(1)

سلم تصحيح حقوق ... النظام الدولي ... س٤ / ف١

الجامعي شباري ١٦ / ٧ / ١٤٣٠ هـ

ج س ١ : (١) الشرط الأول : يتعلق بالفترة الزمنية للإيقاف التي يجب أن تكون مرفقة ومحددة .

(٣) الشرط الثاني : يتعلق بتحديد المنطقة التي يتم إيقاف المرور فيها أي أن يكون ذلك في قطاعات محددة ولا يجوز وقف المرور في كافة أرجاء البحر الإقليمي .

(٢) الشرط الثالث : لا يجوز إيقاف هذا المرور إلا في حالات استثنائية ، وبهدف تأمين سلامة الدولة الساحلية ، وهذا ما قد يحدث من أجل القيام بالمناورات العسكرية في البحر الإقليمي .

(٤) الشرط الرابع : ألا يكون من شأن الإجراءات المتخذة أن تؤدي إلى أي شكل من أشكال التمييز بين سفن مختلف الدول سواء كانت ذات الصلة بالحادث أو الوقائع .

(٥) الشرط الخامس : يجب على الدولة الساحلية الإعلان عن وقف المرور ولا يبدأ وقف المرور إلا بعد الإعلان عنه .

ج س ٢ : تقيد الولاية المدنية كالولاية الجنائية من حيث المبدأ ، وهي من اختصاص الدولة التي توقع السفينة علمها إذ لا يمكن للدولة الساحلية أن توقف سفينة أجنبية مارة خلال بحرها الإقليمي لغرض ممارسة ولايتها المدنية فيما يتعلق بشخص موجود على ظهر السفينة ، كما لا يجوز لها أن تتخذ الإجراءات الاقترانية أو غيرها في مجال القضاء المدني ضد الشخص على ظهر سفينة أجنبية خلال مرورها البريء في بحرها الإقليمي ، إلا فيما يتعلق بالالتزامات التي يستحدثها السفينة أو المسؤوليات التي تقع عليها أثناء رحلتها خلال مياه الدولة الساحلية أو لغرض الرحلة

(١٠)

- إلا أنه ذلك يجب ألا يخل بحق الدولة الساحلية في أن توقع إجراءات التنفيذ لغرض أي دعوى مدنية ضد أية سفينة أجنبية راسية في بحرها الإقليمي أو مارة خلال بحرها الإقليمي أو أن تحتجزها بغرض ممارسة الولاية المدنية ، وهذا فإن بإمكان الدولة الساحلية وفقاً لأحكام القانون الدولي أن تتخذ الإجراءات الاقترانية المنصوص عليها في قانونها الداخلي مع السفينة الأجنبية وفقاً للالتزامات أو المسؤوليات التي تقع على هذه السفينة في موضع الرحلة التي تقوم بها في البحر الإقليمي .

(١٠)

ج س ٣ : تقيد الولاية الجزائية على السفن الأجنبية التي تعبر المياه الإقليمية وفقاً لأحكام المادة ١٩ من اتفاقية ١٩٨٢م استثناء على تطبيق مبدأ "ولاية دولة العلم على السفينة" ، وتنص المادة (٢٧) من الاتفاقية في فقرتها على إمكانية تطبيق الولاية الجزائية للدولة الساحلية في حالات محددة وهي :

(١) إذا امتدت آثار الجريمة إلى الدولة الساحلية أو أثرت على سلامة البحر الإقليمي .

(٢) إذا كانت الجريمة من النوع الذي يخل بسلام الدولة أو حسن النظام في البحر الإقليمي .

(٣) إذا طلب ربان السفينة أو ممثل دبلوماسي أو موظف قنصلي لدولة علم السفينة مساعدة السلطات المحلية للدولة الساحلية .

(2)

ج س ٤ : (1) الحق دون ارتياد البحار الحصول، وذلك وقفاً لنوعها وقوتها وحمولتها وحجمها.

(2) الامتناع عن الردية بالقوة أو استعمالها ضد سيادة الدولة الساحلية أو استقلالها السياسي، أو بأية طريقة أخرى تتنافى مع مبادئ القانون الدولي.

(3) الامتناع عن القيام بأي نشاط غير مصاد في البحر المتوسط السريع، كالتوقف إلا إذا اضطر ذلك ضرورياً بسبب قوة قاهرة أو حالة شدة.

(4) الامتثال للأنظمة الأخرى الواردة في الاتفاقية والمتعلقة بالقائمة المستخدمة للملاحة الدولية.

(5) التقيد بالأنظمة والتدابير الفنية والدولية المقبولة عموماً والمتعلقة بمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه.

ج س ٥ : (1) مقاومة الاعتداء بالوسيلة (2) مقاومة أعمال القرصنة (3) حصانة الحكومة الحقيقة (حصانة التتبع) (4) الاعتداء على البحار بالمخدرات أو المواد المؤثرة في العقل (5) البث الإذاعي غير المصرح به.

الشروط الواجب توافرها في أي عمل لتكييفه عملاً من أعمال القرصنة:

(1) أن يكون العمل المرتكب غير مشروع، ويعد الاشتراك والتحريض على ارتكاب الأعمال من أعمال القرصنة.

(2) أن يهدف إلى تحقيق أغراض شخصية. وبالتالي إذا كانت الأعمال تهدف لتحقيق أهداف سياسية فلا تندرج تحت مفهوم القرصنة.

(3) أن يتم ارتكاب العمل من قبل طاقم أو ركاب سفينة أو طائرة خاصة.

(4) أن يوجه العمل ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو أموال على متنها في أعالي البحار أو في مكان يقع خارج ولاية أية دولة.

ج س ٦ : - يذهب فريق من الفقهاء (1) القول بأنه لقيام قاعدة عرفية وليدة أصولها في مؤتمر فيينا لعام ١٨١٥ وما تلاه من اتفاقيات التي أقرها وقواها حرية الملاحة في الأنهار الدولية لسفن جميع الدول سواء كانت نهرية أم لا، دون قيام المساواة، فتتابع المعاهدات شكلت العنصر المادي للعرف الدولي وقيام الاعتراض عليها من قبل الدولة النهرية يدل على توافر العنصر المعنوي. وعليه فالدول الساحلية غير النهرية عندما تمارس الملاحة في الأنهار الدولية فإنها تستخدم الحق وليس مجرد رخصة أو تسامح من الدول النهرية. هذه الأخيرة لا يمكنها عرقلة الملاحة وإلا تحملت المسؤولية الدولية لإخلالها بالتزام دولي مصدره العرف وهو الالتزام بالسماح لسفن جميع الدول بالمرور في النهر.

- يرى فريق آخر من الفقهاء (2) وهو الراجح أنه لا يمكن الادعاء بأن عرف الدول قد تواتر على قبول مبدأ حرية الملاحة في الأنهار الدولية لكافة الدول مع قيام المساواة، ذلك لأن مثل هذا الحكم لم يتقرر - إلا بالنسبة لبعض الأنهار في ظروف خاصة، مما يقرر قاعدة عرفية كان أغلبها فرضت فرضاً من قبل الدول المتشاطئة على الدولة أو الدول الأخرى وكذلك في اتفاقية برشلونة مما يدل على أن العنصر المعنوي وهو الاعتقاد بإلزام الحكم لم يتوافر لهذه الدول. وعليه فحرية الملاحة في الأنهار الدولية للدول غير النهرية هي من الأحكام التي يقررها العرف الدولي.

(10)