

The seal of the State of Qatar is a circular emblem. It features a yellow center with a green and white design. Surrounding this is a white ring with the text 'State of Qatar' in English and Arabic. The outermost ring is maroon with the Arabic text 'دولة قطر' (State of Qatar) at the top and 'مواصلة العمل' (Continuation of work) at the bottom.

المروء البريء بين الحق والإلتزام

اولاً:الإطار القانوني للمرور البريء

المرور البريء

بينت الفقرة الأولى من المادة 19 من اتفاقية قانون البحار 1982 المرور البريء بأنه "المرور الذي لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها، وأن يتم هذا المرور طبقاً لهذه الاتفاقية ولقواعد القانون الدولي الأخرى".

كما نصت الفقرة الثانية من المادة ذاتها، أن مرور السفن الأجنبية يعد ضاراً بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها إذا قامت السفينة عند مرورها في البحر الإقليمي بواحد أو أكثر من الأنشطة التالية:

أ - أي تهديد باستعمال القوة أو استعمالها فعلاً ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي، أو بأي صورة تشكل انتهاكاً لمبادئ القانون الدولي الثابتة في ميثاق الأمم المتحدة.

ب - أي مناورة أو تدريب بأسلحة من أي نوع.

ج - أي عمل يهدف إلى جمع معلومات تضر بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها.

د - أي عمل دعائي يهدف إلى المساس بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها.

هـ - إطلاق أي طائرة أو إنزالها أو تحميلها.

و - إطلاق أي جهاز عسكري أو إنزاله أو تحميله.

ز - تحميل أو إنزال سلعة أو عملة أو شخص خلافاً لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية. الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة.

ح - أي عمل من أعمال التلوث المقصود والخطير بما يخالف أحكام هذه الاتفاقية.

ط - أي نشاط من أنشطة صيد السمك.

ي - أي أنشطة متعلقة بالبحث أو المسح.

ك - أي فعل يهدف إلى التدخل في عمل أي من شبكات المواصلات أو من المرافق أو المنشآت الأخرى للدولة الساحلية.

وقد افردت المادة 20 من الاتفاقية حكماً خاصاً بالغواصات والمركبات الغاطسة، بأن تمر عبر البحر الإقليمي للدولة الساحلية وهي طافية ورافعة علمها، كما ورد بالمادة 23 من الاتفاقية التزاماً آخر على السفن الأجنبية التي تعمل بالطاقة النووية، أو تلك التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد ذات الطبيعة الخطرة حال مرورها بالبحر الإقليمي مروراً بريئاً، أن تحمل من الوثائق وأن تراعى من التدابير الوقائية الخاصة ما قرره الاتفاقيات الدولية في هذا الصدد.

المرور العابر

المرور العابر الذي استحدثته اتفاقية 1982 يعنى " حرية الملاحة والتحليق لغرض العبور المتواصل السريع خلال المضيق الواصل بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة"، وتواصل المرور وسرعته لا يتعارض مع حق المرور خلال المضيق بهدف الدخول إلى دولة شاطئية للمضيق أو مغادرتها أو العودة منها، مع مراعاة شروط الدخول إلى هذه الدولة.

هذا وقد أشارت الفقرة الأولى من المادة 38 من الاتفاقية إلى أن نظام المرور العابر لا يسرى كذلك على المضايق المشكلة بجزيرة للدولة المشاطئة للمضيق وببر هذه الدولة، ووجد في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة يكون ملائماً بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية.

الفرق بين المرور العابر والمرور البريء

- المرور العابر: يتمثل في إعطاء الحق لجميع السفن والطائرات في المرور عبر المضيق المستخدم للملاحة الدولية دون قيود كضرورة إبحار الغواصات وهي طافية على سطح الماء، كما يمنح الطائرات حق التحليق والمرور فوق المضيق.
- بالنسبة للمرور البريء: تلتزم السفن سواء كانت تجارية أو حربية أثناء المرور خلال المضيق أو خلال البحر الإقليمي، بمراعاة أمن وسلامة الدولة الساحلية ومصالحها، كما تلتزم الغواصات الأجنبية عند مرورها مروراً بريئاً في البحر الإقليمي أن تحصل على إذن مسبق وأن تبجروها طافية على سطح الماء، المرور في النقاط الآتية:
- المرور العابر لا يعطى للسفينة أو الغواصة الحق في التوقف أو الرسو لأي سبب .
- بالنسبة للمرور البريء يعطى للسفن أو الغواصات الحق في التوقف أو الرسو أثناء المرور في البحر الإقليمي، إذا كان ذلك من مقتضيات الملاحة العادية أو استلزمته قوة قاهرة أو حالة ضرورة.
- المرور العابر لا يجوز للدولة المطلة على المضيق أن توقف المرور العابر سواء بالنسبة للسفن أو الطائرات أو الغواصات.
- بالنسبة للمرور البريء يجوز للدولة الساحلية أن توقف المرور وفق الاشتراطات التي حددتها الاتفاقية.

ثانياً: الخصائص القانونية للمرور البريء

بالنسبة للمياه الداخلية:

1-تعريف المياه الداخلية :

- من الناحية القانونية: هي الأجزاء من البحار التي تتداخل في إقليم الدولة وتخضع لقواعد خاصة مغايرة لتلك التي تنظم المساحات البحرية الأخرى مثل البحر الإقليمي والمنطقة الملاصقة والمنطقة الاقتصادية وأعلى البحار، وتعد الموانئ والأرصفة والمراسي وكل المياه التي تتواجد فيما وراء خط أساس قياس البحر الإقليمي كالخلجان من المياه الداخلية.

- من الناحية الجغرافية: هي المياه المحاطة بالأرض من كل جانب، أو تلك التي تتواجد داخل الإقليم البري للدولة.

2_ الطبيعة القانونية للمياه الداخلية:

- تخضع لسيادة الدولة الساحلية كونها جزءاً من الإقليم البري للدولة، وللدولة الساحلية اختصاصات كبيرة على المياه الداخلية تتخطى ما لديها من سلطات على المساحات البحرية الأخرى، وفق المادتين 25، 27 من الاتفاقية.

3_ المرور البري في المياه الداخلية:

- نصت الفقرة الثانية من المادة 8 والفقرة الأولى من المادة 52 من الاتفاقية على حالتين تخضع المياه الداخلية فيهما لنظام المرور البري وذلك كالتالي:

- الحالة التي يؤدي فيها خط الأساس المستقيم الذي يتم تحديده طبقاً للمادة (7) من الاتفاقية، إلى حصر مساحات مائية داخلية، وهي لم تكن تعتبر كذلك من قبل، حيث يطبق على هذه المياه حق المرور البري كما هو منصوص عليه في المادة 8 من الاتفاقية.

2- الحالة التي تمر فيها السفن الأجنبية في المياه الأرخبيلية لدولة أرخبيلية، حيث يكون لهذه السفن حق المرور البري في هذه المياه مع عدم الإخلال بنص المادة (50) من الاتفاقية التي تعطي للدولة الأرخبيلية الحق في تحديد مياهها الداخلية في منطقة المياه الأرخبيلية .

بالنسبة للبحر الإقليمي:

1- تعريف البحر الإقليمي

البحر الإقليمي أو المياه الإقليمية هو الجزء المائي الملاصق لشواطئ الدولة، ويأتي بعد إقليمها البري ومياهها الداخلية ، وقد نصت المادة الثانية من الاتفاقية ، في فقراتها الثلاث ، على أن " تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية أو مياهها الأرخبيلية إذا كانت دولة أرخبيلية، إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي، وتمتد هذه السيادة إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي وكذلك إلى قاعه وباطن أرضه، وأن السيادة على هذا البحر الإقليمي تمارس مع مراعاة أحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي."

2- الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي

- اثارته هذه المسألة جدلاً فقهيّاً حول حق الدولة على بحرّها الإقليمي، حيث اختلفت الرّأي في هذا الشأن إلى اتجاهات ثلاث.
- الرّأي الأول: يرى أن حق الدولة الساحلية على بحرّها الإقليمي هو حق ملكية، شأنه في ذلك شأن الإقليم البري.
- الرّأي الثاني: يرى أن حق الدولة على بحرّها الإقليمي هو حق سيادة مقيدة بضرورات تسيير الملاحة الدولية.
- الرّأي الثالث: يرى أن حق الدولة الساحلية على بحرّها الإقليمي كحق ارتفاق على هذا الجزء من البحر كونها دولة ساحلية.

كما أثّرت مسألة طبيعة هذه المياه، ومدى إعتبارها جزء من أعالي البحار، مع إعطاء الدولة الساحلية الحق في بعض الحقوق ام ان هذا الجزء من البحار يشكل جزءاً من إقليم الدولة، وقد انتهت اتفاقية 1958 واتفاقية 1982، هذا الخلاف ، حيث نصت أن سيادة الدولة الشاطئية تمتد خارج إقليمها البرى ومياهها الداخلية، أو مياهها الأرخبيلية، إذا كانت دولة أرخبيلية، إلى حزام بحرى ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي، وأن هذه السيادة تمتد إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي وإلى قاعه وباطن أرضه، وأن ممارسة هذه السيادة على البحر الإقليمي مرهونة بمراعاة أحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي.

3- حق المرور البريء في البحر الإقليمي

نصت المادة 17 من الاتفاقية على أحقية سفن الدول الشاطئية وغير الشاطئية بحق المرور البريء خلال البحار الإقليمية للدول الأخرى بالكيفية الآتية:

أ - اجتياز البحر الإقليمي دون دخول المياه الداخلية أو التوقف في مرسى أو في مرفق مينائي يقع خارج المياه الداخلية، كما لو كان مرور السفينة في البحر الإقليمي جاء محازياً للشاطئ بهدف التوجه إلى ميناء دولة مجاورة.

ب - أن تتخذ السفينة طريقها عبر البحر الإقليمي بهدف الدخول في المياه الداخلية للدولة الساحلية، كما لو كانت السفينة قادمة من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة وقاصدة أحد موانئ الدولة الساحلية مروراً ببحرها الإقليمي.

ج - أن تكون السفينة خارجة من أحد موانئ الدولة الساحلية أو مياهها الداخلية في طريقها إلى أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة مروراً ببحرها الإقليمي، ثم أضافت الفقرة الثانية من المادة الثامنة عشرة من الاتفاقية أن : المرور عبر البحر الإقليمي يجب أن يكون متواصلاً وسريعاً ، وإن كان يشتمل على التوقف والرسو ، ولكن فقط بقدر ما يكون هذا التوقف والرسو من مقتضيات الملاحة العادية ، أو حين تستلزمها قوة قاهرة أو حالة شدة ، أو حين يكون لغرض تقديم المساعدة إلى أشخاص أو سفن أو طائرات في حالة خطر أو شدة.

بالنسبة للمضايق المستخدمة للملاحة البحرية

1_ تعريف المضائق المستخدمة للملاحة البحرية

من الناحية الجغرافية: هو جزء من المياه يصل بين بحرين ويفصل بين يابستين، ويشترط في هذا الجزء من المياه ما يلي:

أ – أن يكون جزءاً من البحر.

ب – أن يكون قد تكون بفعل الطبيعة ولم يتم إنشاءه اصطناعياً.

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.

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

2- المرور العابر في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية:

وقد بينت الاتفاقية أن نظام المرور العابر لا ينطبق إلا على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية والواصلة بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة.

3-المرور البريء خلال المضائق المستخدمة للملاحة الدولية:

□ حددت المادة 45 من الاتفاقية حالتين يسرى فيهما نظام المرور البريء على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بدلاً من نظام المرور العابر المطبق أصلاً على هذه المضائق، وهما:

- إذا كان المضيق قد تكون بين جزيرة تابعة للدولة الشاطئية للمضيق والإقليم البريء لهذه الدولة، ووجد في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة وكان هذا الطريق ملائماً ومماثلاً من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية.
- 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 لمرور العابر كما حددته الاتفاقية. كما نصت الفقرة الثانية من المادة 45 من الاتفاقية أنه لا يجوز وقف المرور البريء المطبق على المضائق الدولية في الحالتين السابقتين، مما سبق يتضح ان نظام المرور البريء عبر المضائق الدولية مغايراً عن نظام المرور البريء المطبق عبر البحار الإقليمية، حيث يمكن للدول الساحلية أن توقف المرور البريء عبر بحرها الإقليمي وفق احكام الفقرة الثالثة من المادة 25 من الاتفاقية.

بالنسبة للدول الأرخيلية

1-تعريف الدولة الأرخيلية

- عرفت الاتفاقية الدولة الأرخيلية بأنها: "الدولة التي تتكون كلياً من أرخبيل واحد أو أكثر وقد تضم جزرا أخرى".
- ويشمل الأرخبيل وفق الاتفاقية مجموعة من الجزر، وأجزاء الجزر، والمياه الواصلة بينها والمعالم الطبيعية الأخرى التي يكون الترابط فيما بينها بالكيفية التي تشكل معه هذه الجزر والمياه والمعالم الطبيعية الأخرى كياناً جغرافياً واقتصادياً وسياسياً موحداً، أو التي اعتبرت كذلك تاريخياً.

حيث نصت المادة 46 من الاتفاقية على حالتين للدولة الارخبيلية هما:

أ_ عندما يتكون هذا الأرخبيل من مجموعة من الجزر، وكانت هذه الجزر والمياه الواصلة بينها، وكافة الظواهر الطبيعية الأخرى مرتبطة فيما بينها ارتباطاً شديداً إلى الحد الذي يجعلها كيانا جغرافيا واقتصاديا وسياسيا قائما بذاته، لا يمكن معه فصلها عن بعضها.

ب – عندما تكون هذه الجزر قد اعتبرت أرخبيلًا من الناحية التاريخية.

2-حق المرور في المياه الأرخبيلية

بالنظر في الجزء الرابع من الاتفاقية يظهر ان المرور خلال هذه المياه نوعان هما:

1_ حق المرور البريء:

منحت الفقرة الأولى من المادة 52 من الاتفاقية لسفن جميع الدول حق المرور البريء خلال المياه الأرخبيلية. كما أعطت الفقرة الثانية من نفس المادة للدولة الأرخبيلية الحق في إيقاف المرور البريء مؤقتاً دون التمييز قانوناً أو فعلاً بين السفن الأجنبية، وأن يكون هذا الوقف مقتصرأً على قطاعات محددة من المياه الأرخبيلية، وذلك إذا كان هذا الإيقاف ضرورياً لحماية أمن الدولة الأرخبيلية، ولا يبدأ سريان إيقاف المرور البريء إلا بعد أن يعلن عنه الإعلان الواجب.

2_ حق المرور في الممرات البحرية الأرخبيلية:

منحت المادة 53 من الاتفاقية للدول الأرخبيلية الحق في تحديد ممرات بحرية وطرقاً جوية فوقها، تكون ملائمة لمرور السفن والطائرات الأجنبية مروراً متواصلاً وسريعاً خلالها أو فوق مياهها الأرخبيلية والبحر الإقليمي الملاصق لها.

ثالثاً: الطبيعة القانونية للمرور البريء

أ_ حقوق الدولة الساحلية:

رغم ان المرور البريء للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية يعد قيداً استثنائياً على سيادة الدولة، فإن حقوقاً عديدة تجاه هذا الجزء من المياه ويعد من أهمها:

أ- حق وضع القوانين واللوائح المنظمة لحق المرور البريء.

منحت المادة 21 من الاتفاقية ، للدولة الساحلية الحق في وضع القوانين المنظمة لحق المرور البريء خلال بحرها الإقليمي، حيث أكدت المادة أن للدولة الساحلية أن تعتمد – طبقاً لأحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي – قوانين وأنظمة بشأن المرور البريء عبر البحر الإقليمي، تتناول هذه القوانين وتلك الأنظمة الأمور الآتية كلها أو بعضها،

أ – سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري.

ب – حماية وسائل تيسير الملاحة والتسهيلات الملاحية وغير ذلك من المرافق أو المنشآت.

ج – حماية الكابلات وخطوط الأنابيب.

د – حفظ الموارد الحية للبحر.

هـ - منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بمصائد الأسماك.

و – الحفاظ على بيئة الدولة الساحلية ومنع تلوثها وخفضه والسيطرة عليه.

ز – البحث العلمي البحري وأعمال المسح الهيدروغرافي.

ح – منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة.

غير ان هذا الحق يقابله قيد على الدولة الساحلية ان تعلن عن جميع القوانين والأنظمة التي تصدرها بهدف تنظيم المرور البريء في بحرها الإقليمي، ويكون على السفن الأجنبية أن تلتزم بكل هذه القوانين وتلك

ب- حق الدولة الساحلية في تعيين الممرات البحرية للمرور البري في البحر الإقليمي

قررت المادة 22 من الاتفاقية أن للدولة الساحلية، كلما اقتضت ذلك سلامة الملاحة، أن تفرض على السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البري خلال بحرها الإقليمي استخدام الممرات البحرية وإتباع نظم تقسيم حركة المرور التي قد تعينها أو تقررها لتنظيم مرور السفن مروراً بريئاً في بحرها الإقليمي.

كما أضافت المادة ، أنه يجوز – بصفة خاصة – أن يفرض على الناقلات والسفن التي تعمل بالطاقة النووية وتلك التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد والمنتجات ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية أن تقصر مرورها على تلك الممرات. غير أن الاتفاقية ألزمت الدولة الساحلية عند تعيين هذه الممرات ان تراعي ما يلي :

أ – توصيات المنظمة الدولية المختصة.

ب – أي قنوات تستخدم عادة للملاحة الدولية.

ج - ما للسفن وقنوات معينة من مميزات خاصة.

د – كثافة حركة المرور.

كذلك ألزمت الاتفاقية الدولة الساحلية أن تبين حدود ما تقوم بتعيينه من ممرات بحرية ونظم تقسيم حركة المرور في خرائط يعلن عنها الإعلان الكافي.

ج- حق الدولة الساحلية في اتخاذ الإجراءات الكفيلة بمنع المرور غير البريء.

للدولة الحق في اتخاذ الخطوات والإجراءات التي من شأنها منع أي مرور غير بريء.

وللدولة الساحلية الحق في اتخاذ الإجراءات التي تراها لمنع انتهاك الشروط والقواعد التي تنظم دخول هذه السفن إلى المياه الداخلية أو رسوها في

د-حق الدولة الساحلية في وقف المرور البريء

صرحت المادة 25 من الاتفاقية "أن للدولة الساحلية الحق في وقف المرور البريء خلال بحرها الإقليمي وذلك بالشروط الآتية :

أ – أن يكون وقف المرور البريء قد جاء مؤقتاً.

ب – أن يسرى وقف المرور البريء على كل السفن الأجنبية دون تمييز قانوني أو فعلي.

ج – أن يكون وقف المرور البريء سارياً على قطاعات محددة من البحر الإقليمي وليس على البحر الإقليمي كله.

د – أن يكون الوقف المؤقت للمرور البريء هو أمر تقتضيه ضرورات حماية أمن الدولة الساحلية، بما في ذلك قيامها بمناورات عسكرية.

هـ - أن يتم الإعلان عن وقت ومكان سريان هذا الوقف، ولا يصبح هذا الوقف نافذاً إلا بعد أن يتم الإعلان عنه الإعلان الواجب".

انتهى