

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي



جامعة الإخوة منتوري - قسنطينة 01 -



كلية الحقوق

قسم القانون العام

محاضرات في القانون الدولي للبحار

من إعداد الدكتور: هشام بوحوش

موجهة لطلبة السنة الثانية ماستر تخصص قانون دولي عام

مقدمة :

يشكل القانون الدولي للبحار فرعاً من فروع القانون الدولي العام ، ذلك أن قواعده وأحكامه تنضبط بها علاقات الدول في الحياة البحرية في الحرب وفي السلم على حد سواء ، ولم يتفق الشراح على تعريف لهذا القانون ، وهنا يمكن الإشارة إلى تعريف لفيقه معاصر ، هو الأستاذ "جون كولمبس" الذي اعتبره مجموعة من القواعد تتناول التجارة البحرية والحرب البحرية ، والحياد كجزء هام من هذه القواعد ، وأن هذه القواعد تواترت الدول على احترامها في علاقاتها المختلفة .

لكن هذا التعريف ينقصه عناصر هامة ، ذلك أنه يدخل في مجال علاقات الدول الخاصة بالحياة البحرية مسألة استغلال قاع البحار وإستخراج النفط منه ، وتثار بهذا الخصوص مشكلات هامة ، وكذلك لا يمكن إغفال صيد البحر ، وما يثيره من منازعات دولية .

لذلك يمكن القول أن القانون الدولي للبحار هو مجموعة المبادئ والأحكام التي تنظم العلاقات بين الدول في الحياة البحرية ، في أوقات السلم كمسائل استغلال الثروة المعدنية الكامنة تحت مياه البحار واستغلال الثروة المائية والسمكية البحرية ، ومسائل الملاحة البحرية في مختلف المناطق البحرية ، وما يتفرع عنها من أعمال النقل البحري والتأمين البحري ، وغير ذلك ، في نطاق ما يتصل بعلاقات الدول بعضها ببعض ، وكذلك يضم هذا القانون القواعد والأحكام المنظمة للحرب البحرية ، وهي التي تعبر عنها بقانون البحار الدولي في زمن الحرب .

هذه القواعد الخاصة بالعلاقات في السلم والحرب قد تكون نصوصاً مكتوبة في معاهدات أو قوانين ، وقد تكون عرفاً مستقراً وعادات وتقاليد ، وقد تكون أحكاماً قضائية تواترت فشكلت قواعد ومبادئ أو أقوال وآراء لشراح هذا الفرع من القانون الدولي وفقهائه ، وهذا كله يشكل لنا مصادراً للقانون الدولي للبحار .

هذا ويعتبر العرف والمعاهدات من أهم مصادر هذا القانون ، فمنذ أقدم عصور التاريخ ، عنى المشتغلون في البحار بخلق قواعد جرت بها معاملاتهم ، وتبلورت واستقرت حتى صارت أقوى من النصوص المكتوبة ، ولم يسهم الفقهاء والعلماء في هذا الإنشاء بقدر ما أسهم الملاحون و البحارة و التجار و قضاة المحاكم البحرية أو قناصل البحر في إقامة هذا الصرح من العادات البحرية التي أخذت بها الدول الملاحية الكبرى فصارت عرفاً بينها ، وهذا العرف هو المصدر الأول والأهم للقانون الدولي للبحار ، وقد

أكد القاضي الأمريكي مارشال Marshall في حكم مشهور أصدرته المحكمة العليا للولايات المتحدة الأمريكية أن العرف الذي جرى بين الشعوب والعادة التي تستقر يشكلان قاعدة قانونية .

وثمة مصدر آخر لهذا القانون له أهميته ، وقد زادت هذه الأهمية منذ منتصف القرن التاسع عشر، وهذا المصدر هو المعاهدات التي تيرمها الدول لتنظيم المعاملات فيما بينها ، وقد قضى في انجلترا بمجرد أن يتقرر في اتفاقية ينضم إليها عدد كبير من الدول المتقدمة أو يقول به الفقهاء المعترف بهم أو يستقر في أحكام القضاء .

ويجب أن يضاف إلى المعاهدات ، القوانين البحرية التي تصدر في كثير من الدول البحرية و تأصل القواعد و المبادئ القانونية و الدراسات التي تقوم بها بعض المنظمات الدولية وأعمال المؤتمرات البحرية ، ونخص بالذكر منها مؤتمرات لاهاي في سنة 1899 ، وسنة 1907 وفي سنة 1930 وجونيف سنة 1958 وما بعدها ، ومما هو جدير بالذكر أن مؤتمر لاهاي في سنة 1930 قد مني بخيبة أمل كبيرة ، ولكن تجددت المحاولات لتقنين هذا الفرع من القانون في ظل الأمم المتحدة ، إذ أنيط هذا العمل بلجنة القانون الدولي بتوصية أصدرتها الجمعية العامة للأمم المتحدة في سنة 1949 ، واستمرت الدراسات مدة عشر سنوات إلى أن وضعت هذه اللجنة مشروعا بحثه مؤتمر جونيف في دورته في مارس وأفريل سنة 1958 ، وعلى الرغم من الخلافات التي أثرت ، فإن هذا المؤتمر قد أقر أربع معاهدات ، ولكنها لم تظفر بمصادقة عدد كبير من الدول .

كما لعب الفقه دورا كبيرا في تطوير القانون الدولي للبحار ، إذ أنه ومنذ عصر الرومان ظهر فقهاء تناولوا بالشرح قواعد هذا القانون ، ومن هؤلاء " فلوروس Florus " و " ثيودوريت Theodore " و " بلوتارك Plutarque " و " سيلس Celse " ، وقد حاول هذا الأخير وضع نواة نظرية حرية الملاحة في كتابه " maris communem usum omnibus hominibus " ، وردد هذه النظرية فقيه آخر يقال له " البيان Ulpian " ، بقوله ، sicut aer et quidem mare commune omnium est et litore

وكذلك الفقيه " جايوس Gaius " الذي نادى بأن تكون الجزيرة ملكا لأول واضع يد عليها nullius enim esse creditur

وفي العصور الوسطى استطاع الفقه لأول مرة أن يناهض بفكرة المياه الإقليمية ، ومن رواد هذه النظرية " بارتول دي ساسو فيراتو Bratole de Sassoferrato (1319 . 1357) " الذي طالب بأن تكون للدولة سيادة تمتد من الشاطئ مسافة يقطعها المسافر في يومين أو مسافة مائة ميل ، وترددت هذه النظرية في القرن الخامس عشر بتأييد من الفقيهين " بولوس كاسترنسيس Paulus Castrensis " و " فيليينوس ساندوس Felinus Sandeus " وفي إنجلترا ظهر في القرن الثاني عشر كتاب الاميرالية الأسود " Black book of the admiralty " مناديا بأن البحر ملك خالص لملك إنجلترا

" The Sea belonging to the king of England "

وفي القرن السادس عشر ظهر في فرنسا " جان بودان J. Bodin " الذي نادى بسيادة الدولة على حزام من الماء يتأخم الشاطئ بمسافة ثلاثين عقدة ، كما طالب الفقيه الألماني " ستيمان Stypmann " بأن تمتد المياه الإقليمية إلى مسافة مائة ميل ، ولكن هذه المبالغة الموروثة عن العصور الوسطى لقيت معارضة شديدة من فقهاء القرن السادس عشر ، وفي مقدمتهم " نقولا ايفرادي " الذي صدر له مؤلف في سنة 1516 بعنوان " De topica juris sive loci ergumentorum legales "

كما نادى الفقيه " فيخ " بحرية الملاحة و استنكر فرض الرسوم على البضائع المنقولة بحرا ، وفي فجر القرن السادس عشر كذلك ظهر في اسبانيا فقيه لامع يقال له " كارولوس روينوس Carolus Ruinus " كان يبحث على المحافظة على حقوق الصيد وصورها بأنها حقوق ارتفاق مقررة على البحر .

وكانت البابوية تدعى لنفسها الحق في توزيع البحار كهبات منها لبعض الشعوب أو صكوكا تعطيتها لأصحاب التيجان ، فالبابا اسكندر السادس أصدر صكه المشهور في 4 ماي سنة 1493 وبه قسم المحيط الاطلنطي بين ملكي إسبانيا والبرتغال ورسم خطا يبعد بمسافة مائة ميل بحرية من جزر الرأس الأخضر وقال أن البحار والأراضي التي اكتشفت والتي ستكتشف شرق هذا الخط تكون ملكا لإسبانيا والتي اكتشفت أو ستكتشف غرب هذا الخط تكون ملكا للبرتغاليين ، ويرى الذين يدافعون عن هذا الصك أن البابا السالف الذكر إنما كان يوزع مناطق نفوذ لينظم عملية التبشير ، وظلت هذه الفكرة سائدة حتى تصدى لها في القرن السادس عشر الفقيه " فرانسوا دي فيتوريا Francois de vitoria " في مؤلفه urej Relectiones de Indis et de belli أين نادى فيه بحرية التجارة في البحارة ورفع القيود المفروضة عليها .

وفي القرن السابع عشر، ظهر فقهاء سخروا أقلامهم كل لحساب بلده وطالب كل منهم بأن تمتلك بلده البحر المحاذي لشاطئها ، منهم الكاتب الاسكتلندي " وليم ولوود Willaim Welwood " صاحب كتاب " De Dominio Maris سنة 1613 و البرتغالي " صيرافيم دي فريetas Seraphim de Freistas " في كتابه " De Justo imperium Lusitanorum Asiatico (سنة 1625) و الانجليزي " جون سلدن John Selden " في كتاب عنوانه " Mare clausum sive de Dominios Maris (سنة 1636) .

أما أهم فقيه شرع و كتب عن القانون الدولي للبحار في هذه الفترة فهو " هوجو جروسيوس Hugo Grotius " واسمه الأصلي " هوجوفون جروت Hugo von Groot " وهو فقيه هولندي ، ظهر في فجر القرن السابع عشر بمناسبة اعتقال البرتغاليين لعدة سفن هولندية على أساس أنها ضبطت في بحار مملوكة للبرتغال فنادي " جروسيوس " بمعاملة البرتغاليين بالمثل مبررا اعتقال سفينة برتغالية لحساب شركة الهند التي كان قد أسسها الهولنديون ، و حمل بشدة على نظرية تملك البحار المخلفة عن البابا اسكندر السادس قائلا أن الشعوب يجب أن تتمتع بحرية الملاحة في شتى البحار، وظهر مؤلفه الذائع الصيت المعنون " De Jure Praede (سنة 1604) حيث أفرد الفصل الثاني عشر من هذا المؤلف بعنوان " Mare Liberum للدفاع عن مبدأ الملاحة الحرة .

وأوضح جروسيوس في هذا الكتاب الفرق بين أعالي البحار و المضائق و الخلجان ، فهذه الأخيرة التي سماها "جروسيوس" Diverticula maris قابلة للتملك ملكية تامة بمعرفة الدولة ، وأما بالنسبة للمياه الإقليمية فليس للدولة عليها سلطان قضائي ، وحدد جروسيوس المياه الإقليمية بمسافة مرمى المدفع متأثرا باعتبارات الملاحة الحرة وتأمين البحار ضد أعمال القراصنة ، لدى يعتبر "جروسيوس" من مؤسسي القانون الدولي العام ، ومن أكبر فقهاء قانون الدولي للبحار .

وقد ظهر من بعده فقهاء آخرون ، نخص بالذكر منهم فقهاء القرن الثامن عشر مثل " أمريك دي فانتيل Emmerich de Vattel " ، حيث أن كتب هؤلاء جميعا هي التي غدت المشرعين في البلاد البحرية ، كما كانت منها عذبا للذين أبرمو المعاهدات البحرية ، وكلما تقدمت الملاحة وازدادت أحكام السفن في البحار ونشطت حركة التجارة البحرية تضاعفت هذه الثروة الفقهية وتفتحت أمهامها آفاق جديدة .

كما تعتبر المؤتمرات و السوابق الدولية من بين أهم مصادر القانون الدولي للبحار ، حيث حاولت المجموعة الدولية إيجاد حلول للمشكلات المختلف عليها ، من خلال عقد مؤتمرات دولية ، كالتي تقدمت الإشارة إليها ، ونقصد بها مؤتمري لاهاي في سنتي 1899 و 1907 لحل بعض مشكلات هذا القانون. هذا وتعتبر الأحكام قضائية الصادرة في المسائل المتعلقة بقانون البحار ، سواء أكانت هذه الأحكام صادرة عن محاكم وطنية أو أحكام محاكم دولية أو هيئات تحكيم دولية من بين أهم المصادر التي أدت إلى تطوير القانون الدولي للبحار ، حيث أنه كثيرا ما يضطر الباحث أو القاضي للرجوع إلى الوراثة على يجد في التاريخ البحري حالات مشابهة للحالة المطروحة عليه ، ليعرف كيف عوجلت في العصور المختلفة ، وبلجأ للقياس ويجتهد رأيه في استنباط الحلول .

وفي هذا المجال نذكر أحكام محاكم الاميرالية البريطانية ، فإذا كانت السوابق القضائية مصدرا خصباً للقانون الدولي البحار ، فلعل أخصبها أحكام محاكم الاميرالية البريطانية ، ومع التحفظ الشديد بالنسبة للعقلية الاستعمارية التي لازمت تاريخ البحرية البريطانية في شتى مراحلها ، حيث أن القضاة الذين تعاقبو على هذه المحكمة أصلوا قواعد كثيرة ، ومن أشهر قضاة محكمة الاميرالية البريطانية " سير جوليس سيزار sir Juluis Caesar " الذي اشتهر في عصر الملكة اليصابات ، و الدكتور " ريتشارد زوخ Richard Zouche " الذي جلس في هذه المحكمة عشرين سنة متتالية (1641 . 1661) ، وبعضهم اشتهر باستشاراته التي كان يقدمها لملك انجلترا كلما طلبها منه ، ومن قضاة محكمة الاميرالية البريطانية الذين خلدتهم استشاراتهم السير " ليولين جينكنس Sir Leoline Jenkins " الذي قدم للملك شارل الثاني استشارات في مسائل الغنائم طبعت ونشرت في سنة 1724 ، واعتمدت عليها محاكم الغنائم في انجلترا ، بوجه خاص ، في بيان حقوق وواجبات الدولة المحايدة حينما كانت بريطانيا تعتنق سياسة الحياد .

ونذكر أيضا " سير تشارلز هيدجز Sir Charles Hedges " الذي خلف " جينكنس " في هذه المحكمة سنة 1689 ، وممن ساعدت أحكامهم في تأصيل بعض مسائل قانون الحرب البحرية ، كالمهربات الحربية و الحصار البحري و المساعدة الغذائية ، " سير جورج هاي Sir Georges Hay " و " سير جيمس ماريوت Sir James Marriot " و كلهم جلسوا في محكمة الاميرالية في عهد الملك " جورج الثالث " ونذكر هنا أيضا القاضي الذي خلد اسمه " لوورد ستويل Lord Stowell " الذي جلس في وقت معاصر لحروب نابليون بونابرت وله أحكام مشهورة في قضاء الغنائم ، وقد كانت أحكام هؤلاء بالإضافة إلى أحكام من اشتهروا في أمريكا مثل القاضي " مارشال Marshall " و القاضي " استوري Astory "

مراجع أساسية للذين اشتركوا في وضع معاهدتي لاهاي البحرية سنتي 1899 و 1907 ، كما استمدت من هذه الأحكام المبادئ التي نص عليها تصريح لندن لسنة 1909 .

هذا ولا شك أن القوانين البحرية التي وضعتها الدول قديما و حديثا تؤلف مصدرا من أهم مصادر قانون الدولي للبحار ، إذ أنه هناك وحدة فكرية بين الذين يشتغلون في البحر، وكلما وضعت قاعدة وطبقت لا تلبث أن تتداول بين رجال البحر وتصبح بمثابة عرف ، وقد نقل الرومان قديما قانونهم البحري عن رودس ، وانتقلت قواعد " أوليرون les Roles d'Olron " من فرنسا إلى إسبانيا ثم إلى إنجلترا و هولندا وزحفت بعد ذلك إلى بحر البطلق وانتشرت قواعد " قنصلية البحر Consolato del mare " في منطقة البحر الأبيض المتوسط ، وهذه القواعد تبدأ في القوانين الداخلية ثم لا تلبث أن تنتقل في صورة عرف إلى ميدان قانون الدولي للبحار .

و يرجع قانون رودس البحري إلى القرن الثاني بعد ميلاد المسيح ، وقد اقتبس الإغريق أحكام هذا القانون وعاش ألف سنة بفضل الرومان ، ووضعت بيزانطة القانون البحري المسمى " باستليكا Bastilika " في القرن السابع ، وفي القرن الحادي عشر، إبان الحروب الصليبية وضع قانون بيت المقدس

les Assises de Jurasalem وطبقت أحكامه بمعرفة القناصل والقضاة البحريين في المواني القديمة كا جنوا و البندقية و مارسيليا ، ومن القوانين القديمة قوانين " وسبي Wisby " و القانون المسمى Code Hanséatique في القرن الثاني عشر، وكتاب " الاميرالية الاسود " الذي وضع في إنجلترا ، وتقدمت الإشارة إليه ، والذي بدأ في عهد الملك ادوارد الثالث وأستمر في عهدي ريتشارد الثاني و هنري الرابع ، وظهر في فرنسا في العصور الوسطى le Guidon de la mer وهو المصدر الذي استقى منه لويس الرابع عشر قانونه المشهور الذي صدر في سنة 1681.

وفي العصر الحديث ظهر في إنجلترا The manual Prize law وهو مأخوذ من كتاب وضعه " جود فري لوشنجتون Godfrey Lushington " في سنة 1866 ، كما يوجد أيضا ما يسمى :

King's Regulations and Admiralty instructions for the Government of His Majesty's Naval Service .

كما وضعت الولايات المتحدة الأمريكية قانونا للحرب البحرية في سنة 1900 ، وهناك قوانين مماثلة في البلاد البحرية الأخرى مثل روسيا و فرنسا و إيطاليا و ألمانيا و الصين و اليابان ، وكل هذه القوانين تعتبر بمثابة مصادر لا غنى عنها في القانون الدولي للبحار .

هذا وقد تقدمت الإشارة إلى المعاهدات البحرية كمصدر هام لهذا القانون ، ومن المعاهدات التي إلتزمت الدول بأحكامها معاهدة باريس لسنة 1856 وهي التي أبرمت بعد حرب القرم ، وتناولت بعض قواعد الحرب ومنها الحصانة التي أضفت على تجارة المحايدين حينما تنقل بسفن دول محاربة وذلك فيما عدا المهربات الحربية ، كما تناولت مسألة تجارة المحاربين التي تحملها السفن المحايدة ومسألة الحصار البحري ، وننوه أيضا باتفاقية جونيف البحرية المبرمة في 22 أوت سنة 1864 ، كما تعرض مؤتمر السلام في لاهاي في سنة 1899 لأحكام هذه الاتفاقية الخاصة بالحرب البحرية و أعيد النظر فيها في مؤتمر السلام الثاني في لاهاي لسنة 1907 ، ولهذين المؤتمرين أهمية خاصة لأنهما حاولا إرساء قواعد و أحكام الحرب البحرية و الحياد وتعرضت الاتفاقيتان المشار إليهما لمسألة إنشاء محكمة دولية للغنائم ، وفي نفس السياق تجب الإشارة إلى تصريح لندن لسنة 1909 الذي وقعته عشر دول بحرية .

في سنة 1920 تم إنشاء عصبة الأمم ، حيث نصت المادة 23 من ميثاقها على أن تتخذ الدول الأعضاء كل ما من شأنه كفالة حرية المواصلات و حرية المرور و معاملة تجارة الدول الأعضاء معاملة عادلة ، وتبعاً لذلك عقد مؤتمر برشلونة في سنة 1921 لتقنين قواعد حرية المرور ونظام استخدام الطرق البحرية التي لها طابع دولي ، واستمرت حركة التقنين في ظل عصبة الأمم في جونيف سنة 1923 حيث تناولت الوضع الدولي للمواني البحرية ، و انعقد بعد ذلك مؤتمر لاهاي لسنة 1930 الذي حاول تقنين البعض من القواعد العرفية البحرية .

وعقدت مؤتمرات بحرية أمريكية بين الولايات المتحدة و دول أمريكا اللاتينية في واشنطن سنة 1889 و في " ريو دي جانيرو " سنة 1906 وفي سنة 1927 ، وانتهى معهد القانون الدولي الأمريكي إلى إعداد مشروعات الثلاثين اتفاقية درسها الفقهاء الدوليون الأمريكيون في ريو دي جانيرو سنة 1927 واعتمد المؤتمر الأمريكي السادس الذي اجتمع في " هافانا " في سنة 1928 اثني عشر من هذه المشروعات و وافق على بعضها في دورته المشار إليها ثم اعتمد البعض الآخر في دورته السابعة " بمونتفيديو " في سنة 1933 .

وفي مجال الكلام عن المعاهدات البحرية لا بد من الإشارة إلى معاهدة واشنطن التي وقعتها بريطانيا والولايات المتحدة وفرنسا وإيطاليا واليابان في 6 فيفري 1922 حيث نصت على قواعد خاصة ببناء و تملك السفن الحربية و تبادل المعلومات بشأن ما يستجد بناءه من هذه السفن ، وقد تحللت اليابان من هذه الاتفاقية في 29 ديسمبر 1934 ووقف سريان أحكام الاتفاقية المذكورة منذ 31 ديسمبر 1936 ، ونفس الدول المذكورة هي التي وقعت اتفاقية لندن في 22 أبريل 1930 التي تضع حدودا لحمولة بعض الغواصات و المدمرات و السفن الحربية .

في سنة 1945 تم إنشاء منظمة الأمم المتحدة ، حيث نصت المادة الثالثة عشر من ميثاق الأمم المتحدة على ضرورة قيام الجمعية العامة بالدراسات و التوصيات اللازمة لتقنين أحكام القانون الدولي ، وبالفعل بدأت لجنة القانون الدولي عملها في 21 نوفمبر 1947 واتخذت الكثير من الخطوات في محاولة منها لتقنين بعض القواعد العرفية المتعلقة بقانون البحار .

هذا ولا يمكن إنكار أن الإتفاقيات التي إنتهت إليها إتفاقية جونيف من فيفري إلى أبريل 1958 ، تعتبر خطوة غير مسبوقة في القانون الدولي للبحار ، فقد تضمنت هذه الإتفاقية أربعة إتفاقيات ذات أهمية بالغة ، بحيث أنها وضعت مبادئ جديدة ، وأصبح هناك تشريع دولي يحكم مسائل الصيد في مختلف المناطق البحرية ويعالج مشكلة حفظ الثروة البيولوجية البحرية ، وقد أعترف للدولة الساحلية بحق إستغلال الثروة البيولوجية البحرية ، هذا و قد نبهت هذه الإتفاقية العالم إلى ضرورة وقاية مياه البحار و المحيطات من التلوث ودرأ خطر المواد المشعة عن هذه المياه وغير ذلك من أسباب التلوث الأخرى ، كما مكنت نفس الإتفاقية من تهذيب بعض القواعد التي قررها العرف وتغلبت على جمودها ، هذا وقد رحبت دول كثيرة بالنتائج التي وصلت إليها إتفاقية جونيف ، فقد صادقت 51 دولة على إتفاقية المياه الإقليمية ، و43 دولة على إتفاقية المنطقة المتاخمة ، و45 دولة على إتفاقية الجرف القاري ، و48 دولة على إتفاقية أعالي البحار .

وبعد أخذ ورد ، تمكنت منظمة الأمم المتحدة في مؤتمرها الثالث المنعقد بمدينة مونتري غواي بجمايكا سنة 1982 من وضع نظام قانوني دقيق جدا ينظم ويبين مدى سلطة الدول الساحلية على مختلف المناطق البحرية ، وقد نجحت هذه الإتفاقية إلى حد كبير في القضاء على ما كان يسمى فوضى البحار

التي جاءت بعد إعلان الرئيس الأمريكي ترومان، وهذا بالنظر إلى العدد الكبير من الدول المصادقة عليها .

إنطلاقاً مما سبق ، يمكن القول أن الإشكالية التي تتمحور حولها هذه الدراسة تتمثل في :

- ما هو النظام القانوني الذي يحكم كل منطقة من المناطق البحرية التي أقرتها إتفاقية مونتري غوباي لسنة 1982 ؟

و للإجابة على هذه الإشكالية ، إرتأينا (مستعنيين في ذلك بالمنهج الوصفي و المنهج التحليلي) أن نقسم دراستنا هذه إلى ستة فصول تتمثل في :

الفصل الأول : المياه الداخلية .

الفصل الثاني : المياه الإقليمية .

الفصل الثالث : المنطقة المتاخمة .

الفصل الرابع : المنطقة الإقتصادية الخالصة .

الفصل الخامس : الجرف القاري .

الفصل السادس : أعالي البحار .

الفصل الأول : المياه الداخلية

LES EAUX INTERIEURES

إن أول مسطحات بحرية إمتدت إليها سيادة الدولة هي تلك المياه القريبة من الساحل والتي أطلق عليها تسمية المياه الداخلية ، وهي التي تقع داخل الخط الذي تقاس إبتداء منه المياه الإقليمية ، وعلى ذلك يدخل في عداد المياه الداخلية الخلجان والموانئ... .

وتعتبر المياه الداخلية جزء لا يتجزأ من إقليم الدولة ، حيث تباشر هذه الأخيرة على مياهها الداخلية جميع إختصاصاتها وسلطاتها المقررة لها في إقليمها البري ، وللدولة أن تمارس سيادتها على كل ما يوجد في هذه المياه من سفن و أشخاص .

المبحث الأول : مفهوم المياه الداخلية

حيث تعرفها المادة 1/5 من اتفاقية جنيف 1958 بأنها: " المياه التي تتحصر وراء خط الأساس للدولة في اتجاه الشاطئ " ، وتعرفها المادة 1/8 من معاهدة 1982 على أنها : " مياه شواطئ الدولة الموجودة من جانب خط أساس البحر الإقليمي " .

وهي " تلك المياه التي توجد فيهما بين المياه الإقليمية والشاطئ وتشمل الموانئ rtspo والأحواض rades والخلجان baies " ، وعليه ، فإن المياه الداخلية تتعدد وتختلف ، حيث تتخذ عدة أنواع :

المطلب الأول : الموانئ أو المرافئ

لقد عرفتها إتفاقية جنيف لسنة 1923 بأنها : " تلك المنطقة من البحر التي تترد عليها السفن البحرية عادة والمعدة للتجارة الخارجية " ، فالميناء هو منفذ طبيعي أو اصطناعي يشكل مكانا بحريا للسفن لترسو فيه وتفرغ حمولتها أو تنزل ركابها¹ .

¹ - محمد سعادي ، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام ، دار الجامعة الجديدة ، مصر ، 2010 ، ص29 .

هذا و تقاس المواني اعتبارا من الخط الذي يصل بين أقصى امتداد لمنشآت الميناء الثابتة كما نصت عليه المادة 11 من معاهدة 1982 لقانون البحار .

المطلب الثاني : الخلجان

هي " فجوة ظاهرة للغاية يكون دخولها في اليابسة مساويا لعرض مدخلها بحيث تحتوي مياهها محاطة بالشاطئ وتؤلف أكثر من مجرد تعرجات ساحلية " (المادة 2/7 من اتفاقية جنيف 1958) ، وهي " انبعاث واضح المعالم يكون توغله بالقياس على عرض مدخله على نحو يجعله يحتوي على مياه محصورة بالبر ويشكل أكثر من مجرد انحناء للساحل " (المادة 2/10 من معاهدة 1982) .

و تنقسم الخلجان إلى نوعان :

النوع الأول : الخلجان ذات الفتحات الضيقة

وهي الخلجان التي لا تتجاوز فتحة مدخلها 10 أميال كما جاء به قرار محكمة التحكيم الدائمة سنة 1910 في قضية أمكنة الصيد في المحيط الأطلسي ¹ .

النوع الثاني : الخلجان ذات الفتحات الواسعة

وهي الخلجان التي تتجاوز فتحة مدخلها 10 أميال .

النوع الثالث : الخلجان التاريخية

وهي التي تتبع سيادة الدولة الساحلية بسبب العرف المستمر والمسلم به .

المطلب الثالث : المضائق

هي "ممر بحري ضيق يصل بين جزأين من البحر العال (البحر العام) تستخدمه الدول في الملاحة الدولية " ، ومن أهم المضائق الدولية :

¹ - شارل روسو ، القانون الدولي العام ، ترجمة شكر الله خليفة و عبد المحسن سعد ، الأهلية للنشر والتوزيع ، لبنان ، 1987 ، ص 262 .

- مضيق جبل طارق

و الذي يصل المحيط الأطلسي بالبحر الأبيض المتوسط ، و هو محل مطالبة من طرف ثلاثة دول (بريطانيا ، اسبانيا ، المغرب) ، فيجعل هذا نظامه حرا (المادة 7 من البيان الفرنسي و البريطاني لسنة 1904) وبالتالي حظر إنشاء تحصينات على ضفتيه (المادة 6 من اتفاقية فرنسية و إسبانية لسنة 1912) ، حيث تساهم عدة دول في نفقات صيانة منارة رأس Spartel في الجنوب الغربي من المضيق .

مضيق ماجيلان

يبلغ طوله 600 كلم ، ويصل المحيط الهادي بالمحيط الأطلسي ، ويسير، من حيث سيادة الدولة عليه بعدد من المبادئ لعل أهمها :

- حرية المرور .

- حظر التحصينات على ضفتيه .

- حياده خلال الحرب (معاهدة 1881 بين الأرجنتين والشيلي) .

- المضائق الدانماركية

أولها: مضيق Sund الذي يبلغ عرضه 3800 متر ، و ثانيها : مضيقي Belts بلت الكبير و بلت الصغير اللذان يبلغ طولهما 30 كلم و 18 كلم و واللذان يصلان بحر البلطيق ببحر الشمال بواسطة ساعدي البحر المعروفين Cattégat و Skagerrak و هي مفتوحة للملاحة الحرة منذ معاهدة 1857¹ .

- المضائق التركية

أولها مضيق البوسفور ، الذي يبلغ طوله 28 كلم و يبلغ عرضه ما بين 600 و 3300 متر أما الثاني فهو

مضيق الدردنيل ، الذي يبلغ طوله 65 كلم و يبلغ عرضه ما بين 2 و 5 كلم .

¹- محمد سعادي ، المرجع السابق ، ص 30 .

ويخضعان من حيث سيادة الدولة عليهما إلى مبدأ حرية المرور للملاحة منذ اتفاقية لوزان سنة 1923 واتفاقية مونترال سنة 1936 .

المبحث الثاني : سيادة الدولة على مياهها الداخلية

سنقسم هذا المبحث إلى مطلبين ، المطلب الأول سنخصصه لمفهوم سيادة الدولة على مياهها الداخلية ، أما المطلب الثاني فسنتكلم فيه على سيادة الدولة الساحلية على السفن الأجنبية في حالة رسوها داخل مياهها الداخلية .

المطلب الأول : مفهوم سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية

تدخل المياه الداخلية تحت سلطة الدولة مبدئياً ، وهو حيث تؤكد عليه المادة 1/1 من معاهدة جنيف لسنة 1958 حول البحر الإقليمي ، و المادة 1/2 من معاهدة 1982 و قرار محكمة العدل الدولية في قضية النشاطات العسكرية والشبه عسكرية بنيكاراغوا المؤرخ في 27 جوان 1986 .

فالميناء والمرسى يخضعان لسيادة الدولة الساحلية بوصفهما من المياه الداخلية ، فتضع الدولة الساحلية اللوائح والقوانين التي يجب الامتثال لها ، بينما حددت المواد من 09 ، 10 ، 12 و 13 من معاهدة 1982 النظام القانوني للخلجان والمضايق والقنوات وبينت انتماءها الجغرافي .

حيث تمارس الدولة الساحلية حق السيادة على الخلجان من مدة برضا المجتمع الدولي ، وينطبق عليها من الناحية القانونية حكم المياه الداخلية .

أما فيما يخص المضائق ، فيطرح المشكل حينما نكون أمام المضيق الضيق والتي يتداخل معه البهران الإقليميان ، و الذي يحكمه مبدأ حرية المرور .

و تخضع سيادة الدولة على القنوات لعدة مبادئ لعل أهمها :

المبدأ الأول : عندما تصل القنوات بين نهريين أو نهر و بحر:

فتخضع للقانون العام إذا لم توجد معاهدة ما وتعتبر مجرد طرق مواصلات داخلية أو طرق وطنية¹ .

¹ - محمد طلعت الغنيمي ، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة ، منشأة الإسكندرية ، مصر ، 1998 ، ص 33 .

المبدأ الثاني: عندما تصل بين بحرين فعتبر قنوات بحرية :

هنا يجب التمييز بين حالتين لتحديد مفهوم سيادة الدولة على القنوات :

الحالة الأولى : في حالة عدم وجود معاهدة ، تبقى القناة خاضعة للسيادة الإقليمية للدولة ، فتسمح هذه الدولة بالملاحة لمن تشاء وتحديد الرسوم كما تريد وتمنح امتيازات لأي دولة .

الحالة الثانية : القنوات البحرية التي أنشأت برأسمال دول مختلفة ، يعتبر هذا النوع من القنوات ذات أهمية عالمية إذ أنها تخضع لنظام التدويل بموجب اتفاقات دولية ، حيث تخرج القناة من سلطة الدولة الواقعة على ضفتيها بوضع التزامات على عاتقها لتسهيل مرور السفن الأجنبية مثلما حدث مع قناة السويس بإفريقيا وقناة بنما بأمريكا وقناة كييل بأوروبا .

من هنا ، يمكن القول أن المياه الداخلية تخضع لنظام قانوني خاص و هو الذي يخضع له الإقليم البري ، حيث جعلت معاهدتي 1958 و 1982 من المياه الداخلية نفس النظام المماثل للإقليم البري للدولة ، بمعنى أن الدولة الساحلية تمارس سيادتها عليها على نحو كامل ، فهي حرة في منع أو ترك حرية الملاحة .

يمكن القول أن هذه السيادة على المياه الداخلية تتجسد في :

- 1 . حق الإشراف على الدخول .
- 2 . حق فرض سلطتها على السفن الأجنبية .
- 3 . تحديد وتطبيق القانون على الوقائع التي تجري على ظهر السفينة وأثناء وجودها في المياه الداخلية .
- 4 . حق تحديد السياسة الخاصة بالنشاط المتعلق باستخدام المياه الداخلية .
- 5 . المطالب الخاصة بموارد الثروة السمكية أو المعدنية .

طبعاً ، هذا لا يسمح للدولة ، بالرغم من سيادتها الكاملة على مياهها الداخلية ، غلقها في وجه الملاحة الدولية¹ .

¹ - محمد طلعت الغنيمي ، المرجع السابق ، ص 34 .

إن فرض الإتفاقيات الدولية على الدولة الساحلية فتح موانئها للسفن الأجنبية (السفن التجارية) ، فتدخل في موانئ الدولة باعتباره حق لكافة الدول ، وهو قاعدة دولية ثابتة (و نصت عليها معاهدة 1982 لقانون البحار في مادتها 2/8 باعتباره كحق مرور بريء في المياه الداخلية للدولة الساحلية .

حيث يرى البعض بأن هذا الحق وجد في العرف الدولي منذ بداية القرن 20 خلافا لما كان سائدا في القرون السابقة حتى نهاية القرن 19 ، وقد جاء ذلك في معاهدة جنيف لسنة 1923 التي تهدف إلى وضع نظام دولي للموانئ البحرية ، واتفاقية سنة 1982 في المادة 25 و المادة 255 .

ولكن ، من حق الدول التضييق على حرية المرور أو الدخول وهذا بشرط عدم التعسف في الغلق ، ما عدا الغلق المؤقت للضرورة الأمنية والصحية ، و هو ما يسمى بحالة الضرورة الوطنية الملحة (المادة 2 من اتفاقية جنيف لسنة 1923) ، مثلما أغلقت دولة غانا موانئها الجوية والبحرية على دولة جنوب أفريقيا سنة 1960 احتجاجا على سياستها العنصرية ، غير أنه في حالة الإستغاثة فإن الغلق مرفوض.

المطلب الثاني : سيادة الدولة الساحلية على السفن الأجنبية في حالة رسوها داخل مياهها الداخلية

حيث تطرح مسألتين :

المسألة الأولى : دخول السفن الأجنبية للمياه الداخلية وبالخصوص إلى الموانئ .

المسألة الثانية : حالة السفن الأجنبية حين دخولها إلى المياه الداخلية للدولة الساحلية .

ففي كلا الحالتين : تختلف القواعد المطبقة في حالة ما إذا كانت السفن خاصة أو السفن عامة ، مثل سفن الدولة المستعملة لأغراض غير تجارية¹ .

الفرع الأول : السفن الخاصة

وهي السفن التي يمتلكها الأفراد والشركات الخاصة ، وتدخل ضمنها سفن الدولة لأغراض تجارية ، حيث لا يمكن الدولة الساحلية غلق شواطئها على السفن الأجنبية الخاصة ، حسب نص المادة الثانية من

¹ - محمد بشير الشافعي ، القانون الدولي العام في السلم والحرب ، منشأة الإسكندرية ، مصر ، 2000 ، ص 379 .

معاهدة جنيف لسنة 1923 التي تحت على مبدأ حرية الدخول للشواطئ البحرية للدول المجاورة ، ما عدا بسبب الحماية الصحية أو حفظ النظام ، وبقرار علني .

فهل تسأل الدولة الساحلية صاحبة الميناء في حالة إغلاقها لمينائها في وجه السفن الخاصة الأجنبية دون إعلام مسبق ؟

ففي حالة الغلق دون إنذار سابق أو إبلاغ ، فإنها تدفع تعويضا مقابل ذلك .

حيث أقرت اتفاقية جنيف لسنة 1923 بمبدأ حرية دخول السفن التجارية دون تمييز مع بعض الاحتياطات والتحفظات ، وحين وجود السفينة الأجنبية الخاصة في ميناء الدولة الساحلية فإنها تتخذ شكلين من هذا التواجد:

الشكل الأول : أثناء رسو السفينة

تخضع السفن الخاصة لاختصاص السلطات المحلية كقاعدة عامة ، حيث تبقى تحت سيادة الدولة المستقبلية التي تعلق سيادتها على سيادة دولة السفينة ، فتخضع السفن الخاصة للقوانين الوطنية داخل المياه الداخلية فيلغو قضاؤها المحلي على قضاء دولة السفينة الخاصة ما لم يوجد اتفاق مخالف أو عرف أو تنازل السلطات المحلية عن اختصاصها ، وينقسم اختصاص الدولة الساحلية في مياهها على السفن الخاصة الأجنبية إلى اختصاص مدني واختصاص جنائي :

الإختصاص الأول : الإختصاص المدني

والذي يعالج مسائل الولادة ، عقد العمل وعقد الامتياز، حيث تحل من طرف القانون الدولي الخاص لكل دولة وهذا بسبب خضوعها للاختصاص الإقليمي للدولة الساحلية بينما تظل خاضعة لإختصاص دولة العلم مما يؤدي إلى التنازع بين الاختصاصين¹ .

وعليه ، فلا يجوز للدولة الساحلية القيام بإجراءات التنفيذ أو الإجراءات التحفظية في المسائل المدنية ضد السفن الأجنبية ، إلا إذا كانت هذه الإجراءات خاضعة بالتزامات أو مسؤوليات السفينة أثناء مروها في مياه الدولة الساحلية والملاحة فيها (المادة 28 / 2 من معاهدة 1982)

¹ - عمر حسن عدس ، مبادئ القانون الدولي المعاصر ، المركز القومي للإصدارات القانونية ، مصر ، 2007 ، ص 331 .

الإختصاص الثاني : الإختصاص الجنائي

يرى القضاء الفرنسي بأن الاختصاص الجنائي أثناء رسو السفينة الخاصة الأجنبية في ميناء دولة أخرى يعود إلى قانون دولة السفينة (قضية سولي solly ونيوتن newton سنة 1806 من طرف مجلس الدولة الفرنسي) . وقال الفقه الإنجليزي بأنه يعود الإختصاص الجنائي إلى القانون الإنجليزي المحلي ، كما ذهب القضاء الإنجليزي ، في قضية السفينة جوتير السوفياتية سنة 1927 ، إلى نفس الرأي .

وفي الممارسة الأنجلوسكسونية عاد الإختصاص الجنائي إلى اختصاص دولة الميناء والذي أكده القضاء الأمريكي في قضية ولدنهوس Wildenhus سنة 1887 ، من طرف المحكمة العليا الأمريكية .

بينما حسمت المادة 37 من معاهدة 1982 المسألة حينما نصت على أنه لا يجوز للدولة الساحلية اتخاذ أي إجراء من إجراءات القبض أو التحقيق في جريمة ارتكبت على ظهر السفينة الأجنبية تكون في حالة مرور ببحرها الإقليمي فقط ، وهذا في حالة وقوع الجريمة قبل دخولها السفينة المذكورة إلى البحر الإقليمي للدولة الساحلية .

إلا أنه، إذا ارتكبت جريمة على ظهر سفينة أجنبية خلال تواجدها في مياه الدولة الداخلية ، فإن الدولة الساحلية تمارس عليها اختصاصها القضائي في حالة وقوع جريمة على ظهرها (المادة 1/27 من معاهدة 1982) .

الشكل الثاني : حق المرور البريء في المياه الداخلية

لا يمكن ممارسة حق المرور البريء فيها إلا إذا استعملت الخطوط المستقيمة كخط أساس لأن الأمر متروك لتقدير الدولة دون تعسف ، فالسفن الأجنبية لا تتمتع بحق المرور البريء في المياه الداخلية للدولة الساحلية ، إذ ليس هناك اتفاق لا وعرف واضح ومستقر في ذلك .

واستثناءا ، فإن السفينة الأجنبية الخاصة تخرج في عدة حالات عن سيادة الدولة الساحلية في مياهها الداخلية¹ .

حيث يتمثل ذلك في :

¹ - عمر حسن عدس ، المرجع السابق ، ص 335 .

الخروج الأول : تخرج من هذا الإختصاص القضايا التأديبية (داخل السفينة)

التي تدخل في اختصاص سلطات السفينة والدولة صاحبة العلم .

الخروج الثاني : في حالة القوة القاهرة

مثل هبوب العواصف ، حيث لا تخضع السفينة الخاصة الأجنبية حين دخولها في المياه الداخلية لدولة أجنبية لاختصاص الدولة الوطنية لانعدام عنصر الرضا ، والذي قال بها أغلب الفقه .

الفرع الثاني : السفن العامة

والتي تتجسد في نوعين من السفن :

النوع الأول : السفن الحربية

يمكن تعريف السفينة الحربية بأنها : " سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما رسميا وتحمل العلامات الخارجية المميزة " .

كما أنه للسفن الحربية والتي لها جنسية هذه الدولة ، تكون تحت إمرة ضابط معين رسميا من قبل حكومة تلك الدولة ويظهر إسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو فيما يعادلها ، ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد انضباط في القوات المسلحة (المادة 29 من معاهدة 1982) .

إن تواجد السفن الحربية داخل المياه الداخلية للدولة الأجنبية الساحلية يأخذ شكلين :

الشكل الأول : دخول السفن الحربية إلى ميناء الدولة الأجنبية

للدولة صاحبة الميناء حرية قبول الدخول إلى مياهها الداخلية أو رفضه ، ما عدا في حالة تعرضها للخطر ، حيث تخضع السفن الحربية لشروط قاسية من أجل دخولها للمياه الداخلية مثلما رفضت فرنسا سنة 1947 السماح للسفينة الحربية المصرية دخول ميناء تونس في إطار حملة الهلال الأحمر المصرية بل ، وهناك من الدول التي تفرض عددا معينا من القيود يتطلب تصريحا مستعجلا¹ .

¹ - محمد طلعت الغنيمي ، المرجع السابق ، ص 36 .

فلسفن الحربية حصانة شخصية ، حيث يعود الإختصاص لدولة العلم لأنها جزء من أسطولها وسيادتها، فتبقى سيادة دولتها عليها أثناء الرسو إذ يدخل هذا في مسألة المعاملة بالمثل وهو ما يؤكد عليه العرف الدولي .

حيث أنه من مصلحة الدولة صاحبة السفينة التحكم في جزء من أسطولها (السفينة) فلا تترك للدولة صاحبة الميناء التحكم فيها ، لذا فالسفينة الحربية ملزمة باحترام سيادة الدولة الساحلية وقوانينها الخاصة بالأمن والملاحة والصحة ، لأن الدولة لا تمارس أي سيادة على السفن الحربية في مياهها الداخلية في حالة رسوها داخلها .

كما يمكن للسفينة الحربية أن تستعمل كمكان للجوء السياسي ما عدا لمجرمي الحق العام الذي يستوجب على قائد السفينة تسليمهم للسلطات المحلية ، مثلما منح اللجوء السياسي للإمبراطور الحبشي هيلاسيلاسي من قبل بريطانيا بتاريخ 04 ماي 1936 أثناء غزو إيطاليا للحبشة .

وفي حالة ارتكاب أحد البحارة لجريمة خارج السفينة وداخل إقليم الدولة المضيفة يحاكم في هذه الأخيرة ، و لكن المادة 16 من اتفاقية جنيف لسنة 1923 تعطي للدولة الحق في عدم الامتثال أثناء الظروف الاستثنائية .

وتتطلب السفن المحايدة أثناء الحرب تصريحاً للدخول إلى ميناء الدولة المستقبلية ، فلا تبقى في الميناء أكثر من المدة المحددة لها التي يكون للدولة الساحلية صاحبة الميناء حرية مطلقة في تحديد هذه المدة¹. ولكن ، هل يمكن للدولة صاحبة الميناء ممارسة سيادتها على السفن الحربية الأجنبية في مياهها الداخلية ؟

الإجابة هي نعم ، إذ يمكنها ذلك في الحالات التالية :

الشكل الثاني : حالات ممارسة الدولة صاحبة الميناء لسيادتها على السفن الحربية الأجنبية في مياهها الداخلية .

في الحالة الأولى : تسمح لها من باب التسامح فقط .

¹ - محمد سعادي ، المرجع السابق ، ص 45 .

لأن وجودها داخل شاطئ الدولة يتعلق بأمن الدولة الساحلية .

وفي الحالة الثانية : في حالة الضرورة أو القوة القاهرة أو الحاجة ، حيث يسمح لها بذلك لتتدخل ، مثلما سمحت فرنسا لسفينتين سوفاتيتين بالدخول لإصلاح عطب سنة 1929 وسفينة ألمانية سنة 1936 في ميناء برست ، فلا يمكن للدولة المضيفة اتخاذ إجراءات الإكراه ، مثل إجراءات التفتيش وإجراءات التوقيف .

حيث أكد معهد القانون الدولي في اجتماع ستوكهولم سنة 1928 على أنه : لا يمكن الحجز عليها أو احتجازها ولا تتخذ إجراءات عينية ضدها ولكنها تلتزم باحترام القوانين المحلية الخاصة بالملاحة والإقامة والأمن الصحي .

والقضاء في قضية Schouner exchange ضد Mc Faddon بين الولايات المتحدة الأمريكية وفرنسا سنة 1810 فقالت بأن للسفينة الحربية حصانة ، و لكن ، لها فقط حق الطاب من السفينة المغادرة في حالة مخالفتها لقوانينها ، وهذا معناه الإعفاء من الاختصاص المحلي وليس خروجها على إقليمية القوانين .

هذا ويمكن أن يصبح دخول السفينة الحربية إلى ميناء الدولة الأجنبية حقا لأغراض إنسانية فقط ¹ .

النوع الثاني : سفن الدولة الغير تجارية

إن ما يحصل داخل سفينة الدولة الغير تجارية لا تتدخل الدولة الساحلية في شؤونها ، وهو ما أكدت عليه محكمة رانس Rennes الفرنسية سنة 1938 في قضية ترونوزو Tronoso .

فهي معفية من الخضوع لسيادة دولة الميناء ، وهو ما قلت به محكمة الغنائم البريطانية سنة 1906 في قضية السفينة الرومانية غاسي Gassy ، حيث يختص قائد السفينة وحكومته في هذه الشؤون داخل سفينة الدولة الغير تجارية ، وله أن يقبل تطبيق القانون المحلي والتنازل عن الحصانة .

وفي حالة ارتكاب شخص لجريمة ما ، وكان هذا الفاعل أو المجني عليه من جنسية الدولة الساحلية صاحبة الميناء ، فعلى قائد السفينة تسليمه لدولته .

¹ - محمد طلعت الغنيمي ، المرجع السابق ، ص 41 .

وفي حالة فرار مجرم من جنسية غير جنسية الدولة الساحلية صاحبة الميناء ارتكب جريمته على ظهر السفينة ثم هرب فوق إقليم الدولة الساحلية صاحبة الميناء ، يجوز لقائد السفينة المعنية الطلب من السلطات المحلية القبض عليه ، وفي حالة مغادرة السفينة ميناء الدولة الأجنبية يسلم المجرم إلى قنصل دولته¹ .

¹ - محمد سعادي ، المرجع السابق ، ص 50 .

الفصل الثاني : المياه الإقليمية

LA MER TERRITORIALE

لا تزال آراء الفقه إلى اليوم متباينة بشأن ظهور فكرة المياه الإقليمية أو التأريخ لها ، ويرجح البعض أن الإمبراطورية الرومانية هي أول من عرف هذه الفكرة ، أو بالأحرى ما يحاكي هذه الفكرة في مفهومها الحالي ، ويستندون في ذلك إلى معاهدتين عقدنا بين مدينتي روما وقرطاجنة ، وفيهما حددتا المدينتان منطقة من البحر لكل منهما والتزامهما بالإمتناع عن الملاحقة خارج جزء البحر المخصص لكليهما، إلا في حالات العواصف أو من أجل مطارده سفينة معادية ، وبذلك أمكن القول أن الإمبراطورية الرومانية قد اهدت إلى التفرقة بين الحدود الطبيعية البحرية (المياه الداخلية) وبين منطقة الاحترام التي تطورت بعد ذلك إلى ما يسمى حاليا بالمياه الإقليمية .

أما الفكرة في مفهومها الحديث المقترن بالأداء السيادي فلم تتبلور إلا خلال القرون الوسطى خدمة لمصالح الدول الأوروبية الشمالية التي رأت أنه من الضروري بسط سيادتها ونفوذها على هذا الجزء من البحر درءا لعمليات القرصنة التي استفحلت في تلك الحقبة وغلق بحار بأكملها في وجه الشعوب الأخرى التي كانت تعرف لديهم بالبرابرة وحرمانهم من الملاحقة قرب سواحلها ، فضلا عن إحتكارها الصيد في هذه المياه لفائدة رعاياها ¹ .

ففي القرنين الرابع عشر و الخامس عشر طالب الفقهاء الإيطاليون بأن تبسط دولتهم سيادتهم على مساحات شاسعة من البحر، وأن تعتمد في سبيل تحديد منطقة السيادة الإيطالية معيار المسافة التي تقطعها السفينة في الظروف العادية خلال رحلة تدوم يومين (ما يعادل تقريبا 100 ميل بحري) ، في حين أن سائر الدولة الأوروبية آنذاك كانت تعود في تحديد بحر السيادة إلى معايير مد البصر فيكون من البحر إقليم ما يمكن الشخص العادي الواقف على الساحل أن يرى خلاله بوضوح ، وهو المعيار الذي اعتمده الأمر الملكي الصادر عن الملك الإسباني فليب سنة 1566 ، فضلا عن المعاهدة التي أبرمتها

¹ - جمال عبد الناصر مانع ، القانون الدولي العام - المجال الوطني للدولة - (البري - البحري - الجوي) ، دار العلوم للنشر و التوزيع ، الجزائر ، 2009 ، ص 235 .

الجزائر و بريطانيا عام 1682 ، حيث يمكن هذا المعيار في الظروف المناخية العادية من الاستحواذ على بحر إقليمي بعرض ما بين 14 و 21 ميلا بحريا .

هذا ويثير موضوع البحر الإقليمي الكثير من الإشكاليات القانونية على مستوى الفقه والقانون الدوليين، فضلا عن القضاء الدولي الذي كان له الدور الكبير في إرساء القواعد العرفية أو الاتفاقية التي تتعلق بالمياه الإقليمية ، ولا يمكن بأية حال الإحاطة بموضوع المياه الإقليمية إلا بالتطرق إلى تعريفه والوقوف على طبيعته القانونية ، علاوة عن كيفية تحديده ومداه ، ومن ثم نتعرف على حقوق وواجبات الدولة فيه .

المبحث الأول : تعريف المياه الإقليمية و تحديد طبيعتها القانونية

يصف الفقه المياه الإقليمية على أنها تلك المنطقة البحرية غاية في الحساسية التي كانت ولا تزال تشكل حجر الزاوية في العلاقات التي يعني بتنظيمها القانون الدولي للبحار، فضلا عن عدد المنازعات الدولية التي تارت بشأنها ، الأمر الذي يجعل من الضروري تحديد مفهومها والعمل على تبيان طبيعة علاقتها بالدولة الساحلية .

المطلب الأول : تعريف المياه الإقليمية

سنتناول في هذا المطلب المساهمات الفقهية التي حاولت إيجاد تعريف للمياه الإقليمية (الفرع الأول) ، وكذلك التعريف القانوني للمياه الإقليمية (الفرع الثاني) .

الفرع الأول : المساهمات الفقهية

الملاحظ أن فقهاء القانون الدولي قد اختلفوا حول موضوع تعريف المياه الإقليمية ، ولعل السبب في ذلك يعود إلى عدم انسجام المعايير التي انطلق منها كل واحد ، حيث نجد فريقا قد عمد في سبيل ذلك إلى اعتماد المعيار الجغرافي ، وآخر إستند إلى علاقة المياه الإقليمية بإقليم الدولة تارة و بأعالي البحار تارة أخرى ، وآخرون غيرهم استندوا إلى العناصر التاريخية ، فيما رجحت الغالبية إلى الاتجاه الذي ارتكز على طبيعة علاقة هذه المياه بالدولة الساحلية متعللا فيها بمسألة حقوق الدولة على هذا المجال ، أو بإثارته لمسألة السيادة ، الأمر الذي مكن من رصد ستة اتجاهات رائدة¹ .

¹ - جمال عبد الناصر مانع ، المرجع السابق ، ص 236.

الاتجاه الأول :

والذي يعرف المياه الإقليمية على أنها ذلك الجزء من أعالي البحار التابع للإقليم البري للدولة الساحلية ، في هذا الصدد يعرفها بعض الفقه على أنها " ذلك الجزء من الإقليم البري للدولة الذي تغمره المياه " ، وهو ذات الوصف الذي أخذ به الدكتور حامد السلطات حين عرفه بكونها " قسم من إقليم الدولة الشاطئية التي تغمره المياه " ، كم أن بعض الفقه الغربي يقترب من هذا التصور ويقول في ذلك " أن إقليم الدولة يتضمن نطاقا من البحر يلامس السواحل هو البحر الإقليمي " .

الاتجاه الثاني :

ويرتكز هذا الإتجاه على فكرة الملكية ، بحيث يكتفي بتحديد موقع المياه الإقليمية بالنسبة لغيره من المناطق البحرية ، فتعرفها الأستاذة Gautier بأنها : " النطاق البحري الواقع بين المياه الداخلية من جهة ، والمنطقة الاقتصادية من جهة أخرى " ، أما Gidel فيرى فيها: " شريط المياه المحصورة بين المياه الداخلية من جهة وأعالي البحار من جهة أخرى " .

كما عرفها بعض الفقه العربي بقوله: " المياه الإقليمية هي عبارة عن حزام بحري ملاصق خارج الإقليم البري للدولة ومياهها الداخلية ، أو مياهها الأرخيبيلية إذا كانت دولة أرخبيلية " .

أو هي " مساحة من البحار متاخمة لسواحل الدولة ، تمتد وراء إقليمها البري ومياهها الداخلية ، وبمعنى آخر هي رقعة من البحار بين المياه الداخلية و الشاطئ من جهة ، وأعالي البحار من جهة أخرى " .

الاتجاه الرابع :

هذا الاتجاه الذي يتزعمه الفقيه الفرنسي De La Pradelle والذي يقول بحرية البحار على إطلاقها، ومن ثم يعتبر المياه الإقليمية جزءا لا يتجزأ منها، وقد أثبتت الممارسة الدولية كما هو مستقر في القانون الدولي عرفا واتفاقا عدم وجاهة هذا المنحى ، وعليه لا يتصور De La Pradelle أن تستقل المياه الإقليمية بتعريف بعينه إلا إذا أخذنا بعين الاعتبار معطيات أعالي البحار¹ .

¹ - جمال عبد الناصر مانع ، المرجع السابق ، ص 236 .

الاتجاه الخامس :

ويستند هذا الفريق في تعريفه للمياه الإقليمية باعتماد معيار الحقوق التي تتمتع بها الدولة على هذا الحيز من البحر، بحيث تشكل المياه الإقليمية المنطقة البحرية التي تثبت للدولة عليها جملة من الحقوق والتي لا يمكنها إدعاء ظهير لهذه الحقوق على المناطق الأخرى ، يتزعم هذا الاتجاه الفقيه الفرنسي فوشي الذي يعرف المياه الإقليمية على أنها : " جزء من البحر الممتد من سواحل الإقليم والذي يثبت عليه لصاحب الإقليم جملة من الحقوق " .

الاتجاه السادس :

يتجه هذا الفريق إلى اعتماد معيار طبيعة النشاطات و الصلاحيات التي تمارسها الدولة على مياهها الإقليمية ، دون أن يغفل العوامل الجغرافية المتداخلة ، حيث تشكل المياه الإقليمية لديهم المنطقة البحرية الواقعة بين إقليم الدولة البري وأعالي البحار و الذي تطوله سيادة الدولة ، وفي ذلك يقول الأستاذ رينه ديبوي " تمتد سيادة الدولة و ولايتها القانونية إلى حيز من البحر يدعي بالمياه الإقليمية وهو محصور بين سواحل الدولة وأعالي البحار " ، ويعتبر هذا الاتجاه هو الغالب من بين الأفكار المطروحة الأخرى.

الفرع الثاني : التعريف القانوني للمياه الإقليمية

قبل التطرق إلى التعريف القانوني للمياه الإقليمية في اتفاقيات قانون البحار، وجب التنويه بالمساهمات التي تقدم بها معهد القانون الدولي في هذا الخصوص لا سيما خلال دورته المنعقدة في ستوكهولم سنة 1928 حيث عرف المياه الإقليمية بكونها : " تلك المنطقة من البحر التي تغطي سواحل الدولة... " ، وبناء على ذلك فقد اعتمد المعهد في تعريفه للمياه الإقليمية على المعيار الجغرافي ، شأنه في ذلك شأن الفقه الذي عاصره ¹ .

أما في عهد عصبة الأمم وخلال انعقاد مؤتمر لاهاي 1930 حول تقنين قواعد القانون الدولي ، فقد عرفت المياه الإقليمية على أنها : " من مشتملات إقليم الدولة ، منطقة من البحر يشار إليها في هذه

¹ - جمال عبد الناصر مانع ، المرجع السابق ، ص238 .

الاتفاقية بالمياه الإقليمية ، وتمارس الدولة سيادتها على هذه المنطقة وفقا لما جاءت به هذه الاتفاقية من شروط فضلا عن قواعد القانون الدولي العام " .

كما تعتبر اتفاقية جنيف لعام 1958 والتي تناولت موضوع المياه الإقليمية و المنطقة المتاخمة ، أول صك قانون دولي تناول المياه الإقليمية بالتعريف ، إذ جاء النص على ذلك في المادة الأولى منها بقولها " تمتد سيادة الدولة خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية إلى منطقة من البحر محاذية لشواطئها يشار إليها باسم المياه الإقليمية " .

أما اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والتي تم بموجبها وقف العمل باتفاقيات قانون البحار المبرمة في جنيف عام 1958 ، فقد عرفت المياه الإقليمية بموجب الفقرة الأولى من المادة 02 والتي جاء فيها: " تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية ، أو مياهها الأرخيلية إذا كانت دولة أرخبيلية ، إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالمياه الإقليمية " .

وتجدر الإشارة إلى أن التعريف الوارد في إتفاقية 1982 قد أضاف المياه الأرخيلية إلى التعريف الوارد في اتفاقية 1958 ، فضلا عن استعمال عبارة الدولة الساحلية عوض عبارة الدولة فحسب ، هذا بطبيعة الحال سيؤثر بشكل جوهري على النظم التي تشكل القانون الدولي للبحار¹ .

المطلب الثاني : الطبيعة القانونية للمياه الإقليمية

يقصد بالطبيعة القانونية للمياه الإقليمية الأساس القانوني الذي يخول الدولة ممارسة رقابتها والمسوغ الذي تستند إليه في استقطابها الحقوق التي تدعيها على هذا الجزء من البحر المحاذي لشواطئها ، والجدير بالذكر أن هذا الموضوع كان منذ القديم ولا يزال محل نقاش فقهي ثري من حيث الأسس و الأفكار تدور في مجملها حول تيارين أساسيين ، يقول الأول بأن المياه الإقليمية ما هي إلا جزء من أعالي البحار، والثاني يناصر فكرة أن المياه الإقليمية ماهي إلا الجزء المغمور من إقليم الدولة ، نحاول فيما يلي استعراض هذين الرأيين بالتطرق إلى النظريات التي تنتمي إلى كل واحد منهما :

¹ - محمد سعيد محمد الخطيب ، الوضع القانوني للبحر الإقليمي ، دار النهضة العربية ، مصر ، 1975 ، ص 228 .

الفرع الأول : الاتجاه الذي يعتبر المياه الإقليمية جزءا من أعالي البحار

ظهر هذا الاتجاه خلال القرن السابع عشر . وواكب الفكر القائل بحرية البحار، إذ يرى مناصرو هذا الاتجاه على اختلاف تأسيسهم أن المياه الإقليمية هي منطقة أعطيت للدولة الساحلية تعويضا عن اعترافها وتغاضيها عن مبدأ حرية البحار ، استجابة لتخوفاتها الأمنية وحرصها على حماية إقليمها ، ونكتفي في هذا الصدد بالتطرق إلى نظريتين مهمتين والتي تأخذ كل منهما بهذه الفكرة ولكن بتأسيس مختلف .

الفقرة الأولى : نظرية الارتفاقات الساحلية

ظهرت هذه النظرية على يد الفقيه الفرنسي De la pradelle عام 1898 ، والذي يعتقد أن البحر كل متكامل لا يمكن تجزئته ، ومن ثم لا يتصور خضوعه لنظم قانونية مجزأة ، وهو الأمر الذي يجعل من المياه الإقليمية خاضعة لقواعد الحرية المعترف بها بشأن أعالي البحار، أما الدولة الساحلية فلا يعترف لها إلا بممارسة حقوق ارتفاق في مسائل محددة على سبيل الحصر وهي الجوانب العسكرية ، الصحة العمومية و الجمارك ، وكما هو ملاحظ فالغرض من هذه الارتفاقات إذن هو توفير الحماية ، على نحو ما يمكن الدولة من حماية نفسها ضد التهديدات العسكرية ، وحماية رعاياها من المخاطر الصحية التي تأتي من وراء البحار، فضلا عن صيانة اقتصادها .

هذه النظرية في حقيقة الأمر تعمل على تقليص دور الدولة في المياه الإقليمية ، فضلا عن تجزئة المياه الإقليمية إلى مناطق تباعا لنوع الحماية الذي تمارسه الدولة الساحلية ، فهناك جزء من المياه الإقليمية تمارس فيه الحماية العسكرية ، وجزء آخر تراقب فيه عمليات الصيد ، وآخر تفرض فيه سلطتها الجمركية¹ .

ويعلق الفقه على هذه النظرية كونها الوجه الثاني لنظرية الملكية المشتركة Res Communis ، على أن البحار ملك مشاع يعود للجماعة الدولية وأن السيادة عليها تكون لتلك الجماعة لا للدولة الساحلية لوحدها،

¹ - محمد سعيد محمد الخطيب ، المرجع السابق ، ص 229 .

وهي الفكرة التي سبق للفقهاء التقليدي أن أبرز خصائصها ، ولاحقا لاقت رواجاً كبيراً في فكرة التراث المشترك للإنسانية في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 و اتفاقيات دولية أخرى¹ .

الفقرة الثانية : نظرية الملكية العامة للدولة

يتزعم هذه النظرية الفقيه جورج سال ، ويعتقد أن المياه الإقليمية ملك " دومين " عام دولي ، مستمداً رؤيته من الوحدة الطبيعية للبحر، وعليه فليس للدولة أن تمارس من صلاحيات على تلك المنطقة إلا بقدر ما تسمح به الجماعة الدولية على أساس أن مجاورتها لذلك البحر تخول لها كإمتياز الاستفادة من بعض التسهيلات .

الملاحظ أن هذه النظرية قد حاولت نقل فكرة مجاورة الطريق العام في القانون الإداري الداخلي بأن تمنح له تسهيلات على ذلك الممر، وهو الأمر الذي لا يمكن تصور صحة انطباقه في مجال العلاقات الدولية ، مع ذلك وجب التتويه أن هذه الفكرة ليست بالشاذة لدى فقهاء القانون الدولي ، بل وجدت لها صدى لدى القائلين بالسيادة المطلقة على الهواء .

هذا ولم يسلم الاتجاه الذي يلحق المياه الإقليمية بأعالي البحار من الانتقاد ، وذلك لافتقاده الأساس القانوني ، فضلاً عن عدم مواكبته للممارسة الواقعية ، فالفقيه " لابراديل " عندما قال بالملكية المشتركة للبحار لم يستند إلى أي تبرر قانوني ، فضلاً عن التبعات العلمية غير المعقولة التي سوف تتجم عن تجزئة المياه الإقليمية ذاتها إلى مناطق ذات الرقابة النوعية المختلفة .

إن القول بنظرية الارتفاق في هذا المجال ، لا يمكن أن تنتقل إلى مجال العلاقات الدولية إلا بموجب اتفاق ، وهي المسألة التي أغفلتها النظرية .

إن اقتضاب حقوق الدولة في ثلاثة جوانب ، يجعل منها نظرية غير واقعية ، والسؤال هنا إلى من يعود الحق في تنظيم الملاحة ، أو الحق في مراقبة الهجرة أو مكافحة القرصنة...؟

¹ - Albert DE LA PRADELLE , le droit de l'état sur la mer territoriale , R.G.D.I.P, France , 1998 , p 264.

، فضلا عن أن تقرير مبدأ حماية الدولة لا يقتضي إلحاق المياه الإقليمية بأعالي البحار بالقدر الذي يقضي بإلحاقه بالدولة ذاتها¹ .

الفرع الثاني : الاتجاه الذي يعتبر المياه الإقليمية جزء من إقليم الدولة

يتزعم هذا الاتجاه الذي تبلورت أفكاره خلال القرن العشرين ، الفقيه الفرنسي Georges Gidel الذي استطاع أن يضع تأسيسا مقبولا لهذه الأفكار، ويعتقد الفقيه أن المياه الإقليمية ما هي إلا إقليما مغمورا ، ويرتكز في ذلك على فكرة الملاصقة الجغرافية La Contiguite وهي فكرة قديمة تعود إلى القرنين الخامس عشر والسادس عشر، وبناء على ذلك فإن سيادة الدولة تمارس بكل مظاهرها ، دون أن يخل ذلك بضروريات المواصلات الدولية ، هذا وينقسم هذا التيار إلى نظريات متعددة تختلف في جوهر الأساس الذي يخول الدولة سيادتها على المياه الإقليمية ، نعرض فيما يلي اثنين منها:

الفقرة الأولى: نظرية حق الملكية

يعتقد أنصار هذا التيار أن المياه الإقليمية كجزء من إقليم الدولة فإن ملكيته تعود إليها ، وبموجب ذلك يرتب لها ما يشبه الحقوق العينية في القوانين الداخلية ، وهو الأمر الذي يصدق في مسائل الصيد والملاحة الداخلية ، ولعل الفكرة مستمدة من القانون الروماني القديم الذي كان يفرق بين مجال ممارسة السلطة بالتعبير المادي للمكان وهو الذي يرد عليه حق الملكية Dominuim وبين المخاطب بهذه السلطة Imperium ، وعليه فإن الاختصاص الإقليمي للدولة يجمع بين هذا وذاك في آن واحد فهو يعبر عن قدرة الدولة على ممارسة سلطتها، طبقا للقانون الدولي ، على الأشخاص والممتلكات المتواجدين على الإقليم فضلا عن الأنشطة الممارسة في داخله .

هذا وقد حاول العديد من الفقهاء من أمثال telDe Vat و Hall تطوير هذه النظرية التي لاقت رواجاً لدى بعض دول العالم الثالث التي كانت تسعى لانتزاع اعتراف دولي بسيادتها على الثروات التي تزخر بها سواحلها ، حيث تقرر في قراءتها الجديدة أن حقوق دولة الشاطئ هي حقوق ملكية على أساس أن البحر الإقليمي يختص بكونه شيئاً قابلاً للملك .

¹ - صلاح الدين أحمد الأحمد ، دراسات في القانون الدولي العام ، دار الهدى ، الجزائر ، 2002 ، ص 393 .

هذا ولم تفلح هذه النظرية في إقناع أغلب الفقه لاستحالتها المادية ، متى علمنا أن الملكية تفترض سلفا الحياة وهو ما لا يستقيم مع الطبيعة الفيزيائية للبحر، فضلا عن أن علاقة الدولة بالإقليم هي علاقة سيادة اختصاص وليست علاقة ملكية ، التي تفنقر إلى السند ، وعليه من باب أولى أن تكون علاقة الدولة بالمياه الإقليمية - التي هي جزء من الإقليم - علاقة سيادة فحسب ¹ .

الفقرة الثانية : نظرية السيادة

لدى أنصار هذه النظرية قناعة مفادها أن المياه الإقليمية جزء من إقليم دولة الشاطئ ، وعليه يثبت لها الحق في ممارسة كافة الصلاحيات والاختصاصات السيادية على هذا الحزام البحري التي دأبت على مباشرتها على إقليمها البري ، هذا الحق يخولها حتى ممارسة القوة من أجل فرض سيطرتها ورقابتها عليه ، وهو الموقف الذي أيده كل من معهد القانون الدولي في دورة ستوكهولم لعام 1928 ، وعليه فالمياه الإقليمية سواء بسطحها أو قاعها أو باطنها ، فضلا عما يعلوها من الأجواء ، تخضع لسيادة الدولة الشاطئية .

وهذا يعني أن للدولة الساحلية حق مباشرة اختصاصها العام على المياه الإقليمية ، وهنا وجبت الملاحظة أن هاتين الاتفاقيتين وإن اعترفتا صراحة بسيادة الدولة على بحرهما الإقليمي ، فإنهما أثقلتاهما بضرورات الملاحة البحرية الدولية ، أي بمعنى جعلتا سيادتها مقيدة بشرط المرور البريء للسفن التي تحمل علم دولة أجنبية ، ولعل هذا هو الفرق الجوهرى بين طبيعة السيادة التي تمارسها الدولة على إقليمها البري وهي سيادة مطلقة ، وبين طبيعة السيادة التي تمارسها على مياهها الإقليمية وهي سيادة مقيدة .

المبحث الثاني : تحديد إمتداد المياه الإقليمية

تعتبر مسألة تحديد امتداد المياه الإقليمية من المسائل المهمة في العلاقات الدولية عموما ، و القانون الدولي للبحار بالخصوص ، لأنها تؤثر بشكل مباشر على تحديد سائر المناطق البحرية الأخرى ومداهها، فضلا عن انعكاسها على الاختصاص المكاني الذي تباشره دولة الشاطئ على واجهتها البحرية نو المستويات المختلفة بحسب كل منطقة بحرية ، وهذا بطبيعة الحال له ارتدادات على حقوق الدول الأخرى.

¹ - إدريس الضحاك ، قانون البحار وتطبيقاته على الدول العربية ، بدون ذكر دار النشر ، المغرب ، 1987 ، ص123 .

هذا وتبقى مسألة تحديد امتداد المياه الإقليمية من اختصاصات الدولة الساحلية حصريا ، وأن تعلم بذلك الدول الغير، بشرط أن لا يتجاوز هذا الامتداد 12 ميلا بحريا ابتداء من خطوط الأساس التي تضعها الدولة ذاتها ، وهنا وجب التوقف عند ملاحظتين :

الملاحظة الأولى : أن الدولة عند وضعها لخطوط الأساس لابد أن تتجنب أي تعسف في ذلك ، مراعاة لحقوق الدول الأخرى ، وهو الأمر الذي سبق وأن نبهت إليه محكمة العدل الدولية في قرارها الصادر في 18 ديسمبر 1951 في قضية المصائد النرويجية ، بقولها : " ... فتحديد المجالات البحرية له دائما جانب دولي... فهو لا يتعلق بإرادة الدولة الساحلية المنفردة.. وأن نفاذه في مواجهة الدول الأخرى يقتضي انسجامه مع قواعد القانون الدولي العام..".

الملاحظة الثانية : أن اتفاقية الأمم المتحدة عندما سمحت للدولة الساحلية تمديد مياهها الإقليمية مسافة 12 ميلا¹ ، فذلك لم يكن إلا من باب إحداث التوازن بعد استحداثها للمنطقة الاقتصادية الخالصة، فضلا عن أن مسافة الـ 12 ميلا هي سقف وليست التزام ، فضلا عن تحمل الدولة الساحلية كامل المسؤولية عما يحدث في مياهها الإقليمية ، وبمفهوم المخالفة أن الدولة بتحديد الأحماد لعرض بحرها الإقليمي تكون قد حددت سلفا نطاق مسؤوليتها الدولية ، وهذه نقطة مهمة في مجال إسناد المسؤولية لشخص القانون الدولي .

هذا ولا يمكن الإلمام بمسألة امتداد المياه الإقليمية دون التطرق إلى الطريقة التي يقاس منها حده الأدنى الذي يبدأ منه أو الحد الذي تنتهي عنده المياه الداخلية ، علما أن مسألة تحديد المياه الإقليمية تطرح إشكاليتين : الأولى : تتناول الحد الذي يبدأ منه حساب هذا الاتساع ، والثانية : تعنى بالتعرف على اتساع المياه الإقليمية .

المطلب الأول : الحدود الداخلية للمياه الإقليمية أو رسم خطوط الأساس

يرجع اعتماد طريقة رسم خطوط الأساس في تحديد أقصى - امتداد المياه الداخلية - والذي يقاس منه بدء امتداد المياه الإقليمية نحو أعالي البحار، على الصعيد الدولي إلى القرار الصادر عن محكمة العدل الدولية في قضية المصائد النرويجية سنة 1951 ، وفيه أقرت المحكمة بموجب مرسوم 12 جويلية

¹ - المادة الثالثة من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 .

1935 والذي يحيل بدوره إلى النظام الذي تم اعتماده قبلا في النزويج بموجب مرسومي 1869 و1889.

والجدير بالذكر أن هذه الطريقة منذ ذلك الحين إلى غاية إبرام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 لم تشهد تطورا كبيرا ، ونظرا للأهمية التي تكتسبها فقد عكفت اللجنة الموسعة لأعماق البحار في اجتماعها المنعقد في نيويورك ما بين 5 و6 مارس 1973 على الدراسة المعمقة للموضوع لا سيما فيما يتعلق بخطوط الأساس في حالة الدولة الأرخيبيلية .

وبصرف النظر عن الاختلافات بين الفقهاء حول تصنيف خطوط الأساس ، إلا أن اتفاقية جنيف لعام 1958 المتعلقة بالمياه الإقليمية والمنطقة المتاخمة قد وضعت ثلاثة قواعد عامة في رسم خطوط الأساس واستثناء واحد يتعلق بالوضع الخاص بالجزيرة ، وأما اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 فأضافت عليها استثناء ثاني يتعلق بالوضع الخاص بالدولة الأرخيبيلية التي سنتناولها لاحقا¹ .

الفرع الأول : القواعد العامة في رسم خطوط الأساس

إذا كان عرض المياه الإقليمية هو إثنا عشر ميلا بحريا وفقا لما قرره اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ، وهو ما يعد الآن قاعدة عرفية عامة التطبيق لكون معظم الدول أخذت بها وطبقتها حتى قبل دخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ عام 1994.

ولما كان هذا الأمر مسلم به ، فالسؤال الذي يثور الآن وهو في غاية الأهمية هو: من أين ومن أي نقطة أو خط الذي نبدأ منه القياس في اتجاه أعالي البحار، حتى نحدد بدقة هذا العرض؟

هذا ولا بد من الاتفاق على النقطة أو الخط الذي يبدأ منه قياس المياه الإقليمية في اتجاه أعالي البحار حتى يتم تحديد عرضه بدقة ، و الدول تستعمل في ذلك إحدى الطريقتين :

الطريقة الأولى : وهي طريقة القياس العادية ومنها يحدد خط الأساس العادي لقياس المياه الإقليمية من آخر نقطة على طول الشاطئ تنحصر عنها المياه وقت الجزر.

¹ - جمال عبد الناصر مانع ، المرجع السابق ، ص250 .

الطريقة الثانية: هي أن خط الأساس يتحدد بخطوط مستقيمة تمتد لتصل بين الرؤوس البارزة على طول شواطئ الدولة ، ونستعرض الآن الطريقتين وحالات تطبيقهما حسب ظروف وأوضاع الشواطئ¹ .

الفقرة الأولى : الطريقة العادية . خط الأساس العادي . خط انحسار المياه على طول الشط وقت الجزر

يعرف خط الأساس بكونه خط وهمي يفصل المياه الإقليمية عن اليابسة أو المياه الداخلية ، ويسمى بخط القاعدة The Baseline /La Ling De Base ، ويقصد به أيضا الخط الوهمي المستقيم الموازي للساحل والذي يتبعه في مختلف تعاريفه والتواءاته الطبيعية ، فضلا عن تجايفه وأماكن بروزه ، إذا كان الساحل خال من الانبعاثات والتشوهات التضاريسية العميقة ، والمعمول به في الواقع أن هذا الخط يتطابق مع خط انحسار المياه عن الشاطئ وقت أقصى الجزر في الظروف المناخية العادية .

و الحالات التي تطبق فيها القاعدة العامة أو العادية في قياس المياه الإقليمية ، هي أن القاعدة العامة أو العادية في قياس عرض المياه الإقليمية هي قاعدة حد أدنى الجزر للمياه عند الساحل التي تطبق في قياس المياه الإقليمية في الأحوال الآتية :

الحالة الأولى : حالة الساحل الذي يكون مستويا وخاليا من التلججات والانحناءات والتجايف العميقة

وتطبق هذه الحالة في حالة السواحل البسيطة المستوية التي لا توجد بها جزر أو تجايف عميقة أو نتوءات أو خلجان عميقة وخالية من التلججات والانحناءات ، فإن خط الأساس لقياس المياه الإقليمية هو عند حد أدنى الجزر للمياه على امتداد الساحل في جميع الاتجاهات المحيطة بسواحل الدولة.

وهو ما أخذت به المادة 03 من اتفاقية جنيف لعام 1958 المتعلقة بالمياه الإقليمية و المنطقة المتاخمة حين نصت : " مالم يخالف ما هو منصوص عليه في هذه المواد ، فإن الخط العادي الذي يقاس منه عرض المياه الإقليمية هو خط انحسار المياه عند الجزر الذي يتبع الساحل ، كما هو مبين على الخرائط البحرية ذات المقياس الكبير المعترف بها رسميا من قبل الدولة الساحلية " ، وهو الأمر الذي أكدته المادة 05 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 التي نصت على أنه : " باستثناء الحالات التي تنص فيها هذه الاتفاقية على غير ذلك ، خط الأساس العادي لقياس عرض المياه الإقليمية هو حد أدنى

¹ - جمال عبد الناصر مانع ، المرجع السابق ، ص 250 .

الجزر على امتداد الساحل كما هو مبين على الخرائط ذات المقياس الكبير المعترف بها رسمياً من قبل الدولة الساحلية " .

والالتزام الواقع على الدولة الساحلية بضرورة نشر خرائط جغرافية توضح عليها خطوط الأساس والحدود الخارجية للمياه الإقليمية حتى تعرف السفن الأجنبية حدود هذا البحر عند مرورها فيه والسلطة التي تتبعها المياه البحرية المتواجدة بها ومن تم القانون الواجب التطبيق عليها ¹ .

الحالية الثانية : حالة الجزر الواقعة فوق حلقات مرجانية

يعمد إلى استعمال طريقة القياس العادية أي حد أدنى الجزر على امتداد الساحل في حالة الجزر المرجانية ، وهي الحالة التي نصت عليها المادة 06 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بقولها : " في حالة الجزر الواقعة فوق حلقات مرجانية أو الجزر المحاطة بشعاب مرجانية ، خط الأساس لقياس عرض المياه الإقليمية هو حد أدنى الجزر للشعبة المرجانية باتجاه البحر كما هو مبين بالرمز المناسب على الخرائط المعترف بها رسمياً من قبل الدولة الساحلية " .

الحالة الثالثة : حالة الجزر المحاطة بشعاب مرجانية

وهي الحالة التي يعمد فيها إلى استعمال طريقة القياس العادية أي حد أدنى الجزر للمياه على امتداد الساحل في حالة الجزر المرجانية التي نصت عليها المادة 06 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 .

الحالة الرابعة : حالة الضحاح الذي لا يبعد عن الساحل بأكثر من إثنا عشر ميلاً بحرياً

الضحاح هو مسافة من الأرض وسط البحر متكونة طبيعياً محاطة بالمياه وتعلو عليها في حالة الجزر، ولكنها تكون مغمورة عند المد.

هذا وقد ذكرت هذه الحالة المادة 13 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والتي فرقت بشأنها بين فرضيتين :

¹ - محمد سامي عبد الحميد ، محمد سعيد الدقاق ، القانون الدولي العام ، منشأة المعارف ، مصر ، 1999 ، ص 99 .

الفراضية الأولى : عندما يكون الضحضاح الذي تنحصر عنه المياه عند الجزر واقعا كلياً أو جزئياً على مسافة لا تتجاوز عرض المياه الإقليمية من البر أو من جزيرة تقاس المياه الإقليمية له من نقطة حد أدنى الجزر في ذلك الضحضاح كخط أساس لقياس المياه الإقليمية .

الفراضية الثانية : عندما يكون المرتفع أو الضحضاح الذي تنحصر عنه المياه عند الجزر واقعا كلياً على مسافة تتجاوز عرض المياه الإقليمية من البر أو من جزيرة فلا يكون له مياه إقليمية خاصة به ، و إنما يقاس عرض المياه الإقليمية انطلاقاً من الساحل أي من البر وكأن الضحضاح غير موجود، وهذا يعني أن وجود مثل ذلك الضحضاح الذي تنحصر عنه المياه وقت الجزر لا يكون له تأثير فيما يتعلق بخط الأساس¹ .

الفقرة الثانية : الطريقة الثانية : طريقة خطوط الأساس المستقيمة

يقصد بطريقة خطوط الأساس المستقيمة في قياس عرض المياه الإقليمية اختيار عدد من النقاط الملائمة لأدنى انحسار على طول الساحل والوصل بينها بخطوط مستقيمة بحيث يكون بينها وبين البر مياه داخلية تابعة للدولة الساحلية .

يلجأ إلى هذه الطريقة عندما تحول التضاريس الساحلية دون استعمال خط الأساس العادي ، وذلك عندما يكون ساحل الدولة مشوهاً بالانبعاجات العميقة أو الرؤوس أو الجزر المتناثرة فتقوم هذه الطريقة على الوصل بين النقاط البارزة من الساحل بخطوط مستقيمة وقت أقصى الجزر .

هذا ولقد حددت المادة 07 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 الحالات التي تعمل فيها هذه الطريقة ، فضلاً عن الشروط الواجب مراعاتها عند ذلك حتى لا تكون الدولة متعسفة في تثبيتها .

أ . الحالات التي تطبق فيها طريقة أو قاعدة خطوط الأساس المستقيمة

الحالة الأولى : حالة الساحل المتعرج : في هذه الحالة الذي يتخلل الساحل انبعاج عميق أو انقطاع وهي الحالة التي يكون فيها الساحل غير متساوي ، ولتحديد عرض المياه الإقليمية في هذه الحالة يجوز أن ترسم خطوط الأساس المستقيمة بطريقة تصل بين رؤوس التعرجات في الساحل شريطة ألا تتحرف

¹ - محمد سامي عبد الحميد ، محمد سعيد الدقاق ، المرجع السابق ، ص 100 .

هذه الخطوط عن الاتجاه العام للساحل ، وقد جاءت المادة 07 فقرة 1 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 واضحة في اعتماد هذه الطريقة للدول ذات السواحل المتعرجة ، حيث نصت على أنه : " حيث يوجد في الساحل انبعاث عميق أو انقطاع ، يجوز أن نستخدم في رسم خط الأساس الذي يقاس منه المياه الإقليمية طريقة خطوط الأساس المستقيمة التي تصل بين نقاط مناسبة " .

الحالة الثانية : حالة الساحل الذي توجد على امتداده سلسلة من الجزر وعلى مسافة قريبة منه

بحيث تكون الجزر متناثرة وقريبة منه وممتدة على طوله ، شريطة ألا تتحرف هذه الخطوط على اتجاهه العام وقد نصت المادة 07 فقرة 01 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على اعتماد هذه الطريقة للدول ذات السواحل التي توجد بها سلسلة من الجزر على أنه : " حيث يوجد في الساحل... سلسلة من الجزر على امتداد الساحل أو على مسافة قريبة منه مباشرة ، يجوز أن نستخدم في رسم خط الأساس الذي يقاس منه المياه الإقليمية طريقة خطوط الأساس المستقيمة التي تصل بين نقاط مناسبة " .

هذا ويرجع الفضل في ظهور هذه القاعدة أو الطريقة إلى محكمة العدل الدولية حين قررت في قضية المصايد النرويجية لعام 1951 بأن قاعدة خطوط الأساس المستقيمة تطبق في حالات انحناءات الشاطئ ووجود تجاوزات عميقة به قد تصل إلى حد تكوين خليج أو خلجان ، وأضافت المحكمة إلى أن اتباع النرويج لقاعدة خطوط الأساس المستقيمة لا تنتهك على أية خروق لقواعد القانون الدولي العام¹ .

الحالة الثالثة : الدلتا النهرية (مصاب الأنهار) :

وهي الحالة من حالات تطبيق قاعدة خطوط الأساس المستقيمة في قياس عرض المياه الإقليمية هي حالة النهر الذي يصب في البحر مباشرة مثل نهر النيل الذي يصب في البحر الأبيض المتوسط ونهر الأمازون الذي يصب في المحيط الأطلنطي ، فإن خط الأساس الذي يقاس منه عرض المياه الإقليمية يكون خطا مستقيما بين نقطتي أدنى الجزر على ضفتي النهر في نقاط التقائه بالبحر، وقد عالجت هذه المسألة المادة 09 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، إذ نصت على أنه : " إذا كان

¹ - أحمد أبو الوفا ، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول و إتفاقية 1982 ، دار النهضة العربية ، مصر ، 2006 ، ص169 .

نهر يصب مباشرة في البحر، يكون خط الأساس خطا مستقيما عبر مصب النهر بين نقطتين على حد أدنى الجزر على ضفتيه".

الحالة الرابعة : حالة الخلجان التابعة لدولة واحدة

الحالة الرابعة من حالات تطبيق قاعدة خطوط الأساس المستقيمة في قياس المياه الإقليمية ، هي حالة إغلاق الخلجان التي تعود سواحلها لدولة واحدة بخط مستقيم من نقطة أدنى الجزر عند المدخل الطبيعي للخليج على ضفتيه¹ .

وقد عالجت هذه المسألة المادة 2،1/10 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 حيث نصت على أنه: "

1 . لا تتناول هذه المادة إلا الخلجان التي تعود سواحلها لدولة واحدة .

2 . لأغراض هذه الاتفاقية ، يراد بالخليج انبعاج واضح المعالم يكون توغله بالقياس إلى عرض مدخله على نحو يجعله على مياه محصورة بالبر ويشكل أكثر من مجرد انحناء للساحل ، غير أن الانبعاج لا يعتبر خليجا إلا إذا كانت مساحته تعادل أو تفوق مساحة نصف دائرة قطرها خط يرسم عبر مدخل ذلك الانبعاج " .

ولقياس المياه الإقليمية في حالة الخلجان التابعة لدولة واحدة فإنه يرسم خط يصل بين نقاط انحسار المياه وقت الجزر عند الساحل عند فتحة الخليج شريطة ألا يزيد اتساع هذه الفتحة عن 24 ميلا بحريا ، أما إذا تجاوز الاتساع ذلك فإن الحد يمد عبر فتحة الخليج من المكان الذي تكون فيه المسافة بين الضفتين 24 ميلا بحريا فقط .

وبإيصال خط بين نقطتي انحسار الجزر على جانبي الخليج يكون هو الخط المستقيم عبر فتحة الخليج ونبدأ منه قياس المياه الإقليمية للدولة وما خلف الخط المستقيم هي مياه داخلية خاضعة لسيادة الدولة .

¹ - أحمد أبو الوفا ، المرجع السابق ، ص 170 .

وقد يكون للخليج أكثر من مدخل واحد بسبب وجود عدة جزر في مدخله فإنه في الحالة تلك يرسم نصف الدائرة على قطر يعادل طوله مجموعة أطوال الخطوط المرسومة عبر المداخل المختلفة وتحسب مسافة الجزر الموجودة داخل الخليج ضمن مساحة الخليج كما لو كانت جزءا من مساحته المائية .

الحالة الخامسة : حالة الموانئ

قد بينت المادة 11 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ، القاعدة التي تطبق في حالة الموانئ ، حيث نصت على أنه : " لأغراض تعيين حدود المياه الإقليمية ، تعتبر جزءا من الساحل أبعد المنشأة المرفئية الدائمة التي تشكل جزء أصيلا من النظام المرفئي ، ولا تعتبر المنشأة المقامة في عرض البحر والجزر الاصطناعية من المنشأة المرفئية الدائمة ."

وبناء على هذا النص ولتعيين خط الأساس لقياس المياه الإقليمية في حالة الموانئ ، فإنه يمد خطا مستقيما من نقاط الحواف الخارجية التي تعد أبعد أجزاء المنشأة الدائمة في الميناء مثل أرصفة التحميل والتفريغ والتي تعد جزءا متمما للنظام المرفئي ، ويبدأ قياس عرض المياه الإقليمية من هذا الخط في اتجاه أعالي البحار، وما وراء هذا الخط نحو البر يعد مياها داخلية توجد به الميناء ومنشأتها الدائمة¹ .

هذا وقد أضافت المادة 12 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون لبحار لعام 1982 حكما توضيحيا بقولها: " تدخل في حدود المياه الإقليمية المراسي التي تستخدم عادة لتحميل السفن وتفريغها ورسوها والتي تكون لولا ذلك واقعة جزئيا أو كليا خارج الحد الخارجي للبحر الإقليمي " .

ب . الشروط الواجب مراعاتها عند رسم خطوط الأساس

بعدما أقر القانون الدولي للبحار بحق الدولة في المبادرة برسم خطوط الأساس التي يحتسب منها امتداد مياها الإقليمية ، فإنه قيد هذا الحق بجملة من الشروط وجب على الدولة الساحلية الطرف في الاتفاقية الوقوف عندها حين تعمد إلى رسم هذه الخطوط ، أما إذا لم تكن الدولة الساحلية طرفا في الاتفاقية ، فهذه الشروط سبق وأن أخذ بها القضاء الدولي ، وهو بدوره استدل في ذلك على الأعراف الدولية المستقرة

¹ - أحمد أبو الوفا ، المرجع السابق ، ص 171 .

في هذا المجال ، وعلى التزام الدولة في هذا الجانب محقق ، وهو التزام بتحقيق غاية وليس ببذل عناية ، وفي حالة المخالفة يترتب على الدولة مسؤولية دولية قوامها العمل غير المشروع دوليا .

و بالرجوع إلى كل من المادة 04 من اتفاقية جنيف لعام 1958 المتعلقة بالمياه الإقليمية ، والمادة 07 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 أمكن استخلاص تلك الشروط والتي ترسم في حدودها خطوط أساس المياه الإقليمية ، وفي مجملها هي :

الشرط الأول : أن يتبع خط الأساس الاتجاه العام للساحل وأن لا يحيد عن المنحنى العام الذي تشكله التضاريس الساحلية .

الشرط الثاني : يتعين على المياه التي تتحصر بين الساحل وخط الأساس أن تكون ذات صلة وثيقة بالإقليم البري ، كي تصنف من قبيل المياه الداخلية .

الشرط الثالث : أن لا تعتمد الدولة الساحلية إلى رسم خط أساس المياه الإقليمية يكون من شأنه حرمان دولة أخرى من حقوقها التاريخية في تلك المياه التي باتت تشملها المياه الإقليمية للدولة الساحلية .

الشرط الرابع : أن لا تعتمد الدولة الساحلية إلى رسم خط أساس المياه الإقليمية يكون من شأنه عزل المياه الإقليمية لدولة أخرى عن المنطقة الاقتصادية الخالصة أو أعالي البحار¹ .

الشرط الخامس : عندما يؤدي رسم الخطوط المستقيمة إلى اقتطاع جزء من المياه الإقليمية ، أو جزء من أعالي البحار وضمه إلى المياه الداخلية ، يخضع هذا الجزء للنظام القانوني للمنطقة التي اقتطع منها .

الفقرة الثالثة : القواعد العامة في تحديد المياه الإقليمية بين الدولتين المتجاورة أو المتقابلة

الجدير بالملاحظة أن التصرف الأحادي الذي تقوم به الدولة الساحلية عند رسمها لخطوط أساس قياس عرض مياهها الإقليمية من شأنه أن يكون سببا في إثارة المنازعات الدولية لاسيما بينها وبين الدولة التي تجاورها على نفس الخط الساحلي ، أو مع الدولة التي تقابل شواطئها سواحل الدولة الساحلية ، ففي كلتا الحالتين يلاحظ أن البحرين الإقليميين يتراكان بحيث لا تستطيع إحدهما الادعاء بمياه إقليمية بعرض 12 ميلا بحريا ، إلا وحرمت الأخرى أن تدعي بالمثل .

¹ - حامد سلطان ، القانون الدولي العام في وقت السلم ، دار النهضة العربية ، مصر ، 1999 ، ص222 .

هذا و لا يطرح الساحل المستوي إشكالات خاصة في تثبيت حدود المياه الإقليمية بين الدولتين المتجاورتين أو المتقابلتين ، وإنما تثار الصعوبة عندما تكون جغرافيا سواحل هذه الدولة كثيرة التباين على نحو تكثر فيه الخلجان والرؤوس والالتواءات ، فضلا عن الجزر الساحلية التي بوضعها الخاص تضيف إلى الموضوع وجود حلول خاصة .

إذا كنا بصدد الدولتين المتجاورتين فإن الحدود الجانبية للبحرين الإقليميين تحدد إما بالاتفاق بين الدولتين و هو الحل الذي تشجع عليه الاتفاقية في كل الأحوال ، أو يرسم خط مستقيم تبعد كل نقطة فيه بأبعاد متساوية عن خطي الأساس للدولتين كوسيلة احتياطية يلجأ إليها البلدان إذا تعذر الاتفاق ، وهو الحل الوارد بنص المادة 15 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 .

وفي حالة الدولتين المتقابلتين ترسم الحدود الخارجية لبحريهما الإقليميين باعتماد نفس الطريقة ، بمعنى أن يعتمد إلى رسم خط أو خطوط على حساب الحاجة الجغرافية ، تبعد بأبعاد متساوية عن خطي الأساس للدولتين¹ .

المطلب الثاني : اتساع المياه الإقليمية

تعتبر فكرة اتساع المياه الإقليمية - بمعنى المنطقة البحرية التي تخضع إلى اختصاصات الدولة الساحلية ورقابتها - هي النقطة التي ولد منها وتطور في فلكها القانون الدولي للبحار برمته ، إذ أمكن التفريق بين موقفين بارزين ، موقف الفقه والممارسة الدولية من جهة ، وموقف الاتفاقيات الدولية ذات الشأن من جهة أخرى .

الفرع الأول : اتساع المياه الإقليمية لدى الفقه و في العمل الدولي

الجدير بالملاحظة أن الفقه أو العمل الدولي في السابق لم يميزا بين المياه الإقليمية وغيره من المناطق الخاضعة لسلطان الدولة بل كان يطلق عليها برمتها تسمية المياه الملاصقة ، ولم يتوصل المجتمع الدولي إلى تحديد مداها وأصنافها بصفة موحدة إلا بإبرام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

¹ - حامد سلطان ، المرجع السابق ، ص 223 .

ولعل السبب في عدم الانسجام الدولي في تحديد اتساع المياه الإقليمية آنذاك كان يعزى لإعتبارين أساسيين ، إعتبار أول قديم ، وإعتبار ثاني جديد .

الإعتبار الأول : وهو الإعتبار الأمني البحث الذي تبلور على يد فقهاء القرن الرابع عشر، وساد إلى منتصف القرن العشرين تقريبا ، وهذا ما يترجم رغبة كل دولة ساحلية في السيطرة على أكبر جزء ممكن من المياه المجاورة لإقليمها وإخضاعها لسيادتها وسلطانها ، إذ يعتبر الفقيه Balde أن البحر الملاصق للدولة والذي تمارسه عليه رقابتها لا يجب أن يقل اتساعه عن 60 ميلا بحريا ، أما Bartole فيرى في إبحار السفينة ليومين وهو ما يعادل الـ 100 ميل بحري ، امتداد ضروري للبحر الوطني .

أما نظرية مدى المدفع الشهيرة فقد ظهرت لأول مرة عام 1610 بمناسبة المفاوضات بين القوتين البحريتين ساعتها بريطانيا وهولندا ، ثم وردت في المرسوم الملكي الهولندي الصادر عام 1671 ، وبعد الفقيه فان باين كارشوك VAN BYNKERSHOEK صاحب الكتاب الذي صدر في 1702 والمعنون " المجال البحري De Domino maris " ، أول من أسس لهذه النظرية على صعيد الفقه وله المقولة المشهور " سلطة الدولة تنتهي في النقطة التي تنتهي فيها قوة أسلحتها " ¹ .

و عليه يقضي هذا المبدأ التقليدي الذي ساد حتى أوائل القرن الحالي ، بأن سلطة الدولة الساحلية لا تمتد إلا على المساحات البحرية التي تسيطر عليها سيطرة فعلية ابتداء من إقليمها البري ، لذا كانت تحدد هذه المساحات على أساس المدى الذي يقع في مرمى المدفعية والذي قدره الفقيه Galiani سنة 1782 بثلاثة أميال بحرية .

الإعتبار الثاني : أدت التطورات العلمية والابتكارات المذهلة ما بين الحربين العالميتين سواء في مجال التسلح أو في مجال استغلال الثروات التي يزخر بها البحر وباطنه بالدولة الساحلية إلى المراجعة الجذرية لمواقفها إزاء الممارسة الدولية التي كانت سائدة لاسيما في تحديد عرض المياه الإقليمية ، مدعومة في ذلك بالموقف السلبي للقانون الدولي بهذا الصدد ، لأنه لم تكن توجد آنذاك قواعد قانونية دولية اتفاقية أو عرفية تلزم الدولة بقاعدة الثلاثة أميال ، فضلا عن موقف الفقه الذي كان يرى في مدى الثلاثة أميال الحد الأدنى لعرض المياه الإقليمية .

¹ - صلاح الدين عامر ، القانون الدولي الجديد للبحار ، منشورات المجلس الأعلى للثقافة ، مصر ، 1998 ، ص 17 .

هذه العطيات - إلى عشية إبرام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 - شجعت الكثير من الدول أن تعتمد في تشريعتها امتدادات متباينة للمياه الإقليمية تراوحت ما بين الثلاثة أمثال إلى الـ 200 ميل .

الفرع الثاني : اتساع المياه الإقليمية في الاتفاقيات الدولية لقانون البحار

في منأى عن الفقه والممارسة الدوليين أو حتى القضاء الدولي ، يلاحظ أنه من بين الأسباب الجوهرية التي أدت إلى فشل مساعي الأمم المتحدة خلال المؤتمرين الأولين لعام 1958 و 1960 الخاصين بتقنين قواعد قانون البحار هي مسألة عدم توافق الدول حول اتساع المياه الإقليمية ، على الرغم من إبرام اتفاقية المياه الإقليمية و المنطقة المتاخمة لعام 1958 التي تعني بالموضوع ، إذ لوحظ تباين جوهري في المواقف لاسيما بين القوى البحرية الكبرى التي كانت ترى في تمديد الدول النامية لبحارها الإقليمية إلى أكثر من ثلاثة أميال بحرية اقتطاع فيه غلو واعتداء على حرية الملاحة والصيد واستغلال الثروات الباطنية التي تعج بها أعالي البحار، وبين الدول النامية حديثة العهد بالاستقلال والتي كانت تمنع في إقصاء القوى الاقتصادية الكبرى عما تعتبره مجالها الوطني بأبعاده الاقتصادية والأمنية¹ .

لقد نجحت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 فيما فشلت فيه سابقتها في جمع الدول حول مدى الـ 12 ميلا بحريا كسقف لإتساع المياه الإقليمية ، ولم يكن ذلك بالأمر اليسير لو لم تكن اللجنة الساهرة على إنجاز الاتفاقية ذات طابع سياسي ، ما أتاح فرصا كبيرة للتفاوض والتشاور فضلا عن تقديم التنازلات والقبول بها أما مغريات وامتيازات في مجالات أخرى ، وما يلاحظ أن الاتفاقية بأخذها بقاعدة الإثني عشر ميلا لم تخرج عن السياق الغالب في العمل الدولي وهو ما جعل القاعدة تحظى بالقبول ، وفي هذا الشأن نصت المادة 03 من الاتفاقية على أن : " لكل دولة الحق في أن تحدد عرض مياهها الإقليمية بمسافة لا تتجاوز 12 ميلا بحريا مقيسة من خطوط الأساس المقررة وفقا لهذه الاتفاقية " .

المبحث الثاني : النظام القانوني للمياه الإقليمية

بعد الجدل الفقهي والقانوني الذي شاب الموضوع ، فإن المياه الإقليمية تخضع - مبدئيا - لسيادة الدولة الساحلية ، وهو المبدأ الذي سبق وأن نصت عليه المادة الأولى من اتفاقية جنيف حول المياه الإقليمية لعام 1958 ، ومن بعدها المادة الثانية من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بقولها: " تمتد

¹ - صلاح الدين عامر ، المرجع السابق ، ص 18 .

سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية ، إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالمياه الإقليمية " .

وعليه يستتبع الأخذ بهذا المبدأ خضوع المياه الإقليمية إلى نظام قانوني متميز ، عماده اختصاصات تشريعية وقضائية استثنائية لفائدة الدولة الساحلية في مقابل الاعتراف بحقوق الدول الأخرى في هذا الجزء من البحر ، من ثم تشكل حقوق الدول الغير في المياه الإقليمية قيودا تحول دون ممارسة الدولة الساحلية مظاهر سيادتها المطلقة على هذا الجزء من البحر الوطني ، هذه القيود التي تفرضها متطلبات الملاحة البحرية الدولية¹ .

المطلب الأول : الاختصاصات الخالصة التي تمارسها الدولة الساحلية في مياهها الإقليمية

ينتج عن الأخذ بمبدأ سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية مباشرة هذه الأخيرة لجملة من الاختصاصات الخالصة سواء في المجال الاقتصادي أو في مجال الضبط و البوليس ، وهو الدور الذي سبق وأن كرسه القضاء الدولي في مناسبات شتى ، فضلا عن القانون الدولي في عرفه أو في صكوكه الذي أقرت بدورها بأحقية الدولة الساحلية بممارسة جملة من الاختصاصات الوظيفية بصفة استثنائية في الميادين الآتية :

1 . الصيد البحري : يقضي المبدأ العام بأن يخضع هذا النشاط في المياه الإقليمية إلى مطلق احتكار الدول الساحلية فتسمح به إلا لرعاياها ، أما الاستثناء فيمكن في إمكانية فتح هذا النشاط إلى رعايا الدول الأجنبية ، هذه الإمكانية تأخذ عدة أشكال ، فتتجسد إما بموجب اتفاق دول ثنائي ، أو بموجب حقوق تاريخية للدولة الغير ، أو في إطار اتفاقية جماعية إقليمية كما هو الشأن بالنسبة للاتفاق الأوروبي المتعلق بالسياسة المشتركة داخل المجموعة الاقتصادية الأوروبية في مجال الصيد البحري المبرم سنة 1983 .

2 . البحث العلمي و استغلال الثروات الباطنية للمياه الإقليمية : تخضع هذه النشاطات للاختصاص المطلق للدولة الساحلية ، مع ذلك في حالة عدم قدرتها التقنية ، وبالرجوع إلى التشريع الوطني يمكن للدولة الساحلية أن تعهد بذلك إلى أشخاص معنوية خاصة أجنبية بموجب عقود امتياز أو إجازات استغلال .

¹ - صلاح الدين عامر ، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام ، دار النهضة العربية ، مصر ، 1995 ، ص 543 .

ولما كان القانون الدولي يعترف للدولة الساحلية بسيادتها الدائمة على ثرواتها ، كان من حق هذه الأخيرة أن تلغي هذه التراخيص ، ومن الجانب النظري يكون ذلك متبوعا بتعويض عادل لفائدة المتعاقد الأجنبي.

3 . الجمارك : تحتفظ الدولة الساحلية بحقها الكامل في اتخاذ التدابير الكفيلة بمنع تهريب الأموال والبضائع من وإلى ناطقها الجمركي ، فضلا عن فرضها الرقابة على ما يمت بالصلة بشؤون الهجرة غير المشروعة ، ولها في سبيل ذلك أن تفتش السفن الموجودة في هذه المناطق ، وتحتجزها في حالة المخالفة ، وتعقبها حتى البحر العام في حالة المطاردة الحثيثة ، كما يحق للدولة الساحلية كذلك مصادرة الأموال غير المشروعة وإنزال العقوبات بالمهربين ¹ .

4 . الحفاظ على الصحة العمومية : تحتفظ الدولة لنفسها بالمبادرة في اتخاذ التدابير اللازمة لحماية إقليمها ورعاياها من الأمراض والأوبئة ، كأن تفرض الحجر الصحي على بعض موانئها ، أو أن تمنع بعض السفن من دخولها ، أو تحضر على بعض الأشخاص النزول إلى اليابسة .

5 . الرقابة الإدارية وتسيير الملاحة : تحتفظ الدولة - بشرط الإعلان - بحق تنظيم شؤون الملاحة في مياهها الإقليمية فتحدد مواقع السفن ، وعددها ومنعها من دخول بعض موانئها لأجل معين أو غير معين ، وهذا ما نصت عليه المادة 21 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 حيث نصت على أنه : " 1 . للدولة الساحلية أن تعتمد ، طبقا لأحكام هذه الاتفاقية ، وغيرها من قواعد القانون الدولي ، قوانين و أنظمة بشأن المرور البريء عبر المياه الإقليمية ، تتناول الأمور التالية كلها أو بعضها.

أ . سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري .

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

ج . حماية الكابلات وخطوط الأنابيب.

هـ . منع خرق قوانين وأنظمة المنظمة الساحلية المتعلقة بمصائد الأسماك.

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

¹ - صلاح الدين عامر ، القانون الدولي الجديد للبحار ، المرجع السابق ، ص 544 .

ز . البحث العلمي البحري وأعمال المسح الهيدوغرافي .

ي . منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية المتعلقة بالهجرة والصحة .

2 . تمتثل السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء خلال المياه الإقليمية لجميع هذه القوانين والأنظمة ولجميع الأنظمة الدولية المقبولة عموماً بشأن منع المصادمات في البحر".

المطلب الثاني : القيود الواردة على ممارسة الدولة سيادتها الكاملة على مياهها الإقليمية

على الرغم من أن سيادة الدولة على مياهها الإقليمية باتت من مستقرات العمل الدولي ، فإن هذه السيادة لا يمكن أن تقارن بتلك التي تمارسها الدولة على إقليمها البريء أو مياهها الداخلية عموماً ، حتى يصفها بعض الفقه بأنها سيادة محدودة ، لا يمكن أن تخول الدولة في ظلها صلاحيات مطلقة وذلك استجابة إلى مصلحة الجماعة الدولية في التمكين لحرية الملاحة الدولية.

في هذا الإطار نصت الفقرة 03 من المادة 02 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ، على أنه " تمارس السيادة على المياه الإقليمية رهناً بمراعاة أحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي " ، وبالرجوع إلى مختلف نصوص هذه الاتفاقية والأعراف الدولية المتواترة بين الدول لمصلحة الملاحة الدولية ، يلاحظ أن هذه السيادة تخضع لقيود أصلي وهو قيد المرور البريء ، وقيود أخرى تبعية تستمد وجودها من القيد الأصلي وتتعلق بمركز السفينة الأجنبية أثناء تواجدها في المياه الإقليمية ، لذلك فسنعتمد إلى التفارقة بين حق المرور البريء و القيود الأخرى ¹ .

الفرع الأول : حق المرور البريء

يعتبر حق المرور البريء الذي تمارسه السفن الأجنبية في المياه الإقليمية للدولة الساحلية من أقدم الدعامات التي قام عليها القانون الدولي للبحار، إذ لا يمكن تصور الأخذ بفكرة حرية البحار أمام موجات الاستحواذ على مساحات شاسعة من البحار والمحيطات التي عرفها العالم في حقب متعاقبة وتحت

¹ - رياض صالح أبو العطا ، القانون الدولي العام (قانون البحار ، القانون الدبلوماسي ، الوسائل السلمية لتسوية المنازعات الدولية) ، دار

النهضة العربية ، مصر ، 2000 ، ص65 .

مسميات مختلفة ، لولا الإقرار الصريح بهذا الحق الذي تبلور إلى أن بات استثناء على سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية .

أما عن تأصيل فكرة حق المرور البريء فيرجع الفضل إلى إبراهما وشرحها إلى الفقه الذي اعتمد أسلوب المناظرة بين أنصار حرية البحار وعلى رأسهم الفقيه الهولندي " غرورسيوس " وبين مؤيدي نظرية الاستحواذ الذين يتزعمهم الانجليزي " سالدن " ، ومن بعدهم كل من " دوفاتيل " و " لابرادال " وغيرهم من فقهاء القانون الدولي المحدثين .

كما كان لجمعيات القانون الدولي دور مهم في شرح الأبعاد العملية والقانونية للفكرة ، على غرار معهد القانون الدولي لاسيما في دورتي ستوكهولم 1928 و باريس 1984 و جمعية القانون الدولي العام 1926 ، إلى هذا الحد اعتبر حق المرور البريء ممارسة دولية مستقرة - بشرط المعاملة بالمثل - اسمتت حجيتها القانونية من العرف الدولي المتواتر فضلا عن القبول الذي حضيت به من طرف الجماعات الدولية .

والجدير بالملاحظة أن هذا الحق العرفي لم يلحق بالقانون الدولي المقنن إلا مع بدايات القرن العشرين ، حيث تعتبر اتفاقية برشلونة المبرمة في 20 أبريل 1921 والمتعلقة بنظام الطرق الملاحية أول اتفاقية دولية تعني جديا بالموضوع بعد أن اعتبرته حقا كاملا للسفينة الأجنبية وليس مجرد غض طرف ، وذلك بعد أن عمدت بموجب المادة 02 منها إلى إقصاء شرط المعاملة بالمثل الذي سبق وأن كرسته معاهدة فرساي لعام 1919 .

أما في اتفاقيات قانون البحار ، فقد اعتبر المرور البريء حق للسفن الأجنبية في المياه الإقليمية ، حيث أفردت له اتفاقية جنيف المبرمة في 29 أبريل 1958 المتعلقة بالمياه الإقليمية و المنطقة المتاخمة 06 من موادها ، علاوة على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 السارية حاليا التي كرست للموضوع 16 مادة¹ .

هذا ويعمل حق المرور البريء في النظام الدولي البحري القائم على إرساء نوع من التوازن بين المصالح الدولية ، مصلحة الجماعة الدولية في رؤية ملاحية دولية محررة و مصلحة الدولة الساحلية في ضرورات

¹ - رياض صالح أبو العطا ، المرجع السابق ، ص 66 .

بسط سيادتها ورقابتها على جزء البحر الملاصق لشواطئها ، فعنصر عدم الإعاقة هو الضمانة الجوهرية التي تحمي المصلحة الدولية ، في حين أن الشروط المضروبة على المرور البريء هي عناصر حماية مصالح الدولة الساحلية .

هذا ويجب التنويه إلى أن حق المرور البريء لا ينطبق على الأجواء التي تعلو المياه الإقليمية على الرغم من اعتبارها جزءا من إقليم الدولة ، لأن مسألة عبور المجال الجوي فوق المياه الإقليمية تخضع حصرا إلى الاتفاقيات الدولية النازمة للملاحة الجوية ، ومن ثم فالنطاق المكاني لحق المرور البريء لا يطال إلا المجال البحري في الجزء المتعلق بالمياه الإقليمية كقاعدة عامة .

أما الاستثناء ، فقد جاءت به المادة 05 من اتفاقية جنيف لعام 1958 المتعلقة بالمياه الإقليمية و المنطقة المتاخمة ، فضلا عن المادة 08 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 و اللتان وسعتا في النطاق المكاني لحق المرور البريء بأن بات يسري على مناطق بحرية أخرى في حالات محددة ، كحالة المياه الداخلية متى شمل تحديدها أجزاء كانت تحسب على المياه الإقليمية ، فضلا عن انسحابه على الطبيعية القانونية للمرور عبر المضائق الدولية التي تربط بين جزأين من البحر العالي ، أو تربط جزء من البحر العالي بالمياه الإقليمية أو المنطقة الاقتصادية الخالصة ، كما يطبق كذلك على المياه الأرخيبيلية في حدود شروط معينة¹ .

ويعتبر المرور البريء حقا خالصا دون تمييز للسفن الأجنبية في المياه الإقليمية ، وليس للدولة الساحلية أن تعترض عليه أو تمنعه ، بل أكثر من ذلك فهو لا يتطلب الترخيص المسبق من طرفها ولا يستوجب النص عليه في اتفاق خاص يبرم بين الدولة الساحلية ودولة العلم ، وهو ما يستخلص من نص المادة 17 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بقولها : " رهنا بمراعاة هذه الاتفاقية ، تتمتع سفن جميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية ، بحق المرور البريء خلال المياه الإقليمية " ، على أن هذا الحق لا يقتصر على السفن العامة أو الخاصة ، فكما يشمل السفن التجارية فإنه يستغرق كذلك كافة السفن الحربية الطافية أو الغاطسة ، مع ذلك يخضع المرور البريء إلى جملة من الضوابط نحاول الوقوف عليها فيما يلي :

¹ - جابر الراوي ، القانون الدولي للبحار وفقا لإتفاقية قانون البحار لعام 1982 ، جامعة بغداد ، العراق ، 1989 ، ص 55.

الفقرة الأولى : مفهوم المرور البريء و شروطه

يعني المرور البريء الملاحة خلال المياه الإقليمية وتتخذ هذه الملاحة إحدى الصورتين ، إما أن تكون أفقية موازية لساحل الدولة دون الاحتكاك بالمياه الداخلية ، أو أن تكون عمودية وبذلك تخترق المياه الإقليمية وصولاً إلى المياه الداخلية ، وهذا ما يتحقق في ثلاثة حالات نصت عليها الفقرة 01 من المادة 18 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 .

الحالة الأولى : المرور عبر المياه الإقليمية دون الوصول إلى المياه الداخلية .

الحالة الثانية : القدوم من أعالي البحار والمرور خلال المياه الإقليمية بغية الوصول إلى المياه الداخلية من أجل الرسو في أحد موانئها .

الحالة الثالثة : الخروج من المياه الداخلية والمرور عبر المياه الإقليمية .

هذا ويشترط في المرور البريء أن يكون سريعاً ومتواصلاً ، فعاملتي السرعة والتواصل لصيقتان بصفة البراءة المتطلبة فيه ، وعليه لا يسمح للسفينة بتوقفها الطويل في عرض المياه الإقليمية إلا في حالة الحوادث العادية التي تيررها الملاحة البحرية أو في حالات القوة القاهرة و في حالات الجنوح ، وقد يكون التوقف نتيجة عطب أصاب السفينة أو محنة ألمت بها ، أو بسبب تقديم الغوث إلى الأشخاص والطائرات والسفن .

وتجدر الإشارة أن شرط أن يكون مرور السفينة الأجنبية في المياه الإقليمية سريعاً و متواصلاً لم يكن وارداً في اتفاقية جنيف لعام 1958 المتعلقة بالمياه الإقليمية و المنطقة المتاخمة ، وإنما أضيف في اتفاقية 1982 نزولاً عند المقترح الذي تقدم به كل من المغرب ، ماليزيا ، سلطنة عمان ، و اليمن إلى لجنة أعماق البحار التابعة للأمم المتحدة سنة 1974 خلال أعمال المؤتمر الثالث لقانون البحار، وكان الغرض من وراء هذه المقترح توضيح معنى المرور البريء حتى لا تتعسف دولة في استخدامه أو تفسيره على نحو يتعارض فيه مع الغرض العام من الاتفاقية¹ .

¹ - جابر الراوي ، المرجع السابق ، ص 56 .

الفقرة الثانية : صفة البراءة في المرور خلال المياه الإقليمية

تثير صفة البراءة في المرور خلال المياه الإقليمية الكثير من الإشكالات القانونية تتعلق أساسا بشرعية هذا المرور، بحيث يكون هذا المرور شرعيا متى وسم بالبراءة ، وعند انتفائها يفقد هذا المرور شرعيته وللدولة الساحلية منعه ، وقد حاولت كل من اتفاقية جنيف لعام 1958 المتعلقة بالمياه الإقليمية والمنطقة المتاخمة ومن بعدها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 وصف المرور البريء ولكنها لم تفلح في تحديده تحديدا دقيقا مازاد المسألة تعقيدا إحالتها على مبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة كما سوف يلي بيانه ، وعليه فبحسب الفقرة 01 من المادة 19 من الاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 : " يكون المرور بريئا مادام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها ، ويتم هذا المرور طبقا لهذه الاتفاقية ولقواعد القانون الدولي الأخرى " ، ولمزيد من التوضيح حاولت الاتفاقية حصروصف المرور البريء باستعمال أسلوب المخالفة حين سردت جملة من الأفعال ينتفي معها وصف البراءة عن هذا المرور¹ ، حيث نصت الفقرة 02 من نفس المادة : " يعتبر مرور سفينة أجنبية ضارا بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها إذ قامت السفينة أثناء وجودها في المياه الإقليمية بأي من الأنشطة التالية :

- أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي ، أو بأية صورة أخرى انتهاكا لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة .
- أي مناورة أو تدريب بأسلحة من أي نوع.
- أي عمل يهدف إلى جمع معلومات تضر بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها .
- أي عمل دعائي يهدف إلى المساس بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها .
- إطلاق أي طائرة أو إنزالها أو تحميلها .
- إطلاق أي جهاز عسكري أو إنزاله أو تحميله .

¹ - جابر الراوي ، المرجع السابق ، ص 57 .

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

- أي عمل من أعمال التلويث المقصود والخطير يخالف هذه الاتفاقية.

- أي من أنشطة صيد السمك.

- القيام بأنشطة بحث أو مسح.

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

- أي نشاط آخر ليست له علاقة مباشرة بالمرور " .

هذا و تعقيا على الفقرة الفرعية " أ " من الفقرة 02 أعلاه ، فإنه من الملاحظ وجود تطابق شبه تام مع الفقرة الرابعة من المادة 02 من ميثاق الأمم المتحدة وهذا الانسجام ينبئ عن استقرار هذه المبادئ في التعامل الدولي ، أما ما يثير إشكالا حقيقا هي عبارة " بأية صورة أخرى انتهاكا لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة " ، وهذا ما يعطي للدولة الساحلية سلطة تقديرية واسعة في تفسير المرور البريء ، وبذلك يثبت لها الحق في أن تمنع مرور السفينة الأجنبية خلال مياهها الإقليمية بدعوى انتهاك هذه الأخيرة لمبادئ القانون الدولي المجسدة في الميثاق ، دون أن يثير ذلك مسؤوليتها الدولية ¹ .

بناء على ما تقدم فإن المرور لا يعتبر بريئا إذا تضمن أي من الحالات الواردة على سبيل الحصر بالفقرة 02 من المادة 19 أعلاه ، مع ذلك يعتقد الفقه أن ما ورد بالفقرة الفرعية " س " التي تنص على أنه : " أي نشاط آخر ليست له علاقة مباشرة بالمرور " يجب أن يفسر في إطار قائمة النشاطات المحظورة في المياه الإقليمية كي ينصرف النص إلى التفسير الضيق للمرور البريء innocent passage وهو ما يحول دون تعسف الدولة الساحلية عند تقديرها لصفة البراءة في المرور ، أما إذا فسرت الفقرة الفرعية في معزل عن قائمة النشاطات المحظورة ، فذلك سوف يؤدي بالضرورة إلى تفسير موسع للمرور البريء

¹ - جمال عبد الناصر مانع ، المرجع السابق ، ص 286 .

بحيث تصبح كلمة البراءة مرادفة لمعنى سلمي Peaceful Inoffensif وهو من أكثر المصطلحات التي لا يزال تحديد مفهومها محل إثارة للجدل في القانون الدولي عموماً .

وعليه يكون المرور عبر المياه الإقليمية للدولة الساحلية بريئاً بإعمال الفقرة 01 من المادة 19 من الاتفاقية ولكن دون التوسع في تفسيرها ، أي : " ما دام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها " .

الفقرة الثالثة : استحقاقات الدولة الساحلية في مواجهة المرور غير البريء

عند انتهاك السفينة الأجنبية لقواعد المرور البريء فإن القانون الدولي يقر للدولة الساحلية صاحبة السيادة والاختصاص أن تتخذ من الإجراءات الكفيلة بوقف هذا المرور، وفي هذا الصدد نصت الفقرة 01 من المادة 25 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على أنه : " للدولة الساحلية أن تتخذ في مياهها الإقليمية الخطوات اللازمة لمنع أي مرور لا يكون بريئاً " .

وعليه أمكن للدولة الساحلية طرد السفينة الأجنبية التي بادرت بخرق شروط المرور البريء ، كما يجوز لها تحريك ولايتها الجنائية متى كان موضوع الانتهاك واقعة قانونية مجرمة في القانون الداخلي للدولة الساحلية ، أو اتخاذ تدابير مضادة مع مراعاة شرط التناسب بين الفعل وردة الفعل .

أما استعمال القوة فهو استثناء عام في القانون الدولي لا يبرر إلا في حالات خاصة ولا تلجأ إليه الدولة إلا بعد رجوعها إلى أحكام ميثاق الأمم المتحدة والنصوص المتعلقة بالموضوع المتضمنة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 .

هذا وتواجه الدولة الساحلية أي مصدر للمرور غير البريء سواء كان من سفينة خاصة أو عامة وسواء تعلق الأمر بسفينة تجارية أو حربية ، وعليه تفقد السفينة الحربية كل الحصانات المقررة لها في الظروف العادية وتعامل معاملة السفن الأخرى في حالة عدم التزامها الدقيق بقواعد المرور البريء .

ويحق للدولة الساحلية فضلاً عن ذلك تمديد التصدي للمرور غير البريء عبر حرمان السفينة المخلة من دخولها المياه الداخلية ، بأن تغلق في وجهها موانئها وأن تحرمها من كافة الخدمات المرفئية¹ .

¹ - جمال عبد الناصر مانع ، المرجع السابق ، ص 288 .

الفقرة الرابعة : صلاحية الدولة الساحلية في تقييد حق المرور البريء

يقصد بهذه الصلاحية أن تعتمد الدولية الساحلية بإرادتها المنفردة إلى تقييد حق السفن الأجنبية في المرور البريء خلال مياهها الإقليمية أو إيقافه البتة ، و لا يعزى ذلك إلى إخلال بادرت به السفينة الأجنبية ، وإنما لمسوغات تبررها مصلحة الدولة الساحلية ، ومن ثم أمكن للدولة الساحلية تعليق المرور البريء بدعوى المحافظة على النظام العام .

ولما كان هذا الإجراء يخالف جوهرياً المبدأ العام القائل بحرية الملاحة ، حاولت اتفاقية جنيف لعام 1958 المتعلقة بالمياه الإقليمية والمنطقة المتاخمة أن تتصدى له بأن أقرته إلا في حالة الضرورة التي تبررها حماية أمن الدولة الساحلية .

أما اتفاقية 1982 فإنها لم تنكر على الدولة الساحلية حقها في غلق مياهها الإقليمية في وجه الملاحة الدولية فحسب ، بل كررت ما تضمنته اتفاقية جنيف لعام 1958 المتعلقة بالمياه الإقليمية و المنطقة المتاخمة بهذا الخصوص¹ ، وأضافت إلى الاعتبار الأمني حالة المناورات العسكرية ، وعليه حددت المادة 25 منها حالات وضوابط ممارسة هذا الحق على النحو التالي :

إذا كان الوقف لضرورة تملئها حماية أمن الدولة .

أن يكون الوقف بسبب مناورات عسكرية تجريها أو تنظمها الدولة الساحلية ، و أن تراعي الدولة في ذلك الضوابط التالية :

أن لا يشمل الحظر كامل رقعة المياه الإقليمية وإنما يقتصر على مناطق محدودة منه .

أن يسري الحظر على كافة السفن الأجنبية دون التمييز بينها .

لا يمكن للدولة مباشرة هذا الحظر إلا بعد الإعلام المسبق عنه في الآجال المعقولة وبالوسائل الكفيلة .

أن يكون الحظر محددًا في الزمن ، بإعلام الدولة زمن سريانه وأجل رفعه .

¹ - صلاح الدين عامر ، القانون الدولي الجديد للبحار ، المرجع السابق ، ص 564 .

أما المضايق الدولية والتي يطبق فيها حق المرور البريء كما سبقت الإشارة إليه ، فإنه لا يجوز للدولة الساحلية بأية حالة من الأحوال أن تعهد إلى غلقها في وجه الملاحة الدولية ، وإنما وفي حالة الضرورة القصوى يمكن للدولة تقييد حق المرور البريء هذا عبر التدخل في تنظيم حركة الملاحة فيه ولكن دون منعه كلية عبر فرضها لممرات خاصة بحركة السفن ، وهذا ما سبق أن أقدمت عليه الحكومة الإيطالية حين قيدت مرور السفن الأجنبية لمدة خمس أيام عبر مضيق " ماسينا " بأن خصصت ممرًا فيه للملاحة الدولية عرضه 1000 متراً اعتباراً من مدينة " كالابري " ، وذلك بسبب مدها لخط توتر عالي الضغط بين هذه المدينة ومدينة " سيسيليا " .

الفرع الثاني : تنظيم الدولة الساحلية للحركة الملاحية خلال مياهها الإقليمية

يثبت للدولة الساحلية في إطار اختصاصها العام على المياه الإقليمية تنظيم حركة المرور البريء وذلك عن طريق فرضها على السفن الأجنبية اتباع ممرات بحرية تكون قد حددتها سلفاً ، ولها في سبيل ذلك أن تقسم الممرات البحرية بحسب كل نوع من السفن ، فتخصص البعض منها للسفن الناقلة للمسافرين والبضائع ، والبعض الآخر تخص به السفن ذات الحمولات الخطيرة مثل ناقلات النفط وما في عرفها من سفن ، أو السفن ذات الدفع النووي وغيرها مما يتطلب التعامل معها إجراءات خاصة كالسفن التي تنقل مواد إشعاعية ، هذا ما نصت عليه الفقرة 02 من المادة 22 ، وعليه نجد أن اتفاقية 1982 قد فرقت بين القواعد الملاحية العامة التي تسري على السفن عموماً في المياه الإقليمية ، والقواعد الملاحية الخاصة والتي تتعلق بأنواع خاصة من السفن والتي تنطوي على خطورة استثنائية .

الفقرة الأولى : القواعد الملاحية العامة للسفن الأجنبية في المياه الإقليمية

تجدر الإشارة في هذا المجال أن الدولة الساحلية على الرغم من تمتعها بالصلاحيات الكاملة في تنظيمها لحركة المرور البريء وفق ما تراه ملائماً لسلامة الملاحة البحرية في مياهها الإقليمية ، فإن هذه الصلاحيات لا ترقى إلى السلطة المطلقة ، ذلك أن القانون الدولي كما يعترف للدولة الساحلية بالسيادة على مياهها الإقليمية فإنه يعمل على حماية حرية الملاحة البحرية وعبر هذه الحماية يكرس حق المرور البريء ، ومن ثم تلتزم الدولة الساحلية خلال ممارستها لهذه الصلاحيات تقادي كل تعسف من طرفها يكون من شأنه الانتقاص من حق المرور البريء ، وفي سبيل ذلك وجب عليها مراعاة ما يلي :

- توصيات المنظمات الدولية المتخصصة في هذا المجال لا سيما المنظمة البحرية الدولية .
- نقادي إعاقة المرور البريء في الممرات التي دأبت الملاحة البحرية استعمالها .
- الطبيعة الخاصة لبعض السفن كسفن الدفع النووي أو السفن الحربية .
- الطبيعة الخاصة لبعض الممرات لا سيما عمق المياه و وجود المعوقات الطبيعية أو الاصطناعية لوتيرة الحركة الملاحية وكثافتها ¹ .

كما تراعي الدولة الساحلية في تنظيمها لملاحة السفن الأجنبية في بحرها الإقليمي وبشكل خاص مقتضيات المادة 24 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 التي تنص على أنه : "

1 . لا تعيق الدولة الساحلية المرور البريء للسفن الأجنبية عبر مياهها الإقليمية إلا وفقا لهذه الاتفاقية ، وتمتتع بصورة خاصة ، في تطبيقها لهذه الاتفاقية أو لأي من القوانين أو الأنظمة المعتمدة طبقا لهذه الاتفاقية ، عما يلي : "

أ . فرض شروط على السفن الأجنبية يكون أثرها العملي إنكار حق المرور البريء على تلك السفن أو الإخلال به .

ب . أو التمييز قانونا أو فعلا ضد سفن أي دولة أو ضد السفن التي تحمل بضائع إلى أي دولة منها أو لحسابها .

2 . تعلن الدولة الساحلية الإعلان المناسب عن أي خطر على الملاحة تعلم بوجوده داخل مياهها الإقليمية ."

الفقرة الثانية : القواعد الملاحية الخاصة بالسفن الأجنبية التي تنطوي على خطورة استثنائية

تفرض متطلبات الحماية المتعلقة بالأشخاص والممتلكات والبيئة على الدولة الساحلية تعاملًا خاصًا مع بعض الفئات من السفن دون غيرها وهي السفن التي تنطوي على خطورة استثنائية دون أن يخل ذلك بمبدأ المساواة بين السفن الأجنبية الذي يكلفه القانون الدولي عموماً والقانون الدولي للبحار بالخصوص،

¹ - الفقرة الثالثة من المادة 22 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 .

ويضم هذا النوع من السفن كل من فئة السفن ذات الدفع النووي ، فئة السفن الحربية ، و فئة الغواصات ¹ .

أولا : فئة السفن ذات الدفع النووي

ويندرج تحت هذه الفئة ، علاوة على السفن التي تعمل على الطاقة النووية ، كافة السفن التي تشكل حمولتها مخاطرة استثنائية ، من قبيل ناقلات النفط والغاز ، أو التي تنقل مواد كيميائية سامة أو مشعة .

هذا وقد أبدى المؤتمر الثالث لقانون البحار تفهما كبيرا إزاء التخوفات التي أبدتها الدول الساحلية بشأن مرور هذا النوع من السفن في مياهها الإقليمية أمام الحاجة الملحة للتجارة الدولية التي يكفلها حق المرور البريء ومن ورائه حرية الملاحة البحرية ، ومن ثم أباحت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 للدولة الساحلية ممارسة جملة من القيود على ملاحه هذه السفن في المياه الإقليمية ولكن دون إهدار حقها في المرور البريء ، تمثلت أولا في الاعتراف للدولة الساحلية بحقها في تحديد ممرات ملاحية في المياه الإقليمية خاصة بهذه السفن ، فضلا عن صلاحية الدولة الساحلية فحص ورقابة معايير السلامة الدولية التي يفترض في هذا النوع من السفن خضوعها لها وهو ما نصت عليه المادة 23 من ذات الاتفاقية بقولها : " على السفن الأجنبية التي تعمل بالقوة النووية والسفن التي تحمل موادا نووية أو غيرها من المواد ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية ، أثناء ممارستها لحق المرور البريء عبر المياه الإقليمية ، أن تحمل من الوثائق وأن تراعي من التدابير الوقائية الخاصة ما قرره الاتفاقيات الدولية فيما يتعلق بهذه السفن " .

الملاحظ من أشغال المؤتمر الثالث لقانون البحار أن المادة 23 أعلاه يتضمنها إحالة على الاتفاقيات الدولية النازمة للقواعد الملاحية الخاصة بهذا النوع من السفن تكون قد أشارت بالخصوص إلى اتفاقية لندن المتعلقة بحماية الحياة البشرية المبرمة سنة 1974 وهذا ما يثير إشكال قانوني من نوع آخر يتعلق بعدم دخول هذه الاتفاقيات حيز النفاذ أو عدم تصديق الدولة الساحلية عليها ، وقد حاولت بعض الدول الساحلية التصدي له عن طريق إصدارها لتشريعات وطنية تعنى بالقواعد التي يتعين على السفن النووية وما في عرفها من السفن اتباعها كأن تشترط حصول هذه الأخيرة على الموافقة المسبقة قبل دخولها المياه الإقليمية .

¹ - جمال عبد الناصر مانع ، المرجع السابق ، ص 291 .

كما تجدر الإشارة إلى أنه وفي وقت مبكر أي قبل إبرام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بادرت العديد من الدول إلى عقد اتفاقيات ثنائية وجماعية عنيت بتنظيم دخول السفن النووية إلى الموانئ البحرية ، وتضمنت في الكثير من الأحيان حق الدولة الساحلية التي تزعم السفينة النووية الاتجاه إلى أحد موانئها بتوقيفها وتفريغها والترخيص المسبق لها بالملاحة في مياهها الإقليمية ، وهي ذات القواعد التي تبنتها اتفاقية إنقاذ الحياة البشرية في البحر المبرمة في 17 جوان 1960 ، فضلا عن القواعد التي أوصت بها الوكالة الدولية للطاقة الذرية في هذا المجال A.E.I.A.¹ .

هذا ويثبت للدولة الساحلية الحق في اعتراضها ومنعها ملاحة السفن النووية أو السفن التي تنقل مواد إشعاعية في مياهها الإقليمية متى قدرت أن في ذلك المرور خطرا على أمنها وسلامة الحركة الملاحية في مياهها ، وهذا ما أيده الأمر الصادر في 03 ديسمبر 2001 عن المحكمة الدولية لقانون البحار فيما عرف بقضية المركب الصناعي " موكس Mox " بين أيرلندا و بريطانيا ، حين طالبت أيرلندا من المحكمة أن تتخذ تدابير احترازية تتعلق بوقف نقل بريطانيا لمواد إشعاعية عن طريق البحر من وإلى مصنع " موكس " بمدينة سيلافيلد Sellafield بما أن عملية النقل هذه تمر عبر جزء من المياه الإقليمية لأيرلندا .

ثانيا : فئة السفن الحربية

يعتبر موضوع مرور السفن الأجنبية الحربية في المياه الإقليمية من بين المسائل الأكثر خلافية التي عرفها القانون الدولي للبحار عبر تطوراته المختلفة ، والتي عرفت تجاذبات فقهية بين مؤيد معارض لوجود حق مرور بريء من هذا القبيل ، فالدول البحرية الكبرى كانت دوما تتادي بانسحاب هذا الحق على فئة السفن الحربية التي تتمتع به سواها من السفن في المياه الإقليمية ، في حين يلاحظ تصميم الدول الساحلية على فرض قيود استثنائية على ملاحة السفن الحربية الأجنبية في مياهها الإقليمية ، ذلك أن السفن الحربية كانت دوما عنوانا للعنوان والاحتلال .

ومن جهة أخرى تطرح مسألة هذا المرور إشكالية من نوع خاص تدور حول فكرة الملاحة بين الحصانة التي تتمتع بها السفينة الحربية وهي خارج المياه الخاضعة للولاية القانونية لدولة العلم والتي تكلفها

¹ - أحمد أبو الوفا ، المرجع السابق ، ص 181 .

الأعراف والقوانين الدولية وبين سيادة الدولة الساحلية على مياهها الوطنية وما يستتبع هذه السيادة من اختصاصات وولايات قانونية وقضائية ، وذلك مرده إلى الاختلاف الجوهرى بين السفينة الحربية والسفينة التجارية من حيث الوظائف والأغراض المنوطة بكل نوع .

هذا ويتجه الرأي الغالب في الفقه والممارسة الدوليين إلى التفريق في هذا الصدد بين مرور السفن الحربية في المياه الإقليمية في حالة السلم ومرورها خلاله في حالة الحرب ، ولما كانت حالة السلم هي القاعدة العامة وتيسيرا لحركة الملاحة الدولية أمكن الاعتراف للسفينة الحربية بحقها في المرور البريء خلال البحر الإقليمي .

ويسجل في هذا الباب الاهتمام المبكر الذي حظي به الموضوع من لدن معهد القانون الدولي ، الذي أقره خلال دورته المنعقدة ببائيس سنة 1894 بأن لكافة السفن دون الحربية حق التمتع بالمرور البريء في المياه الإقليمية وأن يعود للدول المتحاربة تنظيم هذا المرور ، وفي دورة 1928 المنعقدة بستوكهولم اعترف المعهد بحق السفن الحربية الأجنبية في المرور البريء وأن للدولة الساحلية حق تنظيم هذا المرور ، وفي ذلك اعتراف صريح للدولة الساحلية بأن تضرب قيودا استثنائية على هذا الحق تتمثل أساسا في اشتراط الإذن المسبق وتحديد المسارات الملاحية التي يتعين على السفينة الحربية أن تسلكها خلال مرورها في المياه الإقليمية .

أما جمعية القانون الدولي خلال مؤتمر فيينا سنة 1926 وبمناسبة انجازها لمسودة اتفاقية دولية تتعلق بقواعد الاختصاص البحري وقت السلم ، فإنها أقرت قاعدة حول المرور في المياه الإقليمية مفادها أن لكل السفن دون تمييز بين جنسياتها ومهما كانت طبيعتها خاصة أو عامة حق المرور الحر خلال المياه الإقليمية ، مع مراعاة الأنظمة التي تصدرها الدولة الساحلية في إطار الاتفاقية المقترحة .

عصبة الأمم كذلك كان لها مساهمتها في إثراء هذا الموضوع ، إذ تبين موقفها من خلال مؤتمر لاهاي المنعقد سنة 1930 حول تقنين قواعد القانون الدولي والذي قرر ما يلي : " يمكن اعتباره كقاعدة عامة ، أنه لا يحق للدولة الساحلية أن تمنع مرور السفن الحربية الأجنبية في مياهها الإقليمية ، وليس لها أن تفرض تصريحا أو إخطارا مسبقا لذلك ، مع ذلك يثبت لها الحق في تنظيم كيفيات هذا المرور" ¹ .

¹ - صلاح الدين عامر ، القانون الدولي الجديد للبحار ، المرجع السابق ، ص 104 .

أما في القضاء الدولي فتعتبر قضية مضيق كورفو 1949 التي نظرتها محكمة العدل الدولية بين بريطانيا وألبانيا ذات أهمية بارزة بالنسبة لموضوع مرور السفن الأجنبية في المياه الإقليمية ، متى علمنا أن الجزء الشمالي لمضيق كورفو هو مياه إقليمية تشترك فيه كل من اليونان و ألبانيا ، حيث جاء في قرار المحكمة تأكيدها على مبدأ حرية الاتصالات البحرية سواء في وقت السلم أو الحرب... و " تلتزم كافة الدول بعدم السماح باستخدام إقليمها في أعمال تخالف حقوق غيرها من الدول ، وأن مرور السفن الحربية يتم في إطار ما أقره العرف الدولي" يتبين من منطوق القرار أن محكمة العدل الدولية وإن أقرت بحرية مرور السفن الأجنبية فإنها كفلت للدولة الساحلية تنظيمها إياه بشكل لا يؤثر على حرية الملاحة الدولية ولا يضر مصالح الدول الأخرى .

يسجل كذلك أن لجنة القانون الدولي في إطار تحضيرها لمشروع اتفاقية المياه الإقليمية و المنطقة المتاخمة لعام 1958 كانت متفقة مع الاتجاه القائل بتقييد ملاحه السفن الحربية في المياه الإقليمية بإخضاعها لشرطي الإشعار المسبق والموافقة المبدئية للدولة الساحلية ، وهو ما عبرت عنه المادة 58 من المشروع الذي أنجزته اللجنة سنة 1956 والذي عرض في قراءته النهائية على الجمعية العامة للأمم المتحدة .

مشروع الاتفاقية هذا لم يحظ لاحقا بالموافقة من لدن المؤتمر الأول لقانون البحار الأمر الذي جعل من اتفاقية المياه الإقليمية و المنطقة المتاخمة لعام 1958 تخلو من أية إشارة إلى موضوع تنظيم ملاحه السفن الحربية الأجنبية خلال المياه الإقليمية للدولة الساحلية ، وبقاء المسألة بالنسبة لبعض فقهاء القانون الدولي رهينة العرف الدولي ، أما بالنسبة للدول التي لا تقر بوجود هذا العرف فتترك تنظيم الملاحه الدولية في هذا الجزء من البحر إلى تقدير الدولة الساحلية¹ .

خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار برز بوضوح تباين الرؤى بين التيار المؤيد لتقييد مرور السفن الحربية في المياه الإقليمية من جهة والذي تمثله الدول النامية والاشتراكية بصفة عامة ، ومن جهة أخرى التيار المعارض لهذا التقييد و الذي يرى فيه خرقا لمبدأ حرية الملاحة البحرية الدولية وتمثله الدول البحرية الكبرى ، هذه المواقف بدأت تخفف من تشدها كلما تقدمت المفاوضات واعتبارا من عام 1980 اكتفت أغلب الدول - التي كانت تشترط في مرور السفن الحربية خلال مياهها الإقليمية الإذن المسبق

¹ - عمر حسن عدس ، المرجع السابق ، ص 338 .

و الموافقة - بالمطالبة بإدراج فقرة إضافية إلى المادة 21 من مشروع الاتفاقية المتفاوض بشأنها حول قانون البحار يكون نصها : ". ملاحه السفن الحربية بما في ذلك الحق في طلب الإذن أو الإشعار المسبق للمرور في المياه الإقليمية " وإدراجها ضمن المواضيع التي تصدر الدولة الساحلية بشأنها قوانين وتنظيمات تتعلق بشروط ممارسة المرور البريء " .

وفي سنة 1982 وهي السنة الأخيرة للمؤتمر الثالث لقانون البحار حاولت بعض الدول¹ ، إدخال تعديل طفيف على المقترح السالف بإدراج كلمة " الأمن " إلى النقطة " ح " من الفقرة الأولى للمادة 21 ، وهو ما اعترضت عليه بشدة الدول البحرية الكبرى ، هذا الانسداد في المفاوضات تطلب تدخل رئيس المؤتمر بأن اقترح سحب الدول الثمانية والعشرين مقترحها مقابل إعلان من رئيس المؤتمر جاء فيه : " أن أصحاب المقترحين يرمون من خلال اقتراحيهما توضيح نص الاتفاقية ، وأن قرار اختيارهما سحب المقترحين لا يخل بحق الدولة الساحلية في حماية مصالحها في موضوع الأمن وفقا للمادتين 19 و25 من الاتفاقية " .

مع ذلك رأت بعض الدول أن إخضاع السفن الحربية الأجنبية عند مرورها في المياه الإقليمية للإذن والإشعار المسبقين لا يتعارض مع تصريح رئيس المؤتمر، في حين أكدت دول غيرها على غرار الولايات المتحدة و بريطانيا أن الاتفاقية لا تسمح بإخضاع السفن البحرية إلى مثل هذه القيود الاستثنائية على قواعد المرور البريء التي سلف حصول الإجماع بشأنها .

هذا ويعتقد الفقه أن نصوص اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في كل الأحوال لا يمكن أن تفسر إلا لصالح الاعتراف بحق المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية دون قيد أو شرط استثنائي وذلك في أقل تقدير لسببين أساسيين :

أ . أن القاعدة المتعلقة بالمرور البريء جاءت في الجزء الثاني ضمن الفرع الثالث المعنون بـ " المرور البريء في المياه الإقليمية " وتحت العنوان الفرعي " القواعد التي تطبق على جميع السفن " .

¹ - تتمثل هذه الدول في : البيرو، الأرجنتين ، الإكوادور ، الصين ، مدغشقر، باكستان ، والفلبين ، مالطا ، الرأس الأخضر ، ليبيا ، مصر ، الكونغو ، الأرغواي ، المغرب ، غينيا بيساو ، عمان ، الصومال ، ساوتومي وبرانسيب ، بنما ، كوريا الشمالية .

ب . أن المادة 17 من الاتفاقية المتعلقة بالسفن التي تتمتع بحق المرور البريء لم تميز بين السفن الخاصة و العامة بما في ذلك السفن الحربية ، فضلا عن أن الاتجاه العام الذي ساد المؤتمر زهاء التسع سنوات كان كله يصب في تكريس حق المرور البريء لكافة السفن خلال المياه الإقليمية خدمة للمبدأ العام القائل بحرية الملاحة الدولية و ضرورة عدم تقييدها في المياه الوطنية إلا لأسباب قوية .

هذا وتبقى الإشارة أنه عند توقيع الاتفاقية في مدينة مونتيجوباي في 10/12/1982 أبدت ثمانية دول من بين الـ 117 الموقعة تحفظات حول المرور البريء و لا سيما على ما تعلق منه بمسألة مرور السفن الحربية ، إذ تعتقد أن قواعد المرور البريء التي تضمنتها الاتفاقية لا تخص السفن الحربية و إن فسرت بما يخالف هذا الرأي فهي على الأقل تجيز للدولة الساحلية إخضاعها لقواعدها الوطنية المتعلقة بمرور السفن الحربية في مياهها الإقليمية¹ .

مما سلف يثبت للسفينة الحربية الأجنبية الحق في ممارسة حقها في المرور البريء خلال المياه الإقليمية بعد خضوعها للإشعار والإذن المسبقين للدولة الساحلية ، مع ذلك تقضي القواعد العرفية أن السفن الحربية لا يمكنها ولوج المياه الإقليمية وهي في تشكيلة قتالية ، كأن تكون مدافعها مشهورة أو يكون عددها بالقدر الذي يهدد أمن و سلامة الدولة الساحلية .

وخلافا للقواعد المستقرة في القانون الدولي التي تقضي بحصانة السفينة الحربية كسفينة عامة أينما حلت ، جاز للدولة الساحلية التعرض لها في المياه الإقليمية وذلك في حالتين :

الأولى : انتهاك السفينة الحربية لقواعد ونظم الملاحة في المياه الإقليمية التي سنتها الدولة الساحلية ، أو قيامها بنشاطات تخل بصفة البراءة التي ينبغي أن تتوافر في المرور البريء ، إعمالا للمادة 19 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار .

الثانية : إذا بدر من السفينة الحربية ما يفيد خرقها لقوانين الدولة الساحلية فيما تعلق بمسائل الجمارك ، أو الصحة أو الأمن العام .

¹ - هذه الدول هي : عمان ، السودان ، اليمن ، إيران ، فنلندا ، الرأس الأخضر ، ساوتومي و برانسيب ، رومانيا .

أما شكل التعرض فهو طلب الدولة الساحلية من السفينة الحربية المغادرة السريعة لمياهها الإقليمية استناداً إلى المادة 30 من نفس الاتفاقية التي تنص : " إذا لم تمتثل أية سفينة حربية لقوانين و أنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال المياه الإقليمية و تجاهلت أي طلب يقدم إليها للامتثال لتلك القوانين و الأنظمة ، جاز للدولة الساحلية أن تطلب إليها مغادرة المياه الإقليمية على الفور" ، و تقع المسؤولية الدولية كاملة على عاتق دولة العلم عن كافة الأضرار التي تلحق بالدولة الساحلية جراء إخلال السفينة الحربية بقواعد المرور البريء ، وأساسها في هذه الحالة العمل غير المشروع دولياً¹ .

ثالثاً : الغواصات

تعتبر الطريقة التي ينبغي للغواصة أن تبحر بها خلال المياه الإقليمية من المواضيع التي لم تثر الكثير من الجدل خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار، ذلك أن غالبية الدول كانت مقتنعة بالقاعدة العرفية التي تقضي بوجوب أن تكون هذه الأخيرة طافية ورافعة علمها بصفة تلقائية ، الأمر الذي أدى بالمؤتمر إلى عدم مشاطرة الرؤية البريطانية والفيجية بالخصوص و التي كانت ترمي إلى التخفيف من هذه القاعدة بأن لا تلزم الغواصة بالإبحار طافية إلا إذا طلبت منها الدولة الساحلية ذلك .

في حين الإشكال الذي اختلف بشأنه كل من الفقه والعمل الدولي فكان يتعلق بمسألة ما إذا كان مرور الغواصة في المياه الإقليمية وهي في وضعية الغطس يشكل مروراً غير بريء .

بالرجوع إلى النصوص التشريعية لبعض الدول نلاحظ أن هذه الأخيرة اعتبرت هذا المرور غير بريء البتة ما يخول للدولة الساحلية التصدي له بالوسائل القانونية المتاحة ، من هذه القوانين الوطنية نذكر على سبيل المثال القانون البرتغالي الصادر في 22 أغسطس 1966.

أما الصكوك الدولية التي تعنى بقانون البحار والمقصود هنا اتفاقية جنيف المتعلقة بالمياه الإقليمية و المنطقة المتاخمة لعام 1958 واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 فإنهما أدرجتا موضوع مرور الغواصة خلال المياه الإقليمية خارج القاعدة التي خصصت للمرور البريء ، وعليه يعتبر بريئاً مرور الغواصة خلال المياه الإقليمية وهي غاطسة ما لم يرد النص عليه ضمن الحالات التي تفقد المرور

¹ - المادة 31 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

صفة البراءة ، وهي الحالات التي ينتهك معها سلم و أمن الدولة الساحلية ، مع ذلك ينطوي مرور الغواصة وهي مغمورة في هذه الحالة على انتهاك للقاعدة العرفية التي تقول بخلاف ذلك ¹ .

وعليه يرى الفقه أن الغواصة متى مرت خلال المياه الإقليمية وهي غاطسة ولم يبدر منها من الأنشطة التي تنافي صفة البراءة لا يمكن اعتبار مرورها غير بريء ، ولكن عدم احترامها للقاعدة التي تقول بوجود مروها طافية يعتبر قرينة على انتفاء صفة البراءة عن ذلك المرور، ويبقى للدولة الساحلية تقدير مدى براءة هذا المرور من عدمه بإعمال القواعد العامة التي ينص عليها القانون الدولي للبحار وقواعد القانون الدولي العام بشأن التصدي للمرور غير البريء .

المطلب الثالث : الولاية القانونية على السفن الأجنبية في المياه الإقليمية

إن اعتراف القانون الدولي للسفن الأجنبية بحق المرور البريء في المياه الإقليمية كامتداد لحرية ملاحية بحرية مستنقاة من فكرة البحر العالي دون شرط مسبق من الدولة الساحلية لم يتأت إلا بموافقة الدولة الساحلية ودون انتقاص من سيادتها على هذه المنطقة من البحر الوطني ، فهذا الحق الذي تتمتع به السفينة الأجنبية لا يعيها من الامتثال للقواعد والتنظيمات التي تسنها دولة الإقليم ترقبا لصيانة أمنها وتنظيم الحركة الملاحية قرب سواحلها ، فيكون القانون الدولي للبحار قد وفق بين الاعتراف للدولة الساحلية بممارسة سيادتها على مياهها الإقليمية و كفل حرية الملاحة البحرية لفائدة كافة الجماعة الدولية.

إلا أن الملاحظ أن السفن الأجنبية عند وجودها في المياه الإقليمية لا تتمتع بنفس المركز القانوني ، إذ يوخذ بمعيار دولة العلم في حالة السفن العامة و بمعيار دولة الساحل في حالة السفن الخاصة، كما يلي:

الفرع الأول : المركز القانوني للسفن العامة الأجنبية في المياه الإقليمية

ينطوي هذا التصنيف على نوعين من السفن بحسب تعامل الدولة الساحلية معها والذي يختلف من السفينة الحربية و السفينة العامة الأخرى غير الحربية .

¹ - المادة 20 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 .

الفقرة الأولى : السفينة الحربية

تتمتع السفينة الحربية وهي في الخدمة بالحصانة الكاملة أينما حلت ، وهي القاعدة المرسوخة في القانون الدولي العام منذ القديم ، فضلا عن الاتفاقيات الدولية التي تعنى بالموضوع ولعل أهمها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ، إذ ورد النص على حصانة السفينة الحربية وهي في المياه الإقليمية لدولة أجنبية بموجب المادة 32 منها ، فضلا عما جاء في مشروع لجنة القانون الدولي حول حصانة الاختصاص التي تتمتع بها الدولة وممتلكاتها ، بأن جعل امتيازات الحصانة تمتد إلى كل ملكية دولة ذات طابع عسكري أو مستعملة لأهداف عسكرية أو يزعم استعمالها للغرض ذاته ، وعليه أدخلت لجنة القانون الدولي السفينة الحربية - دون الحاجة إلى النص صراحة - ضمن المصنفات التي لا تطالها الولاية الأجنبية مهما كان نوعها .

مع ذلك وجب على السفينة الأجنبية خلال مرورها في المياه الإقليمية أن تتقيد بالقواعد الخاصة بالمرور البريء ، و أن لا يصدر منها نشاط مريب يمكن للدولة الساحلية أن تفسره على أنه غير ودي أو عدائي ، ما يتيح لها استثناءا اتخاذ تدابير مضادة ، بدءا بطلب مغادرة السفينة الحربية للمياه الإقليمية و الرجوع بدعوى المسؤولية الدولية على دولة العلم في حالة الضرر ، وانتهاء باستعمال القوة في إطار الدفاع المشروع¹ ، وهو الحق المكفول بموجب الأعراف الدولية و ميثاق الأمم المتحدة .

فيما عدا ذلك لا يجوز للدولة الساحلية اتخاذ أي إجراء قسري ضد السفينة الحربية مهما كانت طبيعته كإخضاعها للتفتيش أو الحجز أو فرض الرسوم بعنوان الحقوق الجمركية ، أو التعرض للأشخاص المتواجدين على متنها ولو لم يكونوا من طاقمها ، وهنا تثار مسألة اللجوء الذي قد يمنحه قائد السفينة الحربية لرعية الدولة الساحلية أو لأحد المطلوبين لديها ، وهي مسألة انقسم حولها الفقه فيما إذا كان يثبت للسفينة الحربية الأجنبية منح حق اللجوء وهي في المياه الوطنية للدولة الساحلية ، فنجد أن فريقا من الفقه عارض الفكرة على الإطلاق بدعوى استنادها إلى أساس غير سليم ، وفريقا آخر يرى في منح قائد السفينة الحربية حق اللجوء على متنها جائز متى اقتصر على طالبي اللجوء السياسي حصرا دون أن يطال مجرمي الحق العام إذ يلتزم قائد السفينة بتسليمهم إلى سلطات الدولة الساحلية .

¹ - وهي الإستثناءات التي ترد على الحصانة والتي تشير إليها المادة 32 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 .

أما في مجال الولاية القضائية التي تمارسها الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية بعنوان سيادتها على هذا المجال ، فتطرح إشكالات خاصة متى تعلق الأمر بالسفن العامة و السفن الحربية بشكل خاص ، وهنا نفرق بين الولاية القضائية المدنية وبين الولاية القضائية الجنائية .

أولا : الولاية القضائية المدنية

تقضي القواعد العامة المتعلقة بحصانة الدول وممتلكاتها بأن تعفى السفينة الحربية من كل الدعاوى المدنية التي تباشر ضدها أمام قضاء الدولة الساحلية ، وبذلك يعقد الاختصاص وجوبا للجهات القضائية لدولة العلم ، وفي ذلك حل لمسألة تنازع الاختصاص القضائي التي قد تثار بين الجهة التي وقع على إقليمها الفعل الضار الواجب التعويض و دولة الجنسية ، فالدولة الساحلية متى سمحت للسفينة الحربية الأجنبية دخولها مياهها الإقليمية تكون ضمنا قد تنازلت عن اختصاصها القضائي ، وهو الحل الذي أخذت به اتفاقية بروكسل المتعلقة بمعاملة السفن الأجنبية المملوكة للدولة والمبرمة في 10 أبريل 1926 فيما تعلق بدعاوى التعويض الناجمة عن المصادمات و المساعدة و الإنقاذ وسائر المستحقات المالية على إطلاقها¹ .

هذا فيما يخص الديون المالية التي تنسب إلى السفينة الحربية ، أما في الدعاوى المدنية التي ترفع على أفراد طاقمها وجب التفريق بين فرضيتين :

الفرضية الأولى : إذا كانت الوقائع محل النزاع المنسوبة إلى أحد البحارة العاملين على متن السفينة الحربية قد وقعت خارج الخدمة العامة أو بمناسبةها ، يعقد الاختصاص للقضاء المدني للدولة الساحلية بشرط أن لا يؤثر ذلك على أداء الفرد على متن السفينة .

الفرضية الثانية : إذا كانت الوقائع محل النزاع المنسوبة إلى أحد البحارة العاملين على متن السفينة الحربية قد وقعت في إطار الخدمة العامة أو بمناسبةها ، يسلب الاختصاص من القضاء المدني للدولة الساحلية ، و على المتضرر رفع دعواه إما أمام قضاء دولة العلم مباشرة إذا كان ذلك متاحا ، وإما أن يتظلم إلى دولته التي تقوم بالمطالبة بدلا عنه إعمالا للقواعد العامة في مجال الحماية الدبلوماسية .

¹ - جمال عبد الناصر مانع ، المرجع السابق ، ص304 .

الواقع أنه لا توجد نصوص منظمة لهذه الحالة ، فيما تعلق بامتنال طاقم السفينة الحربية للقضاء الجنائي للدولة الساحلية ، مع ذلك تفرق الممارسة الدولية بين فرضيتين باعتماد معيار مكان ارتكاب الفعل المجرم والمعاقب عليه في القوانين الجنائية لدولة الإقليم .

الفرضية الأولى : ارتكاب الجريمة على ظهر السفينة الحربية

تتمتع السفينة الحربية بالخصوص بالحصانة المطلقة الأمر الذي يجعل ممارسة الولاية الجنائية للدولة الساحلية أمر غير ممكن ، ذلك أن الاختصاص الجنائي تتبعه جملة من الإجراءات القسرية كتوقيف السفينة على ذمة مجريات التحقيق و التفتيش وإلقاء القبض على الجناة وما نحوه من أساليب استعمال القوة ، وهي مسائل تتعارض مع مبدأ الحصانة الذي سبق وحاز على إجماع واستقرار في الممارسة والقانون الدوليين .

في هذه الحالة لا يمكن للدولة الساحلية أن تتدخل ولو علمت بالجريمة أو كان ضحيتها من رعاياها، احتراماً للقواعد المتعلقة بالحصانة التي تتمتع بها السفن الحربية أينما حلت ، و يكون الاختصاص مانعاً إلى دولة العلم ، إلا إذا قام قائد السفينة الحربية بتسليم المتهم إلى سلطات الدولة الساحلية التي تقوم بمحاكمته دون أن يشكل ذلك انتهاكاً للقانون الدولي ، مع ذلك يبقى لقائد السفينة الحربية وحده سلطة تقدير مطلقة في تسليم الجاني للسلطات المينائية من عدمه ولو طلبته الدولة الساحلية بإلحاح ، وهو التصور الذي أخذ به معهد القانون الدولي في دورته المنعقدة بستوكهولم سنة 1928 .

أما الوضع الذي يخلق صعوبة خاصة في مجال تنازع الاختصاص الجنائي بين دولة العلم والدولة الساحلية ، فهو الذي يتحقق متى ارتكبت الجريمة على متن السفينة الحربية وتم إلقاء القبض على البحار الجاني خارجها¹ .

بهذا الصدد تفرق الممارسة الدولية بين حالتين :

¹ - عمر حسن عدس ، المرجع السابق ، ص320.

الحالة الأولى : إذا كان كل من الجاني و الضحية من أفراد الطاقم ، أو كان أحدهما فقط من أفراد الطاقم ، في هذه الحالة ينعقد الاختصاص لدولة علم السفينة وجوبا ، وذلك مرده أن القضاء الجنائي العسكري لدولة العلم له الولاية المطلقة في نظر كافة الجرائم التي ترتكب من أو ضد أفراد القوات المسلحة .

الحالة الثانية : يؤول الاختصاص إلى القضاء الجنائي للدولة الساحلية إذا كان كل من الجاني و الضحية من غير أفراد الطاقم ، مع اشتراط عدم اعتراض قائد السفينة ، الذي يحق له التمسك بالجاني والمطالبة بتسليمه إياه ، طالما و أن السفينة الحربية كانت مسرحا للجريمة ، إعمالا للقواعد العامة بشأن امتداد الاختصاص الجنائي الإقليمي لدولة العلم¹ .

الفرضية الثانية : ارتكاب الجريمة خارج السفينة الحربية

مبدئيا ينعقد الاختصاص للدولة الساحلية طالما أن الجريمة لم يرتكبها البحار وهو في الخدمة ، أما إذا توصل البحار إلى اللجوء إلى سفينته قبل إلقاء القبض عليه فإنه لا يجوز للدولة الساحلية المطالبة بتسليمه إلا عن طريق الطريق الدبلوماسية ومن دولة العلم مباشرة .

وفي حالة الجرم المرتكب خارج السفينة في إطار الخدمة فإن الاختصاص ينعقد لدولة العلم وجوبا ، ولو ألفت الدولة الساحلية القبض على البحار الجاني ، فإنه يتوجب عليها تسليمه إلى قائد السفينة إذا ما طلب ذلك أولا ، ثم تطلب من دولة العلم تسليمها إياه بالسبل الدبلوماسية .

الفقرة الثانية : السفينة العامة غير الحربية

بالرجوع إلى معيار الغرض و المصلحة التي تحققها السفينة ، الذي يميز بين المراكز القانونية لكل من السفينة الخاصة و العامة ، تعتبر في حكم السفينة الخاصة كافة السفن المملوكة للدولة المستعملة للأغراض التجارية البحتة خارج الغطاء الحكومي أو الخدمة العمومية ، أما تلك المخصصة للخدمة العامة فإنها محصنة ضد أي تدخل من الدولة الساحلية و تبقى فيها الغلبة الولائية لدولة العلم أينما حلت ، و الفرق بينها و بين السفينة الحربية يكمن في وجوب احترامها للنظم الملاحية التي تضعها الدولة

¹ - عمر حسن عدس ، المرجع السابق ، ص321.

الساحلية ولها أن تتمتع بالمرور البريء وفقا للمبادئ التي تحكمه دون إشعار أو إذن مسبق من الدولة صاحبة السيادة الإقليمية .

وعليه يخضع هذا النوع من السفن إلى الاختصاص المانع و الوجوبي لدولة العلم في أية منطقة بحرية حلت ، وهو مبدأ مستقر في التعامل الدولي فضلا عن الاتفاقيات الدولية الشارعة ، على غرار اتفاقية بروكسل المتعلقة بمعاملة السفن الأجنبية المملوكة للدولة والمبرمة في 10 أبريل 1926 ، ومن ثم فأية مؤاخذه يكون موضوعها ديونا مدنية منسوبة إلى السفينة العامة الأجنبية ينبغي أن تقدم مطالبة بشأنها إلى دولة العلم بالوسائل الدبلوماسية ، أما الأفعال التي يرتكبها الطاقم و التي تدخل تحت طائلة القوانين الجنائية للدولة الساحلية ، فلا تحرك إزاءها دعاوى عمومية أمام القضاء الجزائري إلا بموافقة دولة العلم ، إعمالا للقواعد العامة التي تنظم تنازع الاختصاص بين دولة العلم و دولة الإقليم بهذا الخصوص ¹ .

الفرع الثاني : المركز القانوني للسفن الخاصة الأجنبية في المياه الإقليمية

الملاحظ أن الاتفاقيات التي عنيت بموضوع توزيع الاختصاص القضائي بين دولتي الإقليم و العلم ، أولت الاهتمام الأكبر للمسائل الجنائية ، على حساب القضايا المدنية والعلّة من وراء ذلك تكمن في كون المنازعات المدنية لا تمس بسيادة دولة الإقليم ، بقدر ما هي مسائل ذات أهمية ثانوية في نظر القانون الدولي العام ، وعليه رجحت هذه الصكوك عند تعاملها مع الولاية المدنية فراضية اختصاص دولة العلم تكريسا لمبدأ حرية الملاحة ، وفي المسائل الجنائية جنحت نحو اختصاص دولة الإقليم ، وفي الحالتين أوردت استثناءات لحسن سير وإدارة العدالة .

وفيما تعلق بالقواعد التي تخضع لها السفن الخاصة الأجنبية عند مرورها خلال المياه الإقليمية للدولة الساحلية ، فإن الفقه يشبه وضعها بوضع الأشخاص في الخارج ، في خضوعهم لدولة الإقليم الذي يتواجدون عليه من جهة و يطالهم الاختصاص الشخصي لدولة الجنسية من جهة أخرى ، وعليه تخضع السفينة الخاصة على الرغم من جنسيتها الأجنبية إلى الدولة الساحلية و كذلك الأشخاص على متنها وإن كانوا دائمي الارتباط بدولة العلم ، من هذا المنطلق تمارس الدولة الساحلية ولايتها القضائية على السفينة الأجنبية الخاصة ومستقلها كلما قدرت أن لها مصلحة في ذلك ، وتترك لدولة العلم صلاحية ممارسة

¹ - محمد طلعت الغنيمي ، المرجع السابق ، ص 41 .

ولايتها كلما شعرت أنها ليست معنية بالنزاع أو أنها في موقع لا يسمح لها بذلك و أن دولة العلم تكون أنسب لذلك .

وهو ذات التصور الذي عرف استقرار في العمل الدولي ، حيث نجد الاتفاقيات الدولية ومن بعدها القوانين الداخلية - عل حسب كل دولة - تحدد سلفا طبيعة الوقائع القانونية التي لا تتدخل فيها السلطات المحلية للدولة الساحلية مبدئيا ولكن بشرط عدم ممارستها تفرقة في معاملتها للسفن الأجنبية في هذا الشأن ، وهي الوقائع التي تخص نظام السفينة أثناء إبحارها خلال المياه الإقليمية حصرا و التي لا تمت بالصلة بالنظام القانوني للدولة الساحلية أو تشكل مساسا بأمنها وسلامتها ، وبمفهوم المخالفة تتدخل الدولة الساحلية بإعمال ولايتها القانونية و القضائية كلما صدر تصرف من السفينة أو من مستقليها يكون فيه مساس بمنظومتها التشريعية أو أمنها القومي ¹ .

الفقرة الأولى : الولاية التشريعية

الملاحظ في هذا الصدد وجود عدم انسجام في الرؤى والممارسة الدولية حول موضوع تنازع القوانين المطبقة على ظهر السفينة ، إذ يعتقد البعض أن السفينة الأجنبية أثناء إبحارها خلال المياه الإقليمية للدولة الساحلية يخضع النظام القانوني الساري على متنها لدولة العلم ، فضلا عن قانون العمل الذي يمتثل له الطاقم الذي يبقى دائم الارتباط بدولة العلم وجوبا ، وهو الأمر الذي يحقق شيئا من الانسجام مع المنطق القانوني السليم ، إذ لا يعقل أن تخضع القواعد النازمة للحياة على متن السفينة لغير قانون الدولة التي سجلت في رعايتها وتحت رقابتها ، هذا وأخذ القضاء الأمريكي بهذا الاتجاه الذي يقضي بخضوع السفينة من حيث القوانين النازمة للقواعد المسيرة للحياة على متنها إلى دولة العلم أينما حلت في القرار الصادر عن المحكمة الفيدرالية العليا بتاريخ 18 فيفري 1963 ، في حين رأى ذات القضاء إمكانية طلب البحارة العاملين على متن السفن الأجنبية التي ترسو في الموانئ الأمريكية الاستفادة من التدابير التي يقرها القانون الأمريكي لفائدة البحارة الأجانب عموما ، وعليه تؤسس السابقة القضائية في الولاية المتحدة لمبدأ عام يخص النظام القانون الناظم للحياة الجماعية للطاقم على ظهر السفينة والذي ترى في خضوعه لدولة العلم اختصاص أصيل لهذه الأخيرة ، ولا تتوانى أن تورد عليه استثناء يتعلق بالمركز القانوني للبحار بصفة فردية و الذي تمكنه من الخضوع للقانون الأمريكي متى اتجهت إرادته نحو ذلك .

¹ - محمد سعادي ، المرجع السابق ، ص 88 .

أما الفريق الثاني وهو الذي يتبنى الحل الوارد في كل من المادة 17 من اتفاقية جنيف للمياه الإقليمية و المنطقة المتاخمة لعام 1958 والمادة 21 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ، واللذان تقضيان إذا فسرنا تفسيراً موسعاً بأولوية أعمال قوانين الدولة الساحلية على متن السفينة الأجنبية متى كانت في حالة مرور بريء في المياه الإقليمية ، وهو الموقف الذي ينتقده الكثير من الفقه ويرى فيه مبالغة كبيرة قد تؤدي إلى حلول غير معقولة ، الأمر الذي يقود إلى عدم اعتماده على إطلاقه .

أما الممارسة الدولية فقد دأبت إلى تكريس قانون دولة العلم على كافة الوقائع القانونية التي تطرأ على متن السفينة ، إلا أن مسألة إعطاء الجنسية للمولود الجديد على متن السفينة الأجنبية وهي في المياه الإقليمية للدولة الساحلية فتختلف باختلاف التشريعات الوطنية الخاصة بالموضوع ، منها ما تغلب جنسية دولة العلم ذلك أن مجرد المرور في المياه الإقليمية لا يخلق علاقة كافية وحقيقية بين المولود و الدولة الساحلية ، ومنها ما ترجح جنسية الدولة الساحلية على اعتبار إسداء الجنسية تبعاً لعلاقة الإقليم ، وما المياه الإقليمية إلا جزءاً منه ، و يرى معهد القانون الدولي أن قواعد المنطق القانوني السليم تقضي بأن تشمل جنسية دولة علم السفينة المولود على متنها ¹ .

الفقرة الثانية : الولاية القضائية

إن اتفاقيات قانون البحار المتعاقبة لم تتعامل بنفس القدر من الاهتمام مع كل من الولاية القضائية المدنية و الجنائية ، إذ ركزت عنايتها على الولاية الجنائية لما لهذه الأخيرة من علاقة مباشرة بالنظام العام السائد في الدولة الساحلية ، سواء من حيث قواعده ذات الطبيعة الأمرة ، أو من حيث الاختصاص ذو الطبيعة المانعة الوجوبية ، ومن ثم وجب التفريق بين كل من القضائين :

أولاً : القضاء المدني

الجدير بالملاحظة أن القانون و الممارسة الدوليين قد فرقا سلفاً بين نوعين من المنازعات المدنية :

¹ - محمد سعادي ، المرجع السابق ، ص 89 .

- المنازعات التي تنشأ على متن السفينة : وهي كل الوقائع التي تتجم عنها دعاوى ذات الطابع المدني والتي يكون أطرافها من أفراد الطاقم أو مستقلي السفينة ، حيث دأب التعامل الدولي إلى إسناد النظر فيها إلى قضاء دولة العلم وهي قاعدة مقبولة من حيث المبدأ ، مع ذلك لا يمكن التسليم بها على إطلاقها كونها لم ترق إلى مصف العرف الدولي المستقر و المتواتر، فضلا عن أنه لا يمكن قانونا إلزام الدولة الساحلية بها ، إلا إذا أفصحت هذه الأخيرة عن إرادتها التنازل على هذا الاختصاص بموجب نص تشريعي تقوم بإصداره ، أو تكون طرفا في اتفاقية دولية تتضمن نفس الحكم .

هذا وقد نصت الفقرة 01 من المادة 28 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على أنه : " لا ينبغي للدولة الساحلية أن توقف سفينة أجنبية مارة خلال مياهها الإقليمية أو أن تحول اتجاهها لفرض ممارسة ولايتها المدنية فيما يتعلق بشخص موجود على ظهر السفينة " ، ويرى شراح القانون الدولي أن الاتفاقية باستعمالها لعبارة " لا ينبغي " و التي نقابلها في اللغة الإنجليزية عبارة " Shouldn't " و بالفرنسية " Ne devrait pas " ، إنما قصد من وراءها عقد الاختصاص للدولة الساحلية كقاعدة عامة والاستثناء يكون بخلاف ذلك ، لأن إرادة المتفاوضين اتجهت نحو هذا الطرح خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار، فضلا عن عدم إجماعهم حول إدراج عبارة " لا توقف " و التي تعني المنع البات والصریح كما جاء في مقترحات بعض الوفود المشاركة .

أما المنازعات ذات الطبيعة المدنية التي تنشأ بين أفراد سفن مختلفة تحمل نفس العلم ، عندما تكون في ميناء دولة أجنبية فإنها تخضع للولاية القضائية لدولة العلم ، وهو عرف مستقر في التعامل الدولي ، حيث تتأى دولة الإقليم باختصاصها نظر هذه الدعاوى ¹ .

* المنازعات المدنية التي تخص السفينة :

تنص الفقرة 02 من المادة 28 اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على أنه : " لا يجوز للدولة الساحلية أن توقع إجراءات التنفيذ ضد السفينة أو تحتجزها لغرض أي دعوى مدنية ، إلا فيما يتعلق بالالتزامات التي تتحملها السفينة أو المسؤوليات التي تقع عليها أثناء رحلتها خلال مياه الدولة الساحلية أو لغرض تلك الرحلة " ، وهو نفس الحكم الذي تضمنته الفقرة 03 من ذات المادة بشيء من

¹ - عمر حسن عدس ، المرجع السابق ، ص 209 .

التدقيق ، و عليه تخضع السفينة الأجنبية للإجراءات القسرية و المتابعة القضائية المدنية من لدن الدولة الساحلية ، إذا ترتبت في ذمتها ديون مطلوبة لدى الدولة الساحلية ، وسواء كانت راسية في ميناء الدولة الساحلية ، أو خلال عبورها للمياه الإقليمية ، وسواء كانت غادرت المياه الداخلية، وهي الإجراءات التي تعزف الممارسة الدولية عن تطبيقها نظرا لطبيعتها غير الودية .

و يسجل في مجال ممارسة الدولة الساحلية للولاية القضائية المدنية سواء على الأشخاص المتواجدين على ظهر السفينة الأجنبية أو على السفينة ذاتها ، أن العمل الدولي لا يعرف الانسجام ، إذ نجد من بين الدول من تقبل بإجراءات تفوق تلك الواردة بنص المادة 28 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ومثالها الدول المصادقة على اتفاقية بروكسل المبرمة في 10 مايو 1952 والمتعلقة بتوحيد الحجز الاحترازي للسفن الأجنبية .

ثانيا : القضاء الجنائي

من المتعارف عليه أن الدولة الساحلية صاحبة السيادة و الحريضة على صون نظامها العام ، تتصدى لكافة الخروقات التي تلحق بنظامها و قوانينها والتي تصل في بعض الأحيان إلى حد المتابعة الجزائية وإعمال القوانين العقابية عن طريق جهازها القضائي المختص ، وانطلاقا من هذا الطرح حاولت المادة 27 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1928 التصدي لأي تعسف قد يطرأ من لدن الدولة الساحلية ، بأن نظمت أهم حالات ممارسة الدولة الساحلية لولايتها الجنائية على سبيل الحصر بصدد الأفعال المجرمة وفقا لقوانينها الجنائية و التي يمكن أن تقع بمناسبة مرور السفينة الأجنبية خلال المياه الإقليمية ، وعليه فالمادة حاولت إيجاد نوع من التوازن بين اختصاص كل من دولة العلم و دولة الإقليم ، خدمة لحرية الملاحة من جهة واحتراما لكيان الدولة الساحلية ¹ .

هذا وقد ميزت المادة السالفة الذكر بين ثلاث حالات في مجال المتابعة الجزائية :

¹ - جمال عبد الناصر مانع ، المرجع السابق ، ص 315 .

الحالة الأولى : ارتكاب الجريمة على متن السفينة وهي بصدد مرور بريء خلال المياه الإقليمية

وهي الحالة الواردة بنص الفقرة 01 من المادة 27 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ، ومفادها أن الاختصاص الجنائي على متن السفينة الأجنبية لا ينقعد في هذه الحالة بالذات للدولة الساحلية ، إلا في الحالات التالية حصرا :

- إذا وقعت الجريمة وامتدت نتائجها و آثارها إلى الدولة الساحلية .
- إذا كان في الجريمة المرتكبة فيها مساس بسلم الدولة الساحلية ، أو إخلال بحسن النظام في المياه الإقليمية .

- إذا طلبت مساعدة الدولة الساحلية من طرف ربان السفينة أو ممثل دبلوماسي لدولة العلم .

تتدخل الدولة الساحلية تلقائيا من أجل توقيف أي شخص أو إجراء تحقيق على متن السفينة ، إذا تعلق الأمر بجريمة الاتجار بالمخدرات أو المواد المؤثرة على العقل .

الحالة الثانية : ارتكاب الجريمة على متن السفينة وهي بصدد الخروج من المياه الداخلية في اتجاه المياه الإقليمية

نصت على هذه الحالة الفقرة 01 من المادة 27 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ، ومؤداها أن للدولة الساحلية طبقا لقوانينها الداخلية صلاحية توقيف أي شخص على متن السفينة أو إجراء تحقيق جنائي أو مباشرة عملية تفنيش على ظهرها ، متى ارتكبت الجريمة على متن السفينة الأجنبية حين مكوثها في المياه الداخلية وشروعها في مغادرة هذه المياه ووجهتها المياه الإقليمية .

مع ذلك يلاحظ أن الحالتين الأولى و الثانية تلزم الاتفاقية الدولة الطرف قبل مباشرتها لأي إجراء من الإجراءات السالفة الذكر بإخطار الممثل الدبلوماسي لدولة العلم المعتمد لديها إذا طلب منها ربان السفينة ذلك ، أما في الحالات التي تتطلب الاستعجال يتم الإخطار في وقت يتزامن مع مباشرة الإجراء¹ .

¹ - رياض صالح أبو العطا ، المرجع السابق ، ص 75 .

الحالة الثالثة : ارتكاب الجريمة على متن السفينة وهي في أعالي البحار وتكون بصدد المرور خلال المياه الإقليمية

وردت هذه الحالة بنص الفقرة 01 من المادة 27 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ومفادها أنه لا يجوز للدولة الساحلية أن تمارس أي تدبير قسري ذو صبغة جنائية على متن السفينة خلال مرورها في المياه الإقليمية ، إذا ما ارتكبت الجريمة في أعالي البحار، إلا إذا كانت الجريمة ذات العلاقة بحماية البيئة البحرية ودرأ التلوث وفقا للجزء الثاني عشر من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ، أو إذا كان في الفعل المجرم اعتداء على الحقوق السيادية لدولة الإقليم في المنطقة الاقتصادية الخالصة طبقا للجزء الخامس عشر من ذات الاتفاقية¹ .

¹ - محمد سامي عبد الحميد ، محمد سعيد الدقاق ، المرجع السابق ، ص 117 .

الفصل الثالث : المنطقة المتاخمة

LA ZONE CONTIGUE

إن المنطقة المتاخمة لا تطالها السيادة الإقليمية للدولة الساحلية من أية ناحية كانت ، حيث لا يثبت لها الحق في ممارسة ولاية الإختصاص أو حتى الإدعاء بحقوق سيادية إستثنائية ، إنما يقتصر دورها على ممارستها لبعض الإختصاصات الحصرية ذات الطبيعة الوظيفية الصرفة .

المبحث الأول : مفهوم المنطقة المتاخمة

سنتكلم في هذا المبحث عن تعريف المنطقة المتاخمة (المطلب الأول) ، ثم معنى المنطقة المتاخمة (المطلب الثاني) ، و بعدها إختلاف المنطقة المتاخمة عن البحر الإقليمي (المطلب الثالث) .

المطلب الأول : تعريف المنطقة المتاخمة

وهي " منطقة تالية للمياه الإقليمية للدولة الساحلية وملاصقة لها ، تمارس عليها الدولة بعض الإختصاصات اللازمة للمحافظة على كيانها، و من ثم فإنها تقع في منطقة بحرية لدولة ساحلية تلي مباشرة الحدود الخارجية للمياه الإقليمية " .

ويعرفها د. محمد طلعت الغنيمي بأنها : " جزء من البحر العام يمتد بعد المياه الإقليمية نحو أعالي البحر لمسافة معينة " ، وهناك من يعرفها بأنها : " منطقة من البحر العام تلاصق المياه الإقليمية للدولة " ، ويعرفها د. محمد حافظ غانم بأنها : " منطقة من أعالي البحار تجاور مباشرة المياه الإقليمية " ¹ .

المطلب الثاني : معنى المنطقة المتاخمة

تسمى المنطقة المتاخمة أو المنطقة الملاصقة أو المنطقة المكملة ، لأنها منطقة مجاورة و متاخمة وملاصقة للمياه الإقليمية ، وهي مميزة عن المياه الإقليمية ، و توجد في المجال البحري الممتد من حدود المياه الإقليمية حتى مسافة معينة في البحر العام ، والمعتبرة في الأصل جزء من البحر العام فلا تستطيع

¹ - محمد بشير الشافعي ، المرجع السابق ، ص 356 .

الدولة ممارسة إلا اختصاصات محدودة عليها ، فمن أي ناحية تختلف المنطقة المتاخمة عن المياه الإقليمية ؟

المطلب الثالث : اختلاف المنطقة المتاخمة عن المياه الإقليمية

تختلف المنطقة المتاخمة عن البحر الإقليمي من ناحيتين :

الناحية الأولى : تعتبر المياه الإقليمية جزء من إقليم الدولة ، بينما المنطقة المتاخمة تعتبر من الوجهتين الطبيعية و القانونية جزء من البحر العام .

الناحية الثانية : تمارس الدولة الساحلية على المياه الإقليمية صلاحياتها كاملة ، أي السيادة ، بينما لا تمارس في المنطقة المتاخمة سوى اختصاصات جزئية محدودة ومعينة .

المبحث الثاني : نشأة فكرة المنطقة المتاخمة

لما تبين للدول بأن امتداد مساحة و مسافة المياه الإقليمية لا تكفي لضمان أمن الدولة الساحلية ، و مواكبة التطور الحاصل وقتذاك ، حاولت التوسيع منها واقتطاع جزء من البحر العام ما وراء حدود 12 ميل بحري ، فابتكرت فكرة " المنطقة المتاخمة " أو المنطقة الملاصقة لمياهها الإقليمية ، وقد سميت كذلك لالتصاقها بالمياه الإقليمية للدولة .

حيث أنه ، منذ القرن 18 وضعت الدول الساحلية مجموعة من التشريعات لمحاربة التهريب الجمركي ، فأقرت انجلترا سنة 1718 ما يسمى the Hovering ، التي تسمح - استثناء على مبدأ حرية الملاحة في البحر العام - لسفن هذه الأخيرة بممارسة مراقبة جمركية على السفن الأجنبية المشتبه فيها، و وضعت الولايات المتحدة الأمريكية نفس التشريعات سنة 1799 ، و فرنسا أيضا سنة 1817 ، لتتبعها العديد من الدول أواخر القرن 19 ، كإسبانيا سنة 1894 و إيطاليا سنة 1896 و روسيا سنة 1909¹ .

وقد استمرت الولايات المتحدة الأمريكية حين إصدارها للتشريعات الوطنية لمحاربة الخمر مؤكدة على فكرة المنطقة المتاخمة سنوات 1920 إلى 1933 ، حيث أبرمت عدة اتفاقيات خاصة بمحاربة الخمر وصلت إلى 16 معاهدة دولية ، حتى تسمح لها الدول بممارسة هذا الحق السيادي وتسهيل تطبيق تجريم

¹ - Dinh Nguyen Quoc , Droit international public , 6 Edition , Edition L.G.D.J , France , 1999 , p 185 .

المتاجرة في الكحول ، وقد أيدها الفقيه الفرنسي Gidel ، بل ، أعتبر أول فقيه أسس لنظرية المنطقة المتاخمة بداية الثلاثينيات ، ثم استمرت فكرة إنشاء المنطقة المتاخمة عبر التشريعات الوطنية لكافة الدولة الساحلية ، حيث اعترف بالمبدأ في مؤتمر عصبة الأمم لسنة 1930 .

وحين انعقاد مؤتمر لاهاي في نفس السنة 1930 ، أكدت الدول على الفكرة ، وسلمت الدول بحق الدولة في ممارسة بعض الاختصاصات في منطقة مجاورة لمياهها الإقليمية بغية حماية أمنها ومصالحها الصحية و الضريبية و الجمركية .

وعليه ، فإن الأخذ بنظرية المنطقة الملاصقة هو نتيجة اختلاف الدول حول عرض المياه الإقليمية واعتبار قاعدة الثلاثة أميال غير كافية لتحقيق مصالح الدولة الساحلية ، لذا قيل بإيجاد منطقة تقطع من البحر العام تكمل المياه الإقليمية لحماية مصالح الدولة الساحلية .

المبحث الثالث : امتداد المنطقة المتاخمة

سنقسم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب ، المطلب الأول سنتكلم فيه عن عرض المنطقة المتاخمة ، أما المطلب الثاني فسنخصصه إلى من له الحق في تحديد إمتداد المنطقة المتاخمة ، بينما المطلب الثالث فسيكون متعلقا بقياس المنطقة المتاخمة .

المطلب الأول : عرض المنطقة المتاخمة

لقد اتفقت الدول في مؤتمر جنيف لسنة 1958 على حد أقصى لامتداد المنطقة المتاخمة والمتمثل في عدم تجاوز امتداد المنطقة المتاخمة و المياه الإقليمية مسافة 12 ميلا من خط الأساس (المادة 2/24 من اتفاقية جنيف 1958) ، هذا ما دفع معظم دول أوروبا الغربية إلى تبني قاعدة $6 + 6$ بمعنى 6 أميال مياه إقليمية و 6 أميال منطقة متاخمة .

مما أحدث جدلا حول المسألة ، لتحسم معاهدة 1982 لقانون البحار القضية ، حيث حددت المياه الإقليمية بمسافة 12 ميل بالإضافة إلى 12 ميل منطقة متاخمة (المادة 2/33 من معاهدة 1982) ¹ .

¹ - Dinh Nguyen Quoc, op.cit , p186 .

المطلب الثاني : من له الحق في تحديد امتداد المنطقة المتاخمة

إن الدولة الساحلية هي المختصة بتحديد عرض منطقتها المتاخمة بما لا يتجاوز الحد الأقصى الواجب احترامه ، و في الحقيقة يختلف مداها من دولة إلى أخرى ، بل يختلف في الدولة الواحدة لأغراض مختلفة ، إذ ، ليس هناك اتفاق عام حولها ، فنظامها القانوني يختلف ، إما أن يكون بتصريح منفرد من دولة بحجة أن التصريح يتفق مع القانون الدولي المشترك ، بل وتتجه الدول نحو التوسع في المنطقة الملاصقة .

المطلب الثالث : قياس المنطقة المتاخمة

تحدد المنطقة المتاخمة بالخط الوهمي عند نهاية المياه الإقليمية وهو خط موازي لخط الأساس العادي أو مجموع خطوط الأساس المستقيمة ويحددها خط وهمي يوازي خط الأساس العادي أو خطوط الأساس المستقيمة من جهة البحر العام ، وفي حالة تجاوز أو تقابل دولة لدولة أخرى ، فكيف ترسم الحدود ما بين المنطقة المتاخمة بينهما ؟

حسنت المادة 3/24 من معاهدة جنيف لسنة 1958 المسألة حين ذهبت إلى أنه ترسم حدود المنطقة المتاخمة انطلاقاً من خط الوسط و على أساس مبدأ البعد المتساوي¹ .

المبحث الرابع : سيادة الدولة على المنطقة المتاخمة

سنقسم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب ، الأول سيخصص إلى طبيعة سيادة الدولة على المنطقة المتاخمة ، أما الثاني فسنتكلم فيه عن الأساس القانوني لسيادة الدولة على المنطقة المتاخمة ، بينما المطلب الثالث فسيكون للحديث عن موضوع سيادة الدولة على المنطقة المتاخمة .

المطلب الأول : طبيعة سيادة الدولة على المنطقة المتاخمة

إن قاعدة المنطقة المتاخمة القانونية لم تستقر كقاعدة من قواعد القانون الدولي العام وهي لا تعدو أن تكون حلاً وسطاً بين محاولة مد المياه الإقليمية و بين التمسك بالمسافة التقليدية لهذا الجزء من البحر .

¹ -Dinh Nguyen Quoc, op.cit , p187 .

لذا، تعتبر المنطقة المتاخمة جزء من البحر العام يخضع لتنظيمات الدولة الساحلية بسبب الأمن و الحماية ، وعليه ليست المنطقة المتاخمة منطقة سيادة إقليمية للدولة الساحلية ولكن هذه الأخيرة تمتلك اختصاصات تسمح لها بالوقاية أو قمع المخالفات التي يمكن أن ترتكب فيها .

لذا، تختلف سلطات الدولة الساحلية على المنطقة المتاخمة عن سلطاتها على مياهها الإقليمية ، حيث تنحصر في الأهداف التي أسست من أجلها فكرة المنطقة المتاخمة ، فتعتبر منطقة من البحر تمارس الدولة المعنية البعض من اختصاصات سيادتها عليها .

حيث تعد استثناء على البحر العام التي تسيطر عليها قاعدة حرية الملاحة البحرية ، على عكس المياه الإقليمية التي تخضع لسيادة الدولة الكاملة .

فلا تتمتع الدولة الساحلية بالسيادة الكاملة على المنطقة المتاخمة ، لأن المنطقة المتاخمة أصلا هي جزء من البحر العام ، ومن حق الدولة الساحلية فقط ممارسة منع وقمع الإخلال بقوانينها و لوائحها الخاصة بالهجرة و الصحة و الضريبة و الجمارك ¹ .

وبالنتيجة ليس للدولة سلطة إقليمية التي تسمح لها بممارسة قضائيتها و لا حقوق سيادية ، ولكنها تمتلك فقط ممارسة سلطات إدارية للوقاية و قمع المخالفات المرتكبة فوق الفضاءات الموضوعية تحت سيادتها .

وقد جرت الممارسة الدولية على ممارسة الدولة الساحلية لسلطاتها التشريعية والتنظيمية داخل المنطقة المتاخمة ، حيث يلتزم الغير باحترامها ، فيمكن للدولة الساحلية ممارسة سلطات الإستيلاء والقبض وتوقيع الجزاء على السفن الأجنبية .

وقد أقرت المحكمة الأمريكية العليا بمناسبة تطرقها لقضية Church V Kabbart سنة 1804 باستيلاء السلطات البرتغالية على سفينة أمريكية كانت في البحر العام ، وقد أقرت هيئة الجمارك البريطانية سنة 1875 طبقا لقانون الجمارك البريطاني بالسماح بالاستيلاء و القبض على السفن الأجنبية فيما بعد الأميال الثلاثة ، حيث حكم مجلس البلاط في قضية Croft V Dunphy سنة 1933 بأن ممارسة الدولة لسلطاتها في هذه المنطقة يتفق مع القانون الدولي العام .

¹ - الفقرة الأولى من المادة 33 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 .

المطلب الثاني : الأساس القانوني لسيادة الدولة على المنطقة المتاخمة

لقد اتفق الفقه الحديث حول سيادة الدولة التي تبقى عند حدود المياه الإقليمية ، وما المناطق التي تليها سوى اقتطاع من البحر العام ، ونتيجة لذلك ، فإن الدولة الساحلية ليس لها سيادة على المنطقة المتاخمة ، بل لها فقط حق ممارسة اختصاصات خاصة .

وقد حددت هذه السلطات عليها من قبل مشروع المجمع الأمريكي للقانون الدولي (المادة 12) ومشروع المياه الإقليمية الصادر عن مجمع القانون الدولي في مادته المادة 12 كما أقرتها اتفاقية جنيف لسنة 1958 .

المطلب الثالث : موضوع سيادة الدولة على المنطقة المتاخمة

تعتبر المنطقة المتاخمة استثناء على قاعدة حرية البحار، ويتالي يجب حصر سلطات الدولة الساحلية على المنطقة المتاخمة في أضيق نطاق ممكن .

لقد كان الهدف من إقرارها هو ممارسة الدولة الساحلية عليها الرقابة الضرورية من أجل منع الإخلال بنظمها القانونية و تنظيماتها الأمنية و العسكرية و الجمركية و الصحية و المالية و لوائح الهجرة في إقليمها ومياهها الإقليمية ومنطقتها المتاخمة ، وفرض العقوبات في حالة الإخلال بالنظم المذكور وهذا بقمع مخالفة هذه القوانين و التنظيمات المرتكبة فوق إقليمها أو في المياه الإقليمية والمنطقة المتاخمة ، حيث تعتبر اختصاصات على سبيل الحصر ، و تتجلى سيادة الدولة الساحلية في المجالات التالية :

المجال الأول : قضايا الأمن

وهو حق الدولة الساحلية في تأمين سلامة الملاحه ، من الناحية الإدارية و القضائية في حال حصول تصادم بين السفن ، ومن الناحية العسكرية رأت الدول الساحلية بأن مسافة 12 ميل لا تكفي لحماية الدولة ضد العمليات العسكرية المعادية ، فمددت من أمنها البحري وسمتها بعض الدول " منطقة الدفاع البحرية " مثلما فعلت الولايات المتحدة الأمريكية سنة 1918¹ .

¹ - محمد طلعت الغنيمي ، المرجع السابق ، ص 172 .

حتى تحمي أمن الدولة ، فتمنع بذلك السفن الحربية أو حتى التجارية أو تحليق الطائرات من دخول هذه المنطقة أو في ظروف خاصة ، مثلما أنشأت فرنسا مناطق محظورة أثناء حرب الجزائر (1962/1954) والولايات المتحدة الأمريكية أثناء أزمة كوبا (1962) .

المجال الثاني : القضايا الجمركية و المالية

من حق الدولة الساحلية تفتيش السفن ومصادرتها وحجزها ومصادرة المواد الممنوعة وتوقيع العقوبات المالية و الشخصية ، ولما كانت المصالح المالية والجمركية هي الدافع في إيجاد المنطقة المتاخمة ، قررت إسبانيا في قانونها 15 أكتوبر 1894 إنشاء منطقة متاخمة مداها 6 أميال لهذا الغرض ، ومددت دولة اليونان منطقتها المتاخمة إلى حد 12 ميل ، وإيطاليا إلى 20 ميل (قانون 26 جانفي 1896) وفرنسا بقانونها 27 مارس 1817 إلى 10 أميال ، ويستتبع الإختصاص الجمركي حق الزيارة و التفتيش و القبض و تطبيق القوانين الجنائية .

المجال الثالث : مسألة حفظ الصحة العامة

بسبب انتشار الأمراض المعدية التي يمكن أن تحملها وتنقلها السفن الأجنبية ، فتحدد الدولة الساحلية منطقة للإشراف الصحي ، مثلما فعلت إنجلترا (منطقة بحرية ملاصقة سنة 1758: 4 أميال لحماية البلاد من مرض الطاعون ثم أصبحت 3 أميال) ، وإيطاليا حد 5 أميال ، وقد أجازت المادة 16 من معاهدة جنيف لسنة 1958 إقامة منطقة متاخمة لهذا الغرض ولكنها تشترط أن تكون مؤقتة .

وعليه ، تابعت الدولة اقتطاعاتها من أجزاء البحر العام للتأسيس لمناطق بحرية أخرى تريد الدول الساحلية أن تتبعها وتضع عليها سيادتها بشكل أو بآخر، الأمر الذي أدى إلى ميلاد الجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة بمفهوم مغايرة لسيادة الدولة الساحلية عليها¹ .

¹ - محمد طلعت الغنيمي ، المرجع السابق ، ص 172 .

الفصل الرابع : المنطقة الاقتصادية الخالصة

La zone économique exclusive

وهي خطوة حديثة في بسط تملك الدولة على مجالات بحرية أخرى ، بحيث تعتبر امتدادا بحريا جديدا - فقد ظهر في أوائل الخمسينيات من القرن العشرين - حيث أنه ، وبعدما ضاقت مناطق الصيد بصيادي الدول الساحلية ، مدت هذه الأخيرة مساحات الصيد إلى غاية 200 ميل بحري .

لقد كانت انطلاقة هذه المنطقة من فكرة دعا إليها ممثل كينيا نجينغا Njenga لأول مرة في الإجتماع السنوي للجنة القانونية الاستشارية الأفروآسيوية المنعقد في كولومبو بتاريخ جانفي 1971 و خلال الدورة الثانية لنفس اللجنة المنعقدة في لاغوس سنة 1972 ، لتؤسس ببيان منظمة الدولة الإفريقية سنة 1973 .

لقد انبثقت فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة من الممارسات الوطنية و الدولية بتنازعا مع أفكار أخرى مثل تمديد المياه الإقليمية إلى غاية 200 ميل الذي عارضته ورفضته بقوة الدول البحرية الكبرى بسبب استغلال صياديه لهذه المناطق البحرية من البحر العام التي اتخذ من خلال الممارسة قاعدة وقيمة عرفية والتي تقننت بفضل معاهدة مونتيغوباي لسنة 1982 لخاصة بقانون البحار .

كما إعتترف القضاء الدولي من خلال محكمة العدل الدولية بالمنطقة الاقتصادية الخالصة في قضية الجرف القاري بين تونس و ليبيا بتاريخ 24 فيفري 1982، وأيضا في قضية خليج سان لوران Saint Laurent بين فرنسا وكندا في 17 جويلية 1986 .

هذا وتعتبر هذه المنطقة نتيجة الصراع الذي دام ثلاثة عقود أو يزيد بين دول العالم الثالث التي طالبت بممارسة السيادة على الموارد الطبيعية لهذه المنطقة من البحر، و الدول البحرية الكبرى التي دافعت عن حرية البحر العام¹ .

¹ - عمر سعد الله ، معجم في القانون الدولي المعاصر ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 2005 ، ص 432 .

لينتهي هذا الصراع بين الجهتين عند ما قامت بعض دول أمريكا اللاتينية (الشيلي و البيرو) و التي أيدتها فيما بعد أغلب دول أمريكا اللاتينية ، بتمديد عرض مياهها الإقليمية با 200 ميل بحري للإستئثار بممارسة الصيد في المحيط الهادي بسبب وفرة السمك ، ولكن وقبل الوصول إلى هذا، كان لتصريح الرئيس الأمريكي ترومان بتاريخ 28 سبتمبر 1945 حول المنطقة الإقتصادية الخالصة تأثير على بقية الدول في بلورة مفهوم المنطقة الإقتصادية الخالصة ، حيث صرح بأنه من حق الولايات المتحدة الأمريكية تنظيم الصيد في منطقة من البحر العام المجاورة لشواطئها .

والمنطقة الإقتصادية نتجت عن توافق بين مطالب حرية الملاحة الدولية والأخذ بعين الاعتبار حقوق الدولة الاقتصادية ، فهي ليست شبيهة لا بالمياه الإقليمية و لا بالبحر العام ، ورأى البعض بأنها منطقة وسطى ما بين المناطق البحرية الخاضعة لسلطة الدولة ساحلية والمجالات البحرية الحرة بمعنى أن وضعها القانوني وموقعها يوجد ما بين البحر العام و المياه الإقليمية ، يكون للدول الساحلية فيها اختصاصات سيادية وفقا للمادة 56 و 73 من معاهدة 1982 لقانون البحار¹ .

المبحث الأول : مفهوم المنطقة الإقتصادية الخالصة

سننكلم في هذا المبحث عن تعريف المنطقة الإقتصادية الخالصة في المطلب الأول ، وعن سبب الإهتمام بالمنطقة الإقتصادية الخالصة في المطلب الثاني .

المطلب الأول : تعريف المنطقة الإقتصادية الخالصة

لقد عرفها البعض بأنها : " نطاقا بحريا واقعا وراء المياه الإقليمية و ملاصقا لها ، فهي منطقة واقعة على الحدود الخارجية للمياه الإقليمية للدولة الساحلية وملاصقة له ، لا يمكن أن تمتد أكثر من 200 ميل بحري ابتداء من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض المياه الإقليمية ، وهي تشكل بديلا عن المنطقة المتاخمة ، من حيث النطاق المكاني ، لأن امتدادها على مسافة 200 ميل يجعل كل من المنطقة المتاخمة و المياه الإقليمية داخل حدود تلك المنطقة ، و جزء من أعالي البحار، ومن ثم فهذه المنطقة تدل في قانون البحار على منطقة عريضة لا تمارس الدولة الشاطئية ، سيادتها عليها ، إلا في المجال

¹ - عمر سعد الله ، المرجع السابق ، ص 433 .

الاقتصادي فقط ، أي في مجال استثمار الثروات الحيوية و المعدنية و البترولية الموجودة فيها ، وفي غير هذه الشؤون تبقى معتبرة كجزء من أعالي البحار .

وعرفها د. محمد سامي عبد الحميد بأنها : " منطقة من البحر متميزة ، تتاخم المياه الإقليمية للدولة وتمتد إلى ما يزيد عن مائتي ميل بحري من خط الأساس العادي أو مجموع خطوط الأساس المستقيمة " ¹ .
كما عرفها د. عبد العزيز العشراوي بأنها : " المنطقة الاقتصادية الخالصة هي جزء من أعالي البحار ، ذات طبيعة قانونية خاصة " .

وعرفتها المادة 55 من معاهد 1982 لقانون البحار بأنها: " المنطقة الموجودة ما بعد المياه الإقليمية والمجاورة لها والخاضعة لنظام قانوني خاص " ، ولكن ، ماهي الأسباب التي أدت إلى اهتمام الدول بهذه المنطقة ؟

المطلب الثاني : سبب الإهتمام بالمنطقة الاقتصادية الخالصة

لقد طالبت دول أمريكا اللاتينية ، بمنطقة صيد خالصة تمتد إلى 200 ميل بحري سنة 1947 ، حيث كان هدفها المحافظة على الصيد البحري لرعاياها فقط ، و كان سبب تعميم هذه المطلب بحجة :

- تطور تقنيات الصيد (السفن ، المصانع) التي يمكن أن توصل إلى خطر نضوب السمك في المنطقة .

- التقدم التقني الذي سهل استغلال الموارد غير الحية (المعادن و الطاقة) .

- تسجيل هذه المطالب في إطار أيديولوجيا التنمية ، المدافع عنها بقوة من قبل دول العالم الثالث المتنامية خصوصا بعد تصفية الاستعمار .

حيث ، أعلنت الشيلي في جوان 1947 بامتداد سيادتها على الجرف القاري وما يعلوه من مياه 200 ميل بحري من خط الأساس مستندة في ذلك على أسس قانونية تمثلت في إعلان بنما سنة 1936 وإعلان ترومان سنة 1945 ، و على أسس إقتصادية تمثلت في تسابق السفن الأوروبية تجاه سواحلها

¹ - محمد سامي عبد الحميد ، أصول القانون الدولي المعاصر : الحياة الدولية ، منشأة المعارف ، مصر ، بدون ذكر سنة النشر ، ص 442 .

وبالقرب من المتجمد الجنوبي للصيد واستخراج الزيوت من الحيتان بسبب نقص التغذية بعد نهاية الحرب العالمية الثانية .

لتصرح في إعلان سوننتياغو بتاريخ 18 أوت 1952 كل من : الأكوادور، و الشيلي و البيرو و البرازيل عن إنشاء منطقة بحرية على امتداد 200 ميل بحري¹ .

لنتوالى الإعلانات والتصريحات حول المطالبة بمنطقة اقتصادية خالصة تباعا بداية من إعلان مونتيبيديو في ماي 1970 وإعلان ليما في أوت 1970 ، حيث قالوا بأن هناك علاقة جغرافية و اقتصادية و اجتماعية بين البحر و اليابسة و الإنسان ، و هذه العلاقة تخول للشعوب الساكنة على الشواطئ باستغلال موارد البحر الطبيعية فتبسط عليه ولايتها وسيادتها ، ثم جاء وإعلان سان دومينغو بتاريخ 7 جوان 1972 الذي سميت فيه المنطقة الاقتصادية الخالصة " البحر التراثي " ، والذي قيل فيه بأنه لا يجوز لغير مواطني هذه الدول الصيد فيه واستثمار ثرواته .

ليبتكر مشروع كينيا عبارة " المنطقة الاقتصادية " ، حيث اقترحت دول إفريقيا في قرار منظمة الوحدة الإفريقية سنة 1973 الذي أكد على فكرة جعل منطقة الصيد الخالصة جزء من المنطقة الاقتصادية .

ولكن أول من استعمل هذه العبارة هو الدبلوماسي الشيلي أدموندو فارغاس كورينيو في تقرير سنة 1971 قدمه إلى اللجنة القانونية الأمريكية العامة .

والتأكيد على الفكرة في أواخر السبعينات من خلال دورات مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار في الدورة الأولى المنعقدة في سبتمبر 1973 ، حيث أثنى المؤتمر الثالث لقانون البحار للأمم المتحدة تكاثفت دول العالم الثالث المتمثلة في دول إفريقيا و آسيا مع أمريكا اللاتينية للدفاع عن فكرة بسط سيادتها على المنطقة الاقتصادية الخالصة تمتد لمسافة 200 ميل وتستبعد سفن الصيد الأجنبية القوية وتستأثر هي بالصيد في هذه المنطقة .

وعلى المستوى الأوروبي ، فإنه و بداية من سنة 1969، أنشأت المجموعة الأوروبية الاقتصادية المنطقة الجماعية Zone communautaire التي تمتد إلى 200 ميل بحري.

¹ - محمد طلعت الغنيمي ، المرجع السابق ، ص 234 .

حيث دعت هذه المجموعة سنة 1976 بإقرار منطقة صيد خالصة تصل إلى حد 200 ميل بحري ، هذا وقد صدر قرار تمتع الدول الأعضاء في المجموعة الأوروبية بمد مياه الصيد الخالصة في بحر الشمال والأطلسي بمسافة 200 ميل بحري بداية من 01 جانفي 1977¹ .

وعليه ، فقد أبرمت المجموعة الأوروبية اتفاقيات مع الولايات المتحدة الأمريكية والإتحاد السوفياتي سابقا وبولونيا في سنة 1977 لوضع حدود حول كمية الصيد المسموح بها للسفن الأجنبية .

ليصدر مجلس أوروبا لائحة بتاريخ جانفي 1977 حول تحديد كمية الصيد المسموح بها للإتحاد السوفياتي وألمانيا الشرقية .

كما أصدر لائحة ثانية بتاريخ فيفري 1977 حول تحديد كمية الصيد لإسبانيا و فنلندا ، البرتغال و السويد و كندا و الولايات المتحدة الأمريكية التي أطلق عليها " مياه المجموعة " .

وعلى مستوى الدول ، فقد أقرت محكمة العدل الدولية في قراراتها المؤرخة في 25 جويلية 1974 بحق أيسلندا في المحافظة لرعاياها بمنطقة صيد خالصة تصل إلى 12 ميل بحري من خط الأساس .

كما حددت الولايات المتحدة الأمريكية منطقة صيد خاصة برعاياها منذ سنة 1977 تقدر بمسافة 200 ميل بحري ، إذ قبضت على سفينتين سوفياتيتين Raras و Antenas ، وهذا في حدود 200 ميل بحري ، حيث منعهما من الصيد في هذه المنطقة .

هذا و قد أصدرت الولايات المتحدة الأمريكية ، قبلها بتاريخ أفريل 1976 ، قانونا حول المحافظة على المصائد و تسييرها ، و الذي بموجبه احتفظت الولايات المتحدة الأمريكية بحقوق الصيد لمواطنيها في منطقة 200 ميل بحري من خط الأساس و إخضاع استغلال الأجانب لهذه المنطقة لترخيص .

و عليه ، فتح القانون الأمريكي الباب أمام هذه المطالب بفكرة المنطقة الإقتصادية الخالصة بعد توسع المفهوم من منطقة صيد إلى منطقة غنية بكل الثروات والموارد التي لم تكن موجودة أثناء إبرام معاهدة جنيف لسنة 1958 ، حيث قبلت الدول بالفكرة ، لتدرجها فرنسا في تشريعاتها الوطنية سنة 1976 ، بريطانيا سنة 1976 ، اليابان سنة 1977 ، كندا والإتحاد السوفياتي سابقا سنة 1984 ، لتعلن أغلبية

¹ - محمد بشير الشافعي ، المرجع السابق ، ص 359 .

الدول الساحلية حقوقها السيادية على المنطقة الاقتصادية الخالصة وتبنيها إياها ، ليصبح لها نظاما قانونيا قائما بذاته وهو الذي كرسه المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار .

لتأكد على هذا معاهدة 1982 في الجزء الخامس - يتكون من 21 مادة (55 إلى 75) - وتؤسس لفكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة المحددة بمسافة 200 ميل بحري من خط الأساس واطاعة نظاما خاصا لها .

المبحث الثاني : امتداد و تحديد المنطقة الاقتصادية الخالصة

سنتناول في هذا المبحث إمتداد المنطقة الاقتصادية الخالصة (المطلب الأول) ، فتحديد المنطقة الاقتصادية (المطلب الثاني) ، ثم طرق تحديد المنطقة الاقتصادية الخالصة في المطلب الثالث .

المطلب الأول : امتداد المنطقة الاقتصادية الخالصة

ظهرت عدة اتجاهات حول مسألة تحديد المنطقة الاقتصادية الخالصة ، تمثل في :

الاتجاه الأول : الذي قال بامتداد المياه الإقليمية إلى 200 ميل بحري

بمعنى دمج المياه الإقليمية مع البحر الحر في بحر واحد ، حيث اتخذ هذا الاتجاه رأيين :

الرأي الأول : إخضاع المياه الإقليمية (200 ميل بحري) لنظام قانوني واحد .

الرأي الثاني : تقسيم الامتداد (200 ميل بحري) إلى قسمين :

القسم الأول تكون فيه للدولة حقوق خالصة (مثل المياه الإقليمية) .

أما القسم الثاني : فتكون للدولة حقوق أفضلية يمكن أن تشاركها فيها دولة أخرى وفقا لتنظيم تضعه هذه الدولة الاتجاه الثاني : الذي قال بفكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة كما ذهبت إلى ذلك دولة الأكوادور ورجحتها اللجنة الثانية في إحدى دوراتها وأيدتها معظم الدول ¹ .

¹ - محمد طلعت الغنيمي ، المرجع السابق ، ص 237 .

المطلب الثاني : تحديد المنطقة الاقتصادية الخالصة

حددت المنطقة الاقتصادية الخالصة بمسافة 200 ميل بحري من خط الأساس بمعنى من المياه الإقليمية 188 ميل بحري وفقا للمادة 57 من معاهدة 1982 .

طبعاً، هذا لا يمنع الدول من الإقتناع بامتداد أقل ، حيث تمتد من الخط الوهمي المبين لنهاية المياه الإقليمية إلى خط وهمي آخر ، وتختص الدولة بتحديد بشرط ألا يتجاوز 200 ميل بحري عن خط الأساس العادي أو مجموع خطوط الأساس المستقيمة ، وهي تخضع في تحديدها إلى نفس القواعد التي يخضع لها الجرف القاري .

هذا في الظروف العادية لوجود دولة مستقلة بمنطقتها الاقتصادية الخالصة ، ولكن في حالة تقابل دولتين أو أكثر أو تجاورهما ، هنا تطرح المشكلة ، في الحقيقة تحديد المنطقة الاقتصادية في حالة التقابل أو التجاور يطرح عدة مشاكل في التحديد إذا ما نظرنا إلى التجربة المكتسبة منذ سنة 1958 في مسألة الجرف القاري ، و التي حسمتها المادة 74 من معاهدة 1982.

والتي تشبه إجراءات تحديد الجرف القاري في حالة دولتين ساحلية متقابلتين أو متجاورتين ، و التي تحدد باتفاق وفقاً للقانون الدولي العام ، كما هو منصوص عليه في المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية حتى تصل إلى حل عادل (المادة 1/74 من معاهدة 1982 لقانون البحار).

وفي حالة عدم التوصل إلى اتفاق يجب على الأطراف المتنازعة اللجوء إلى الإجراءات المنصوص عليها في القسم 15 من معاهدة 1982 لقانون البحار (المادة 2/74 من معاهدة 1982 لقانون البحار).

وهذا حتى تصل الدول المعنية في اتفاق أو حل تضع حلول مؤقتة للخروج من هذا المشكل (المادة 3/74 من معاهدة 1982 لقانون البحار).

ومن جهة أخرى ، وحتى لا تدخل الأطراف في نزاع ، أخضعت النزاع إلى إجراءات المصالحة¹ .

¹ - محمد سعادي ، المرجع السابق ، ص 178 .

المطلب الثالث : طرق تحديد المنطقة الاقتصادية الخالصة

بحيث يجب اتباع طريقة تطابق الخططين والمعتبرة قاعدة عامة في القانون الدول العام التي أكدتها محكمة العدل الدولية في قضية تحديد الحدود البحرية في منطقة خليج الماين Maine في 12 أكتوبر 1984 ، ومحكمة التحكيم في قضية تحديد الحدود البحرية ما بين غينيا وغينيا بيساو في 14 فيفري 1985 ، التي أخذت بخط واحد لتحديد الجرف القاري ومنطقة الصيد للولايات المتحدة الأمريكية وكندا .

بينما اقترحت لجنة المصالحة خطين متميزين في قضية الجرف القاري لجزيرة يان ماين Jan Mayen بين أيسلندا و النرويج ، فقالت بتحديد وحيد ولكنها طالبت الدولتين بالتعاون لاستغلال جزء من الجرف القاري ، حيث قبلت الدولتان بهذا الإقتراح وكرسته في شكل إتفاق أبرم في 02 أكتوبر 1981 ، وفي قضية التحديد البحري للمنطقة الموجودة ما بين غرونلاند Groenland و يان ماين Jan May en قضية النرويج و الدانمارك ، حينما تبنت خطأ واحدا للتحديد ، و قبلت بعدم اشتراك و وحدة القواعد المطبقة .

المبحث الثالث : الحقوق السيادية على المنطقة الاقتصادية الخالصة

بقي الجدل قائما بين الدول ، حيث لم تقبل فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة بسهولة ، لأن بقية الدول أرادت هي الأخرى استغلال ما تبقى من البحر العام بعيدا عن المياه الإقليمية ، ولكن الدول الساحلية ، أبقت على الفكرة مع ابتكار فكرة " الحقوق السيادية " و ليس السيادة الكاملة على هذه المنطقة من البحر العام ، حيث اختلفت مطالب الدول حول فكرة السيادة على المنطقة الاقتصادية الخالصة وطبيعة ممارسة التحكم عليها :

الاتجاه الأول : قال بفكرة حقوق سيادية عليها ، أما الإتجاه الثاني فقد ذهب إلى إبتكار فكرة حقوق أفضلية ، والمتمثلة في تأمين الحماية الكافية لمصائدنا الساحلية ¹ .

المطلب الأول : حقوق الدولة الساحلية على المنطقة الاقتصادية الخالصة

تتمتع الدولة الساحلية بمجموعة من الحقوق السيادية على المنطقة الاقتصادية الخالصة كما جاء في مفهوم المادة 56 و المادة 73 من معاهدة 1982 ، حيث تجسد مفهوم الحقوق السيادية منذ إقتراح

¹ - محمد بوسلطان ، المرجع السابق ، ص 236 .

مندوب فنزويلا السفير André Aguilar في الدورة الثانية المنعقدة بتاريخ 12 أوت 1971 للجنة الأمم المتحدة الخاصة بقيعان المحيطات ، و التي أعتبرت فكرة مستجدة تمثلت في قاعدة قانونية جديدة تعترف للدولة بحقوق سيادية على الثروات المتجددة و المعدنية غير المتجددة الموجودة في مياهها الإقليمية و في قاع المحيط على أن لا تتجاوز مجموع المنطقة 200 ميل بحري .

لتكتمل حلقة تبني الحقوق السيادية لدول الساحلية على المنطقة الاقتصادية الخالصة في نص المادة 56 من معاهدة 1982 .

حيث شكل الجزء الخامس منها و المتكون من 21 مادة (55 إلى 75) نظاما خاصة للمنطقة الاقتصادية الخالصة ، وذلك من أجل المساهمة في ضمان حقوق و اختصاصات الدولة الساحلية و حريات بقية الدول في المنطقة التي تشمل مساحتها القيعان و باطن القاع و الفضاء الجوي الذي يعلوها .

حيث تخضع موارد القاع وما تحته للنظام المطبق على الجرف القاري كما نصت عليه المادة 56 من معاهدة 1982 وأكدهته محكمة العدل الدولية في قضية الجرف القاري بين ليبيا ومالطا في 3 جوان 1985 ، و التي يجب أن ترفقها ولاية خاصة ، بمعنى أن تكون الغاية منها اقتصادية بحتة متمثلة في :

- الاستشكاف .

- الاستغلال .

- المحافظة على الثروات الطبيعية وإدارتها .

- تسيير الموارد الطبيعية ، الحية و الغير حية لمياه القاع البحري ، ما فوقه وما تحته (المادة 56 من معاهدة 1982 لقانون البحار).

- إنتاج الطاقة من خلال الماء والتيارات والرياح .

من هنا ، تجسدت اختصاصات الدولة الساحلية في :

- إنشاء و إدارة هياكل الاستغلال والجزر الاصطناعية .

- البحث العلمي¹ .

¹ - محمد سعادي ، المرجع السابق ، ص 185 .

- إنشاء الجزر و المنشآت الأخرى .

- الاستكشاف البحري .

- و المحافظة على المحيط البحري وحمايته .

وعليه ، فإن هذه الحقوق يجب أن يرفقها ولاية خاصة ، حيث يعطي هذا للدولة بعض الاختصاصات السيادية ، فتقرر الدولة الساحلية في تشريعها الوطنية كمية الصيد المسموح بها ، والتقييد بشروط الصيد المرخص بها ، وتحديد الحصص وتنظيم مواسم الصيد وقطاعاته وأنواع أدوات الصيد وأحكام وعدد السفن ، بل ، وتمارس الدولة الساحلية سلطات تنفيذية في المنطقة الاقتصادية الخالصة لضمان احترام وتنفيذ تشريعاتها و تنظيماتها و المراقبة ، التفتيش ، الحجز ، وإقامة الدعاوى القضائية ضدها في حالة المخالفة .

كما على هذه الأخيرة أن تتحلى ببعض الولاية عندما تحاول التدخل بحرية الملاحة هذه ، فلا يمكنها التحقيق ، التفتيش ، حجز سفينة ، تطبيق إجراء ضروري لاحترام قوانينها في ميدان معين كاستغلال الموارد الحية في المنطقة (المادة 73 من معاهدة 1982) ، و حماية البيئة (المادة 220 من معاهدة 1982) .

ولما كان أساس المنطقة الاقتصادية الخالصة اقتصادي و قانوني في نفس الوقت حين المطالبة بالتأسيس لها، فإن الدولة لا تمارس أي سيادة في هذه المنطقة ، إلا في المجال الاقتصادي فقط ، وهو مجال استثمار الثروات الحيوية و المعدنية و النفطية الموجودة فيها ¹ .

والذي يعطيها سلطة المراقبة القضائية في إطار سياسة تسيير الموارد البحرية كما جاء في حكم المحكمة الدولية لقانون البحار المؤرخ في 04 ديسمبر 1997 في قضية السفينة سايجا Saiga بين سان فانسون وغرينادين Saint Vincent et Grénadines ضد غينيا الخاصة بتوقيب سفينة ممولة لسفن الصيد .

هذا الاختصاص المعطى للدولة الساحلية ليس من أجل المصلحة الخاصة ولكن من أجل المصلحة العامة التي يجب على الدولة الساحلية مراعاتها كما جاء في الحكم التحكيمي في قضية تحديد الحدود

¹-Nguyen Quoc Dinh , op.cit , p130 .

البرية بين غينيا و غينيا بيساو سنة 1985 . كما أكدت على هذا محكمة التحكيم في قضية اللولبة في خليج Saint Laurent بين فرنسا و كندا في 17 جويلية 1986 .

هذا النظام القانوني له أساس وظيفي ، فهو يتجزأ إلى حقوق و ولاية للدولة الساحلية و لحقوق و حريات الدولة الأخرى .

من هنا ، لا تمارس الدولة السيادة على الموارد الأحيائية والمعدنية ، في هذه المنطقة ولكن لها "حقوق سيادية " في الميدان الاقتصادي على مناطق بحرية مجاورة لمياهها الإقليمية .

و عليه ، فإن الدولة لا تمارس سيادتها عليها إلا في المجال الاقتصادي فقط ك مجال استثمار الثروات الحيوية و المعدنية و النفطية الموجودة فيها.

بينما تبقى المنطقة الاقتصادية الخالصة في غير الأمور الاقتصادية جزء من البحر العام ، حتى لا تلحق الضرر بالممارسات الأخرى المشروعة التي تقوم بها سائر الدول في هذه المجالات البحرية ، فلا يمنع حرية الملاحة للسفن الأجنبية فيها .

ولما كانت هذه الحقوق على المنطقة الاقتصادية الخالصة لها أبعاد كبيرة ، حتى ولو لم يكن لهذه المنطقة " منطقة سيادة " كما جاء في قضية تحديد الحدود البحرية بين غينيا و غينيا بساو في 14 فيفري 1985 ، قال بعضهم بأن " المنطقة الاقتصادية الخالصة تعتبر مؤسسة ذات طبيعة قانونية غامضة " .

و عليه ، وإن كانت للدول الساحلية حقوق سيادية على المنطقة الاقتصادية الخالصة ، فإن هذا لا يمنع من تمتع بقية الدولة بحقوق داخل هذه المنطقة ، حيث يساهم هذا النظام في ضمان حقوق واختصاصات الدولة الساحلية وحريات بقية الدول في المنطقة ¹ .

المطلب الثاني : حقوق وواجبات الدول الأخرى

انطلاقاً من فكرة الحقوق السيادية ، ليست للدولة الساحلية في منطقتها الاقتصادية الخالصة سيادة كاملة ، حيث تبقى الدول الأخرى محتفظة بحقوقها التقليدية المتمثلة في ممارسة أغلب الحريات المنقرعة عن مبدأ حرية البحر العام .

¹ - محمد بوسلطان ، المرجع السابق ، ص 235 .

كما لها أيضا حقوق جديدة تتمثل في استغلال الفائض من الثروات الحية ، و التي نفضلها في الآتي :

الفرع الأول : الحقوق و الحريات العامة للدولة الأجنبية

حيث تضمن معاهدة 1982 في المادة 58 حريات الدول الأخرى الخاصة :

- بحرية الملاحة .

- حرية الطيران .

- حق مد الأنابيب و الكوابل على قاع البحر .

- الإستعمالات الأخرى للبحر مثل البحث العلمي .

غير أن هذه الحريات مقيدة ، حيث تلتزم السفن و الطائرات باحترام القوانين و التنظيمات التي تضعها الدولة الساحلية¹ .

الفرع الثاني : حرية البحث العلمي

التي وقع حولها خلاف نجمه في الآتي :

حيث ذهبت من خلاله الولايات المتحدة الأمريكية و الدول المتطورة إلى أنه من واجب القائم بالبحث العلمي إبلاغ الدولة الساحلية المعنية ، و ذهبت دول مجموعة 77 إلى أنه يجب الحصول على الموافقة الصريحة للدولة الساحلية مع ضمان مشاركتها في النتائج .

ولكن الحل الوسط التوفيقى جاءت به معاهدة الجرف القاري لسنة 1958 حول البحث العلمي التي قالت باشتراط الحصول على الرضا الصريح من الدولة الساحلية ، وقد نتج هذا عن توافق بين مطالب حرية الملاحة الدولية و الأخذ بعين الاعتبار حقوق الدولة الاقتصادية .

¹ - محمد بوسلطان ، المرجع السابق ، ص 238 .

الفرع الثالث : حقوق الدول الحبيسة

لم يكن من السهل التسليم بوجود حق خاص ينبغي أن تتمتع به الدول الغير ساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة ، على الرغم من أن التصور العام الذي ساد المؤتمر الثالث لقانون البحار كان يتجه نحو إعتبار إستاثار الدول الساحلية بمناطق إقتصادية من شأنه أن يؤدي إلى تأمين ثروات بحرية كانت بالأمس القريب تعتبر بمثابة جزء من أعالي البحار .

يقصد بالدول الحبيسة وفقا لمعرفته معاهدة 1982 بأنها : الدول بدون منفذ بحري أو محرومة ، حيث أعطى لها حق يؤدي إلى التزام على الدولة الساحلية ، فلا يمكن لهذا الحق أن تمارسه مثل هذه الدول إلا إذا كان هناك اتفاق بين الدولة المعنية .

إنطلاقا مما سبق ، يمكن القول أن معاهدة 1982 قد أقرت للدول الحبيسة حق إستغلال و الصيد في المنطقة الاقتصادية الخالصة ، لكن هذا لايمكن أن يكون إلا في ظل الإحترام الكامل لمختلف التشريعات التي تضعها الدولة الساحلية بغرض تنظيم إستغلال هذه المنطقة البحرية¹ .

¹ - الفقرة الثانية من المادة 69 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

الفصل الخامس: الجرف القاري

LE PLATEAU CONTINENTAL

إن أهمية قاع البحار والمحيطات بالنسبة للإنسان ليست وليدة الفترة التي أعقبت الثروة الصناعية التي عرفها العالم الغربي خلال القرنين 17 و18 ، وإنما نجدها ضاربة في التاريخ والكتابات التاريخية المكتشفة ، تؤكد كلها رغبة الإنسان الأزلية في سيطرته و بسط سلطانه على هذا الوسط ، وهو ما ترجم في أشكال قانونية مختلفة ، حيث تعد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أحدثها و أكملها من حيث تغطيتها لأهم الجوانب التي تركز سيطرة الإنسان على الجرف القاري و المقدرات الاقتصادية التي يحتويها.

المبحث الأول : نشأة و مفهوم الجرف القاري

سننتقل في هذا المبحث إلى نشأة الجرف القاري في المطلب الأول ، أما المطلب الثاني فسنخصصه لمفهوم الجرف القاري .

المطلب الأول : نشأة فكرة الجرف القاري

على حسب بعض فقهاء القانون الدولي ، فإن أولى المطالبات التي عنيت بالاستئثار ببعض الثروات البحرية التي يحتوي عليها ما يسمى حالياً بالجرف القاري قد ظهرت خلال القرن السادس قبل الميلاد ، وكانت تتعلق بتملك حقول اللؤلؤ و المرجان ، هذه الممارسة كانت وراء قضية عرضت على القضاء الهندي الذي أدعي أمامه بتملك حقوق تاريخية على مصائد المحار التي تبعد بخمسة أميال عن ساحل رامناد Ramnad ، هذه المصائد التي كانت موضوع تنظيم منذ القرن السادس قبل الميلاد إلى يومنا هذا من طرف حاكم رامناد الذي سيطر على طبقة المحار و حقوله المتواجدة على سطح الجرف القاري ، وهو الدفع الذي اقتتعت به المحكمة بعد تمحيصها استنادا إلى الادعاء القديم (Immemorial claim) لسيد الأرض على مياه معينة و سطح ما تعلوه هذه المياه من يابسة مغمورة ¹ .

¹ - جمال عبد الناصر مانع ، المرجع السابق ، ص 357 .

هذا ويعتقد فقهاء آخرون أنه لا بد من الرجوع إلى كتابات الفقيه القديم Fra Paol Serpi 1686 حتى تتمكن من اكتشاف أولى الآثار لنظرية الجرف القاري ، أما الفقيه المحسوب على المدرسة التقليدية دو فاتيل De Vattel ، فيرى أن من حق الشعوب التي تعيش على البحر تملك منتجاته وأن تعتبرها من ملحقات الأرض التي تعيش عليها .

أما في الممارسة الدولية و القانونية ، فيعتبر القانون البريطاني The British Colonail Act لعام 1811 ، أول التشريعات التي عنيت بوضع الإطار قانوني لموارد الجرف القاري ، حيث استقطبت بريطانيا بموجبه ولايتها و سيطرتها على حقول محار اللؤلؤ التي يزرع بها قاع البحر على ساحل سريلانكا (جزيرة سيلان آنذاك) إلى مسافة ثلاثة أميال من الساحل ، مع الترخيص للسفن العامة البريطانية بملاحقة وتوقيف أية سفينة أجنبية تتواجد في هذه المياه .

من جانب آخر تعتبر بريطانيا هي الدولة الرائدة و السبابة في بسط سيطرتها وادعاءاتها السيادية على الموارد التي يزرع بها باطن الجرف القاري عندما قامت بإصدار قانون المناجم البحري Cornwell Submarine Mine Act في أغسطس 1858 ، وهو القانون الذي اعتبر كافة المناجم و الموارد المعدنية الموجودة تحت البحر المفتوح ملكا إقليميا للتاج البريطاني¹ .

و يرجح أن أول استعمال لمصطلح الجرف القاري كان عام 1916 على يد عالم البحار أودون دي بوان Odon de Buen الذي اقترح على المؤتمر الوطني للصيد أن يقوم بإلحاق ذلك الجزء من البحر الذي أطلق عليه تسمية الجرف القاري (Plataforma continental) والذي تعيش على باطنه الأنواع البحرية الحية الصالحة للاستهلاك البشري ، وفي نفس السنة أرسلت حكومة روسيا القيصرية إلى باقي القوى البحرية العالمية مذكرة دبلوماسية تدعي فيها بالسيادة على كل من جزيرة هنريات Henriett ، جانات Jeanett ، بينات Bennet ، هيرلد Herald ، قيادينيا Gyedineniya ، والتي تشكل في مجموعها ، بالإضافة إلى جزيرة سيبيريا الجديدة وجزيرة فرانقل Wrangle ، وباقي الجزر الواقعة على

¹ - جمال عبد الناصر مانع ، المرجع السابق ، ص358 .

الساحل الآسيوي للإمبراطورية ، التي تشكل مجتمعة امتدادا طبيعيا نحو الشمال للجرف القاري لسيبيريا وفي . 04 نوفمبر 1924 أعادت حكومة الاتحاد السوفياتي التمسك بنفس الادعاء¹ .

في سنة 1918 ، أصدر الفقيه الأرجنتيني خوسيه سواراز كتابا موسوما بعنوان البحر الإقليمي و الصناعات البحرية ، وفيه طرح أفكاره الثورية آنذاك و التي تقول بأن الجرف القاري هو الوسط الطبيعي الذي يحوز على كافة الظروف المواتية لحياة وازدهار أشكال الحياة البحرية ، هذه الأفكار تم تداولهما بشكل رسمي و مكثف خلال فترة ما بين الحربين العالميتين ، كما جاء في تقرير لجنة الخبراء المختصة بالتقنين التدريجي للقانون الدولي ، المقدم للجمعية العامة لعصبة الأمم سنة 1927، فضلا عما ورد في مشاريع التقنين المقدمة من لدن الدول خلال مؤتمر لاهاي 1930 الخاص بتقنين قواعد القانون الدولي .

كل هذه الأمثلة و غيرها تناولت ولو بصفة ضمنية مطالبات بعض الدول بحماية المصائد البحرية الكائنة على مقربة من السواحل .

أما في مجال العلاقات الدولية ، فلم تبرز فكرة الجرف القاري إلا بمناسبة إبرام كل من بريطانيا و فنزويلا ما سمي باتفاقية باريا Paria في . 26 فبراير 1942، علما أن خليج باريا يفصل ما بين فنزويلا وجزيرة ترينتي التابعة للتاج البريطاني ، و أن الجرف القاري في هذه المنطقة يشكل وحدة جغرافية متواصلة، وعليه اتفقت الدولتان على تحديد نصيب كل واحدة منهما في هذه المنطقة ، وعلى كل نطاق خاص بها تمارس الدولة كافة صلاحيتها في استكشاف واستغلال الجرف القاري للخليج ، الذي عرف باطنه آنذاك بوفرة احتياطات النفط التي يزخر بها ، وقد جاءت الإشارة في المادتين 05 و 08 من هذه الاتفاقية عن المنشآت البحرية الدائمة المثبتة على الجرف القاري في خليج باريا ، فضلا عن أحكام تتعلق بسلامة الملاحة مع بعض القواعد التي عنيت بموضوع الوقاية من تلوث هذه المياه ، إلا أنه وجبت الملاحظة أن الاتفاقية عند تطرقها لمادة الاستكشاف والاستغلال لم تحصر موضوعها إلا على الجانب المتعلق بالثروة النفطية ما قد يؤدي إلى تفسير مغلوط مؤداه أن الاتفاقية حصرت صلاحية الدولة الساحلية إلا في هذا الجانب من الأنشطة ، ولكنها تناولت مادة الاستكشاف والاستغلال على إطلاقها ، وهو الأمر الذي سوف

¹ - جمال عبد الناصر مانع ، المرجع السابق ، ص 359 .

يفتح المجال أمام الدولتين لتوسيع صلاحياتهما على كافة الأنشطة التي من شأنها أن تمارس على الجرف القاري لخليج باريا، دون الحاجة لتعديل الاتفاقية¹ .

هذا وقد تركت هذه الاتفاقية أثرا عميقا فيما يتعلق بفقه الجرف القاري ، إذ يعتبرها البعض رغم بقائها في الإطار الثنائي الضيق ، المصدر الأصلي و الميثاق الرسمي لسائر الاتفاقيات الدولية التي عنيت بالموضوع لاحقا ، وذلك لأربعة أسباب رئيسية :

أنها كانت السباقة في الإشارة إلى أنه لا ينبغي على الأنشطة الممارسة على الجرف القاري وأن تشكل عائقا في وجه الملاحة البحرية .

إقحامها و لأول مرة مفهوم جديد يعني بالتزام الدولة الساحلية التي تستغل الجرف القاري بأن تحافظ على البيئة في ذلك الوسط الذي كان يعتبر منطقة للصيد موثية إلا للمصائد الدائمة ، وأن تعمل على الوقاية من التلوث ، وهو ما يعتبر سابقة في القانون الدولي آنذاك .

هذه الاتفاقية أكدت أنه بالإمكان تذليل صرامة القواعد الإقليمية ، متى اتفق الأطراف على إبداء حسن نية في التعاون واستعدادهم لتقديم تنازلات متبادلة .

لقد أقحمت هذه الاتفاقية مبدءا جديدا في القانون الدولي مفاده أنه بالإمكان التوصل إلى اقتسام جزء من أعالي البحار عن طريق تدابير إتفاقية دولية متى كنا بصدد استغلال و استكشاف الجرف القاري .

كما أسست هذه الاتفاقية لعرف دولي جديد ، أخذ به القضاء الدولي لاحقا و الإتفاقيات الدولية ذات الصلة ، يتعلق بقسمة الجرف القاري على أساس عادل و منصف ، وهذا ما ورد بالمادة 03 من الاتفاقية : " لا يجوز لأي طرف أن يدعي بالسيادة أو الرقابة ... " ، بحيث لم يعد بإمكان أي من الدولتين أن تدعي بأية حقوق أو سيادة على جزء الجرف القاري الذي تقرر لفائدة الدولة الأخرى ، ذلك أن كل جزء من الجرف القاري محدد بموجب خط وسط يربط بين الحدين الخارجين للخليج .

¹ - أحمد أبو الوفا ، المرجع السابق ، ص 399 .

بعد سنوات من إبرام إتفاقية باريا ، أصدر الرئيس الأمريكي هاري ترومان في 28 سبتمبر 1945 إعلاننا تضمن مطالبة الولايات المتحدة الأمريكية بالولاية و الرقابة على الثروات التي يزرع بها الجرف القاري القريب من السواحل الأمريكية .

غير أنه لا بد من الإشارة ، أن العديد من الفقهاء لا يجمعون على أن إعلان ترومان قد شكل (دعوة ضمنية) للدول الغير بالانضمام إلى الولايات المتحدة الأمريكية ، ولا يمكن الحديث على الإطلاق عن تكوين عرف دولي¹ .

هذا وقد تمخضت عن إعلان ترومان عدة نتائج كان البعض منها قانوني ، و البعض الآخر سياسي :

فعلى صعيد القانون الدولي :

أ . أخفق الإعلان في إعطاء تعريف شامل للجرف القاري ، حيث أهمل هذا الأخير تحديد الحيز المكاني للجرف القاري واكتفى بالإشارة إلى أنه امتداد طبيعي للإقليم البري ، وعليه فإن مفهوم الجرف القاري في الإعلام اكتسى طبيعة جغرافية بحتة ، فهو بذلك كاشفا لهذه الطبيعة وليس منشئا لها.

ولم يرد الحديث عن الحد الخارجي للجرف القاري إلا في التصريح الصحفي المرفق للإعلان الذي حدده بـ 600 قدم أي حوالي 200 متر كأقصى عمق للمياه التي تعلو الحد الخارجي لهذا الجرف .

ب . كرس الإعلام النظام القانوني الذي يحكم الجرف القاري بتأميم موارد باطن وقاع البحر الذي يعلو الجرف القاري واعتبار هذا الأخير ملكا خالصا للدولة الساحلية تمارس عليه ولايتها و رقابتها ، دون المساس بحقوق الدول الأخرى في مجال حرية الملاحة البحرية والحريات التبعية لها .

أما على الصعيد السياسي :

فقد كان إعلان ترومان بمثابة إشارة الانطلاق لموجة من التصريحات و الادعاءات المماثلة لا سيما في دول أمريكا اللاتينية ، وإذا كان الإعلان لم يشر صراحة إلى سيادة الولايات المتحدة على جرفها القاري ، فإن العديد من الأعمال التي تحاكي إعلان ترومان لم تكتف بصلاحيات الرقابة والولاية على الجرف القاري

¹ - أحمد أبو الوفا ، المرجع السابق ، ص400 .

بل جعلت منه مناط سيادة الدولة الساحلية ، فضلا عن بسط هذه السيادة على المياه التي تعلو هذا النطاق و التي هي كانت في الأصل في حكم أعالي البحار، نذكر منها :

. الأرجنتين: الإعلان المتعلق بالسيادة الوطنية على البحر والجرف القاريين للأرجنتين الصادر في 5 ديسمبر 1946 .

. التشيلي: إعلان رئيس التشيلي المؤرخ في 23 جوان 1947 .

. البرازيل: المرسوم رقم 28840 المتضمن ضم المنطقة الملاصقة من الجرف القاري إلى الإقليم الوطني.

. نيكاراغوا: المادة 05 من دستور الفاتح نوفمبر 1950 .

. بنما: المادة 299 من دستور الفاتح مارس 1946 .

. استراليا: إعلان الـ 10 سبتمبر 1953 .

. باكستان: الإعلان الصادر عن الحاكم العام في 09 مارس 1950.

. الفلبين: المادة 03 من القانون البترولي لسنة 1949 .

. المملكة العربية السعودية ، القرار الملكي الصادر في 28 مايو 1949 ، المتضمن سياسة المملكة حيال قاع و باطن البحر لبعض المناطق من الخليج العربي .

. إمارة أبو ظبي ، إعلان الـ 10 جوان 1949 المتعلق بقاع و باطن البحر العالي في بعض المناطق من الخليج العربي .

. الكويت: إعلان الـ 12 جوان 1949 المتعلق بقاع و باطن البحر العالي في بعض المناطق من الخليج العربي ¹ .

وبناء على ما سلف يعتبر إعلان ترومان المتعلق بالجرف القاري ، بغض النظر عن دوافعه الحقيقية أو الغموض الذي يكتنف بعض جوانبه ، سابقة في العمل الدولي ، أدت فيما بعد إلى ترسيخ فكرة تملك

¹ - صلاح الدين عامر ، القانون الدولي الجديد للبحار ، المرجع السابق ، ص63 .

الجرف القاري في القانون الدولي ، بل ويعتبر بإجماع المهتمين بالقانون الدولي على أنه المصدر الحقيقي لنشأة النظرية القانونية للجرف القاري ، وما يعزز هذا الطرح استئناس محكمة العدل الدولية في قرارها الصادر في الـ 20 فبراير 1969 حول قضية الجرف القاري في بحر الشمال بهذه الوثيقة ، حيث جاء في هذا القرار: " يكون من المناسب التذكير أولاً بأن العمل المعروف - عموماً - باسم إعلان ترومان ، التي قامت بنشره حكومة الولايات المتحدة الأمريكية في الـ 28 سبتمبر 1945 ، على الرغم من كونه لا الأول ولا الوحيد ، إلا أنه يكتسي - في نظر المحكمة - أهمية خاصة " .

المطلب الثاني : مفهوم الجرف القاري

لقد عرف مفهوم الجرف القاري تطوراً كبيراً في مجال الممارسة الدولية ، لذلك وجب التطرق إلى مفهومه في أعمال لجنة القانون الدولي ، ثم في اتفاقية جنيف لعام 1958 ، ثم في أعمال لجنة الاستخدامات السلمية لقاع البحار ، ثم في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ، وذلك في الفروع التالية :

الفرع الأول : مفهوم الجرف القاري في أعمال لجنة القانون الدولي

في سنة 1947 ، اقترح الأمين العام للأمم المتحدة في إطار فحص مجموع القانون الدولي و العمل على تقنينه إنشاء لجنة القانون الدولي كهيئة خاصة تعني بالموضوع ، وبما أن القانون الدولي للبحار كان من الفروع التي خضعت للتقنين ، فإنه أوكل إلى لجنة القانون الدولي تسجيل الموضوع على جدول أعمالها ابتداءً من سنة 1949 مع تعيين الأساتذة فرانسوا Francois كمقرر خاص لها .

في سبيل انجاز مشروع اتفاقية دولية تعني بالجرف القاري ، تلقت لجنة القانون الدولي دعم ومساعدة العديد من جمعيات القانون الدولي ، وقد اضطلع بهذا الدور خصوصاً كل من معهد القانون الدولي ، لجنة القانون الدولي ، و جمعية بار للقانون الدولي ، وهي المؤسسات التي سبق لها وأن تناولت دراسة الموضوع من جوانبه العلمية ¹ .

بالنسبة للجنة القانون الدولي ، من ضمن مواضيع أخرى ، كان لابد من بلورة مبدأ قانوني يعترف بموجبه بحق خاص على الجرف القاري يضاف إلى الدولة الساحلية ، هذا الحق إذا ما تم تحديد طبيعته يجب أن

¹ - صلاح الدين عامر ، القانون الدولي الجديد للبحار ، المرجع السابق ، ص 64 .

يراعي الحريات الدولية في أعالي البحار، هذه الحريات التي إلى حد ما لا تتعارض من حيث المبدأ مع حقوق الدولة الساحلية على أجزاء من الجرف القاري .

وعليه تابعت اللجنة عملها ، حيث صدر عنها ثلاثة تقارير متعاقبة قبل انعقاد المؤتمر الدولي الذي سوف ينقح ثم يصادق على القراءة الأخيرة للتقرير في صيغة اتفاقية دولية .

الفرع الثاني : مفهوم الجرف القاري في اتفاقية جنيف لعام 1958

عقد المؤتمر الدولي الذي دعت إليه الجمعية العامة للأمم المتحدة حول تقنين قانون البحار في جنيف ما بين 24 مارس و02 أبريل 1958 وانقسم المؤتمر إلى خمسة لجان عمل ، كلفت كل واحدة بدراسة جانب من قانون البحار من ضمنها اللجنة الرابعة التي أوكل إليها مناقشة و إثراء مشروع المواد المتعلقة بالجرف القاري الذي سبق و أن أنجزته لجنة القانون الدولي سنة 1956 .

أتمت لجنة الجرف القاري عملها و وضعت بشأنه تقريراً خاصاً أقرته الهيئة العامة للمؤتمر في شكل اتفاقية دولية بأغلبية 51 صوتاً مقابل 09 أصوات معارضة و امتناع عشرة دول عن التصويت¹ ، فتحت هذه الاتفاقية التي سميت باتفاقية الجرف القاري لعام 1958 للتوقيع في 29 أبريل 1958 ، و دخلت حيز النفاذ في 10 جوان 1960 بعد التصديق الثاني والعشرين الذي كان من طرف بريطانيا ، كما بلغت الدول الأطراف فيها 54 دولة في 31 ديسمبر 1981 عشية إبرام اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة لقانون البحار لعام 1982 ، فبالنسبة لتحديد الجرف فقد اعتمدت اتفاقية الجرف في مادتها الأولى، نفس التعريف الذي تضمنته لجنة القانون الدولي في المادة 67 من مشروع تقنينها لسنة 1956 ، وعليه تكون الاتفاقية قد أخذت بالمعيار الجيولوجي ، إذ أن متوسط عمق المياه هو 200 متر عند نقطة اضمحلال الجرف القاري و بدء الانحدار القاري ، فضلاً عن ذلك فإن هذا العمق يسمح باستغلال موارد الجرف القاري باستعمال التقنية المتاحة آنذاك .

أما معيار المحاذاة أو الملاصقة ، و الذي لم يرد توضيح مدلوله في الاتفاقية ، فإن أغلبية الفقه تعتقد بأن الجرف القاري في غياب معيار العمق قد يهتلك كامل امتداده الجيولوجي وصولاً إلى حافة المنحدر القاري ، على أن الفكرة تجد مصدرها في اتفاقية باريا 26 فبراير 1942 وإعلان ترومان 28 سبتمبر 1945 .

¹ - الدول المعارضة انص الإثناقية النهائي هي : فرنسا ، ألمانيا الغربية ، إيطاليا ، اليابان ، كوريا الشمالية ، هولندا . باكستان ، الأرجنتين ، بلجيكا

فضلا عن قرار محكمة العدل الدولية لعام 1969 المتعلق بتحديد الجرف القاري في بحر الشمال ، وهي الوثائق التي اعتبرت الجرف القاري جزء الإقليم المغمور ، هذا وقد أوردت الحكومة الفرنسية تصورهما بشأن هذا المعيار ، حيث تعتقد فرنسا أن عبارة المنطقة المحاذية (الملاصقة) إنما تشير إلى فكرة الارتباط الجغرافي و الجيولوجي و الجيوفيزيائي بين الجرف القاري وإقليم الدولة الساحلية ، وهي الفكرة التي تستبعد كل مد غير محدود للجرف القاري .

وفيما يتعلق بالنظام القانوني الذي يحكم الجرف القاري فإن الاتفاقية جاءت مطابقة للمقترحات التي ساقتها لجنة القانون الدولي خلال دورتها الثامنة سنة 1956 المتضمنة في مشروع المواد ، لا سيما المواد 68 ، 69 ، 70 ، حيث نصت المادة الثانية من اتفاقية الجرف القاري لعام 1958 بهذا الخصوص ¹ .

" تمارس الدولة الساحلية حقوق سيادة على الجرف القاري بغرض استكشاف هذا الأخير واستغلال موارده الطبيعية .

إن الحقوق المشار إليها بالفقرة 01 من هذه المادة ، هي حقوق خالصة بالمعنى الذي يحقق أن الدولة الساحلية إذا لم تقم باستكشاف الجرف القاري أو لا تستغل موارده الطبيعية ، لا يمكن لأحد سواها مباشرة نشاطات من ذات القبيل ، ولا يمكن لأحد أن يطالب بحقوق على الجرف القاري دون الموافقة الصريحة للدولة الساحلية .

إن حقوق الدولة الساحلية على الجرف القاري هي حقوق مستقلة بذاتها ، بصرف النظر على التواجد الفعلي أو الصوري للدولة الساحلية في هذه المنطقة ، ودون الحاجة إلى إصدار إعلام خاص بهذا الشأن.

تشمل الموارد الطبيعية الواردة في هذه المواد ، كافة الموارد المعدنية و الموارد الأخرى غير الحية المتواجدة على قاع البحر أو باطن قاع البحر، إضافة إلى الموارد الحية التي تنتمي إلى أصناف القارة غير المهاجرة ، بمعنى تلك الأصناف التي وصلت إلى مرحلة نمو تسمح بصيدها والتي تكون في حالة سكون على قاع البحر أو فوق هذا القاع ، أو تلك التي لا يمكنها الحركة إلا ببقائها ملامسة لقاع البحر أو باطنه" .

¹ - محمد طلعت الغنيمي ، المرجع السابق ، ص 187 .

الفرع الثالث : مفهوم الجرف الجرف القاري أمام لجنة الاستخدامات السلمية لقاع البحار

إن النجاح المحدود الذي لاقته اتفاقية جنيف حول الجرف القاري لعام 1958 سواء من حيث عدد الدول المعارضة لها ، أو من حيث عدد الدول الممتنعة عن التصويت ، أو حتى الدول التي وقعت على نصها النهائي ولم تصادق عليها فيما بعد ، أو حتى الدول التي صاحبت تصديقاتها العديد من التحفظات ، فضلا عن مواقف الدول السلبية والتي عبرت عنها عقب توقيع الاتفاقية ، ويرى أغلبية شراح القانون الدولي أن اتفاقية الجرف القاري لعام 1958 قد حملت بين طياتها أسباب فشلها وذلك للأسباب التالية :

- أن الاتفاقية بعد التحليل المعمق لموادها ، اعتمدت معيار القابلية للاستغلال كحد للجرف القاري .
- إن الاتفاقية تعيق استغلال الدولة الساحلية لموارد الجرف القاري ، استغلال حقيقيا و فعالا ، أو حتى الادعاء بتلك الحقوق .
- لم تنص الاتفاقية على آلية تحكيم لفض المنازعات الدولية التي يكون موضوعها الجرف القاري .
- وسعت الاتفاقية من اختصاص الدولة الساحلية الخالص في استغلال الثروة الحية المتواجدة على قاع البحر، في غياب أي معيار يعنى بتحديد الجرف القاري ، الأمر الذي يؤثر بالضرورة سلبا على الصيد في أعالي البحار .
- إن الاعتداد بحد 200 متر كعمق للمياه الذي يتحدد فيه الجرف القاري في الحالات العادية ، سرعان ما كشف عن قصوره ، ذلك أن التقنية في تطورها المضطرد سرعان ما أهلت الإنسان إلى استغلال ثروات قاع البحار وبواطنها إلى أعماق تفوق بكثير هذا الحد ¹ .

إن هذه الأسباب وغيرها أدت بالمجتمع الدولي إلى الاعتقاد بضرورة إعادة التفكير بجدية في كافة المشاكل التي قد يطرحها استغلال الجرف القاري و استكشافه ، لا سيما إذا ما تصورنا أنه في حالة الأخذ بمعيار القابلية أو القدرة على استكشاف الجرف القاري الذي أخذ به اتفاقية الجرف القاري لعام 1958 ، أن العديد من الدول سوف تسعى إلى بسط ولايتها و رقابتها على مساحات واسعة من العتبة بسبب قدرتها

¹ - Nguyen Quoc Dinh , op.cit , p 1088 .

على استثمارها ، في مقابل التيار الثاني من الدول الذي يرى في قابلية و حرية استغلال هذه المناطق امتدادا للحريات المعترف بها لسائر الدول في أعالي البحار .

هذا ووجب التذكير أنه و خلال هذه الحقبة برز وبقوة تيار موازي لفكرة قابلية استغلال الجرف القاري يدعو إلى ضرورة اعتبار قيعان البحار والمحيطات تراثا مشتركا للإنسانية ، وهو المبدأ التي رافع من أجله سفير مالطا آرفيد برادو Arvid Prado أمام الجمعية العامة للأمم المتحدة خلال الدورة الثانية والعشرين سنة 1967 ، وهو ما أدى بعد ذلك للأمم المتحدة إلى الاقتناع بالفكرة الجديدة واعتمادها بموجب توصية الجمعية العامة رقم XXV/2749 الصادرة في 17 ديسمبر 1970 ، ثم إنشاء مؤسسة خاصة تعني بالموضوع أطلق عليها لجنة الاستخدامات السلمية لقيعان البحار و المحيطات .

وفي إطار مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار شكلت مسألة تحديد الجرف القاري أهم الجوانب التي أثارها الموضوع ، ما أدى إلى بروز العديد من النقاشات و السجلات القانونية بشأن المسألة ، بخلاف النظام القانوني لهذا الحيز الذي يبدو أن النظام القائم الذي سلف وأن أقرته اتفاقية 1958 كان كافيا لتطلعات الجماعة الدولية¹ .

الفرع الرابع : مفهوم الجرف القاري في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

لقد حرصت لجنة الإستخدامات السلمية لقيعان البحار والمحيطات على تضمين إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 أهم المقترحات الدولية في مجال تحديد الجرف القاري ، حيث يلاحظ تخلي اللجنة عن المعيارين اللذين جاءت بهما إتفاقية الجرف القاري لعام 1958 وهما عمق المياه إلى 200 متر مع فرض القابلية أو القدرة على الإستغلال ، و عليه جاءت المادة 76 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بتصورات جديدة في تحديد الجرف القاري ، وذلك بالإعتماد على أحد المعايير التالية :

¹ - Nguyen Quoc Dinh , op.cit , p 1089 .

الفقرة الأولى : المعيار الجيومورفولوجي

وهو المعيار الذي يأخذ بعين الاعتبار الإمتداد الطبيعي للإقليم نحو البحر ، أو ما يعبر عنه بالإقليم المغمر ، حيث جاء النص عليه في الفقرتين الأولى و الثالثة من المادة 76 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بقولها :

" يشمل الجرف القاري لأي دولة ساحلية قاع و باطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء مياهها الإقليمية في جميع أنحاء الإمتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري حتى الطرف الخارجي للحافة القارية..."

3- تشمل الحافة القارية الإمتداد المغمر من الكتلة البرية للدولة الساحلية ، وتتألف من قاع البحر و باطن الأرض للجرف و المنحدر و الإرتفاع ، و لكنها لا تشمل القاع العميق للمحيط بما فيه من إرتفاعات متطاولة و لا باطن أرضه... " .

الفقرة الثانية : معيار الإمتداد الأفقي

يطلق عليه كذلك معيار المسافة ، وهنا نلاحظ أن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 قد عوضت معيار عمق المياه إلى 200 متر ، بأن قررت إمتداد الجرف القاري إلى 200 ميل بحري إبتداء من خطوط الأساس التي تعتمد في قياس المياه الإقليمية ، وهو ما أكدت عليه الفقرة الأولى من المادة 76 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982¹.

أما الاستعمال الثاني لمعيار المسافة فيثار متى تجاوز الإمتداد الطبيعي للجرف القاري الـ 200 ميل بحري ، في هذه الحالة يثبت للدول الساحلية في أن تحدد بطريقة أحادية جرفها القاري ، على أن لا يتجاوز حده القانوني 350 ميلا بحريا مقيسة من خط الأساس في كل الأحوال ، مع ذلك لا تتمتع الدولة بهذا الشأن بمطلق الحرية ، حيث تفرض عليها الفقرة 05 من ذات المادة أنه في حالة امتداد الجرف القاري طبيعيا إلى ما وراء 200 ميل بحري ، فلا يجوز أن يتعدى فائض الامتداد الـ 100 ميل بحري من النقطة التي يبلغ فيها عمق المياه 2500 متر، مع مراعاة الحد الأقصى المقدر بـ 350 ميل بحري

¹- Nguyen Quoc Dinh , op.cit , p 628 .

(مثال : يتعدى الجرف القاري في امتداده 200 ميل بحري ، وعند الـ 210 ميل يبلغ عمق المياه 2500 متر، في هذه الحالة يكون أقصى امتداد مسموح به قانونياً هو 310 ميل بحري) ، و تجدر الملاحظة أن من ضمن كافة الدول الساحلية ، لا توجد إلا خمسة عشر دولة معنية بهذا التدبير على غرار كندا ، السنغال و أستراليا .

الفقرة الثالثة : المعيار الجيولوجي

وهو المعيار الذي يأخذ في الحسبان التكوين المادي للصخور الرسوبية التي تكونت من جراء انجراف الأتربة القارية و ترسبها على طول قاع البحر مشكلة طبقة سميكة على الجرف القاري ، وفي الفرض الذي يتجاوز فيه الامتداد الطبيعي للجرف القاري الـ 200 ميل بحري ، تلزم الدولة برسم خطوط أفقية موازية لخط الـ 200 ميل إلى مسافة 260 ميلاً بحرياً مقيسة من خطوط الأساس ، يكون امتداد الجرف القاري 260 ميلاً منقوصة منها المسافة التي يبلغ عندها سمك الصخور الرسوبية 01% من النقطة التي تفصل حد الـ 260 ميلاً عن المنحدر القاري ، بمعنى أنه في حالة السمك المعتبر للمنحدر القاري لا يمكن أن يتجاوز الجرف القاري الـ 260 ميلاً ، هذا ما قضت به الفقرة 04 بأسطرها (أ1 و أ2) .

هذا ويعقب الفقه على ما ورد بالمادة 76 من اتفاقية 1982 أنه لا يمكن القول أن هذه المادة قد أوجدت نوعاً من العدالة في تقسيم الجرف القاري ، و إنما المستفيد الوحيد في هذه الحالة هي تلك الدول القليلة التي يسمح لها موقعها الجغرافي بأن تتمتع بجرف قاري شاسع يصل في أقل الأحوال إلى 200 ميل بحري من سواحلها ، بخلاف السواد الأعظم من الدول التي تطل على بحار مغلقة أو شبه مغلقة ، دون الحديث على الدول الحبيسة التي تشكل حوالي خمس الجماعة الدولية ، إلا في طريقة عمل لجنة الاستخدامات السلمية لقيعان البحار و المحيطات و تسييرها للمفاوضات ، واعتماد طريقة الصفقة الشاملة أدى في الأخير بالدول التي تعاني التضرر الجغرافي إلى تقبل الأمر الواقع في مقابل مزايا أخرى توفرها لها الاتفاقية¹ .

الفقرة الثانية : لجنة حدود الجرف القاري

سننكلم في هذه الفقرة عن التعريف باللجنة ونشأتها (أولاً) ، ثم عمل اللجنة (ثانياً) .

¹ - صلاح الدين عامر ، القانون الدولي الجديد للبحار ، المرجع السابق ، ص75 .

أولاً : التعريف باللجنة و نشأتها

هي هيئة خاصة تعمل على تكريس رقابة دولية على مسافة تحديد الدولة الساحلية للجرف القاري ، وقد جاء النص على إنشائها كهيئة رقابية بالمرفق الثاني لإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، بناء على مقترحات دولية تعاقبت خلال المؤتمر الثاني لقانون البحار وكان أولها المقترح الأمريكي عام 1970.

تتكون اللجنة من 21 عضو يشترط في ترشحهم الدراية و التخصص في علوم الجيولوجيا ، الجيوفيزياء، و الهيدروغرافيا، فضلا عن تمتعهم بالكفاءة و النزاهة .

يعين الأعضاء بناء على نتائج الانتخاب من لدن الدول المصادقة على الاتفاقية بدعوة من الأمين العام للأمم المتحدة ، لمدة خمس سنوات ، على أن يراعي في تشكيل اللجنة عامل التمثيل الجغرافي ، حيث لا يجوز أن يمثل أكثر من ثلاثة أعضاء اللجنة منطقة جغرافية واحدة .

وقد تم بالفعل انتخاب أعضاء لجنة حدود الجرف القاري في مارس 1997 ، و أجمعت لأول مرة في 04 سبتمبر 1998 حيث اعتمدت نظامها الأساسي ، كما عقدت اللجنة آخر اجتماعاتها في 21 سبتمبر 2006 بمدينة نيويورك¹ .

ثانيا : عمل اللجنة

تعمل هذه اللجنة على التحقيق من حدود الجرف القاري التي أقرتها الدولة الساحلية إذا ما تجاوز الجرف القاري الـ 200 ميل بحري ، وفي سبيل ذلك تتأكد اللجنة من هذا التحديد التي قامت به الدولة بصفة أحادية الجانب أنه قد جاء موافقا لما نصت عليه المادة 76 من الاتفاقية ، وعليه لا يمكن للدولة الساحلية أن تحتج بحدود جرفها القاري خارج الـ 200 ميل بحري إلا إذا تمت تزكية هذه الحدود من طرف اللجنة ، ومن ثم لا ينعقد اختصاص اللجنة متى تعلق الأمر بتحديد جرف قاري يدخل ضمن حيز الـ 200 ميل وذلك لسببين :

¹- DECAUX (E) , chronique du plateau continental et de délimitations , Espaces et Ressources Marines , N 07 , 1993 , p102 .

السبب الأول : أن مسألة تحديد الجرف القاري في حدود 200 ميل إنما تدخل في مفهوم تحديد المنطقة الاقتصادية الخالصة ، التي كما تشمل قاع البحر و باطنه ، فإنها تشمل كذلك المياه التي تعلوه إلى مسافة 200 ميل بحري في اتجاه البحر .

السبب الثاني : أن الجماعة الدولية لا تثبت لها الصفة في التدخل في مسألة تحديد الجرف عن طريق اللجنة ، إلا إذا تجاوز هذا الامتداد إلى ما وراء 200 ميل ودون 350 ميلا بحريا ، خشية أن يكون هذا الامتداد على حساب المنطقة الدولية التي توصف بكونها تراثا مشتركا للإنسانية .

المطلب الثالث : تحديد الجرف القاري بين الدولتين المتجاورتين والدولتين المتقابلتين

تعتبر مسألة تحديد الجرف القاري بين الدولتين المتقابلتين أو المتجاورتين في حالة إطلال الدولتين على بحر مغلقة أو شبه المغلقة من المواضيع المهمة و المستعصية على الحل ، وعلى الرغم مما ورد بشأن الموضوع من تدابير وتقنيات قانونية في اتفاقية جنيف لعام 1958 المتعلقة بالجرف القاري ، إلا أنها لم تفلح في درء العديد من المنازعات الدولية التي ثارت بين بعض الدول حول المسألة ، وهنا كان للقضاء الدولي مساهمة هامة في إرساء مفاهيم و قواعد جديدة خارج الإطار الاتفاقي .

هذا ووجب التنويه أنه في ظل النظام القانوني الدولي القائم لا يطرح موضوع تحديد الجرف القاري بين الدولتين المتقابلتين أو المتجاورتين ، إشكالات خاصة به ذلك أن المسألة تحل في إطار تدابير اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 المتعلقة بتحديد المنطقة الاقتصادية الخالصة في هذا الفرض ، وإنما يثور الإشكال إذا تجاوز الجرف القاري حدود الـ 200 ميل بحري .

نحاول فيما يلي التعرف على الحلول التي وردت في اتفاقية 1958 الخاصة بالجرف القاري و تحديد الجرف القاري بين الدولتين المتقابلتين أو المتجاورتين ، ثم نعقبها بأهم الحلول التي أرساها القضاء الدولي ، انتهاء بأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 التي عنيت بالموضوع¹ .

¹ - DECAUX (E) , op.cit , p103 .

الفرع الأول : تحديد الجرف القاري بين الدولتين المتقابلتين أو المتجاورتين في اتفاقية 1958

عاجت اتفاقية 1958 المتعلقة بالجرف القاري مسألة تحديد الجرف القاري بين الدولتين المتجاورتين و المتقابلتين بموجب المادة 06 منها ، التي طرحت للمناقشة خلال الجلسة الثالثة و الثلاثون للمؤتمر الأول لقانون البحار، بعد صياغتها من طرف لجنة القانون الدولي .

حازت هذه المادة على موافقة 36 صوتا بالقبول ، مقابل 19 امتناعا عن التصويت فيما كانت الأصوات المعارضة منعدمة ، هذا و تضمنت المادة في نصها المطروح للإثراء و الموافقة ففترتين ، وقبل الاعتماد النهائي أضيفت لها الفقرة الثالثة وكانت من اقتراح بريطاني .

فبالنسبة لحدود الجرف القاري بين الدولتين المتقابلتين ، وهي الحالة التي يكون فيها الجرفان القاريان للدولتين في تقابل متبادل وأحدهما مركب على الآخر فإنها تحدد وفقا للفقرة 01 من المادة 06 التي جاء فيها: " في الحالات التي يكون فيها رصيف قاري واحد واقعا بامتداد أقاليم دولتين أو أكثر شواطئها مواجهة ، ترسم الحدود الفاصلة بينها في الرصيف القاري بمقتضى اتفاق تبرمه هذه الدول ، وفي حالة عدم الاتفاق و إذا لم تكن هناك ظروف خاصة تبرر عمل تحديد آخر يكون الحد هو الخط الوسط الذي تكون جميع نقاطه على مسافات متساوية من أقرب نقط في خط الأساس الذي يبدأ منه قياس عرض المياه الإقليمية لكل من هذه الدول " .

وهو نفس الحل الذي أوردته الفقرة 02 من المادة 06 بشأن تعيين الحدود الجانبية للجرف القاري بين الدولتين المتجاورتين ، أما الفقرة 03 من نفس المادة فإنها تنص: " بمجرد تحديد الرصيف القاري ، يبين كل بعد من أبعاده ، التي ترسم طبقا للمبادئ المبينة في الفقرتين 1 و 2 من هذه في الخرائط و البيانات الجغرافية الموجودة في تاريخ ما ، وتجب الإشارة إلى العلاقات الثابتة و المستديمة في اليابسة " ¹ .

يلاحظ مما سلف أن اتفاقية الجرف القاري لعام 1958 قد اعتمدت ثلاثة أسس في تحديد الجرف القاري المتداخل بين دولتين أو أكثر وهي :

¹ - جمال عبد الناصر مانع ، المرجع السابق ، ص 383 .

الأساس الأول : الاتفاق بين الأطراف المعنية

جاء تعليق مندوب يوغسلافيا الأستاذ نيكوليتش Nikolic على هذا المعيار أمام المؤتمر الأول لقانون البحار بقوله : " من الوجهة القانونية يجب أن يكتسي اتفاق الأطراف أولوية مطلقة ، طالما ، أن هذا الاتفاق لا يمس بمصالح الغير " ، وعليه يعتبر اتفاق الأطراف القاعدة العامة ، و أساس الآلية المعتمدة لتحديد الجرف القاري ، أما قاعدة خط الوسط المتساوي الأبعاد فهي من قبيل الاستثناء ، يلجأ إليه في غياب ذلك الاتفاق .

الأساس الثاني : اعتماد خط الوسط المتساوي الأبعاد

يعتقد الفقه أن هذا الأساس وإن كان لا يثير اعتراضات من حيث المبدأ العام ، إلا أنه يشكل مسألة خلافية إذا ما طبق بطريقة صارمة ، وهنا برز الاعتراض الذي أبدته إيطاليا على لسان مندوبها الأستاذ غابريالي Gabrielli الذي مفاده عدم ملاءمة هذا الأساس في حالة الجزر الواقعة على الجرف القاري لأحد الدول المتقابلة أو المتجاورة ، وعليه يرى الفقه إما أن يؤخذ بهذا الأساس وتبدي بشأنه الدول المعنية قدرا من المرونة ، أو أن ينص في بروتوكول لاحق معدل لنص الاتفاقية على إجراء خاص يعالج المسألة بالخصوص دون التخلي كلية على هذه التقنية .

الأساس الثالث : الذي يجد تبريرا له في حال الظروف الجغرافية الخاصة

ويقصد به حسب ما جاء في المقترح البريطاني على لسان الأستاذ كينيدي Kennedy المفوض البريطاني أمام المؤتمر ، على أنه يتوجب تعيين نقاط ثابتة على اليابسة كاستعمال منارة مثلا ، كمرجع في رسم خط الوسط المتساوي الأبعاد الذي يفصل بين الجرف القاري للدولتين المتقابلتين و المتجاورتين ، ذلك أن حركة المد و إحدائيات الطول والعرض تؤثر بشكل كبير في تحديد خط الوسط بحسب اختلاف التوقيت الذي تباشر فيه عملية القياس ، فضلا على تحيين الخرائط المعتمدة في القياس لأن التضاريس الجغرافية تعرف تقالبات زمنية مهمة ¹ .

¹ - جمال عبد الناصر مانع ، المرجع السابق ، ص 384 .

الفرع الثاني : دور محكمة العدل الدولية في تحديد الجرف القاري

يعتبر القضاء الدولي من المصادر الاحتياطية للقانون الدولي ، وهذا ما نصت عليه الفقرة 1/د من المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية بقولها ، " أحكام المحاكم باعتبارها من السوابق التي يمكن أن تفيد في إثبات وجود قاعدة قانونية معينة " ، فعلى الرغم من أن السوابق القضائية غير ملزمة إلا لأطراف النزاع في ذات النزاع ، إلا أنه يكون من المهم الرجوع إليها ولو من باب الاستئناس في سبيل التعرف على ماهو قائم و مطبق من قواعد القانوني الدولي ، أو لتفسير ما هو غامض في تلك القواعد ، و على هذا القدر من الأهمية فإن أحكام القضاء الدولي و قراراته لم ترق إلى مصف المصادر الأصلية للقانوني الدولي ، ذلك أن القضاء الدولي لا ينشئ قواعد جديدة ، و إنما تنحصر مهمته في تطبيق أو تفسير حكم على نزاع معين لا يكون ملزما إلا لأطرافه .

و في مجال تحديد الجرف القاري كان لقضاء محكمة العدل الدولية بالخصوص دورا مهما في إرساء مبادئ عامة ، لا تزال محط الدراسة و العناية إلى اليوم ، ولعل من أبرز النزاعات ، التي عرضت على محكمة العدل الدولية بشأن تحديد الجرف لقاري بين الدول المتجاورة و المتقابلة على الإطلاق من حيث التحليل القانوني ، و الدفع المؤسسة لأطراف النزاع ، و الحلول المتوصل إليها ، ذلك الذي عرف بقضية تحديد الجرف القاري في بحر الشمال بين كل من ألمانيا الغربية من جهة و الدانمارك و هولندا من جهة أخرى ، والتي انتهت بقرار محكمة العدل الدولية المؤرخ في 20 فيفري 1969 .

بحيث يعتبر بحر الشمال من البحار شبه المغلقة ، حيث تكاد تحيط به الكتلتين القاريتين لكل من أوروبا و الجزر البريطانية من كافة الجهات ، مياه قليلة العمق ، و يتكون باطنه من جرف قاري متحد دون عمق 200 متر، فيما عدا جزء صغير منه يتراوح العمق فيه من 200 إلى 600 متر يعرف بالهوة النرويجية التي توازي جنوب غرب الساحل النرويجي بعرض يتراوح من 80 إلى 100 كلم¹ .

من الناحية الجيولوجية فإن باطن قاع بحر الشمال هو جزء من العتبة القارية التي تقف عليها القارة الأوروبية و الجزر البريطانية ، فضلا عن أن بحر الشمال لم يغط الأجزاء التي يغمرها حاليا إلا في

1- عبد العزيز محمد سرحان ، دور محكمة العدل الدولية في تطوير القانون الدولي و تسوية المنازعات الدولية ، دار النهضة العربية ، مصر ،

1986 ، ص43 .

العهود القريبة ، كما يحتوي الجرف القاري في بحر الشمال على حقول و احتياطات هامة من النفط على السواحل النرويجية و الهولندية ، حيث بدء استغلال هذه الثروة سنة 1963 بطريقة ممنهجة ، كما تم اكتشاف احتياطي هام من الغاز الطبيعي في هذه المنطقة قبالة السواحل البريطانية .

و تتمثل وقائع القضية في أنه ثارت مشكلة تحديد الجرف القاري في هذه المنطقة ، لما قامت بعض دولها بتحديد الجزء الكبير منه عن طريق الاتفاقيات الثنائية ، حيث اعتمدت في سبيل ذلك الاتفاقيات المبرمة بين كل من بريطانيا ، الدانمارك و النرويج ، و هولندا التي تعتمد على طريقة خط الوسط ، أما الاتفاقيات التي كانت ألمانيا طرفا فيها فإنها قضت بتحديد جزئي لحدود الجرف القاري بين هذه الدول و ألمانيا ، في حين اعتمد خط وسط بين كل من الدانمارك و هولندا كحدود لجرفهما القاري خارج منطقة التحديد الجزئي التي سبق لألمانيا وأن اتفقت بشأنها مع جيرانها .

فالخطين (ب،هـ) و(د،هـ) ، وهما خطا وسط متساويي الأبعاد يفصلان الجرف القاري بين ألمانيا و الدانمارك من جهة ، وبين ألمانيا وهولندا من جهة أخرى ، يؤديان إلى حلول تزعم ألمانيا أنها غير عادلة بالنسبة إليها ، حيث أن هذين الخطين يعتبران امتداد للحدود الجزئية التي اعتمدها هذه الدولة بموجب اتفاقات دولية ، وأن هذا الامتداد في حد ذاته سبق وأن نصت عليه المادة 06 من اتفاقية جنيف لعام 1958 الخاصة بالجرف القاري ، فألمانيا تعتقد أن حصتها من الجرف القاري في بحر الشمال يجب أن تتناسب مع اتساع ساحلها البحري ، لأنه في حالة الساحل المقعر أو المحدب فإن خطوط الوسط المتساوية الأبعاد في امتدادها قد تلتقي في نقطة قريبة جدا من السواحل ، مما يقلص من نصيب هذه الدولة في الجرف القاري مقارنة بالدول الملاصقة لها .

هذا وقد اتفقت الأطراف على عرض النزاع المتعلق بتحديد الجرف القاري خارج النطاق الذي عرف تحديدا جزئيا بموجب الاتفاقيات الثنائية أمام محكمة العدل الدولية بعد فشل المفاوضات السياسية ، وفي ذلك إعمال للمواد من 01 إلى 28 من الاتفاقية الأوروبية لحل المنازعات الدولية بالطرق السلمية المبرمة في 29 أبريل 1957¹ .

¹ - عبد العزيز محمد سرحان ، المرجع السابق ، ص44 .

وجبت الملاحظة هنا أن كل من الدانمارك و هولندا هما عضوان مؤسسان لهيئة الأمم المتحدة ، ومن ثم هما طرفان في النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية ، أما ألمانيا الاتحادية فلم تكن عضوا في المنظمة ولا طرفا في النظام الأساسي للمحكمة ، مع ذلك أمكن لألمانيا اللجوء إلى قضاء محكمة العدل الدولية بموجب الفقرة 02 من المادة 35 من النظام الأساسي ، فضلا عن توصية مجلس الأمن المؤرخة في 15 أكتوبر 1946 كما عملت ألمانيا إلى استقطاب اختصاص المحكمة عن طريق إيداعها لإعلانات عامة بهذا الخصوص لدى قلم المحكمة ، بناء على ما سلف فإن اختصاص محكمة العدل الدولية يكون أصيلا في نظر هذا النزاع .

طالب الأطراف من المحكمة تحديد مبادئ وقواعد القانون الدولي التي تعتمد في تحديد الجرف القاري بين هذه الدول وتعيين حصة كل دولة منها خارج النطاق الذي سبق وأن اتفق عليه بصفة جزئية .

تركزت الدفوع الألمانية في هدم القاعدة التي تضمنتها اتفاقية الجرف القاري لعام 1958 القائلة بطريقة خط الوسط المتساوي الأبعاد ، علما أن ألمانيا ليست إلا طرف موقعا عليها ، وفي ذلك أثارت أربعة أوجه .

إن تحديد الجرف القاري في بحر الشمال منظم بالمبدأ القائل بحق كل دولة مشاطئة لهذا البحر بأن تتمتع بحصة عادلة و منصفة فيه .

2 . أ: إن طريقة ترسيم حدود الجرف القاري على الوجه الذي يقضي بوضع نقاط من خط الحدود متساوية الأبعاد مع أقرب النقاط لخطوط الأساس التي يقاس منها عرض المياه الإقليمية لكل دولة معينة ، لا تشكل قاعدة دولية عرفية .

2 . ب: إن القاعدة الواردة في الفقرة 02 من المادة 06 من اتفاقية الجرف القاري لعام 1958 والتي تقضي على أنه وفي الحالة التي لا تكون فيها ظروف خاصة تسمح بتحديد مخالف، فإن تحديد الجرف القاري يكون باعتماد طريقة خط الوسط المتساوي الأبعاد ، لم ترق بعد إلى القاعدة العرفية الدولية¹ .

¹ - عبد العزيز محمد سرحان ، المرجع السابق ، ص 45 .

2. ج: حتى وإن افترضنا جدلاً أن الفقرة 02 من المادة 06 من اتفاقية الجرف القاري لعام 1958 تكون قابلة للتطبيق بين الأطراف ، فإن الظروف الخاصة التي تنص عليها ذات الفقرة تحول دون إعمال طريقة خط الوسط المتساوي الأبعاد .

3. أ: لا يمكن لطريقة خط الوسط المتساوي الأبعاد أن تطبق طالما وأنه لم يتم الاتفاق بشأن تطبيقها بموجب اتفاقية دولية أو قرار تحكيمي ، يضمنان قسمة منصفة و عادلة بين الدول المعنية .

3. ب: وفيما يخص تعيين حدود الجرف القاري بين كل من ألمانيا ، الدانمارك و هولندا لا يمكن أن تؤسس على تطبيق طريقة خط الوسط المتساوي الأبعاد لأنها سوف تؤدي إلى تقسيم غير عادل .

4. بناء على ما سلف فإن تقسيم الجرف القاري الذي ينبغي على الأطراف الإلتفاف حوله يجب أن ينطلق من المبدأ الذي يقضي بحصة عادلة ومنصفة لكل دولة ، والذي يأخذ بالحسبان المعايير التي تنطبق على الوضع الجغرافي الخاص الذي يتميز به بحر الشمال .

كما تقدمت كل من هولندا و الدانمارك بدفوع مشتركة بحيث تمسكت هاتين الدولتين في تحديد الجرف القاري وفقاً للقواعد الواردة في اتفاقية 1958 الخاصة بالموضوع ، حيث أثارت أربعة دفوع :

1. أما عن تحديد المناطق محل النزاع بين الأطراف فهو منظم بموجب مبادئ و قواعد القانون الدولي الواردة بالفقرة 02 من المادة 06 من اتفاقية جنيف لعام 1958 المتعلقة بالجرف القاري .

2. بغض النظر عن عدم اتفاق الأطراف ، وفي حالة عدم وجود ظروف خاصة تبرر تقسيماً مخالفاً ، فإن تحديد الجرف القاري ينبغي أن يباشر تطبيقاً لمبدأ خط الوسط المتساوي الأبعاد بالرجوع إلى أقرب النقاط لخطوط الأساس التي يقاس منها عرض المياه الإقليمية لكل دولة .

3. إذا لم يتحقق وجود ظروف خاصة تبرر تقسيماً مغايراً ، فإن تحديد الجرف القاري بين الأطراف يجب أن يتم وفقاً لمبدأ خط الوسط المتساوي الأبعاد كما هو مبين في الدفع السابق¹ .

4. أما إذا كانت مبادئ و قواعد القانون الدولي المشار إليها في الدفع الأول غير قابلة للتطبيق بين الأطراف ، يجب أن يتم التحديد بين ذات الأطراف على قاعدة الحقوق الخالصة لكل طرف على جزء

¹ - عبد العزيز محمد سرحان ، المرجع السابق ، ص 46 .

الجرف القاري الملاصق لسواحلها إعمالاً للمبدأ الذي يقضي بأن تشمل حصة كل دولة نقاط الجرف القاري التي تكون أكثر قرباً إلى سواحلها .

وقد كان على المحكمة أن تتوصل إلى قرار فاصل في الموضوع و أن تجيب على سؤال مهم مفاده : " هل يكون من الملزم قانوناً أن نقبل ألمانيا بتحديد الجرف القاري في بحر الشمال على قاعدة مبدأ (الخط الوسط/الظروف الخاصة) ؟ " ، بمعنى مدى إلزام ألمانيا بالحلول الواردة في اتفاقية الجرف القاري لعام 1958 ؟ أم أن هناك عوامل أخرى يمكنها أن تعتمد كقاعدة في تحديد الجرف القاري بين الدول المتجاورة و المتقابلة ؟ هذا و قد توصلت المحكمة في حل النزاع إلى جملة من الأسس :

1 . أسس الحلول :

تعتقد المحكمة أن مبادئ وقواعد القانون الدولي المطبقة بين الأطراف على تحديد مناطق الجرف القاري في بحر الشمال الخاصة بكل طرف ، هي التالية :

أ . الاتفاق : يجب أن يتم التحديد عن طريق الاتفاق ، مع الأخذ بالحسبان كل الظروف ذات الصلة بالموضوع .

ب . الإنصاف : يجب أن يباشر تحديد الجرف القاري وفق مبادئ منصفة .

2 . أهداف هذه الأسس :

أ . المبدأ العام : يجب أن يعمل التقسيم على إسناد - في حدود الإمكان - إلى كل طرف كافة مناطق الجرف القاري التي تشكل الامتداد الطبيعي لإقليم الدولة الساحلية ، على نحو لا تعدي فيه هذه المناطق على إقليم الدولة الأخرى .

ب . الاستثناء : في الحالة الناجمة عن أعمال التدابير السالفة ، يصادق إسناد مناطق من الجرف القاري تراكب Chevauchement أجزاء منها بين الدولتين ، يجب أن تقسم هذه الأجزاء بينهما عن طريق الاتفاق ، وإذا تعذر ذلك تقسم على أساس حصص متساوية ، إلا إذا رأت الدولتين اعتماد نظام ولاية مشتركة على كافة أو بعض هذه الأجزاء المترابكة في مجال استكشافها و استغلالها ¹ .

¹ - عبد العزيز محمد سرحان ، المرجع السابق ، ص 47 .

كما اعتمدت المحكمة على عدة عوامل أخذتها بعين الاعتبار ، و هي :

أ . الهيئة العامة للسواحل : فضلا عن وجود أية ملامح خاصة أو غير اعتيادية .

ب . وحدة الجيوب : و يقصد بها البنية الفيزيائية و الجيولوجية و الموارد الطبيعية التي تزخر بها مناطق الجرف القاري¹ .

ج . الواجهة البحرية : و يقصد بها العلاقة الوطيدة و التناسب المعقول بين امتداد الساحل و منطقة الجرف القاري دون الالتفات إلى حجم أو اتساع كتلة الإقليم البري ، بمعنى أنه إذا تم اعتماد معيار عادل في تحديد الجرف القاري سوف يأخذ بعين الاعتبار بالضرورة عامل امتداد السواحل ، بناء على ذلك جاء تقسيم الجرف القاري في بحر الشمال بين الدول المتنازعة باعتماد المعايير السالفة .

الفرع الثالث : تحديد الجرف القاري بين الدولتين المتقابلتين أو المتجاورتين في اتفاقية 1982

عرفت مفاوضات المؤتمر الثالث لقانون البحار بشأن تحديد المنطقة الاقتصادية عموما و الجرف القاري بالخصوص بين الدولتين المتجاورتين أو المتقابلتين العديد من الصعوبات و التطورات ، إذ أمكن التمييز بين تيارين مهمين ، ينادي الأول باعتماد طريقة خط الوسط المتساوي الأبعاد ، و يزعم الثاني بتفعيل معايير أخرى أساسها العدل والإنصاف ، فحجج الفريق الأول كانت تركز على أربعة دفوع تتمثل في :

1 . إن عبارة المبادئ المنصفة يكتنفها الكثير من الغموض وتحتاج إلى توضيحات موضوعية ، وما كان اعتماد محكمة العدل الدولية عليها من ضمن مجموعة أخرى من المعايير في قرارها الصادر سنة 1969 كان للوضعية الجغرافية الخاصة ببحر الشمال و التي لا يمكن تعميمها على كافة الحالات .

2 . إن الأخذ بنظرية الظروف الخاصة على إطلاقها من شأنه أن يقيد الحلول الأخرى التي أثبتت نجاعتها في العديد من المناسبات لاسيما في المجال الاتفاقي ، فضلا عن أن الاحتجاج بالظروف الخاصة من شأنه أن يثير العديد من المنازعات الدولية في هذا الصدد لأنه يصبح متاحا لكل دولة أن تدعي بوجود ظرف خاص بحالتها .

¹ - الفقرة 101/د من قرار محكمة العدل الدولية الصادر في 20 فيفري 1969 حول قضية الجرف القاري في بحر الشمال .

3 . إن الحلول المقدمة في مشاريع القوانين التي بين يدي لجنة الاستخدامات السلمية لقانون البحار لا ترقى بأن تقدم حلولاً موضوعية بالقدر الذي تعال فيه أوضاعاً خاصة بكل دولة على حدى .

4 . أن المقترحات المقدمة إلى المؤتمر الثالث لقانون البحار بعيدة كل البعد عن قواعد ومبادئ القانون الدولي ، فضلاً عن خروجها على الممارسة الدولية المستقرة ، بل وتقتصر حلولاً تتأى عن تلك التي سبق و أن اعتمدت في الاتفاقيات الثنائية الإقليمية .

ومقابل ذلك جاءت حجج الفريق الثاني مدعومة بأربعة دفعات هي الأخرى :

1 . لا تعتبر مبادئ العدل و الإنصاف من الأفكار المبهمة في القانون الدولي ، بل أشار إليها النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية ، وطبقتها هذه الهيئة في قرارها لعام 1969 كما أخذت بها محكمة التحكيم في النزاع الفرنسي البريطاني حول تحديد الجرف القاري بينهما سنة 1977 .

2 . إن الإدعاء بملاءمة طريقة خط الوسط المتساوي الأبعاد في كل الأحوال ، قد أثبت القضاء الدولي قصورها ، فضلاً عن أنها لا تمثل قاعدة مستقرة في القانون الدولي بقدر ما هي آلية تقنية يلجأ إليها في حالة الاتفاق كما يلجأ إلى طريقة غيرها .

3 . قد يخفى على العديد من الدول أن مسألة تحديد الجرف القاري ليست بالمسألة الهينة ذلك أنها تمس بالسلم و الأمن الدوليين ومن ثم فالاعتماد على طريقة خط الوسط لوحدها و التي تؤدي إلى قسمة غير عادلة في أغلب الأحيان يقود بالضرورة إلى تهديد السلم و الأمن الدوليين ، وهذا ما لا تتحمله الجماعة الدولية .

4 . إن اعتماد طريقة خط الوسط قد يكون ملائماً في ظروف معينة إلا أنه يجافي العدالة في أغلب الأحيان¹ .

أما النص النهائي للاتفاقية فقد جاء موفقاً بين التيارين بحيث مزج بين طريقة خط الوسط المتساوي الأبعاد ومبادئ العدل و الإنصاف ، حيث نصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على أنه : " يتم تعيين حدود الجرف القاري بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة عن طريق الاتفاق على أساس

¹ - إبراهيم محمد الدغمة ، القانون الدولي الجديد للبحار ، دار النهضة العربية ، مصر ، 1983 ، ص 210 .

القانون الدولي، كما أشير إليه في المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية ، من أجل التوصل إلى حل منصف " 1 .

يلاحظ أن الاتفاقية الجديدة في مجال تحديد الجرف القاري قد أخذت بمعيار وحيد وهو معيار الاتفاق ، حيث اشتمل على عنصرين :

1 . أن يأتي الاتفاق مواكبا لما هو منصوص عليه في القانون الدولي من قواعد ومبادئ سواء تلك العرفية أو الأخرى ذات المصدر الاتفاقي دون تحديد .

2 . أن يؤدي الاتفاق إلى حل عادل و منصف .

يلاحظ على هذا النص أنه قد حاز على قبول أغلب الوفود المشاركة على الرغم من الغموض الذي يحوم حول مدلولاته ، فالإحالة على قواعد القانون الدولي دون تبيان ماهيتها يجعل من الصعب بما كان الوقوف عليها و تحديدها ، فضلا على القلق الذي يثيره النص من استمرار الأمن من القانوني الذي حاولت الاتفاقية تلافيه بسبب قاعدة خط الوسط و الظروف الخاصة في الاتفاقية القديمة لعام 1958 .

المطلب الرابع : النظام القانوني للجرف القاري

الجدير بالملاحظة أن النظام القانوني للجرف القاري في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 لم يتأثر كثيرا ، إلا بالقدر الذي أقحمت فيه فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة ، أو من حيث الإتوات التي باتت تدفعها الدولة الساحلية جراء استغلالها جرفها القاري خارج نطاق الـ 200 ميل بحري ، وهذا كنتيجة لاعتماد الاتفاقية على معايير جديدة في تحديد مدى الجرف القاري .

و يتناول هذا المطلب دراسة الطبيعة القانونية للولاية و الحقوق التي تمارسها الدولة الساحلية على جرفها القاري ، فضلا عن القيود الواردة على هذه الصلاحية من واجبات يلقيها القانون الدولي للبحار على الدولة الساحلية ، كما يتطرق إلى حقوق و واجبات الدول الغير في هذه المنطقة ، في سبيل ذلك ندرج في تقسيم الدراسة إلى ثلاثة فروع .

¹ - الفقرة 01 من المادة 74 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

الفرع الأول : الطبيعة القانونية لولاية الدولة الساحلية و حقوقها على الجرف القاري

نتطرق في هذا الفرع إلى الطبيعة القانونية لولاية الدولة الساحلية على الجرف القاري ، ثم الحقوق التي تترتب لها عليه .

الفقرة الأولى : الطبيعة القانونية لولاية الدولة الساحلية على الجرف القاري

تنص الفقرة الأولى من المادة 77 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على أنه :

" تمارس الدولة الساحلية على الجرف القاري حقوقا سيادية لأغراض إستكشافه وإستغلال موارده الطبيعية .

إن الحقوق المشار إليها بالفقرة الأولى خالصة ، بمعنى أنه إذا لم تقم الدولة الساحلية باستكشاف الجرف القاري و إستغلال موارده الطبيعية فلا يجوز لأحد أن يقوم بهذه الأنشطة بدون موافقة صريحة من الدولة الساحلية .

لا تتوقف حقوق الدولة الساحلية على الجرف القاري على إحتلال ، فعلي أو حكمي ، ولا أي إعلان صريح..."

ما يلاحظ أن نص هذه المادة مأخوذ بصورة حرفية من نص المادة الثانية من إتفاقية جونيف لسنة 1958 .

إن الأخذ بالمبدأ القائل بأن الجرف القاري يشكل جزءا من الإقليم المغمور يؤدي بالضرورة إلى إعتبار طبيعة الحقوق التي تمارسها الدولة على هذا الحيز خالصة لها ، بحيث نكون مقابل إختصاص إقليمي بحت تمارسه الدولة الساحلية ليس على موارد الجرف القاري فحسب بل وتمتد إلى الجرف القاري ذاته ، في حين أن طبيعة إختصاص الدولة على المنطقة الإقتصادية الخالصة التي تشكل نطاقا لممارسة هذه الحقوق ، هي ذات طبيعة وظيفية تختلف جوهريا عن طبيعة إختصاصها في الجرف القاري ¹ .

¹ - Décaux (E) , op.cit , p119 .

وفي هذا الصدد يقول الأستاذ ريبنيه ديبوي: " إن الحقوق على الجرف القاري هي حقوق على الأرض ، وكون الأرض مغمورة لا يغير في الأمر شيئاً، وعليه فالإقليم و إن كان مغموراً فإنه ينادي صاحب السيادة إليه .

إن القول بأن الدولة الساحلية تتمتع بحقوق سيادية على جرفها القاري معناه أن هذا الحق لا يمكن أن تزاحمها فيه دولة أخرى على نحو يتيح ممارسة هذه الحقوق إلا بترخيص من الدولة الساحلية ، فهي حقوق أبدية ومن البدهاة مالا يستدعي وجود فعلي للدولة على هذا القطاع أن تصدر بشأنها الدولة الساحلية إعلاناً خاصاً .

الفقرة الثاني : حقوق الدولة الساحلية في الجرف القاري

تتمتع الدولة الساحلية في جرفها القاري بممارسة حق أصيل يتعلق باستكشاف و استغلال موارده إعمالاً للمادة 77 السابقة الذكر، فضلاً عن حقوق أخرى تبعية ورد ذكرها في أحكام متفرقة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 .

أولاً: الحق في استكشاف و استغلال موارد الجرف القاري

ما يلاحظ أن هذا الحق قد وردت أول إشارة إليه في إعلان ترومان بشأن الجرف القاري سنة 1945 ، ثم نقلته لجنة القانون الدولي في تقريرها لعام 1951 تحضيراً لاتفاقية الجرف القاري لعام 1958 ، و الملاحظ أن لجنة القانون الدولي قد طورت من مفهوم الموارد الذي تبناه إعلان الرئيس ترومان بأن اقتصره على الموارد الطاقوية المعدنية و كان ذلك في تقريرها لعام 1953 بأن بات مصطلح المواد يشمل فضلاً عن المقدرات الطاقوية و المعدنية ، كافة الثروات المتواجدة بشكل دائم و ملازم للجرف القاري ، هذا وقد ورد تحديد ماهية هذه الثروات في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 بقولها: " تتألف الموارد الطبيعية المشار إليها في هذا الجزء من الموارد المعدنية وغيرها من الموارد الحية لقاع البحار و أرضها و بالإضافة إلى الكائنات الحية التي تنتمي إلى الأنواع الأبدية ، أي الكائنات التي تكون ، في المرحلة التي يمكن جنيها فيها، إما غير متحركة وموجودة في قاع البحر أو تحته، أو غير قادرة على الحركة ألا وهي على اتصال مادي دائم بقاع البحر أو باطن أرضه " ¹ .

¹ - الفقرة 04 من المادة 76 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 .

يلاحظ أن النص قد استثنى من فئة موارد الجرف القاري الثروة السمكية التي تعيش في أعماق البحار، أو تلك الموارد الحية التي يصادف وجودها في تلك المنطقة دون أن تتخذ منها موطنًا قارًا لها .

وبناء على ما سلف تستأثر الدولة الساحلية باستغلال الموارد المشار إليها و استكشافها أو أن تعهد أو ترخص بذلك إلى من تراه أهلاً لها ، ولها في سبيل ذلك أن تقوم بعمليات المسح و التقيب ، أو إقامة الجزر الاصطناعية ، فالدول الساحلية تتمتع بهذا الصدد بسلطة تقديرية واسعة لا تقيدها إلا الالتزامات التي تفرضها الاتفاقية من حقوق الدول الأخرى في الملاحة البحرية الحرة ، أو تلك المتعلقة بحماية الوسط البيئي في هذا المجال.

ثانياً - حقوق الدولة الساحلية الأخرى في الجرف القاري

فضلا عن الحق الأصيل الذي تمارسه الدولة الساحلية و المتمثل في استكشاف و استغلال الجرف القاري ، فإن لهذه الأخيرة التمتع بجملة من الحقوق الأخرى تستمد مصدرها من طبيعة الولاية الممارسة على هذا النطاق، حيث يمكن حصرها في :

أ . **الحق في إجراء عمليات الحفر و إنجاز الأنفاق** : ورد النص على هذا الحق بالمادة 81 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 حيث جاء فيها : " يكون للدول الساحلية الحق الخالص في الإذن بالحفر في الجرف القاري و تنظيم هذا الحفر لكافة الأغراض " ، و الجدير بالملاحظة أن هذا النص تمت استعارته من المادة 07 من اتفاقية الجرف القاري لعام 1958 حين كان القانون الدولي التقليدي يفرق بين قاع أعالي البحار و بواطن قيعانها ، في الوقت الذي كان امتداد الجرف القاري لا يتجاوز حد 200 متر كعمق للمياه ، وواقع الحال أن هذه المسألة لم تعد تطرح إلا في سياق محدود متى علمنا أن الحد الخارجي للجرف القاري قد اكتسب امتدادا كبيرا منذ ذلك الحين وأن حفر الأنفاق تحت الجرف القاري لا يطرح إشكالا خاصا إلا إذا تجاوز حدوده ودخل في نطاق المنطقة الدولية التي باتت تتمتع بأحكام خاصة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982¹ .

¹ - صلاح الدين عامر ، القانون الدولي الجديد للبحار، المرجع السابق ، ص 545 .

ب . الحق في إجراء البحث العلمي و الترخيص به

نصت الفقرة 01 من المادة 246 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على أنه : " للدولة الساحلية ، في ممارستها لولايتها، الحق في تنظيم البحث العلمي البحري في مناطقها الاقتصادية الخاصة وعلى جرفها القاري ، الترخيص به وإجراؤه وفقا للأحكام ذات الصلة في هذه الاتفاقية " وعليه تتمتع الدولة الساحلية بسلطة قرار واسعة في مسألة إجراء البحوث العلمية البحرية عن طريق أجهزتها الوطنية أو أن ترخص به لغيرها من الدولة أو المنظمات الدولية المتخصصة ، مع الملاحظة أن مسألة البحث العلمي في الجرف القاري تأخذ نفس الأحكام التي تخص الموضوع في المنطقة الاقتصادية الخالصة .

ج . الحق في التصدي لتلوث البيئة البحرية

وجبت الإشارة في هذا الصدد أن الجزء السادس من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والمتعلق بالجرف القاري لم يتصد إلى مسألة حماية البيئة البحرية من أشكال التلوث في الجرف القاري ، وهذا بخلاف الجزء الخامس المتعلق بالمنطقة الاقتصادية الخالصة ، مع ذلك يمكن استخلاص هذه الأحكام من ذات الاتفاقية التي تعني بالتلوث الناشئ عن أنشطة تخص قاع البحار والتي وردت في الجزء الثاني عشر بعنوان حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها ، حيث نصت هذه المادة على أنه : "

1 . تعتمد الدولة الساحلية قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية ، و خفضه و السيطرة عليه ، والناشئ عما يخضع لولايتها من أنشطة تخص قاع البحار، أو ما يرتبط بتلك الأنشطة وعما يدخل ولايتها من جزر اصطناعية و منشآت وتركيبات ، وذلك عملا بالمادتين 60 ، 80

2 . تتخذ الدولة ما قد يكون ضروريا من تدابير أخرى لمنع التلوث ، و خفضه و السيطرة عليه .

3 . لا تكون هذه القوانين و الأنظمة و التدابير أقل فعالية من القواعد والمعايير الدولية ، ومن الموصى به من الممارسات والإجراءات الدولية .

4 . تسعى الدول إلى المواءمة بين سياساتها في هذا الصدد على الصعيد الإقليمي المناسب ¹ .

¹ - المادة 208 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 .

5. تضع الدول ، عاملة بصورة خاصة عن طريق المنظمات الدولية المختصة ، أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي قواعد ومعايير، وما يوصى به من ممارسات وإجراءات على الصعيدين العالمي والإقليمي، لمنع تلوث البيئة البحرية المشار إليه ، أو خفضه و السيطرة عليه وتعاد دراسة تلك القواعد و المعايير وتلك الإجراءات الموصى بها من وقت لآخر حسب الضرورة " .

د . الحق في وضع الكابلات و الأنابيب المغمورة :

جاء النص على هذا الحق في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بقولها: " يحق لجميع الدول وضع الكابلات و خطوط الأنابيب المغمورة على الجرف القاري.." ¹ ، الملاحظ على هذا النص أنه كفل لجميع الدول حق وضع هذه الكابلات والأنابيب على الجرف القاري ومن ضمنها الدولة الساحلية ، إلا أن مسألة تحديد مسارات هذه الملحقات تخضع للولاية الحصرية لهذه الأخيرة ، فضلا عن تقنينها للشروط الواجب مراعاتها بالنسبة للكابلات و الأنابيب التي تنفذ إلى مياهها الإقليمية أو إقليمها البري ، أما الكابلات والأنابيب التي تستخدم في استكشاف استغلال موارد الجرف القاري فللدولة الساحلية الولاية الكاملة عليها، ذلك أنها تأخذ حكم وسائل الاستغلال والاستكشاف .

الفرع الثاني : واجبات الدولة الساحلية في الجرف القاري

إن اعتراف القانون الدولي للبحار للدولة الساحلية بالولاية على جرفها القاري واستئثارها بجملة من الحقوق الخالصة لا يجعلها في منأى عن تحمل جملة من الأعباء اتجاه الجماعة الدولية ، وتتخلص هذه الالتزامات القانونية في ثلاثة نقاط .

الفقرة الأولى: الإلتزام بعدم إعاقه الملاحتين البحرية و الجوية

إن ولاية الدولة الساحلية على الجرف القاري لا تخولها المساس بالنظام القانوني الذي يدير المياه التي تعلوه أو الحيز الجوي فوق تلك المياه أو إلحاق الضرر بالمصالح الدولية في هذا المجال ، وعليه نصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على أنه : "

¹ - الفقرة 01 من المادة 79 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

1 . لا تمس حقوق الدولة الساحلية على الجرف القاري النظام القانوني للمياه العلوية أو للحيز الجوي فوق تلك المياه .

2 . لا يجب أن تتعدى ممارسة الدولة الساحلية لحقوقها على الجرف القاري على الملاحة وغيرها من حقوق وحريات الدول الأخرى المنصوص عليها في هذه الاتفاقية ، أو أن تسفر عن أي تدخل لا مبرر له في تلك الملاحة و الحقوق و الحريات ، وعليه يمكن للمياه التي تعلو الجرف القاري في الفراضية القائمة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 أن تنتمي إما للمنطقة الاقتصادية الخالصة أو إلى أعالي البحار على حسب امتداد هذا الأخير، وفي كلتا الحالتين فالملاحة البحرية أو الجوية تكون حرة ومطلقة ، وأن أي اعتراض غير مبرر من لدن الدولة الساحلية يعرضها للمساءلة على أساس العمل غير المشروع دوليا ¹ .

الفقرة الثانية : الالتزام باحترام حقوق الدول الأخرى في وضع الكابلات و الأنابيب المغمورة

وهو الالتزام المنصوص عليه بالمادة 79 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 ، وعليه لا يجوز للدولة الساحلية أن تحرم الدول الغير من هذا الحق ، هذا الحق الذي ينبثق من الحقوق والحريات التقليدية الممارسة في أعالي البحار .

مع ذلك حاولت الاتفاقية الموازنة بين التزامات الدولة الساحلية وحقوقها في هذا المجال بأن أردفت هذا التزام بحق الدولة الساحلية في تحديد مسارات و مسالك هذه الأنابيب و الكابلات ، فضلا عن حقها في فرض رقابتها على هذا النشاط متى شكل هذا الأخير تهديدا للبيئة البحرية في منطقة الجرف القاري ، وتتعرز هذه الرقابة أكثر فأكثر متى كانت هذه الملحقات متجهة نحو المياه الإقليمية أو الإقليم البري للدولة الساحلية .

الفقرة الثالثة : الالتزام بدفع الإتاوة المفروضة على إستغلال الجرف القاري

لقد سبق القول أن المؤتمر الثالث لقانون البحار ونظرا لمجهوداته الكبيرة في إنجاح اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة لقانون البحار اعتمد طريقة الصفقة الشاملة ، ولم تتجلى نجاعة هذه الطريقة بالقدر الذي ظهرت

¹ - المادة 78 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

به في تمرير الحدود الجديدة للجرف القاري أمام تعنت الدول المتضررة جغرافيا و الدول الحبيسة التي رأت في هذا التمديد إهدار لحقوقها و تحيز بين الدول الساحلية خاصة تلك التي تتمتع بسواحل ذات امتدادات كبيرة مطلة على البحار المفتوحة ، هذه الأخيرة تمسكت بفكرة الامتداد الطبيعي للإقليم ما يتيح لها اقتطاعات شاسعة من الحافة القارية .

في الأخير اهدت اللجنة القائمة على المؤتمر إلى حل وسط يرضي الفريقين على الأقل نسبيا ورد مفاده في النص النهائي لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 التي نصت : "

تقدم الدولة الساحلية مدفوعات مالية أو مساهمات عينية لقاء استغلال الموارد غير الحية للجرف القاري وراء 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض المياه الإقليمية .

تقدم المدفوعات أو المساهمات سنويا بصدد كل الإنتاج في موقع تعدين بعد السنوات الخمس الأولى من الإنتاج في ذلك الموقع ، ويكون معدل المبلغ أو المساهمة في السنة السادسة 01 في المائة من قيم أو حجم الإنتاج في موقع التعدين ، يرتفع المعدل بنسبة 01 في المائة عن كل سنة لاحقة حتى السنة الثانية عشرة ، ويظل عند نسبة 07 في المائة بعد ذلك ، ولا يشمل الإنتاج الموارد المستخدمة فيما يتصل بالاستغلال .

تعفى الدولة النامية التي هي مستوردة صافية لمورد معدني ينتج من جرفها القاري تقديم هذه المدفوعات أو المساهمات لقاء ذلك المورد المعدني .

تقدم المدفوعات أو المساهمات عن طريق السلطة (السلطة الدولية لقاع البحار) التي تتولى توزيعها على الدول الأطراف في هذه الاتفاقية على أساس معايير التقاسم المنصف ، آخذة في الاعتبار مصالح الدولة النامية واحتياجاتها ، ولاسيما الدول الأقل نموا وغير الساحلية بينها " ¹ .

الفرع الثالث : حقوق وواجبات دول الغير في الجرف القاري

إن الأخذ بالامتداد الواسع للجرف القاري لفائدة الدولة الساحلية وقبول الجماعة الدولية بهذا التوسع على حساب المنطقة الدولية التي تعتبر تراثا مشاعا بين البشرية ، كان لابد وأن يراعي مسألة حقوق الدول

¹ - المادة 82 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 .

الغير في هذا الحيز الذي استأثرت به دولة بعينها ، وبالرجوع إلى نصوص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 نجد أن المؤتمر الثالث لقانون البحار قد أقر لدول الغير ممارستها جملة من الحقوق في الجرف القاري ، يصنفها الفقه إلى قسمين حقوق مباشرة و أخرى غير مباشرة .

الفقرة الأولى : الحقوق المباشرة

وهي التي ورد سردها على سبيل الحصر بالمادة 79 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 و المتمثلة في حقي مد الأنابيب و الكوابل المغمورة ، هاتان الصلاحيتان من حيث المبدأ تمارس تلقائيا دون تصور اعتراض من الدولة الساحلية طالما وأنهما مقيدتان باحترام حقوق دولة الإقليم ، فضلا عن الالتزام بمراعاة حقوق الدول الأخرى في هذا الحيز والتي تتمتع بنفس الحقوق وذات المركز القانوني.

وعليه يقع على الدول الإلتزام عند وضع الكابلات و الأنابيب المغمورة على الجرف القاري أن تأخذ بعين الاعتبار الكابلات و الأنابيب التي سبق للدول الأخرى وضعها في نفس المنطقة ، هذا ما نصت عليه إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 بقولها: " تولي الدول ، عند وضع الكابلات و الأنابيب المغمورة ، المراعاة الواجبة للكابلات و خطوط الأنابيب الموضوعة من قبل ، و ينبغي بوجه خاص عدم الإضرار بإمكانيات تصليح الكابلات أو خطوط الأنابيب الموجودة فعلا " وعليه يقع على الدولة الغير أن تراعي مصالح الجماعة الدولية في الجرف القاري تلافيا للفضى و الإضرار بالمصالح التي عملت الإتفاقية على الاعتراف بها واحترامها ¹ .

الفقرة الثانية : الحقوق غير المباشرة

و يقصد بها تلك الحقوق و الحريات التقليدية التي سلف وأن كرستها الأعراف و الإتفاقيات الدولية و التي يتحدد نطاق ممارستها في المياه التي تعلو الجرف القاري و الحيز الجوي فوقها ، فهذه الحقوق ثابتة للدول الغير ولا يجوز لدولة الإقليم إعاقتها أو منعها بدون مبرر معقول ، ولما كانت هذه المياه بحكم الواقع تأخذ حكم المنطقة الاقتصادية الخالصة أو أعالي البحار، فإن للدول الغير حرية الملاحة فيها والتحليق فوقها ، فضلا عن ممارسة الحقوق المتفرعة عنها من تشغيل السفن و الطائرات ، إعمالا للفقرة 01 من المادة 58 المتعلقة بالمنطقة الاقتصادية الخالصة ، وممارسة كافة الحقوق و الحريات

¹ - الفقرة 05 من المادة 79 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 .

المنصوص عليها المادة 58 المتعلقة بالمنطقة الاقتصادية الخالصة ، وممارسة كافة الحقوق والحريات المنصوص عليها بالمادة 87 من الاتفاقية المتعلقة بحريات أعالي البحار من حرية ملاحه و التحليق و وضع الكابلات و الأنابيب المغمورة ، و إقامة الجزر الاصطناعية و صيد السمك و مباشرة البحث العلمي .

الفصل السادس : أعالي البحار

La Mer Haute

كلما سرنا في البحر و أبتعدنا عن الإقليم البري ، يقل الجدل و تتكسر حدة الخلافات حول إستعمال مياه البحر ، و سواء إعتبرنا أعالي البحار ملكا مباحا أو من غير مالك *res nullius* ، أو أعتبرت ملكا مشتركا *res communis* فإن هذا الخلاف ، لا يغير من الواقع و هو أن هذا الجزء من البحار يخضع لما يسمى بحرية الملاحة .

المبحث الأول : مفهوم أعالي البحار

سنتطرق في هذا المبحث إلى تعريف أعالي البحار في المطلب الأول ، و أجزاء أعالي البحار في المطلب الثاني .

المطلب الأول : تعريف أعالي البحار

يفهم من أعالي البحار، فقها، أنها : " البحر العام أو البحر المفتوح أو البحر العالي أو أعالي البحار أو البحر الحر " ، و هي ، كما يعرفه د. عبد العزيز العشراوي : " أجزاء البحر التي لا تدخل في الاختصاص الإقليمي و المياه الداخلية " .

ويعرفها د. محمد سامي عبد الحميد بأنها : " كافة أجزاء البحر غير الخاضعة كليا أو جزئيا و بأي صورة من الصورة للاختصاص الإقليمي لأية دولة من دول العالم " ، ويعرفها د. محمد حافظ غانم بأنها : " كل أجزاء البحار و المحيطات التي لا تدخل في المياه الإقليمية أو في المياه الداخلية لدولة من الدول ، والتي يكون لكل الدول الحق في استعمالها على قدم المساواة " .

أما فيما يخص تعريفها من الناحية القانونية فقد عرفتھا اتفاقية جنيف لسنة 1958 ، في مادتها الأولى بأنها : " كل أجزاء البحر التي لا تتعلق بالمياه الإقليمية أو بالمياه الداخلية للدولة " ¹ .

¹ - عبد العزيز العشراوي ، محاضرات في المسؤولية الدولية ، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع ، الجزائر ، 2007 ، ص 98 .

كما عرفتھا المادة 86 من اتفاقية 1982 لقانون البحار على أنها : " كل أجزاء البحر التي لا تشملھا المنطقة الاقتصادية الخالصة ، والمياه الإقليمية أو المياه الداخلية أو المياه الأرخبيلية في الدول الأرخبيلية " .

حيث اقتصر تقرير لجنة القانون الدولي لسنة 1956 و معاهدة جنيف لسنة 1958 على المنطقة التي تلي المياه الإقليمية و المياه الداخلية ، بينما توسعت معاهدة 1982 لقانون البحار إلى مناطق أخرى من البحر لتخرجھا من منطقة البحر العام وتدخلھا تحت سيادة الدولة الساحلية بصورة أو بأخرى .

المطلب الثاني : أجزاء أعالي البحار

تتقسم منطقة أعالي البحار إلى :

الفرع الأول : الأجزاء الرئيسية (المحيطات)

كالمحيط الهادي و المحيط الأطلسي و المحيط الهندي و المتجمد الشمالي و المتجمد الجنوبي .

الفرع الثاني : الأجزاء الفرعية (البحار)

كالبحر الأحمر و البحر الأبيض المتوسط و البحر الأسود و بحر الشمال و بحر الكاريبي .

ما تجدر الإشارة إليه ، أنه إذا أخرجت الأنظمة القانونية الخاصة بتنظيم أعالي البحار هذه الأخيرة من سيطرة الدولة الساحلية و سيادتها ، فهذا لا يعني هذا أنها أبقيت بدون مبادئ أو قيود تسييرها ¹ .

المبحث الثاني : المبادئ المسيرة لأعالي البحار

تخضع أعالي البحار لمجموعة من المبادئ تسيير التواجد فيها ، والتي عرفت تطورا عبر التاريخ .

المطلب الأول : تطور المبادئ المسيرة لأعالي البحار

يحكم منطقة أعالي البحار مبدئين أساسيين وهما : مبدأ البحار المغلقة و مبدأ البحار المفتوحة .

¹ - محمد سامي عبد الحميد ، المرجع السابق ، ص 301 .

الفرع الأول : مبدأ البحار المغلقة

لقد كانت الملاحة حرة في أعالي البحار منذ القدم إلى غاية النصف الأول من العصر الوسيط ، ليسود فيما بعد مبدأ البحار المغلقة ، حيث عملت الشعوب بالمفهوم الروماني القائل بملكية البحار، إذ سادت مصطلحات " البحار البريطانية " و" البحار السائبة " التي منحت لكل من إسبانيا و البرتغال بموجب قراري بابوي صدر في 1493 ، إذ سيطرت هاتان الدولتان على المحيطات و البحار قرابة قرنين من الزمن .

فظهرت فكرة تملك البحار التي قالت بها كل من البرتغال وإسبانيا ثم إنجلترا التي بنت أساس التملك على الإكتشاف ، فكانت بريطانيا تقضي على أي سفينة تعبر في بحر الهند ، ويرجع ادعاء السيادة على أعالي البحار ، حين ادعت جمهورية فينيسيا (إيطاليا) السيادة على بحر الأدرياتيك ، وادعت جنوة السيادة على بحر ليجوريا ، وادعت البرتغال السيادة على المحيط الهندي والجزء الواقع جنوب المغرب من المحيط الأطلسي ، وادعت إسبانيا السيادة على المحيط الهادي و خليج المكسيك ، وادعت السويد و الدانمارك السيادة على بحر البلطيق وادعت إنجلترا تملكها لشمال المحيط الأطلسي و بحر الشمال .

حيث كان البحر يعتبر موضوع سيادة الدول المجاورة له قبل الإكتشافات الكبرى في نهاية القرن الخامس عشر .

ولكن لما كان البحر يشكل أهمية كبرى للدول (3/2 من الكرة الأرضية) رفضت هذه الأخيرة مبدأ البحار المغلقة وادعاء الملكية عليها ، فظهر مبدأ حرية البحار كردة فعل ضد المبدأ الأول القائل بالبحار المغلقة¹ .

الفرع الثاني : مبدأ البحار المفتوحة

لقد تطور هذا المبدأ بصفة تدريجية ، ففي القرن 17 ظهرت أفكار تتبنى رفض نظرية ملكية البحار على المحيطات الكبرى ، حيث نشب خلاف فقهي بين الفقيه الهولندي جروسيوس Grotus و الفقيه الإنجليزي سلدن Selden ، تتمثل معالمه الأساسية في الأفكار التالية :

¹ - محمد بوسلطان ، المرجع السابق ، ص 258 .

بنيت نظرية غروسويس حول حرية البحار انطلاقا من ردة فعل الدول ، إذا احتجت هولندا حين تضررت تجارتها في جزر الهند الشرقية (شركة الهند الهولندية) ، فطلب من الفقيه الهولندي غروسويس إبداء رأيه في ذلك ، فأصدر كتابه " حق الغنائم " سنة 1605 قال فيه أن البحر لا يمكن أن يكون محل ملكية ، لأن الشيء الذي يقبل الملكية هو الشيء القابل للاحتباس المستمر حتى يمكن للمالك التمتع به (الاستغلال و الاستعمال و التصرف) ، بتالي فإن البحر غير قابل للتملك و هذا بسبب :

أ . عدم إمكانية حيازته باستمرار .

ب . عدم قابلية ما يحتويه من ثروة للنفاذ و الاستهلاك .

ولقد أعادت هولندا نشر الفصل 12 من كتاب " حق الغنائم " لغرسويس للرد على الإنجليز (1609) بسبب الأمر الصادر عن الملك شارل الأول القاضي بمنع الصيادين الهولنديين بالصيد في المياه البريطانية .

كما دافع غرسويس في كتابه الثاني " البحر الحر " سنة 1609 ، عن نظرية حرية البحار معارضا ، بذلك ، الإسبان المطالبين بالسيادة على أعالي البحار ، لأن البحر في نظره ، شيء مشترك لا يخضع لأي احتلال وأي تملك خاص .

وقد وضع غروسويس في هذا الكتاب حجاجا مستنبطة من طبيعة البحر المتمثلة في الحركية و السيولة و استحالة وضعه والطابع الغير منتهي لموارده و على الحق الطبيعي ، حيث قال : إن حق التجارة الدولية الحرة يعتبر حقا أساسيا للدول ، و البحار تعتبر من أهم الوسائل الطبيعية لخدمة هذا الحق .

بتالي فيمكن الملاحة في كل اتجاه لأن الرياح تسير مرة من جهة و مرة أخرى من جهة أخرى ، ومنه فإن حرية البحار تمثل التكامل الضروري لحرية التجارة و المواصلات و التبادل .

كما أضاف غروسويس بأنه يجب احترام حق الأمم و الشعوب في المتاجرة مع بعضها البعض وأن هذا يفرض حرية أعالي البحار وأنه حق طبيعي لكل البشر و لا يمكن لقانون بشري مخالفة الطبيعة والإرادة الربانية¹ .

¹ - محمد سعادي ، المرجع السابق ، ص 202 .

هذا وقد رد على غروسيوس الفقيه الإنجليزي جون سلدن الذي أوعز له ، من بين الفقهاء الإنجليز ، الملك البريطاني للرد على الهولنديين ، لدحض أفكار غروسيوس ، فأصدر كتابه " البحر المغلق " سنة 1635 مهاجماً فكرة البحر الحر مدافعاً عن إمكانية تملك البحر مدعماً فكرته بمبدأ تملك ملوك إنجلترا للبحار و سيادتهم الفعلية عليها مستعينا ببعض الحجج التاريخية للدلالة على أن البحر، من الناحية النظرية ، قابل لأن يكون ملكية خاصة ، دون حرمان الآخرين من حق الملاحة فيه ، حيث دافع عن سيادة بريطانيا على فضاءات شاسعة من شمال الأطلسي باسم أقدمية سلطات البوليس التي كانت دولته تمارسها فيه .

كما قال بأن العرف الدولي يسمح بالتملك ، و تاريخياً فرضت إنجلترا سيطرتها على أجزاء من أعالي البحار .

وقد استمر الجدل طيلة القرن 17 ، و لأسباب أمنية و اقتصادية و غيرها تراجعت نظرية البحر المغلق لتفسح المجال أمام نظرية البحر المفتوح التي قالت بأنه لا يمكن تملك أعالي البحار لأنه ملك للجميع وهي الفكرة التي دافع عنها غروسيوس بقوة ، حيث ضغطت الدول الكبرى ، هولندا و فرنسا ، وقتها فاستقرت الدول على قاعدة طلقة المدفع (3 أميال مياه إقليمية) وما تبقى فهو بحر عام أو أعالي البحار .

وعليه ، فقد انتصرت أفكار غروسيوس و سلمت الدول بمبدأ حرية أعالي البحار بداية من القرن 18 ، فكان الإجماع في الممارسة الدولية على آرائه ، و إلى اليوم ، فإن المبدأ الأساسي الذي يسيّر أعالي البحار هو مبدأ حرية البحار ، بمعنى أن البحر ليس ملكاً لأي دولة و لا يخضع لأي سلطة إقليمية¹ .

المطلب الثاني : مبدأ حرية البحار

سنتطرق في هذا المطلب إلى تطور مبدأ حرية البحار ثم مفهوم مبدأ حرية البحار ، و أخيراً نتائج مبدأ حرية البحار .

¹ - محمد سامي عبد الحميد ، المرجع السابق ، ص 310 .

الفرع الأول : تطور مبدأ حرية البحار

لقد استقرت قاعدة حرية البحار بعد تطور مستمر، لتصبح قاعدة عرفية، وهذا بعد اكتسابها لقوتها العرفية في نهاية الربع الأول من القرن 19، وقد أكدت الدول على مبدأ حرية البحار في تصريح برشلونه سنة 1921، و ميثاق الأطلسي بين روزفلت وتشرشل سنة 1941، ثم تقرير لجنة القانون الدولي لسنة 1956 حيث اعتبرت أعالي البحار مفتوحة لجميع الأمم، فلا يمكن لأي دولة بسط سيادتها عليها (المادة 27)، فيحق لأي سفينة ممارسة الملاحة بحرية و هذا طبقا لمبادئ القانون الدولي العام .

الفرع الثاني : مفهوم مبدأ حرية البحار

إن أعالي البحار شيء مباح و ليس شيئاً مشتركاً، إذا ما نظرنا إلى الحقوق التي تمارس فيه، حيث أنه :

- إذا كان البحر شيئاً مشتركاً لخضع لسيادة الدول المشتركة .
- و إذا كان شيئاً مشتركاً لانطوى على الملاحة السلمية، لا على الحرب البحرية التي تلحق الضرر بالدول الغير محاربة، عندما تجري الحرب في البحر العام .
- إذا كان البحر مشتركاً لاستوجب ذلك إدارة مشتركة يتولاها جهاز مركزي .

فمبدأ حرية البحار تقليدياً و تاريخياً يعنى أن النظام القانوني لأعالي البحار يتركز على مبدأ الحرية .

لذا، فإن القاعدة العامة التي تحكم أعالي البحار تتمثل في الحرية، بمعنى حرية الملاحة و حرية التحليق فوقه و حرية وضع الكوابل و أنابيب النفط و حرية إقامة الجزر الإصطناعية و غيرها من المنشآت و حرية صيد السمك و حرية البحث العلمي، هذه الحريات التي جاء بها تقرير لجنة القانون الدولي لسنة 1956 في مادته 27 .

و اتفاقية جنيف سنة 1958 و التي حددته في كل أجزاء البحر ما عدا المياه الإقليمية و المياه الداخلية للدولة فلا يجوز امتلاك أعالي البحار و حرمتها طبقاً للمادة الثانية منها، والتي جاءت بها أيضاً معاهدة 1982 لقانون البحار¹ .

¹ - محمد بشير الشافعي، المرجع السابق، ص 369 .

والتي اقتطعت كما قلنا سابقا أجزاء أخرى من البحر العام أو أعالي البحار وقاعه لتصبح أعالي البحار تتشكل من كل البحر ما عدا المياه الداخلية و المياه الإقليمية و المياه الأرخيبيلية و الجرف القاري و المنطقة الاقتصادية الخالصة .

الفرع الثالث : نتائج مبدأ حرية أعالي البحار

من بين نتائج مبدأ حرية أعالي البحار :

الفقرة الأولى : حرية الملاحة

تعتبر حرية الملاحة حقا لكل الدول المطلة و غير المطلة على البحر طبقا للمادة 28 من تقرير لجنة القانون الدولي لسنة 1956 ، و المادة 04 من معاهدة 1958 و المادة 90 من معاهدة 1982 ، و التي أقرتها قواعد تمكين ممارسة الملاحة التي نصت عليها المادة الثالثة من معاهدة 1958 و الجزء العاشر من معاهدة 1982 لقانون البحار ، التي تشمل جميع الإستعمالات الشرعية للبحر ، فلا تنقيد سوى بحق الدول في ممارسة هذا الحق طبقا للمادة 87 فقرة أولى من معاهدة 1982 ، وقبل التعرض لتنظيم الملاحة في أعالي البحار يجب علينا التمييز بين أنواع السفن ¹ .

أ - السفن العامة :

سواء كانت عسكرية ، حيث معيار جنسية السفن الحربية في إنتمائها إلى أسطول معين مع علم الدولة التابع إليها هذا الأسطول الحربي ، وقد عرفت المادة 32 فقرة ثانية من تقرير لجنة القانون الدولي لسنة 1956 بأنها : " سفينة تتبع البحرية الحربية لدولة وتحمل إشارات مميزة لسفن الحربية من جنسيتها ، والتي يجب أن يكون ريانها في خدمة الدولة ، حيث يظهر إسمه في قائمة ضباط الأسطول العسكري و الطاقم يجب أن يخضع لقواعد الطاعة العسكرية " . ويدخل ضمن هذا الإطار :

- السفن القتالية العائمة .

- الغواصات

¹ - أحمد حسني ، الحوادث البحرية : التصادم و الإنقاذ ، منشأة الإسكندرية ، مصر ، 1997 ، ص 42

- السفن القائمة بخدمة الأسطول الحربي ، كالنقل العسكري و كاسحات الألغام و سفن الجر و ناقلات البترول .

فتخرج السفن الحربية و سفن الدولة من ولاية الدولة الساحلية (المادة 11 من إتفاقية بروكسل لسنة 1910) ، بحيث تخضع هذه الأخيرة فقط لدولة العلم الذي تحمله هذه السفينة (المادة 9 من معاهدة 1958) .

إذا فهي تتمتع بحصانة مطلقة كما جاءت به لجنة القانون الدولي في تقريرها لسنة 1956 في المادة 32 فقرة أولى منه ، والذي أكدته معاهدة 1958 و المادة 95 و 96 من معاهدة 1982 لقانون البحار .

أو غير عسكرية ، وهي السفن المملوكة للدولة أو مستغلة من طرفها وتحت الخدمة الحكومية ، سواء كانت تجارية أو غير تجارية مثلها مثل السفن الحربية تتمتع بالحصانة نفسها (المادة 33 من تقرير لجنة القانون الدولي السابق الذكر .

فيتفوق هذا الإختصاص الشخصي على الإختصاص الإقليمي ، حيث يمتد هذا الإختصاص في أعالي البحار المعبر عام و خالص ، لأن الدولة يمكنها اللجوء إلى الإكراه لكي تجبر الآخرين على احترام قواعد القانون الدولي ونظامها القانوني¹ .

ب - السفن الخاصة

أو السفن التجارية ، وقد نظمت دوليا بنظامين قانونيين :

النظام الأول : نظام سلامة الملاحة في البحار

حيث وضعت أنظمة دولية لتأمين سلامة الملاحة في البحار و المتمثلة في :

. مجموعة القواعد الدولية للإشارات واللاسلكي .

. إتفاقيات بروكسل المؤرخة في سنة 1910 الخاصة بتصادم السفن والإسعاف البحري .

¹ - محمد سعادي ، المرجع السابق ، ص 207 .

. اتفاقيات لندن المؤرخة على التوالي في 1914 و 1929 و 1938 للحفاظ على الأشخاص الركاب والعاملين .

. اتفاقية لندن المؤرخة في 1930 الخاصة بتحديد مستوى ارتفاع السفينة عن سطح الماء .

. اتفاقية واشنطن المؤرخة في 1947 التي أنشأت بموجبها منظمة الأرصاد الجوية العالمية .

لذا، فإن الإختصاص الواقع على السفن التي تمر بأعالي البحار تخضع لنظام معين يحدد فيه نوعية السفن التي تمر بأعالي البحار، فضبط الموقع القانوني للسفن فيه ، حيث إذا كانت سفينة عامة فإنها ، كما أسلفنا تمتع بحصانة مطلقة ، بينما إذا كانت سفينة خاصة تجارية ، فقد وجد لكل سفينة هوية ، تحمل علم الدولة التي تنتمي إليها ، فحدد مكان بنائها و جنسية أصحابها و ضباطها و بحارتها .

حيث ضبط نظام السفن بموجب اتفاقية جنيف لسنة 1958 التي أدخلت قاعدة جديدة تمثلت في وجوب وجود صلة حقيقة بين السفينة و الدولة التي تحمل جنسيتها (المادة 5) ، التي يوجب عليها حمل أوراق السفينة المكونة من أوراق التسجيل و سند الملكية و دفتر أسماء الملاحين (الطاقم البحري) و دفتر سندات الشحن و تذكرة الصحة و ترخيص الملاحة و وجوب إبحار السفن تحت علم دولة واحدة و تكون خاضعة لولايتها الخالصة كما أكد عليه العرف الدولي و معاهدة جونيف لسنة 1958 و معاهدة 1982 لقانون البحار ، فلا يجوز لها أثناء الرحلة أو أثناء رسوها في ميناء ما إلا في حالة نقل حقيقي للملكية¹.

النظام الثاني : نظام تسوية موضوع التصادم البحري

في حالة وقوع جريمة في البحر العام أو حصل تصادم بين سفينتين و دخلت السفينة الجانية أو التي وقعت الجريمة عليها مرفأ الدولة التي تحمل الضحية جنسيتها ، فهل يحق لهذه الدولة توقيعه العقاب على السفينة المتكلم عنها ؟

طبعاً يخضع الاختصاص لدولة العلم ، حيث مر مبدأ اختصاص دولة العلم بعدة مراحل بالرغم من أنه يعتبر قاعدة تقليدية قننت بفضل معاهدة 1958 (المادة 6) و معاهدة 1982 (المادة 92) التي نوقش فيها هذا المبدأ طويلاً ، حيث يجب تفسير قاعدة خضوع الإختصاص لدولة العلم من ناحيتين :

¹ - محمد طلعت الغنيمي ، المرجع السابق ، ص 217 .

الناحية الأولى : الأساس القانوني لخضوع السفينة الخاصة لقانون علمها :

الذي أخذ أساسه من :

أ . نظرية " السفينة جزء من الإقليم " :

بمعنى أن السفينة جزء من إقليم الدولة التي تحمل علمها ، وهي مثل إقليم الدولة ، التي قال بها بعض الفقه ورددتها فاتيل ، والتي أكدت عليها الممارسة الدولية لأول مرة سنة 1752 في قضية القرض السيليزي emprunt sélisien بين روسيا و بريطانيا .

كما اعتبرها القضاء الدولي جزء من الإقليم في حكم دو مارتنس de Martens في قضية كوستاريكا باكيت Costa Rica packet و محكمة العدل الدولية الدائمة في قضية اللوتيس بين فرنسا و تركيا سنة 1927¹ .

ب . السفينة الخاصة وحدة عائمة

يرى د. محمد طلعت الغنيمي بأن : الصحيح هو أن السفينة وحدة عائمة تتابعها السلطة العامة لدولة العلم بصورة مستمرة في أعالي البحار.

ج . نظرية التفويض

التي يذهب إليها د. محمد سامي عبد الحميد ، حيث يرى بأن اختصاص دولة العلم أساسه التفويض الذي أعطته الجماعة الدولية إلى كل من الدول في ممارسة اختصاصها على السفن التي تحمل علمها .

الناحية الثانية : مدى خضوع السفينة لقانون العلم في أعالي البحار

ففي حالة السفن غير الحربية (التجارية أو الخاصة) ، حيث تحدد القواعد العامة للحكم على هذا الموضوع وطرح السؤال التالي : هل تشارك الدولة دولة العلم الإختصاص (المقاضاة) ؟

يرى دو مارتنس de Martens سنة 1891 في قضية باليني Baleonier بين هولندا و بريطانيا وقضية كوستاريكا باكيت Costa Rica Packet في 25 فيفري 1897 بأن السفينة التجارية تشكل

¹ - محمد سامي عبد الحميد ، المرجع السابق ، ص236 .

" في البحر العالمي أيضا أجزاء منفصلة عن أقاليم الدولة التي تحمل السفينة عملها " ، وعليه ، لم يجز ذلك .

ليطرح المبدأ مرة أخرى في قضية السفينة لوتيس سنة 1927 ، وهو نفس الموقف الذي ذهبت إليه محكمة العدل الدولية الدائمة حين قالت : " إن مبدأ حرية البحر يفضي إلى أن السفينة في البحر العالي تشبه إقليم الدولة التي تحمل السفينة عملها " ، حيث وقع تصادر في بحر إيجا (البحر العام) ليلة 2 و3 أوت 1926 ما بين ناقلة فحم تركية (بوزكورت) و باخرة فرنسية (لوتيس) ، إذ أوقع الحادث عدة ضحايا في الجانب التركي ، وبعد توقيف الضابط الفرنسي من طرف السلطات التركية التي قضت بسجنه عندما توقفت الباخرة الفرنسية بأسطنبول ، اتفقت فرنسا و تركيا على طرح القضية أمام محكمة العدل الدولية الدائمة بموجب اتفاق تحكيمي بتاريخ 1926.

وعند نظر المحكمة الدولية في القضية ظهر لها تناقضان :

التناقض الأول : حيث اعتبرت فرنسا أن موضوع التصادم يحكمه مبدأ حصر الإختصاص في الدولة التي تحمل السفينة عملها ¹ .

التناقض الثاني : بينما رأت تركيا ، طبقا لقانونها الجزائري القائل بشمولية الإختصاص الجزائري ، الذي يمنح للمحاكم التركية حق النظر في الجريمة التي يرتكبها أجنبي خارج الأراضي التركية عندما تكون الضحية من الرعايا الأتراك و ترخيص الملاحة و وجوب إبحار السفن تحت علم دولة واحدة وتكون خاضعة لولايتها الخالصة كما أكد عليه العرف الدولي ، فلا يجوز لها تغيير علمها أثناء رسوها في ميناء ما إلا في حالة نقل حقيقي للملكية .

وقد أغفل القانون الدولي هذا الموضوع ، فاستغلته فرنسا مفسرة هذا الإغفال بمثابة حظر يحول دون اتخاذ أي إجراء قضائي في هذا المجال ، بينما اعتبرت تركيا أن غياب نص صريح بالمنع يطلق يد الدولة في اتخاذ الإجراءات اللازمة ، بينما تبنت محكمة العدل الدولية الدائمة النظرية التركية في حكمها الصادر بتاريخ 1927 .

¹ - محمد سعادي ، المرجع السابق ، ص 215 .

غير أن النظرية الفرنسية قد تركزت في اتفاقية بروكسل (1952) حول توحيد عدد من القواعد المتعلقة بالإختصاص الجزائري في موضوع التصادم البحري ، فحصر الإختصاص بالدولة التي تحمل السفينة علمها في حال حصول التصادم في أعالي البحار، كما تبنته اتفاقية جنيف (1958) في مادتها 11 ، حيث حصرت الولاية بالدولة صاحبة العلم ، فلا تخضع السفينة في أعالي البحار إلا لولاية دولتها التي تحمل علمها طبقا " لمبدأ اختصاص دولة العلم " المتمثل في اختصاص البوليس و القضاء و غيرها، والتي كرستها المادة 1/6 من معاهدة 1958 ، و المادة 92 من معاهدة 1982 لقانون البحار .

أما اليوم فتخضع للاختصاص الدولة التشريعي و القضائي في حالة التصادم البحري لدولة جنسيتها كقاعدة عامة ، واستثناء حين يتعلق الأمر بالصالح الدولي ، فإنه يبرر تدخل دولة أخرى ، مثل حالة دولة اتحادية ، فتخضع السفينة الخاصة لقانون الولاية التي سجلت السفينة فيها ، ويتمثل هذا الاختصاص في المسائل التالية :

الخضوع الأول : الخضوع للاختصاص القضائي

سنتكلم هنا عن الإختصاص القضائي في المسائل الإدارية وكذلك المسائل المدنية و المسائل الجنائية .

1- المسائل الإدارية

تخضع السفينة لسلطة ريان السفينة سواء تعلق الأمر بالأموال أو الأشخاص ، حيث يمكنه حجز المذنب و التحقيق معه و معاقبته .

2- المسائل المدنية

تنص اتفاقية بروكسل المؤرخة في سنة 1952 الخاصة بتوحيد الإختصاص المدني في مسائل التصادم البحري على أنه : للمدعي اختيار المحكمة التي يرفع أمامها دعواه ، فإما:

أ . أمام محكمة محل إقامته أو مركز عمله .

ب . أو أمام محكمة موقع الحجز على السفينة ¹ .

¹ - محمد سعادي ، المرجع السابق ، ص 217 .

دون أن ننسى تساؤلاً آخر، ألا وهو ، ماهو القانون الواجب التطبيق في حالة التصادم البحري لتحديد المسؤولية المدنية والتعويض عليها ؟

فالإجابة عن هذا السؤال تتخذ شقين :

أ - إذا كانت السفينتان من جنسية واحدة : فإنها تخضع لقانون العلم المشترك .

ب - إذا كانت السفينتان من جنسيتين مختلفتين : فإننا نقع في مسألة تنازع القوانين .

حيث يقول البعض: بأنها تخضع لقانون القاضي ، ورأى آخرون بأنها تخضع لقانون علم السفينة المسؤولة ، غير أنه وجد توحيد للقواعد القانونية في حالة المسؤولية المدنية ، وهذا بفضل اتفاقية بروكسل لسنة 1910 واتفاقية بروكسل الثانية لسنة 1962¹ .

3- المسائل الجنائية أو التأديبية

في حالة ثبوت المسؤولية الجنائية أو التأديبية على ريان السفينة أو عمالها ، فإن السفينة الخاصة في هذه الحالة تخضع للاختصاص قانون العلم ، ولكن ، إذا كان الجاني أجنبياً ، فإن الاختصاص يكون لدولة العلم دون غيرها كما تنص عليه معاهدة بروكسل المؤرخة في 10 ماي 1952 الخاصة بقواعد الإختصاص الجنائي في مسائل التصادم البحري ، غير أن معاهدة جنيف لسنة 1958 في مادتها 11 و معاهدة 1982 لقانون البحار في مادتها 1/97 ، أكدت على أن يكون الاختصاص ، في مثل هذه الحالة ، مشتركاً بين قانون العلم و قانون الجاني حيث يحاكم الجاني الأجنبي أمام محاكم دولة العلم أو أمام محاكم دولته ، ويكون حق احتجاج أو احتباس السفينة من حق دولة العلم في هذه الحالة .

الخضوع الثاني : الخضوع للاختصاص البوليسي

في الحقيقة ، تخضع السفن في أعالي البحار، في حالة مراقبة الشرطة للسفن في أعالي البحار، لسلطة شرطة دولة العلم ، و الواقع أن المبدأ هذا دخلت عليه عدة استثناءات وهذا بسبب ما تراه الدولة الساحلية من :

¹ - محمد سعادي ، المرجع السابق ، ص 218 .

- ضمان احترام السفن الأجنبية لبعض الإجراءات المطبقة فوق إقليمها البري .

- أو بسبب معاقبة من يخترق بعض قواعدها الأساسية .

و عليه يكون احتكار اختصاص البوليسي من طرف دولة السفينة التي تنص عليه المادة 06 من معاهدة 1958 و المادة 92 من معاهدة 1982 لقانون البحار و التي ترى بأن السفينة الخاصة تخضع لاختصاص خالص لدولة واحدة في أعالي البحار و هي التي تحمل علمها ، و هي قاعدة في الأصل عرفية غير محتج عليها .

بحيث لا يمكن اعتبار السفينة جزء من إقليم الدولة بالرغم من ذهاب محكمة العدل الدولية الدائمة في قضية اللوتيس سنة 1927 إلى ذلك حين قالت بأنه : " بفضل مبدأ حرية البحر، وضعت السفينة في نفس وضعية إقليم الدولة " .

إن احتكار الإختصاص في أعالي البحار من طرف دولة العلم يمنع أي دولة من اتخاذ إجراءات بوليسية في مواجهة السفينة التي تتبعها ، هذا الاحتكار يعطيها الاختصاص الخالص لسلطاتها الجنائية والتأديبية في حالة التصادم في أعالي البحار ¹ .

فمن واجب السفينة حمل علم واحد فقط عند السفر ، ولكن ما العمل في حالة حمل السفينة الخاصة لعلمين مختلفين ؟

في هذه الحالة تعامل كعديمة الجنسية ، و يمكن أن يجاز للسفينة الخاصة برفع علم منظمة دولية حكومية تعمل لخدمتها ، و في هذه الوضعية تتمتع بحصانات المنظمة الدولية ، كما يجوز لها رفع علم المنظمة الدولية و الدولة في آن واحد باتفاق بينهما مثلما حدث أثناء تطهير قناة السويس بعد العدوان الثلاثي على مصر بفضل اتفاقية 08 جانفي 1957 بين مصر و الأمم المتحدة الذي أعطى لدولة مصر حق رفع علم الأمم المتحدة أو علمها و علم الأمم المتحدة .

¹ - المادة 11 من معاهدة 1958 والمادة 97 من معاهدة 1982.

الفقرة الثانية : حرية الصيد

وهو حق لكل دولة مطلة أو غير مطلة على البحر، حيث يكون لرعاياها الحق في الصيد في أعالي البحار دون المساس بمصالح الدولة الساحلية و دون الإخلال بالقواعد الدولية المتمثلة في المحافظة على الموارد الحية واحترام الإلتزامات الإتفاقية للدولة المعنية ، وهي القيود الواردة على حرية الصيد في أعالي البحار التي سنتعرض لها فيما بعد .

الفقرة الثالثة : حرية إلقاء و وضع الكوابل و الأنابيب تحت سطح البحر

و هو حق لكل الدول مطلة أو غير مطلة على البحر مراعاة لحق الغير في ممارسة نفس العمل و الإلتزام بالقواعد الدولية في المسألة التي أكدت عليها لجنة القانون الدولي في تقريرها لسنة 1956 في المادة 1/61 منه ، ونصت عليها المواد : 26 ، 27 ، 28 و 29 من معاهدة جونيف الخاصة بالبحر العام لسنة 1958 ، وهي تجسد بذلك معاهدة باريس المؤرخة في 14 مارس 1884 الخاصة بحماية أسلاك البرق البحرية ، حيث كانت السابقة الأولى لممارسة هذا الحق بين كالي و دوفر فوق قاع بحر المانش بتاريخ 25 سبتمبر 1851 .

و قد بدأت الحاجة إلى قواعد دولية لتنظيم و حماية ذلك بعد وضع الكوابل الرابطة بين أوروبا الغربية و أمريكا الشمالية سنة 1866 ، فتواصلت الجهود إلى إبرام معاهدة باريس 1884 ، و التي أكدت عليها معاهدة 1982 لقانون البحار في المواد : 112، 113، 114، 115 ، حيث اعتبر هذا كله تقنين لما استقر عليه العرف الدولي في هذه المسألة¹ .

الفقرة الرابعة : حرية التحليق فوق أعالي البحار

يقصد بها حرية المرور فوق الإقليم الجوي الذي يعلو أعالي البحار ، حيث يمكن للطائرات الأجنبية الطيران فوقه ، وهو حق لكل الدول مطلة أو غير مطلة على البحر مع الإلتزام بالقواعد الدولية المنظمة لهذا الحق كما جاءت به معاهدة شيكاغو للطيران المدني الدولي المؤرخة في 07 ديسمبر 1944 بالإضافة إلى ما جاءت به معاهدة 1982 لقانون البحار في مادتها 87 .

¹ - محمد سامي عبد الحميد ، المرجع السابق ، ص 225 .

الفقرة الخامسة : حرية البحث العلمي

إن حرية البحث العلمي كرسها العرف الدولي ، دون النص عليها في معاهدة 1958 والتي اهتمت بها الدول بصورة بليغة في معاهدة 1982 لقانون البحار التي خصصت لها القسم 13 المتكون من 28 مادة.

الفقرة السادسة : حرية إقامة الجزر الإصطناعية و غيرها من المنشآت المسموح بها بموجب القانون الدولي

عرفت الجزر الإصطناعية بفضل المادة 1/10 من معاهدة 1958 الخاصة بالمياه الإقليمية و المنطقة المجاورة ، والمادة 1/121 من معاهدة 1982 لقانون البحار ، ولكن الفقه اختلف في وضع تعريف للجزيرة الإصطناعية ، و يعرفها البعض بأنها : " مجسم من مصنع الإنسان يطفو ثابتا فوق ماء البحر مرتكزا على قاعه " .

و يكون الهدف من إنشائها هو البحث العلمي دون نسيان أهداف أخرى متمثلة في الهدف الإقتصادي (النفط) و الهدف السياسي و العسكري (محطة الراديو و مركز المراقبة) ، وقد نفت المادة 87 من معاهدة 1982 لقانون البحار اعتبار الجزر الإصطناعية امتداد لإقليم الدولة ، والإختصاص في رأي د. محمد سامي عبد الحميد يكون عليها كالإختصاص الواقع على السفينة في أعالي البحار¹ .

الفقرة السابعة : الحريات الأخرى

و هي التي نصت عليها المادة 2/2 من معاهدة 1958 والتي تحيل إلى الحريات الأخرى دون ذكرها بالإسم ، و قد أكد عليها العرف الدولي و التي تتمثل في الحريات التالية :

أ . حرية القيام بالمناورات و التدريبات العسكرية : كإغلاق مناطق بحرية معينة في وجه الملاحة و الطيران لمدة معينة .

ب . حرية إلقاء الفضلات في البحر: بعض الدول أقرت ذلك و دافعت عنه خاصة الفضلات النووية ، ولكن ، في الحقيقة ، فإن هذه الحرية مزعومة غير مقبول بها.

¹ - محمد سامي عبد الحميد ، المرجع السابق ، ص 228 .

وعليه ، نصل إلى التساؤل التالي : هل يؤخذ بهذه الحريات على إطلاقها دون التقيد بأنظمة أو تنظيمها من قبل الدول ؟

طبعاً ، لا يمكن للدولة ممارسة هذه الحريات دون قيد أو تنظيم لها و هذا مراعاة لمصالح الدول الأخرى في ممارستها لحرية أعالي البحار و احترام نصوص قانون البحار ، هذا ما دفع بالمجتمع الدولي إلى وضع قيود لتنظيم هذه الحريات حتى لا تدخل ممارسة الدول لحقها في أعالي البحار في فوضى¹ .

المطلب الثالث : القيود الواردة على مبدأ حرية البحار

إن هذه القيود تبيح للدولة الساحلية ، من خلال سفنها الحربية ممارسة اختصاصات بوليسية في حال إشتباها في سفينة تقوم بأعمال تتنافى و قواعد القانون الدولي العام أو مخالفة تشريعاتها و تنظيماتها البحرية ، و تمارس اختصاصات قضائية ، حيث تختص في القضية محاكم السفينة الحاجزة فتطبق قوانينها الخاصة لقمع الأعمال الإجرامية والمنافية لمبادئ القانون الدولي العام ، حيث تختص الدولة الساحلية في أعالي البحار بالنظر في المسائل التالية :

الفرع الأول : محاربة القرصنة

فمن حق الدولة الساحلية قمع القرصنة باعتباره حق معترف به لجميع الدول لمحاربة هذه الظاهرة ، وهو ما يكرسه العرف الدولي الذي وضع قواعد تحديد التعاون الدولي لقمع القرصنة باعتبارها جريمة دولية تعرقل حرية الملاحة البحرية منذ القدم .

والمؤكد عليه من طرف لجنة القانون الدولي في تقريرها لسنة 1956 التي قالت بأنه يجب على جميع الدول التعاون لقمع القرصنة في أعالي البحار وفي أي مكان آخر يخضع لولاية دولة أخرى (المادة 38) ولكن ، قبل التعرض لمسألة محاربة القرصنة الفعل المعترف قيدها على مبدأ حرية البحار ، يجب علينا تعريف القرصنة .

¹ - محمد بشير الشافعي ، المرجع السابق ، ص 369 .

الفقرة الأولى : تعريف القرصنة

هي أي عمل غير قانوني يستعمل العنف أو الاحتجاز أو عمال سلب يرتكب لأغراض خاصة ، ويعرفها د. محمد حافظ غانم بأنها: " اعتداء مسلح تقوم به سفينة في أعالي البحار، دون أن يكون مصرحا لها بذلك من جانب دولة من الدول ، و يكون الغرض منه الحصول على مكسب باغتصاب السفن أو البضائع أو الأشخاص " ، و يعرفها د. محمد سامي عبد الحميد بأنها كل : " ما يقوم به الأفراد في البحر العام من أعمال العنف غير المشروعة الموجهة ضد الأشخاص أو الأموال و المستهدفة لزوما تحقيق منفعة مادية خاصة للقائمين بها ¹ .

و هي ، حسب المادة 15 من اتفاقية جنيف لسنة 1958 : " كل أعمال العنف ، و الإعتقال ، و السلب ، غير المشروعة التي يرتكبها ، لأغراض شخصية ، ملاحو أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة ، في البحر العام ، ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص ، أو أموال ، موجودة في السفينة أو الطائرة ".
و تعرفها المادة 101 من معاهدة 1982 لقانون البحار بأنها :

"أ. كل فعل غير مشروع للعنف أو حجز أو نهب يرتكب من طرف ملاحو أو ركاب سفينة أو طائرة خاصة لأغراض شخصية وموجهة:

واحد: ضد سفينة أخرى أو طائرة ، أو ضد أشخاص أو أموال موجودة في السفينة أو الطائرة في أعالي البحار.

إثنان: ضد سفينة أو طائرة ، و أشخاص أو أموال في مكان لا ينتمي إلى ولاية دولة أخرى .

"ب . كل فعل مشاركة إرادي لاستعمال سفينة أو طائرة ، حينما يكون مرتكبه يعلم بأن هذه السفينة أو الطائرة هي سفينة أو طائرة قرصنة .

ج . كل فعل يهدف من ورائه التحريض على ارتكاب أفعال معرفة في الفقرة " أ " و الفقرة " ب " ، أو يرتكبه بنية تسهيل ارتكاب ذلك " .

¹ - محمد سعادي ، المرجع السابق ، ص 227 .

الفقرة الثانية : الأعمال المعتبرة أعمال قرصنة

أ . ارتكاب أي عمل عنف أو حجز أو نهب غير مشروع لأهداف شخصية من طرف طاقم أو ركاب سفينة خاصة و طائرة خاصة و موجهة .

واحد: في أعالي البحار ضد سفينة أخرى أو ضد أشخاص أو أموال على متن هذه السفينة .

إثنان: ضد سفينة أو أشخاص أو أموال في مكان لا يخضع لأي ولاية لأية دولة .

ب . أي أعمال مشاركة إرادية باستعمال سفينة أو طائرة حينما يقوم بها الشخص مع علمه بأن ما يقوم به من أعمال القرصنة .

ج . أي عمل الهدف منه التحريض على ارتكاب أعمال معرفة في الفقرة الأولى والثانية من المادة 39 أو القيام بأعمال بنية تسهيل مثل هذه الأعمال¹ .

الفقرة الثالثة : شروط اعتبار السفينة سفينة قرصنة

الشرط الأول : حين تكون السفينة قد تعرضت لانقلاب

الشرط الثاني : فعل غير مشروع للعنف أو حجز مرتكبة في عرض البحر العام و موجه ضد سفينة أو طائرة أو ضد أشخاص أو أموال على متنها .

الشرط الثالث : ارتكاب الفعل لأغراض خاصة ، ويلخص البعض شروط اعتبار سفينة ذات طابع قرصنة في :

الشرط الأول : طبيعة العمل و هوية القائمين به .

الشرط الثاني : شرط مكاني (البحر العام) أو مكان لا يخضع لسيادة أي من الدول .

الشرط الثالث: الباعث أو الغاية المتمثل في تحقيق منفعة مادية خاصة للقائمين بفعل القرصنة ، و الذي نصت عليه المادة 103 من معاهدة 1982 لقانون البحار.

¹ - المادة 39 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 .

الفقرة الرابعة : التمييز بين سفينة الثوار و سفينة القراصنة

لا يمكن للدول التدخل في القضية إذا استولى ثوار على سفينة الدولة التي يثورون عليها دون سفن الدول الأخرى ، إذ اتجه معظم الفقه نحو إجازتها ، مثلما قامت بريطانيا بعدم التدخل لسفنها الحربية سنة 1873 حينما استولى الثوار على سفن حربية في قرطاجنة بالرغم من إعلان الحكومة الإسبانية على أن الثوار قراصنة .

كما رفضت الولايات المتحدة الأمريكية طلبات فنزويلا على أن تعامل السفينة الألمانية فالك Falke على أنها سفينة قرصنة لأن الثوار استخدموها في أوت 1929 لمهاجمة كوماننا Cumana واعتبرتها سفينة ثوار¹ .

وفي قضية غالفاوو Galvaoo، حيث حولت السفينة غالفاوو سنة 1961 من طرف أحد المعارضين السياسيين البرتغاليين الذين حاول شد انتباه العالم حول دكتاتورية سالوار ، حيث لا يمكن اعتبار قرصنة سفينة عملا إرهابيا ، و لكن مهاجمة سفن الدول الأخرى من طرف الثوار تعتبر قرصنة .

هذا ما نصت عليه المادة 14 إلى 21 من معاهدة 1958 ، ومعاهدة 1979 حول خطف الرهائن ، و المادة 100 إلى 107 من معاهدة 1982 لقانون البحار ، و معاهدة 10 مارس 1988 حول قمع الأفعال غير الشرعية ضد أمن الملاحة البحرية ، حيث وسعت من اختصاص الدولة الساحلية في أعالي البحار من أجل محاربة أعمال القرصنة .

الفقرة الخامسة : الجهة الممارسة لحق القبض على سفينة القرصنة

إنه حق لكل الدول في القبض و محاكمة القراصنة ، حيث يجوز لأي دولة القبض على سفينة القراصنة مهما كانت جنسيتها و القبض على الأشخاص الموجودين على ظهرها .

والتي يكرسها العرف الدولي ، فيحق لأي سفينة حربية لأي دولة القبض على سفن القراصنة و إغراقها إن اقتضى الأمر ، و التي تؤكد عليها المادة 18 من معاهدة 1958 ، و المادة 104 من معاهدة 1982 لقانون البحار ، وتنفذ عملية قمع القرصنة السفن الحربية وهو ما نصت عليه المادة 45 من تقرير لجنة

¹ - محمد طلعت الغنيمي ، المرجع السابق ، ص 187 .

القانون الدولي لسنة 1956 ، و المادة 21 من معاهدة 1958 ، أو الطائرات الحربية كما تنص عليه المادة 45 من تقرير لجنة القانون لسنة 1956 ، و المادة 107 من معاهدة 1982 .

و عليه ، تختص الدولة القابضة على سفينة القرصنة بمحاكمة القرصنة وفقا لقانونها الداخلي و هذا ما قالت به لجنة القانون الدولي في تقريرها لسنة 1956 في المادة 43 منه ، وهو نفس ما نصت عليه المادة 19 من معاهدة 1958 ، و المادة 105 من معاهدة 1982 من قانون البحار، ولكن ، ما العمل في حالة خطأ الدولة الساحلية في حجز سفينة على اعتبار أنها سفينة قرصنة ليتضح فيما بعد أنها غير ذلك ؟

في حالة خطأ الدولة الساحلية في حجز سفينة على اعتبار أنها سفينة قرصنة ، ففي هذه الحالة يوجب على هذه الأخيرة تقديم تعويض للسفينة المتضررة جراء هذا الإجراء القمعي وفقا لما جاءت به لجنة القانون الدولي في تقريرها لسنة 1956 في المادة 44 ، و المادة 20 من معاهدة 1958 ، و المادة 106 من معاهدة 1982 لقانون البحار .

الفرع الثاني : محاربة الإتجار بالرقيق

يعرف الرقيق بأنه : " المركز القانوني للشخص الطبيعي إذ تمارس عليه كل أو بعض السلطات المتفرعة عن حق الملكية " ، أما الإتجار بالرقيق فهو : " كل فعل موجه إلى الإنسان بقصد استرقاقه سواء تمثل في أسره أو في حيازته أو في النزول عنه للغير بمقابل أو بغير مقابل " ¹ .

وقد اعتبر الرق مسألة محظورة منذ إلغاء بريطانيا ، كأول دولة ، للرق فوق إقليمها وإستقرار القضاء البريطاني على ذلك منذ 1772 ، ليلغى الرق في جميع المستعمرات البريطانية سنة 1807 ، و الفرنسية سنة 1848 ، و الهولندية سنة 1863 ، و الولايات المتحدة الأمريكية سنة 1865 ، من هنا أجاز العرف الدولي محاربة الإتجار بالرقيق (القرن 19) معتبرا إياها جريمة دولية ، حيث توالت المعاهدات المحظورة للرق والإتجار به ، بداية من :

- معاهدة حظر الرق المؤرخة في 25 سبتمبر 1926 .

¹ - محمد سامي عبد الحميد ، المرجع السابق ، ص 245 .

- معاهدة سنة 1831 و معاهدة سنة 1841 التي تعطي الحق للسفن الحربية بتفتيش السفن المشكوك فيها بصورة متقابلة وهذا لاعتبارات إنسانية .

- معاهدة سنة 1845 التي تمنح حرية تصرف كل دولة بالأصالة عن نفسها في تفتيش سفنها .

- ميثاق بروكسل لسنة 1890 الخاص بمقاومة تجارة العبيد .

- اتفاقية سان جرمان لسنة 1919 التي تلزم الدول على إلغاء الرق في مادتيها 11 و 22 .

- اتفاقية جنيف لسنة 1958 التي تلزم الدول بحظر و معاقبة نقل العبيد على سفنها في مادتها 13¹ .

- معاهدة 1982 لقانون البحار في مادتيها 99 و 101.

الفرع الثالث : قمع الحيازة اللاشرعية للمخدرات وما شبيهاها

حيث نصت معاهدة 1982 لقانون البحار في مادتها 108 على التعاون الدولي في ميدان قمع الحيازة اللاشرعية للمخدرات وما شابهها ، كما نصت معاهدة فيينا 20 ديسمبر 1988 ضد الإتجار الغير مشروع للمخدرات وغيرها من المواد المؤثرة على العقل في مادتها 17 على الحث بإبرام اتفاقيات ثنائية أو إقليمية حتى يعطي آثارا للمعاهدة التي ترمي إلى قمع هذا العمل .

الفرع الرابع : حماية الكوابل و الأنابيب الموضوعة تحت سطح مياه البحر

ترجع ملكية الدولة لهذه الكوابل إلى حقها العام في البحر العام التي دفعت الدول المعنية إلى إبرام أول معاهدة لحمايتها في 16 جوان 1846 بين فرنسا و البرازيل و البرتغال و هايتي ، ووضع أيضا ، نظام خاص لتفادي قطع الأسلاك سهوا أو عمدا بموجب اتفاقية باريس المؤرخة في 14 مارس 1884 الخاصة بحماية الكوابل خارج المياه الإقليمية .

وهي الاتفاقية الخاصة بحماية الكوابل التلغرافية تحت المياه ، بحيث تسمح بمتابعة السفن التي تضر بها و التي تعطي سلطة بوليسية للسفن الحربية للدول بقصد التحقق من جنسية السفن التي ترتكب مخالفة لأحكامها والمعاقبة لدولة السفينة ، و لا يمكن للدولة الساحلية أن تعترض على وضع و صيانة هذه

¹ - محمد سامي عبد الحميد ، المرجع السابق ، ص 249 .

الكوابل و الأنايب ، بل ، لها فقط حق اتخاذ تدابير معقولة لاستكشاف الجرف القاري و استغلال موارده الطبيعية. (المادة 2/61).

كما أضافت اتفاقية جونيف لسنة 1958 (المواد من 27 إلى 29) من أجل حماية الأنايب و الكوابل الكهربائية ، كما ألزمت المادة 36 الدول على سن تشريعات خاصة لمعاقبة المتسبب في ذلك .

و هو ما أكدته ، من قبل لجنة القانون الدولي في تقريرها لسنة 1956 ، حيث قالت بأنه من واجب كل دولة اتخاذ التدابير التشريعية الضرورية لمنع القطع أو التحطيم العمدي أو الإهمالي للكوابل أو الأنايب تحت البحر في أعالي البحار التي تشكل مخالفة يعاقب عليها (المواد 62 و 64 و 65) ، ومعاهدة 1982 لقانون البحار في المادة 79 التي كررت مثل هذه الأحكام و أضافت المادة 113 التي اعتبرت أن مثل هذا الفعل يعتبر جريمة تتكفل دولة العلم بتوقيع العقاب على مرتكبها .

طبعاً لا ينطبق هذا على الأشخاص الذين قاموا بذلك لحماية حياتهم أو حماية أمن سفنهم بعد أن اتخذوا جميع احتياطاتهم الضرورية لتجنب ذلك (المادة 62) و لكن ، من له الحق في القبض على السفينة المرتكبة للتخريب ؟

لكل دولة الحق في ذلك ، و لكن ، و كما نصت عليه معاهدة باريس لسنة 1984 ، فإن الإختصاص في هذه الحالة يكون لمحاكم الدولة التي تعود لها السفينة المخالفة التي تطبق قانونها في مواجهتها¹ .

الفرع الخامس : تنظيم و حماية الصيد و المصايد

وهو ما يطلق عليه الاستعمال الاقتصادي لأعالي البحار ، فالقاعدة العامة تنص على حرية الصيد كما أسلفنا ، حين التحدث عن مبدأ حرية البحار في مسألة حرية الصيد ، فلا تخضع السفينة إلا لسلطة دولة العلم ، حيث تأيد هذا المبدأ بالقرار التحكيمي لسنة 1893 من طرف المحكمة الإنجليزية الأمريكية في قضية صيد الفقمة في بحر بهرينغ Behring .

ولكن ، منذ نهاية القرن 19 ظهر بأنه قد يكون بعض الصيد خطراً على الثروة السمكية في بعض المناطق من أعالي البحار ، فلم تعد حرية الصيد تعني حرية مطلقة ، لأن الثروة السمكية يمكن أن

¹ - محمد سعادي ، المرجع السابق ، ص 236.

تتناقص و تتضرب لذا ، نظمت مسألة المصايد التي قيدت كثيرا من حرية الصيد التي عرفتها السنوات الأولى .

حيث عرف تنظيم المصايد معاهدات ثنائية عقدتها الدول المتجاورة ، و التي جسدت ذلك في إبرام معاهدات :

- بين فرنسا و بريطانيا العظمى للصيد في بحر المانش (معاهدة 1839 و اتفاقية 1928 و اتفاق 1951) للصيد في مياه أرخبيل Minquiers و الصيد في أرخبيل Ecréhous .

- بين بريطانيا و يوغسلافيا للصيد في بحر الأدرياتيك (اتفاقية Brioni 1921 ، اتفاق 1949) .

- بين الولايات المتحدة الأمريكية و كندا لصيد الرقود (معاهدات 1908 ، 1923 ، 1930 ، 1937) و سمك السلمون (معاهدة 1930) للصيد في البحريات الكبرى (معاهدة 1946) .

- بين روسيا و اليابان للصيد في بحار اليابان و Akhotsk و بهرنك (معاهدات 1875 ، 1907 ، 1928 ، 1957) .

- بين بريطانيا العظمى و الاتحاد السوفياتي للصيد في البحر الأبيض المتوسط (اتفاق 1930 ، اتفاقية 1958) .

- بين إيران و الإتحاد السوفياتي للصيد في بحر قزوين (اتفاقية 1927 الملغاة في سنة 1953) .

كما أبرمت الدول معاهدات متعددة الأطراف لتنظيم المصايد ، حيث أبرمت معاهدات و اتفاقيات تجسدت في :

- اتفاقية الصيد في بحر الشمال (1882) بين الدول الواقعة على شاطئ هذا البحر باستثناء السويد و النرويج ، وقد استبدلت باتفاقية 1964 المتعلقة بالصيد في مياه أوروبا الغربية .

- اتفاقية لاهاي 1882 و التي تهدف إلى معاقبة الملاهي العائمة في بحر الشمال ¹ .

¹ - محمد طلعت الغنيمي ، المرجع السابق ، ص 196 .

- معاهدة 06 نوفمبر 1887 تخول لسفن جميع الأطراف التحقق من بعض المخالفات ، لاسيما المتعلقة منها بتجارة الكحول التي تحظر الحانات العائمة في بحر الشمال .
- معاهدة لندن (5 أبريل 1946) الخاصة ببحر الشمال ¹ .
- اتفاقيات خاصة بالمحيط الهندي التي أنشئ بفضلها مجلس لأمكنة الصيد بموجب اتفاق Baguio سنة 1948 .
- معاهدة واشنطن (8 فيفري 1949) المكملة لبيروتوكول 19 نوفمبر 1965 المتعلقة بالصيد في الشمال الغربي من المحيط الأطلسي .
- معاهدة روما (24 سبتمبر 1949) المتعلقة بالصيد في البحر الأبيض المتوسط ، التي أنشئ بفضلها مجلس عام للصيد .
- معاهدة أول جوان 1957 الخاصة بممارسة الصيد في شمال الأطلسي .
- اتفاقية لندن 1959 المتعلقة بأمكنة الصيد في الشمال الشرقي من المحيط الأطلسي .
- كما أبرمت الدول معاهدات متعلقة بأنواع معينة من الصيد ، لعل أهمها :
- اتفاقيات خاصة ببحر بهرنينغ (معاهدة واشنطن لسنة 1911 لحماية الفقمة ذات الفرو بين الولايات المتحدة الأمريكية و انجلترا و روسيا و اليابان) .
- اتفاقيات خاصة ببحر البلطيق (اتفاقية برلين 1929 المتعلقة بتنظيم صيد السمك الهوشع و الترس) .
- اتفاقيات خاصة بقضية صيد الحوت (اتفاقية جنيف 1931 ، اتفاقية واشنطن 1946 و اتفاق لندن 1963) .
- اتفاقية 1953 الخاصة بصيد أسماك الهاليبوت في شمال المحيط الأطلسي .

¹ - محمد بشير الشافعي ، المرجع السابق ، ص 375 .

- معاهدة جنيف 1958 الخاصة بالصيد و المحافظة على الثروة الحية في البحر العام¹ .

وهذا ، اعتبارا من المطالب الوطنية لبعض الدول من أجل حماية الموارد الحية في أعالي البحار كالتصريح الأمريكي لسنة 1945 ، حيث اقترحت نظاما مشتركا للمصايد في أعالي البحار مقترحة على الدول المجاورة لبعضها البعض في أعالي البحار و وضع أنظمة قانونية تنظم ذلك .

وقد أكد عليها من طرف القضاء الدولي من خلال محكمة العدل الدولية في قراراتها الصادرة في 25 جويلية 1974 حول قضية الإختصاصات في مسألة المصايد .

لتؤكد عليه لجنة القانون الدولي في تقريرها لسنة 1956 حيث رأت بأنه :

لرعايا الدولة الحق في ممارسة الصيد في أعالي البحار ، مع مراعاة ما يربطها مع غيرها من الدول من معاهدات و التدابير الخاصة بالمحافظة على الموارد الحية في أعالي البحار (المادة 49) .

وعليه ، فإن الإتفاق الذي أبرم في جنيف سنة 1958 بشأن الصيد و الثروة الحية يعتبر علامة هامة في تاريخ القانون الدولي للبحار، فقد نظم على المستوى الدولي كثيرا من الفوضى التي كانت تسيطر على العلاقات الدولية حتى ذلك الوقت ، ومعاهدة 1982 لقانون البحار في موادها من 116 حتى 120 التي حثت الدول بالتعاون بين بعضها البعض لحفظ و إدارة الموارد الحية في أعالي البحار ، التي أضفت على معاهدة 1958 عدة أحكام و قواعد لتسيير الموارد الحية ، تمثل في التوسيع للمنطقة الاقتصادية الخالصة التي قلصت من حرية الصيد في أعالي البحار، حيث نصت المادة 116 من معاهدة 1982 لقانون البحار على أنه : " إذا كانت تمنح لكل دولة أن تعطي لرعاياها حق الصيد في أعالي البحار، فإن المادة 117 تقيد هذه الحرية لصالح التعاون الدولي للمحافظة على الموارد الحية ، مع إلزامية هذا التعاون التي نصت عليها المادتان 118 و 119 منها .

وعليه ، فإن تنظيم الصيد في أعالي البحار من اختصاص الدولة وليس حقا مطلقا للخواص ، مثل تحريم الصيد في بعض المواسم و تحريم صيد نوع من السمك و تحريم استعمال بعض وسائل الصيد (تنظيم أوروبي 92/345 المؤرخ في 27 جانفي 1992 المحرم شباك الصيد الذي يفوق عرضه 2,5 كلم ،

¹ - محمد بشير الشافعي ، المرجع السابق ، ص 375 .

و كذلك توصية الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 225/44 المؤرخة في 22 ديسمبر 1989 في نفس المسألة .

من هنا، أبرم اتفاق روما في 24 نوفمبر 1993 تحت إشراف منظمة التغذية و الزراعة العالمية بغية تفضيل احترام الإجراءات الدولية للمحافظة و تسيير من طرف سفن الصيد في البحر العام¹ .

كما نظمت مسألة الأنواع المخزنة المجاورة و أنواع السمك المخزنة المهاجرة بفضل اتفاق نيويورك المؤرخ في 04 ديسمبر 1995 من قبل مؤتمر الأمم المتحدة و الذي يرمي إلى المحافظة على هذا المخزون من السمك ، و إعلان روما المؤرخ في 11 مارس 1999 حول تطبيق قانون السلوك من أجل صيد مسؤول .

و مخطط العمل الدولي سنة 2001 من طرف منظمة التغذية و الزراعة الذي يرمى إلى الوقاية و التصدي و إقصاء الصيد الغير مشروع و الغير معطن عنه و الغير منظم ، و قرار منظمة التغذية و الزراعة سنة 2003 حول الصيد الغير مشروع و الغير معطن عنه و الغير منظم .

و إعلان روما حول الصيد الغير مشروع و الغير معطن عنه و الغير منظم على مستوى منظمة التغذية و الزراعة بتاريخ 12 مارس 2005 ، أيضا تخللت إبرام هذه الإتفاقيات الخاصة بتنظيم المصايد انعقاد عدد كبير من المؤتمرات الدولية لدراسة المسألة ، من أهمها :

- مؤتمر ستوكهولم سنة 1899 الخاص بتنظيم الصيد في أعالي البحار .

- مؤتمر أوصلو سنة 1901 و كوبنهاغن سنة 1902 اللذين أنشئ فيهما مجلس دولي دائم لاستغلال البحر لدراسة الظروف البيولوجية الخاصة بتنظيم و إدارة الصيد عن طريق اتفاق دولي ، مقره بكوبنهاغن .

- مؤتمر واشنطن في 7 جويلية 1911 بين روسيا ، اليابان ، بريطانيا و الولايات المتحدة الأمريكية المتعلق بتحريم قتل أو مطاردة كلاب البحر في المحيط الهادي ، في بحر بهرنج ، كامتشانكا و Okhotsk باليابان .

¹ - محمد سعادي ، المرجع السابق ، ص 244 .

- مؤتمر جنيف 24 سبتمبر 1931 الخاص بمنع صيد بعض الأنواع من السمك .
- مؤتمر لندن في أكتوبر 1943 الخاص بالإشراف على الصيد في المحيط الأطلسي و المحيط التلجي الذي وضع مشروع اتفاق متضمن 59 مادة ، مؤتمر سنة 1946 لبحث الصيد في بحر الشمال و إنشاء لجنة استشارية دائمة لتقديم التوصيات لمنع نفاذ أنواع الأسماك و وضع قواعد خاصة بتنظيم الصيد فيه .
- مؤتمر واشنطن لسنة 1946 (9 دول) انتهى إلى إنشاء لجنة للإشراف على الصيد و تنظيمه¹ .
- دون أن ننسى المؤتمرات الدولية على مستوى الأمم المتحدة المتتالية التي سبقت إبرام معاهدة سنة 1982 لقانون البحار التي بدأت منذ ستينيات القرن العشرين منتهية سنة 1982 .
- كما أنشئت لجان خاصة بتنظيم المصايد ، لعل أهمها :
- لجنة للإشراف على الصيد وتنظيمه في البحر الأبيض المتوسط سنة 1919 .
- لجنة للإشراف على الصيد و تنظيمه في المحيط الهادي و الأطلسي سنة 1921 .
- لجنة مختلطة ذات اختصاصات فنية و علمية و استشارية خاصة بتنظيم صيد سمك الحوت لتنفيذ بعد توقيع اتفاقية 9 جوان 1930 ثم معاهدة 1941 .
- لجنة للإشراف على الصيد وتنظيمه سنة 1946 .
- و غيرها من اللجان والمجالس الدولية الخاصة بمسألة تنظيم الصيد و المصايد .

الفرع السادس : محاربة البث الإذاعي غير المصرح به

يقصد بذلك بث و إرسال إذاعة أو تليفزيون انطلاقا من أعالي البحار بنية استقبالها من عامة الجمهور بما يخالف الأنظمة الدولية المعمول بها في هذا الشأن ، و الذي يمنعه العرف الدولي و يسمح للدول المعنية بقمعه و محاربته .

¹ - محمد طلعت الغنيمي ، المرجع السابق ، ص 203 .

وقد حاولت الجماعة الدولية الحد من هذه الظاهرة لأول مرة ، من خلال ما جاء به مجلس أوروبا بتاريخ 20 جانفي 1965 من خلال معاهدة أوروبية في المسألة .

ليقتن مرة أخرى على مستوى عالمي بفضل معاهدة 1982 لقانون البحار، التي كرست مبدأ التعاون الدولي لمحاربه حتى يعطيها حق الزيارة و الإختصاص ، حيث نصت معاهدة 1982 لقانون البحار على أنه يحاكم أي شخص يعمل في ذلك أمام محاكم دولة علم السفينة أو دولة تسجيل المنشأة أو دولة يكون من رعاياها أو دولة يمكن استقبال البث بها أو دولة يشكل هذا البث الإذاعي أو التليفزيوني تشويشا على اتصالاتها اللاسلكية المصرح بها ¹ .

وهي بذلك تعطي الإختصاص في قمع و محاربة البث الإذاعي والتليفزيوني الغير مشروع من طرف دول غير دولة العلم ، حيث يمنحها اختصاص البحث و التحري و القضاء على سبيل الحصر و المتمثلة في :

1 . دولة استقبال البحث .

2 . الدول التي يشكل البث تشويشا عليها .

3 . دول جنسية العاملين بالمحطات الغير مشروعة .

كما يخصص قضاؤها الجزائي الوطني في محاكمة مرتكبي هذه الأفعال الغير مشروعة .

الفرع السابع : محاربة التلوث و الوقاية منه

انطلاقا من واجب الحماية و المحافظة على المحيط البحري بسبب الكوارث التلوثية البحرية ، و الحوادث و رمي الفضلات الملوثة التي أصابت البحار جراء ناقلات النفط .

أدى ذلك إلى عقد مؤتمر واشنطن لسنة 1926 الذي قدم مشروع اتفاقية في موضوع الحماية من التلوث البحري ، ثم إبرام عدة معاهدات عالمية و إقليمية لدعم العمليات الوقائية أو القمعية التي تزيد في سلطات الضبط للدول الساحلية في أعالي البحار على الخصوص .

¹ - المادتان 109 و 110 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 .

حيث أبرمت أول معاهدة لحماية البيئة البحرية من التلوث و الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث بواسطة النفط والتي تمثلت في معاهدة لندن المؤرخة في 12 ماي 1954 المعدلة في سنوات 1962 و 1969 و 1971 و 1973 ، التي أكدت عليها فيما بعد لجنة القانون الدولي منذ سنة 1956 في تقريرها على: واجب كل دولة وضع تشريعات لمنع تلويث البحار بواسطة النفط المسكوب من السفن أو الأنابيب أو ناتج عن استغلال قاع و ما تحت قاع البحار و بواسطة الفضلات الإشعاعية (المادة 48) حيث سمحت التشريعات الدولية باتخاذ الإجراءات الضرورية للوقاية من التلوث البحري دون عرقلة حرية الملاحة¹ .

فألزمت الدول على الإلتزام الصارم لتجهيز السفن الناقلة للنفط و المواد الأخرى الملوثة و تدريب طاقمها و احترام المقاييس الأخرى للملاحة ونقل مثل هذه المواد الملوثة للبيئة البحرية و اتباع الطرق الملاحية الملزمة ، وعليه فمن حق الدولة الساحلية أن تملي على هذه السفن تشريعاتها الخاصة بالحماية من التلوث ، من هنا ، ولمواجهة الخطر التلوثي للبيئة البحرية عقدت الدول المعنية العديد من المؤتمرات الدولية حول حماية البيئة البحرية من التلوث و هي على التوالي :

- مؤتمر ستوكهولم لسنة 1972 الذي تحدث عن حماية البيئة البحرية من التلوث ، المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1973 ، لتتوالى معاهدات محاربة التلوث البحري .

- كمعاهدة بروكسل المؤرخة في 29 نوفمبر 1969 المعدلة ببروتوكول لندن المؤرخ في 02 نوفمبر 1973 التي تعطي للدول الساحلية حق التدخل والذي يصل إلى حد إغراق السفينة في أعالي البحار .

- اتفاقيات التدخل في أعالي البحار (بروكسل لسنة 1969) .

- معاهدة بروكسل (29 نوفمبر 1969) حول التدخل في البحر العام في حالة التلوث بالنفط .

- اتفاقيات أوسلو لسنة 1972 ، و لندن سنة 1972 لمحاربة التلوث بواسطة الإغراق .

- معاهدة لندن (29 ديسمبر 1972) حول الوقاية من التلوث بسبب النفايات .

¹ - محمد سامي عبد الحميد ، المرجع السابق ، ص 256 .

- مع ملاحق: نذكر منها: الملحق الأول : " القائمة السوداء " (مواد جد خطرة) و الملحق الثاني : " القائمة الرمادية " (مواد خطرة قليلا) ، اتفاقية لندن لسنة 1972 الخاصة بمنع التلوث البحري بإغراق النفايات والفضلات الأخرى ، و توصيات مؤتمر المنظمة الإستشارية البحرية سنة 1973 ، اتفاقية ماريول (1978/1973) حول محاربة التلوث بواسطة السفن ، معاهدة لندن (02 نوفمبر 1973) وبروتوكول 1978 الخاصة بالتلوث العمدي بواسطة ناقلات النفط مع خمس ملاحق منها : الملحق الأول حول قواعد بناء السفن الناقلة للنفط و الملحق الثاني حول المواد الملوثة و الملحق الثالث حول السفن الناقلة لمواد ملوثة و الملحق الرابع حول المياه المستعملة الخاصة بالسفن و الملحق الخامس حول فضلات السفن ، اتفاقية لندن لسنة 1973 حول إلقاء النفايات ، و اتفاقية لندن لسنة 1973 الخاصة بالحماية من التلوث من السفن .

- اتفاقية باريس لسنة 1974 حول المصادر البرية للتلوث .

- معاهدة باريس المؤرخة في 04 جوان 1974 حول التلوث البري المؤثر في البيئة البحرية .

- معاهدة لندن (1 نوفمبر 1974) حول الوقاية من التلوث بسبب حوادث السفن ، ثم نص عليها في معاهدة جنيف لسنة 1958 في مادتيها 24 و 25 .

و من أجل أمن الملاحة عن طريق بناء السفن و احترام قواعد البناء و التجهيزات تبنت الدول : " القانون البحري الدولي للبضائع الخطرة (IGMG) " الموضوع من طرف المنظمة البحرية الدولية OMI .

لتوفر معاهدة 1982 لقانون البحار الإطار العام القانوني لهذه الممارسة ، و التي خصصت القسم 12 منها لهذه المسألة ، حيث نصت المواد 192 ، 193 ، 194 ، 195 و 207 منها : يجب على الدول تبني تشريعات و لوائح في مسألة التزامات الحماية و الوقاية و التي ألزمت بها جميع الدول (المادة 192) .

كما ألزمت الدول بالتعاون الدولي و الإقليمي في المواد 197 ، 198 ، 199 ، 202 ، 204 و 206 . مع مساعدة الدول النامية لمواجهة تلوث البحرية و المراقبة المستمرة لحمايتها ¹ .

¹ - عبده عبد الجليل عبد الوارث ، حماية البيئة البحرية من التلوث والتشريعات الدولية والداخلية ، المكتب الجامعي الحديث ، مصر ، 2006 ، ص60 .

ووضعت إجراءات الضبط و القمع و التصليح في المواد 226 ، 228 ، 230 و 235 .

لتمنع اختصاص دولة السفينة في مسألة المراقبة (المادة 217) و اختصاص الدولة الساحلية في مسألة محاربة التلوث في مياهها الإقليمية و المنطقة الإقتصادية الخالصة (المادة 5/211) .

و منحت للدول تنظيم قمع المخالفات بنص المادة 220 ، لتخرج من إجراءات الحماية السفن الحربية بنص المادة 336 .

كما نصت على محاربة أنواع من التلوث مثل التلوث بواسطة السفن (المادة 211) ، و التلوث برمي الفضلات (المادة 210) ، و التلوث عن طريق استكشاف و استغلال قيعان البحار المادة (145 و 209) فألقت التزامات فردية أو جماعية على عاتق الدول ، لتخضع النزاعات الخاصة بالقسم 12 منها للتسوية القضائية الملزمة .

فمن حق الدولة الساحلية ، طبقاً للمادة الثالثة من معاهدة بروكسل لسنة 1969 حول التدخل في أعالي البحار في حالة حادث مفضي إلى تلوث بالنفط ، اتخاذ الإجراءات الضرورية لمواجهة ذلك و هذا بالتشاور مع دولة السفينة و الدول المعنية ، بالإضافة إلى ذلك تبني المجتمع الدولي مجموعة من التشريعات الدولية حول مسألة محاربة تلوث البيئة البحرية ، منها :

- بروتوكول (29 مارس 1983) حول خطر الفضلات السامة .

- معاهدة لندن (30 نوفمبر 1990) حول حماية البيئة البحرية و الوقاية و التعاون بسبب التلوث البحري بواسطة النفط ، و البرنامج العالمي من أجل حماية البيئة البحرية ضد التلوث القادم من البر (واشنطن 3 نوفمبر 1995) الذي شارك فيه أكثر من 100 دولة .

زيادة على معاهدات و اتفاقيات حول حماية البيئة البحرية من التلوث النووي ، حيث أبرمت الدول مجموعة من المعاهدات حول المسألة ، بداية من :

- اتفاقية موسكو لسنة 1963 لحظر التجارب النووية في الجو وفي الفضاء الخارجي و تحت الماء ¹ .

¹ - عبده عبد الجليل عبد الوارث ، المرجع السابق ، ص 64 .

- اتفاقية لندن لسنة 1971 لحظر وضع الأسلحة النووية و أسلحة الدمار الشمال في قاع البحار و المحيطيات و باطن تربيتهما .

- اتفاقية نيويورك لسنة 1976 لحظر تقنيات تغيير البيئة لأغراض حربية .

الفرع الثامن : حق الزيارة و التفتيش

وهو حق الإقتراب و الزيارة و التفتيش المكرس من طرف العرف الدولي الذي يعطي هذا الحق للسفن الحربية التابعة للدولة الساحلية في بعض الحالات الإستثنائية ، و قننته معاهدة جنيف لسنة 1958 في مادتيها 22 و 23 التي تعطي هذا الحق في الحالة التي يكون فيها المبرر قويا يدعو إلى ذلك ، كمحاربة ممارسة القرصنة أو تجارة الرقيق .

و معاهدة 1982 لقانون البحار في مادتها 110 التي تعطي للسفينة الحربية الحق في توقيف سفينة خاصة في أعالي البحار للأسباب المذكورة أعلاه ، بالإضافة إلى البث الإذاعي غير المصرح به أو في حالة السفينة التابعة لنفس دولة السفينة الممارسة لهذا الحق حين رفعها لعلم أجنبي أو رفضها رفع علم دولتها ، أو في حالة نقل المخدرات أو المؤثرات العقلية الأخرى أو مخالفة في منطقة بحرية معترف للدولة بها أو في حالة المحافظة على البيئة .

حيث يخول حق الإقتراب للسفن الحربية الإقتراب من السفن المارة في أعالي البحار لتطلب منها رفع علم الدولة التي تحمل جنسيتها للتحقق من انتمائها القانوني ¹ .

وفي حالة وجود مخالفات تخطر السفينة الحربية سلطتها الوطنية لتقوم بإخطار السلطات الوطنية التي تتبعها السفينة الخاصة بغية اتخاذ الإجراءات القانونية اللازمة لردع ذلك ، وقد كانت الحكمة من إقرار حق الإقتراب هو أن أعالي البحار تعتبر طريقا عالميا للمواصلات البحرية و التجارية الدولية ، لذا يجب تنظيمه و المحافظة على الأمن فيه ، ويكون حق الإقتراب تحت مسؤولية المقرب ، أي السفينة التي تمارس هذا الحق ، وهو المبدأ الذي أقره القضاء المتمثل في القضاء الأمريكي في قضية التصادم بين

¹ - عبده عبد الجليل عبد الوارث ، المرجع السابق ، ص 65 .

السفينة الحربية الأمريكية أليغاتور Alligator و السفينة التجارية البرتغالية ماريا فلورا Maria Flora ، و في حالة الخطأ يجب التعويض (المادة 3/46) .

الفرع التاسع : ممارسة حق المطاردة الحرة

من حق الدولة الساحلية ممارسة حق المطاردة في حالة انتهاك سفينة تابعة لدولة أخرى لقوانين ونظم الدولة الساحلية حين وجودها داخل مياه هذه الأخيرة الداخلية أو مياهها الإقليمية أو المياه الأرخيبيلية أو المنطقة الملاصقة ، كما تجوز المطاردة في حالة مخالفة قواعد و أنظمة المنطقة الاقتصادية الخالصة و الجرف القاري للدولة القائمة بالمطاردة .

وهو حق لكل الدول بممارسته وقد كرسه الفقه و القضاء الدولي و العرف الدولي والمؤكد عليه من قبل معهد القانون الدولي في قراره الصادر سنة 1894 ، وقنن بفضل المادة 23 من معاهدة 1958 و المادة 111 من معاهدة 1982 لقانون البحار ، غير أنه ، لا يجوز مواصلة المطاردة خارج المياه الإقليمية أو المنطقة الملاصقة إلا إذا كانت المطاردة لم تنقطع ، وهو شرط استمرارية المطاردة كما سيأتي معنا .

و عليه ، فما هي الشروط التي يجب توافرها حتى تتمكن سفن الدولة من المطاردة ؟

الشرط الأول : يجب أن تقوم بالمطاردة سفينة حربية أو طائرة حربية (المادة 5/111 من معاهدة 1982) أو بواسطة ما تخصصه الدولة الساحلية لهذا الغرض من السفن و الطائرات .

الشرط الثاني : يجب أن يصدر أمر التوقف عندما تكون السفينة المطاردة أو جزء منها في المياه الداخلية أو في المياه الإقليمية أو في إحدى المناطق الأخرى المكونة لإقليمها البحري أو إخلال بقانون أو لائحة من حق الدولة إصدارها داخل المنطقة الملاصقة أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري ، والتي لا بد من إنذارها بالتوقف ، سواء بالضوء أو بالصوت ، حيث تتلقى السفينة الإنذار عن طريق الرؤية أو السمع .

الشرط الثالث : يجب أن تكون السفينة قد خالفت قاعدة مهمة حيث تكون قد ارتكبت عملاً مخالفاً لقوانين أو لوائح الدولة الساحلية¹ .

¹ - محمد سامي عبد الحميد ، المرجع السابق ، ص 255 .

الشرط الرابع : يجب أن تكون المطاردة مستمرة و غير منقطعة .

الشرط الخامس : يجب القبض عليها قبل دخولها إلى المياه الإقليمية لدولة غير الدولة الممارسة لحق المطاردة ، أي دولة أخرى ، هذه الشروط التي تؤكد عليها لجنة القانون في تقريرها لسنة 1956 في المادة 47 منه ، فما هي السفن التي يحق لها القيام بالمطاردة ؟

تقوم بالمطاردة السفن الحربية للدولة المعنية أو طائراتها العسكرية ، حيث يجب إعطاء إشارة ضوئية أو صوتية ، للسفينة المراد مطاردتها بالتوقف ، فتوقفها و تحقق معها ¹ .

الفرع العاشر: المحافظة على سلامة الملاحه

إن حرية الملاحة لا يمكن أن تمارس إلا في ظروف أمنية لائقة حتى تتمكن من تفادي حصول حوادث بحرية و التي يترتب عنها خسارة كبرى لدولة السفينة بسبب أهمية هذه الوسيلة الإتصالية ، الأمر الذي دفع بالدول إلى الإتفاق على مجموعة من القواعد لسلامة الملاحة تمثلت في وجوب توفر:

- شروط الملاحة ذاتها و التي نصت عليها المادة 10 من معاهدة 1958 و المادة 94 من معاهدة 1982 لقانون البحار فيما بعد .

ولكن قبلها أبرمت الدول المعنية بالملاحة في البحر عددا من المعاهدات و وضعت مجموعة من القواعد وعقدت العديد من المؤتمرات حول أمن و سلامة البحرية تجسد ذلك في :

- معاهدة لندن 1948 حول المحافظة على الحياة البشرية في البحر .

- قواعد لندن 1948 حول تلافي حوادث التصادم البحري .

- معاهدة لندن 1948 و 1960 حول قواعد بناء السفن و التراخيص البحرية و الأجهزة الكهربائية و وسائل الوقاية ضد الحريق و وسائل الإنقاذ و الراديو و التلغراف و حمل البضائع الخطرة .

- معاهدة جنيف 1958 حول وجوب اتخاذ إجراءات من طرف الدولة فيما يتعلق بالسفن التي ترفع علمها لضمان سلامة الملاحة كاستعمال الإشارات و تأمين المواصلات و منع المصادمات و اختيار الطاقم

¹ - محمد بشير الشافعي ، المرجع السابق ، ص 372 .

و تحديد شروط العمل و بناء السفن و إعدادها و صلاحيتها للملاحة مراعاة القواعد الدولية المتفق حولها .

- مؤتمر لندن 1960 حول سلامة الأرواح في البحار.

- معاهدات حول مفهوم السفينة : كمعاهدة لندن 1966 حول خطوط التحمل المعدلة سنة 1979 و 1983 و 1988 ، و معاهدة لندن 1969 حول سعة السفن ، و معاهدة لندن 1971 حول سفن المرور التي تمارس نقل أشياء خاصة ، و بروتوكول لندن 1973 حول الطاقم و المساعدة ، و معاهدة جنيف 1976 ، و معاهدة لندن 1978 حول قواعد التكوين و الشهادات و الحراسة ، و معاهدة برايس 1954 المعدلة سنة 1970 و 1972 حول المحطات المحيطية لشمال المحيط الأطلسي ، و معاهدة لندن 1972 حول التسوية من أجل الوقاية من التصادم في البحر المعدلة سنة 1987 و 1989 ، و معاهدة لندن 1976 حول إنشاء المنظمة الدولية للإتصالات بواسطة الأقمار الصناعية INMARSAT المعدلة سنة 1985 و 1989 ، و معاهدة هومبورغ 1979 حول البحث و الإنقاذ في البحر ، و معاهدة جنيف 1986 حول البحث و الإنقاذ في البحر ، و معاهدة جنيف 1986 حول شروط ترقيم السفن ، و معاهدة لندن 1989 حول المساعدة ، وهي كلها معاهدات وضعت مجموعة من القواعد لتأمين السلامة البحرية .

الفقرة الأولى : صلاحية الملاحة للسفينة و القواعد المطبقة على الطاقم

المنصوص عليها في المادة 4/94 من معاهدة 1982 لقانون البحار التي تحدد القواعد التي يجب على الأطراف احترامها ، حيث دعمت هذه القواعد الأدنى بالمعاهدات التالية :

- معاهدة لندن 1947 حول سلامة الأرواح في البحار.

- معاهدة لندن المؤرخة في 05 أبريل 1966 المعدلة سنة 1979 و 1983 حول خطوط التحمل¹ .

- معاهدة لندن المؤرخة في 1 نوفمبر 1974 حول الحفاظ على الحياة البشرية في البحر التي تلحق بمعاهدة 1960 المكمل بروتوكول 17 فيفري 1978 المعدلة سنة 1981 المحددة لعدد من الإجراءات المتمثلة في : القواعد الخاصة ببناء و مفهوم السفينة و الأمن في البحر و مراقبة احترامها ليس فقط من

¹ - محمد سعادي ، المرجع السابق ، ص 265 .

قبل دولة السفينة ، و لكن أيضا من طرف دولة المرفأ ، التي دعمت سلطاتها هذه بواسطة مذكرة Mémorandum باريس حول مراقبة السفن من طرف دولة المرفأ (المادة 2/26 من معاهدة 1982). كما تحتوي أيضا على إجراءات أساسية حول الطرق البحرية ، مدعمة بمجموع من المعاهدات الدولية حول العمل في البحر :

- كالمعاهدة رقم 147 المؤرخة في 29 أكتوبر 1976 حول القواعد الأدنى للمحافظة على السفن التجارية .

- معاهدة لندن المؤرخة في 7 جويلية 1976 تحت إشراف منظمة ما بين الحكومات الإستشارية للملاحة البحرية OMCI حول قواعد تكوين أشخاص البحر و منح الشهادات .

مدعمة أيضا ، بما وصل إليه التقدم الإتصاليات بواسطة الأقمار الإصطناعية و تقدمها في مسألة الأمن البحري مثل سرعة الإنذار و دقة تحديد المكان ، التي سمحت بإنشاء وسائل مهياة لأنظمة المنظمة الدولية للإتصالات بواسطة الأقمار الصناعية INMARSAT و برنامج COSPASSARSAT المعدل سنة 1988 لمعاهدة SOLAS المؤرخة سنة 1974 التي أنشأت " النظام العالمي للإستغاثة و الأمن في البحر " .

الفقرة الثانية : القواعد الخاصة بسلامة الملاحة

إن كثرة الملاحة البحرية أدة إلى كثرة الإعتقاد على هذه الوسيلة مما دفع الدول إلى أخذ الحيطة ، فلم يعد لريان السفينة حرية في اختيار الطريق البحري الذي يريده ، مما دفع بإيجاد نظام الطرق البحرية المتمثل في الإرشادات ثم الطلب للتقليل من المخاطر و تدعيم مؤهلات ريان السفينة المعتبرة إحدى شروط الملاحة ذاتها و معرفة كل الطرق التي يجب اتباعها في كل اتجاه و التي يجب أن تكون منفصلة بمنطقة تكون فيها الملاحة ممنوعة و التي تجسدت بفضل أنظمة قانونية وطنية موازية و معاهدات إقليمية لسنتي 1929 و 1948 حول شمال الأطلسي و عالمية بمعاهدة لندن لسنتي 1960 و 1974¹ .

¹ - محمد سعادي ، المرجع السابق ، ص 266 .

كما أن لجنة القانون الدولي في تقريرها لسنة 1956 طالبت من الدول الساحلية القيام بعدة أعمال للمحافظة على سمة و أمن الملاحة البحرية ، حيث رأت أنه ، على الدولة أن توضع قواعد متوافقة مع القواعد الدولية في المسألة تمليها على السفن التابعة لولايتها من أجل ضمان أمن الملاحة و لاسيما فيما يخص:

1. الإشارات و الحفاظ على الإتصالات و الوقاية من الاصطدام .

2. مؤهلات الطاقم و ظروف عمله اللاتقة .

3. بناء و تجهيز السفينة حتى تتلاءم مع الملاحة في البحر (المادة 34) .

ومنذ سنة 1961 تنظر المسألة على مستوى منظمة ما بين الحكومات الاستشارية للملاحقة البحرية (OMCI) ، حيث جعلت اللاتحة الملحقة بمعاهدة 1972 حول التصادم في البحر من هذا النظام إلزاميا و التي يكون فيها صاحب السفينة و ربانها مسؤولين في حالة المخالفة (القاعدة رقم 10) .

- أيضا سلوك السفن في مواجهة بعضها البعض (قاعدة رقم 18)

- احترام الإشارات في البحر بفضل القانون الدولي للإشارات المراجع والمتبنى في 1967 من طرف منظمة ما بين الحكومات الإستشارية للملاحقة البحرية .

الفرع الحادي عشر : القيد على حرية الطيران فوق أعالي البحار

إن حرية الطيران فوق أعالي البحار لا تخضع لسيادة أي دولة (المادة 2 من معاهدة 1958) ، لكن هذه القاعدة لا تؤخذ على إطلاقها ، بل وردت عليها بعض القيود التي تجعل من هذه الحرية غير مطلقة وهذا حين الفرض عليها عدم إعاقة حرية الملاحة أو الإضرار بها.

و عليه ، فإن مخالفة هذه القاعدة معناه تدخل الدولة الساحلية لمنع مثل هذه الإعاقة الأضرار الممكن أن تلحق بالملاحة الجوية فوق أعالي البحار ¹ .

¹ - محمد سعادي ، المرجع السابق ، ص 268 .

الفرع الثاني عشر: تنفيذ القرارات الدولية الملزمة الصادرة عن جهاز دولي مختص

حيث أنه وتنفيذا للقرارات الدولية الملزمة التي تصدرها الهيئات دولية تجاه أسطول بحري لدولة ما، يجب أن تنفذها الدولة الساحلية في حالة مواجهتها لمثل هذا الظرف الدولي، إذ ، أنه بتاريخ 09 أبريل 1966 أصدر مجلس الأمن للأمم المتحدة رخصة لبريطانيا بتفتيش كافة السفن التجارية مهما كان انتماءها متى توفرت لديها شبهات قوية حول حملها شحنات نפט بقصد تصديرها إلى روديسيا الجنوبية إخلالا بقرار الحصار النفطي سابقا وصدور غيرها من القرارات من قبل مجلس الأمن فيما يعد في حالة الحصار الدولي المضروب على أي دولة لاسيما الحصار الاقتصادي الذي ضرب على دولة العراق بعد انتهاء حرب الخليج الثانية سنة 1991 .

هذه مجموعة من القيود التي وردت على مبدأ حرية البحار في أعالي البحار التي تقلص منه وتجعله يخضع بدوره إلى قواعد و أنظمة الدول ، سواء على مستوى وطني أو على مستوى دولي¹ .

¹ - محمد سامي عبد الحميد ، المرجع السابق ، ص 270 .

- الخاتمة :

تعتبر البحار و المحيطات عبر مختلف الأزمنة محلا للصراع الدولي نظرا لأهميتها القصوى خاصة من الناحية الإستراتيجية و الأمنية ، نظرا لإمكانية إستخدامها للمساس أو الإضرار بالدول الساحلية ، و لكونها وسيلة من وسائل الإتصال و التبادل ، إضافة لكونها مصدر رزق لتغذية السكان ، وقد زادت هذه الأهمية مع التزايد السريع لوسائل الإستخدام و الإستغلال و التطور التكنولوجي الهائل .

كما أن المتتبع لتطور القانون الدولي للبحار لابد أن يلاحظ أن هناك تغير قد حدث في مفهومه ، بحيث أنه تعدى الجانب الشخصي الذي يتعلق بالدول التي يمكن أن يكون لها إمتدادات بحرية ، إلى الجانب الموضوعي الذي يتعلق بالمناطق البحرية و التي يجب على الدول أن تتبع فيها أحكام و القواعد التي تضمنتها إتفاقية مونتي غوباي لسنة 1982 ، وأية مخالفة لها يمكن أن يترتب عليها مسؤولية دولية ، مروراً بالجانب المسافي و ذلك بتحديد مسافات بحرية لبداية و نهاية أية منطقة من المناطق البحرية ، وإنتهاءاً بالجانب الإستخدامي الذي يتعلق بإستخدام البحار و إستعمالها و إستغلالها .

هذا وقد عملت إتفاقية مونتي غوباي لسنة 1982 على التوفيق بين هذه الجوانب وذلك بإقامة نوع من التوازن .

ونظراً للإرتباط الوثيق بين الإقليم البري للدولة و الإمتدادات البحرية المجاورة لها لدرجة أنه يمكن القول أن إلحاقها بالإقليم البري للدولة الساحلية أو هي شبه تابعة لها ، لكن هذا لايعني بالضرورة وحدة القواعد القانونية المطبقة على كل منهما ، ذلك أنه توجد قواعد قانونية تخص الإقليم البحري دون البري وذلك بالنظر إلى طبيعة كل منهما و العكس صحيح .

إن الدول عند تحديدها الإمتدادات البحرية أصبحت تراعي مصالحها الشخصية إلى جانب مصلحة المجتمع الدولي ، ولعل أهم ما يميز المساحات البحرية هي تلك القاعدة التي تقرر ضرورة إحترام الوضع القانوني لمختلف المناطق البحرية سواء من حيث إستخدامها أو السيادة أو الإختصاص عليها و إلا ترتب على ذلك مسؤولية دولية .

غير أن بعض الدول تتناسى هذه القواعد الدولية وذلك بإعتدائها على حقوق الدول الأخرى ، وبعرقلة الإستفادة منها ، وخير دليل على ذلك ما حدث في منتصف سنة 2007 عندما وضعت روسيا يدها على جزء من منطقة المحيط المتجمد الشمالي ، ومطالبة فرنسا سنة 2009 بتمديد منطقتها الإقتصادية الخالصة .

- قائمة المراجع -

1- المراجع باللغة العربية :

أ- الكتب :

- 1- أحمد أبو الوفا ، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول وإتفاقية 1982 ، دار النهضة العربية ، مصر ، 2006 .
- 2- إبراهيم محمد الدغمة ، القانون الدولي الجديد للبحار ، دار النهضة العربية ، مصر ، 1983 .
- 3- إدريس الضحاك ، قانون البحار وتطبيقاته على الدول العربية ، بدون ذكر دار النشر ، المغرب ، 1987
- 4- جابر الراوي ، القانون الدولي للبحار وفقا لإتفاقية قانون البحار لعام 1982 ، جامعة بغداد ، العراق ، 1989 .
- 5- جمال عبد الناصر مانع ، القانون الدولي العام - المجال الوطني للدولة (البري - البحري -الجوي) ، دار العلوم للنشر و التوزيع ، الجزائر ، 2009 .
- 6- حامد سلطان ، القانون الدولي العام في وقت السلم ، دار النهضة العربية ، مصر ، 1999 .
- 7- محمد بشير الشافعي ، القانون الدولي العام في السلم والحرب ، منشأة الإسكندرية ، مصر ، 2000 .
- 8- محمد سامي عبد الحميد ، محمد سعيد الدقاق ، القانون الدولي العام ، منشأة المعارف ، مصر ، 1999 .
- 9- محمد سامي عبد الحميد ، أصول القانون الدولي المعاصر ، منشأة المعارف ، مصر ، بدون ذكر سنة النشر .

- 10- محمد سعادي ، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام ، دار الجامعة الجديدة ، مصر ، 2010 .
- 11- محمد سعيد محمد الخطيب ، الوضع القانوني للبحر الإقليمي ، دار النهضة العربية ، مصر ، 1975 .
- 12- محمد طلعت الغنيمي ، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة ، منشأة الإسكندرية ، مصر ، 1998 .
- 13- عبد العزيز العشراوي ، محاضرات في المسؤولية الدولية ، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع ، الجزائر ، 2007 .
- 14- عبد العزيز محمد سرحان ، دور محكمة العدل الدولية في تطوير القانون الدولي وتسوية المنازعات الدولية ، دار النهضة العربية ، مصر ، 1986 .
- 15- عبده عبد الجليل عبد الوارث ، حماية البيئة البحرية من التلوث والتشريعات الدولية والداخلية ، المكتب الجامعي الحديث ، مصر ، 2006 .
- 16- عمر حسن عدس ، مبادئ القانون الدولي المعاصر ، المركز القومي للإصدارات القانونية ، مصر ، 2007 .
- 17- عمر سعد الله ، معجم في القانون الدولي المعاصر ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 2005 .
- 18- صلاح الدين أحمد الأحمدي ، دراسات في القانون الدولي العام ، دار الهدى ، الجزائر ، 2002 .
- 19- صلاح الدين عامر ، القانون الدولي الجديد للبحار ، منشورات المجلس الأعلى للثقافة ، مصر ، 1998 .
- 20- صلاح الدين عامر ، مقدمة لدراسة القانون الدولي ، دار النهضة العربية ، مصر ، 1995 .

21- رياض صالح أبو العطا ، القانون الدولي العام (قانون البحار ، القانون الدبلوماسي ، الوسائل السلمية لتسوية المنازعات الدولية ، دار النهضة العربية ، مصر ، 2000.

ب- المعاهدات الدولية :

1- معاهدة مونتي غوباي المتعلقة بقانون البحار لسنة 1982 .

2- معاهدة جونيف المتعلقة بقانون البحار لسنة 1958 .

2- المراجع باللغة الفرنسية :

1- Albert de la Pradelle, le Droit de l'état sur la mer territoriale, R.G.D.I.P, France, 1998.

2- Emanuelle Decaux , chronique du plateau continental et de delimitations , Espaces et Ressources Marines , N 07 , 1993 .

3- Dinh Nguyen Quoc , Droit international public , 6 Edition , Edition L.G.D.J , France , 1999

- الفهرس -

1	مقدمة.....
10	الفصل الأول : المياه الداخلية.....
10	المبحث الأول : مفهوم المياه الداخلية.....
10	المطلب الأول: المواني أو المرفأء.....
11	المطلب الثاني: الخلجان.....
11	المطلب الثالث : المضايق.....
13	المبحث الثاني : سيادة الدولة على مياهها الداخلية.....
15	المطلب الأول : مفهوم سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية.....
15	المطلب الثاني : سيادة الدولة الساحلية على السفن الأجنبية في حالة رسوها داخل مياهها الداخلية.....
15	الفرع الأول : السفن الخاصة.....
18	الفرع الثاني : السفن العامة.....
22	الفصل الثاني : المياه الإقليمية.....
23	المبحث الأول : تعريف المياه الإقليمية وتحديد طبيعتها القانونية.....
23	المطلب الأول : تعريف المياه الإقليمية.....
23	الفرع الأول : المساهمات الفقهية.....
25	الفرع الثاني : التعريف القانوني للمياه الإقليمية.....

- 26.....المطلب الثاني : الطبيعة القانونية للمياه الإقليمية.
- 27.....الفرع الأول : الاتجاه الذي يعتبر المياه الإقليمية جزءا من أعالي البحار.
- 27.....الفقرة الأولى : نظرية الارتفاقات الساحلية.
- 28.....الفقرة الثانية : نظرية الملكية العامة للدولة.
- 29.....الفرع الثاني : الاتجاه الذي يعتبر المياه الإقليمية جزء من إقليم الدولة.
- 29.....الفقرة الأولى: نظرية حق الملكية.
- 30.....الفقرة الثانية : نظرية السيادة.
- 30.....المبحث الثاني : تحديد امتداد المياه الإقليمية.
- 31.....المطلب الأول : الحدود الداخلية للمياه الإقليمية أو رسم خطوط الأساس.
- 32.....الفرع الأول : القواعد العامة في رسم خطوط الأساس.
- الفقرة الأولى : الطريقة العادية . خط الأساس العادي . خط انحسار المياه على طول الشط وقت الجزر.....
- 33.....
- 35.....الفقرة الثانية : الطريقة الثانية: طريقة خطوط الأساس المستقيمة.
- 39.....الفقرة الثالثة : القواعد العامة في تحديد المياه الإقليمية بين الدولتين المتجاورة أو المتقابلة.
- 40.....المطلب الثاني : اتساع المياه الإقليمية.
- 40.....الفرع الأول : اتساع المياه الإقليمية لدى الفقه وفي العمل الدولي.
- 42.....الفرع الثاني : اتساع المياه الإقليمية في الاتفاقيات الدولية لقانون البحار.
- 42.....المبحث الثاني : النظام القانوني للمياه الإقليمية.
- 43.....المطلب الأول : الاختصاصات الخاصة التي تمارسها الدولة الساحلية في مياهها الإقليمية.

- المطلب الثاني : القيود الواردة على ممارسة الدولة سيادتها الكاملة على مياهها الإقليمية.....45
- الفرع الأول : حق المرور البريء.....45
- الفقرة الأولى : مفهوم المرور البريء وشروطه.....48
- الفقرة الثانية : صفة البراءة في المرور خلال المياه الإقليمية.....48
- الفقرة الثالثة : استحقاقات الدولة الساحلية في مواجهة المرور غير البريء.....51
- الفقرة الرابعة : صلاحية الدولة الساحلية في تقييد حق المرور البريء.....52
- الفرع الثاني: تنظيم الدولة الساحلية للحركة الملاحية خلال مياهها الإقليمية.....53
- الفقرة الأولى : القواعد الملاحية العامة للسفن الأجنبية في المياه الإقليمية.....53
- الفقرة الثانية : القواعد الملاحية الخاصة بالسفن الأجنبية التي تطوي على خطورة استثنائية.....54
- أولا : فئة السفن ذات الدفع النووي.....55
- ثانيا : فئة السفن الحربية.....56
- ثالثا : الغواصات.....61
- المطلب الثالث : الولاية القانونية على السفن الأجنبية في المياه الإقليمية.....62
- الفرع الأول : المركز القانوني للسفن العامة الأجنبية في المياه الإقليمية.....62
- الفقرة الأولى : السفينة الحربية.....63
- أولا : الولاية القضائية المدنية.....64
- الفقرة الثانية : السفينة العامة غير الحربية.....66
- الفرع الثاني : المركز القانوني للسفن الخاصة الأجنبية في المياه الإقليمية.....67
- الفقرة الأولى : الولاية التشريعية.....68

69.....الفقرة الثانية : الولاية القضائية.....

69.....أولا : القضاء المدني.....

71.....ثانيا : القضاء الجنائي.....

74.....الفصل الثالث : المنطقة المتاخمة.....

74.....المبحث الأول : مفهوم المنطقة المتاخمة.....

74.....المطلب الأول : تعريف المنطقة المتاخمة.....

74.....المطلب الثاني : معنى المنطقة المتاخمة.....

75.....المطلب الثالث : اختلاف المنطقة المتاخمة عن المياه الإقليمية.....

75.....المبحث الثاني : نشأة فكرة المنطقة المتاخمة.....

76.....المبحث الثالث : امتداد المنطقة المتاخمة.....

76.....المطلب الأول : عرض المنطقة المتاخمة.....

77.....المطلب الثاني : من له الحق في تحديد امتداد المنطقة المتاخمة.....

77.....المطلب الثالث : قياس المنطقة المتاخمة.....

77.....المبحث الرابع : سيادة الدولة على المنطقة المتاخمة.....

77.....المطلب الأول : طبيعة سيادة الدولة على المنطقة المتاخمة.....

79.....المطلب الثاني : الأساس القانوني لسيادة الدولة على المنطقة المتاخمة.....

79.....المطلب الثالث : موضوع سيادة الدولة على المنطقة المتاخمة.....

81.....الفصل الرابع : المنطقة الاقتصادية الخالصة.....

82.....المبحث الأول : مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة.....

83.....المطلب الأول : تعريف المنطقة الاقتصادية الخالصة.....

المطلب الثاني : سبب الإهتمام بالمنطقة الاقتصادية الخالصة.....	83
المبحث الثاني : امتداد وتحديد المنطقة الاقتصادية الخالصة.....	86
المطلب الأول : امتداد المنطقة الاقتصادية الخالصة.....	86
المطلب الثاني : تحديد المنطقة الاقتصادية الخالصة.....	86
المطلب الثالث : طرق تحديد المنطقة الاقتصادية الخالصة.....	87
المبحث الثالث : الحقوق السيادية على المنطقة الاقتصادية الخالصة.....	88
المطلب الأول : حقوق الدولة الساحلية على المنطقة الاقتصادية الخالصة.....	88
المطلب الثاني : حقوق وواجبات الدول الأخرى.....	91
الفرع الأول : الحقوق والحريات العامة للدولة الأجنبية.....	92
الفرع الثاني : حرية البحث العلمي.....	92
الفرع الثالث : حقوق الدول الحبيسة.....	92
الفصل الخامس: الجرف القاري.....	94
المبحث الأول : نشأة ومفهوم الجرف القاري.....	94
المطلب الأول : نشأة فكرة الجرف القاري.....	94
المطلب الثاني : مفهوم الجرف القاري.....	100
الفرع الأول : مفهوم الجرف القاري في أعمال لجنة القانون الدولي.....	100
الفرع الثاني : مفهوم الجرف القاري في إتفاقية الأمم المتحدة لعام 1958.....	101
الفرع الثالث : مفهوم الجرف القاري أمام لجنة الاستخدامات السلمية البحار.....	102
الفرع الرابع : مفهوم الجرف القاري في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.....	104
الفقرة الأولى : المعيار الجيومورفولوجي.....	104

105.....	الفقرة الثانية : معيار الإمتداد الأفقي.....
106.....	الفقرة الثالثة : المعيار الجيولوجي.....
106.....	المطلب الثالث : لجنة حدود الجرف القاري.....
106.....	الفرع الأول : التعريف باللجنة ونشأتها.....
107.....	الفرع الثاني : عمل اللجنة.....
108.....	المطلب الرابع : تحديد الجرف القاري بين الدولتين المتجاورتين و الدولتين المتقابلتين.....
108.....	الفرع الأول : تحديد الجرف القاري بين الدولتين المتقابلتين أو المتجاورتين في اتفاقية 1958.....
110.....	الفرع الثاني : دور محكمة العدل الدولية في تحديد الجرف القاري.....
116.....	الفرع الثالث : تحديد الجرف القاري بين الدولتين المتقابلتين أو المتجاورتين في اتفاقية 1982.....
118.....	المطلب الخامس : النظام القانوني للجرف القاري.....
118.....	الفرع الأول : الطبيعة القانونية لولاية الدولة الساحلية و حقوقها على الجرف القاري.....
118.....	الفقرة الأولى : الطبيعة القانونية لولاية الدولة الساحلية على الجرف القاري.....
120.....	الفقرة الثانية : حقوق الدولة الساحلية في الجرف القاري.....
120.....	أولا : الحق في اسكتشاف واستغلال موارد الجرف القاري.....
121.....	ثانيا : حقوق الدول الساحلية الأخرى في الجرف القاري.....
123.....	الفرع الثاني : واجبات الدولة الساحلية في الجرف القاري.....
123.....	الفقرة الأولى: الالتزام بعدم إعاقة الملاحتين البحرية والجوية.....
124.....	الفقرة الثانية: الالتزام باحترام حقوق الدول الأخرى في وضع الكابلات والأنابيب المغمورة.....
124.....	الفقرة الثالثة: الالتزام بدفع الإتاوة المفروضة على استغلال الجرف القاري.....

125.....	الفرع الثالث : حقوق وواجبات دول الغير في الجرف القاري.
126.....	الفقرة الأولى : الحقوق المباشرة.....
126.....	الفقرة الثانية : الحقوق غير المباشرة.....
128.....	الفصل السادس : أعالي البحار.....
128.....	المبحث الأول : مفهوم أعالي البحار.....
128.....	المطلب الأول : تعريف أعالي البحار.....
129.....	المطلب الثاني : أجزاء أعالي البحار.....
129.....	الفرع الأول : الأجزاء الرئيسية.....
129.....	الفرع الثاني : الأجزاء الفرعية.....
129.....	المبحث الثاني : المبادئ المسيرة لأعالي البحار.....
129.....	المطلب الأول : تطور المبادئ المسيرة لأعالي البحار.....
130.....	الفرع الأول: مبدأ البحار المغلقة.....
130.....	الفرع الثاني : مبدأ البحار المفتوحة.....
132.....	المطلب الثاني : مبدأ حرية البحار.....
133.....	الفرع الأول : تطور مبدأ حرية البحار.....
133.....	الفرع الثاني : مفهوم مبدأ حرية البحار.....
134.....	الفرع الثالث : نتائج مبدأ حرية أعالي البحار.....
134.....	الفقرة الأولى : حرية الملاحة.....

- 142.....الفقرة الثانية : حرية الصيد.....
- 142.....الفقرة الثالثة : حرية إلقاء ووضع الكوابل و الأنابيب تحت سطح البحر.....
- 142.....الفقرة الرابعة : حرية التحليق فوق أعالي البحار.....
- 143.....الفقرة الخامسة : حرية البحث العلمي.....
- الفقرة السادسة : حرية إقامة الجزر الإصطناعية وغيرها من المنشآت المسموح بها بموجب القانون
الدولي.....143.....
- 143.....الفقرة السابعة : الحريات الأخرى
- 144.....المطلب الثالث : القيود الواردة على مبدأ حرية البحار.....
- 144.....الفرع الأول : محاربة القرصنة.....
- 145.....الفقرة الأولى : تعريف القرصنة.....
- 146.....الفقرة الثانية : الأعمال المعتبرة أعمال قرصنة.....
- 146.....الفقرة الثالثة : شروط إعتبار السفينة سفينة قرصنة.....
- 147.....الفقرة الرابعة : التمييز بين سفينة الثوار و سفينة القرصنة.....
- 147.....الفقرة الخامسة : الجهة الممارسة لحق القبض على سفينة القرصنة.....
- 148.....الفرع الثاني : محاربة الإتجار بالرقيق.....
- 149.....الفرع الثالث : قمع الحيازة اللاشرعية للمخدرات وما شابهها.....
- 149.....الفرع الرابع : حماية الكوابل و الأنابيب الموضوعه تحت سطح مياه البحر.....
- 150.....الفرع الخامس : تنظيم و حماية الصيد و المصائد.....
- 155.....الفرع السادس : محاربة البث الإذاعي غير المصرح به

156.....	الفرع السابع : محاربة التلوث و الوقاية منه
160.....	الفرع الثامن : حق الزيارة و التفتيش
161.....	الفرع التاسع : ممارسة حق المطاردة الحرة.
162.....	الفرع العاشر : المحافظة على سلامة الملاحة.
163.....	الفقرة الأولى : صلاحية الملاحة للسفينة و القواعد المطبقة على الطاقم.
164.....	الفقرة الثانية : القواعد الخاصة بسلامة الملاحة
165.....	الفرع الحادي عشر : القيد على حرية الطيران فوق أعالي البحار.
166.....	الفرع الثاني عشر : تنفيذ القرارات الدولية الملزمة الصادرة عن جهاز دولي مختص.
167.....	الخاتمة
169.....	قائمة المراجع
172.....	الفهرس