

الكتاب الأول

إشكالية التمييز بين نظم المرور البحرية الكلاسيكية والحديثة (المرور البريء والمرور العابر قنودجا)

د. يقرو خالدية



2022



Democratic Arabic Center
Berlin - Germany

إشكالية التمييز بين نظم المرور البحرية الكلاسيكية والحديثة
(المرور البريء والمرور القنودجا)



سلسلة المنارة

د. يقرو خالدية

أستاذة القانون العام وحقوق الإنسان بجامعة غليزان

لقد أثارت أنظمة المرور البحرية باختلاف أشكالها نزاعات دولية، منها المتعلقة بترسيم الحدود البحرية ومنها المتعلقة بطبيعة نظام المرور البحري في الأجزاء البحرية من مناطق وممرات بحرية، والتي أوجدت لهما اتفاقيتي جنيف لعام 1958 واتفاقية مونتيفو باي لعام 1982 حولاً تشريعية دولية، ترتب عنها مجموعة من الحقوق والالتزامات للدول الساحلية والدول الأجنبية التي تمارس الملاحة. يحاول هذا الكتاب التعرض الى إشكالية التمييز بين نظم المرور البحرية سواء التقليدية أو الحديثة من خلال المرور البريء العابر سواء في البحر الإقليمي للدول أو المضائق الدولية والنزاعات القائمة حوله مع ذكر بعض النماذج القضائية الدولية واقتراح حلول تراها الباحثة مناسبة من خلال القواعد القانونية الدولية للبحار والسوابق القضائية الدولية.



VR . 3383 - 6619 B

DEMOCRATIC ARABIC CENTER
Germany, Berlin 10315 Gensinger- Str. 112

<http://democraticac.de>

TEL 0049-CODE

030-89005468/030-898999419/030-57348845

MOBILETELEFON, 0049174274278717

النـاشـر:

المركز الديمقراطي العربي
للدراستات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية
ألمانيا / برلين

Democratic Arab Center
For Strategic, Political & Economic Studies
Berlin / Germany

لا يسمح بإعادة إصدار هذا الكتاب أو أي جزء منه أو تخزينه
في نطاق استعادة المعلومات أو نقله بأي شكل من الأشكال، دون إذن مسبق خطي من الناشر.
جميع حقوق الطبع محفوظة

All rights reserved

No part of this book may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in
any form or by any means, without the prior written permission of the publisher.

المركز الديمقراطي العربي
للدراستات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية ألمانيا/برلين

Tel: 0049-code Germany

030-54884375

030-91499898

030-86450098

البريد الإلكتروني

book@democraticac.de





المركز الديمقراطي العربي
للدراستات الاستراتيجية، الاقتصادية والسياسية
Democratic Arab Center
for Strategic, Political & Economic Studies

الكتاب : إشكالية التمييز بين نظم المرور البحرية الكلاسيكية والحديثة
(المرور البريء والمرور العابرة نموذجاً)

تأليف : د. يقرو خالدية

رئيس المركز الديمقراطي العربي: أ. عمار شرعان

مدير النشر: د. أحمد بوهكو

رقم تسجيل الكتاب: VR.3383-6619B

الطبعة الأولى

أفريل / 2022 م

الآراء الواردة أدناه تعبر عن رأي الكاتب ولا تعكس بالضرورة وجهة نظر المركز الديمقراطي العربي



سلسلة المنارة

الكتاب الأول

إشكالية التمييز بين نظم المرور البحرية

الكلاسيكية والحديثة

(المرور البريء والمرور العابر نموذجاً)

د. يقرو خالدية

Dr. Khaldia Yakrou

أستاذة القانون العام وحقوق الإنسان بجامعة غليزان

khalidayekrou@gmail.com

المنارة

سلسلة قانونية تهتم بالقانون الدولي للبحار والقانون البحري
تصدر عن المركز الديمقراطي العربي بألمانيا - برلين، بالتعاون العلمي مع مخبر "التشريعات
الدولية للبحار وأثرها على المنظومة القانونية البحرية في الجزائر" التابع لكلية الحقوق
بجامعة غليزان/ الجزائر.

السلسلة تصدر تحت إشراف: **أ. د محمد سعادي** مدير مخبر "التشريعات
الدولية للبحار وأثرها على المنظومة القانونية البحرية في الجزائر

الهيئة التحريرية:

- د. علي لطرش (جامعة تلمسان)
- د. مسوس عتو (جامعة غليزان)
- د. شايب بوزيان (جامعة غليزان)

المراجعة:

الدكتور علي لطرش (جامعة تلمسان)

التصميم والتنضيد والتنفيذ والإخراج

أ.سعادي شروق

الهيئة العلمية

- أ.د. بونوة دوبي جمال (جامعة مستغانم)
- أ.د. عباسة جمال (جامعة مستغانم)
- أ.د. فرحات حمو (جامعة مستغانم)
- أ.د. زحاف فيصل (جامعة وهران)
- أ.د. عبد القادر يوبي (جامعة سيدي بلعباس)
- د. عيساوي عبد النور (جامعة غليزان)
- د. يقرو خالدية (جامعة غليزان)
- د. عليان عدة (جامعة غليزان)
- د. صاغور هشام (جامعة غليزان)
- د. قويدر منقور (جامعة غليزان)
- د. براج أمينة (جامعة غليزان)
- د. مفلح عبد الكريم (جامعة غليزان)
- د. محمد بلبنة (جامعة مستغانم)
- د. قلووش الطيب (جامعة الشلف)
- د. بودة محمد (جامعة وهران)

ملخص الكتاب

لقد أثارت أنظمة المرور البحرية باختلاف أشكالها نزاعات دولية، منها المتعلقة بترسيم الحدود البحرية ومنها المتعلقة بطبيعة نظام المرور البحري في الأجزاء البحرية من مناطق وممرات بحرية، والتي أوجدت لهما اتفاقيتي جنيف لعام 1958 واتفاقية مونتيفغو باي لعام 1982 حلولاً تشريعية دولية، ترتب عنها مجموعة من الحقوق والالتزامات للدول الساحلية والدول الأجنبية التي تمارس الملاحة.

يحاول هذا الكتاب التعرض إلى إشكالية التمييز بين نظم المرور البحرية سواء التقليدية أو الحديثة من خلال المرور البريء العابر سواء في البحر الإقليمي للدول أو المضائق الدولية والنزاعات القائمة حوله مع ذكر بعض النماذج القضائية الدولية واقتراح حلول تراها الباحثة مناسبة من خلال القواعد القانونية الدولية للبحار والسوابق القضائية الدولية.

Résumé

Diverses réglementations du trafic maritime ont suscité des conflits internationaux, comme la démarcation des frontières maritimes et la nature du système de trafic maritime dans les parties maritimes des zones et corridors maritimes. Là où les Conventions de Genève de 1958 et de Montego Bay de 1982 ont créé des solutions législatives internationales à ces conflits internationaux, Ce qui s'est traduit par un ensemble de droits et d'obligations pour les États côtiers et les pays étrangers qui pratiquent la navigation.

Cet ouvrage tente d'aborder le problème de la distinction entre les systèmes de trafic maritime, qu'ils soient traditionnels ou modernes, par transit innocent, que ce soit dans la mer territoriale des pays ou dans les détroits internationaux, et les conflits qui l'entourent, en mentionnant quelques modèles judiciaires internationaux, et en proposant des solutions appropriées par le biais des règles juridiques internationales pour les mers et des jurisprudences internationales.

Summarized

Various maritime traffic regulations have sparked international disputes, such as the demarcation of maritime boundaries and the nature of the maritime traffic system in maritime parts of maritime areas and corridors. Where the Geneva Conventions of 1958 and Montego Bay of 1982 have created international legislative solutions to these international conflicts, which resulted in a set of rights and obligations for coastal states and foreign countries that practice navigation.

This book attempts to address the problem of distinguishing between maritime traffic systems, whether traditional or modern, through innocent transit, whether in the territorial sea of countries or in international straits, and the conflicts that surround it. By mentioning some international judicial models, and proposing appropriate solutions through international legal rules for the seas and international jurisprudence.

مقدمة

يعتبر ما شهدته حركة الملاحة البحرية والجوية في البحار باختلاف مجالاتها سببا في تطور تدوين قواعد القانون الدولي للبحار، الذي ترتب عنه حتمية ترسيم الحدود البحرية للدول، ما أوجب ضرورة توثيق القواعد الدولية العرفية ذات الإجماع العالمي، من أجل تجسيد تقسيم المناطق البحرية للدول الساحلية.

وقد كُرسَت المساعي والجهود الدولية بسن أهم اتفاقيتين ستستند إليهما هذه الدراسة، وهما اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958،¹ واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982،² اللتين أوجدتا حلولا لما كان ثائرا من نزاعات دولية بشأن ترسيم الحدود البحرية للدول الساحلية والأجنبية المارة بها وما يترتب عنه من حقوق والتزامات متبادلة بينهما.

وفي إطار تنظيم حركة المرور البحري للبوارج والطائرات الناقلة، التجارية أو العسكرية أو الحربية، فقد تم تقسيم المناطق البحرية وترسيمها، اقترانا بتحديد أنظمة المرور البحرية التي تختلف من منطقة بحرية إلى أخرى، والتي يختلف شكلها من الأنظمة الكلاسيكية (التقليدية) إلى الحديثة.

وفي إطار هذه الدراسة تم اختيار نظام المرور البريء ونظام المرور العابر كإحدى أنظمة المرور البحرية، الكلاسيكية والحديثة، ذلك أنه في كثير من الأحيان يصعب التمييز بين هذه الأنظمة، كما أن نظام المرور البريء ونظام المرور العابر يختلفان ويشتركان في إحدى الحالات بخصوص المرور بمنطقة بحرية معينة، فما هي القواعد الدولية المنطبقة على نظام المرور البريء ونظام المرور العابر، وما طبيعة المنطقة البحرية التي يشتركان بممارسة الملاحة فيها؟

¹ - المسماة اتفاقية جنيف ل 29 أبريل 1958، الخاصة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، التي دخلت حيز النفاذ بتاريخ 10 سبتمبر 1964.

² - المسماة اتفاقية مونتيجو باي، التي اعتمدت بتاريخ 10 ديسمبر 1982، والتي دخلت حيز النفاذ في 11 جويلية 1994.

الفصل الأول

نظام المرور البريء نموذجاً للأنظمة الكلاسيكية للمرور في البحار

الفصل الأول: نظام المرور البريء نموذجاً للأنظمة الكلاسيكية للمرور في البحار

يشكل نظام المرور البريء في العالم أحد أقدم أنواع أنظمة المرور في البحار الدولية، والتي تعارفت عليه الدول، قبل أن تسن تشريعات دولية بشأن قانون البحار لتنظيم مسألة المرور في هذه الأخيرة، والتي كثيراً ما أثارت نزاعات دولية، عُرضت على محكمة العدل الدولية، وأهمها قضية مضيق كورفو، أين أصبحت أحكامها بمثابة قواعد دولية لترسيم الحدود البحرية بين الدول.

ولتسليط الضوء على هذا البحث، قسمناه إلى مبحثين، أين يعالج أحدهما نظام المرور البريء في البحر الإقليمي والقواعد الدولية التي تحكمه، بينما نتطرق إلى تطبيقات عملية لنزاعات بحرية بين الدول حول المرور البريء في البحر الإقليمي من خلال المبحث الثاني.

المبحث الأول: نظام المرور البريء في البحر الإقليمي

يحكم نظام المرور البريء في البحر الإقليمي قواعد الاتفاقيات الدولية العامة لقانون البحار، والتي حددت شروط وضوابط الملاحة البحرية في البحر الإقليمي، وهذا ما سيتم تناوله من خلال تسليط الضوء على تعريف المرور البريء في المطلب الأول، وتخصيص المطلب الثاني لشروطه.

المطلب الأول: تعريف المرور البريء

يقصد بحق المرور وفقاً لما تضمنته المادة (18) من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982: "الملاحة خلال البحر الإقليمي³ للسفن، وهذا لغرض:

³ - وقد عرفت المادة الأولى من اتفاقية جنيف لسنة 1958 البحر الإقليمي كما يلي "سيادة الدولة تمتد خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية إلى حزام البحر الملاصق لشاطئها الذي يوصف بأنه البحر الإقليمي"، بوسكرة

- اجتياز هذا البحر دون دخول المياه الداخلية أو التوقف في مرسى أو مرفأ مينائي يقع خارج المياه الداخلية.

- أو التوجه إلى المياه الداخلية أو من خلالها أو التوقف في أحد مراسيها أو مرافقها المينائية أو مغادرتها⁴.

ويعتبر المرور البريء أحد أنواع المرور البحرية المعترف بها دولياً، والتي درجت على تنظيم قواعدها اتفاقية جنيف لسنة 1958 بالاقتران مع أحكام اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، وقواعده التي لا تنطبق إلا على الملاحة البحرية، أي أنها تستثني الملاحة الجوية، حيث يشكل المرور البريء حقاً من الحقوق التي تتمتع بها السفن الأجنبية للدول الساحلية وغير الساحلية وليس رخصة لها.

وحيث نصت المادة 17 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 أنه "...تتمتع جميع الدول ساحلية كانت أم غير ساحلية بحق مرور بريء خلال البحر الإقليمي"، وتقابلها المادة 15 من اتفاقية جنيف لسنة 1958، أين نستخلص منهما أن المرور البريء هو الملاحة النشطة المعتادة والمتواصلة للسفن الأجنبية خلال البحر الإقليمي الخاضع لسيادة دول أخرى دون دخول المياه الداخلية.

ويقصد بالمرور البريء في البحر الإقليمي⁵، ممارسة الملاحة البحرية عبر البحر الإقليمي، دون الوصول إلى المياه الداخلية أو بقصد الخروج من هذه المياه إلى أعالي

بوعلام، قرطي العياشي، تطور حرية أعالي البحار في ضوء أحكام القانون الدولي، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الأغواط، العدد 02، جوان 2015، ص. 10.

ملاحظة: إن ورد هذا التعريف في المادة الأولى من اتفاقية جنيف لسنة 1958، فما الداعي من ذكر مرجع الباحثين، بل الأجدد ذكر مصدر هذا التشريع الدولي فقط، وخصوصاً أنه لا توجد صياغة فنية أخرى لهذا التعريف من طرفهما. وبالعكس يمكن للباحث من بسطته العلمية واللغوية أن يثري التعريف التشريعي بتعريف آخر من عنده، كما يمكن تدوين تعاريف فقهية أخرى من باب الجودة.

⁴- غازي حسن صباريني، الوجيز في القانون الدولي العام، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2005، ص.

.215

البحار⁶. ووفقاً لما ورد في المادة الثالثة من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982: تمتد مساحة البحر الإقليمي إلى (12) ميلاً بحرياً،⁷ وعليه لا يجوز للدولة الساحلية إطلاقاً وفي جميع الحالات أن تطالب ببحر إقليمي يزيد عرضه عن 12 ميلاً بحرياً مقيساً من خطوط الأساس المقررة في اتفاقية قانون البحار.⁸

ولكن اقتصر تطبيق قاعدة المرور البريء على البحر الإقليمي قد خضع لاستثناءات مست أجزاء من المياه الداخلية بموجب تطورات الأحداث الدولية، على الرغم من خضوع هذه الأخيرة إلى سيادة الدولة الساحلية بموجب المادة (2/8) من اتفاقية سنة 1982 والمادة (2/5) من اتفاقية جنيف لعام 1958، كما تنطبق هذه الاستثناءات على أجزاء من أعالي البحار لنفس السبب.

وكذلك نص قانون البحار على تطبيق نظام المرور البريء في البحر الإقليمي الخالي من التضاريس البحرية، كما نص أيضاً على تطبيق هذا النظام على المضائق التي تربط بين جزئين من أعالي البحار أو جزء من أعالي البحار وجزءاً من البحر الإقليمي بموجب المادة (4/16) من اتفاقية جنيف لسنة 1958، أو المضائق التي تربط بين جزء من أعالي البحار والمنطقة الاقتصادية الخالصة بالبحر الإقليمي بموجب المادة (1/45ب) من اتفاقية قانون البحار 1982، كما ينطبق المرور البريء أيضاً على المياه

⁵- البحر الإقليمي هو جزء من البحر المتصل بإقليم الدولة، أي مساحة من البحر ملاصقة لشواطئ الدولة وممتدة نحو البحر العام، علي ابراهيم مطر، سلامة الملاحة الدولية وحق حماية المياه الإقليمية في ضوء القانون الدولي- إيران نموذجاً-، www.bahethcenter.net، ص.10، تاريخ التصفح 2021/01/11، 12:15.

⁶- كميلة أعراب، النظام القانوني للإقليم البحري للدول الساحلية وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، مخبر الدراسات والبحوث في القانون والأسرة والتنمية الإدارية، كلية الحقوق، جامعة المسيلة، المجلد 3، العدد الرابع، 2017، ص. ص. 231، 232.

⁷- محمد بوسلطان، مبادئ القانون الدولي العام، الجزء الأول، دار الغرب للنشر والتوزيع، وهران، 2002، ص.175.

⁸- سعاد حسان، مظاهر سيادة الدولة على بحرها الإقليمي ومنطقتها المتاخمة، المجلة الإفريقية للدراسات القانونية والسياسية، جامعة أحمد درارية، أدرار، الجزائر، المجلد 01، العدد 02، ديسمبر 2017، ص.75.

الأرخبيلية التي تمتد إليها سيادة الدولة أيضاً، بموجب الشروط المنصوص عليها في المادتين (52) و(53) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.⁹

المطلب الثاني : شروط المرور البريء

يشترط لكي يكون المرور البحري بريئاً توافر شروط معينة أوجبها المادة (19) من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، والتي تتمثل فيما يلي:

1- السرعة و الحركة المتواصلة: أي أن يكون المرور سريعاً و متواصلاً بدون توقف، إلا إذا اضطرت مقتضيات الملاحة العادية عكس ذلك أو كانت هناك قوة قاهرة أو حالة شدة، أو فرضت الظروف تقديم المساعدة إلى أشخاص أو سفن أو طائرات تعرضت لأخطار، بموجب ما نصت عليه المادة (2/18) من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، حيث يجب على ريان السفينة تقديم المساعدة لأي شخص وجد في البحار معرضاً لخطر الضياع وكذلك تقديم المساعدة للسفينة وطاقمها وركابها في حال عطبها أو حدوث تصادم بين السفن، وهذه المساعدة الإنسانية تكون في حدود عقلانية .

2- صفة البراءة : حيث يجب أن تتوفر صفة البراءة في المرور، والتي تتمثل في الصفة المشروعة وغير العدائية، وذلك وفقاً لما أدرجته المادة (19) من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، إذ "يكون المرور بريئاً مادام لا يضر بسلم

⁹ عبد الغفور بوسنة، قضايا المرور والعبور عبر المضائق والأرخبيلات الدولية بين ما يفرضه الواقع وما تمليه اتفاقية مونتيغوباي، مجلة العلوم الإنسانية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قسنطينة 1، المجلد ب، العدد 31، ديسمبر 2017، ص. 68.

الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها، ويتم المرور طبقاً لهذه الاتفاقية ولقواعد القانون الدولي الأخرى¹⁰.

وبالمقابل قد يكون مرور السفن الأجنبية ضاراً بسلم الدول الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها، متى قامت هذه الأخيرة عند مرورها في البحر الإقليمي بواحد أو أكثر من الأنشطة التالية:

- أ. أي تهديد باستعمال القوة أو استعمالها فعلاً ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي، أو بأي صورة قد تشكل انتهاكاً لمبادئ القانون الدولي الثابتة في ميثاق الأمم المتحدة.
- ب. أي مناورة أو تدريب بأسلحة من أي نوع كان.
- ت. أي عمل يهدف لجمع معلومات تضر بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها.
- ث. أي عمل عدائي يهدف إلى المساس بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها.
- ج. إطلاق أي طائرة أو إنزالها أو تحميلها.
- ح. إطلاق أي جهاز عسكري أو إنزاله أو تحميله.
- خ. تحميل أو إنزال سلعة أو عملة أو شخص خلافاً لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة.
- د. أي عمل من أعمال التلوث المقصود والخطير بما يخالف أحكام هذه الاتفاقية.¹¹
- ذ. أي نشاط من أنشطة صيد السمك.
- ر. أي أنشطة متعلقة بالبحث أو المسح.

¹⁰-عبد الغفور بوسنة، اتفاقية مونتيجوباي وقضايا المرور والعبور في البحار الدولية، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، المجلد العاشر، العدد الثالث، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة الجلفة، 30 سبتمبر 2017، ص.234.

¹¹-محمد هوش، ريم عبود، القانون الدولي للبحار، موسوعة الجامعة الافتراضية السورية، pedia.svuonline.org، ص. 16.

ز. أي فعل يهدف إلى التدخل في عمل أي من شبكات المواصلات أو من المرافق أو المنشآت الأخرى للدولة الساحلية.

س. أي نشاط آخر ليس له علاقة مباشرة بالمرور.

وإضافة إلى ما سبق ذكره، فقد أضافت المادة (20) من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، حكماً خاصاً بالغواصات والمركبات الغاطسة، حيث تلتزم بأن تمر عبر البحر الإقليمي للدولة الساحلية وهي طافية ورافعة لعلمها.

كما نصت المادة (23) من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، التزاماً آخر على السفن الأجنبية التي تعمل بالطاقة النووية، أو تلك التي تحمل مواداً نووية أو غيرها من المواد ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية حال مرورها بالبحر الإقليمي مروراً بريئاً،¹² وذلك بأن تحمل من الوثائق وأن تراعي من التدابير الوقائية الخاصة ما قرره الاتفاقات الدولية فيما يتعلق بهذه السفن.¹³

¹²- محمد الأبيض، الحدود البحرية الجزائرية على ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2014، 2015، ص. ص. 17، 18.

¹³- سنان طالب القاسي، الاستثناءات العرفية والاتفاقية على اختصاص دولة العلم في البحار العالية والغاية منها، مجلة المحقق الحلبي للعلوم القانونية والسياسية، العدد الأول، السنة العاشرة، جامعة دمشق، 2015، ص. 336.

خريطة توضيحية للمياه الإقليمية



المبحث الثاني: تطبيقات لنزاعات بحرية حول المرور البريء في البحر الإقليمي

يعتبر النزاع حول مضيق كورفو أول قضية أثرت أمام محكمة العدل الدولية، وذلك في إطار النزاع الذي ثار بين ألبانيا وبريطانيا حول طبيعة نظام المرور في البحر الإقليمي، ولذلك سيتم توضيح وقائع هذه القضية و ما توصلت إليه محكمة العدل الدولية بشأنها من نتائج في هذا المبحث.

المطلب الأول: وقائع قضية مضيق كورفو

تعتبر قضية مضيق كورفو من أهم القضايا التي أثارت جدلا دوليا بخصوص المرور البريء للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي أو المضائق التي تربط جزئين من أعالي البحار أو جزء من أعالي البحار والبحر الإقليمي، حيث تتلخص وقائع هذه القضية في

أن المدفعية الساحلية لألبانيا قامت بإطلاق قذائف مدفعتها على سفينتين حربيتين تابعتين لبريطانيا في أثناء مرورهما في المياه الإقليمية لألبانيا في مضيق كورفو بتاريخ 15 ماي 1946، ونتيجة لذلك بعثت الحكومة البريطانية مذكرة احتجاج لألبانيا في أوت 1946، موضحة فيها رأيها بشأن المرور البريء في المضائق، داحضة بذلك وجهة نظر ألبانيا التي تشترط الحصول على إذن مسبق، ومؤكدة عدم اعتراف بريطانيا بأي حق لألبانيا في وضع أي شروط على حركة المرور في المضيق المذكور، وتمسكة بحقها في المرور البريء في المضائق الدولية التي تُعد طرقاً للتجارة البحرية الدولية بين جزئين من أعالي البحار، حيث وجهت بريطانيا إنذاراً إلى حكومة ألبانيا مفاده المعاملة بالمثل في حال تكرر هكذا مواقف.

وبتاريخ 22 أكتوبر 1946 أرسلت بريطانيا سفينتين حربيتين بغرض التأكد من الإجراء الذي ستتخذه ألبانيا، وعند دخولهما البحر الإقليمي لمضيق كورفو تعرضت المدمرتان "سوما رينر" و"تولاق" لأضرار شديدة بسبب ارتطامهما بالأغام بحرية، وخلف الحادث (44) ضحية بريطانية، وفي 12 و13 نوفمبر 1946 قامت بريطانيا بالكشف عن الألغام بواسطة كاسحات ألغام بريطانية في المضيق¹⁵، حيث قامت برفع (22) لغماً، وأخذت اثنين منهما إلى جزيرة مالطا لفحصهما، أين تبين أنهما من صنع ألماني، ولكن التحقيق عبر شهادة الأشخاص الذين شاهدوا عملية زرع الألغام كان مفاده أن وضعها قد تم قبل عبور السفن الحربية البريطانية بوقت قصير.

¹⁵- وسام الدين العكلة، ياسر الحويش، النظام القانوني للمضيق الدولي - دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 27، العدد الرابع، 2011، ص. ص. 315، 316.

المطلب الثاني: إحالة النزاع حول مضيق كورفو إلى محكمة العدل الدولية

وقد أحيل النزاع إلى مجلس الأمن الدولي الذي أوصى بعرضه على محكمة العدل الدولية باعتباره نزاعاً قانونياً¹⁶، وقد نظرت المحكمة في هذا النزاع بتاريخ 25 مارس 1948، بناءً على اتفاق الطرفين¹⁷، حيث هذه الأخيرة من خلال حكمها الصادر سنة 1949، بينت إخفاق ألبانيا في الوفاء بالتزام دولي، حيث كان يفرض عليها إخطار الدول التي تستخدم سفنها مضيق كورفو، بقيامها بوضع ألغام بحرية في المضيق، وبالتالي فإن مسؤولية ألبانيا قائمة وفقاً لنظرية العمل غير المشروع دولياً بامتناعها عن إعلام الدول الأخرى بالأخطار الموجودة في المضيق.¹⁸

كما أشارت محكمة العدل الدولية في حكمها إلى مبدأ قانوني مفاده أن الدول طبقاً لأحكام العرف الدولي والمعترف به بصورة عامة لها الحق في وقت السلم في عبور سفنها العسكرية في المضائق الدولية التي تصل بين جزئين من أعالي البحار دون الحصول على إذن مسبق من الدول الشاطئية، شريطة أن يكون المرور بريئاً، وما لم توجد معاهدة دولية تقضي بخلاف ذلك فليس من حق الدول الشاطئية أن تمنع المرور في المضائق الدولية في وقت السلم.¹⁹

¹⁶- أنطونيو أوغوستو كانسادوترينياداد، النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية، www.un.org/law/avl، ص. 3، تاريخ التصفح 03 مارس 2020، 14:03.

¹⁷- وسام الدين العكلة، ياسر الحويش، المرجع السابق، ص. 317.

¹⁸- عطوي خالد، دور محكمة العدل الدولية في تطوير اختصاصها القضائي، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة المسيلة، المجلد الأول، العدد الثامن، 2017، ص. 170.

¹⁹- المرجع والموضع السابقين.

الفصل الثاني

نظام المرور العابر نموذجاً للأنظمة الحديثة للمرور في البحار

الفصل الثاني: نظام المرور العابر نموذجاً للأنظمة الحديثة للمرور في البحار

يعتبر المرور العابر في البحار الدولية أحد التصنيفات الحديثة لأنظمة المرور البحرية، في إطار ما أدرجته الاتفاقيات المعنية بقانون البحار، وهذا النوع من المرور البحري يشمل إحدى مناطق ترسيم الحدود البحرية بين الدول بموجب ما سنته القواعد الدولية لقانون البحار، حيث هذه المناطق البحرية تسمى بالمضايق البحرية أو الممرات المائية الدولية، والتي كثيراً ما أثارت نزاعات دولية.

ولذلك تم تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين، أين خصصت أولهما للتعريف بنظام المرور العابر في المضائق الدولية والقواعد المنطبقة عليه، و خصصت الثاني لمعالجة أهم النزاعات الدولية التي أثرت بشأن تطبيق نظام المرور العابر في المضائق الدولية.

المبحث الأول : المرور العابر في المضائق الدولية

لقد نظمت الاتفاقيات الدولية لقانون البحار، وخصوصاً اتفاقية جنيف لسنة 1958 واتفاقية قانون البحار لسنة 1982 مسألة المرور العابر في المضائق الدولية وأسسه في نطاق الملاحة والتحليق الدوليين، وقد خصته بقواعد تميزه عن باقي أنظمة المرور البحرية الأخرى، وهو ما سيتم توضيحه في هذا المبحث.

المطلب الأول: مفهوم المرور العابر

سوف نسلط الضوء على مفهوم المرور العابر من خلال تركيز البحث حول تعريف هذا الأخير في الفرع الأول ، ثم التطرق إلى أصناف المضائق الدولية حسب الجغرافيا السياسية في الفرع الثاني .

الفرع الأول: تعريف المرور العابر

عرفت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 في مادتها (38) المرور العابر كما يلي:
" المرور العابر هو أن تمارس وفقاً لهذا الجزء حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد، هو العبور المتواصل والسريع في المضيق بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، غير أن تطلب تواصل العبور وسرعته لا يمنع المرور خلال المضيق لغرض الدخول إلى دولة مشاطئة للمضيق أو مغادرتها أو العودة منها، مع مراعاة شروط الدخول لتلك الدولة.²⁰

وقد عرفت المادة (4/16) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 المضيق أنه "الممر المائي الذي يخدم الملاحة الدولية ويصل جزءاً من البحر العام بجزء آخر للبحر الإقليمي لدولة أجنبية"، وعرفت المادة (37) من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة.²¹

ونلاحظ أن هناك تناقضاً بين المحتوى المسطر عليه والتهميش رقم 2 والذي مفاده أن اتفاقية قانون البحار ل 1982 قد جاءت خالية من أي نص يتضمن تعريفاً للمضيق الدولي.

²⁰- عامر ماجد العجمي، رنا عبود، نظام المرور العابر في المضائق الدولية، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد 16، العدد 1، يونيو 2019، ص. 64.

²¹- أما اتفاقية قانون البحار ل 1982 فقد جاءت خالية من أي نص يتضمن تعريفاً للمضيق الدولي، لكنها خصصت الجزء الثالث منها للمضائق المستخدمة للملاحة الدولية، لكنها حددت نطاقها، إذ نصت المادة (37) منها "يُطبق هذا الفرع على المضائق المستعملة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، وجزء من آخر من أعالي البحار، أو منطقة اقتصادية خالصة"، لغاية فضيلة، أنظمة المرور في البحار، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، 2016، ص. 80.

الفرع الثاني: أصناف المضايق الدولية

تقسم المضايق الدولية إلى ثلاثة أصناف:

من ناحية المنهجية لا يمكن أن نضم تقسيم المضايق إلى التعريف في متن هذا المطلب لأنه يشير إلى تعريف المرور العابر فقط، وعليه إما أن نخصص له عنواناً آخر أو نكتب محتواه في الهامش .

الصنف الأول: المضايق الواصلة بين أعالي البحار والمياه الداخلية

المضايق التي يجعلها موقعها الجغرافي تصل بين أعالي البحار من جهة ومياه داخلية من جهة أخرى، مثل مضيق (كيرتش) الذي يربط بين البحر الأسود وبحر "آزوف"، وهذا الصنف من المضايق إما يقع كلياً في إقليم دولة واحدة، أو يقع ضمن منطقتي سيادة لدولتين ساحليتين بالكامل.

الصنف الثاني: المضايق الواصلة بين أعالي البحار و البحر الإقليمي للدولة

المضايق التي تصل بحر إقليمي لدولة ما وأعالي البحار، وفي هذه الحالة تطبق القاعدة العامة التي وردت في المادة (4/16) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958، ويطبق نصها على المضايق من صنف نظام المرور البريء، حيث استثنت المادة (1/45) من اتفاقية قانون البحار هذا النوع من المضايق، ما عدا هذا الصنف من المضايق المستخدمة للملاحة الدولية، غير أن المادة (1/45/ب) قد أقرت تطبيق نظام المرور البريء على السفن في أثناء تجاوزها هذا النوع من المضايق وليس نظام المرور العابر، وقد لقي هذا الموقف ضغوطاً ومواقفاً من قبل عدة دول.

الصنف الثالث: مضايق اجتياز السفن لأغراض الملاحة الدولية بكل أنواع أنظمة المرور

إنها المضايق المستخدمة للملاحة الدولية التي تصل بين جزئين من أعالي البحار أو بين جزء من أعالي البحار أو بين منطقة اقتصادية خالصة وجزء من أعالي البحار أو

منطقة اقتصادية خالصة، ومثل هذا النوع من المضايق ينطبق على اجتياز السفن له لأغراض الملاحة الدولية بكل أنواع أنظمة المرور العابر.

وباعتبار المرور العابر هو حرية الملاحة إلا أنها تختلف عن حرية الملاحة المعطاة للسفن وكذلك للطائرات في ذلك القسم من البحار المعروف بأعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، فهذه الحرية ممنوحة لغرض وحيد هو المرور عبر المضيق واجتيازه على وجه السرعة وبصورة متواصلة ومتتابعة من جهة إلى أخرى، ما يبرر أن المرور العابر هو ممارسة حرية الملاحة والتحليق بقصد العبور المتواصل والمستمر والسريع في المضايق الدولية المستخدمة للملاحة الدولية، وهذا ما لا يتعارض مع الغرض المتمثل بالدخول أو مغادرة الدول المطلة على المضيق، مادام هذا الدخول هو عبور متواصل وسريع ومادام متوافقاً مع قوانين الدخول إلى هذه الدول المشاطئة للمضيق.²²

ما يتضح مما سبق أن المرور العابر يعطي الحق للسفن والطائرات في استعمال مياه المضيق الدولي، شريطة أن يكون العبور سريعاً ومتواصلاً.

المطلب الثاني : الحالات التي لا ينطبق فيها نظام المرور العابر في المضايق الدولية

توجد حالات لا ينطبق فيها نظام المرور العابر في المضايق الدولية وتتمثل فيما يلي:

أ. لا تنطبق أحكام المرور العابر على أي مضيق يكون واقعا بين جزيرة تابعة للدولة المشاطئة للمضيق وبر هذه الدولة، طالما وجد في اتجاه البحر من الجزيرة طريق لأعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، يكون ملائماً للملاحة ومماثلاً في صلاحيته لها للجزء من المضيق المحصور بين البر والجزيرة، من حيث الخصائص الهيدروغرافية، بناء على ما ورد في المادة (38/أ) من اتفاقية قانون البحار.

²²- وسام الدين العكلة، ياسر الحويش، المرجع السابق، ص. 317.

ب. لا ينطبق نظام المرور العابر على المضائق التي تصل بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية، إذ ينطبق على المرور في هذه الحالة أحكام المرور البريء، حيث لا يجوز للدولة المطلة على المضيق أن تمنعه بأي حال من الأحوال، كما هو واضح من نص المادة (39) من اتفاقية قانون البحار.

ت. لا ينطبق نظام المرور العابر على المضائق التي ينظم المرور فيها جزئياً أو كلياً، بموجب اتفاقات دولية قائمة ونافذة منذ زمن طويل و متصلة على وجه التحديد بمثل هذه المضائق، وذلك استناداً لما ورد في المادة (35/ج) من اتفاقية قانون البحار.²³

ولذلك لا ينفرد تطبيق نظام المرور البحري في المضائق الدولية بنظام المرور العابر فقط، وإنما يندرج نظام المرور البريء أيضاً في المضائق البحرية.

وعلى هذا الأساس لا تقتصر حركة المرور والملاحة في المضائق الدولية على المرور العابر فقط، بل تشمل نوعاً آخر من أنظمة المرور البحرية، وهو المرور البريء.

المطلب الثالث : نظام المرور البريء في المضائق الدولية

يعتبر النظام العرفي للملاحة في المضائق الدولية منبثق من النظام القانوني للبحر الإقليمي، وقد عالجت اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 موضوع الملاحة البحرية في المضائق الدولية، بموجب المادة (4/16)²⁴، أين

²³- مأمون مصطفى، مدخل إلى القانون الدولي العام، قانون المعاهدات، القانون الدولي للبحار، دار روائع مجدلاني للنشر والتوزيع، الأردن، 2002، ص.285.

²⁴- تنص المادة (4/16) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة على أنه "لا يجوز إيقاف المرور البريء للسفن الأجنبية في الممرات المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من البحر العالي وجزء آخر من البحر العالي أو البحر الإقليمي لدولة أجنبية".

تلتزم الدول الساحلية بضمان المرور البريء مقابل شروط فرضتها على السفن استناداً لنص المادة الرابعة من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958.

وقد منحت هذه المادة للدول المشاطئة للمضيق صلاحيات واسعة في تقديرها لطبيعة البراءة في المرور، مع أن النص يقضي بعدم جواز وقف المرور غير البريء، فإن المفهوم المخالف يكمن في أن الدولة المضائقية تستطيع وقف المرور غير البريء، لأنها صاحبة السلطة في تقدير براءة المرور، فهي تستطيع أن تلعب دوراً مهماً في منع أو عرقلة الملاحة في المضيق بحجة عدم براءة هذا المرور.

أما بالنسبة لاتفاقية قانون البحار لسنة 1982 فقد وضعت نظاماً معدلاً لنظام المرور البريء وفقاً لما أدرجته في المادة (45) منها، والمتضمن لما يلي:

- ينطبق نظام المرور البريء في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية والمستثناة من تطبيق نظام المرور العابر بموجب المادة (1/38).
- ينطبق نظام المرور البريء في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية الموجودة بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية، ولا يوقف نظام المرور البريء خلال هذه المضائق²⁵.

وبموجب ذلك ينطبق نظام المرور البريء على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، وكذلك إذا كان المضيق يتكون من الإقليم اليابس للدولة وجزيرة تابعة لها، ونفس النظام ينطبق إذا وجد اتجاه الجزيرة طريقاً إلى البحر العالي أو طريقاً يمر بمنطقة اقتصادية خالصة تتوافر فيه خصائص ملائمة ومماثلة من حيث الملاحة والسمات والمميزات

²⁵- سماحة بلوط، النظام القانوني للملاحة البحرية، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة قسنطينة 1، 2014، 2015 ص. ص. 130، 131.

الهيديروغرافية ، وكذلك إذا كان المضيق يربط البحر الإقليمي لدولة مع جزء من البحر العالي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة أخرى²⁶.

المطلب الرابع : واجبات السفن والطائرات أثناء المرور العابر

تتمتع السفن والطائرات خلال مرورها العابر بمجموعة من الحقوق، تقابلها جملة من الإلتزامات المترتبة بصفة فردية أو مشتركة، حيث سنسلط الضوء عليها من خلال الفرعين التاليين:

الفرع الأول: الإلتزامات المشتركة للسفن والطائرات خلال ممارستها لحق المرور العابر

تتمثل مختلف الإلتزامات المشتركة للسفن والطائرات خلال ممارستها لحق المرور العابر في:

- أن تمضي دون إبطاء خلال المضيق أو فوقه.
- أن تمتنع عن أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة المشاطئة للمضيق، أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي.
- أن تمتنع عن أي أنشطة غير تلك اللازمة للأشكال المعتادة لعبورها المتواصل والسريع، إلا إذا أصبح ذلك ضروريا بسبب قوة قاهرة أو حالة شدة.

²⁶-خالد أحمد الأسمر، جيوسياسية المضائق البحرية وأثرها على الصراع في منطقة المشرق العربي، دراسة حالة مستقبل امدادات الطاقة في مضيق هرمز وباب المندب 2003،2018. المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية، الاقتصادية والسياسية، الطبعة الأولى، 2019 برلين، ألمانيا، ص. 87.

الفرع الثاني: واجبات السفن أثناء المرور العابر

تقع على السفن أثناء مرورها العابر في المضائق الدولية الالتزام بأن تمتثل للأنظمة والاجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً لمنع التلوث في السفن والسيطرة عليها.²⁷

الفرع الثالث: واجبات الطائرات المارة مروراً عابراً

يجب على الطائرات أثناء ممارستها للملاحة الجوية ومرورها العابر للمضيق الدولي أن تلتزم بما يلي:

- مراعاة القواعد الموضوعية من قبل منظمة الطيران المدني الدولية، وأن تمتثل الطائرات الحكومية بصورة اعتيادية لتدابير السلامة هذه، وتقوم بنشاطها في جميع الأوقات مع المراعاة الواجبة لسلامة الملاحة.²⁸
- أن ترصد في جميع الأوقات الذبذبة اللاسلكية المحددة من قبل السلطة المختصة دولياً لمراقبة الحركة الجوية أو الذبذبة اللاسلكية الدولية لحالات الشدة.

المبحث الثاني: تطبيقات عملية لنزاعات بحرية للمرور العابر في المضائق البحرية

أثارت مسألة المرور العابر في المضائق الدولية عدة إشكالات ونزاعات دولية بخصوص نظام الملاحة والتحليق في المضائق الدولية، إذ هناك بين مئة ومئتي ميل بحري تم تنظيم الملاحة في أغلبها عبر اتفاقيات دولية عامة وخاصة، ومن أهم المضائق الدولية التي ثارت حولها نزاعات ترسيم الحدود البحرية وتنظيم الملاحة

²⁷- سماحة بلوط، المرجع السابق، ص. ص. 151، 152.

²⁸- عامر ماجد العجمي، رنا عبود، المرجع السابق، ص. ص. 81، 83.

البحرية والجوية مضيق ماجلان،²⁹ مضيق مالقا،³⁰ مضيق البوسفور والدردنيل،³¹ مضيق جبل طارق،³² مضيق باب المندب،³³ مضيق تيران،³⁴ مضيق هرمز.³⁵ وقد تم تخصيص هذا المبحث لدراسة حالة مضيق جبل طارق ومضيق هرمز من خلال مطلبين .

المطلب الأول : حالة مضيق جبل طارق

يعتبر مضيق جبل طارق مجرى مائي رئيسي بين البحر الأبيض المتوسط و بقية دول العالم، و لذلك يستخدم بوصفه ميناءاً من جانب كثير من البواخر وسفن الشحن التي تبحر طويلاً،³⁶ وقد أصبح ممراً مائياً مهماً بالنظر لموقعه الجغرافي ومميزاته.³⁷

²⁹- يربط المحيط الأطلسي بالمحيط الهادئ عند الطرف الجنوبي للقارة الأمريكية.

³⁰- يقع في المحيط الهندي، وتخضع الملاحة فيه لنصوص اتفاقية عام 1977م بين أندونيسيا وماليزيا وسنغافورة.

³¹- وتقع جميعها في الأراضي التركية. حيث يربط مضيق البوسفور البحر الأسود ببحر مرمرة، ويربط مضيق الدردنيل بحر مرمرة بالبحر المتوسط.

³²- الذي يصل بين البحر المتوسط والمحيط الأطلسي.

³³- الذي يصل البحر الأحمر ببحر العرب ضمن المحيط الهندي، وتطل عليه أثيوبيا وجيبوتي واليمن.

³⁴- يقع في شمال البحر الأحمر ويصله بخليج العقبة، ويربط بين أعالي البحار والبحار الإقليمية للسعودية ومصر والأردن وفلسطين المحتلة. عصام أحمد غريب، مشكلة المرور عبر مضائق تيران في ضوء أحكام القانون الدولي ومبادئ معاهدة السلام، www.eastlaw.com، ص. 2.

³⁵- يقع عند مدخل الخليج العربي، وتطل عليه إيران وسلطنة عمان .

حيث جبل طارق إقليم غير متمتع بالحكم الذاتي، تديره المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وإيرلندا الشمالية، ووفقاً للدولة القائمة بالإدارة، فإن أساس العلاقة الحالية بين حكومة المملكة المتحدة وأقاليمها غير المتمتعة بالحكم الذاتي مكرس في دستور كل إقليم، وقد تنازلت إسبانيا عن السيادة على جبل طارق للملكة المتحدة بموجب معاهدة أوترخت في عام 1713، ومعها عن السيادة على المياه الإقليمية المنبثقة من السيادة على الأرض، وتزعم إسبانيا من جانبها أنها بموجب المادة 10 من المعاهدة لم تتنازل إلا عن مدينة جبل طارق وقلعته ومينائه دفاعاته وحصنه.

وإقليم جبل طارق شبه جزيرة ضيقة تمتد جنوباً من الساحل الجنوبي الغربي لإسبانيا، ويصله بها برزخ يناهز طوله (1،6) كلم، ويقابل جبل طارق على الجانب الآخر من الخليج ميناء (ألجيسيراس) الإسباني على مسافة (8) كلم غرباً، وتقع قارة إفريقيا على مسافة (32) كلم جنوب مضيق جبل طارق، ووفقاً للدولة القائمة بالإدارة تبلغ مساحة منطقة جبل طارق (5،8) كلم²، ووفقاً لإسبانيا التي تطالب بالسيادة على الإقليم فهي تبلغ (4،8) كلم² فيما لا تزال القضايا المتصلة بالبرزخ والمياه الواقعة قبالة سواحل جبل طارق موضع نزاع.³⁸

وعليه يحتل مضيق جبل طارق موقعا جغرافيا متميزا لكونه البوابة الوحيدة المكونة للممر المائي الوحيد الذي يجمع بين البحر الأبيض المتوسط (الجزء الأول لأعالي البحار) والمحيط الأطلسي (وهو الجزء الثاني لأعالي البحار)، بالإضافة إلى كون مياهه لا تندرج ضمن المياه الداخلية، كما لا تتعدى الحد الأقصى للمياه الإقليمية،

³⁶ - تقرير اللجنة المعنية بحالة تنفيذ إعلان منح الاستقلال للبلدان والشعوب المستعمرة المقدم للجمعية

العامة للأمم المتحدة، 14 ماي 2001، A/AC.109/2001/10، ص.1.

³⁷ - تقرير المجلس الاقتصادي والاجتماعي المقدم للجمعية العامة للأمم المتحدة، 7 ماي 2003،

E/2003/45، ص.7.

³⁸ - تقرير اللجنة المعنية بحالة تنفيذ إعلان منح الاستقلال للبلدان والشعوب المستعمرة المقدم للجمعية

العامة للأمم المتحدة، 7 مارس 2017، A/AC.109/2017/8، ص.3.

وهذا ما يجعله مضيقاً يندرج ضمن المضائق المستعملة للملاحة الدولية قياساً على قرار محكمة العدل الدولية المتعلق بمضيق (كورفو).

إذ تمتد المنطقة البحرية الواقعة بين خطي الأساس لكل من إسبانيا والمغرب في مضيق جبل طارق والمحددتين بناءً على المرسوم 2.75.311 لسنة 1975 بالنسبة للمغرب، والرسوم رقم 2510.77 لعام 1977 بالنسبة لإسبانيا، من النقطة الجغرافية المقابلة لطرف الفرط في الضفة المغربية والتي سيرمز لها ب (أ) وصولاً للنقطة المقابلة لطرف اللبوة (ج) مروراً بالنقطة المقابلة لطرف القوارب (ب)، ويعلو هذه النقاط الثلاثة ثلاثة نقاط أخرى مقابلة في الضفة الإسبانية هي (Isla و (أ)) (Isla Tarifa (ب) ثم (Isla Tarifa A Punta Del Acebuche (ج))، حيث تبلغ المسافة الواقعة بين النقطتين (أ) و (أ) ما يقدر ب (5,785 ميلاً بحرياً) أي (10,714 كلم)، في حين أن المسافة بين (ب) و (ب) تبلغ (4,435 ميلاً بحرياً) أي (8,214 كلم)،³⁹ وهي نفسها بين النقطتين (ج) و (ج)، ووفقاً لهذه القياسات فإن اتساع عرض مضيق جبل طارق لا يتجاوز الحد الأقصى لاتساع المياه الإقليمية لكل من إسبانيا والمغرب اللذان يأخذان ب (12 ميل بحري) أي بمجموع (24 ميل بحري)، وهو المعدل الذي يقل عنه أقصى عرض مضيق جبل طارق (5,785 ميلاً بحرياً)، دون أن يقل أدنى اتساع فيه عن (00) ميل بحري (4,435 ميلاً بحرياً)، و استناداً لهذه القياسات فإن مضيق جبل طارق يستجيب لمعايير محكمة العدل الدولية في تصنيف المضائق، بين من يستخدمها للملاحة الدولية من غيرها

³⁹- عبد الإله درف، مكانة المضائق الدولية المستخدمة للملاحة الدولية بين مقتضيات القانون الدولي ومتغيرات العلاقات الدولية - دراسة حالة مضيق جبل طارق، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية / ألمانيا - برلين، 2017، ص. ص. 252، 253.

خريطة توضيحية لمضيق جبل طارق:



أ.



40

المطلب الثاني : حالة مضيق هرمز

يعتبر مضيق هرمز من المضائق الدولية ذات الموقع الجيو اقتصادي، الاستراتيجي، والجيو بوليتيكي الذي أثار نزاعات ومشاكل دولية، نظراً لأهميته القصوى ضمن نطاق القانون الدولي للبحار، ولذلك يجب تعريفه ثم توضيح نظام الحقوق للعبور فيه ضمن نطاق القواعد القانونية الدولية المنطبقة بشأنه.

الفرع الأول: تعريف مضيق هرمز

مضيق هرمز عبارة عن ممر مائي يصل بين مسطحين أو رقعتين من البحار العالية، حيث الخليج العربي من جهة وخليج عُمان والبحر العربي والمحيط الهندي من جهة أخرى، ويربط مضيق هرمز مياه البحار العالية لخليج عُمان بمياه البحار العالية للخليج العربي، ويقع المضيق بين إيران في الشمال والشمال الشرقي وعُمان في الجنوب، وتتألف شواطئه الشمالية من الجزء الشرقي لجزيرة "كيشيم" مع جزر "لاراك" و"هينجام"، وأما شواطئه الجنوبية فتتألف من الساحلين الغربي والشمال لشبه جزيرة "موزاندام" الواقعة في أقصى الشمال في الأرض الرئيسية لعُمان، ويبلغ عرض الطريق إلى المضيق في خليج عُمان في الاتجاه الشمالي نحو 30 ميلاً، ويضيق حتى يصل عرضه إلى 20,75 ميلاً عند النهاية الشمالية الشرقية بين جزيرة "لاراك" وجزيرة "كوين" التي تبعد حوالي 8,50 ميل في الاتجاه الشمالي لشبه جزيرة⁴¹ موزاندام، ثم يبلغ العرض في شبه الجزيرة هذه والساحل الشرقي لجزيرة "كيشيم" نحو 28 ميلاً، في حين يبلغ طول جزيرة "كيشيم" نحو 60 ميلاً، وتقع بموازية الساحل الإيراني مفصولة عنه بواسطة مضيق "كلارانس" وهو مضيق ضيق ومعقد، أما جزيرة "هوجام" فيبلغ اتساعها من جانب إلى آخر نحو 5 أميال، وتقع بمحاذاة وسط الساحل الجنوبي الشرقي، ويبلغ طول جزيرة "لاراك" نحو 5,50 ميل

⁴¹ - جاويد منتظران، دراسة الوضع القانوني لإغلاق مضيق هرمز من قبل إيران بموجب القانون الدولي، مركز

البيان للدراسات والتخطيط، 2018، ص.7، www.bayancenter.org.

أين تقع على بعد نحو 4،25 ميل في الاتجاه الجنوبي الشرقي من طرف جزيرة "كيشيم"، وتعرض الملاحة بعض الصعوبات داخل مضيق هرمز، ولا توجد موانئ أو أرصفة للتحميل والتنزيل إلا بعض الأرصفة عند مدينة "بندر عباس" في الأراضي الإيرانية، كما لا يوجد في المنطقة معالم طبيعية يمكن قياس حدود البحر الإقليمي منها⁴².

خريطة توضيحية لمضيق هرمز

43



⁴²- وسام الدين العكلة، ياسر الحويش، المرجع السابق، ص. 319.

⁴³- www.aljazeera.net



44

الفرع الثاني: النظام القانوني للملاحة في مضيق هرمز بموجب القانون الدولي للبحار

يدخل مضيق هرمز في نطاق المضائق الدولية التي تصل بين جزأين من أعالي البحار أو بين منطقتين اقتصاديتين خالصتين، لذلك فإنه يخضع لنظام المرور العابر وفقاً لاتفاقية قانون البحار لسنة 1982 وليس لنظام المرور البريء، ذلك أن مضيق هرمز يقع بين أراضي دولتي إيران وعُمان، وفي الوقت نفسه يربط بين جزأين من مياه البحار العالية، وهي خليج عُمان ومياه الخليج العربي، لذلك تنطبق عليه حالة المضيق الذي يقع بين أراضي دولتين، فيكون في هذه الحالة خاضعاً لسيادة الدول الساحلية واختصاصها بمقدار بحارها الإقليمية أو إلى خط الوسط لمجرى المياه حسب اتساع المضيق.

44- www.aljazeera.net

ونظراً لأن اتساع المضيق في حدود 23 ميلاً بحرياً فإنه يقع ضمن المياه الإقليمية الإيرانية والعمانية، ولكونه يربط بين جزئين من البحار العالية فإنه يخضع لمرور الملاحة الدولية، أي المرور العابر دون حاجة إلى إجازة مسبقة من الدولتين الساحليتين،⁴⁵ وبذلك يعد مضيق هرمز من الناحية القانونية من المضائق الدولية التي تخضع لنظام المرور العابر الذي لا تحتاج فيه السفن بما فيها الحربية إلى إذن مسبق لعبوره.⁴⁶

الفرع الثالث: النظام القانوني للملاحة في مضيق هرمز

بموجب القوانين البحرية الإيرانية فإن إيران لم تنضم إلى اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، حيث اكتفت بالتوقيع عليها، ولكنها بالمقابل انضمت إلى اتفاقية جنيف لعام 1958 للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، وعليه فإن نظام المرور الساري على مضيق هرمز هو نظام المرور البريء، ولذلك يمكن لإيران أن تفرض شروطها وقوانينها التي أقرتها عام 1935 على السفن الخارجية التي تدخل مياهها الإقليمية و أن تطبق قانون الملاحة الآمنة عليه، لذلك فدخل البوارج الحربية التابعة للدول الأخرى ضمن الملاحة الآمنة أو توقفها يجب أن يحوز على الموافقة المسبقة من إيران، ويجب أن يطلع على ذلك المسؤولين الإيرانيين قبل ثمانية أيام على الأقل من دخولها المياه الإقليمية، فالبوارج الحربية الخارجية يمكنها الملاحة في المياه الإقليمية الإيرانية وفق المرور الآمن، وعلى الغواصات أن تبحر فوق سطح الماء فقط، إلا إذا كانت هذه القطعات الحربية تابعة لدولة عدوة، وفي هذه الحالة ستطبق القوانين والإجراءات الخاصة بالبلاد والقوانين الدولية الخاصة بأيام الحرب والدول المحايدة.

⁴⁵ ياسين حشوف، منطقة الخليج، المكانة والبعد الجيوستراتيجي، دراسة في المؤشرات الاستراتيجية للنظام

الإقليمي الخليجي، دفاتر السياسية والقانون، جامعة الوادي، العدد 19، جوان 2019 ص. 351.

⁴⁶ جاويد منتظران، المرجع السابق، ص. 8.

وفي هذا النطاق تنص المادة السادسة من بروتوكول إصلاح قانون تعيين حدود المياه الساحلية والمنطقة المتاخمة لإيران، الخاص بخط المبدأ والمياه الداخلية الذي وافقت عليه الحكومة الإيرانية بتاريخ 12 أبريل 1959 على أنه "إن المياه الواقعة بين الساحل وخط المبدأ بين الجزر الإيرانية التي لا تبعد 12 ميلاً بحرياً عن بعضها البعض"⁴⁷، هي مياه إقليمية إيرانية، وعلى هذا الأساس وحين الإحساس بالخطر الذي يهدد مصالحها وأمنها فإن إيران كامل الحق في أن تتخذ قراراتها المستقلة تجاه مياهها الإقليمية، ومن ضمنها مضيق هرمز، بناء على مصالحها الوطنية والأمنية، وبالاستناد على أصل استقلال البلاد، والإرادة الوطنية والقوانين الدولية الخاصة بالبحار في أن تقوم بما يناسبها من "تعليق" حركة الملاحة البحرية في جزء من مضيق هرمز الذي يقع ضمن نطاق المياه الإقليمية⁴⁸.

⁴⁷- جاويد منتظران، المرجع السابق، ص. 9.

⁴⁸- جاويد منتظران، المرجع السابقين.

خاتمة

من خلال هذه الدراسة تم التوصل إلى ما يلي:

- أن نظام المرور البريء يعتبر نظاماً كلاسيكياً تقليدياً للمرور في البحار، حيث يقتصر على الملاحة البحرية، وينطبق على البحر الإقليمي، باعتباره أقدم قاعدة عرفية دولية في مجال القانون الدولي للبحار.
- كما ينطبق نظام المرور البريء إستثناءً على المضائق الدولية المستخدمة للملاحة الدولية المستثناة من تطبيق نظام المرور العابر، لأن الأصل هو المرور العابر في المضائق الدولية.
- كما ينطبق المرور البريء أيضاً على المضائق الدولية المستخدمة للملاحة الدولية الموجودة بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة والبحر الإقليمي لدولة أجنبية.
- وانطبق المرور البريء في المضائق الدولية يعتبر نقطة اشتراك مع نظام المرور العابر في المضائق الدولية رغم اختلاف وضعية المرور وشروطه بينهما.
- وأن نظام المرور العابر في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية يعتبر نظاماً حديثاً لأنظمة المرور البحرية.
- أما بالنسبة للنزاعات الدولية التي أثرت بشأن أنظمة المرور البحرية، فعديدة وأشهرها قضية مضيق كورفو، كأول نزاع دولي بحري عرض على محكمة العدل الدولية، والتي قضت فيه بحكم تحول إلى قاعدة قانونية دولية، يُستند إليها في تطبيق القواعد الدولية للملاحة البحرية والجوية في المضائق الدولية، حيث طُبقت بعدها على أشهر النزاعات الدولية في هذا المجال كقضيته جبل طارق ومضيق هرمز.

المراجع

1. الاتفاقيات:

- اتفاقية جنيف ل 29 أبريل 1958، الخاصة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، التي دخلت حيز النفاذ بتاريخ 10 سبتمبر 1964.
- اتفاقية مونتيجو باي، التي اعتمدت بتاريخ 10 ديسمبر 1982، والتي دخلت حيز النفاذ في 11 جويلية 1994.

2. المؤلفات:

- مأمون مصطفى، مدخل إلى القانون الدولي العام، قانون المعاهدات، القانون الدولي للبحار، دار روائع مجدلاوي للنشر والتوزيع، الأردن، 2002.
- محمد بو سلطان، مبادئ القانون الدولي العام، الجزء الأول، دار الغرب للنشر والتوزيع، وهران، 2002 .
- خالد أحمد الأسمر، جيوسياسية المضائق البحرية وأثرها على الصراع في منطقة المشرق العربي، دراسة حالة مستقبل امدادات الطاقة في مضيقي هرمز وباب المندب 2003، 2018. المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية، الاقتصادية والسياسية، الطبعة الأولى، 2019 برلين، ألمانيا.
- عبد الإله درف، مكانة المضائق الدولية المستخدمة للملاحة الدولية بين مقتضيات القانون الدولي ومتغيرات العلاقات الدولية – دراسة حالة مضيق جبل طارق، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية، برلين ألمانيا، 2017.
- غازي حسن صباريني، الوجيز في القانون الدولي العام، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2005.

3. المقالات:

- بوسكرة بوعلام، قرطي العياشي، تطور حرية أعالي البحار في ضوء أحكام القانون الدولي، مجلة الدراسات القانونية و السياسية، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة الأغواط، العدد 02، جوان 2015.

- وسام الدين العكلة، ياسر الحويش، النظام القانوني للمضيق الدولي – دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 27، العدد الرابع، 2011.

- ياسين حشوف، منطقة الخليج، المكانة والبعد الجيوستراتيجي، دراسة في المؤشرات الاستراتيجية للنظام الإقليمي الخليجي، دفا تر السياسية والقانون، جامعة الوادي، العدد 19، جوان 2019.

- كميلة أعراب، النظام القانوني للإقليم البحري للدول الساحلية وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، مخبر الدراسات والبحوث في القانون والأسرة والتنمية الإدارية، كلية الحقوق ، جامعة المسيلة، المجلد 3، العدد الرابع، 2017.

- سعاد حسان، مظاهر سيادة الدولة على بحرها الإقليمي ومنطقتها المتاخمة، المجلة الإفريقية للدراسات القانونية والسياسية، جامعة أحمد درارية، أدرار، الجزائر، المجلد 01، العدد 02، ديسمبر 2017 .

- سنان طالب القاسي، الاستثناءات العرفية والاتفاقية على اختصاص دولة العلم في البحار العالية والغاية منها، مجلة المحقق الحلبي للعلوم القانونية و السياسية، العدد الأول، السنة العاشرة، جامعة دمشق، 2015.

- عامر ماجد العجمي، رنا عبود، نظام المرور العابر في المضائق الدولية، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد 16، العدد 1، يونيو 2019.

- عبد الغفور بوسنة، قضايا المرور والعبور عبر المضائق والأرخبيلات الدولية بين ما يفرضه الواقع وما تملّيه اتفاقية مونتيجوباي، مجلة العلوم الإنسانية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قسنطينة 1، المجلد ب، العدد 31، ديسمبر 2017 .

- عبد الغفور بوسنة، اتفاقية مونتيجوباي و قضايا المرور والعبور في البحار الدولية، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، المجلد العاشر، العدد الثالث، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجلفة، 30 سبتمبر 2017.

- عطوي خالد، دور محكمة العدل الدولية في تطوير اختصاصها القضائي، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة المسيلة، المجلد الأول، العدد الثامن، 2017.

4.المذكرات:

- محمد الأبيض، الحدود البحرية الجزائرية على ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2014، 2015.

- سماحة بلوط، النظام القانوني للملاحة البحرية، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة قسنطينة 1، 2014، 2015.

- لغيمة فضيلة، أنظمة المرور في البحار، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، 2016 .

5. التقارير:

- تقرير اللجنة المعنية بحالة تنفيذ إعلان منح الاستقلال للبلدان والشعوب المستعمرة المقدم للجمعية العامة للأمم المتحدة، 14 ماي 2001، A/AC.109/2001/10.

- تقرير المجلس الاقتصادي والاجتماعي المقدم للجمعية العامة للأمم المتحدة، 7
ماي 2003، E/2003/45.

- تقرير اللجنة المعنية بحالة تنفيذ إعلان منح الاستقلال للبلدان والشعوب
المستعمرة المقدم للجمعية العامة للأمم المتحدة، 7 مارس
2017، A/AC.109/2017/8.

6. مواقع مراجع الإنترنت:

- أنطونيو أوغوستو كانسادوترينيداد، النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية،
www.un.org/law/avl، تاريخ التصفح 03 مارس 2020، 14:03.

- جاويد منتظران، دراسة الوضع القانوني لإغلاق مضيق هرمز من قبل إيران بموجب
القانون الدولي، مركز البيان للدراسات والتخطيط، 2018،
www.bayancenter.org، تاريخ التصفح 22/02/2021، 14:45.

- عصام أحمد غريب، مشكلة المرور عبر مضائق تيران في ضوء أحكام القانون الدولي
ومبادئ معاهدة السلام، www.eastlaw.com، تاريخ التصفح 02/02/2021،
15:45.

- علي ابراهيم مطر، سلامة الملاحة الدولية و حق حماية المياه الإقليمية في ضوء
القانون الدولي- إيران نموذجاً-، www.bahethcenter.net، تاريخ التصفح
22/01/2021، 17:57.

- محمد هواش، ريم عبود، القانون الدولي للبحار، موسوعة الجامعة الافتراضية
السورية،

2021/01/11، pedia.svuonline.org.

الفهرس

Table of Contents

2.....	ملخص الكتاب
3.....	Résumé
4.....	Summarized
5.....	مقدمة
7.....	الفصل الأول: نظام المرور البريء نموذجاً للأنظمة الكلاسيكية للمرور في البحار
7.....	المبحث الأول: نظام المرور البريء في البحر الإقليمي
7.....	المطلب الأول: تعريف المرور البريء
10.....	المطلب الثاني: شروط المرور البريء
13.....	خريطة توضيحية للمياه الإقليمية
13.....	المبحث الثاني: تطبيقات لنزاعات بحرية حول المرور البريء في البحر الإقليمي
13.....	المطلب الأول: وقائع قضية مضيق كورفو
15.....	المطلب الثاني: إحالة النزاع حول مضيق كورفو إلى محكمة العدل الدولية
17.....	الفصل الثاني: نظام المرور العابر نموذجاً للأنظمة الحديثة للمرور في البحار
17.....	المبحث الأول: المرور العابر في المضائق الدولية
17.....	المطلب الأول: مفهوم المرور العابر
18.....	الفرع الأول: تعريف المرور العابر
19.....	الفرع الثاني: أصناف المضائق الدولية
19.....	الصنف الأول: المضائق الواصلة بين أعالي البحار والمياه الداخلية
19.....	الصنف الثاني: المضائق الواصلة بين أعالي البحار و البحر الإقليمي للدولة
19.....	الصنف الثالث: مضائق اجتياز السفن لأغراض الملاحة الدولية بكل أنواع أنظمة المرور

- المطلب الثاني : الحالات التي لا ينطبق فيها نظام المرور العابر في المضائق الدولية 20
- المطلب الثالث : نظام المرور البريء في المضائق الدولية..... 21
- المطلب الرابع : واجبات السفن والطائرات أثناء المرور العابر 23
- الفرع الأول: الالتزامات المشتركة للسفن والطائرات خلال ممارستها لحق المرور العابر 23
- الفرع الثاني: واجبات السفن أثناء المرور العابر 24
- الفرع الثالث: واجبات الطائرات المارة مروراً عابراً 24
- المبحث الثاني: تطبيقات عملية لنزاعات بحرية للمرور العابر في المضائق البحرية 24
- المطلب الأول : حالة مضيق جبل طارق 25
- خريطة توضيحية لمضيق جبل طارق:..... 28
- المطلب الثاني : حالة مضيق هرمز 29
- الفرع الأول: تعريف مضيق هرمز 29
- خريطة توضيحية لمضيق هرمز 30
- الفرع الثاني: النظام القانوني للملاحة في مضيق هرمز بموجب القانون الدولي للبحار 31
- الفرع الثالث: النظام القانوني للملاحة في مضيق هرمز 32
- خاتمة 34
- المراجع 35

السيرة الذاتية للكاتبة:

الدكتورة يقرو خالدية

جزائرية الجنسية

أستاذة محاضرة قسم (أ)

بكلية الحقوق جامعة غليزان/ الجزائر

البريد الإلكتروني : khalidayekrou@gmail.com

أولاً: الشهادات المتحصل عليها:

- بكالوريا علوم الطبيعة والحياة دورة جوان 1999 بسيدي بلعباس، الجزائر.
- ليسانس في الحقوق من كلية الحقوق جامعة الجيلالي ليايس بسيدي بلعباس، الجزائر، سنة 2003.
- ماجستير في الحقوق، تخصص القانون العام بتقدير قريب من الحسن من كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة وهران بتاريخ 2008/10/08، الجزائر.
- دكتوراه في الحقوق، تخصص القانون العام، الاختيار حقوق الإنسان، بتقدير مشرف جداً، من كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد، الجزائر، بتاريخ 2015/04/07.
- التأهيل الجامعي لرتبة أستاذ محاضر (أ) بتاريخ 2017/01/10، من كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابن خلدون، تيارت.

ثانياً: مهام علمية:

- رئيس فرقة بمخبر التشريعات الدولية للبحار وأثره على المنظومة التشريعية الجزائرية بكلية الحقوق والعلوم السياسية- جامعة أحمد زبانة - غليزان.
- عضو بمخبر الحماية القانونية والاجتماعية للطفل في القانون الجزائري والقانون المقارن، من الفترة 2014 إلى 2018، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة وهران 2 محمد بن أحمد، الجزائر.
- مسؤول تخصص ماستر القانون الجنائي والعلوم الجنائية للموسم الثاني 2017، بمعهد العلوم القانونية والإدارية المركز الجامعي أحمد زبانة -غليزان، الجزائر.
- مسؤول تخصص ماستر تخصص قانون خاص للسنوات 2015، 2016، 2017، بمعهد العلوم القانونية والإدارية المركز الجامعي أحمد زبانة -غليزان، الجزائر.
- عضو بالمجلس العلمي بمعهد العلوم القانونية والإدارية المركز الجامعي أحمد زبانة -غليزان، الجزائر.
- عضو لجنة تحكيم بمجلة القانون، ، تصدر عن معهد الحقوق والعلوم السياسية، المركز الجامعي أحمد زبانة - غليزان، الجزائر.
- عضو لجنة تحكيم بمجلة دفاتر مخبر حقوق الطفل، تصدر عن مخبر الحماية القانونية والاجتماعية للطفل في القانون الجزائري والقانون المقارن، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد، الجزائر.
- عضو هيئة التحرير دفاتر مخبر حقوق الطفل، تصدر عن مخبر الحماية القانونية والاجتماعية للطفل في القانون الجزائري والقانون المقارن، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد، الجزائر.
- عضو لجنة تحكيم بمجلة الدراسات القانونية المقارنة، تصدر عن مخبر القانون الخاص بكلية الحقوق والعلوم السياسية - جامعة حسيبة بن بوعلي-الشلف.
- عضو لجنة تحكيم بمجلة قانون البحار، تصدر عن مخبر التشريعات الدولية للبحار و أثرها على المنظومة التشريعية الجزائرية، كلية الحقوق والعلوم السياسية - جامعة أحمد زبانة -غليزان.

ثالثاً: الأعمال العلمية:

1_ المشاركة في التظاهرات العلمية:

- المشاركة في الملتقى الوطني الافتراضي الموسوم بـ " المدن الذكية الهندسة و المقاصد"، المنظم يوم 22 جوان 2021، من طرف كلية الحقوق و العلوم السياسية، قسم العلوم السياسية، جامعة أحمد زبانة - غليزان، مداخلة موسومة بـ: "معيقات تنفيذ تقنيات المدن الذكية في البلدان النامية وفقاً لتقارير اللجنة المعنية بتسخير العلم والتكنولوجيا لأغراض التنمية".

- المشاركة في الندوة الوطنية الموسومة بـ: "دستور الجمهورية الجديدة من منظور النخب الجامعية، التصورات والمقترحات" والمنظمة يوم 19 فيفري 2020 من طرف خلية الإعلام والاتصال بالمركز الجامعي أحمد زبانة - غليزان، مداخلة موسومة بـ "مبررات المراجعة الدستورية و القيود الواردة عليها".

- المشاركة في اليوم الدراسي حول: " دور العملية الانتخابية في إرساء قواعد الديمقراطية والاستقرار" المنظم من قبل قسم العلوم السياسية بالمركز الجامعي غليزان، الجزائر، 5 ديسمبر 2019، مداخلة بعنوان: "الطبيعة القانونية للانتخابات وآثارها".

- المشاركة في اليوم الدراسي حول: "الطالب الجامعي ودوره في عملية المشاركة الانتخابية في الجزائر"، المنظم من قبل مخبر الدراسات الاجتماعية والنفسية والأنثروبولوجية بالمركز الجامعي غليزان، 14 فيفري 2019، مداخلة بعنوان: "نطاق الدسترة الجزائرية في الانتخاب".

- المشاركة في الملتقى الدولي حول: "عمالة الأطفال بين الواقع والمأمول" المنظم من قبل كلية الحقوق جامعة البلدة 2، 21، 22 نوفمبر 2018، مداخلة بعنوان: "إشكالية الحماية الدولية والداخلية للأطفال عمال الخدمة المنزلية".

- المشاركة في الملتقى الدولي حول: "الحماية القانونية للأسرة في التشريعات الجزائرية والتركية وفي المواثيق الدولية"، المنظم من قبل كليتي الحقوق لجامعة الجلفة وجامعة إسطنبول 10 و 11 نوفمبر 2018، مداخلة بعنوان: "نظام الأسرة البديلة في الصكوك الدولية وأثره على التشريعات الجزائرية".

- المشاركة في الملتقى الوطني حول: "حماية الطفولة من مخاطر المعلوماتية في ضوء المواثيق الدولية والتشريعات الوطنية"، المنظم بمعهد العلوم القانونية والإدارية، المركز الجامعي أحمد زبانه غليزان، 26 نوفمبر 2018، مداخلة بعنوان: "الاستراتيجيات الأممية والدولية لمكافحة الاستغلال الإباحي السيبراني للأطفال".
- المشاركة باليوم الدراسي حول: "الحماية القانونية للأطفال ذوي الاحتياجات الخاصة"، المنظم بمعهد العلوم القانونية والإدارية، المركز الجامعي أحمد زبانه غليزان، 10 ديسمبر 2018، مداخلة بعنوان: "اللجنة الدولية المعنية بحقوق الأشخاص ذوي الإعاقة".
- المشاركة في المؤتمر الدولي الثاني حول: "الإتجار بالبشر: الأشكال الجديدة و التحديات الراهنة"، المنظم من قبل مخبر الدولة والإجرام المنظم وكلية الحقوق و العلوم السياسية بجامعة آكلي محند أولحاج -البويرة، الجزائر، 16، 17 أبريل 2018، مداخلة بعنوان: "المقرر الخاص المعني بالإتجار بالأشخاص لاسيما النساء و الأطفال كآلية أممية لمكافحة الإتجار بالأشخاص".
- المشاركة في الملتقى الوطني حول: "ترقية حقوق المرأة بين النظرية والتطبيق"، المنظم بمعهد العلوم القانونية والإدارية، المركز الجامعي أحمد زبانه غليزان، الجزائر، 6، 7 مارس 2018، مداخلة بعنوان: "آثار الاتفاقيات الدولية على الدستور الجزائري لحقوق المرأة".
- المشاركة في اليوم الدراسي حول: "الجريمة المنظمة في منطقة الساحل الإفريقي وأثرها على الأمن الإنساني"، المنظم من قبل قسم العلوم السياسية، المركز الجامعي أحمد زبانه غليزان، الجزائر، يوم 5 مارس 2018، مداخلة بعنوان: "مدى الالتزام الدستوري والتشريعي الجزائري باتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة".
- المشاركة في الملتقى الوطني حول: "النظام التربوي في الجزائر-تنصيب المناهج الجديدة بين النصوص والواقع"، المنظم من قبل كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2، أحمد بن أحمد، يوم 7 ديسمبر 2017، مداخلة بعنوان: " أثر الدستور الجزائري للحق في التعليم على إصلاح المنظومة التربوية".

- المشاركة في الملتقى الدولي حول: "رهانات الأمن البيئي والتنمية المستدامة في التشريعات الوطنية والمواثيق الدولية"، المنظم من قبل كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الشلف، يومي 16، 15 نوفمبر 2017، مداخلة بعنوان: "تهديدات الأمن البيئي المترتبة عن الاستخدامات العسكرية للأسلحة المحظورة دولياً".
- المشاركة في الملتقى الوطني حول: "آليات الحماية الوطنية والدولية للطفل"، المنظم من قبل كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قلمة، يوم 8 نوفمبر 2017، مداخلة بعنوان: "المقرر الخاص المعني بمسألة بيع الأطفال واستغلالهم في البغاء والمواد الإباحية كآلية أممية لحماية الأطفال من البيع والاستغلال".
- المشاركة في الملتقى الوطني حول: "تهريب الأشخاص بين استفحال الظاهرة وسبل التصدي"، المنظم من قبل كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بجاية، الجزائر، يوم 17 أكتوبر 2017، مداخلة بعنوان: "فرق العمل الأممية المعنية بمكافحة تهريب الأشخاص في إطار تنفيذ برنامج الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة".
- المشاركة في الملتقى الوطني حول: "حقوق الإنسان واقع وتحديات"، المنظم من طرف كلية الحقوق والعلوم السياسية- جامعة الجزائر1، الجزائر، أيام 07، 08 مارس 2017، مداخلة بعنوان: "فرق العمل الأممية المعنية بالإتجار بالأشخاص".
- المشاركة في الملتقى الوطني حول: "الإطار القانوني لاستخدام تقنية المعلومات في التشريع الجزائري" المنظم بمعهد العلوم القانونية والإدارية، المركز الجامعي أحمد زبانه غليزان، الجزائر، أيام 07، 08 فيفري 2017، مداخلة بعنوان: "الإنتهاكات الجنائية المعلوماتية الواقعة على الأطفال عبر شبكة الأنترنت".
- المشاركة في الملتقى الوطني السابع حول: "الجرائم الماسة بالأطفال-البعد الوقائي والردعي في المنظومة القانونية"، المنظم من طرف كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الشلف، أيام 22، 23 نوفمبر 2016، مداخلة بعنوان: "إشكالية التمييز بين الإتجار بالأطفال وبيعهم في المواثيق الدولية".
- المشاركة في الندوة الفكرية حول حماية حقوق الطفل في القانون 15-12، المنظم من قبل معهد الحقوق والعلوم السياسية المركز الجامعي أحمد زبانه -غليزان، بتاريخ

2015/05/10، مداخلة بعنوان: "مبدأ المصالح الفضلى للطفل في نطاق القانون 12-15".

- المشاركة في الملتقى الوطني حول: "دور التشريع في ترقية الممارسة السياسية في الجزائر"، معهد العلوم القانونية والإدارية، المركز الجامعي أحمد زبانه - غليزان بتاريخ 03، 02 ديسمبر 2015، مداخلة بعنوان: "وضعية الحقوق السياسية للمرأة في نطاق القانون العضوي 03-12".

- المشاركة في الملتقى الدولي حول: "الطفل والهجرة غير الشرعية"، المنظم من طرف مخبر الطفل كلية الحقوق جامعة وهران 2 محمد بن أحمد، بتاريخ 16، 15 نوفمبر 2015، مداخلة بعنوان: "جريمة تهريب القصر بطريقة غير قانونية".

- المشاركة في المائدة المستديرة حول: "مؤسسات إستقبال الطفولة الصغيرة"، المنظم من طرف مخبر الطفل كلية الحقوق جامعة وهران 2 محمد بن أحمد بتاريخ 22/01/2015، مداخلة بعنوان: "حق الأطفال المودعين بمؤسسات استقبال الطفولة الصغيرة في الصحة".

- المشاركة في المائدة المستديرة حول "آثار الطلاق بالنسبة للأطفال"، المنظم من طرف مخبر الطفل كلية الحقوق جامعة وهران 2 محمد بن أحمد بتاريخ 25/05/2014، مداخلة بعنوان: "احتفاظ الطفل بعلاقات شخصية مع أبويه المنفصلين بين الحق والإنتهاك".

- المشاركة في الملتقى الوطني حول: "الحوافز التشريعية للإستثمار في الجزائر"، المنظم من طرف معهد العلوم القانونية والإدارية - المركز الجامعي أحمد زبانه - غليزان، بتاريخ 21، 22 نوفمبر 2012، مداخلة بعنوان: "دور البنوك في ترقية الإستثمار".

- المشاركة في الملتقى الوطني حول: "آليات التغلب والتخفيف من حدة المشكلات البيئية"، المنظم من طرف كلية الحقوق والعلوم السياسية بالإشتراك مع مخبر البحث في تشريعات حماية النظام البيئي جامعة تيارت، بتاريخ 23، 24/05/2011، مداخلة بعنوان: "اليورانيوم المخضب جريمة بحق البيئة".

- المشاركة في اليوم الدراسي حول: "التكنولوجيا الحديثة والقانون الجزائري"، المنظم من طرف معهد العلوم القانونية والإدارية - المركز الجامعي أحمد زيانة غليزان، بتاريخ 04/05/2010، مداخلة بعنوان: "الإستغلال الجنسي للأطفال عبر شبكة الإنترنت".

2_ المقالات العلمية:

- "حماية وترقية حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة في إطار الاجراءات الأممية الخاصة"، منشور بمجلة الدراسات القانونية المقارنة، المجلد 7، العدد 1، جوان 2021، تصدر عن مخبر القانون الخاص، بكلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، الجزائر.

- "إشكالية الأسرة البديلة ضمن التحديات المعاصرة للأسرة المسلمة في التشريعات العربية"، منشور بمجلة دفاتر مخبر حقوق الطفل العدد 1 مجلد 8، 2017، تصدر عن مخبر حقوق الطفل، كلية الحقوق جامعة وهران 2.

- "فرق العمل الأممية المعنية بمكافحة تهريب المهاجرين في إطار تنفيذ برنامج الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة" منشور بمجلة الدراسات حول فعالية القاعدة القانونية، عدد 2، 2018، تصدر عن مخبر فعالية القاعدة القانونية، كلية الحقوق، جامعة بجاية.

- "فرق العمل الأممية المعنية بالإتجار بالأشخاص"، منشور بالمجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية، عدد خاص 2018، تصدر عن كلية الحقوق، جامعة الجزائر، الجزائر.

- "الآثار البيئية المترتبة عن الاستخدام العسكري لليورانيوم المنضب في نطاق القانون الدولي الإنساني وحقوق الإنسان"، منشور بمجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، العدد السابع 2016، تصدر عن مخبر البحث في تشريعات حماية النظام البيئي، كلية الحقوق والعلوم السياسية - جامعة ابن خلدون بتيارت- الجزائر.

- "الإستغلال الجنسي للأطفال عبر شبكة الإنترنت" منشور بمجلة القانون، العدد 3، جوان 2012، تصدر عن معهد الحقوق - المركز الجامعي - أحمد زبانة - غليزان، الجزائر.

3 المؤلفات:

- مطبوعة جامعية موسومة ب "القانون الدستوري والنظم السياسية المقارنة" الموجهة لطلبة ال حقوق ل.م.د للموسم الجامعي 2015، 2016، معهد العلوم القانونية و الإدارية المركز الجامعي أحمد زبانة - غليزان، الجزائر.