

## The Innocent Passage of Foreign Warships between the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) of 1982 and Algerian Maritime Law

El-hosseyh Djlali<sup>1</sup>, Belahcene Nora<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Professor Lecturer A, Faculty of Law, University of Relizane ( Algeria )

<sup>2</sup>Doctor, Faculty of Law, University of Relizane ( Algeria )

The Author's E-mail: [elhosseyh.djlali@univ-relizane.dz](mailto:elhosseyh.djlali@univ-relizane.dz)<sup>1</sup>,  
[norhan.belahcen31@gmail.com](mailto:norhan.belahcen31@gmail.com)<sup>2</sup>

Received: 25/07/2024

Published: 06/09/2024

### Abstract :

The Innocent passage of warships in the territorial sea is one of the most important topics of concern to all States, especially those with a military naval fleet and coastal States with a coastal strip on either the sea or the oceans. The Montego Bay Convention in Jamaica in 1982 recognized the warship's right of innocent passage, the absolute right of the coastal State, and its sovereignty over the territorial sea, determined by 12 miles by sea.

This Convention, which was signed on 10/12/1982 and entered into force in 1994, has established several basic rules for the innocent passage process. However, coastal States have contributed to the organization of the process in terms of both ratifying the provisions of this Convention and the formulation of reservations and enacting legal rules imposed on each warship passing through its own territorial sea, causing several political and war problems between States.

The Algerian state, being a coastal country, issued Decree 72-194 dated October 5, 1972, which regulates the passage of foreign warships through Algerian territorial waters and their docking in Algerian ports during peacetime. A study conducted by the Ministry of Environment and the National Institute of Maps and Remote Sensing, under the auspices of the Ministry of Defense, revealed that the length of the Algerian coastline is estimated to be 2148 km, not 1622 km as previously believed.

**Keywords:** Innocent passage – warships - territorial sea - coastal State.

المروء البريء للسفن الحربية الأجنبية بين اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 والقانون البحري الجزائري

الأستاذ : جيلالي الحسين<sup>1</sup>، الأستاذة : بلحسن نورة<sup>2</sup>.

<sup>1</sup>أستاذ محاضر أ ، كلية الحقوق ، جامعة غليزان ، (الجزائر)

<sup>2</sup>دكتورة ، كلية الحقوق ، جامعة غليزان ، (الجزائر)

ملخص :

يعتبر المروء البريء للسفن الحربية في البحر الإقليمي من بين أهم المواضيع التي تهم جميع الدول خاصة التي تملك أسطول بحري عسكري والدول الساحلية التي تملك شريط ساحلي سواء على البحر أو المحيطات ورغم أن اتفاقية مونتيفو باي بجامعة لسانة 1982 قد أقرت بحق السفينة الحربية في المروء البريء كما أكدت كذلك حق الدولة الساحلية المطلق وسيادتها على البحر الإقليمي الذي يتحدد بـ 12 ميلاً بحرياً و ذلك استناداً الى اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار .

ولقد وضعت هذه الاتفاقية التي تم التوقيع عليها في 10 / 12 / 1982 و دخلت حيز التنفيذ عام 1994 عدة قواعد أساسية لعملية المرور البريء إلا أن الدول الساحلية قد ساهمت في تنظيم العملية سواء من حيث المصادقة على بنود هذه الاتفاقية أو إبداء تحفظات أو سن قواعد قانونية تفرضها على كل سفينة حربية تمر بالبحر الإقليمي الخاص بها مما يتسبب في عدة مشاكل سياسية وحربية بين الدول .

كما أن الدولة الجزائرية باعتبارها دولة ساحلية أصدرت مرسوم 194-72 المؤرخ في 05 أكتوبر 1972 المتضمن مرور السفن الحربية الأجنبية بالمياه الإقليمية الجزائرية وتوقفها بالموانئ الجزائرية في زمن السلم حيث كشفت دراسة أجرتها وزارة البيئة والمعهد الوطني للخرائط والكشف عن بعد، تحت وصاية وزارة الدفاع، أن طول الساحل الجزائري يقدر بـ 2148 كم وليس 1622 كم .

الكلمات المفتاحية: المرور البريء - السفن الحربية - البحر الإقليمي - الدولة الساحلية.

مقدمة :

تعتبر السفن الحربية دوماً رمزاً للسيطرة البحرية وتوضع في ميزان قوة الأمم، ولعقود كانت السفن الحربية عامل رئيسي على كل الصعيدين الدبلوماسي والفن الحربي حيث تعد جوهر الآليات الحربية التي تستخدمها القوات المسلحة البحرية وبطبيعة عمل هذه السفينة الحربية التي تجوب في البحار، فإنها تتلقى عراقيل وصعوبات في ممارسة مهامها سواء إذا كان عملها خاص بإجراءات المراقبة في زمن السلم أو ممارستها للأعمال العدائية في زمن النزاعات المسلحة البحرية، هذه العراقيل تكمن في المرور البريء لهذه السفن الحربية في البحر الإقليمي، وما يشكله هذا المرور من خطر على الدول الساحلية.

وقد عالجت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982<sup>1</sup> عملية المرور البريء للسفن الحربية بعد عدة مفاوضات بين أعضاء المجتمع الدولي خاصة الدول الكبرى والتي تملك اسطول بحري ضخم مكون من عدة وسائل حربية بحرية مثل السفن الحربية والغواصات

كما سارع المشرع الجزائري لوضع عدة قواعد قانونية صارمة لحماية الإقليم البحري الجزائري ونظم عملية المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية ولزمتها بتدابير وقائية وشروط قانونية لغرض تطبيق ممارسة حق المرور البريء للسفن مع عدم انتهاك القواعد القانونية للدولة الجزائرية في بحرها الإقليمي .

وبناء على أن المرور البريء يعتبر حق مكتسب للسفن الحربية الأجنبية<sup>2</sup> التي تمر بالبحر الإقليمي للدول الساحلية ومن ناحية أخرى للدول الساحلية الحق في فرض قواعد ملزمة على هذه السفن الحربية أثناء مرورها بالبحر الإقليمي ، وفي هذا الشأن طرح الإشكالية :

هل وفقت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 في حماية كل من حق السفن الحربية في ممارستها لعملية المرور البريء في البحر الإقليمي، وحماية حق الدول الساحلية في سيادتها على البحر الإقليمي، وما هو موقف المشرع الجزائري من ذلك ؟

ولمعالجة هذه الإشكالية نتطرق في هذه الدراسة البحثية الى مبحثين :

المبحث الأول: المرور البريء للسفن الحربية وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

المبحث الثاني: المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي الجزائري.

المبحث الأول : المرور البريء للسفن الحربية وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982

<sup>1</sup> فتح باب التوقيع على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في مونتيفغو باي بجامايا في 10 ديسمبر 1982 وبدأ سريان نفاذ الاتفاقية في 14 نوفمبر 1994 وهي الآن ملزمة بالنسبة لـ 154 دولة، فضلاً عن الاتحاد الأوروبي اعتباراً من 24 جويلية 2008 وهي تعتبر "دستور المحيطات" حيث تمثل نتيجة جهد لم يسبق له مثيل وفريد من نوعه حتى الآن لتدوين القانون الدولي وتطويره التدريجي.

للنظر أكثر: بقلم توليو تريفيس، اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

United Nations Audiovisual Library of International Law, United Nations Audiovisual Library of International Law, United Nations, 2010, p 1.

<sup>2</sup> المادة 17 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

## Innocent passage of warships in accordance with the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea

رغبة في التسوية الدولية و في إطار التفاهم المتبادل والتعاون بين أعضاء المجتمع الدولي خاصة الدول الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 لجميع القضايا المتعلقة بقانون البحار ومدركة للأهمية التاريخية لهذا الاتفاق كمساهمة هامة في الحفاظ على السلام والعدل والتقدم لجميع شعوب العالم. مع الاعتراف بالرغبة في إقامة من خلال هذه الاتفاقية بمراعاة السيادة لجميع الدول، لنظام قانوني للبحار والمحيطات يسهم في تسهيل الاتصال الدولي، ويعزز الاستخدامات السلمية للبحار والمحيطات<sup>3</sup>.

بناء على ديباجة اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 فإن المرور البريء يعتبر من بين المسائل الأكثر صعوبة حيث تكمن الصعوبة في وضع نظام قانوني يطبق على عملية المرور بصفة عامة<sup>4</sup> في المناطق التي تخضع للسلطة المطلقة للدولة الساحلية لذلك تم إدراج هذه المسألة ضمن الباب الثالث بعنوان المرور البريء في البحر الإقليمي.

ويتميز الوضع القانوني للبحر الإقليمي بمسألتين تتمثل الأولى في سيادة الدولة الساحلية على البحر الإقليمي حيث يخضع بوصفه جزءاً من إقليم الدولة لسيادتها، ويشمل ذلك قاع البحر وباطن أرضه والمجال الجوي فوقه، أي ان سيادة الدولة الساحلية تمتد الى المساحة البحرية التي تكون بحرها الإقليمي أما المسألة الثانية فإن البحر الإقليمي رغم خضوعه لسيادة الدولة الساحلية فإنه يمارس عليه حق من طرف الدول الأجنبية الأخرى ألا وهو حق المرور البريء للسفن الأجنبية.

حيث يعتبر حق المرور البريء **The Right of innocent passage** في البحر الإقليمي حق وليس رخصة تتمتع به السفن التابعة لكل الدول، وهو حق مستمد من مبدأ حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار لذلك نظمت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 في المواد من 17-532.

### المطلب الأول : تعريف المرور البريء The innocent passage Definition

نصت المادة 19 في فقرتها الأولى من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 على تعريف عام للمرور البريء بقولها: " يكون المرور بريئا ما دام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها، ويتم هذا المرور طبقاً لهذه الاتفاقية ولقواعد القانون الدولي الأخرى " <sup>6</sup>.

من خلال الفقرة الأولى للمادة 19 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 نستخلص أن المشرع الدولي قد عرف المرور البريء بناء على حق الدولة الساحلية في سيادتها على البحر الإقليمي حيث تجب على السفن الحربية الأجنبية التي تمارس حقها في المرور في البحر الإقليمي احترام أمن الدولة الساحلية.

<sup>3</sup> Preamble the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) of 1982.

<sup>4</sup> ورد معنى المرور في المادة 18 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 والذي يقصد به الملاحة خلال البحر الإقليمي لغرض اجتياز هذا البحر دون دخول المياه الداخلية أو التوقف في مرسى، أو التوجه الى المياه الداخلية ومنها التوقف في أحد الموانئ، ويكون المرور متواصلاً وسريعاً في حالة عدم التوقف، أما في حالة التوقف فيكون لأسباب الملاحة البحرية العادية او لظروف قاهرة.

<sup>5</sup> عبد الكريم عوض خليفة، القانون الدولي للبحار، دراسة في ضوء أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، مصر، 2011، ص 56، 57.

<sup>6</sup> Article 19/01 of the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) of 1982 , good order or security of the coastal state, such passage shall take place in conformity with this convention and with other rules of international law " . "Article 19 meaning of innocent passage : Passage is innocent so long as it is not prejudicial to the peace, good order or security of the coastal State. Such passage shall take place in conformity with this Convention and with other rules of international law".

وأى انتهاك جسيم لأمن الدولة الساحلية التي تقع سلطتها وسيادتها للدولة الساحلية يعتبر مرور السفينة الحربية مرورا غير بريئ ويستوجب قيام مسؤولية الدولية للدولة مالكة هذه السفينة الحربية والاستنتاج الجوهري من هذه الفقرة هو أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار قد منحت الأولوية في الحقوق للدولة الساحلية قبل منح الحق للسفينة الحربية في المرور وهذا ما يعد انتصارا للدول الساحلية على الدول صاحبة الأساطيل البحرية الحربية الضخمة، كما أن هذه الاتفاقية لم تحصر عملية المرور البريء في البحر الإقليمي للسفن الحربية بل منحت هذا الحق لجميع السفن التابعة للدول الساحلية وغير الساحلية<sup>7</sup>.

### الفرع الأول : شروط المرور البريء Innocent Passage Conditions

من بين الإشكاليات التي تم معالجتها في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار مدى توافر شروط المرور الذي يعتبر بريئا في نظر أعضاء الاتفاقية من ناحية وفي نظر الدولة الساحلية التي يكون بحرهما الإقليمي مسرحا لهذه العملية الخطيرة نظرا لخطورة طبيعة السفينة خاصة إذا كانت سفينة حربية ذات قوة عسكرية بحرية من شأنها أن تهدد السلم والأمن الدوليين في مفهوم المادة 39 من الميثاق الأساسي لهيئة الأمم المتحدة أو وفقا للقواعد الأمنية التي تفرضها الدولة الساحلية على مناطقها البحرية .

أجابت على هذا التساؤل الفقرة الثانية من المادة 19 من الاتفاقية، حيث نصت بصفة خاصة على التصرفات التي تشكل مرورا غير البريء، وتتضمن هذه التصرفات أفعال لا يمكن أن تكون أصلا إلا من عمل السفن الحربية نظرا لطبيعة عملها<sup>8</sup>، من بينها التهديد بالقوة أو أي استخدام لها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي، أو بأية صورة أخرى تخالف مبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة، إضافة إلى عمليات المناورة أو التدريب بالأسلحة، وتشمل هذه التصرفات كذلك كل من الأفعال الآتية<sup>9</sup>:

- أي تهديد أو استخدام للقوة ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي
- أي عمل يهدف إلى جمع معلومات تضر بدفاع الدولة الساحلية
- إطلاق أي طائرة أو إنزالها أو تحميلها أو إطلاق أي جهاز عسكري
- أي مناورة أو تدريب بأسلحة من أي نوع، أو القيام بأنشطة بحث أو مسح، أو أي نشاط آخر ليس له علاقة مباشرة بالمرور مثل مخالفة قوانين وأنظمة الدولة الساحلية وأعمال التلويث<sup>10</sup>.

كتعقيب على هذه الفقرة الثانية من المادة 19 السابقة الذكر يمكننا القول أن الاتفاقية حاولت بشئى الطرق الى هدف المحافظة على حماية الدول الساحلية من أي فعل أو عملية غير مشروعة يمكن أن تقوم بها السفينة الحربية أثناء مرورها بالبحر الإقليمي، وهذا ما ظهر جليا في ترتيب الأفعال التي يمكن أن تجعل المرور غير بريئ وفقا لأحكام هذه الاتفاقية بناء على وجهة نظر أعضاء الاتفاقية، ووفقا للمبادئ

<sup>7</sup> The United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) of 1982, Article 17 Right of innocent passage: "Subject to this Convention, ships of all States, whether coastal or land-locked, enjoy the right of innocent passage through the territorial sea " .

<sup>8</sup> محمد عبد الرحمن الدسوقي، النظام القانوني للمرور البريء للسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2008، ص 76،77. راجع كذلك:

William K.Agybeng, Theory in search of practice; The right of Innocent passage in the territorial sea, Cornel international Law Journal, Volume 39, 2006, P387.

<sup>9</sup> Ronald D. Neubauer, The right of innocent passage for warships in the territorial sea: A response to the Soviet Union, Naval war college review, P 50.

#### The writer Ronald mentioned it as follows:

- Any Threat or use of force against the coastal State
- Any exercise or practice with weapons.
- Collection of information to the prejudice of the defense or security of the coastal State.
- launching, landing, or taking on board any aircraft or military device.
- "loading or unloading of any commodity, currency or person contrary to the customs, fiscal, immigration or sanitary laws and regulations of the coastal State"
- Willful and serious pollution.

<sup>10</sup> المادة 02/19 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

الأساسية للميثاق الأساسي للأمم المتحدة الذي يقوم على المحافظة على السلم والأمن الدوليين وأن أي عمل غير مشروع من شأنه أن يهدد سلامة الدولة الساحلية يشكل تهديدا للأمن الدولي<sup>11</sup>.

كما تجدر الملاحظة أن الاتفاقية لم تحصر هذه الأفعال التي تجعل المرور الذي تقوم به السفن بصفة عامة غير بريئ حيث نصت على عبارة أي نشاط آخر ليس له علاقة مباشرة بالمرور<sup>12</sup> تاركة المجال لأي نشاط يمكن تكييفه على أنه عمل غير مشروع من شأنه أن يهدد براءة المرور

الفرع الثاني: إجراءات مخالفة المادة 19 من الاتفاقية

### Procedures for violation of article 19 of the Convention

في حالة مخالفة المادة 19 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بمعنى ارتكاب التصرفات والأفعال المنافية لسلامة وأمن الدولة الساحلية من طرف السفينة الأجنبية الحربية أثناء قيامها بعمامة المرور في البحر الإقليمي، فما هو الإجراء الذي تتخذه الدولة الساحلية في هذه الحالة ما دام أن الفقرة الثالثة من المادة الثانية من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 تقر بممارسة الدولة الساحلية سيادتها على البحر الإقليمي، ويكون ذلك رهنا بمراعاة أحكام هذه الاتفاقية، إضافة إلى ذلك لا يوجد أي قاعدة صريحة تمنع مرور السفن الحربية في البحر الإقليمي<sup>13</sup>.

وبذلك ستكون سيادة الدولة الساحلية على البحر الإقليمي ليست مطلقة، وإنما هناك من يقيدتها وهو المرور البريء لهذه السفن الحربية، إلا أن للدولة الساحلية حق فرض نظامها القانوني في نطاق بحرها الإقليمي، ومع ذلك فقد قررت المادة 30 حلا لهذه الحالة حتى توازن بين ما يعتبر سيادة وما يعتبر حق بمعنى في حالة عدم امتثال السفن الحربية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية الخاصة بالمرور خلال البحر الإقليمي، وتجاهلت أي طلب يقدم لها للامتثال لتلك القوانين والأنظمة جاز للدولة الساحلية أن تطلب من هذه السفينة الحربية مغادرة البحر الإقليمي فوراً<sup>14</sup>.

وما يعزز هذا الإجراء هو منح هذه الاتفاقية للدولة الساحلية حق اعتماد قوانين وأنظمة بشأن المرور البريء عبر بحرها الإقليمي تناول فيه أمور خاصة بسلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري<sup>15</sup>، مع التزام السفن الحربية الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء في البحر الإقليمي لجميع هذه القوانين والأنظمة الدولية المقبولة عموماً، وذلك لغرض الوقاية من المصادمات في البحر<sup>16</sup>.

الفرع الثالث: حقوق الدولة الساحلية أثناء المرور البريء

### Coastal State's rights during innocent passage

<sup>11</sup> المادة الأولى من ميثاق الأمم المتحدة 26 جوان 1945 مقاصد الأمم المتحدة هي:  
1. حفظ السلم والأمن الدولي، وتحقيقاً لهذه الغاية تتخذ الهيئة التدابير المشتركة الفعالة لمنع الأسباب التي تهدد السلم وإزالتها...."  
<sup>12</sup> المادة 19 / 02 ل من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982. النص الأصلي:  
"any other activity not having a direct bearing on passage "  
<sup>13</sup> محمد عبد الرحمن الدسوقي، المرجع السابق، ص 80.  
<sup>14</sup> راجع المادة 30 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.  
<sup>15</sup> جيلالي الحسين، الوضع القانوني للقوات البحرية في ظل القانون الدولي المعاصر، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة سيدي بلعباس، الجزائر، 2016/2017، ص 99، 100.  
راجع كذلك المادة 01/21 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.  
<sup>16</sup> المادة 04/21 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.  
نصت المادة 01/22 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 على حق الدولة الساحلية المتمثل في أن تفرض على السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء خلال بحرها الإقليمي استخدام الممرات البحرية، وإتباع نظام تقسيم حركة المرور التي قد تعينها أو تقرها لتنظيم مرور السفن.

للسفينة الحربية الأجنبية الحق في المرور في البحر الإقليمي لأية دولة ساحلية مع شرط أن يكون هذا المرور بريئاً وفي حالة انتفاء البراءة من عملية المرور أي قيام السفينة الحربية بأي عمل غير مشروع وغير موافق للقواعد الدولية أو القانون الداخلي للدولة الساحلية فيحق لهذه الأخيرة أن تتخذ في بحرها الإقليمي الخطوات اللازمة لمنع أي مرور لا يكون بريئاً<sup>17</sup>.

حسب رأينا الخاص فإن الفقرة الأولى من المادة 25 التي منحت الحق للدولة الساحلية في اتخاذ جميع التدابير لمنع مرور السفينة الحربية في بحرها الإقليمي يرجع إلى حق الدولة الساحلية في الدفاع عن نفسها باتباع إجراءات عدم المرور والتي لم تذكر والإكتفاء باستخدام عبارة الخطوات اللازمة لمنع أي مرور .

حيث يفتح المجال واسعاً في اتخاذ الإجراءات التي قد تكون ردعية ضد السفينة الحربية ومن شأن أن يكون الفعل الغير المشروع الذي قامت به السفينة الحربية يعتبر عدواناً على الإقليم البحري للدولة الساحلية ويمكن تكييفه على أنه عمل يهدد سلامة وأمن الدولة الساحلية التي تملك السيادة المطلقة على بحرها الإقليمي وعليه من حق الدولة الساحلية اتخاذ جميع التدابير اللازمة لمنع مرور السفينة الحربية حتى ولو كانت هذه الاجراءات عسكرية .

#### المطلب الثاني: المرور البريء للغواصات والسفن النووية

### Innocent passage of nuclear submarines and vessels

هناك إشكال آخر يكمن في هذه الحالة هو أن المادة 17 التي منحت حق المرور البريء لجميع السفن إلا أن هذه الأخيرة تتكون من عدة أنواع إضافة إلى السفن الحربية هناك الغواصات وحاملة الطائرات التي تتميز بالضخامة والحجم الكبير وأخطر الأنواع هي السفن النووية التي تعمل بالطاقة النووية وهذا ما يشكل بمرورها البريء في البحر الإقليمي خطراً على سلامة وأمن الدولة الساحلية.

### Innocent passage of submarines

#### الفرع الأول: المرور البريء للغواصات

أجابت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 على التساؤلات الخاصة بوضع قيود على الغواصات التي تكون في حالة المرور البريء في البحر الإقليمي، حيث يشترط حتى يكون المرور للغواصات في البحر الإقليمي مروراً بريئاً وجب عليها أن تبحر طافية ورافعة علمها<sup>18</sup>.

وذهب أغلب الفقهاء إلى القول بأن الغطس أثناء المرور لا يفقد هذا المرور صفة البراءة إلا إذا أضر بأمن الدولة الساحلية أو بحسن نظامها، وحجبتهم في ذلك أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 حينما أوردت قائمة في المادة 02/19 النشاطات التي تفقد المرور صفة البراءة لم تجعل المرور الغاطس من ضمنها، إلا أن هذا المرور الغاطس يعتبر غير بريء إذا قامت الغواصة أثناء ذلك المرور بأحد الأفعال المنصوص عليها في المادة، فالمرور الغاطس في حد ذاته لا يعتبر خرقاً لصفة البراءة في المرور وإنما مجرد قرينة على عدم البراءة، إذ أن هناك التزام على الغواصة بالسير في البحر الإقليمي وهي طافية ورافعة علمها، وعندما تصر الغواصة على مخالفة ذلك الإلتزام تكون قد وضعت نفسها في موقف غير قانوني يدعو إلى الشك في كونها ترتكب فعل من الأفعال الواردة في المادة 02/19 والتي تنفي عنها صفة البراءة<sup>19</sup>.

### Innocent passage of nuclear ships

#### الفرع الثاني: المرور البريء للسفن النووية

تقتضي الطبيعة الخاصة لبعض السفن أن تخضع لقواعد خاصة في مرورها مروراً بريئاً في البحر الإقليمي، حيث تشكل السفن النووية والسفن ذات الحمولة الخطرة مثل المواد المشعة أو المواد الكيماوية والسفن ذات الحمولة أو التركيب الخاص كناقلات النفط طبيعة مميزة عن باقي السفن العادية، لذلك نظمت الفقرة الثانية من المادة 22 من الاتفاقية الجانب المتعلق بالملاحة لهذه السفن ذات الطبيعة الخاصة

<sup>17</sup>The United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) of 1982 Article 25/01 "The coastal State may take the necessary steps in its territorial sea to prevent passage which is not innocent"

<sup>18</sup> المادة 20 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982. النص الأصلي:

" In the territorial sea submarines and other underwater vehicles are required to navigate on the surface and to show their flag "

<sup>19</sup> دحماني أمينة، المرور غير البريء للسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي، مصداقية، مجلد 3، عدد 3، 2021، ص 110.

حيث أجازت للدولة الساحلية ان تفرض على الناقلات والسفن التي تعمل بالقوة النووية والسفن التي تحمل مواد نووية او غيرها من المواد والمنتجات ذات الطبيعة الخطيرة ان يقتصر مرورها على الممرات البحرية التي تحددها الدولة الساحلية<sup>20</sup>.

فتجب على السفن النووية أن تمر في الممرات البحرية التي قررتها الدولة الساحلية صاحبة البحر الإقليمي، مع التزام هذه الأخيرة في حالة تعيين هذه الممرات بتوصيات المنظمة الدولية المختصة، وأن تأخذ في عين الاعتبار كثافة حركة المرور، مع وجوب الإعلان عن هذه الممرات البحرية، وتنظيم عملية تقسيم حركة المرور<sup>21</sup>.

وخلاصة القول مما سبق أن المرور البريء يشكل خطراً دائماً للدولة الساحلية رغم حقها في سيادة البحر الإقليمي، مع منح حق المرور لجميع السفن الذي جاءت به هذه الاتفاقية، وهذا ما يوضح الخلاف الذي نشأ بين العديد من الدول في اعتبار سيادة الدولة الساحلية سيادة مطلقة أو هناك من يقيدها.

وهذا ما ظهر جلياً في الالتزام الذي جاءت به هذه الاتفاقية المفروض على جميع الدول الأطراف بأن تفي بحسن نية الالتزامات التي تتحملها بموجب هذه الاتفاقية، وتمارس الحقوق المعترف بها على نحو لا يشكل تعسفاً في استعمال هذا الحق، وأقل ما يعبر عن حسن نية السفن الحربية في المرور عبر البحر الإقليمي أن تخطر الدولة الساحلية مسبقاً، رغم عدم وجود نص صريح يعبر عن حق هذه السفن الحربية في المرور، وفي المقابل عدم وجود كذلك نص صريح يعبر عن منع هذه السفن الحربية من المرور<sup>22</sup>، لكن على الدول الساحلية أن تلتزم بما جاء في هذه الاتفاقية ووضع قوانين محلية تتوافق مع أحكام هذه الاتفاقية حتى تتمتع بسيادة مطلقة من جهة ومنظمة من جهة أخرى وذلك لتقليل فرص المواجهة العنيفة والمصادمات البحرية<sup>23</sup>.

#### الفرع الثالث: واجبات الدولة الساحلية Duties of the coastal State

أول التزام تلتزم به الدولة الساحلية هو عدم إعاقة الملاحة البحرية خاصة المرور الذي يكون فوق بحرها الإقليمي مع تطبيق جميع قواعد الاتفاقية الخاصة بتمرير البريء وهذا ما أكدته الفقرة الأولى من المادة 24 كما تجب على الدولة الساحلية عدم فرض أي شروط من شأنها أن تنكر حق المرور البريء لجميع السفن مهما كانت طبيعتها وخاصة منها الحربية.

كما تمتنع الدولة الساحلية على تمييز السفن الأجنبية وتطبيق على الجميع نفس القواعد القانونية التي تمكنها من احترام حق المرور البريء للسفن، وفي حالة وجود خطر في بحرها الإقليمي تلتزم الدولة الساحلية على الإعلان<sup>24</sup>.

ومن بين الالتزامات التي تقع على الدولة الساحلية هي عمليات انشاء وتشغيل وصيانة وسائل خدمة ملائمة وذات فعالية للبحث وإنقاذ الأرواح تتعلق بالسلامة في عبور البحر كما تتعاون عن طريق ترتيبات إقليمية مشتركة مع الدول المجاورة لها لذلك الغرض وعندما تتطلب الظروف هذا التعاون وهذا ما نصت عليه المادة 98 الفقرة الأولى من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982<sup>25</sup>.

#### الفرع الرابع: واجبات السفن النووية الأجنبية Duties of foreign nuclear ships

<sup>20</sup> محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الثانية، عمان، الأردن، 2011 ص 139، 140.

<sup>21</sup> المادة 22 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

<sup>22</sup> محمد عبد الرحمن الدسوقي، المرجع السابق، ص 82.

راجع كذلك المادة 300 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 التي تنص كما يلي: "تفي الدول الأطراف بحسن نية بالالتزامات التي تتحملها بموجب هذه الاتفاقية وتمارس الحقوق والولايات والحريات المعترف بها في هذه الاتفاقية على نحو لا يشكل تعسفاً في استعمال الحق".

<sup>23</sup> William K. Ageyebeng, op, Cit, P 399.

<sup>24</sup> المادة 24 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982

<sup>25</sup> سامي زكي عوض، البحث وإنقاذ الأرواح في البحار، 2006، ص 31.

على السفن الأجنبية التي تعمل بالطاقة النووية والتي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية أثناء ممارستها لحق المرور البريء عبر البحر الإقليمي أن تحمل من الوثائق وأن تراعي من التدابير الوقائية الخاصة ما قرره الاتفاقيات الدولية<sup>26</sup>.

كما يجوز للدولة الساحلية من توجيهه أو إجبار السفن ذات البضائع الخطرة على استخدام ممرات الشحن الخاصة، شريطة أن تحمل الأوراق ذات الصلة وأن تلتزم بالإجراءات الأمنية المتفق عليها دولي، طبقاً لاحكام المادة 2/22 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 27.

كتعقيب يقرأ من هذه المادة أن على السفن النووية والسفن ذات الحمولة الخطيرة أن تقوم قبل ممارستها لحق المرور في البحر الإقليمي أن تخطر الدولة الساحلية بجميع المعلومات الخاصة بالسفينة النووية والتساؤل المطروح ماهي الطبيعة القانونية لهذا الإجراء، هل يعتبر الزاماً على السفن النووية أو أن الأمر لا يعود أن يكون جوازي أو إجراء شكلي يمكن للسفن النووية القيام به أو الاستغناء عنه.

ورد في بداية فحوى المادة عبارة على السفن في النص باللغة العربية وفي النص باللغة الانجليزية عبارة **Carry** أي حمل الوثائق، وعليه فإن المصطلحات التي استخدمت في صياغة هذه المادة لا تعبر بتاتا بأنه أمر موجه للدول التي تمتلك هذا النوع من السفن النووية وهي بطبيعة الحال الدول الكبرى والتي ساهمت بشكل كبير في صياغة هذه الاتفاقية.

ومايعزز هذا الإحتمال هو أن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 قد أحالت التدابير الخاصة بالسفن الأجنبية التي تعمل بالطاقة النووية والتي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد الخطرة أو الضارة الى إتفاقيات دولية خاصة، وعدم تحمل أي مسؤولية لأعضاء الإتفاقية بشأن هذه المواد النووية وترك الأمر الى إتفاقيات أخرى خاصة التي تبرم بين الدول النووية فقط.

المبحث الثاني : المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي الجزائري

## Innocent passage of foreign warships in Algeria's territorial sea

<sup>26</sup> المادة 23 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982. النص الأصلي:

"Foreign nuclear-powered ships and ships carrying nuclear or other inherently dangerous or noxious substances shall, when exercising the right of innocent passage through the territorial sea, carry documents and observe special precautionary measures established for such ships by international agreements".

<sup>27</sup> علي خليل إسماعيل الحديثي، القانون الدولي للبحار الحديث، المجموعة الدولية للطباعة والنشر والتوزيع، القاهرة، مصر، 2020، ص

اهتم القانون الجزائري بمسألة المرور البريء في البحر الإقليمي الجزائري من خلال المراسيم التي أصدرتها الحكومة الجزائرية، وبشكل المرور غير البريء في البحار الإقليمية خطراً على الدول الساحلية والتساؤل المطروح حول كيفية معالجة القانون الجزائري لهذه المسألة، وعليه سنتطرق في هذا المبحث إلى العديد من المسائل القانونية الخاصة بالمرور البريء للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي الجزائري.

في ظل الاحتلال الفرنسي كانت الجزائر تأخذ بنفس المسافة التي كانت تأخذ بها فرنسا وهي ثلاثة أميال وبعد الاستقلال مباشرة سنة 1962 أعلنت الدولة الجزائرية اتساع بحرها الإقليمي إلى نهاية 12 ميل من خط الأساس على الشاطئ<sup>28</sup> وفي تعيين حدود البحر الإقليمي<sup>29</sup> ذكرت أحكام المرسوم رقم 63-403 المؤرخ في 23 أكتوبر 1963 الذي يحدد نطاق المياه الإقليمية الجزائرية في المادة الأولى منه أن عرض البحر الإقليمي الجزائري يقدر بمسافة 12 ميل بحري<sup>30</sup>.

من خلال هذه المادة المذكورة في هذا المرسوم نستخلص أن المشرع الجزائري قد وافق المشرع الدولي أي اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 في تحديد عرض البحر الإقليمي المقدر ب 12 ميل وهذا ماورد في المادة الثالثة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.<sup>31</sup>

### المطلب الأول : المرور البريء في البحر الإقليمي الجزائري

## Innocent passage in Algerian territorial sea

نظم مرسوم رقم 72-194 المؤرخ في 05 أكتوبر 1972 المتضمن مرور السفن الحربية الأجنبية بالمياه الإقليمية الجزائرية وتوقفها بالموانئ الجزائرية في زمن السلم<sup>32</sup> عملية المرور التي تقوم بها السفن الحربية في البحر الإقليمي الجزائري والمياه الداخلية وبين حقوق هذه السفن والواجبات التي تفرض عليها.

### الفرع الأول : تعريف المرور البريء في القانون الجزائري

## The innocent passage in Algerian law Definition

عرف مرسوم رقم 72-194 المؤرخ في 05 أكتوبر 1972 المرور البريء باستعمال عبارة المرور بدون غرض عدواني التي تعني الملاحة في المياه الإقليمية إما لاجتيازها دون دخول المياه الداخلية وإما للقدوم إلى المياه الداخلية أو للاتجاه إلى عرض البحر آتيا من المياه الداخلية، ويطبق أحكام هذا المرسوم على الطائرات العسكرية التي تكون على ظهر السفينة الحربية<sup>33</sup>.

<sup>28</sup> جمال مكي الدين، القانون الدولي للبحار، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، الجزائر، 2009، ص 146.

<sup>29</sup> حسني موسى محمد رضوان، القانون الدولي للبحار، دار الفكر والقانون، المنصورة، مصر، 2013، ص 61.

<sup>30</sup> المرسوم رقم 63-403 المؤرخ في 23 أكتوبر 1963 الذي يحدد نطاق المياه الإقليمية الجزائرية، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، صادرة في 15 أكتوبر 1963، عدد 76، ص 1038. ورد النص الأصلي باللغة الفرنسية:

Article 01 ; " La largeur des eaux territoriales algériennes est de douze milles marins " Source: Décret numéro 63-403 du 12 octobre 1963 Fixant l'étendue de eaux territoriales, Journal officiel de la république Algérienne Mardi 15 octobre 1963, n° 76, P 1038.

<sup>31</sup>LIMITS OF THE TERRITORIAL SEA Article 3 Breadth of the territorial sea Every State has the right to establish the breadth of its territorial sea up to a limit not exceeding 12 nautical miles, measured from baselines determined in accordance with this Convention

<sup>32</sup> مرسوم رقم 72-194 المؤرخ في 05 أكتوبر 1972 المتضمن مرور السفن الحربية الأجنبية بالمياه الإقليمية الجزائرية وتوقفها بالموانئ الجزائرية في زمن السلم، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية، العدد 86، 27 أكتوبر 1972، ص 1370.

<sup>33</sup>المادتين 06، 45 من مرسوم 72-194، المرجع السابق، ص ص 1370، 1347.

وتضمن كذلك هذا المرسوم أحكام عامة خاصة بمرور السفن الحربية، حيث اشترط هذا المرسوم دخول السفن الحربية الأجنبية في المياه الإقليمية وعبورها بها بدون غرض عدواني (مرور بريء) ودخولها المياه الداخلية الجزائرية، وإرساؤها في ميناء جزائري الحصول على رخصة سابقة تمنحها السلطات المختصة الجزائرية حسب الإجراءات المحددة في هذا المرسوم<sup>34</sup>.

بناء على ماسبق نستخلص ان المشرع الجزائري لم يستخدم عبارة البريء لعملية المرور واستخدم عبارة أكثر حدة "غير عدواني" تعبر عن مدى خطورة المرور الذي تقوم به السفن الحربية في البحر الإقليمي الجزائري حيث اشترط على السفن الحربية الأجنبية التي تريد دخول المياه الإقليمية وعبورها بدون غرض عدواني أي مرور بريئ الحصول على رخصة سابقة تمنحها السلطات المختصة .

الفرع الثاني : شروط المرور البريء في القانون الجزائري

### Conditions of innocent passage in Algerian law

من شروط المرور البريء في البحر الإقليمي الجزائري إمتناع السفن الحربية الأجنبية القيام بأعمال مخالفة للسيادة الوطنية أو بأعمال تتعلق بالكشف أو الغوص أو السير، وهي متواجدة في المياه الإقليمية والمياه الداخلية والموانئ الجزائرية، كما يمنع على السفن الحربية القيام بأي نشاطات عسكرية ما لم يصدر لها رخصة خاصة من السلطات الجزائرية المختصة بذلك<sup>35</sup>، وتلتزم السفن الحربية الأجنبية بمراعاة المسائل الجبائية والجمركية والصحية<sup>36</sup>، ويكون المرور خاليا من كل غرض عدواني إذا لم يكن هدفه خرق السلم أو الإخلال بالأمن أو بالنظام العام للدولة الجزائرية<sup>37</sup>.

بناء على ماورد في المرسوم من شروط المرور البريء للسفن الحربية هو ماتمت الموافقة عليه في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 وبالأخص الذكر المادة 19 التي تناولت الأفعال المنافية للمرور البريء للسفن حيث أن المشرع الجزائري ركز كثيرا على عدم إتيان أي عمل غير مشروع من شأنه أن يهدد السلم والأمن الجزائري وأكد على أن المرور يكون خاليا من أي غرض عدواني في البحر الإقليمي الجزائري .

وما يوافق الشروط التي جاء بها المشرع الجزائري الخاصة بالمرور البريء للسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي الجزائري هو ماورد في المادة 21 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 الخاصة بالقوانين والأنظمة التي تعتمدها الدولة الساحلية بشأن المرور البريء حيث أكدت هذه المادة أن للدولة الساحلية أن تعتمد طبقا للاتفاقية قوانين وأنظمة خاصة بالمرور البريء تتناول سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري إضافة الى حماية كل مايتعلق بالبحر الإقليمي من وسائل التسيير والصيد البحري وأعمال البحث العلمي البحري وغيرها<sup>38</sup>.

### Warships stop in territorial waters      الفرع الثالث : توقف السفن الحربية في المياه الاقليمية

<sup>34</sup> المادة الأولى من مرسوم 194-72، نفس المرجع السابق.

<sup>35</sup> المادة الثانية من مرسوم 194-72، المرجع نفسه.

<sup>36</sup> المادة الثالثة من مرسوم 194-72 المؤرخ في 05 أكتوبر 1972.

<sup>37</sup> المادة السابعة من مرسوم 194-72، المرجع السابق.

<sup>38</sup>Article 21 : The coastal State may adopt laws and regulations, in conformity with the provisions of this Convention and other rules of international law, relating to innocent passage through the territorial sea, in respect of all or any of the following:

- (a) the safety of navigation and the regulation of maritime traffic
- (b) The protection of navigational aids and facilities and other facilities or installations;
- (c) The protection of cables and pipelines
- (d) The conservation of the living resources of the sea;
- (e) the prevention of infringement of the fisheries laws and regulations of the coastal State;
- (f) The preservation of the environment of the coastal State and the prevention, reduction and control of pollution thereof;
- (g) Marine scientific research and hydrographic surveys.
- (h) The prevention of infringement of the customs, fiscal, immigration or sanitary laws and regulations of the coastal State.

بموجب أحكام مرسوم 194-72 يمكن أن يكون توقف كل سفينة حربية أجنبية في المياه الإقليمية أو في ميناء جزائري إما توقفا رسميا أو توقفا غير رسمي أو روتيني أو اضطراري<sup>39</sup>، فالتوقف الرسمي هو استجابة لدعوة رسمية، أما التوقف غير الرسمي فموضوعه منح رخصة من السلطات البحرية الجزائرية، أما التوقف الروتيني فيكون سببه نقل العتاد أو المحروقات أو عمليات تتعلق بالانقاذ أو المساعدة<sup>40</sup>.

أما التوقف الاضطراري إذا كانت السفينة الحربية الأجنبية مضطرة إلى البحث عن ملجأ في المياه الإقليمية أو المياه الداخلية أو في ميناء جزائري، على إثر إعطاب جسيمة أو من جراء عاصفة أو حالات أخرى من القوة القاهرة<sup>41</sup>. ويلتزم قائد السفينة الحربية أن يعلم قبل دخوله المياه الإقليمية الجزائرية السلطات البحرية التابعة لميناء الاستقبال والتي تقوم باعلام القنصلين والمبعوثين الدبلوماسيين الذين يمثلون دولة السفينة الحربية.

الفرع الرابع : تعليق المرور البريء لفترة زمنية

### Suspension of innocent passage for a period of time

من بين القوانين التي تنظم عملية المرور البريء في البحر الإقليمي الجزائري هو تعليق المرور لفترة زمنية وهذا ما تم إقراره في سنة 1996 من طرف السلطات الجزائرية التي أعلنت عن تعليق مؤقت لممارسة السفن الأجنبية حق المرور غير المضر (المرور البريء) في المناطق البحرية الواقعة بين  $15^{\circ}03'$  شرقا و  $10^{\circ}04'$  شرقا على عمق 10 أميال بحرية انطلاقا من خطوط القياس، كما تمنع مؤقتا السفن الرافعة للعلم الوطني من القيام بالملاحة البحرية في هذه المنطقة المحددة<sup>42</sup>.

ومايسمح للدولة الجزائرية من تعليق المرور لفترة مؤقتة هو تطبيق للفقرة الأولى من المادة 22 التي تلزم الدولة الساحلية على تعيين الممرات البحرية التي يمكن للسفن الحربية أن تمارس عليها عملية المرور البريء بمعنى أن تلتزم الدولة الساحلية على تنظيم عملية المرور ببحرها الإقليمي<sup>43</sup> وبوجه المخالفة يمكن أن تمنع نهائيا أو مؤقتا بعض الممرات البحرية لأسباب قد تراها الدولة الساحلية ضرورية للمنع مع اشتراط توفير ممرات بحرية أخرى لتسهيل عملية المرور البحري للسفن في البحر الإقليمي الخاص بها.

بصرف النظر عن ذلك، يجوز للدولة الساحلية تعليق العمل بالمرور البريء مؤقتاً وفقاً لنص المادة 3/25 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 وذلك في مناطق معينة من بحرها الإقليمي، إذا كان ذلك ضرورياً لحماية أمنها و سلامتها إجراء مناوراتها العسكرية<sup>44</sup>.

### المطلب الثاني : التدابير اللازمة لمنع المرور غير البريء Measures to prevent innocent passage

نصت المادة 25 في فقرتها الأولى من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: " للدولة الساحلية أن تتخذ في بحرها الإقليمي الخطوات اللازمة لمنع أي مرور لا يكون بريئا "

<sup>39</sup> المادة 11 من مرسوم 194-72 المؤرخ في 05 أكتوبر 1972.

<sup>40</sup> المواد 13، 21، 27، من مرسوم 194-72، المرجع السابق.

<sup>41</sup> المادة 33 من مرسوم 194-72 المؤرخ في 05 أكتوبر 1972.

<sup>42</sup> المادة الأولى من مرسوم تنفيذي رقم 96-55 مؤرخ في 22 جانفي 1996 يتضمن التعليق المؤقت لممارسة السفن حق المرور غير المضر في مناطق محددة في المياه الإقليمية، وينظم الملاحة في الحدود البحرية لبعض الموانئ، جريدة رسمية للجمهورية الجزائرية، عدد 06، ص 16، 17.

<sup>43</sup> Article 22/01 : The coastal State may, where necessary having regard to the safety of navigation, require foreign ships exercising the right of innocent passage through its territorial sea to use such sea lanes and traffic separation schemes as it may designate or prescribe for the regulation of the passage of ships .

<sup>44</sup> علي خليل إسماعيل الحديثي، المرجع السابق، ص 137.

والتساؤل الذي يطرح هو مضمون هذه الخطوات اللازمة، فهل تتوقف عند منع السفينة الحربية من المرور أو مغادرتها فوراً من البحر الإقليمي أم أن الأمر يصل إلى استعمال القوة المسلحة البحرية رغم أن الفقرة الثالثة من المادة 25 أجازت للدولة الساحلية أن توقف السفن الأجنبية ومنها الحربية ومنعها من المرور في الحالات الضرورية بما في ذلك المناورات العسكرية<sup>45</sup>.

### الفرع الأول: منع مرور السفن الحربية Prevention the passage of warships

بموجب هذه الاتفاقية يمكن للدولة الساحلية أن تتخذ تدابير أو إجراءات لها طبيعة مانعة يمكن أن تصل إلى حد رفض المرور أو منعه، وذلك في حالة الشك بأن مرور السفينة خاصة الحربية منها لن يكون مروراً بريئاً، ويبدو أن هذه القاعدة العسكرية مستقر عليها في العرف الدولي<sup>46</sup>.

وذكر مرسوم 194-72 المؤرخ 05 أكتوبر 1972 أنه في حالة عدم امتثال السفن الحربية بقواعد هذا المرسوم المتضمن تنظيم مرور السفن الحربية الأجنبية بالمياه الإقليمية الجزائرية وتوقفها في الموانئ الجزائرية في زمن السلم، تلفت السلطات الجزائرية المختصة قائد السفينة أو القوة البحرية إلى المخالفة المرتكبة وتدعوه لاحترام أو التكليف باحترام هذه المقتضيات<sup>47</sup>.

وتقابل المادة 51 من المرسوم الفقرة الرابعة من المادة 21 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 التي أكدت على امتثال السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء خلال البحر الإقليمي لجميع القوانين والأنظمة التي تعتمد عليها الدولة الساحلية حتى تتجنب المصادمات بين السفن الحربية الأجنبية والسلطات البحرية التابعة للدولة الساحلية في البحر الإقليمي<sup>48</sup>.

### الفرع الثاني: اعتراض السفينة والقبض عليها Interception and arrest of the ship

وهذا ما نصت عليه الفقرة الثالثة من المادة 25 التي أجازت للدولة الساحلية توقيف المرور في بحرها الإقليمي، وذلك نتيجة لظروف وحالات ضرورية، إلا أن الاعتراض المقصود به في هذه العبارة هو إمكانية الدولة الساحلية أن تعترض أو تستوقف السفينة الحربية عندما يكون ذلك مناسباً<sup>49</sup>، بمعنى إذا رأت الدولة الساحلية بأن مرور السفينة الحربية يعتبر غير بريء يمكن لها اتخاذ الإجراءات المناسبة للاعتراض إلا أن ذلك يشكل تطاولاً على حصانة السفينة الحربية.

وعليه فإن هذا الأمر يشكل عائقاً للسفن الحربية من جهة، وللدولة الساحلية من جهة أخرى فالسفينة الحربية تريد أن تمارس حقها في المرور البريء في البحر الإقليمي بدون أي عرقلة أو اعتراضات والدولة الساحلية ترى بأن هذا المرور يشكل خطراً على سلامة إقليمها.

والممارسات الواقعية هي التي تحدد مصير هذا الإشكال على الرغم من أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار قد أقرت بحصانة السفن الحربية والسفن الحكومية المستخدمة لأغراض غير تجارية، وما يعرقل هذه الحصانة هو عدم احترام الشروط الأساسية لعملية المرور البريء أو عدم الالتزام بعملية المرور المنصوص عليها في المادة 18 مع الاستثناءات الواردة عن هذه الحصانة في المادتين 30 و31، واللذان تقرر أن حالة عدم امتثال السفن الحربية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية والإجراء المترتب عن ذلك هو طلب المغادرة فوراً، إضافة إلى مسؤولية دولة العلم عن الضرر الذي تحدثه السفينة الحربية أو السفن الأخرى الحكومية المستخدمة لأغراض غير تجارية<sup>50</sup>.

### الفرع الثالث: استخدام القوة المسلحة use of armed force

<sup>45</sup> المادة 03/25 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

<sup>46</sup> محمد عبد الرحمن الدسوقي، المرجع نفسه، ص 166.

<sup>47</sup> المادة 51 من مرسوم 194-72 المؤرخ في 05 أكتوبر 1972.

<sup>48</sup> Article 21/ 04 "Foreign ships exercising the right of innocent passage through the territorial sea shall comply with all such laws and regulations and all generally accepted international regulations relating to the prevention of collisions at sea"

<sup>49</sup> محمد عبد الرحمن الدسوقي، المرجع نفسه، ص 171.

<sup>50</sup> راجع في ذلك المواد 30، 31، 32، 18 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

إن المصطلح المستخدم في اتفاقية 1982 المعبر عنه بالخطوات اللازمة لمنع أي مرور لا يكون بريئا، يمكن تفسيره بأقصى تقدير أو تدابير قصوى باستخدام القوة المسلحة البحرية لمنع مرور السفن الحربية في البحر الإقليمي، ولكن يشترط لاستخدام القوة المسلحة أن تصل درجة خطورة المرور البريء إلى درجة العدوان، وذلك طبقا لقرار الجمعية العامة رقم 3314 الخاص بتعريف العدوان، حتى يكون استخدام القوة المسلحة من طرف الدولة الساحلية شرعيا، حيث تكون في حالة دفاع شرعي بناء على أحكام المادة 51 من ميثاق الأمم المتحدة، وتراعي في ذلك شروط الدفاع الشرعي مع إخطار مجلس الأمن، فمع توافر حالة الضرورة يجب أن يكون الرد مناسباً للخطر الذي تسببت فيه السفينة الحربية<sup>51</sup>.

وهذا ما يؤكد أن الخطوات اللازمة التي جاءت بها اتفاقية 1982 تصل إلى درجة استخدام القوة المسلحة<sup>52</sup> في حالة رؤية الدولة الساحلية بأن المرور البريء للسفن الحربية قد تجاوز كافة حدود المرور البريء، وأصبح يشكل عليها خطراً وتهديداً من شأنه أن يلحقها بأضرار في سلامة وأمن إقليمها البحري، وهذا ما تجلى في العديد من القوانين الداخلية للدول الساحلية التي أقرت صراحة باستخدام القوة المسلحة في حالة تعرضها للخطر من طرف السفينة الحربية وهي في حالة المرور البريء عبر البحر الإقليمي.

#### خاتمة :

إن موضوع المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي كان محلاً للجدل بين أعضاء الاتفاقية خاصة في مناقشات مؤتمر الأمم المتحدة الأول في جنيف عام 1958 ، ولا تزال هناك أقلية من حوالي 40 دولة بحاجة اليوم إلى إذن مسبق، أو على الأقل إخطاراً عن تحركات سفنها الحربية القادمة .

فضلاً عن ذلك فإن الأحكام ذات الصلة تفتقر أيضاً إلى الوضوح المعياري. فالمادة 29 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 تحدد على سبيل المثال المقصود بالسفن الحربية في حين تأتي المادة 31 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 لتتناول القواعد الخاصة بمسؤولية الدولة عن الأضرار التي تسببها سفينة حربية أو سفينة حكومية أخرى رغم الحصانات (المادة 32 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982) التي تتمتع بها في العادة مثل هذا النوع من السفن، إلا أننا نجد إدراج مثل هذه الأحكام أمر ضرورياً لسد الفجوة عن طريق التفسير نظر لعدم وجود نص صريح على الحق المشروط في مرور السفن الحربية والسفن الحكومية الأخرى.

ولابد من الإشارة إلى مسألة الطرد الواردة في نص المادة 30 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 للسفن الحربية من مياه البحر الإقليمي، إذا لم تتمثل للأحكام القانونية للدولة الساحلية وتحدثت عن الأسباب المتمثلة بعدم الإمتثال لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية ، وإن كانت تعتبره حق عام غير مشروط في مرور السفن الحربية الفقرة 2 من المادة 19 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ، إلا أنها في الواقع غير منطقية، لأن الحكم الموجه في هذه المادة هو للسفن الحربية والتي تتمتع صراحة بالحصانة المنصوص عليها طبقاً للمادة 32 من ذات الإتفاقية . وبالتالي طبقاً لمبدأ الحصانة فالسفن الحربية في هذه الحالة لا تخضع لسيادة الدولة الساحلية حتى في حالة إنتهاكها لقوانين المرور البريء

وعليه فإن الاتفاقية لم توازن بصفة قطعية حق الدولة الساحلية في سيادتها على البحر الإقليمي بصفة مطلقة مع حق المرور البريء الذي تملكه السفن الحربية والتي تتمتع بالحصانة بناء على قواعد الاتفاقية الدولية لقانون البحار لسنة 1982 بالرغم من ان الاتفاقية قد وضعت شروطاً لاعتبار مرور السفن الحربية الأجنبية مروراً بريئاً

أما المشرع الجزائري فقد وضع مرسوماً ملزماً لجميع السفن خاصة منها الحربية حيث يتضمن عدة قواعد تنظيمية تتمثل بها السفن الحربية قبل واثناء المرور في مياه البحر الإقليمي الجزائري كما أن المشرع لم يستخدم كلمة البريء في المرور بل أصطلح عليه بعبارة المرور غير العدواني بمعنى أي عمل غير مشروع من طرف السفن التي تمر بالبحر الإقليمي الجزائري يعتدل عمل عدواني مباشرة مما يستوجب اتخاذ إجراءات ردعية .

#### المراجع

<sup>51</sup> محمد عبد الرحمن الدسوقي، المرجع نفسه، ص 174.

<sup>52</sup> راجع المادة 01/ 25 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

- 1-علي خليل إسماعيل الحديثي، القانون الدولي للبحار الحديث، المجموعة الدولية للطباعة والنشر والتوزيع، القاهرة، مصر، 2020
- 2-عبد الكريم عوض خليفة، القانون الدولي للبحار، دراسة في ضوء أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، مصر، 2011.
- 3-محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الثانية، عمان، الأردن، 2011.
- 4-محمد عبد الرحمن الدسوقي، النظام القانوني للمرور البريء للسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2008
- 5-حسني موسى محمد رضوان، القانون الدولي للبحار، دار الفكر والقانون، المنصورة، مصر، 2013
- 6-جمال معي الدين، القانون الدولي للبحار، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، الجزائر، 2009
- 7-سامي زكي عوض، البحث وإنقاذ الأرواح في البحار، 2006
- 8-دحماني أمينة، المرور غير البريء للسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي، مصادقية، مجلد 3، عدد 3، 2021
- 9-جيلالي الحسين، الوضع القانوني للقوات البحرية في ظل القانون الدولي المعاصر، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة سيدي بلعباس، الجزائر، 2017/2016
- 10-اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 .
- 11-ميثاق الأمم المتحدة 26 جوان 1945
- 12-المرسوم رقم 63-403 المؤرخ في 23 أكتوبر 1963 الذي يحدد نطاق المياه الإقليمية الجزائرية، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، صادرة في 15 أكتوبر 1963، عدد 76.
- 13-مرسوم رقم 72-194 المؤرخ في 05 أكتوبر 1972 المتضمن مرور السفن الحربية الأجنبية بالمياه الإقليمية الجزائرية وتوقفها بالموانئ الجزائرية في زمن السلم، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 86، 27 أكتوبر 1972.
- 14-مرسوم تنفيذي رقم 96-55 مؤرخ في 22 جانفي 1996 يتضمن التعليق المؤقت لممارسة السفن حق المرور غير المضر في مناطق محددة في المياه الإقليمية، وينظم الملاحة في الحدود البحرية لبعض الموانئ، جريدة رسمية للجمهورية الجزائرية، عدد 06.
- 15-توليو تريفيس، اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

United Nations Audiovisual Library of International Law, United Nations Audiovisual Library of International Law, United Nations, 2010

**16-The United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) of 1982**

**17-Ronald D. Neubauer, The right of innocent passage for warships in the territorial sea: A response to the Soviet Union, Naval war college review.**

**18-William K.Agybeng, Theory in search of practice; The right of Innocent passage in the territorial sea, Cornel international Law Journal, Volume 39, 2006**

