

لطلبة السنة الأولى ماستر تخصص القانون الدولي العام اعداد الاستاذ الدكتور بوبكر عبدالقادر ملخص محاضرات القانون الدولي للبحار ملخص محاضرات القانون الدولي للبحار 71 تنبع أهمية دراسة القانون الدولي للبحار من كون البحار تغطي ثلاثة أرباع الكرة الأرضية أي ما يقارب المساحة الإجمالية للأرض ونظرا للأهمية الاقتصادية والإستراتيجية والأمنية والعسكرية التي تمثلها البحار والتي برزت مع نهاية القرن العشرين وازدادت مع نهاية العقدين السابقين من القرن الواحد والعشرين و قد تعززت مع التطور والإنجازات الآليات العلمية و التكنولوجيا التي أصبحت تمتلكها خصوصا الدول الكبرى و منهاد يتعلق بالموار الثروات الحية وغير الحية و اكتشافات الموارد البحرية التي تزر بها البحار وتحديد ما الغاز الذي اكتشف في البحر الأبيض المتوسط و الذي يشكل نقطة تقاطع بين قارات آسيا و أوروبا و أفريقيا كما و موردا أساسيا و رئيسيا لتدفق التجارة العالمية فكل هذه لمستجدات التي طرأت على المجتمع الدولي قد توجد إطارا مناسباً لبروز صراعات و نزاعات دولية و محاولات بسط الهيمنة البحرية التي كانت مرهونة إذ تمثل هذه الهيمنة البحرية على محيطات العالم أداة رئيسية لا غنى عنها من أدوات السياسة الخارجية الأمريكية وهذا ما منح أمريكا نفوذا دوليا منقطع النظير غير أن هذه الهيمنة تشهد تراجعاً و بروز قوى دولية جديدة عديدة منها مثلا الصين و روسيا و اندلاع الأمريكية مثلت تحدي صارخ للهيمنة 7 اندلاع عملية طوفان الأقصى في لحيان الاحتلال الصهيوني لفلسطين و التي تعتبر وكيلا لمشروع الهيمنة الأمريكية في منطقة الشرق الأوسط و خصوصا في البحر الأحمر و البحر الأبيض المتوسط إلى تشكل ممرات مائية حيوية للتجارة الدولية المستجدات التي طرأت حديثا على النظام الدولي تستوجب إيجاد منظومة قانونية دولية تخفف من حدة الصراعات و حل النزاعات بالطرق السلمية مثل الاتفاقيات الدولية و العرف الدولي و كافة وسائل الحل السلمي لتحقيق السلم و الأمن و بناء على التحديث المتنوعة التي يتعرض لها المجتمع الدولي في مجال البحار تبرز أهمية القانون الدولي للبحار بضرورة الاهتمام و التمسك به باعتباره فرعا من فروع القانون الدولي العام و باعتباره مجموعة من المبادئ و الأحكام التي تنظم العلاقات بين الدول في المجال البحري خلال السلم و الحرب و قد تكون قواعده نصوصا واردة في اتفاقيات دولية و قد تكون عرفا و عادات و تقاليد كما قد تكون أحكاما قضائية يضاف إليها اجتهادات و آراء الفقهاء و التي قد تمثل مصادر يستند إليها القانون الدولي للبحار. ملخص محاضرات القانون الدولي للبحار و توضيحا لمضمون القانون الدولي للبحار و المحاور الأساسية و الذي يرتكز في مضمونه الرئيسي على اتفاقية الأمم المتحدة 30 لقانون البحار التي تم تبنيها في 16 صوتا و دخلت حيز النفاذ في 1994 320 تتضمن الاتفاقية 9 مادة مبنوية في سبعة عشر جزءا إضافة إلى ملاحق تتعلق بالأجزاء من الثاني إلى الحادي عشر بالمناطق البحرية المختلفة البحري و أعالي البحار 14 بأنشطة بحرية و مسائل بحرية 5 و يتعلق الجزء الخامس عشر و المرفقات من أحكاما بتسوية المنازعات و يتضمن الجزء السادس عشر و السابع عشر الدول الأطراف في إلى لمنظمات قائمة و لاسيما المنطقة البحرية الدولية بعيد من المهام و تشير أو قواعدها و مقاييسها أساسها 2024 لمحور الأول: المياه الداخلية. المحور الثاني: البحر الإقليمي. 2024 المحور الأول: المياه الداخلية. و نتناول في هذا المحور تعريف المياه الداخلية و الوضع القانوني للسفن فيها و أنواعها. المياه الداخلية هي تلك الأجزاء من البحر و التي تغلغل في إقليم الدولة و تتداخل فيه و تعرف كذلك بكونها المساحات 8 من المادة 1982 بأنها " تشكل المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي جزءا من المياه الداخلية 2 و قد نصت الفقرة لنفس المادة أحكاما تتعلق بحق المرور البري في جزء من المياه الداخلية للدولة الساحلية و هو الجزء 7 الذي أصبح مياها و وفقا لما نصت عليه المادة التي نجد أنها خصصت لاستخدام طريقة الخطوط المستقيمة لقياس عرض البحر الإقليمي في حال وجود انبعاث عميق و انقطاع أو حيث توجد سلسلة من الجزر على امتداد الساحل و على وجود دلتا و ظروف طبيعية أخرى و توضح الفقرة الرابعة أنه يمكن استخدام طريقة الخطوط المستقيمة عند وجود مرتفعات تنحسر عنها المياه عند الجزر إذا بنيت على هذه المرتفعات منائر و منشآت مماثلة تعلق دائما سطح البحر ذكره تخضع المياه الداخلية لسيادة الدولة الساحلية على غرار الإقليم البري. 18 و طبقا للمادة نصت " يكون المرور متواصلا و سريعا و مع هذا يشتمل على التوقف و الرسو لكن فقط بقدر ما يكون هذا التوقف و الرسو من مقتضيات الملاحة العادية أو حتى تستلزمها قوة قاهرة أو حالة شدة أو حتى يكونان لغرض تقديم المساعدة إلى أشخاص أو طائرات في حالة خطر أو شدة. ثانيا: الوضع القانوني للسفن الأجنبية في المياه الداخلية في هذا الإطار يجب التمييز بين نوعين من السفن الأجنبية وهي السفن التجارية أو الخاصة و السفن الحربية. 1 / 18 يقصد بالمرور البري و وفق ما نصت عليه المادة 1982 من اتفاقية قانون البحار لعام الملاحة خلال البحر الإقليمي لغرض: 2024 2025 يحق للدولة الساحلية ممارسة تشريعاتها الداخلية على مياها الداخلية التي تتعلق بحركة الملاحة البحرية المتعلقة بالأمن 218 و التشريعات الجمركية و المخالفات المتعلقة بالتلوث البيئي كما نص على ذلك المواد 220 و أما الخلافات التي تقع بين قائد السفينة و بقية طاقم السفينة

تخضع لقضاء دولة علم السفينة أما الخلافات الجنائية التي ترتكب يكون للدولة الساحلية اختصاصا كاملا يكون من حق الدول الساحلية منع السفن الحربية من دخول موانئها ومياهاها الداخلية وإذا دخلت تبقى السفن تمثل الدولة التي تحمل علمها متمتعة بحصانة كاملة بحيث لا يجوز حجزها أو تفتيشها أو الخضوع لقضاء الدولة الساحلية مثل السفن التجارية. إذا كانت الجريمة قد ارتكبت من أعضاء طاقم السفينة كان الاختصاص الجنائي خاضع لدولة علم السفينة. إذا كان المجني عليه من أفراد طاقم السفينة بينما لم يكن الجاني منهم كان الاختصاص لقضاء دولة علم السفينة أو إذا كان الجاني والمجني عليه من أفراد طاقم السفينة يكون الاختصاص للدولة الساحلية كاملا وإذا هرب الجاني إلى السفينة الحربية الراسية بهدف طلب اللجوء فلا يجوز القبض عليه فهي محصنة مثل السفارات. يقاس منها ابتداء البحر الإقليمي الموانئ - 111 : وقد نصت عليها المادة 1982 من اتفاقية قانون البحار لعام 1958 التي تقيّمها الدولة على بوبكر عبد القادر وتعرف أيضا على أنها منفذ طبيعي أو اصطناعي يشكل مكانا بحري للسفن لترسو فيه وتفرض حمولتها أو تنزل ركابها و 11 نصت المادة المراسي: لقانون البحار وتستخدم عادة لتحميل السفن وتفريغها 2 الخلجان: نصت عليها الفقرة 10 من المادة 1982 لاتفاقية الخلجان التاريخية. المضائق 37 عرفته المادة 1982 من اتفاقية قانون البحار لعام المضائق "المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة" أما بالنسبة لأنواع المرور المقرر في المضيق الدولي فقد وضع نظامان للمرور في المضائق الدولية الأول هو نظام المرور البريء للملاحة عبر البحر الإقليمي أو التوجه من المياه الداخلية وإليها إلى ميناء آخر. والنظام الثاني هو نظام المرور العابر وينطبق على المضائق التي تصل بحرين عاليين أو منطقتين اقتصاديتين ونص على ذلك وفي حال كون المضيق ممرًا اختياري لا يطبق نظام المرور البريء بل نظام المرور العابر. المضائق ومن أهم بوبكر عبد وكلاهما ممرات طبيعية يخضعان لمبدأ 1936 حرية الملاحة طبقا لاتفاقية مونترو المضائق BELTS ومضيق بلت SOND القادر التركية البوسفور والدردينيل: الدردينيل هو جزء من الحدود القارية بين أوروبا وآسيا والبوسفور هو مضيق يصل البحر الأسود وبحر مرمرة. مضيق هرمز: يمثل مضيق هرمز ممرًا طبيعيًا وحيويًا للتجارة الدولية يصل بين بحرين ويشكل مياها إقليمية للدول المطلة 1982 مضيق هرمز لنظام المرور العابر حسب اتفاقية قانون البحار لسنة 38 المنصوص عليه في المادة وبموجب هذا تمسكت إيران و سلطنة عمان بحق المرور البريء الذي يضمن لها السيطرة المضيق وحماية أمنها من الأخطار التي قد تنتج 38 عنه في حين أن بقية دول الخليج تتمسك بحق المرور العابر طبقا للمادة 1982 من اتفاقية جهة والبحر الأبيض المتوسط فتكمن أهميته في كونه وسيلة اتصال دولية للملاحة البحرية. 1. 37 المشار إليه في المادة العابر تمتع جميع السفن والطائرات بحق المرور من نفس الاتفاقية غير أن هذا الأمر لا ينطبق على باب المنذب بمقتضى نص المادة الثالثة من اتفاقية قانون البحار التي تمنح لكل دولة الحق في 12 أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز ميلا بحري مقيسة من خطوط الأساس المقررة وفقا لهاته الاتفاقية وقد ترتب عن هذا التوسع في عرض البحر الإقليمي أن دخل عدد كبير من المضائق التي يمكن المرور بها من قبل في المياه الإقليمية لدولة ما أو للدول التي تطل أقاليمها على المضيق وينطبق هذا الوضع على باب المنذب حيث يقع هذا الأخير ويخضع المرور فيه لمبدأ حق المرور البريء وهو يعتبر ضمن المياه الإقليمية اليمنية ولا يحق لأي دولة أن تمرر سفنها عبره إلا 12 بإذن مسبق من اليمن وقد اتخذت اليمن بالفعل قرارا بتحديد اتساع بحرها الإقليمي باثني عشرة ( ميلا فاليمن لها د.د. السفن الأجنبية بتنفيذها وأيضاً لها الحق في اتخاذ كافة التدابير الاحترازية لمكافحة القرصنة البحرية والاتجار بالمخدرات في مجالها البحري. 19. وبمقتضى المادة للدولة اليمنية توقيف السفن في باب المنذب وإغلاق باب المنذب إذا كان يضر بسلامة من اتفاقية قانون البحار لعام في العديد من الحالات في الفقرات من الفقرة 1 إلى الفقرة 1 والتي تعتبر المرور البريء ضارا بالدولة وقد تركت المجال مفتوحا للسلطة التقديرية في الإجراءات الواجب 20 و قد حولت كذلك المواد من 25 صلاحيات كبيرة للدولة الساحلية في الحفاظ على الأمن والسلام في مياها الإقليمية 09 مصاب الأنهار: نصت المادة 1982 من اتفاقية الأساس خطأ مستقيما عبر مصب النهر بين نقطتين على حد أدنى الجزر على ضفتيه "إن الأحكام الواردة في هذا النص تشير بشكل واضح إلى المياه الداخلية للدولة الساحلية تمتد ليس فقط إلى الخط المستقيم الواصل بين نقطتين على اليابسة لمصب النهر في البحر بل تمتد إلى الخط المستقيم الذي يصل بين نقطتين على حد أدنى الجزر على ضفتي النهر". المحور الثاني: البحر الإقليمي. تمهيد: يعرف البحر الإقليمي على أنه نطاق بحري يمتد بين الساحل والبحر العام ويعتبر جزءا من الإقليم البري مغمور 1982 وممارسة الاختصاص الجزائي والمدني وقد عرفته اتفاقية قانون البحار لسنة طبقا للمادة الثانية بنصها" في الفقرة إلى الأولى تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياها الداخلية أو مياها الأرخيبيلية إذا كانت دولة أرخبيلية حزام ملاصق يعرف بالمياه

الإقليمية وتمتد هذه السيادة الى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي و نصت الفقرة الثانية كذلك الى على امتداد هذه السيادة تعتبر الجزء المغمور من إقليم الدولة. تحديد امتداد البحر يكتسي تحديد امتداد الإقليمي معتبره في القانون الدولي للبحار لأن ذلك له كما جاء في المادة الثالثة "2024 الأساس ميلا بحري مقيسه من خطوطينطوي على آثار تكون له الأخرى تحديد امتداد المياه الإقليمية من 12 لا يتجاوز هذا الامتداد الأساس من خطوط التي تضعها الدول الساحلية ذاتها وهذا طبقا للمادة الثانية الفقرة الثالثة من قانون الدولي للبحار مع التذكير إن الأساس الدولة عند وضعها لخطوط يستوجب عليها تفادي أي تجاوز 1951 ديسمبر في قضيه المصائد النرويجية حينما نصت تحديد المجالات البحرية له دائما طابع دولي فهو لا يرتبط بإرادة الدولة الأخرى الساحلية المنفردة وان نفاذه في مواجهه الدول 12 ويتجلى من نص المادة الثالثة أن مسافة طرق تحديد البحر الإقليمي: هناك طريقتان تستخدمان لقياس عرض البحر الإقليمي وفقا لاتفاقية قانون البحار لعام 1982 خطوط العادية المقياس الكبير المعترف به رسميا من قبل الدولة الساحلية فنص المادة صريح في الاتفاقية تعتمد الطريقة العادية بصفه على خطوط الأندى عادية تمتد على طول شواطئ الدول الساحلية وتساير هذه الخطوط الحد وأضحت من الاتفاقية وبناء على ذلك فقد حاله وجود جزر واقعه فوق حلقا مرجانية أو جزر الجزر للشعب المرجانية باتجاه البحر كما هو مبين بالرمز المناسب على الخرائط المعترف بها رسميا من قبل إقليم من الاتفاقية تعتبر الشعاب المرجانية جزءا لا يتجزأ من الأساس للجزر لهذه الشعوب هو الذي يأخذ في الاعتبار لرسم خطوط لذلك 1982 من اتفقيه إلى أن الأساس رسم خطوط المحاطة بالمياه والتي تعلو عليها في حاله الجزر ولكنها تكون مغمورة بالمياه عند المد حيث ميزت الاتفاقية بين حالتين الحالة أ.د. بوبكر عبد القادر 2024 الأولى من البر من جزيرة الإقليمي والحالة الثانية عندما يكون مرتفع واقفا بشكل كلي على مسافة تتجاوز عرض البحر أو الحد الذي تنتهي عنده المياه الداخلية ومسألة الامتداد تثير مسألتين هما: البحر تتعلق بمعرفة اتساع الإقليمية. أقصى 1954 عن محكمة العدل الدولية في قضية المصائد النرويجية في سنة جويلية 1935 1869 النظام الذي تم اعتماده من قبل النرويج بموجب مرسومي 1958 البحار لعام أضافت الإخبيلية وأضاف عليها استثناء ان يتعلق بالوضع الخاص بالدولة 1982 المسألة الثانية اتساع المياه الإقليمية لقد تم تحديد اتساع المياه الإقليمية بمقتضى اتفاقية قانون البحار لعام .تستخدم طريقة خطوط الأساس المستقيمة عند صعوبة أو إذا استخدام طريقة الخطوط الأساس العادية وإذا كانت هناك انبعاجات عميقة في الشاطئ كانت هناك سلسلة المستقيمة التي تصل بين نقاط 2 ومتقاربة وقد أوضحت الفقرات من على أنه "تمتد سيادة الأرخيلية إذا الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية ومياهها إلى حزام ملاصق يعرف بالمياه الإقليمية فنص المادة يتمحور حول سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ليشمل المياه الإقليمية للدولة أعماق وكذلك طبقا للفقرة الثانية من نفس المادة مجالها الجوي الذي يعلوها وأعماق البحر الإقليمي وما تحت البحر أ.د. 11 الساحلية بالبحر 21 الملاحة البحرية في هذه المنطقة وقد نصت المادة 1982 من اتفقيه أولا: حقوق واختصاصات الدولة الساحلية في مياه الإقليمية: يترتب على هذه السيادة للدولة الساحلية على مياهها-1 الصيد البحري يخضع هذا النشاط حصري للدولة الساحلية و استثنائيا وبترخيص منها يمكن فتح هذا النشاط جماعي أو بموجب حقوق تاريخية للدولة الغير للدول الساحلية ويمكن للدولة الساحلية ان تعهد بذلك إلى دول أجنبية بموجب اتفاقات الجمارك: للدولة الساحلية مطلق الحق في ممارسة سيادتها باتخاذ التدابير الكفيلة بمنع تهريب الأموال والبضائع وما يمد -1982 البحار لعام الحالة الاولى المرور أو اجتياز البحر الإقليمي دون الدخول الى المياه الداخلية أو التوقف في مرسى أو في مرفق مينائي يقع أ.د. إلى الحالة الثانية: أو التوجه المينائي المياه الداخلية أو منها أو التوقف في أحد هذه المراسي أو المرافق 18 في المرور البري حسب المادة 2/ يكون سريعا ومتواصلا ولا يسمح للسفينة بالتوقف الا في حاله القوى القاهرة وحاله الجنوح وحاله نتيجة عرض أصابه السفينة او بسبب تقديم العون ،وقد حددت الفقرة 19 الثانية من المادة 2/ لم تراعى قوانين والأنظمة التي تكون الدولة الساحلية قد وضعتها الإقليمي ونشرتها لأجل تنظيم الصيد في البحر 19 حيث حددت المادة فقره الثانية الأنظمة التي من شأنها تهديد أمن-1 سلامتها الإقليمية أو الأمم تعد انتهاكا للمبادئ القانون الدولي المحددة في ميثاق المتحدة. مناورات تدريب بأسلحة من أي نوع.-15 اي عمل يهدف-8 إلى أي عمل دعائي يهدف 19 و طبقا للبند ل من المادة كثيرة هناك قائمه التي يمكن اعتمادا على أحكامه اعتبار نشاط ما يضر بمصالحها نشاطا محظورا وتعتبر هذه الأحكام يمكن أن تؤدي إلى نتائج انتهاك حق المرور البري 25 أقرت في المادة على أن للدولة الساحلية ان تتخذ في مياهها الإقليمية الخطوات اللازمة لمنع إمكانية أمن كافة الخدمات المرفقية وفي حاله مخالفه السفينة الحربية لحق مرور البري كل الحصانات المقررة لها في الظروف العادية ملخص محاضرات القانون الدولي للبحار أ.د. 2024 13 ليس بالضرورة لمخالفه حق المرور البري وانما في حالة الضرورة التي تبررها حماية الفقرة 2 وحالات

وضوابط ممارسة هذا الحق ومنها إذا كان الوقف إلى 24 صلاحيات واسعة للدولة الساحلية في سن قوانين بما يضمن تنظيم أنظمتها بشأن المرور البريء في البحر الإقليمي. أو إقليمها البري ومياهها الداخلية مياهها الأرخيبيلية كانت أرخبيلية خلال هذا النص يتضح بعد ذكر الإقليم البري للدولة ومياهها الداخلية بوجود المياه الأرخيبيلية بحق المرور البريء خلال البحر الإقليمي وبالتالي يشمل حق المرور البريء طبقا لهذا النص المياه الأرخيبيلية لذلك إلا أن هذا النظام لم يكن الأرخيبيلات نظام قانوني واحد ينظم شؤونها جميعا وإنما كانت تخضع لجملة من القواعد التي تخص الجزر والمضائق الدولية 1982 أجزاء البحر المختلفة ويعني الأمر كذلك في اتفاقية الأرخيبيل يعني مجموعه من الجزر بما في ذلك فيما بينها وثيقا الى حد تشكل معه هذه الجزر والمياه والمعالم الطبيعية الأخرى كيانا جغرافيا واقتصادي وسياسيا قائما بذاته بسلطة تحديد ممرات بحرية وطرق جوية فوقها ملائمة الأرخيبيلية لمرور السفن والطائرات الأجنبية مرورا متواصلا وسريعا خلال أو فوق مياهها الإقليمية والبحر 2/ جميع السفن والطائرات في هذه الممرات البحرية والطرق الجوية بحقل المرور في الفقرة الثالثة هو ان تمارس وفقا لهذه الاتفاقية حق الملاحة والتخليق بالطريقة العادية لغرض واحد هو المرور العابر المتواصل والسريع عبر المضيق بين جزء من خالصة أعالي وإجمالا يمكن القول فانه لجميع السفن حق المرور البريء خلال المياه. د. بوبكر عبد القادر 2025 2024 الأرخيبيليه وكذلك للدولة الأرخيبيليه أن إذا الحماية ضروري 46 نشوء وتطور نظام القانوني الأرخيبيلات: طبقا للمادة الأرخيبيل تعني الدولة التي تتكون من أرخبيل واحد أو أكثر وتضم جزر أخرى ويعني ب) مجموعة من الجزر بما في ذلك أجزاء من الجزر والمياه الواصلة بينها والمعالم الطبيعية الأخرى التي يكون الترابط فيما بينها وثيقا وتبقى الأخرى الى حد تشكل معه هذه الجزر والمياه والمعالم الطبيعية كيانا جغرافيا واقتصادي وسياسيا قائما بذاته والتي اعتبرت المحيطية: وتكون مجموعة من الجزر المتناثرة او المترابطة فيما بينها والمهيئة للاستمرار السكني للبشرية واستمرار الحياة الاقتصادية الخاص لها. 47 الطبيعة القانونية للأرخيبيل نصت عليه المادة 1982 من اتفاقية أكثر العديد من الدول على حقوق السيادة لهذا البحر وجزره معظمها غير مأهولة والدول المشاطئة لبحر الصين الجنوبي وهي إلى أهميته خطوط الكابلات الحيوية الممتدة عبر البحر لخدمات الاتصالات الدولية مما جعله محط أنظار دول بعيدة وقريبة وما يزال بحر الصين الجنوبي ناحية التنافس والصراع بين الصين والولايات المتحدة الأمريكية وحلفائها في المنطقة ومن 1982 عام 200 عرضها فقط من المياه الإقليمية ومما عقد النزاع انخراط الولايات المتحدة الأمريكية في محاولة بسط هيمنتها على بحر الصين الجنوبي أ. د. 2024