



The legal regime for innocent passage in the territorial sea according to the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982

Fatma Salem Shuaib*

Department of Public Law, Faculty of Law, Misrata University, Misrata, Libya

fatma@law.misrata.edu.ly

النظام القانوني للمرور البريء في البحر الإقليمي وفقاً
لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982م

فاطمة سالم شعيب *

قسم القانون العام ، كلية القانون ، جامعة مصراتة ، مصراتة ، ليبيا.

Received: 13-12-2025	Accepted: 18-01-2026	Published: 28-01-2026
	Copyright: © 2026 by the authors. This article is an open-access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY) license (https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).	

الملخص:

تناول البحث النظام القانوني لحق المرور البريء في البحر الإقليمي باعتباره أحد الركائز الأساسية التي أقرتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م لتحقيق التوازن بين سيادة الدولة الساحلية وحرية الملاحة الدولية، وقد تبين من خلال الدراسة أن المرور يُعد بريئاً ما لم يمس بسلامة الدولة الساحلية أو حسن نظامها أو أمنها، مع إلزام السفن الأجنبية، وخاصة ذات الطبيعة الخاصة كالغواصات والسفن النووية والحربية، بقواعد تقنية وأمنية محددة مثل الإبحار فوق السطح والالتزام بالتدابير الوقائية، وكما استعرض البحث حقوق الدولة الساحلية في تنظيم هذا المرور أو وقفه مؤقتاً لدواع أمنية، مقابل التزامها بعدم إعاقة الملاحة أو التمييز بين السفن، وخلصت الدراسة إلى أن التطور التكنولوجي المعاصر في تتبع السفن والممارسات الدولية الجديدة يفرض ضرورة تحديث النصوص القانونية الوطنية والدولية لمواكبة التهديدات المستحدثة مثل التجسس التقني والتلوث البيئي غير التقليدي، بما يضمن حماية السيادة الوطنية دون الإخلال بفعالية التجارة البحرية العالمية.

الكلمات الدالة: المرور البريء، البحر الإقليمي، اتفاقية 1982م، السيادة البحرية، السفن الحربية.

Abstract:

The research addressed the legal system of the right of innocent passage in the territorial sea as one of the fundamental pillars established by the United Nations Convention on the Law of the Sea of 1982 to achieve a balance between the sovereignty of the coastal state and the freedom of international navigation. The study showed that passage is considered innocent unless it affects the safety, good order, or security of the coastal state, with the obligation of foreign vessels,

especially those of a special nature such as submarines, nuclear, and warships, to adhere to specific technical and security rules, such as surface navigation and compliance with precautionary measures. The research also reviewed the rights of the coastal state to regulate or temporarily suspend this passage for security reasons, in return for its obligation not to impede navigation or discriminate between vessels. The study concluded that contemporary technological developments in ship tracking and new international practices necessitate updating national and international legal texts to keep pace with emerging threats such as technological espionage and non-traditional environmental pollution, in a way that ensures the protection of national sovereignty without compromising the effectiveness of global maritime trade.

Keywords: Responsibility, Bank, Electronic Payment, Banking Applications, Central Bank.

المقدمة:

تُعد الملاحة في المياه الإقليمية للدولة الساحلية من أهم الموضوعات التي نظمتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (1982)؛ حيث يُعتبر ذلك حقاً للسفن المارة بالمياه الإقليمية، وقد عُرف في الفقه القانوني والتشريعات الدولية باسم "حق المرور البريء". وبموجب هذا الحق، تُمنح السفن حرية العبور في المياه الإقليمية للدول دون الحاجة للحصول على موافقة مسبقة من الدولة الساحلية. وبالإضافة إلى ذلك، يُعد حق المرور البريء ضماناً لحرية الملاحة البحرية الدولية، وفي الوقت ذاته حماية لسيادة الدولة الساحلية على إقليمها البحري الذي يُعتبر جزءاً لا يتجزأ من إقليمها البري.

فهذا الحق تتمتع به السفن عند عبورها المياه الإقليمية لدولة ما، شريطة ألا يتعرض سلام أو أمن الدولة الساحلية للخطر. وبناءً عليه، تمارسه السفن الأجنبية دون إذن مسبق، ولا تملك الدولة الساحلية حق التعرض لها طالما ظل هذا المرور "بريئاً" ولا يشكل تهديداً لأمنها.

وقد سعى المجتمع الدولي إلى تكريس هذا الحق عبر المعاهدات الدولية، ويتجلى ذلك في المواد (14-23) من اتفاقية جنيف لعام 1958، والمواد (17-32) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982؛ حيث جرت محاولة خلق توازن دقيق بين حق المرور للسفن الأجنبية وسيادة الدولة الساحلية.

مشكلة البحث: يهدف هذا البحث إلى دراسة نصوص اتفاقية 1982م وكيفية تعاملها مع الملاحة في المياه الإقليمية دون المساس بسيادة الدولة. ورغم شمولية الاتفاقية، إلا أن التطورات التقنية في صناعة السفن وطرق مراقبة الحدود البحرية فرضت ضرورة دراسة مدى انطباق النصوص الكلاسيكية مع هذه المستجدات وأثرها على مفهوم المرور البريء.

أهمية البحث :

تكمن الأهمية في ضرورة تحقيق التوازن بين سيادة الدولة وحرية التجارة العالمية، وضمان سلامة الملاحة وحماية البيئة البحرية، وهو ما لا يتحقق إلا بالالتزام بالشروط الدقيقة التي حددتها اتفاقية 1982م.

أهداف البحث:

توضيح حدود سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية.

بيان واجبات الدولة الساحلية تجاه السفن الأجنبية.

تحليل التوفيق بين مبدأ سيادة الدولة ومبدأ حرية الملاحة.

إشكاليات البحث:

كيف تطور مفهوم الملاحة في المياه الإقليمية تاريخياً ليصل إلى مفهوم "المرور البريء"؟

ما هي الطبيعة القانونية لهذا الحق في ظل اتفاقية 1982م؟ وهل أثرت هذه الطبيعة على التوسع أو التضييق في منحه؟

ما هي حقوق وواجبات الدولة الساحلية تجاه المرور البريء وغير البريء؟ ومتى يفقد المرور صفة "البراءة"؟

منهج البحث :

يعتمد البحث على المنهج التحليلي لنصوص الاتفاقية، مع الاستعانة بالمنهج التاريخي لتتبع تطور المفهوم عبر ممارسات الدول وأحكام القضاء الدولي.

خطة البحث:

المطلب الأول: حرية الملاحة وظهور مصطلح حق المرور البريء.

الفرع الأول: ظهور المفهوم وطبيعته القانونية.

الفرع الثاني: تطور الحق والقيود الواردة عليه في ممارسات الدول.

المطلب الثاني: النظام القانوني للمرور البريء في اتفاقية 1982م.

الفرع الأول: حقوق وواجبات الدولة الساحلية.

الفرع الثاني: القواعد المنظمة لمرور أنواع معينة من السفن.

المطلب الأول: حرية الملاحة وظهور مصطلح حق المرور البريء

سنقسم هذا المطلب إلى فرعين؛ نتتبع في الفرع الأول كيفية تحول استخدام مفهوم حرية الملاحة في المياه الإقليمية للدولة، وكيف توسع واستخدم مصطلح "المرور البريء" وطبيعة هذا الحق. بينما نخصص الفرع الثاني لدراسة كيفية تطوره مع الاتفاقيات الخاصة بالبحر الإقليمي وفي الممارسات الدولية.

الفرع الأول: حق المرور البريء (مفهومه وطبيعته)

ينقسم هذا الفرع إلى جزئين؛ ندرس في الأول "المفهوم"، وفي الثاني "الطبيعة القانونية".
أولاً: مفهوم المرور البريء
سنبحث في مفهوم حق المرور البريء في الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالبحر، كما سنخرج على بعض التعريفات الفقهية لهذا الحق وسنبحث في تعريف الأحكام القضائية الدولية له. لقد ظهر مصطلح "المرور البريء" ليعبر عن مبدأ حرية الملاحة الدولية، وتم ربطه بالبراءة في مصطلح واحد.

ولهذا المفهوم أصول عرفية منذ زمن طويل، فهو لا يتناقى في جوهره مع سيادة الدولة الساحلية. كما أن مفهوم حق المرور البريء تم النص عليه في اتفاقية برشلونة لعام 1921م، والتي كانت تسري على الممرات المائية الداخلية الصالحة للملاحة، كما تسري على الممرات المائية الدولية بشأن حرية المرور. كما أن مؤتمر جنيف سنة 1954م أعد مشروع اتفاقية للسماح للسفن الأجنبية بحرية المرور لغرض الوصول إلى الموانئ فيما بين الدول المتعاقدة أو الموافقة على الاتفاقية.

وظهر مفهوم المرور البريء بوضوح في اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958م؛ حيث جاء في المادة (14/ فقرة 4) منها أن: "المرور يكون بريئاً ما دام لا يضر بسلام أو بحسن نظام أو بأمن الدولة الساحلية" (الأمم المتحدة، 1958).

أما اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م، فتنص في المادة (18/ فقرة 1) على أن المرور يعني الملاحة خلال البحر الإقليمي لغرض اجتياز هذا البحر دون دخول المياه الداخلية أو التوقف في مرسى أو في مرفق مينائي يقع خارج المياه الداخلية، أو التوجه إلى المياه الداخلية أو منها (الأمم المتحدة، 1982). فالمرور حسب هذا النص يعني الملاحة عبر البحر الإقليمي لغرض إما عبور ذلك البحر دون الدخول إلى أي ميناء، أو التوجه إلى أي ميناء في الدولة الساحلية.

وقد عرفت المادة (1/19) من اتفاقية 1982م المرور البريء بأنه يكون كذلك "ما دام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها"، ويتم هذا المرور طبقاً لهذه الاتفاقية ولقواعد القانون الدولي الأخرى. أما

كيفية المرور، فقد حددتها المادة (2/18) بأن يكون متواصلًا وسريعاً، مع جواز التوقف والرسو في حدود مقتضيات الملاحة العادية أو القوة القاهرة أو تقديم المساعدة (الأمم المتحدة، 1982).
التعريفات الفقهية والقضائية: يرى جانب من الفقه أن حق المرور البريء يعد وسيلة لتيسير الملاحة وتسهيل الاتصالات بين دول العالم، وهو حق ممنوح لكل الدول سواء كانت شاطئية أو حبيسة (هواش وعبود، 2018). وقد عرفه الدكتور محمد طلعت الغنيمي بأنه: "حق السفينة في أن تمر عبر المياه الإقليمية لدولة ما دون أن يعلق ذلك على إرادة الدولة الشاطئية" (الغنيمي، 1975، ص 77). والحكمة في تقريره هي المصلحة المشروعة لدول العالم في استعمال البحار لأغراض مشتركة. كما عرفه الدكتور مصطفى الحفناوي بأنه رخصة تمنحها الدولة من باب التضامن الدولي، وللدولة الحق في سحبها لاعتبارات أمنية (الحفناوي، 1962، ص 158).

أما قضائياً، فتعد قضية قناة كورفو (1947-1949) أول قضية دولية عُرضت أمام محكمة العدل الدولية، حيث رسخ حكمها مبدأ المرور البريء للسفن في البحر الإقليمي (الجندي، 2014، ص 66). وقد كان لهذه القضية تأثير دائم على قانون البحار؛ إذ اعتمد مفهوم المرور البريء الذي استخدمته المحكمة لاحقاً في عدد من الاتفاقيات الدولية الهامة.

ثانياً: الطبيعة القانونية لحق المرور البريء

اختلف الفقهاء حول بيان الطبيعة القانونية لهذا الحق وفقاً لعدة آراء:
المرور البريء كقيد لحرية الملاحة: يرى اتجاه فقهي قديم أن البحر الإقليمي هو جزء من أعالي البحار حيث يسود مبدأ الحرية، واشتراط براءته جاء لصالح الدول الساحلية. إلا أن هذا الرأي يتناقض مع الاعتراف الدولي بسيادة الدولة الساحلية (العناني، 1985، ص 140).

المرور البريء كرخصة تمنحها الدولة: يرى أنصار هذا الرأي (مثل بالدوني، الحفناوي، وعز الدين فودة) أنه مجرد رخصة أو مجاملة دولية، وللدولة الحق في تعطيلها. وهذا الاتجاه لا يتفق مع ما استقر عليه الرأي في مؤتمرات الأمم المتحدة (العناني، 1985، ص 141).

المرور البريء كحق للسفن الأجنبية: وهو الاتجاه الراجح الذي يؤيده غالبية الفقه وسار عليه العمل الدولي؛ فحق المرور البريء حق رتبة العرف والاتفاقيات الدولية (الغنيمي، 1975). وقد تأيد هذا في اتفاقية 1958م (المادة 14) واتفاقية 1982م (المادة 17) التي قررت أن سفن جميع الدول تتمتع بحق المرور البريء (الأمم المتحدة، 1982).

وبناءً عليه، لم يعد هناك محل للجدل؛ إذ صار من المتفق عليه أن المرور البريء حق يحميه القانون الدولي، وهو الرأي الذي يوازن بين الحرية البحرية وسيادة الدولة الساحلية (المجلة المصرية للدراسات القانونية والاقتصادية، 2020، ص 330).

الفرع الثاني: تطور حق المرور البريء والقيود الواردة عليه في الاتفاقيات والممارسات الدولية
أولاً: تطور حق المرور البريء في الاتفاقيات الدولية الأصل في التصرفات البشرية هو الحرية، ولم تُفرض القيود على ممارستها إلا مع التقدم الحضاري وما صاحبه من ضرورات التنظيم والاستقرار. وكان الأصل في الملاحة البحرية قديماً هو حرية المرور لسفن جميع الدول عبر البحار والمحيطات دون قيود. ورغم الاعتراضات الفقهية والعملية النابعة من أطماع السيطرة، فقد أقر مبدأ حرية المرور باستثناء المناطق البحرية المجاورة لسواحل الدول، حيث فُرضت عليها قيود تختلف باختلاف قربها من الساحل (العناني، 1985). وقد تطور حق المرور البريء بشكل مضطرب؛ فبينما عرفه مشروع مؤتمر لاهاي لعام 1930م بأنه استعمال السفن للبحر الإقليمي دون قصد إثبات أعمال تضر بأمن الدولة أو مصالحها، جاءت اتفاقية جنيف لعام 1958م أكثر توسعاً في المادة (4/14)؛ حيث قررت أن المرور يكون بريئاً ما دام لا يضر بالسلام أو بحسن النظام أو بأمن الدولة الساحلية.

وبالمقارنة، نجد أن مشروع لاهاي كان يعتد بـ "الغرض" أو النية (المعيار الشخصي) المقترنة بنشاط إيجابي للإضرار، مما يلقي بعبء الإثبات على الدولة الساحلية. أما اتفاقية جنيف، فقد نفت صفة البراءة بمجرد وقوع "الضرر" (المعيار الموضوعي) دون النظر للقصد، فمتى ثبت تضرر سلام أو أمن الدولة الساحلية اعتبر المرور غير بريء، مما يجعلها أكثر مراعاة لمصالح الدول الساحلية (العناني، 1985). أما اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م، فقد وضعت في المادة (19) تعريفاً عاماً يطابق اتفاقية جنيف، إلا أنها تميزت بإضافة فقرة ثانية تضمنت قائمة بالأنشطة التي تجعل المرور "غير بريء"، وذلك لمنع تعسف الدول الساحلية في تقدير مفهوم الأمن والسلام. وتشمل هذه الأنشطة التهديد بالقوة أو استخدامها ضد سيادة الدولة الساحلية. (الأمم المتحدة، 1982).

المناورات أو التدريب بالأسلحة.

جمع المعلومات أو الدعاية التي تضر بدفاع الدولة وأمنها.

إطلاق أو إنزال أو تحميل الطائرات أو الأجهزة العسكرية.

تحميل أو إنزال السلع أو الأشخاص خلافاً للقوانين الجمركية أو الصحية أو قوانين الهجرة.

التلوث المتعمد والخطير، وأنشطة الصيد، وأبحاث المساحة.

أي فعل يهدف للتدخل في شبكات المواصلات أو المنشآت، أو أي نشاط ليس له علاقة مباشرة بالمرور. وبالنظر لهذه القيود، نجد أنها غطت أغلب الأنشطة المتصورة للمرور غير البريء، مما حد من إطلاق يد الدولة الساحلية في الادعاء بالضرر دون مسوغ موضوعي. وفي هذا السياق، تلتزم الدولة الليبية بما جاء في الاتفاقية بعد انضمامها إليها، حيث أصدرت تشريعات داخلية تعتبر المرور البريء حقاً مكفولاً ما لم يمس بسلامة وأمن الدولة.

ثانياً: تطور حق المرور البريء في التعاملات والممارسات الدولية

يتجلى التزام الدول بالقيود والضوابط الاتفاقية من خلال الممارسات العملية التي شهدتها المجتمع الدولي، ومن أبرز الأمثلة على حالات فقدان حق المرور البريء: استخدام القوة أو التهديد بها: كما في حكم محكمة العدل الدولية عام 1986م في قضية "النشاطات العسكرية الأمريكية في نيكاراغوا"، حيث اعتبرت المحكمة زرع الألغام في المياه الإقليمية انتهاكاً للسيادة ومروراً غير بريء.

أعمال التجسس: كما في حادثة اعتقال البحرية الكورية الشمالية لسفينة صيد يابانية عام 1983م بتهمة التجسس، وهي واقعة عكست توتراً سياسياً بين الدولتين (الجندي، 2014). إطلاق واستقبال الطائرات: مثل حادثة اختراق حاملة طائرات إسبانية للمياه الإقليمية لجبل طارق عام 1986م وإطلاق مروحيات منها، مما أثار احتجاجاً بريطانياً استناداً لمبادئ المرور البريء. التلوث البحري: كما في حادثة انشطار ناقلة النفط "أريكا" عام 1999م قبالة السواحل الفرنسية، وما خلفته من تلوث خطير أخرج المرور عن صفة البراءة.

الصيد غير المشروع: كالحوادث المتكررة بين الاتحاد السوفياتي (ثم روسيا) واليابان في التسعينيات، حيث تم اعتقال سفن صيد يابانية لمخالفتها قوانين الصيد في البحر الإقليمي (الجندي، 2014). وعلى صعيد الممارسة الليبية، سجلت القوات البحرية انتهاكات لقيود المرور البريء أضرت بالأمن الاقتصادي والبيئي، ومنها ضبط قارب صيد تونسي في 12 أغسطس 2018م كان يمارس الصيد غير القانوني دون ترخيص على بعد أقل من 12 ميلاً شمال منطقة "بو كماش" غرب ليبيا.

المطلب الثاني: التنظيم القانوني لحقوق وواجبات الدولة الساحلية وفق اتفاقية الأمم المتحدة 1982م

سنبحث في هذا المطلب حقوق الدولة الساحلية ثم واجباتها في الفرع الأول، ونخصص الفرع الثاني للنظام القانوني للمرور البريء لأنواع معينة من السفن حسب اتفاقية 1982م.

الفرع الأول: حقوق وواجبات الدولة الساحلية

أولاً: حقوق الدولة الساحلية يترتب للدولة الساحلية بموجب اتفاقية 1982م مجموعة من الحقوق الجوهرية، وهي:

حق الدولة الساحلية في منع المرور البريء: تتمتع الدولة الساحلية بحق اتخاذ الخطوات اللازمة لمنع المرور إذا لم يكن بريئاً، ولها أيضاً وقف المرور البريء مؤقتاً في قطاعات معينة إذا كان ذلك ضرورياً لحماية أمنها. وقد نصت المادة (1/25) على هذا الحق، وأضافت فقرة جديدة تشمل "تدريبات الأسلحة"، مع اشتراط ألا يبدأ نفاذ هذا التوقف إلا بعد الإعلان عنه (الأمم المتحدة، 1982). كما منحت المادة (30) الدولة الحق في طلب مغادرة أي سفينة حربية فوراً إذا لم تمثل لقوانينها وأنظمتها. ومن وجهة نظرنا، نرى أن حق المرور البريء كونه قيداً على السيادة، يجب عدم التوسع فيه بما يضر بمصالح الدولة الساحلية الأمنية والبيئية.

حقوق الدولة الساحلية في مواجهة المرور غير البريء: عند انتفاء شروط البراءة، تستعيد الدولة سيادتها الكاملة لاتخاذ إجراءات المنع وفق المادة (1/25). وتتنوع هذه الإجراءات بين طرد السفينة أو ممارسة الولاية الجنائية وفق المادة (27) في الجرائم التي تخل بسلم البلد أو حسن النظام. إلا أن سلطة الدولة ليست مطلقة؛ إذ يجب أن يمتثل استخدام القوة لمبادئ ميثاق الأمم المتحدة ومعيار التناسب.

وبالنسبة للسفن المتوجهة للمياه الداخلية، تملك الدولة الساحلية اتخاذ الخطوات اللازمة لمنع أي خرق لشروط الدخول (المادة 2/25). وقد تعزز هذا الحق بالفقرة الثالثة من المادة (211) التي استحدثت إثر حادثة ناقلة النفط "أموكو كاديس (Amoco Cadiz)"، حيث تملك الدولة الساحلية وضع ترتيبات وشروط خاصة لدخول الموانئ بهدف خفض التلوث والسيطرة عليه (الأعرجي، 2015).

تنظيم الدولة الساحلية للمرور البريء: أعطت المادة (21) للدولة الساحلية الحق في سن قوانين وتنظيمات للمرور البريء في مجالات محددة تشمل: سلامة الملاحة، حماية الكابلات، حفظ الموارد الحية، منع خرق قوانين الصيد، الحفاظ على البيئة، والبحث العلمي (الأمم المتحدة، 1982). ومع ذلك، قيدت الاتفاقية سلطة الدولة في فرض مواصفات فنية على تصميم أو بناء السفن الأجنبية إلا إذا كانت مطابقة للمعايير الدولية، وذلك نتيجة توازن المصالح بين الدول المتقدمة والنامية في المؤتمر الثالث.

ونرى كبحات أن هذا التنظيم يعد من أهم الحقوق للمحافظة على البيئة البحرية من مخاطر التلوث الصادر عن السفن القديمة. كما تملك الدولة الساحلية بموجب المادة (22) فرض ممرات بحرية ونظم لتقسيم حركة المرور، خاصة لناقلات النفط والسفن النووية، مع مراعاة توصيات المنظمة الدولية المختصة وكثافة المرور.

ثانياً: واجبات الدولة الساحلية بمقابل الحقوق، تفرض المادة (24) من الاتفاقية التزامات على الدولة الساحلية، وهي:

الالتزام بعدم إعاقة المرور البري: لا يجوز للدولة فرض شروط تؤدي عملياً لإنكار حق المرور أو الإخلال به، أو التمييز قانوناً أو فعلاً ضد سفن دولة معينة (الأمم المتحدة، 1982). ونشير هنا إلى قانون رومانيا (1990) الذي يمنع دخول السفن النووية، مما يطرح تساؤلاً حول مدى توافق هذا المنع مع المعايير الدولية المقبولة عموماً.

الالتزام بعدم التمييز: يهدف هذا الواجب لضمان عدم خضوع الملاحة الدولية لأهواء الدولة الساحلية، وتقرير قاعدة موضوعية تسري على الجميع بغض النظر عن الاعتبارات الشخصية. الإعلان عن أماكن الخطر: تلتزم الدولة الساحلية بالإعلان المناسب عن أي خطر ملاحي تعلم بوجوده (المادة 2/24). وقد أكدت محكمة العدل الدولية هذا الالتزام في قضية "قناة كورفو" (1946)؛ حيث حُملت ألبانيا المسؤولية الدولية لعدم إعلام السفن البريطانية بوجود حقل ألغام، مما أدى لخسائر بشرية ومادية (الجندي، 2014، ص 67).

الالتزام بعدم فرض رسوم: منعت المادة (26) فرض رسوم على السفن لمجرد المرور، وأجازت فقط تقاضي رسوم مقابل خدمات محددة قدمت فعلياً للسفينة، وبشرط عدم التمييز.

الفرع الثاني: القواعد المنظمة لمرور أنواع معينة من السفن في المياه الإقليمية

تقتضي الطبيعة الخاصة لبعض السفن خضوعها لقواعد خاصة عند ممارسة حق المرور البري في البحر الإقليمي، والمقصود بها: السفن الذرية، السفن ذات الحمولة الخطرة، الغواصات، والسفن الحربية.

السفن الذرية والسفن ذات الحمولة الخطرة: لم تتعرض اتفاقية جنيف لعام 1958م لمرور السفن النووية، إلا أن مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار أولى المسألة اهتماماً كبيراً نتيجة المخاوف من مخاطر التلوث والحوادث. ورغم معارضة الدول الصناعية، نصت المادة (23) على وجوب حمل هذه السفن للوثائق ومراعاة التدابير الوقائية التي قررتها الاتفاقيات الدولية (الأمم المتحدة، 1982). ويستند ذلك إلى تعليمات الوكالة الدولية للطاقة الذرية واتفاقية بروكسل لعام 1962م. ونرى أن أعمال هذه القيود يستلزم ضرورة الإخطار المسبق للدولة الساحلية لتمكينها من مراقبة مدى التزام هذه السفن بتدابير السلامة (الدغمة، 1983).

الغواصات: هناك قاعدة مستقرة في القانون الدولي تلزم الغواصات بالإبحار "طافية ورافعة علمها" في البحر الإقليمي، وهو ما أكدته المادة (20) من اتفاقية 1982م. ولا يعتبر المرور الغاطس بحد ذاته خرقاً لصفة البراءة، بل هو قرينة على عدم البراءة، فإذا أصرت الغواصة على الغطس يُعد ذلك موقفاً غير قانوني يمنح

الدولة الساحلية حق اتخاذ إجراءات المنع وفق المادة (1/25)، وللدولة الساحلية سلوك طرق معقولة للتعرف على هوية الغواصة وإجبارها على الطفو، بما في ذلك استخدام متفجرات تحذيرية غير مؤذية (حمود، 2008).

السفن الحربية: أثار مرور السفن الحربية خلافاً طويلاً؛ فأيدته الدول البحرية الكبرى وعارضته الدول النامية المطالبة بالإذن المسبق. ولم تحسم اتفاقية 1958م الموضوع صراحة، مما تركه للقانون العرفي. وفي مؤتمر 1982م، استمر الجدل حتى تم التوصل إلى حل وسط؛ إذ يعترف نص الاتفاقية بحق المرور البريء للسفن الحربية لأن المادة (17) جاءت عامة وشاملة لكل السفن. ومع ذلك، سجلت ثمان دول تحفظات عند التوقيع، مؤكدة حقها في اعتماد إجراءات أمنية تجاه هذه السفن استناداً للمواد (19، 21، 25) من الاتفاقية.

الخاتمة:

أولاً: النتائج

1. تطور مفهوم حرية الملاحة ليصبح "حق المرور البريء"، وهو يوازن بين سيادة الدولة الساحلية وحق الملاحة الدولية.
2. نَفَت اتفاقية 1958م صفة البراءة عن المرور الضار بمصالح الدولة الساحلية موضوعياً دون النظر لتوفر القصد.
3. أكدت اتفاقية 1982م أن المرور البريء حق لجميع السفن وقيد على السيادة الإقليمية، ونظمته بدقة لمنع التعسف.
4. اعترفت الدولة الليبية بهذا الحق، لكن الواقع العملي أثبت ضعف النصوص التشريعية في مواجهة انتهاكات الصيد غير المشروع والهجرة غير الشرعية نتيجة التطور التقني الذي لم تلاحقه نصوص 1982م بشكل كافٍ، خاصة في مجالات التتبع والأقمار الصناعية.

ثانياً: التوصيات

1. ضرورة التقييد بشروط المرور البريء، والمطالبة بالإذن المسبق للسفن الحربية، وتضمين ذلك في القواعد الوطنية.
2. ملاحقة التطورات التكنولوجية (أنظمة التتبع والذكاء الاصطناعي) تشريعياً لضمان رقابة فاعلة على الملاحة.
3. تحديث المصطلحات التشريعية، مثل استبدال "التلوث" بمصطلح "التدهور البيئي" لمواكبة الأشكال الجديدة للإضرار بالبيئة.

4. تعزيز التعاون الدولي والإقليمي لوضع رؤية مشتركة تزيل العوائق الاقتصادية مع الحفاظ على الأمن القومي للدول الساحلية.

المراجع

أولاً: الكتب

1. الأعرجي، ف. م. (2015). *مباحث في القانون الدولي للبحار* (ط. 1). مكتبة زين الحقوقية والأدبية).
2. الجندي، غ. ه. (2014). *قانون البحار* (ط. 1).
3. الحفناوي، م. (1962). *قانون البحار الدولي في زمن السلم* (الجزء الأول). مكتبة الأنجلو المصرية).
4. الدغمة، إ. م. (1983). *القانون الدولي الجديد للبحار*. دار النهضة العربية.
5. العناني، إ. (1985). *قانون البحار* (الجزء الأول). (دار الفكر العربي).
6. الغنيمي، م. ط. (1975). *القانون الدولي للبحار في أبعاده الجديدة*. منشأة المعارف.
7. حمود، م. أ. (2008). *القانون الدولي للبحار*. دار الثقافة.

ثانياً: الاتفاقيات والوثائق الدولية

1. الأمم المتحدة. (1958). *اتفاقية جنيف لقانون البحار*.
2. الأمم المتحدة. (1982). *اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار*.
3. مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار (1978)، 4 مايو. (الوثيقة: 30) /C.2/Informal Meeting 2 /مقدمة من الأرجنتين وبنغلاديش والصين والإكوادور ومدغشقر وباكستان والبيرو والفلبين واليمن الديمقراطية).
4. محكمة العدل الدولية. (1948-1991). *موجز الأحكام والفتاوى الصادرة عن محكمة العدل الدولية*. الأمم المتحدة، الوثيقة رقم 1 (f. St\leg\ser).

ثالثاً: البحوث والمجلات العلمية

1. المجلة المصرية للدراسات القانونية والاقتصادية. (2020). العدد 15.
2. م.، وعبود، ر. (2018). *الإجازة في الحقوق*. منشورات الجامعة الافتراضية السورية.

References

First: Books

1. Al-A'raji, F. M. (2015). *Studies in the International Law of the Sea* (1st ed.). Zain Legal and Literary Library.
2. Al-Jundi, G. H. (2014). *The Law of the Sea* (1st ed.).
3. Al-Hafnawi, M. (1962). *International Law of the Sea in Times of Peace* (Part One). Anglo-Egyptian Library.
4. Al-Daghma, I. M. (1983). *The New International Law of the Sea*. Dar Al-Nahda Al-Arabiya.
5. Al-Anani, I. (1985). *The Law of the Sea* (Part One). Dar Al-Fikr Al-Arabi.
6. Al-Ghunaimi, M. T. (1975). *The International Law of the Sea in its New Dimensions*. Ma'aref Establishment.
7. Hammoud, M. A. (2008). *The International Law of the Sea*. Dar Al-Thaqafa.

Second: International Agreements and Documents

1. United Nations. (1958). Geneva Convention on the Law of the Sea.
2. United Nations. (1982). United Nations Convention on the Law of the Sea.
3. Third United Nations Conference on the Law of the Sea. (1978, 4 May). Document: 30/C.2/Informal Meeting 2 (Submitted by Argentina, Bangladesh, China, Ecuador, Madagascar, Pakistan, Peru, the Philippines, and the People's Democratic Republic of Yemen).
4. International Court of Justice. (1948-1991). Summary of Judgments and Advisory Opinions of the International Court of Justice. United Nations, Document No. (1/f. St/leg/ser).

Third: Research and Scientific Journals

1. Egyptian Journal of Legal and Economic Studies. (2020). Issue 15.
2. Embarak, O. A. O. (2025). The organization of the armed forces and their role in protecting the state's territory and securing its borders from a constitutional perspective. *Al-haq Journal for Sharia and Legal Sciences*, 12(2), 119-131.
3. M., & Aboud, R. (2018). Bachelor of Laws. Syrian Virtual University Publications.

Disclaimer/Publisher's Note: The statements, opinions, and data contained in all publications are solely those of the individual author(s) and contributor(s) and not of **JLABW** and/or the editor(s). **JLABW** and/or the editor(s) disclaim responsibility for any injury to people or property resulting from any ideas, methods, instructions, or products referred to in the content.