



المركز الجامعي أحمد بن يحيى الونشريسي - تيسمسيلت -
معهد العلوم القانونية و الإدارية
قسم القانون العام



النظام القانوني لمبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار

مذكرة تخرج تدرج ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر تخصص : قانون دولي وعلاقات دولية .

إشراف:
الدكتور : مبخوتة أحمد

من إعداد الطلبة :
* ايت حمدوش تاسعديت
* ربحي عبد المالك

أعضاء لجنة المناقشة:

الأستاذ زرقين عبد القادر: رئيسا
الأستاذ مبخوتة أحمد : مشرفا
الأستاذ بوجلال فاطمة: مناقشا

السنة الجامعية 2018/2017

شكر وعرفان

الحمد لله الذي انعم علينا بأن أرشدنا لطريق الهداية
ودلنا على طريق العلم شاكرين إياه على فضله وإحسانه
وتوفيقه لنا قبل كل شيء.

كما نتقدم بخالص الشكر والامتنان إلى أستاذنا الفاضل
الدكتور "مبخوتة أحمد"، لقبوله الإشراف على هذا
العمل، و على توجيهنا طوال مراحل هذا البحث ولم ييخل
بإرشاداته ونصائحه القيمة، وتحمله تعب التصحيح
والتوجيه، والى كل من ساعدنا من قريب أو بعيد .

كما نقدر جهود الأساتذة الأفاضل ، و لكل من ساهم
في إثراء هذا العمل ، بالدعاء الخاص والكلمة الطيبة.

تاسعديت و عبد المالك

إلى أمي العزيزة رمز الحب والحنان
رعاها الله وأطال الله في عمرها
إلى روح أبي الطاهرة رحمه الله .
إلى إخوتي وأخواتي
إلى من كانوا تاج رأسي و سند ظهري
في الدنيا و الحياة زوجي و أسرتي الكريمة .
إلى جميع أساتذتي
إلى جميع الأصدقاء، والصديقات
إلى جميع هؤلاء أهدي ثمرة جهدي هذا.
ايت حمدوش تاسعديت

إلى أُمي العزيزة
أطال الله في عمرها
إلى أبي
إلى إخوتي وأخواتي
إلى كل العائلة.
إلى جميع أساتذتي
إلى جميع الأصدقاء، والصديقات
إلى جميع هؤلاء أهدي ثمرة جهدي هذا.

ربحي عبد المالك

مقدمة

الفصل الأول

الإطار القانوني لمبدأ حرية
الملاحة في مجال أعالي البحار

الفصل الثاني

نتائج مبدأ حرية الملاحة

في أعالي البحار بين القيد والاستثناء

خاتمة

الفهرس

قائمة المراجع

تعتبر البحار أكثر المجالات أهمية نظرا لخاصياتها الاقتصادية والسياسية ، خاصة بعد الاكتشافات الحديثة للثروات الباطنية ، الأمر الذي استدعى وضع تنظيم دولي لاستغلال هذا النطاق المشترك ، تسري عليه أحكام القانون الدولي العام، وبالتالي فهو يحدد بالمدى الذي تغطيه هذه العلاقات، فهناك علاقات في نطاق ما يحتويه الإقليم من اليابسة والبحار أو المياه الدولية وأعماقها وهناك ما يعلوه من فضاء، وما يمكن أن يحدث من خلافات بين الدول في استعمالاته، الأمر الذي استدعى وضع تنظيم دولي ينظم كيفية استغلال هذا المجال .

وقواعد القانون الدولي هي التي تحكم وتنظم العنصر البحري من إقليم الدولة يطلق عليه " قانون البحار"، ولقد أصبح هذا الفرع من فروع القانون الدولي العام يحتل أهمية كبرى لأنه ينظم البحار التي تعتبر من أهم طرق المواصلات الدولية وكمصدر حيوي للثروات بمختلف أنواعها.

تشكل البحار والمحيطات ثلاثة أرباع سطح الأرض ، فالمحيط الهادي وحده يمثل 50% مساحات المحيطات في العالم¹ ، فهي الوسيلة الأولى لتبادل العلاقات والتجارة بين الدول، وبها انتقلت الحضارات بين الأمم، كما أنها بالنسبة للكثير من الشعوب كانت مصدرا لخطر الغزو الخارجي الذي يأتي من وراء البحار، فكانت منذ أمد بعيد من المواضيع الحساسة في العلاقات الدولية وذلك كونها سبيلا للاتصال ومصدر للرزق والغذاء، و محل صراع منذ نشأة الجماعة الدولية.

فالقواعد القانونية الدولية التي كانت سائدة في ظل القانون الدولي التقليدي لم تكن تبدي اهتمام كبيرا فقد حاولت بعض الدول ادعاء فرض سيادتها وسلطانها وسيطرتها على أجزاء كبيرة من البحار والمحيطات في بدايات نشأة القانون الدولي العام، وإخضاعها لسيادتها على أساس أن البحار تقبل الحيابة والملكية مثلها مثل الأقاليم البرية ، فهذه المساحة جعلت معظم الدول الكبرى في العالم تعتمد طرق الملاحة البحرية في المرور كأداة للمواصلات الدولية والتجارة بعدما أصبحت السفن بفعل التطورات العلمية الحديثة تتمتع بمواصفات عالية من حيث متانتها وقوتها وسعتها، فوسائل الملاحة البحرية ظلت مستخدمة في جميع الدول المصدرة أو المستوردة، كما تعتبر البحار أيضا حلقة وصل بين الشعوب، أين يتم من خلالها المد الحضاري والثقافي ومعرفة العادات القائمة بين شعوب الأمم وتقاليدها وفي تواصلها الاجتماعي والاقتصادي.

¹. علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، الأصول والمبادئ العامة، الطبعة الحادية عشر، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1972 ، ص 320 .

إلا أنها قد تكون وسيلة لسلب وانتهاك واختطاف السفن والمراكب التي تمر بالبحار وهذا ما يعني بالقرصنة البحرية، فقد اقتضت ضرورة الاتصال وجود قواعد قانونية تحميه وتساعد على تدعيمه، فقد بادرت أكبر الدول إلى تشريع قوانين لتحكم الملاحة البحرية، كما ساهمت المنظمات الدولية من جانبها إلى إبرام وعقد اتفاقيات دولية لتحكم العلاقات الناشئة عن الاستغلال البحري، فأخذت هذه القواعد تتهاى للظهور شيئاً فشيئاً حتى أصبح للبحار على ممر الزمن نظام قانوني يدور حول فكرة أساسية أولية تشمل في ذلك مواد لضمان حرية الملاحة، وقوانين لتحكم العلاقات التي تنشأ بين أشخاص الملاحة البحرية، كالمالك للسفينة أو مجهزها أو الناقل، وكذلك الربان والملاحين، ففي النظام القانوني لأعالي البحار، فإنه يقضي بعدم خضوع هذه المنطقة لأي قانون وطني، فليس معني ذلك أن يترك المجال مسرحاً للفوضى و لكل ما هو ممنوع وإلا قضي على الغرض الذي من اجله تقرر مبدأ حرية الملاحة والسلامة المرورية في أعالي البحار وكذا في توطيد العلاقات وتوفير الأمن لجميع السفن التي تجوب المنطقة، وحمايتها من أي خطر أو هجوم قد يهددها وتعرض له خلال إبحارها في هذه المنطقة¹.

ويعود تدرج هذا النظام في تطبيق مبدأ حرية البحار الذي استقر منذ نهاية القرن الثامن عشر، بشكل رئيسي إلى تطورين هامين هما : سمو البحرية البريطانية ورغبتها في ضمان حرية عمل تامة في البحار من جهة، وتوسع المجالات البحرية بسبب الاكتشافات الجغرافية الكبرى من جهة أخرى. ويشمل القانون البحري مجموعة القواعد القانونية المتصلة بالملاحة البحرية بين الدول بشكل عام وبين أشخاص القانون البحري بشكل خاص، من هنا يمكننا تقسيم القانون البحري إلى أقسام عدة: القانون العام البحري المسمي بقانون البحر أو قانون الدولي البحري وهو القانون الذي ينظم العلاقات بين مختلف الدول فيما يتعلق باستعمالات البحار وممارستها لسلطاتها على المساحات البحرية، وكذا للمفاهيم التي يراعيها القانون البحري الدولي للمياه الداخلية، البحر الإقليمي، المنطقة الاقتصادية، الجرف القاري والبحر العالي². أن تاريخ القانون الدولي للبحار في الحقيقة ما هو إلا صراع قديم بين نظريتين³:

- نظرية تقوم على مبدأ حرية الملاحة البحرية Mare liberum .

- ونظرية مضادة تنبع من حب السيطرة على الأمواج Mare clausum .

¹ . محمد نعيم علوه، موسوعة القانون الدولي العام، القانون البحري، الجزء الخامس، مركز الشرق الأوسط الثقافي، الطبعة الأولى 2012، ص 5.

² . وهيب إسبر، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، طبعة 2008 . ص 6.

³ . علي صادق أبو هيف، المرجع السابق. ص 320 .

إن تحديد سياسة الدول بالنسبة لما ينبغي أن يكون عليه استغلال البحار والانتفاع بمواردها، هو الإبقاء على السمات الطبيعية للبحر واعتبار حرية البحار هي الأصل بحيث تتمتع كافة الدول البحرية الملاحة البحرية في مياه البحر والملاحة الجوية فوق تلك المياه، و ضرورة أن تؤخذ مصالح الدول الساحلية في الاعتبار وتعطي لها الأولوية عند تحديد القواعد والتنظيمات المتعلقة بالبحر وإقرار تنظيمات بحرية تهدف لإقرار سيادة الدول الساحلية وتأكيد ولايتها في المناطق البحرية المجاورة لشواطئها أو القريبة منها بما يكفل تحقيق المصالح الأمنية والاقتصادية لهذه الدول.

وبعد أن ذقت البشرية أهوال الحربين العالميتين الأولى والثانية بدأت تستقر الأوضاع في التفريق بين المناطق التي تخضع لسيادة الدولة الساحلية وولايتها الإقليمية وبين المناطق التي تعتبر بحراً حراً تستعمله كافة الدول على أساس المساواة، فأصبح لكل دولة من أعضاء الأسرة الدولية الحق في أن تمارس حرية الملاحة في البحار العالية عن طريق السفن التي تحمل علمها، وبالتالي تم التمييز بشأن البحار بين قسم تخضعه الدولة لسيادتها وهو ما يعرف بالبحر الإقليمي، وقسم آخر مفتوح لجميع الدول وهو ما يعرف بأعالي البحار وهذه الأخيرة هي تلك المناطق من البحار والمحيطات التي لا تخضع لسيادة دولة ساحلية كانت أو غير ساحلية، ويمتنع بذلك على كافة الدول ممارسة اختصاصاتها في أعالي البحار، فهي حق مشترك للجميع كطريق عالمي في وقت السلم، وهذا لا يمنع الدول فيما بينها، تنظيم الاستعمال السليم لأعالي البحار حتى لا تسود الفوضى في تلك المناطق من باب الحرص على حماية الأرواح والممتلكات ولجميع الدول الاستفادة من خيرات هذه المناطق¹.

وبهذا سعياً منا للبحث بكل جوانب الموضوع، وللإطلاع بكل ما يلزم به تم إختيار:

"النظام القانوني لمبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار" كعنوان لهذه المذكرة .

إن هذا الموضوع يكتسي أهمية بالغة وهذه الأهمية تتمثل في الاطلاع المعمق على المفهوم الحقيقي للمناطق المشتركة التي تعتبر محور الزاوية والأساس في كل ملاحية بحرية وإلى الأداة التي اعتاد عليها الناس منذ آلاف السنين هي استخدام السفن في اجتياز البحر ، ومع تطور الحضارة البشرية تطورت معها أيضاً القوارب والمراكب وأصبحت هذه الأخيرة جزءاً هاماً من النظم التجارية والعسكرية الحديثة، واقتحمت المحيطات الشاسعة بحيث أصبحت هي الوسيلة الرئيسية في ربط العالم اليابس مع بعضه، وفي تطوير التجارة الدولية

¹ . محمد نعيم علوه، المرجع السابق. ص5.

وخدمة الاقتصاد الوطني والعالمي بالإضافة إلى أنها الوسيلة المهمة في المحافظة على أمن واستقرار الدول البحرية ضد الهجمات، والوسيلة الرئيسية من أجل استغلال الثروات الحية والغير الحية التي توفرها المجالات البحرية لمختلف الدول مما يحقق لها أمنها الغذائي، بحيث تعد السفينة العامل الأكثر أهمية في استعمال واستغلال البحار و استثمارها، و قد قام قانون البحار على العلاقة بين السفينة و البحار، فجميع العمليات البحرية تتم عن طريق السفينة و لقد تطرقت لذلك كل من اتفاقيات البحار المعقودة عام 1958 واتفاقية قانون البحار عام 1982 للسفينة، كما نظم القانون الدولي للبحار مرور السفن في البحار وقسمها إلى ثلاث أنواع ولكل من هذه الأنواع حقوق وحدود معينة تمارسها السفن في كل منطقة بحرية معينة، كما نظمت أيضا المرور في البحار راعية بذلك سيادة الدول وما يتطلب التطور الحديث من ضرورة انتقال السفن بين الدول واستغلال البحار كمصدر مهم من المصادر الاقتصادية لغالبية دول العالم.

وتتمثل أسباب اختيارنا لهذا الموضوع لأسباب موضوعية وأخرى ذاتية و التي تمثلت في بروز الحاجة إلى البحث في الوضع القانوني لكل من السفينة وحرية الملاحة في أعالي البحار بما أن السفينة هي وسيلة للمواصلات البحرية الرئيسية وهي بهذه الصفة تخضع في تنظيمها القانوني إلى القانون الدولي للبحار. ويتأثر هذا النظام على حسب المنطقة البحرية التي تتواجد فيها السفينة، وما للدولة الساحلية من ولاية إقليمية، وإذا كان نظام الملاحة الذي تمارسه هذه السفينة ليس واحد في كل المناطق البحرية أي لا يتم وفق نظام واحد وقواعد وشروط واحدة وإنما تعددت أنظمة المرور تحت تأثير عوامل مختلفة منها تعدد المناطق البحرية ومصالح الدول الساحلية والحاجة إلى تيسير الاتصالات البحرية الدولية. أما الأسباب الذاتية هي :

رغبتنا في البحث في هذا الموضوع الشيق و المميز ، والفضول الذي تكون لدينا في هذا الجانب، لأن ما تراءى لنا أن الملاحة البحرية الممارسة في النطاق البحري بواسطة السفن موضوع ذو أهمية كبرى بالنسبة لأعالي البحار.

وكذا لا يمكن إغفال الدور الهام للسفينة فيما يتعلق بتنظيم الملاحة البحرية الدولية، وتطوير قانون البحار وأيضا الدور الممارس في الوضع القانوني للمجالات البحرية المختلفة خاصة في البحر العالي. إضافة إلى قلة الدراسة في هذا الموضوع وإن صح القول قلتها من خلال المنظر الذي قمنا بتوجيه دراستنا نحوه، سعيا منا بإثراء البحث العلمي والمكتبة القانونية والاستفادة من هذه الدراسة.

ولا شك أن أي بحث مهما كان نوعه، ينبغي أن ينطوي على أهداف يسعى لتحقيقها، وقد تمثلت أهدافنا في هذه الدراسة كالاتي:

إعطاء تعريفات و تصنيفات لحرية الملاحة في أعالي البحار وتحديد نطاقه القانوني .
توضيح حقوق وواجبات الدولة على إيجاد موازنة عادلة بين حماية سيادة الدول على مياهها وعدم المساس بحقوقها السيادية الثابتة ، واستخدام البحار كوسيلة للمواصلات الدولية.
وتهدف هذه الدراسة إلى التعريف بحرية الملاحة و الإمام بها في أعالي البحار والى الوسيلة أو الأداة المستخدمة في الملاحة وكذا إلي تأكيد القواعد القانونية الدولية الخاصة التي تحكم وتنظيم هذه المناطق التي أصبحت مرتبطة ارتباطا وثيقا بتطور القانون الدولي .

ترتبا لما سبق تبرز الإشكالية الرئيسية التي يثيرها هذا الموضوع :فإذا كانت كل من اتفاقيات جنيف لسنة 1958 أو اتفاقية الأمم المتحدة سنة 1982 قد وضعت أحكاما و نصوصا لتنظيم الإقليم البحري فما مدى تكريس حرية الملاحة البحرية كمبدأ منصوص عليه عالميا في تفعيل قواعد وشروط نظام ملاحة السفن في أعالي البحار والامتثال للقيود الواردة في الاتفاقيات؟

والتي هي بدورها تتفرع إلى تساؤلات و التي تكون كالتالي:

- ما هو النظام القانوني لملاحة السفن في أعالي البحار ؟
- و ما هي النتائج المترتبة عن ذلك ؟
- وما هي الاستثناءات التي نصت عليها الاتفاقيات صراحة و القيود الواردة دون الإخلال بالحقوق و الواجبات؟ .

استكمالا لجوانب هذه الدراسة وللإجابة عن الإشكالية السابقة تم اعتماد جملة من المناهج تتداخل وتتكامل فيما بينها

فالمنهج التحليلي في تحليل مختلف المعطيات القانونية الخاصة بالقانون الدولي العام المتعلقة بها من معاهدات واتفاقيات التي تناولت السيادة ،بغية تحديد الحقوق والالتزامات .
دون نسيان **المنهج الوصفي** وذلك من خلال إعطاء و صف شامل و كامل للطبيعة القانونية لأعالي البحار و الفضاء الخارجي بوصفهما نطاقا مشترك لا يقبل الحيابة .

والمنهج المقارن فرضته الضرورة فيما يخص النصوص والأحكام القانونية التي وردت في اتفاقيات جنيف 1958، واتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، وغيرها من التشريعات المقارنة. ومراعاة لكل ما تقدم، تم هذا العمل وفق خطة منهجية تقوم على: فصلين

الفصل الأول الإطار القانوني لحرية الملاحة في مجال أعالي البحار بحيث تم تخصيصا المبحث الأول لتحديد ماهية حرية الملاحة، والمبحث الثاني نتناول فيه الطبيعة القانونية للسفينة.

أما الفصل الثاني فتطرقتنا فيه لتحديد نتائج استعمال أعالي البحار بين القيد و الاستثناء فخصصنا المبحث الأول في النظام القانوني لأعالي البحار، والمبحث الثاني القيود والاستثناءات الواردة على مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار .

الفصل الأول

الإطار القانوني لمبدأ حرية الملاحة في مجال أعالي البحار

ظهرت أهمية البحار من خلال التطور العلمي الذي شهده العالم تزامناً مع متطلبات العصر، وذلك في استعمال التكنولوجيا في شتى الميادين، وتسخير الوسائل الحديثة و المتطورة في استغلال مواردها الطبيعية على مستوى الإقليم سواء البرى أو الجوي أو البحري .

فبدأ تسابق الدول فيما بينها لاستغلال الثروات البحرية، و قاع البحر ، ما أدى في كثير من الحالات إلى نشوب خلافات بين الدول الكبرى ، و الدول الضعيفة ،انتقل هذا الصراع في شكل خلاف فقهي إلى فقهاء القانون الدولي، الذين انقسموا إلى اتجاهين متباينين، ينادي الاتجاه الأول بحرية البحار، والتي ينتج عنها حق الجميع في استغلال ثروات البحار، الحية منها وغير الحية، في أي منطقة كانت في عرض البحر، الأمر الذي عارضه الاتجاه الثاني، الذي يقر بحق الدول الساحلية في احتكار المساحات البحرية القريبة من شواطئها.

فازدادت أهمية الملاحة البحرية في جوانبها الأخرى والتي تهدف إلى استغلال ثروات البحار، وإقرار مبدأ حرية الملاحة الحرة للجميع، فهذا المبدأ أقره العرف الدولي، وأكدته الاتفاقيات الدولية، والذي تمخض عنه التفكير في إعادة تنظيم الاستفادة من البحار في ضوء معيارين جوهريين تتمثلان في رعاية المصالح الخاصة للدول الشاطئية من جهة، والصالح العام للجماعة الدولية من جهة أخرى.

وبغية دراسة هذا الموضوع خصصنا المبحث الأول لمفهوم نطاق حرية الملاحة، و المبحث الثاني خصصناه لطبيعة القانونية للسفينة.

المبحث الأول

مفهوم نطاق حرية الملاحة

تعرف الملاحة البحرية بالمكان الذي تتم فيه لا بوسيلتها وأداتها، فهي إذن الملاحة التي تتم في البحر وذلك مهما كان شكل المنشأة التي تقوم بها أو حجمها أو أبعادها أو طراز بنائها، على عكس الملاحة النهرية أو الداخلية التي تتم في المياه النهرية أو الداخلية¹.

ولا يكفي حصول الملاحة في المياه البحرية لاعتبارها ملاحاً بحرية بالمعنى القانوني، بل يجب لذلك أن تحصل الملاحة في المياه يمكن أن تتعرض فيها المنشأة للمخاطر الخاصة التي تكتنف السفن في البحر، وذلك لأن الملاحة في الأنهار والمياه الداخلية أسهل وأقل خطراً من الملاحة البحرية، فضلاً عن أن فكرة الخطر البحري هي التي مهدت لوضع قواعد قانونية خاصة بالملاحة البحرية، وعليه سنتناول في المطلب الأول تعريف حرية الملاحة في أعالي البحار كمصطلحين منفصلين و في المطلب الثاني سنتناول تعريف السفينة والأشخاص المكونة له.

المطلب الأول

تعريف حرية الملاحة

تعد فكرة الحرية من أكثر المفاهيم غموضاً وإبهاماً في الفقه القانوني والسياسي لذلك ظهرت لها عدة مسميات وعدة مفاهيم للدلالة عليها.

كما إن الدساتير في العالم تستخدم مفاهيم مختلفة أيضاً وتبعاً لذلك نجد إن الحقوقيين والسياسيين أعطوا تعريفات كثيرة لمفهوم الحرية وحسبنا أن نشير إلى البعض منها وبحسب وجهات نظر مختلفة تناولنا في الفرع الأول لمدلول الحرية و الملاحة في الفرع الثاني أنواع الملاحة البحرية .

¹. عادل علي المقدادي، القانون البحري، الطبعة الخامسة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2011 . ص 20.

الفرع الأول:مدلول الحرية لغةً و اصطلاحاً

لقد عرف مصطلح الحرية عدة مفاهيم ومعاني في المعاجم والقواميس، سواء كان ذلك من الناحية اللغوية أو من الناحية الاصطلاحية، كما جاء أيضا بعدة تعريفات في الإسلام و في الفقه، وحتى في القانون، فاختلاف المدلول منوط بالعرض المقرون به، وستتطرق لذلك على النحو التالي:

أولاً - لغة¹:

1- هي المصدر من حرّ، وهو نقيض العبد، والجمع منه حرائر، أمّا الحرّ من الناس: فهو أفضلهم وأخيرهم، والحرّ عند العرب: هو أشرفهم، فيقال: هو حر، أي: كريم شريف طيب الأصل، ويقال: هو من حرية القوم أي: من أشرفهم، والحر من كل شيء أحسنه وأطيبه وأعتقه. وتأتي أيضاً بمعنى الشرف والطيب والجودة.

2- جاء في لسان العرب أن كلمة الحر من كل شيء هي أعتقه وأحسنه وأصوبه، والشيء الحر هو كل شيء فاخر، وفي الأفعال هو الفعل الحسن. والأحرار من الناس أختيارهم وأفاضلهم. وتطلق الحرية في اللغة على الخلاص من العبودية، فيقال: هو حر، أي غير مسترق ولا مملوك. وتطلق على الخلوص من كل شيء دخيل، فيقال: فرس حر، أي: عتيق الأصل ليس في نسبه هجنة، ويقال: أرض حرة أي: لا رمل فيها، ورمل حر أي: لا طين فيه².

3- فقيل في اللغة: حرّ: الحاء والراء في المضاعف له أصلان: فالأول ما خالف العبودية وبرئ من العيب والنقص. يقال هو حُرٌّ بين الحُرُورِيَّة والحُرِّيَّة، ويقال طين حُرٌّ: لا رمل فيه، وباتت فلانة بليلة حرة، إذا لم

¹ . لسان العرب، ابن منظور، القاموس المحيط. ص 181

² . لسان العرب، ابن منظور، المرجع نفسه. ص 181.

يصل إليها بعلمها في أول ليلة، فإن تمكن منها باتت بليلة شيباء. وحر الدار: وسطها.. ويقال: حرَّ الرجل يحرُّ، من الحرَّية. والثاني: خلاف البرد، يقال هذا يوم ذو حر¹.

نستخلص من هذا التعريف اللغوي أن الإنسان الحر هو غير المملوك وغير المقيد بأي قيد مادي، وهو الخالص في إنسانيته لا تشوبها شائبة، وهو الكريم في خلقه الشريف في نسبه. وقد عرّف الحرية صاحب معجم الرائد فقال: "هي القدرة على التصرف بملء الإرادة والخيار."

ثانياً - الشريعة الإسلامية:

1- ارتبط مفهوم الحرّية في الإسلام بمفهوم التكليف فقد خلق الله تعالى الإنسان وميّزه بالعقل الواعي القادر على اختيار أعماله وأقواله، والتصرّف بإرادته الكاملة، وجعل الله الإنسان حرّاً و مسؤولاً في آنٍ واحدٍ، قال تعالى: (إِنَّا خَلَقْنَا الْإِنْسَانَ مِنْ نُطْفَةٍ أَمْشَاجٍ نَبْتَلِيهِ فَجَعَلْنَاهُ سَمِيعًا بَصِيرًا* إِنَّا هَدَيْنَاهُ السَّبِيلَ إِمَّا شَاكِرًا وَإِمَّا كَفُورًا)²، وقال أيضاً: (لَا يُكَلِّفُ اللَّهُ نَفْسًا إِلَّا وُسْعَهَا ۗ لَهَا مَا كَسَبَتْ وَعَلَيْهَا مَا اكْتَسَبَتْ)³.

رَكَز العلماء في الماضي على مفهوم التكليف دون التركيز على الحرّية الإنسانيّة، ولكنّ الإسلام لم يُهمل الحرّية الإنسانيّة؛ فالأصل أنّ الإنسان حرّ ليكون مُكلّفاً ومسؤولاً، فلا يُمكن أن يكون الإنسان مُكلّفاً دون أن يكون حرّاً. إذًا، لا قيمة للإنسان دون الحرّية؛ فهي حقّ من حقوقه، ودونها لا يُمكن أن يُمارس المرء أعماله، وهي الخاصيّة التي تُميّز الكائن الناطق عن غيره من الكائنات، فهو عاقل وأفعاله تصدر عن إرادته هو؛ فالإنسان الحرّ هو من لم يكن عبداً أو أسيراً، ومن الدلائل على تعظيم الإسلام للحرّية أنّه جعل العقل الحرّ هو السبيل لإدراك وجود الله تعالى، قال تعالى: (لَا إِكْرَاهَ فِي الدِّينِ قَدْ تَبَيَّنَ الرُّشْدُ مِنَ الْغَيِّ)⁴،

¹. معجم مقاييس اللغة، ابن فارس، بيروت. ص240.

². سورة الإنسان، آية: 2-3.

³. سورة البقرة، آية: 285.

⁴. سورة البقرة، آية: 256.

وبذلك فإنّ الإيمان بالله يكمن في الإقناع، وهو مُقترن بحريّة الإنسان في الاختيار، وما وظيفة الأنبياء والرُّسل إلاّ الدّعوة والبيان دون الإجبار، قال تعالى: (وَقُلِ الْحَقُّ مِنْ رَبِّكُمْ فَمَنْ شَاءَ فَلْيُؤْمِنْ وَمَنْ شَاءَ فَلْيُكْفُرْ)¹.

2- عرّف الدريني² الحرية في الفقه الإسلاميّ بأنّها: (المكانة العامّة التي قرّرها الشارع للأفراد على السواء تمكيناً لهم من التصرف على خيرة من أمرهم دون الإضرار بالغير)، واستند في هذا التعريف على تعريف الفقهاء لمعنى الإباحة التي تقوم في أصل تشريعها على التخيير بين الفعل والترك، كما عرّفها الفاسي بأنّها: (جعل قانونيّ وليس حقاً طبيعياً، فما كان للإنسان ليصل إلى حريته لولا نزول الوحي، وأنّ الإنسان لم يُخلق حرّاً، وإنما ليكون حرّاً).

ثالثاً - اصطلاحاً:

1- لقد تعدّدت تعاريفه واختلفت اختلافاً كبيراً؛ حيث ورد تعريفها في إعلان حقوق الإنسان والذي صدر في عام 1789م على أنّها: حقّ الشخص في فعل ما لا يضرّ بالأشخاص الآخرين³.

2- الحرية هي: إمكانية الفرد دون أي جبر أو ضغط خارجي على إتخاذ قرار أو تحديد خيار من عدة إمكانيات موجودة. مفهوم الحرية يعين بشكل عام شرط الحكم الذاتي في معالجة موضوع ما.

3- لحرية هي التحرر من القيود التي تكبل طاقات الإنسان وإنتاجه سواء كانت قيوداً مادية أو قيوداً معنوية، فهي تشمل التخلص من العبودية لشخص أو جماعة أو للذات، والتخلص من الضغوط المفروضة على شخص ما لتنفيذ غرض ما، والتخلص من الإجبار والفرص.

¹ . سورة الكهف، آية: 29.

² . فتحي بن عبد القادر الدريني، تميز في أصول الفقه والفكر.

³ . الإعلان العالمي لحقوق الإنسان من الجمعية العامة للأمم المتحدة، قرار رقم 3173 .

الفرع الثاني: مدلول الملاحة لغةً و اصطلاحاً

أولاً - الملاحة لغة¹:

1- هي مصدر ملح وملح يملح ويملح ، كون الشيء مالحا ، كون الشيء مليحا ظرفيا حسنا.

2- المِلاحةُ البحريَّةُ : فَنُ السَّفَرِ فِي البِحَارِ أَوْ الأَنْهَرِ الكُبْرَى.

✓ صالح للملاحة : صالح للمرور فيه.

✓ مَلَّاحُ السَّفِينَةِ : التَّوْتِيُّ ، أَي مَنْ يَعْمَلُ فِي السَّفِينَةِ ، رَبَّانُهَا².

✓ ملاحة : عمل الملاح . ملاحة : فن السفر بحرا ونهرا وجوا .

3- إن الملاحة ككلمة تضم الملاحة البرية و البحرية، وكلمة ملاح معناه ريان السفينة و الملاحة

Navigation مشتقة من كلمة لاتينية وهي **Navire** و معناها السفينة ، وكلمة **Agree** معناها يوجه.

ثانيا - الفقه :

1- يعتبر بعض الفقهاء أن الملاحة هي الملاحة التي تقوم بها السفن دون غيرها ، وهذه السفن عادة لها

شكل خارجي يميزها عن غيرها كالمراكب مثلا.

2- فالسفن تكون لها أبعاد وقوة وطريقة بناء يختلف عن المراكب التي تستخدم في الأنهار ، ومع ذلك

فان هناك جانبا من الفقه يأخذ بالمكان الذي تتم فيه الملاحة ، ولا يهتم بالوسيلة أو الأداة التي تقوم

به، مهما كان شكلها أو حجمها أو طريقة بنائها، وبناء على ذلك فهي تعتبر ملاحة نهريّة³.

¹ . محمد بشير الكافي، قاموس المصطلحات البحرية: عربي - فرنسي / فرنسي - عربي، الطبعة الأولى، بيروت، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، 1981. ص200.

² . محمد بشير الكافي، المرجع نفسه. ص200.

³ . سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، موسوعة القانون الدولي، الجزء6 ، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009 . ص3.

ثالثاً - الملاحة اصطلاحاً:

1- الملاحة بصفة عامة هي مجموعة أعمال تنفذ لتحديد مواقع المراكب وتوجيه حركتها وإرشادها للوصول بها إلى غايتها، ومن هذه المراكب سفن السطح والغواصات والطائرات والصواريخ والمركبات الفضائية والأقمار الصناعية، وحتى المركبات التي تسير على الأرض. ويشتمل فن الملاحة على علوم كثيرة، كعلم الفلك والرياضيات والفيزياء والأرصاد الجوية وعلم البحار والمحيطات والتضاريس وتستخدم فيها وسائل وأجهزة وتقنيات متعددة منها البوصلة المغنطيسية والجيروسكوبية وساعات قياس الزمن ومقاييس السرعة والرياح والتيارات المائية والارتفاعات والأعماق والضغط الجوي وأجهزة الرصد الفلكي وأدواته والاتصالات الأرضية والفضائية وتحت المائية والخرائط البحرية والأرضية والكونية وأجهزة التوجيه الآلي¹.

2- هي فن إيجاد موقع السفينة وقيادتها بأمان من مكان إلى آخر، وتقنية توجيه السفن أو الطائرات من مكان لآخر وتحديد موقعها. وهي تمثل عملية التخطيط والتسجيل والتحكم بحركة المراكب أثناء الانتقال.

3- ولا يكفي حصول الملاحة في المياه البحرية لاعتبارها ملاحية بحرية بالمعنى القانوني، بل يجب لذلك أن تحصل الملاحة في المياه يمكن أن تتعرض فيها المنشأة للمخاطر الخاصة التي تكتنف السفن في البحر، وذلك لأن الملاحة في الأنهار والمياه الداخلية أسهل وأقل خطراً من الملاحة البحرية، فضلاً عن أن فكرة الخطر البحري هي التي أملت وضع قواعد قانونية خاصة بالملاحة.

1. عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 15.

مكان الملاحة يشترط فوق ذلك أن تحصل هذه الملاحة، في مياه عادية تتسم بمخاطر معروفة وعلى

هذا الأساس فالأنهار الداخلية لا يشملها مفهوم الملاحة البحرية¹.

رابعا: تعريفات وتصنيفات إدارية وقانونية²:

وفقا لنص المادة (161) من القانون البحري الجزائري³ : الملاحة هي التي تمارس في البحر و في المياه

الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة (13) من هذا القانون .

كما تتضمن الملاحة البحرية في مضمون نص المادة (162) ما يلي:

✓ الملاحة التجارية المتعلقة بنقل البضائع والمسافرين.

✓ الملاحة المساعدة الخاصة بالإرشاد والقطر والإسعاف والإنقاذ و الصيد البحري وكذلك البحث

العلمي في البحر.

✓ الملاحة الخاصة بصيد الأسماك و تربية الحيوانات البحرية واستغلال الموارد المائية وكل ما يتعلق بصيد

الأسماك بصورة عامة، و ملاحة النزهة بقصد الترفيه.

✓ ملاحة الارتفاق الممارسة في البحر والموانئ والفرش بواسطة السفن المخصصة فقط لمصلحة عمومية

باستثناء السفن الحربية وسفن البحرية الوطنية وسفن حراسة الشواطئ.

¹ . محمد المجذوب، القانون الدولي العام، ، الطبعة الخامسة ، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2004. ص 380.

² . نبيل صقر، القانون البحري نضا وتطبيقا، القانون البحري والنصوص التنظيمية الخاصة بالملاحة البحرية اجتهاد المحكمة العليا، دار الهدى للطباعة والنشر، عين مليلة-الجزائر. ص 35.

³ . المادة (161) من القانون البحري الجزائري الصادر بتاريخ 1976 /10/23 ، امر رقم 80/76 المعدل والمتمم.

الفرع الثالث: أنواع الملاحة البحرية ومناطقها.

أولا: الملاحة البحرية

فهي بحسب غرضها تكون إما ملاحه تجارية أو ملاحه صيد أو نزهة، وتنقسم حسب طولها إلى ملاحه في أعالي البحار و ملاحه ساحليه، كما أن هناك تقسيم آخر، يقسم الملاحه، إلى ملاحه عامه وملاحه خاصه كما هناك الملاحه المختلطة¹.

1- الملاحة بحسب الأغراض (موضوعها)²:

تكون الملاحه بحسب غرضها أو موضوعها إما ملاحه تجارية أو ملاحه صيد أو ملاحه نزهة.

أ- الملاحه التجاريه: إذا كان الغرض والموضوع من الرحلة يهدف إلى نقل البضائع والركاب بقصد تحقيق الربح. هذا النوع هو الشائع في ميدان الملاحه البحريه و اغلب قواعد القانون البحري اختصت لتحكم هذا النوع ، بل أن القانون البحري قد وضع أصلا لهذا النوع من الملاحه.

ب- ملاحه الصيد: فموضوعها صيد الأسماك والمنتجات البحريه الأخرى قصد الربح ، وقد العقد الإجماع كذلك على خضوعها لأحكام القانون البحري لأنها تتعرض لنفس الأخطار البحريه التي تحيط بالملاحه التجاريه ولو أن الصيد لا يعد بذاته عملا تجاري بوصفه من الأعمال الإستراتيجيه

ج- ملاحه النزهة : وتلحق بها الملاحه العلميه ، فقد ذهب رأي إلى أن القانون البحري لا يسري عليها لأنها لا تستهدف الربح مطلقا . ومع ذلك فقد استمر الرأي على خضوع هذه الملاحه أيضا لأحكام القانون البحري كالملاحه التجاريه سواء بسواء ، لأن طبيعه الملاحه واحده في الحالتين ، ولأن ملاحه النزهه تتعرض لما يكتنف الملاحه التجاريه من أخطار.

¹. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعيه، الإسكندريه، 1993. ص 16.

². عادل علي المقدادي، المرجع السابق. ص 21.

والخلاصة أن القانون البحري يسري على الملاحة البحرية أيا كان موضوعها والغرض منها .

وتقضي كافة التشريعات الحديثة بسريان أحكام القانون البحري على السفن أيا كان نوعها وأيا كان

القصد من الملاحة.

2- الملاحة بحسب طول الرحلة

تقسم الملاحة بالإستناد إلى طول الرحلة وكذا بحسب المسافة التي تقطعها، إلى نوعين من الملاحة، فهي

أما بعيدة المدى أو ملاحة في أعالي البحار، و على نطاق ضيق أو ملاحة ساحلية.

أ. الملاحة البعيدة المدى أو لأعالي البحار: هي أهم أنواع الملاحة وأكثرها خطرا. ويعرفها القانون

الفرنسي في نص المادة (377) من (ق. ب. ف)، بأنها الملاحة التي تتم بعد خطوط طول وعرض

معينة من الأراضي الفرنسية¹.

ويعرفها القانون الإنجليزي في نص المادة (472) من (ق. م. ت)، بأنها الملاحة التي تجري بين موانئ إنجليزية

وغيرها من موانئ الدول الأجنبية عدا ما يقع من هذه الموانئ على بحر المانش وجزيرة مان وموانئ الشاطئ

الأوروبي فيما بين مصب نهر الألب وميناء برست الفرنسي².

ب. الملاحة الساحلية: فهي الملاحة التي تكون على السواحل بين موانئ الدولة الواحدة، أو بين عدة

موانئ تعود لدول مختلفة، وعادة ما تكون قريبة المدى، والمسافات التي تسير فيها السفن أقل من الملاحة

في أعالي البحار³.

¹. المادة (377) من القانون البحري الفرنسي لسنة (1807).

². المادة (472) من قانون الملاحة التجارية لسنة (1995).

³. عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 22.

3- الملاحة البحرية العامة و الخاصة

أ- تكون الملاحة عامة، اذا قامت بها السفن الحربية والسفن التي تخصصها الدولة لخدمة حكومية وغير تجارية كالبحوث (yachts) الحكومية وسفن الرقابة وسفن المستشفيات وسفن التموين وسفن الإطفاء وسفن التعليم .

وهذا النوع من الملاحة يخرج من نطاق القانون البحري ولا تنطبق عليه أحكامه وتتمتع السفن العامة أو التابعة للدولة بحصانة قضائية خاصة نصت عليها المعاهدة المتعلقة بحصانة سفن الحكومات والمبرمة ببروكسال في 1926/04/10¹ .

ب- تكون الملاحة خاصة، إذا ما قام بها الأفراد أو الشركات التي تملك سفنًا معينة، سواء كان ذلك لأغراض تجارية أو صيد أو نزهة. سواء أن كانت في أعالي البحار أو ساحلية.

ج- الملاحة المختلطة تعد الملاحة مختلطة، إذا تمت في جزء منها في نهر وفي جزء آخر في البحر، كما لو سارت سفينة في مياه النيل ثم خرجت إلى البحر أو سارت سفينة من لندن عن طريق نهر التايمز ثم دخلت البحر، والواقع إن طابع هذه الرحلة، يختلف من رحلة إلى أخرى، بحسب الطول في كل من الأنهار أو البحار، فهي تعتبر ملاحية بحرية، إذا كانت الرحلة في هذا البحر هي

¹ . إذ تنص المادة الثالثة من هذه المعاهدة على أنه لا يجوز توقيع الحجز على هذه السفن أو ضبطها أو احتجازها بقرار قضائي أيا كان . غير أنه بحق لأصحاب الشأن رفع مطالباتهم أمام المحاكم المختصة في الدولة مالكة السفينة أو التي تستغلها دون أن يكون لهذه الدولة الدفع بحصانتها وذلك:

1. في الدعاوي الناشئة عن التصادم البحري أو غيره من حوادث الملاحة ،
 2. وفي الدعاوي الناشئة عن أعمال المساعدة والإنقاذ وعن الخسائر البحرية العامة ،
 3. وفي الدعاوي الناشئة عن الإصلاحات أو التوريدات وغيرها من العقود المتعلقة بالسفينة.
- وتسري هذه القواعد نفسها على الشحنات التي تملكها إحدى الحكومات والتي تنقل على السفن سالفة الذكر.

الرئيسية، وبالتالي فهي تخضع للقانون البحري و العكس صحيح، فتعتبر نهرية إذا كان الجزء الأكبر من الرحلة في مياه الأنهار¹.

ثانيا: مناطق الملاحة البحرية التي تمتد إليها سيادة الدولة

يتميز البحر بعدة تقسيمات و عدة مستويات وتحديدات ، كما اعترفت له بذلك عدة مصادر قانونية دولية بحق الدول الساحلية في ممارسة سيادتها على المياه المجاورة لها، منها اتفاقية جنيف 1958 واتفاقية قانون البحار 1982 ، ونجم عن هذا الاعتراف تحويل هذه الدول حق ممارسة سلطات خالصة على هذه المجالات البحرية. فهناك حدود تقترن بالسيادة التامة للدولة الخاضعة والتابعة لها وهناك البحر العالي أو ملاحه في أعالي البحار والتي لها نظامها القانوني الذي يحكمها.

1- مناطق امتداد السيادة: (المياه الداخلية) .

لم يضع القانون الدولي للبحار تنظيما موحدا للمساحات البحرية في البحار وإنما فرق من حيث النظام القانوني بين المناطق البحرية التي تعد جزءا من إقليم الدولة و التي تكون عليها ولاية إقليمية محدودة، والمناطق البحرية التي لا تخضع للسيادة الإقليمية التي تتمثل أساسا في أعالي البحار.

تخضع المياه الداخلية للنظام القانوني المطبق على الإقليم الأرضي للدولة الساحلية التي تمارس على هذا المجال البحري سيادة مطلقة بدون قيد أو شرط، حيث يعود لها وحدها حق تحديد النظام القانوني لمياهها الداخلية ، والقوانين المطبقة عليها، فيما يتعلق بالصيد ومرور السفن الأجنبية.

¹. محمد نعيم علوه، موسوعة القانون الدولي العام-القانون البحري-، الجزء الخامس، الطبعة الأولى، مركز الشرق الأوسط للطباعة والنشر 2012.ص39.

و من الناحية القانونية فهي المساحات المائية الأكثر قرباً لشاطئ الدولة الساحلية أو الملتصقة به، أو هي المياه التي تقع في الجانب المواجه للإقليم البري من خط الأساس الذي يبدأ منه قياس عرض البحر الإقليمي¹.

وقد جاء في تعليق لجنة القانون الدولي على هذا الموضوع سنة 1956 ، أن الدولة الساحلية تمارس سيادتها في مياهها الداخلية بنفس الطريقة التي تمارس بها سيادتها على إقليمها الأرضي، فمحتوى المياه الداخلية يمكن تعريف المياه الداخلية بأنها: "تلك الأجزاء من البحر التي تتغلغل في إقليم الدولة وتتداخل فيه، والتي بحكم موقعها تخضع لقواعد خاصة غير تلك القواعد الحاكمة لغيرها من المساحات البحرية مثل البحر الإقليمي، المنطقة الملاصقة، والمنطقة الاقتصادية وأعالي البحار"².

تتكون المياه الداخلية من مجموعة المياه المحصورة بين خط الأساس الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي والساحل، وهذا ما حددته المادة الخامسة الفقرة الأولى من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة لعام 1958 م، بأن المياه الداخلية تعتبر المياه التي تقع في الجانب المواجه للأرض من خط قياس البحر الإقليمي جزءاً من المياه الداخلي للدولة³.

وبذلك تدخل ضمن المياه الداخلية كل من الموانئ والمراسي والخلجان الوطنية والقنوات وفوهات

الأفهار⁴.

¹ . الفقرة الأولى من نص المادة الثامنة من اتفاقية 1982 لقانون البحار ، والتي جاء بها " بإستثناء ما هو منصوص عليه في الجزء الرابع تشكل المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي جزءاً من المياه الداخلية للدولة."
² . عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، الطبعة الأولى 1999، منشأة المعارف ، جلال حزي وشركاه الإسكندرية .ص43.

³ . المادة 05 من اتفاقية مونتغيبيو لعام 1982م.

⁴ . جمال محي الدين ، القانون الدولي للبحار ، الطبعة الأولى 2009 ، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر. ص49.

الموانئ والأحواض البحرية هي الأماكن الطبيعية التي يتم إعدادها من قبل البشر لاستقبال السفن، تمارس الدولة صلاحياتها في هذه المناطق المائية فتضع القواعد التي تنظم الملاحة البحرية فيها، وتحدد شروط دخول السفن الأجنبية ومدة إقامتها، كما تفرض الرسوم وتتخذ التدابير المتصلة بالصحة وتضع أنظمتها الجمركية والأمنية¹.

فالمسائل المتعلقة بتحديد المساحات البحرية تعتبر اليوم أكثر عمومية وأكثر تعقيدا مما سبق، ويرجع خلط إلى وجود عدد كبير من الدول المستقلة في الوقت الحاضر. أن الأهمية المتزايدة لموارد قاع البحر وبصفة خاصة الزيت والغاز الطبيعي، وحاجة الدول لحماية المصايد الشاطئية من أجل استخدام وانتفاع شعوبهم تؤثر تأثيرا حاسما على سلوك النظام القانوني للبحار في العالم².

فقد تم إدخال مناطق جديدة وكذلك امتداد المياه الإقليمية بالجروف القارية خاصة في المناطق الغنية بالموارد الطبيعية إلى توتر العلاقات بين الدول في العديد من الحالات المعروفة.

2- المياه الإقليمية: للبحر الإقليمي أهمية بالغة سواء من الناحية الدولية أو الداخلية و سواء بالنسبة للتسيير التجاري، الصحي أو المتعلقة بالأمن الدولي³.

ثار خلاف فقهي حول حق الملكية و السيادة للدول الساحلية على البحر الإقليمي، والذي ظهرت بشأنه ثلاث نظريات أساسية و هي كالاتي:

¹. وليد بيطار، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، مجد المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت 2008. ص 26.

². عبد المعز عبد الغفار نجم، تحديد الحدود البحرية وفقا للاتفاقية الجديدة لقانون البحار، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة 2008. ص 8.

³. محمد الحاج محمود، القانون الدولي للبحار، مناطق الولاية الوطنية، مطبعة الأديب، بغداد، 1990. ص 267.

النظرية الأولى: تزعمها الفقيهين فالين فاتيل في القرنين 18 و19، بحيث أكدوا أن للدولة الساحلية حق ملكية على أساس أن البحر الإقليمي شيء قابل للملك. تم نقد هذه النظرية على أساس أن حق الملكية يترتب عليه حق الحيازة للشيء المملوك، وهذا ما لا يمكن تصوره.

النظرية الثانية: تقوم هذه النظرية على أساس السيادة المقيدة بالصالح العام للملاحة المشتركة، كذلك لم تسلم هذه النظرية من القصور لأنها لم تحدد المدى المقصود بهذه السيادة.

النظرية الثالثة: يرى أنصار هذه النظرية أن حق الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي يتمثل في فرض قيود على الملاحة فيه على أساس الحماية الذاتية، إلا أن هذه الفكرة غير موجودة لا من الناحية الدولية أو القانون الداخلي. إن منطقة البحر الإقليمي هي تخضع لسيادة الدولة الساحلية لكن بقيد يتعلق بالمرور البريء للسفن الأجنبية.

تحديد البحر الإقليمي¹: تقوم مسألة تحديد البحر الإقليمي على نقطتين أساسيتين هما: - اتساع البحر الإقليمي: هناك العديد من الآراء الدولية في تحديد عرض البحر الإقليمي، لكن ما استقر عليه القانون الدولي هو 12 ميل بحري لا تتجاوز أي دولة ساحلية.

قياس البحر الإقليمي: يتم قياس البحر الإقليمي بواسطة خط الأساس العادي أو المستقيم، و في كل منهما حالات معينة، نتناول فيما يلي:

خط الأساس العادي: نصت المادة (05) من الاتفاقية العامة أن القاعدة العامة هو حد أقصى الجزر على امتداد الساحل كم هو مبين على الخرائط ذات المقياس الكبير المعترف بها رسمياً من قبل الدولة الساحلية.

خط الأساس المستقيم: في حالة وجود الجزر القريبة من الشاطئ مباشرة أو على امتداده قرر القضاء الدولي و القانون الدولي رسم خطوط مستقيمة تصل بين رؤوس التفرجات على الساحل أو الحواف الخارجية

¹ . جمال محي الدين ، المرجع السابق. ص136.

للجزر الممتدة على طول الساحل بشرط ألا تنحرف عن الاتجاه العام للساحل. (ذكر الحالات التي يستخدم فيها الخط المستقيم) .

3- المنطقة المتاخمة¹:

على الرغم من أن المنطقة المتاخمة تعد جزءاً من المنطقة الاقتصادية الخاصة وفقاً لاتفاقية قانون البحار، إلا أنها تتميز عن بقية أجزاء المنطقة الاقتصادية الخاصة.

إذ أن سلطات الدولة الساحلية على المنطقة المتاخمة هي سلطات وقائية ويجب أن لا تختلط بما لهذه الدولة من سلطات على المنطقة الاقتصادية الخاصة. فالمصالح التي تحميها فكرة المنطقة المتاخمة محددة بسلطات الرقابة في الميادين المذكورة أعلاه ولا تتعدى ذلك إلى ميادين الأمن أو الصيد، كما تتمتع الدولة الساحلية ببعض السلطات على المنطقة البحرية المتاخمة لبحرها الإقليمي، ويمتد قياس هذه المنطقة إلى حوالي 24 ميلاً بحرياً يبدأ من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي².

وتمارس الدولة السيطرة على المنطقة المتاخمة لمنع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالمهجرة والصحة داخل مياهها الداخلية أو بحرها الإقليمي، والمعاقبة على أي خرق للقوانين والأنظمة المذكورة³.

واستناداً إلى ما سبق وبما أن المنطقة الاقتصادية الخاصة تستوعب المنطقة المتاخمة كلياً فإن الإجراءات المتعلقة بتسوية المنازعات التي تقع في المنطقة الاقتصادية الخاصة تنطبق بالضرورة على المنطقة المتاخمة.

¹ محمد الحاج حمود ، المرجع السابق. ص270.

² محمد الحاج حمود ، المرجع السابق. ص270.

³ المادة (33) من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 .

حددت اتفاقية جنيف لعام 1958 و1982 الغرض من تحديد المنطقة المتاخمة بأنه لا يتعدى غرض

من ثلاثة أو هي مجتمعة:

- مكافحة التهريب الجمركي خصوصاً للسفن التي تنقل إلى دولة الساحلية بضائع مهربة دونما التقيد بالقيود الجمركية للدولة الساحلية.

- مكافحة الهجرة غير الشرعية وخاصة للعمالة الأجنبية إلى أرضها والتي قد تتسبب في العديد من المشكلات الاجتماعية والأمنية داخل البلاد.

- الأغراض الصحية ويقصد بها تنقية البلاد من الأمراض المعدية والمتوطنة التي قد تنتقل إليها من الخارج عبر المنافذ الساحلية، بحيث لا يسمح بدخول البضائع أو أفراد إلا إذا كان حاملاً لشهادة طبية¹.

4- المنطقة الاقتصادية الخالصة²:

تعد المنطقة الاقتصادية الخالصة إحدى المناطق البحرية التي استحدثتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون

البحار، حيث لم يكن لهذه المنطقة وجود في ظل اتفاقيات 1958.

وقد جاء تبني فكرة هذه المنطقة، والتي تعبر عن مساحة بحرية يبلغ اتساعها 200 ميل بحري يبدأ

قياسها من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي، من أجل التوفيق بين وجهتي نظر الدول

التي كانت ترغب في زيادة اتساع البحر الإقليمي إلى مسافة 200 ميل بحري (دول أمريكا اللاتينية)،

والدول الملاحية الكبرى التي كانت ترغب من جانبها في تضيق المساحات البحرية الخاضعة لسيطرة الدول

الشاطئية إلى أبعد حد ممكن، من أجل زيادة المساحات البحرية التي تتمتع فيها هذه الدول بحرية الملاحة

والصيد وحرية التحليق وحرية البحث العلمي. وقد لاقت فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة دعماً من جانب

¹ محمد المجذوب، المرجع السابق، ص406.

² محمد طلعي الغنيمي، "القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة"، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1975، ص 17.

الدول المتقدمة مقابل تنازلات حصلت عليها من جانب الدول النامية مثل حق المرور العابر عبر المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، وتحديد اتساع البحر الإقليمي بحد أقصى 12 ميل بحري.

أ- طبقاً لنص المادة (56) الفقرة أ من الاتفاقية: للدولة حقوق سيادية لغرض استكشاف واستغلال للموارد الطبيعية، الحية منها والغير حية، للمياه التي تعلو قاع البحر وباطن أرضه وحفظ هذه الموارد وإدارتها، وكذلك فيما يتعلق بالأنشطة الأخرى للاستكشاف والاستغلال الاقتصادي للمنطقة، كإنتاج الطاقة من المياه والتيارات والرياح،

الفقرة ب: وكذلك بالولاية المنصوص عليها في الأحكام ذات الصلة فيما يتعلق بمايلي:

إقامة واستعمال الجزر الاصطناعية والمنشآت والتراكيب، البحث العلمي، حماية البيئة والحفاظ عليها.¹

ب- طبقاً لنص المادة (57) من الاتفاقية - لا يمتد اتساع المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى أكثر من 200 ميل بحري مقاسة من خط الأساس الذي يبدأ منه قياس عرض البحر الإقليمي. ومن ثم فإنه في إطار اتفاقية 1982 سيدخل كل من البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة ضمن الـ 200 ميل بحري المخصصة للمنطقة الاقتصادية الخالصة.²

كما لدول جميع الدول في المنطقة الخالصة، بالحريات المشار إليها في المادة 87 والمتعلقة بحرية الملاحة والتحليق، ووضع الكابلات، وخطوط الأنابيب المغمورة وغير ذلك مما يتصل بهذه الحريات من أوجه استخدام البحر المشروعة دولياً.

¹ محمد نعيم علوه، موسوعة القانون الدولي العام - القانون البحري -، الجزء السادس، الطبعة الأولى، مركز الشرق الأوسط للطباعة والنشر

2012. ص 86.

² المادة (57) و(87) من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

ج- إن مجمل النصوص التي تضمنتها الاتفاقية في موادها هو أن المنطقة الاقتصادية هي على أية حال جزء من البحر العام، ومن ثم كان لا بد أن يسري عليها فيما لا يتناقض مع الأحكام المحققة لصالح الدول، لمبدأ الحرية التي تحكم البحار عامة¹.

5- **الجرف القاري** : إن تعيين حدود الجرف القاري بين الدول المتقابلة أو المتلاصقة كان موضوعاً للعديد من المنازعات التي أحيلت إلى محكمة العدل الدولية لتصدر فيها أحكاماً نهائية²، كونه من أكثر المناطق البحرية أهمية للدول الساحلية، وذلك نظراً لما تتمتع به هذه المنطقة من أهمية اقتصادية كبيرة، أظهرها التقدم العلمي والتكنولوجي الخاص باستكشاف الثروات غير الحية الكامنة في قاع البحار والمحيطات.

وترجع نشأة فكرة الجرف القاري في مجال القانون الدولي للإعلان الشهير الذي أصدره الرئيس الأمريكي "Truman" في 28 سبتمبر عام 1945 والذي كان متعلقاً بنظام استغلال ثروات قاع البحار وباطن أرضها في منطقة الجرف القاري، والذي تبعه العديد من الإعلانات الانفرادية التي أصدرتها الدول بخصوص نفس الموضوع لتؤكد من خلالها على سيادتها على ثروات قاع الامتدادات البحرية الملاصقة لبحرها الإقليمي. وقد شكلت هذه الإعلانات وما تلاها من ممارسات دولية إحدى القواعد العرفية في هذا الشأن كما كان لها تأثيرها على أعمال لجنة القانون الدولي ومن بعدها مؤتمر جنيف لقانون البحار لعام 1958 والذي أسفر عن اتفاقية قننت لأول مرة القواعد المتعلقة بالجرف القاري³.

¹. مفيد شهاب، المرجع السابق . ص 89.

². لعماري عصاد، الحدود البحرية في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، الحدود البحرية في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو 2010، قضية الجرف القاري في بحر إيجه بين اليونان وتركيا سنة 1978.

³. صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد، دار النهضة المصرية، 1983 الإسكندرية. ص 244.

حظي هذا التصريح قبولا عاما من جانب الدول، خاصة من جانب دول أمريكا اللاتينية ومن العديد من الدول العربية الخليجية فهو لم يلق معارضة ما من جانب الدول الأمر الذي يسمح بالقول باستقرار عرف دولي بشأنه¹.

في اتفاقية جنيف 1958: نصت المادة الأولى من اتفاقية جنيف لعام 1958 الجرف القاري بأنه: "قاع البحر والأرض الواقعة تحت قاع البحر في المساحات المائية للشاطئ الكائنة خارج منطقة البحر الإقليمي وذلك إلى عمق مائتي ميل أو أبعد تبعاً لعمق المياه المتاحة وقدر ما يسمح ذلك باستغلال الموارد الطبيعية لتلك المناطق."

لقد خضع تحديد المنطقة بمعيارين أساسيان وهما: معيار العمق ومعيار الامتداد².

أ. معيار العمق: ومفاده اعتبار قاع البحر جرفاً قارياً للدولة الساحلية حتى يصل بعده عن مستوى سطح المياه التي تعلوه إلى 200 متر.

ب. معيار القدرة على الاستغلال: وطبقاً له تمتد حدود الجرف القاري إلى مسافة أبعد من عمق 200 متر إذا سمحت الظروف الطبيعية والجغرافية والبحرية بأن تقوم الدولة الساحلية باستغلال قاع البحر وما تحته من طبقات الأرض إلى هذه المسافة.

اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982: فقد حددت مفهوم الجرف القاري لأي دولة ساحلية، بأنه يشمل قاع وباطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء بحرهما الإقليمي في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري حتى الطرف الخارجي للحافة القارية. أو إلى مسافة 200 ميل بحري من خطوط

¹. جمال محي الدين، المرجع السابق، ص 157.

². صلاح الدين عامر، المرجع نفسه، ص 245.

الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة¹.

ومن خلال هذا المفهوم يتضح لنا أن اتفاقية 1982 جاءت بتعريف جديد للجرف القاري يتبنى معياراً جديداً لتحديدته هو نهاية الطرف الخارجي للحافة القارية أو مسافة 200 ميل بحري، إذا كان الطرف الخارجي لهذه الحافة لا يمتد إلى هذه المسافة. وبذلك يتم تحديد حدود الجرف القاري للدول الساحلية استناداً إلى أي من المعيارين الآتين:

✓ نهاية الطرف الخارجي للحافة القارية،

✓ -ومسافة 200 ميل بحري من خط الأساس إذا كانت نهاية الطرف الخارجي للحافة القارية لا

تصل إلى هذه المسافة. فقد وجدنا من الملائم التعرض لمفهوم الجرف القاري في كل من الاتفاقيتين

لنرى أوجه الاتفاق والاختلاف في هذا الإطار.

كما حددت الحقوق التي تتمتع بها الدول الساحلية على جرفها القاري².

يمكننا القول أنه يكون للدولة الساحلية على جرفها القاري من:

✓ ممارسة حقوقاً سيادية بهدف استكشاف جرفها القاري واستغلال موارده الطبيعية.

✓ أن الحقوق السيادية التي تتمتع بها الدول الساحلية على جرفها القاري هي حقوق خالصة

(مانعة)، أي أنه إذا لم تقم الدولة الساحلية باستكشاف جرفها القاري أو استغلال موارده

الطبيعية فلا يجوز لدولة أخرى أن تقوم بهذه الأنشطة دون الحصول على إذن صريح من الدولة

الساحلية بذلك.

¹ . المادة (76) من اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982.

² . المادة (77) من نفس الاتفاقية.

✓ أن حقوق الدولة الساحلية على جرفها القاري تثبت لها دون حاجة لاتخاذ أي إجراء آخر مثل

الاحتلال الفعلي أو الحكمي أو أن تتوقف على أي إعلان صريح من جانب الدولة الساحلية.

✓ أن الموارد الطبيعية المقصودة في هذه المادة هي الموارد غير الحية لقاع البحار وباطن أرضها، وذلك

بالإضافة إلى الكائنات الحية التي تنتمي إلى الأنواع الأبدية، أي الكائنات التي تكون في المرحلة التي

يمكن جنيها فيها إما متحركة وموجودة على قاع البحر أو تحته أو غير قادرة على الحركة إلا وهي

متصلة اتصالاً مادياً دائماً بقاع البحر أو باطن أرضه

وقد تضمنت الفقرتان الخامسة والسادسة من المادة (76) من اتفاقية قانون البحار حكماً يهدف

إلى عدم امتداد الجرف القاري إلى ما لا نهاية أو التعدي على المنطقة الدولية، وذلك من خلال النص على

عدم جواز امتداد الجرف القاري إلى ما وراء 350 ميل بحري مقياسه من خطوط الأساس التي يبدأ منها

قياس البحر الإقليمي. للدولة الساحلية وذلك في الحالات التي تمتد نهاية الطرف الخارجي للحافة القارية إلى

أبعد من ذلك¹.

¹ . فقد جاء في هاتين الفقرتين أن:

- النقاط الثابتة التي تولف خط الحدود الخارجية للجرف القاري في قاع البحر، وهو الخط المرسوم وفقاً للفقرتين الفرعيتين (1) و "2" من الفقرة (4)، يجب إما أن لا تبعد بأكثر من 350 ميلاً بحرياً عن خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، وإما أن لا تبعد بأكثر من 100 ميل بحري عن التساوي العمى عند 2500 متر، الذي هو خط يربط بين الأعماق البالغ مداها 2500 متر.

- برغم أحكام الفقرة (5)، لا تبعد الحدود الخارجية للجرف القاري في الارتفاعات المتطاولة المغمورة بأكثر من 350 ميلاً بحرياً عند خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي. ولا تنطبق هذه الفقرة على المرتفعات المغمورة التي هي عناصر طبيعية للحافة القارية، مثل هضابها وارتفاعاتها وذراها ومصاطبها وتوؤاتها.

ثالثاً: المضيق كمنطقة للملاحة البحرية

1. المضيق من الناحية الجغرافية عبارة عن جزء من المياه يصل بين بحرين ويفصل بين يابستين. ويشترط في

هذا الجزء من المياه حتى يكتسب وصف المضيق¹ :

أ- أن يكون جزءاً من البحر.

ب- أن يكون قد تكون بفعل الطبيعة ولم يتم إنشائه إصطناعياً.

ج- أن يكون محدود الاتساع، وأن كان اتساع المضيق يختلف من حالة لأخرى، حيث يأتي اتساع

بعضها أقل من اتساع البحر الإقليمي في حين يكون اتساع بعضها الآخر مجاوزاً لاتساع البحر

الإقليمي.

أن يكون المضيق صالحاً للملاحة الدولية المتجهة إلى غير الموانئ الموجودة على سواحل هذا

المضيق.

أ- يمكن أن نستخلص من القواعد المنظمة لاستخدام المضائق في كل من اتفاقية 1958 واتفاقية

1982، أن الوضع القانوني للمضائق يختلف باختلاف المساحات البحرية التي يصل بينها. وكان

موضوع النظام القانوني لمضائق محل مناقشات حادة أثناء مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار

بين الدول المطلة على المضائق من جانب والدول الملاحية الكبرى من جانب آخر².

ب- وكانت كل طائفة من هاتين الطائفتين تسعى إلى تقنين النظام الذي يتفق مع مصالحها، حيث

كانت الطائفة الأولى تريد أن تضع مجموعة من الضمانات التي تكفل لها الدفاع عن أمنها

وسلامتها، في حين كانت تسعى الطائفة الثانية إلى إقرار نظام قانوني يضمن لها حرية الملاحة في

¹. صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 150.

². إبراهيم محمد الدغمة، القانون الدولي الجديد للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998، ص 177.

المضايق المستخدمة للملاحة الدولية، مؤكدين أن نظام المرور البرئ الذي كان مقرراً بموجب اتفاقية 1958 لم يعد كافياً من وجهة نظرها بعد تحديد اتساع البحر الإقليمي بمسافة اثني عشر ميلاً بحرياً، وظلت هذه الدول تحاول جاهدة أن يقر المؤتمر نظام المرور الحر لكافة السفن التجارية والحربية خلال هذه المضائق، فقد جاءت اتفاقية 1982 لتتبنى مسلكاً وسطاً بين مطالب كلتا الطائفتين، حيث تبنت نظاماً مستحدثاً هو نظام "المرور العابر" *le passage en transite* ليحل محل نظام المرور البرئ الذي كان معمولاً به في ظل اتفاقية 1958.

ج- حددت اتفاقية 1982 حالتين يسرى فيهما نظام المرور البرئ على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بدلاً من نظام المرور العابر المطبق أصلاً على هذه المضائق، وهاتين الحالتين كما نصت عليهما الاتفاقية هما¹:

حالة ما إذا كان المضيق قد تكون بين جزيرة تابعة للدولة المشاطئة للمضيق والإقليم البري لهذه الدولة، ووجد في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة وكان هذا الطريق ملائماً وممثلاً من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية².

حالة ما إذا كان المضيق يصل بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية، حيث لا يسرى في هذه الحالة أيضاً نظام مرور العابر كما حددته الاتفاقية. هذا وقد قررت الفقرة الثانية من المادة (45) من الاتفاقية أنه لا يجوز وقف المرور البرئ المطبق على المضائق الدولية في الحالتين السابقتين، وبهذا يكون نظام المرور البرئ عبر المضائق الدولية قد جاء مختلفاً عن نظام المرور البرئ المطبق بخصوص البحار الإقليمية، حيث يمكن للدول الساحلية أن توقف المرور البرئ عبر بحرها الإقليمي بالشروط والضوابط التي تضمنتها الفقرة الثالثة من المادة (25).

¹ . إبراهيم محمد العناني ، قانون البحار، الجزء الأول ، دار الفكر العربي ، 1985. ص 167 .

² . ومن أمثلة هذا النوع من المضائق مضيق مسينا الذي يفصل بين شبه الجزيرة الإيطالية وجزيرة صقلية.

د- وقد أشارت الفقرة الأولى من المادة (38) من الاتفاقية إلى أن نظام المرور العابر لا يسرى كذلك على المضائق المشكّلة بجزيرة تابعة للدولة المشاطئة للمضيق وبين هذه الدولة، ووجد في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة وكان هذا الطريق ملائماً بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية.

ولمعرفة كل الجوانب المتعلقة بنظام المرور العابر، يجدر بنا أن نتعرض لواجبات السفن الأجنبية أثناء مرورها مروراً عابراً في أحد المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، والتي تسرى عليها هذه الاتفاقية، وكذلك حقوق وواجبات الدول المطلة على المضيق.

2. واجبات السفن والطائرات الأجنبية حال مرورها مروراً عابراً¹:

ألقت اتفاقية 1982 بمجموعة من الالتزامات والواجبات يجب على كل من السفن والطائرات مراعاتها عند ممارستها لحق المرور العابر في أحد المضائق المستخدمة للملاحة الدولية. وتتمثل هذه الالتزامات في ثلاثة أنواع هي:

أ- واجبات على كل من السفن والطائرات المارة مروراً عابراً²:

- ✓ أن ترضى دون إبطاء أثناء مرورها في المضيق أو فوقه.
- ✓ أن تمتنع عن أي تهديد باستعمال القوة أو استعمالها فعلاً ضد سيادة واستقلال أي من الدول المطلة على المضيق، أو بأي صورة تشكل انتهاكاً لمبادئ القانون الدولي الثابتة في ميثاق الأمم المتحدة.
- ✓ أن تمتنع عن ممارسة أي نشاط لا يتصل بالمرور المتواصل السريع.

¹. نص الفقرة الأولى من المادة (39) من اتفاقية 1982.

². نص نفس المادة.

ب- واجبات على السفن المارة مروراً عابراً

✓ أن تمثل للنظم والإجراءات والممارسات الدولية الخاصة بالسلامة في البحر، بما في ذلك الأنظمة الدولية لمنع المصادمات في البحر.

✓ أن تمثل للإجراءات والممارسات الخاصة بمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه¹.

✓ ألا تقوم هذه السفن، بما في ذلك سفن البحث العلمي البحري والمسح الهيدروغرافي، بأية أنشطة بحث أو مسح دون الحصول على إذن مسبق من سلطات الدولة المشاطئة للمضييق².

✓ أن تحترم ما ينطبق من الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور، المقررة وفقاً للمادة (41) من الاتفاقية³.

ج- واجبات على الطائرات المارة مروراً عابراً :

✓ أن تراعى قواعد الطيران الموضوعة من قبل منظمة الطيران المدني الدولية والمطبقة على الطائرات المدنية، كذلك يجب أن تمثل الطائرات الحكومية بصورة اعتيادية لتدابير السلامة هذه، وأن تقوم بنشاطها في جميع الأوقات مع ضرورة المراعاة الواجبة لقواعد سلامة الملاحة.

✓ أن ترصد في جميع الأوقات الذبذبة اللاسلكية المحددة من قبل السلطة المختصة المعنية دولياً بمراقبة الحركة الجوية، أو الذبذبة اللاسلكية الدولية المخصصة لحالات الشدة⁴.

¹ . الفقرة الثانية من المادة (39) من اتفاقية 1982.

² . نص المادة (40) من الاتفاقية.

³ . نص الفقرة السابعة من المادة 41 من الاتفاقية.

⁴ . نص الفقرة الثالثة من المادة (39) من اتفاقية 1982.

رابعاً : مناطق الملاحة البحرية التي لا تمتد إليها سيادة الدولة.

1- تعد أعالي البحار من أهم المناطق في البحر، و مبدأ حرية الملاحة فيه يعتبر أحد المبادئ الحاكمة لهذه المنطقة.

كما توافقت عليه جميع الدول، وأقرته كل المعاهدات الدولية¹.

فهو بذلك يعنى عدم إمكانية إخضاع هذه المنطقة كلياً أو جزئياً لسيادة أو لسلطان دولة معينة، بل يكون لكل الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، متقدمة أو نامية، الحق في استغلال هذه الأجزاء البحرية في الأغراض الملاحية، وكذلك استغلال الموارد الحية وغير الحية الموجودة بها، وغير ذلك من أوجه الاستخدام والاستغلال التي تثبت بموجب العرف الدولي، ثم قننتها الاتفاقات الدولية².

أ- قد تطور مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار عبر العصور، ففي العصور القديمة عرفه المصريون القدماء، أما في العصور الوسطى فقد حاولت بعض الدول فرض سيطرتها على أجزاء من البحار مثل ادعاء الدنمارك والسويد السيادة على بحر البلطيق، وادعاء البرتغال السيادة على بحار غرب أفريقيا والمحيط الهندي وطريق رأس الرجاء الصالح، وادعاء بريطانيا سيطرتها على البحار المحيطة بجزرها³.

ب- العصور الحديثة اهتم الكتاب والفلاسفة بالأمور الخاصة بالبحار، فشهد القرن السادس عشر أصواتاً تنادى بالسيطرة على أجزاء من البحار وأصواتاً أخرى تنادى بحرية أعالي البحار وعدم

¹ . محمد سامي عبد الحميد، محمد سعيد الدقاق، إبراهيم أحمد خليفة، القانون الدولي العام، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية 2002. ص310.

² . محمد نعيم علوه، المرجع السابق. ص06.

³ . عادل عبد الله المسدي، القانون الدولي للبحار طبقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية سنة 2008م. ص250.

جواز إخضاعها لسيادة أحد. وكان الفقيه الهولندي جرسوس "Grotius" أول من نادى بحرية الملاحة في البحار وذلك في كتابه البحر الحر "Mare liberum"، عام 1609 والذي أكد فيه على أن لكل دولة الحق في الاتصال بغيرها من الأمم والاتجار معها عبر البحار والمحيطات التي خلقتها الطبيعة كوسيلة من وسائل الاتصال بين الأمم، وهي حرة بطبيعتها ولا يمكن لقوانين وضعية أن تقرر ما يخالف ما قرره الطبيعة من خلال فرض بعض الأمم سيطرتها على أجزاء منها. كما أن الأفكار التي نادى بها الفقيه الهولندي لم تتفق مع طموحات بعض الدول ذات الأطماع على البحار وعلى رأسها إنجلترا، وقد انبرى الفقيه الإنجليزي سلدن "Selden" عام 1625 للدفاع عن مبدأ السيطرة على أجزاء من أعالي البحار وذلك في مؤلفه البحر المغلق "Mare clausum"، مستندا في ذلك لبعض السوابق القضائية في هذا الشأن¹.

ج- جاءت الغلبة في النهاية لمبدأ حرية أعالي البحار الذي تأكد في العديد من الوثائق الدولية كان من بينها الإعلان الذي أصدره الرئيس الأمريكي ولسون "Wilson" عام 1917 والذي تضمن أربع عشرة نقطة لإنهاء الحرب العالمية الأولى كان من بينها النقطة المتعلقة بمبدأ حرية أعالي البحار في السلم والحرب، ثم جاءت اتفاقية 1958 ومن بعدها اتفاقية 1982 لتؤكد على هذا المبدأ باعتباره أحد المبادئ الحاكمة لأعالي البحار.

إذا كانت المادة الثانية من اتفاقية جنيف لعام 1958 الخاصة بأعالي البحار قد نصت على أربع حريات أساسية في أعالي البحار هي حرية الملاحة وحرية التحليق فوق مياه أعالي البحار، وحرية مد الأسلاك والأنابيب المغمورة وحرية الصيد، فإن نص المادة (87) من اتفاقية 1982 تضمنت الإشارة إلى

¹ . محمد طلعت الغنيمي، المرجع سابق. ص 965.

ست حريات أساسية تمارسها الدول في أعالي البحار وذلك بنصها على أن¹: "أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، وتتمارس حرية أعالي البحار بموجب الشروط التي تبينها هذه الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى. وتشمل فيما تشمل، بالنسبة إلى كل من الدول الساحلية وغير الساحلية، على:

حرية الملاحة، حرية التحليق، حرية وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة، رهناً بمراعاة الجزء السادس، حرية صيد الأسماك، رهناً بمراعاة الشروط المبينة في الفرع الثاني، حرية البحث العلمي، رهناً بمراعاة الجزأين السادس والثالث عشر. وهذا ما سنتطرق إليه بتفصيل في الفصل الثاني .

خامساً: تصنيفات إدارية وقانونية

لقد جاء في القانون البحري والنصوص التنظيمية الخاصة بالملاحة البحرية في محتوى مواده على نصوص تبين مختلف المناطق الملاحية. تنص المادة (163) على انه يمكن ممارسة الملاحة في المناطق الآتية²:

- الملاحة الساحلية على نطاق ضيق،

- الملاحة المحدودة،

- الملاحة غير محدودة،

أما نص المادة (165) يتعلق بحدود المناطق المختلفة للملاحة المذكورة في المادتين (163 و164)

موضوع قرار يصدر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية. كما تنص المادة (167) على تخصيص المنطقة للراية

الوطنية الملاحة المساعدة وملاحة الارتفاق المتممة في حدود المياه الإقليمية. أما المادة (168) تنص على

جواز تخصيص الملاحة البحرية الموانئ الأخرى بموجب اتفاقيات حكومية مشتركة. كما تنص المادة

(169) على تخصيص ملاحة الصيد في حدود المياه الإقليمية، لرجال البحر و السفن الجزائرية ماعدا في حالة

¹ . الفقرة الأولى من المادة (87) من اتفاقية 1982 لقانون البحار.

² . نبيل صقر، المرجع سابق. ص35.

الحصول على رخصة من قبل الوزير الكلف بالبحرية التجارية تطبيقاً للاتفاقيات المتبادلة بهذا الخصوص والخاصة بالسفن الأجنبية.

المطلب الثاني

السفينة وأشخاص الملاحة البحرية

تعد السفينة العنصر الأهم والوسيلة الأبرز في الملاحة البحرية، و الركن الذي يدور حوله تنظيم القواعد الخاصة لهذا القانون، لهذه الأسباب انصب اهتمام رجال القانون على تمييز السفينة من المركب الذي يجوب الأنهار والمحيطات، كما تميز بين الملاحة البعيدة المدى و الملاحة القريبة النطاق¹، وبوصفها هذا حازت على اهتمام القانون الدولي للبحار والقانون البحري على السواء، إذ يشترك القانونان في تعريفها وتحديد علاقتها بالدولة، كما يتدخل القانون الدولي الخاص إلى جانب القانون الدولي للبحار في التعريف بها و تحديد جنسيتها وحل جانب من منازعاتها، لهذا سنتناول في دراستنا في المطلب الثاني الذي خصصناه لإعطاء مفهوم السفينة و تبيان طبيعتها القانونية ك فرع أول ، وسنتناول في الفرع الثاني أشخاص الملاحة البحرية الذين تقع عليهم عملية استثمارها، وهم المالك والمجهز والريان وغيرهم .

الفرع الأول: المفهوم القانوني للسفينة

لقد دعم تطور المنشآت البحرية إلى مراجعة سريعة للمفهوم التقليدي السائد للسفينة، فلم يعد استعمال السفينة مقصوراً على نقل البضائع والركاب وعلى الصيد البحري². لذلك كان لا بد من قراءة جديدة للمفاهيم السائدة لمعرفة ما هي المنشآت التي تخضع للقواعد القانونية الخاصة بالقانون البحري .

¹ BEGUERY M ,L'exploitation des oceans,P.U.F.Paris 1976,Carré ;Les oceans,Q.S.J,Paris1983.

². وهيب إسبر، القانون البحري، طبعة 2008، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان. ص 40.

هذا ما يدفعنا لدراسة السفينة عبر عنوانين مهيمين، من خلال تعريف السفينة بالمفهوم القانوني ومن منظور الفقه في مرحلة أولى، ودراسة المنشآت التي تعتبر كسفن في مرحلة ثانية.

أولاً: تعريف السفينة في الفقه

1- السفينة في الفقه: يثير تعريف السفينة الكثير من الجدل و المشاكل لكل المهتمين بمادة القانون

البحري، حيث نجد العديد من الانقسامات بين الدول حول هذه المسألة، فبعض الدول آثرت عدم

وضع أي تعريف أو مقصود للسفينة، خاصة وان التقدم التقني أدى لعدم وضع أي تعريف للسفينة

وبالتالي ترك المهمة للفقه و الاجتهاد القانوني، خاصة و أن هذا التقدم التقني تدعم بظهور أنواع

جديدة من المنشآت العائمة توجب إيجاد تعريف لمعرفة القواعد القانونية التي تخضع لها¹.

وعليه فان تعريف السفينة بكونها مركب محل نظر، فالسفن عادة تختلف عن المراكب، من حيث كبر

حجمها و قوتها ومواصفاتها وقدرتها على قطع مسافات طويلة ومواجهة مخاطر البحر، والمراكب عادة تتوافر

بها هذه الخصائص بدرجة اقل من السفن، وعليه، فان البعض يعرف السفينة، بأنها كل عائمة تقوم بالملاحة

البحرية على وجه الاعتياد².

يشترط لاعتبار المنشأة "العائمة"، سفينة تمارس النشاط في البحر وتقوم بالملاحة البحرية على وجه

الاعتياد، والتخصص في الملاحة البحرية، مهما كانت سواء كانت ملاحية رئيسية أو ملاحية مساعدة أو

تبعية، أو كانت الملاحة بأعالي البحار أو ساحلية³.

¹ علي حسين يونس- القانون البحري- السفينة، 1964. ص83.

² محمود سمير الشرقاوي، دار النهضة العربية بالقاهرة، 1993. ص33.

³ محمود شحماط، القانون البحري الجزائري، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2010. ص20.

وبناء على ما تقدم، فإن أداة الملاحة البحرية تكتسب صفة السفينة، عند توافر شرطان أساسيا والذان تقدم ذكرهما، بغض النظر عن حملتها و طريقة بنائها وأبعادها، سواء كانت شرعية أو بحارية أو ذرية، ودون نظر لهدف الملاحة تجارية كانت أو نزهة أو صيد.

كما أننا نلاحظ في تعريف السفينة فقها انقساماً، يتمحور حول ثلاث مدارس رئيسية:

1- مدرسة تأخذ بالمعيار الشكلي¹: هذه المدرسة تعتمد معيار خاص و محض .

- *المدرسة الأولى: ينظر أنصار هذا المذهب أن تسجيل المنشأة معيار حاسم لإعطاء صفة السفينة من عدمه.

غير أنه من غير الممكن أن تمنح الإدارة صلاحية إعطاء مثل هذا التعريف.

- المدرسة الثانية: لقد تبني هذا الرأي معظم فقهاء و الاجتهاد في فرنسا، أين اعتبروا المنشأة سفينة عندما تكون مخصصة للملاحة البحرية.

- المدرسة الثالثة تنظر بشكل رئيسي إلى مدى صلاحية المنشأة للقيام بالرحلة من الناحية الملاحية، وهذا هو المعيار الذي اعتمده واستعان به المشرع اللبناني من خلال المادة الأولى من قانون التجارة البحرية، والتي تنص على أن السفينة في عرف هذا القانون هي "كل مركب صالح للملاحة أيا كان محمولة وتسميته فعر، سواء كانت هذه الملاحة تستهدف الربح أم لم تكن"².

¹. وجيه إسبر، المرجع السابق. ص22.

². عادل علي المقدادي، المرجع السابق. ص24.

لقد شمل هذا المعيار كل أنواع الملاحة، والذي يسمح بتفادي كل المشاكل التي يعرفها النظام القانوني للملاحة البحرية بحيث يميزها الملاحة البحرية عن الملاحة النهرية، و أهم من ذلك الإجابة على مسألة المرحلة التي تتعرض فيها السفينة لمخاطر البحر هل فقط في أعالي البحار أم في المياه الداخلية وحتى في المرافئ¹.

2- مدرسة تأخذ بمعيار تحديد الحدود: اعتد بذلك بعض الفقهاء بحيث اعتمدوا على معيار تحديد

الحدود البحرية من حيث الملوحة، أو بواسطة السلطات المختصة، أو بمعيار وجود أول جسر ثابت.

يعتمد بعض الفقهاء الملوحة كمعيار لتحديد حدود البحر، فالملاحة تكون بحرية عندما تتم على

سطح المياه المالحة. غير أن الاعتداد بمعيار ليس سهلاً، خاصة وأن الملوحة يمكن أن تختلف عدة مرات

وحتى في نفس اليوم مع حركة المد والجزر.

التحديد بواسطة السلطات البحرية المختصة، بحيث يعتبر أنصار هذه النظرية أنه يعود للإدارة كامل الصلاحيات أن

تضع حدود البحر والملاحة البحرية .

3- اعتد البعض الآخر بمعيار وجود أول جسر ثابت، و كيف يمكن أن يؤدي مثل هذا الجسر إلى تغيير

طبيعة الملاحة² .

في هذا الشأن فضل بعض الفقهاء بدل الاعتداد بمعيار الأخذ بنظرية أول عائق طبيعي دائم

متواجد على النهر.

¹ . عادل علي المقدادي، المرجع نفسه. ص 25.

² . LYON-CAEN ET RENAULT ,Traité élémentaire de droit commercial,5eme éd.TV.1934-1935.

وعندما تكون هناك ملاحية مختلطة، أي عندما تقوم السفينة بجزء من رحلتها في البحر ثم تتهيأ في النهر، فما هي القواعد القانونية التي ترعى هذه الملاحة، وهل تطبق قواعد القانون البحري على الجزء الذي تم في البحر و القانون المدني على الجزء الذي تم في النهر¹؟

نأخذ بمعيار الملاحة الرئيسية في هذه الحالة، فالمنشأة تبقى سفينة ولا يؤدي ذلك الى فقدان صفتها، فعنصر التخصيص للملاحة البحرية على وجه الاعتياد "فتعتبر كل سفينة منشأة عائمة تقوم أو مخصصة للقيام برحلة بحرية على وجه الاعتياد"².

ثانياً: تعريف السفينة في القانون

أن معيار قابلية السفينة بأن تطفو على الماء وأن تبهر لم يعد يفي بالغرض ولا يمكن الأخذ به وحده لأنه معيار واسع يشمل كل ما يمكن أن يطفو على وجه الماء من المنشآت.

- الملاحظ أن المفهوم الاصطلاحي للسفينة ينصرف كله إلى تعريفها بأنها " كل هيكل أو جسم مسير من قبل الإنسان يستخدم للملاحة أو الصيد في البحار، طافية أو غاطسة"³

- لقد تناول ذلك كذلك المشرع الأردني في (ق.ب.ت) على أنها "كل مركب صالح للملاحة أيا كان محموله وتسميته فعرّف، سواء كانت هذه الملاحة تستهدف الريح أم لم تكن تعتبر جزءاً من السفينة جميع التفرعات الضرورية لاستثمارها..."⁴.

¹ .مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 13.

² . مصطفى كمال طه، المرجع نفسه، ص 31.

³ . سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، موسوعة القانون الدولي، الجزء 6، دار الثقافة للنشر والتوزيع. الطبعة الأولى عمان، 2009 ص 31.

⁴ . المادة (02)، من قانون التجارة البحري الأردني، رقم 12 لسنة 1982م.

- فالمادة (13) من (ق.ب.ج) تنص بقولها: "تعتبر السفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة أو عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة"¹.

وعليه فان تعريف السفينة بكونها مركب محل نظر، فالسفن عادة تختلف عن المراكب، من حيث كبر حجمها و قوتها ومواصفاتها وقدرتها على قطع مسافات طويلة ومواجهة مخاطر البحر، والمراكب عادة تتوافر بها هذه الخصائص بدرجة اقل من السفن ،وعليه، فان البعض يعرف السفينة، بأنها كل عائمة تقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد².

ولم يرد تعريف للسفينة في اتفاقيات جنيف لعام 1958 أو في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ، وإنما ورد تعريف في عدد من المعاهدات والاتفاقيات المتعددة الأطراف من هذه المعاهدات والاتفاقيات:

أ- المعاهدات وهذا ما جاء في لائحة معاهدات بروكسل³:

الخاصة بالتصادم في أعالي البحار المبرمة في 29 أبريل 1969 ، في تعريفها للسفينة استبعدت كل من الأرصفة الثابتة والمتحركة والمنزلاقات الهوائية على الماء.

ب- معاهدة تحديد الاختصاص المدني والجنائي، وكل ما يتعلق بالحصانات و الامتيازات ، وأيضاً

إنشاء مؤسسة دولية للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالنفط، نذكر منها:

¹ . المادة (13) من الأمر 80/79 المؤرخ في 29 شوال 1396 هـ الموافق ل 23 أكتوبر 1976 م، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98/05 المؤرخ في أول ربيع الأول 1419 هـ الموافق ل 25 يونيو 1998 م، المتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدتان الرسميتان رقم 1977/29 ورقم 1998/47.

² . محمود سمير الشرقاوي-القانون البحري- دار النهضة العربية بالقاهرة، 1993، ص33.

³ . محمد الحاج حمود ، القانون الدولي للبحار،، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان، 2008 . ص6.

✓ المعاهدة المتعلقة بالاختصاص المدني و الاختصاص الجنائي بحالة التصادم وحوادث الملاحة البحرية في 10 ماي 1952.

✓ المعاهدة المتعلقة بحصانة سفن الدولة 10 مارس/أفريل 1962.

✓ المعاهدة المتعلقة بالامتيازات والتأمينات البحرية في 10 مارس/أفريل 1962.

✓ المعاهدة المتعلقة بمستغلي السفن الذرية في 25 ماي 1962.

✓ المعاهدة المتعلقة بالسفن قيد الإنشاء في 27 ماي 1967.

بينما شملت اتفاقية أثينا المبرمة في 13 ديسمبر 1974 ما يسمى " بالمركبات بوسادة هوائية ."

أما اتفاقية لندن المبرمة في 20 نوفمبر 1972 والمتعلقة بالوقاية من التلوث في البحر، قد أفادت

بالفقرة 03 من المادة الأولى تعريف للسفينة بقولها: "يقصد بعبارة سفينة كل مركبة أو جهاز مهما كانت

طبيعته، بما في ذلك المركبات بدون غاطس والطائرات العائمة المستخدمة أو غير المستخدمة كوسيلة للنقل في

الماء"¹.

ج- هذا وقد عرفت لجنة القانون الدولي السفينة في تقريرها المقدم سنة 1954 م على كونها "

كل مركبة *engin* يمكنها التحرك في المجالات البحرية باستثناء المجال الجوي، بتجهيزاتها

وطاقتها المخصصة لخدمة أغراض الملاحة البحرية ..."

يلاحظ أن هذا التعريف يعتمد معيار القابلية على الملاحة في البحر مما يستبعد:

* السفن المستعملة في الملاحة النهرية

¹. نص المادة الأصلي جاء كالتالي:

Le terme « navire » désigne tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit
Y compris les engins sans tirant d'eau et les hydravions utilisés ou susceptible d'être
utilisés. Comme moyen de transport sur l'eau."

* يقصى كل المركبات العائمة التي لا تباشر الرحلات البحرية مثل القوارب، حطام السفن، الزوارق المرفئية وغيرها من المركبات العائمة التي تعمل داخل الميناء كالمقاطرات البحرية Remorqueurs¹.

د- إن أفضل مفهوم للسفينة هو الذي يتلاءم مع ضرورات قواعد القانون الدولي العمومي المتعلقة بطبيعة الملاحة البحرية نفسها، والتي لا يمكن أن تخرج عن معيارها أو شرطين يجب توفيرهما في المركبة.

هـ- أن تكون المركبة مؤهلة للملاحة البحرية من الناحيتين الفنية والقانونية، وذلك عن طريق تزويدها بطاقم متخصص وتجهيزها بالأدوات التي تمكنها من الإبحار، وبغض النظر عن وظيفتها سواء كانت مخصصة للأغراض التجارية أو العمومية .

أن تكون المركبة مخصصة للملاحة البحرية على وجه الاعتياد، ولهذا يخرج هذا الوصف المركب والقوارب المخصصة اعتيادياً للملاحة في الأنهار، وكذلك الطائرات التي تقلع وتنزل إلى البحر والتي تأخذ حكم الطائرة فحسب لأنها لا تقوم بالملاحة البحرية .

و- أما بالنسبة للجزر العائمة، فإنه ينبغي التمييز بين الجزر المخصصة للحركة من منطقة إلى أخرى، كحاملات الطائرات، وبين الجزر المخصصة للاستعمال في مناطق معينة، كتلك المخصصة للتنقيب عن النفط في قاع البحر، فالأولى ينطبق عليها وصف السفينة في حين أن الثانية لا يمكن أن توصف كذلك .

¹ . جمال عبد الناصر مانع ، القانون الدولي العام، دار العلوم للنشر والتوزيع ، عناية، . 2009. ص 205.

من خلال استعراض أهم التعريفات التي حُضيت بها السفينة يمكن في آخر المطاق القول أن موضوع تعريف السفينة لن يعرف يوماً الاستقرار، وذلك راجع لتطور التقنية السريعة التي يعرفها ميدان بناء السفن، مع اختراع المزيد من الآليات التي قد يصادف استعمالها في المجال البحري¹.

السفينة في التصنيف الإداري، فتتص عليه المادة (13) بحيث تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة، و إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة².

ثالثاً: المنشآت التي تعامل كالسفن:

هناك منشآت يثير تكييفها القانوني الكثير من المشاكل، بسبب عدم وجود نصوص قانونية ترعاها من جهة، و لأن الفقه والقانون لم يتعرضا لها بشكل واضح من جهة ثانية³.

أ- السفينة منشأة: السفينة بوصفها أداة للملاحة البحرية هي من صنع الإنسان، يتم بناؤها بقصد استخدامها في الملاحة البحرية بصفة معتادة⁴، ولا أهمية بعد ذلك بطريقة البناء أو أوصاف السفينة من حيث الشكل ومادة صنعها وقدرتها على مواجهة المخاطر البحرية، كذلك لا أهمية بطريقة تسييرها سواء بالشرع أو البخار وأيا كان نوع الطاقة المستخدمة⁵ في تسيير السفينة.

تثير اعتبار السفينة منشأة مسألتين: المنشأة قيد البناء، ملحقات السفينة.

¹ المادة 02 من اتفاقية الامم المتحدة المبرمة في 07 فيفري 1986 المتعلقة بتسجيل السفن.

² نبيل صقر، القانون البحري نصاً وتطبيقاً، القانون البحري والنصوص التنظيمية الخاصة بالملاحة البحرية اجتهاد المحكمة العليا، ص 6.

³ عمار البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف الإسكندرية 1983.

⁴ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 23.

⁵ مصطفى كمال طه، أصول القانون البحري، الطبعة الأولى 1952، الإسكندرية، بند 57.

أ-1. المنشأة قيد البناء: مما لا شك فيه هو أن المنشأة مكتملة الصنع تعتبر سفينة مادامت تخصص للملاحة البحرية، ولو لم تبدأ رحلاتها البحرية بعد، على عكس المنشأة قيد البناء، رغم إمكانية إثبات اتجاه نية طالب البناء إلى تخصيص المنشأة للملاحة البحرية بعد تمام صنعها.

أ-2. ملحقات السفينة: يمتد وصف الملحقات ليشمل فقط تلك اللازمة لسير السفينة (أي الملاحة البحرية)، وإنما أيضا لكل ما هو لازم لاستغلالها واستثمارها¹.

بحيث تعتبر ملحقات السفينة جزءا منها، ذلك أن السفينة لا تتكون فقط من هيكل أو بدن السفينة، وإنما أيضا من عناصر أخرى، ومثالها الآلات، والصواري، والدفعة، والقوارب، والشباك.

ب- تخصيص المنشأة للملاحة البحرية: إن السفينة هي كل منشأة تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية، وقد قد اعتمدت ثلاثة ضوابط التخصيص للمنشأة للملاحة البحرية لاعتبارها سفينة، ولإضفاء هذا الوصف يجب أن يتوفر ضابط تسجيل المنشأة في سجل السفن، وضابط صلاحية المنشأة لملاحة البحرية، وضابط تخصيص المنشأة لملاحة البحرية.

ب-1. يجب على السفينة أن تخصص بالفعل للملاحة البحرية، فإن تبدل وجه التخصيص أن خصصت للملاحة في الأنهار أو تحولت إلى حطام بفقدانها قوة الملاحة تفقد وصف السفينة بحيث:

- تستبعد كل المنشآت المخصصة للملاحة في المياه الداخلية، وهنا يمكن التمييز بين السفينة كأداة الملاحة البحرية و المركب كأداة الملاحة النهرية،

- تستبعد كل منشأة طافية على سطح البحر من مفهوم السفينة كالأرصفة العائمة، و الجسور العائمة والأحواض العائمة، والمدارس العائمة، والفنادق العائمة كذلك تستبعد في ذلك العوامات المخصصة للإقامة²

¹ . كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الطبعة الثانية 2000، الإسكندرية. ص35.

² . جمال محي الدين، المرجع السابق. ص23.

- تستبعد كل المنشآت التي تسيّر في البحر دون أن تكون مخصصة للملاحة البحرية، بل تقدم بعض الخدمات داخل موافق الملاحة البحرية أو في حدود المواني مثل: الرافعات المائية، الصنادل، المواعين، البراطيم الكراكات، الزوارق، وقوارب الغطس¹،

- تستبعد من مفهوم السفينة المنشآت المخصصة لاستخراج المعادن والبتروول ولو لم تكن ثابتة بقاع البحر أو المحيط، بالرغم مما تتعرض له من مخاطر بحرية.

ب-2. لم يشترط المشرع في تعريفه للسفينة أن تكون منشأة عائمة، اكتفى بوجود تخصيصها للملاحة البحرية، و من هذا الجاني يثور التساؤل عما إذا كان يقصد لملاحة السفينة هو قطع المسافة عبر البحر أو قطع المسافة بواسطة البحر .

- أن تحقق الملاحة بواسطة مياه البحر يجعل من القدرة على التعويم مفترضا أساسيا، أو يفترض التخصيص للملاحة قدرة المنشأة عليها، وتطبيقا لذلك تعرف السفينة بأنها منشأة عائمة يتم تخصيصها للملاحة البحرية².

فمن خلال هذا القول يترتب عليه استبعاد ما يعرف بالزاحفات الهوائية من مفهوم السفينة، فهي مركبات تسيّر منزلة على وسادة هوائية نتيجة رد فعل الهواء الذي يدفع به محركاتها راسيا على سطح مياه البحر، فهي لا تلمس ببدنها مياه البحر.

أما الفقهاء فقد اعتبر الزاحفات الهوائية من قبل السفن، وذلك لاعتبار تعرضها للمخاطر³.

¹ .مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 6.

² . سمير محمود الشرفاوي، القانون البحري، الطبعة الثانية، 1987 دار النهضة العربية القاهرة، ص 44.

³ . مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 39.

- إن تحقيق الملاحة البحرية تعني قطع المسافة عبر البحر دون أن يشترط في المنشأة التي تقوم بها أن تكون عائمة، فلا شك في وجوب اعتبار الزاحفات الهوائية من السفن ، بحيث لا يمكن قطع المسافة إلا بواسطة سطح البحر، إذ لو لا انعكاس الهواء المدفوع من محركاتها من سطح البحر لعجزت عن الملاحة.

ب-3. إن التخصيص كعنصر للملاحة البحرية يفترض قدرة المنشأة على تسييرها ذاتيا عبر البيئة البحرية أي أن يتوافر للمنشأة وسائلها الخاصة لحركتها وسيورها عبر البحر.

- يستبعد في ذلك المنشأة أو السفينة التي يمكن لها الملاحة بالاستعانة بقوة تسيير خارجية عنها، فيما يمكن وصفه بالمقطورات البحرية¹.

الفرع الثاني: أنواع السفن.

تنقسم السفن إلى نوعين السفن العامة، والسفن الخاصة

لقد تبنى معهد القانون الدولي معيار التمييز بين هذين النوعين من السفن في السابق ألا و هو ملكية السفينة في دورته المنعقدة في لاهاي عام 1898 فقسم السفن إلى حربية وتجارية، وضمن النوع الأول السفن المملوكة للدولة، في حين ضمن النوع الثاني جميع السفن المملوكة للأفراد .

ومن خلال الممارسة الدولية كشفت عن تقاعس وقصور هذا المعيار ، ذلك أن السفن المملوكة

لأشخاص القانون الخاص كثيرا ما كانت تؤدي خدمة عامة لاسيما في حالة النزاعات المسلحة، من ثم

بات البحث عن معيار آخر يكون أكثر ملائمة من ضرورات القانون الدولي للبحار².

في دورة ستوكهولم عام 1928 تبنى معهد القانون الدولي معيار الغرض الذي تخصص من أجله

السفينة بصرف النظر عن مالكيها، فتكون من السفن العامة إذا كانت مخصصة لأغراض حكومية غير

¹ . جمال محي الدين، المرجع السابق. ص25.

² . جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق. ص216.

تجارية، وتكون من السفن الخاصة إذا كانت مخصصة لأغراض تجارية غير حكومية، وقد أخذ القانون الوضعي فيما بعد بهذا المعيار في العديد من الاتفاقيات الدولية، كاتفاقيات بروكسل المعقودة في 10 أبريل 1926 حول توحيد بعض القواعد المتعلقة بحصانات لسفن الدولة .

فضلا عن اتفاقيتي جنيف 1958 الأولى المتعلقة بالبحر الإقليمي، والمنطقة المتاخمة، والثانية المتعلقة بأعالي البحار، وانتهاء باتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 والتي ضمنت ذلك في المادة (32)¹. وتكتسي التفرقة بين هذين النوعين من السفن أهمية بالغة من ناحيتين:

- تتعلق بالمركز القانوني للسفينة والولاية القانونية التي تمارس عليها باختلاف المنطقة البحرية التي تتواجد فيها.

- المعاملة المميزة التي تخص بها الدولة الساحلية كل النوع على حدى من هاتين السفينتين سواء في مياهها الإقليمية أو الداخلية².

أولا : السفن العامة : تنقسم السفن العامة إلى سفن الحربية، وسفن مخصصة لأغراض عامة غير تجارية:

أ- لقد ورد تعريف على لسان رئيس الولايات المتحدة الأمريكية للسفينة الحربية بهذه الكلمات:"

السفينة الحربية هي عمارة بحرية عامة مسلحة تحت قيادة ضابط مفوض من قبل الحكومة، ويقع

الاختيار عليه من قائمة ضباط الأسطول الحربي، ويخضع طاقم هذه السفينة لنظام عسكري، ولهذه

العمارة بحكم تسليحها وطبيعتها طاقمها سلطة القيام بمهاجمة السفن العامة والخاصة التابعة للعدو"³

¹ . نص المادة (32) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 على: أنه " ليس في هذه الاتفاقية ... ما يمس الحصانات التي تتمتع بها

السفن الحربية والسفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية".

² . جمال عبد الناصر مانع ، المرجع السابق.ص216.

³ . الإعلان الصادر منه في 23 ماي سنة 1917.

أ-1. كما أن السفينة الحربية هي " السفينة التي تعود للبحرية الحربية لدولة ما والتي تحمل الإشارات الخارجية المميزة للسفن الحربية للدولة التي تحمل جنسيتها، ويكون قائدها في خدمة الدولة واسمه موجود في قائمة ضباط أسطولها الحربي ويخضع طاقمها لقواعد النظام العسكري " 1.

أ-2. كما أن السفينة التابعة للقوات المسلحة لدولة ما، وتحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدول وتكون تحت إمرة ضابط معين رسمياً من قبل حكومة تلك الدولة ويظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو فيما يعادلها، ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية² .

أ-3. كما ينصرف اصطلاح السفينة الحربية إلى كافة السفن المنتمية إلى القوات البحرية المسلحة لأي من الدول، والمخصصة للقيام بأي من المهام المعهود بها عادة إلى مثل هذه القوات، ولا يشترط لاعتبار السفينة من قبيل السفن الحربية أن تكون مخصصة بالضرورة للقيام بعمليات القتال البحرية في مفهومها الضيق، إذ تشمل السفن الحربية إلى جانب السفن المقاتلة، السفن المعدة لنقل الجنود أو الوقود أو الذخائر، وكاسحات الألغام والسفن المعدة كمستشفيات حربية.³

تعد السفن الحربية العنصر الرئيس في الحرب البحرية بعض النظر عن كبر وصغر هذه السفن، وهي الوسائل المستخدمة فوق المياه وتحتها كالأساطيل البحرية والبوارج والمدمرات وحاملات الطائرات وكاسحات الألغام، والسفن المخصصة لخدمة الأسطول البحري والسفن الخاصة لنقل الجنود وناقلات الوقود والتموين والغواصات، ويشترط في السفن الحربية أن تتوفر فيها شروطاً معينة وهي⁴:

1 . نص المادة الثانية من اتفاقية جنيف للبحر العالمي لعام 1958 .

2 . نص المادة (29) من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 .

3 . سهيل حسين الفتلاوي، المرجع السابق. ص34.

4 . سهيل حسين الفتلاوي، المرجع نفسه. ص34.

- أن تكون السفينة مخصصة للأغراض العسكرية ومسجلة في سجلات دولتها الرسمية باعتبارها جزء من الأسطول الحربي للدولة.

- أن تكون السفينة تحت قيادة طاقم عسكري من القوات المسلحة.

- أن ترفع علم وإشارة الدولة البحرية العسكرية للدولة المتحاربة .

ب- أما السفن العامة غير الحربية هي السفن التي تملكها الدولة أو تستغلها فقط في أداء الخدمات الحكومية غير التجارية والتي نصت عليها المادة (09) من اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام 1958 والمادة (96)¹ من اتفاقية قانون البحار عام 1982².

ثانيا : السفن الخاصة : وهي السفن التي ترجع ملكيتها لأشخاص القانون الخاص أو للحكومات على السواء والتي تستعمل لأغراض تجارية .وهي ما يسمى اعتياديا بالسفن التجارية، فإنها السفن التي لا ينطبق عليها وصف السفن العامة، أي تلك السفن المخصصة لأغراض تجارية غير حكومية وتعتبر سفن التسليحة وفق الرأي الغالب في الفقه والراجح في التعامل الدولي بحكم السفن الخاصة .

¹ المادة (96) من اتفاقية قانون البحار عام 1982 نصت على : حصانة السفن التي تستخدم فقط في مهمات حكومية غير تجارية يكون للسفن التي تمتلكها أو تسيروها دولة ما وتستخدمها فقط في مهمات حكومية غير تجارية حصانة تامة في أعالي البحار، من ولاية أية دولة غير دولة العلم.

² أمثلة عن هذه السفن العامة السفن المخصصة لنقل البريد وسفن المستشفيات وسفن الأرصاد والسفن المخصصة للبحث العلمي وسفن الجمارك.

المبحث الثاني

الطبيعة القانونية للسفينة

السفينة وان كانت مالا منقولاً، إلا أنها لها حالة تجعلها قريبة من الأشخاص، وهو ما يطلق عليه الفقه بالحالة المدنية للسفينة، وتتجلى هذه الخصائص في أن السفينة تولد بمجرد تمام بنائها وصلاحياتها للملاحة البحرية. ففور ميلادها يصبح لها إسم، وجنسية، وموطن تتركز فيه المعلومات والبيانات المتعلقة بحالتها وهذا ما يسمى بالحالة المدنية للسفينة.

المطلب الأول

النظام القانوني الخاص للسفينة.

يجب أن تحمل السفينة على متنها أوراقاً معينة لإثبات حالتها المدنية وتحديد ذاتيتها فالسفينة شأنه شأن الأشخاص، تندرج تحت طبقة اجتماعية معينة وتختلف من حيث مرتبتها بحسب الدرجة الحاصلة عليها. تموت السفينة وينتهي وجودها قانوناً بانعدام وفقدان صلاحيتها للملاحة البحرية أو صيرورتها حطاماً¹.

الفرع الأول: العناصر المكونة للحالة المدنية للسفينة

إن القانون الدولي خص السفينة دون غيرها بسمات لصيقة بالأشخاص كأن يكون لها اسم مميز، ووثائق إدارية، فضلاً عن انتمائها لدولة يعينها وهذا مناط جنسيتها وكثيراً ما يقترن موضوع جنسية السفينة² بعلمها لأن العلم هو علامة الجنسية الظاهرة ولهذا نتناول العناصر المكونة للحالة المدنية للسفينة على

النحو التالي:

¹ . محمد فريد العريبي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، طبعة 2005. ص56.

² . محمد فريد العريبي، المرجع نفسه.

أولاً: عناصر الحالة المدنية للسفينة

1. اسم السفينة: إن بمجرد الانتهاء من بناء السفينة يجب أن يكون لها اسماً خاصاً بها يميزها عن غيرها من السفن، أياً كانت سعتها أو حمولتها، وقد أوضح ذلك المشرع الأردني في المادة الثامنة¹ حيث ميز بين السفن حسب نشاطها فيما إذا كانت تجارية أو صيد أو نزهة، كما اشترط أيضاً في نفس المادة ذكر اسم ميناء التسجيل، ورقم التسجيل، كما بينت المادة المذكورة، بينت مكان كتابة الاسم، حيث أوجبت أن يكون على جانبي مقدمتها وعلى مؤخرتها اسمها واسم ميناء التسجيل².

2. موطن السفينة: للسفينة موطناً قانونياً وهو ميناء تسجيلها أو مكان ربطها الثابت، وعادة يوجد في الميناء أو المرفأ سجل تدون فيه التصرفات التي ترد على السفينة من بيع وإيجار ورهن. ولا يوجد للسفينة إلا موطن واحد، وهو يشمل جميع أنواع السفن، تجارية أو شراعية، أو تجارية أو صيد أو نزهة³. كما لا يجب الخلط بين ميناء التسجيل، وميناء استغلالها أو تجهيزها.

3. حمولة السفينة: يشترط على مالكي السفن أن تثبت حمولة السفينة على جسمها، ويقصد بحمولة السفينة سعتها الحجمية الداخلية، وتحدد أو تقاس هذه السعة بالطن الحجمي والذي يساوي 2,83 متراً مكعباً أي 100 قدم مكعب⁴.

كم تناولت المادة الثامنة في نصها: "على أصحاب السفن أن يثبتوا رسمياً السعة المعدة للاستعمال في سفنهم (المحمول الصافي)، وكامل سعتها الداخلية مضافاً إليها سعة الأبنية المشيدة على سطح (المحمول القائم)"⁵.

¹ المادة (07) من قانون التجارة البحري الأردني الفقرات (أ، ب، ج، هـ، و).

² محمد نعيم علوه، المرجع السابق، ص 41.

³ نص المادة (07) من قانون التجارة البحرية الأردني.

⁴ محمد نعيم علوه، المرجع نفسه، ص 45.

⁵ نص المادة (08) من قانون التجارة البحرية الأردني.

ومن هذا يتبين لنا أن الحمولة نوعان، حمولة كلية وحمولة صافية.

- حمولة كلية يقصد بها سعتها مضافا إليها كافة الأبنية المقامة عليها،

- الحمولة الصافية فهي حمولتها الكلية مطروحا منها المنشآت الموجودة على السفينة تتجلى أهمية تبيان

حمولة السفن في تقدير الرسوم التي تفرض عليها عند دخولها في الموانئ، أو عبورها القنوات البحرية، وكذا في

تقدير أجرة النقل عند إيجار السفينة و أيضا تتخذ في تقدير التعويض عند تأخر الناقل في شحن والتفريغ¹.

4. درجة السفينة : تتباين السفن فيما بينها من حيث قوتها وطريقة بنائها ومدى استيفائها لشروط

السلامة في البحار، كما تكون لكل سفينة مرتبة أو درجة تعبر عن قيمتها الاقتصادية، فقد تكون سفينة من

الدرجة الأولى أو الثانية أو الثالثة، وتتولى تقييم السفن شركات دولية على مستوى عال من التخصص تسمى

شركات تصنيف السفن. أهمها الشركة الانكليزية L'loyd's register ، والتي نشأت في لندن في النصف

الثاني من القرن الثامن عشر تحديدا سنة 1760، وكذا الشركة الفرنسية، و التي تعتبر الأهم في التصنيفات

وهي Le Bureau Veritas تأسست سنة 1828 ب أنفرس ثم نقلت إلى باريس سنة 1832.

كما توجد شركات اخرى L'American Bureau of Shipping تأسست في الولايات

المتحدة، و الشركة الألمانية Le Norske Veritas التي نشأت في النرويج سنة 1894².

¹ . عادل علي المقدادي، المرجع السابق.ص29.

² . محمد نعيم علوه، المرجع السابق.ص48.

5. وثائق السفينة: يجب على كل سفينة معدة للقيام برحلة أو قيامها بالملاحة البحرية أن تحمل على

متنها الوثائق الخاصة بها، والتي تسمح بالتعرف على ذاتيتها أثناء الرحلة واثبات حالتها المدنية¹.

و تعداد هذه الأوراق هي²:

✓ سند التملك البحري،

✓ دفتر البحارة،

✓ إجازة أو ترخيص الملاحة،

✓ إجازة ملاح للسنة الجارية،

✓ إجازة السفر،

✓ بيان أو إقامة الحمولة،

✓ الشهادة الصحية،

✓ إشعارات دفع رسوم الميناء والمنابر.

ثانيا: الجنسية: لقد أخذت اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام 1958 واتفاقية 1982 بقاعدة قانونية قديمة

مفادها أن لكل سفينة جنسية واحدة فقط، وبخلاف ذلك تعتبر بحكم عديمة الجنسية³. أي أنها منعت حالة

انعدام الجنسية وحالة ازدواج الجنسية للسفن، وهذه القاعدة تسمح للدولة في مراقبة سفنها وتسمح للمجتمع

الدولي بمحاربة القرصنة. لا يعتمد بمالك السفينة، وإنما يعتمد بجنسية السفينة، فقد يكون مالك السفينة أجنبيا

ويسجل سفينته في دولة أخرى، والعبرة بمكان تسجيل السفينة، وإذا اكتسبت السفينة جنسية دولة، فلها أن

ترفع علمها، وفي هذه الحالة تمارس الدولة ولايتها ورقابتها على الشؤون الإدارية والتقنية والاجتماعية.

¹ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص32.

² المادة (43/أ) من الفصل الرابع من قانون التجارة البحري الأردني.

³ المادة السادسة من اتفاقية 1958 والمادة (92) من اتفاقية 1982.

نصت المادة (28) من (ق.ب.ج): "لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية، يجب أن تكون ملكا كاملا لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو لشخص اعتيادي خاضع للقانون الجزائري..."، ووفق هذا النص الواضح فإن السفينة لا يمكن منحها الجنسية الجزائرية إلا إذا كان مالكةا جزائري، وإذا كانت السفينة مملوكة على الشيوخ لعدة أشخاص وجب أن يكون جميع الملاك متمتعين بالجنسية الجزائرية¹. وبهذا ترسخ الممارسة والقانون الدوليين المبدأ الذي يسمح للدولة بأن تمنح جنسيتها لسفينة وأن ترفع بموجب ذلك علمها. كما لها أيضا سلطة الرجوع في ذلك وسحب جنسيتها ويرجع ذلك إلى مبدأ مستقر عليه في العمل الدولي مؤداه أن لكل دولة حرية منح أو رفض منح جنسيتها ورفع علمها².

الفرع الثاني: شروط منح الجنسية

عند منح الدولة للسفينة الجنسية لابد أن تراعي في تلك الخطوة متطلبات القانون الدولي والتي تتلخص في شرطين:

أولا:

1- وجوب قيام علامة متينة بين الدولة والسفينة، وهي العلاقة الجوهرية **Substantielle**³. إذا كان الاصطلاح (جوهرى Substantiel) الذي استعملته اتفاقيات قانون البحار في مجال جنسية السفينة ليس مرادفا لاصطلاح (فعلي أو فعال Effectif) الذي قال به القضاء الدولي فيها تعلق بجنسية الشخص الطبيعي فالفقه يعتقد أن اتفاقيات قانون البحار قد أبدت مرونة كبيرة حتى لا تقيد الدول في منح جنسيتها للسفن. وبذلك تكون الاتفاقيتان قد حددتا الهدف الذي يجب تحقيقه ولم تحددوا الوسائل المستخدمة للوصول إلى ذلك الهدف، فالهدف المقصود هو ممارسة الرقابة من قبل الدولة على السفينة ولا

¹ . المادة 28 من الأمر 80/76 من القانون البحري الجزائري.

² . المادة السادسة من اتفاقية 1958 والمادة 92 من اتفاقية 1982.

³ . المادة (91) الفقرة 1 اتفاقيات قانون البحار.

يمكن تحقيق هذا الهدف إلا بوجود العلاقة الحقيقية بين الدولة والسفينة، أي وجود عنصر وطني في السفينة والرابطة الحقيقية تسبق الرقابة وهي التي توحيدها إلا أنها لا تمتزج معها¹.

2- وجوب ممارسة الدولة بفعالية لاختصاصات الإشراف والرقابة على السفينة. حيث نصت المادة على أنه: "تمارس كل دولة ممارسة فعلية ولايتها ورقابتها في الشؤون الإدارية والتقنية والاجتماعية على السفن التي ترفع علمها..."²، وعليه يدور هذا الشرط في الأساس حول النواحي الفنية والإدارية، إذ ينوط بدولة الجنسية السهر على صلاحية السفينة للملاحة الدولية. بما في ذلك تأهيل الطاقم للعمل على ظهر السفينة وإحاطته علما بالنظم الدولية المتعلقة بالملاحة البحرية³. وتثبت جنسية السفينة بوثائق تسمى أوراق المتن " les papiers de bord " وهي تتضمن كل المعلومات المتعلقة بالسفينة (اسمها، ميناء تسجيلها، الحمولة، تاريخ دخولها الخدمة)⁴.

ثانياً: علم السفينة: هذه القاعدة العامة تفهم أيضاً من نصوص اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام 1958 في مادتها السادسة بأن ترفع السفينة علم دولة واحدة وأن تخضع لاختصاصها. أما في اتفاقية قانون البحار 1982 تنص على: " تبحر السفينة تحت علم دولة واحدة فقط، وتكون خاضعة لولاياتها الخالصة في أعالي البحار..."⁵ إن هذه المادة لم تقم بإعطاء تعريف للعلم ولكن اكتفت بربطه بموضوع الجنسية.

¹ . جمال عبد الناصر مانع ، المرجع السابق.ص211.

² . المادة (94) الفقرة الأولى من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار1982.

³ . وهي الالتزامات التي نصت عليها المادة (94) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 بعنوان " واجبات دولة العلم"

⁴ . نص المادة (91) الفقرة 2 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 - "تصدر كل دولة للسفن التي منحتها حق رفع علمها الوثائق الدالة على ذلك".

⁵ . المادة (92) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 .

إن المعمول به والشائع في الممارسة الدولية أن كل سفينة لا بد أن ترفع علم الدولة التي تتمتع بجنسيتها وأن لا ترفع أكثر من علم واحد لدولة واحدة¹.

1- الاستثناءات الواردة على القاعدة العامة: هناك استثناءات لهذه القاعدة العامة التي يكون فيها

علم السفينة مختلفاً عن جنسيتها: حالة المنظمات الدولية، حال الدول الحبيسة، استثناء آخر. لم تتعرض اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 لهذه المشكلة بل اقتصر على الإشارة إليها في بقولها: "الأحكام المنصوص عليها في المواد السابقة لا تمس وضع السفن التي تعمل في خدمة رسمية لمنظمة حكومية ترفع علم تلك المنظمة"²، كما جاء بقولها أيضاً: "لا تخل المواد السابقة بمسألة السفن المستعملة في الخدمة الرسمية للأمم المتحدة أو لوكالاتها المتخصصة أو للوكالة الدولية للطاقة الذرية والتي ترفع علم المنظمة"³. يفهم من هذه المادة أنها توحى بعدم التسليم بأحقية غيرها من المنظمات في تسيير السفن في البحار ترفع علمها، وهي نتيجة لا نقرها لأن ما يسرى على الأمم المتحدة ووكالاتها من أحكام يسرى على غيرها من المنظمات الدولية مادامت توافرت لها الشخصية القانونية.

2- كانت السفن تلجأ إلى رفع علم دولة بحرية تكون دولة ميناء التسجيل، قبل أن يعترف لها بحقها في

رفع علمها على سفنها، وقد ورد ذلك في نص المادة الرابعة من اتفاقية جنيف لأعالي البحار عام

1958 التي أيدت هذا الحق حيث تقرر " لكل دولة سواء كانت ساحلية أم غير ساحلية، الحق

¹ . جمال عبد الناصر مانع ، المرجع السابق. ص 213.

² . المادة السابعة من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958.

³ . المادة (93) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

في أن تسير سفننا ترفع علمها فوق أعالي البحار " وقررت نفس القاعدة المادة (90) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982¹.

3- استثناء آخر: إن الدول حرة في وضع القواعد التي تحدد كيفية منح علمها لسفن وفقا لتشريعها الوطني وفي الحدود التي يقرها القانون الدولي وهو ما أخذت به اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام 1958 واتفاقية قانون البحار لعام 1982، فالمادتان² لم تشترطا إلا أن يكون لكل سفينة علم واحد، وأن استعمال السفينة لأكثر من علم يؤدي إلى حرمانها من الجميع، كما منعت المادة السادسة من اتفاقية جنيف للبحر العام لعام 1958 والمادة (92) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 تغيير العلم خلال السفرة إلا إذا اعتمد هذا التغيير على جنسية السفينة أو محل تسجيلها، أي أن يكون التغيير جوهريا.

ومع ذلك فإن وجوب رفع السفينة لعلم واحد لا يعني عدم إمكانية تغيير جنسية السفينة وبالتالي تغيير علمها، ولكن هذا التغيير ممكن بشرط أن يكون فعليا وليس وهميا، وذلك بأن يكون التغيير مبنيا على نقل حقيقي لملكية السفينة أو تغيير في تسجيلها.

المطلب الثاني

أشخاص الملاحة البحرية

إن العمل البحري يقتضي وجود أشخاص يديرون عمليات الملاحة البحرية والاستثمار البحري يطلق عليهم أشخاص الملاحة البحرية. وسوف نتناول أشخاص الملاحة البحرية من خلال الفقرات الآتية:

¹ المادة الثالثة من اتفاقية جنيف لأعالي البحار عام 1958 واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 في (الجزء العاشر) يضم مبادئ قانون البحار الأساسية التي تحكم علاقة الدول الحبيسة بالدول الساحلية.

² المادة الخامسة من اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام 1958، و المادة (91) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

الفرع الأول : مالك السفينة:

أولاً: الأشخاص :إن ملكية السفينة قد تعود إلى فرد أو إلى عدة أفراد على الشيوع، وقد تكون مملوكة لشخص اعتباري من أشخاص القانون الخاص (كالشركات)، أو من أشخاص القانون العام (الدولة). ويترتب على عمليات الاستثمار البحري العديد من الآثار التي تقع على عاتق مالك السفينة¹.

كما عليه أن يحدد مسؤوليته أيّاً كان نوع هذه المسؤولية بالمبالغ المنصوص عليها في البند (أ) الفقرة (1) من المادة /1111/ إذا كان الدين ناشئاً من أحد الأسباب الآتية²:

1- الأضرار التي تحدثها السفينة لمنشآت المرفئ أو الأحواض أو الممرات المائية أو المساعدات الملاحية.

2- الأضرار البدنية والأضرار المادية التي تقع على ظهر السفينة أو التي تتعلق مباشرة بالملاحة البحرية أو بتشغيل السفينة.

ومالك السفينة التمسك بتحديد مسؤوليته في الحالات السابقة ولو كان الدين لمصالح الدولة أو أحد أشخاص القانون العام، ولا يعدّ التمسك بتحديد المسؤولية من قبيل الإقرار بها. وليس لمالك السفينة التمسك بتحديد المسؤولية إذا كان الدين ناشئاً من أحد الأسباب الآتية:

- ✓ تعويم السفينة الغارقة أو الجانحة أو المهجورة وانتشال حطامها ورفع شحنتها أو الأشياء الموجودة عليها.
- ✓ إنقاذ السفينة.
- ✓ الإسهام في الخسائر البحرية المشتركة.

¹ .عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص66.

² . البند (أ) الفقرة (1) من المادة /1111/ من القانون البحري السوري ،رقم 46 تاريخ 2006/11/28م.

✓ حقوق الريان والبحارة وكل تابع آخر لمالك السفينة موجود عليها أو يتعلق عمله بخدمتها، وكذلك حقوق ورثة هؤلاء الأشخاص وخلفائهم.

✓ الضرر النووي.

✓ الضرر الناشئ من التلوث بالنفط وغيره من المواد الأخرى.

ثانياً: المجهز والريان والبحارة¹

1. **مجهز السفينة:** مجهز السفينة هو الشخص الذي يقوم باستثمار السفينة، فيزودها بالوقود

والمؤونة والأعتدة، ويستخدم الريان والبحارة، ويجري عقود النقل البحري، وعقود التأمين على

السفينة. وقد يكون مجهز السفينة هو مالكها كما هو الغالب، ويسمى عندئذ المالك المجهز.

ويحدث أحياناً أن يكون المجهز شخصاً آخر غير المالك، كأن يؤجر مالك السفينة سفينته إلى

الغير، فيقوم المستأجر بتجهيزها واستغلالها لحسابه الشخصي ويسمى عندئذ المجهز المستأجر.

2. **الريان:** يعدّ الريان المدير الفني للسفينة لاختصاصه ومؤهلاته ونائباً عن مجهز السفينة في أعمال

الاستثمار البحري، ويتميز بوضع خاص ممثلاً للسلطة ونائباً قانونياً.

3. **تعيين الريان وعزله²:** يعيّن ريان السفينة من قبل مجهزها سواء أكان هذا المجهز هو مالك

السفينة أم مستأجرها أم المجهز المدير في الملكية الشائعة. وليس من قيد على سلطة المجهز في

تعيين الريان سوى أن يكون ذلك الريان مؤهلاً لقيادة السفينة وحائزاً الشهادات اللازمة لذلك.

ويجوز للمجهز أن يستخدم عند الضرورة رابنة أجنبية شريطة ثبوت حصولهم على إجازات أو

شهادات تعادل على الأقل الإجازات والشهادات التي تطلبها الجهات المختصة من الرابنة، وكما أن

للمجهز حق تعيين الريان، يحق له أيضاً عزله على أن يعرض عليه عند الاقتضاء.

وليس للريان مهما كانت مدة عقده حق في فسخ العقد أو إبطاله بمشيئته في أثناء السفر.

¹ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 80.

² عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 80.

لكن لمجهز السفينة الحق في عزل الريان في أي وقت شاء.

أ- عزل الريان : تناولت المادة (108) من (ق.ت.ب.أ) بأنه " لمجهز السفينة الحق في تعيين ربانها

وعزله على أن يعرض عليه عند الاقتضاء " ، كما جاء على أنه "لمجهز السفينة الحق في عزل الريان

في أي وقت شاء، بشرط أن يعرض عليه في حالة عزله بدون عذر مشروع"¹.

أما إذا كان الريان شريك في ملكية السفينة ، فله الحق في أن يخرج من ملكية السفينة ويطالب

بخصته منها ، اذ قد يكون دخوله في ملكية السفينة على أساس تولي قيادتها كريان².

ب- اختصاصات الريان: يعدّ الريان في أثناء الرحلة البحرية ممثلاً للسلطة العامة على ظهر السفينة.

كما ينوب عن المجهز في إدارة السفينة ورعاية مصالحه التجارية.

الريان ممثل للسلطة العامة؛ تشمل سلطات الريان - التي خوله القانون إياها ممثلاً للسلطة العامة -

التحقيق والتأديب والتوثيق. فيتمتع الريان ممثلاً للسلطة العامة بالصلاحيات اللازمة لحفظ النظام والأمن على

متن السفينة. وعلى الركاب المسافرين على متن السفينة التقيد بالنظام الذي يسنه الريان، وكذلك على

البحارة التقيد بأوامر رؤسائهم فيما يختص بخدمة السفينة.

وللريان إجراء التحقيقات في الجرائم التي ترتكب على متن السفينة في الرحلة البحرية، فتكون له في

هذه الحالة صفة الضابطة العدلية.

وله سلطة إيقاع العقوبات التأديبية بحق البحارة أو المسافرين في حال مخالفتهم الأنظمة.

¹ . المادة (176) من قانون التجارة البحرية الأردني.

² . المادة (109) من قانون التجارة البحرية الأردني.

ويقوم الريان بإثبات ما قد يحدث في الرحلة البحرية من وقائع (كالولادات والوفيات)¹، فيعدّ في هذه الحالة كضابط للأحوال المدنية، وللريان أيضاً سلطة توثيق العقود والتصرفات التي تستوجب الرسمية كالهبة والوصية، وله هنا دور الكاتب بالعدل.

ج- الريان ممثل للمجهز: الريان بوصفه ممثلاً للمجهز على السفينة - يقوم مباشرة نوعين من الاختصاصات: اختصاصات فنية تتعلق بالملاحة البحرية، واختصاصات تجارية تتمثل في إبرام العقود والتصرفات الضرورية لإدارة السفينة واستثمارها.

د- الاختصاصات الفنية للريان²: الريان هو القائد الفني للسفينة طوال الرحلة البحرية. ولا يتلقى في ممارسته لعمله الفني تعليمات من المجهز، بل يستمد صلاحياته وما يتوجب عليه من القانون، ومن هذه الواجبات الملقاة عليه قانوناً أن يقوم بقيادة السفينة بنفسه، وأن يكون على متن السفينة لدى دخولها إلى المرفئ وعند خروجها منها، وعليه أيضاً ألا يغادر السفينة في أثناء السفر أياً كانت الأسباب أو الأخطار إلا بعد موافقة ضباطها، وإذا غادر السفينة برأيهم فعليه أن ينقذ - بالتعاون معهم - الأموال وأوراق السفينة، من سند تملك، ودفتر بحارة، وبيان الحمولة وأثمن البضائع إذا تيسر له ذلك، وقد جرى العرف على أن يكون الريان هو آخر من يغادر السفينة عند إصابتها بخاطر محقق.

وإذا لم يراع الريان واجباته تلك، عدّ مسؤولاً عن كل الحوادث تجاه من له مصلحة في السفينة، أو في الشحن، ولا يعفى من المسؤولية إلا في حالة القوة القاهرة، وعليه إثبات هذه الحالة.

وعلى الريان لدى وصوله إلى مرفأ المقصد أو لدى دخوله إلى مرفأ للإرساء المؤقت تقديم أوراقه إلى سلطات هذا المرفأ، ويصادق عندئذ على دفتر اليومية. ويتوجب على الريان إذا طرأت حوادث غير معتادة

¹ . عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص81.

² . عادل علي المقدادي، المرجع نفسه، ص82.

ألحقت أضراراً أو أذى بالسفينة أو الحمولة أو الأشخاص الموجودين على السفينة، أن يرفع إلى السلطات نفسها تقريراً بحرياً يبين فيه زمن إقلاعه ومكانه والطريق الذي اتبعه والطوارئ التي تعرضت لها الإرسالية البحرية.

وفي حالة الغرق ينبغي مصادقة الناجين من البحارة على محتوى هذا التقرير، وإن يكون آخر من يترك السفينة، لتأكد من سلامة جميع من فيها¹.

هـ- الاختصاصات التجارية للريان: يقوم الریان بصفته ممثلاً لمجهز السفينة بالعديد من التصرفات القانونية نيابة عن المجهز، فهو بتلك الصفة يختار البحارة، ويبرم جميع العقود والتصرفات التي تقتضيها الرحلة، كالتعاقد لنقل البضائع والمسافرين، وشراء المؤن والمهمات اللازمة للرحلة.

4. البحارة (طاقم السفينة): البحارة أو طاقم السفينة هم الأشخاص الذين يعملون على متن السفينة كل حسب اختصاصه والعمل المعهود به إليه، كالضباط البحريين والمهندسين والبحارة العاديين ورجال الخدمة العاديين، والبحار: هو كل شخص يتعاقد مع مجهز السفينة أو ممثله ليعمل على متن السفينة في الرحلة البحرية، ويرتبط جميع البحارة مع مجهز السفينة أو ممثله بعقد عمل بحري.

نظمت أحكام هذا العقد المواد من (141) إلى (164) من قانون التجارة البحرية لعام 2006. وتحدد الاتفاقيات الدولية النافذة والقوانين والأعراف البحرية المقصود بالريان والضباط والمهندسين البحريين وعدد البحارة الذين يتوجب وجودهم على السفينة والمؤهلات والشروط التي يجب توافرها فيهم، ولا يجوز لمن يتمتعون بالجنسية السورية أن يقوموا بأي عمل في السفن التي تبحر خارج المياه الإقليمية إلا بعد الحصول على جواز بحري يصدر عن الإدارة البحرية المختصة.

¹ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 83.

كما لا يجوز لأي شخص أن يقوم بعمل على سفينة الدولة إلا بعد الحصول على ترخيص من الإدارة المختصة. وليس لأجنبي أن يعمل في سفينة تقوم بالملاحة الساحلية أو بالقطر أو الإرشاد في الموانئ الدولة إلا بترخيص، ولا يسمح في السفن الدولة أن يزيد عدد البحارة الأجانب والأجور المخصصة لهم على النسب التي يصدر بتحديدتها قرار من الوزير المختص.

الفرع الثاني: الوكلاء البحريون والمقاولون البحريون¹

إلى جانب الأشخاص الذين يقومون بأعمال على السفينة هناك فئة أخرى من الأشخاص يتولون تأمين أعمال الاستثمار البحري على البر، فالملاحة البحرية تتطلب -إضافة إلى جهود رجال البحر من ربان وبحارة- جهود أشخاص آخرين لا يعملون على متن السفينة، بل يؤدون لها أعمالاً على البر في المرافئ.

أولاً: الأشخاص البريون أو الوكلاء البحريون: تمييزاً لهم من رجال البحر الذين يعملون على متن السفينة. ومن هؤلاء من يعمل لحساب الجهاز كوكيل السفينة، ومنهم من يعمل لحساب الشاحن أو المرسل إليه كوكيل البضاعة أو الشحنة. ووكيل العبور (الترانزيت)، ومنهم من يعمل لحساب الجهاز والشاحن أو المرسل إليه كمقاول الشحن والتفريغ.

يسري على العقود والأعمال التي يجريها الوكلاء البحريون والمقاولون البحريون قانون الدولة التي يقع فيها الميناء الذي تتم فيه هذه العقود أو الأعمال، ويجوز أن تقام دعوى الوكيل البحري أو المقاول البحري على الموكل أو صاحب العمل أمام المحكمة التي يقع في دائرتها موطن الوكيل أو المقاول.

هذا وتنقضي دعوى الموكل أو صاحب العمل على الوكيل البحري أو المقاول البحري بمضي سنتين من تاريخ استحقاق الدين.

¹ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 85.

1- وكيل السفينة¹: وكيل السفينة هو الشخص الذي يعمل على اليابسة بصفته ممثلاً لمجهز السفينة في كل ما يتعلق بالرحلة البحرية، فيعيّنه المجهز في أحد المرافئ لينوب عنه في إجراء بعض الأعمال اللازمة لاستثمار السفينة، كالقيام بتسليم البضاعة إلى أصحابها، وتحصيل أجرة النقل، وشراء المؤن والأدوات اللازمة للسفينة... إلخ.

ويقوم وكيل السفينة بوصفه وكياً عن المجهز بالأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة للسفينة. ويمكن أن يقوم وكيل السفينة بتسليم البضائع لشحنها في السفينة عند المغادرة أو بتسليمها لأصحابها بعد تفريغها من السفينة عند الوصول وتحصيل أجرة النقل المستوجبة للمجهز، وتتعقد مسؤولية وكيل السفينة تجاه المجهز بوصفه وكياً بأجر، وهولا يسأل تجاه الشاحنين أو المرسل إليهم عن هلاك البضائع التي يتسلمها لشحنها في السفينة أو التي يتولى تفريغها منها لتسليمها لأصحابها أو تلفها إلا عن خطئه الشخصي وخطأ تابعيه، وكيل السفينة ممثلاً للمجهز في الدعاوى التي تقام منه أو عليه في الجمهورية العربية السورية، كما يعدّ موطن وكيل السفينة في سورية موطناً للمجهز يبلغ فيه الأوراق القضائية وغير القضائية.

2- وكيل البضاعة: وكيل البضاعة (أو وكيل الشحنة) هو الشخص الذي يتسلم البضاعة لحساب المرسل إليه. وقد يجمع شخص واحد بين صفة وكيل السفينة ووكيل البضاعة في الوقت ذاته، فقد يطلب صاحب البضاعة من وكيل السفينة تسلمها نيابة عنه..

وقد تحدث عملية الجمع عندما يرد في وثيقة الشحن شرط التسليم تحت الروافع أو شرط التفريغ السريع، وفي هذه الحالات ينقضي عقد النقل بمجرد إخراج البضاعة من السفينة ووضعها تحت الروافع، خلافاً للأصل الذي يقضي بعدم انتهاء عقد النقل إلا بتسليم البضائع إلى أصحابها. لكن البضاعة المفرغة

¹ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 85.

على الرصيف تحت الروافع لا تترك في مكانها في هذه الحالة، بل يقوم وكيل السفينة بعد أن تتحول صفته إلى وكيل البضاعة بنقلها إلى المخازن على مسؤولية المرسل إليهم ونفقتهم¹.

ويعدّ وكيل البضاعة وكيلاً عن المرسل إليهم، وهذه الوكالة توجب عليه القيام بكل ما يلزم لحفظ حقوق موكله المرسل إليه، ويكون مسؤولاً - وفقاً لأحكام المسؤولية التعاقدية - تجاه موكله عن كل ما يصيبه من ضرر نتيجة تقصيره بأداء ما يتوجب عليه، ووكيل البضاعة يقوم بعمله لقاء أجر متفق عليه بينه وبين أصحاب البضائع، وإذا لم يتم تحديد ذلك الأجر بالاتفاق فيحدد بمقتضى العرف السائد.

ثانياً: مقالول الشحن والتفريغ: يقوم مقالول الشحن والتفريغ بجميع العمليات المادية الخاصة بشحن البضائع على السفينة أو تفريغها منها. وقد يكون مقالول الشحن والتفريغ شخصاً طبيعياً أو شركة خاصة أو مؤسسة عامة، ويرتبط مقالول الشحن والتفريغ مع الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه بعقد مقاوله محله شحن البضاعة أو تفريغها من السفينة، وتنطبق على هذا العقد أحكام القانون المدني الخاصة بعقد المقاوله. ولا يعدّ مقالول الشحن والتفريغ ناقلاً حتى في الحالات التي يستعمل فيها المواعين لتوصيل البضائع من الرصيف إلى السفينة إذا كانت راسية بعيدة عنه وبالعكس، ولهذا فلا تنطبق عليه أحكام عقد النقل البري أو البحري².

نستخلص من ختام الفصل الأول أن كافة القوانين والتشريعات سخرت جانب كبير للبحر وذلك بالاستناد إلى اتفاقيات جنيف لسنة 1958، واتفاقيات الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، بحيث تضمنت ذلك في نصوص موادها، كما أعطت تحديد خاص بكل منطقة من ناحية المسافة والقياس، ومن ناحية الاستغلال، وذلك قصد حماية صلاحيات الدول الداخلية دون المساس والتدخل في حدود سيادتها، وأيضاً ما تتمتع به الدول المجاورة من حقوق والتزامات ينبغي التقيد بها. كما إن القانون الدولي للبحار قد

¹ . محمد نعيم علوه، المرجع السابق، ص156.

² . محمد نعيم علوه، المرجع نفسه، ص161.

أقر مبدأ الحرية في المرور لسفن جميع الدول عبر البحار والمحيطات باستثناء المناطق البحرية المجاورة لسواحل الدول، كما أن حق حرية الملاحة اعترف بها القانون الدولي لكافة الدول سواء كانت ساحلية أم حبيسة .

وما نستخلصه أيضا أن السفن الخاصة و السفن العامة لا تتمتع بنفس المركز القانوني عند وجودها في المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو البحر العالي، إذ تترجح كفة دولة العلم في حالة السفن العامة ، أما في السفن الخاصة فتترجح كفة دولة الساحل ، و كذلك بالنسبة لممارسة اختصاصاتها و مسؤولياتها نحو أشخاص الملاحة البحرية من طاقم السفينة إلى الربان ، و الوكلاء ، والمقاولون البحريون .

و من نتيجة هذا الفصل بما أن السفينة هي أداة الملاحة البحرية ووسيلة للاتصال الخارجي ، و تنتقل من نطاق قانوني معين إلى نطاق قانوني آخر، كما هو الحال في البحر العالي يكون للسفينة مركز خاص يختلف عن المركز القانوني في مناطق السيادة، وهو اختصاص دولة العلم إلا أن لهذا الاختصاص استثناءات التي تفرضها طبيعة النشاطات في البحر العالي.

الفصل الثاني

نتائج مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار بين القيد والاستثناء

إن مبدأ أعالي البحار هو لمبدأ الأساسي توافقت عليه جميع الدول، وأقرته كل المعاهدات الدولية والقاضي بحرية أعالي البحار كنتيجة ضرورية لانعدام السيادة الإقليمية للدول على تلك المنطقة، أي لا يجوز لأي من الدول ممارسة أي سيادة إقليمية على هذه البحار، أو على جزء منها، وإلى ذلك فإن فكرة المساواة في الاستغلال والاستخدام من طرف كل الدول على قدم المساواة، وفي حدود القواعد القانونية الدولية الوضعية المبينة لاستخدام هذه المنطقة¹.

ويربط البعض بين حرية الملاحة وحرية البحار بجميع أجزائها مدعين أن على الدول أن تفتح مياهها وموانئها لجميع السفن دون أي قيد، إلا أن هذا الرأي لم يحظ بالقبول لتعارضه مع فكرة سيادة الدولة وحقها في المحافظة على نفسها، ومع التطورات الحديثة في قانون البحار. فتمخض عن هذا التعارض اتفاقيات تنص موادها على حقوق وحريرات على مستوي البحر العالي دون التعدي على حقوق الدول الأخرى وذلك بالامثال للقيود الواردة في الاتفاقيات وكذا الاستثناء عليها، وللإجابة على هذا الموضوع، سنتناول في المبحث الأول تطور نظام أعالي البحار، وفي المبحث الثاني نتائج حرية الملاحة في أعالي البحار.

¹. جمال محي الدين، المرجع السابق، ص195.

المبحث الأول

تطور نظام أعالي البحار

إن هذه القاعدة مستوحاة من القاعدة العرفية المسلم بها من جميع الدول. فقد كانت الملاحة البحرية حرة في البحار العالية، خلال العصور القديمة والنصف الأول من العصر الوسيط، وادعاء البعض من الدول السيادة على أجزاء من البحر العالي، إنما يرجع إلى النصف الثاني من العصر الوسيط، وقد بقي الجدل الفقهي في القرن الثامن عشر ولم يستقر نهائياً إلا في نهاية الربع الأول من القرن التاسع عشر¹.

كما أكدت الدول على مبدأ حرية البحار في تصريح برشلونة الصادر في 20 أبريل 1921 وميثاق الأطلسي الموقع في 1941، ثم تقرير لجنة القانون الدولي لسنة 1956، حيث اعتبرت أعالي البحار مفتوحة لجميع الأمم فلا يمكن لأي دولة بسط سيادتها عليها. وجاءت اتفاقية جنيف الخاصة بأعالي البحار والتي انتهت إليها مناقشات مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار الذي عقد في جنيف عام 1958 لتنص صراحة على مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار لسفن جميع الدول الساحلية أو غير الساحلية، كما أكدت هذا المبدأ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 حين قررت ذلك في نص المادة (87)².

وما جاء أيضاً بالمادة (89) من أن "لا يجوز لأية دولة شرعاً أن تدعي إخضاع أي جزء من أعالي البحار لسيادتها"، وأن لكل دولة وفقاً للمادة (90)³ ساحلية كانت أو غير ساحلية الحق في تسيير سفن ترفع علمها في أعالي البحار، فهذه النصوص المختلفة تنطوي على تأكيد لمبدأ حرية الملاحة عبر أعالي البحار.

¹ . محمد سامي عبد الحميد، أصول القانون الدولي العام، الجزء الثالث الحياة الدولية المجلد الأول القانون الدبلوماسي و القانون القنصلي، والقانون الدولي للبحر، الطبعة الثالثة الإسكندرية، مصر، 2002. ص 310.

² . نص المادة (87) " أن أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية، وتمارس حرية أعالي البحار بموجب الشروط التي تبينها هذه الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى...".

³ . المادة (90) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

المطلب الأول

تعريف أعالي البحار

لقد نصت المادة الثانية من معاهدة جنيف الخاصة بالبحر العالي ورددت ذات حكم المادة (87) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على المبدأ العام الذي يحكم استعمال الدول للبحر، فالبحر العالي لا يخضع لولاية أي دولة، وكافة الدول تستطيع أن تستعمل بحرية لا تقيدها في هذا الشأن سوى الحقوق المماثلة للدول الأخرى. و لتوضيح الأمر سوف نتناول تعريف الوارد في الاتفاقيات الدولية في الفرع الأول، و الفرع الثاني سنتناول فيه تحديد حدود البحر العالي.

الفرع الأول: تعريف أعالي البحار في الاتفاقيات الدولية.

أولاً: تعريف أعالي البحار وفقاً لاتفاقية جنيف 1958 .

1- حسب نص المادة الأولى من هذه الاتفاقية فإنها المناطق البحرية التي لا تعد من البحار الإقليمية أو من المياه الداخلية للدولة¹.

2- يقصد بأعالي البحار أو (البحار العالية) كل أقسام البحار التي تندرج في البحر الإقليمي أو في

المياه الداخلية لدولة من الدول، وكذلك فإن المياه وراء المنطقة الاقتصادية هي جزء من أعالي

البحار، و بمعنى آخر فإن المقصود بهذه المياه أجزاء البحار التي لا تخضع لسيادة الدولة الساحلية

، و يمكن القول أن الاتجاه الغالب والسائد في اللجنة الثانية حول هذا الموضوع لا يخرج عن

الأحكام العامة التي وردت فيه اتفاقية جنيف والأحكام و القواعد المقررة في القانون الدولي².

¹ جمال محي الدين، المرجع السابق، ص 199.

² إبراهيم محمد الدغمة، القانون الدولي الجديد للبحار، المؤتمر الثالث واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، دار النهضة، القاهرة. 1998

- 3- كما أنها جميع أجزاء البحر التي لا تدخل في البحر الإقليمي أو في المياه الداخلية لدولة، وتمثل منطقة أعالي البحار في مياه البحر الواقعة بعد المنطقة الاقتصادية الخالصة، ومن المتفق عليه في القانون الدولي أن منطقة أعالي البحار لا تخضع للسيادة الإقليمية لأية دولة، كما أنه ليس لأية دولة أن تدعي حق مباشر اختصاص إقليمي عليها أو إخضاع أي جزء منها لسيطرتها
- 4- كما يقصد بأعالي البحار هي تلك الأجزاء التي لا تدخل في تكوين الامتدادات البحرية الخاضعة لسيادة أو ولاية أو سلطان أي دولة ساحلية، وقد نصت المادة الأولى من معاهدة جنيف 1958 المتعلقة بأعالي البحار أن "المقصود بأعالي البحار كل المساحات البحرية التي تقع خارج المياه الإقليمية والمياه الداخلية للدول".

ثانياً: تعريف اتفاقية 1982 لأعالي البحار

- 1- حسب ما بينت المادة (86) من اتفاقية الأمم المتحدة المقصود بأعالي البحار، بأن أحكام الجزء السابع الخاص بأعالي البحار تنص أنه: "تطبق أحكام هذا الجزء على جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما، أو لا تشملها المياه الأرخيبيلية لدولة أرخبيلية"¹
- أ- يستنتج من هذا النص أن المنطقة الخالصة، والمياه الأرخيبيلية لا تعد من أعالي البحار، ولا يترتب على هذه المادة أي انتقاص للحريات التي تتمتع بها جميع الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة².
- ب- المادة (86) لم تأتي بتعريف لأعالي البحار، وإنما قصد منه بيان نطاق تطبيق أحكام الجزء السابع من الاتفاقية و الخاص بأعالي البحار.

¹ . جمال محي الدين، المرجع السابق. ص199.

² . اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، المنعقدة في مونتري غوباوي بجمايكا، لسنة 1982.

2- إن أعالي البحار هي تلك الأجزاء التي لا تدخل في تكوين الامتدادات البحرية الخاضعة لسيادة

ولاية الدولة الساحلية. وعلى ذلك يكون البحر العالي وراء كل المساحات البحرية الآتية:

✓ المياه الداخلية.

✓ المياه الأرخيبيلية بالنسبة للدول الأرخيبيلية.

✓ البحر الإقليمي.

✓ المنطقة المتاخمة.

✓ المنطقة الاقتصادية الخالصة.

وهو ما اتخذته المادة الأولى من اتفاقية جنيف لعام 1985 أن اتبعته في تعريفها لأعالي البحار عندما

قررت أنه يعبر بكلمة عن جميع أجزاء البحر التي لا تكون في المياه الداخلية أولاً تدخل في " أعالي البحار "

البحر الإقليمي لأية دولة، وهكذا فإن أعالي البحار هي الأجزاء من البحار التي لا ينظمها أي نظام قانوني

الأجزاء من البحار و المحيطات التي يرتبط بها قانون خاص، كالبحر الإقليمي و المنطقة الاقتصادية الخالصة،

والمياه الداخلية أو المياه الأرخيبيلية لدولة أرخبيلية.

3- والجديد الذي أتت به المادة (86) يتضح من زاويتين اثنتين هما¹:

أ- أضافت منطقتين بحريتين جديدتين هما المياه الأرخيبيلية والمنطقة الاقتصادية الخالصة. وبهذا زادت من

تقليص مساحة البحر العالي.

ب- أنها اعتمدت على معيار دقيق لتحديد الحد الداخلي للبحر العالي، كونها حددت بدقة متناهية

الحدود الداخلية والخارجية للمناطق الخاضعة لسلطان الدولة الساحلية، والتي ارتكزت عليها لتحديد

حدود البحر العالي .

¹ .لعنماري عصاد، المرجع السابق . ص121 .

الفرع الثاني: تحديد حدود البحر العالي

يشمل البحر العالي كافة البحار والمحيطات، وليس جزءا معينا كما كان ينظر إليه، على انه تلك المساحة البحرية الممتدة وراء آخر نقطة تمتد إليه مياه البحر على طول الشاطئ، و أن الحد الداخلي للبحر العالي غير ثابت يتغير بتغير قوة المد خلال السنة الواحدة.

أولا: تعيين الحدود :

أ- يتضح لنا أن حدود الداخلية للبحر العالي قد تغيرت عما كانت عليه في اتفاقية قانون البحار، فبعدها كانت هذه المنطقة البحرية تُحدد على شاطئ الدولة الساحلية، أصبحت تعيين في سطح البحر على مسافة من الشاطئ، إذ أصبح الحد الخارجي للبحر الإقليمي هو الحد الداخلي للبحر العالي . وهذا لكونه منطقة بحرية أكيدة للدولة الساحلية، وهي في موقعها تلي المياه الداخلية¹.

فقد أثر هذا التحديد الذي كان يمثل البحر بأسره، ليتقلص مداه بعد هذه الاتفاقية، التي مدت إقليم الدولة الساحلية نحو البحر باستحداثها لمنطقتين بحريتين هما المياه الداخلية والبحر الإقليمي، هذا الأخير الذي يمكن أن يصل حده الخارجي إلى أكثر من 12 ميلا بحريا مقيسا من شاطئ الدولة الساحلية، خاصة إذا ما تبنت الدولة قاعدة الأثني عشر ميلا بحريا، واعتمدت في تحديد حدودها البحرية على طريقة خطوط الأساس المستقيمة².

ب- إن امتداد البحر العالي قد تراجع نتيجة التقسيم الثلاثي الذي جاءت به الاتفاقية، والذي جاء بنظم قانونية متباينة من منطقة بحرية إلى أخرى، إلى أن حده الداخلي بقي غير محدد بدقة وهذا

¹ صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص326.

² إبراهيم محمد العناني، المرجع السابق، ص41.

لكون الاتفاقية اعتمدت في تحديدها للبحر العالي على طريقة الاستبعاد¹، بإخراجها للمياه الداخلية البحرية، والبحر الإقليمي من نطاق البحر العالي ليوافق بذلك الحد الداخلي للبحر العالي مع الحد الخارجي للبحر الإقليمي، في وقت لم تحدد الاتفاقية بدقة الحد الخارجي للبحر الإقليمي، ولم يستقر العرف الدولي على حد معين له، لذلك بقيت هذه المنطقة البحرية الخارجية عن سيادة الدولة الساحلية، غير محددة وخاضعة لهوى الدولة الساحلية، فعليه ارتبط وجود البحر العالي في ظل هذه الاتفاقية بسيادة الدولة الساحلية، وهذا ما عبر عنه الأستاذ شارلييه قائلًا: "حيث توجد سيادة للدولة ليوحد بحر عال، وحيث لا يوجد سيادة للدول يوجد بحر عال"².

ج- تستدعي دراسة حدود البحر العالي الإشارة إلى أن اتفاقية قانون البحار أخرجت القاع وباطن القاع من مفهوم البحر العالي، فقد أصبح القاع وباطن القاع يخضعان لنظامان قانونيان مختلفان عن نظام البحر العالي³ هما:

- نظام الجرف القاري،

- نظام المنطقة الدولية.

1- نظام الجرف القاري وفق ما حددته المواد من (76) إلى (85) من الاتفاقية:

هذا في حالة ما إذا أعلنت الدولة الساحلية لنفسها منطقة اقتصادية خالصة تقل عن 200 ميل بحري مقيسة من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، أو في حالة ما إذا كان جرفها القاري يمتد إلى مسافة 350 ميلا بحريا أو تزيد⁴.

¹. لعمامري عصاد، المرجع السابق، ص 223.

². لعمامري عصاد، المرجع سابق، ص 224.

³. عبد المعز عبد الغفار نجم، المرجع السابق، ص 80.

⁴. عبد المعز عبد الغفار نجم، المرجع نفسه، ص 110.

2- نظام المنطقة الدولية الذي حدده الجزء الحادي عشر من الاتفاقية:

يطبق أحد النظامان دون الآخر أو يجتمعان كل في جزء، إذا كان البحر العالي يغطي جزء من الجرف القاري ويزيد في امتداده، و هذا في حالة ما إذا امتد البحر العالي إلى مسافة تزيد عن امتداد الجرف القاري ، أي في حالة ما اذا لم تتلاصق الجروف القارية للدول المتقابلة.

ثانيا :مدلول حرية أعالي البحار

البحر العام أو البحر العالي بحر حر، و هذا المبدأ يعني أن البحر العام ليس ملكا لأي دولة، ولا يخضع لسلطة أي دولة، و هذا ما أكدته اتفاقية الأمم المتحدة في مادتها (89) ¹.

إذا هو مفتوح لجميع الدول دون تمييز ولكل الدول أن تنتفع به على قدر المساواة، إن هذا المبدأ هو حديث النشأة، لم يستقر إلا في القرن الثامن عشر، فقبل هذا القرن كانت مجموعة من الدول تدعي ملكيتها و سيطرتها على البحار العامة و تفرض سيادتها الإقليمية عليها. حيث أدت الادعاءات المتضاربة إلى عرقلة التجارة الدولية وحصول مناوشات سياسية أسفرت أحيانا عن اندلاع حروب.

وتدخل الفقه الدولي، فجرت مناقشات دامية بين الفقهاء في القرن السابع عشر ، أشهرها نظرية (غروسسيوس) حول "البحر الحر"²، وقد استند (جروسسيوس) في دفاعه عن حرية البحار إلى سببين أساسيين وهما:

أ- أن المسطحات البحرية غير قابلة للتملك والحيازة الفعلية، ومن ثم لا يمكن أن تكون محلا لسيادة أية دولة من الدول،

¹ . المادة (89) من اتفاقية الأمم المتحدة للبحار 1982

² . محمد المجذوب، لمرجع السابق. ص 380.

ب- وأن الواقع لا يمنح حقا لأي فرد بتملك الأشياء التي يستطيع أن يستعملها الجميع من غير ضرر أو أضرار، والتي هي بطبيعتها لا تزول و لا تقبل الزوال و تكفي الجميع¹. كما أن الأفكار كانت قد تهيأت لما نادى به "جروسيوس" وحذا حذوه أغلب الفقهاء الذين جاءوا من بعده، وبدأ فقهاء القرن الثامن عشر وعلى رأسهم "بينكر شوك" يفرقون بين البحر الإقليمي وأعالي البحار منادين بحريته. ثم بدأت الدول في التخفيف التدريجي من المغالاة في ادعاءاتها بالسيادة على البحار وقد تبين لها أن مصلحتها المشتركة تقضي أن تكون الملاحة فيها حرة من كل قيد، ولم ينتصف القرن التاسع عشر حتى كان مبدأ حرية أعالي البحار قد استقر وأصبح قاعدة من قواعد القانون الدولي العام المسلم بها عالميا، وقد سجلت اتفاقية أعالي البحار التي أقرتها الجماعة الدولية في مؤتمر جنيف سنة 1958 هذه القاعدة، فنصت في صدر مادتها الثانية على أنه "لما كانت أعالي البحار مفتوحة لكل الأمم، فإنه لا يحق لأي دولة أن تحاول فرض سيادتها على أي جزء منها، وتتمارس حرية أعالي البحار وفق الشروط الواردة في هذه الاتفاقية ووفق مبادئ القانون الدولي الأخرى"، وجاءت اتفاقية جمايكا بالمبدأ نفسه في المادة (87)².

ج- أن للدول الحق في استغلال ثروات البحر العالي، وهذا على خلاف ما هو عليه الحال بالنسبة لثروات البحر الإقليمي التي تعتبر حكرا على الدول الساحلية، و ثروات المناطق البحرية الأخرى الواقعة بين البحر الإقليمي والبحر العالي التي هي تحت ولاية الدول الساحلية.

¹ . هيغو غروسيوس (1548-1946)، فقيه ودبلوماسي هولندي يعد مؤسس القانون الدولي يلقبه البعض بأبي القانون الدولي، يعد مؤلفه "قانون السلم والحرب" من أولى محاولات تدوين قواعد القانون الدولي التي كانت موجودة آنذاك، تمسك بالاعتبارات الأخلاقية في علاقات الدول ببعضها البعض لاسيما فكرة مساواة البشر في الأرض، إضافة إلى أن باشر البحث الدولي بالدفاع عن مبدأ حرية البحار المبني على حرية المواصلات والتجارة، وجعل من البحار طريقا مفتوحا أمام العلاقات القائمة بين الشعوب.

² . صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 860.

لم يتوصل الفقه إلى إجماع بخصوص الطبيعة القانونية لهذا البحر، كونه قد أقر بحمل الحريات الممنوحة لجميع الدول في نطاق البحر العالمي، التي يمكنها أن تبرر ممارسة هذه الحريات .

تباينت الآراء الفقهية كثيرا بخصوص هذه المسألة، بحيث انقسم الفقهاء في شأنها إلى اتجاهين رئيسيين

هما:

1- الاتجاه الأول: يرى بأن البحر العالمي مال مباح

أي أن البحر العالمي لا يعود لأحد، ولا يخضع لأية سيادة أو لأي نظام قانوني، ولا تملك الدولة أي حق خاص عليه. ولعل أكثر التعبيرات لمنطق هذا هو أن البحر العالمي شيء يخرج عن الذمة¹.

يؤكد هذا الاتجاه على أن البحر العالمي حر كالهواء، لا يجوز لأية دولة كانت أن تحتكره بمفردها أو أن تمنع الدول الأخرى من الوصول إليه أو استغلال ثرواته، فالبحر العالمي في نظر فقهاء هذا الاتجاه شيء مطروك للاستغلال الحر، و"مالا مباحا"، كونه بطبيعته لا يدخل في ملكية أية دولة أو أية جماعة أو أي فرد. كما يترتب عن هذا جملة من النتائج:

- الاستغلال مفتوح لجميع الدول،
- نسبة الاستغلال غير محددة بنسبة معينة .
- لا عدالة في الاستفادة من ثروات المنطقة، والإستغلال لا يخضع لأي نظام قانوني.

2- الاتجاه الثاني: يرى بأن البحر العالمي مال مشترك²

أي أن البحر العالمي محل حقوق متساوية ومشتركة لصالح كافة الدول، كما ينتمي إلى الدول جميعا مشتركة، ولا يمكن أن ينتمي لأي منها منفردة، ويخضع للنظام القانوني للجماعة الدولية.

¹ محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص396.

² صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص3.

ولعل أقرب تعبير عن قصد هذا الفريق من الفقهاء هو أن البحر العالي " مال معد للاستعمال

المشترك".

يستند أنصار هذا الاتجاه في نظرتهم هذه لاعتبارات عديدة نذكر منها:

فكرة الملكية المشتركة للبحر العالي تمنح للدول حقوقاً متساوية ومشتركة على هذا الجزء من البحار،

وبذلك سيكون البحر العالي مجالاً لتطبيق القانون الدولي. في حين أن نظرية المال المباح ستؤدي إلى حرمانه

من أي نظام قانوني

الأخذ بفكرة المال المشترك يسمح للمجتمع بتطوير تنظيمه ويوفر للبحر النظام الذي يحتاجه، في

حين أن فكرة المال المباح لا تؤدي إلى هذا التنظيم بل بالعكس تؤدي إلى الفوضى.

فكرة المال المشترك هي الفكرة الوحيدة المطبقة للتضامن الاجتماعي، الذي هو أساس العلاقات

الدولية الحديثة. وقد نشأت هذه النظرية نتيجة لرغبة الفقهاء في محاربة ادعاءات بعض الدول الأوربية

كاسبانيا، والبرتغال، وبريطانيا بامتلاك أقسام معينة من البحار.

إن اعتبار البحر العالي مالا مباحا يستتبع إمكان تملكه عن طريق الاستيلاء، وهو أمر غير مقبول

بالنسبة للبحار¹.

¹ . لقد خرج الأستاذ محمد طلعت الغنيمي عن الاتجاهين قائلاً: "إن المباح في البحر هو مباشرة الدول لاختصاصاتها عليه، وأن الذي له سيادة على هذا البحر ليس هي الدول منفردة أو مجتمعة، وإنما الجماعة الدولية باعتبارها شخصاً معنوياً مضمراً إن جاز التعبير. وما دام أن الجماعة الدولية هي صاحبة السيادة عليه، وما دام أن هذه الجماعة لم تنهياً لها بعد فرصة لممارسة سيادتها فإننا لا يمكن أن نقول أن الاختصاصات التي تباشرها الدول في البحر العالي تعتبر حقاً لها، من حيث هي، الواحدة قبل الأخرى ولكنها مجرد رخصة تمارسها باسم الجماعة الدولية ونياية عنها".

3- تجنبت هذا الخلاف الفقهي اتفاقية البحر العالي لعام 1958 ، و معهد القانون الدولي في دورة

لوزان عام 1927 والمادتان (87) و (89) من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 ، واكتفت

بالاهتمام بالنظام القانوني الواجب التطبيق على البحار العالية.¹

يلاحظ أن اتفاقية قانون البحار بالرغم من أنها لم تتبني صراحة أحد الاتجاهين المذكورين سابقا، إلا

أنها وبطريقة غير مباشرة جمعت بين الاتجاهان وذلك يظهر من خلال فصلها للقاع وباطن القاع، و

إخضاعهما لنظام قانوني مغاير عن نظام البحر العالي ألا وهو نظام "المنطقة".

لو قارنا نظام البحر العالي كما هو عليه في اتفاقية قانون البحار لعام 1982، مع الاتجاه الأول

الذي يقوم على فكرة المال المباح لوجدناهما يلتقيان في الكثير من النتائج القانونية التي تتفرع عنهما، ومن

أهمها نذكر الآتي:

- عدم صحة ادعاءات السيادة على أعالي البحار.²

- خضوع السفينة في البحر العالي لقانون العلم.³

ثالثا: مبدأ حرية أعالي البحار

الأصل العام هو أن أعالي البحار لجميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية، في وضع بحري متميز

أو غير متميز جغرافياً، إذ البحر مفتوح بصورة أبدية لجميع الأمم.

¹ محمد الحاج حمود ، المرجع السابق. ص 397.

² المادة (89) من اتفاقية قانون البحار بنصها على مايلي: "لا يجوز لأية دولة شرعا أن تدعي إخضاع أي جزء من أعالي البحار لسيادتها".

³ المادة (92) من اتفاقية قانون البحار بنصها على مايلي: "تبحر السفينة تحت علم دولة واحدة فقط، وتكون خاضعة لولايتها الخالصة في أعالي البحار... الخ"

كما بين الفقيه G.Gidel على أن هذه المصطلحات اللاتينية لا تضيء في هذا الحال نفس المعنى الذي كانت تعنيه في ذلك الوقت، ولا يوجد أي نص روماني يتعلق بالبحار في المسائل التي تتعلق بالقانون الدولي، لهذا هو يرى أن تمثيلها هنا خطأً يخلط المعنى أساساً حيث اقترح عدم استعمالها في هذا المجال، ولكن يلاحظ أن أغلب كتاب القانون الدولي يفضلون استعمال هذا التعبير بصورة مجازية عند التنقيب عن الطبيعة القانونية للبحر العالي، و إذا كان المصادق عليه اليوم أن أعالي البحار لا تعتبر مالا مباحا ولا سيما أنه إلى النظر إليها بوصفها ملكاً مشتركاً¹.

إن نصوص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وفي المادة الثانية نصت على "لما كانت أعالي البحار مفتوحة لكل الأمم، فإنه لا يحق لأي دولة أن تحاول فرض سيادتها على أي جزء منها . وتمارس حرية أعالي البحار وفق الشروط الواردة في هذه الاتفاقية ووفق مبادئ القانون الدولي الأخرى"²، فإن من الواضح القول أن النظام القانوني الخاص باستخدام أعالي البحار يقوم على أساس مبدأ الحرية، فمبدأ الحرية هو المبدأ الذي ترجع إليه القواعد المتعلقة بأعالي البحار في وقت السلم.

و تتجلى أحقية الدول في استغلال حرية أعالي البحار في الآتي:

- عدم قابلية ادعاء أي دولة سيادتها على أعالي البحار لذلك لا يجوز لأية دولة أن تقوم بضم أجزاء من أعالي البحار إلى الامتدادات البحرية الخاضعة لها،
- أن تقوم بمنع أي دول معينة من استخدام أجزاء معينة من البحر العالي. لا يسمح لأية دولة استغلال أعالي البحار في الأغراض العسكرية لأن أعالي البحار يجب أن تخصص فقط لأغراض سلمية.
- أن لكل دولة ساحلية كانت أو غير ساحلية حق تسيير السفن ترفع علمها في أعالي البحار.

¹ . أحمد أبو الوفا، المرجع السابق. ص 331.

² . المادة الثانية من اتفاقية جنيف لعام 1958.

و لا نقاش أن هذه الحرية تقررت وفقا لقواعد عرفية معترف بها عالميا و على نطاق واسع، و بالتالي يجب احترامها وقبولها من حيث المبدأ و بالنسبة للنتائج المترتبة عليها¹.

المطلب الثاني

استعمالات أعالي البحار

لقد لعبت دول العالم الثالث دورا مهما في مجال استعمال أعالي البحار و استغلال ثرواتها المعدنية الموجودة بقاعها، حيث جرت حوله مفاوضات لم تتوقف منذ بداية الستينات، ولاسيما ما توصلت إليه المفاوضات الدبلوماسية بشأن قانون البحار منذ سنة 1973 إلى غاية عام 1982 أدى بمؤتمر قانون البحار إلى تبني اتفاقية جديدة في دورته الأخيرة سنة 1982.

إن نصوص الاتفاقية الجديدة تعكس مدى الصراع الكبير الذي قام بين الدول المصنعة والدول النامية وما توصلت إليه هذه الأخيرة من نتائج ملموسة في هذا الميدان. بداية تجاوز النظام الجديد التعريف الذي وضعته اتفاقية جنيف 1958 لأعالي البحار فقد جاء في نص المادة (86) منه على: "...جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما، أو لا تشملها المياه الأريخيلية لدولة أريخيلية...".

إن هذه المادة تؤكد على أن أعالي البحار قد تقلصت مساحتها واقتطعت منها ليضاف إلى مجموع المجالات الدولية التي اعترفت بها اتفاقيات جنيف لعام 1958 فضاءات أخرى ويتعلق الأمر هنا على وجه

¹. أحمد أبو الوفا، الإعلام بقواعد القانون الدولي و العلاقات الدولية في شريعة الإسلام، الجزء 7، البحار و الأنهار الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2001، ص 352

خاص بالمنطقة الاقتصادية الخالصة التي أقر للدول الساحلية فيها ببعض الحقوق السيادية حددتها نصوص المعاهدة.¹

الفرع الأول: حرية المواصلات

إن مبدأ حرية أعالي البحار بقي محافظاً على جوهره الرئيسي بحسب نص المادة (87) وهو أن أعالي البحار مفتوحة لسفن جميع الدول بما في ذلك الدول الحبيسة ، وهي حرية تمارس طبقاً لقواعد القانون العام. إلا أن نفس المادة عدت حريات أخرى لم تذكرها اتفاقية 1958 لأعالي البحار حيث جاء فيها:

"...تشتمل فيما تشتمل بالنسبة إلى كل من الدول الساحلية وغير الساحلية على²:

أ. حرية الملاحة.

ب. حرية التحليق.

ج. حرية وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة، رهنا بمراعاة الجزء السادس.

د. حرية إقامة الجزر الاصطناعية وغيرها من المنشآت المسموح بها بموجب القانون الدولي، رهنا بمراعاة الجزء السادس .

هـ. حرية صيد الأسماك، رهنا بمراعاة الشروط المبينة في الفرع 2 .

و. حرية البحث العلمي رهنا بمراعاة الجزئين السادس وهو الخاص بالإفريز القاري و الثالث عشر، الخاص بالبحث العلمي البحري).

ويراعي أن الفقرة الثانية من المادة (87) لم تحد حرية الدول المختلفة في استخدام البحار وفقاً لمبدأ الحرية إلا بضرورة المراعاة الواجبة لمصالح الدول الأخرى في ممارستها لحرية أعالي البحار، وكذلك لاعتبار

¹ . المادة (55) وما بعدها من اتفاقيات جنيف لعام 1958 .

² . المادة (87) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

الواجب لما تنص عليه هذه الاتفاقية من حقوق فيما يتعلق بالأنشطة في المنطقة، والتي يقصد بها قاع البحار، والمحيطات وما تحت القاع، والتي تعتبر تراثاً مشتركاً للإنسانية¹.

أولاً : حرية الملاحة البحرية²

حق الملاحة البحرية، حق مقنن بشكل صريح في المادة الرابعة من اتفاقية جنيف للبحر العالي عام 1958، ومن بعدها في المادة (90) من اتفاقية الأمم المتحدة 1982 بنصها على انه: "لكل

دولة، ساحلية كانت أو غير ساحلية، الحق في تسيير سفن ترفع علمها في أعالي البحار".

يمكن القول أن حرية الملاحة هي من أهم ما احتضنه مبدأ البحر العالي، هذه الحرية التي لا يمكن بدونها التواصل لممارسة بقية الحريات أو الاستفادة من البحار، إنه حق مشروع و جوهري لجميع الشعوب، يمكنها من خلاله تطوير علاقاتها الدولية. كما أن حق الملاحة لا يقترن بالدولة فقط بلا يتجاوز ذلك إلى المنظمات الدولية، بحيث يتضح ذلك جلياً من خلال المادة (95) سالفه الذكر بنصها على مايلي: "لا تخل المواد السابقة بمسألة السفن المستعملة في الخدمة الرسمية للأمم المتحدة أو لوكالاتها المتخصصة أو للوكالة الدولية للطاقة الذرية، والتي ترفع علم المنظمة".

يتضمن هذا المبدأ الحق في ملاحه جميع أنواع السفن الخاصة و العامة، الحربية منها و غير الحربية، سواء على سطح المياه أم في باطنها ولأي غرض كانت تجارية، أو عسكرية، أو سياسية، أو علمية... الخ أو بالطريق الذي تختاره السفن وفقاً لقواعد القانون الدولي. أي تعني حق تسيير جميع أنواع السفن الخاصة و العامة سواء على سطح الماء أو في باطنه و بأية حجم أو سرعة كانت و بدون أية عراقيل في طريقها أو في

¹ . جمال محي الدين، المرجع السابق، ص 199

² . أحمد أبو الوفا، المرجع السابق، ص 332.

فرض قواعد معينة عليها كفرض الضرائب أو الرسوم أو ممارسة أية سلطة قضائية أو فرض أية أوامر أخرى عليها، وتتمتع جميع الدول بحق الملاحة في البحر العالي.

إن حرية الملاحة لا يمكن أن تمارس إلا في ظروف حسنة و منظمة حتى لا تتمكن من حصول الحوادث البحرية التي ينتج عنها خسارة كبرى لدولة السفينة بسبب أهمية هذه الوسيلة ، الأمر الذي دفع بالدول إلى الاتفاق على مجموعة من القواعد الأدنى لسلامة الملاحة، تتمثل في وجوب توفر:

مؤهلات الطاقم و شروط الملاحة ذاتها و التي نصت عليها المادة (10) من معاهدة 1958 و المادة (94) من معاهدة الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 فيما بعد.

كما يمنع هذا المبدأ على جميع الدول وضع أية عراقيل في طريق الملاحة الدولية أو فرض قواعد معينة عليها غير تلك المتفق مع القانون الدولي. وليس لها أية سلطة على سفن الغير، أو أن تملي عليها أية أوامر أو أن تفرض عليها تقديم الاحترامات.

1- القيود الواردة على مبدأ حرية الملاحة : يمكن تقسيمها إلى قسمين :

أمن الملاحة .

التوفيق بين الملاحة و بقية حريات البحر العالي.

أ- أمن الملاحة: إن الحصول على الفائدة القصوى من الملاحة، يقتضي ضمان سلامتها. من خلال بيئة الجو الملائم لحركتها في البحار بدون أخطار أو حوادث. الأمر الذي يتطلب فرض بعض القيود على حرية حركة السفن. و قد أخذ هذا الاهتمام الصورة الفردية في البداية ثم انتقل فيما بعد إلى المجال الدولي.

فكانت بريطانيا السبّاقة في هذا ، إذ أصدرت العديد من التشريعات التي تهدف إلى التقليل من حوادث التصادم في البحار عن طريق وضع إشارات المرور، و تنظيم قواعد الطريق . ثم تحول هذا الاهتمام إلى المجال الدولي بفعل التعامل الدولي أو بفعل القانون¹.

إذ أن جميع المحاولات الهادفة إلى إبرام اتفاقات دولية لهذا الغرض تعتمد في أساسها على ما تعارفت عليه الدول في معاملاتها أو على ما أصدرته الدول البحرية من قوانين لهذا الغرض. كما تنص المادة (94) في الفقرة الثالثة من اتفاقية 1982 ، التي تقابل الفقرة الأولى من المادة العاشرة من اتفاقية 1958 ، على ما مايلي:

" تتخذ كل دولة بالنسبة إلى السفن التي ترفع علمها، ما يلزم من التدابير لتأمين السلامة في البحار" و ذلك فيما يتعلق بعدة أمور، منها:

- بناء السفن و المعدات و صلاحيتها للإبحار.
- تكوين طواقم السفن، و شروط العمل الخاصة م، و تدريبهم، آخذة في الاعتبار الصكوك الدولية المنطبقة.

- استخدام الإشارات و المحافظة على الاتصالات و منع المصادمات².
و يقضي البند (أ) من الفقرة الرابعة (04) من نفس المادة بإخضاع السفينة للتفتيش، قبل التسجيل و على فترات مناسبة بعد ذلك³.

¹ . محمد الحاج حمود، المرجع السابق، 436.

² . المادة 94 من اتفاقية قانون البحار 1982.

³ . تنص المادة (94) الفقرة / 04 أعلى أنه: "تتضمن هذه التدابير ما يكون ضروريا لتأمين: (أ) أن تخضع كل سفينة، قبل التسجيل و على فترات مناسبة بعد ذلك، للتفتيش من قبل مفتش سفن مؤهل، و أن تحمل من الخرائط و المنشورات الملاحية و من أدوات و أجهزة الملاحة ما يكون ملائما لسلامة ملاحظتها.

و يلاحظ أن الفقرة الثالثة (ب) من المادة (94) تلزم الدولة المعنية عند اتخاذها الإجراءات الواجبة في هذا الخصوص، أن تأخذ في الاعتبار الصكوك الدولية المنطبقة¹.

ب- التوفيق بين الملاحة و بقية حريات البحر العالي: تلزم الفقرة الثانية 2 من المادة (87) من اتفاقية 1982 جميع الدول عند ممارستها للحريات المذكورة في الفقرة الأولى منها: "... إيلاء المراعاة الواجبة لمصالح الدول الأخرى في ممارستها حرية أعالي البحار، وكذلك الاعتبار الواجب لما تنص عليه هذه الاتفاقية من حقوق فيما يتعلق بالأنشطة في المنطقة²".

و قد أخذت فكرة هذا النص من نفس الفقرة للمادة الثانية من اتفاقية جنيف "للبحر العالي لعام 1958. و تعتبر هذه القاعدة نتيجة عملية لقاعدة عدم التعسف في استعمال الحق المستقرة في القانون الدولي. فلكل حق حد لا يجوز تجاوزه، لأن هذا التجاوز يؤدي إلى انتهاك حقوق الآخرين و إلى سواد الفوضى في العلاقات الدولية³.

ثانياً: حرية التحليق:

تتمتع جميع الدول بحرية التحليق فوق أعالي البحار، وذلك مع مراعاة القواعد الدولية الواجبة التطبيق وخصوصاً تلك التي تقرها منظمة الطيران المدني الدولية، ومع مراعاة مصالح الدول الأخرى في ممارستها لحرية أعالي البحار، وهذا ما نصت عليه اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة الأولى من المادة (87) على حرية التحليق في أجواء البحر العالي، دون أن تورد أحكام تفصيلية بخصوص

¹ . المادة 03 /94 (ب) من اتفاقية قانون البحار لسنة /1982 .

² . المادة 02/87 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 .

³ . عدم التعسف في استعمال الحق: نصت عليه المادة 300 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

هذه المسألة التي ترتبط أساساً بقانون الجو¹. كما تؤكد ضمناً في المادتين (2) و (12) من اتفاقية شيكاغو لعام 1944 ، إلا أن حرية الطيران في أجواء البحر العالي لا تعني الحرية المطلقة، وإنما تبقى خاضعة لأحكام القانون الدولي المنظم للطيران، وهذا ما أقرته العبارة الأخيرة من المادة (12) من اتفاقية شيكاغو "... وتكون القواعد النافذة فوق البحر العالي هي المقررة فوق البحر العالي هي المقررة طبقاً لهذه الاتفاقية " حيث أن الطيران فوق البحر العالي حر لجميع الدول، إلا أنه منظم وفق القواعد القانونية و الفنية الواردة في اتفاقية شيكاغو لعام 1944 وفي ملاحقها المختلفة²، أي للطائرات التابعة لأية دولة سواء كانت عامة أو تجارية أو خاصة أن تطير عبر أعالي البحار ، وعلى أي ارتفاع كان ولكن عليها التقيد بالقانون والتعليمات التي تصدرها كل دولة، تنظيمًا لطائراتها وخطوطها الجوية وما تفرضه الاتفاقات الدولية التي أبرمت بغرض تأمين سلامة الطيران ، وذلك مع مراعاة القواعد الدولية الواجبة، وخصوصاً تلك التي تقرها منظمة الطيران المدني الدولية³.

ثالثاً: حرية وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة على قاع أعالي البحار

لكل دولة حق في أن تلقي بأسلاك البرق والهاتف ، و الحرية في أن تمد خطوط الأنابيب في حوض أعالي البحار ، والواقع أن هذه الحريات قد اعترف بها منذ أمد بعيد ، ففي سنة 1851 مد أول سلك بحري في العالم بين " كاليه " في فرنسا و " دوفر " في المملكة المتحدة، ثم كثر مد هذه الأسلاك عبر البحار و المحيطات

¹ .جمال محي الدين ،المرجع السابق.ص 230.

² . المادة(12) من اتفاقية شيكاغو للطيران المدني 1944 نصت "تتعهد كل دولة متعاقدة أن تتخذ تدابير لضمان أن كل طائرة تحلق فوق أو المناورة داخل أراضيها، وأن كل الطائرات التي تحمل بصماته الجنسية، أينما وجدت، يجب الامتثال لقواعد وأنظمة في القوة على تحليق الطائرات والمناورة. كل المتعاقدة تتعهد الدولة للحفاظ على أنظمتها الخاصة في هذا الصدد، حيثما كان ذلك ممكناً، لتلك التي قد تنشأ بموجب هذه الاتفاقية.فوق أعالي البحار، والقواعد هي القواعد المنشأة بموجب هذه الاتفاقية.تتعهد كل دولة متعاقدة لمقاضاة أي أشخاص انتهاك للقوانين المطبقة".

³ . أحمد أبو الوفا ،المرجع السابق. ص 338 .

فيما بعد، مما اوجب التفكير بوضع مجموعة من القواعد القانونية التي تنظم كيفية مد هذه الأسلاك وضمن سلامتها، وقد وضع معهد القانون الدولي عام 1879 أول مشروع اتفاقية دولية بهذا الخصوص إلا أن هذه الاتفاقية لم تبرم إلا في سنة 1884 في باريس،¹ وقد قررت عقوبات معينة على إتلافها عمدا بإهمال ثم أكدت معاهدة جنيف هذه الحرية، وكلفت صيانة هذه الأشياء، وقررت هي الأخرى عقوبات على من يتسبب بخرطه العمدي أو بإهماله في إتلافها وسارت معاهدة الأمم المتحدة على ذات المنهج.²

أكدت اتفاقية قانون البحار على حق جميع الدول في وضع الكابلات وخطوط الأنابيب على قاع أعالي البحار، وهذا بشرط إيلاء المراعاة الواجبة للكابلات أو خطوط الأنابيب الموضوعة من قبل، وعدم الإضرار بإمكانيات تصليح الكابلات أو خطوط الأنابيب الموجودة فعلا³. أما المادة (113) من نفس الاتفاقية فقد أوجبت على الدول الأطراف أن تعتمد ما يلزم من القوانين والأنظمة التي تكفل معاينة كل قطع، أو تدهور لكابل ذي ضغط عالي أو خط أنابيب تحت الماء أو كابل تليفوني أو تلغرافي ينجم عن إهمال لا يغتفر من جانب سفينة تحمل علمها أو شخص خاضع لاختصاصها، إلا إذا كان قد تم إنقاذ السفينة أو إنقاذ حياة الأشخاص الموجودين على ظهرها. كذلك على كل دولة أن تصدر ما يلزم من القوانين والأنظمة لإلزام أي شخص خاضع لاختصاصها بتحمل مصاريف إصلاح أي كابل أو خط أنابيب كسر أو تدهور بسبب قيام هذا الشخص بوضع كابل أو خط أنابيب مملوك له⁴. وأضافت الاتفاقية في مادتها (115) إمكانية المطالبة بالتعويض عن الأضرار المترتبة على تفادي إصابة أحد الكابلات أو خطوط الأنابيب المغمورة.

¹ جمال محي الدين، المرجع السابق، ص 230.

² محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 446.

³ المادة (112) من اتفاقية قانون البحار.

⁴ المادة (114) من اتفاقية قانون البحار.

و للحفاظ أيضا على هذه الأسلاك، و الأنابيب التي تضاعف عددها في النصف الثاني من القرن التاسع عشر 26 دولة في سنة 1884، وضعت اتفاقا خاصا لمعاقبة كل عمل، صادر عن قصد أو إهمال، يؤدي إلى إتلاف الأسلاك، وحوالت المراكب الحربية التابعة للدول الموقعة حق ضبط الجرم، و يحال الجرم إلى محاكم الدولة التي ينتمي إليها الفاعل غير أن الاتفاقية لا تطبق في زمن الحرب، أي أن الدول تصبح في حل من الالتزامات المنصوص عليها في الاتفاقية فيحق لها عندئذ تخريب الأسلاك والأنابيب، وقد أقر التحكيم الدولي هذا المبدأ في خلاف نشب بين بريطانيا، والولايات المتحدة بسبب إتلاف هذه الأخيرة خلال الحرب الإسبانية الأمريكية في سنة 1897 الخط البرقي الممتد بين هونغ كونغ و مانيل¹.

وقد أكدت أيضا ذلك اتفاقية جنيف الخاصة بالبحر العالي في نص المواد (26-27-28-29) على² نحو لا يختلف كثيرا عن التنظيم الذي وضعته اتفاقية باريس المبرمة في 14 مارس 1884 والخاصة بحماية أسلاك البرق البحرية.

فقد نصت المادة (26) الفقرة الأولى: "على أن لكل دولة الحق في أن تضع أسلاك و الأنابيب فوق قاع البحر".

الفقرة الثانية: "على التزام الدولة بعدم وضع العراقيل في سبيل ممارسة الغير لهذا الحق، مع حقها في اتخاذ التدبير المقولة في مجال اكتشاف امتدادها القاري واستغلال ما به من موارد طبيعية".

الفقرة الثالثة: "الالتزام الدولة، إذ تضع الأسلاك والأنابيب، بعد المساس بالأسلاك والأنابيب الموجودة بالفعل وبإمكانية صيانتها أو إصلاحها مستقبلا".

¹. جمال محي الدين، المرجع السابق، ص 231.

². جمال محي الدين، المرجع نفسه، ص 232.

المادة (27) من نفس الاتفاقية: "على وجود تضمين كل من الدول تشريعاتها الداخلية،نصوصا تجرم الإتلاف العمدي و الغير عمدي للأسلاك والأنابيب البحرية".

المادة (28) من نفس الاتفاقية: "وجود تضمين كل من الدول تشريعاتها الداخلية،نصوصا تلزم رعاياها بدفع نفقات إصلاح ما قد يتسببون في إتلافه من أسلاك أو الأنابيب أثناء قيامهم عد أو إصلاح ما يملكونه من أنابيب أو أسلاك".

المادة (29) من نفس الاتفاقية: "على وجوب تضمين الدول تشريعاتها الداخلية نصوصا تكفل لمالك السفن الحق في الحصول على التعويض المناسب في حالة اضطرارهم للتضحية بأي من أدوات سفنهم تجنباً للأضرار بالأسلاك أو الأنابيب".

الفرع الثاني: حرية الصيد

إن حق الصيد حق مكفول ومعتز به إلى جميع الدول، كما يعتبر من بين الحريات الأساسية التي يتضمنها مبدأ حرية أعالي البحار، فهي تملك حق متساوي في ممارسة حقها في الصيد، والانتفاع بجميع الموارد الحية، والثروات البحرية، ويجب مراعاة حقوق الآخرين في المنطقة، أو محاولة عرقلة السفن الأخرى أو أن تتسبب في الانقراض لبعض الأسماك في الدول الكبرى التي لها الحق في الانتفاع الكامل، وقد تأكد ذلك في العرف الدولي قبل أن تكرر بشكل صريح في اتفاقيات جنيف لعام 1958¹ ومن بعدها في اتفاقية قانون البحار لعام 1982².

¹ . المادة الثانية من اتفاقية جنيف للبحر العالي لسنة 1958 ، والمادة الأولى من اتفاقية جنيف للصيد وصيانة الموارد الحية في أعالي البحار من نفس السنة.

² . المادة (116) من اتفاقية قانون البحار لعام والتي نصت على: " لجميع الدول الحق في أن يزاول رعاياها صيد الأسماك في أعالي البحار".

إن ممارسة هذا الحق لا بد وأن يكون في حدود القانون، الذي لا يجيز لأية دولة أن تحتكر الصيد في أعالي البحار، ويلزم جميع الدول بالتعاون فيما بينها، بحفظ، وإدارة الموارد الحية لأعالي البحار¹. هذا وقد ألزمت الفقرة الأولى من المادة (119) من اتفاقية قانون البحار الدول، في تحديدها لكمية الصيد المسموح بها ووضعها غير ذلك من تدابير حفظ الموارد الحية في أعالي البحار أن:

أولاً: تتخذ تدابير تهدف، على أساس أفضل الأدلة العلمية المتوفرة للدول المعنية،

إلى صون أرصدة الأنواع المقتناة أو تحديدها، بمستويات يمكن أن تدر أقصى غلة قابلة للدوام كما تعينها العوامل البيئية والاقتصادية ذات الصلة، بما فيها الاحتياجات الخاصة للدول النامية، ومع مراعاة أنماط الصيد والرباط بين السلالات السمكية وأية معايير دولية للحد الأدنى موصى بها بوجه عام سواء على الصعيد دون الإقليمي أو الإقليمي أو العالمي؛

ثانياً: تضع في اعتبارها ما يترتب على ذلك من الآثار في الأنواع المرتبطة بالأنواع المقتناة أو المعتمدة عليها بقصد صون أو تجديد أرصدة الأنواع المرتبطة أو المعتمدة بمستويات أعلى من المستويات التي يمكن أن يصبح فيها تكاثرها مهددا بصورة جدية.

ويتم بصورة منتظمة تقديم وتبادل ما هو متوفر من المعلومات العلمية والإحصائيات عن كمية الصيد ومجهوده، وغير ذلك من البيانات المتصلة بحفظ الأرصدة السمكية، عن طريق المنظمات الدولية المختصة، سواء كانت دون إقليمية أو إقليمية أو عالمية، حيثما يقتضي الحال ذلك، وباشتراك كافة الدول المعنية²، كما

¹ . المادة(117)والمادة (118)من اتفاقية قانون البحار.

² . الفقرة 2 من المادة (119) من اتفاقية قانون البحار.

تضمن الدول المعنية أن لا تميز تدابير الحفظ وتنفيذها، قانوناً أو فعلاً، ضد صيادي أية دولة¹. كما أن اتفاقية الصيد وصيانة الموارد الحية في أعالي البحار لعام 1958 اعترفت للدولة الساحلية "بالمصلحة الخاصة" في حفظ الموارد الحية في أعالي البحار الملاصقة لبحرها الإقليمي، وذلك من خلال الفقرة الأولى من مادتها السادسة بنصها على مايلي "لدولة الشاطئ مصلحة خاصة في المحافظة على إنتاجية الثروات الحية في أي منطقة من أعالي البحار مجاورة لبحرها الإقليمي".

كما أعطت لها الحق في المشاركة، على قدم المساواة، في كل نظام للبحوث والتنظيم لغرض المحافظة على الثروات الحية في مناطق أعالي البحار المجاورة لشواطئها، حتى ولو كان رعاياها لا يمارسون الصيد فيها². كما من واجب جميع الدول اتخاذ التدابير الضرورية بالنسبة لرعايا كل منها من أجل حفظ الموارد الحية في أعالي البحار، أو التعاون مع دول أخرى في اتخاذ تلك التدابير .

وعلى الدول، وفقاً للمادة (118) ، أن تتعاون فيما بينها في حفظ، وإدارة هذه الموارد الحية . كما تلتزم الدول المعنية على التعاون من أجل حفظ الثدييات البحرية، وتلزمها في حالة الحيتانيات، أن تعمل من أجل ذلك من خلال المنظمات الدولية المناسبة³.

ولابد من الإشارة إلى أن هناك عدداً من المنظمات الدولية العالمية أو الإقليمية تختص بحفظ وإدارة الموارد الحية في البحار عموماً أو في البحر العالي بشكل خاص، فعلي النطاق العالمي، هناك لجنة الصيد التابعة لمنظمة الغذاء والزراعة الدولية التي أنشأتها عام 1965 ، وتختص هذه اللجنة بدراسة برامج منظمة الغذاء و الزراعة الدولية المتعلقة بالمصايد وتقديم التوصيات المناسبة بذلك، ودراسة مشاكل الصيد ذات الصبغة الدولية وتقييمها وتقديم الحلول لها . أما على النطاق الإقليمي، هناك العديد من اللجان والتنظيمات

¹ . الفقرة 3 من نفس المادة.

² . الفقرة 2 من اتفاقية الصيد وصيانة الموارد الحية في أعالي البحار لعام 1958 .

³ المادة (120) من اتفاقية جنيف 1958.

التي تختص بأنواع معينة من الأسماك أو بمناطق معينة، مهمتها الأساسية توثيق التعاون بين الدول الأعضاء فيها من أجل حماية وإدارة الموارد الحية في تلك المناطق، منها ما هو تابع لمنظمة الغذاء والزراعة الدولية، ومنها ما هو منشأ بموجب اتفاقيات دولية مبرمة بين الدول المعنية.

الفرع الثالث: حرية البحث العلمي و إقامة المنشآت

تمتع جميع الدول، والمنظمات المختصة بحرية البحث العلمي في البحار العالية، نظر للتقدم التكنولوجي الكبير الذي وصلت إليه الدول، في استغلال الثروات الهائلة التي تزخر بها البحار في أي منطقة كانت في عرض البحر. استناداً إلى هذا فإن حرية البحر العالي لم تعد تقتصر على حرية الملاحة البحرية، فقط، بل تعدتها إلى حريات أخرى ومن أبرزها حرية البحث العلمي.

أولاً: حرية البحث العلمي البحري

لقد حرصت اتفاقية قانون البحار على تشجيع حرية البحث العلمي¹، لجميع الدول والمنظمات الدولية المختصة في البحر العالي²، حيث نصت عليه صراحة في موادها، وذلك في إطار المبادئ العامة التي وضعتها، والتعاون الدولي في هذا المجال، ويجب أن تتبع المبادئ التالية³:

- أ- يجري البحث العلمي البحري للأغراض السلمية وحدها؛
- ب- يجري البحث العلمي البحري بوسائل وطرق علمية مناسبة تتفق مع هذه الاتفاقية؛
- ج- لا يتعرض البحث العلمي البحري بطريقة لا يمكن تبريرها لأوجه الاستخدام المشروعة الأخرى للبحار المتفتحة مع هذه الاتفاقية، ويولى الاحترام الواجب في سياق أوجه الاستخدام هذه؛

¹ . المادة (239) من اتفاقية قانون البحار .

² . الفقرة الفرعية (و) من الفقرة الأولى من المادة (87) ، والمادة (257) من نفس الاتفاقية.

³ . المادة (240) من نفس الاتفاقية.

د- يجري البحث العلمي البحري وفقا لكافة الأنظمة ذات الصلة المعتمدة طبقا لهذه الاتفاقية بما

فيها الأنظمة المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها".

جاء في نص المادة (88) من الاتفاقية إلى تخصيص أعالي البحار للأغراض السلمية، وهذا المبدأ

تعارض مع تجارب السلاح و خاصة النووي، إذ تؤدي إلى حرمان المجتمع الدولي من مساحات واسعة من البحار بسبب ما يؤدي إليه الانفجار النووي من عرقلة للملاحة والصيد والطيران ومد الأسلاك والأنابيب المغمورة وهلاك الأحياء المائية والانفجار غير المحدود للثروات الحية في تلك المناطق.

كما أن سقوط التراب الذري إلى مسافة عدة آلاف من الأميال من منطقة التجارب يؤثر على تلك المناطق بكاملها، وتبقى آثار هذه التجارب فترة طويلة من الزمن¹.

كما أن إجراء هذه التجارب يتعارض مع ميثاق الأمم المتحدة الذي يدعو جميع الأعضاء إلى تشجيع التعاون الدولي في سبيل السلام. والدول التي تستعمل البحر العالي بهذا الشكل تكون قد استعملته " وكأنه جزء من مياهاها الداخلية، ويتعارض كذلك مع الاستعمال المعقول للبحر العالي الوارد في المادة الثانية من اتفاقية البحر العالي لعام 1958².

إن إجراء التجارب النووية يؤدي بالنتيجة إلى ممارسة الدولة لنوع من السيادة الوقتية والفعالية على جزء من البحر العالي، وذلك لأن هذه التجارب تؤدي إلى منع الدول الأخرى فعليا من دخول تلك المنطقة، كما يقول الأستاذ جيدل، وقد سبق للقاضي مور (Moore) أن أكد عدم جواز التعرض للملاحة في البحار العليا لأي سبب كان.³

¹ . بين المندوب البولوني بيززانك، في اللجنة الثانية لمؤتمر جنيف عام 1958 أن المساحات التي تغطيها التجارب الذرية تزيد عن 800 ألف ميل مربع. أنظر: وثائق مؤتمر جنيف، الجزء الرابع، ص 7 فقرة 12.

² . لعامري عصاد، المرجع السابق، ص 254.

³ . محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 455.

تتعاون الدول والمنظمات الدولية المختصة فيما بينها، عن طريق إبرام اتفاقات ثنائية ومتعددة الأطراف، لتهيئة ظروف مواتية لإجراء البحث العلمي البحري في البيئة البحرية لتحقيق تضافر جهود العلماء في دراسة جوهر ظواهر البيئة البحرية، والعمليات التي تحدث فيها، ودراسة العلاقات المتبادلة بين هذه الظواهر والعمليات¹، هذا وقد ألزمت الاتفاقية هذه الدول والمنظمات بنشر، و إذاعة كافة المعلومات، والمعرفة التي تكون قد توصلت إليها في مجال البحث العلمي البحري²، ولهذا الغرض فقد أوجبت الاتفاقية على الدول أن تعمل بنشاط، منفردة وبالتعاون مع غيرها من الدول والمنظمات الدولية المختصة، على تشجيع تدفق البيانات والمعلومات العلمية ونقل المعرفة الناتجة عن البحث العلمي البحري، خاصة إلى الدول النامية، وكذلك على تعزيز قدرات البحث العلمي البحري المستقلة في الدول النامية بوسائل من بينها برامج لتوفير التعليم والتدريب اللازمين لعاملها التقنيين والعلميين.

إن الحكم الوارد في اتفاقية قانون البحار، والذي يقضي بأنه لا تشكل أنشطة البحث العلمي البحري الأساس القانوني لأية مطالبة بأي جزء من البيئة البحرية أو مواردها، وهذا ينسجم مع الطبيعة القانونية للبحر العالي القائمة على غياب السيادة لأي أحد على هذا الجزء من البحار³.

ثانيا : حرية إقامة الجزر الاصطناعية والمنشآت

لم تنص اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام 1958 بطريقة صريحة على حق الدول في إقامة الجزر والمنشآت في أعالي البحار، وهذا على خلاف ما هو عليه الحال في اتفاقية قانون البحار لعام 1982 التي نصت على هذا الحق صراحة بموجب الفقرة الفرعية (د) من الفقرة الأولى من المادة (87) التي جاء فيها مايلي " : حرية إقامة الجزر الاصطناعية وغيرها من المنشآت المسموح بها بموجب القانون الدولي،

¹ . المادة (243) من اتفاقية قانون البحار.

² . المادة (244) من نفس الاتفاقية.

³ . المادة (241) من اتفاقية قانون البحار 1982.

رهانا بمراجعة الجزء السادس عشر."، بالعودة إلى مواد الجزء السادس الخاص بالجرف القاري نجد أن المادة (80) تحيل للمادة (60) الخاصة بالمنطقة الاقتصادية الخالصة، ومن دراسة هذه المواد وغيرها من المواد ذات

العلاقة نتوصل إلى النتائج التالية

1. إن ميدان ممارسة حرية إقامة الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات ينحصر في المياه التي تعلو

المنطقة الدولية لقيعان البحار.

2. إن إقامة الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات في البحر العالي حر لجميع الدول¹.

3. تلتزم الدولة التي تقيم هذه الجزر أو المنشآت والتركيبات بتقديم الإشعار الواجب بذلك والاحتفاظ

بوسائل دائمة للتنبيه إلى وجودها. و تُزال أية منشآت أو تركيبات تهجر أو يتوقف استعمالها

لضمان سلامة الملاحة، مع مراعاة عدم الإضرار بالمجتمعات السمكية والبيئة البحرية وحقوق

الدول الأخرى وواجباتها.

4. يمكن إقامة مناطق سلامة معقولة حول هذه الجزر والمنشآت والتركيبات بحدود تضمن وجود صلة

معقولة بينها وبين طبيعة ووظيفة الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات، ولا تتجاوز 500 متر

حولها. ويعطى الإشعار الواجب عن مدى مناطق السلامة.

5. تلتزم جميع السفن، باحترام مناطق السلامة وتطبق المعايير الدولية المقبولة عموماً فيما يتعلق

بالملاحة في جوار الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات ومناطق السلامة.

6. لا يجوز إقامة الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات ومناطق السلامة حولها إذا أدى ذلك إلى

إعاقة الملاحة في الممرات البحرية المعترف بأنها جوهرية للملاحة الدولية.

¹ . محمد الحاج حمود، مرجع سابق. ص 459.

7. ليس لهذه الجزر والمنشآت والتركيبات مركز الجزر، وليس لها بحر إقليمي ولا يؤثر وجودها على

تعيين حدود البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري¹.

نظمت اتفاقية قانون البحار حق إقامة الجزر الاصطناعية والمنشآت، الذي يرتبط أساساً ببحرية البحث العلمي البحر، بطريقة وازنت بها بين هذا الحق وباقي الحريات الأخرى، خاصة حرية الملاحة البحرية ضماناً للملاحة دولية آمنة²، وهذا ما يتجلى على سبيل المثال، من خلال نص المادة (261) الذي جاء فيه مايلي:

"لا يجوز أن تشكل إقامة واستخدام أي نوع من منشآت البحث العلمي أو معداته عقبة تعترض الطرق المقررة للملاحة الدولية."

المبحث الثاني

القيود الواردة على مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار

أن تأمين الملاحة البحرية يقتضي السير على قواعد مشتركة تحدد بالتفصيل طريقة سير، و التعامل مع السفن في البحر، باعتبارها طريقاً للمرور ووسيلة للمواصلات، حتى تتجنب التصادم بعضها البعض. ويتدرج النظام الذي وضع لتطبيق فكرة حرية البحار تبعاً لطبيعة الأمور، فيبدأ بها مطلقة بالنسبة لأعالي البحار، ثم يحيطها ببعض القيود عن اتصال البحر بالأرض مراعاة لمصالح الدول التي يجاور البحر إقليمها، ثم يتخلى عنها إذا تداخل البحر بالأرض بحيث يقتضي الوضع اختصاص الدولة صاحبة الإقليم به اختصاصاً كلياً أو جزئياً.

إذا كانت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد أوردت قيوداً على سيادة الدول الساحلية في مجال إقليمها البحري، وحدت من ولاية هذه الدول على المناطق البحرية الواقعة بين إقليمها البحري والبحر العالي خدمة لمصالح الجماعة الدولية، فإنها بالمقابل، وخدمة لمصالح الدول الساحلية، أوردت استثناء على مبدأ

¹ . محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص460.

² . نصت المادة (262) على مايلي "تحمّل المنشآت أو المعدات المشار إليها في هذا الفرع علامات هوية تحدد الدولة المسجلة فيها أو المنظمة الدولية التي تملكها، وتكون مزودة بإشارات تحذير مناسبة ومتفق عليها دولياً لتأمين السلامة في البحر وسلامة الملاحة الجوية، مع مراعاة القواعد والمعايير التي أقرتها المنظمات الدولية المختصة".

حرية البحر العالي وهذا ما سنتناوله في هذا المبحث بتخصيص المطلب الأول لحق المطاردة الحثيثة، ونتناول في المطلب الثاني الاستثناءات الواردة عليها.

المطلب الأول

حق المطاردة الحثيثة

إذا كان مبدأ حرية أعالي البحار يشكل القاعدة العامة فيما يتعلق باستخدام أعالي البحار مع ما يترتب على ذلك من نتائج على نحو ما سبق أن أشرنا، فإن الممارسة الدولية استقرت منذ فترة طويلة على وضع بعض القيود اللازمة لعدم الخروج بمبدأ الحرية عن الأهداف والإطار الذي تقرر من أجله، وقد شكلت هذه القيود قواعداً عرفية استقر عليها العمل الدولي قبل أن يتم تقنينها في كل من اتفاقية 1958 بخصوص أعالي البحار واتفاقية 1982.

وباستقراء نصوص اتفاقية 1982 ذات الصلة نجد أنها قد جاءت بقيد عام¹ فيما يتعلق بحريات أعالي البحار يتمثل في أن تقوم الدولة بممارسة الحريات الواردة في الفقرة الأولى من هذه المادة مع إيلاء المراعاة الواجبة لمصالح الدول الأخرى في ممارستها لحرية أعالي البحار، وكذلك الاعتبار الواجب لما تنص عليه الاتفاقية من حقوق فيما يتعلق بالأنشطة في المنطقة. كذلك وضعت المادة 88 من الاتفاقية قيوداً عاماً آخر يتعلق بضرورة تخصيص أعالي البحار للأغراض السلمية فقط، لهذا الغرض سنتناول في الفرع الأول حق المطاردة الحثيثة قبل 1982، و في الفرع الثاني سنتناول المطاردة الحثيثة على ضوء اتفاقية 1982.

الفرع الأول: المطاردة الحثيثة قبل 1982 :

قد جاءت اتفاقية 1958 الخاصة بأعالي البحار لتقنن هذا الحق في مادتها 23 مع وضع مجموعة من الضوابط لممارسته، وقد جرى العمل الدولي على وضع قوانين و أنظمة رغبة في التعامل مع الدولة الساحلية والتوفيق بين ما وضعته لتنظيم الملاحة في المناطق البحرية الخاضعة لولايتها، وذلك في تبني حق التتبع Droit

¹ . الفقرة الثانية من المادة 87 من اتفاقية قانون البحار 1982.

de pursuit أو حق المطاردة الحثيثة Right of hot pursuit ، والذي يعطى للدولة الساحلية الحق في أن تواصل فأعالي البحار متابعتها للسفينة التي تكون قد ارتكبت انتهاكات للقوانين والأنظمة التي وضعتها لتنظيم مرور السفن الأجنبية في بحرها الإقليمي، إذا كانت هذه المتابعة أو المطاردة قد بدأت في البحر الإقليمي ثم تمكنت السفينة من الخروج إلى أعالي البحار. تباينت مواقف الدول بخصوص فكرة المطاردة الحثيثة، وهذا يرجع أساسا إلى تضارب المصالح بين مختلف هذه الدول، فإذا كانت هذه الفكرة تخدم مصالح الدول الساحلية، لكونها تسمح بتفعيل الولاية الإقليمية لهذه الدول، فإنها بالمقابل تمس بمبدأ حرية البحر العالي الذي يعتبر الضامن الأساسي لمصالح الجماعة الدولية.

انعكس هذا التباين بخصوص فكرة المطاردة الحثيثة على الفقه الدولي، الذي تضمن آراء متباينة بين تلك المعارضة للفكرة و المؤيدة لها، على الرغم من أن القضاء الوطني للعديد من الدول قد أقرها.

أولا: موقف الفقه الدولي من فكرة المطاردة الحثيثة:

يعتبر الفقه، طبقا للمادة (38) من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية، مصدرا من مصادر القانون الدولي، لذا من المهم في إطار دراسة حق المطاردة الحثيثة أن نشير إلى الاختلاف الذي عرفه الفقه الدولي بخصوص هذا الحق، والذي تراوح بين مؤيد ومعارض.

أ - الفقه المعارض لفكرة المطاردة الحثيثة:

بالرغم من أن عدد الفقهاء المعارضين لفكرة المطاردة الحثيثة¹ قليل بالمقارنة مع الفقهاء المؤيدين لهذه الفكرة، فالأحكام التوفيقية التي جاءت بها اتفاقية قانون البحار من أجل الموازنة بين مختلف المصالح

¹ . يقول الأستاذ محمد الحاج حمود: "كان الفقه والقضاء الدوليان في البداية متحفظين تجاه فكرة المطاردة الحثيثة، بل وحتى الرافضين لها. ثم أخذت تدخل القانون الدولي تدريجيا منذ القرن التاسع عشر في كتابات العديد من الفقهاء، وفي قرارات المحافل العلمية

المتضاربة للدول أن نشير، ولو بإيجاز، لبعض هذه المواقف الفقهية المعارضة للفكرة خاصة وأنها تنطلق من فكرة عدم المساس بمبدأ حرية البحر العالي، الذي يعتبر من أهم المبادئ المكرسة في اتفاقية قانون البحار لعام 1982¹.

نجد من بين الفقهاء المعارضين لفكرة المطاردة الحثيثة الفقيه (Negropontes) الذي انتقد وبشدة الآراء الفقهية المؤيدة لهذه الفكرة، نظرا لما فيها من مساس بالغ الضرر بالمبدأ الكلاسيكي المعترف به دوليا، وهو خضوع السفينة في أعالي البحار لقانون دولة العلم هذا المبدأ الذي يتفرع من مبدأ حرية البحر العالي² كما اتفق في إنكاره الفقيه الهولندي (Asser) مع الفقيه (Negropontes) لفكرة المطاردة الحثيثة، إلا أنه يختلف معه في الأساس القانوني الذي استند إليه في معارضته لهذه الفكرة، وقد عبر عن وجهة نظره صراحة من خلال قرار التحكيم الذي أصدره³، والذي عارض فيه فكرة المطاردة الحثيثة، معتبرا النظام القانوني الذي يسمح لسفينة حربية بمطاردة سفينة أجنبية خارج البحر الإقليمي مخالفا للقانون الدولي الذي لا يسمح بذلك إلا في حالة ما إذا تضمنته معاهدة دولية بشكل صريح.

أما الأستاذ (Lawrence) فقد عارض الفكرة مستندا على فكرة عدم وجود أية قاعدة عرفية ولا أحكام قضائية تجيز للدولة الساحلية بتنفيذ قوانينها خارج بحرها الإقليمي. وهذا ما حاول الفقيه الإيطالي (Fedozzi) أن يؤكد فيما بعد مستشهدا بالأعمال التحضيرية لمعهد القانون الدولي، خلال دورة باريس سنة 1894، حيث كانت للأستاذ (Moor) تحفظات على إعطاء المطاردة الحثيثة صفة المشروعية.

والمحاكم الدولية. حتى استقرت مؤخرا في اتفاقيات جنيف للبحار عام 1958. فقد نظمت المادة 23 من اتفاقية جنيف لعام 1958 بشأن البحر العالي هذه الأحكام.

¹ . المادة (87)، (89)، و (90) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 .

² . لعماري عصاد، المرجع السابق. ص 275..

³ . قرار التحكيم الصادر في نزاع بين روسيا و الولايات المتحدة سنة 1902.

وقد لخص (Sir Thoms) رأي هذا الأخير بقوله : " إن (Moor) مستعد لقبول مبدأ حق المطاردة الحثيثة، لكنه لا يعتقد بأنه يشكل الممارسة الحالية لمطاردة السفن فوق البحر العالي من أجل خرق السفن للقوانين الجمركية، وأن هذا الحق غير مستعمل... ويخلص إلى أنه إذا كان إنهاء المطاردة في حدود ثلاثة أميال سيؤدي إلى إفلات المخالفين من العقوبة، فإن هذا على كل حال سيكون أحسن من ادعاء حق متنازع حوله من حيث المبدأ والتطبيق".¹

ب - الفقه المؤيد لفكرة المطاردة الحثيثة:

تعددت الآراء الفقهية المؤيدة لفكرة المطاردة الحثيثة، واختلفت حول الأساس القانوني المعتمد عليه لتبرير هذه الفكرة. فمن هذه الآراء من تأسس شرعية المطاردة الحثيثة على مبدأ فعالية الولاية الإقليمية، الذي يعني أن المطاردة الحثيثة تضمن حماية حقوق الدول الساحلية في نطاق المياه التي تخضع لولايتها، وذلك من خلال ضمان ممارسة الدولة الساحلية لولايتها القضائية بطريقة فعالة. ومن بين الفقهاء المدافعين على هذا الرأي الأستاذ (Gidel) الذي يؤكد على أن كل الحقوق التي تتمتع بها الدولة الساحلية على المجالات البحرية المجاورة يجب أن تكون مقرونة بحق المطاردة الحثيثة.

أما الفقيهان (Pheleps) و (Rodick)، فيؤسسان حق المطاردة الحثيثة على حق الدفاع الشرعي، أي من حق الدولة الساحلية أن تدافع عن حقوقها في المناطق البحرية الخاضعة لولايتها ضد أي تهديد يأتيها من سفينة أجنبية، وهذا لن يتسن إلى من خلال الاعتراف للدولة الساحلية بحقها في أن تضع قوانين تمكنها من ممارسة الولاية في البحر العالي بهدف حماية أملاكها، ومن خلال ممارسة المطاردة الحثيثة كحق قانوني وليس كسلوك استثنائي يستوجب تبريراً كينة على الضرورة.²

¹ . حسن خطابي، حق المطاردة الحثيثة في البحر العالي دراسة على ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 . ص 23 .

² . VAN DER MENSBRUGGHE Yves, « le pouvoir de police des Etats en haute mer », in : R.B.D.I., 1975, p. 66.

ت- إن فكرة المطاردة الحثيثة ليست وليدة اتفاقية قانون البحار لعام 1982 ، وإنما ترجع جذورها إلى فترة زمنية سابقة لها بكثير، هذه الفكرة التي جاءت مع مطالب الدول الساحلية الرامية لحماية مصالحها في المناطق البحرية المتاخمة لسواحلها، اصطدمت مع مبدأ حرية البحر العالي الذي تدافع عنه الدول البحرية الكبرى نظرا لما يضمنه لها هذا المبدأ من مصالح إستراتيجية.

ثانيا: المطاردة الحثيثة على ضوء اتفاقية 1982.

حاولت المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 أن تحقق التوازن بين مصالح الدول الساحلية ومصالح الجماعة الدولية، وذلك عن طريق تبني أحكام توفيقية تستجيب لمختلف المطالب المتعارضة التي تقدم بها الطرفان خلال مناقشات المؤتمر الثاني والثالث لقانون البحار بخصوص المطاردة الحثيثة. بالعودة إلى هذه المناقشات يتضح لنا جليا أن نص المادة أعلاه، قد جاء بصيغة توفيقية ترضي مختلف الأطراف، وهذا لكون أن المادة قد استجابت لمطلب الدول الساحلية بضرورة إرساء حق المطاردة الحثيثة، كما أنها، بالمقابل، استجابت لمطالب ، كما وضعت بدورها مجموعة من القواعد الحاكمة لممارسة هذا الحق والتي يمكن إجمالها كالآتي:

الفرع الثاني: شروط المطاردة الحثيثة :

أولا: الشروط:

1- يمكن ممارسة حق المطاردة الحثيثة ضد إحدى السفن الأجنبية إذا توافر لدى السلطات المختصة في الدولة الساحلية أسباب وجيهة للاعتقاد بأن السفينة قد انتهكت قوانين وأنظمة تلك الدولة. ويجب أن تبدأ هذه المطاردة عندما تكون السفينة الأجنبية أو أحد زوارقها داخل المياه الداخلية أو المياه الأرحبية أو البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة للدولة الساحلية. ولا يجوز مواصلة المطاردة

- الحيثية خارج البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة إلا إذا كانت المطاردة لم تنقطع. كما لا يجوز ممارسة حق المطاردة إلا إذا كان هناك انتهاك للحقوق التي أنشئت المنطقة من أجل حمايتها.
- 2- يمارس حق المطاردة الحثيئة، مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال، على ما يقع في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو على الجرف القاري بما في ذلك مناطق السلامة المحيطة بالمنشآت المقامة في الجرف القاري من انتهاكات لقوانين الدولة الساحلية وأنظمتها المطبقة وفقاً لهذه الاتفاقية على المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري بما في ذلك مناطق السلامة المشار إليها.
- 3- ينتهي حق المطاردة الحثيئة بمجرد دخول السفينة محل المطاردة البحر الإقليمي للدولة التي تنتمي إليها أو البحر الإقليمي لدولة أخرى.
- 4- لا تعتبر المطاردة قد بدأت ما لم تكن السفينة القائمة بالمطاردة قد اقتنعت بالوسائل العلمية المتاحة لها، بأن السفينة هدف المطاردة أو أحد قواربها الأخرى التي تعمل كفريق واحد وتستخدم السفينة هذه المطاردة كسفينة أم، موجودة داخل حدود البحر الإقليمي أو حسب ما يكون عليه الحال، داخل المنطقة المتاخمة أو داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة أو فوق الجرف القاري.
- وفي كل الأحوال لا يجوز بدء المطاردة إلا بعد إعطاء إشارة ضوئية أو صوتية بالتوقف من مسافة تستطيع معها السفينة هدف المطاردة أن ترى الإشارة أو تسمعها.
- 5- لا يجوز ممارسة حق المطاردة الحثيئة إلا من قبل سفن أو طائرات حربية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومصرح لها بذلك.
- 6- لا يجوز المطالبة بالإفراج عن سفينة تم احتجازها داخل حدود ولاية دولة ساحلية وتم اقتيادها إلى أحد الموانئ التابعة لهذه الدولة بهدف التحقيق معها من قبل السلطات المختصة في الدولة

الساحلية، استناداً فقط إلى أن السفينة قد مرت أثناء رحلتها وهي مصطحبة عبر جزء من المنطقة

الاقتصادية الخالصة أو البحار العالية، إذا كان ذلك أمراً ضرورياً في ضوء الظروف الموجودة.

7- في حالة إيقاف سفينة أجنبية أو احتجازها خارج حدود البحر الإقليمي للدولة الساحلية في

ظروف لا تبرر ممارسة حق المطاردة الحثيثة، كان على الدولة الساحلية أن تعوض هذه السفينة عن

أي خسارة أو ضرر يكون قد لحق بها من جراء هذا التوقيف أو ذلك الاحتجاز.

ثانياً: المسؤولية الدولية عن المطاردة غير القانونية:

1- لم يكتفي نص المادة (111) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بوضع شروط صارمة

لممارسة حق المطاردة الحثيثة، وإنما رتب المسؤولية الدولية على عاتق دولة السفينة المطاردة في

حالة انتفاء أحد هذه الشروط.¹

2- وإذا كانت مسألة التعويض عن الأضرار الناجمة عن مطاردة غير قانونية متداولة في الممارسة

الدولية منذ القرن 19 ، فإنها لم تطرح للتقنين إلا في مؤتمر جنيف لسنة 1958، حيث اقترح

مندوب بريطانيا إضافة فقرة جديدة إلى المادة (47) من مشروع لجنة القانون الدولي لسنة

1956 تقضي بالتعويض على كل الأضرار والخسائر التي تقع بسبب ظروف لا تبرر ممارسة

حق المطاردة الحثيثة، على غرار ما تم النص عليه في الفقرة الثالثة من المادة (46) من نفس

المشروع.²

المطلب الثاني

¹ المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بنصها على مايلي: "في حالة إيقاف أو احتجاز سفينة خارج البحر الإقليمي ف

ظروف لا تبرر ممارسة حق المطاردة الحثيثة، تعوض عن أي خسارة أو ضرر يكون قد لحق بها نتيجة ذلك".

² . الفقرة الثالثة من المادة (46) مشروع لجنة القانون الدولي لسنة 1956 والتي نصت على: "أنه حين يتم توقيف سفينة أو يتم احتجازها في البحر العالي، في ظروف لا تبرر ممارسة حق المطاردة الحثيثة، فإنه يجب تعويضها عن أية خسارة أو ضرر يمكن أن تتكبده من جراء ذلك .

حق الزيارة

كرست اتفاقية البحر العالي لعام 1958 حق الزيارة وذلك بموجب المادة (22)، وهو ما فعلته كذلك اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بموجب المادة (110) التي سمحت للسفينة الحربية أن تتفقد سفينة أجنبية من غير السفن التي تتمتع بالحصانة التامة¹، في أعالي البحار وذلك في حالة ما إذا توفرت لدى هذه السفينة الحربية أسباب معقولة تسمح لها بالاشتباه بأن السفينة تعمل في القرصنة .

ولالإلمام أكثر بهذا الموضوع سنتناول في الفرع الأول القرصنة، و في الفرع الثاني تجارة الرقيق و البث الإذاعي غير المرخص.

الفرع الأول : نظام حق الزيارة

أولاً : مفهوم حق الزيارة: يعنى حق الزيار **Right of Visit** قيام سفينة أو طائرة حربية أو مخصصة لهذا الغرض، بالاقتراب من إحدى السفن أو الطائرات الموجودة في منطقة أعالي البحار، أو أن تطلب منها رفع علمها للتحقق من جنسيتها، وذلك إذا كان لديها اعتقاد جدى بأن هذه السفينة أو تلك الطائرة تقوم بممارسة أحد الأفعال غير المشروعة. ولا شك أن هذا القيد هو أمر تقتضيه دواعي الأمن والنظام فأعالي البحار.

ثانياً : الاستثناءات التي جاءت في الاتفاقية :

باستثناء الحالات التي يكون فيها أعمال التدخل مستمدة من سلطات تمنحها معاهدة، ليس لأي سفينة حربية تصادف فأعالي البحار أية سفينة أجنبية من غير السفن التي تكون لها حصانة طبقاً للمادتين (95) و (96) من هذه الاتفاقية ما يبرر تفقد هذه السفينة، ما لم تتوفر أسباب جدية للاشتباه في أن

¹ . المادتين (95) و(96) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

السفينة¹:

أ- تعمل في القرصنة؛

ب- تعمل في تجارة الرقيق؛

ج- تعمل في البث الإذاعي غير المصرح به؛

د- بدون جنسية.

هـ - على الرغم من رفعها لعلم أجنبي أو رفضها إظهار علمها في الحقيقة سفينة من نفس جنسية السفينة الحربية.

و في الحالات سالفه الذكر يجوز للسفينة الحربية أن تشرع في التحقق من حق السفينة في رفع علمها . ولهذا الغرض يجوز لها أن ترسل زورقاً تحت إمرة أحد الضباط إلى السفينة المشتبه فيها. في حالة ما إذا ثبت أن الشبهات التي بناء عليها تمت الزيارة لم يكن لها أساس، بشرط ألا تكون السفينة المتفقدة قد ارتكبت عملاً يبرر تلك الشبهات، يتم تعويض هذه السفينة عن أية خسائر أو أضرار تكون قد تكبدتها. تنطبق الأحكام السابقة أيضاً على أية سفينة أو طائرة أخرى مأذون لها بذلك وفقاً للأصول، وتحمل علامات واضحة تدل على أنها قائمة بخدمة حكومية².

الفرع الثاني: القرصنة

¹ . المادة 110 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 .

² . ورغم أن المادة (22) من اتفاقية البحر العالي لعام 1958 تقصر حق الزيارة على السفن الحربية فقط، إلا أنه يمكن القول " : إن لبقية السفن العامة نفس الحق تأسيساً على المادة (21) التي تعطي لهذه السفن الحق في حجز سفن القرصنة . وقد عاجلت الفقرة الأخيرة من المادة (110) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 هذا النقص بنصها صراحة على شمول هذا الحق لجميع السفن و الطائرات المأذون لها بذلك وفق الأصول . وتحمل علامات واضحة على أنها قائمة بخدمة عامة . "محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 470 .

تعد القرصنة إحدى الجرائم البحرية التي تعاني منها الدول النامية والمتقدمة على حد سواء، ولذا كان من الطبيعي أن يكون هناك التزام بأن تتعاون الدول فيما بينها للقضاء على هذه الجريمة فأعالي البحار أو فأي مكان آخر لا يخضع لولاية أية دولة¹.

أولاً : تعريف القرصنة تناولت المادة (101) من اتفاقية 1982 بأنها عبارة عن:

- 1- أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز، أو أي عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة، ويكون موجهاً:
 - أ- فأعالي البحار، ضد سفينة أو طائرة أخرى، أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر السفينة أو على متن تلك الطائرة؛
 - ب- ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أية دولة.
 - ج- أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم بوقائع تضي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة.
 - د- أي عمل يجرى على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في إحدى الفقرتين الفرعيتين (أ) أو (ب) أو يسهل عن عمد ارتكابها.

- 2- وطبقاً لنص المادة (107) من الاتفاقية لا يجوز أن تقوم بعملية الضبط بسبب القرصنة إلا سفن أو طائرات عسكرية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومصرح لها بالقيام بذلك. وفي حالة ضبط سفينة أو طائرة بشبهة القرصنة

¹ . المادة (100) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

دون مبررات كافية، فإن الدولة التي قامت بعملية الضبط تتحمل المسؤولية عن أية خسائر أو أضرار يسببها هذا الضبط¹.

ثانيا : شروط قيام القرصنة :

وهكذا، يمكن تحديد شروط قيام فعل القرصنة² بما يلي:

1. القيام بعمل غير قانوني أو غير مشروع،
2. أن يقترب هذا العمل بالعنف،
3. أن يرتكب لأغراض خاصة،
4. من قبل طاقم أو ركاب سفينة أو طائرة خاصة،
5. ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو الطائرة،
6. في البحر العالي أو في أي منطقة تقع خارج الولاية الوطنية لأية دولة.

لذا يجب استثناء الأعمال المشابهة التي ترتكب الأغراض سياسية من هذا الوصف. ولم يشترط النص وجود دافع الربح، وإنما اكتفي بعبارة "الأغراض الخاصة"، ليشمل بذلك جميع الأعمال التي يكون الدافع منها الربح أو الكراهية أو الأخذ بالثأر. وتسقط الحصانة عن السفن الحربية، والسفن و الطائرات الحكومية، إذا تمرد طاقمها واستولى عليها وقام بأعمال القرصنة المذكورة أعلاه، وتعامل مثل هذه السفن و الطائرات معاملة سفن وطائرات القرصنة³.

وطبقا للمادة (105) من اتفاقية قانون البحار، فإنه "يجوز لكل دولة في أعالي البحار، أو في

أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة، أن تضبط أية سفينة أو طائرة قرصنة، أو أية سفينة أو طائرة

¹ . المادة 106 من نفس الاتفاقية.

² . عبد الله قائد، مفهوم القرصنة البحرية وأشكالها في العصور القديمة والحديثة، القرصنة البحرية وأمن الملاحة العربية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الطبعة الأولى، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض، 1990 . ص 20.

³ . محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 468 .

أخذت بطريق القرصنة وكانت واقعة تحت سيطرة القراصنة، وأن تقبض على من فيها من الأشخاص وتضبط ما فيها من الممتلكات. ولمحاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط أن تقرر ما يفرض من العقوبات، كما أن لها أن تحدد الإجراء الذي يتخذ بشأن السفن أو الطائرات أو الممتلكات، مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن نية".

وفي حالة ما إذا جرم شخص بالقرصنة، فإن للدولة التي ينتمي إليها لا يحق لها بموجب القانون الدولي أن تدافع عنه أو تمثله في أية إجراءات أخرى لاحقة، كانت في البداية تستثنى السفن العامة أي السفن الحكومية الحربية وغيرها من الخضوع لأحكام القانون في حال ممارستها أعمال القرصنة جاءت معاهدة جنيف لأعالي البحار 1958 بتطبيق القاعدة القانونية على كل السفن العامة والخاصة التي تضبط بالقيام بالقرصنة¹.

تتحمل الدولة التي تقوم بعملية ضبط سفينة أو طائرة بشبهة القرصنة دون مبررات كافية، إزاء الدولة التي تحمل السفينة أو الطائرة جنسيتها، مسؤولية أية خسائر أو أضرار يسببها هذا الضبط. مع العلم أنه لا يجوز أن تنفذ عملية الضبط بسبب القرصنة².

ثالثاً: مكافحة القرصنة

فمن حق الدولة الساحلية قمع القرصنة باعتباره حق متبادل لجميع الدول لمحاربة القرصنة، وهو ما يكرسه العرف الدولي الذي وضع قواعد تحدد التعاون الدولي لقمع القرصنة باعتبارها جريمة دولية تعرقل حرية الملاحة البحرية منذ القدم.

فقررت في المادة (15) منها هذه الأعمال

¹ . المادة (106) اتفاقية قانون البحار

² . المادة (107) من نفس الاتفاقية .

أ- كل عمل غير مشروع من أعمال العنف أو الاحتجاز أو السلب يرتكبه لأغراض خاصة، طاقم ركاب سفينة أو طائرة خاصة ويكون موجهاً ضد سفينة أو طائرة، أخرى في البحار العامة أو ضد الأشخاص أو ممتلكات على ظهرها، وذلك إذا وقع الفعل في مكان لا يخضع لاختصاص دولة من الدول.

ب- كل اشتراك طوعي في تسيير سفينة أو طائرة مع العلم بأنها تمارس القرصنة.

ت- كل تحريض أو مساعدة على ارتكاب القرصنة.

ث- أعمال القرصنة الصادرة عن سفينة حربية، أو سفينة حكومية أو طائرة حكومية. تمرد بحارتها واستولوا عليها¹.

وكررت المادتين (101) و (102) من اتفاقية قانون البحار 1982 ذكر هذه الأعمال وأكدت أنه يحق لجميع الدول مكافحة أعمال القرصنة التي تقوم بها الأفراد لحسابهم الخاص. وأنه يحق لأي دولة القبض على السفن و الأشخاص ومحاکمتهم وفقاً لقانونها الوطني. ومن تعداد أعمال القرصنة يمكن أن نعرفها بأنها: "كل عمل يهدف إلى الاستيلاء غير المشروع على سفينة أو طائرة، أو محتوياتها في أعالي البحار" وهنا في حالة القرصنة ينعقد الاختصاص على ولاية السفينة لأية دولة في القبض على السفن التي تمارس هذه الأعمال.

ولكن إذا كانت زيارة السفينة أو الطائرة أو القبض عليها بحجة أنها سفينة أو طائرة قرصان قد تم بدون دافع، فإن الدولة التي قامت بهذه الأعمال تعتبر مسؤولة عن ذلك في مواجهة الدولة التي تتبعها السفينة أو الطائرة. ففي هذه الحالة يوجب على هذه الأخيرة تقديم تعويض للسفينة المتضررة جراء هذا الإجراء القمعي².

¹ . المادة (16) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958 .

² . المادة (20) من نفس المعاهدة..

الفرع الثالث: تجارة الرقيق والبث الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار

سمحت اتفاقية قانون البحار لجميع الدول في أعالي البحار، استثناء على قاعدة خضوع السفينة لقانون العلم، أن تتخذ الإجراءات الردعية اللازمة لمنع ومعاينة كل سفينة تمارس تجارة الرقيق والبث الإذاعي غير المصرح به .

أولاً : تجارة الرقيق

ينصرف اصطلاح الرق إلى المركز القانوني للشخص الطبيعي الذي تمارس عليه كل أو بعض السلطات المتفرعة عن حق الملكية¹.

وينصرف اصطلاح الاتجار في الرقيق إلى كل فعل موجه إلى الإنسان بقصد استرقاقه سواء تمثل في أسرته أو في حيازته أو في النزول عنه للغير بمقابل أو بغير مقابل، كما ينصرف، عموماً، إلى جميع الأعمال المتصلة بنقل الرقيق أو التصرف فيهم بأي وجه من وجوه التصرف .

كان نظام الرق يشكل أحد المظاهر التي كانت موجودة في العصور القديمة والوسطى إلى أن بذل المجتمع الدولي محاولات إيجابية في سبيل القضاء على هذه الظاهرة، تمثلت أهم هذه المحاولات في التوصل إلى اتفاقية جنيف في سبتمبر 1956، والتي تهدف إلى منع نقل الرقيق على السفن التي تحمل أعلام الدول المتعاقدة.

اعتبر الرق مسألة محظورة منذ إلغاء بريطانيا، كأول دولة، للرق فوق إقليمها واستقر القضاء البريطاني على ذلك منذ 1772، ليلغي الرق في جميع المستعمرات البريطانية (1807) والفرنسية (1863)

¹ . المادة الأولى من الاتفاقية الدولية الخاصة بالرق المبرمة في 25 سبتمبر 1926 .

والولايات المتحدة الأمريكية (1865). ليستقر العرف الدولي على أن فعل الاتجار بالرقيق يشكل جريمة دولية¹، وهذا ما تم تكرسه في العديد من المواثيق الدولية².

كذلك أكد الإعلان العالمي لحقوق الإنسان الذي تبنته الجمعية العامة في 10 ديسمبر 1948 على أنه لا يمكن أن يخضع الإنسان للرق أو للعبودية، فالرق والعبودية ممنوعان على مختلف أشكالهما.

كما أكدت على ذلك أيضاً اتفاقية جنيف لعام 1958 بشأن أعالي البحار، ثم جاءت المادة (99) من اتفاقية 1982 لتؤكد على أن تتخذ كل دولة التدابير الفعالة واللازمة لمنع والمعاقبة على نقل الرقيق على السفن التي ترفع علمها ولمنع الاستخدام غير المشروع لعلمها في هذا الغرض وأن أي عبد يلجأ إلى ظهر أي سفينة أياً كان علمها يصبح حراً بحكم الواقع.

ومن هنا أصبح حظر تجارة الرقيق يشكل أحد القواعد الآمرة في القانون الدولي العام، والذي يشكل بدوره أحد القيود التي ترد على مبدأ حرية الملاحة فأعالي البحار، فإذا كانت حرية الملاحة هي حق مكفول لسفن كل الدول في مياه أعالي البحار، إلا أنه لا يجوز لهذه السفن، أياً كان علمها، أن تقوم بنقل الرقيق. كما من واجب جميع الدول اتخاذ الإجراءات الفعالة لمنع ومعاقبة تجارة الرقيق في السفن التي سمح لها برفع علمها.

وقررت أن أي رقيق يلجأ إلى ظهر أية سفينة، أياً كان علمها، يغدو حراً بحكم الواقع³. وقد أخذت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بهذه الأحكام في المادتين (99) و(110) منها.

ثانياً: البث الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار

¹ . محمد سعاد، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2010، ص 233.

² . ميثاق بروكسيل لسنة 1890 الخاص بمقاومة تجارة العبيد، اتفاقية سان جرمان لسنة 1919 التي تلزم الدول بإلغاء الرق في مادتيها 11 . معاهدة حظر الرق المؤرخة في 25 سبتمبر 1926 ، الاتفاقية التي أعدتها عصبة الأمم عام 1936 بشأن الرق والاتفاق الإضافي لإلغاء الرق الموقع في جنيف في سبتمبر 1956.

³ . المادة (13) من اتفاقية قانون البحار

لا ريب أن البث الإذاعي غير المصرح به Unauthorized broadcasting سواء كان مسموعاً أو مرئياً، والذي يوجه إلى إحدى الدول الساحلية من جانب إحدى السفن أو المنشآت المبحرة أو الراسية فأعالي البحار، يشكل اعتداءً على سيادة الدولة الساحلية، ومن ثم يجب على الدول أن تتعاون لقمع مثل هذه الأعمال ومعاقة القائمين عليها.

1 - عرفت الفقرة الثانية من المادة (109) من اتفاقية قانون البحار البحث الإذاعي غير المرخص به

على أنه: "إرسال الإذاعات الصوتية أو التلفزيونية من سفينة أو منشأة في أعالي البحار

بنية استقبالها من عامة الجمهور بما يخالف الأنظمة الدولية، على أن يستثني من ذلك

إرسال نداءات الاستغاثة".

كما حثت جميع الدول على أن تتعاون فيما بينها لقمع هذا البث¹، وهذا إلى جانب نص الفقرة

الرابعة الذي يجيز لأي دولة تتمتع بالولاية وفقاً للفقرة الثالثة من نفس المادة، أن تقبض، عملاً بالمادة

(110) من اتفاقية قانون البحار، على أي شخص يعمل في البث الإذاعي غير المرخص به و أن تحتجز أية

سفينة مستخدمة في هذا الغرض وأن تضبط أجهزة الإرسال الإذاعي. كما أجازت اتفاقية قانون البحار أن

يحاكم الشخص المتورط في هذا البث أمام محاكم أحد الدول الآتية²:

أ- دولة علم السفينة؛

ب- دولة تسجيل المنشأة؛

ج- الدولة التي يكون الشخص من رعاياها؛

د- أية دولة يمكن استقبال البث فيها؛

¹ . الفقرة الأولى من المادة (109)

² . الفقرة الثالثة من نفس المادة.

هـ - أية دولة يشكل هذا البث تشويشا على اتصالاتها اللاسلكية المصرح بها.

2- دخل هذا التحريم التنظيم الدولي بشكل متأخر نسبيا . فقد منع النظام الملحق باتفاقية جنيف

بشأن المواصلات اللاسلكية المبرمة عام 1959 إقامة واستعمال محطات البث الإذاعي الصوتي

والتلفزيوني من على متن السفن أو الطائرات أو أية مادة طافية ملحقة موضوعة خارج الأقاليم

الوطنية للدول الأطراف.

واستنادا إلى هذا المنع، أرسلت اللجنة الدولية لتسجيل الترددات منشورا إلى الدول الأعضاء في

الاتحاد الدولي للمواصلات اللاسلكية رجحت فيه الإدارات المكلفة بتسجيل السفن أن تتأكد من عدم وجود

أي جهاز بث إذاعي على متن تلك السفن باستثناء الأجهزة المخصصة للملاحة¹. ولم تبحث اتفاقيات

جنيف للبحار عام 1958 هذا الموضوع، إلا أنه دخل اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بناء على اقتراح

من الجماعة الأوربية.

¹ . محمد الحاج محمود، المرجع السابق. ص 473.

نخلص من دراستنا لهذا الفصل أن تغيير المفهوم القانوني للبحر العالي كان وليد لمنغيرات وتطورات عديدة، مما أدى إلى تقليص مساحته، ولقد كان لتطور وسائل النقل البحرية و البحث العلمي في ميدان البحار الأثر الكبير في تقرير عديد الحقوق لصالح الشعوب لما في ذلك من تحقيق لمصالحها و تقدمها سعيا لاستغلال موارده استغلالا أمثل.

ومن هذه الحقوق، و التي ظهرت كنتائج لاستعمال مبدأ حرية الملاحة ، حرية التحليق ، حرية وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة على قاع أعالي البحار، و حرية الصيد ، حرية البحث العلمي ، و إقامة الجزر و المنشآت الصناعية. كما أن اختلاف المصالح الدولية بشأن استخدام البحار والمحيطات للأغراض الاقتصادية المختلفة، وقبل ذلك-تاريخيا -لأغراض أمنية، قد فرض على جهود دولية أن تتجه إلى وضع قواعد قانونية التي تحدد العلاقة بين الدولة الساحلية وبين المياه البحرية أمام سواحلها، من حيث تقسيم تلك المياه إلى مناطق بحرية وتنظيم مرور السفن وفق نظم ملاحية واضحة.

من خلال النظام القانوني لهذه المناطق البحرية، فعلى سيادة الدولة الساحلية في إقليمها البحري ترد قيود خدمة للملاحة الدولية وهي المرور البريء والمرور العابر والمرور الأرخبيلي للسفن الأجنبية، هذه القيود التي نظمتها الاتفاقية بطريقة وفقت بها بين دواعي الملاحة البحرية الحرة والأمنة وبين مقتضيات أمن وسلامة الدول الساحلية.

لقد تبين لنا من خلال البحث عن حرية الملاحة في أعالي البحار، أنها من المواضيع الحساسة في العلاقات الدولية، وذلك كونها وسيلة للاتصال و مصدر للغذاء ، والدليل على ذلك الدراسات الحديثة بوصفهما نطاقا مشترك أو 'التراث المشترك' ، و هي في خدمة الجنس البشري.

حيث أنه تبادر نظام جديد في العالم المعاصر، كان هدفه تنظيم أعالي البحار ، وأن حق الاستغلال يكون لجميع الدول و لصالح البشرية جمعاء لهذه المنطقة . بحيث يكون على أساس الاشتراك الدولي الذي يؤكد فكرة مبدأ المساواة ، وعدم التفرقة بين الدول، لأن بعض الدول حاولت فرض سيطرتها على أجزاء كبيرة من البحار والمحيطات و إخضاعها لسيادتها على أساس قابليتها للحيازة، كما كان يزعم ملوك بريطانيا، وإسبانيا، والبرتغال ويصفون أنفسهم بملوك البحار .

و ما أن جاء القرن الثامن عشر حتى بدأ التفكير و التحرك إلى وضع نظام قانوني يدعو إلى حرية المناطق وانفتاحها للملاحة البحرية ، و التمييز بين ما هو خاضع لسيادة الدول ، وبين ما هو بطبيعته مشتركاً وعماماً ، فقد فندت هذه الدعاوى في مجموعة من المواثيق الدولية المتعددة و القرارات الداخلية. فكان لهذا التداخل أثره في إعادة النظر في قواعد القانون الدولي للبحار، ولذلك تم إبرام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الموقع عليه في جميعا سنة 1982م،

وأهم ما استخلصناه هو أن مبدأ حرية الملاحة له قواعده ونظامه حسب المنطقة ، فأعالي البحار جزء من البحار والمحيطات التي لا تشملها المياه الداخلية لدولة ما ، أو البحر الإقليمي ، وكذا المياه الأرخيبيلية ولا المنطقة الخالصة.

كما تعتبر السفينة العنصر الأهم والوسيلة الأبرز في الملاحة البحرية، وبوصفها هذا حازت على اهتمام القانون الدولي للبحار والقانون البحري على السواء، إذ يشترك القانونان في تعريفها وتحديد علاقتها بالدولة

كما يتدخل القانون الدولي الخاص إلى جانب القانون الدولي للبحار في تحديد جنسيتها وحل جانب من منازعاتها.

كما خص القانون الدولي السفينة دون غيرها من الأشياء ببعض السمات اللصيقة بالأشخاص كأن يكون لها اسم مميز، ووثائق إدارية، فضلا عن انتمائها لدولة بعينها وهذا مناط جنسيتها وكثيرا ما يقترن موضوع جنسية السفينة بعلمها لأن العلم هو علامة لجنسية الظاهرة، فعند منح الدولة للسفينة الجنسية لا بد أن تراعي في تلك الخطوة متطلبات القانون الدولي والتي تتلخص في شرطين:

وجوب قيام علامة متينة بين الدولة والسفينة وهي المنصوص عليها في الفقرة 1 من المادة 91 .

وجوب ممارسة الدولة بفعالية لاختصاصات الإشراف والرقابة على السفينة من خلال نص الفقرة الأولى من

المادة 94.

كما نظم القانون الدولي للبحار مرور السفن والطائرات في البحار، بإضافتين جديدتين، تتعلق الأولى بمرور السفن والطائرات مرورا حرا في المنطقة الاقتصادية الخالصة لأن هذه المنطقة تعتبر من الأمور المستحدثة في ظل هذه الاتفاقية، هذه المنطقة البحرية الجديدة التي يصل عرضها بموجب المادة 57 إلى 200 ميلا بحريا مقيسا من خط الأساس، تعتبر أكبر نجاح للدول الساحلية، حيث تتمتع الدول الساحلية وغير الساحلية في هذه المنطقة كذلك بالحريات الواردة في المادة 87 فيما يتعلق بالتحليق والملاحة، ووضع الكابلات، وغيرها من الحريات استنادا إلى نص المادة 57 من اتفاقية قانون البحار .

فتصريح برشلونة لسنة 1921 ، ميثاق الأطلسي لسنة 1941 ، و اتفاقية جنيف 1958، و التي اعتبرت أن البحار العالية هي مجال مفتوح للدول و الأمم جمعاء و لا يجوز لأية دولة ادعاء أو إخضاع أي قسم منها لسيادتها وسلطانها، ثم تم التأكيد على هذا المبدأ بصورة فعالة ومباشرة في اتفاقية الأمم المتحدة

للبحار لعام 1982، و تم تقنينه في المادة (89) منه تحت عنوان عدم صحة ادعاءات السيادة على أعالي البحار.

وأعالي البحار مفتوحة لجميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية، وتخضع لمبدأ حرية الملاحة، الذي يترتب عنه نتائج تتمثل في حق الملاحة، والتخليق إضافة إلى حق وضع الخطوط المغمورة، وحق صيد الأسماك، وحق البحث العلمي كما أن هناك قواعد دولية تحكم البحار العالية من بينها أن البحار مخصصة للأغراض السلمية وأنها منطقة غير خاضعة للسيادة و غير قابلة للحيازة. وتستخدم مواردها للصالح العام .

أما عن نظامها القانوني فهي محددة في المواد (136-191) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار:

المنطقة ومواردها تراث مشترك لكافة الناس،

المنطقة ليست محل ادعاء السيادة الوطنية،

المنطقة تستخدم للأغراض السلمية،

استخدام موارد المنطقة يجب أن لا يمس بالحريات التقليدية المقررة في أعالي البحار.

و ما توصلنا إليه من نتائج هو :

انتفاء سيادة في هذه المناطق،

جميع الدول لها الحق في استعمال واستغلال هذه المناطق بحرية، مع مراعاة الصالح العام

استغلال في هذه المناطق يحكمها القانون الدولي العام،

مراعات حقوق الدول الضعيفة في استغلال هذه المناطق

حيث سلكت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 تقريبا نفس النهج الذي سارت عليه اتفاقيات جنيف

لقانون البحار لعام 1958 مع بعض التعديلات والإضافات، كما أكدت في مادتها الثانية فيها على حرية

أعالي البحار في حدود المعاني المستمدة من الحق الثابت لكل دولة في الاتجار وحققها الثابت في الاتصال عبر هذه البحار و من خلال نص المادة (87) من اتفاقية البحار لسنة 1982 نلاحظ أن هذه الأخيرة قد أسندت للدول على قدم المساواة بعض الحريات التي أشارت إلى نفس تلك الحريات التي جاء ذكرها في المادة الثانية من الاتفاقية السابقة، مع إضافة حرية إقامة الجزر الاصطناعية أو غيرها من المنشآت وحرية البحث العلمي، حيث تمارس كافة الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية حرية التحليق والملاحة.

فنرجو أن نكون بعيدين عن التقصير، وان نكون قد وفقنا في إنجاز هذا العمل، وما التوفيق إلى من الله وحده، و إن أخطئنا أو قصرنا فهذا كوننا قد حررنا التوفيق .

أولا - القرآن الكريم :

ثانيا - المواثيق والاتفاقيات:

1. ميثاق بروكسيل لسنة 1890 الخاص بمقاومة تجارة العبيد، اتفاقية سان جرمان لسنة 1919 .
2. النظام الأساسي للجنة القانون الدولي.
3. اتفاقية جنيف لعام 1985.
4. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
5. معاهدة حظر الرق المؤرخة في 25 سبتمبر 1926 .
6. الاتفاقية التي أعدتها عصبة الأمم عام 1936 بشأن الرق والاتفاق الإضافي لإلغاء الرق الموقع في جنيف في سبتمبر 1956
7. الإعلان العالمي لحقوق الإنسان من الجمعية العامة للأمم المتحدة، قرار رقم 3173.

ثالثا: باللغة العربية

أ- الكتب

1. إبراهيم العناني، قانون البحار، الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة، 1985 .
2. إبراهيم محمد الدمغة، أحكام القانون الدولي للبحار والمحيطات وباطن أرضها . خارج حدود الولاية الوطنية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987.
3. أحمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية وسلوك . الدول واتفاقية 1982، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006 .
4. جمال محي الدين، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الخلدونية، الجزائر، 2009 .
5. حسن خطابي، حق المطاردة الحثيثة في البحر العالي دراسة على ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982
6. سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، موسوعة القانون الدولي، الجزء 6، دار الثقافة للنشر والتوزيع . الطبعة الأولى، عمان، 2009.
7. صالح محمد محمود بدر الدين، الإلتزام الدولي بحماية البيئة من التلوث، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006
8. صلاح الدين عامر، المنطقة المتاخمة، في قانون البحار الجديد والمصالح . العربية، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة، 1977.

9. عبد المنعم عبد الغفار نجم، تحديد الحدود البحرية وفقا للاتفاقية الجديدة. لقانون البحار، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007 .
10. عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار، والمشكلات البحرية العربية، منشأة المعارف الإسكندرية، جلال حزي وشركاه، الطبعة الأولى 1999 .
11. عادل عبد الله المسدي، القانون الدولي للبحار طبقا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى، سنة 2008م.
12. علي حسين يونس - القانون البحري - السفينة، 1964.
13. عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الطبعة الخامسة، 2011.
14. فتحي بن عبد القادر الدريني، تميز في أصول الفقه والفكر.
15. كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف الإسكندرية، الطبعة الثانية 2000.
16. محمد سامي عبد الحميد، أصول القانون الدولي العام: الحياة الدولية، الطبعة الثالثة، دار المطبوعات الجامعية، القاهرة، 2005 .
17. محمد سامي عبد الحميد، محمد السعيد الدقاق وإبراهيم أحمد خليفة، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004 .
18. محمد سعاد، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2010
19. محمد طلعت الغنيمي، الأحكام العامة في قانون الأمم، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1970.
20. محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة، عمان، 2008.
21. محمد المجذوب، القانون الدولي العام، منشورات الحلبي الحقوقية بيروت، الطبعة الخامسة، 2004.
22. محمد نعيم علوه، موسوعة القانون الدولي العام - القانون البحري -، مركز الشرق الأوسط للطباعة والنشر، الجزء الخامس، الطبعة الأولى، 2012 م.
23. محمد نعيم علوه، موسوعة القانون الدولي العام - القانون البحري -، مركز الشرق الأوسط للطباعة والنشر، الجزء السادس، الطبعة الأولى، 2012 م
24. محمود سمير الشرقاوي - القانون البحري - دار النهضة العربية بالقاهرة، 1993،
25. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000.
26. نبيل صقر، القانون البحري نضا وتطبيقا، القانون البحري والنصوص التنظيمية الخاصة بالملاحة البحرية اجتهاد المحكمة العليا، دار الهدى للطباعة والنشر، عين مليلة - الجزائر

27. وائل أحمد علام، الاتفاق التنفيذي لاتفاقية قانون البحار، دار النهضة العربية، القاهرة، 2001.

28. وليد بيطار، القانون الدولي العام، مجد المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، بيروت 2008.

29. وهيب إسبر، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، طبعة 2008.

رابعاً: الرسائل و المذكرات :

أ -الرسائل الجامعية:

1. عوض محمد المر، حق المرور البريء في البحار، رسالة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، 1977.

2. لعمامري عصاد، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، رسالة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2014.

ب - المذكرات :

1. صلاح الدين بودريالة، النظام القانوني للمضايق المستعملة في الملاحة الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع القانون الدولي العام والعلاقات الدولية، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر 1997.

2. لعمامري عصاد، الحدود البحرية في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2010 .

ج -المقالات:

1. إبراهيم محمد الدمغة، المنظمة الدولية كما وردت في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، قانون البحار والمصالح العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس، 1989 .

خامساً: باللغة الفرنسية:

1.BEGUERY M ,L'exploitation des oceans,P.U.F.Paris 1976,Carré ;Les oceans,Q.S.J,Paris1983.

2.LYON-CAEN ET RENAULT ,Traité élémentaire de droit commercial,5eme éd.TV.1934-1935.

3.VAN DER MENSBRUGGHE Yves, « le pouvoir de police des Etats en haute mer », in : R.B.D.I., 1975.

مواقع الإنترنت:

www.ar.wikipedia.org

موسوعة ويكيبيديا العربية

www.un.org

موقع الأمم المتحدة

www.itu.int

الاتحاد العالمي (I.T.U)

للاتصالات

www.khayma.com

بوابة الفلك المغربية

www.unoosa.org

مكتب الأمم المتحدة لشؤون الفضاء

www.itlos.org

المكتب الصحفي، محكمة البحار

www.fao.org

www.gors.sy.net

الهيئة العامة للاستشعار عن بعد

www.alkoon.alnomrosi.net

www.forum.brg.com

www.forum.stop.com

www.jorjo.com

www.kenanaonline.com

www.lebarmy.gov.lb

www.minhaji.net

www.moqatel.com

www.qalqilia.edu.ps

www.sciencesjuridiques.ahlamontada.net

www.shmskrbla.com

www.theuaelaw.com

www.thiqaruni.org

الصفحة	العنوان
	الإهداء الأول
	الإهداء الثاني
	تشكرات
أ - و	مقدمة
08	الفصل الأول النظام القانوني لمبدأ حرية الملاحة في مجال أعلي البحار
09	المبحث الأول: مفهوم نطاق حرية الملاحة
09	المطلب الأول: تعريف حرية الملاحة
10	الفرع الأول: مدلول الحرية لغةً و اصطلاحاً
10	أولاً. لغة
11	ثانياً. الشريعة الإسلامية
12	ثالثاً. اصطلاحاً
13	الفرع الثاني: مدلول الملاحة لغةً و اصطلاحاً
13	أولاً. لغة
13	ثانياً. الفقه
14	ثالثاً. اصطلاحاً
15	رابعاً. تصنيفات إدارية وقانونية

16	الفرع الثالث : أنواع الملاحة البحرية و مناطقها
16	أولا .الملاحة البحرية
17	ثانيا. مناطق الملاحة البحرية التي تمتد إليها سيادة الدولة
30	ثالثا. المضيق كمنطقة للملاحة البحرية
34	رابعا.مناطق الملاحة البحرية التي لا تمتد إليها سيادة الدولة
36	خامسا.تصنيفات إدارية و قانونية
37	المطلب الثاني: السفينة و أشخاص الملاحة البحرية
37	الفرع الأول :المفهوم القانوني للسفينة
38	أولا . السفينة في الفقه
41	ثانيا. السفينة في القانون
45	ثالثا. المنشآت التي تعامل كالسفن
48	الفرع الثاني :أنواع السفن
49	أولا . السفينة العامة
51	ثانيا. السفينة الخاصة
52	المبحث الثاني: الطبيعة القانونية للسفينة
52	المطلب الأول: النظام القانوني الخاص للسفينة
52	الفرع الأول: العناصر المكونة للحالة المدنية للسفينة
53	أولا . عناصر الحالة المدنية للسفينة

55	ثانيا. الجنسية
56	الفرع الثاني: شروط منح الجنسية
56	أولاً. قيام عناصر جوهرية
57	ثانيا. علم السفينة
59	المطلب الثاني: أشخاص الملاحة البحرية
60	الفرع الأول: الأشخاص
60	أولاً: مالك السفينة
61	ثانياً: المجهز والربان والبحارة
65	الفرع الثاني: الوكلاء البحريون والمقاولون البحريون
65	أولاً: الأشخاص البريون أو الوكلاء البحريون
67	ثانياً: مقاول الشحن والتفريغ
70	الفصل الثاني نتائج مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار بين القيد والاستثناء
71	المبحث الأول: تطور نظام أعالي البحار
72	المطلب الأول: تعريف أعالي البحار
72	الفرع الأول: تعريف أعالي البحار في الاتفاقيات
72	أولاً: تعريف أعالي البحار وفقاً لاتفاقية جنيف 1958
73	ثانياً: تعريف اتفاقية 1982
75	الفرع الثاني: تحديد حدود البحر العالي
75	أولاً: تعيين الحدود

77	ثانيا:مدلول حرية أعالي البحار
81	ثالثا:مبدأ حرية أعالي البحار
83	المطلب الثاني: استعمالات أعالي البحار
84	الفرع الأول: حرية المواصلات
85	أولا. حرية الملاحة البحرية
88	ثانيا. حرية التحليق
89	ثالثا. حرية وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة على قاع أعالي البحار
92	الفرع الثاني: حرية الصيد
95	الفرع الثالث: حرية البحث العلمي و إقامة المنشآت
95	أولا. حرية البحث العلمي
97	ثانيا. حرية إقامة الجزر الاصطناعية و المنشآت
99	المبحث الثاني: القيود الواردة على مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار
100	المطلب الأول: حق المطاردة الحثيثة
99	الفرع الأول : المطاردة الحثيثة قبل 1982
101	أولا. موقف الفقه الدولي من فكرة المطاردة الحثيثة
104	ثانيا.المطاردة الحثيثة على ضوء اتفاقية 1982
104	الفرع الثاني: شروط المطاردة الحثيثة
104	أولا:الشروط

106	ثانيا:المسؤولية الدولية عن المطاردة غير القانونية
106	المطلب الثاني حق الزيارة
107	الفرع الأول: نظام حق الزيارة
107	أولا: مفهوم حق الزيارة
107	ثانيا : الاستثناءات التي جاءت في الاتفاقية
108	الفرع الثاني :القرصنة
107	أولا: تعريف القرصنة
109	ثانيا: شروط قيام القرصنة
111	ثالثا: مكافحة القرصنة
112	الفرع الثالث :تجارة الرقيق والبت الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار
113	أولا: تجارة الرقيق
114	ثانيا :البت الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار
118	خاتمة
125	قائمة المراجع
128	الفهرس