AALCO/58/DAR ES SALAAM/2019/SD/S2A
للاستخدام الرسمي فقط

المنظمة الاستشارية القانونية الآسيوية ـ الإفريقية

قانون البحار

القضايا المتعلقة بحرية الملاحة/ الإبحار في المياه والمضايق الدولية

إعداد:
الأمانة العامة للمنظمة الاستشارية القانونية الآسيوية ـ الإفريقية
29 سي، ريزال مارغ،
ديبلوماتيك انكليف، تشاناكيابوري،
نيودلهي – 110021
(الهند)

المحتويات

أولاً. خلفية 1

ثانياً. ملاحظات وتعليقات منظمة آلكو 2

ثالثاً. المحلق 1 3

I. خلفية

1. يرجع ارتباط المنظمة الاستشارية القانونية الآسيوية – الإفريقية (آلكو) بقانون البحار إلى عام 1957م، عندما تم طرح مسألتين من القانون على طاولة عملها في دورتها الأولى، وهما "القانون المتعلق بنظام أعالي البحار، بما في ذلك المسائل المتعلقة بالحقوق في قاع البحار وباطنها في البحار المفتوحة"(التي أثارها سيلان (سريلانكا حالياً) والهند و"قانون البحار الإقليمية "(التي أثارته سيلان).[1]

2. وبعد ذلك، خاصة خلال الفترة من عام 1968 – 1982م، لعبت منظمة آلكو دوراً هاماً في تسهيل المشاركة الآسيوية الإفريقية الفعالة في المفاوضات. وشمل الدور، في جملة أمور، إبلاغ الدول الأعضاء بالتطورات في المفاوضات الدولية على أساس متواصل وبطريقة واضحة سهلة، وتقديم المساعدة لبعضها على صياغة مواقفها القطرية، وتزويد البيانات المتعلقة بالجوانب الأوقيانوغرافية الاقتصادية، المعدنية، الميتالورجية والهندسية للاستخدامات المختلفة وموارد البحر؛[2] وتوفير منصة للدول الأعضاء لعرض مواقفها على الجوانب المختلفة لدبلوماسية صنع القوانين.

3. واتباعاً للاقتراح المقدم من حكومة الإمارات العربية المتحدة لإدراج الموضوع الفرعي "القضايا المتعلقة بحرية الملاحة/الإبحار في المياه والمضايق الدولية" تحت بند جدول الأعمال "قانون البحار" وفقا للقاعدة 11 (2) من القواعد القانونية لمنظمة آلكو، الذي سيُناقش في الدورة السنوية الثامنة والخمسين لمنظمة آلكو، أعدت الأمانة العامة موجزاً عن الموضوع الفرعي، لتسليط الضوء على الملامح الواسعة للقضايا ذات الصلة، وتتبع تطور المفهوم والتلميح إلى بعض التحديات والتهديدات التي تعيق الملاحة عبر المضايق الدولية.

4. إن المذكرة الشارحة بشأن "القضايا المتعلقة بحرية الملاحة/الإبحار في المياه الدولية والمضايق" الواردة من الإمارات العربية المتحدة مرفقة كالملحق 1.

---

[1] في. اس. ماني (2007م)، "المنطقة الاقتصادية الخالصة: تقدير منظمة آلكو لقانون البحار الحديث"، في *خمسون عامًا من منظمة آلكو: مقالات تذكارية في القانون الدولي*، الأمانة العامة لمنظمة، نيودلهي، 41–62، 42.

[2] المرجع نفسه، ص 42–43.

5. يهدف موجز الأمانة العامة حول هذا الموضوع الفرعي إلى تسهيل الدول الأعضاء لإجراء المداولات بشأن المواقف الدولية لضمان حرية الملاحة في المضايق الدولية وفق أحكام القانون الدولي.

II. ملاحظات وتعليقات الأمانة العامة لمنظمة آلكو

6. يشهد سلوك حرية عمليات الملاحة اتجاها متزايدا. وعلى هذه الجبهة، يجب الإشارة إلى أن حرية الملاحة تتطلب الاحترام الكامل لسيادة الدول وتطبيق مبدأ عدم التدخل في الشؤون الداخلية للدول، مع احترام المبادئ الراسخة وقواعد القانون الدولي المتعلقة بالإبحار في المياه والمضايق الدولية وحقوق الدول الساحلية في الوقت ذاته.

7. أكدت اتفاقية قانون البحار لعام 1958، دون تحديد عرض البحر الإقليمي، أن للدول الساحلية السيادة على البحر الإقليمي الذي يخضع لحق المرور البرئ. وتعرّف اتفاقية عام 1958 المرور البرئ بأنه ممر "لا يضر بسلام الدولة الساحلية أو نظامها أو أمنها".[3]

8. تضيف اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 المزيد إلى التعريف المذكور أعلاه، حيث إنها تحدد الأنشطة التي تقوم بها الدول التي تعتبر ضارة. وقد أدى ذلك إلى بعض المخاوف من أن هذا الحكم قد وسع حقوق الدولة الساحلية في إنكار حق المرور البرئ.

9. حرية الملاحة هي مبدأ معترف به عالمياً للقانون الدولي العرفي والتقليدي. ويجب على جميع الدول ضمان احترام هذا المبدأ. وتمنح منظمة آلكو أعلى درجات الاحترام لهذا المبدأ.

10. لا ينبغي استخدام حرية الملاحة ذريعة لتحدي الحدود البحرية التابعة لدولة أخرى. إن سيادة جميع الدول في حماية حدودها البحرية مبدأ معترف به في القانون الدولي. وينبغي لجميع الدول الاعتراف بمبدأ عدم التدخل، وخاصة الدولة التي تؤكد على حرية الملاحة.

11. تخضع جميع ادعاءات المرور البرئ لمبادئ سيادة الدولة الساحلية واحترام القواعد ذات الصلة في الملاحة الآمنة والمأمونة بموجب القانون الدولي.

---

[3] المادة 14 (4) للاتفاقية، يبقى التعريف كما هو في اتفاقية 1982 لقانون البحار.

United Arab Emirates
Ministry of Foreign Affairs and
International cooperation
International Law Department

الإمارات العربية المتحدة
وزارة الخارجية والتعاون الدولي
إدارة القانون الدولي

مذكرة شارحة لإدراج بند فرعي في البند (ب) المتعلق بقانون البحار في الدورة الثامنة والخمسين لمؤتمر منظمة آلكو

من المستقر عليه عرفاً واتفاقاً أن المرور عبر المضايق الدولية والملاحة في أعالي البحار يحكمها مبدأ الحرية لكافة السفن بأنواعها المختلفة وأياً كان العلم الذي ترفعه.

ولقد تأكد ذلك منذ اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي لعام 1958م، وتكرّس هذا المبدأ في اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 بشأن قانون البحار.

على أنه ظهرت في الآونة الأخيرة من جانب بعض الدول وبعض حركات التمر في بعض الدول الواقعة على مشار المضايق الدولية تهديدات تمثل تحدياً واضحتً لحرية الملاحة والتحليق عبر البحار العالية والمضايق الدولية وهجوماً يقتضي – وفق ما تراه دولة الإمارات العربية المتحدة – ضرورة إدراج هذا الموضوع تحت بند قانون البحار المزمع مناقشته في الدورة الثامنة والخامسين لمنظمة آلكو؛ وذلك نظراً للأهمية الكبرى التي يمثلها ضرورة كفالة حرية الملاحة في أعالي البحار والمضايق الدولية للمجتمع الدولي بأسره.

مرفق بذلك مذكرة شارحة للموضوع:

يقصد بالممرات البحرية تلك المناطق البحرية الموصلة بين بحرين وهي إما أن تكون صناعية من صنع البشر فيطلق عليها عندئذ مسمى "القنوات" ومثالها الأشهر هي "قناة السويس"، وقد تكون تلك الممرات البحرية طبيعية وهي ما تعرف بالمضايق.

ولا تثير الملاحة في القنوات مشكلات تذكر حيث إنها عادةً ما تكون محكومة إما بقوانين وطنية أو بمعاهدات دولية تنظم الملاحة عبرها، لاسيما إن كانت واقعة – كما هو الغالب – في إقليم دولة واحدة.

أما المضايق فإن الملاحة فيها قد أثارت في الماضي وما تزال حتى وقتنا الحاضر بعض المشكلات الواقعية على الرغم من الاتجاه العام نحو إرساء مجموعة من المبادئ الأساسية تمثل النظام القانوني الذي يحكم الملاحة في المضايق بوجه عام، وهو ما كشفت عنه بعض مواقف الدول في خصوص الملاحة في المضايق

مما يمثل تهديداً لتطبيق مبدأ حرية الملاحة فيها. فعلى الرغم من قيام معاهدة الأمم المتحدة بوضع تنظيم متكامل للملاحة والتحليق عبر المضايق الدولية وفوقها إلا أن ثمة أحداث وادعاءات من جانب بعض الدول أو بعض الحركات المتمردة أو الثورية من شأنها التشكيك في تطبيق قواعد الاتفاقية **وهو ما يقتضي أن يدرج موضوع حرية الملاحة عبر المضايق والأحكام الخاصة بها في جدول أعمال المؤتمر في دورته الثامنة والخمسين عند دراسة موضوع قانون البحار.**

ولعل أهم ما أكدته محكمة العدل الدولية هو مبدأ "حرية المرور البريء في المضايق الدولية" والذي قررت فيه: "أنه أصبح من المستقر عليه دولياً وما يتفق مع العرف الدولي أن الدول لها الحق في زمن السلم أن تعبر سفنها الحربية في المضايق المهيأة للملاحة الدولية والتي تصل بين جزئين من البحار العامة دون الحاجة إلى الحصول المسبق على تصريح بهذا المرور طالما كان الأمر يتعلق بالمرور البريء لهذه السفن". **(حكم محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو، مجموعة أحكام المحكمة 1949 ص28).**

ثم تبنّت معاهدة جنيف الخاصة بالبحر الإقليمي لعام 1958 هذه القاعدة، مع إضافة حكم مستحدث أملته بعض الظروف السياسية الناجمة عن النزاع العربي الإسرائيلي، حيث لم تكتفِ المعاهدة المذكورة بكفالة حرية الملاحة في المضايق بأن يكون المضيق موصلاً بين بحرين عامين، وإنما يكفي أن يكون موصلاً بين بحر عام وآخر إقليمي.

<u>موجهات تطور النظام القانوني للمضايق:</u>

كشفت المناقشات التي ثارت في اجتماعات وفود الدول في المؤتمر الثالث لقانون البحار عن اهتمام الدول – ولأسباب متباينة – بوضع نظام قانوني متطور يحكم المضايق، ويمكن أن نلخص دوافع هذا الاهتمام في طائفتين من الأسباب:

أولهما: توجه بعض الدول الساحلية – لاسيما من دول العالم الثالث – نحو التوسعة من مساحة بحارها الإقليمية الأمر الذي يهدد فقدان المضايق لصفتها الدولية إذ لم تعد موصلة بين بحرين عامين، وهو ما قد يضع قيوداً على حرية المرور البريء في المضايق ويضع قيوداً على مرور السفن الحربية والغواصات في المضايق.

ثانيهما: شعور بعض الدول الواقعة على مضايق بالقلق من التوسعة في مبدأ حرية المرور في المضايق بما قد يؤدي إلى تهديد أمنها القومي من ناحية، وبما قد يؤدي إلى الإضرار بالبيئة البحرية من ناحية أخرى.

ولقد وضعت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار حكماً حاولت فيه التوفيق بين الاعتبارات السابقة ومؤدى هذا الحكم هو أنه القاعدة العامة هي حرية الملاحة والمرور عبر المضايق إذا ما توافرت فيها الصفة الدولية، على معنى أنها تصل بين بحرين عامين أو بين بحر عام ومنطقة اقتصادية أو بين منطقتين اقتصاديتين، وعندئذٍ يسمى المرور عبر هذه المضايق أو التحليق فوقها **"مروراً عابراً"** مكفولاً لكافة السفن والطائرات بكافة أنواعها، بشرط أن يكون مروراً سريعاً ومتواصلاً.

أما إذا لم تتوافر في المضيق هذه الصفة فعندئذٍ تطبق القواعد الواردة في الاتفاقية المتعلقة بالمناطق الجوية الأخرى (المياه الداخلية) و(المياه الإقليمية) على السفن العابرة والطائرات المحلقة.

وحيث ترى دولة الإمارات العربية المتحدة وبمناسبة انعقاد المؤتمر في دورته الثامنة والخمسين وإدراج موضوع قانون البحار في جدول أعمال، أهمية أن تثار مسألة حرية الملاحة في المضايق وما تواجهه من تحديات حالياً إزاء بعض التهديدات التي تطلق من وقت لآخر بإعاقة الملاحة عبر المضايق الدولية، وذلك بهدف التوصل لاتخاذ مواقف دولية واضحة من كفالة حرية الملاحة في المضايق الدولية وفق أحكام القانون الدولي.

- انتهى -