



الجامعة الافتراضية السورية
SYRIAN VIRTUAL UNIVERSITY

القانون الدولي للبحار

الدكتور محمد هوش
الدكتورة ريم عبود



Books

القانون الدولي للبحار

الدكتور محمد هَواش – الدكتورة ريم عبود

من منشورات الجامعة الافتراضية السورية

الجمهورية العربية السورية 2018

هذا الكتاب منشور تحت رخصة المشاع المبدع – النسب للمؤلف – حظر الاشتقاق (CC– BY– ND 4.0)

<https://creativecommons.org/licenses/by-nd/4.0/legalcode.ar>

يحق للمستخدم بموجب هذه الرخصة نسخ هذا الكتاب ومشاركته وإعادة نشره أو توزيعه بأية صيغة وبأية وسيلة للنشر ولأية غاية تجارية أو غير تجارية، وذلك شريطة عدم التعديل على الكتاب وعدم الاشتقاق منه وعلى أن ينسب للمؤلف الأصلي على الشكل الآتي حصراً:

مَحمد هَواش – ريم عبود، الإجازة في الحقوق، من منشورات الجامعة الافتراضية السورية، الجمهورية العربية

السورية، 2018

متوفر للتحميل من موسوعة الجامعة <https://pedia.svuonline.org/>

International Law of the Sea

Mohammad Hawash, Reem About

Publications of the Syrian Virtual University (SVU)

Syrian Arab Republic, 2018

Published under the license:

Creative Commons Attributions- NoDerivatives 4.0

International (CC-BY-ND 4.0)

<https://creativecommons.org/licenses/by-nd/4.0/legalcode>

Available for download at: <https://pedia.svuonline.org/>



الفهرس

1	الفصل الأول : المناطق البحرية الخاضعة لسيادة أو ولاية الدولة الساحلية
1	الوحدة الأولى : المياه الداخلية
1	كلمات مفتاحية
1	الملخص
2	الأهداف التعليمية
2	مقدمة
3	تعريف المياه الداخلية
4	المناطق التي تشملها المياه الداخلية
4	أولاً: مصاب الأنهار
4	ثانياً: الخلجان
5	ثالثاً: الموانئ
6	الولاية على السفن الأجنبية في المياه الداخلية
8	المراجع
8	المعلومات الإضافية
9	الأسئلة
10	الوحدة الثانية: البحر الإقليمي / الوضع القانوني للبحر الإقليمي
10	كلمات مفتاحية
10	الملخص
10	الأهداف التعليمية
11	مقدمة
12	أولاً: تحديد البحر الإقليمي وسيادة الدول الساحلية عليه
12	أ. طرق تحديد البحر الإقليمي
18	ب. سيادة الدول الساحلية على البحر الإقليمي وتأثير عرض هذا البحر على الملاحة الدولية
21	المراجع
22	المعلومات الإضافية
23	الأسئلة

الوحدة الثالثة : حقوق الدول الساحلية وغير الساحلية والتزاماتها المتعلقة بحق المرور البريء في البحر الإقليمي.....	24
كلمات مفتاحية.....	24
الملخص.....	24
الأهداف التعليمية.....	25
أولاً: حقوق الدول الأجنبية في البحر الإقليمي وفقاً لاتفاقية قانون البحار لعام 1982.....	26
أ – تعريف حق المرور البريء في المياه الإقليمية.....	26
ب – حق المرور البريء للسفن الأجنبية الحربية.....	32
المراجع.....	36
المعلومات الإضافية.....	36
الأسئلة.....	37
الوحدة الرابعة : حقوق الدول الساحلية المتعلقة بحق المرور البريء وولايتها على السفن الأجنبية.....	38
كلمات مفتاحية.....	38
الملخص.....	38
الأهداف التعليمية.....	39
مقدمة.....	39
أ – حقوق الدول الساحلية المتعلقة بالمرور البريء.....	40
1 – المجالات التي يحق للدولة الساحلية ضمنها سن تشريعات تخص المرور البريء في بحرها الإقليمي.....	40
2 – الحقوق الأخرى المتعلقة بحق المرور البريء.....	42
(1)- حقوق الدولة الساحلية لمواجهة خطر التلوث.....	42
التقدم التكنولوجي البحري واستخدام السفن النووية العملاقة.....	43
تنظيم ورسم الطرق البحرية في المياه الإقليمية.....	43
(2)- حقوق الدولة الساحلية في إيقاف المرور البريء.....	45
ب – اختصاصات الدولة الساحلية على السفن الأجنبية أثناء تمتعها بحق المرور البريء.....	47
المراجع.....	51
المعلومات الإضافية.....	51
الأسئلة.....	52

54.....	الوحدة الخامسة : المنطقة المتاخمة (الملاصقة – المجاورة)
54.....	كلمات مفتاحية
54.....	الملخص
55.....	الأهداف التعليمية
56.....	تعريف المنطقة المتاخمة وتحديد
58.....	حرية الملاحة في المنطقة المتاخمة
58.....	المضائق المستخدمة للملاحة الدولية
59.....	المطلب الأول : المرور العابر
59.....	. واجبات السفن أثناء المرور العابر
60.....	. واجبات الطائرات أثناء المرور العابر
60.....	. حقوق الدول الساحلية المشاطنة للمضائق
61.....	. واجبات الدول المشاطنة للمضائق
62.....	المطلب الثاني : المرور البريء في المضائق
63.....	المياه الأرخيلية
63.....	النظام القانوني للمياه الأرخيلية
65.....	حق المرور الأرخيلي
66.....	المراجع
67.....	المعلومات الإضافية
68.....	الأسئلة
70.....	الوحدة السادسة : المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري والجزر والبحار المغلقة وشبه المغلقة
70.....	كلمات مفتاحية
70.....	الملخص
71.....	الأهداف التعليمية
72.....	مقدمة في المنطقة الاقتصادية الخالصة
72.....	تعريف المنطقة الاقتصادية الخالصة وتحديد
73.....	حقوق الدول الساحلية وولايتها في المنطقة الاقتصادية الخالصة
74.....	الحقوق السيادية للدولة الساحلية

- 75..... ولاية الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة
- 76..... حقوق الدول الأخرى وواجباتها في المنطقة الاقتصادية الخالصة
- 77..... الجرف القاري
- 78..... تعريف الجرف القاري وامتداده
- 80..... حقوق الدولة الساحلية على الجرف القاري
- 81..... النظام القانوني للمياه العلوية أو الحيز الجرفي للجرف القاري
- 81..... حقوق وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة على الجرف القاري
- 82..... الجزر
- 83..... البحار المغلقة وشبه المغلقة
- 84..... المراجع
- 85..... المعلومات الإضافية
- 86..... الأسئلة
- 88..... الفصل الثاني : المناطق البحرية غير الخاضعة لسيادة أو ولاية الدول الساحلية
- 88..... كلمات مفتاحية
- 88..... الملخص
- 89..... الأهداف التعليمية
- 90..... المبحث الأول : أعالي البحار
- 90..... المطلب الأول : المقصود بأعالي البحار
- 93..... المطلب الثاني : مبدأ حرية أعالي البحار
- 94..... أ . حرية الملاحة والتحكيم
- 96..... ب . حرية وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة
- 98..... ج . حرية الصيد في أعالي البحار
- 98..... د . حرية البحث العلمي وإقامة الجزر الصناعية وغيرها من المنشآت
- 99..... المطلب الثالث : القيود الواردة على مبدأ حرية أعالي البحار
- 99..... أ . مقاومة الاتجار بالرقيق
- 100..... ب . مقاومة أعمال القرصنة
- 101..... ج . حق المطاردة الحثيثة (حق التتبع)

102.....	د . الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد المؤثرة على العقل
103.....	البث الإذاعي غير المصرح به
104.....	المراجع
104.....	المعلومات الإضافية
105.....	الأسئلة
107.....	الوحدة التعليمية الثامنة : المناطق البحرية غير الخاضعة لسيادة أو ولاية الدول الساحلية
107.....	المنطقة
107.....	كلمات مفتاحية
107.....	الملخص
108.....	الأهداف التعليمية
109.....	مقدمة حول المنطقة
109.....	المطلب الأول : المقصود بالمنطقة
111.....	المطلب الثاني : الطبيعة القانونية للمنطقة
112.....	المطلب الثالث : النظام القانوني لاستخدام المنطقة
113.....	المطلب الرابع : السلطة " المنظمة الدولية القائمة على إدارة المنطقة "
117.....	المراجع
117.....	المعلومات الإضافية
118.....	الأسئلة

الفصل الأول

المناطق البحرية الخاضعة لسيادة أو ولاية الدولة الساحلية

الوحدة الأولى

المياه الداخلية

كلمات مفتاحية:

المياه الداخلية - خطوط الأساس - مصاب الأنهار - الخلجان - الموانئ - الولاية على السفن الأجنبية في المياه الداخلية (الاختصاص المدني - الاختصاص الجزائي).

الملخص:

يقصد بالمياه الداخلية: المياه المحصورة بين اليابسة وخطوط الأساس المستخدمة لقياس عرض البحر الإقليمي، وهي تشمل مصاب الأنهار والموانئ والخلجان (بعد توافر شروط معينة). وتمارس الدولة الساحلية في مياهها الداخلية اختصاصها المدني على السفن الأجنبية التجارية، في حين تتمتع السفن الحربية بالحصانة. أما الاختصاص الجزائي فهو لدولة العلم، إلا أنه يخضع في بعض الحالات إلى ولاية الدولة الساحلية.

الأهداف التعليمية:

في نهاية هذه الوحدة التعليمية، يجب أن يكون الطالب قادراً على:

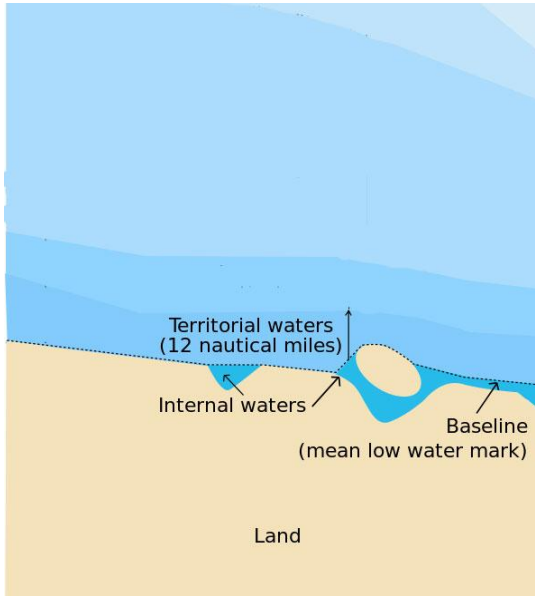
- 1- فهم المقصود بالمياه الداخلية.
- 2- معرفة الجزء من المياه الداخلية التي ينطبق عليها حق المرور البريء.
- 3- تحديد المناطق التي تشملها المياه الداخلية.
- 4- تعريف الخليج، وتحديد الشروط المطلوبة لاعتبار المياه التي تضمها الخلجان مياهاً داخلية.
- 5- تحديد الاختصاصين المدني والجزائي للدولة الساحلية على السفن الأجنبية في مياهها الداخلية.

مقدمة:

ميزت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المعروفة باتفاقية جمايكا لعام 1982 بين المناطق البحرية؛ فلم تجعل جميع تلك المناطق خاضعة لنظام قانوني واحد من حيث حقوق وواجبات الدول الساحلية وغير الساحلية على هذه المناطق. فقسمت المناطق البحرية لمناطق تخضع لسيادة الدولة الساحلية المطلقة، وأخرى لسيادة الدولة الساحلية المقيدة، ومناطق جعلت للدولة الساحلية حقوق سيادية وولاية محدودة عليها، ومناطق لا تخضع لسيادة أية دولة.

وسنخصص هذا الفصل للحديث عن المناطق التي تخضع لسيادة الدولة الساحلية، أو التي تملك عليها ولاية.

تعريف المياه الداخلية:



تمتد سيادة الدولة إلى المياه الداخلية باعتبارها جزءاً لا يتجزأ من إقليمها، وتخضع بالتالي المياه الداخلية إلى سلطات الدولة واختصاصها الداخلي، ورقابتها الإدارية والتشريعية والقضائية.²

ورد في الفقرة الأولى من المادة الثامنة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 مايلي: "تشكل المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي جزءاً من المياه الداخلية للدولة". وبالمقارنة مع اتفاقية جنيف لعام 1958 المتعلقة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة نجد أنهما تتضمنان أحكاماً متشابهة، حيث عرفت الفقرة الأولى من المادة الخامسة من اتفاقية جنيف المياه الداخلية بأنها:

"المياه الواقعة في الجهة المقابلة للأرض داخل الخط الذي يقاس ابتداءً منه البحر الإقليمي". وهكذا نجد بأن اتفاقية 1982 لم تأت بجديد في هذا المجال.

وقد تضمنت الفقرة الثانية من المادة الثامنة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 أحكاماً تتعلق بحق المرور البريء في جزء من المياه الداخلية للدولة الساحلية، وهو الجزء الذي أصبح مياهاً داخلية وفقاً لما نصت عليه المادة السابعة من الاتفاقية المذكورة. وبالرجوع إلى الفقرة الأولى من المادة السابعة نجد أنها قد خصصت لاستخدام طريقة الخطوط المستقيمة لقياس عرض البحر الإقليمي في حال وجود "انبعاج عميق وانقطاع، أو حيث توجد سلسلة من الجزر على امتداد الساحل وعلى مسافة قريبة منه مباشرة"، كما أضافت الفقرة الثانية من المادة السابعة أن هذه الطريقة تستخدم أيضاً حيث يكون الساحل شديد التقارب بسبب وجود دلتا وظروف طبيعية أخرى. وتوضح الفقرة الرابعة أنه يمكن استخدام طريقة الخطوط المستقيمة عند وجود مرتفعات تنحسر عنها المياه عند الجزر إذا بنيت على هذه المرتفعات "مناير أو منشآت مماثلة تعلق دائماً سطح البحر أو إلا في الحالات التي يكون فيها مد خطوط الأساس من هذه المرتفعات وإليها قد حظي باعتراف دولي عام".

نجد مما تقدم أن المياه الداخلية تشمل المياه المحصورة بين اليابسة وخطوط قياس البحر الإقليمي العادية الموازية للشاطئ عند حد أدنى انحسار الجزر، وكذلك المياه المحصورة بين اليابسة وخطوط الأساس المستقيمة المستخدمة وفقاً للقواعد المذكورة في الاتفاقية، وبناءً على ذلك نجد أن المياه الداخلية الساحلية تشمل أيضاً مصاب الأنهار والخلجان والموانئ.

المناطق التي تشملها المياه الداخلية:

أولاً: مصاب الأنهار:



نصّت المادة التاسعة من اتفاقية 1982 على أنه: "إذا كان هناك نهر يصب مباشرة في البحر، يكون خط الأساس خطأً مستقيماً عبر مصب النهر بين نقطتين على حد أدنى الجزر على ضفتيه". إن الأحكام الواردة في هذا النص تشير بشكل واضح إلى المياه الداخلية للدولة الساحلية تمتد ليس فقط إلى الخط المستقيم الواصل بين نقطتين على اليابسة

لمصب النهر في البحر، بل تمتد إلى الخط المستقيم الذي يصل بين نقطتين على حد أدنى الجزر على ضفتي النهر.

ثانياً: الخلجان:



تعرف الخلجان جغرافياً بأنها تلك المناطق من البحر التي تتداخل في الأرض نتيجة التفرجات الطبيعية للساحل. أما من وجهة نظر القانون الدولي، فقد تضمنت المادة العاشرة من الاتفاقية أحكاماً خاصة تتعلق بالخلجان التي تطبق عليها اتفاقية 1982، وحددت شروطاً لاعتبار هذه المساحات خلجاناً تضم مياهاً داخلية، كما أتت على تعريف للخلجان بشكل عام.

لقد عرفت الفقرة الثانية من المادة العاشرة الخليج بأنه: "انبعاث واضح يكون توغله بالقياس إلى عرض مدخله على نحو يجعله يحتوي على مياه محصورة بالبر ويشكل أكثر من مجرد انحناء للساحل، غير أن الانبعاث لا يعتبر خليجاً إلا إذا كانت مساحته تعادل أو تفوق مساحة نصف دائرة قطرها خط يرسم عبر مدخل الانبعاث".

نجد من خلال هذا التعريف أن المساحة هي شرط أساسي لاعتبار الانبعاث خليجاً تنطبق عليه أحكام الاتفاقية، حيث بينت الفقرة الثانية المذكورة أن مساحة الخليج يجب أن تعادل أو تفوق مساحة نصف دائرة قطرها خط يرسم عبر مدخل الانبعاث.

لقد بيّنت الفقرة الثالثة من المادة العاشرة أن الخط المستقيم المستخدم لقياس مساحة الخليج هو خط يصل بين حد أدنى الجزر على نقطتي مدخله الطبيعي. كما بيّنت أنه في حال وجود عدة مداخل للانبعاج يرسم نصف الدائرة على قطر يعادل طوله مجموع أطوال الخطوط المرسومة عبر المداخل المختلفة، وأضافت أن مساحة الجزر الموجودة داخل الانبعاج تعتبر كما لو كانت جزءاً من مساحته المائية.

أما الشرط الثاني فقد نصّت عليه الفقرة الرابعة من المادة العاشرة التي بيّنت أن المسافة بين حدّي أدنى الجزر لنقطتي المدخل الطبيعي لخليج ما يجب ألا تتجاوز (34) ميلاً بحرياً. أما إذا زادت المسافة عن ذلك، فإنه يرسم وفقاً للفقرة الخامسة من المادة المذكورة خط مستقيم طوله (34) ميلاً بحرياً داخل الخليج بطريقة تجعله يحصر أكبر مساحة ممكنة من المياه يمكن حصرها بخط له هذا الطول.

والشرط الثالث فقد نصّت عليه الفقرة الأولى التي جاء فيها أن أحكام المادة العاشرة لا تتناول إلا الخلجان التي تعود سواحلها لدولة واحدة.

ومن الجدير بالذكر أن الأحكام السابقة لا تنطبق كذلك على الخلجان التاريخية، وهذا ما ورد في الفقرة السادسة التي تنص على ما يلي: "لا تنطبق الأحكام الأنفة الذكر على ما يسمّى بالخلجان التاريخية"، ولا في أية حالة يطبق فيها نظام خطوط الأساس المستقيمة المنصوص عليها في المادة 7".

وهكذا نجد أن أحكام هذه الفقرة لا تخرج الخلجان التاريخية من مساحة المياه الداخلية، وإنما تخرجها فقط من تطبيق الشروط الواجب توفرها في الخلجان، وخاصة شرط المساحة أو المسافة التي تصل بين نقطتي حد أدنى الجزر للفوهة الطبيعية للخليج.

ثالثاً: الموانئ:



الموانئ البحرية: هي المنشآت التي تقيمها الدولة على شواطئها، وتجهزها بالأجهزة والأدوات، وتوفر لها كادراً لتشغيلها لغرض استقبال السفن لتحميلها أو تفريغها، أو إجراء أعمال الصيانة عليها، أو لأي غرض آخر. **2**

وتعد جزءاً من الساحل، تلك المنشآت المرفئية الدائمة التي تشكل جزءاً أصيلاً من النظام المرفئي، وذلك مهما بعدت؛ إلا أن المنشآت المقامة في عرض البحر والجزر الاصطناعية لا تعتبر من المنشآت المرفئية الدائمة، وهذا مانصت عليه المادة (11) من اتفاقية الأمم المتحدة

لقانون البحار لعام 1982 التي جاء فيها: "الأغراض تعيين حدود البحر الإقليمي، تعتبر جزءاً من الساحل أبعد المنشآت المرفئية الدائمة التي تشكل جزءاً أصيلاً من النظام المرفئي. ولا تعتبر المنشآت المقامة في عرض البحر والجزر الاصطناعية من المنشآت المرفئية الدائمة".

يتبين من أحكام هذا النص أن أبعد النقاط من المنشآت المرفئية الدائمة تعتبر بداية لقياس عرض البحر الإقليمي للدول الساحلية، وذلك انطلاقاً من اعتبار أن هذه المنشآت تشكل جزءاً من الساحل. وقد اشترط النص أن تشكل المنشآت المرفئية الدائمة المذكورة جزءاً أصيلاً من النظام المرفئي للميناء، وعليه فإنها لا تدخل في قياس البحر الإقليمي.

يلاحظ وفقاً لما تقدم أن قياس عرض البحر الإقليمي من أبعد النقاط من المنشآت المرفئية الدائمة يستدعي رسم خطوط قياس مستقيمة، وبالتالي فإن هذه الخطوط المستقيمة ستؤدي إلى حصر مساحات مائية وجعلها مياهاً داخلية، بعد أن لم تكن تعتبر كذلك من قبل. وبالرجوع إلى الفقرة الثانية من المادة الثامنة من الاتفاقية نجد أن حق المرور البريء المنصوص عنه في الاتفاقية ينطبق على هذه المساحات المائية على الرغم من اعتبارها مياهاً داخلية بعد رسم الخطوط المستقيمة التي تعتبر كخط قاعدة لقياس عرض البحر الإقليمي، وعليه تنطبق أحكام حق المرور البريء على المساحات المذكورة بكل ما تتضمنه تلك الأحكام من حقوق وواجبات للدول الساحلية والسفن الأجنبية التي تتمتع بحق المرور البريء.

الولاية على السفن الأجنبية في المياه الداخلية:

نجد مما تقدم أن الموانئ تعتبر جزءاً من المياه الداخلية، وتمارس الدولة الساحلية ولايتها في هذه المناطق، وهذا لا يعني بأي حال من الأحوال أن تمنع الدولة الساحلية السفن الأجنبية التجارية من الدخول إلى موانئها، وإنما يمكنها أن تغلق موانئها في حالات معينة، ولفترة مؤقتة تتعلق بأمنها الوطني، ولأسباب صحية أو بيئية. أما فيما يتعلق بالسفن الحربية، فيمكن للدولة الساحلية أن تفرض قيوداً أكثر صرامة كتحديد عدد السفن المصرح بدخولها مثلاً.³

إن التوقف المؤقت للملاحة البحرية للسفن الأجنبية ينطبق أيضاً على حق المرور البريء في المياه الداخلية التي أصبحت كذلك وفقاً لرسم الخطوط المستقيمة من أبعد المنشآت المرفئية الدائمة. وهنا لا بد من الإشارة إلى أن شروط إيقاف حق المرور البريء قد نصت عليها اتفاقية قانون البحار لعام 1982، وهذا ما ستتم دراسته في المبحث الثاني المتعلق بالمياه الإقليمية.

أما فيما يتعلق بالولاية على السفن الأجنبية في المياه الداخلية، فإنه لا بدّ من التمييز بين الاختصاص على السفن من الناحيتين المدنية والجزائية، وكذلك التمييز ما بين السفن التجارية والسفن الحربية:

الاختصاص المدني:

تخضع السفن التجارية الأجنبية لسلطان الدولة الساحلية، حيث تمارس اختصاصها المدني في كل ما يختص بتطبيق التشريعات التي تنظم الملاحة البحرية، وإنشاء الممرات والطرق البحرية بالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية، كما تمارس اختصاصها فيما يتعلق بتطبيق تشريعاتها الخاصة بالشرطة والأمن والصحة والجمارك والهجرة،¹ أما بالنسبة للوقائع التي تقع على ظهر السفينة، فيقتصر تدخل السلطات الساحلية على الوقائع التي تهمها مباشرة، والتي تخص التزامات السفينة الأجنبية تجاه الدولة الساحلية، والخدمات المقدمة للسفينة، فإذا امتنعت السفينة مثلاً عن دفع المقابل للخدمات المقدمة للسفينة، يحق للقضاء المدني للدولة الساحلية التدخل للنظر في الموضوع. أما فيما يتعلق بالعلاقة بين أفراد الطاقم فهي من اختصاص دولة العلم، فإذا ثار خلاف بين ربان السفينة وملاحها بخصوص عقد العمل الخاص بهم، فإن الاختصاص يكون لقضاء دولة علم السفينة.

وفيما يتعلق بالسفن الأجنبية الحربية فقد ذكرنا سابقاً أنه يحق للدولة الساحلية أن تمنع تلك السفن من الدخول إلى موانئها؛ ولكن إذا سمحت لها بالدخول فتتمتع تلك السفن بالحصانة بالنسبة للاختصاص المدني، باعتبارها مظهراً من مظاهر سيادة دولة علم السفينة، وتكون الحصانة كاملة ضد الحجز عليها أو تفتيشها أو الخضوع لقضاء الدولة الساحلية¹.

الاختصاص الجزائي:

تملك الدولة الساحلية اختصاصاً قضائياً كاملاً بالنسبة للجرائم المرتكبة على ظهر السفن التجارية الأجنبية فيما يتعلق بالقبض على مرتكبي هذه الجرائم، سواء ارتكبت الجريمة بين من يتواجد على ظهرها، أو تجاه شخص أجنبي عن السفينة. وكذلك عندما يطلب ربان السفينة أو قنصل دولة العلم ذلك، وكذلك إذا ما أدت الجريمة إلى اضطرابات وقلق تمس أمن وسلامة الدولة الساحلية.

أما بالنسبة للسفن الحربية الأجنبية، فالاختصاص الجزائي يخضع لقضاء دولة العلم إذا كانت الجريمة بين أعضاء طاقم السفينة. أما إذا كان المجني عليه من أفراد طاقم السفينة والجاني من

1- المرجع السابق، ص 191 - 192.

غير طاقم السفينة، فالاختصاص للدولة الساحلية أو لدولة علم السفينة. وفي حال كون الجاني والمجني عليه من خارج الطاقم، فالاختصاص للدولة الساحلية وحدها. ويترتب على ذلك تسليم المجرمين العاديين لسلطات الدولة الساحلية، وفي حال رفض قبطان السفينة ذلك، فلا تستطيع سلطات الدولة الساحلية التدخل، وذلك لتمتع السفن الحربية بالحصانة.

المراجع:

1. الدكتور أحمد أبو الوفا محمد، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الأولى 1988-1989، ص 605.
2. د.قيس ابراهيم البدرى، الفنار للقانون الدولي للبحار، بغداد، 2001، ص 34.
3. د.صلاح عبد البديع شلبي، الوجيز في القانون الدولي، جامعة الأزهر، كلية الشريعة والقانون، دمنهور، 2000، ص 391.

المعلومات الإضافية:

1. يقصد بالمرور وفق ما نصت عليه المادة الثامنة عشرة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982:
 - المرور يعني الملاحة خلال البحر الإقليمي لغرض: أ- اجتياز هذا البحر دون دخول المياه الداخلية أو التوقف في مرسى أو في مرفق مينائي يقع خارج المياه الداخلية. ب- التوجه إلى المياه الداخلية أو منها أو التوقف في أحد هذه المراسي أو المرافق المينائية أو مغادرته.
 - يكون المرور متواصلاً وسريعاً. ومع هذا فإن المرور يشتمل على التوقف والرسو، ولكن فقط بقدر ما يكون هذا التوقف والرسو من مقتضيات الملاحة العادية، وأحيان تستلزمها قوة قاهرة أو حالة شدة، أو حين يكونان لغرض تقديم المساعدة إلى أشخاص أو سفن أو طائرات في حالة خطر أو شدة".
- ونصت المادة التاسعة عشرة على أنه: "يكون المرور بريئاً مادام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها، ويتم هذا المرور طبقاً لهذه الاتفاقية ولقواعد القانون الدولي الأخرى".
2. عرّفت الفقرة الثانية من المادة السابعة من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 الخليج بأنه: "فجوة عميقة بينة تتغلغل في العمق داخل الأراضي بالنسبة إلى عرض مدخلها، بحيث تحتوي مياهها المحاطة بالشاطئ وبشكل أكثر من تعرجات ساحلية".
3. تضمّنت المادة السابعة من الاتفاقية استخدام طريقة خطوط الأساس المستقيمة لرسم خط القاعدة لقياس عرض البحر الإقليمي.

الأسئلة:

اختر الإجابة الصحيحة:

السؤال الأول: تشمل المياه الداخلية:

- 1- المياه المحصورة بين اليابسة وخطوط الأساس العادية فقط.
 - 2- المياه المحصورة بين خطوط الأساس وأعالي البحار.
 - 3- المياه المحصورة بين اليابسة وخطوط الأساس العادية والمستقيمة.
- الإجابة الصحيحة هي رقم 3.

السؤال الثاني: وفق أحكام المادة (10) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 فإن مساحة الخليج:

- 1- يجب أن تعادل أو تزيد على مساحة نصف دائرة قطرها خط يرسم عبر مدخل الخليج.
 - 2- لم تشترط مساحة معينة للخليج.
 - 3- يجب أن تكون أقل من مساحة نصف دائرة قطرها خط يرسم عبر مدخل الخليج.
- الإجابة الصحيحة هي رقم 1.

السؤال الثالث: تخضع العلاقة المدنية بين أفراد طاقم السفينة الأجنبية التجارية في المياه الداخلية إلى:

- 1- اختصاص دولة العلم.
 - 2- اختصاص الدول الساحلية.
 - 3- اختصاص محكمة قانون البحار.
- الإجابة الصحيحة هي رقم 1.

الوحدة الثانية

البحر الإقليمي / الوضع القانوني للبحر الإقليمي

كلمات مفتاحية:

البحر الإقليمي طرق تحديد البحر الإقليمي خطوط الأساس العادية خطوط الأساس المستقيمة - رسم خطوط الأساس - المرتفعات الطبيعية داخل البحر الإقليمي - سيادة الدولة الساحلية على البحر الإقليمي.

الملخص:

تمتد سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي بكل ما يحويه من مياه وقاع وما تحت القاع والحيز الجوي الذي يعلوه. وقد مر تحديد عرض البحر الإقليمي بمراحل متعددة إلى أن حددته اتفاقية قانون البحار بما لا يزيد عن (12) ميل بحري تبدأ من خطوط الأساس العادية، أو خطوط الأساس المستقيمة الواصلة بين نقاط مناسبة ومتقاربة، والتي تستخدم في الحالات التي لا يمكن فيها استخدام طريقة خطوط الأساس العادية، بسبب طبيعة الشاطئ الجغرافية والجيولوجية.

الأهداف التعليمية:

في نهاية هذه الوحدة التعليمية، يجب أن يكون الطالب قادراً على:

- 1- معرفة عرض البحر الإقليمي.
- 2- معرفة طرق قياس عرض البحر الإقليمي (خطوط الأساس العادية خطوط الأساس المستقيمة).
- 3 فهم كيفية رسم خطوط الأساس في مصاب الأنهار والخلجان والموانئ والمرتفعات الطبيعية.
- 4- معرفة الحقوق السيادية التي تتمتع بها الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي.

البحر الإقليمي هو تلك المساحة المائية التي تلي إقليم الدولة البري ومياهاها الداخلية، فهو ينحصر بين المياه الداخلية والمنطقة الملاصقة، وهو يخضع لسيادة الدولة الساحلية المقيدة؛ إذ تنقيد هذه السيادة بحق المرور البريء للسفن الأجنبية.

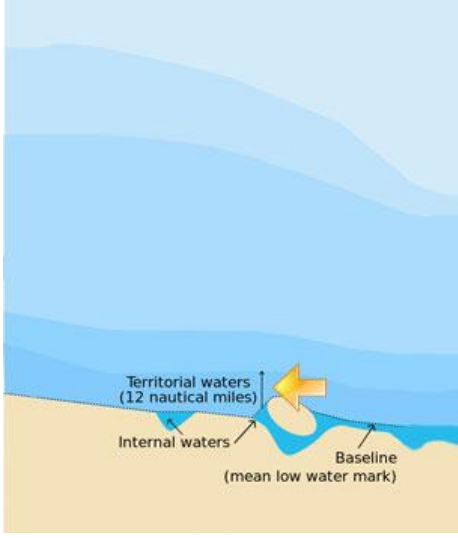
وقد وضعت القواعد الخاصة بالبحر الإقليمي لأول مرة في اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة عام 1958، التي قننت القواعد المتعلقة بالبحر الإقليمي المستقرة في ذلك الوقت، وظلت تلك الاتفاقية مطبقة إلى أن جاءت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982، التي نظمت القواعد القانونية المتعلقة بالبحر الإقليمي في المواد (2 32).

مقدمة:

يعدّ البحر الإقليمي أكثر المناطق البحرية أهمية، فطبيعته القانونية تختلف بشكل كبير عن الطبيعة القانونية للمناطق البحرية الأخرى، حيث أن سيادة الدول الساحلية تمتد للبحر الإقليمي بكل ما يحتويه من مياه وقاع وباطن الأرض تحت القاع والحيز الجوي الذي يعلو مياهاه. كما أن أهميته تتبع أيضاً من كون خطوط الأساس المستخدمة لقياس عرضه تعتبر أساساً لقياس كافة المناطق البحرية الأخرى.

وهكذا فإنه من الضروري أن نبحث في تحديد البحر الإقليمي، وأن نسلط الضوء على طرق تحديد خطوط الأساس المستخدمة لقياسه. وهذا ما سنتم دراسته في الفقرة الأولى من هذا المطلب. أما الفقرة الثانية فستكون مخصصة لدراسة حقوق الدول الساحلية وغير الساحلية والتزاماتها المتعلقة بحق المرور البريء في البحر الإقليمي.

أولاً: تحديد البحر الإقليمي وسيادة الدول الساحلية عليه:



تضمّنت اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 لقانون البحار أحكاماً تتعلق بتحديد البحر الإقليمي وعرضه وطريقة قياسه. فقد نصت المادة الثالثة من الاتفاقية على مايلي: "لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز (12) ميلاً بحرياً مقيسة من خطوط الأساس المقررة وفقاً لهذه الاتفاقية". يتبيّن وفقاً لهذه المادة أن مسافة اثنا عشر ميلاً بحرياً هي حد أقصى لا يجوز للدول الأطراف في المعاهدة أن تمد عرض بحرها الإقليمي لأكثر من هذه المسافة، ولكن لا يوجد أحكام في الاتفاقية تمنع من أن يصل البحر الإقليمي إلى مسافة أقل من ذلك.

ويبدأ قياس عرض البحر الإقليمي من خطوط القاعدة أو الأساس التي نصت الاتفاقية على طريقتين لرسم هذه الخطوط.

وستتم في الفقرة (أ) دراسة طرق تحديد البحر الإقليمي ورسم خطوط الأساس. أما الفقرة (ب) فستكون مخصصة لدراسة سيادة الدول الساحلية عليه، وتأثير عرضه على الملاحة الدولية.

أ. طرق تحديد البحر الإقليمي:

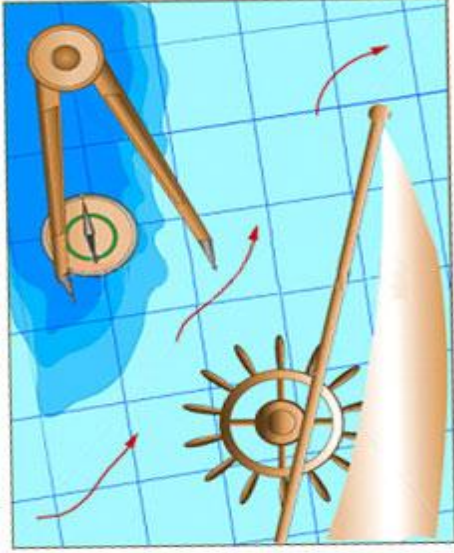
أوضحت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 أن هناك طريقتان تستخدمان لقياس عرض البحر الإقليمي هما: خطوط الأساس العادية، وخطوط الأساس المستقيمة، وهذا ما سيتم بحثه في الفقرة الأولى.

وستتم في الفقرة الثانية دراسة كيفية رسم خطوط الأساس في مصاب الأنهار والخلجان والموانئ والمراسي والمرتفعات التي تنحسر عنها المياه عند الجزر.

1- خطوط الأساس المستخدمة لقياس عرض البحر الإقليمي:

توجد طريقتان لرسم خطوط الأساس التي يبدأ منها قياس عرض البحر الإقليمي:

(1) خطوط الأساس العادية:



تعتمد هذه الطريقة بشكل أساسي على خطوط أساس عادية تمتد على طول شواطئ الدول الساحلية، وتسائر هذه الخطوط الحد الأدنى للجزر كما هو مبين في المادة الخامسة من الاتفاقية التي تنص على أنه: "باستثناء الحالات التي تنص فيها هذه الاتفاقية على غير ذلك، خط الأساس العادي لقياس عرض البحر الإقليمي هو حد أدنى الجزر على امتداد الساحل كما هو مبين على الخرائط ذات المقياس الكبير المعترف بها رسمياً من قبل الدولة الساحلية".

وفقاً لأحكام هذه المادة فإن الطريقة الأساسية لقياس عرض البحر الإقليمي هي الطريقة التي تأخذ بعين الاعتبار تعرجات الساحل الطبيعية، ونقاط انحسار مياه البحر إلى أدنى حد تصله هذه المياه في حالة الجزر.

ووضحت الاتفاقية كيفية قياس عرض البحر الإقليمي في حال وجود جزر فوق حلقات مرجانية، أو محاطة بشعاب مرجانية حيث نصت المادة السادسة على أنه: "في حالة الجزر الواقعة فوق حلقات مرجانية أو الجزر المحاطة بشعاب مرجانية، خط الأساس لقياس عرض البحر الإقليمي هو حد أدنى الجزر للشعبة المرجانية باتجاه البحر كما هو مبين بالرمز المناسب على الخرائط المعترف بها رسمياً من قبل الدولة الساحلية".

ففي الحالة المذكورة في هذه المادة تعتبر الشعاب المرجانية جزءاً لا يتجزأ من إقليم الدولة الساحلية، لذا فإن الحد الأدنى للجزر لهذه الشعب هو الذي يؤخذ في الاعتبار لرسم خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي.

كما تناولت الاتفاقية في مادتها (13) رسم خطوط الأساس في حالة وجود المرتفعات الطبيعية المحاطة بالمياه، والتي تعلو عليها في حالة الجزر، ولكنها تكون مغمورة بالمياه عند المد، حيث فرقت الاتفاقية بين حالتين:

الحالة الأولى: عندما يكون المرتفع واقعاً بشكل كلي أو جزئي على مسافة لا تتجاوز عرض البحر الإقليمي من البر أو من جزيرة.

الحالة الثانية: عندما يكون المرتفع واقعاً بشكل كلي على مسافة تتجاوز عرض البحر الإقليمي من البر أو من جزيرة.

ففي الحالة الأولى يستخدم حد أدنى الجزر في ذلك المرتفع لرسم خط الأساس العادي الذي يقاس بدءاً منه البحر الإقليمي. أما في الحالة الثانية فلا يكون لذلك المرتفع أي أثر في رسم خط الأساس، وبالتالي يكون عديم الأثر في تحديد المناطق البحرية للدولة الساحلية.

2) خطوط الأساس المستقيمة:



تستخدم طريقة خطوط الأساس المستقيمة عند صعوبة أو عدم إمكانية استخدام طريقة خطوط الأساس العادية، فإذا كانت هناك انبعاجات عميقة في الشاطئ، أو إذا كانت هناك سلسلة جزر قريبة من الساحل، فإن طريقة قياس عرض البحر الإقليمي التي تعتمد في هذه الحالة هي طريقة خطوط الأساس المستقيمة التي تصل بين نقاط مناسبة ومتقاربة (م 1/7).

وفي حالة كون الساحل شديد التقرب بسبب وجود دلتا وظروف طبيعية أخرى، فإن النقاط المناسبة هي النقاط التي تمتد على طول الساحل إلى أبعد مدى باتجاه البحر وفقاً للحد الأدنى للجزر. وتضيف الفقرة الثانية من المادة السابعة بأن أي انحسار للحد الأدنى للجزر لا يؤثر على رسم خطوط الأساس المستقيمة المذكورة، وتبقى سارية المفعول ما لم تقم الدولة الساحلية بتعديلها وفقاً لهذه الاتفاقية.

كما تضيف الفقرة الثالثة من المادة ذاتها بأنه لا يجوز أن يؤدي رسم خطوط الأساس باتباع الطريقة الآنفة الذكر إلى تغيير حساس في الاتجاه العام للساحل، أي يجب ألا ينحرف مسار خطوط الأساس المستقيمة انحرافاً ملحوظاً عن الاتجاه العام للساحل؛ بل يجب أن تكون المساحات البحرية التي تقع خلف خط الأساس باتجاه اليابسة مرتبطة ارتباطاً وثيقاً وكافياً بالإقليم البري كي يمكن إخضاعها للنظام القانوني الذي تخضع له المياه الداخلية.

أما الفقرة الرابعة فقد أوضحت بأنه لا يجوز رسم خطوط الأساس المستقيمة من المرتفعات التي تنحسر عنها مياه الجزر إلا إذا كانت الدولة الساحلية قد أنشأت عليها منائر أو منشآت أخرى مشابهة تعلق سطح البحر وبصورة دائمة، أو أن تكون خطوط الأساس هذه قد حظيت باعتراف دولي عام بها.

ونصت الفقرة الخامسة أنه في حالة رسم خطوط الأساس المستقيمة المنطبقة على الفقرة الأولى، فإنه يمكن الأخذ بعين الاعتبار إمكانية رسم خطوط معينة تتماشى مع المصالح الاقتصادية لمنطقة معينة، ويثبت ذلك من خلال الاستعمال لفترة طويلة لهذه المساحات المائية، إلا أنه من الملاحظ أن هذه المادة لم تحدد بشكل دقيق مفهوم الفترة الطويلة.

وأخيراً أكدت الفقرة السادسة فيما يتعلق برسم خطوط الأساس المستقيمة، أنه يجب مراعاة أن هذه الخطوط يفترض أن لا تؤدي إلى فصل المياه الإقليمية لدولة أخرى عن أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة.

هذا وقد أجازت المادة (14) من الاتفاقية اختيار طريقة معينة، أو الجمع بين عدة طرق لتحديد خطوط الأساس بما يتناسب مع ظروف الساحل المختلفة.

1- بعض الحالات الخاصة لرسم خطوط الأساس المستقيمة:

ترتبط المياه الداخلية بشكل كبير بالبحر الإقليمي من حيث بدء قياس هذا البحر، لذا يبدو من الأهمية أن نسلط الضوء على المياه الداخلية وما تشمله المساحات التي تكون هذه المياه.

وما يهمنا هنا هو ما يعتبر مياهاً داخلية من ناحية القانون الدولي على ساحل الدول خلف خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي.

وتشمل هذه المياه وفقاً لاتفاقية 1982 لقانون البحار مصاب الأنهار والخلجان والموانئ والمراسي والمرتفعات التي تنحسر عنها المياه عند الجزر. وتنص المادة الثامنة في فقرتها الأولى على أنه: "... تشكل المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي جزءاً من المياه الداخلية للدولة".

ومن الجدير بالذكر أن خطوط الأساس المستقيمة الواردة في المادة السابعة من الاتفاقية قد تؤدي إلى إضافة مساحات للمياه الداخلية لم تكن داخلة فيها من قبل، وهذه المساحات التي أصبحت داخلية وفقاً لهذه المادة لا تؤثر على حرية المرور البريء التي كانت مطبقة فيها قبل رسوم خطوط الأساس. وفي هذا المجال تنص الفقرة الثانية من المادة الثامنة: "... ينطبق على تلك المياه حق المرور البريء كما هو منصوص عليه في هذه الاتفاقية". ويتوجب على الدولة الساحلية حينئذ رسم الخرائط التي تحدد هذه المساحات.

(1) رسم خطوط الأساس في مصاب الأنهار:



تبيّن المادة التاسعة من الاتفاقية أن رسم خطوط الأساس في مصاب الأنهار يتم برسم خط مستقيم عبر مصب النهر، ويكون ذلك برسم الخط بين نقطتين على ضفتي المصب تشكلان الحد الأدنى للجزر، ويعتبر هذا الخط أساساً لقياس عرض البحر الإقليمي في هذه المنطقة.

(2) رسم خطوط الأساس في حالة الخلجان:

يتوجب في البداية التمييز بين الخلجان التاريخية التي لا تخضع للأحكام التي تحدد طريقة رسم خطوط الأساس المستقيمة، والخلجان الطبيعية الأخرى التي تخضع لاعتبارات العمق والمساحة كي تعتبر خلجاناً بالمعنى القانوني الوارد في الاتفاقية، وذلك وفقاً لنص الفقرة السادسة من المادة العاشرة، كما بينا سابقاً.

أما المقصود في الاتفاقية لرسم خطوط الأساس المستقيمة فهو حسب الفقرة الثانية من المادة العاشرة الانبعاث الطبيعي داخل الشاطئ. وتنص هذه الفقرة على أنه: "لأغراض هذه الاتفاقية، يراد بالخليج انبعاث واضح المعالم يمكن توغله بالقياس إلى عرض مدخله على نحو يجعله يحتوي على مياه محصورة بالبر ويشكل أكثر من مجرد انحناء للساحل، غير أن الانبعاث لا يعتبر خليجاً إلا إذا كانت مساحته تعادل أو تفوق مساحة نصف دائرة قطرها خط يرسم عبر مدخل ذلك الانبعاث".

تبيّن هذه الفقرة أن العلاقة بين مساحة الانبعاث وعرض مدخله الطبيعي هي التي تحدد فيما إذا كان بالإمكان اعتبار الانبعاث خليجاً بالمعنى القانوني الذي تنطبق عليه الأحكام المتعلقة بالخلجان أم لا. وتوضح الفقرة الثالثة من المادة ذاتها أن الخط المستقيم يجب أن يصل بين "حد أدنى الجزر على نقطتي مدخله الطبيعي". وفي حال وجود أكثر من مدخل واحد للانبعاث ترسم خطوط الأساس المستقيمة عبر مداخله المختلفة. أما بالنسبة لوضع الجزر الموجودة داخل الانبعاث فإنها تحتسب من مساحة الانبعاث كما لو كانت جزءاً من المياه.

وتتضمن الفقرتين الرابعة والخامسة أحكاماً تفصيلية تتعلق بطول خط الأساس المذكور لاعتبار الانبعاث خليجاً أم لا، فإذا كانت المسافة بين حدي أدنى الجزر لنقطتي المدخل الطبيعي للخليج لا تتجاوز (24) ميل بحري، يرسم خط الأساس المستقيم الذي يصل بين هاتين النقطتين، وتعتبر المياه الواقعة خلفه ميهاً داخلية. أما إذا كانت المسافة بين هاتين النقطتين أكثر من (24) ميل بحري، فهنا يتم رسم خط أساس مستقيم طوله (24) ميل بحري، بحيث يحصر أكبر مساحة من

المياه داخل الخليج. وعندها تمثل هذه الخطوط المستقيمة خطوط أساس لقياس عرض البحر الإقليمي للدولة الساحلية.

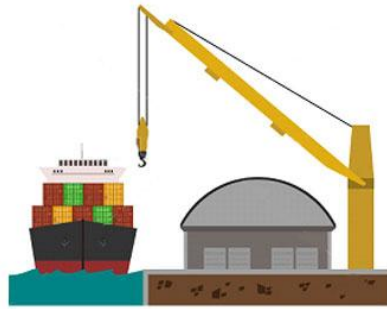
(3) وضع الموانئ القانوني في قياس البحر الإقليمي:



تلعب الموانئ والمنشآت المرفئية الدائمة دوراً في قياس البحر الإقليمي، ولكن وحسب المادة (11) من الاتفاقية فإنه يتوجب التفريق بين المنشآت المقامة على الساحل وتلك المقامة في عرض البحر، وهذه المادة تنص على أنه: "الأغراض تعيين حدود البحر الإقليمي تعتبر جزءاً من الساحل أبعد المنشآت المرفئية الدائمة التي تشكل جزءاً أصيلاً من النظام المرفئي. ولا تعتبر المنشآت المقامة في عرض البحر والجزر الاصطناعية من المنشآت المرفئية الدائمة".

وبذلك تعد الموانئ جزءاً من المياه الداخلية للدولة الساحلية، وتطبيقاً لذلك فلا يبدأ قياس البحر الإقليمي إلا من المنطقة التي تعد أبعد أجزاء المنشآت في الميناء، باعتبار أن تلك المنشآت تعد جزءاً من إقليم الدولة البري. أما المنشآت المقامة في عرض البحر فلا يمكن أن تكون نقطة انطلاق لقياس البحر الإقليمي لعدم اتصالها بالساحل، ولعدم اعتبارها منشآت دائمة.

(4) وضع المراسي في قياس البحر الإقليمي:



تعتبر المراسي المستخدمة لتحميل وتفريغ السفن ورسوها من المنشآت التي تعتبر نقطة انطلاق لقياس عرض البحر الإقليمي، وهذا ما نصت عليه المادة (12) من الاتفاقية. تقول هذه المادة "تدخل في حدود البحر الإقليمي المراسي التي تستخدم عادة لتحميل السفن وتفريغها ورسوها والتي تكون لولا ذلك واقعة جزئياً أو كلياً خارج الحد الخارجي للبحر الإقليمي".

(5) تعيين حدود البحر الإقليمي في الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة:

تخضع عملية تعيين الحدود بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتجاورة لقواعد مبنية على أحكام الاتفاقية والظروف التاريخية والجغرافية للمنطقة. والقاعدة الأساسية التي تستند عليها عملية التحديد هي ما ورد في المادة (15) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982،

والتي تعتمد على خط الوسط "الذي تكون كل نقطة عليه متساوية في بعدها عن أقرب النقاط على خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي لكل من الدولتين. غير أن هذا الحكم لا ينطبق حين يكون من الضروري بسبب سند تاريخي أو ظروف خاصة أخرى تعيين حدود البحر الإقليمي لكل من الدولتين بطريقة تخالف هذا الحكم".

وبالتالي لا يحق لأي من الدولتين أن تمتد بحرهما الإقليمي لأبعد من خط الوسط²، إلا إذا اتفقت الدولتان على خلاف ذلك، أو إذا وجدت ظروف خاصة أو سند تاريخي، إلا أن المشكلة التي يمكن أن تثار هنا هي قبول الدولة المقابلة أو الملاصقة للأسناد التاريخية المقدّمة من الدول الأخرى.

ب- سيادة الدول الساحلية على البحر الإقليمي وتأثير عرض هذا البحر على الملاحة الدولية:



تتطلب معرفة الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي دراسة سيادة الدولة الساحلية على هذا البحر، وكذلك تأثير عرض البحر الإقليمي على الملاحة الدولية، حيث أن وضع الملاحة الدولية يختلف من منطقة بحرية لأخرى، وأي تغيير يطرأ على الوضع القانوني للمساحات البحرية لا بد وأن يؤثر على حقوق السفن الأجنبية بالمرور في هذه المناطق.

1- سيادة الدول الساحلية على البحر الإقليمي:

تناولت الأحكام الواردة في اتفاقية قانون البحار لعام 1982 مسألة سيادة الدولة الساحلية على بحرهما الإقليمي، فنصت على أن سيادة الدولة الساحلية تتجاوز إقليمها البري لتشمل المياه الإقليمية لهذه الدولة، وكذلك الجو الذي يعلوها وأعماق البحر الإقليمي وما تحت الأعماق.

تضمّنت الاتفاقية أحكاماً تتعلّق بالنظام القانوني المطبق على البحر الإقليمي حيث نصّت المادة الثانية من الاتفاقية على:

"1- تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية، أو مياهها الأرخيبيلية إذا كانت دولة أرخبيلية، إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي.

- 1- تمتد هذه السيادة إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي وكذلك إلى قاعه وباطن أرضه.
- 2- تمارس السيادة على البحر الإقليمي رهناً بمراعاة أحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي".**2**

ومن الجدير ذكره هنا أن هذه المادة سمحت للدولة الساحلية بسط سيادتها على المياه الأرخيبيلية، وهذا ما يميّز أحكام هذه المادة عمّا ورد في المادتين الأولى والثانية من اتفاقية جنيف المتعلقة بالبحر الإقليمي والمنطقة الملاصقة لعام 1958م.

وتتمتع الدولة الساحلية بحقوق سيادية على المياه الإقليمية، ويمكنها سنّ التشريعات الخاصة بحماية مصالحها وأمنها، وكذلك أمن وسلامة الملاحة البحرية في هذه المنطقة، وقد نصّت الفقرة الأولى من المادة (21) من اتفاقية عام 1982م بأن الدولة الساحلية تستطيع تبني قوانين وأنظمة بشأن المرور البريء في البحر الإقليمي تتعلق بـ:

- أ- سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري.
- ب- حماية وسائل تيسير الملاحة والتسهيلات الملاحية وغير ذلك من المرافق أو المنشآت.
- ج- حماية الكابلات وخطوط الأنابيب.
- د- حفظ الموارد الحية للبحر.
- هـ- منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بمصائد الأسماك.
- و- الحفاظ على بيئة الدولة الساحلية ومنع تلوثها وخفضه والسيطرة عليه.
- ز- البحث العلمي البحري وأعمال البحث الهيدروغرافي.
- ح- منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة".

ولابدّ من القول هنا بأن الدولة الساحلية تستطيع تنظيم الملاحة البحرية الدولية في مياهها الإقليمية، ولكن ليس لها الحق بفرض سيطرتها وسلطاتها على الدول الأجنبية خلال مرورها في هذه المياه، ولا التمييز بين سفن مختلف الدول.

2- تأثير مدى عرض البحر الإقليمي على النظام القانوني للملاحة الدولية:

يلعب عرض البحر الإقليمي دوراً هاماً جداً في قانون البحار الدولي؛ حيث أن أي تغيير في عرض هذا البحر لا بد وأن يؤدي إلى تغيير في النظام القانوني للمساحات البحرية الأخرى، وهذا بدوره يؤدي إلى تغيير في النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية في هذه المناطق.

مرّ عرض البحر الإقليمي بمراحل متعددة، فقد كانت قاعدة الثلاثة أميال مطبقة خلال قرنين من الزمن **3**، **3** إلا أن هذه القاعدة لم تصمد أمام المحاولات الهادفة إلى توسيع مساحة هذا البحر **4**.

وهكذا فمنذ المؤتمر الدولي المنعقد في لاهاي عام 1930م قامت عدة محاولات من قبل الكثير من الدول المؤيدة لبسط مدى المياه الإقليمية،⁴ ثم أتت اتفاقية جنيف لعام 1958م المتعلقة بالبحر الإقليمي والمنطقة الملاصقة، إلا أنها لم تحدد بشكل واضح عرض البحر الإقليمي، وقد سمحت بأن يصل عرض المنطقة الملاصقة إلى (12) ميلاً بحرياً،⁵ وهي تشمل البحر الإقليمي. إلا أن هذه المسافة قد تم تبنيها في المادة الثالثة من اتفاقية 1982م لقانون البحار.

لابدّ من الإشارة هنا إلى نقطة هامة وهي أن الدول الكبرى هي التي كانت تسعى لبسط سيطرتها على أجزاء كبيرة من أعالي البحار، ولكن في أواسط القرن العشرين تغير الأمر، وأصبحت الدول الساحلية النامية هي التي تطالب ببسط سيطرتها على أجزاء كبيرة من المياه الملاصقة لأقاليمها، وأصبحت النزعات القومية هي التي تدفع الدول لاتخاذ هذا الموقف.

لابدّ لهذه الأقلمة أن تؤثر ليس فقط على ما تحتويه المياه الإقليمية من ثروات، وإنما أيضاً على الملاحة الدولية في المنطقة، ولا بدّ لهذه الأطماع مهما كانت الدوافع التي تخفي وراءها من أن تؤثر بشكل أو بآخر على حقوق الدول الأخرى بالملاحة في هذه المناطق، حيث أن هناك علاقة وثيقة بين التغير في الوضع القانوني للمساحات البحرية وحرية الملاحة فيها، وذلك لأن تنظيم المرور وإنشاء الطرق البحرية يخضع للنظام القانوني للمنطقة التي تعبرها هذه الطرق، ومردّ ذلك إلى أن الدولة الساحلية تستطيع أن تقيد حرية المرور في المنطقة التي تحولت من أعالي البحار إلى مياه إقليمية نتيجة مد عرض بحرها الإقليمي إلى أجزاء من أعالي البحار هذه.

وهكذا فإننا نلاحظ بأن دولاً عظمت كالولايات المتحدة الأمريكية لم تقبل بأن "... تقوم بمد بحرها الإقليمي إلى مسافة أبعد من (3) أميال..."⁶. إن الأسباب الكامنة وراء مثل هذا الموقف تتجسد بأن العديد من المضائق البحرية المستخدمة للملاحة البحرية الدولية يمكن أن تخضع لسيطرة الدول الساحلية، وهذا من شأنه أن يخضع السفن الأجنبية بما في ذلك السفن الحربية وبشكل خاص الغواصات لنظام قواعد المرور في المياه الإقليمية بدلاً من خضوعها لحرية الملاحة في أعالي البحار.

إنه لمن المؤكد أن هذا الأمر لا يرضي القوى العظمى التي تعتبر البحار بالنسبة لها مناطق استراتيجية لتخزين ونقل أسلحتها المتطورة، سيما أسلحة الدمار الشامل التي ترغب أن تحركها بحرية وبسرعة كبيرة من مكان لآخر في العالم عبر البحار.

إن موقف الولايات المتحدة المعارض، والذي عبّرت عنه بمناسبات كثيرة، يتناقض في الحقيقة مع سياساتها تجاه السيطرة على المياه الساحلية، حيث أنها من بين الدول الأوائل التي "بدأت السباق بمد سيطرتها وسلطاتها الوطنية على أثر إعلان الرئيس ترومان في عام 1945م"^{7 6}، وهذا تناقض واضح بين ما تعلنه الولايات المتحدة من مد سيطرتها على المياه الملاصقة لإقليمها، ومعارضتها لما تطالب به الدول الساحلية الأخرى. وإن مرد هذا التناقض يخضع بالتأكيد لاعتبارات استراتيجية، ويتعلق بوجه الخصوص بملاحة السفن الحربية وحركتها في مختلف البحار.

ومن الجدير ذكره هو أن الاحتجاج الأمريكي بدا واضحاً أثر سن القانون الكندي المؤرخ في 26 حزيران 1970م المتعلق بتحديد عرض البحر الإقليمي لكندا بـ (12) ميلاً بحرياً، وهذا يعني من

الناحية العملية بسط السيادة الكندية على الممرات البحرية في الشمال الغربي لكندا، وهذا يعني خضوع ملاحه السفن الأجنبية في هذه المنطقة للاختصاص الكندي بعد أن كانت خاضعة لنظام حرية الملاحة في أعالي البحار.⁸

إضافة إلى ذلك فإن الحكومة الأمريكية قد احتجت رسمياً لدى الحكومة الفرنسية رداً على تبني فرنسا لقانون في 24 كانون الأول 1971م يحدد عرض البحر الإقليمي الفرنسي بـ (12) ميلاً،⁹ ومع ذلك فقد تبنت الحكومة الأمريكية نفس العرض لبحرها الإقليمي في عام 1989م.¹⁰

إنّ تحديد عرض البحر الإقليمي يبقى موضوع نزاع ونقاش على الصعيد الدولي، وذلك لما يترتب عليه من نتائج قانونية هامة جداً على أنظمة الملاحة الدولية في العديد من المناطق البحرية في العالم. هذا وقد بينت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في مادتها الثالثة عرض (12) ميلاً للبحر الإقليمي كحد أقصى.

وفي ختام هذا المطلب فإنه لا بدّ لنا بعد دراسة تحديد عرض البحر الإقليمي وسيادة الدول الساحلية عليه، من إلقاء الضوء على الاستثناء على هذه السيادة المتمثل بحق المرور البريء، حيث تتعارض مصالح الدول الساحلية مع مصالح الدول الأخرى، لأن حق المرور البريء يعطي حقوقاً للدول الساحلية وأخرى للدول الأجنبية، ويرتب التزامات على الطرفين، وهذا ما سنقوم بدراسته في الفصل الثاني.

المراجع:

1. المادة (1/13) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982.
2. تجد هذه الأحكام أساسها في المادتين الأولى والثانية من اتفاقية جنيف لعام 1958 م المتعلقة بالبحر الإقليمي والمنطقة الملاصقة.
3. Gidel (G): Lamer territoriale eta zone contigue, in R.C.A.D.L, 1933, II, p.137.
4. Sur ce point, voir MANIN (ph): Droid international public, paris, Masson, 1979, p.278 eis.
5. الفقرة الثالثة من المادة (24) من الاتفاقية.
6. DUPONTAVICE (E) et CRDIER (P.): Lamer et le droid, Tome I: Droit de lamer problems actuels, P.U.F, 1984, p.119.

7. DUPONTAVICE (E.) et CRDIER (P.): op.cit. p.118. Voir aussi, GRILLOT: Les mers, theatre et enjou des conflits internationaux, in Revue Francaise de Science politique, 1970, p.723.
8. Sur la protestation des Etats, Unis contre le projet de la loi candien voir: Le Monde due 24 avril 1970.
9. J. O. due 30 decembre 1971, p.12899.
10. LUCCHINI (L.) et VOELCKEL (M.): Droit de la mer, Tom I, la mer et son droit, les espaces maritimes, Paris, pedone, 1990, p.93.

المعلومات الإضافية:

1. أوجبت المادة (16) من الاتفاقية على كل دولة إصدار خرائط معتمدة يبدو واضحاً عليها البحر الإقليمي والنقاط المكونة له وخطوط الأساس، ويجب أن تعلن الدولة الساحلية الإعلان الواجب عن هذه الخرائط، وتودع نسخة عنها لدى الأمانة العامة للأمم المتحدة.
2. تظهر أهمية هذه المسألة " لا يحق لأي من الدولتين أن تمد بحرهما الإقليمي لأبعد من خط الوسط، إلا إذا اتفقت الدولتان على خلاف ذلك، أو إذا وجدت ظروف خاصة أو سند تاريخي " إذا كانت المسافة بين الدولتين صغيرة بحيث لا تكفي لكل دولة لمد حدود بحرهما الإقليمي إلى المسافة التي تحق لها بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، كأن ترغب كل دولة بمد حدود بحرهما الإقليمي إلى مسافة (12) ميل بحري، في حين لا تتجاوز المسافة بين الدولتين (18) ميل بحري فقط.
3. طبقت قاعدة الأميال البحرية الثلاثة في القرن الثامن عشر، حيث كان أقصى مدى لقفيفة المدفع في ذلك الوقت لا تتجاوز هذه المسافة، وتعود هذه الفكرة التي بدأ العمل الدولي بالأخذ بها عام 1783 إلى العالم (جاليانى).
4. اتجه الفقه والعمل الدوليين إلى زيادة عرض البحر الإقليمي لمبررات أمنية واقتصادية بعد التطورات العلمية والتقنية التي شهدتها العالم، والتي نتج عنها تطور الأسلحة وتنوعها، وتطور وسائل استكشاف البحار والاستفادة من ثرواتها الطبيعية الحية والمعدنية، وإمكانية استثمارها لمسافات واسعة جداً.

الأسئلة:

اختر الإجابة الصحيحة:

السؤال الأول: حددت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 عرض البحر الإقليمي بمسافة:

- 1- لا تتجاوز 12 ميل بحري.
 - 2- 12 ميل بحري.
 - 3- لا تقل عن 12 ميل بحري.
- الإجابة الصحيحة هي رقم 1.

السؤال الثاني: خطوط الأساس العادية:

- 1- تمتد على طول شاطئ الدولة الساحلية، وتساير الحد الأدنى للمد.
 - 2- تمتد على طول شاطئ الدولة الساحلية، وتساير الحد الأدنى للجزر.
 - 3- تصل بين نقاط مناسبة على مصاب الأنهار.
- الإجابة الصحيحة هي رقم 2.

السؤال الثالث: عند وجود جزر داخل الانبعاث فإن تلك الجزر:

- 1- تحسب من مساحة الانبعاث كما لو كانت جزءاً من المياه.
 - 2- لا تحسب من مساحة الانبعاث.
 - 3- تنفي عنه صفة الخليج.
- الإجابة الصحيحة هي رقم 1.

السؤال الرابع: سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية:

- 1- تشمل سطح تلك المياه فقط.
 - 2- تمتد إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي، وكذلك سطحه وقاعه وباطن أرضه.
 - 3- تمتد إلى سطح المياه والقاع، في حين يخرج الحيز الجوي من سيادتها.
- الإجابة الصحيحة هي رقم 2.

الوحدة الثالثة

حقوق الدول الساحلية وغير الساحلية والتزاماتها المتعلقة بحق المرور البريء في البحر الإقليمي

كلمات مفتاحية:

المرور - حق المرور البريء - حالات المرور غير البريء - حقوق السفن الأجنبية في البحر الإقليمي - حق المرور البريء للسفن الأجنبية الحربية (الحصانة).

الملخص:

يقصد بالمرور البريء حق السفن الأجنبية بالملاحة في البحر الإقليمي لعبوره، وليس للتوقف فيه. ويشترط فيه أن يكون متواصلاً وسريعاً، ولا يؤدي إلى المساس بأمن الدولة الساحلية ونظامها العام وسلامة أراضيها، وأي نشاط يخالف هذه الشروط يجعل المرور غير بريء.

وتنطبق أحكام المرور البريء وفقاً لاتفاقية قانون البحار لعام 1982 على السفن المدنية والحربية، إلا أن مواقف الدول تختلف بالنسبة للسفن الحربية تبعاً لمصالح كل منها، فتقوم بعض

الدول بإصدار تشريعات وطنية صارمة تتعلق بمرور هذه السفن. ولا بد من التنويه أن أي ضرر أو خسارة تصيب الدولة الساحلية بسبب عدم امتثال السفن الأجنبية لقواعد المرور البريء، فإن دولة العلم هي من تتحمل المسؤولية الدولية عنها.

الأهداف التعليمية:

في نهاية هذه الوحدة التعليمية، يجب أن يكون الطالب قادراً على:

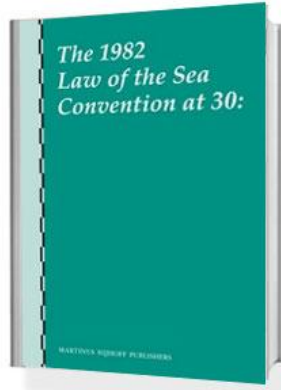
- 1- فهم المقصود بحق المرور البريء.
- 2- تحديد الأنشطة التي لا تتلاءم مع حق المرور البريء.
- 3- معرفة حدود الحصانة التي تتمتع بها السفن الأجنبية في البحر الإقليمي.

رأينا أن للدولة الساحلية حق السيادة على بحرها الإقليمي، حيث تخضع تلك المنطقة لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية؛ إلا أن هذه السيادة ليست مطلقة، فالدولة لا تستطيع ممارسة سيادتها على بحرها الإقليمي بنفس الطريقة التي تمارسها على إقليمها البري ومياهاها الداخلية؛ إذ أن هذه السيادة مقيدة بحق المرور البريء لسفن الدول الأجنبية. وهذا الحق الذي يعد استثناء من سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي، يمنح سفن الدول الأجنبية حرية العبور في هذه المنطقة دون عوائق، إلا أن لا يعفي تلك الدول من الالتزام بالقواعد الدولية التي تحكم هذا المرور، وبالتالي فإن عليها الالتزام باحترام حقوق الدول الساحلية على بحرها الإقليمي.

تتفرع عن حق المرور البريء كاستثناء من سيادة الدول الساحلية على البحر الإقليمي حقوقاً لسفن الدول الأجنبية في هذا البحر، تتمثل في حريتها بالعبور في هذه المنطقة دون عوائق. ولكن هذا الحق لا يعفي تلك الدول من الالتزام بالقواعد الدولية التي تحكم هذا المرور، وبالتالي فإن عليها الالتزام باحترام حقوق الدول الساحلية على بحرها الإقليمي.

وفقاً لما تقدم فإننا سنقوم في الفقرة الأولى من هذا المطلب بإلقاء الضوء على حق المرور البريء كحق للسفن الأجنبية، ونخصص الفقرة الثانية لدراسة حقوق الدول الساحلية واختصاصاتها المتعلقة بالحق المذكور.

أولاً: حقوق الدول الأجنبية في البحر الإقليمي وفقاً لاتفاقية قانون البحار لعام 1982:



منحت الاتفاقية قد منحت كافة سفن الدول الأجنبية الحق بالمرور في المياه الإقليمية دون التمييز فيما بينها. إلا أنها أعطت في الوقت ذاته الحق في تنظيم هذا المرور للدولة صاحبة السيادة على البحر الإقليمي. ومع ذلك فإننا لا نرى تعارضاً بين هذه الحقوق مادام مرور السفن الأجنبية لا يؤثر على سيادة الدولة الساحلية على مياهها، ولا يهدد أمنها وسلامة أراضيها. وهذا ما يدفعنا من جهة لدراسة مفهوم حق المرور البريء في المياه الإقليمية، ومن جهة أخرى تطبيق هذا الحق على السفن الأجنبية.

أ تعريف حق المرور البريء في المياه الإقليمية:

يعد حق المرور البريء وسيلة لتيسير الملاحة، وتسهيل سبل الاتصال بين جميع دول العالم، ولذلك كان لا بد من أن يمنح هذا الحق لكافة في البداية لابد من الإشارة إلى أن المرور البريء هو حق لكافة الدول شاطئية كانت أم حبيسة، أي محرومة من الشواطئ، وذلك دون

تميز فيما بينها¹. وفقاً لنص المادة (17) من الاتفاقية التي تنص على: "رهنأ بمراعاة هذه الاتفاقية تتمتع سفن جميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، بحق المرور البريء خلال البحر الإقليمي"².

1- المقصود بمفهوم المرور:

تم تخصيص الفقرة الأولى من المادة (18)³ لتعريف معنى المرور، وقد حددت أحكام هذه الفقرة أن غرض عبور السفن الأجنبية في البحر الإقليمي يجب أن يهدف إلى مايلي:

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

ب- أو التوجه إلى المياه الداخلية أو منها أو التوقف في أحد هذه المراسي أو المرافق المينائية أو مغادرته".

إذاً المقصود بالمرور هو الملاحة في البحر الإقليمي لعبوره، إما للدخول في المياه الداخلية والتوجه للمرافئ أو المنشآت الأخرى أو للخروج منها، وليس للتوقف في المياه الإقليمية. وهذا ينطبق بدوره على السفن الحربية التي لا يجوز لها التوقف في هذه المنطقة أو المرابطة فيها، بل عبورها فقط، وتبقى الدولة الساحلية صاحبة القرار في السماح للسفن الأجنبية في الرسو في هذه المياه.

وقد أوضحت الاتفاقية الشروط التي تخضع لها السفن الأجنبية أثناء مرورها في الطرق البحرية الدولية التي تعبر البحر الإقليمي، شريطة أن لا يؤثر ذلك على حريتها بالمرور، وألا

¹ - RIPHAGEN (W.): Le droit de passage inoffensive apres la 3ieme Convention, in perspectives due droit de mer a lissue de la 3ieme Conference des Nations Unies, Societe Francaise pour le Droit International, Colloque de Rouen 1983, ed. A. PEDON, PARIS, 1984, PP. 190 - 209.

² - أكدت على ذلك اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمياه المتاخمة لعام 1958؛ إذ نصت في المادة (14 ف 1) على أن: "السفن التابعة لكل الدول الساحلية منها وغير الساحلية، أن تتمتع بحق المرور البريء في البحر الإقليمي في حدود أحكام هذه المواد".

³ - تنطبق أحكام هذه المادة على أحكام الفقرة (2) من المادة (14) من اتفاقية جنيف لعام 1985 المتعلقة بالبحر الإقليمي.

يتعارض مع مفهوم حق المرور البريء. وقد تضمنت أحكام الاتفاقية شرطين أساسيين هما: الاستمرارية وسرعة العبور، دون أن يؤدي ذلك إلى إعاقة الملاحة العادية لهذه السفن.

وفي هذا السياق نصت الفقرة الثانية من المادة (18) من الاتفاقية على مايلي:

"يكون المرور متواصلًا وسريعًا. ومع هذا فإن المرور يشتمل على التوقف والرسو، ولكن فقط بقدر ما يكون هذا التوقف والرسو من مقتضيات الملاحة العادية، أو حين تستلزمها قوة قاهرة أو حالة شدة، أو حين يكونان لغرض تقديم المساعدة إلى أشخاص أو سفن أو طائرات في حالة خطر أو شدة".

فالمروور من حيث المبدأ يجب أن يكون سريعاً ومستمراً غير متقطع، إلا أن هناك بعض الاستثناءات ترد على هذه القاعدة، حيث يمكن لسفينة التوقف في بعض الحالات التي تقتضيها ضرورات الملاحة، كأن تحدث تقلبات جوية تؤدي إلى عاصفة بحرية قوية أو إعصار، أو حين توجد قوة قاهرة أو ظروف خطيرة وجسيمة، أو بهدف نجدة أشخاص أو سفن أو طائرات في حالة خطر أو شدة.

هذه الأحكام لا تؤثر برأينا على حرية الملاحة الدولية، إلا أن مفهوم حق المرور البريء مفهوم واسع، لذا فقد جاءت الفقرة الثانية من المادة (19) من الاتفاقية لتحديد بعض الأنشطة التي تتعارض مع التمتع بهذا الحق، والتي يجب على السفن الأجنبية الامتناع عن القيام بها أثناء مرورها في البحر الإقليمي. لذلك نرى أنه لا بد من إيضاح هذا المفهوم وذلك من خلال دراسة المعنى العام له في مرحلتين وفقاً لما جاء في اتفاقية قانون البحار.

2- المقصود بتعبير المرور البريء:

أكدت الفقرة الأولى من المادة (19) من الاتفاقية¹ على أنه يجب ألا يؤدي مرور السفن الأجنبية بأي حال من الأحوال إلى المساس بأمن الدولة الساحلية ونظامها العام وسلامة

¹ - تنطبق أحكام هذه الفقرة على أحكام الفقرة (14) من اتفاقية جنيف لعام 1958 المتعلقة بالبحر الإقليمي.

أراضيها، وإلا فإن أية مخالفة لهذه الأمور الصفات الثلاثة الأساسية ستجعل من أي عبور للمياه الإقليمية مروراً غير بريء¹.

هذا وقد حددت الفقرة الثانية من المادة (19) الأنشطة التي من شأنها تهديد أمن وسلامة الدولة الساحلية ونظامها العام، ونوردها فيما يلي:

"أ- أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي، أو بأية صورة أخرى انتهاكاً لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة.

ب- أي مناورة أو تدريب بأسلحة من أي نوع.

ج- أي عمل يهدف إلى جمع معلومات تضر بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها.

د- أي عمل دعائي يهدف إلى المساس بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها.

هـ - إطلاق أي طائرة أو إنزالها أو تحميلها.

و- إطلاق أي جهاز عسكري أو إنزاله أو تحميله.

ز- تحميل أو إنزال أي سلعة أو عملة أو شخص خلافاً لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة.

ح- أي عمل من أعمال التلوين المقصود والخطير يخالف هذه الاتفاقية.

ط- أي من أنشطة صيد السمك.

ي- القيام بأنشطة بحث أو مسح.

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

¹- يتوجب على الغواصات والمركبات الغاطسة أن تبصر على السطح، وترفع علمها في البحر الإقليمي، وفقاً لما نصت عليه المادة (20) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982.

ل- أي نشاط آخر ليست له علاقة مباشرة بالمرور".

إن نظرة بسيطة لهذه الأحكام توضح بأن الأنشطة الوارد ذكرها ليس من شأنها أن تعرقل أو تعيق الملاحة الدولية في البحر الإقليمي، وإنما تمنع في الحقيقة الأعمال التي يمكن أن تضر بالدولة الساحلية، وهذا لا يتعارض مع حرية الملاحة.

ومن الجدير ذكره هنا أن هذه القائمة لم تكن واردة ضمن أحكام اتفاقية جنيف لعام 1958 المتعلقة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة. وكذلك فإن الأنشطة المحظورة لا تتلاءم أساساً مع وصف المرور البريء.

ومن الملاحظ أن هذه القائمة وفقاً للبند (ل) ليست حصرية، بل ترك هذا البند الباب مفتوحاً لتقدير الدولة الساحلية التي يمكنها اعتماداً على أحكامه اعتبار نشاطاً ما يضر بمصالحها نشاطاً محظوراً. وتفسير هذه الأحكام يمكن أن يؤدي إلى نزاع بين الدولة الساحلية المعنية والدول التي ترفع السفن الأجنبية علمها.

كما توجد نقطة أساسية يمكن التوقف عندها، وهي ماورد في البند الأول من ذكر لحالة التهديد بالقوة أو استخدامها. حيث أن ماورد فيها من أحكام نصت عليه المادة (301) من الاتفاقية ذاتها، التي جاء فيها: "تمتتع الدول الأطراف، في ممارستها لحقوقها وأدائها لواجباتها بموجب هذه الاتفاقية، عن أي تهديد باستعمال القوة أو استعمالها ضد السلامة الإقليمية أو الاستقلال السياسي لأية دولة، أو بأي صورة أخرى تتنافى ومبادئ القانون الدولي المتضمنة في ميثاق الأمم المتحدة".

وكذلك نص عليه ميثاق الأمم المتحدة في الفقرة الثانية من المادة الرابعة التي تنص على:

"وجوب امتناع أعضاء المنظمة في علاقاتهم المتبادلة عن التهديد بالقوة أو استخدامها سواء كان ذلك ضد وحدة أراضي الدول أو استقلالها السياسي أو اللجوء لأية وسيلة أخرى تتنافى مع أهداف الأمم المتحدة".

يمكن أن تثار هنا مسألة هامة، وهي مايمكن أن يحدث من خلاف في حال مرور سفن حربية تابعة لدولة لا تربطها مع الدولة الساحلية علاقات ثقة، بحيث أن مجرد عبور هذه السفن

بمياها الإقليمية يدفع الدولة الساحلية إلى توخي الحذر والشك، حتى لو كان المرور بظاهرة مروراً بريئاً.

إن من شأن هذا الشك أن يدفع الدولة الساحلية إلى اعتبار المرور غير بريء. ومع ذلك ووفقاً لأحكام الاتفاقية تستطيع الدولة الأجنبية التي ترفع السفن علمها أن تتمسك بحق المرور البريء. وهذا الخلاف في وجهات النظر يمكن أن يؤدي بحد ذاته إلى نشوء وضع خطير وحقيقي تزداد بموجبه شكوك الدولة الساحلية، وهذا بدوره يعقد الأمور بين الدولتين.

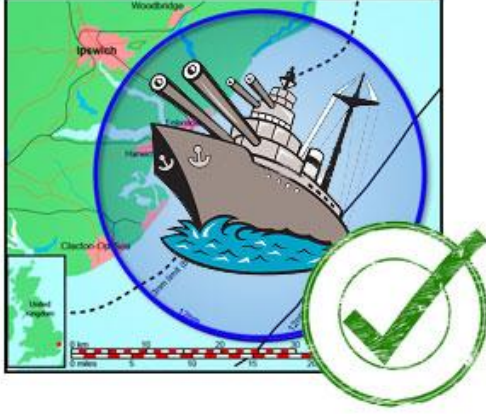
إن الغموض الوارد في البند (1) ليس وحيداً، بل إن أحكاماً أخرى يمكن أن تكون محلاً للخلاف، سواء ما يتعلق منها بالتفسير أو التطبيق. ونذكر منها مثلاً ماورد في البند (ج) المتعلق بجمع المعلومات التي تضر بدفاع الدولة الساحلية وأمنها، وكذلك ماورد في البند (د) المتعلق بالأعمال الدعائية التي تهدف إلى المساس بدفاع الدولة الساحلية أو أراضيها. ومن الملاحظ هنا أن هذه الأحكام من شأنها أن تعزز حقوق الدولة الساحلية في مياها الإقليمية، ومع ذلك فإن الإفراط في تفسيرها من قبل هذه الدول أو من قبل الدولة الأجنبية التي تمر سفنها في مياه الدولة الساحلية الإقليمية يمكن أن يؤدي إلى نتائج غير مرجوة.

كما توجد بنود أخرى من شأنها أن تثير خلافاً في تفسيرها كالأحكام الواردة في البند (ح) المتعلقة بالتلوين المقصود والخطر. حيث مايمكن اعتباره مقصوداً أو خطيراً من قبل الدولة الساحلية، يمكن اعتباره غير ذلك من قبل الدولة الأجنبية التي ترفع السفن علمها.

إن ماورد في هذه البنود من أحكام يمكن أن يكون مجالاً للجدل والنقاش، ولكن يجب أن لا يؤدي في أي حال من الأحوال إلى الحد من حقوق الدولة الساحلية على مياها الإقليمية وسيادتها عليها، مع مراعاة عدم التعرض لاستمرارية الملاحة الدولية في الطرق البحرية التي تنظمها الدولة الساحلية في هذه المياه.

بعد توضيح مفهوم المرور البريء، فإننا نرى أنه من المفيد أن نخصص الفقرة التالية لدراسة الأحكام المتعلقة بحق مرور السفن الأجنبية الحربية في المياه الإقليمية وذلك لأهمية هذه النقطة.

ب- حق المرور البريء للسفن الأجنبية الحربية:



عرفت المادة (29) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار السفينة الحربية بأنها: "سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما وتحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية والتي لها جنسية هذه الدولة، وتكون تحت إمرة ضابط معين رسمياً من قبل حكومة تلك الدولة ويظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو فيما يعادلها، ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة".

يشكل وجود السفن الأجنبية الحربية في المياه الإقليمية للدولة الساحلية تهديداً بإمكانية وجود التباس أو سوء فهم لما يمكن أن ينتج عن هذه السفن؛ لذلك كان لا بد في البداية في البداية لا بد من التساؤل عن وجود نظام خاص يطبق على السفن الأجنبية الحربية أثناء مرورها في المياه الإقليمية للدولة الساحلية، يختلف عن نظام حق المرور البريء المطبق على السفن المدنية بشكل عام.

إن تطبيق نظام المرور البريء على السفن الأجنبية الحربية يفترض قبولاً عاماً من قبل الدولة الساحلية. إلا أن ذلك لم يحظ بموافقة المجتمع الدولي عند تبني اتفاقية 1982م لقانون البحار. وهنا لابد من الإشارة إلى أن هذه المسألة تبقى موضعاً للنقاش والخلاف، سيما بين الدول الساحلية والدول الكبرى التي تملك الأساطيل الحربية الضخمة، وذلك نتيجة التعارض القوي في المصالح الاستراتيجية لمختلف الدول.

إن الواقع يشير إلى أن مواقف الدول إزاء هذا الموضوع تختلف من دولة لأخرى تبعاً لمصالح كل منها، ففي حين ترى الدول الكبرى المتطورة عسكرياً عدم التفرقة بين السفن أياً كان نوعها، نجد أن بقية الدول تتجه نحو ضرورة التفرقة بين السفن الحربية وغير الحربية، حيث تشترط لمرور السفن الحربية مروراً بريئاً في البحر الإقليمي تقديم إخطار مسبق، أو الحصول

على إذن الدولة الساحلية. حتى أن موقف الدولة ذاتها قد يتغير حسب مصالحها، ونجد مثلاً واضحاً لذلك في تغير موقف الاتحاد السوفيتي في الفترة ما بين مؤتمر لاهاي لعام 1930م ومؤتمر جنيف لعام 1958م، لقد كان موقف الاتحاد السوفيتي في مؤتمر لاهاي معارضاً للحرية الكاملة للسفن الحربية، وقد تغير موقفه في الفترة التالية، وذلك لأن مصالحه تغيرت نتيجة التطور الكبير في القوى البحرية السوفيتية خلال تلك الفترة، وهذا مادفع الاتحاد السوفيتي لتغيير موقفه وتأييد حرية الملاحة للسفن الحربية كي ينطبق عليها حق المرور بنفس الدرجة التي يطبق بها على السفن المدنية¹.

في الوقت الراهن نجد أن أحكام المرور البريء التي نصت عليها اتفاقية قانون البحار لعام 1982م تطبق على السفن المدنية والحربية، لأن هذه الاتفاقية لا تحتوي في ظاهرها على أية أحكام خاصة تحد من حرية مرور السفن الحربية في المياه الإقليمية للدول الأخرى، شريطة ألا تقوم هذه السفن بأي من الأنشطة المذكورة في المادة (19) من الاتفاقية.

إن دراسة تحليلية لأحكام بعض المواد الأخرى، يمكن أن تظهر بأن الدول الساحلية تستطيع الاستفادة من غموض هذه النصوص كي تجد هامشاً لا بأس به للحد مأمكناً من خطر مرور السفن الحربية للدول الأخرى في مياهها الإقليمية، ونجد مثلاً على ذلك ماورد في الفقرة الأولى من المادة (25) التي تنص على أن:

"الدولة الساحلية أن تتخذ في بحرها الإقليمي الخطوات اللازمة لمنع أي مرور لا يكون بريئاً".

إن هذه الأحكام تعطي الدولة الساحلية الحق في منع تلك السفن من التمتع بحق المرور البريء، إذا رأت أن أمنها ومصالحها يمكن أن تكون مهددة من جراء مرور بعض السفن الحربية في مياهها. وهذا مايدفعها لأن تطلب من السفن الحربية الأجنبية أن تتقدم بطلب للحصول على رخصة مسبقة للمرور في مياهها الإقليمية.

¹ - TREVES (T.): La navigation, in Traite du nouveau droit de la mer, I.U.S.S. et son role a legard due -22 passage des navires de guerre dans la mer territoriale, Economica, 1985, p.770 ets.

إن محاولات الدول الساحلية إدخال نصوص تحد بشكل صريح من حرية مرور السفن الحربية في مياهها الإقليمية لم تنجح بسبب إصرار الدول الكبرى على رفض ذلك. لكن وبالرغم من تبني اتفاقية 1982م فإن بعض الدول الساحلية سيما دول مايسمي بالعالم الثالث "أصدرت تشريعات وطنية تطلب فيها من السفن الحربية الأجنبية الحصول هلى ترخيص بالمرور أو الإعلام مسبقاً عن مرور هذه السفن"¹.

وعلى صعيد التعامل الدولي فإننا نجد أن الدول العظمى تسعى وبكل جهدها للتأثير على مواقف الدول الساحلية بشكل مباشر أو غير مباشر في مجال تنظيم الملاحة الدولية في مياهها الإقليمية، وبالتالي فإننا نجد أن هذا التأثير يحد وبشكل غير مباشر من سيادة الدول الساحلية تلك على بحرها الإقليمي.

والحالة هذه فإن الدول الساحلية وحفاظاً منها على مصالحها وأمنها تحاول عن طريق تشريعاتها الداخلية المذكورة آنفاً أن تدخل قواعد أكثر صرامة إذا ماقيست بالقواعد المنصوص عليها في الاتفاقية، والمتعلقة بمرور السفن الحربية الأجنبية بالبحر الإقليمي. وهذه الدول عندما تقوم بذلك فإنها تعتمد على غموض النصوص الدولية لاستخلاص ما يمكن من أحكام تسمح لها بسن التشريعات الملائمة لها، ويمكن لها مثلاً الربط بين أحكام المادتين (25) و (30) في مجال عدم احترام السفن الأجنبية الحربية لقواعدها القانونية الخاصة بالمرور البريء لاعتبار هذا المرور غير بريء.

في الحقيقة تنص المادة (30) على أنه: "إذا لم تمتثل أية سفينة حربية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي وتجاهلت أي طلب يقدم إليها للإمتثال لتلك القوانين والأنظمة، جاز للدولة الساحلية أن تطلب إليها مغادرة البحر الإقليمي على الفور". ولكن في الواقع يمكن أن لا يتحقق ذلك بسهولة.

المشكلة التي يمكن أن تطرح نفسها هنا تتلخص في رفض السفن الحربية الأجنبية الانصياع لطلب الدولة الساحلية بالخروج الفوري من بحرها الإقليمي إثر مخالفة هذه السفن لقواعدها القانونية. إن هذه المشكلة تطرح مسألة إمكانية قمع هذه السفن من قبل الدولة الساحلية، وهنا

TREVES (T.): op.cit, p.770 ets.

—1

المسألة تزداد تعقيداً إذا علمنا بأن السفن الحربية تتمتع وفقاً لقواعد القانون الدولي بالحصانة¹. ومن الجدير ذكره في هذا المجال أنه يجب وفقاً للقواعد المتعلقة بالمرور البريء على السفن الحربية الانصياع والخروج، سيما إذا تعلق الأمر بالدفاع الوطني للدولة الساحلية، والأمر طبعاً يختلف حسب درجة المخالفة وإمكانيات الدولة الساحلية للقيام بالرد المناسب.

إن الاتفاقية تتضمن أحكاماً تتعلق بمسؤولية الدولة التي تتبعها السفن الحربية في حال مخالفتها للقواعد الدولية، فالمادة (31) من هذه الاتفاقية تعالج موضوع مسؤولية دولة العلم عن الضرر الذي تحدثه سفينة حربية أو حكومية أخرى مستعملة لأغراض غير تجارية وهي تنص على أن: "تتحمل دولة العلم المسؤولية الدولية عن أية خسارة أو ضرر يلحق بالدولة الساحلية نتيجة عدم امتثال سفينة حربية أو سفينة حكومية أخرى مستعملة لأغراض غير تجارية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي أو لأحكام هذه الاتفاقية أو لغيرها من قواعد القانون الدولي".

وهكذا فإن الحصانة الممنوحة لتلك السفن ليست مطلقة، وهذا ما تؤكدته المادة (32) من الاتفاقية التي تتضمن الأحكام التالية: "ليس في هذه الاتفاقية، عدا الاستثناءات الواردة في القسم الفرعي (ألف) وفي المادتين (30 و 31)، ما يمس الحصانات التي تتمتع بها السفن الحربية والسفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية".

يتبين من خلال التوفيق بين الأحكام الواردة في المادة (32) المتعلقة بحصانة السفن المذكورة، والأحكام الأخرى التي نصت عليها الاتفاقية في هذا المجال، أن الحصانة هي حصانة نسبية، وتتعلق بشكل أساسي بكل ما يحصل على سطح هذه السفن، حيث أن سيادة دولة العلم هي سيادة كاملة، ولكن الأمر يختلف فيما يتعلق بحركة هذه السفن وأنشطتها في البحر الإقليمي.

ونحن نرى بأنه لا بد من رفع تلك الحصانة ضمن إطار تطبيق قواعد القانون الدولي المتعلقة بحق المرور البريء، لأن هذا الحق بحد ذاته يعتبر استثناء من حقوق الدولة الساحلية السيادية على بحرها الإقليمي.

¹ - تتمتع السفن الحربية والسفن الحكومية المخصصة لأغراض غير تجارية كقاعدة عامة، بالحصانة أثناء مرورها البريء في البحر الإقليمي للدولة الساحلية، ويعد هذا تطبيقاً لقاعدة قديمة ومستقرة في القانون الدولي، نظراً لاعتبار هذه السفن مظهراً من مظاهر سيادة الدولة. د. أحمد أبو الوفا محمد، القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص 230.

بناء على ماسبق، فإننا نقترح تعديل نص المادة (30) بحيث يتضمن النص المعدل قواعد قانونية صريحة تسمح للدول الساحلية بفرض قواعد القانونية على السفن الأجنبية التي ترتكب مخالفات في بحرها الإقليمي. وإننا نستند في رأينا هذا على عدم وجود أحكام واضحة تطبق في حال انتهاك السفن الحربية بشكل مباشر لسيادة الدولة الساحلية وأمنها الوطني، وإصرارها على عدم مغادرة المياه الإقليمية عندما تطلب الدولة الساحلية منها ذلك.

في النهاية يمكننا القول بأنه مهما كانت الإجراءات التي تتخذها الدولة الساحلية ضد السفن الأجنبية المخالفة، فإن عليها أن تؤدي إلى الحد من المرور البريء في بحرها الإقليمي، ولا توقفه إلا مؤقتاً وضمن حدود منطقة معينة، وهذا ماندرسه في الفقرة التالية الخاصة بحقوق الدول الساحلية المتعلقة بحق المرور البريء.

المراجع:

- 1) RIPHAGEN (W.): Le droit de passage inoffensive apres la 3ieme Convention, in perspectives due droit de mer a lissue de la 3ieme Conference des Nations Unies, Societe Francaise pour le Droit International, Colloque de Rouen 1983, ed. A. PEDON, PARIS, 1984, PP. 190, 209.
- 2) TREVES (T.):La navigation, in Traite due nouveau droit de la mer, IU.S.S. et son role a legard due -22 passage des navires de guerre dans la mer territoriale, Economica, 1985, p.770 ets.

المعلومات الإضافية:

- 1) تنطبق أحكام المادة (18) على أحكام الفقرة (2) من المادة (14) من اتفاقية جنيف لعام 1985 المتعلقة بالبحر الإقليمي.
- 2) تنطبق أحكام الفقرة الأولى من المادة (19) من الاتفاقية على أحكام الفقرة (14) من اتفاقية جنيف لعام 1958 المتعلقة بالبحر الإقليمي.

الأسئلة:

السؤال الأول: لا يعد من شروط المرور البريء في المياه الإقليمية:

- 1- الاستمرارية.
 - 2- سرعة العبور.
 - 3 دفع رسوم المرور إلى الدولة الساحلية.
- الإجابة الصحيحة هي رقم 3.

السؤال الثاني: لا يعد مخالفاً لحق المرور البريء في المياه الإقليمية:

- 1- القيام بأنشطة البحث أو المسح.
 - 2 رمي النفايات السامة قصداً.
 - 3 التوقف لإصلاح عطل كبير في محرك السفينة.
- الإجابة الصحيحة هي رقم 3.

السؤال الثالث: السفن الأجنبية الحربية في البحر الإقليمي:

- 1 تملك حق المرور البريء.
 - 2 لا تملك حق المرور البريء.
 - 3- تتمتع بحصانة مطلقة تخولها المرور ولو كان غير بريء.
- الإجابة الصحيحة هي رقم 1.

السؤال الرابع إذا خالفت سفينة أجنبية حربية قواعد المرور البريء في المياه الإقليمية، وسبب ذلك ضرراً للدولة الساحلية فإنه:

- 1 لا تترتب عليها أية مسؤولية دولية لتمتعها بالحصانة.
 - 2- تتحمل دولة العلم المسؤولية الدولية.
 - 3- تتحمل الدولة التي يحمل الریان جنسيتها المسؤولية الدولية.
- الإجابة الصحيحة هي رقم 2.

الوحدة الرابعة

حقوق الدول الساحلية المتعلقة بحق المرور البريء وولايتها على السفن الأجنبية

كلمات مفتاحية:

حقوق الدولة الساحلية - تشريعات الدولة الساحلية بشأن المرور البريء - خطر التلوث - إيقاف المرور البريء - الاختصاص الجزائي في البحر الإقليمي - الاختصاص المدني في البحر الإقليمي.

الملخص:

تتمتع كافة السفن الأجنبية دون تمييز بحق المرور البريء في البحر الإقليمي، إلا أن ذلك لا يمنع الدولة الساحلية من اتخاذ الإجراءات الضرورية لمنع المرور غير البريء، وذلك ضمن المجالات التي حددتها اتفاقية قانون البحار لعام 1982، والتي يأتي من ضمنها موضوع الحفاظ على البيئة البحرية من خطر التلوث، وخاصة بعد التطور التكنولوجي واستخدام السفن النووية العملاقة التي تسبب حالات واسعة وخطرة من التلوث. كما يمكن للدولة الساحلية إيقاف المرور البريء إيقافاً مؤقتاً، ضمن شروط محددة، وفي منطقة محددة بشكل دقيق.

وتتمتع السفن الأجنبية الحربية وسفن الدولة المستخدمة لأغراض غير تجارية بالحصانة في البحر الإقليمي؛ أما السفن المدنية المستخدمة لأغراض تجارية فيمكن للدولة الساحلية ممارسة بعض اختصاصاتها المدنية والجزائية عليها ضمن حدود معينة، مما يعد استثناءً من تطبيق مبدأ "ولاية دولة العلم على السفينة".

الأهداف التعليمية:

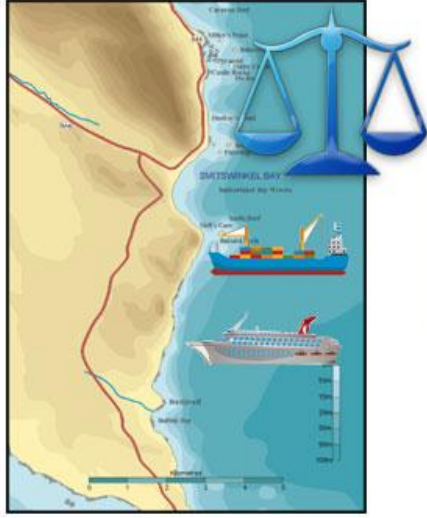
في نهاية هذه الوحدة التعليمية، يجب أن يكون الطالب قادراً على:

- 1- تحديد المجالات التي يمكن للدولة الساحلية من خلالها إصدار تشريعات تخص المرور البريء في مياهها الإقليمية.
- 2- فهم حقوق الدولة الساحلية، وواجبات السفن الأجنبية لمواجهة خطر تلوث البيئة البحرية.
- 3- تحديد الشروط التي يجب على الدولة الساحلية احترامها عند إيقاف حق المرور البريء في مياهها الإقليمية.
- 4- تحديد الحالات التي يمكن من خلالها تطبيق الولاية الجزائية للدولة الساحلية على السفن الأجنبية.
- 5- تحديد الحالات التي يمكن من خلالها تطبيق الولاية المدنية للدولة الساحلية على السفن الأجنبية.

مقدمة:

لا يمنع حق المرور البريء للسفن الأجنبية، بصفته استثناء من سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي، الدول الساحلية من فرض سيادتها وقوانينها الوطنية على حركة مرور السفن الأجنبية، وذلك حفاظاً منها على أمنها وسلامتها إقليمياً ونظامها العام ومصالحها كافة. وتستطيع الدول الساحلية بموجب أحكام الاتفاقية سن تشريعات ضمن المجالات المحددة في الاتفاقية وهذا ما سنبحثه في الفقرة (أ)، أما اختصاصات الدولة الساحلية على السفن الأجنبية المتمتعة بحق المرور البريء فستكون موضوع الفقرة (ب).

أ- حقوق الدول الساحلية المتعلقة بالمرور البري:



تتمتع الدول الساحلية وفقاً لأحكام المادة (21) من اتفاقية 1982م لقانون البحار بحقوق تتعلق بمرور السفن الأجنبية في بحرها الإقليمي، كما أوضحت هذه الاتفاقية المجالات التي تستطيع الدولة الساحلية تبني تشريعات من خلالها والتي تخص حق المرور البري. كما تتضمن المادتان (27) و(32) من الاتفاقية أيضاً أحكاماً خاصة تنطبق على أنواع مختلفة من السفن بما يتماشى مع استخدامها، أو الطاقة التي تستعمل في تشغيلها، أو المواد التي تنقلها.

1- المجالات التي يحق للدولة الساحلية ضمنها سن تشريعات تخص المرور البري في بحرها الإقليمي:

تملك الدولة الساحلية في الوقت الراهن حقوقاً سيادية على مياهها الإقليمية تعترف بها قواعد القانون الدولي، ويأتي حق المرور البري استثناءً على هذه الحقوق، لأن هذا الحق ممنوح للسفن المدنية والعسكرية على السواء، وهو حق لجميع الدول دون تمييز فيما بينها.

وللتوفيق بين تلك الحقوق، تم النص في الفقرة الأولى من المادة (25) من الاتفاقية على قواعد من شأنها أن تسمح للدولة الساحلية أن "تتخذ الإجراءات الضرورية لمنع أي مرور غير بري"، ولكن ضمن المجالات التي حددتها الفقرة الأولى من المادة (21) من الاتفاقية مع احترام "... قواعد القانون الدولي الأخرى..."، وهذا الموضوع على درجة من الأهمية بحيث سنقوم فيما يلي بدراسة موجزة للمجالات المنوه عنها وفقاً لأحكام الفقرة الأولى من المادة (21) التي تعدد هذه المجالات كما يلي:

أ- سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري.

ب- حماية وسائل تيسير الملاحة والتسهيلات الملاحية وغير ذلك من المرافق أو المنشآت.

ج- حماية الكابلات وخطوط الأنابيب.

د- حفظ الموارد الحية للبحر.

هـ- منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بمصائد الأسماك.

و- الحفاظ على بيئة الدولة الساحلية ومنع تلوثها وخفضه والسيطرة عليه.

ز- البحث العلمي البحري وأعمال المسح الهيدروغرافي.

ح- منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة".

تعالج هذه البنود مجالات واسعة جداً، وبعضها لا يهدف فقط لحماية مصالح الدولة الساحلية، وإنما يهدف أيضاً إلى حماية الملاحة الدولية في المياه الإقليمية.

تأمين سلامة الملاحة البحرية وتنظيم حركة المرور البحري:

فمثلاً ما ورد في البند (أ) من تأمين سلامة الملاحة البحرية وتنظيم حركة المرور البحري، يهدف لحماية الدولة الساحلية، مما يمكن أن ينتج عن حوادث بحرية في مياهها الإقليمية، كما يؤدي بالنتيجة إلى المساهمة في الحد من هذه الحوادث أو منعها، وهذا الأمر يهم السفن وملاحيها وحمولتها أيضاً.

ويتعين في هذا المجال على الدولة الساحلية رسم الخرائط البحرية التي تحدد الطرق البحرية التي يجب على السفن الأجنبية اتباعها، ومن الجدير بالذكر أن رسم هذه الخرائط وتبنيها يخضع وفق قواعد القانون الدولي لإجراءات معينة تحددها الاتفاقيات الدولية، وتتم دراستها واعتمادها من قبل المنظمة الدولية المختصة في هذا المجال وهي "المنظمة البحرية الدولية"، ويتم الإعلان عنها وتعميمها على كافة الدول خلال فترة معينة كي يتسنى للسفن الأجنبية معرفتها والتقيّد بها.

حماية وسائل تيسير الملاحة والتسهيلات الملاحية:

ويمكننا القول في هذا المجال إنّ ما ورد في البند (ب) ينصب في نفس الاتجاه، فحماية وسائل تيسير الملاحة والتسهيلات الملاحية إنما يهدف بالإضافة لحماية مصالح الدولة الساحلية ومنشأتها، حماية الملاحة البحرية الدولية التي تستفيد وبشكل كبير من هذه المنشآت التي تساهم وبشكل فعّال في تأمين سلامة السفن بشكل عام، والحد من تصادمها أو اصطدامها بالمنشآت والمرافق الأخرى.

أما فيما يتعلق بالبنود الأخرى، فهي مخصّصة بشكل عام لحماية مصالح الدولة الساحلية، دون أن يؤثر ذلك على استمرار الملاحة الدولية أو إعاقته، وهذا لا يتعارض مع حرية الملاحة في المياه الإقليمية.

بناء السفن والمنشآت:

ومن الملاحظ هنا أنه وفقاً لأحكام الفقرة الثانية من المادة (21) فإنّ القوانين والأنظمة التي تتبناها الدولة الساحلية لا تنطبق على بناء السفن والمنشآت إلا في الحالات التي تنص عليها القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً، ومما يمكن ذكره هنا أنه توجد على الصعيد الدولي قواعد قانونية خاصة تنص عليها بعض الاتفاقيات الدولية التي تعالج موضوع تصميم السفن وبنائها ومعداتها وتدريب طواقمها.

2- الحقوق الأخرى المتعلقة بحق المرور البريء:

تتضمن الاتفاقية أحكاماً خاصة تتعلق بحقوق الدول الساحلية لمواجهة خطر التلوث، وإمكانية إيقاف حق المرور البريء في بعض الحالات.

1- حقوق الدولة الساحلية لمواجهة خطر التلوث:

الحفاظ على بيئة الدولة الساحلية ومنع تلوثها:

أولت الاتفاقية اهتماماً بمسألة الحفاظ على البيئة البحرية من التلوث، فمن خلال دراسة المادة (21) نجد أن البند (و) من الفقرة الأولى من هذه المادة جعل من موضوع الحفاظ على بيئة الدولة الساحلية ومنع تلوثها وخفضه والسيطرة عليه أحد المجالات الرئيسية التي تستطيع الدولة المعنية إصدار القوانين والأنظمة بشأنها، ويمكن أن نذكر هنا أن التلوث الذي يمكن أن ينشأ عن الحوادث البحرية يمكن أن يؤدي إلى كوارث خطيرة على الدولة الساحلية، وكذلك على الملاحة البحرية الدولية، والبيئة البحرية بشكل عام. هذا وقد تم تكريس الجزء الثاني عشر من الاتفاقية لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، ويتضمن هذا الجزء من الاتفاقية ست وأربعون مادة تعالج موضوع تلوث البحار **1**. بالإضافة إلى ذلك فإن العديد من الاتفاقيات الدولية قد خصّصت لهذا الخطر الجسيم الذي يهدد البشرية بأكملها.

أما فيما يتعلق بالمرور البريء، فإننا نجد أن الجزء المذكور آنفاً يعطي الحق للدول الساحلية بفرض قوانينها وأنظمتها على مرور السفن الأجنبية في بحرها الإقليمي بهدف الحفاظ على الوسط البحري وحمايته من التلوث، وهذا ما يساهم أيضاً في تحسين أمن وسلامة الطرق البحرية في هذه المنطقة.

الحفاظ على البيئة البحرية من قبل الدول الساحلية وغير الساحلية:

نجد في هذا المجال أن المادة (192) من الاتفاقية تعتبر أنه يترتب على كافة الدول ساحلية كانت أم غير ساحلية، الحفاظ على البيئة البحرية. وقد نصت هذه المادة على أن: "الدول ملزمة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها". وهكذا نجد أن الأحكام الواردة في هذه المادة لا تميز بين الدول الساحلية أو غيرها.

وتتضمن المادة (194) لنفس الغرض أحكاماً موجّهة لجميع الدول، تحضّها من خلالها على اتخاذ الإجراءات الضرورية الهادفة لمكافحة التلوث مهما كان مصدره، وعلى الدول التي تتخذ هذه الإجراءات أن تمتنع وفقاً للفقرة الرابعة من هذه المادة "عند اتخاذ التدابير الرامية إلى منع تلوث البيئة البحرية أو خفضه أو السيطرة عليه، عن التعرض الذي لا يمكن تبريره للأنشطة التي تقوم بها دول أخرى ممارسة لحقوقها وعملاً بواجباتها، طبقاً لهذه الاتفاقية". مما سبق نجد أن حرية الملاحة الدولية لا تتأثر، طالما أنها لا تشكل أي ضرر على مصالح الدولة الساحلية أو الوسط البحري في المياه الخاضعة لاختصاصاتها.

التقدّم التكنولوجي البحري واستخدام السفن النووية العملاقة:



مما لا شك فيه أن التقدّم التكنولوجي البحري، واستخدام السفن النووية العملاقة، يزيد بشكل كبير من احتمال وقوع حالات تلوث واسعة، وبهذا الشأن تدعو المادة (196) من الاتفاقية الدول لاتخاذ الإجراءات الضرورية للحد من التلوث والسيطرة عليه، هذه الإجراءات تم تصنيفها في المادة (23) التي تنصّ على مايلي:

"على السفن الأجنبية التي تعمل بالقوة النووية والسفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية، أثناء ممارستها لحق المرور البريء عبر البحر الإقليمي أن تحمل من الوثائق وأن تراعي من التدابير الوقائية الخاصة ما قرره الاتفاقيات الدولية فيما يتعلق بتلك السفن".

تسلّط الأحكام الواردة في هذه المادة الضوء على الخطر النووي الذي يمكن أن ينتج عن الحوادث البحرية في المياه الإقليمية لدولة ساحلية. ومن الواضح أن الخطر النووي لا يهدد فقط الدول الساحلية، بل تتجاوز أخطاره حدود هذه الدول، وتشكل خطراً كبيراً على البيئة البحرية في مناطق واسعة جداً.

ومما تجدر إضافته هنا هو أن هذه الإجراءات تساهم أيضاً في حماية الملاحة البحرية الدولية، وليست موجهة ضد حق المرور البريء للسفن الأجنبية. ويجب فهم تلك الأحكام كوسيلة لتعزيز أمن وسلامة الملاحة البحرية الدولية في نفس الوقت الذي تدعم به مصالح الدول الساحلية وغيرها، لأن الأخطار النووية لا تعرف الحدود، ويمكن لها أن تنتشر عبر الماء والهواء لتلوث مساحات شاسعة من الكرة الأرضية.

تنظيم ورسم الطرق البحرية في المياه الإقليمية:

استخدام الممرات البحرية واتباع نظم تقسيم حركة المرور:

أما فيما يتعلق بتنظيم ورسم الطرق البحرية في المياه الإقليمية، فإن بإمكان الدولة الساحلية القيام بذلك وفقاً للفقرة الأولى من المادة (22) التي تنص على أن: "الدولة الساحلية، كلما اقتضت ذلك سلامة الملاحة، أن تفرض على السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء خلال بحرها الإقليمي استخدام الممرات البحرية واتباع نظم تقسيم حركة المرور التي قد تعينها أو تقررها لتنظيم مرور السفن".

في هذه الحالة يتوجب على السفن الأجنبية أن تحترم ممرات الملاحة، وإجراءات تقسيم المرور البحري المتبناة من قبل الدولة الساحلية، دون أن تخضع لاختصاص هذه الدولة إلا فيما يتعلق بهذه الإجراءات، ودون أن يمس ذلك اختصاص الدولة التي ترفع السفينة علمها فيما يتعلق بظهر السفينة.

الإجراءات الخاصة ببعض السفن:

بالإضافة لهذه الأحكام، فإن أحكام أخرى أكدت أن بإمكان الدولة الساحلية أن تتخذ إجراءات خاصة ببعض السفن، وذلك حسب استخدامها أو قوتها أو المواد التي تحملها وفقاً للفقرة الثانية من المادة (22) التي تتضمن أنه:

"يجوز، بصفة خاصة، أن يفرض على الناقلات والسفن التي تعمل بالقوة النووية والسفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية أن تقصر مرورها على تلك الممرات البحرية".

لا يؤثر التشديد على هذه السفن أيضاً على حق المرور البريء، ولكنه يشكل ضماناً كافية للدولة الساحلية، شريطة أن تقوم بتوضيح الممرات المذكورة على خرائط بحرية تتضمن كافة المعلومات المتعلقة بهذه الممرات **2**، وفي هذا الإطار يتوجب على الدولة الساحلية أن تحترم أربعة أمور نصت عليها الفقرة الثالثة من المادة (22) كما يلي:

أ- توصيات المنظمة البحرية الدولية المختصة.

ب- وأي قنوات تستخدم عادة للملاحة الدولية.

ج- وما لسفن وقنوات معينة من مميزات خاصة.

د- وكثافة حركة المرور".

توجد نقطة هامة تستحق التوضيح وهي أن المادتين (22) و (23) المذكورتين آنفاً لا تتضمنان أي تفريق بين السفن المدنية والعسكرية. ويمكن الإشارة هنا إلى أن اتفاقيات دولية أخرى تضمنت بعض الأحكام في هذا الشأن، حيث نصت اتفاقية لندن لعام 1974م المتعلقة بحماية الحياة البشرية صراحة على استبعاد تطبيق الملحق الثامن منها، الذي يتضمن إجراءات واجبة التطبيق على السفن النووية والوثائق الضرورية التي يجب أن تتوفر لديها على السفن الحربية الأجنبية. **3**

وبعد أن تحدثنا عن حقوق الدولة الساحلية والإجراءات التي من الممكن أن تتخذها لمواجهة خطر التلوث، سنعالج في الفقرة التالية حق الدول الساحلية بإيقاف المرور البريء.

(2)- حقوق الدولة الساحلية في إيقاف المرور البريء:



يُعتبر إيقاف المرور البريء في البحر الإقليمي إجراءً استثنائياً على هذا الحق، يمكن أن تلجأ إليه الدولة الساحلية في بعض الظروف التي تستدعي منها ذلك، ومن المؤكد وفقاً لأحكام الاتفاقية أنه لا يحق للدولة الساحلية تنفيذ هذا الإجراء إلا ضمن شروط محددة، وفي منطقة محددة بشكل دقيق. في هذا المجال تنص الفقرة الثالثة من المادة (25) على أنه:

"للدولة الساحلية أن توقف مؤقتاً، دون تمييز قانوناً أو فعلاً بين السفن الأجنبية، العمل بالمرور البريء للسفن الأجنبية في قطاعات محددة من بحرها الإقليمي إذا كان هذا الإيقاف ضرورياً لحماية أمن تلك الدولة بما في ذلك المناورات بالأسلحة، ولا يبدأ نفاذ هذا الإيقاف إلا بعد أن يعلن عنه الإعلان الواجب".

يبدو أحياناً أن إيقاف العمل بحق المرور البريء ضرورياً من أجل أمن وسلامة الدولة الساحلية ومنشأتها في البحر الإقليمي أو موانئها، كما يمكن أن يكون ذلك ضرورياً للملاحة البحرية وسلامتها، والعمل لمنع الحوادث البحرية التي من شأنها أن تهدد السواحل بخطر التلوث، أو للحد من التلوث في حال وقوعه.

الشروط الأساسية لإيقاف المرور البريء:

من المؤكد أن الاتفاقية لم تمنح هذا الحق للدولة الساحلية دون شروط، فهو حق نسبي وعلى الدولة الساحلية وفقاً لأحكام الاتفاقية أن تحترم عدة شروط أساسية لإيقاف المرور البريء في مياهها الإقليمية. وهذه الشروط هي:

- **الشرط الأول (شروط المدة):** يتعلق بالفترة الزمنية للإيقاف التي يجب أن تكون مؤقتة ومحددة، وهذا ما نصت عليه المادة (25) في فقرتها الثالثة، وبالتالي فإن وقف المرور الدائم يعد محظوراً وفقاً للاتفاقية، لما يترتب عليه من إعاقة حركة الملاحة الدولية بصفة مستمرة.
- **الشرط الثاني (منطقة الإيقاف):** يتعلق بتحديد المنطقة التي يتم إيقاف المرور خلالها، فوفقاً للاتفاقية يكون وقف المرور في قطاعات محددة من البحر الإقليمي، وبالتالي لا يجوز وقفه في كافة أرجاء البحر الإقليمي للدولة الساحلية.

• **الشرط الثالث (حالات الإيقاف):** يعد احتراماً لقاعدة هامة، تقضي بأنه لا يجوز إيقاف

المرور البريء إلا في حالات استثنائية، وبهدف تأمين سلامة الدولة الساحلية، وهذا ما قد يحدث من أجل القيام بالمناورات أو التدريبات العسكرية في البحر الإقليمي.

في هذا المجال يبدو أن الأحكام المتعلقة بالإيقاف لحالة الضرورة تعطي للدولة الساحلية حرية كبيرة في تقدير الحاجة لإيقاف المرور البريء بحجة أمن وسلامة هذه الدولة، وهو أمر قد لا تراه الدول الأخرى كذلك، وهذا من شأنه أن يخلق مشاكل قد يكون المجتمع الدولي في غنى عنها.

• **الشرط الرابع (عدم التمييز):** يجب ألا تؤدي الإجراءات المتخذة لإيقاف المرور البريء

إلى أي شكل من أشكال التمييز بين سفن مختلف الدول، سواء أكان ذلك على الصعيد القانوني أو الواقعي، فلا يجوز للدولة الساحلية السماح بمرور بعض السفن أثناء فترة الإيقاف، ومنع السفن الأخرى، باعتبار أن حق المرور البريء هو حق لسفن جميع الدول.

• **الشرط الخامس (الإعلان):** يجب على الدولة الساحلية الإعلان عن وقف المرور،

ونشر الإجراءات المتخذة وتعميمها على كافة الدول بطريقة كافية وواضحة، ولا يبدأ وقف المرور إلا بعد الإعلان عنه.

يلعب الإعلان والنشر دوراً هاماً جداً في عملية تنظيم الملاحة البحرية، لأن أمن وسلامة السفن وملاحيتها تتطلب الإشارة وبشكل تام للطرق والممرات التي يتوجب على مختلف أنواع السفن اتباعها، وهذا ما تشير له الفقرة الرابعة من المادة (22) التي تنص على أن "تبين الدولة الساحلية بوضوح حدود هذه الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور في خرائط يعلن عنها الإعلان الواجب".

إيقاف المرور البريء في حالات النزاع المسلح وانتهاك مناطق الحظر لقواعد القانون الدولي:

يبين الواقع أن إيقاف المرور البريء قد لا يتم أحياناً على الشكل المنصوص عليه في أحكام الاتفاقية، خاصة عندما يتعلق الأمر بحالات نزاع مسلح، حيث تتوقف الملاحة بشكل دائم حتى نهاية الحرب. وربما منعت الملاحة الدولية ليس فقط في المياه الإقليمية، وإنما قد تتعداها إلى مساحات أوسع كما كانت الحال في "المنطقة البحرية الممنوعة" بعرض (200) مائتي ميل بحري حول جزر "المالوين"، التي أعلنتها بريطانيا اعتباراً من 12 نيسان 1982م واستمرت حتى 22 تموز من العام ذاته. وردت الحكومة الأرجنتينية حينذاك بإنشاء "منطقة عمليات حربية" على طول سواحلها وبعرض (200) مائتي ميل بحري أيضاً. **4**

وهكذا فإننا نرى بأن إنشاء مناطق حظر كتلك المنشأة من قبل بريطانيا والأرجنتين تعرقل الملاحة في تلك المناطق. والذي يهمننا هنا هو انتهاكها للقواعد المتعلقة بحق المرور البريء في البحر الإقليمي كما أشارت إليه المادة (24) من الاتفاقية في فقرتها الأولى التي تنص على:

"لا تعيق الدولة الساحلية المرور البريء للسفن الأجنبية عبر بحرها الإقليمي إلا وفقاً لهذه الاتفاقية...".

من الواضح أن مناطق الحظر تلك لا تتمتع بأية أسناد قانونية، وتتعارض مع قواعد القانون الدولي في هذا المجال. فهي تخالف البند (أ) من الفقرة المذكورة آنفاً، والتي لا يحق بموجبها للدول الساحلية "فرض شروط على السفن الأجنبية يكون أثرها العملي إنكار حق المرور البريء على تلك السفن أو الإخلال به".

بناءً على ما تقدّم، يمكن القول بأن تنظيم الملاحة البحرية الدولية يفترض وجود تعاون فعال بين مختلف الدول المعنية مع الدول الساحلية؛ وذلك لأن تنظيم وإنشاء الطرق البحرية والحصول على الفائدة القصوى منها المتمثلة بالحد من الحوادث البحرية والكوارث التي قد تؤدي إليها، يعتمد بصورة أساسية على التعاون بين الأطراف المعنية، واتباع السفن وامثالها للإجراءات المتفق عليها.

ب- اختصاصات الدولة الساحلية على السفن الأجنبية أثناء تمتّعها بحق المرور البريء:



لابدّ هنا من إعادة التنويه إلى أن اتفاقية 1982م لقانون البحار قد قسمت السفن إلى فئتين:

- **الفئة الأولى:** وتضم السفن الحربية، وسفن الدولة المستخدمة لأغراض غير تجارية.
- **الفئة الثانية:** وتضم السفن المدنية للدولة المستخدمة لأغراض تجارية.

ومن المعروف أن الاتفاقية لم تمنح الحصانة إلا لسفن الفئة الأولى فقط، وسمحت للدولة الساحلية بتطبيق بعض اختصاصاتها على سفن الفئة الثانية ضمن الحدود التي سمحت لها بها أحكام الاتفاقية، والمتعلقة بالمرور البريء لهذه السفن في مياهها الإقليمية.

ومن الجدير ذكره أن كلمة اختصاص من الناحية القانونية تنفرع إلى قسمين: الأول هو الاختصاص الجزائي، والثاني الاختصاص المدني.

1- الاختصاص الجزائري للدول الساحلية إزاء السفن الأجنبية التي تعبر بحرها الإقليمي:

تعتبر الولاية الجزائرية على السفن الأجنبية التي تعبر المياه الإقليمية وفقاً للأحكام الواردة في اتفاقية 1982م استثناءً على تطبيق مبدأ "ولاية دولة العلم على السفينة".

وتنص المادة (27) من الاتفاقية في فقرتها الأولى على أنه: "لا ينبغي للدولة الساحلية أن تمارس الولاية الجنائية على ظهر سفينة أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي من أجل توقيف أي شخص أو إجراء أي تحقيق بصدد أية جريمة ارتكبت على ظهر السفينة أثناء مرورها إلا في الحالات ..." المحددة في الاتفاقية.

يمكن القول بهذا الصدد بأن صلاحيات الدولة الساحلية لا تتعدى بشكل عام تنظيم الملاحة في البحر الإقليمي وحركتها في هذه المنطقة إلا في حالات محددة، ولا تطال في الواقع إلا السفن المدنية، أو سفن الدولة المستخدمة لأغراض تجارية. ويمكننا هنا ذكر أربع حالات لتطبيق الولاية الجزائرية على هذه السفن:

- **الحالة الأولى:** وهي الحالة التي تتجاوز فيها الجريمة أو نتائجها حدود السفينة لتصل إلى المياه الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية أو إقليمها البري. وقد نص على ذلك البند (أ) من الفقرة الأولى من المادة (27) كما يلي: "إذا امتدت نتائج الجريمة إلى الدولة الساحلية".
- **الحالة الثانية:** وهي ما ورد في البند (ب) الذي يتضمن بأن الولاية الجزائرية الوطنية تمتد إلى السفينة المدنية "إذا كانت الجريمة من نوع يخل بسلم البلد أو بحسن النظام في البحر الإقليمي". ومما يمكن ملاحظته أن هذه الأحكام لم تحدد الأفعال التي من شأنها أن تخل بسلم الدولة الساحلية. ومع ذلك فإنه بالإمكان الرجوع للأحكام المتعلقة بالأنشطة المتعارضة مع حق المرور البريء، وهذا ما رأيناه سابقاً، ولا بدّ من الإشارة هنا إلى أنه من حق الدولة الساحلية أن تحقق الأمن والسلام في مياهها الوطنية وفقاً لتشريعاتها الوطنية مع احترامها لقواعد القانون الدولي في هذا الشأن.
- **الحالة الثالثة:** وتتلخص بأن الدولة الساحلية تستطيع مد ولايتها الجزائرية، واتخاذ إجراءات ضد السفن الأجنبية "إذا كانت هذه التدابير لازمة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل"، وهذا ما ورد في البند (د).
- **الحالة الرابعة:** وقد نص عليها البند (ج)، وهي الحالة التي لا تمتد فيها الجريمة أو نتائجها للدولة الساحلية، وحق التدخل هنا ينبع من "طلب ربان السفينة أو ممثل دبلوماسي أو موظف قنصلي لدولة العلم مساعدة السلطات المحلية".

توجد بالإضافة للأحكام السابقة أحكاماً أخرى تتعلّق بالمخالفات المرتكبة في مناطق بحرية أخرى، ولقد سمحت الاتفاقية بهذا الصدد للدولة الساحلية بالتدخل لقمع مخالفات ارتكبت في المياه الداخلية لهذه الدولة قبل الدخول في المياه الإقليمية.

تتضمن الفقرة الثانية من المادة (27) ما يلي: "لا تمسّ الأحكام المذكورة أعلاه حق الدولة الساحلية في اتخاذ أية خطوات تأذن بها قوانينها لإجراء توقيف أو تحقيق على ظهر سفينة أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي بعد مغادرة مياهها الداخلية". وينبع ذلك من أن المياه الداخلية تخضع لسيادة الدولة الساحلية المطلقة، وبالتالي فإن ارتكاب أية جريمة ضمنها يشكل اعتداءً مباشراً على النظام القانوني للدولة الساحلية؛ الأمر الذي يخول تلك الدولة اتخاذ كافة الإجراءات التي ينص عليها قانونها الوطني للقبض على مرتكب الجريمة والتحقيق فيها حتى ولو غادرت السفينة المياه الداخلية، بشرط أن تكون لا تزال في البحر الإقليمي للدولة الساحلية¹.

أخيراً يتوجب على الدولة الساحلية أن تردّ بالإيجاب على أي طلب إخطار بالإجراءات المتخذة يرد من السلطات المختصة لدولة علم السفينة، وذلك وفقاً لأحكام الفقرة الثالثة من المادة (27) التي تنص على أنه "في الحالات المنصوص عليها في الفقرتين (1 و2) تخطر الدولة الساحلية، إذا طلب منها الرّبّان ذلك، ممثلاً دبلوماسياً أو موظفاً قنصلياً تابعاً لدولة العلم قبل اتخاذ أية تدابير وتسهل الاتصال بين هذا الممثل أو الموظف وطاقم السفينة. ويجوز في حالة الطوارئ إرسال هذا الإخطار أثناء اتخاذ التدابير".

2- الولاية المدنية على السفن الأجنبية عند عبورها للبحر الإقليمي:

صلاحيات الولاية المدنية للدولة الساحلية:

تعتبر الولاية المدنية كالولاية الجنائية من حيث المبدأ، وهي من اختصاص الدولة التي ترفع السفينة علمها، وقد أكدت هذا المبدأ الفقرة الأولى من المادة (28) من الاتفاقية التي تنص على أنه: "لا ينبغي للدولة الساحلية أن توقف سفينة أجنبية مارة خلال بحرها الإقليمي أو أن تحول اتجاهها لغرض ممارسة ولايتها المدنية فيما يتعلق بشخص موجود على ظهر السفينة".

حقوق الدولة الساحلية في اتخاذ الإجراءات الاحترازية:

- وفقاً للفقرة الثانية من المادة (28):

لا يحق للدولة الساحلية أن تتخذ الإجراءات الاحترازية أو غيرها في مجال القضاء المدني ضد أشخاص على ظهر سفينة أجنبية، خلال مرورها في بحرها الإقليمي، متمتعة بحق المرور البريء. ولعل الهدف من ذلك هو إعطاء الأولوية لاستمرارية الملاحة الدولية، طالما أن الأمر يتعلق بالتزامات مدنية تجاه الأشخاص، ولا يتعلق بأفعال جنائية. ولكن يجوز ممارسة الاختصاص المدني للدولة الساحلية على السفينة في حالتين نصت عليهما الفقرتين الثانية والثالثة من المادة (28) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار فالفقرة الثانية تسمح بذلك فيما يتعلق "بالالتزامات التي تتحملها السفينة أو المسؤولين التي تقع عليها أثناء رحلتها خلال مياه الدولة الساحلية أو لغرض تلك الرحلة".

• وفقاً للفقرة الثالثة من المادة (28):

أما الفقرة الثالثة من هذه المادة فقد أعطت هذا الحق للدولة الساحلية حيث نصت على مايلي:

"لا تخل الفقرة (2) بحق الدولة الساحلية، وفقاً لقوانينها، في أن توقع إجراءات التنفيذ لغرض أي دعوى مدنية ضد أية سفينة أجنبية راسية في بحرها الإقليمي أو مارة خلال بحرها الإقليمي أو أن تحتجزها بعد مغادرة المياه الداخلية".

وهكذا فإن بإمكان الدولة الساحلية وفقاً لهذه الأحكام، أن تتخذ الإجراءات الاحترازية المنصوص عليها في قانونها الداخلي على السفينة الأجنبية، وفقاً للالتزامات أو المسؤوليات التي تقع على هذه السفن، في معرض الرحلة التي تقوم بها في البحر الإقليمي.

يبدو لنا أن تطبيق حقوق الدولة الساحلية على السفن الأجنبية خلال بحرها الإقليمي لا تعيق المرور البريء، بل ربما يكون من شأن بعض الإجراءات أن تساعد على سلامة الملاحة والحفاظ على الوسط البحري، خاصة عندما يتعلق الأمر بإجراءات تستهدف الوقاية من التلوث أو مكافحته.

في الختام، يمكن القول أن تلك الأحكام جميعها تسعى للتوفيق بين حرية الملاحة البريئة وحقوق الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي، والمتمثلة بالحفاظ على مصالحها فيه. وهكذا نجد أن المجتمع الدولي يسعى لتأمين حرية الملاحة البحرية الدولية دون المساس بحقوق الدول الساحلية على مياهها.

وفي نهاية حديثنا عن البحر الإقليمي واستعراضنا لوضعه القانوني يتبين لنا أن المشاكل المتعلقة بسيادة الدولة على بحرها وتحديد عرضه لا تزال موضوعاً للنقاش، وذلك نظراً لأهمية هذا البحر وتأثيره على المساحات البحرية الأخرى، وما لذلك من أثر على حقوق الدول الأخرى في تلك المناطق.

كما تزداد أهمية هذا البحر بشكل كبير في وقتنا الراهن، حيث تتعارض مواقف الدول الساحلية التي تسعى لفرض سيادتها على هذه المنطقة، سيما فيما يتعلق بهواجسها الأمنية المشروعة والحفاظ على سلامة إقليمها، ومواقف الدول العظمى التي تحاول بسط سيطرتها على العالم أجمع، وليس فقط على البحار، وذلك تحت ذرائع كثيرة ومتعددة وشعارات مضللة، كمحاربة ما يسمى "الإرهاب الدولي". وربما يكون أحد الأهداف الحقيقية السيطرة على خطوط الملاحة التي تسلكها ناقلات النفط والغاز وغيرها من الموارد الطبيعية.

إن نهاية الكتلة الشرقية وغياب التوازن الاستراتيجي الدولي بين الشرق والغرب لمصلحة الدول الغربية بقيادة الولايات المتحدة الأمريكية، لا بد وأن يؤثر سلباً على سيادة الدول النامية التي ترفض الاستسلام لهيمنة هذه الدول، وهذا ما يجعلها عرضة للابتزاز والرضوخ لمطالب تلك القوى بتأمين حرية أكبر لحركة قوتها البحرية من تلك التي تمنحها إياها قواعد القانون الدولي، خاصة وأن الدول النامية غير قادرة على حماية مياها الإقليمية والحفاظ على سيادتها.

المراجع:

(1) المواد (192 إلى 237) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

(2) الفقرة الرابعة من المادة (22).

3) TREVES (T.): La navigation, in Traite due nouveau droit de la mer, IU.S.S. et son role a legard due -22 passage des navires de guerre dans la mer territoriale, Economica, 1985, p.770 ets.

4) ROUSSEAU (Ch.): Chroniques des faits internationaux, R.G.D.IP, 1982, p.754 ets.

(5) المادة (27) الفقرة الخامسة.

المعلومات الإضافية:

تجدر الإشارة في هذا المجال إلى أن هذه الأحكام منصوص عليها أيضاً في الجزء الثاني عشر من الاتفاقية، وكذلك في حالة المخالفات المرتكبة على القواعد المتنبئة وفقاً للجزء الخامس من هذه الاتفاقية. المادة (5/27) من الاتفاقية.

فالجزء الثاني عشر يتضمن إجراءات وأحكام تتعلق بحماية الوسط البحري والحفاظ عليه، هذه الأحكام تسمح للدولة الساحلية تبني تشريعات من شأنها مكافحة التلوث ومنعه في المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري.

أما الجزء الخامس من الاتفاقية، فهو مخصص للمنطقة الاقتصادية الخالصة، ويتضمن أحكاماً تتعلق بالصيد وغير ذلك من الأنشطة المذكورة في الفقرة الأولى من المادة (73) التي تنص على أن "الدولة الساحلية، في ممارسة حقوقها السيادية في استكشاف واستغلال وحفظ وإدارة الموارد الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، أن تتخذ تدابير من بينها تفقد السفن وتفقيشها واحتجازها وإقامة دعاوى قضائية ضدها، وفقاً لما قد تقتضيه الضرورة، لضمان الامتثال للقوانين والأنظمة التي اعتمدها طبقاً لهذه الاتفاقية".

الأسئلة:

اختر الإجابة الصحيحة:

السؤال الأول: لا يعد من المجالات التي حددتها اتفاقية قانون البحار، والتي يمكن من خلالها للدولة الساحلية اتخاذ الإجراءات لمنع المرور غير البريء:

- 1- تنظيم حركة المرور البحري.
 - 2- منع تلوث البيئة البحرية.
 - 3- سلامة الملاحة.
 - 4- جميع الإجابات السابقة خاطئة.
- الإجابة الصحيحة هي رقم 4.

السؤال الثاني: السفن الأجنبية التي تعمل بالقوة النووية:

- 1- لا يحق لها المرور في البحر الإقليمي.
 - 2- يحق لها المرور البريء دون أية شروط.
 - 3- يحق لها المرور البريء بشروط معينة قررتها الاتفاقيات الدولية.
 - 4- تعامل في البحر الإقليمي معاملة السفن الحربية.
- الإجابة الصحيحة هي رقم 3.

السؤال الثالث: يمكن للدولة الساحلية إيقاف المرور البريء في مياهها الإقليمية ضمن شروط معينة. لا يعد من هذه الشروط:

- 1- أن يكون الإيقاف مؤقتاً.
 - 2- أن تكون المنطقة التي يتم إيقاف المرور خلالها محددة.
 - 3- الإعلان الواضح عن إيقاف المرور البريء.
 - 4- تعويض السفن الأجنبية عن إيقاف حق المرور البريء.
- الإجابة الصحيحة هي رقم 4.

السؤال الرابع: يمكن للدولة الساحلية ممارسة اختصاصها الجزائي في مياهها الإقليمية:

- 1- إذا كانت السفينة الأجنبية حربية.
 - 2- إذا طلب منها ذلك خمسة ركاب على الأقل ممارسة اختصاصها الجزائي.
 - 3- إذا تجاوزت الجريمة حدود السفينة.
 - 4- جميع الإجابات السابقة صحيحة.
- الإجابة الصحيحة هي رقم 3.

الوحدة الخامسة

المنطقة المتاخمة (الملاصقة - المجاورة)

كلمات مفتاحية:

المنطقة المتاخمة - الملاحة في المنطقة المتاخمة - المضائق - المرور العابر - واجبات السفن والطائرات أثناء المرور العابر - حقوق وواجبات الدول المشاطئة للمضائق - المياه الأرخيلية - النظام القانوني للمياه الأرخيلية - حق المرور الأرخيلي.

الملخص:

المنطقة المتاخمة: هي منطقة ملاصقة للبحر الإقليمي، يمكن للدول الساحلية ممارسة حقوق وظيفية اختصاصية عليها بهدف منع خرق قوانينها وأنظمتها، ولا يجوز أن تمتد هذه المنطقة إلى أبعد من (24) ميل بحري من خطوط الأساس.

المضائق: ممرات بحرية طبيعية تصل بين أجزاء من المساحات البحرية، ويختلف النظام القانوني المطبق على المضيق باختلاف الامتدادات التي يصل بينها، فينطبق على بعضها حق المرور البريء، في حين ينطبق على البعض الآخر حق المرور العابر الذي يجب أن يكون متواصلًا وسريعًا.

الأرخبيل: هو مجموعة من الجزر أو أجزاء من جزر والمياه الواصلة بينها والمعالم الطبيعية الأخرى التي يكون الترابط بينها وثيقاً بحيث تشكل جميعها كياناً جغرافياً واقتصادياً وسياسياً قائماً بذاته، وتمتد سيادة الدولة الأرخبيلية على المياه الأرخبيلية المحصورة بين خطوط الأساس، وكذلك إلى الحيز الجوي فوق تلك المياه، وإلى قاعها وماتحت القاع. وقد حددت الاتفاقية أحكاماً تتعلق بحق المرور في المياه الأرخبيلية والبحر الإقليمي المجاور لها والمجال الجوي الذي يعلوها والتي تتشابه إلى حد كبير مع حق المرور العابر.

الأهداف التعليمية:

في نهاية هذه الوحدة التعليمية، يجب على الطالب أن يكون قادراً على أن:

- 1- يبين المقصود بالمنطقة المتاخمة، وحقوق الملاحة فيها، وتحديد عرضها.
- 2- يبين المقصود بالمضائق الدولية، والأنظمة القانونية المطبقة على المرور خلالها.
- 3- يحدد واجبات الدول والطائرات أثناء المرور العابر.
- 4- يحدد حقوق وواجبات الدول المشاطئة للمضائق.
- 5- يبين المقصود بالأرخبيل، ومدى سيادة الدولة الأرخبيلية على مياهها الأرخبيلية.
- 6- يحدد كيفية رسم خطوط الأساس في الأرخبيلات.
- 7- يبين المقصود بالمرور الأرخبيلي وأحكامه.

تعريف المنطقة المتاخمة وتحديدها:



هي منطقة ملاصقة أو متاخمة للبحر الإقليمي، وتمارس الدولة الساحلية السيطرة اللازمة لمنع خرق بعض قوانينها وأنظمتها. يرجع إنشاء هذه المنطقة إلى قوانين الذئاب التي أصدرتها انكلترا في القرن الثامن عشر، في الأعوام (1718، 1736، 1764)، والتي أكدت من خلالها على حقها في ممارسة

مجموعة من الاختصاصات على طول شواطئها في مسافات تتجاوز نطاق بحرها الإقليمي الذي كان عرضه آنذاك ثلاثة أميال بحرية، وذلك بهدف فرض رقابتها خارج نطاقه، ومعاقبة من يخرق قوانينها المتعلقة بالهجرة والجمارك؛ رداً على السفن التي لم تكن ترسو في الموانئ البريطانية بشكل طبيعي، بل تتربص بشواطئها من المسافة الخارجية للبحر الإقليمي، وتتصرف بطريقة مشبوهة (تحاكي الذئاب)، لتستغل الفرصة وتغافل السلطات البريطانية فتقوم بإفراغ حمولتها، أو تقوم بشحن بضائع مهربة. فكان من شأن إحداث المنطقة المذكورة أن يسمح لسفن الدولة الساحلية فرض الرقابة الجمركية على السفن الأجنبية خارج نطاق المياه الإقليمية الانكليزية. وقد انتقلت الفكرة إلى غيرها من الدول، ولقيت اهتماماً ملموساً في الولايات المتحدة الأمريكية التي تبنت سلسلة من القوانين استهدفت إقامة نظام قانوني مماثل للنظام البريطاني. **11**

وأدت هذه الإجراءات إلى انتشار فكرة هذه المنطقة وإدراك أهميتها، فلقيت تأييداً كبيراً من قبل الفقهاء وعدد كبير من الدول، تم الاعتراف بمفهوم المنطقة المتاخمة في مؤتمر عصبة الأمم في لاهاي عام 1930، ثم أكد عليها مؤتمر الأمم المتحدة في جنيف عام 1958.

نصّت اتفاقية جنيف لعام 1958 المتعلقة بالبحر الإقليمي والمنطقة الملاصقة في الفقرة الثانية من المادة (24) على أنه لا يجوز للدول الساحلية أن تمدّ عرض المنطقة المتاخمة إلى أكثر من اثني عشر ميلاً بحرياً مقيسة من خط القاعدة، وهذا من شأنه أن يلغي من الناحية العملية وجود هذه المنطقة في الحالة التي تمد فيها الدولة الساحلية عرض بحرها الإقليمي إلى اثني عشر ميلاً بحرياً مما يؤدي إلى انعدام المنطقة المتاخمة.

وقد تداركت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 هذا الأمر، فجاء نص الفقرة الثانية من المادة (33) على شكل يعطي هذه المنطقة وجوداً حقيقياً، حيث سمحت للدولة الساحلية بمدّ المنطقة المذكورة إلى (24) ميلاً بحرياً، وقد نصت هذه الفقرة على أنه: "لا يجوز أن تمتد

المنطقة المتاخمة إلى أبعد من (24) ميلاً بحرياً من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي".

أما فيما يتعلق بالوضع القانوني للمنطقة المتاخمة فقد نصّت الفقرة الأولى من المادة (33) على السماح للدولة الساحلية بممارسة سيطرتها على المنطقة المتاخمة من أجل:

"(أ)- منع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة داخل إقليمها أو بحرهما الإقليمي.

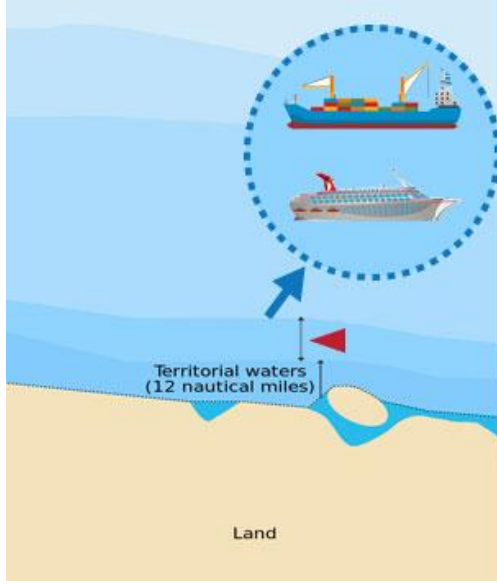
(ب)- المعاقبة على أي خرق للقوانين والأنظمة المذكورة أعلاه حصل داخل إقليمها أو بحرهما الإقليمي".

وهكذا فإننا نجد من هذه الأحكام أن للدولة الساحلية في هذه المنطقة حقوقاً وظيفية اختصاصية "وقائية" وليست حقوقاً سيادية، وهذه الاختصاصات لا تتجاوز حدود الرقابة الضرورية لمنع المخالفات لقوانينها وأنظمتها المتعلقة بالمناطق الخاضعة لسيادتها، ومعاقبة من يخل بهذه الأنظمة والقوانين. وهي بالتالي منطقة انتقالية بين البحر الإقليمي وأعالي البحار، أو بين سيادة الدولة الساحلية على بحرهما الإقليمي ومبدأ حرية أعالي البحار.

كما أشارت المادة (303) المتعلقة بالأشياء الأثرية والتاريخية التي يعثر عليها في البحر في الفقرة الثانية إلى ما يلي: "بغية السيطرة على الإتجار بهذه الأشياء، يجوز للدولة الساحلية، في تطبيقها للمادة (33)، أن تفترض أن من شأن انتشار هذه الأشياء من قاع البحر في المنطقة المشار إليها في تلك المادة دون موافقتها أن يسفر عن خرق للقوانين والأنظمة المشار إليها في تلك المادة داخل إقليمها أو بحرهما الإقليمي".

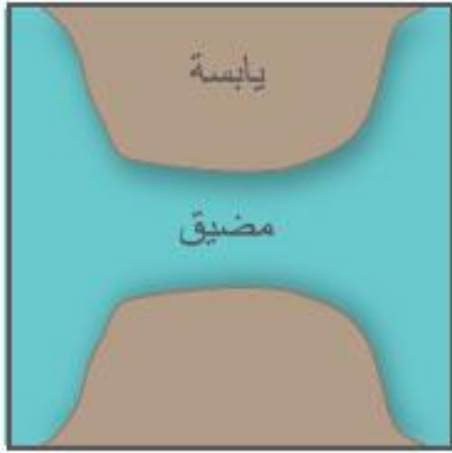
كما أضافت الفقرة الثالثة من المادة (303) بأن تطبيق الأحكام السابقة يجب أن لا يمس حقوق المالكين الذين يمكن معرفتهم، أو أحكام القوانين الأخرى المتعلقة بالإنفاذ، أو القانون البحري، أو القوانين والممارسات المتعلقة بالمبادلات الثقافية.

حرية الملاحة في المنطقة المتاخمة:



لا تتضمن اتفاقية 1982 أحكاماً خاصة تتعلق بحرية الملاحة في المنطقة المتاخمة، والمادة (33) لم تشر إلى نظام خاص بالملاحة في هذه المنطقة كحق المرور البريء أو غيره، مما يعني أن حرية الملاحة للسفن الأجنبية في المنطقة المتاخمة لا تختلف عن حرية الملاحة في أعالي البحار، مع مراعاة ما ورد في المادة (33) من الاتفاقية، والأحكام المتعلقة بحرية الملاحة في أعالي البحار. وبالنسبة لتخليق الطائرات الأجنبية، فيطبق عليها ما ينطبق على حرية التخليق في أعالي البحار، مع احترام القواعد الواردة في المادة (33) المتعلقة بحقوق الدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة.

المضائق المستخدمة للملاحة الدولية:



تتميز المضائق عن القنوات بأنّ المضائق هي ممرات بحرية طبيعية، في حين أن القنوات هي طرق صناعية شقّت بفعل الإنسان. **1,11**

وقد أطلق العرف والفقهاء القانونيون عدة تعاريف على المضائق الدولية، تحمل في مجملها معنى متقارب، فهي: ممر مائي يصل بين جزئين من أعالي البحار يخدم الملاحة الدولية، ومستخدم للملاحة الدولية، وتمارس عليه السفن حق المرور البريء. **2**

وقد حدّدت اتفاقية 1982 النظام القانوني للمياه التي تشكّل مضائق مستخدمة للملاحة الدولية، ونصّت المادة (34) منها على أن المرور في هذه المضائق لا يمسّ النظام القانوني لمياه المضائق، ولا ممارسة الدول المشاطئة للمضائق لسيادتها، أو ولايتها على هذه المياه وحيزها الجوي وقاعها وباطن أرضها.

وأضافت الفقرة (ج) من المادة (35) أنّ الأحكام الخاصة بالمضائق المستخدمة للملاحة الدولية لا تنطبق على المضائق التي تنظم المرور فيها كلياً أو جزئياً باتفاقات دولية قائمة ونافاذة منذ زمن طويل.

كما أخرجت المادة (36) المضائق المستخدمة للملاحة الدولية من الخضوع للنظام القانوني الذي وضعته الاتفاقية، عندما يوجد داخل المضيق طريق في أعالي البحر أو منطقة اقتصادية خالصة، حيث تنطبق على هذه الطرق الأحكام المتعلقة بحرية الملاحة وحرية التحليق الخاصة بأعالي البحار والمنطقة الاقتصادية الخالصة، ووفقاً لذلك فإننا سندرس فيما يلي نظام المرور العابر في المضائق الدولية، وكذلك حق المرور البريء في بعض المضائق التي لا تنطبق عليها أحكام حق المرور العابر.

المطلب الأول: المرور العابر:

ذكرت المادة (37) أن نطاق الأحكام المتعلقة بحق المرور العابر ينطبق "على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة".

ويتضمن حق المرور العابر ممارسة حرية الملاحة والتحليق بغرض العبور المتواصل السريع الذي يتناسب مع سرعة السفن وفقاً لحجمها وحمولتها وقوتها، وكذلك بالنسبة للتحليق، وهذا لا يمنع من الدخول إلى دولة مشاطئة للمضيق أو مغادرتها أو العودة منها، مع مراعاة الأحكام المتعلقة بالدخول إلى تلك الدولة. **3**

وتبين الفقرات التالية حقوق السفن والطائرات الأجنبية وواجباتها، أثناء تمتّعها بحق المرور العابر، وكذلك حقوق وواجبات الدول المشاطئة للمضائق الدولية المشار إليها أعلاه.

• **واجبات السفن أثناء المرور العابر:**

تتضمن المادة (39) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، أحكاماً يجب على السفن الأجنبية التي تعبر المضائق الدولية التقيد بها وهي:

- 1- المضي دون إبطاء خلال المضيق، وذلك وفقاً لنوعها وقوتها وحمولتها وحجمها.
- 2- الامتناع عن التهديد بالقوة أو استعمالها ضد سيادة الدولة المشاطئة للمضيق، أو سلامتها الإقليمية، أو استقلالها السياسي، أو بأية صورة أخرى انتهاكاً لمبادئ القانون الدولي كما وردت في ميثاق الأمم المتحدة. **4**
- 3- الامتناع عن القيام بأي نشاط غير معتاد في العبور المتواصل السريع، كالتوقف أو غير ذلك، إلا إذا أصبح ذلك ضرورياً بسبب قوة قاهرة أو حالة شدة.
- 4- الامتناع عن الانضمام للأنظمة الأخرى الواردة في الجزء الثالث من الاتفاقية، والمتعلقة بالمضائق المستخدمة للملاحة الدولية.
- 5- الامتناع عن الانضمام للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً لسلامة السفن وملاحيها في البحر، وأهمها ما يتعلق بتنظيم حركة المرور، وتحديد الطرق البحرية في هذه المضائق، من خلال تقسيم حركة المرور لمنع المصادمات. **5**

- 6- التقيّد بالأنظمة والقواعد القانونية والدولية المقبولة عموماً، والمتعلّقة بمنع التلوّث من السفن وخفضه والسيطرة عليه.
- 7- الامتناع عن القيام بأيّة أنشطة بحث علمي أو مسح، دون الحصول على إذن سابق من الدول المشاطئة للمضيق.
- 8- احترام الممرات التي تحدّها الدول المشاطئة للمضائق، ونظم تقسيم المرور فيها، وهذا ما نصّت عليه الفقرة (7) من المادة (41).

• واجبات الطائرات أثناء المرور العابر:

- 1- التحليق دون إبطاء فوق المضيق.
- 2- الالتزام بالواجبات المطبقة على السفن الواردة في البنود (2،3،4) من الفقرة السابقة أولاً.
- 3- مراعاة قواعد الجو الموضوعية من قبل منظمة الطيران المدني الدولي المنطبقة على الطائرات المدنية، وكذلك فإن على الطائرات الحكومية مراعاة تدابير السلامة ذاتها.
- 4- أن ترصد في جميع الأوقات أثناء عبورها للمضائق، الذبذبات اللاسلكية المحددة من قبل السلطة المختصة المعنية دولياً لمراقبة الحركة الجوية، أو الذبذبات اللاسلكية الدولية المخصّصة لحالات الشدة.

• حقوق الدول الساحلية المشاطئة للمضائق:

- تتضمّن المادة (41) من الاتفاقية أحكاماً تسمح للدول المشاطئة للمضائق المستخدمة للملاحة الدولية بتنظيم حركة الملاحة، وتعيين الممرات البحرية في المضائق على النحو التالي:
- 1- يمكن للدول المشاطئة للمضائق أن تعين ممرات بحرية للملاحة في المضائق، وأن تقرّر نظماً لتقسيم حركة المرور ضمن طرق بحرية محدّدة، عندما يكون ذلك لازماً لتعزيز سلامة مرور السفن، ومنع الصدمات فيما بينها.
- 2- يمكن للدولة المشاطئة تعديل الممرات البحرية، ونظم تقسيم المرور المشار إليها، وذلك بعد أن تعلّق عن ذلك الإعلان الواجب.
- 3- يجوز للدولة المشاطئة للمضائق، بموجب المادة (42) من الاتفاقية، أن تعتمد قوانين وأنظمة بشأن المرور العابر في المضائق، تتناول الأمور التالية:
- أ- سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري، وتعيين تلك الممرات والطرق البحرية، وتقسيم حركة المرور فيها وتعديلها وفقاً لقواعد القانون الدولي، وبالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية OMI.

ب- منع التلوّث وخفضه والسيطرة عليه، وفقاً لقواعد القانون الدولي المتعلقة بمنع التلوّث والحد منه، ومنها تلك المتعلقة بتصريف الزيت والفضلات الزيتية، وغيرها من المواد المؤذية أو الضارة في المضيق.

ج- منع الصيد في المضائق بالنسبة لسفن الصيد، بما في ذلك تطلب وسق أدوات الصيد.

د- منع تحميل أو إنزال أي شخص أو سلعة أو عملة خلافاً لقوانين وأنظمة الدول المشاطئة الجمركية أو الضريبية، أو تلك المتعلقة بالهجرة أو الصحة.

هـ- يمكن للدولة الساحلية أن تحمل دولة علم السفينة، أو دولة تسجيل الطائرة، المسؤولية الدولية عن أي خسارة أو ضرر يلحق بالدول المشاطئة، ويكون ناجماً عن تصرف سفينة أو طائرة تتمتع بالحصانة السيادية.

• واجبات الدول المشاطئة للمضائق:

تتمثل واجبات الدول المشاطئة للمضائق الدولية وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بما يلي:

1- ألا تعيق المرور العابر (الملاحة البحرية والطيران).

2- أن تعلن الإعلان المناسب عن أي خطر يكون لها علم به يهدّد الملاحة. **6**

3- ألا تميّز قوانين الدولة المشاطئة للمضائق قولاً أو فعلاً بين السفن الأجنبية، والأل يؤدي التطبيق العملي لتلك القوانين إلى إنكار حق المرور العابر أو إعاقته أو الإخلال به. **7**

4- ينبغي على الدول المشاطئة للمضائق، والدول المستخدمة له، أن تتعاون عن طريق الاتفاق على: **8**

أ- إقامة وصيانة ما يلزم في المضيق من وسائل تيسير الملاحة وضمان السلامة، أو غير ذلك من التحسينات لمعاونة الملاحة الدولية.

ب- منع التلوّث من السفن وخفضه والسيطرة عليه وفقاً لقواعد القانون الدولي المقبولة.

المطلب الثاني: المرور البريء في المضائق:



رأينا في المطلب الأول أن حق المرور العابر ينطبق على المضائق المستخدمة للملاحة البحرية، والتي تصل بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، وجزء آخر من أعالي البحار ومنطقة اقتصادية خالصة؛⁹

في حين ينطبق حق المرور البريء على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية في

الحالات الآتية:

نصّت الفقرة الأولى من المادة (38) على أن: "... المرور العابر لا ينطبق إذا كان المضيق مشكلاً بجزيرة للدولة المشاطئة للمضيق، وببرّ هذه الدولة ووجد اتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار، أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة يكون ملائماً بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية".

وعليه أوضحت المادة (45) من الاتفاقية أن نظام المرور البريء ينطبق على المضائق المذكورة في الفقرة الأولى من المادة (38)، أي عندما يكون المضيق متكوناً من إقليم الدولة وجزيرة تابعة لها، إذا وجد الطريق المذكور في تلك المادة.

وكذلك وفقاً للفقرة الأولى من المادة (45)، فإنه ينطبق أيضاً على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية التي تصل بين جزء من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية.

كما أضافت الفقرة الثانية من المادة (45) نصّاً من شأنه أن يجعل من حق المرور في هذه المضائق يختلف قليلاً عن حق المرور في المياه الإقليمية من حيث عدم إمكان الدولة الساحلية إيقاف المرور البريء في هذه المضائق. وقد نصّت الفقرة المذكورة على أنه "لا يوقف المرور البريء خلال هذه المضائق". في حين أن المرور البريء في المياه الإقليمية يمكن توقيفه لفترة زمنية محددة وضمن مساحة محددة.

المياه الأرخبيلية:



عرّفت الفقرة الأولى من المادة (46) من الاتفاقية الدولية الأرخبيلية بأنها: "الدولة التي تتكون كلياً من أرخبيل واحد أو أكثر وقد تضم جزراً أخرى". كما أضافت الفقرة الثانية تعريفاً للأرخبيل، وهو أن الأرخبيل يعني: "مجموعة من الجزر، بما في ذلك أجزاء من جزر، والمياه الواصلة بينها والمعالم الطبيعية الأخرى التي يكون الترابط فيما بينها وثيقاً إلى حدّ تشكل معه هذه الجزر والمياه والمعالم الطبيعية الأخرى كياناً جغرافياً واقتصادياً وسياسياً قائماً بذاته، أو التي اعتبرت كذلك تاريخياً".

ومن الجدير بالذكر في هذا المجال أن الاتفاقيات السابقة لم تأت بأحكام خاصة بالجزر وبالمياه الأرخبيلية، حيث لم يتوصّل المؤتمرون في مؤتمر لاهاي لعام 1930 في ظلّ عصبة الأمم، ولا في مؤتمر جنيف لعامي 1958 و1960 لاتّفاق حول الموضوع، وتحديد تلك المياه وحقوق الدول الأرخبيلية فيها، وكذلك حقوق الملاحة البحرية والطيران لسفن وطائرات الدول الأخرى. 1.11

النظام القانوني للمياه الأرخبيلية:

نصّت الفقرة الأولى من المادة (49) من الاتفاقية على أن سيادة الدولة الأرخبيلية تمتدّ إلى المياه الأرخبيلية المحصورة بين خطوط الأساس المرسومة وفقاً للمادة (47)، بصرف النظر عن عمقها وعن بعدها عن الساحل، كما أكّدت الفقرة الثانية من المادة (49) على أن هذه السيادة تمتدّ إلى الحيز الجوّي فوق المياه الأرخبيلية، وكذلك إلى قاعها وباطن الأرض والموارد الموجودة فيها، وذلك وفقاً لما يلي:

1- أجازت الفقرة الأولى من المادة (47) للدولة الأرخبيلية أن ترسم خطوط أساس مستقيمة تربط بين أبعد النقاط في أبعد الجزر، وبين الشّعاب المتقطّعة الانغمار في الأرخبيل، شريطة أن تضمّ هذه الخطوط الجزر الرئيسية، وقطاعاً من المياه تتراوح فيه نسبة مساحة المياه من مثل إلى تسعة أمثال مساحة اليابسة.

- 2- حدّدت الفقرة الثانية من المادة (47) طول خطوط الأساس المذكورة بما لا يتجاوز (100) مائة ميل بحري، كما أجازت أن يزداد طول بعض الخطوط حتى (125) ميلاً بحرياً، ولكن بنسبة أقصاها (3) في المائة من مجموع خطوط الأساس للأرخبيل.
- 3- أمّا الفقرة الثالثة من المادة (47) فقد اشترطت ألاّ ينحرف رسم خطوط الأساس أي انحراف ذي شأن عن الشكل العام للأرخبيل.
- 4- اشترطت الفقرة الرابعة من المادة (47) لرسم خطوط الأساس من المرتفعات التي تنحسر عنها عن الجزر، أن تكون قد بنيت على هذه المرتفعات منائر أو منشآت مماثلة تعلو دائماً سطح البحر، أو إذا كانت تلك المرتفعات لا تبعد كلياً أو جزئياً من أقرب الجزر، مسافة عرض البحر الإقليمي أي (12) اثني عشر ميلاً بحرياً كحد أقصى.
- 5- لم تجز الفقرة الخامسة من المادة (47) تطبيق نظام خطوط الأساس المشار إليها في الفقرة الأولى، إذا كان ذلك يؤدي إلى فصل البحر الإقليمي لدولة أخرى عن أعالي البحار، أو عن المنطقة الاقتصادية الخالصة.
- 6- تضمّنت الفقرة السادسة من المادة (47) أحكاماً من شأنها أنه في حال وجود جزء من المياه الأرخبيلية لدولة أرخبيلية يقع بين جزأين من دولة مجاورة وملاصقة مباشرة، فإنه يتوجّب احترام الحقوق القائمة قبل رسم خطوط الأساس، وجميع المصالح المشروعة الأخرى كالصيد¹¹، والتي مارستها الدولة المجاورة تقليدياً، كما يجب احترام جميع الحقوق التي نصت عليها الاتفاقات بين الدولتين.
- 7- أضافت الفقرة السابعة من المادة (47) أنه لتطبيق الفقرة الأولى من المادة ذاتها، واحتساب نسبة المياه إلى اليابسة، يمكن للدولة الأرخبيلية أن تضيف إلى مساحة اليابسة المياه الواقعة داخل الأطر الشعابية للجزر والحلقات المرجانية، أو أي جزء من هضبة محيطية شديدة الانحدار، يكون محصوراً أو شبه محصور بسلسلة من جزر الحجر الجيري والشعاب المتقطعة الانغمار، الواقعة على المحيط الخارجي للهضبة.
- 8- اشترطت الفقرتان الثامنة والتاسعة من المادة (47) أن تبيّن خطوط الأساس المشار إليها على خرائط ذات مقاييس ملائمة تبيّن موقعها، كما يمكن أن يستعاض عن هذه الخرائط بالإحداثيات الجغرافية، كما يتوجّب الإعلان عن ذلك، وإيداع نسخ من الخرائط أو الإحداثيات لدى الأمين العام للأمم المتحدة.
- 9- أمّا فيما يتعلّق بتعيين حدود المياه الداخلية للدولة الأرخبيلية، فقد أجازت المادة (50) من الاتفاقية لهذه الدولة أن ترسم داخل مياهها الأرخبيلية خطوطاً فاصلة لتعيين تلك الحدود، وفقاً لما ورد بالمواد (9، 10، 11) والمتعلّقة بمصائب الأنهار والخلجان والموانئ.
- 10- أضافت المادة (48) من الاتفاقية أحكاماً تنصّ على أن يقاس عرض البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري من خطوط الأساس الأرخبيلية، وفقاً لما ورد في المادة (47) والتي تمّت دراستها أعلاه¹.

حق المرور الأرخبيلي:



تضمّنت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في المادة (53) أحكاماً تتعلّق بحق المرور في المياه الأرخبيلية والبحر الإقليمي المجاور لها والمجال الجوي الذي يعلوها وفقاً لما يلي:

1- منحت الفقرة الأولى الدولة الأرخبيلية حق تحديد ممرات بحرية، وطرقاً جوية فوق هذه الممرات، وأن تكون هذه الممرات والطرق ملائمة لمرور السفن والطائرات الأجنبية مروراً متواصلًا وسريعاً، خلال أو فوق المياه الأرخبيلية والبحر الإقليمي الملاصق بها.

2- نصّت الفقرة الثانية على أن تتمتع جميع السفن والطائرات الأجنبية بحق المرور بالممرات البحرية الأرخبيلية المذكورة.

3- يتضمّن المرور الأرخبيلي وفقاً للفقرة الثالثة ممارسة الملاحة والتحليق بالطريقة العادية لغرض وحيد هو المرور العابر المتواصل والسريع غير المعاق بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، وبين جزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة.

4- تشمل الممرات البحرية المشار إليها أعلاه، جميع طرق المرور العادية المستخدمة كطرق للملاحة أو التحليق الدوليين، وتشمل هذه الطرق بالنسبة للسفن جميع القنوات العادية وذلك وفقاً للفقرة الرابعة من المادة ذاتها.

5- جاء في الفقرة الخامسة أن تحديد الممرات البحرية والطرق الجوية يتم بسلسلة خطوط محورية متواصلة من نقاط الدخول إلى نقاط الخروج، ويجب على السفن والطائرات عدم الابتعاد عن هذه المحاور أكثر من (25) ميلاً بحرياً من جانبي الخطوط المحورية، شريطة ألا تسير السفن والطائرات على مسافة يزيد قربها إلى الشاطئ على عشرة في المائة من المسافة بين أقرب النقاط على الجزر المشاطئة للممر البحري.

6- يجوز للدولة الأرخبيلية وفقاً للفقرة السادسة، أن تقرّر في الممرات التي تحددها نظاماً لتقسيم حركة المرور التي تساهم في تأمين سلامة الملاحة من خلال القنوات الضيقة في تلك الممرات البحرية.

7- يجوز للدولة الأرخيبيلية استبدال الممرّات السابقة والنظم المقرّرة فيها، إذا اقتضت الظروف ذلك، بشرط الإعلان الواجب عن ذلك (ف 7).

8- يجب أن تتطابق الممرات المذكورة مع الأنظمة الدولية المقبولة عموماً (ف 8).

9- تحيل الدولة الأرخيبيلية مقترحاتها بشأن تعيين أو استبدال الممرّات البحرية إلى المنظمة البحرية لاعتمادها (ف 9).

10- تبين الدولة الأرخيبيلية بوضوح الممرّات والنظم على خرائط يعلن عنها الإعلان الواجب (ف 10).

11- يمارس حق المرور في الممرات البحرية الأرخيبيلية خلال الطرق المستخدمة عادة في الملاحة الدولية، إذا لم تعين الدولة الأرخيبيلية ممرّات بحرية أو طرقاً جوية (ف 11).

هذا وقد أضافت المادة (54) فيما يتعلّق بواجبات السفن والطائرات أثناء مرورها وأنشطة البحث العلمي والمسح وواجبات الدولة الأرخيبيلية وقوانينها بشأن المرور الأرخيبيلي، أنّ الأحكام الواردة في المواد (39،40،42،44) المتعلقة بحق المرور العابر، تنطبق على الممرات البحرية الأرخيبيلية مع ما يقتضيه الحال على المرور في هذه الممرات.

المراجع:

(1) د.أحمد أبو الوفا محمد، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982.

(2) د.قيس ابراهيم البديري، الفنار للقانون الدولي للبحار، بغداد، 2001، ص 87.

(3) الفقرة الثانية من المادة (38).

(4) الفقرة الرابعة من المادة الثانية من ميثاق الأمم المتحدة.

5) Hawash Shahin: les problems des routes maritimes en droit International a le oque modevne th ise universite de Rouen 1992, pp. 273 – 274.

(6) المادة (44) من الاتفاقية.

(7) الفقرة (4) من المادة (42) من الاتفاقية.

(8) المادة (43) من الاتفاقية.

(9) المادة (37) من الاتفاقية.

(10) المادة الأولى من الاتفاقية.

(11) د.صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، دار النهضة العربية ، القاهرة، سنة 2007.

المعلومات الإضافية:

1. قوانين الذئاب: يعد القانون الأمريكي الصادر عام 1799 نقطة الانطلاق لهذه القوانين، وقد لعبت قوانين تحريم إنتاج وتعاطي المشروبات الكحولية الصادرة في الولايات المتحدة الأمريكية عام 1920 دوراً كبيراً في استقرار فكرة المنطقة المتاخمة، حيث جعلت من تلك المنطقة مكاناً صالحاً لمكافحة تهريب تلك المشروبات.
2. الوضع الخاص بالدولة الأرخيلية: أثير الوضع الخاص بالدولة الأرخيلية لأول مرة عام 1854 حين أعلن ملك جزر هاواي بمناسبة إعلانه حياد بلاده، إخضاع جميع الممرات المائية الواقعة بين جزره للسيادة الوطنية، واحتذى حذوه ملوك فيجي وتونجا.
3. القناة: تعد القناة جزءاً من إقليم الدولة التي شقت على أراضيها، والأصل أنها تخضع لكافة مظاهر السيادة عليها، وتساهم القنوات بشكل كبير في تسهيل حركة الملاحة الدولية، لذلك عقدت عدة اتفاقيات بشأن أهم القنوات البحرية (قناة السويس، كييل، بنما)، وقد تشابهت هذه الاتفاقيات في مجمل أحكامها، حيث أقرت مبدأ حرية الملاحة في زمن السلم للسفن التجارية الأجنبية، أما في حالة الحرب فيجوز للدولة صاحبة القناة أن تغلقها في وجه السفن المعادية.

الأسئلة:

اختر الإجابة الصحيحة:

السؤال الأول: للدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة:

- 1- ممارسة كافة حقوقها السيادية.
 - 2- منع السفن الأجنبية التي تحمل مواداً نووية من حق المرور البريء.
 - 3- إيقاف حق المرور البريء.
 - 4- منع خرق قوانينها الجمركية.
- الإجابة الصحيحة هي رقم 4.

السؤال الثاني: لا يعد من واجبات السفن أثناء المرور العابر في المضيق:

- 1- أن ترصد الذبذبات اللاسلكية الدولية المخصصة لحالات الشدة.
 - 2- المرور دون إبطاء خلال المضيق.
 - 3- التقيد بالقواعد القانونية المتعلقة بمنع التلوث.
 - 4- الالتزام بالأنظمة القانونية المتعلقة بتحديد الطرق البحرية.
- الإجابة الصحيحة هي رقم 1.

السؤال الثالث: يعد من حقوق الدول المشاطئة للمضيق:

- 1- عدم إعاقة المرور العابر.
 - 2- منع تحميل أو إنزال السلع إذا كان مخالفاً لقوانينها الجمركية.
 - 3- الإعلان المناسب عن أي خطر يكون لها علم به يهدد الملاحة.
 - 4- ألا تميز قوانينها بين السفن الأجنبية أثناء المرور العابر.
- الإجابة الصحيحة هي رقم 2.

السؤال الرابع: حددت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 طول خطوط الأساس المستقيمة في الدولة الأرخيبيلية بما لا يتجاوز (100) ميل بحري، إلا أنها أجازت أن يزداد طول بعض هذه الخطوط حتى:

- 1- (125) ميلاً بحرياً، ولكن بنسبة أقصاها (3%) من مجموع خطوط الأساس للأرخبيل.
 - 2- (125) ميلاً بحرياً، ولكن بنسبة أقصاها (2%) من مجموع خطوط الأساس للأرخبيل.
 - 3- (200) ميلاً بحرياً، ولكن بنسبة أقصاها (3%) من مجموع خطوط الأساس للأرخبيل.
 - 4- (200) ميلاً بحرياً، ولكن بنسبة أقصاها (2%) من مجموع خطوط الأساس للأرخبيل.
- الإجابة الصحيحة هي رقم 1.

الوحدة السادسة

المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري والجزر والبحار المغلقة وشبه المغلقة

كلمات مفتاحية:

المنطقة الاقتصادية الخالصة - الحقوق السيادية على المنطقة الاقتصادية الخالصة - الجرف القاري - حقوق الدولة الساحلية على الجرف القاري - الجزر - البحار المغلقة وشبه المغلقة.

الملخص:

المنطقة الاقتصادية الخالصة: هي المنطقة الواقعة وراء البحر الإقليمي والملاصقة له، وتمتد كحد أقصى إلى (200) ميل بحري تقاس بدءاً من خطوط الأساس، وتملك الدولة الساحلية بعض الحقوق السيادية في تلك المنطقة، بالإضافة إلى حق الإشراف والولاية على عدد من الأنشطة المقامة فيها. كما تملك بقية الدول حقوقاً في تلك المنطقة، ويترتب بالمقابل واجبات عليها التقيد بها أثناء ممارستها لحقوقها.

الجرف القاري: يشمل قاع وباطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد ما وراء البحر الإقليمي في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم الدولة البري حتى الحد الخارجي للحافة القارية أو إلى مسافة (200) ميل بحري من خطوط الأساس، إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة. وتملك الدولة الساحلية حقوقاً سيادية على الجرف القاري لأغراض استكشافه واستغلال موارده الطبيعية.

الجزيرة: رقعة من الأرض تكونت بشكل طبيعي، تحيط بها المياه من كافة الجوانب، وتعلو عليها في حالة المد. ويجب أن تكون مهيأة للسكن واستمرار الحياة الاقتصادية للسكان عليها.

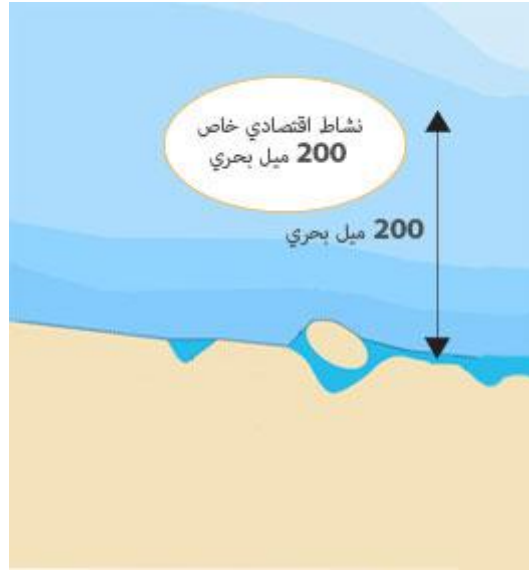
البحار المغلقة وشبه لمغلقة: خليج أو حوض أو بحر تحيط به دولتان أو أكثر، ويتصل ببحر آخر أو بالمحيط من خلال منفذ ضيق، أو يتألف كلياً أو أساساً من المياه الإقليمية والمناطق الاقتصادية الخالصة لدولتين ساحليتين أو أكثر. وينبغي على الدول التعاون فيما بينها لممارسة حقوقها وأداء واجباتها فيها.

الأهداف التعليمية:

في نهاية هذه الوحدة التعليمية، يجب على الطالب أن يكون قادراً على أن:

- 1- يبين المقصود بالمنطقة الاقتصادية الخالصة، وتحديد عرضها.
- 2- يحدد حقوق وواجبات الدول الساحلية وغير الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة.
- 3- يبين المقصود بالجرف القاري، وتحديد امتداده.
- 4- يحدد الحقوق السيادية للدولة الساحلية على جرفها القاري.
- 5- يعرف الجزيرة، وما يخرج من نظام الجزر وفقاً لاتفاقية قانون البحار.
- 6- يحدد المقصود بالبحار المغلقة وشبه المغلقة، وحقوق الدول فيها.

مقدمة في المنطقة الاقتصادية الخالصة:



خصّصت اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 المتعلقة بقانون البحار جزءاً خاصاً بهذه المنطقة التي لم تكن موجودة في اتفاقيات قانون البحار السابقة⁴، وتتمتع هذه المنطقة بأهمية كبيرة نظراً لحقوق الدولة الساحلية فيها.

تعريف المنطقة الاقتصادية الخالصة وتحديدها:

طرح مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة لأول مرة من قبل مندوب كينيا في اللجنة القانونية الاستشارية الأفرو - آسيوية في اجتماعها السنوي الذي عقد في كولومبو عام 1971 عندما أعلن أنه يتوجب النظر إلى هذه المنطقة بوصفها نطاقاً يحق للدولة الساحلية أن تصدر بشأنه تصاريح للصيد مقابل حصولها على مساعدات فنية، وعاد في الدورة التالية للجنة في لاجوس عام 1972 وأعلن الاختصاص المطلق للدولة الساحلية على الموارد البيولوجية والمعدنية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، ووجدت أفكاره تأييداً من قبل لجنة الاستخدامات السلمية لقاع البحار والمحيطات، ومن قبل معظم الدول الإفريقية، وجاء إعلان منظمة الوحدة الإفريقية الذي تم إقراره في أديس أبابا عام 1973 ليؤكد تأييد الدول الإفريقية لإقرار المنطقة الاقتصادية الخالصة التي لا تتجاوز (200 ميل بحري) يكون فيها للدولة الساحلية سيادة دائمة على مواردها البيولوجية والمعدنية. كما وجدت فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة ترحيباً من قبل الدول الآسيوية ودول أمريكا اللاتينية.⁴

وقد تبنت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة، فنصّت المادة (55) منها على أن المنطقة الاقتصادية الخالصة هي: المنطقة الواقعة وراء البحر الإقليمي والملاصقة له، وتطبق عليها الأحكام الواردة في الجزء الخامس الخاص بهذه المنطقة وفقاً للنظام المقرر في هذا الجزء، وأضافت هذه المادة أن حقوق الدولة الساحلية وولايتها، وحقوق الدول الأخرى وحرّياتها يخضع للأحكام ذات الصلة من الاتفاقية.

كما أضافت المادة (57) فيما يتعلّق بعرض المنطقة الاقتصادية الخالصة، أنها تمتدّ كحد أقصى إلى (200) ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي للدولة الساحلية.

وتضمّنت المادة (74) أحكاماً تتعلّق بتعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة، فقد نصّت الفقرة الأولى من هذه المادة على أنّ تعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة بين الدول المتقابلة أو المتلاصقة يتمّ بالاتفاق على أساس القانون الدولي، وفقاً لما ورد في المادة (38) من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية من أجل التوصل إلى حل منصف، والتي تتضمّن المعاهدات الدولية والعرف الدولي والمبادئ العامة للقانون المعترف بها من قبل الدول المتحضرة.

كما ذكرت الفقرة الثانية أنه في حال تعذرّ التوصل إلى اتفاق خلال فترة معقولة، تلجأ الدول إلى الإجراءات المنصوص عليها في الجزء الخامس عشر من الاتفاقية المتعلّق بتسوية النزاعات المتعلّقة بتفسير الاتفاقية وتطبيقها بالوسائل السلمية، وفقاً لما نصّت عليه الفقرة الثالثة من المادة الثانية من ميثاق الأمم المتحدة، وإيجاد حلّ بأحد الوسائل المبيّنة في الفقرة (33) من الميثاق كالتفاوض والتحكيم والوساطة والتوفيق والتحكيم والقضاء واللجوء إلى المنظمات أو الاتفاقات الإقليمية أو أية وسائل سلمية أخرى²، ويمكن الدخول في اتّفاقات مؤقتة ذات طابع عملي، ولا تنطوي هذه الترتيبات المؤقتة على أي مساس بأمر تعيين الحدود النهائي.

حقوق الدول الساحلية وولايتها في المنطقة الاقتصادية الخالصة:

تعد المنطقة الاقتصادية الخالصة جزءاً لا يتجزأ من أعالي البحار، إلا أن الدولة الساحلية تملك عليها مجموعة من الاختصاصات لا تؤثر على الطبيعة القانونية لهذه المنطقة، وبالتالي فهي لا تخضع لسيادة الدولة الساحلية، وقد تضمّنت المادة (56) في فقرتها الأولى أحكاماً تتعلّق بحقوق الدولة الساحلية السيادية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، وكذلك ولايتها على بعض الأنشطة.

الحقوق السيادية للدولة الساحلية:



استغلال الموارد الطبيعية:

جاء في البند (أ) من الفقرة الأولى من المادة (56)، أن للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة "حقوق سيادية لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية، الحية منها وغير الحية، للمياه التي تعلو قاع البحر ولقاع البحر وباطن أرضه وحفظ هذه الموارد وإدارتها، وكذلك فيما يتعلّق بالأنشطة الأخرى للاستكشاف والاستغلال الاقتصادي للمنطقة، كإنتاج الطاقة من المياه والتيارات والرياح".

حفظ الموارد الحية والانتفاع منها:

بيّنت في المادة (61) حقوق الدولة الساحلية في حفظ الموارد الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة من حيث تحديد كمية الصيد المسموح بها من الموارد الحية، بهدف المحافظة على صون أرصدة الأنواع التي يتم صيدها وتجديدها، كي تدرّ أقصى غلّة قابلة للدوام كما تعيّن العوامل البيئية والاقتصادية، بما فيها الحاجات الاقتصادية للمجتمعات الساحلية المتعيّشة بصيد السمك.

كما تعمل الدولة الساحلية وفقاً للمادة (62) على تشجيع هدف الانتفاع الأمثل بالموارد الحية في المنطقة الاقتصادية بما يتلاءم مع ما ورد من أحكام في المادة (61).

تنفيذ قوانين وأنظمة الدولة الساحلية:

تتيح المادة (73) المتعلقة بتنفيذ قوانين وأنظمة الدولة الساحلية لهذه الأخيرة اتخاذ تدابير من بينها تفقد السفن وتفنيشها واحتجازها وإقامة دعاوى قضائية ضدها وفقاً لما تقتضيه الضرورة، وذلك من أجل ضمان الامتثال للقوانين والأنظمة التي تعتمد عليها طبقاً لحقوقها السيادية في المنطقة الاقتصادية الخالصة.

ومع ذلك فإن الفقرة الثالثة من المادة (73) لا تجيز للدولة الساحلية فرض عقوبة السجن على مخالفة قوانينها وأنظمتها المتعلقة بمصائد الأسماك في المنطقة الاقتصادية الخالصة، إلا إذا اتفقت الدول المعنية على خلاف ذلك، ولا لأي شكل من العقوبات المدنية.

ولاية الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة:

الولاية والإشراف على الأنشطة في المنطقة الاقتصادية الخالصة:

تتمتع الدولة الساحلية بحق الولاية والإشراف على عدد من الأنشطة في المنطقة الاقتصادية الخالصة، وقد حدّد البند (ب) من الفقرة الأولى من المادة (56) تلك الأنشطة بما يلي:

1- إقامة واستعمال الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات.

2- البحث العلمي البحري.

3- حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.

ومن الملاحظ أن تقوم بها الدولة الساحلية أو الدول الأخرى عندما تسمح الدولة الساحلية لها بإقامة الجزر والبحث العلمي، وكل ما من شأنه حماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من التلوث.

حل النزاعات في المنطقة الاقتصادية الخالصة:

أوضحت المادة (59) أساس حل النزاعات حول إسناد الحقوق والولاية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، وجاء فيها أنه عندما ينشأ في المنطقة المذكورة نزاع بين مصالح الدولة الساحلية ومصالح الدول الأخرى، فإنه ينبغي حل النزاع على أساس الإنصاف، وفي ضوء كافة الظروف ذات الصلة، مع مراعاة ما تمثله تلك المصالح من أهمية بالنسبة إلى كل طرف من أطراف النزاع وإلى المجتمع الدولي ككل.

إقامة المنشآت والتركيبات والجزر الاصطناعية:

أضافت المادة (60) أحكاماً تتعلق بإقامة المنشآت والتركيبات والجزر الاصطناعية، واعتبرت أن إقامتها وإجازة ذلك للغير وتنظيم ذلك وتشغيل تلك المنشآت، هو حق للدولة الساحلية دون غيرها.

الحقوق والواجبات الأخرى للدولة الساحلية:

أضاف البند (ج) من الفقرة الأولى من المادة (56) أن للدولة الساحلية أن تتمتع بالحقوق الأخرى التي تمنحها لها الاتفاقية، وتلتزم بما تتضمنه من واجبات، وهذا ما أكدته الفقرة الثانية من المادة (56)، وينطبق ذلك مثلاً على حرية الملاحة والتخليق ومد الأنابيب والكابلات التي تتمتع بها كافة الدول في أعالي البحار والمنطقة الاقتصادية الخالصة.

أمّا فيما يتعلق بقاع البحر وباطن أرضه والنظام القانوني لمياهه والحيز الجوي، فقد أشارت الفقرة الثالثة إلى أن الدولة الساحلية تمارس حقوق السيادة والولاية والحقوق الأخرى، وفقاً لما ورد من أحكام في الجزء السادس من الاتفاقية المخصص للجرف القاري، والمتضمن أحكاماً تتعلق بمد الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة على الجرف القاري، وإقامة الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات المقامة على الجرف وحرية الملاحة البحرية والطيران.

حقوق الدول الأخرى وواجباتها في المنطقة الاقتصادية الخالصة:3

سعت اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 لإقامة نوع من التوازن بين الإقرار للدولة الساحلية بالحقوق والولاية على المنطقة الاقتصادية الخالصة، وبين حقوق بقية الدول في تلك المنطقة، مراعيةً اقتطاع تلك المنطقة من أعالي البحار، و يتضح ممّا جاء في البند (أ) من الفقرة الأولى من المادة (56) أن للدولة حقوقاً سيادية لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية الحيّة منها وغير الحيّة في المنطقة الاقتصادية الخالصة وقاعها وتحت القاع، كما يتّضح أيضاً من نصّ المادة (58) أن للدول الأخرى حقوقاً وواجبات في تلك المنطقة.

فقد جاء في الفقرة الأولى من المادة (58) أنّ كافة الدول تتمتع بالمنطقة الاقتصادية الخالصة بالحرّيات المشار إليها في المادة (87)، المتعلّقة بالملاحة البحرية والتخليق ووضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة وغير ذلك مما يتّصل بهذه الحرّيات من أوجه استخدام البحر المشروعة دولياً، كتلك المرتبطة بتشغيل السفن والطائرات والكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة والمتّفقة مع أحكام الاتفاقية.

كما أشارت الفقرة الثانية من المادة (58) إلى انطباق المواد (88 إلى 115) من الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي المتعلّقة بالبحار على المنطقة الاقتصادية الخالصة.

ويمكننا بالرجوع إلى المواد (88 إلى 115) ملاحظة أنها تتعلّق بتخصيص أعالي البحار للأغراض السلمية، وعدم صحّة ادّعاءات السيادة عليها، وحق الملاحة وجنسيّة السفن للدولة التي ترفع السفن علمها، والوضع القانوني للسفن، وواجبات دولة العلم، وحصانة السفن الحربية، والسفن التي تستخدم فقط في مهمات حكومية غير تجارية، وخطر نقل الرقيق، وقمع القرصنة، والاتجار غير المشروع بالمخدرات أو التي تؤثر على العقل، وأحكام أخرى تتعلّق بالبثّ الإذاعي غير المصرّح به في أعالي البحار، وحقّ الزيارة، وحقّ المطاردة الحثيثة، ووضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة والتعرّض لها وكسرها.

وبناء على ما تتضمّنه هذه المواد من أحكام، فإنّنا نجد أن ما ورد فيها ينطبق على المنطقة الاقتصادية الخالصة، أي أن جميع الدول تتمتع بالحرّيات التقليدية المقررة في أعالي البحار، مع مراعاة ما للدولة الساحلية من حقوق سيادة وولاية في هذه المنطقة، حيث يشترط على رعايا الدول الأخرى وفقاً للفقرة الرابعة من المادة (62) والذين يقومون بالصّيد في المنطقة الاقتصادية الخالصة، التقيّد بقوانين وأنظمة الدولة الساحلية التي يجوز أن تتناول ما يلي:

(أ)- إصدار التراخيص للصيادين، ولسفن الصيد والمعدّات المخصّصة لذلك.

(ب)- تقرير الأنواع التي يجوز صيدها، وتحديد حصص الصيد.

(ج)- تنظيم مواسم الصيد وقطاعاته، وأنواع أدوات الصيد وأحجامها وكمياتها، وأنواع وأحجام وعدد سفن الصيد المسموح باستخدامها.

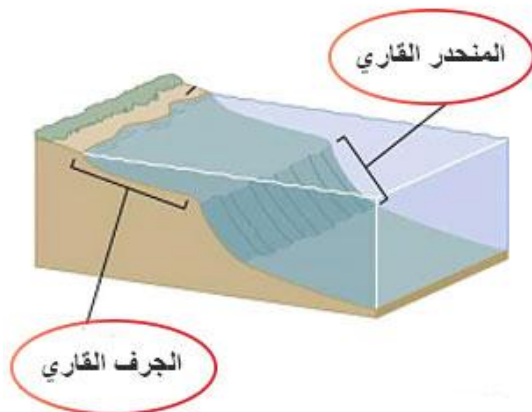
(د)- تحديد أعمار وأحجام الأسماك وغيرها من الأنواع المسموح بصيدها.

- (هـ)- تحديد المعلومات المطلوب من سفن الصيد تقديمها مثل كمية الصيد ومجهوده.
- (و)- تقوم الجهات المعنية بإذن من الدولة الساحلية وتحت رقابتها، ببرامج أبحاث محددة عن مصائد الأسماك وتنظيم إجراء هذه الأبحاث.
- (ز)- وضع مراقبين أو متدرّبين على هذه السفن من قبل الدولة الساحلية.
- (ح)- إنزال تلك السفن كل صيدها أو جزء منه في موانئ الدولة الساحلية.
- (ط)- كما يجوز أن تتناول قوانين الدولة الساحلية الأحكام والشروط المتصلة بالمشاريع المشتركة أو غيرها من الترتيبات التعاونية.
- (ي)- الاحتياجات إلى تدريب العاملين، ونقل تكنولوجيا المصائد، بما في ذلك تعزيز قدرة الدولة الساحلية على القيام بالأبحاث الخاصة بالمصائد.
- (ك)- إجراءات التنفيذ.

ويجب على الدولة الساحلية وفقاً للفقرة الخامسة من المادة (62)، أن تقوم بالإعلان الواجب عن القوانين التي تتبناها في مجال حفظ الموارد الحية وغير الحية وإدارة استثمار تلك الموارد.

ومما يجب التذكير به هو أنه للدولة الساحلية حقوق في المنطقة الاقتصادية الخالصة تقترب من حيث الطبيعة القانونية لما ورد في المياه الإقليمية، وحقوق أخرى تتعلق بالإشراف والولاية، كما أنّ للدول الأخرى حقوقاً وواجبات تماثل تلك المنصوص عليها في أعالي البحار.

الجرف القاري:



يحظى الجرف القاري بأهمية كبيرة في ضوء التقدّم العلمي والتقني في مجال استكشاف واستثمار قاع البحر وباطن أرضه. وتعد الولايات المتحدة الأمريكية صاحبة السبق في إعلان ولايتها على جرفها القاري إثر التصريح الشهير للرئيس ترومان الصادر بتاريخ 1945/9/28 الذي أعلن فيه سياسة بلاده بشأن الموارد الطبيعية الموجودة في قاع البحر وماتحته من طبقات أرضية، وقد تضمن الإعلان اعتبار الجرف القاري امتداداً للكتلة الأرضية للدولة الساحلية،

وأوضح حاجة الولايات المتحدة إلى الحصول على كميات كبيرة من النفط والمواد المعدنية، وأبرز أهمية بذل الجهود من أجل اكتشاف الثروات غير الحية في هذه المنطقة واستثمارها واستغلالها واستعمالها بشكل رشيد. وأعقب هذا الإعلان إصدار تصريحات مشابهة من قبل العديد من الدول في أمريكا اللاتينية استهدفت من خلالها فرض سيطرتها على منطقة الجرف القاري (المكسيك عام 1945، البيرو 1947، تشيلي 1949)، كما قامت بعض الدول العربية المنتجة للنفط إلى إصدار تصريحات لإثبات حقوقها على جروفها القارية (الكويت، السعودية، البحرين عام 1949).

هذا وقد خصّصت له أحكاماً في اتفاقية جنيف عام 1958، كما أعادت اتفاقية قانون البحار عام 1982 معالجة هذا الموضوع، وتعديل بعض الأحكام كذلك المتعلقة بمعايير تحديد الجرف القاري.

وسندرس في هذا المبحث أهم الأفكار الواردة في اتفاقية 1982 والخاصة بالجرف القاري، باعتباره منطقة تدخل ضمن نطاق أعالي البحار، ولكن يحق للدولة الساحلية مباشرة مجموعة من الحقوق عليه.

تعريف الجرف القاري وامتداده:

تعريف الجرف القاري:

نصّت الفقرة الأولى من المادة (76) من الاتفاقية في تعريفها للجرف القاري على ما يلي: "يشمل الجرف القاري لأي دولة ساحلية قاع وباطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء بحرها الإقليمي في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، أو إلى مسافة (200) ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة".

كما نصّت الفقرة الثالثة من المادة (76) في تعريفها للحافة القارية أو الهامش القاري إلى أن تلك الحافة تشمل "الامتداد المغمور من الكتلة البرية للدولة الساحلية، وتتألف من قاع البحر وباطن الأرض للجرف والمنحدر والارتفاع، ولكنها لا تشمل القاع العميق للمحيط بما فيه من ارتفاعات متطاولة ولا باطن أرضه".

امتداد الجرف القاري:

يُنصَح من خلال تعريف الجرف القاري، أنه في حالة امتداد الحافة الخارجية للجرف القاري إلى مسافة أقل من (200) ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، فإنه يحقّ للدولة الساحلية أن تمدّ جرفها القاري إلى تلك المسافة.

كما أوضح البند (أ) من الفقرة الرابعة، إلى أن الدولة الساحلية تقرر الحافة الخارجية لجرفها القاري إذا امتدت لأكثر من (200) ميل بحري، وتقدّم المعلومات المتعلقة بذلك إلى لجنة حدود الجرف القاري على أساس التمثيل الجغرافي العادل.

وتقوم اللجنة وفقاً للفقرة الثامنة من المادة (76) بتوجيه التوصيات إلى الدولة الساحلية، وتكون الحدود التي تقررها الدولة الساحلية على أساس هذه التوصيات نهائية. وتلزم الدولة هنا بموجب المادة (82) بدفع مساهمات نقدية أو عينية عن استغلال الموارد غير الحية في هذه المنطقة من جرفها القاري الممتدة لأكثر من (200 ميل بحري)، وتندرج هذه المساهمات من (1 حتى 7 %) من قيمة حجم الإنتاج، وتقدم هذه المساهمات إلى السلطة التي تتولى توزيعها على الدول الأطراف في الاتفاقية مع الأخذ بالاعتبار مصالح الدول النامية والدول غير الساحلية.

رسم الحدود الخارجية للجرف القاري:

نصّت الفقرة السابعة من المادة (76) على أنه للدولة الساحلية أن ترسم الحدود الخارجية لجرفها القاري إلى ما لا يتجاوز (200) ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، بخطوط مستقيمة لا يزيد طولها على (60) ميلاً بحرياً.

وأوضحت الفقرة العاشرة أن أحكام هذه المادة لا تخلّ بمسألة تعيين الحدود بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة.

تعيين حدود الجرف القاري بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة:

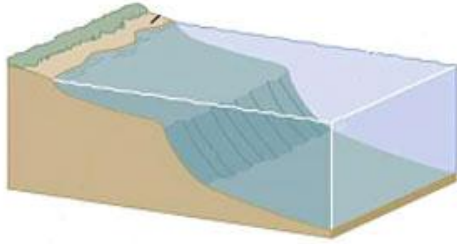
تضمّنت المادة (83) أحكاماً تتعلّق بتعيين حدود الجرف القاري بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة، ونصّت الفقرة الأولى منها أن ذلك يتم عن طريق الاتفاق على أساس القانون الدولي، وفقاً لما نصّت عليه المادة (38) من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية من أجل التوصل إلى حل منصف.

وفي حال تعذّر التوصل إلى اتفاق خلال فترة معقولة، فقد تضمّنت الفقرة الثانية أنه على الدول أن تلجأ إلى الإجراءات المنصوص عليها في الجزء الخامس عشر من الاتفاقية.

كما تمّت الإشارة إلى أنه ريثما يتم التوصل إلى اتفاق وفقاً لما ذكر أعلاه، فإنّ على الدول أن تبذل بروح من التفاهم والتعاون قصارى جهدها، للدخول في ترتيبات مؤقتة ذات طابع عملي خلال هذه الفترة الانتقالية.

حقوق الدولة الساحلية على الجرف القاري:

تناولت المادة (77) من الاتفاقية موضوع سيادة الدولة على أساس منح الدولة الساحلية حقوقاً سيادية على الجرف القاري، ولم تمنحها مد سيادتها الكاملة إلى هذه المنطقة كما فعلت فيما يتعلق بامتداد سيادة الدول الساحلية إلى البحر الإقليمي.



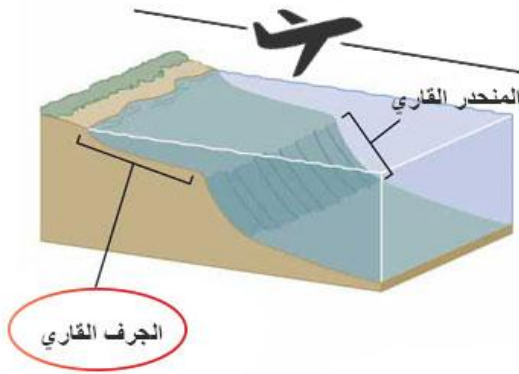
وقد نصت الفقرة الأولى على أنه: "تتمارس الدولة الساحلية على الجرف القاري حقوقاً سيادية لأغراض استكشافه واستغلال موارده الطبيعية".

كما أكدت الفقرة الثانية بأن الحقوق السيادية الواردة في الفقرة الأولى هي حقوق خالصة للدولة الساحلية، ولا يجوز لأية جهة أن تقوم بأنشطة استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية في الجرف القاري بدون موافقة صريحة من الدولة الساحلية.

أما الفقرة الثالثة فقد جاء فيها أن تتمتع الدولة الساحلية بالحقوق المذكورة أعلاه تثبت لها دون حاجة لأي إجراء آخر، فهي لا تحتاج إلى احتلال فعلي أو حكمي أو إلى أي إعلان صريح لذلك، وإنما هي حقوق سيادية ثابتة للدولة الساحلية على الجرف القاري، دون أن يرتبط ذلك بمباشرة الاستكشاف أو الاستغلال.

كما ورد في الفقرة الرابعة أن الموارد الطبيعية المشار إليها تتألف من "الموارد المعدنية وغيرها من الموارد الحية لقاع البحار وباطن أرضها وبالإضافة إلى الكائنات الحية التي تنتمي إلى الأنواع الأبدية، أي الكائنات التي تكون، في المرحلة التي يمكن جنيها فيها، إما غير متحركة وموجودة على قاع البحر أو تحته، أو غير قادرة على الحركة إلا وهي على اتصال مادي دائم بقاع البحر أو باطن أرضه".

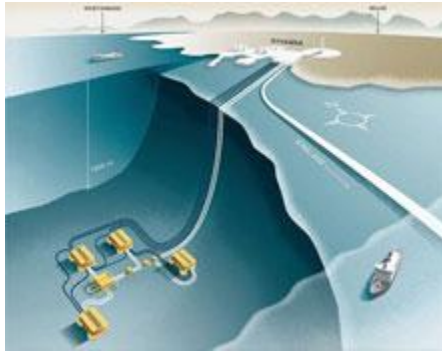
النظام القانوني للمياه العذبة أو الحيز الجوي للجرف القاري:



وقد أخرجت المادة (78) في فقرتها الأولى النظام القانوني للمياه العذبة أو الحيز الجوي للجرف القاري من تطبيق حقوق الدولة الساحلية على هذه المنطقة، نظراً لأن الامتداد القاري في مفهومه الأساسي يتمثل في قاع البحر وماتحته باعتباره امتداداً طبيعياً للإقليم البري تحت الماء، لذلك فمن الطبيعي ألا يتأثر ما هو فوقه من مياه أو حيز جوي.

وذكرت الفقرة الثانية أنه يجب أن لا تؤثر ممارسة حقوق الدولة الساحلية على حرية الملاحة وغيرها من حقوق الدول الأخرى المنصوص عليها في الاتفاقية بدون مبرر.

حقوق وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة على الجرف القاري:



منحت الاتفاقية في المادة (79) حقوقاً للدول الأخرى، تتضمن وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة على الجرف القاري، مع مراعاة حقوق الدول الساحلية في اتخاذ التدابير المعقولة لاستكشاف الجرف القاري واستغلال موارده الطبيعية ومنع التلوث من خطوط الأنابيب وخفضه والسيطرة عليه. وفي هذا الصدد فقد نصت الفقرة الثالثة من هذه المادة على أن يخضع تعيين مسار وضع خطوط الكابلات والأنابيب لموافقة الدول الساحلية،

وهذا بدوره لا يعني تقييد حقوق الدول الأخرى، وإنما يعتبر تنظيمياً لهذه الحقوق للتوفيق بينها وبين حقوق الدول الساحلية المشار إليها.

ومن الجدير بالذكر ما جاء في الفقرة الرابعة من المادة (79) أنّ أحكام الجزء السادس المتعلق بالجرف القاري لا تمسّ "حق الدولة الساحلية في وضع شروط للكابلات وخطوط الأنابيب التي تدخل في إقليمها البري أو بحرهما الإقليمي، أو ما يمسّ ولايتها على الكابلات وخطوط الأنابيب التي يتمّ وضعها أو استخدامها بصدد استكشاف جرفها القاري أو استغلال مواردها، أو تشغيل ما يقع تحت ولايتها من الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات".

الجزر:



يثير وضع الجزر تساؤلات حول تأثيرها على تحديد المناطق البحرية للدول الساحلية وللجزر ذاتها، وقد وضعت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 نظاماً خاصاً للجزر.

تعريف الجزيرة:

جاء في الفقرة الأولى من المادة (121) حول تعريف الجزيرة أن "الجزيرة هي رقعة من الأرض متكوّنة طبيعياً، ومحاطة بالماء، وتعلو عليه في حالة المد".

يتبين من هذا التعريف أنه يجب توافر ثلاثة

شروط في الجزيرة:

- 1- أن تكون الجزيرة متكوّنة طبيعياً: أي أن تكون قد وجدت بشكل طبيعي دون تدخل من قبل الإنسان، وعليه فقد أخرجت أحكام هذه الفقرة الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبيات الأخرى المقامة في البحر من نظام الجزر.
- 2- أن تكون الجزيرة محاطة بالماء من جميع الجهات: وهذا بديهي فإذا لم يحط بها الماء من جميع الجهات نكون إما أمام دولة ساحلية، أو أمام شبه جزيرة (شبه الجزيرة العربية).
- 3- أن تعلو الجزيرة فوق الماء في حالة المد: يتوجب أن تبقى الجزيرة ظاهرة فوق الماء حتى في حالة المد، وبذلك تكون الاتفاقية قد أخرجت المرتفعات التي تكون مغمورة بالماء في حالة المد من مفهوم الجزر.

السكنى البشرية على الجزر:

اشترطت الفقرة الثالثة من المادة (121) أن تكون الجزر مهيأة للسكنى البشرية، واستمرار الحياة الاقتصادية للسكان عليها، ونصّت على أنه "ليس للصخور التي لا تهَيّ استمرار السكنى البشرية أو استمرار حياة اقتصادية خاصة بها، منطقة اقتصادية خالصة أو جرف قاري".

تحديد المناطق الخاصة بالجزر:

تضمنت الفقرة الثانية أنه فيما يتعلّق بالجزر المشمولة في الفقرة الأولى ووفقاً للشروط الواردة في الفقرة الثالثة "يحدّد البحر الإقليمي للجزيرة ومنطقتها المتاخمة ومنطقتها الاقتصادية الخالصة وجرفها القاري وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية المنطبقة على الأقاليم البرية الأخرى"، وهذا ما تمّت دراسته في المباحث السابقة.

البحار المغلقة وشبه المغلقة:

تتم دراسة البحار المغلقة أو شبه المغلقة (كالبحر الأحمر) في هذا الفصل، لأن الاتفاقية أعطت تعريفاً لهذه البحار يدخلها ضمن إطار المساحات البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية أو لحقوقها السيادية وولايتها، وقد نصت المادة (122) في تعريفها للبحار المغلقة أو شبه المغلقة على أنها "خليجاً أو حوضاً أو بحراً، تحيط به دولتان أو أكثر ويتصل ببحر آخر أو بالمحيط بواسطة منفذ ضيق، أو يتألف كلياً أو أساساً من البحار الإقليمية والمناطق الاقتصادية الخالصة لدولتين ساحليتين أو أكثر".

وبما أن لهذه البحار طبيعة جغرافية خاصة، فإن الاتفاقية أفردت لها الجزء التاسع الذي يتضمن أحكاماً تتعلق بممارسة حقوق الدول في هذه البحار. وقد حثت المادة (123) الدول المشاطئة لبحر مغلق أو شبه مغلق على التعاون فيما بينها، واستخدمت تعبير "ينبغي" أن تتعاون هذه الدول فيما بينها في ممارسة مالها من حقوق وأداء ما عليها من واجبات بمقتضى هذه الاتفاقية، وتسعى تحقيقاً لذلك مباشرة أو عن طريق منظمة إقليمية مناسبة إلى:

- أ. تنسيق إدارة الموارد الحية للبحر وحفظها واستكشافها واستغلالها.
- ب. تنسيق أعمال حقوقها وواجباتها فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.
- ج. تنسيق سياساتها المتعلقة بالبحث العلمي والقيام، حيثما يقتضي الأمر، ببرامج مشتركة للبحث العلمي في المنطقة.
- د. دعوة غيرها من الدول أو المنظمات الدولية المهتمة بالأمر، حسب الاقتضاء، للتعاون معها في العمل على تدعيم أحكام هذه المادة".

ووفقاً لهذه المادة فإنه يتوجب على الدول المشاطئة للبحار المغلقة أو شبه المغلقة التعاون فيما بينها لتنسيق استغلالها الموارد الحية للبحر وحفظها واستكشافها، أما بالنسبة للموارد غير الحية فإن المادة (123) لم تتضمن التزاماً على الدول بالتعاون لاستغلالها، إلا أن ذلك لا يحول دون التعاون الاختياري بين هذه الدول لاستكشاف الموارد غير الحية واستغلالها من خلال مشروعات مشتركة أو تنظيم دولي. 4

وهكذا فإننا نلاحظ أن هذه الاتفاقيات استبعدت المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة وولايتها من تطبيق الأحكام المتعلقة بأعالي البحار، باستثناء بعض الحريات الممنوحة لكافة الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة، كحرية الملاحة والطيران ومد الكابلات والأنابيب، كما هو مبين في المبحث المتعلق بهذه المنطقة.

المراجع:

- (1) د. عبد المنعم محمد داوود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، منشأة المعارف بالإسكندرية، الطبعة الأولى، 1999، ص 77 وما بعد.
- (2) المادتين (3) و(33) من ميثاق الأمم المتحدة.
- (3) د. أحمد أبو الوفا محمد، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982.
- (4) د. صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، دار النهضة العربية ، القاهرة، سنة 2007.

المعلومات الإضافية:

1. المنطقة الاقتصادية الخالصة: واجهت فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة معارضة شديدة من قبل الدول البحرية الكبرى في بداية الأمر، إلا أنها عادت ووافقت عليها وفي مقدمتها الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفيتي، حيث رأت أن فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة تضع حداً لمبالغات الدول في تحديد مياهها الإقليمية، بحيث يكون إقرارها لتلك المنطقة مقابل رضاء دول العالم الثالث بتحديد بحرعا الإقليمي ب (12 ميل بحري) فقط، وحرية المرور في المضائق.

2. اتفاقية 1982 وتعريف الجرف القاري: يتضح من تعريف الجرف القاري أن الاتفاقية أخذت بمعيار الامتداد لتحديد الجرف القاري، وبذلك تختلف عن اتفاقية جنيف عام 1958 التي أخذت بمعيار العمق أو القدرة على الاستغلال، حيث عرفت الجرف القاري بأنه يشمل مناطق قاع البحر وماتحته من طبقات متصلة بالشاطئ تمتد خارج البحر الإقليمي إلى عمق مائتي متر، أو إلى مايتعدى هذا الحد إلى حيث يسمح عمق المياه باستغلال الموارد الطبيعية لهذه المنطقة.

الأسئلة:

السؤال الأول: تمتد المنطقة الاقتصادية الخالصة مسافة:

- 1- (200) ميل بحري كحد أقصى تبدأ من خطوط الأساس.
 - 2- (200) ميل بحري كحد أقصى تبدأ عند انتهاء البحر الإقليمي.
 - 3- (200) ميل بحري كحد أقصى تبدأ بعد المنطقة المتاخمة.
 - 4- (200) ميل بحري كحد أقصى تبدأ من اليابسة.
- الإجابة الصحيحة هي رقم 1.

السؤال الثاني: لا تملك الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة:

- 1- تحديد كمية الصيد المسموح بها.
 - 2- تفقد السفن واحتجازها.
 - 3- إقامة الدعاوى القضائية ضد السفن وفقاً لما تقتضيه الضرورة.
 - 4- فرض عقوبة السجن على مخالفة أنظمتها المتعلقة بمصادد الأسماك.
- الإجابة الصحيحة هي رقم 4.

السؤال الثالث: الحقوق السيادية للدولة الساحلية على الجرف القاري:

- 1- تكون لأغراض استكشافه واستغلال موارده الطبيعية.
 - 2- تحتاج إلى إعلان صريح.
 - 3- تخولها منع حق المرور البريء.
 - 4- الإجابات السابقة كلها صحيحة.
- الإجابة الصحيحة هي رقم 1.

السؤال الرابع: الجزيرة وفقاً لاتفاقية قانون البحار:

- 1- يشترط أن تكون مهياًة للسكن واستمرار الحياة الاقتصادية.
 - 2- تشمل الجزر الاصطناعية.
 - 3- تشمل المرتفعات التي تكون مغمورة بالماء في حالة المد.
 - 4- يجب ألا تبعد أكثر من (2) ميل بحري عن شاطئ الدولة الساحلية.
- الإجابة الصحيحة هي رقم 1.

الفصل الثاني

المناطق البحرية غير الخاضعة لسيادة أو ولاية الدول الساحلية

درسنا في الفصل الأول المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدول الساحلية، أو التي للدول الساحلية عليها حقوق سيادية أو ولاية معينة.

وسنقوم في هذا الفصل بدراسة الامتدادات البحرية التي تخرج من نطاق سيادة أو اختصاصات الدول الساحلية، والتي ظهر الاهتمام الدولي المتزايد بتنظيم استخدامها نظراً لما شهده العالم من تقدم علمي وتقني، تم من خلاله تطوير وسائل الملاحة، واستكشاف ثروات هائلة حية وغير حية في تلك المناطق البحرية وقاعها وباطن أرضها؛ فعقدت العديد من الاجتماعات والمؤتمرات الدولية التي انتهت بتوقيع اتفاقية قانون البحار لعام 1982، والتي تم من خلالها تقسيم تلك المناطق إلى: منطقة أعالي البحار، ومنطقة التراث المشترك.

كلمات مفتاحية:

حرية أعالي البحار - حرية الملاحة - حرية التخليق - حرية وضع الكابلات وخطوط الأنابيب - حرية الصيد - حرية إقامة الجزر والمنشآت - قيود مبدأ حرية الملاحة - مقاومة الاتجار بالرقيق - قمع القرصنة - حق المطاردة الحثيثة - البث الإذاعي غير المصرح به - الاتجار غير المشروع بالمخدرات.

الملخص:

يقصد بأعالي البحار جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المياه الداخلية أو الإقليمية أو المنطقة المتاخمة أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو المياه الأرخيبيلية لدولة أرخبيلية. ولا يجوز لأية دولة أن تدعي السيادة على أي جزء من أعالي البحار، فهي مفتوحة للاستخدامات السلمية لكافة الدول، ويحق لكل دولة

ممارسة الحريات الأساسية فيها وهي: حرية الملاحة شرط رفع السفينة علم الدولة التي تحمل جنسيتها، حرية التحليق في أجواء أعالي البحار، حرية وضع الكابلات وخطوط الأنابيب، حرية الصيد، حرية إقامة الجزر الصناعية والمنشآت والتركيبات، حرية البحث العلمي؛ شريطة مراعاة حقوق بقية الدول في أعالي البحار، والالتزام بالقواعد القانونية الدولية والأحكام التي نصت عليها الاتفاقية.

وترد على مبدأ حرية أعالي البحار بعض القيود، يجوز بموجبها أن تخضع السفينة في أعالي البحار لاختصاص دولة غير التي ترفع علمها، تتمثل هذه القيود في:

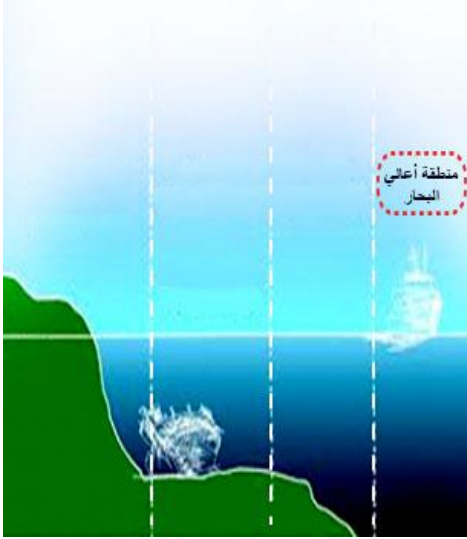
- 1- مقاومة الاتجار بالرقيق.
- 2- مقاومة أي عمل من أعمال القرصنة: ويشترط لاعتبار العمل من أعمال القرصنة أن يكون غير مشروع، يهدف لتحقيق أغراض شخصية، ويتم ارتكابه من قبل طاقم أو ركاب سفينة أو طائرة خاصة، ويوجه ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو أموال على متنها.
- 3- حق المطاردة الحثيثة: بشرط أن تبدأ المطاردة للسفينة المخالفة لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية ابتداءً من مياهها الداخلية أو الإقليمية أو منطقتها المتاخمة أو الاقتصادية الخالصة أو جرفها القاري، وأن تستمر دون انقطاع.
- 4- قمع الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمواد المؤثرة على العقل.
- 5- البث الإذاعي غير المصرح به.

الأهداف التعليمية:

في نهاية هذه الوحدة التعليمية يجب على الطالب أن يكون قادراً على أن:

- 1- يحدد المناطق التي تندرج ضمن أعالي البحار.
- 2- يبين المقصود بمبدأ حرية أعالي البحار.
- 3- يحدد الحريات الأساسية للدول في أعالي البحار، وشروط ممارستها.
- 4- يحدد القيود الواردة على مبدأ حرية أعالي البحار.
- 5- يبين المقصود بأعمال القرصنة، والشروط الواجب توافرها لاعتبار العمل من أعمال القرصنة.
- 6- يحدد كيفية تطبيق الدولة الساحلية لحق المطاردة الحثيثة.

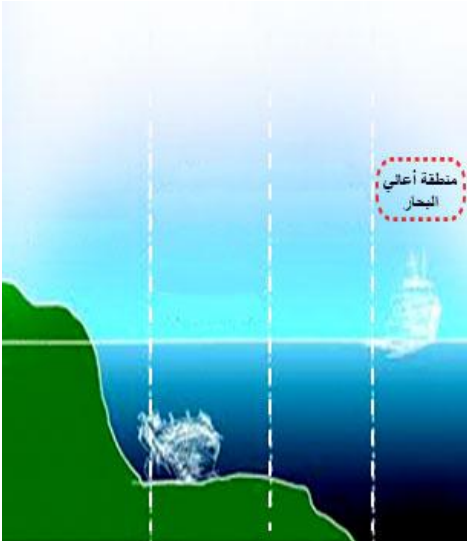
المبحث الأول: أعالي البحار



أعالي البحار أو كما يسميها فقهاء القانون الدولي (البحر العالي، الحر، العام، المفتوح) تعد من أهم المناطق أو المساحات البحرية، لأنها لا تخضع لسيادة الدول الساحلية أو ولايتها، وهي أيضاً أكثر اتساعاً من المناطق الأخرى.

وتتبع هذه الأهمية من الطبيعة القانونية لتلك المنطقة، فهي مفتوحة لكافة دول العالم الساحلية منها وغير الساحلية. لذلك لا بد من دراسة مفهوم أعالي البحار، والحريات الرئيسية فيه.

المطلب الأول: المقصود بأعالي البحار



استمر الصراع للسيطرة على البحار من قبل المجتمعات البشرية والإمبراطوريات والدول زمنياً طويلاً، وذلك لأن البحار تشكل وسيلة اتصال هامة جداً للبشرية جمعاء.

وانقسم الفقهاء بين مؤيد لحرية البحار وعدم إخضاعها لسيادة الدول أمثال "غروشويس"، ومؤيد لإخضاع البحار للسيادة الوطنية للدول ومنهم "سلدن"¹.

¹- د.حامد سلطان، القانون الدولي العام، دار النهضة، القاهرة، الطبعة الرابعة، سنة 1987، ص 488 ومابعدها.

إلا أن الجدل في تحديد مفهوم أعالي البحار قد حسم بتقسيم البحار إلى أجزاء خاضعة لسيادة الدولة الساحلية، وأخرى مفتوحة لكل الدول، لا تستطيع أية دولة إدعاء ملكيتها أو ممارسة سيادتها على أي جزء منها، وبالتالي فإن قاعدة حرية أعالي البحار تعد قاعدة عرفية، أيدها معظم فقهاء القانون الدولي قبل أن يتم تقنينها في الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالبحار.

الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالبحار:

توصل مؤتمر جنيف لعام 1958 إلى الاتفاق على عقد أربع اتفاقيات تتعلق بالبحر الإقليمي والجرف القاري والصيد وأعالي البحار، وتم ذلك في ظل منظمة الأمم المتحدة بعد فشل مؤتمر لاهاي لعام 1930، الذي عقد في ظل عصبة الأمم، ولم يتوصل المؤتمر فيه إلى عقد أية اتفاقية. وقد أكدت اتفاقية جنيف المتعلقة بأعالي البحار عام 1958 على أن: "يكون البحر العالي مفتوحاً لكل الأوطان، وأن أي دولة لا يمكنها الإدعاء بشرعية إخضاع أي جزء منه لسيادتها"

من الجدير بالذكر أن الخلافات استمرت بين الدول حول بعض المسائل، ومنها تحديد عرض البحر الإقليمي للدول الساحلية. وتم عقد مؤتمر ثانٍ للأمم المتحدة في جنيف عام 1960، ولم يتم التوصل فيه إلى حل للمسائل المطروحة. ومن ثم جاء المؤتمر الثالث للأمم المتحدة الذي استمر سنوات طويلة وانتهى في "مونتيغو باي جمايكا" في 10 كانون الأول 1982 بالتوقيع على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، التي تمثل قانوناً للبحار يتضمن أحكاماً تتعلق بعرض المناطق البحرية الخاضعة لسيادة أو ولاية الدول الساحلية، وحدد مفهوم أعالي البحار وحيات الدول فيه، وهو لا يختلف كثيراً عن المفهوم الذي حددته اتفاقية عام 1958 بهذا الشأن.

تطور تعريف أعالي البحار في الاتفاقيات الدولية:

انتقل تعريف أعالي البحار من المفهوم السائد قديماً الذي كان يعرّف أعالي البحار بأنها: ذلك الجزء من المحيط الواقع وراء خط ممتد على طول الساحل، وعلى مسافة منه¹. مروراً بتعريف اتفاقية البحر العالي المبرمة في جنيف 1958 في مادتها الأولى بأنه: "جميع أجزاء البحر التي لا تعود لا إلى البحر الإقليمي ولا إلى المياه الداخلية لأية دولة". وصولاً إلى اتفاقية قانون البحار لعام 1982 التي جاء في المادة (86)

¹ د. محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار والبحر العالي، شركة مطبعة الأديب البغدادية المحدودة، بغداد، سنة 2000، ص 12.

منها، بأن مفهوم أعالي البحار يشمل: "جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما، أو لا تشملها المياه الأرخيبيلية لدولة أرخبيلية".

السيادة على أعالي البحار في الاتفاقيات الدولية:

يشار في هذا المجال إلى أن اتفاقية جنيف لعام 1958 استبعدت في مادتها الأولى فقط البحر الإقليمي والمياه الداخلية، وذلك لأن المنطقة الاقتصادية والمياه الأرخيبيلية لم يكن منصوصاً عليهما في هذه الاتفاقية¹؛ في حين أخرجت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 المياه الداخلية والإقليمية، بالإضافة إلى المياه الأرخيبيلية والمنطقة الاقتصادية الخالصة نظراً لاستحداثها لهاتين المنطقتين. كما استبعدت الاتفاقية قاع أعالي البحار وباطن قاعها من مفهوم أعالي البحار.

هكذا فإننا نلاحظ أن هذه الاتفاقيات استبعدت المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية وولايتها من تطبيق الأحكام المتعلقة بأعالي البحار، باستثناء بعض الحريات الممنوحة لكافة الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة، كحرية الملاحة والطيران ومد الكابلات والأنابيب، كما هو مبين في المبحث المتعلق بهذه المنطقة.

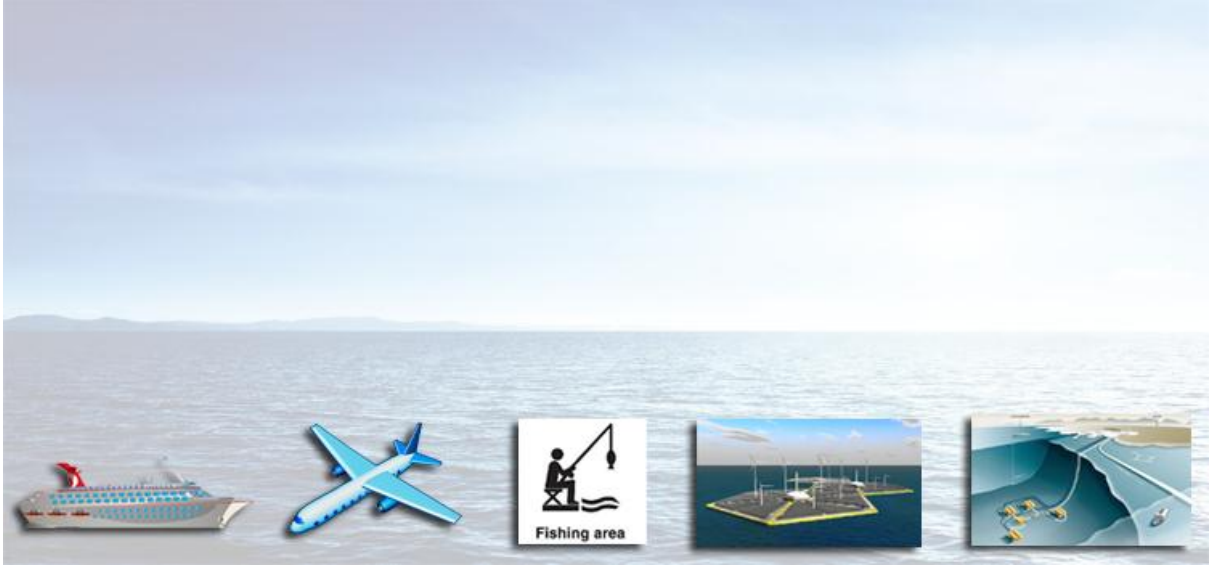
وقد نصت المادة (89) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على عدم صحة ادعاءات السيادة على أعالي البحار، وجاء فيها أنه: "لا يجوز لأية دولة شرعاً أن تدعي إخضاع أي جزء من أعالي البحار لسيادتها".

كما نصت المادة (88) على تخصيص منطقة أعالي البحار للأغراض السلمية، وبالتالي عدم جواز تخصيصها للأغراض العسكرية. إلا أننا نلاحظ في الواقع أن أعالي البحار أصبحت مسرحاً لحركة الأساطيل الحربية المجهزة بأحدث وأخطر الأسلحة الفتاكة وأسلحة الدمار الشامل بأنواعها كافة. وهذه السفن والأساطيل تتمتع بحرية الملاحة كغيرها من السفن التجارية ودون أية قيود.

وسنقوم في المطلب التالي بدراسة الحريات الأساسية في أعالي البحار، وفقاً لمبدأ حرية أعالي البحار وأحكام اتفاقية عام 1982.

¹ - حول هذا التعريف انظر: د.محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الاسكندرية، سنة 1991، ص 604 ومابعداها.
د.علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، دار النشر والثقافة، الاسكندرية، الطبعة الثانية، سنة 1975، ص 285.

المطلب الثاني: مبدأ حرية أعالي البحار



لاحظنا في المطلب السابق أنه لا يمكن لأية دولة تملك أعالي البحار، وبالتالي فإن هذه المنطقة مفتوحة لكل الدول. وتم تكريس مبدأ حرية أعالي البحار في المادة الرابعة من اتفاقية جنيف لعام 1958 المتعلقة بأعالي البحار، كما أكدت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 هذا المبدأ في المادة (87) التي تعتبر في فقرتها الأولى أن "أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، وتمارس حرية أعالي البحار بموجب الشروط التي تبينها هذه الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى".

كما نصت هذه المادة على أهم الحريات في أعالي البحار والتي تشمل: حرية الملاحة والتحليق ووضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة وإقامة الجزر الاصطناعية وحرية صيد الأسماك والبحث العلمي. ويحق لكافة الدول ممارسة هذه الحريات مع إيلاء المراعاة الواجبة لمصالح بقية الدول في ممارسة هذه الحريات، بالإضافة إلى مراعاة ماتتص عليه الاتفاقية من أحكام.

أ. حرية الملاحة والتحليق



تعتبر هذه الحرية من أهم الحريات، لأن معظم الحريات الأخرى ترتبط بها ارتباطاً وثيقاً، وقد نشأت بشكل تدريجي، وتتضمن الحق في الملاحة لكافة السفن الخاصة والعامة، الحربية منها وغير الحربية، على سطح الماء أو تحتها، وبأي حجم، ولجميع الأغراض (التجارية، العسكرية، العلمية...)، وبالطرق التي تختارها وفقاً لقواعد القانون الدولي ذات الصلة.

وبالتالي لا يحق لأية دولة أن تضع العقبات والعراقيل أمام الملاحة، أو أن تفرض ضرائب ورسوم على السفن في أعالي البحار، أو أن تملي عليها أية أوامر، أو تمارس عليها سلطتها القضائية¹.

حرية الملاحة البحرية:

قد نصت المادة (90) من اتفاقية قانون البحار فيما يتعلق بحق الملاحة أن: "لكل دولة، ساحلية كانت أو غير ساحلية، الحق في تسيير سفن ترفع علمها في أعالي البحار".

وهكذا نجد أن حرية الملاحة هي حق لجميع الدول، على أن تقوم السفن التي تتمتع بجنسية الدولة رفع علم هذه الدولة. وتركت المادة (91) للدول تحديد شروط منح الجنسية للسفن، والتسجيل في إقليمها، والحق في رفع علمها. واشترطت الفقرة الأولى من هذه المادة أن تقوم رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة. وتقوم كل دولة وفقاً للفقرة الثانية من هذه المادة بإصدار الوثائق التي تدل على أن السفينة تتمتع بجنسية الدولة التي ترفع علمها.

أكدت المادة (92) أنه يجب على السفن أن تبحر تحت علم واحد فقط، وتخضع بالتالي للولاية الخالصة في أعالي البحار، إلا في حالات استثنائية منصوص عليها صراحة في هذه الاتفاقية أو في معاهدات دولية أخرى. كما لا يجوز للسفينة تغيير علمها أثناء رحلتها أو عند توقفها في الموانئ إلا في حالة نقل

¹ - د. محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار البحر العالي، مرجع سابق، ص 65.

ملكيتها أو تغيير بلد التسجيل. ونصت الفقرة الثانية على أنه لا يجوز للسفينة أن ترفع علمي دولتين أو أكثر؛ وإلا فإنها تعتبر في هذه الحالة في حكم السفينة عديمة الجنسية.

أما فيما يتعلق بالولاية على السفن الحربية، فقد جاء في المادة (95) أن: "للسفن الحربية في أعالي البحار حصانة تامة من ولاية أية دولة غير دولة العلم".

وبالنسبة للسفن التي تستخدم فقط في مهمات حكومية غير تجارية، فقد أوضحت المادة (96) أنه: "يكون للسفن التي تمتلكها أو تسيروها دولة ما وتستخدمها فقط في مهمات حكومية غير تجارية حصانة تامة، في أعالي البحار، من ولاية أية دولة غير دولة العلم".

وهكذا فإننا نلاحظ أن السفن في هذه الحالة لا تخضع إلا لولاية الدولة التي ترفع علمها، وبالتالي فإن حكمها في الحصانة حكم السفن الحربية كما ذكر أعلاه.

إضافة لما ذكر في المادة (90) من حق كافة الدول في حرية الملاحة، ورفع علمها على السفن التي تحمل جنسيتها، فإن المادة (93) تناولت السفن التي ترفع علم الأمم المتحدة ووكالاتها المتخصصة والوكالة الدولية للطاقة الذرية، وجاء فيها: "لا تخل المواد السابقة بمسألة السفن المستعملة في الخدمة الرسمية للأمم المتحدة أو لوكالاتها المتخصصة أو للوكالة الدولية للطاقة الذرية، والتي ترفع علم المنظمة".

ويمكن الإشارة هنا إلى أن السفن التي ترفع علم منظمة الأمم المتحدة، تتمتع بالحصانة الممنوحة للمنظمة ووكالاتها المتخصصة، وذلك لتمتع المنظمة الدولية ووكالاتها بتلك الحصانة، وتسهيلاً لها للقيام بالدور المحدد لها في خدمة السلم والأمن الدوليين.

وحددت المادة (94) واجبات دولة العلم التي تتمثل في الممارسة الفعلية لولايتها ورقابتها في الشؤون الإدارية والتقنية والاجتماعية على السفن التي ترفع علمها، واتخاذ التدابير اللازمة لتأمين السلامة في البحار، وذلك فيما يتعلق ببناء السفن ومعداتنا وصلاحياتها للإبحار، وتكوين طواقمها وشروط عملهم وتدريبهم واستخدام الإشارات والمحافظة على الاتصالات، ومنع المصادمات.

مما يذكر في مجال الاختصاص الجزائي في مسائل المصادمات، أو أية حوادث ملاحية أخرى، أن المادة (97) تضمنت أحكاماً من شأنها أن تحصر مكان إقامة الدعاوى، في حال وقوع حوادث في أعالي

البحار تؤدي إلى مسؤولية ريان السفينة أو أي شخص آخر يعمل في خدمتها، أمام السلطات القضائية أو الإدارية لدولة العلم، أو للدولة التي يكون الشخص من رعاياها.

وأضافت المادة ذاتها في فقرتها الثانية، أنه فيما يتعلق بالمسائل التأديبية كسحب الشهادة، فإن ذلك يعود حصراً للدولة التي أصدرت شهادة الريان أو شهادة الأهلية أو الترخيص، حتى لو كان الحائز لها من غير رعايا الدولة التي أصدرتها، شريطة اتباع الطرق القانونية الواجبة.

وفيما يخص احتجاز السفن واحتباسها، فقد أعطت الفقرة الثالثة الصلاحيات في إصدار أمراً باحتجاز سفينة أو احتباسها إلى دولة العلم، حتى ولو كان ذلك على ذمة التحقيق.

إضافة إلى الواجبات المذكورة في المادة (94)، فقد خصصت الاتفاقية المادة (98) لواجب تقديم المساعدة حيث نصت على أن لكل دولة مطالبة ريان السفينة التي ترفع علمها بأن يقدم قدر الإمكان، ودون تعريض السفينة أو طاقمها أو ركابها لخطر جدي، المساعدة لأي شخص وجد في البحار معرضاً لخطر الضياع، والتوجه بأقصى سرعة ممكنة لإنقاذ أشخاص في حالة استغاثة.

حرية الملاحة الجوية

بالإضافة لحرية الملاحة البحرية، تتمتع جميع الدول كذلك بحرية الملاحة الجوية؛ حيث يحق للطائرات التابعة لكافة الدول الطيران فوق منطقة أعالي البحار، والتحليق في أجوائها على أي ارتفاع المادة (1/87/ب)، باعتبار أن المجال الجوي لمنطقة أعالي البحار، له حكم تلك المنطقة من الناحية القانونية؛ وبالتالي فهو لا يخضع لسيادة أية دولة، والتحليق فيه حر لجميع الدول شرط التزامها بمراعاة القواعد القانونية الدولية الواجبة، وبشكل خاص تلك التي تقرها منظمة الطيران المدني الدولية¹.

ب. حرية وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة:

نصت الفقرة الأولى من المادة (87) في البند الأول على هذه الحرية، واعتبرتها من الحريات الأساسية لأعالي البحار، وخصصت المواد (112 إلى 115):

- للأحكام المتعلقة بحق مختلف الدول في وضع الكابلات، ومد أسلاك الهاتف والتلغراف وأنابيب البترول.

¹ - د. أحمد أبو الوفا محمد، القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص 393.

- كما تضمنت أحكاماً تتعلق بالمسؤولية عن كسر أو إصابة أحد الكابلات أو الأنابيب.

المادة (112):

قد أكدت في فقرتها الأولى ماجاء في الفقرة الأولى من المادة (87)، وورد فيها أنه: "يحق لجميع الدول وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة على قاع أعالي البحار خارج حدود الجرف القاري".

المادة (113):

تضمنت أحكاماً من شأنها ضرورة اعتماد كل دولة مايلزم من القوانين والأنظمة التي تنص على اعتبار كسر أو إصابة أحد الكابلات أو الأنابيب تحت أعالي البحار جريمة تستحق العقاب، إذا تمت من قبل سفينة ترفع علم تلك الدولة، أو من قبل شخص يخضع لولايتها عن قصد، أو نتيجة إهمال جرمي بطريقة تؤدي إلى قطع المواصلات البرقية أو الهاتفية أو إعاقتهما، أو كسر أو إصابة خط أنابيب مغمور، أو كابل كهربائي عالي التوتر مغمور، إلا إذا كان هذا الكسر أو الإصابة قد سببها أشخاص عملوا لمجرد تحقيق هدف مشروع يتمثل في إنقاذ حياتهم أو سفنهم بعد اتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة لتفادي ذلك.

المادة (114):

قد تضمنت اعتماد الدول لقوانين وأنظمة تنص على ضرورة أن يتحمل الأشخاص التابعين لولاية الدول، والذين يمتلكون أحد الكابلات أو خطوط الأنابيب موضوع البحث، ويتسببون أثناء وضع أو تصليح تلك الكابلات أو الأنابيب، بكسر أو إصابة الكابلات أو الأنابيب الأخرى؛ تكاليف التصليحات للأضرار التي حدثت للأنابيب والكابلات الأخرى نتيجة قيامهم بالأعمال المذكورة.

المادة (115):

نصت على حق كل دولة باعتماد القوانين والأنظمة اللازمة بهدف ضمان حصول أصحاب السفن على تعويض عن الأضرار المترتبة عن تفادي إصابة أحد الكابلات أو خطوط الأنابيب المغمورة، وذلك من صاحب الكابل أو خط الأنابيب، إذا أثبتوا أنهم ضحوا برساسة أو شبكة أو أي أداة أخرى من أدوات الصيد، وبشرط أن يكونوا قد اتخذوا مسبقاً كافة التدابير الاحتياطية المعقولة.

ج. حرية الصيد في أعالي البحار:

تحتوي أعالي البحار على ثروات وفيرة من الموارد الحية، لذا اهتمت الاتفاقية بتنظيم موضوع الصيد في هذه المنطقة، وأعطت الحق لكافة الدول ورعاياها بالصيد في أعالي البحار، إلا أن ذلك مرهوناً وفق المواد (116 - 120) بمايلي:

1. مراعاة التزاماتها الناشئة عن المعاهدات.
2. مراعاة حقوق الدول الأخرى وواجباتها ومصالحها المنصوص عليها في الاتفاقية، وعدم التسبب بأية مضايقات أو عراقيل لسفن تلك الدول.
3. الالتزام بأن تتخذ التدابير والإجراءات اللازمة تجاه رعاياها، بهدف المحافظة على الثروات الحية، وعدم القيام باستخدام وسائل صيد من شأنها انقراض الأسماك في أعالي البحار.
4. التعاون مع بقية الدول، وتبادل المعلومات العلمية والإحصائيات، من أجل الحفاظ على الثروات الحية وصونها، بما في ذلك الثدييات البحرية.

وفيما يتعلق بالتدابير اللازمة لحفظ الموارد الحية عند قيام الدول بتحديد كمية الصيد المسموح بها، فقد نصت اتفاقية جمايكا عام 1982 على أنه يتوجب على الدول:

1. اتخاذ التدابير الهادفة لصون أرصدة تلك الموارد أو تجديدها بمستويات يمكن أن تدر أقصى غلة قابلة للدوام مع مراعاة أنماط الصيد والترابط بين السلالات السمكية.
2. أن تضع في اعتبارها ما يترتب على ذلك من الآثار على الأنواع التي يتم صيدها أو المعتمدة عليها بقصد صونها أو تجديد أرصدها بمستويات أعلى من المستويات التي يمكن أن يصبح فيه تكاثرها مهدداً بشكل حيوي.

د. حرية البحث العلمي وإقامة الجزر الصناعية وغيرها من المنشآت:

لم تشر اتفاقيات جنيف لعام 1958 إلى هاتين الحريتين، وتمت إضافتهما في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982، ويحق لكل دولة ممارسة هاتين الحريتين في أعالي البحار مع مراعاة القواعد يفرضها القانون الدولي والأحكام التي تنص عليها الاتفاقية.

فبالنسبة للجزر والمنشآت، يحق لكل الدول إقامة منشآت من الجزر الصناعية والمنشآت والتركيبيات الأخرى بشرط ألا تكون متعارضة مع قواعد القانون الدولي، ولا يكون لهذه الجزر والمنشآت مركز الجزر الطبيعية، وبالتالي لا يكون لها بحر إقليمي أو منطقة اقتصادية خالصة أو جرف قاري.

أما فيما يتعلق بالبحث العلمي: يحق لكافة الدول والمنظمات الدولية المختصة إجراء منشآت من البحوث العلمية، وفق ما نصت عليه المادة (238) التي جاء فيها: "جميع الدول بغض النظر عن موقعها الجغرافي، وللمنظمات الدولية المختصة، الحق في إجراء البحث العلمي البحري رهناً بمراعاة حقوق وواجبات الدول الأخرى كما تنص عليه هذه الاتفاقية".

وطبقاً للمادة (240) يجري البحث العلمي للأغراض السلمية وحدها، وبالوسائل والطرق العلمية المناسبة، دون التعرض لأوجه الاستخدام المشروعة الأخرى للبحار، ويجب أن يجري حسب الأنظمة ذات الصلة المعتمدة وفقاً للاتفاقية بما في ذلك الأنظمة المتعلقة بحماية البيئة البحرية وحفظها.

المطلب الثالث: القيود الواردة على مبدأ حرية أعالي البحار

مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار ليس مطلقاً، إذ ترد عليه بعض القيود التي تبيح أن تخضع السفينة لاختصاص دولة غير دولة العلم في الحالات التالية:

أ. مقاومة الاتجار بالرقيق:

يعد ذلك تطبيقاً لقاعدة آمرة استقرت في القانون الدولي تنص على حظر تجارة الرقيق، ومنحت الاتفاقية هذا الحق لكافة الدول، حيث جاء في المادة (99): "تتخذ كل دولة تدابير فعالة لمنع ومعاينة نقل الرقيق في السفن المأذون لها برفع علمها ولمنع الاستخدام غير المشروع لعلمها. وأي عبد يلجأ على ظهر أية سفينة أياً كان علمها، يصبح حراً بحكم الواقع".



وإذا ما ثبت أن هناك دلائل قوية على قيام السفينة بتجارة الرقيق، فعندئذ يحق للسفن الحربية لأية دولة الصعود إلى تلك السفينة للتحقق من صحة ذلك، وإجراء الفحص على ظهرها وتفتيشها وحجزها. أما بالنسبة للاختصاص القضائي، فإنه ينعقد فقط للدولة التي ترفع السفينة علمها¹.

ب. مقاومة أعمال القرصنة:

تعد أعمال القرصنة ذات خطورة كبيرة على حياة الأشخاص وأموالهم وبضاعتهم في أعالي البحار، لذا اهتمت الاتفاقية بهذا الموضوع بهدف مواجهة هذه الأعمال غير المشروعة، ونصت على واجب جميع الدول بالتعاون من أجل قمع القرصنة في أعالي البحار وفي أي مكان يقع خارج ولاية أي دولة م(100). وقد عرفت المادة (101) القرصنة بأنها أي عمل مما يلي:

أ. أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة، ويكون موجهاً:

1- في أعالي البحار، ضد سفينة أو طائرة أخرى، أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو على متن تلك الطائرة.

2- ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أية دولة.

ب. أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم بوقائع تضيي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة.

ج. أي عمل يحرض على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في إحدى الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب) أو يسهل عن عمد ارتكابها".

وتستطيع من خلال هذه المادة أن نستخلص الشروط الواجب توافرها في أي عمل ليشكل عملاً من أعمال القرصنة:

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

¹- د.صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 873.

2. أن يهدف إلى تحقيق أغراض شخصية، وبالتالي إذا كانت أعمال العنف ترتكب لتحقيق أهداف سياسية، فلا تندرج تحت مفهوم القرصنة.
3. أن يتم ارتكاب الفعل من قبل طاقم أو ركاب سفينة أو طائرة خاصة¹.
4. أن يوجه العمل ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو أموال على متنها في أعالي البحار، أو في مكان يقع خارج ولاية أية دولة.

فإذا تم التحقق من توافر هذه الشروط، فإن العمل المرتكب يعد من أعمال القرصنة، ويكون بالتالي لكافة الدول بواسطة سفنها أو طائراتها العسكرية، أو التي تحمل علامات واضحة على أنها في خدمة حكومية؛ الحق بمواجهة هذه الأعمال، والقيام بضبط سفينة أو طائرة القرصنة في أعالي البحار، والقبض على من فيها من الأشخاص ومحاكمتهم أمام محاكمها، وفرض العقوبات الملائمة بحقهم، والإجراءات الضرورية فيما يتعلق بالسفينة أو الطائرة والأموال الموجودة ضمنها مع مراعاة حفظ حقوق الغير من ذوي النية الحسنة. ويجب الأخذ بالاعتبار أنه إذا كان ضبط السفينة أو الطائرة قد تم دون وجود مبررات كافية، فهنا تتحمل الدولة التي قامت بالضبط المسؤولية الدولية عن الأضرار والخسائر الناجمة عن عملية الضبط تجاه الدولة التي تحمل السفينة المتضررة جنسيتها. المواد (105 - 107).

ج. حق المطاردة الحثيثة (حق التتبع):

يمنح هذا الحق للدولة الساحلية بموجب المادة (111) من الاتفاقية إذا قامت سفينة أجنبية بارتكاب أحد الأفعال التي تشكل خرقاً لقوانينها وأنظمتها. ويشترط لممارسة هذا الحق:

1. أن تتوافر أسباب جديّة لدى الدولة الساحلية بأن السفينة الأجنبية قد خالفت قوانينها وأنظمتها أثناء تواجدها في المياه الداخلية أو الأرخبيلية أو الإقليمية أو المنطقة المتاخمة أو الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري أو مناطق السلامة المحيطة بمنشأتها الموجودة فوق الجرف القاري.
2. أن تبدأ المطاردة من إحدى هذه المناطق، وتستمر دون انقطاع.

¹- نصت المادة (102) على أنه في حال قيام أفراد طاقم سفينة أو طائرة حكومية بالتمرد والاستيلاء على هذه السفينة أو الطائرة، واستخدموها في أعمال القرصنة، فإن أعمالهم تعد في حكم الأعمال التي ترتكبها سفينة أو طائرة خاصة.

3. أن تقوم بالمطاردة السفن أو الطائرات الحربية، أو التي تحمل علامات خارجية تدل بشكل واضح على أنها مخصصة لخدمة عامة.

وينتهي حق الدولة بالمطاردة إذا دخلت السفينة في البحر الإقليمي للدولة التي تتبعها، أو في البحر الإقليمي لدولة أخرى. ويجب تعويض أية سفينة عما لحقها من خسائر أو أضرار نتيجة إيقافها أو احتجازها خارج البحر الإقليمي في ظروف لا تبرر ممارسة حق المطاردة الحديثة.

د. الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد المؤثرة على العقل:



تعد المخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل من أخطر الوسائل التي يتم من خلالها الإضرار بالإنسان وتدمير حياته، وإلحاق الأذى بالمجتمع؛ لذلك نصت المادة (108) من الاتفاقية على واجب كافة الدول بالتعاون لقمع الاتجار بهذه المواد بواسطة السفن المتواجدة في أعالي البحار.

كما أجازت لكل دولة أن تطالب بقية الدول للتعاون معها في قمع هذا الاتجار إذا كان لديها أسباب معقولة للاعتقاد بأن سفينة ترفع علمها تقوم بهذا الاتجار في أعالي البحار.

البث الإذاعي غير المصرح به:



يقصد بالبث الإذاعي غير المصرح به كما جاء في المادة (109 ف2) من الاتفاقية: "إرسال الإذاعات الصوتية أو التلفزيونية من سفينة أو من منشأة في أعالي البحار بنية استقبالها من عامة الجمهور بما يخالف الأنظمة الدولية، على أن يستثنى من ذلك إرسال نداءات الإغاثة". ونصت الاتفاقية على ضرورة تعاون كافة الدول بهدف منع هذا البث من أعالي البحار،

وأجازت في الفقرة الثالثة من المادة (109) القبض على أي شخص يعمل في البث غير المصرح به ومحاكمته أمام محاكم أي من الدول التالية:

1. دولة علم السفينة.
2. دولة تسجيل المنشأة.
3. الدولة التي يكون الشخص من رعاياها.
4. أي دولة يمكن استقبال البث فيها.
5. أي دولة يشكل هذا البث تشويشاً على اتصالاتها اللاسلكية المصرح بها.

ويحق أيضاً لهذه الدول حجز السفينة المستخدمة في البث غير المصرح به، وضبط أجهزة الإرسال. المادة (109 ف4).

وختاماً للبحث في أعالي البحار، من الجدير بالذكر في هذا المجال أن منطقة أعالي البحار في اتفاقية جنيف لعام 1958 تشمل قاع أعالي البحار، وماهو تحت القاع، إضافة إلى المياه والحيز الجوي الذي يعلوها. في حين أضافت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 منطقة أخرى وأسماها "المنطقة" أو ما يطلق عليه التراث المشترك للإنسانية، وهذه في الحقيقة هي قاع أعالي البحار وماهو تحت القاع، وهذا ماسنتاوله في المبحث التالي.

المراجع

1. د. حامد سلطان، القانون الدولي العام، دار النهضة، القاهرة، الطبعة الرابعة، سنة 1987.
2. د. محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار البحر العالي، شركة مطبعة الأديب البغدادية المحدودة، بغداد، سنة 2000.
3. د. محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الاسكندرية، سنة 1991.
4. د. علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، دار النشر والثقافة، الاسكندرية، الطبعة الثانية، سنة 1975.
5. د. أحمد أبو الوفا محمد، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982.
6. د. صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، دار النهضة العربية ، القاهرة، سنة 2007.

المعلومات الإضافية:

المادة (102): نصت المادة (102) على أنه في حال قيام أفراد طاقم سفينة أو طائرة حكومية بالتمرد والاستيلاء على هذه السفينة أو الطائرة، واستخدموها في أعمال القرصنة، فإن أعمالهم تعد في حكم الأعمال التي ترتكبها سفينة أو طائرة خاصة.

الأسئلة:

اختر الإجابة الصحيحة:

السؤال الأول: عرفت اتفاقية جنيف لعام 1958 أعالي البحار بأنها:

- 1- جميع أجزاء البحر التي لا تعود للبحر الإقليمي ولا إلى المياه الداخلية لأي دولة.
- 2- جميع أجزاء البحر التي لا تعود للبحر الإقليمي ولا إلى المياه المتاخمة ولا إلى المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري لأي دولة.
- 3- جميع أجزاء البحر التي لا تعود للبحر الإقليمي ولا إلى المياه الداخلية ولا إلى المياه الأرخيبيلية لأي دولة.

الإجابة الصحيحة هي رقم 1.

السؤال الثاني: أعالي البحار مفتوحة:

- 1- لجميع الدول المشتركة في البحر فقط.
 - 2- لجميع الدول الساحلية فقط.
 - 3- لجميع الدول الساحلية وغير الساحلية.
- الإجابة الصحيحة هي رقم 3.

السؤال الثالث: إذا رفعت السفينة في أعالي البحار علم دولتين أو أكثر:

- 1- تعتبر في حكم السفينة عديمة الجنسية.
 - 2- تعتبر سفينة مزدوجة الجنسية.
 - 3- تؤخذ بجنسية الدولة التي تملك الحصاة الأكبر فيها.
- الإجابة الصحيحة هي رقم 1.

السؤال الرابع: إذا تبين أن سفينة تقوم بتجارة الرقيق في أعالي البحار، فإن الاختصاص القضائي بالنسبة لها ينعقد:

- 1- للدولة التي ترفع السفينة علمها.
 - 2- للدولة التي تكتشف تجارة الرقيق من قبل السفينة.
 - 3- للدولة التي يحمل جنسيتها ربان السفينة.
- الإجابة الصحيحة هي رقم 1.

الوحدة التعليمية الثامنة

المناطق البحرية غير الخاضعة لسيادة أو ولاية الدول الساحلية المنطقة

كلمات مفتاحية:

المنطقة - التراث المشترك للإنسانية - استخدام المنطقة للأغراض السلمية - السلطة - الجمعية - المجلس - الأمانة - المؤسسة - مالية السلطة.

الملخص:

نظمت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 الأحكام الخاصة بالمنطقة في الجزء الحادي عشر، وتشمل المنطقة قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها فيما وراء حدود الولاية الوطنية، وتعد المنطقة تراثاً مشتركاً للإنسانية، يتوجب استغلالها لصالح البشرية جمعاء، ويجب أن يستفيد من فوائدها جميع الدول بغض النظر عن موقعها الجغرافي، وبشكل خاص الدول النامية. ولا يجوز استخدام المنطقة

إلا في الأغراض السلمية، وينبغي استغلال مواردها بشكل يضمن تحقيق التنمية الشاملة للاقتصاد العالمي والتجارة الدولية.

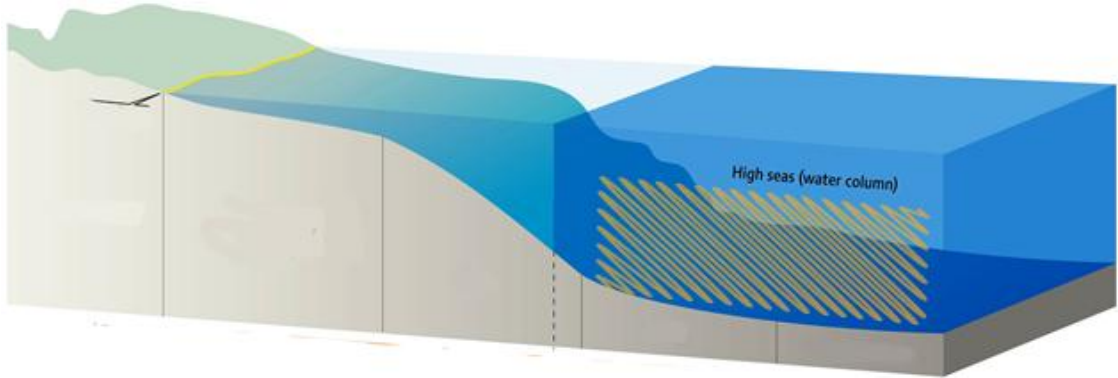
وقد أوجدت الاتفاقية جهازاً دولياً يتولى مهمة استغلال موارد المنطقة بشكل يضمن صالح الإنسانية أطلقت عليه اسم "السلطة" وهي منظمة دولية تتمتع بالشخصية القانونية الدولية والأهلية والحصانات اللازمة لممارسة وظائفها، تضم في عضويتها جميع الدول الأطراف في الاتفاقية، وتتألف من ثلاثة أجهزة رئيسية: (الجمعية، المجلس، الأمانة)، بالإضافة إلى جهاز فرعي يطلق عليه المؤسسة، وهي الهيئة التي تقوم بمباشرة النشاط المادي للسلطة.

الأهداف التعليمية :

في نهاية هذه الوحدة التعليمية، يجب أن يكون الطالب قادراً على:

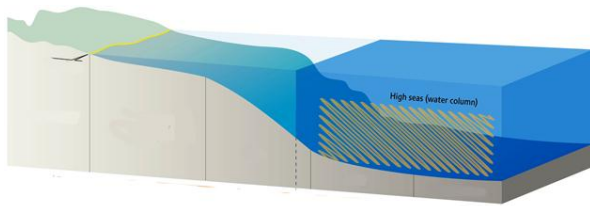
- 1- فهم المقصود بالمنطقة، والقدرة على تحديدها.
- 2- إدراك الطبيعة القانونية للمنطقة باعتبارها تراثاً مشتركاً للإنسانية.
- 3- معرفة الأحكام القانونية المتعلقة باستخدام المنطقة.
- 4- فهم المقصود بضرورة استغلال المنطقة لصالح البشرية جمعاء، ومعرفة المزايا التي منحتها الاتفاقية للدول النامية.
- 5- فهم المقصود بالسلطة وتعريفها، وتحديد اختصاصاتها ومعرفة نظامها القانوني وتحديد أجهزتها.

مقدمة حول المنطقة:



لم يرد ذكر منطقة التراث المشترك للإنسانية في اتفاقيات جنيف عام 1958، وورد ذكرها لأول مرة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 تحت عنوان "المنطقة"، بعد أن أدركت الدول أهمية هذه المنطقة من الناحية الاقتصادية، فسعت لتنظيم الاستفادة من ثرواتها بطريقة قانونية تمكّن كافة الدول الساحلية وغير الساحلية من الحصول على نصيب من هذه الموارد.

المطلب الأول: المقصود بالمنطقة



لم يكن استخدام منطقة التراث المشترك للإنسانية يواجه أية مشاكل أو نزاعات في الماضي، فكانت قيعان البحار والمحيطات فيما وراء حدود الولاية الوطنية للدولة الساحلية تعد مباحاً وفقاً لما كان سائداً في ظل القانون الدولي التقليدي،

وكان يحق لكل دولة من دول العالم تملك الوسائل التقنية والعلمية استكشاف هذه المنطقة واستغلالها. إلا أن أهمية هذه المنطقة بدأت بالظهور بعد التطور العلمي والتكنولوجي الذي شهده العالم، والذي سهل إمكانية استكشاف هذه المنطقة واستغلال الثروات الهائلة فيها. الأمر الذي جذب اهتمام الدول من الناحيتين الاقتصادية والإستراتيجية، وجعل من الضروري وضع نظام قانوني دولي خاص بها. ويعد

رئيس وفد مالطا لدى الجمعية العامة للأمم المتحدة السيد "أرفيد باردو" أول من أشار في عام 1967 إلى الموارد المعدنية الموجودة تحت الماء فيما وراء الاختصاص الوطني للدول، واقترح فكرة "التراث المشترك للإنسانية" قاصداً استغلالها في صالح الإنسانية جمعاء، ولقيت فكرته الموافقة من قبل الجمعية العامة، وقامت باتخاذ العديد من الأعمال القانونية والقرارات لوضعها موضع التنفيذ¹. وانتهى الأمر إلى تبني اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لهذه المنطقة، ويعد ذلك تطوراً تدريجياً لقواعد القانون الدولي للبحار المتعلقة بهذه المنطقة وليس مجرد تقنين للقواعد الموجودة سابقاً كما هو الحال في معظم المناطق البحرية التي وردت في الاتفاقية.

وقد نصت الفقرة الأولى من المادة الأولى من الاتفاقية على أن اصطلاح المنطقة يشمل: "قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها الموجودين خارج حدود الولاية الوطنية". وجاء الجزء الحادي عشر من الاتفاقية تحت عنوان "المنطقة" وفيه تدرج المبادئ التي تشكل النظام القانوني الذي يحكم قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها فيما وراء حدود الولاية الإقليمية للدولة الساحلية، أي المناطق من القاع التي توجد بعد المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري وبمعنى آخر "قاع أعالي البحار". وبذلك فإن قاع البحر يقسم إلى عدة مناطق:

- 1- منطقة قاع المياه الداخلية: ينطبق عليه ما ينطبق على المياه الداخلية من أحكام، فيعد تابعاً لسيادة الدولة الساحلية لصلته المادية بالإقليم اليابس للدولة.
- 2- منطقة قاع البحر الإقليمي: تمتد إليه سيادة الدولة الساحلية.
- 3- منطقة الجرف القاري: يكون للدولة الساحلية عليه حقوق سيادية بغرض استكشافه واستغلال موارده الطبيعية.
- 4- منطقة التراث المشترك للإنسانية "المنطقة": وهي الأجزاء من قاع البحار التي لا تشملها المناطق الآتية ذكرها².

¹ - للمزيد انظر: د. أحمد أبو الوفا محمد، القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص 417 - 420.
² - د. عبد القادر محمود الأفرح، التنظيم القانوني لمنطقة التراث المشترك للإنسانية في إطار قواعد القانون الدولي للبحار، جامعة نايف العربية للعلوم، مركز الدراسات والبحوث، دار جامعة نايف للنشر، الرياض، سنة 2015، ص 10.

واهتمت الاتفاقية بالمنطقة كونها تشكل مع مواردها تراثاً مشتركاً للإنسانية وفق ما جاء في المادة (136)¹. ووضعت أحكامها بالنسبة لها دون المساس بالطبيعة القانونية للمياه التي تعلوها أو للحيز الجوي فوق تلك المياه. م (135).

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للمنطقة

أثارت الطبيعة القانونية لمنطقة قاع البحار والمحيطات فيما يجاوز حدود الولاية الوطنية جدلاً فقهيًا كبيراً، واختلفت الآراء المتعلقة بهذا الشأن، فذهب فريق من الفقهاء إلى اعتبار هذه المنطقة مالاً مباحاً لا مالك له، وبالتالي يمكن أن تكون محلاً لسيادة الدول، ويمكن لأي دولة أن تستغلها لحسابها الخاص بشرط عدم الإخلال بمبدأ حرية أعالي البحار. واستند هذا الرأي في تبريره إلى عدة حجج من بينها فكرة قديمة في القانون الدولي التقليدي "فكرة الاستيلاء أو وضع اليد"، وبموجبها يخضع قاع أعالي البحار وما تحت القاع لسيادة الدولة التي تستولي أو تضع يدها عليه كما هو الحال في استيلاء بريطانيا على مصائد اللؤلؤ في سيلان².

واتجه فريق آخر من الفقهاء إلى اعتبار هذه المنطقة مالاً مشتركاً، لا يجوز لأحد الاستيلاء عليه. وقد أثرت فكرة التراث المشترك للإنسانية - كما بينا سابقاً - أمام الجمعية العامة للأمم المتحدة عام 1967 من قبل السيد "أرفيد باردو"، ومن ثم حظيت باهتمام ملموس من قبل لجنة الاستخدامات السلمية أثناء مناقشاتها الهادفة إلى وضع نظام قانوني يحكم قاع البحار والمحيطات فيما يجاوز حدود الولاية الوطنية³.

وحسنت الاتفاقية الأمر باعتبار المنطقة تراثاً مشتركاً للبشرية، ويتوجب بالتالي استغلالها لصالح البشرية جمعاء، ويجب أن يعود هذا الاستغلال بالفائدة على جميع الدول بغض النظر عن موقعها الجغرافي سواء كانت ساحلية أو غير ساحلية أو حبيسة، وبشكل خاص الدول النامية، فجميع الدول لها حق الانتفاع بموارد المنطقة، ولكل منها نصيب من ثرواتها. م (140).

1- يعد جعل تلك المنطقة بمثابة تراث مشترك للإنسانية انتصاراً للدول النامية، رغم المعارضة الشديدة لذلك من قبل الدول الصناعية المتقدمة وفي مقدمتها الولايات المتحدة الأمريكية. د. صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 877.

2- د. عبد القادر محمود الأفرع، التنظيم القانوني لمنطقة التراث المشترك للإنسانية في إطار قواعد القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص 13.

3- د. صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 880.

ويترتب على أعمال هذا المبدأ، عدم إطلاق يد الدول الغنية والمتقدمة في السيطرة على الثروات الموجودة في المنطقة، وعدم أحقية أي دولة بإدعاء السيادة الوطنية على أي جزء منها، كما يتمتع على أي دولة أو أي شخص طبيعي أو اعتباري الاستيلاء على أي جزء من المنطقة، وإذا ادعت أي دولة تملك جزء منها أو استولت عليه، فلا يجوز الاعتراف بشرعية هذا الادعاء أو الاستيلاء. م (137 ف1).

المطلب الثالث: النظام القانوني لاستخدام المنطقة

أكدت الاتفاقية في مادتها (141) على عدم جواز استخدام المنطقة إلا في الأغراض السلمية، ويعد ذلك في الحقيقة تأكيداً لما ورد في القرار رقم (25/2660) الصادر عن الجمعية العامة للأمم المتحدة عام 1970 والخاص بإقرار اتفاقية دولية بشأن تحريم وضع الأسلحة النووية وغيرها من أسلحة التدمير الشامل فوق قاع البحار والمحيطات أو تحت قاعها، وكذلك القرار رقم (25/2749) الخاص بإعلان المبادئ التي تحكم قاع البحار والمحيطات فيما وراء حدود الولاية الوطنية¹. وتطبيقاً لما نصت عليه الاتفاقية، فلا يجوز للدول وضع أي نوع من الأسلحة سواء كانت نووية أو تقليدية، أو القيام بأي أنشطة غير سلمية فوق قاع المنطقة أو تحت قاعها.

ويتوجب على الدول عند استغلالها موارد المنطقة مراعاة حقوق الدولة الساحلية، وعدم المساس بمواردها الكامنة في المناطق التي تدخل ضمن اختصاصها، خاصة أنه في كثير من الأحيان يمكن أن تكون منابع الثروة الطبيعية غير الحية ممتدة عبر الحدود التي تفصل بين المنطقة الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية وبين المنطقة الدولية، وهذا ما أكدت عليه المادة (143 ف1) التي جاء فيها: "تجري الأنشطة في المنطقة، فيما يتعلق بمكان الموارد فيها الممتدة عبر حدود الولاية الوطنية مع إيلاء المراعاة الواجبة للحقوق والمصالح المشروعة لأية دولة ساحلية تمتد تلك المكامن عبر ولايتها".

ويجب ألا يمس استخدام المنطقة واستغلال ثرواتها بالحريات التقليدية التي تتمتع بها الدول والنظام القانوني لمنطقة أعالي البحار. المادة (135). كما يتوجب استغلال موارد المنطقة بشكل يضمن التنمية السلمية للاقتصاد العالمي، والنمو المتوازن للتجارة الدولية، وينهض بالتعاون بين الدول بهدف تحقيق التنمية الشاملة لها جميعاً، وبشكل خاص الدول النامية. وبغية ضمان التنمية المنتظمة والأمانة لموارد

¹- د. أحمد أبو الوفا محمد، القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص 431.

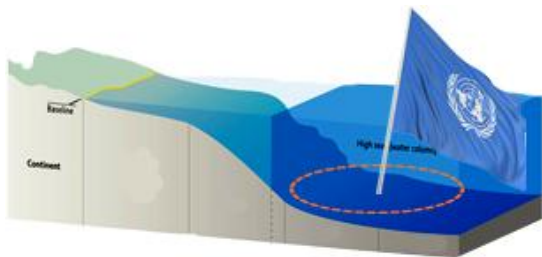
المنطقة وإدارتها بشكل رشيد، وتوسيع فرص المشاركة في هذه الأنشطة، وزيادة توافر المعادن المنتجة من موارد المنطقة، والسعي لتوفير أسعار عادلة ومستقرة للمنتجين والمستهلكين للمعادن المنتجة من موارد لمنطقة، وزيادة الفرص لجميع الدول الأطراف في الاشتراك في تنمية موارد المنطقة ومنع احتكار الأنشطة فيها، وحماية الدول النامية من الآثار الضارة باقتصادياتها أو بحصيلة صادراتها، وتنمية التراث المشترك بما يحقق مصلحة الإنسانية جمعاء. المادة (150).

وبالنسبة للدول النامية: نصت الاتفاقية على ضرورة تعزيز مشاركتها الفعالة في ممارسة الأنشطة في المنطقة مع مراعاة حاجاتها ومصالحها الخاصة، وبشكل خاص حاجات الدول النامية غير الساحلية والمتضررة جغرافياً، وذلك بهدف التغلب على العقبات الناشئة عن موقعها الجغرافي (بعدها عن المنطقة، وصعوبة وصولها إليها ومنها). المادة (148).

ويتوجب أن يكون سلوك جميع الدول فيما يتعلق بالمنطقة وفقاً للمادة (138) متفقاً مع المبادئ المقررة في ميثاق الأمم المتحدة، وقواعد القانون الدولي، وأحكام الاتفاقية. كما يتوجب على الدول ورعاياها أثناء ممارسة نشاطاتهم في المنطقة عدم مخالفة النظام القانوني الخاص بها، وإلا تحملت بموجب المادة (139 ف2) المسؤولية الناجمة عن عدم قيامها بالتزاماتها بموجب هذا الجزء من الاتفاقية الخاص بالمنطقة.

وقد استهدفت الاتفاقية استكشاف موارد المنطقة واستغلال ثرواتها لصالح الإنسانية عن طريق إقرار وسيلة فعالة لإدارة موارد المنطقة تتمثل في إنشاء جهاز دولي يتولى هذه المهام، وهذا ما سنقوم ببيانه في المطلب التالي.

المطلب الرابع: السلطة "المنظمة الدولية القائمة على إدارة المنطقة"



أنشأت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 جهازاً دولياً لمباشرة استغلال المنطقة لصالح البشرية جمعاء باعتبارها تراثاً مشتركاً للإنسانية أطلقت عليه اسم "السلطة"، ويعد إنشاء السلطة تطوراً جديداً في تاريخ القانون الدولي

والمنظمات الدولية، حيث عهد إلى منظمة حكومية عالمية مهمة القيام بأنشطة اقتصادية على أسس تجارية¹.

عرفت المادة (157 ف1) السلطة بأنها: "المنظمة التي تقوم الدول الأطراف عن طريقها، وفقاً لهذا الجزء، بتنظيم الأنشطة في المنطقة ورقابتها، بصورة خاصة بغية إدارة موارد المنطقة".

وتتولى السلطة نوعين من الاختصاصات: صريحة وعارضة، حيث جاء في المادة (157 ف2): "تكون صلاحيات ووظائف السلطة هي تلك التي تمنحها إياها صراحة هذه الاتفاقية. ويكون للسلطة من الصلاحيات العارضة، المنسجمة مع هذه الاتفاقية، ما تنطوي عليه ضمناً ممارسة تلك الصلاحيات والوظائف وما هو لازم لممارستها فيما يتعلق بالأنشطة في المنطقة".

وتتمتع السلطة بالشخصية القانونية الدولية، وتملك الأهلية القانونية اللازمة لممارسة وظائفها وتحقيق مقاصدها. المادة (176). كما تتمتع في أقاليم كافة الدول الأطراف في الاتفاقية بالامتيازات والحصانات الضرورية التي تمكنها من ممارسة وظائفها. المادة (177).

تضم السلطة في عضويتها جميع الدول الأطراف في الاتفاقية م (156 ف2)، وتقوم على مبدأ المساواة بين جميع أعضائها في السيادة م (157 ف3).

وتتألف من ثلاثة أجهزة رئيسية، بالإضافة إلى المؤسسة:

1. الجمعية: جاء في المادة (159) أن الجمعية تتألف من جميع الدول الأعضاء في السلطة، ولكل عضو ممثل واحد. تعقد الجمعية دورات عادية سنوية ودورات استثنائية إذا قررت ذلك الجمعية أو إذا دعاها الأمين العام بناء على طلب من المجلس أو غالبية الدول الأعضاء في السلطة، وتعقد الدورات في مقر السلطة في جمايكا مالم تقرر الجمعية غير ذلك. وبالنسبة للتصويت في الجمعية: لكل عضو صوت واحد، وتتخذ السلطة القرارات في المسائل الموضوعية بأغلبية ثلثي الأعضاء الحاضرين المشتركين في التصويت بشرط أن تضم هذه الأغلبية أغلبية الأعضاء

¹- د. عبد القادر محمود الأقرع، التنظيم القانوني لمنطقة التراث المشترك للإنسانية في إطار قواعد القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص 53.

المشركين في الدورة. أما في المسائل الإجرائية فتتخذ القرارات بأغلبية الأعضاء الحاضرين المصوتين.

2. **المجلس:** يتألف من (36) عضو من أعضاء السلطة يتم انتخابهم من قبل الجمعية وفقاً لترتيب معين نصت عليه المادة (161 ف1). ويكون لكل عضو صوت واحد، وتتخذ القرارات في المسائل الإجرائية بأغلبية أصوات الأعضاء الحاضرين والمشاركين بالتصويت، أما في بقية المسائل فقد قررت الاتفاقية أغلبية الثلثين بالنسبة لبعض المسائل، وأغلبية ثلاثة أرباع الأصوات في مسائل أخرى. المادة (161 ف8). ويتبع المجلس لجنة التخطيط الاقتصادي، واللجنة القانونية والتقنية. المادة (163 ف1).

3. **الأمانة:** تتألف من أمين عام وعدد من الموظفين، يقوم المجلس باقتراح عدد من المرشحين تنتخب الجمعية من بينهم الأمين العام، ويعين لمدة أربع سنوات قابلة للتجديد. ويعد الأمين العام الموظف الإداري الأعلى في السلطة، ويقوم بتقديم تقرير سنوي عن أعمال السلطة إلى الجمعية. المادة (166).

4. **المؤسسة:** نصت عليها المادة (170) وهي هيئة السلطة التي تقوم بالأنشطة بصورة مباشرة، كما تقوم بنقل المعادن المستخرجة منها وتجهيزها وتسويقها، أي مباشرة النشاط المادي. وتمتلك السلطة الأهلية القانونية ضمن إطار الشخصية القانونية الدولية للسلطة، وتكون خاضعة لتوجيه المجلس ورقابته.

وبالنسبة لمالية السلطة: جاء في المادة (171) أن أموال السلطة تتألف من:

1. المساهمات المقدره التي يدفعها أعضاء السلطة.

2. الأموال التي تتلقاها السلطة بصدد الأنشطة في المنطقة.

3. الأموال المحولة من المؤسسة.

4. الأموال المقترضة.

5. التبرعات التي يقدمها الأعضاء أو كيانات أخرى.

6. المدفوعات إلى صندوق التعويض.

ويحق للسلطة اقتراض الأموال، حيث تضع الجمعية في النظام المالي حدود صلاحية السلطة في الاقتراض، ويمارس المجلس صلاحية السلطة في الاقتراض، ولا تكون الدول الأطراف مسؤولة عن ديون السلطة. المادة (174).

يقوم الأمين العام بإعداد الميزانية السنوية المقترحة للسلطة، ويقدمها إلى المجلس الذي ينظر فيها ويقدمها بدوره إلى الجمعية التي تقوم بإقرارها. المادة (172).

وتضمنت المادة (173) مصروفات السلطة، حيث يعد أبرز أوجه الإنفاق للسلطة: تسديد المصروفات الإدارية، تزويد المؤسسة بالأموال، تعويض الدول النامية.

وبعد استعراض أبرز الأحكام المتعلقة بالسلطة، يمكننا القول بأن السلطة تعد المنظمة الدولية ذات الشخصية القانونية التي تعمل باسم المجتمع الدولي، والهادفة إلى حماية منطقة التراث المشترك للإنسانية، وضمان استغلالها لصالح البشرية جمعاء.

المراجع

1. د. أحمد أبو الوفا محمد، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982.
2. د. عبد القادر محمود الأقرع، التنظيم القانوني لمنطقة التراث المشترك للإنسانية في إطار قواعد القانون الدولي للبحار، جامعة نايف العربية للعلوم، مركز الدراسات والبحوث، دار جامعة نايف للنشر، الرياض، سنة 2015.
3. د. صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة 2007.

المعلومات الإضافية:

أثر المنطقة على الدول النامية: يعد جعل تلك المنطقة بمثابة تراث مشترك للإنسانية انتصاراً للدول النامية، رغم المعارضة الشديدة لذلك من قبل الدول الصناعية المتقدمة وفي مقدمتها الولايات المتحدة الأمريكية.

السؤال الأول: نظمت الاتفاقية الأحكام المتعلقة بالمنطقة في الجزء:

1- الحادي عشر.

2 العاشر.

3 التاسع.

الإجابة الصحيحة هي رقم 1.

السؤال الثاني: يجب أن يعود استغلال المنطقة بالفائدة على:

1 الدول الساحلية فقط.

2- جميع الدول.

3- الدول النامية فقط.

الإجابة الصحيحة هي رقم 2.

السؤال الثالث: السلطة:

1- تتمتع بالشخصية القانونية الدولية.

2 لا تتمتع بأي حصانة.

3 تضم في عضويتها الدول المتقدمة القادرة على استغلال موارد المنطقة.

الإجابة الصحيحة هي رقم 1.

السؤال الرابع: مجلس السلطة:

1- يتألف من 35 عضو من أعضاء السلطة.

2- يتألف من جميع أعضاء السلطة.

3 يتألف من 36 عضو من أعضاء السلطة.

الإجابة الصحيحة هي رقم 3.