

الإطار القانوني لنظام المرور البريء في الإقليم البحري الإماراتي وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م

Fatima Mohamed Abdulqader Baqais¹, Nor Fadhilah Mohamed Ali², Hendun Abd.
Rahman Shah², Syaryanti Hussin²

¹طالبة دكتوراه في كلية الشريعة والقانون، جامعة العلوم الإسلامية الماليزية، fatima.moh.abd@gmail.com

²دكتورة/محاضرة متقدمة في كلية الشريعة والقانون، جامعة العلوم الإسلامية الماليزية

ملخص

يتناول البحث موضوع الإطار القانوني لنظام المرور البريء في الإقليم البحري الإماراتي وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م، وتكمن أهمية الورقة البحثية بأن أن المرور البريء حق معترف به في العرف والفقه الدوليين، ولا يعتبر رخصة، لذا لا يجب لممارسته وجوب النص عليه في اتفاقية دولية، كما أن السفن الأجنبية أيضاً ليست بحاجة إلى موافقة الدولة الساحلية. وتتركز المشكلة بضرورة بيان الضوابط القانونية التي تحكم عملية المرور البحري في المياه الإقليمية لدولة الإمارات، وبيان مدى الانضباط والسلامة القانونية لنص المادة (17) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م التي نصت على أن جميع السفن لها الحق في المرور البريء عبر البحر الإقليمي ولتحقيق أهداف الدراسة اعتمد الباحث على المنهج الوصفي والاستقرائي والاستنباطي لدراسة النموذج القانوني لنظام المرور البريء في الإقليم البحري الإماراتي، ومن أهم النتائج التي توصلت إليها الدراسة أن يعد المرور البريء حقاً لجميع سفن الدول، كما أنه يعد قيداً على الإقليم البحري لسيادة الدولة، وهذا ما أكدته اتفاقية قانون البحار لعام 1982م ونظمته بشكل يحمي مصالح الدول الساحلية والملاحة الدولية، ولقد أظهرت اتفاقية قانون البحار لعام 1982م المقصود بالمرور، وما يتصف به من البراءة، وذلك خوفاً من حدوث تعسف من قبل السفن الأجنبية في استخدام حقها في المرور البريء، ومن أهم التوصيات ضرورة الحصول على تصريح وإذن مسبق للسفن الحربية الأجنبية قبل مرورها في البحر الإقليمي.

الكلمات المفتاحية: المرور البريء، الإقليم البحري، قانون البحار

مقدمة

يعد المرور البريء حقًا لجميع سفن الدول، كما أنه يعد قيدًا على الإقليم البحري لسيادة الدولة، وهذا ما أكدته اتفاقية قانون البحار لعام 1982م ونظمتها بشكل يحمي مصالح الدول الساحلية والملاحة الدولية، حيث أضافت على هذا الحق مجموعة من القيود القانونية بحيث تهدف إلى حماية أمن ومصالح الدولة الساحلية، كما تسمح للدولة الساحلية بتنظيم ممارسته وفقًا لما ورد في اتفاقية قانون البحار وقواعد القانون الدولي وذلك ضمانًا لملاحة دولية آمنة في ظل سلطات الدولة الساحلية في مواجهة السفن الأجنبية. (عامر، صلاح الدين 1998. ص 81).

ولقد أظهرت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م المقصود بالمرور، وما يتصف به من البراءة، بخلاف ما كان عليه الحال في ظل اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958م، وذلك خوفًا من حدوث تعسف من قبل السفن الأجنبية في استخدام حقها في المرور البريء، فتم تعريف المرور بأنه الملاحة البحرية العادية عبر المجال البحري الذي يخضع لسيادة الدولة الساحلية، وذلك للعديد من الأسباب منها: المرور عبر البحار دون المرور في المياه الداخلية، أو الوقوف في ميناء يقع خارج نطاق المياه الداخلية، بالإضافة إلى التحرك من المياه الداخلية وإليها وكذلك الوقوف في مرفق أو مرسى معين أو مغادرته. (المادة 18 من اتفاقية قانون البحار 1982م)

ولقد عرّفت الفقرة الثانية من المادة (18) من اتفاقية 1982م المرور البريء بأنه: "هو الملاحة خلال البحر الإقليمي لاجتياز هذا البحر بدون الدخول أو التوجه إلى المياه الداخلية، أو التوقف في مرفق مينائي يوجد خارج المياه الداخلية، أو التوجه إليه أو مغادرته".

ومن ذلك يتبين أنه يتم المرور في ثلاث حالات: الحالة الأولى، عندما يكون المرور عبر البحر الإقليمي فقط بدون دخول المياه الداخلية للدولة الساحلية، والحالة الثانية، عندما يكون المرور خلال البحر الإقليمي بهدف الدخول إلى المياه الداخلية كما يكون القدوم من أعلى البحار، بينما الحالة الثالثة، فتشمل الخروج من المياه الداخلية للدولة الساحلية والمرور عبر البحر الإقليمي، وفي الثلاث حالات لا بد أن يقتصر المرور على المرور المجرد، بالإضافة إلى أنه يجب أن يكون متواصلًا وسريعًا، وبذلك فلا يسمح للسفن بالإقامة أو التوقف إلا في حالة الملاحة، أو حين يستلزم الأمر قوة قاهرة، مثل حدوث عطل في محرك السفينة أو حدوث حريق، أو مساعدة سفن أخرى في خطر، وعندما تنتهي هذه الحالات الطارئة تقوم السفينة بمواصلة المرور مرة أخرى. (بوزيدي خالد 2014. ص 24)

وبناءً على ذلك، سوف تتناول الباحثة في موضوع الإطار القانوني لنظام المرور البريء في الإقليم البحري الإماراتي وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م في مبحثين، نخصص المبحث الأول لبيان واجبات السفن والطائرات الأجنبية أثناء المرور البريء في الإقليم البحري الإماراتي، ونعرض في المبحث الثاني الولاية الجنائية على ظهر السفينة الأجنبية في الإقليم البحري الإماراتي، وفقاً للآتي:

المبحث الأول: واجبات السفن والطائرات الأجنبية أثناء المرور البريء في الإقليم البحري الإماراتي:

يُعدّ المرور بريئاً طالما أنه لم يمس سلم الدولة الساحلية أو حسن نظامها وأمنها بضرر، والضرر يكون من خلال قيام السفينة الأجنبية بأي من الأنشطة التالية أثناء وجودها في الإقليم البحري بأي نشاط من الأنشطة، وهذا ما ينطبق أيضاً على الإقليم البحري الإماراتي، ويتضح ذلك من خلال الآتي:

1. استخدام التهديد بالقوة أو استخدام هذه القوة ضد سيادة الدولة الساحلية أو استقلالها السياسي، مما يمثل انتهاكاً كبيراً لمبادئ القانون الدولي المذكورة في ميثاق الأمم المتحدة.
 2. حدوث مناورة أو أي نوع من أنواع التدريب.
 3. القيام بعمل معين يهدف إلى جمع المعلومات التي من الممكن لها أن تضر أمن الدولة الساحلية.
 4. القيام بأي عمل يهدف التعدي على أمن الدولة الساحلية.
 5. القيام بإطلاق أي طائرة أو تحميلها.
 6. إطلاق أي من الأجهزة العسكرية.
 7. تحميل أو تنزيل سلع أو أشخاص مخالفين للقوانين الجمركية أو الضريبية.
 8. القيام بأي عمل من أعمال التلوث الذي يخالف اتفاقية قانون البحار.
 9. مزاولة أي نشاط من أنشطة صيد السمك.
 10. القيام بعمل مسح بحري.
 11. القيام بأي عمل يهدف التدخل في شبكات المواصلات أو تهديد أمن المنشآت الخاصة بالدولة الساحلية.
 12. مزاولة أي نشاط آخر ليس له علاقة مباشرة بالمرور. (المادة: 19 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)
 13. وقد بينت الاتفاقية حق السفن الأجنبية بدون استثناء في المرور البريء (المادة: 17 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)
- كما أنها خصصت سفن محددة ووضعت لها قواعد خاصة في المرور وفقاً لطبيعتها، وكذلك وفقاً لما تحمله لكي تحمي أمن الدول الساحلية، وتتمثل هذه السفن في الغواصات، وكذلك السفن النووية، بالإضافة إلى، السفن ذات الحمولة الخطرة، وكذلك السفن الحربية. (لعمامري عصاد. 1982. ص 103 – 104).

ومن جماع ما تقدم تدور الدراسة في هذا المبحث حول واجبات السفن والطائرات الأجنبية أثناء المرور البريء في الإقليم البحري الإماراتي في مطلبين، من خلال تسليط الضوء على بيان مفهوم المرور البريء في المطلب الأول، وتوضيح قواعد المرور البريء في دولة الإمارات العربية المتحدة في المطلب الثاني، وفقاً لآتي:

المطلب الأول: مفهوم المرور البريء

قبل تناول أحكام المرور البريء في دولة الإمارات العربية المتحدة لعله من الأفضل الحديث بشكل عن معنى المرور البريء في القانون الدولي العام، وذلك لبيان المقصود بمعاني هذه المصطلحات، فقد عرفت المادة (18) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المرور بأنه هو الملاحة المستمرة والسريعة عبر البحر الإقليمي، التي لا تعترضها أي حالة من حالات الوقوف أو الرسو مادام هذا التوقف لا تقتضيه الملاحة العادية، أو يكون من أجل ظرف قاهري، أو من أجل تقديم المساعدة إلى أفراد في حالة خطر، بمعنى أن الملاحة غير المتواصلة أو البطيئة أو التي تتخللها حالات توقف لغير الحالات المذكورة تخرج عن نطاق مفهوم المرور البريء.

ويعتبر المرور البريء بمثابة ملاحة للسفن الأجنبية عبر البحر الإقليمي، أما الملاحة فيقصد بها عبور السفينة خلال البحر الإقليمي، أما بالنسبة للسفن الوطنية، سواء أكانت حكومية أو خاصة، فإن لها حق الملاحة في بحرها الإقليمي كحق من حقوق الدولة على أراضيها، والدولة حرة في تنظيم ملاحة سفنها الوطنية طبقاً لقوانينها الداخلية.

وللسفن الأجنبية اجتياز البحر الإقليمي، دون الدخول للمياه الداخلية، ولا يجوز التوقف في مرسى، أو ميناء يقع خارج المياه الداخلية، غير أن هذا المرور يجب أن يكون ضرورياً لغرض الوصول إلى ميناء أو اجتياز للبحر للخروج إلى منطقة بحرية أخرى؛ وليس لغرض استغلال هذا الحق من أجل المرور غير المثمر، أو التعسف باستعمال الحق. (المرزوعي، سعيد 2021. ص 291)

إن السفن الأجنبية لديها إمكانية التوجه من المياه الداخلية أو إليها، بالإضافة إلى حرية السفن في الوقوف في المراسي أو الموانئ أو مغادرتها، والتوجه للمياه الداخلية للدولة الساحلية، ويجب أن يكون المرور لغرض الوصول إلى ميناء الدولة الساحلية لأغراض الشحن وليس لأغراض استخدام هذا الحق، كما لا بد من ملاحظة طبيعة العلاقات بين الدولة الساحلية ودولة علم السفينة التي تريد الدخول للمياه الداخلية، ولا تسمح الدول باستخدام مياهها الداخلية، إلا إذا كان هناك اتفاق بين الدولتين باستخدام المياه الداخلية يسمح لها باستخدام هذه المياه، وإن كان هذا الاتفاق معقوداً قبل عقد اتفاقية قانون البحار عام 1982م، وينبغي أن يكون المرور

متواصلًا وسريعًا، إلا إذا كان التوقف من مقتضيات الملاحة أو قوة القاهرة يتطلب وقف السفينة فيها. (الفتلاوي، سهيل حسين 2009. ص 202)

أما متى يكون المرور بريئًا ومتى يكون غير ذلك، فإن تحديده معتمد في الدرجة الأولى على نشاط السفينة في منطقة البحر الإقليمي، فارتكاب السفينة لأحد الأفعال المنصوص عليها في نص المادة (2/19) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م يترتب عليه اعتبار مرور السفينة مرورًا غير بريء، مما يجعل الدول الساحلية تملك الحق في منع هذا المرور غير البريء؛ فهذه الأفعال تشمل التهديد باستعمال القوة أو التدريب بالأسلحة، التجسس، التخريب، إطلاق الإشاعات، إنزال أو تحميل أي طائرة أو معدة عسكرية، إنزال أو تحميل أي سلعة أو عملة أو شخص، خلافًا لقوانين الجمارك أو الهجرة في الدولة الساحلية، التلويث المقصود، صيد السمك، البحث العلمي والمسح البحري، التدخل في عمل شبكات المواصلات أو غيرها من المرافق أو القيام بأي نشاط آخر ليس له علاقة مباشرة بالمرور. (رضوان، حسني موسى محمد 2013. ص. 45)

ويعد مرور السفن الأجنبية في البحر الإقليمي بمثابة حق، أي أن مرورها لا يرضخ لسلطة الدولة الساحلية التقديرية كما أن أمر السماح به أو حجبها عن السفن الأجنبية يعد غير مهم، وبمعنى آخر، أنه يعارضه التزام الدولة الساحلية من الواجب على الدولة الساحلية أن تيسر سبل المرور ولا تعوقه. (المرزوعي، سعيد 2021. ص 292) وقد جاء في المادة (14) من معاهدة جنيف أنه تتمتع جميع السفن التابعة للدول الساحلية وغير الساحلية بحق المرور البريء عبر البحر الإقليمي في حدود هذه المواد.

وتتضح أن أشكال المرور البريء خلال البحر الإقليمي يكون إما المجيء من البحر العام وحتى الوصول إلى الموانئ الساحلية للدولة، وربما يحدث العكس أي يكون المجيء من المياه الداخلية وحتى البحر العام، ويتمثل ذلك في المرور في البحر الإقليمي دون القدوم من ميناء الدولة الساحلية أو الوصول إليه. (المرزوعي، سعيد 2021. ص 292)

وإذا كان الحق السابق ذكره يتمثل في حق المرور، فيقصد من ذلك أنه غير مسموح أن يتم الوقوف في البحر الإقليمي إلا في حالة وجود ظروف ملاحية تتمثل في الأسباب التي تستدعي تنظيم مسألة عبور السفن في البحر الإقليمي، أو في حالة إذا كان التوقف ناجمًا عن ظروف جبرية تجعل السفينة مرغمة على الوقوف مثل قيام عاصفة تجعل مسألة الاستمرار في الملاحة أمرًا في غاية الخطورة، أو حدوث محنة معينة لحقت بالسفينة. وقد جاء في الفقرة الثالثة من نص المادة (14) من معاهدة جنيف أن المرور يشمل الرسو والوقوف ولكن في حالة كونهم ناتجين عن الملاحة العادية، أو يعتبر وجودهما ضرورة ملحة مترتبة على محنة طارئة مثلًا.

وحتى يتم إثبات حق السفينة الأجنبية في المرور البريء خلال البحر الإقليمي للدولة الساحلية لا بد أن يكون مروراً بريئاً، والمقصود من ذلك ألا يشمل المرور في البحر الإقليمي إخلالاً بالنظام العام أو بأمن الدولة. (الدقاق، محمد السعيد 1993. ص 349)

وقد جاء حق المرور البريء للدول في المادة (17) من اتفاقية عام (1982م)، حيث نصت المادة على أن: جميع الدول سواء كانت ساحلية أو غير ساحلية تخضع لهذه الاتفاقية، بالإضافة إلى شمول الاتفاقية أحكاماً تتعلق بمسألة المرور البريء، ويقصد، أن الغرض من مرور الملاحه هو المرور عبر هذا البحر بدون الدخول إلى المناطق التي ترسو فيها السفن أو المياه الداخلية، أو منافذ تقع خارج المياه الداخلية. (Ahmed, Arif 2017. p.) (28)

المطلب الثاني: قواعد المرور البريء في دولة الإمارات العربية المتحدة

في دولة الإمارات تختلف قواعد ومتطلبات المرور البريء باختلاف الوسائط المارة في البحر الإقليمي للدولة، وذلك على التفصيل التالي:

أولاً: السفن التجارية الأجنبية:

تمارس السفن الأجنبية حق المرور حيث يجب أن تلتزم بالقوانين والأنظمة التي سنتها الدولة الساحلية، وفقاً لهذا النظام الداخلي والقواعد الأخرى للقانون الدولي، وعلى وجه الخصوص، مع القوانين والأنظمة المتعلقة بالنقل والملاحه، وتنص القوانين على أن الدولة الساحلية يجب ألا تعوق المرور البريء في البحر الإقليمي، حيث يجب استخدام الوسائل المتاحة لها لضمان احترام المرور البريء في البحر الإقليمي، ويجب أن لا يسمح باستخدام البحر في أعمال تتعارض مع حقوق الدول الأخرى، كما يجب على الدولة الساحلية إعطاء معلومات عن أي مخاطر للملاحه التي لديها معرفة بها. (United Nations. 2005. Articles concerning the Law of the Sea with) (commentaries 1956. p. 273)

وقد أعادت المادة (1/5) من القانون الاتحادي الإماراتي بشأن تعيين المناطق البحرية لدولة الإمارات العربية المتحدة، التأكيد على حق السفن التجارية الأجنبية في المرور البريء خلال البحر الإقليمي للدولة، كما هو الحال في صياغة المادة (4)، فقد ارتأى المشرع عدم تضمين الصياغة تفاصيل كثيرة في شأن أحكام المرور البريء وإنما أثر الإحالة لأحكام هذا الحق المتعارف عليه في القانون الدولي العام، وفي هذه الحالة يمكن الرجوع للأحكام الواردة في القسمين (أ) و(ب) من الفرع الثالث من الجزء الثاني من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار باعتبار أن هذه الأحكام قد أصبحت، أو في طريقها إلى أن تصبح، جزءاً من العرف الدولي. (Shaw, M. 1997. p. 402).

وترى الباحثة: أن هذا التوجه من المشرع الإماراتي من شأنه أن يزيد من درجة التوافق بين القانون الاتحادي رقم (19) لسنة 1993 بشأن تعيين المناطق البحرية لدولة الإمارات العربية المتحدة وبين الأحكام الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

ثانيًا: السفن الحربية الأجنبية:

لقد احتوت المادة (29) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على تعريف للسفينة البحرية حيث عرفت الاتفاقية بأنها: "سفينة تتبع القوات المسلحة لدولة محددة، ويكون واضحًا عليها من الخارج علامات تميزها وتميز جنسية الدولة، وتكون هذه السفينة تحت سلطة ضابط محدد قامت الحكومة بتعيينه بشكل رسمي، ويكون اسمه موجودًا في قائمة الخدمة المناسبة أو ما يوافقها، ويعمل بها طاقم من الأفراد يخضعون لقواعد الانضباط والالتزام في القوات المسلحة". (محمد هواش وريم عبود 2018 ص. 32)

وقد نظمت اتفاقية قانون البحار لعام 1982م، حق السفن الحربية بالمرور بالمياه الإقليمية للدول وليس للدولة الساحلية، أن تمتع سفينة حربية من المرور بمياهها الإقليمية، إلا إذا خالفت قواعد القانون الدولي وقوانين الدولة الساحلية، وتطبق القواعد الخاصة بالمرور البريء على السفن التجارية نفسها على السفن الحربية، وتستطيع السفن الحربية من دخول البحر الإقليمي للدولة الساحلية بهدف المرور وتطبيق القواعد نفسها المتعلقة بمرور السفن التجارية، وعندما تمر السفن الحربية في البحر الإقليمي لدولة فإن عليها مراعاة الالتزام بقواعد المرور، ولا تدخل السفينة البحر الإقليمي لدولة إلا لغرض محدد، ولا يجوز الدخول غير المفيد أو المثمر، ويجب مراعاة، ما إذا كان هناك بين دولة السفينة والدولة الساحلية نزاع عسكري مسلح، ففي هذه الحالة لا يجوز للسفينة الدخول للبحر الإقليمي للدولة الساحلية. (الفتلاوي، سهيل حسين. 2009. ص 208)

وقد علق الفقرة الثانية من المادة (5) مرور السفن الحربية الأجنبية خلال البحر الإقليمي للدولة على حصولها على إذن مسبق من السلطات المختصة في الدولة، فالحديث عن موقف دولة الإمارات العربية المتحدة من هذه المسألة يدعوننا للحديث عن حقيقة ثبوت أو عدم ثبوت حق المرور البريء للسفن الحربية في البحر الإقليمي، لعلها ليست مبالغاً في القول، إن مسألة المرور البريء للسفن الحربية تعد واحدة من أكثر المسائل خلافًا في القانون الدولي العام.

ففي قضية قناة كورفو لعام 1949م بين المملكة المتحدة وألبانيا تجنبت المحكمة إعطاء رأي في هذا الخلاف، وقالت عن هذا الموضوع في سياق حكمها بأنه: "ليس من الضروري في مثل هذه الظروف بحث السؤال

العام، الأكثر اختلافاً بين الأطراف، بشأن مدى أحقية الدول في القانون الدولي في إرسال سفنها الحربية في وقت السلم خلال البحار الإقليمية التي لا تتضمن مضائق". (النيادي، مطر حامد حليس 2001. ص. 24)

ويمكن القول، أن ثبوت هذا الحق للسفن الحربية الأجنبية يتنازعه في القانون الدولي اتجاهان:

الاتجاه الأول: يرى عدم وجود حق للسفن الحربية بالمرور البريء خلال البحر الإقليمي، ويشترط مرورها الحصول على إذن مسبق من الدولة الساحلية، ففي هذا الصدد ذكر الأستاذ "روت" في سياق مرافعته في قضية مصائد الأسماك لعام 1910م بين المملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية أن السفن الحربية لا يجوز لها أن تبحر في منطقة البحر الإقليمي بدون إذن مسبق من الدولة الساحلية؛ وذلك لأنها تشكل تهديداً لسلامة وأمن الدولة الساحلية.

وبالمثل ذهب الأستاذ "جوسيب" إلى القول بأن القواعد الثابتة والمستقرة في القانون الدولي تشير إلى عدم تمتع السفن الحربية بحق قانوني مطلق بالمرور في البحر الإقليمي للدولة الساحلية أكثر من حالة قيام جيش لدولة ما بالمرور في إقليم دولة أخرى، بمعنى آخر أن الأستاذ "جوسيب" يرى ضرورة أن يتوقف مرور السفن الأجنبية في البحر الإقليمي على إذن من الدولة الساحلية، بالمثل ذهب القاضي "أزفيدو" في رأيه المخالف في قضية قناة كورفو بأنه لا يوجد عُرف مستقر في القانون الدولي ينص على حق المرور البريء للسفن الحربية.

أما الاتجاه الثاني: فيرى ثبوت الحق في المرور البريء للسفن الحربية كثبوتها للسفن التجارية، وفي ذلك يقول كل من "ماك دو غال" و"بورك" بوجود عدم التمييز في قواعد المرور والإبحار بين السفن التجارية والسفن الحربية. (النيادي، مطر حامد حليس 2001. ص. 24)

وترى الباحثة: أن الخلاف بين فقهاء القانون الدولي ما هو إلا انعكاس للخلاف الدائر بين الدول في هذا الصدد، فالدول الصغيرة والدول التي كانت تشكل ما يسمى بالكتلة الشرقية ترى ضرورة الحصول على تصريح مسبق للسفن الحربية الأجنبية قبل مرورها في البحر الإقليمي، على النقيض من ذلك كان موقف الدول الكبرى ذات البوارج والأساطيل الحربية المتواجدة في مناطق مختلفة من العالم التي كانت ولا تزال تنادي بوجود المساواة بين السفن الحربية والسفن التجارية في أن كلا منهما يتمتع بحق المرور البريء بدون إذن أو حتى إشعار مسبق.

وهذا النقص التشريعي في الاتفاقيتين أدى إلى وجود ثلاثة آراء مختلفة في هذا الموضوع: الأول، يقضي بأن تعبير "جميع السفن" الوارد في نص المادة (14) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة الملاصقة لعام 1958 يشمل كل السفن حربية كانت أو تجارية، وبالتالي تتمتع السفن الحربية مثل التجارية الحق في المرور

البريء. أما الرأي الثاني، فيرى أن تعبير كل السفن يقصد به السفن التجارية فقط ولا يشمل في التفسير السفن الحربية. وذلك لأن تقرير منح السفن الحربية حق المرور البريء أمر في غاية الأهمية، وكان ولا يزال محل خلاف كبير من الدول، لذلك لا يتصور ثبوت الحق بالمرور البريء لهذا النوع من السفن بشكل ضمني، وإنما ينبغي النص عليه صراحة لمنع أي لبس أو غموض. أما الرأي الثالث والأخير، فنجد أن كلاً من اتفاقيتي عام 1958م و عام 1982م لا تتضمنان أي نص في المسألة، وبالتالي ينبغي الرجوع إلى أحكام العرف الدولي في هذا الشأن. أن هذا الرأي صحيح عند كثير من فقهاء القانون الدولي ولكن المشكلة في قبوله؛ أنه لا توجد قواعد ثابتة ومستقرة في العرف الدولي فيما يتعلق بمرور السفن الحربية في البحر الإقليمي والمسألة محل خلاف كبير بين الدول. (المزروعى، سعيد 2021. ص 150)

وفي ظل هذا الخلاف جرت العادة بين الدول على تجنب الدخول في نزاع مباشر عند رغبة إحدى القطع البحرية في البحر الإقليمي لدولة أخرى، فإذا كانت الدولة الساحلية لا تشترط إذن مسبق للمرور فإن السفينة الحربية تُبحر دون أن تحصل على إذن، أما إذا كانت الدولة الساحلية تشترط إذن مسبق قبل الدخول إلى بحرها الإقليمي فإن اتصالاً على مستوى منخفض عن طريق القنوات الدبلوماسية يتم لتأمين هذا الإذن الذي لا يرفض في العادة. (النيادي، مطر حامد حليس 2001. ص. 28)

وفي مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار لعام 1958م تجلّى الخلاف بوضوح بين الدول المشاركة حول ثبوت حق المرور البريء للسفن الحربية، حيث أدى هذا الخلاف إلى الفشل في التوصل إلى اتفاق أو صيغة توفيقية في هذا الموضوع أو اعتماد الاقتراح المعد من قبل لجنة القانون الدولي والذي بحكم أن يكون مرور السفن الحربية بناءً على إذن من السلطات في الدولة الساحلية، هذا الفشل الذي أصاب الدول التي شاركت في المؤتمر ترتب عليه عدم وجود نص يتعلق بهذا الأمر في اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة الملاصقة، كذلك في مؤتمر الأمم المتحدة فضلت الدول المشاركة ترك الموضوع غامضاً دون الإقدام على إيجاد نص واضح يفصل في الخلاف الحاصل حول وجود حق للمرور البريء للسفن الحربية في منطقة البحر الإقليمي. (الهيبي، سهير البراهيم حاجم 2008. ص 70)

وفي عام 1989م صدر التصريح الأمريكي - الروسي المشترك لعام 1989م في شأن المرور البريء، فقد نصت الفقرة الثانية من هذا التصريح على حق كل السفن - بما فيها السفن الحربية وبغض النظر عن الحمولة أو التسليح أو وسيلة الدفع - تتمتع بحق المرور البريء خلال البحر الإقليمي وفقاً لأحكام القانون الدولي، ولا يشترط لهذا المرور إشعار مسبق أو إذن مسبق. (المزروعى، سعيد 2021. ص 299)

وترى الباحثة: أن هذا النص لا يشكل إضافة أو تعديل لأحكام العرف الدولي في هذا المجال، ولا يمكن الاعتداد به ضد أي دولة أخرى ما لم تعلن التزامها به.

وفي دولة الإمارات العربية المتحدة وفي الأحوال العادية يتم الحصول على إذن بالمرور عن طريق وزارة الخارجية بموجب طلب يقدم قبل 15 يومًا من موعد الوصول المتوقع للسفينة الحربية، أما الأحوال الاستثنائية فيكفي أن يقدم الطلب قبل 72 ساعة من موعد الوصول المتوقع للسفينة الحربية، حيث تقوم سفارة دولة العلم لدى الدولة بتقديم بيانات عن السفينة الحربية وفقًا للنموذج المعد من قبل وزارة الخارجية، من بين البيانات التي يتضمنها هذا النموذج بيانات عن جنسية ونوع البارجة واسم قائدها وعدد الضباط والملاحين على متنها ونوع الأسلحة التي عليها، وتتولى الجهات المختصة في الدولة التحقق من صحة هذه البيانات قبل إصدار الإذن بالمرور. (النيادي، مطر حامد حليس 2001. ص. 28)

ثالثًا: مرور الغواصات وسفن الملاحاة الغاطسة:

إن عملية مرور سفن الملاحاة الغاطسة وكذلك الغواصات في البحر الإقليمي لدولة الإمارات العربية المتحدة تستلزم الحصول على تصريح من السلطات التي تختص بهذا الشأن، وعندما يتم إعطاء هذا التصريح تأتي الفقرة الثالثة من المادة (5) من القانون الاتحادي رقم (19) لسنة 1993 بشأن تعيين المناطق البحرية لدولة الإمارات العربية المتحدة لتنص على ضرورة أن يكون إبحار السفن طافية وأن يكون علمها مرفوعًا أثناء عبور البحر الإقليمي للدولة، تطابق هذه الفقرة ما جاء في نص المادة (20) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982م فيما عدا الجزء الخاص بوجوب الحصول على تصريح مسبق.

إن شرط الحصول على إذن مسبق لهذه الوسائط جاء متناسقًا مع الاتجاه العام في القانون الاتحادي الذي قصر حق المرور البريء على السفن التجارية فقط، وإلزام غيرها من الوسائط البحرية بضرورة الحصول على إذن مسبق كشرط لإبحارها خلال البحر الإقليمي لدولة الإمارات العربية المتحدة.

رابعًا: السفن الأجنبية التي تدار بالطاقة النووية أو تلك التي تحمل مواد نووية أو سامة:

تمثل السفن التي تعمل باستخدام الطاقة النووية أو تحمل مواد نووية مشعة خطرًا جسيمًا على الدول الساحلية، بسبب القلق من حدوث تسريبات لهذه المواد، لذلك فإنه من الضروري بالنسبة لهذه السفن أن يكون

لديها وثائق خاصة بها وتراعي التدابير الوقائية الخاصة بالحماية من هذه المواد. فجميع السفن التي تعمل، أو تحمل مواد خطرة يجب، أن تحمل من الوثائق ما يدل على ضمان السلامة والأمان من تسرب هذه المواد، والقدرة على مواجهة الحالات الطارئة، كما تحمل السفينة الوثائق التي تدل على عائدة المواد الخطرة التي تحملها ونوعيتها وخطورتها، وأن السفينة مؤهلة لحمل مثل هذه المواد. ولا يجوز لمثل هذه السفن رمي مخلفات نووية في المياه الإقليمية لأية دولة. (الفتلاوي، سهيل حسين. 2009. ص 220)

وفي دولة الإمارات العربية المتحدة نصت الفقرة الأخيرة من المادة (5) من القانون الاتحادي (19) لسنة 1993 بشأن تعيين المناطق البحرية لدولة الإمارات العربية المتحدة على وجوب قيام السفن الأجنبية التي تدار بالطاقة النووية، أو تلك التي تحمل مواد نووية أو سامة بإشعار السلطات المختصة في الدولة مسبقاً برغبتها بالدخول والمرور في البحر الإقليمي لدولة الإمارات العربية المتحدة.

إن اشتراط الإشعار وليس الاستئذان يفيد أن المشرع الإقليمي الإماراتي يسمح بمرور هذا النوع من الوسائط من حيث المبدأ مسبقاً برغبتها بالمرور، فالحاجة إلى الإشعار قبل المرور في البحر الإقليمي يبرره أن مرور هذه الوسائط البحرية قد يشكل خطراً على البيئة في الدولة لما تحمله من مواد نووية أو سامة، لذلك ورغبة من المشرع الإماراتي في اتخاذ الإجراءات الاحترازية الضرورية لمنع وقوع أي حوادث لهذا النوع، من الوسائط من شأنه أن ينتج عنه أي تسرب إشعاعي في المنطقة ألزم القانون الاتحادي هذه الوسائط البحرية التي تدار بالطاقة النووية أو تلك التي تحمل مواد نووية أو سامة بوجوب إشعار السلطات المختصة في الدولة مسبقاً برغبتها في دخول منطقة البحر الإقليمي لدولة الإمارات العربية المتحدة. (المزروع، سعيد 2021. ص 302)

ومن الإجراءات الاحترازية التي يمكن للدولة القيام بها تعيين ممرات مائة داخل منطقة البحر الإقليمي لتسلكها هذه الوسائط خلال إبحارها في البحر الإقليمي للدولة، كما أن اشتراط الإشعار المسبق يعطي الدولة كذلك القدرة على مواجهة أي طارئ قد يحدث لهذا النوع من السفن، كما أنه يمنح السلطات المختصة في الدولة الفرصة للرد على الاستفسارات التي قد يثيرها أو الإشاعات التي قد يتناقلها الجمهور عند مرور مثل هذا النوع من السفن. (النيادي، مطر حامد حليس 2001. ص. 32 - 33)

وعلى من عدم وجود نص في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م يضاها ما تم ذكره في نص الفقرة الأخيرة من المادة (5) من القانون الاتحادي رقم (19)، إلا أنه من غير المقبول أن يُقال أن المشرع الإماراتي قد تعدى على الاتفاقية المذكورة، حيث أعطت المادة (22 / 2) من هذه الاتفاقية للدولة الساحلية كامل حقها في تحديد ممرات مائة معينة تقع داخل البحر الإقليمي لتبحر منها السفن التي تعمل بالطاقة النووية،

أو التي تحمل مواد نووية مشعة خطيرة، ومن الجدير بالذكر، أيضاً أن المادة (23) من الاتفاقية أوجبت على هذا النوع من الوسائط البحرية التي تحمل معها جميع الوثائق الخاصة بالمواد النووية والسامة وأن تلتزم بجميع الإجراءات الاحترازية التي تطبقها الدولة الساحلية على مرور هذا النوع من الوسائط. (محمد السعيد الدقاق، مصطفى سلامة حسين 1993. ص. 63.)

إن تطبيق المادتين 2/22 و 23 من الاتفاقية لا يمكن من الناحية العملية إذا لم يكن لدى الدولة علم مسبق برغبة إحدى هذه السفن التي تدار بالطاقة النووية أو تلك التي تحمل مواد نووية أو سامة بالمرور في بحرهما الإقليمي، فدولة الإمارات العربية المتحدة لم تُنكر على هذه الفئة من السفن الحق في المرور، ولكن كإجراء احترازي طلبت إشعارها مسبقاً برغبة هذه السفن بالإبحار خلال بحرهما الإقليمي، وهذا التوجه من المشرع الإماراتي لا يشكل خرقاً لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م، بل هو محاولة لتطبيق أحكامها.

خامساً: تحليق الطائرات فوق منطقة البحر الإقليمي لدولة الإمارات العربية المتحدة:

لعله لا يوجد جديد في تقرير هذه الحرية، فهي مسألة مسلم بها بين الدول قبل اتفاقية جنيف، ومع ذلك ففي تضمين الاتفاقية هذه الحرية ما يشير إلى أهمية الاعتراف بوحدة المبادئ التي تنظم وفقاً لها أنشطة الدول في المجالات المختلفة، وهنا يضع الفقه نفس القواعد الخاصة بالاختصاص في مناطق البحر العالي - من ذلك خضوع الأفعال والجرائم التي ترتكب على ظهر الطائرة لاختصاص الدولة المسجلة فيها الطائرة.

وقد تأكدت هذه القواعد بمقتضى اتفاقية طوكيو التي تعاقب على الأفعال التي ترتكب فوق الطائرات والمنعقدة في 14 سبتمبر عام 1972م والتي ألزمت الأطراف باتخاذ كافة التدابير الكفيلة بتأكيد ممارستها لهذه التدابير: ولم تجز الاتفاقية للدول الأخرى أن تتدخل في حرية الطيران المقررة للطائرات فوق البحار العالية، إلا في الحالات التي يكون الفعل فيها قد وقع من أو ضد أحد رعاياها، أو أحدث إضراراً بها، أو كان يمس التنظيمات المتعلقة بسلامة الطيران. (عبد السلام، جعفر. 1996. ص 577)

ولا يوجد في القانون الدولي حق للطائرات الأجنبية تجارية كانت أو حكومية بالتحليق فوق منطقة البحر

الإقليمي مماثل لحق المرور البريء المقرر للسفن التجارية. (R.Y. Jennings .1998. p. 1104)

فالمادة (17) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م قصرت هذا الحق على السفن دون الطائرات، وعليه يتوقف تحليق الطائرات فوق منطقة البحر الإقليمي في الحصول على تصريح مسبق من السلطات المختصة في الدولة، وهذا يعني أنه في حالة دخول إحدى الطائرات المجال الجوي فوق البحر الإقليمي للدولة بدون الحصول على إذن مسبق تكون بذلك قد اخترقت المجال الجوي للدولة، وبالتالي، يحق للدولة التصدي لها

وإرغامها على الهبوط في أحد مطاراتها للتحقيق معها عن أسباب اختراقها للمجال الجوي، ولها أن تستخدم القدر الضروري من القوة العسكرية لتحقيق ذلك، ولأغراض المرور يمكن إذن اعتبار الحدود الخارجية لمنطقة البحر الإقليمي على أنها الحدود التي يحظر على الطائرات الأجنبية تجاوزها بدون إذن مسبق من السلطات المختصة في دولة الإمارات العربية المتحدة. (المزروعى، سعيد 2021. ص 307)

ويستثنى من ذلك، ما قرره المادة (5) من اتفاقية شيكاغو للطيران المدني لسنة 1944م من حق الطائرات التجارية، التي لا تكون من ضمن جدول الرحلات المتفق عليه، للدولة الأعضاء في الاتفاقية في الهبوط لغير الأراضي التجارية أو بالمرور العابر فوق أقاليم الدول الأعضاء في الاتفاقية من غير الحاجة للحصول على إذن مسبق، وذلك بشرط انصياعها لأي طلب يصدر من سلطات الدول التي تعبر فوق أقاليمها بالهبوط. وعلى الرغم من وجود نص المادة (5) في اتفاقية شيكاغو إلا أن عددًا من الدول مثل الأرجنتين وأستراليا لا تلتزم وتُصِر على طلب إذن مسبق للمرور أو التحليق للطائرات التجارية غير المنتظمة بجدول رحلات. في ظل هذا الموقف نجد أن كثيرًا من الدول تلجأ إلى الدخول في اتفاقيات ثنائية، وعلى هذا الحق لضمان تطبيق مبدأ المعاملة بالمثل.

وفي دولة الإمارات العربية المتحدة قامت وزارة المواصلات بعقد عدد من الاتفاقيات الثنائية بشأن النقل الجوي، والتي كان من بين بنودها نص يجيز لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل طرفي الاتفاقية - وزارة المواصلات بالدولة بإصدار تصاريح العبور والهبوط لهذا النوع من الطائرات- بعبور إقليم الطرف الآخر للهبوط فيه، وبالهبوط في إقليم الطرف الآخر لأغراض غير تجارية، ويقصد بالهبوط لأسباب لا تتعلق بتحميل أو تنزيل الركاب أو البضائع أو البريد، أي لأسباب فنية أو لتلك المتعلقة بملائمة عملية الطيران. (المادة: 96 من اتفاقية شيكاغو لسنة 1944)

أما بالنسبة لتشغيل جدول رحلات مدنية بين بلدين لنقل الركاب والبضائع فيمكن للدول الاتفاق على تفاصيل مثل هذه الرحلات في اتفاقيات بينهما، كالاتفاقية الموقعة بين دولة الإمارات العربية المتحدة وسوريا في شأن النقل الجوي بينهما والتي تنص في المادة 1/2 ج على حق مؤسسة النقل الجوي بين كل من المتعاقدين في الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بقصد إنزال وأخذ ما يشمله النقل الجوي الدولي من ركاب وشحن وبرد.

وتقوم وزارة المواصلات في الدولة بمنح الإذن بدخول المجال الجوي للدولة والهبوط في أحد المطارات المحددة في اتفاقية تشغيل جدول الرحلات، وإزاء مرور الطائرات الحكومية بما فيها العسكرية، فإن اتفاقية شيكاغو لا تشملها، وبالتالي، فإن عبورها للمجال الجوي لدولة الإمارات العربية المتحدة أو هبوطها في أحد مطاراتها يخضع

لشروط الحصول على إذن مسبق من وزارة الخارجية، طبقاً لمبدأ المعاملة بالمثل هذا التصريح بالعبور أو الهبوط قد يكون بمقابل أو بدون.

وتقوم قنصلية دولة تسجيل الطائرة بتقديم طلب لوزارة الخارجية وفق النموذج المعد لذلك، والذي يتضمن ضرورة الإدلاء ببيانات عن الطائرة من بينها تحديد المسار الجوي الذي ستسلكه الطائرة والارتفاع الذي ستكون عليه وتاريخ ووقت الدخول بأجواء دولة الإمارات العربية المتحدة، والقصد من الرحلة، وما إذا كانت الطائرة تحمل ذخائر أو أسلحة أو معدات إلكترونية تصويرية أو عسكرية. (النيادي، مطر حامد حليس. 2001. ص 35-36)

المبحث الثاني: الولاية الجنائية على ظهر السفينة الأجنبية في الإقليم البحري الإماراتي

إن السفن الأجنبية لها حق المرور في البحر الإقليمي مروراً برياً، إلا أن تمتع هذه السفن بهذا الحق لا يعفيها من الخضوع إلى مجموعة قواعد والتعليمات التي تضعها الدولة الساحلية، والتي تكون غايتها حماية نفسها من الأخطار وضمان سلامة ملاحتها الدولية وضمان سيرها بصورة قانونية وصحيحة. وبناءً على ذلك، سوف نتناول الولاية الجنائية على ظهر السفينة الأجنبية في الإقليم البحري الإماراتي من خلال الآتي:

المطلب الأول: نظام الإقليم البحري الإماراتي في ظل القانون الاتحادي

وفقاً للقانون الاتحادي رقم (19) لسنة 1993م بشأن تعيين المناطق البحرية لدولة الإمارات العربية المتحدة، تنص المادة (1/4) "فيما يخص سيادة الدولة على إقليمها البري ومياهها الداخلية إلى أنه: "يمتد ليشمل البحر الإقليمي وقاع البحر وما تحت القاع بالإضافة إلى الحيز الجوي أعلاه، ووفقاً لهذا القانون وقواعد القانون الدولي تمارس الدولة سيادتها على البحر الإقليمي وفقاً لأحكام هذا القانون وقواعد القانون الدولي".

ويتبين من تلك المادة، أن المشرع الإماراتي لم يوضح بشكل تفصيلي سيادة الدولة على منطقة البحر الإقليمي، بل اكتفى بالمواد المذكورة في القانون الاتحادي وقواعد القانون الدولي العام التي تقر للدولة حق ممارسة سيادتها على بحرها الإقليمي، حيث تتمثل تلك الممارسة في أحكام القانون الدولي العام في الولاية التنفيذية والتشريعية، فالولاية التشريعية بالقانون الدولي هي حق الدولة الساحلية في أن تصدر القوانين والأنظمة التي تلتزم السفن بمراعاتها أثناء وجودها في البحر الإقليمي. كما جاء في المادة (21) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م مجموعة مسائل يمكن للدولة أن تصدر فيها عدة قوانين وأنظمة منها، حماية الكابلات وخطوط الأنابيب، التلوث، الملاحة، الجمارك، الثروة السمكية، الهجرة والصحة، والبحث العلمي، أما فيما يتعلق

بتصميم السفن الأجنبية أو طاقمها أو بنائها أو معداتها، فتلك القوانين غير ملزمة للسفن الأجنبية إلا إذا كانت تهدف إلى تطبيق معايير دولية.

المطلب الثاني: الولاية التنفيذية للسفن التجارية الأجنبية في دولة الإمارات:

صدر القانون التجاري البحري لسنة 1981م لدولة الإمارات العربية المتحدة، بالإضافة إلى قانون تعيين المناطق البحرية، والقانون الاتحادي رقم (6) لعام 1973م الخاص بالهجرة والإقامة، والقانون الاتحادي رقم (13) لعام 1996م للدخول والإقامة للأجانب، والقانون الاتحادي رقم (23) لسنة 1999م بهدف استثمار وصيانة وتنمية الثروات المائية الحية والقانون الاتحادي رقم (24) لسنة 1999م لحماية البيئة وتنميتها، وحظر استخدام الصنادل البحرية والسفن والناقلات كمستودعات عائمة لتخزين أو لنقل النفط ومشتقاته وذلك في قرار مجلس الوزراء، أيضاً أصدر وزير المواصلات بالدولة قراراً رقم (110) عام 1998م يختص بالشروط التي تتعلق بإعطاء تصريح الملاحة لجميع السفن التي تعمل في البحر الإقليمي للدولة سواء أكانت هذه السفن وطنية أم أجنبية.

لذلك فإن الولاية التنفيذية للدولة الساحلية أكثر تقييداً من الولاية التشريعية وذلك للحد من حالات التعدي والتدخل في ولاية الدولة علم السفينة بشكل يعرقل المرور البريء للسفن التجارية الأجنبية، وقد عدد القانون الحالات التي يسمح فيها للدولة الساحلية تنفيذ قوانينها الوطنية على ظهر السفن التجارية الأجنبية، كما تحظى السفن الحكومية والحربية الأخرى لأغراض غير تجارية بحصانة من الولاية التنفيذية للدولة الساحلية. (المادة: 32 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)

ولكن إذا لم تخضع تلك السفن لقوانين الدولة الساحلية فلها الحق أن تطالبها بمغادرة بحرها الإقليمي فوراً، ولها استعمال القوة بقدر ضروري إذا ما رفضت هذه السفن الخضوع لطلب الدولة الساحلية. (المادة: 30 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)

ووفقاً لدراسة (المزروعي، سعيد 2021. ص 150) وتنقسم الولاية التنفيذية للسفن التجارية الأجنبية في دولة

الإمارات إلى ولاية مدنية وجنائية، تتمثل كل منهما فيما يلي:

(أ) تمارس دولة الإمارات العربية المتحدة حق الولاية الجنائية على ظهر سفينة أجنبية في حالة:

1. عدم السماح بالمرور غير البريء لأي سفينة أجنبية.

2. إذا قامت السفينة بالتعدي على قوانين وأنظمة الدولة بشأن منع وخفض التلوث من السفن والسيطرة عليه في منطقة البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة
 3. إذا تم انتهاك قوانين وأنظمة الدولة من قبل سفينة والخاصة بالموارد الحية واستكشافها واستغلالها وحفظ وإدارتها في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة. (المادتين (9) و(15) من القانون الاتحادي رقم (19) لسنة (1993)
 4. إذا أثرت الجريمة المرتكبة على ظهر السفينة على وأخلت الجريمة بسلم أو بنظام البحر الإقليمي.
 5. إذا طلب ربان السفينة أو ممثل دبلوماسي للدولة التي ترفع السفينة علمها تدخل السلطات المختصة في الدولة.
- وقد احتوت المادة (18) من قانون العقوبات الاتحادي لدولة الإمارات العربية المتحدة لعام 1987م على بعض الحالات، أما الحالات الأخرى فقد تم فيها ذكر القوانين التي تتعلق بتحديد المناطق البحرية لسنة 1993م، وقانون حماية البيئة وتنميتها لسنة 1999م، وقانون استغلال وحماية وتنمية الثروات المائية الحية لسنة 1999م.
- كما جاء في المادة (د/1/27) من اتفاقية قانون البحار، بالإضافة للحالات السابقة حالة مختلفة لم ترد في التشريعات الوطنية لدولة الإمارات العربية المتحدة، وهي حق الدولة الساحلية في إجراء تحقيق على ظهر السفينة إذا لزم الأمر لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد المؤثرة على العقل.
- فالدافع لتلك الفقرة في اتفاقية قانون البحار هو تعزيز الجهود الدولية لمكافحة المخدرات وكان الباحث يأمل من المشروع الإماراتي أنه من الأولى أن يضيف تلك الفقرة في التشريعات الوطنية. ولا يعني ذلك أن القانون في دولة الإمارات العربية المتحدة يقيد السلطات المختصة بالدولة في التحقيق على ظهر سفينة مارة في بحرها الإقليمي إذا ما اعتقد أن هناك ممارسة لعملية الاتجار غير المشروع في المخدرات. فللدولة هذا الحق طبقاً لنصوص اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار غير المشروع في المخدرات والمؤثرات العقلية لسنة 1989م، حيث تنص المادة 3/17 على أنه يحق لأي طرف لديه أسباب معقولة للاعتقاد في ممارسة أي من السفن الأجنبية التي لها حق الملاحة بالاتجار غير المشروع أن تتخذ التدابير اللازمة تجاه السفينة بعد أخذ موافقة دولة العلم؛ وقد انضمت دولة الإمارات العربية المتحدة إلى تلك الاتفاقية عام 1990م. (المرسوم الاتحادي رقم (55) لسنة 1990)
- وللسطات المختصة بدولة الإمارات العربية المتحدة اتخاذ إجراءات تقرها القوانين الوطنية لإيقاف أو التحقيق على ظهر سفينة أجنبية مارة في البحر الإقليمي بعد مغادرة المياه الداخلية للدولة، مثل إيقاف سفينة أجنبية

للتحقق من عدم نقلها لمادة النفط أو أي من مشتقاتها بشكل مخالف لقرار مجلس الوزراء رقم (5) لسنة 1998م.

(ب) تقتصر الولاية المدنية للدولة تجاه السفن التجارية الأجنبية على عدة أحوال منها:

1. أن لدولة الإمارات حق إجراءات التنفيذ على السفينة أو المسؤولين التي تفرض عليها بسبب الهدف من تلك الرحلة أو أثناء الرحلة عبر مياه الدولة الساحلية.

2. حق دولة الإمارات في تطبيق إجراءات التنفيذ تبعاً لقوانينها بهدف دعوى مدنية ضد أي سفينة تجارية أجنبية متواجدة في منطقة البحر الإقليمي.

وليس للدولة الساحلية الحق في ممارسة ولايتها المدنية على سفينة أجنبية في غير تلك الأحوال، وقد جاء في نص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بالمادة (1/28) عدم شرعية ممارسة الولاية المدنية على ظهر السفينة من خلال إيقاف أو تحويل اتجاه السفينة الأجنبية المارة في البحر الإقليمي للدولة، وتم الأخذ بهذا التقييد في ممارسة الولاية المدنية تجاه السفن التجارية الأجنبية من قبل التشريعات الوطنية لبعض الدول، وعلى سبيل المثال، فقد نصت دولة الإمارات العربية المتحدة في المادة 1/115 من القانون التجاري البحري على قصر الحجز على السفينة في حالة الوفاء بدين بحري.

خاتمة

يتناول البحث موضوع الإطار القانوني لنظام المرور البريء في الإقليم البحري الإماراتي وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م، ومن أهم النتائج التي توصلت إليها الدراسة أن يعد المرور البريء حقاً لجميع سفن الدول، كما أنه يعد قيدياً على الإقليم البحري لسيادة الدولة، وهذا ما أكدته اتفاقية قانون البحار لعام 1982م ونظمتها بشكل يحمي مصالح الدول الساحلية والملاحة الدولية، ولقد أظهرت اتفاقية قانون البحار لعام 1982م المقصود بالمرور، وما يتصف به من البراءة، وذلك خوفاً من حدوث تعسف من قبل السفن الأجنبية في استخدام حقها في المرور البريء، ويُعدّ المرور بريئاً طالما أنه لم يمس سلم الدولة الساحلية أو حسن نظامها وأمنها بضرر.

ومن أهم التوصيات ضرورة الحصول على تصريح وإذن مسبق للسفن الحربية الأجنبية قبل مرورها في البحر الإقليمي، ويجب تضمين قواعد القانون التجاري البحري أحكاماً خاصة بالمناطق البحرية في القانون البحري الدولي وتنظيم العلاقات الناشئة بينها.

قائمة المراجع والمصادر:

أولاً: المراجع المتخصصة باللغة العربية

1. عامر، صلاح الدين. 1998. القانون الدولي الجديد للبحار: دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م. القاهرة: دار النهضة.
2. الفتلاوي، سهيل حسين. 2009. القانون الدولي للبحار. عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع.
3. رضوان، حسني موسى محمد. 2013. دور التحكيم والقضاء الدوليين في تسوية منازعات الحدود البحرية. المنصورة: دار الفكر والقانون.
4. المزروعى، سبيد سالم. التنظيم القانوني الدولي للمناطق البحرية وتطبيقاته في دولة الإمارات العربية المتحدة. الإمارات. دار الحافظ.
5. محمد السعيد الدقاق ومصطفى سلامة حسين. 1993. القانون الدولي العام. بيروت: الدار الجامعية.
6. محمد هوش وريم عبود. 2018. القانون الدولي للبحار. سوريا: منشورات الجامعة الافتراضية السورية.
7. النبادي، مطر حامد حليس. 2001. المناطق البحرية لدولة الإمارات العربية المتحدة: دراسة مقارنة: أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وتشريعات الدول المجاورة.
8. الهيتي، سهير إبراهيم حاتم. 2008. المسؤولية الدولية عن الضرر البيئي. دمشق: دار رسلان.
9. عبد السلام، جعفر. 1996. مبادئ القانون الدولي العام. القاهرة: دار النهضة العربية.

ثانياً: الرسائل العلمية (الدكتوراه والمجستير)

1. بوزيدي خالد. 2014. النظام القانوني لسيادة الدولة على إقليمها البحري. (رسالة ماجستير). جامعة أبي بكر بلقايد.
2. لعمامري عصاد. 1982. الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982. (رسالة دكتوراه). جامعة مولود معمري.

ثالثاً: المراجع المتخصصة باللغة الإنجليزية

1. Ahmed, Arif .2017. International Law of the Sea: An Overlook and Case Study. Department of Law and Justice. Southeast University: Dhaka. Bangladesh .
2. Shaw, M. 1997. International Law. 4th ed. Cambridge University press. Cambridge .
3. R.Y., Jennings .1998. International civil Aviation and the Law. Collected writings of sir Robert Jennings: Kluwer Law International.