن المرور يتم في ثلاث حالات هي: اجتياز البحر دون دخول المياه الداخلية ثم الدخول إلى المياه الداخلية والرُّسُوب بأحد المراسي أو المرافق المينائية ثم الخروج من هذه المراسي ومغادرتها كلية، كما يلاحظ في الفقرة (ب) من نفس المادة 18 أنها توحى بوجود حق للدول في دخول الموانئ³، وهي حالة تفترض وجود اتفاق دولي يسمح بالدخول إليها بسبب غياب قاعدة عرفية في الوقت الحاضر تقضي بذلك، وإلا لما أمكن الحديث عن مرور إلى المياه الداخلية أو الموانئ وهو ما أكدته الفقرة (أ) من نفس المادة بقولها: «المرور... اجتياز هذا البحر دون دخول المياه الداخلية أو التوقف في مرسى أو في مرفق مينائي يقع خارج المياه الداخلية».

2. صفات المرور البريء

ينبغي أن تتوفر في المرور حتى يكون بريئاً الصفات الآتية:

1/2 السرعة والحركة المتواصلة

أي أن يكون المرور سريعاً ومتواصلاً دون توقف إلا إذا اضطرت مقتضيات الملاحة العادية عكس ذلك أو كانت هناك قوة قاهرة أو حالة شدة Cas de force majeure ou une nécessité، أو فرضت الظروف تقديم المساعدة إلى أشخاص أو سفن أو طائرات تعرضت لأخطار بحرية كما بينته المادة 18/02 السابقة من نفس الاتفاقية، أي أنه يجب على ربان السفينة تقديم المساعدة لأي شخص وجد في البحار معرضاً لخطر الضياع أو كان هناك حدوث تصادم بين السفن Abordage فتوجب الاتفاقية أيضاً تقديم المساعدة للسفينة وطاقمها وركابها في حدود السرعة والصورة المعقولة والممكنة⁴، وما يستفاد من المادة 18/02 من اتفاقية 1982 إضافتها لعبارة «أن يكون المرور متواصلاً وسريعاً...» التي لم تكن موجودة في نص المادة 14 من اتفاقية 1958 وجاءت هذه الإضافة بناء على طلب كل من ماليزيا والمغرب وعمان واليمن في المؤتمر الثالث لقانون البحار عام 1974 حيث كان الغرض منها هو توضيح فكرة المرور وتجنب تفسيرها بسوء نية كما تفعل بعض الدول التي تمارس هذا الحق⁵.

2/2 صفة البراءة

يجب أن تتوفر صفة البراءة في المرور أي توفر الصفة المشروعة وغير العدائية وقد ورد ذلك في المادة 19 من اتفاقية 1982 كالتالي: «يكون المرور بريئاً مادام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها، ويتم هذا المرور طبقاً لهذه الاتفاقية ولقواعد القانون الدولي الأخرى». وقد أغفلت اتفاقية 1958 ذكر الحالات التي يعتبر فيها المرور ضاراً بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها، باستثناء إشارتها لسفن الصيد إذا لم ترع القوانين والأنظمة التي تضعها دولة الساحل وتعلنها لأجل منع الصيد في البحر الإقليمي لذلك فكل الأمر متروك للتفسير كما يجب على الدولة أيضاً الأخذ بالعوامل الشخصية المتعلقة بالنية في التعامل مع مثل هذه الحالات لعدم وجود إجماع يُذكر حول الاكتفاء فقط بالعوامل الموضوعية⁶.

ثانياً. ميدان تطبيقه

ما يتبادر إلى الذهن من الوهلة الأولى أن الميدان الرئيسي لتطبيق نظام المرور البريء هو البحر الإقليمي للدولة الساحلية، إلا أن التطورات الحديثة التي عرفها قانون البحار سمحت بتطبيق هذا النظام على أجزاء من المياه الداخلية رغم أن هذه المياه تخضع عموماً إلى سيادة الدولة الساحلية، حسب المادة 08/02 من اتفاقية 1982 على غرار ما جاء في المادة 05/02 من اتفاقية 1958 كما ينطبق نفس الشيء على أجزاء البحر العالي التي تصبح مياهها داخلية لنفس السبب⁷.

وكما نص قانون البحار على تطبيق نظام المرور البريء في البحر الإقليمي الخالي من التضاريس البحرية، فإنه نص كذلك على تطبيق هذا النظام على المضائق التي تربط جزئين من البحر العالي أو جزءاً من البحر العالي بالبحر الإقليمي حسب المادة 16/04 من اتفاقية 1958 أو المضائق التي تربط جزءاً من البحر العالي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة بالبحر الإقليمي حسب المادة 45/01/ب من اتفاقية 1982، والفرق الوحيد بين نظامي المرور البريء هو أن هذا المرور لا يوقف خلال هذه المضائق حسب المادة 45/02 من اتفاقية 1982 أي أن الدولة الساحلية لا تستطيع ممارسة هذا الحق الذي تمارسه في البحر الإقليمي الاعتيادي إذا توافرت شروط معينة، أضف إلى ذلك فإن المرور البريء ينطبق على المياه الأرخيلية التي تمتد إليها سيادة الدولة أيضاً حسب الشروط المذكورة في المادة 52 من اتفاقية 1982 وما تطرقت إليه المادة 53 من نفس الاتفاقية وهو ما سنستعرضه في النقاط الموالية.

1. المرور العابر للمضائق الدولية

المضائق الدولية عبارة عن ممرات طبيعية ضيقة بين كتل أرضية تصل بين بحرين أو بين مساحات كبيرة من المياه Any narrow natural passage between land connecting two seas or large bodies of water وحسب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 هناك مضائق تخضع لها ومضائق أخرى لا تخضع لها⁸.

1.1. المضائق الخاضعة لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

إن العبور هو النظام القانوني الخاص بالمضائق ولا ينبغي له أن يمس بأي مساحات من المياه الداخلية الموجودة داخل المضيق، إلا إذا أدى تقرير خط الأساس المستقيم إلى حصر مساحات مائية وجعلها مياهها داخلية بعد أن لم تكن تعتبر كذلك من قبل المادة 35/أ من الاتفاقية ولا ينبغي له أن يمس النظام القانوني للمياه الواقعة خارج البحار الإقليمية للدول المطلة على المضائق بوصف تلك المياه مناطق اقتصادية خالصة أو من أعالي البحار حسبما ورد في المادة 35/ب من الاتفاقية وقد ميزت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بين طائفتين من المضائق هما: المضائق الموجودة بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية والمضائق المستخدمة للملاحة الدولية التي نكتفي بدراستها.

1.1.1. المضائق المستخدمة للملاحة الدولية

ويقصد بها المضائق التي تستخدم في عمليات العبور لغرض الملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة⁹، وتتمتع جميع السفن والطائرات بحق المرور العابر خلال تلك المضائق ولا يجوز أن يعاق مثل هذا العبور، بل يجدر بالذكر أنه يحق للدول المجاورة للمضائق أن تعين للملاحة في المضائق ممرات بحرية وأن تقرر نظاماً لتقسيم حركة العبور فيها، وعلى السفن المارة مروراً عبراً احترام هذه النظم ولها كذلك اعتماد

قوانين وأنظمة بشأن المرور العابر لضممان سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري ومنع التلوث وخفضه والسيطرة عليه، شريطة عدم التمييز قانوناً أو فعلاً بين السفن الأجنبية والإعلان عن جميع هذه القوانين والأنظمة حسب المادتين 41 و 42 من الاتفاقية.

ويقصد بحق المرور العابر Right of transit passage, Droit de passage en transit: ممارسة حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد هو العبور المتواصل السريع بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، إلا أن تطلب تواصل العبور وسرعته لا يمنع المرور خلال المضيق لغرض الدخول إلى إقليم دولة مجاورة للمضيق أو مغادرتها أو العودة منها مع مراعاة شروط الدخول إلى إقليم الدولة وهو ما جاءت به المادة 38/02 من الاتفاقية، ويشترط أثناء ممارسة حق المرور العابر من طرف السفن والطائرات أيضاً أن تمضي دون إبطاء خلال المضيق أو فوقه كما تمتنع عن أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة المجاورة للمضيق، أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي أو بأية صورة أخرى انتهاكاً لمبادئ القانون الدولي الواردة في ميثاق الأمم المتحدة وأن تمتنع عن أية أنشطة غير تلك الضرورية للأشكال المعتادة لعبورها - المتواصل السريع- إلا في حالة القوة القاهرة أو حالة الشدة ولا يمكن بأي حال من الأحوال حسب المادة 40 من نفس الاتفاقية للسفن الأجنبية أياً كان نوعها بما في ذلك سفن البحث العلمي البحري والمسح الهيدروغرافي أن تقوم أثناء مرورها العابر بممارسة أنشطة البحث والمسح دون إذن سابق من الدول المشاطئة للمضايق، كما يجب عليها الامتثال للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية للسلامة البحرية كالأنظمة الدولية لمنع التصادم البحري ومنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه¹⁰.

وينبغي حسب مضمون المادة 43 من الاتفاقية للدول المستخدمة للمضيق والدول المشاطئة له أن تتعاون - بالاتفاق فيما بينها- على إقامة وصيانة ما يلزم في المضيق من سبل تيسير الملاحة وضممان السلامة أو غير ذلك من التحسينات البحرية وعلى منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه، كما أنه يقع على عاتق الدول المجاورة أو المشاطئة للمضايق واجبات تتجسد حسب المادة 44 من الاتفاقية في واجب عدم إعاقة المرور العابر وعدم وقفه، والإعلان المناسب عن أي خطر يكون لها علم به يهدد الملاحة أو التحليق داخل المضيق أو فوقه، كما أنه يجدر بالذكر أن المرور العابر أوسع في نطاقه من المرور البري لأنه يمنح الطائرات التحليق فوق المضايق، وهو أمر لا يدخل في حق المرور البري في البحور الإقليمية كما أن الغواصات وغيرها من السفن الغاطسة في عبور المضيق لا تلتزم بالطُّقُوف فوق سطح الماء رافعة أعلامها كما هو الحال بالنسبة للمرور البري¹¹.

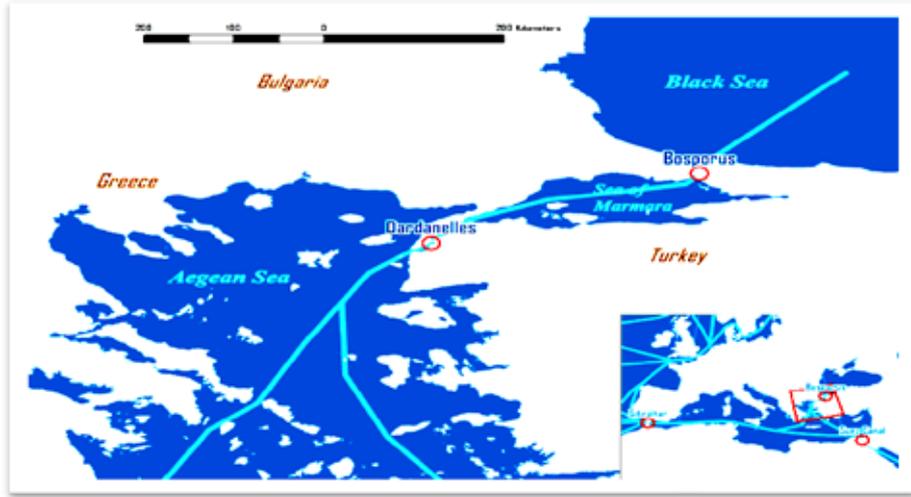
1/2 المضايق غير الخاضعة لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

هناك مضايق دولية لا تخضع لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 وهي على نوعين: مضايق تحكمها اتفاقيات دولية منذ زمن طويل ومضايق تمر خلالها طرق توجد في أعالي البحار أو في منطقة اقتصادية خالصة.

1-2-1 المضايق التي تحكمها اتفاقيات دولية منذ زمن طويل

إن النظام القانوني الخاص بالمضايق يقتصر على المرور أو العبور خلالها ولا ينبغي له أن يمس النظام القانوني في المضايق التي تنظمها اتفاقيات دولية قائمة ونافذة منذ زمن طويل ومتصلة تحديداً بمثل هذه المضايق وفقاً للمادة 35/ج من الاتفاقية،

ومن أهم المضائق التي تحكمها اتفاقيات خاصة نجد المضائق التركية The Turkish Straits والمتمثلة في مضيق البوسفور والدردينيل التي كانت تحكمها اتفاقيات ثنائية وقعتها الدولة العثمانية مع عدة دول منها: معاهدة كوتشورك كاريناروجي مع روسيا عام 1774 وأخرى مع النمسا عام 1784، والمعاهدة المبرمة مع بريطانيا العظمى عام 1799 ومع فرنسا عام 1802 ثم مع بروسيا عام 1804 وما يدل على الأهمية الإستراتيجية للمضائق التركية أنه قد تم بعد الحرب العالمية الأولى وضع نظام قانوني خاص لها من طرف دول الحلفاء في معاهدة سُمِّيَتْ بمعاهدة سيفر Sèvres، المبرمة في الثاني من أغسطس 1920 والتي استبدلت فيما بعد بمعاهدة لوزان Lausanne Convention الخاصة بالمضائق المبرمة في الرابع والعشرين من يوليو 1923 والتي منحت كافة السفن حرية العبور خلال المضيقين في وقت السلم وفي وقت الحرب، ليخضع المضيقين بعدها لمعاهدة مونترو The Montreux Convention المبرمة في 20 يوليو 1936، وقد تم التوقيع عليها من طرف مجموعة من الدول ألا وهي: (بلغاريا، فرنسا، بريطانيا، اليونان، اليابان ورومانيا الاتحاد السوفياتي، يوغسلافيا، وتركيا)، وتضمنت هذه المعاهدة ثلاثة مبادئ تعلقت بإنهاء تدويل المضائق إذ ألغيت وجود اللجنة الدولية التي أنشأتها معاهدة لوزان الخاصة بالإشراف على المضيقين وتم ثانيا إعادة تسليح المضائق، إذ استعادت تركيا حقها في تحصين هذه المضائق وتم ثالثا التأكيد على ضمان الحرية الكاملة لعبور السفن التجارية في زمن السلم والحرب¹².



الشكل رقم 01 يبين منطقة العبور في المضائق التركية

وكذلك نجد مضيق هرمز Détroit d'Ormuz الذي يعتبر أحد أهم المضائق في العالم كما أنه دائما محل نزاع بين إيران ودول الخليج والاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة، فمثلا نجد التهديد الإيراني لعام 2012 بإغلاقه بين الحين والآخر لخلفيات سياسية واقتصادية ... إلخ، يهدف اضطراب السوق العالمية للنفط وجعل أسعاره ترتفع ارتفاعاً كبيراً على نحو يجعل الولايات المتحدة والدول الأوروبية تخفف من عقوباتها الاقتصادية وتنتهي حظر شراء النفط الإيراني.



الشكل رقم 02 يبين منطقة العبور في مضيق هرمز

لكن التهديد بإغلاق المضيق لم يؤد إلى النتائج المرجوة فما حدث هو العكس تماماً فأسعار النفط كانت تتذبذب صعوداً وهبوطاً في الحدود الاقتصادية المقبولة دولياً، كما أن الولايات المتحدة والدول الأوروبية مضت بنفس الوتيرة في تنفيذ العقوبات الاقتصادية التي قررتتها ضد جمهورية إيران وواصلت ذلك حتى تستجيب الأخيرة للمطالب الدولية بشأن الرقابة الدقيقة على برنامجها النووي للتأكد من سلميته كما أن الولايات المتحدة اتخذت التدابير العسكرية اللازمة لضمان حرية الملاحة في مضيق هرمز، وإزاء ذلك لجأ الإيرانيون إلى التلويح باتخاذ إجراء آخر وهو فرض رسوم على السفن المارة عبر المضيق حيث أعلنت ذلك رسمياً بشأن فرض رسوم على عبور السفن للمضيق، بحجة أن دول الخليج تشارك في شكل مباشر في الإضرار ببيئة الخليج العربي وسلامته من خلال عبور سفنها النفطية (بالنسبة لإيران يسمى بالخليج الفارسي The persan golf).

ويثور هنا التساؤل في مدى أحقية إيران أن تفرض رسوماً على السفن التي تعبر مضيق هرمز بموجب اتفاقية 1982 لقانون البحار وأحكام القانون الدولي؟ قبل الإجابة عن هذا التساؤل تجدر الإشارة إلى توضيح الوضع القانوني لهذا المضيق حيث يعد مضيقاً دولياً يصل بين البحر العالي للخليج العربي والبحر العالي لخليج عمان ثم المحيط الهندي، ويشكل مياهاً إقليمية للدول المطلة عليه ألا وهي إيران وسلطنة عمان ويخضع لحق المرور العابر لجميع السفن الأجنبية وفق أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، وبمراجعة الاتفاقية المذكورة لا توجد مادة تجيز للدول الساحلية المشاطئة للمضايق المستخدمة للملاحة الدولية التي تربط بين بحرين عاليين أن تفرض رسوماً على السفن الأجنبية التي تعبر هذه المضائق، وإذا كان المضيق يشكل مياهاً إقليمية للدول المشاطئة للمضيق مثل مضيق هرمز فإن المادة (26) من الاتفاقية نظمت مسألة الرسوم التي يجوز فرضها على السفن الأجنبية التي تمر من خلال البحر الإقليمي حيث قررت أنه لا يجوز أن تفرض رسوم على السفن الأجنبية بمجرد مرورها خلال البحر الإقليمي كما أنه لا يجوز أن تفرض رسوم على سفينة أجنبية مارة بالبحر الإقليمي إلا مقابل خدمات محددة قدمت إلى السفينة وتجي هذه الرسوم من غير تمييز.

ومما سبق يتضح أنه لا يجوز لإيران أن تفرض رسوماً على السفن الأجنبية لمجرد عبورها مضيق هرمز إلا مقابل خدمات محددة قدمتها إلى السفينة الأجنبية كانت مثلاً قد توقفت بسبب عطب في البحر ... كما أنه ينبغي أن تجبي الرسوم المفروضة من غير تمييز بين السفن ودولها.



الشكل رقم 03 يوضح صورة ملتقطة لمضيق هرمز بالأقمار الاصطناعية

وتجدر الإشارة إلى أنه في المضائق الدولية التي ينطبق عليها نظام المرور البريء الذي لا يجوز وقفه فإن المادة 45 من اتفاقية 1982 تحرم الدولة الساحلية كلية من إمكانية وقف هذا المرور وهو ما أخذت به الحكومة الإيطالية فيما يتعلق بمضيق مسينا Strait of Messina: الذي هو عبارة في حقيقة الأمر عن ذراع بحري يصل كلا من البحر التيراني بالبحر الأيوني في البحر الأبيض المتوسط ويفصل بين جزيرة صقلية Sicily وبين شبه الجزيرة الإيطالية عند إقليم كالابريا Calabria أي أنه يفصلها كلية عن القارة الأوروبية يبلغ طوله 32 كم وأقل عرض له يقع في الشمال حيث يبلغ 3,2 كم ويتسع ليصل إلى 8 كم ويطل عليه ثلاثة موانئ يمكن ذكرها على النحو التالي: ميناء مدينة مسينا وميناء مدينة ريدجودي كالابريا Reggio di Calabria وميناء فيلا سان جوفاني Villa San Giovanni.



الشكل رقم 04 يوضح صورة ملتقطة لمضيق مسينا بالأقمار الاصطناعية

وينطبق على هذا المضيق نظام المرور البريء الذي لا يجوز وقفه إلا أن إيطاليا اضطرت عام 2006، إلى تقييد المرور عبره لمدة خمسة أيام بسبب بعض الأشغال التي باشرت لها مد خطوط للضغط العالي بين كالابريا وسيسيليا ولكنها لم تمنع المرور كلياً، إذ جعلت الملاحة تمر من شريط عرضه ألف متر اعتباراً من ساحل كالابريا كما أنها خطت لإقامة أكبر جسر معلق في العالم فوق مضيق «مسينا» يربط بين جزيرة صقلية وجنوب البر الرئيسي الإيطالي، هذا بعد أن تم إلغاء المشروع بنفس العام بسبب اعتراضات كثيرة عليه منها ما هو فني بسبب طول الجسر وكثرة الهزات الأرضية بالمنطقة علاوة على تكلفته الضخمة¹³.

1. المرور الأرخبيلي

تتمتع الدولة الأرخبيلية بالسيادة على مياهها المحصورة داخل خطوط الأساس المستقيمة التي تربط ما بين أبعد النقاط في أبعد الجزر عن وسط الدولة الأرخبيلية إلا أن سفن جميع الدول تتمتع بحق المرور البريء خلال مياه هذه الدولة الأرخبيلية فلها أن توقف العمل بالمرور البريء للسفن الأجنبية مؤقتا دون التمييز قانونا أو فعلا بين السفن الأجنبية، في قطاعات محددة من مياهها الأرخبيلية إذا كان هذا الإيقاف ضروريا لحماية أمن تلك الدولة، ولا يبدأ نفاذ هذا الإيقاف إلا بعد أن يعلن عنه الإعلان الواجب طبقا لما جاءت به المادة 52/02 من اتفاقية 1982.

ويتضح على هذا الأساس أمران هما: الأول يُظهر تمتع سفن كافة الدول بحق المرور البريء خلال المياه الأرخبيلية مع مراعاة المادة 53 ووفقا لما جاء في الفرع الثالث من الجزء الثاني من نفس الاتفاقية طبعاً والثاني يُظهر حق الدولة الأرخبيلية في وقف العمل بالمرور البريء للسفن الأجنبية في قطاعات محددة من مياهها الأرخبيلية، شريطة أن يكون هذا الإيقاف مؤقتاً وأن يكون ضرورياً لحماية أمن تلك الدولة ويجب الإعلان عنه قبل تنفيذه، كما أنه في عملية المرور الأرخبيلي ينبغي للدولة الأرخبيلية أن تحدد ممرات بحرية وطرقاً جوية فوقها كذلك، أين يعتبر المرور في هذه الممرات حقاً تتمتع به السفن والطائرات الأجنبية كما نصت عليه المادة 53 من اتفاقية 1982 كما يلي:»

- 1- للدولة الأرخبيلية أن تحدد ممرات بحرية وطرقاً جوية فوقها ملائمة لمرور السفن والطائرات الأجنبية مروراً متواصلًا وسريعاً خلال أو فوق مياهها الأرخبيلية والبحر الإقليمي الملاصق لها.
- 2- تتمتع جميع السفن والطائرات في هذه الممرات البحرية والطرق الجوية بحق المرور في الممرات البحرية الأرخبيلية ... إلخ.»

هذا وبعد استعراضنا لأحوال المرور البريء نحاول دراسة الصورة العكسية له ألا وهي حالة المرور غير البريء فالأشياء توضح بأضدادها.

2. حالة المرور غير البريء

le passage hostile- The hostile passing

إن بعض فقهاء القانون الدولي يرون أن هناك جملة من العوامل التي يمكن أخذها لتحديد الصفة غير البريئة لمرور السفن الأجنبية عبر المياه الإقليمية للدولة الساحلية، والتي نحاول عرضها فيما يلي.

1.2. المرور غير البريء وعوامله

يرى جمع من فقهاء وأساتذة القانون الدولي من بينهم الفقيه ويليام بورك William T. Burke، بأن هناك جملة من العوامل التي يمكن أن نأخذها بعين الاعتبار لتحديد الصفة غير البريئة للمرور نذكر منها طبيعة الشحنة وميناء المغادرة والاتجاه المرسوم لسير السفينة والتاريخ السابق للسفينة والعلاقات السياسية مع دولة العلم أو مع الدول الأخرى¹⁴، في حين حاولت اتفاقية 1982 معالجة هذا الأمر المشوب ببعض النقص والتقليل من مجال الشك وعدم اليقين في اعتبار هذا المرور بريئاً، وذلك بإيراد قائمة في المادة 19/02 تبرز مختلف الحالات التي يعتبر فيها مرور السفن الأجنبية ضاراً بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها

أو بأمنها فيه تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي، وقد نجحت في هذا المعنى إلى حد بعيد وقللت من أهمية الجانب الشخصي إلى الحد الأدنى إلا أن هذا الجانب لم يختف كلياً ومجال التفسير لا يزال ممكناً¹⁵.

وقد ألزمت المادة 20 من الاتفاقية الغواصات والمركبات الغاطسة الأخرى أن تبخر في البحر الإقليمي طافية ورافعة علمها وبخلاف ذلك يعتبر مرورها غير بريء في حين أشارت الفقرة الفرعية (ح) إلى اعتبار التلوث المقصود والخطير من الأعمال المخلة بصفة البراءة، دون تحديد واضح لمعنى هذه العبارات ما يبقى دائماً على مجال الشك والريبة ويخلق صعوبات حقيقية أمام المرور بالاستناد إلى حجج واهية كالخرق البسيط أو الفني الصرف الذي من الصعب اعتباره ضاراً بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها، إلا أنه يلاحظ كذلك أن اتفاقية 1982 جاءت بالمادة 300 كصمام أمان ضد تعسف الدول في هذا الموضوع، فتلك المادة تضع على عاتق الدول التزامات ينبغي تنفيذها بحسن نية *bonne foi* وعلى نحو لا يشكل أي تعسف في استعمال الحق وهما مبدآن مستقران في القانون الدولي، كما يلاحظ في الفقرة الفرعية الأخيرة (د) من المادة 19 أنها تضيف إلى النشاطات السابقة أي نشاط آخر ليست له علاقة مباشرة بالمرور، وهي كما يبدو نية للتجديد في هذه الاتفاقية ذلك أن قائمة النشاطات جاءت على سبيل الحصر¹⁶.

1.3. حقوق الدولة الساحلية في مواجهة المرور غير البريء

تتخذ الدولة الساحلية كل الإجراءات التي تمنع مرور السفن إذا رأت أن شروط البراءة لا تتوافر في هذا المرور وهو ما جاءت به اتفاقية 1982 في المادة 25 المأخوذة عن المادة 16/01 من اتفاقية 1958، والتي أقرت للدولة الساحلية بأحقيتها في أن تتخذ في بحرها الإقليمي الخطوات اللازمة لمنع أي مرور بريء لا يكون بريئاً.

أولاً. سلطات الدولة الساحلية

كما يحق للدولة الساحلية أن تطرد السفينة الأجنبية وتمارس ولايتها الجنائية عليها حسب المادة 27 من اتفاقية 1982 والمادة 19 من اتفاقية 1958 التي من ضمن ما تنص عليه من جرائم ترتكب على متن السفينة وتمتد إليها ولاية الدولة الساحلية الجنائية «الجرائم التي تخرق بسلام البلد أو بحسن النظام في البحر الإقليمي...»، يحق للدولة الساحلية أيضاً استخدام القوة المسلحة تجاه السفن التي تمر مروراً غير بريء ولكن في إطار أحكام الاتفاقية وميثاق الأمم المتحدة، وأما إذا كان الأمر يتعلق بإجراء مضاد لفعل غير مشروع فإن ذلك الإجراء لا بد أن يكون في حدود ما يتطلبه معيار التناسب¹⁷. وسواء بالنسبة للسفن المارة في البحر الإقليمي أو في المياه الأرحبية والمتوجهة إلى المياه الداخلية وإلى المنشآت المينائية الواقعة خارج تلك المياه، تستطيع الدولة الساحلية اتخاذ الخطوات اللازمة لمنع أي خرق للشروط التي يخضع لها دخول تلك السفن إلى المياه الداخلية أو توقفها في المرافق المينائية وفقاً للمادة 25/02 من اتفاقية 1982 التي تقابلها المادة 16/02 من اتفاقية 1958 إضافة إلى الإجراءات الأخرى التي تستطيع اتخاذها لمنع المرور غير البريء فحق الدولة في اتخاذ الإجراءات الضرورية لتجنب خرق الشروط التي تجعل هذا المرور بريئاً أمراً لا نزاع فيه.

كما أتت الفقرة الثالثة من المادة 211 من اتفاقية 1982 لتكمل الحكم السابق فقد تم إدخالها في مشروع الاتفاقية بسبب

حادث غرق ناقلة النفط العملاقة أموكوكاديز Amoco Cadiz - وهي تعتبر إلى اليوم واحدة من أسوأ الكوارث البيئية عبر التاريخ- قبالة السواحل البريطانية في مارس 1978، أين سكبت الناقلة من خلاله كامل شحنتها البالغة مليون ونصف برميل من الزيت الخام وآلاف الأطنان من وقود السفن مما أدى إلى تلويث شديد بالساحل¹⁸، وتلتزم الدولة التي ترفع السفينة علمها أو تكون مسجلة فيها حسب الفقرة السابقة بأن تشتترط على ربان تلك السفينة عند إبحاره داخل البحر الإقليمي لدولة مشتركة مع دولة أخرى، في وضع ترتيبات تفرض شروطا معينة على دخول السفينة الأجنبية في موانئها أو مياهها الداخلية أو على استخدام محطاتها البحرية القريبة من الساحل لمنع تلوث البيئة البحرية والحفاظ على الساحل والسيطرة عليه، كما ولا بد «... أن يقوم بتزويد تلك الدولة - بناء على طلبها- بمعلومات عما إذا كانت السفينة متوجهة إلى دولة واقعة في نفس المنطقة الإقليمية أو مشتركة في مثل هذه الترتيبات التعاونية،...»، وأوضح مثال على هذه الترتيبات ما اتفقت عليه الدول الأوروبية بمدينة باريس في 26 كانون الثاني (جانفي) 1982.

ثانيا. وقف ممارسة المرور البريء

حددت المادة 16/03 من اتفاقية 1958 حق وقف ممارسة المرور البريء في حالة كون هذا الوقف «ضروري لحماية أمن الدولة الساحلية»، وبذلك استبعد النص اقتراح لجنة القانون الدولي الذي يضيف إلى حماية الأمن حماية المصالح الأخرى أيضا للدولة الساحلية التي جاءت في الاتفاقية أو في القانون الدولي، ليقر بعدها المؤتمر الثالث لقانون البحار لما جاء في اتفاقية 1958 دون صعوبة مع إضافة عبارة « بما في ذلك المناورات بالأسلحة» بعد الإشارة إلى الأمن وقد كانت هذه الإضافة وفق اقتراح بلجيكي عام 1980، ليصبح للدولة الساحلية بعدها الحق في وقف ممارسة المرور البريء في بحرها الإقليمي حسب المادة 25 من اتفاقية 1982 إذا كان هذا الوقف ضروريا طبعاً لحماية أمن تلك الدولة بما فيها المناورات بالأسلحة حسب الشروط التالية:

- 1- أن يقتصر المنع على قطاعات محددة ولا يشمل كل البحر الإقليمي.
- 2- أن يشمل جميع السفن الأجنبية بشكل عام دون تمييز بينها قانوناً أو فعلاً.
- 3- أن يكون الوقف ضرورياً حقاً لحماية أمنها بما فيها المناورات المسلحة.
- 4- أن يعلن عن الوقف بكل ما ينبغي من إجراء قبل البدء به كما ينبغي أن يكون الوقف مؤقتاً.

كما أوردت المادة 111 من اتفاقية 1982 أسلوب المطاردة الحثيثة أو الساخنة لسفينة أجنبية كحق للدولة الساحلية عندما تتوفر لدى سلطاتها المختصة أسباب وجيهة للاعتقاد بأن هذه السفينة قد انتهكت قوانينها وأنظمتها، ولكن هذه الطريقة واجهتها تحديات كبيرة خاصة من طرف الولايات المتحدة الأمريكية التي تقوم منفردة بتبني مبادرات مثل مبادرة انتشار الأمن proliferation security initiative التي قلبت تماماً مفهوم المطاردة الحثيثة. واعتمدت كذلك الدول الأوروبية والدول المتطورة الأخرى على الأنظمة التكنولوجية وادارات المراقبة الأكثر تطوراً فاستعانت بدءاً من سنة 2002 ببرنامج يسمى Safe Sea (SSN) Net جاء في المشروع الأوروبي لربط الشبكات وأجهزة الاستشعار وادارات مراقبة الملاحة البحرية. «Le Projet Européen de mise en réseau des radars et capteurs de surveillance de la navigation » الذي يهدف إلى وصل كامل رادارات هذه الدول وكاشفاتها البحرية بشبكة معلوماتية واحدة تزودها بمعلومات مهمة عن كل السفن التي تعبر مياهها وتتبادل فيها المعلومات مع

دولة أخرى عضو في هذا البرنامج بشأن ما تحويه هذه السفن خاصة الناقلات لمواد خطيرة وملوثة للبيئة، وكذا تعيين الموضوع الدقيق لإحداثياتها في البحر لكنه لم يتم تعميم ذلك في استعمالات كامل الدول ليسهل عليها أيضا تمكين سفنها من التنقل طبعاً مع ضبط إحداثيات حدود بحرهما الإقليمي.

وللدولة الساحلية الحق في وضع قوانين وأنظمة لتنظيم المرور البريء بشرط أن تكون هذه القوانين والأنظمة مطابقة لأحكام اتفاقية 1982 وغيرها من قواعد القانون الدولي، وقد تطرقت الاتفاقية لهذا الموضوع كما تطرقت إليه اتفاقية 1958 من قبل ولو بشكل أضييق، لتسير وفق هذا المنطق أين أعطت للدولة الساحلية في المادة 21 الحق في ذلك لكنها قيدته بميادين محددة هي كالآتي:

أ- سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري.

ب- حماية وسائل تيسير الملاحة والتسهيلات الملاحية وغيرها من المرافق أو المنشآت.

ت- حماية الكابلات وخطوط الأنابيب.

ث- حفظ الموارد الحية.

ج- منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية الخاصة بمصائد الأسماك.

ح- الحفاظ على بيئة الدولة الساحلية ومنع تلوثها وخفضه والسيطرة عليه¹⁹.

خ- البحث العلمي البحري وأعمال المسح الهيدروغرافي.

منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة²⁰.

كما اهتم المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام 1982 بدراسة ما أثارته من أهمية كل من السفن الذرية Les navires atomiques والسفن التي تحمل مواد خطيرة Les navires transportant des cargaisons dangereuses، كالمواد المشعة أو المواد الكيماوية السامة والسفن ذات الحمولة أو التركيب الخاص كناقلات النفط أين تم التوصل بعد المناقشات العديدة إلى التمييز بين الجوانب المرتبطة بملاحة هذه السفن وبين الجوانب المرتبطة بتركيبها وشحنها، وقد جاءت بعض المقترحات في المؤتمر فيما يتعلق بالجوانب الخاصة بالملاحة فحسب المادة 22/02 من اتفاقية 1982 التي أجازت للدولة الساحلية أن تفرض على الناقلات والسفن التي تعمل بالقوة النووية والسفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد والمنتجات ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية أن تقصر مرورها على ممرات بحرية تعينها، وكذلك على الغواصات والمركبات الغاطسة أن تبخر طافية ورافعة علمها حيث تكون في البحر الإقليمي حسبما جاءت به المادة 20 من اتفاقية 1982، وكذلك وقف المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية طبقاً للمادة 25/03 من اتفاقية 1982 حتى لو كان مرور هذه السفن بريئاً، إذا كان هذا الوقف ضرورياً لحماية أمنها أو حماية الملاحة الدولية.

كما اتخذت الأمم المتحدة بسبب تفشي ظاهرة القرصنة البحرية خاصة قبالة السواحل الصومالية وخليج عدن، ثلاث قرارات للتعاون الاستخباراتي والمعلوماتي للأمن البحري وإنشاء آلية دولية للتنسيق والتعاون لمواجهة سفن القرصنة وتتبع القرصنة في البحر وحتى في البر، ففي عام 2008 شهدت عمليات القرصنة أوجَّ تطورها رغم وجود الاتفاقيات والهيئات الدولية

التي تمنع ذلك منعاً باتاً لا مساومة فيه وتعاقب عليه بأشد العقوبات وتمنع مقايضة الضحايا بالفدية لإطراق سراحهم، لكن رغم ذلك نلاحظ في هذا العام زيادة رهيبية في عمليات القرصنة البحرية الدولية التي مست أصنافاً عديدة من السفن بجنسيات مختلفة وبسبب التراخي والتباطؤ الملاحظ على عمل الهيئات الدولية يتوقع فقهاء القانون الدولي وخبرائه المزيد من عمليات القرصنة في كل بحار العالم²¹.

والشكل رقم 05 يمثل جدولاً يبين جنسيات السفن التي تعرضت لعمليات القرصنة في عام 2008:

الدولة	عدد السفن المختطفة
الصين	01
تركيا	02
الدنمارك	02
إيران	01
اليابان	03
مصر	01
المملكة المتحدة	02
ألمانيا	01
الإمارات العربية المتحدة	01

خاتمة

كما هو معروف فإن قانون البحار قد وُضع من أجل تنظيم أمور الملاحة البحرية وكل ما يتعلق بها لتحسين ظروف كل التعاملات القائمة في البحر خاصة تنقلات السفن وكافة مواصلاتها وعمليات مرورها في البحر الإقليمي، إلا أنه قد تبين لنا حسب هذه الدراسة في أغلب الأحيان مواجهة كثير من الصعوبات في تحقيق ذلك على أرض الواقع، حيث وجدنا فيما هو قائم في قانون البحار من قواعد قانونية يلزم تطبيقها خلافاً لتجلى في سن هذه القواعد وكان سبباً في عدم تطبيقها كما ينبغي من طرف الدول في ضبط الحدود البحرية في مياهها الإقليمية، ما من شأنه أن يؤثر مباشرة على أحوال مرور السفن ونشاطاتها في هذا النطاق البحري، ويمكن أن نؤكد على ضرورة تحديد مدى المياه الإقليمية بين الدول الساحلية الشيء الذي يكتسي أهمية بالغة ولديه أهداف رئيسية تتمثل في الفصل بين مختلف النطاقات البحرية وبين منطقتين بحريتين تابعتين لدولتين مختلفتين إذا كان النطاق وسطاً بين دول متقابلة أو متجاورة مثل الفصل بين المياه الداخلية والمياه الإقليمية للدولة الساحلية الواحدة وعدم الاعتماد فقط على معالم وإحداثيات الخرائط البحرية ذات المقياس الكبير فيستحسن اليوم الاستعانة إلى أقصى حد بالأقمار الاصطناعية.

واحتواء بعض الدول على مضايق دولية ليس معناه منع تطبيق نظام المرور البريء على السفن الأجنبية الأخرى كما أن سيادة الدولة على مياهها الأخرى يجب ألا تؤثر على حرية الملاحة الدولية أيضاً فعليها احترام الاتفاقات القائمة وحقوق الدول المجاورة حسب المادة 51 من اتفاقية 1982، كحقوق الصيد التقليدية والأنشطة المشروعة الأخرى التي تمارسها الدول المجاورة والملاصقة لها مباشرة في بعض القطاعات الواقعة داخل المياه الأخرى، كذلك يجب أن تحترم الدولة الأخرى

الكابلات المغمورة التي وضعتها دول أخرى والمارة خلال مياهها دون أن تمس اليابسة، وتسمح هذه الدولة بصيانة هذه الكابلات واستبدالها عند تلقيها الإخطار بذلك حسب الفقرة الثانية من نفس المادة مع مراعاة حق المرور البريء.

في النهاية يجب التنويه إلى أن الهدف الرئيسي من دراستنا المتواضعة جاء يبحث في تبين مدى فعالية القواعد القانونية التي جاءت بها اتفاقية 1982، وما مدى ملاءمتها لأحوال السفن ونشاطاتها ومسيرتها للتطور الحادث لها ومرورها في البحر الإقليمي، مع معرفة الآراء الفقهية التي اهتمت بإيجاد حلول لمشاكل ونزاعات ضبط الحدود البحرية وتنقل السفن على مستوى البحر الإقليمي في ظل التطورات الراهنة هذا الموضوع الذي لم يحظ باهتمام واسع من طرف الباحثين رغم أهميته الكبيرة التي تندرج ضمن دراسة قواعد أكبر اتفاقية دولية، فجاءت بعض المواد القانونية واضحة نوعا ما إلا أنها تطرح إشكالات يكمن في الدراسة التطبيقية لها حيث أثبتت أنها تعاني من مشاكل متعددة سواء لغوية أو موضوعية وبعض الإشكالات كذلك في ترجمة النصوص من اللغة الأم إلى اللغات الأخرى.

كما أن التطبيق العملي لقواعد الاتفاقية أشار إلى عدم قدرتها على مواكبة التطورات الحادثة في المجتمع الدولي خاصة تلك المتعلقة بعملية المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية، والسماح لها بالمرور إذا ما ثبت للدولة الساحلية سلامة ذلك أو متابعتها وطردها ومهاجمتها إن لزم الأمر، جاءت في مجملها غامضة ومعقدة ومحل خلاف وجدل مستمر سواء بين فقهاء القانون الدولي أو بين الدول نفسها بسبب عدم تحديد معالم هذه القواعد والنظم بطريقة صريحة إن لم نقل واضحة، الأمر الذي يبقى دائما على النزاعات الدولية كما نشهده دوما في هذا العصر فتتوتر العلاقات الودية بين الدول ويتعرض السلم والأمن الدوليين للخطر.

لذلك رأينا أنه يستحسن مما تقدم أن تعاد الصياغة القانونية لقواعد اتفاقية 1982 لقانون البحار المتعلقة بمرور السفن والحدود البحرية في نطاق البحر الإقليمي وإعادة النظر فيها من جديد، كما أنه يبدو لنا من الأحسن لو يتم عقد مؤتمر دولي في إطار الأمم المتحدة يكون الرابع لقانون البحار يضع نظاما قانونيا واضحا ومفهوما في ضوء ما توصلنا إليه من استنتاجات في هذه الدراسة، ولأن الفترة الزمنية بين إنشاء الاتفاقية عام 1982 ودخولها حيز التنفيذ عام 1994 شهدت في حد ذاتها تغيرات كثيرة في المعطيات الدولية التي صاحبت تلك الفترة، ولأن موضوع المرور البريء في البحر الإقليمي يبقى متشعبا وذو زوايا عديدة فهو يتعلق بالدولة الساحلية من جهة وبالسفينة من جهة أخرى ويتصل بمعايير عديدة يكمل بعضها البعض كاتساع المدى البحري وتقابل الدول الساحلية وتجاورها، وطبيعة هذه الدولة فيما إذا كانت جزرية أو أرخبيلية أو تحتوي على مضائق بحرية وخلجان. وكذلك بالنسبة للسفن فالأمر يتعلق بجنسيتها واسمها ووثائقها القانونية الثبوتية والهدف الذي أنشئت لأجله فكلها عوامل قد تؤثر بشكل أو بآخر في عملية المرور البريء في المياه الإقليمية، هذا النطاق البحري الضيق مقارنة بالنطاقات البحرية الأخرى كالمنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والبحر العالي، والتي نتمنى أن يُعنى بها الباحثون والطلبة ويتم دراستها مستقبلا على أكمل وجه لإيجاد الحلول الممكنة للحد من مختلف النزاعات البحرية، كما يستحسن أيضا إيجاد آلية قضائية فعالة تختص بتسوية مختلف هذه النزاعات البحرية الدولية وتوسيع اختصاصات المحاكم الدولية التي منها المحكمة الدولية لقانون البحار، والاستعانة إلى أقصى حد بالتكنولوجيا المتطورة كالأقمار الاصطناعية والرادارات الرقمية والسفن الحديثة

والمشاريع الدولية التي تُعنى برصد التنقلات الحثيثة لهذه السفن، ومراقبة الحدود البحرية ورسم معالمها الدقيقة خاصة البحار الإقليمية التي تخضع فيها إلى سيادة الدولة الساحلية وتعميم آليات ذلك على كل الدول والحث على اللجوء دائما إلى التسوية السلمية في حل مختلف النزاعات البحرية، لأنه مهما كان تبقى أفضل وأنجع الحلول وأضمنها لبقاء الأمن والاستقرار في العلاقات الدولية.

الهوامش والمراجع

- ¹ - متري سعيد. (2017, 08 21). وكالات، أخبار العالم. تاريخ الاسترداد 21 08 2017، من <http://www.arabic.rt.com>
- ² - بختة خوتة، التسوية القضائية لنزاعات الحدود البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2012، ص 144 ومايلها.
- ³ - محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008، ص 128.
- ⁴ - O'Connell. D. P. ; International law, Stevens and Sons, London, 1970, p. 269.
- ⁵ - عبد القادر شربال، البحر الأبيض المتوسط بين السيادة والحرية، دار هومة، الجزائر، 2009، ص 77.
- ⁶ - انظر: محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 130.
- ⁷ - O'Connell. D. P. ; Op. cit., p. 271 et s.
- ⁸ - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 129 .
- ⁹ - عبد الكريم عوض خليفة، القانون الدولي للبحار، دارالجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2013، ص 143.
- ¹⁰ - راجع المواد 36 و37 من اتفاقية 1982.
- ¹¹ - المادة 39 من اتفاقية 1982.
- ¹² - عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 147.
- ¹³ - عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 148.
- ¹⁴ - خالد أحمد عثمان، (من التهديد بإغلاق مضيق هرمز إلى المطالبة بفرض رسوم لعبوره)، المجلة الإلكترونية الاقتصادية، العدد 6866، 2012.
- ¹⁵ - William T. Burke ; Contemporary law of the sea, Law of the Sea Institute, Occasional paper, N°. 28, University of Rhode Island, 1975, p. 12.
- ¹⁶ - W. M. Reisman ; The regime of straits and national security, A.J.I.L. 1980/01, pp. 62-63.
- ¹⁷ - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 132.
- ¹⁸ - Ch. Dominicie ; Observations sur les droits de l'Etat victime d'un fait internationalement illicite, Cours de l'institut des Hautes Etudes Internationales de Paris, 1982, pp. 1-70.
- ¹⁹ - G. de Lacharrière ; La France et les lésons de l'affaire de l' (Amoco Cadiz), Société Française pour le droit

international, Colloque de Mans, Paris, 1981, p. 168 et s.

²⁰- راجع المواد؛ 194 و195 و196 من اتفاقية 1982.

²¹- حسام الدين الأحمّد، جرائم القرصنة البحرية في ضوء التشريعات والاتفاقيات الدولية، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي

الحقوقية، لبنان، 2010، ص ص 31-30.