المجالات والحريات البحرية

المقدمة:

تحتل البحار 73٪ من سطح الكرة الأرضية ، إذ تبلغ مساحتها 350 مليون كلم2 من مجموع مساحة الكرة الأرضية البالغة 500 كلم2 ، حيث تشمل هذه البحار العديد من المجالات البحرية المختلفة ، و التي منها ما يلاصق سواحل الدولة كالمياه الإقليمية و المنطقة المتاخمة أو المجاورة و المنطقة الاقتصادية، بالإضافة إلى الجرف القاري و أعالي البحار و المنطقة التراث المشترك الإنسانية

حيث يكتسب كل مجال من المجالات السابقة مدلولا خاصا يتسم به و له مفهومه القانوني و الواقي ، ومن ثمة فإن اختصاصات الدولة الساحلية تتسع فيما يقترب منها من مجال ، و تتقلص تلك الاختصاصات إلى أن تتلاشى فيما هو بعيد عنها على النحو الذي توضحه الدراسة.

أما فيما يخص الحريات البحرية فلكل مجال بحري له حرية يتمتع بها ، فحرية الصيد مكفولة لجميع الدول الساحلية و غير الساحلية،للفقيرة و الغنية ، فالبحر له منافع كثيرة تتمثل في كل ما يمكن أن يتفضل به البحر علينا من خيارات آنية و آجلة ، و من ذلك حرية مد الكابلات البحرية لتيسير الاتصالات بين دول العالم و حرية إقامة الجزر الاصطناعية و منصات النفطية و المنشآت الاقتصادية المختلفة ، و حرية البحث العلمي .

على ضوء ذلك فأننا سنعد بإذن الله تعالى دراسة في المجالات و الحريات البحرية الدولية.

أمّا سبب اختيارنا لهذا الموضوع المجالات و الحريات البحرية هو التعمق في دراسته، و معرفة أبعاده و كذلك من باب الفصول.

و تتجلى الأهمية من دراسة هذا الموضوع في توضيح بعض مسائل تتعلق بها مصالح و حاجات دول العالم المختلفة على اختلاف درجات نموها الحضاري و الاقتصادي ، و على اختلاف أحجامها أو رقعة إقليمها، و ما إذا كانت دولا مطلة على البحار و المحيطات أو محبوسة عنها ، إضافة إلى معرفة الطبيعة البحرية في محاولة السيطرة عليها و تفادي سلبياتها و استفادة من إيجابياتها .

المجالات والحريات البحرية

لم تواجهنا الكثير من الصعوبات و العراقيل كوننا تعودنا على سبل و طرق البحث في السنوات الجامعية الماضية، إلا أن صادفنا صعوبة في كون أن الموضوع جديد بإضافة إلى نقص المراجع.

و هذه الدراسة حتمت علينا انتهاج أسلوب تحليلي و صفي في إعطاء دراسة تفصيلية للموضوع، مستندين في ذلك باتفاقية الخاصة بقانون البحار لعام 1982، و ذلك من أجل الإلمام بجميع المعلومات الكافية و الكاملة عن هذا الموضوع.

و نظرا إلى هذه الاعتبارات تطرح في بداية هذه الدراسة إشكاليات هامة تتمثل في: ما هي هذه المجالات و ما هو النظام القانوني الذي يحكمها ؟

سنحاول الإجابة عن هذه التساؤلات في فصلين، نرى أنها تكسب أهمية خاصة في بحثنا عن أبعاد هذا الموضوع حيث الإجابة عن هذه التساؤلات، بحثنا في المراجع و ارتأينا تقييم هذه الدراسة حسب الخطة الآتية:

المبحث التمهيدي : نبذة عامة عن القانون الدولي للبحار

المطلب الأول: مفهوم قانون البحار

الفرع الأول:تعريف البحر وأهميته بالنسبة إلى القانون الدولي

الفرع الثاني : التطور الحديث للقانون الدولي للبحار

الفرع الثالث : تعريف القانون الدولي للبحار وتميزه عن القانون البحري

المطلب الثاني : مصادر القانون الدولي للبحار والمبادئ العامة التي تحكم استغلال البحار

الفرع الأول : مصادر القانون الدولي للبحار

الفرع الثاني : المبادئ العامة التي تحكم استغلال البحار

المطلب الثالث : تقنين قواعد قانون البحار

الفرع الأول :أهم محاولات تقنين قواعد قانون البحار

الفرع الثاني :اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982

المجالات والحريات البحرية

الفصل الأول : المجالات البحرية

المبحث الأول: منطقة البحر الإقليمي والمنطقة الملاصقة

المطلب الأول: منطقة البحر الإقليمي

الفرع الأول :حدود منطقة البحر الإقليمي

الفرع الثاني:نظام القانوني لمنطقة البحر الإقليمي

المطلب الثاني:المنطقة المتاخمة (الملاصقة)

الفرع الأول : حدود المنطقة المتاخمة

الفرع الثاني : حقوق ووجبات الدول في المنطقة المتاخمة

الفرع الثالث : النظام القانوني للمنطقة المتاخمة

المبحث الثاني : المنطقة الاقتصادية الخالصة ومنطقة الجرف القاري

المطلب الأول : المنطقة الاقتصادية الخالصة

الفرع الأول : حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة

الفرع الثاني : حقوق وواجبات الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة

الفرع الثالث : النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة

المطلب الثاني : منطقة الجرف القاري

الفرع الأول : حدود منطقة الجرف القاري

الفرع الثاني : حقوق وواجبات الدول في منطقة الجرف القاري

الفرع الثالث : نظام القانوني لمنطقة الجرف القاري

المبحث الثالث :منطقة أعالي البحار ومنطقة الإرث الإنساني المشترك

المطلب الأول : منطقة أعالي البحار

الفرع الأول : حقوق وواجبات الدول في منطقة أعالي البحار

الفرع الثاني: نظام القانوني لمنطقة أعالي البحار

المطلب الثاني: منطقة الإرث الإنساني المشترك

الفرع الأول: حدود منطقة الإرث الإنساني المشترك

الفرع الثاني : نظام القانوني لمنطقة الإرث الإنساني المشترك

الفرع الثالث: الجهاز المشرف على إدارة منطقة الإرث الإنساني المشترك ومهامه

الفصل الثاني : الحريات البحرية الدولية

المبحث الأول : حرية الملاحة وأنواع المرور

المطلب الأول: حرية الملاحة

الفرع الأول : في منطقة البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة

الفرع الثاني : في المنطقة الاقتصادية الخالصة ومنطقة الجرف القاري

الفرع الثالث : في منطقة أعالي البحار ومنطقة الإرث الإنساني المشترك

المطلب الثاني : أنواع المرور

الفرع الأول : المرور البريء

الفرع الثاني : المرور العابر

الفرع الثالث : المرور الحر

المبحث الثاني : حرية البحث العلمي وحرية إنشاء الجزر الاصطناعية والمنشآت

المطلب الأول : حرية البحث العلمي

الفرع الأول : في منطقة البحر الإقليمي

الفرع الثاني : في المنطقة الإقتصادية الخالصة ومنطقة الجرف القاري

الفرع الثالث : في منطقة أعالي البحار ومنطقة الإرث الإنساني المشترك

المطلب الثاني : حرية إقامة الجزر الاصطناعية والمنشآت

الفرع الأول : في منطقة البحر الإقليمي

الفرع الثاني : في منطقة الإقتصادية الخالصة ومنطقة الجرف القاري

الفرع الثالث : في منطقة أعالي البحار ومنطقة الإرث الإنساني المشترك

المبحث الثالث : حرية الصيد

المطلب الأول : مناطق الصيد

الفرع الأول : الصيد في منطقة البحر الإقليمي

الفرع الثاني : الصيد في المنطقة الإقتصادية الخالصة

الفرع الثالث : الصيد في منطقة أعالي البحار

المطلب الثاني : حدود حرية الصيد

الفرع الأول : حدود حرية الصيد في منطقة الإقتصادية الخالصة

الفرع الثاني : جدود حرية الصيد في منطقة أعالي البحار

الخاتمـــــة

المجالات والحريات البحرية

المبحث التمهيدي: نبذة عامة عن قانون الدولي للبحار

قبل الخوض في دراسة المجالات و الحريات البحرية الدولية المختلفة ، يجب أ,لا أن نلقي الضوء بنوع من الإيجاز على نبذة عامة عن القانون الدولي للبحار، حيث سنتناول في هذا المبحث التمهيدي على التوالي مفهوم القانون الدولي للبحار ، و نلقي نظرة سريعة على مصادر القانون و المبادئ العامة التي تحكم استغلال البحار و ننتهي بالكلام عن تقنيين قواعد هذا القانون.

المطلب الأول: مفهوم قانون البحار

إن إقليم الدولة يتكون بالإضافة إلى عنصرين لا غنى عن ضرورة وجودهما – وهما عنصر الأرض و عنصر الهواء – من عنصر ثالث قد يوجد و قد لا يوجد ، و هو عنصر البحر ووجود هذا العنصر الأخير يتوقف –بحكم الضرورة– على الموقع الجغرافي الذي يحتله إقليم كل دولة من الكرة الأرضية[1].

– لذا يصعب أن تبدأ دراستنا عن البحار دون أن نشير إلى تعريف البحر و أهميته بالنسبة إلى القانون الدولي.

الفرع الأول: تعريف البحر و أهميته بالنسبة إلى القانون الدولي

أولا: تعريف البحر:

– البحر هو المساحات المائية المتصلة يبعضها البعض،بحيث تشكل مياهه التي تتصف بالملوحة وحدة متكاملة . و لا يشكل الاتصال بين أجزاء المياه بواسطة نهر، كالذي يصل البحيرات الكبرى في أمريكا الشمالية ، بحرا و على هذا الأساس ، لا تؤلف منطقة البحيرات الكبرى جزءا من البحر، و هي تخضع لسيادة الدولة الساحلية[2].

– أو بتعريف آخر فإنه : "مياه البحار هي تلك المياه المالحة التي تتصل يبعضها البعض اتصالا حرا و طبيعيا"[3] .

---

[1] - عبد الكريم علوان : القانون الدولي العام (القانون الدولي المعاصر) ، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع ، عمان ، الطبعة الأولى، سنة 1417/1997 ، ص85.

[2] - وليد بيطار : القانون الدولي العام ، مجد المؤسسة الجامعية للدراسات للنشر والتوزيع ، بيروت ، الطبعة الأولى ، سنة 1429/2008، ص 319.

[3] - عبد المنعم داود : القانون الدولي للبحار و المشكلات العربية ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، الطبعة الأولى 1999، ص9- نقلا عن- مذكرة التخرج تنظيم البحار وفقا لاتفاقية قانون البحار 1982، جامعة سعيدة ، سنة 2003 - 2004 ، ص7.

– فالمياه المتصلة و المتكاملة في آن هي مياه المحيطات . و بالرغم من وحدة مياه البحر و اتصال أقسامها لا يوجد نظام قانوني واحد لها . و التقسيم ليس جغرافيا بل هو على أساس و جود قواعد قانونية مختلفة للمياه و القاع ،تتلاءم مع الحاجات الإقتصادية و الإستراتيجية للدول الساحلية.

– و هذه المياه ليست عامة وحرة ، باستثناء البحر العام الذي يقوم نظامه القانوني على أساس حرية الملاحة للسفن التجارية و الحربية لكل الدول مع حرية الهواء الذي يعلوه مباشرة ، وإذا كانت للدولة حقوق على المياه المتصلة بساحلها أو في القاع فليس لها حقوق سيادة على البحر العام.[1]

حيث يخضع البحر إلى تحديدين :

– تحديد يعتمده علماء الجغرافية الذين يقصرون البحر على المياه المالحة . فهم يأخذون بعين الاعتبار الخصائص الطبيعية لمياه البحر. أما التحديد القانوني فلا يعتبر أن المياه المالحة تؤلف بحرا إلا إذا كانت أقسامها متصلة اتصالا طبيعيا فيما بينها مؤلفة كتلة مائية واحدة.و على هذا الأساس لا يمكن اعتبار البحر الميت أو بحر قزوين أجزاء من البحر العام، بالرغم من الطبيعة الفيزيائية الواحدة للمياه كون مياههما مغلفة لا تتصل بالبحر[2].

– من خصائص البحر أن مياه تؤلف وحدة طبيعية لا تفصل بين أقسامها حواجز. و البحر لا يختص بدول دون أخرى، فالدول الحبيسة لها حقوق في البحر العام كالحقوق العائدة للدول التي لها مياه إقليمية.

– أما بحر قزوين أو البحر الميت فهما من البحار الخاصة بالدول المطلة عليهما، و هي التي تلامس أقاليمها مياههما، و يترتب على اعتبار البحر خاصا نتائج معينة ، فالنظام القانوني الذي يسوده يخضع لاتفاق الدول الساحلية . فهو ليس جزءا من النظام الذي يسوده البحر العام[3].

ثانيا : أهمية البحر بالنسبة للقانون الدولي

[1] - وليد بيطار : المرجع السابق ، ص 319 .
[2] - وليد بيطار : نفس المرجع ، ص 321 – 322.
[3] - و ليد بيطار : نفس المرجع ، ص 322.

المجالات والحريات البحرية

نظرا للأهمية التي تطبع البحر ، فلم يعد مجرّد وسيلة للاتصال بين الحضارات ،و إنما أداة رئيسية للنقل و مصدر لغذاء البشر ، و مورد الكنوز و المعادن و هي كثيرة لا تحصى[1] .

– فالدول تستفيد من البحر في مجالات كثيرة، فهو يشتمل على موارد اقتصادية و سمكية هائلة . و أصبح البحر أحد مصادر القوة الأساسية للدول ، فبفضله توصلت إلى إنشاء أساطيل ضخمة تجارية معدّة للتبادل الاقتصادي و أساطيل حربية.

– و يمكن فهم هذه الميزة الإستراتيجية في أوقات الحروب . فالدول المتحاربة التي تفصل بينها المسافات الجغرافية يقربها البحر و يجعلها في مواجهة مباشرة، و بالنظر إلى أهمية البحر بالنسبة إلى الدولة المطلة و الحبيسة ، أصبح الاهتمام يدور حول تنظيم الملاحة في أقسامه و إخضاع استثماره إلى قواعد قانونية مشتركة من قبل الدولة كافة.

– و لا يعود اهتمام القانون الدولي بالبحار فقط إلى أهميتها الإقتصادية و التجارية ، إلى جانب أهميتها في الملاحة بل إلى الأهمية الأساسية التي تكمن في أن البحار كانت وراء قوة بعض الدول و إنشاء الإمبراطوريات . و لعل تداخل مصالح الدول الإستراتيجية و الإقتصادية ساعد على إيجاد قواعد القانون الدولي المتعلق بالبحار.[2]

– كما لا يمكن تجاهل أهمية البحر في تكوين القواعد الأساسية للقانون الدولي . فقد كانت البحار طريق للمواصلات منذ العصور القديمة، و تمكنت الشعوب من ارتيادها و الانتفاع منها . وتضم البحار احتياطا ضخما من النفط و الغاز،كما أن أهميتها تتحلى أيضا في مواردها البيولوجية و المعدنية ، و في استغلال مياهها في مجالات الري و الشرب ، بعد تحليتها ، و في إنتاج الطاقة.

– و تتجلى أهمية البحار في المجالات التجارية والاقتصادية و الإستراتيجية ، و نظرا لما يحتوي البحر من موارد و أهمية في الملاحة و التجارة،بدأ اهتمام علماء القانون الدولي بالموضوعات المختلفة. و هكذا فقد كان البحر طريقا للمواصلات قبل أن يخضع للمبادئ القانونية و للاستثمار الاقتصادي فيما بعده.[3]

---

[1] - جابر ابراهيم : قانون البحار الجديد و المصالح العربية ، طبعة 1989، ص 310.
[2] - وليد بيطار: المرجع السابق، ص 320.
[3] - وليد بيطار: المرجع السابق ، ص322.

– زيادة على ذلك تتمتع البحار بأهمية عسكرية بالغة في حياة الدول و الشعوب،لأنها تشغل 71% من سطح الكرة الأرضية،وازدادت أهميتها العسكرية في العصور الحديثة ، و لهذا منذ الأزمنة الغابرة فإن البحر يشكل مصدر رزق وعيش ولازالت أهميته لحد الآن.[1]

الفرع الثاني: التطور الحديث للقانون الدولي للبحار

يعد البريطاني "جون ميرى" مؤسس علم البحار الحديث ، عندما ترأس العلمية المتحدية(1872-1875) للكشف العلمي للمحيطات ، بينما يرى العلماء الأمريكان ، أن مؤسس علم البحار هو" مايتوس فونتين ماوري" (1873/1806)، وكان ضابطا في البحرية الأمريكية ، و قام بجميع المعلومات بحكم و وظيفته في الموصد البحري . وكتب كتابا بعنوان "الجغرافية الطبيعية للبحر" وكتاب آخر " مرشدات بحرية " ، و يبدو أنه لم يطّلع على كتب ابن ماجه التي كانت أكثر علمية.[2]

– وبالرغم من قيام الكثيرين بالعديد من الرحلات حول العالم ، بين القرنين الخامس عشر و الثامن عشر ، لكنهم لم يحاولوا توسيع دائرة معلوماتهم العلمية عن البحار. و قد تبين أن الكتاب الأول الذي ظهر عن علم البحار في القرن الثامن عشركان بدائيا في معلوماته. و بدأ علم المحيطات يأخذ مكانه بين العلوم الحديثة ، عندما قامت السفينة البريطانية " تشالنجر" برحلتها حول العالم من عام(1872-1876) ثم توالت الرحلات العلمية لاكتشاف البحار. و في نهاية القرن العشرين بدأ الأمل يزداد في فهم الإنسان للبحر عن طريق الأقمار الصناعية و التصوير عن بعد.[3]

– و عقدت العديد من الاتفاقيات الدولية في القرن الوسطى بين الدول الأوروبية ، وخاصة الدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط . و في القرنين التاسع والقرن العشرين بدأت محاولات لتدون القانون الدولي للبحار.

---

[1] - محمد بوسلطان : مبادئ القانون الدولي العام (القانون الدولي المعاصر) ، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع ، عمان ، الطبعة الأولى، سنة 1417ه-1997م، ص 222.

[2] - سهيل حسن الفتلاوي : القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، الطبعة الأولى ، سنة 1430هـ-2009م، ص 19.

[3] - سهيل حسين الفتلاوي : نفس المرجع ، ص 19- 20.

– و كان لاتفاقية القسطنطينية عام 1888م ، المنعقدة بين الدول العثمانية و فرنسا و بريطانيا و أسبانيا و روسيا و هولندا ، لتنظيم الملاحة في قناة السويس ، بداية لتطبيق هذه الاتفاقية على القنوات الدولية الأخرى.

و قد أسهمت دولة أمريكا اللاتينية بتطور قانون البحار . كما أسهمت قوة الولايات المتحدة الأمريكية البحرية و الشحن البحري التجاري، و القرارات التي أصدرتها المحاكم الأمريكية بتطوير قواعد القانون الدولي للبحار.[1]

– وبذلت العصبة محاولات لتدوين القانون الدولي للبحار، التي تؤكد على حرية البحار و المواصلات . و في عام 1958م عقدت أربع اتفاقيات دولية . و هي اتفاقية البحر العالي و اتفاقية البحر العالي و اتفاقية البحر الإقليمي المنطقة المتاخمة و اتفاقية الجرف القاري و اتفاقية الصيد و صيانة موارد الثروة البحرية في البحر العالي .

– ودعت الجمعية العامة للأمم المتحدة عام 1973م ، الدول إلى عقد مؤتمر دولي . وقد بدأت مؤتمرات الأمم المتحدة لقانون البحار. و أقر المؤتمر في 1982/04/30 اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار . و هي اتفاقية دولية شاملة لموضوعات البحار.

– وتعد اتفاقية قانون البحار عام 1982، الأساس العام لقواعد القانون الدولي للبحار ، فقد تضمنت الاتفاقية والملحقات الملحقة بها، تفاصيل قواعد هذا القانون بشكل دقيق . كما أجازت الاتفاقية للدول أن تعقد الاتفاقيات الدولية لتنظيم العلاقات بينها فيما يتعلق بالبحار.[2]

الفرع الثالث: تعريف القانون الدولي للبحار و تمييزه عن القانون البحري:

ظهر مصطلح قانون البحار *(The International Law Of The Sea)* في بداية القرن الماضي . وبعد صدور اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982، ظهرت العديد من الكتب بمصطلح القانون الدولي للبحر. ومع ذلك فلا يزال العديد من كتاب القانون الدولي العام يطلقون مصطلح قانون البحر *Law Of The*

[1] - سهيل حسين الفتلاوي : المرجع السابق ، ص 20.
[2] - سهيل حسين الفتلاوي : نفس المرجع ، ص 20-21 .

Sea ، بينما أطلق الكتاب العرب في مؤلفاتهم مصطلح القانون الدولي للبحار بصيغة الجمع ، و ليس بصيغة المفرد التي وردت في التسميات الغربية .[1]

أولا : تعريف القانون الدولي للبحار

لم تعرف اتفاقية قانون البحار عام 1982، القانون الدولي للبحار . و إن تعريف أي موضوع يتطلب معرفة محتوياته بشكل دقيق . فالقانون الدولي للبحار ينظم حقوق الدول وواجباتها في استغلال مياه البحار و قاعها و الجو الذي يعلو عليها ، وحدود الولاية الوطنية للدولة الساحلية على المناطق البحرية التي تتصل بإقليمها البرّي وهي المياه الداخلية و البحر الإقليمي و الجرف القاري و المنطقة الإقتصادية الخالصة.[2]

و ينظم القانون الدولي للبحار حقوق الدول المتضررة جغرافيا و الدول غير الساحلية في المناطق الدولية للبحار والتزاماتها.كما ينظم حقوق الدول و التزاماتها في أعالي البحار، و قاع البحار التي يطلق عليها بالمنطقة.و ينظم كيفية استغلال المنطقة بما يبعد المنازعات بين الدول ، ومد الكابلات و أنابيب نقل النفط و الغاز، كما يعد المصدر الرئيسي لغذاء الشعوب لما تحتويه من ثروة هائلة للموارد الحيّة.[3]

و تتخذ الدول الخطوط الجوية فوق البحار طريقا مهما في مواصلاتها الدولية . إذا أن المرور فوق الدول يتطلب موافقة هذه الدول ، إضافة إلا أنه يكلف الطائرات أعباء مالية كبيرة بسبب عدد الدول التي تمر فوقها الطائرة . لهذا فإن المرور من خلال الخطوط الجوية فوق البحار عمل ضروري للطائرات ، ومن هذا تدخل القانون الدولي للبحار، بتنظيم المرور البرئ ، و العابر للسفن و الطائرات فوق المناطق البحرية و المضائق و الممرات الدولية.[4]

ومن هذا الاستعراض البسيط للموضوعات التي ينظمها القانون الدولي للبحار ، فإن من الصعوبة وضع تعريف جامع مانع يشمل المفردات كلّها التي ينظمها هذا القانون ، ويمكن أن نقترح ، تعريفا للقانون الدولي للبحار بأنه:

---

[1] - سهيل حسين الفتلاوي : المرجع السابق ، ص 22- 23.
[2] - سهيل حسين الفتلاوي : نفس المرجع، ص 23.
[3] - سهيل حسين الفتلاوي : نفس المرجع، ص 23- 24.
[4] - سهيل حسين الفتلاوي : نفس المرجع ، ص 24.

"القانون الذي ينظم حقوق الدول و واجباتها ، و مناطق الولاية الوطنية ، و استغلال البحار و استثماراتها، و ما يعلوها و قاعها ، و المرور بالممرات الدولية ، و تنظيم عمل السفن".[1]

ثانيا: تمييز القانون الدولي للبحار عن القانون البحري

درج العديد من الباحثين على إطلاق مصطلح القانون البحري، على العديد من الموضوعات التي تتعلق بالقانون البحري التجاري، و تتداخل موضوعات هذا القانون ، مع القانون الدولي للبحار. و من هذه الموضوعات أحكام السفينة و النقل البحري و مسؤولية الناقل البحري و البيوع البحرية و التأمين البحري ، و صناعة السفن ، و تلك موضوعات تجارية ينظمها القانون التجاري البحري.[2]

– و على الرغم من التداخل بين القانونين ، وإن العديد من كتاب القانون الدولي للبحار يضعون مؤلفاتهم باسم القانون البحري ، فإن هناك فواصل بينهما تتمثل بما يأتي:

1– اختلاف المصادر: إن مصادر القانون الدولي للبحار هي مصادر القانون الدولي العام ، من معاهدات و عرف دولي و مبادئ عامة للقانون ، و مبادئ العدل و الإنصاف ، في حين أن مصادر القانون البحري هي مصادر القانون الداخلي ، و خاصة القانون التجاري ، من تشريع و عرف محلي و أحكام المحاكم الوطنية. و تتجه التشريعات الداخلية للقانون البحري نحو التوحيد و التماثل ، بسبب تشابك العلاقات البحرية بين الدول، و عقدت العديد من المعاهدات الخاصة بتنظيم التجارة البحرية بين الدول.

2– اختلاف الموضوعات: ينظم القانون الدولي للبحار ، العلاقات الدولية المتعلقة باستغلال الثروات داخل المياه و باطن الأرض ، و حقوق الدول الساحلية و غير الساحلية بالبحار، و الممرات الدولية و المناطق البحرية . بينما ينظم القانون البحري أحكام السفينة و الشحن و التأمين و مسؤولية الناقل البحري ، و بصورة عامة ينظم القانون البحري الموضوعات التجارية البحرية ، لهذا يطلق البعض على هذا القانون بالقانون التجاري البحري والبيوع البحرية.

[1] - سهيل حسين الفتلاوي :المرجع السابق ، ص 25.
[2] - سهيل حسين الفتلاوي :نفس المرجع ، ص27- 28.

3- اختلاف الأشخاص: يختلف أشخاص القانون الدولي للبحار عن أشخاص القانون البحري،فأشخاص القانون الدولي للبحار، الدول و المنظمات الدولية مثل السلطة الدولية لقاع البحار و المحكمة الدولية لقانون البحار و المنظمات الدولية الأخرى . أما أشخاص القانون البحري ، فهم شركات النقل البحري التابعة للدول أو الشركات الخاصة.[1]

4- اختلاف قواعد تسوية المنازعات: تتم تسوية المنازعات الناشئة عن تطبيق القانون لدولي للبحار بموجب قواعد القانون الدولي العام ، و القواعد التي حددتها اتفاقية قانون البحار لعام 1982، و هي التسوية السياسية من مفاوضات و مساعي حميدة و وساطة و تحقيق و توفيق ، و التسوية القضائية عن طريق التحكيم الدولي والمحاكم الدولية مثل المحكمة الدولية لقانون البحار، بينما تتم تسوية المنازعات الخاصة بالقانون البحري من قبل المحاكم الوطنية ، و القواعد التي تضعها الدولة.[2]

المطلب الثاني: مصادر القانون الدولي للبحار و المبادئ العامة التي تحكم استغلال البحار

الفرع الأول: مصادر القانون الدولي للبحار

نميز في القانون الدولي للبحار نوعين من المصادر هما : المصادر المادية التي تنشئ القواعد القانونية و المصادر الشكلية ، فالمصادر المادية هي المصادر الحقيقية غير المباشرة للقانون ، أما المصادر الشكلية فإنها لا تخلق القواعد القانونية ، و إنما تقتصر وظيفتها على تقريرها و التحقق من وجودها. و ما يهمنا في دراستنا هذه هو البحث في المصادر الشكلية[3] ، و هي كالآتي :

أولا: العرف الدولي

مما يثير الانتباه ، أن اتفاقية البحار لعام 1982 ، لم تشر إلى العرف الدولي الخاص بالقانون الدولي للبحار، وهي الأعراف البحرية التي تطبقها الدول في علاقاتها البحرية ، وكان ينبغي النص عليها ، و إن تكون المصدر الثاني

[1] - سهيل حسين الفتلاوي : المرجع السابق ، ص 28- 29.
[2] - سهيل حسين الفتلاوي : نفس المرجع ، ص 30.
[3] - محمد الحاج حمود : القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، عمان ، الطبعة الأولى ، سنة 2008، ص 35.

بعد اتفاقية قانون البحار لعام 1982. ذلك أن العرف الدولي للبحار ، هو أساس القانون الدولي للبحار، والمصدر الأول الذي نقلت أحكام الإتفاقية منه . و هو المصدر التاريخي للقانون الدولي للبحار وإذا كانت اتفاقية قانون البحار لعام 1982، تعبر عن رضاء الدولة الصريح ، فإن العرف الدولي للبحار يعبّر عن رضاء الدولة الضمني ، وقد نقلت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 أغلب أحكامها من العرف الدولي للبحار. فهناك حالات تتطلّب الرجوع للعرف الدولي .و من ذلك الخلجان التاريخية وهي خلجان وطنية ، ولم تحدّد الإتفاقية ما هو الخليج التاريخي ، و لتحديد الخليج التاريخي ، يتطلب الرجوع للعرف الدولي.

ثانيا : المعاهدات الدولية

من المعلوم أن المعاهدات الدولية تمتاز عن العرف بالدّقة والوضوح في التعبير عن القاعدة القانونية ، ولهذا تلجأ إليها الدول في كل مرّة تحاول فيها أن تبني علاقاتها المتبادلة على أساس متين وواضح ، ولهذا أخذت المعاهدات تحتل مركزا متزايدا بين مصادر القانون الدولي العام بصورة عامة ، ومصادر القانون الدولي للبحار بشكل خاص إذ لابد أن تقوم العلاقات الدولية بين الدول على أساس الرضا والمساومة والوضوح. [1]

ثالثا : نشاط المستخدمات الدولية

أخذ دور المنظمات الدولية يزداد تدريجيا في المجتمع الدولي، ونتيجة لذلك أصبحت قرارات هذه المنظمات تحتل مكانا مرموقا بين مصادر القانون الدولي. حتى أن بعض هذه القرارات قد خلقت مؤسسات دولية جديدة كمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ، و منظمة الأمم المتحدة للتنمية الصناعية المؤسستين عامي 1964 و1965 على التوالي.

وهناك العديد من المؤسسات الدولية ذات الصفة العالمية تهتم بقانون البحار . و تتخذ هذه المؤسسات المتخصصة قرارات و تلعب أدوارا أساسية في ميادين قانون البحار ،كالملاحة و مكافحة تلوث البحار و الصيد و

[1]- محمد الحاج حمود : المرجع السابق ، ص 38.

علوم البحار... إلخ ، وقد نشرت الأمانة العامة لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار مجلدا يتضمن أسماء المنظمات الدولية ذات العلاقة بقانون البحار ، بلغ مجموعها مع لجانها الإقليمية خمسا و تسعين منظمة و لجنة.[1]

رابعا: القضاء الدولي

من المعروف أن قرارات المحاكم تعتبر مصادر مساعدة وغير مباشرة للقانون الدولي فقد قضت المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية ، أن المحكمة تستطيع تطبيق أحكام المحاكم باعتبارها مصدرا مساعدا ، أي باعتبارها مصدرا لتحديد القواعد القانونية و توضيح معناها أو الكشف عنها ، وبشرط ما جاء في المادة 59 من أن "لا يكون للحكم قوة الإلزام إلا بالنسبة لمن صدر بينهم وبخصوص النزاع الذي فصل فيه ". ومعلوم أن قضاء الدولي يقوم بالبحث عن قواعد القانون و تطبيقها على الحالة المعروضة أمامه ، ويقوم بتفسير تلك القواعد لغرض تطبيقها التطبيق الأفضل وفق وجهة نظر القاضي ، و في هذه الحالة ا لثانية فقط يمكن اعتبار القضاء مصدرا مستقلا للقانون الدولي.[2]

خامسا : القانون الداخلي والأعمال الانفرادية

دون الدخول في النقاش الفقهي حول وحدة أو ثنائية القانون، لابد من إلقاء نظرة على دور القانون الداخلي كمصدر من مصادر القانون الدولي للبحار ، وذلك من زاوية التكامل و التعاون الذي يمكن أن يحصل بينهما .

تكتفي المعاهدات بصورة عامة، بتقديم بعض الأحكام والمبادئ التي يجب تطويرها وتكملتها من قبل القانون الداخلي.

والمقصود بالأعمال الانفرادية الأعمال القانونية التي تحدد وضعا معينا ذا طبيعة دائمة معينة ، دون إن يشمل ذلك الأعمال الانفرادية التي تتم في البحر التي لها أثر آني ومحدود من حيث الزمان ، كإجراءات حجز السفن الأجنبية ،

[1] - محمد الحاج حمود : المرجع السابق ، ص 42.
[2] - محمد الحاج حمود : نفس المرجع ، ص 49 - 50.

أي أن هذه الأعمال الانفرادية تؤدي إلى نشوء قواعد القانون الدولي بشكل إنفرادي عن طريق التشريع الوطني أو عن طريق الإعلانات الانفرادية. [1]

سادسا : الفقه الدولي

كما هو الحال بالنسبة للقضاء الدولي ، فإن الفقه الدولي لا يعتبر مصدرا مباشرا كمن مصادر القانون الدولي وفقا للمادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية ، إنّما يعتبر مصدرا استدلاليا أو مساعدا ، يساعد على الكشف عن قواعد القانون الدولي للبحار . ولم تكن المعركة " الفقهية " المعروفة بين الفقهية الهولندي كروشيوس والفقيه الانجليزي سلدن مجرد محاجات و محاكاة فكرية ، و إنما كانت تمثل صراعا بين اتجاهين في سبيل تثبيت قواعد قانونية معينة . وفعلا كان من نتائج تلك المعركة أن استقرّ مبدأ حرية البحار كمبدأ أساسي من مبادئ القانون الدولي ، ويعتبر مؤلف كروشيوس المعروف *De Jure Praedae* مرجعا أساسيا في القانون الدولي حيث استطاع كروشيوس من خلاله أن يطرح أفكارا ويوضح مبادئ أصبحت فيما بعد الأساس الذي يقوم علبة القانون الدولي. [2]

و قد استمر الدور الهام للفقه الدولي في بلورة وتطوير القانون الدولي للبحار حتى هذا القرن . ويعتبر المؤلف القيّم للفقيه الفرنسي جلبر جيدل " القانون الدولي للبحار الذي صدر اعتبارا من عام 1932 مرجعا أساسيا في قانون البحار حتى إبرام اتفاقيات جنيف للبحار عام 1958، إلا أن حركة تقنين قواعد القانون الدولي للبحار في عهد منظمة الأمم المتحدة أثرت بشكل مباشر على دور الفقه الدولي في هذا الميدان ، بحيث لم يعد لهذا الفقه إلا دور الشارح والمفسر لتلك القواعد. [3]

---

[1]- محمد الحاج حمود : المرجع السابق ، ص 47.
[2]- محمد الحاج حمود : نفس المرجع ، ص 49 - 50.
[3]- محمد الحاج حمود : نفس المرجع ، ص 50.

الفرع الثاني : المبادئ العامة التي تحكم استغلال البحار

تعتبر المبادئ ضوابط للسلوك يجب أن يراعيها أشخاص أي نظام قانوني عند ممارستهم أو استعمالهم لحقوقهم أو وفائهم بالتزاماتهم . وقد نصت الإتفاقية على بعض المبادئ العامة (المواد 300- 304) التي يجب على أطرافها مراعاتها .

أولا :مبدأ حسن النية

يعد مبدأ حسن النية من أهم أسس العلاقات الدولية الحالية ، باعتباره شرطا أساسيا لتوفير الدقة والأمن القانوني ، وعلى أساس أن استبعاد سوء النّية عند الوفاء بالتزامات الدولة يعتبر لازما لوجود علاقات قانونية ثابتة ومستقرة.لذلك نصت الإتفاقية على أن تفي الدول الأطراف بحسن نية بالالتزامات التي تتحملها تطبيقا لنصوصها.

ثانيا : مبدأ التعسف في استعمال الحق

يعتبر مبدأ عدم التعسف في استعمال الحق من المبادئ العامة الموجودة في الكثير من النظم القانونية الداخلية والدولية ، وبغض النظر عن عقيدة الدولة أوإنتمائها الإيديولوجي . وهو مبدأ يهدف إلى حماية حقوق الغير وعدم الاعتداء عليها . ولما كانت الإتفاقية قد قررت العديد من الحقوق والحريات لأطرافها ، لذلك بات من الضروري أن تؤكد على ضرورة ممارستهم لها على نحو لا يشكل تعسفا في استعمال الحق. [1]

وقد نصت المادة 200 من الإتفاقية على منع التعسّف في استعمال الحق بتقريرها أن على الدول الأطراف في الاتفاقية أن « تمارس الحقوق والاختصاص والحريات المعترف بها في هذه الإتفاقية بطريقة لا تشكل تعسّفا في استعمال الحق ».[2]

وكانت مجموعات التفاوض قد اقترحت عام 1978 إدراج نص عن التعسّف في استعمال الحق ، على النحو التالي :

[1]- أحمد أبو الوفا : القانون الدولي للبحار ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، الطبعة الأولى ، سنة 2006 ، ص 38 .
[2]- المادة 200 من اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982.

«تمارس جميع الدول الحقوق والولايات المعترف بها في هذه الإتفاقية على نحو لا يلحق الضرر بلا فائدة أو بطريقة تحكمية بحقوق الدول الأخرى أو بمصالح المجتمع الدولي».[1]

ثالثا : مبدأ استخدام البحار في الأغراض السلمية (مع إشارة خاصة إلى مدى جواز تلغيم الامتدادات البحرية)

لاشك أن تحقيق السلام العالمي يمثل – على الأقل من الناحية النظرية والعلمية – أحد أهداف النظام الدولي الحالي ، بل هو الغرض الأساسي من إنشاء المنظمات الدولية ذات الطابع السياسي ، وهو أساس أية علاقة هادئة ومستمرة . لذلك نصت ديباجة الإتفاقية على أن عملية تدوين قانون البحار وتطويره التدريجي التي تحققت فيها ، ستساهم في تعزيز السلم والأمن والتعاون والعلاقات الودية بين جميع الدول طبقا لمبادئ العدل والمساواة في الحقوق. [2]

وكذلك نصت المادة 301 من الإتفاقية على أن :« تتمتع الدول الأطراف ، في ممارستها لحقوقها وأدائها لواجباتها بموجب هذه الإتفاقية ، عن أي تهديد باستعمال القوة أو باستعمالها ضد السلامة الإقليمية أو الاستغلال السياسي لأية دولة ، أو بأية صورة أخرى تتنافى و مبادئ القانون الدولي المتضمنة في ميثاق الأمم المتحدة ».[3]

واستخدام البحار في الأغراض السلمية يقتضي – بداهة – عدم استخدامها في الأغراض العسكرية ، لكن من ناحية أخرى للضرورات الحربية أثر من هذه الناحية خصوصا فيما يتعلق بإمكانية استخدام البحار في تسيير السفن الحربية بما فيها ومن فيها من عتاد وجنود ، كذلك يثور التساؤل حول مدى مشروعية تلغيم الامتدادات البحرية الخاضعة لسيادة الدول و تلك غير الخاضعة لولايتها أو سلطانها ، و هل يجوز تلغيم مثل هذه الامتدادات في وقت السلم أم أن ذلك مقصور فقط على زمن الحرب .[4]

---

[1]- أحمد أبو الوفا : المرجع السابق ، ص 39.
[2]- أحمد أبو الوفا : نفس المرجع ، ص 39 .
[3]- المادة 301 من اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982.
[4]- أحمد أبو الوفا : المرجع السابق – ص 40.

رابعا: مبدأ حماية الأشياء الأثرية التاريخية التي يعثر عليها في البحر

لاشك أن الأشياء التاريخية والأثرية تشكل تراثا غاليا على كل بلد ، يجب حمايته والنظر إليه دائما بعين الاعتبار على أساس أنها تشكل إحدى المقومات الأساسية لأي شعب ولاية أمة ، وهي علاقة أبدية لانفصام لها ، فهي إذن إحدى حلقات سلسلة التاريخ المتجدّدة على مرّ الأزمان والعصور، فضلا عن أنها جزء من التراث المشترك للإنسانية جمعاء ، لذلك قررت الإتفاقية حماية مثل هذه الأشياء فنصت المادة 303 على ما يأتي : 1- على الدول واجب حماية الأشياء ذات الطابع الأثري والتاريخي التي يعثر عليها في البحر ، وعليها أن تتعاون تحقيقا لهده الغاية.

2- بغية السيطرة على الاتجار بهذه الأشياء ، يحوز للدولة الساحلية ، أن تفترض أن من شأن انتشال هذه الأشياء من قاع البحر في المنطقة الملاصقة دون موافقتها أن يسفر عن خرق للقوانين والأنظمة المشار إليها في تلك المادة داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي .

3- ليس في المادة ما يسمى حقوق المالكين الذين يمكن معرفتهم أو قانون الإنقاذ، أو غير ذلك من قواعد القانون البحري، أو القوانين والممارسات المتعلقة بالمبادلات الثقافية .

4- لا يخل ما تقدم بالاتفاقية الدولية الأخرى ، و لا بقواعد القانون الدولي فيما يتعلق بحماية الأشياء ذات الطابع الأثري والتاريخي.[1]

خامسا : المسؤولية عن الأضرار

من الثابت أن أي نظام قانوني لا يرتب مسؤولية الأشخاص الخاضعين له عن الأضرار الناجمة عن أفعالهم أو امتناعهم ، يعتبر نظاما هشا لا يصمد أمام الواقع أو مرارة التجربة . لذات السبب ، قررت الإتفاقية أنها لا تخل بأية

[1]- المادة 303 من اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 .

قواعد قائمة أو مستقبلية قد يتم إعدادها بخصوص مسؤولية أطرافها (المادة 304) .تكلم أهم المبادئ التي تحكم استغلال البحار. [1]

المطلب الثالث: تقنيين قواعد قانون البحار

ليس ثمة شك في أن تقنيين القواعد ووضعها في قوالب قانونية هو أمر متعارف عليه في كل نظام قانوني. والتقنين على الصعيد الدولي له جانبان أساسيان ، فهو من ناحية يهدف إلى وضع القواعد والمبادئ القانونية الثابتة منذ مدة طويلة في قوالب قانونية مكتوبة ، وهو من ناحية أخرى يرمي إلى التطوير التدريجي للقانون الدولي والتي هي أيضا وظيفة هامة من وظائف التقنيين. [2]

الفرع الأول: أهم محاولات تقنيين قواعد قانون البحار

بخلاف مؤتمر عام 1930 الذي فشل في تقنيين قواعد قانون البحار (في عهد عصبة الأمم) ، عقدت أساسا ثلاث مؤتمرات تحت رعاية الأمم المتحدة :

-فقد تبني مؤتمر الأمم المتحدة الأول حول قانون البحار لعام 1958 أربع اتفاقيات هي : الإتفاقية الخاصة بالبحر الإقليمي والمنطقة الملاصقة ، والاتفاقية الخاصة بالامتداد القاري ، والاتفاقية الخاصة بالبحر العالي .

- أما مؤتمر الأمم المتحدة الثاني حول قانون البحار فقد عقد في عام 1920 ، وذلك لبحث عرض البحر الإقليمي وحدود مناطق الصيد ، ولكن لم يصادفه النجاح .

-أخيرا ، عقد مؤتمر الأمم المتحدة الثالث حول قانون البحار الذي انتهى بتبني اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وكذلك التوقيع عليها في نهاية عام 1982 ، ونظرا لأن هذه الإتفاقية تنصب عليها دراستنا أساسا فسنقوم بالحديث عنها بقدر من التفصيل. [3]

---

[1]- أحمد أبو الوفا : المرجع السابق ، ص 43 .
[2]- أحمد أبو الوفا : نفس المرجع ، ص 18- 19.
[3]- أحمد أبو الوفا : نفس المرجع ، ص 21 .

الفرع الثاني: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1682

أولا : إعداد الإتفاقية

يجب أن نذكر بادئ ذي بدء أن مبادرة الدعوة إلى إعادة النظر في قواعد قانون البحار في الوقت الحاصر جاءت من الممثل الدائم لمالطة لدى الأمم المتحدة (المستر باردو) والذي تقدم في 18أغسطس 1927 بطلب أن يدرج في جدول الأعمال مسألة الاستخدام للأغراض السلمية المحضة لقاع البحار والمحيطات ، وأيضا ما تحتها في البحر العالي فيما وراء حدود الاختصاص الوطني وكذلك استغلالها لصالح الإنسانية كلها . وقد أنشأت الجمعية العامة خلال الجلسة نفسها لجنة لدراسة هذه المسألة .[1]

و يمثل عام 1970 تحولا كبيرا فيما يتعلق بقانون البحار ، فقد تبنت الجمعية العامة للأمم المتحدة يوم 17 ديسمبر من السنة نفسها قرارين هامين : يتعلق الأول بإعلان المبادئ التي تحكم قاع البحار والمحيطات فيما وراء حدود الاختصاص الوطني و الذي يقرر أنها لا يمكن أن تتملكها أية دولة أو أي شخص طبيعي أو معنوي باعتبار أن هذه المنطقة هي تراث مشترك للإنسانية جمعاء ، أمّا الثاني فيختص بدعوة مؤتمر الأمم المتحدة الثالث حول قانون البحار، والذي كلف بإعداد اتفاقية تستند إلى إعلان المبادئ السابق ذكره ، وفي 18 ديسمبر عام 1972 أصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة في خلال دورتها رقم 27 قرارا رقم 3029، تطلب فيه من السكرتير العام للمنظمة دعوة الدوريتين الأولى والثانية لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث حول قانون البحار ، وقد تلاحقت بعد ذلك دورات المؤتمر واستمرت تقريبا عشر سنوات انتهت بتبني اتفاقية الأمم المتحدة حول قانون البحار.[2]

وقد تم تبني الإتفاقية (يوم 30أفريل 1982) بأغلبية 130 صوت ضد أربعة أصوات وامتناع 17 دولة عن التصويت ، مما يعني أن الاتفاقية قد اكتسبت تأييد الغالبية العظمى من دول العالم ، وفي ديسمبر 1982 تم التوقيع على الإتفاقية في مونتا جوباي (جامايكا) .[3]

---

[1]- أحمد أبو الوفا : المرجع السابق ، ص 22 .
[2]- أحمد أبو الوفا : نفس المرجع ، ص 23- 24 .
[3]- أحمد أبو الوفا : نفس المرجع ، ص 25.

وتتميز الإتفاقية بالآتي :

1- أنه يحوز التوقيع عليها و الانضمام إليها ليس فقط من جانب الدول وحدها ، وإنما يحق ذلك أيضا لكائنات قانونية دولية أخرى ، كالمنظمات الدولية ، و الأقاليم الغير متمتعة بالحكم الذاتي (مادة 305) . ويبدأ نفاذ الإتفاقية بعد مرور اثنا عشر شهرا من تاريخ إيداع الوثيقة الستين من وثائق التصديق أو الانضمام ، وبعد ذلك في اليوم الثلاثين التالي لإيداع وثيقة التصديق أو الانضمام لمن ينضم إلى الإتفاقية بعد سريانها (المادة 308).

2- لا يجوز وضع تحفظات أو استثناءات على الإتفاقية ما لم تسمح به صراحة (مادة 309) . ويبدو أن منع ذلك يهدف إلى توحيد تطبيق نصوص الإتفاقية ، على أنه يجوز لكل دولة أن تصدر إعلانات أو بيانات عند التوقيع أو التصديق على الإتفاقية أو الانضمام إليها يكون غرضها تحقيق التنسيق بين قوانينها وأنظمتها وبين أحكام الإتفاقية على أن لا يترتب على هذه الإعلانات تعديل أو استبعاد الأثر القانوني لأحكام الإتفاقية (مادة 310). [1]

3- تكون للاتفاقية الأولوية على غيرها من الإتفاقيات الأخرى التي تكون طرفا فيها دول أطراف في الإتفاقية (في حدود معينة نصت عليها المادة 311).

4- يحوز تعديل الإتفاقية (المواد 312-316) على أنه يستثني من تلك الأحكام الخاصة بمبدأ التراث المشترك للإنسانية وفقا للمادة 136 (مادة 6/311). [2]

ثالثا : القيمة القانونية للاتفاقية

من المعلوم أن أية اتفاقية لا يتوافر لها التطبيق العملي إلا بعد بدء نفاذها ، وبالنسبة لدول الأطراف فيها ما لم تتضمن قواعد ذات طبيعة عرفية تطبق على كل الدول حتى الدول الغير الأطراف. [3]

و قد دخلت اتفاقية 1982 حيّز النفاذ يوم 16 نوفمبر 1994 بتوافر وثيقة التصديق رقم ستين ، وفقا لما نصّت عليه المادة 308 من الاتفاقية ، بذلك أصبحت الاتفاقية نافذة بين أطرافها. [4]

---

[1]- أحمد أبو الوفا : المرجع السابق ، ص 26.
[2]- أحمد أبو الوفا : نفس المرجع ، ص 27.
[3]- أحمد أبو الوفا : نفس المرجع ، ص 30.
[4] - أحمد أبو الوفا : المرجع السابق ، ص 30.

– و قد تعرضت محكمة العدل الدولية في العديد من أحكامها للقيمة القانونية لاتفاقية عام 1982 حتى قبل نفاذها:

– و هكذا في قضايا عدّة نذكر منها قضية الامتداد القاري من ليبيا و مالطا عام 1985 حيث رأت المحكمة أن اتفاقية عام 1982 ليست ملزمة كنص (اتفاقي) ، و إنّما بحث مدى إلزاميتها كقواعد 'عرفية' ، و من الثابت –وفق للمحكمة– أنّ جوهر القانون الدّولي العرفي يجب بحثه في المقام الأوّل في السلوك الفعلي *La Pratique Effective* و العنصر المعنوي لدى الدّول ، حتى رغم أن الاتفاقيات المتعدّدة الأطراف يمكن أن يكون لها دورا مهما تلعبه يستحيل و تحديد القواعد الناجمة عن العرف أو حتى بتطويرها. و قد وجدت المحكمة أن عليها أن تنظر بعين الاعتبار إلى اتفاقية عام 1982 حتى و لو يثيرها طرف النزاع على أساس أنّها نص اتفاقي اعتمدت "الغالبية الساحقة" من دول العالم.[1]

– تجدر الإشارة أنّه بالنسبة للدّول التي لم ترتبط بالاتفاقية ، فإنّ نصوص هذه الأخيرة يمكن أن تؤخذ في الاعتبار بالقدر الذي تحتويه من مبادئ و قواعد القانون الدولي العرفي ، و مع ذلك يجب أن نذكر أن محكمة العدل الدولية قد ذهبت إلى تطبيق العديد من نصوص الاتفاقية المذكورة كما لو كانت نصوص ملزمة و استقرت بالنسبة لها القاعدة القانونية (العرفية) ، و هو أمر مازال يحيط به الشك من عدة جوانب:

فهناك دول لم توافق و بالتالي لن تصدق على الاتفاقية المذكورة و ما فيها من قواعد قانونية . كذلك فإن قيام المحكمة بتوسيع مفهوم الامتداد القاري بمعناه القانوني على حساب معناه الجغرافي أو الطبيعي قد لا يكون مقبولا من جانب بعض الدّول.

أخيرا التزمت معظم الدّول التي ارتبطت بالاتفاقية ، بل و الكثير من الدّول التي لم ترتبط بها ، بنصوص من الناحية العملية ، إلاّ أن هناك بعض الدول التي مازالت تطبق قواعد تخالف الاتفاقية.[2]

[1] - أحمد أبو الوفا : نفس المرجع ، ص 32.
[2] - أحمد أبو الوفا : المرجع السابق ، ص 34.

المجالات والحريات البحرية

الفصل الأول: المجالات البحرية

إذا كنا في معرض دراسة العنصر البحري من إقليم الدولة ، فإن من الطبيعي أن نهتم أساسا بدراسة قسم من البحار الذي يعد بمثابة جزء من إقليم الدولة والذي تمارس عليه سيادتها دون إغفال أهمية تلك المجلات التي تخرج عن نطاق سيادة الدولة بصفة كاملة، وتلك التي تقع في مرتبة وسط بين هذين القسمين، حيث تنقسم البحار من حيث نظامها القانوني إلى مجلات هي : البحر الإقليمي المنطقة المتاخمة، المنطقة الاقتصادية الخالصة ،الجرف القاري، أعالي البحار، ومنطقة الإرث الإنساني المشترك .

المجالات والحريات البحرية

المبحث الأول: منطقة البحر الإقليمي والمنطقة الملاصقة

المطلب الأول: منطقة البحر الإقليمي

إن المياه الإقليمية ظهرت كفكرة قانونية في البداية، سواء من وجهة نظر القانوني الدولي، أو القانون الداخلي أقره الفقه والعمل الدولي وله أهمية كبيرة في كل دولة ، وتأثيره العميق في القانون الدولي، وعلى مستوى العلاقات القائمة بين الدول [1]، والبحر الإقليمي هو مساحة من البحر ملاصقة لشواطئ الدولة وممتدة نحو البحر العام أو هو مساحة بحرية تقع بين إقليم الدولة والبحر العام[2] ، ولم تعرف اتفاقية قانون البحار البحر الإقليمي غير أنها حددت حدوده، حيث تمتد سيادة الدولة خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية أو مياهها الأرخبيلية إذا كانت الدولة الأرخبيلية إلى حزام بحري ملاصق،وتشمل هذه السيادة الجو الذي يعلو هذه المنطقة وباطنها[3].

إن امتلاك الدولة لمياه إقليمية لأهداف أمنية كان هو الاتجاه السائد في بداية الأمر، لذلك لم تخضع تحديد عرضها لأي قياس في بادئ الأمر ، بل ارتبط بإمكانية الدفاع عنها حيث كانت الدولة الساحلية تبسط نفوذها على كل مناطق التي يمكن الدفاع عنها بواسطة المدافع، من الحصينات الساحلية ،ولذلك سميت هذه القاعدة بقاعدة "طلقة المدفع"و اعتبار أن المدفع كان مداه لا يتجاوز ثلاثة أميال ، اصطلح أن البحر الإقليمي يمتد إلى 3 أميال،لكن مصالح الدول المياه الإقليمية تزايدت بسرعة،ولم تتحدد بتلك المصالح الأمنية الدفاعية بل أصبح للمصالح الاقتصادية دور يتجاوز في أهميته الدور الأول للمياه الإقليمية بل المناطق البحرية المتتابعة، خاصة و أن درجة النمو بين الدول أصبحت تتزايد أكثر فأكثر، مما دفع تلك الأقل قدرة على الاستكشاف واستغلال ثروات البحر وقاعه إلى المطالبة بامتداد المياه الإقليمية إلى 12 ميل بحري، منذ مؤتمر قانون البحار لعا م 1930، لكن هذا المطلب لم يحصل على تأييد كافي، وأعيد نفس المطلب في مؤتمر جنيف في عام 1958، وأن لم يحظى بالتأييد فقد نجد صدى بعرض 12 ميل في المادة 07 من اتفاقية المياه الإقليمية حيث، أن هذه المادة تحدد أقصى طول للخط المستقيم عرض

---

[1]- إبراهيم العناني : قانون البحار ، دار الفكر العربي ، القاهرة، الطبعة 1985، ص 13.

[2] - علي صادق أبو هيف : قانون الدولي العام ، مطبعة نور الإسلام، الإسكندرية، طبعة 1995، ص342 .

[3] - سهيل حسين الفتلاوي/ غالب عواد حوامدة : القانون الدولي العام ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الطبعة الأولى ، سنة 2007 -2009، ص 115-116.

الخلجان لـ 24 ميل، أي مرتين عرض المياه الإقليمية وتراوحت المطالب في بداية الستينات ما بين 03 أميال لكل من الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانية، و 06 أميال بالنسبة للدول الأوربية، أما غالبة الدول من بينها الإتحاد السوفيتي فنصت في تشريعاتها على 12 ميل، أما دول أمريكا للاتينية فتراوحت مطالبها ما بين 18 – 200 ميل.

ولوضع حد لهذا الزحف المستمر للمياه الإقليمية، حددت اتفاقية قانون البحار عرضها بـ 12 ميل بحري. وهناك شبه إجماع على أنها قاعدة عرفية في الموضوع، وقد صرح سفير الولايات المتحدة في مؤتمر قانون البحار بأنهم قد توصل المؤتمرون إلى حل لمشكل زحف اختصاص وذلك عن طريق إجماع حول 12 ميل بحري كمياه إقليمية، تمارس الدولة عليها سيادتها الكاملة، مع ضمان حق المرور البريء للسفن الأجنبية، وارتبطت هذه الموافقة أو التطور الجديد الحاصل في عرض المياه الإقليمية، بحق المرور العابر في المضايق الدولية. وفي انتظار دخول اتفاقية قانون البحار لعا م 1982 حيز التنفيذ، يمكن أن تجزم بأن القاعدة 12 ميل أصبحت من قبيل القانون العرفي[1].

الفرع الأول : حدود منطقة البحر الإقليمي

تحتل قضية البحر الإقليمي أهمية خاصة نظرا لما لها من أثر مباشر على تحديد بقية المجالات البحرية ومن الجدير بالملاحظة بهذا المجال إن قضية تحديد البحر الإقليمي تعتبر في الوقت الحاضر على الأقل، من اختصاص الدائم للدول ومن ضمن مالها من حقوق سيادة على هدا الجزء من البحر، وهذا ما يستدل عليه من منطوق العبارة الأخيرة من المادة الثالثة من اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 والعبارة الأخيرة من المادة الخامسة من اتفاقية 1982 إلا أن هدا الحق غير مطلق وإنما هو مقيد بقواعد القانون الدولي، وذلك بسبب ما يترتب عليه من أثار هامة في مجتمع الدولي[2] وقد أبدت محكمة العدل الدولية. وجود هدا القيد في قرارها الصادر في 18 كانون الأول 1951 في قضية المصائد والذي جاء فيه: "...إن لتحديد المجالات البحرية جانب دولي دائما، فهو لا يتعلق بإرادة الدولة الشاطئية وحدها.... إن نفاذه اتجاه الدول الأخرى يستمد من القانون الدولي..."، لذا لا يمكن للدولة أن تبالغ في ممارسة هذا الحق. وقد جاءت اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي لعام 1958 واتفاقية 1982،

[1] - محمد أبو سلطان : المرجع السابق ، ص 226-227.
[2] - محمد الحاج حمود : القانون الدولي للبحار، مناطق الولاية الوطنية ، شركة مطبعة الأديب البغدادية المحمودية ، طبعة 1990، ص 108.

بالعديد من الأحكام للحد من احتمالات، هذا التعسف ولا بد لتحديد البحر الإقليمي من معرفة الحد الذي يبدأ منه أو يفصله عن المياه الداخلية ومعرفة مداه، ثم خط نهايته.

1- حدود البحر الإقليمي الداخلية أو خط الأساس:

يتحدد البحر من الداخل بخط وهمي يسمى بخط الأساس أو خط القاعدة، وخط الأساس هو الخط الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي نحو البحر العالي. أو هو الخط الذي يفصل البحر الإقليمي عن اليابسة أو عن المياه الداخلية.وتختلف آراء الفقهاء بشأن طريقة رسم خطوط الأساس، إلا أن اتفاقية البحر الإقليمي لعام 1958 واتفاقية 1982 حسمتا الموقف وحددتا طرق رسم خطوط الأساس هي طرق ثلاثة طرق [1]

أ- خط الأساس العادي:

و هو خط انحسار المياه عن اليابسة وقت أقصى الجزر. وقد أصبحت هذه القاعدة هي السائدة في الفقه والتعامل الدولتين، وأخذت بها اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي لعام 1958 في مادتها الثالثة: " ما لم ينص على خلاف ذلك في هذه المواد. فإن خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي هو خط انحسار مياه البحر المنخفض الممتد على طول الساحل..."، وهو ما أخذت به أيضاً المادة 05 من اتفاقية 1982 بقولها: " باستثناء الحالات التي تنص فيها وصالحة للتطبيق على السواحل المستقيمة والخالية من التضاريس والجزر إلا أنها لا تصلح لكل السواحل، لدى أتت اتفاقية 1958، 1982 بقواعد متلائم تلك السواحل[2].

ب- خطوط الأساس المستقيمة:

بالنظر إلى أن سواحل بعض الدول المطلة على البحار غير مستقيمة، بسبب الانبعاجات وتقدم الحافات، أو بسبب البحيرات أو مصبات الأنهار، أو وجود جزر قرب السواحل. فمن الصعوبة وضع خط أساس عادي عند التقاء اليابسة بمياه البحر، أثناء الجزر.لهذا اعتمدت طريقة خطوط الأساس المستقيمة.وهي تمثل عدة خطوط مستقيمة. و تجزأ سواحل الدولة لعدة مجموعات. ولكل مجموعة خط يوصل بينها. ففي هذه الحالة يتكون خط

[1]- محمد الحاج حمود : المرجع السابق ، ص 109.
[2]- محمد الحاج حمود : نفس المرجع ، ص 110.

الأساس من خط مستقيم يوصل بين نقاط رؤوس مناسبة، ويبدأ خط أساس آخر من تعرجات و نتوءات المتشابهة، وهكذا يكون لكل منطقة متشابه خط أساس خاص بها وعندما يكون الساحل شديد التقلب بسبب وجود دلتا وظروف طبيعية، يجوز اختيار النقاط المناسبة على أبعد مدى باتجاه البحر من الحد أدنى الجزر. وبغض النظر عما يحدث بعد ذلك في انحصار في حد أدنى الجزر. وتبقى خطوط الأساس المستقيمة إلى أن تغيرها الدولة الساحلية.[1]

ج– الحالات الخاصة: هناك عدة حالات التي لا يمكن فيها تطبيق طريقة خط الأساس العادي أو طريقة خطوط الأساس المستقيمة ،و إنما لابد من اعتماد طريقة تتلاءم مع كل حالة من تلك الحالات و يمكن إجمال هذه الحالات فيما يلي:

أولا: الجزر

وفقا للمادة العاشرة من اتفاقية 1958 و الفقرة الأولى من المادة 121 من اتفاقية 1982 ، هي رقعة من الأرض مكونة طبيعية ، و محاطة بالماء و تعلو عليه في حالة المد[2] ، و يكون للجزيرة وفقا لهاتين المادتين بحر إقليمي ، و يحدد خط الأساس للجزر بطرق تختلف بحسب قربها أو بعدها عن الساحل ، فإذا كانت الجزيرة قريبة من أرض أخرى لنفس الدولة دون أن تقع ضمن بحرها الإقليمي، فإن البحرين الإقليميين يكونان وحدة واحدة حتى إذا انفصلا عن بعضهما. بمسافة بسيطة من المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر العالي. أما إذا وقعت الجزيرة ضمن البحر الإقليمي لأرض أخرى لنفس الدولة فإن الحل غير متفق عليه، و لا توجد قاعدة ثانية في القانون الدولي يمكن الاعتماد عليها . و لهذا يختلف تعامل الدول من حالة إلى أخرى وفقا لمصالح الوطنية . و من الملاحظ أن اتفاقيتي 1958 ، 1982 لم تعالجا هذا الموضوع. و لابد من الإشارة هنا إلى المادة السادسة من اتفاقية 1982 حددت خط الأساس بالنسبة للجزر الواقعة فوق حلقات مرجانية و الجزر المحاطة بشعاب مرجانية بحد أدنى الجزر الشعبية المرجانية باتجاه البحر .

[1]- سهيل حسين الفتلاوي : المرجع السابق ،ص95.
[2]- محمد الحاج حمود : المرجع السابق ، ص 112.

ثانيا: المرتفعات التي تنحصر عنها المياه وقت الجزر

المرتفع الذي تنحصر عنه المياه عند الجزر. "هو مساحة من الأرض متكونة طبيعيا و محاطة بالمياه و تعلو عليها في حالة الجزر، و لكنها تكون مغمورة عند المد".وفقا لاتفاقية 1982 في مادتها الثالثة عشر . فوفقا لهذه المادة إذا كانت تلك المرتفعات واقعة كليا على مسافة تتجاوز عرض[1] البحر الإقليمي في البحر الإقليمي من البر أو من الجزيرة، فلا يكون لها بحر إقليمي خاص بها و إذا كانت واقعة كليا أو جزئيا على مسافة لا تتجاوز عرض البحر الإقليمي من البر أو من جزيرة جاز استخدام حد أدنى الجزر في ذلك المرتفع خط أساس لقياس عرض البحر الإقليمي[2].

ثالثا الخليج: هو مساحة مياه البحر تتغلغل داخل اليابسة بحيث يزيد عن الانحناء الاعتيادي ، و عرّفته الفقرة الثانية من المادة السابعة من اتفاقية 1958 بأنّه: "**التنوء البحري الذي تكون مساحته متساوية أو تزيد عن نصف دائرة يكون قطرها مساو لخط مرسوم عبر فم ذلك التنوء**"

كما عرفته الفقرة الثانية من المادة العاشرة بأنّه "**انبعاج واضح المعالم يكون توغله بالقياس إلى عرض مدخله على نحو يجعله يحتوي على مياه محصورة بالبر و يشكل أكثر من مجرد انحناء للساحل . غير أنّ الانبعاج لا يعتبر خليجا إلاّ إذا كانت مساحته تعادل أو تفوق مساحة نصف دائرة قطرها خط يرسم غير مدخل ذلك الانبعاج**" .

و الخلجان نوعين المحاطة بإقليم الدولة الواحدة و أخرى المحاطة بإقليم أكثر من دولة ، فبالنسبة للنوع الأول يعتبر خليج وطني ، إذا لم تزد فتحته الخارجية **عن 24 ميل بحري** ، و يكون خط الأساس فيه الخط الموصل بين نقطتي انحسار المياه عند ضفتي الفوهة. أمّا الخليج الدولي الذي تزيد فتحته عن **24 ميل بحري**، فإنه يمكن رسم خط قياس مستقيم طوله **24 ميل** داخل الخليج بطريقة تسمح بأن يحصر أكبر مساحة ممكنة من الماء بواسطة خط بهذا الطول. أمّا الخلجان المحاطة بأكثر من دولة فإنه لا يجوز لأي منها أن تمد بحرها الإقليمي أبعد من الخط المتوسط

[1] - محمد الحاج حمود : المرجع السابق ، ص 113.
[2] - محمد الحاج حمود : نفس المرجع ، ص 113 .

الذي تقع كل نقطة منه على أبعاد متساوية ،من اقرب نقاط على خط الأساس و يستثنى من ذلك الوضع التاريخي لبعض الخلجان.[1]

رابعا– الخلجان التاريخية : تستند فكرة الخلجان التاريخية إلى نظرية عامة قائمة على السند التاريخي ، و استنادا إلى هذه الفكرة يمكن أن تخضع منطقة ما إلى مياه الدولة عند إجماع الشرطين التاليين: الأول هو ممارسة الدولة المعنية لاختصاصاتها على ذلك الخليج لمدة طويلة أو غير معلومة ، و الثاني هو قبول الدول الأخرى بتلك الممارسة أو على الأقل عدم معارضتها.[2]

لقد أدى تطبيق هذه النظرية إلى اعتبار عدد من الخلجان الصغيرة و الواسعة خلجان تاريخية ، و لم تحدد اتفاقيتا 1958 و 1982 معايير الخلجان التاريخية ، و إنما اكتفتا بالقبول بعدم تطبيق قواعد الخلجان عليها ، كما لم تحدد الطريقة معينة لرسم خط الأساس فيها ، و لهذا تحدد الدول خط الأساس المياه التاريخية حسب رغباتها و مصالحها الخاصة.و من الجدير الذكر أن مؤتمر لاهاي لتدوين القانون الدولي لعام 1930 ، حدد خط الأساس في المياه التاريخية بالخط الموصل بين فتحتي تلك الخلجان و الخلجان التاريخية عديدة ، منها خليج بالك و منار و وتونس و قابس (بعرض 50ميل) في عام 1973 أعلنت ليبيا أن خليج سيرت الكبير بعرض (330 ميل) يعتبر خليجا تاريخيا ، و في النرويج يوجد فارانجر فجورد بعرض (30 ميل) ،وويست فجورد بعرض (60 ميل) و في فرنسا خليج كرانفيل بعرض (17 ميل) و في كندا خليج هدسن عرضة (520 ميل طوله 900 ميل) و خليج سان لوران في الولايات المتحدة الأمريكية خلجان كيب كود عرضه (32 ميل) ، و مونتيري و سانتا مونتيكا. أما خليج فونيسكا الواقع في أمريكا الوسطى فإنه محاط بأقاليم عدة دول.

[1] - محمد الحاج حمود : المرجع السابق ، ص 114.
[2] - محمد الحاج حمود : نفس المرجع ، ص 115.

خامسا: مصبات الأنهار

يتحدد خط الأساس في مصبات الأنهار التي تصب مباشرة في البحر بخط مستقيم عبر فوهة النهر يوصل بين نقاط واقعة على شاطئيه في حالة انحسار المياه وقت الجزر (المادة 13 من اتفاقية 1958 و المادة 90 من اتفاقية 1982) أمّا الأنهار التي تصب في فتحة واسعة فإن الفقرة الثانية في المادة التاسعة من اتفاقية 1982 تقضي برسم خطوط مستقيمة من نقاط مناسبة على أبعد مدى باتجاه البحر من حد الأقصى الجزر[1].

سادسا: الموانئ

حددت المادة (11) من اتفاقية 1982 و قبلها المادة (08) من اتفاقية 1958 طريقة رسم خط الأساس أمام الموانئ ، إذ قررت أن "**تعتبر جزءا من الساحل أبعد المنشآت المرفئية الدائمة التي تشكل ولا تعتبر المنشآت المقامة في عرض البحر و الجزر الاصطناعية من المنشآت المرفئية الدائمة**".و يلاحظ أن هذا النص يمكن أن يثير بالإضافة إلى "المنشآت" و "الجزر الاصطناعية" على غرار المادتين 60 و 80 من الاتفاقية[2] و قد استبعدت الاتفاقية المراسي التي تستخدم عادة لتحميل السفن و تفريغها و رسوّها و التي تكون لولا ذلك واقعة جزئيا أو كليا خارج الحد الخارجي للبحر الإقليمي من استخدامها لغرض رسم خطوط الأساس و إنما اعتبرتها أنها داخلة في حدود البحر الإقليمي (المادة 12).[3]

أما في حالة وجود دولتين متقابلتين أو متلاصقتين فإن حدود البحر الإقليمي بينهما، تكون منتصف المسافة بينها ، و يجوز تعديل هذه المسافة بينهما بالاتفاق ، أو ووجود سبب تاريخي أو ظروف خاصة أخرى تحدد البحر الإقليمي لكل من الدولتين بطريقة غير منتصف المسافة بينهما.

و بالرغم أن البحر الإقليمي يعد جزءا من إقليم الدولة و يخضع لسيادتها و لولايتها القانونية و القضائية إلاّ أنه يرد قيد على هذه الولاية بخصوص السفن الأجنبية التجارية أو السفن الحكومية المخصصة لأغراض تجارية و فيما

[1]- محمد الحاج حمود : المرجع السابق ، ص 115.
[2]- محمد الحاج حمود : نفس المرجع ، ص 117.
[3]- محمد الحاج حمود : نفس المرجع ، ص 118.

يتعلّق بالولاية الجنائية و الولاية المدنية.فيما يخص القيد على الولاية الجنائية فيتعلق بجميع الجرائم التي ترتكب في منطقة البحر الإقليمي تخضع لولاية الدولة الساحلية بغض النظر عن جنسية مرتكبيها ، باعتبار أن البحر الإقليمي يحد جزءا من إقليم الدولة ، غير أنه يرد على هذه القاعدة استثناء بالنسبة للجرائم التي ترتكب على ظهر السفن الأجنبية أثناء وجودها في البحر الإقليمي ، حيث تخضع مثل هذه الجرائم للدولة التي ترفع السفينة علمها ، و لا تخضع للدولة الساحلية إلاّ في الحالات الآتية[1].

– إذا امتدّت الجريمة خارج حدود السفينة الأجنبية ،كأن يهرب الجاني إلى خارج السفينة ، أو تلقى جثة القتيل أو المواد المسروقة في المياه الإقليمية.

– إذا أخلّت الجريمة السلم و الأمن البلد أو بحسن النظام في البحر الإقليمي كأن تحمل السفينة أسلحة للمتمردين ، أو تقوم بأعمال تعليق الملاحة بالبحر الإقليمي.

– إذا طلب ربان السفينة أو ممثل الدولة التي تتبعها من سلطات الدولة الساحلية التدخل.

– إذا كانت السفينة تحمل مخدرات أو مواد تؤثر على العقل لأغراض الاتجار غير المشروع.

و في غير هذه الحالات المذكورة لا يجوز للدولة الساحلية التدخل في الجرائم التي ترتكب على ظهر السفن الأجنبية.أما فيما يتعلّق بالقيد على الولاية المدنية تقضي القاعدة العامة أن كل ما يقع في البحر الإقليمي من معاملات مدنية تخضع لولاية الدولة الساحلية ، حيث تخضع لجميع المعاملات المدنية من بيع و شراء و قضايا الأحوال الشخصية و غيرها من المعاملات المدنية التي تحصل على ظهر السفينة الأجنبية ، فإنها تخضع لولاية الدولة التي ترفع السفينة علمها أو حسب قواعد الإحالة و الإسناد المقررة في القانون الدولي الخاص ، عدا الحالتين الآتيتين:

– توقيع إجراءات التنفيذ ضد السفينة الأجنبية موجودة في البحر الإقليمي للدولة الساحلية و يقصد بإجراءات التنفيذ حجز السفينة و بيعها لاستيفاء أصحاب الحقوق حقوقهم طبقا لقوانينها.

[1] - سهيل حسين القتلاوي / غالب عواد حوامدة : المرجع السابق ، ص 116.

– توقيع إجراءات التنفيذ ضد السفينة الأجنبية أو حجزها لفض دعوى ، تتعلّق بمسؤولية السفينة التي ترتبت عليها أثناء وجودها في البحر الإقليمي للدولة الساحلية أما بالنسبة للسفن الحكومية المخصصة لأغراض غير تجارية أو السفن الحربية فإنها تتمتع بحصانة تامة و لا تخضع إلاّ لدولة التي ترفع علمها[1].

الفرع الثاني: النظام القانوني لمنطقة البحر الإقليمي

تتمتع الدولة بالبحر الإقليمي بقدر اتساع سواحلها البحرية ، فكلما زاد طول سواحلها الإقليمية زاد طول بحرها الإقليمي ، و للدولة أن تحدد عرض بحرها الإقليمي ، بما لا يزيد 12 ميلا بحريا كما ذكرنا سلفا ، أي يجوز أن تحدده بأقل من ذلك ، و لا يجوز أن تزيد بأكثر من ذلك ، و حرية الدولة بتحديد عرض بحرها الإقليمي و لا يقيده قيد ، إلاّ إذا كان هذا التحديد يصطدم بحق دولة مقابلة أخرى تكون المسافة بينهما تقل 24 ميلا بحريا ففي هذه الحالة يكون بحرها الإقليمي بينهما من مناصفة ، و للدولة أن تمارس سيادة كاملة على البحر الإقليمي و تمارس حقوق سيادته عليه و لها مياهه و الجو الذي يعلو عليه ، و قاعه و باطن هذا القاع ، غير أن هذه السيادة مقيدة في حدود معينة لغرض مرور السفن الأجنبية عليها و في حالات محددة ، و تعد المياه الواقعة بين السواحل الدولة البحرية و حظوظ الأساس التي يقاس منها البحر الإقليمي مياها داخلية ، و لكنها مثقلة بحق مرور البريء[2]

المطلب الأول:المنطقة المتاخمة [الملاصقة]

إن فكرة وجود منطقة مجاورة ظهرت للتوفيق بين معيار الثلاثة أميال كحد لاتساع البحر الإقليمي الذي نادي له "غالياني" و أقصى معيار تصل إليه قذيفة المدفع الذي نادى به "بنكرشوك" ، بعد أن تم تجاوز هذا المدى ثلاثة أميال بحرية ، حيث يعتبر هذا الفارق في المسافة بين المعيارين منطقة تباشر فيه الدولة بعض حقوق الرقابة[3]

و يعود المصدر التشريعي التاريخي للمنطقة المتاخمة هو تلك القوانين التي بدأت بريطانيا بإصدارها منذ نهاية القرن السابع عشر و التي اصطلح عن تسميتها بقوانين الذئاب البحرية لأنها كانت تفرض الرقابة و العقوبة على

---

[1]- سهيل حسين القتلاوي / غالب عواد حوامد: المرجع السابق ، ص 118 – 119.
[2]- سهيل حسين القتلاوي/ غالب عواد حوامد: نفس المرجع ، ص 116.
[3]- إبراهيم العناني : المرجع السابق ، ص 31.

السفن التي كانت تتربص كالذئاب عند مسافة من البحر خارجة عن نطاق البحر الإقليمي لكي تغافل سلطات الدولة الساحلية ، فتعمد إلى إفراغ أو شحن بضائع مهربة ، و كانت هذه القوانين تحدد المسافة البحرية التي كانت تخضع لرقابة السلطات الساحلية بثلاث أميال أو أكثر.

و أعجبت بعض الدول بهذه القوانين فأصدر قوانين مشابهة لها ، و لعل أحسن مثل على ذلك مثل الولايات المتحدة الأمريكية التي أصدرت في 1920 قانونا ، يحرم استيراد و إنتاج تقاضي المشروبات الروحية في جميع أنحاء البلاد و في عام 1922 أصدرت قانون آخر، عُرف بقانون التعرفة فرضت بواسطة رقابة جمركية على جميع السفن التي توجد على مسافة تتراوح بين 3 و 12 ميلا من شواطئها[1] إلا أن هذا القانون لقي معارضة من بريطانيا و دول أخرى لهذا الإجراء عقدت الولايات المتحدة الأمريكية جملة من المعاهدات المشروبات الكحولية مع عدد من الدول الأوربية عام 1924 أعلنت بموجبها مناطق متاخمة تمارس فيها الدولة الساحلية حق الرقابة و الزيارة و المطاردة و القبض خارج البحر الإقليمي ، و هكذا استقرّت فكرة المنطقة المتاخمة في تعامل الدول و الفقه القانون الدولي[2].

و من خلال ما سبق يمكن تعريف المنطقة المتاخمة على أنها جزء من أعالي البحار تجاور مباشرة البحر الإقليمي و تباشر الدولة الساحلية عليها بعض الاختصاصات من الشؤون الاقتصادية و المالية و الجمركية و الصحية و في مجال المحافظة على أمن الدولة و حيادها في حالة الحرب.[3]

و تعرف أيضا على أنها منطقة مجاورة للبحار الإقليمية تمارس عليها دولة الساحل الرقابة الضرورية لمنع و معاقبة الخروج على أنظمتها المالية و الصحية و كذلك نظم الهجرة التي قد ترتكب داخل إقليمها أو مياهها الداخلية

---

[1]- محمد المجدوب : القانون الدولي العام ، منشورات الحلبي الحقوقية ، طبعة 2007 ، ص 483 - 484.
[2]- محمد الحاج حمود : المرجع السابق ، ص 163.
[3]- إسكندري أحمد : محاضرات في القانون الدولي ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الساحة المركزية ، بن عكنون ، الجزائر ، ص 96.

أو بحرها الإقليمي.[1]

و على ضوء التعريفين السابقين فإن المنطقة المجاورة لا تخضع لسيادة الدولة الساحلية و أن الملاحة فيها مفتوحة و مكفولة لجميع الدول.

الفرع الأول: حدود المنطقة المتاخمة

تكتسي المنطقة المتاخمة أهمية كبيرة ، فهي أقرب المناطق إلى سواحل الدولة ، وهي امتداد تلقائي للبحر الإقليمي الذي تمارس عليه الدولة الساحلية سيادتها الكاملة ما عدا حق المرور البريء ، فهي بذلك تحتل موقعا استراتيجيا بالنسبة للدولة الساحلية ، سعت الكثير من الدول ببسط سيادتها عليها و اعتبرتها ضمن مياهها الإقليمية لأن جميع الأخطار تكون صعبة التحكم فيها إذا انطلقت من هذه المنطقة ، و مهما كان نوعها سواء كان عن طريق الاعتداء من الخارج أو عن طريق تلوث هذه المنطقة[2] ، و كان للدول في الماضي طرق مختلفة لتحديد هذه المسافة البحرية بل كان للدولة الواحدة أحيانا مقاييس متفاوتة ، و في القرن العشرين بدأ العرف بالتضييق من اتساع المسافة[3] ، إلى أن أصدرت اتفاقية جنيف من المادة 24 في فقرتها الثانية على أنه لا يمكن أن تتجاوز 12 ميلا حجري انطلاقا من خط الأساس ، و هذا يعني أن مجموع امتداد المياه الإقليمية و المنطقة اللصيقة يجب أن لا يفوق 12 ميل ، و هو ما دفع معظم دول أوربا الغربية آنذاك إلى تبنيّ قاعدة 6+6 ، أي ستة أميال مياه إقليمية مضافة إليها ستة أميال منطقة لصيقة بينما سادت فوضى التحديد في ذلك الوقت لدى بقية دول العالم و ذلك بسبب عدم الاتفاق على قاعدة ثابتة حول امتداد المياه الإقليمية[4] ، لأن اتفاقية جنيف حددت البحر الإقليمي 12 ميلا و كانت تدمج فيه المنطقة الملاصقة و في هذه الحالة لا توجد من الأصل منطقة ملاصقة مستقلة عن البحر الإقليمي.[5]

---

[1]- إبراهيم العناني : المرجع السابق ، ص 30.
[2]- ديدوني بلقاسم : مذكرة رسالة الماجستير : أجزاء أعالي البحار الخاضعة لولاية الدولة الساحلية في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 جامعة سعيدة ص 10.
[3]- محمد المجدوب : المرجع السابق ، ص 486.
[4]- محمد بوسلطان : المرجع السابق ، ص 232– 233.
[5]- وليد بيطار: المرجع السابق ، ص 344.

و من التجديدات التي أتت بها اتفاقية 1982 من المادة 33 من فقرتها الثانية أنها حددت مدى المنطقة المتاخمة بحدود 24 ميلا بحريا ، اعتبارا من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي و بما ، الاتفاقية قد حددت عرض المنطقة المتاخمة و هو ما تبقى من 24 ميلا بحريا لذا تعتبر الحدود الخارجية للبحر الإقليمي هي الحدود الداخلية للمنطقة المتاخمة.[1]

و يرجع تحديد المسافة ل المنطقة المتاخمة إلى الدول الساحلية وفق ما تحدد به بحرها الإقليمي، فقد تزيد عن 12 ميلا بحريا و قد تنقص عن هذا الحد ، و بالتالي إذا حددت الدولة الساحلية بحرها الإقليمي باثني عشر (12) ميلا فإن امتداد المنطقة المتاخمة تكون على مسافة 12 ميلا ، أما إذا حددت الدولة الساحلية بحرها الإقليمي بـ 10 أميال فقط ،ففي هذه الحالة يكون امتداد المنطقة المتاخمة على مسافة 14 ميلا بحريا تكملة لـ 24 ، و لقد طرحت الفقرة الثانية عدة مشاكل:

1- إن تحديد المنطقة المتاخمة يخضع لإرادة الدولة الساحلية، فيمكن أن تحددها أكثر أو أقل من البحر الإقليمي.

2- إنها جزء من المنطقة الاقتصادية الخالصة ، و على هذا الأساس فإن تعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة لا يشمل المنطقة المتاخمة ، و نظرا لاختلاط نظام المنطقة المتاخمة بنظام المنطقة الاقتصادية الخالصة فإن تعيين حدود المنطقة المتاخمة وفق المادة 2/33 يبقى نسبيا ، و إذا كانت سواحل الدول المتقابلة و المتجاورة لا تزيد عن 48 ميلا بحريا ، فإن هناك من يرى بأنه يجب إعمال قاعدة خط الوسط و ذلك بالاعتماد على الطريقة التي اعتمدت في شأن تداخل البحر الإقليمي و بهذا التحديد تكون المنطقة المتاخمة امتداد للبحر الإقليمي في اتجاه أعالي البحار ، و إذا كانت المادة2/33 لم تحدد كيفية تعيين حدود المنطقة المتاخمة بين الدول المتقابلة و المتجاورة ، فإن سير المناقشات في اللجنة الثانية أكدت على أن الحدود الداخلية للمنطقة المتاخمة تبدأ من نهاية الحدود الخارجية للبحر الإقليمي في اتجاه أعالي البحار[2].

[1]- محمد الحاج حمود : المرجع السابق ، ص 270.
[2]-ديدوني بلقاسم : المرجع السابق ، ص 21.

أما الدول العربية في مجموعة العمل الثنائية التي تتابع أعمال اللجنة الثانية للمؤتمر ، حددت المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى المسافة التي تتفق عليها دول المؤتمر و قد تحفظت على هذا الرأي أربع دول عربية (لبنان ، تونس ، اليمن ، الصومال)[1]

الفرع الثاني: حقوق وواجبات المنطقة المتاخمة

أثارت فكرة المنطقة المتاخمة الكثير من النقاش داخل لجنة القانون الدولي التابعة للأمم المتحدة ، و كان أكثر الخلاف مُنصبًّا حول طبيعة الحقوق التي تمارسها الدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة ، و قد توصلت اللجنة بعد مناقشات مستفيضة إلى اتفاق حول نص المادة 66 من المشروع الذي أقرته في دورة 1996 ، و الذي ينص على ما يلي:

1) للدولة الساحلية أن تباشر في منطقة أعالي البحار متاخمة لبحرها الإقليمي الرقابة الضرورية لأجل:

أ- منع خرق نظمها الجمركية و المالية و الصحية داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي.

ب- المعاقبة على خرق النظم السابقة التي ترتكب داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي.

2) لا يجوز امتداد المنطقة المتاخمة أبعد من أثنى عشر ميلا من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي.

3) عند تقابل أو تمازج سواحل دولتين لكل منهما الأخرى، فلا يحق لأي من الدولتين عندما يتعذر الوصول إلى اتفاق بشأن الخلاف القائم بينهما أن تمد منطقتها المتاخمة أبعد من الخط الوسط الذي تقع كل نقطة منه على أبعاد متساوية من أقرب النقاط في خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحار الإقليمية".

و قد أقر المؤتمر الأول لقانون البحار هذا النص في المادة 24 من اتفاقية البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة ، و قد أضاف موضوع الهجرة إلى مشروع لجنة القانون الدولي.[2]

و فيما يختص بحماية المصالح الصحية و الملاحية فإنه يوجد حق للدولة في تطبيق تلك التدابير إلزاميا عند دخول السفينة في المياه الإقليمية أو الوطنية و لا تعتبر إشكالات خطيرة ، إذ أنها تعتبر من مصلحة السفن ذاتها.

---

[1] - صلاح الدين عامر : القانون الدولي للبحار الجديد ، دراسة الاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 82، دار النهضة ، القاهرة، الطبعة 6 ، سنة 1983 ، ص 196-197- نقلا عن- ديدوني بلقاسم : المرجع السابق ، ص 22.

[2] - محمد الحاج محمود : المرجع السابق ، ص 265 ، 266.

أما فيما يتعلّق بحماية أمن الدولة الساحلية ،فإنه يوجد حق للدولة في أن تمنع اقتراب السفن أو حتى التجارية من نواحي معينة في الشاطئ أو في ظروف خاصة ، و توجد أمثلة متعددة لذلك، فقد أنشأت فرنسا مثل هذه المناطق المحظورة أثناء حرب الجزائر ، و كذلك الولايات المتحدة أثناء أزمة كوبا أكتوبر 1962.

و بالنسبة للصيد فإن للدول مصلحة في أن تقتصر الصيد على مواطنيها في المناطق القريبة و التي تتعدى البحر الإقليمي.[1]

و بالتالي تكون حقوق الدولة الساحلية لا تزيد عن مجرد حقوق رقابه من طبيعة وقائية هدفها توقي المخالفات للنظم الجمركية و المالية و الصحية و نظم الهجرة التي تطبقها الدولة الساحلية داخل إقليمها او في بحرها الإقليمي و إنزال العقاب على المخالفين لهذه الأحكام[2].

الفرع الثالث: النظام القانوني في المنطقة المتاخمة

المنطقة المتاخمة هي جزء من البحر العالي يمتد بعد البحر الإقليمي نحو أعالي البحار لمسافة معينة تمارس فيها الدولة اختصاصات معينة ذات طبيعة وقائية . و قد تثير التساؤل منذ بداية دورات المؤتمر الثالث لقانون البحار حول جدوى بقاء نظام المنطقة المتاخمة ، مع جعل امتداد البحر الإقليمي 12 ميلا بحريا و الأخذ من ناحية أخرى بنظام المنطقة الاقتصادية الخالصة الذي يكون بديلا عن نظام المنطقة المتاخمة.

بيدا أن المؤتمر الثالث أخذ بفكرة المنطقة المتاخمة كنظام قائم بذاته لا يختلط بفكرة المنطقة الاقتصادية.[3] و قد تطور وضع هذه المياه في ظل الاتفاقية 1982 لتصبح جزء من مياه المنطقة الاقتصادية الخالصة ، لذا فإن سلطات الدولة الساحلية في هذه المنطقة لا تتجاوز حدود حقوق الرقابة الضرورية من أجل منع والإخلال بنظمها الجمركية و الصحية و المالية ، و تلك المتعلقة بالهجرة ، و معاقبة الإخلال بتلك النظم ، فالمصالح التي تحميها فكرة المنطقة

[1]- الشافعي محمد بشير : القانون الدولي العام في السلم و الحرب ، منشأة المعارف ، بالإسكندرية ، الطبعة 7 ، سنة 1999 – 2000 ، ص 357 - 358.

[2]- أسكندري احمد : المرجع السابق ، ص 101.

[3] - إبراهيم محمد الدغمة : القانون الدولي الجديد للبحار ، المؤتمر الثالث و اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، الطبعة 1998 ، ص 172.

المتاخمة محددة بسلطات الرقابة و لا تتعدى ذلك على ميادين الأمن أو الصيد[1] .و هذه الصلاحيات تطرح سؤالا: هل يجوز ممارسة صلاحيات تشريعية في المنطقة المتاخمة بالإضافة إلى الصلاحيات الرقابية و العقابية؟

لقد تضمنت اتفاقية قانون البحار في المادة 303 نصا يحدد الأشياء الأثرية و التاريخية التي يعثر عليها في البحر و يقرر أنه "بغية مراقبة الاتجار بهده الأشياء، يجوز للدولة الساحلية في تطبيقها المادة 33 ، أن تفترض أن من شان انتشال هذه الأشياء من قاع البحر في المنظمة المتاخمة دون موافقتها ،أن تسفر عن انتهاك قوانينها و أنظمتها داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي" هذا النص يوحي بأن للدولة الساحلية حق مد صلاحيتها التشريعية إلى المنطقة المتاخمة ، و لكن هذا الأمر يشكل استثناءا من القاعدة لا يقاس عليه باعتبار أن المنطقة المتاخمة جزء من البحر العام و لهذا فإن النص يبقى مقتصرا على مسالة العثور على الأشياء الأثرية و التاريخية ، و لا يحتمل التوسع في التفسير.[2]

وهناك نقطة أخرى تستحق البحث في هذا المجال ، هي مدى حق الدولة الساحلية في المطاردة مستمرة اعتبارا من المنطقة المتاخمة و بسبب خرق القوانين والأنظمة المتعلقة بها.إن المادة 23 من اتفاقية البحر العالي لعام 1958 و المادة 111 من اتفاقية 82 صريحتان في إجازة بدء المطاردة المستمرة اعتبارا من المنطقة المتاخمة و بسبب خرق القوانين المتعلقة بتلك المنطقة ، و قد أقر فقهاء كبار حق الدولة الساحلية المطاردة في المنطقة المتاخمة ،حتى في حالة عدم وجود اتفاقية دولية ،و يبرر جيدل هذا الحق بضرورة ضمان الدولة الساحلية للإدارة الفعالة للعدالة ، لأن أساس و مبررات المطاردة المستمرة تقوم على حماية مصلحة النظام العام في ضمان إدارة العدالة ، بشرط ألاّ تتعدى تلك الولاية الحدود الوطنية للدول الأخرى.[3]

---

[1]- محمد الحاج حمود : المرجع السابق ، ص 267.
[2]- محمد المجدوب : المرجع السابق ، ص 486.
[3]- محمد الحاج حمود : المرجع السابق ، ص 268 ، 269.

المبحث الثاني: المنطقة الاقتصادية الخالصة و منطقة الجرف القاري

المطلب الأول: المنطقة الاقتصادية الخالصة

المنطقة الاقتصادية الخالصة هي كل المناطق التي تملكها الدولة الساحلية على البحر و تضم هذه المنطقة البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة و المنطقة التي تليها إلى الحد الذي تحدده الدولة الساحلية[1] . وهي منطقة تلي البحر الإقليمي للدولة الشاطئية و ملاصقة له ، و هذا ما أشارت إليه المادة 55 و يمثل النص على المنطقة الاقتصادية الخالصة احد الأمور المستحدثة في اتفاقية 1982 ، بالمقارنة باتفاقية جنيف 1958 ، و هي تعتبر حلا وسطا بين الاتجاه الذي كان يرمي إلى تحديد عرض البحر الإقليمي بمائتي ميل بحري ، و هو اتجاه أبدته دول أمريكا اللاتينية مثل (شيلي و بيروا) ، و بين رغبة الدول حديثة الاستقلال في استغلال الثروات الطبيعية في المياه المجاورة لها ، و الدول المتقدمة الكبرى في ترك المساحات البحرية التالية للبحر الإقليمي مفتوحة لكل من يريد الاستغلال و الاستكشاف[2].

و لا شك أن النص على المنطقة الاقتصادية الخالصة حتى مسافة مائتي ميل يشكل اقتطاعا لجزء كبير من المياه الدولية لصالح الدول الشاطئية[3]

و عليه فالمنطقة الاقتصادية الخالصة منطقة حقوق سيادية لغايات استكشاف و استغلال الموارد الطبيعية الحية أو غير الحية و المحافظة عليها و إدارتها في المياه التي تعلو قاع البحار و في قاع البحار و في باطن أرضها ، و كذلك في كل ما يتعلّق بأي نشاطات أخرى تهدف إلى استكشاف و استغلال المنطقة لغايات اقتصادية ، مثل إنتاج الطاقة بواسطة المياه و التيارات المائية و الرياح و هي منطقة تقع تحت ولاية الدولة الساحلية فيما يتعلّق بالإنشاءات و البحث العلمي و حماية و رقابة البيئة البحرية[4].

---

[1]- سهيل حسين الفتلاوي : المرجع السابق ، ص 127 .
[2]- أحمد أبو الوفا محمد: القانون الدولي للبحار، مكتبة المرحوم على إبراهيم يوسف، الطبعة الأولى ، القاهرة سنة 1988-1989 ، ص 237-238 -239.
[3]- أحمد أبو الوفا محمد : نفس المرجع ، ص 239.
[4]- سليم حداد: التنظيم الدولي للبحار و الأمن القومي العربي ، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع ، بيروت ، الطبعة الأولى ، سنة 1994 ص 59 – نقلا عن- مذكرة التخرج ' الحدود البحرية في القانون الدولي " ، جامعة سعيدة ، 2001-2002 ، ص 56.

و في الأخير نلاحظ أن فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة تلبي جزءا من النمو الاقتصادي للدول العالم الثالث (النامية) ، و أصبحت الدول تطلقها كفكرة قانونية في القانون الدولي المتعلق بالبحار.

الفرع الأول: حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة

لا يجوز أن تمتد المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى أكثر من مائتي ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي و معنى ذلك أن كلا من البحر الإقليمي و المنطقة الملاصقة للتدخل في حدود المائتين ميل المخصصة للمنطقة الاقتصادية[1]. و هذا أشارت إليه المادة 57 .

و عرض المنطقة الاقتصادية الخالصة يتحدد بعرض البحر الإقليمي للدولة ، و هي طول سواحل الدولة التي يقع عليها خط الأساس الذي يقاس منه طول البحر الإقليمي ، أمّا عرض المنطقة الاقتصادية فهو لا يزيد عن 200 ميل بحري.[2]

و قاعدة المائتين ميل (200) بحري هي الحد الأقصى لما يمكن أن يصل إليه امتداد المنطقة الاقتصادية.

و عند تحديد المنطقة الاقتصادية يمكن الاستهداء ببعض القواعد منها:

1- إن مائتي ميل بحري تحدد النطاق الخارجي للمنطقة و من ثم فإنها تقاس من خطوط قياس البحر الإقليمي فإن كان الاتجاه الغالب نحو جعل البحر الإقليمي 12 ميلا بحريا فإن الامتداد الفعلي للمنطقة الاقتصادية لن يتجاوز 188 ميلا بحريا.

2- إن المائتي (200) ميل بحري قد طرحت كحد أقصى كما يمكن أن يذهب إليه امتداد المنطقة الاقتصادية و من ثم فإن الدول تستطيع أن تتوقف بمناطقها الاقتصادية في حدود دون الحد الأقصى.

3- الظاهر أن هذا الحد لن يكون نهائيا حيث تعمل بعض الدول التي تقع أقاليمها على سواحل المحيطات الواسعة إلى المطالبة بحقوق أفضلية فيما يجاور المائتي (200) ميل بحري حيث تقدمت بعض الدول باقتراحات محددة

[1]- أحمد أبو الوفا: المرجع السابق ، ص 240 .
[2]- سهيل الفتلاوي : المرجع السابق ، ص 127.

في هذا المجال أمام لجنة الاستخدامات السليمة.[1]

و يلاحظ بالنسبة للدول ذوات السواحل المتقابلة أو المتجاورة (مادة 74) يتم تعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة عن طريق الاتفاق استنادا إلى القانون الدولي (كما هو منصوص عليه في المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية) .

و إذا تعذر الوصول إلى اتفاق خلال فترة معقولة تلجأ ،الدول إلى أساليب تسوية المنازعات التي نصت عليها الاتفاقية (الجزء 15).[2] .

الفرع الثاني: حقوق الدول وواجباتها في المنطقة الاقتصادية الخالصة

لا شك أن المنطقة الاقتصادية الخالصة تقررت أساسا لصالح الدولة الشاطئية ، غير أن ذلك لا يعني حرمان بقية الدول الأخرى من الحريات التقليدية المقررة في أعالي البحار .و لذلك سنتحدث أولا عن حقوق وواجبات الدولة الساحلية ثم نردف ذلك عن حقوق وواجبات الدول الأخرى.[3]

أولا: حقوق وواجبات الدول الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة

تتمتع الدول الساحلية على مياه هذه المنطقة بالحقوق الآتية:

أ- حقوق سيادية لغرض استكشاف و استغلال الموارد الطبيعية الحية منها و غير الحية للمياه التي تعلو قاع البحر و لقاع البحر و باطن أرضه ، و حفظ هذه الموارد و إدارتها و كذلك فيما يتعلق بأنشطة الأخرى للاستكشاف و استغلال الاقتصاديين للمنطقة ، كإنتاج الطاقة من المياه و التيارات و الرياح.[4]

ب- حق إقامة و تشغيل و استخدام الجزر الصناعية و المنشآت و التركيبات و الأبنية التي تؤمن سلامة حقوقها السيادية[5].

---

[1]- اسكندر أحمد : المرجع السابق ، ص 109-110.
[2]- أحمد أبو الوفا محمد : المرجع السابق ، ص 240.
[3]- أحمد أبو الوفا محمد : نفس المرجع ، ص 243-244.
[4]- أحمد أبو الوفا محمد : نفس المرجع ، ص 244.
[5]- سهيل حسين الفتلاوي : المرجع السابق، ص 121.

ج- لكل دولة الحق في أن تقوم بالأبحاث العلمية و الاكتشافات في البحر ، و هذا الحق لا يشكل تقييدا لمبدأ حرية البحر العالي ، و هو متاح لكل دولة أو مؤسسة علمية دون تمييز. فحرية البحث العلمي تصبح هنا جزءا من مبدأ حرية البحر.[1]

كما أعطت اتفاقية 1982 في المادة 60 للدول الساحلية وحدها حق إجازة أو تنظيم إقامة و تشغيل و استخدام الجزر الصناعية و الولاية المتعلقة بوضع القوانين و الأنظمة الجمركية و الضريبية و الصحية ، و قوانين و أنظمة السلامة و الهجرة.[2]

و منحت الاتفاقية (المواد 61-97) للدولة الساحلية سلطات عديدة فيما يتعلق بحفظ الموارد و الانتفاع بها.[3]

أما واجبات الدول الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة حاولنا تبيينها على النحو التالي:

تلتزم الدولة الساحلية عند استغلالها للمنطقة الاقتصادية الخالصة بحماية الموارد الحية و السلالات النادرة ، و تبادل المعلومات مع المنظمات الدولية المتخصصة ، و باشتراك الدول المعنية ، بما في ذلك الدول التي يسمح لرعاياها بالصيد في المنطقة الاقتصادية الخالصة ، كما أنها تلتزم بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها لأنه عندما تدخل السفن الأجنبية المنطقة الاقتصادية و المناطق الأخرى التابعة للدولة الساحلية ، فإنها غالبا ما تؤثر في تلوث المياه ، أو أنها تحمل مواد قد يؤدي تسربها إلى تهديد البيئة البحرية ، لهذا تعمل الدول على منع السفن التي تلوث في بيئتها و تقيم مراكز طوارئ لمواجهة حالات التسرب من السفن الأجنبية و الوطنية لهذا يفرض على السفن أن تكون مطابقة للمواصفات الدولية ، ووضع المصفيات للأجهزة التي تسبب مخلفات تؤثر في البيئة.[4]

تعطي الدولة الساحلية الموافقة المسبقة على مشاريع البحث العلمي التي تقوم بها الدول الأخرى أو المنظمات المتخصصة في المنطقة الاقتصادية التابعة لها ، و ذلك من أجل زيادة المعرفة العلمية بالبيئة البحرية لخير البشرية جمعاء و منفعتها ، و المعاهدة لا تجيز رفض إعطاء هذه الموافقة بصورة غير مبررة ، و قد تطلب الدولة

---

[1]- وليد بيطار: المرجع السابق ، ص 348.
[2]- إسكندر أحمد: المرجع السابق، ص 105 .
[3]- أحمد أبو الوفا : المرجع السابق ، ص 244.
[4]- سهيل حسين الفتلاوي: المرجع السابق ، ص 132 – 133.

الساحلية وقف العمل بالبحث العلمي إذا تم الإخلال بالمبادئ الأساسية للمشروع ، أو إذا لم تلتزم المنظمة المتخصصة بالشروط التي نص عليها الاتفاق ولابد لمن يقوم بالأبحاث العلمية البحرية من تزيد الدولة الساحلية بنتائج هذه الأبحاث التي أجريت في منطقتها الاقتصادية[1].

للدولة الساحلية كما رأينا حق الصيد في المنطقة الاقتصادية و لكنها لا تستأثر به إذا كانت مواردها فائضة عن حاجاتها الاستهلاكية ، و المعاهدة ألزمت الدول الساحلية بإبرام اتفاقات مع الدول الأخرى تتيح لها الاستفادة من الصيد في مياه المنطقة[2].

للدولة الساحلية أيضا حق المطاردة الحارة أو الحثيثة اتجاه السفن التي تقوم بانتهاك القوانين و اللوائح المطبقة في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو في الامتداد القاري (مادة 111)[3]

كما تلتزم الدولة الساحلية بعدم إعاقة الملاحة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة و ذلك بإزالة المنشآت و الجزر الصناعية التي تقيمها ، فهي المسئولة و الضامنة لمبدأ حرية الملاحة و تتخذ في سبيل هذا كل الإجراءات ضد السفن المخالفة.[4]

ثانيا:حقوق الدول الأخرى وواجباتها في المنطقة الاقتصادية الخالصة

تتمتع جميع الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة ساحلية كانت أو غير ساحلية ، بالحريات الخاصة بأعالي البحار و المتعلقة بالملاحة و التحليق ووضع الكابلات و خطوط الأنابيب المغمورة ، و كذلك حرية استخدام البحر في غايات أخرى مشروعة دوليا ، و ترتبط باستخدام هذه الحريات و خصوصا تلك المتعلقة بتشغيل السفن و الطائرات و الكابلات و الخطوط المغمورة و المتفقة مع الأحكام الأخرى من هذه الاتفاقية.[5]

---

[1]- وليد بيطار: المرجع السابق ، ص 348 – 349.
[2]- وليد بيطار ، نفس المرجع ، ص 349.
[3]- أحمد أبو الوفا محمد : المرجع السابق ، ص 245.
[4]- وليد بيطار: المرجع السابق ، ص 350.
[5]- أحمد أبو الوفا محمد : المرجع السابق ، ص 247.

كما أعطت المادة 69 للدول غير الساحلية الحق في المشاركة على أساس منصف في استغلال جزء مناسب من فائض الموارد الحية للمناطق الاقتصادية الخالصة للدول الساحلية الواقعة في نفس المنطقة.[1]

و يشترط لممارسة هذا الحق أمران: الأول ألا يعتمد اقتصاد الدولة الساحلية اعتمادا شبه كلي على استغلال الموارد الحية لمنطقتها الاقتصادية أي يجب أن يكون هناك فائض فعلي يمكن أن تستغله الدول الأخرى ، و الثاني عدم جواز نقل هذا الحق إلى دول ثالثة أو إلى رعاياها سواء بالتأجير أو بالترخيص أو بإقامة مشاريع مشتركة أو بأية طريقة أخرى لها أثر مشابه.[2]

أما واجبات الدول الأخرى في المنطقة الاقتصادية الخالصة تتمثل فيما يلي:

- على هذه الدول أن تراعي مراعاة تامة لحقوق الدولة الساحلية وواجباتها ، و تمتثل للقوانين و اللوائح التي تعتمدها الدولة الساحلية وفقا لأحكام هذه الاتفاقية و غيرها من قواعد القانون الدولي (مادة 3/59).[3]

- على رعايا الدول الأخرى الذين يقومون بالصيد في المنطقة الاقتصادية الخالصة مراعاة نصوص القوانين و اللوائح التي تصدرها الدولة الساحلية و التي يمكن أن تشمل مادة 4/62:[4]

أ- إصدار التراخيص للصيادين و سفن الصيد و معداته.

ب- تقرير الأنواع التي يجوز صيدها و تحديد حصص الصيد.

ج- تنظيم مواسم الصيد و قطاعاته.

د- تحديد أعمار و أحجام الأسماك و غيرها من الأنواع المسموح بصيدها.

هـ- تحديد المعلومات المطلوب من سفن الصيد تقديمها.

و- القيام بإذن من الدولة الساحلية و تحت رقابتها ببرامج أبحاث محددة عن مصائد الأسماك و تنظيم إجراء هذه الأبحاث.

---

[1]- إسكندري أحمد : المرجع السابق ، ص 108.
[2]- أحمد أبو الوفا محمد : المرجع السابق ، ص 248.
[3]- أحمد أبو الوفا محمد : نفس المرجع ، ص 248.
[4]- أحمد أبو الوفا محمد : نفس المرجع ، ص 249- 250.

ز- وضع أشخاص مراقبين أو مقيمين على هذه السفن من قبل الدولة الساحلية.

ط- الأحكام و الشروط المتصلة بالمشاريع المشتركة أو غيرها من الترتيبات التعاونية.

ي- الشروط المطلوبة لتدريب العاملين و نقل تكنولوجيا المصائد.

ك- إجراءات التنفيذ.

الفرع الثالث: النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة

المنطقة الاقتصادية الخالصة هي جزء من الامتدادات البحرية ملاصق للبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة للدولة الشاطئية لكن الدولة تمارس عليه بعض الاختصاصات ، فهل يمكن اعتبارها منطقة خاضعة كلها لسيادة الدولة الشاطئية أم أنها جزء من البحر العالي؟ أم هي نظام وسط بينهما؟[1]

يعتبر النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية بمثابة توازن دقيق بين طوائف ثلاث من المصالح ابتغت اتفاقية الأمم المتحدة أن تجعل منها جوهر النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية و الفلسفة التي تقوم عليها[2].

1- فالاتفاقية من ناحية أرادت أن تستجيب إلى اتجاهات الدول الساحلية نحو بسط ولايتها على مناطق متزايدة من البحار المجاورة لسواحلها ، خاصة بعدما ظهرت الأهمية الكبرى لمواردها الموجودة في جوفها و قاعها و ما تحت قاعها ، و كان لابد للاتفاقية و هي بصدد نظام يحكم البحار أن تنظم مسلك الدول في هذا الشأن على نحو يضع المبادرات الفردية في إطار تنظيم شامل يحفظ للدول الساحلية كافة حقوقها و يحدد التزامها.[3]

2- الاتفاقية أرادت من ناحية أخرى أن تحقق صالح طائفة أخرى من الدول التي توجد في وضع جغرافي يحجبها عن البحار و هذه الدول المنحبسة التي لا تطل على أي بحر من البحار *Etats Sans Lettoral* ، أو تلك التي توجد في مواقع جغرافية لا تمكنها من الاستفادة الكاملة من موارد المناطق الاقتصادية و هي التي يطلق عليها الدول المتضررة جغرافيا *Etats Géographiquement Désavantages* [4]

---

[1]- أحمد أبو الوفا محمد : المرجع السابق ، ص 241.
[2]- محمد سعيد الدقاق / مصطفى سلامة حسين : القانون الدولي العام ، الدار الجامعية، بيروت ، سنة 1993 ، ص 360.
[3]- محمد سعيد الدقاق / مصطفى سلامة حسين : نفس المرجع ، ص366.
[4]- محمد سعيد الدقاق / مصطفى سلامة حسين : نفس المرجع ، ص 366 – 367.

3- ثم لم تنسى الاتفاقية أن المنطقة الاقتصادية هي -على أية حال- جزء من البحر العام ، من ثم كان لابد أن يسرى عليها فيما يتناقض مع الأحكام المحققة لمصالح الطائفتين السابقتين من الدول- مبدأ الحرية الذي يحكم البحار العامة.[1]

و إن كنا نعتقد أنه من الصعب وضع تكييف قانوني سليم للمنطقة الاقتصادية الخالصة بالنظر إلى طبيعة الحقوق "المتنافسة" أو "المتزامنة" التي تمارسها كل من الدول الشاطئية و الدول الأخرى: فالدولة الشاطئية تتمتع ببعض الحقوق المانعة و فيما عدا ذلك تظل المنطقة الاقتصادية خاضعة لنظام فيه خصائص كثيرة من البحر العالي.[2]

المطلب الثاني: الجرف القاري

ساعد التطور التكنولوجي على تقسيم الطبقات الأرضية بحسب عمقها إلى مساحات كبيرة من الجرف القاري ، و قد ثبتت درسته أنه يحتوي على ثروات هائلة تقدر ما بين 90 % إلى 98% من احتياطي العالم من النفط موجود في المسحات الممتدة من السواحل إلى المنحدرات القارية بالإضافة إلى الثروة السمكية[3] ، فقد تضاعف اهتمام الدول به ، ففي عام 1958 ، صدر عن الرئيس الأمريكي ترومان تصريح أعلن فيه أن المواد الطبيعية للجرف القاري الأمريكي تخضع لسيادة الولايات المتحدة الأمريكية ،هذا الإعلان كان له الأثر الكبير في تطور مفهوم الجرف القاري ، نظرا لاحتوائه على ثروات طبيعية كبيرة ، و كان لاتفاقية جنيف 1958 فضل في تعريف الجرف القاري في مادتها الأولى على النحو التالي:

* هو قاع البحر و ما تحته من طبقات في المناطق البحرية المجاورة للشاطئ و الكائنة خارج نطاق البحر الإقليمي إلى عمق مائتي متر من سطح الماء ، أو إلى ما يجاوز هذا العمق حتى الخط الذي يمكن في حدود استغلال الموارد الطبيعية الموجودة في القاع.[4]

---

[1]- محمد سعيد الدقاق / مصطفى سلامة حسين : القانون الدولي العام ، المرجع السابق ، ص 367.
[2]- أحمد أبو الوفا محمد : المرجع السابق ، ص 242.
[3]- ديدوني بلقاسم : المرجع السابق ، ص 103.
[4]- محمد المجدوب : المرجع السابق ، ص 487 - 488.

ولقد أطلق العلماء عليه من الناحية الجغرافية من الناحية الجغرافية على كل منطقة من قاع البحار اسما معينا بحسب درجة انبساطها أو عمقها تحت سطح الماء ،فلقد سمي تدرج البحر من الشاطئ و انحداره يبطئ إلى عمق 200 متر بالإفريز القاري ، و عندما يهوى هذا الانحدار إلى عمق 2500 يسمى بالمنحدر القاري ، أمّا حينما يتجاوز هذا العمق بستة آلاف (6000) متر سميت هذه المناطق باسم العتبة القارية ، ثم يعقب استواء قاع البحر أعماقه السحقية و النهائية فيها يسمى بالسهول الغورية.[1]

كما يطلق عليه عدة تسميات منها الإفريز القاري ، الرصيف القاري ، العتبة القارية ، الامتداد القاري ، الزخرف القاري ، جناح البر ، الأكمة البرية ، حافة القارة.[2]

و يراعي أن مجمع اللغة العربية قد اعتمد على اصطلاح الرصيف القاري كترجمة للاصطلاح الإفرنجي ، أمّا معاهدة الأمم المتحدة لقانون البحار المبرمة سنة 1982، فقد استخدمت في ترجمتها العربية اصطلاح الجرف القاري.[3]

- و من خلال هذه التعريفات نستنتج ما يلي:

أ) -أنه ليس هناك جرف قاري إلاّ خارج البحر الإقليمي.

ب)- أن منطقة الجرف القاري يجب أن تكون متصلة بشواطئ الدولة ، لأن الجرف القاري هو الجزء الأرضي من إقليم الدولة الساحلية الذي يمتد نحو البحر ، و لكن المياه تغمره بسبب انخفاضه عن مستواها.

ج)- أن مقدار انخفاض الجرف القاري عن سطح البحر يجب أن لا يزيد عن 200 متر.

د) - أن منطقة الجرف القاري تتحدد بمدى العمق الذي ينتج الاستغلال إذا زاد مقدار الانخفاض عن 200 متر[2]

---

[1]- محمد السعيد الدقاق / مصطفى سلامة حسين : القانون الدولي العام ، المرجع السابق ، ص 358.
[2]- صلاح الدين عامر : المرجع السابق ، ص 104
[3]- محمد المجدوب : المرجع السابق ، ص 488.

الفرع الأول: حدود الجرف القاري

تعتبر الدولة القيصرية أول دولة في الواقع لجأت إلى تحديد منطقة الهضبة القارية التابعة لسيبيريا ، و كان هدفها إلحاق الجزر بإقليمها و إخضاعها لسيادتها.

و أطلقت اتفاقية جنيف 1958 في مدتها الأولى بشأن تحديد امتداد الجرف القاري على القاع و ما تحته من طبقات أرضية في المناطق التي تقع خارج البحر الإقليمي حتى عمق 200 متر من سطح الماء، أو إلى ما يتجاوز هذا العمق حتى المسافة التي يمكن حدودها استغلال الموارد الطبيعية و المعدنية و العناصر الحية كالإسفنج و المرجان و الأصداف التي تستخرج منها اللآلئ[1] ، غير أنه ما يلاحظ على هذه الاتفاقية هو أن حق الدولة على الإفريز القاري يتسع للامتداد الأرضي الذي لا يتجاوز عمقه عن 200 متر ، أمّا ما زاد على ذلك العمق فلابد أن تتوافر للدولة المعنية من الوسائل التقنية ما يمكنها فعلا من استغلال هذا الامتداد استغلالا اقتصاديا فيما يزيد عن هذا العمق[2]. غير أن الاعتماد على معيار العمق لتحديد الجرف القاري أثبت قصوره و ضعفه خاصة مع تطور التكنولوجيا .فهذه الإمكانيات تسمح للدول المتقدمة أن يمتد اختصاصها إلى مناطق أخرى تجاورها أو تقابلها[3] . إلاّ أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الخاضعة بالجرف القاري جاءت مخالفة لأحكام اتفاقية جنيف في هذا الخصوص ، و تناولت أحكامه في الجزء السادس من المواد 76-85 و يلاحظ من هذه الأحكام أن الاتفاقية طرحت جانبا معيار العمق حتى 200 متر أو القدرة على الاستغلال في تحديد امتداد الجرف القاري و اعتمدت في هذا التحديد على معيار المسافة كما ورد في المادة 1/76 و التي تنص : "يشمل الجرف القاري لأي دولة ساحلية قاع و باطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء بحرها الإقليمي في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري حتى الطرف الخارجي للحافة القارية ، أو إلى مسافة 200 ميل بحري من خط

---

[1]- وليد بيطار : المرجع السابق ، ص 353.
[2]- محمد السعيد الدقاق / مصطفى سلامة حسبن : القانون الدولي العام ، المرجع السابق ، ص 361.
[3]- مذكرة التخرج لنيل شهادة الليسانس في القانون بعنوان : "تنظيم البحار وفق لاتفاقية قانون البحار لعام 1982 " ، بجامعة سعيدة ، السنة الدراسية 2003- 2004 ، ص 27.

الأساس الذي يقاس منها عرض البحر الإقليمي إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة و يتضح من أحكام هذه المادة أن الجرف القاري يمتد لأطول المسافتين الحافة القارية أو مائتي ميل[1]

و تحدد الدولة الساحلية الطرف الخارجي للحافة القارية حينما امتدّت الحافة إلى ما يتجاوز 200 ميلا بحريا من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي باستخدام خط مرسوم من خطوط الأساس إلى أبعد النقاط الخارجية الثابتة التي لا يقل سمك المغمور الرسوبية عند كل منها عن 1 % من خط مرسوم من خط الأساس إلى نقاط ثابتة لا يتجاوز 60 ميلا بحريا من سفح المنحدر القاري[2].

-أو خط مرسوم بالرجوع إلى نقاط ثابتة لا تجاوز 60 ميلا بحريا من سفح المنحدر القاري.

-يجب ألا تبعد النقاط التابعة التي تؤلف خط الحدود الخارجية للجرف القاري في قاع البحر ، إمّا أن لا تبعد بأكثر من 350 ميلا بحريا من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي ، و إما أن لا تبعد بأكثر من 100 ميل بحري عن التساوي العمقي عند 2500 متر الذي هو خط يربط بين الأعماق البالغ مداها 2500 متر ، و إذا كانت المرتفعات المغمورة التي هي عناصر طبيعية للحافة القارية مثل هضابها و ارتفاعاتها و ذراها و مصاطبها و نتوءاتها، فإن الجرف القاري يمكن أن يمتد لأبعد من 250 ميلا بحريا[3]. و بعد أن تحدد الدولة الساحلية حدود الجرف القاري تقدم معلومات المتعلقة بهذا التحديد إلى لجنة حدود الجرف القاري ، و تقوم اللجنة بتوجيه توصيات إلى الدول الساحلية بشأن المسائل المتصلة بتقدير الحدود الخارجية لجرفها القاري و تصبح هذه الحدود نهائية و ملزمة و تودع الدول الساحلية لدى الأمين العام للأمم المتحدة الخرائط و المعلومات و البيانات المطلوبة التي تصنف بشكل دائم الحدود الخارجية لجرفها القاري و يتولى الأمين العام إعلان الدول بها.[4]

أما بخصوص تعيين حدود الجرف القاري بين الدول المتقابلة أو المتجاورة حيث كانت محلا لعدة تفاسير من قبل الفقه أو القضاء الدولي ، و هذا ما ورد في المادة 6 من فقرتها الأولى على أنه : "عن تجاوز نفس الجرف

[1] - إبراهيم محمد الدغمة : المرجع السابق ، ص 250 – 251.
[2] - سهيل حسين الفتلاوي : المرجع السابق ، ص 137.
[3] - إبراهيم محمد الدغمة : المرجع السابق ، ص 251 ، 252.
[4] - سهيل حسن الفتلاوي : المرجع السابق ، ص 138.

القاري لإقليم دولتين أو أكثر متقابلة ، تبين حدود الجرف القاري التابع لكل دولة عن طريق الاتفاق ، و في حالة عدم الاتفاق تكون الحدود هي ذلك الخط المتوسط الذي جميع نقاطه على أبعاد متساوية من أقرب النقاط على خط الأساس الذي تقاس منه المياه الإقليمية لكل دولة ، ما لم تتطلب الظروف الخاصة خط حدود أخرى" و خصصت الفقرة الثانية من نفس المادة 6 على أنه: "في حالة اتصال نفس الجرف القاري بإقليم دولتين متجاورتين تبين الحدود بينهما عن طريق الاتفاق ، في حالة عدم الاتفاق تبين الحدود بتطبيق مبدأ التساوي بين أقرب نقاط خط الأساس التي تقاس منه المياه الإقليمية لكل دولة "، رغم تحديد الجرف القاري عن طريق الاتفاق يبقي القاعدة الأساسية فإن مبدأ الخط المتساوي الأبعاد و الظروف الخاصة قد تعرضت له عدة اتفاقيات و هي تعتمد على فكرة الجواز و التي هي فكرة نسبية ، كما أن التفرقة بين التقابل و التجاور غير مجدية خاصة و أن إقليم دولتين متجاورتين تشتركان في خليج قد يتحول إقليمها من التجاور في الساحل إلى التقابل في عرض البحر.[1]

– إلاّ أن الخلط و الغموض الذي يحيط بهذه المادة أدى بالاتفاقية الجديدة التخلي عنه ، فالمادة 83 من الاتفاقية خرجت تماما عن هذه المقياس بنصها على أن التحديد بين الدول متقابلة أو المتجاورة السواحل، يجب أن يتم بالاتفاق و على أسس القانون الدولي ، كما هو مشار لها في المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية بهدف الوصول إلى حل عادل".

و في حالة عدم الوصول إلى الاتفاق في وقت معقول ، يجب إتّباع الإجراءات الواردة في الجزء الخامس عشر من الاتفاقية ، و الذي يشمل طائفة واسعة من الوسائل السلمية لحل النزاعات المتعلقة بقانون البحار[2].

و من الأمثلة التي تمت عن طريق الاتفاق تلك التي تمت بين انجلترا و النرويج 10 مارس 1965 ، و انجلترا و هولندا في 6 أكتوبر 1965 ، و انجلترا و الدنمارك في 3 مارس 1966 ، و الاتحاد السوفياتي سابقا و فلندا في 20 ماي 1965 و في 5 ماي 1967 و الاتفاقية الفرنسية الاسبانية في 29 جانفي 1974.

[1] - محمد بوسلطان : المرجع السابق ، ص 244.
[2] - محمد بوسلطان : نفس المرجع ، ص 245 - 246.

و من الأمثلة التي تمت عن طريق التحكم أو بالطرق القضائية،بين ألمانيا الديمقراطية سابقا من جهة و الدنمارك و هولندا من جهة أخرى في 20 فبراير 1969، حول تحديد الامتداد القاري لبحر الشمال و بين فرنسا و انجلترا بالاتفاق على إجراء تسوية تحكيمية ما بين البلدين بشأن تحديد الامتداد القاري لبحر المانش و بحر أرواز في 10 جويلية من عام 1975 ، و الحكم الصادرة في 30 جوان 1977 في هذا الشأن.

و الاتفاق الليبي التونسي في 10 جوان 1977 و القاضي بعرض تحديد الامتداد القاري بين الدولتين على محكمة العدل الدولية.[1] و محتوى هذا النزاع أن منطقة النزاع الليبية تقع بين رأس جدير برأس تاجوراء أما منطقة النزاع التونسية فهي تقع بين رأس جدير و رأس كمبوديا القريبة من الحدود الليبية ، لقد ساعد على تفاقم النزاع أن خليج قابس يأخذ شكلا مقعرا يجعل الساحل التونسي يكاد يكون متقابلا و ليس متجاورا للساحل الليبي مع وجود بعض الجزر القريبة منه مثل جزر جربة و قرقنة في اتجاه ليبيا.

- و في عام 1962 و بموجب المرسوم المؤرخ 18 أكتوبر 1962 م أضافت تونس لنفسها منطقة بحرية من خلال زيادة البحر الإقليمي ، و في عام 1973 اعتبرت تونس أن خليج قابس خليجا تاريخيا و هو جزء من المياه الداخلية و من بعده يبدأ قياس البحر الإقليمي باثني عشر ميلا مع رسم خط البحر الإقليمي للجزر القريبة منه، و هو ما أدّى إلى استقطاع مناطق بحرية ليبية لتدخل في الحدود التونسية زاد من شقة الخلاف أن المنطقة المتنازع عليها بدأت أهميتها الدولية حيث تدخر مخزونا بتروليا يصل إلى مليار برميل أي 270 مليون طن ، الأمر الذي سيمكن تونس من زيادة إنتاجها البترولي.

- قامت كل دولة من جانبها باتخاذ المواقف القانونية بهدف حماية مصالحها بالمنطقة إلى أن لجأت إلى محكمة العدل الدولية للبت في النزاع.

- رأت ليبيا أن المنطقة المتنازع عليها يمكن استغلالها استغلالا مشتركا، بينما رأت تونس أن لها حقوق تاريخية و خارج هذه الحقوق يمكن تقسيم المنطقة على أساس البعد المتساوي.

[1] - إسكندري أحمد : المرجع السابق ، ص 125.

– حاولت الدولتان بروح من المودة إنهاء النزاع وديا من خلال المفاوضات القانونية و السياسية فيما بين سنتي 1968 – 1977 ، حيث اقترحت ليبيا الاستغلال المشترك للمجالات البحرية معا بهدف تحقيق الوحدة العربية الاقتصادية و أملا في وحدة سياسية مستقبلية.

– و أخيرا تمكنت الدولتان من إصدار بيان مشترك عام 1976 يقضي بالاتفاق على إحالة النزاع إلى محكمة العدل الدولية و إلى حين إنهاء النزاع يتم الاستغلال المشترك لمنطقة النزاع على أساس المناصفة أي النصف لكل منهما.[1]

الفرع الثاني: حقوق وواجبات الدولة في جرفها القاري

إن منطقة الجرف القاري تدخل في نطاق البحر العالي ، فإن للدولة الساحلية حق مباشرة مجموعة من الحقوق عليها[2]، إلاّ أن طبيعة حقوق الدولة على الامتداد القاري من الأمور التي أثارت جدلا عنيفا في لجنة القانون الدولي و أول ملاحظة في مجال الحقوق وردا في المادة الثانية من اتفاقية جنيف 1958 الخاصة بالامتداد القاري.

و قد نصت على أن للدولة الساحلية حق السيادة على الامتداد القاري بقصد اكتشافه و استغلال موارده الطبيعية و هو حق خاص بمعنى إذا لم تكتشفه الدولة الساحلية أو لم تستغل موارده الطبيعية، فإن أحدا لا يمكن مزاولة أي نشاط من ذلك و لا أن يطالب بحقوق على الامتداد القاري من غير موافقة صريحة من الدولة الساحلية.

و حقوق دولة الساحل على الامتداد القاري لا تستند على وضع اليد سواء كان فعليا أو صوريا ، و لا أي إعلان صريح بذلك ، و تشمل هذه الحقوق الموارد الطبيعية المعادن و غيرها من الموارد غير الحية الكائنة في قاع البحر أو ما تحته ، و كذلك الكائنات الحية المستقرة أي الأحياء التي تكون في مواسم الاصطياد إما ثابتة أو تحت قاع البحر أو غير قادرة على التنقل بدون الالتصاق بقاع البحر و بما تحته مثال على ذلك ، كالإسفنج و المرجان و المحار على أنواعها و كذا النباتات البحرية و العلق ، و ما يلاحظ على هذه الاتفاقية السالفة الذكر نفسها تضمنتها

[1] - عبد المنعم محمد داود : القانون الدولي للبحار و المشكلات البحرية العربية ، منشأة المعارف ، الطبعة الأولى، سنة 1999 ، ص 98-99.
[2] - محمد سامي عبدالحميد/ محمد السعيد الدقاق / مصطفى سلامة حسين : القانون الدولي العام الناشر ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، الطبعة الأولى سنة 1999 ، ص 377.

اتفاقية الحالية في مادتها 77 من اتفاقية 1982 بدون تغيير[1] .و من خلال هذه التعاريف يمكن حصر هذه الحقوق في ثلاث عناصر أساسية و هي:

أ- حقوق الدولة على الامتداد القاري هي حقوق ذات سيادة .

ب- حقوق الدولة على الامتداد القاري هي حقوق مانعة.

ج) حقوق الدولة ليست في حاجة إلى إثبات أو إعلان[2]

أما فيما يخص واجبات الدولة الساحلية طبيعي جدا أن تفرض الاتفاقية التزاما على عاتق الدول المعنية بألا يؤدي استغلالها لموارد إفريزها القاري المساس بحقوق الدول الأخرى على الإفريز القاري الخاص بها ، إذ أن حق الدولة على الإفريز القاري لا يؤثر على الواقع القانوني للمياه التي تعلوه إذ تعتبر جزءا من البحر العام، و بالتالي تخضع هذه المياه و ما يعلوه من طبقات الجو ، كما أنها لا يمكن لها مد نشاطها الاستكشافي أو الإستخراجي للإفريز القاري لدولة أخرى ما لم تحصل ترخيص من تلك الدولة ،و إذا كان للدولة الحق في الاستكشاف و استغلال موارد البحر الإقليمي فلها أن تحدد لهذه المنشآت مناطق أمان معينة للحفاظ على أمنها بحيث لا يتجاوز اتساع تلك المناطق عن 500 متر ، غير أن حق الدولة في هذا الشأن مشروطا بألاّ تؤثر على سلامة الملاحة البحرية أو الصيد في المياه التي تعلو الإفريز القاري، و لا يعرقل الأبحاث العلمية التي تجري فيها على اعتبار أن هذه المياه في الأصل جزء من البحر العام.

و كذلك تلتزم الدول الساحلية التي تقيم المنشآت أن تضع عليها العلامات و الإشارات الضوئية حفاظا على سلامة الملاحة في تلك المياه ، و تلتزم بألا تقيمها في المناطق القريبة من ممرات ملاحية ضيقة ، وتلتزم بن تزيلها متى هجرت أو توقف استعمالها.[3]

و للدول الأخرى أن تقوم بالحفر في الجرف القاري بالاتفاق مع الدولة الساحلية و لها الحق أن تنظم هذا الحفر لكافة الأغراض.[4]

---

[1] - إسكندري أحمد : المرجع السابق ، ص 121-122.
[2] - أحمد أبوالوفا : المرجع السابق، ص 266.
[3] - محمد السعيد الدقاق / مصطفى سلامة حسين : القانون الدولي العام ، المرجع السابق : ص 361 – 363.
[4] - سهل حسين الفتلاوي : المرجع السابق نص 139.

الفرع الثالث: النظام القانوني للجرف القاري

لقد طرح التقدم العلمي و التكنولوجي الذي ساعد على استغلال و استكشاف قيعان البحار و المحيطات و باطن أرضها لأول مرة مشكلة الوضع القانوني للجرف القاري للدولة الساحلية ، و لقد ظهرت عدة محاولات لتحديد النظام القانوني للجرف القاري و كيفية الاستغلال فيه و كذا مسألة تحديده من بينها إعلان ترومان لعام 1945 مرورا لاتفاقية جنيف لعام 1958 المتعلقة بالجرف القاري ، هذه المحاولات اتخذت معيارا غير ثابت لتحديد الجرف القاري ، و هو إمكانية الاستغلال هذا المعيار فتح الباب واسعا أمام الدول لاستغلال مساحات كبيرة من البحر غير أن الاتفاقية العامة أعطت تنظيما للجرف القاري ، و قلصت من مبدأ إمكانية الاستغلال.[1] والمعروف أن قاع البحر الإقليمي و ما تحته يخضع بدون أدنى شك لسيادة الدولة الساحلية ، و لكن يبقى الإشكال المطروح عن النظام القانوني لقاع و ما تحت قاع البحر العام؟

و يجيب الفقه التقليدي على ذلك مستوجبا بمبدأ حرية البحر العام ، و ذلك بالتفرقة بين ما تحت القاع و بين القاع ذاته.

- ففيما يتعلّق بما تحت القاع فهو مجال مباح و لكنه يمكن أن يكون محل استعمال خاص، بشرط ألاّ يغير هذا الاستعمال من القاع و لا المياه التي تعلوه كما في حالة التفجير مثلا للتنقيب عن المعادن.

- أما فيما يتعلّق بالقاع أو المياه فإنه لا يمكن أن يصبح محل وضع يد خاص بدون موافقة الأسرة الدولية.[2]

- و حددت اتفاقية جنيف 1958 للنظام القانوني للجرف القاري من خلال نص المادة الأولى من الاتفاقية المذكورة في ما يلي:

[1] - محمد يوسف علوان :"النظام القانوني لقاع البحار و المحيطات و باطن أرضها خارج الولاية الوطنية" التراث المشترك للإنسانية ، المجلة المصرية للقانون الدولي ، عدد (41) ، 1985 ، ص 126 - نقلا عن – ديدوني بلقاسم : مذكرة لنيل شهادة الماجستار ، المرجع السابق، ص 103.

[2] - الشافعي محمد البشير : المرجع السابق، ص 262.

أ- "على قاع البحر و الأرض تحت القاع في المساحات المائية للشاطئ الكائنة خارج منطقة البحر الإقليمي و ذلك على عمق مائتي متر أو أبعد تبعا لعمق المياه المتاخمة ، و بقدر ما يسمح ذلك باستغلال الموارد الطبيعية لتلك المناطق.

ب- على قاع البحر و ما تحت القاع في المناطق البحرية المماثلة التي تجاور شواطئ الجزر."

و من خلال هذا التعريف نلاحظ أن النظام القانون للجرف القاري يتردد بين واقعتين ، الواقع الأول: يتمثل أن حق الدولة على جرفها القاري لا يؤثر على الواقع القانوني للمياه التي تعلوه إذ تعتبر جزءا من البحر العام و بالتالي تخضع هذه المياه و ما يعلوها من طبقات الجو لمبدأ الحرية التي تحكم البحر العام. و الواقع الثاني نجد أن المعاهدة منحت حقا استئثاريا للاستحواذ على موارد الإفريز القاري.[1]

أما الوضع الجديد الذي أتحفتنا به اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في هذا المجال يتمثل في إرساء نظام وضع الجديد للمنطقة الاقتصادية الحصرية ، التي تمتد إلى مسافة 200 ميل ابتداء من خط الأساس الذي ينطلق منه البحر الإقليمي ، ابتكارا أتت به اتفاقية 1982 ، هذا الابتكار أدى إلى التقليل من أهمية الجرف ، بسبب منحها المنطقة الاقتصادية ، الدول الساحلية حقوقا شبيهة بالحقوق التي تتمتع بها الجرف القاري ، و لكن على مساحة 200 ميل. و لعل الفضل في الإبقاء على نظام الجرف القاري في اتفاقية 1982 ،بعد إدخال نظام المنطقة الاقتصادية يعود إلى الدول و هي قلة التي كان قاع جرفها القاري يمتد إلى أكثر من 200 ميل.

و نصت الاتفاقية المذكورة في المادة 82 على: "أن تقدم الدول الساحلية مدفوعات مالية و مساهمات عينية لقاء استغلال الموارد غير الحية للجرف القاري وراء 200 ميل من خطوط الأساس لعرض البحر الإقليمي"

و يبدو أن هذا النص أراد التوفيق بين أمرين:

1)- اعتبار قاع الجرف فيما وراء 200 ميل جزءا من قاع البحر العام ، الذي وصفته الاتفاقية بالتراث المشترك للإنسانية و اعتبارا كل مواده حقا للبشرية جمعاء.

[1] - محمد سعيد الدقاق / مصطفى سلامة حسين : القانون الدولي المعاصر ، المرجع السابق ، ص 360.

2) – هو إرضاء الدول الساحلية التي يمتد جرفها القاري إلى ما وراء 200 ميل، و حثّها على القبول لهذه الاتفاقية.كما حددت المادة المذكورة النسب التي تلتزم بها الدول الساحلية لقاء السماح لها باستغلال الموارد التي ينطوي عليها الجرف القاري فيما وراء 200 ميلا.[1]

ثم جاءت الفقرة الثالثة من ذات المادة إعفاء الدول النامية من المساهمات و الالتزامات المالية المذكورة ، إذا كانت تستورد المعادن التي ينتجها جرفها القاري[2].

المبحث الثالث: منطقة أعالي البحار و منطقة الإرث الإنساني المشترك

المطلب الأول: منطقة أعالي البحار

يستخدم تعبير أعالي البحار أو البحار الحرة للدلالة على مناطق من البحار و المحيطات و التي لا تخضع للسيادة الإقليمية لأية دولة ساحلية أو غير ساحلية . و هي مناطق التي تقع وراء الحزام البحري المجاور لشواطئ الدول .

و قد استقر العرف الدولي على أن مناطق أعالي البحار لا تقبل السيطرة أو التملك أو الاستيلاء و وضع اليد ، فهي مناطق حرة ، و حق استخدامها و الاستفادة منها ثابت لجميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية و لقد تأثر اتساع مناطق أعلى البحار مع تطور تطلعات الدول الساحلية نحو مدّ سيادتها على مناطق بحرية تزيد على ما كانت معروف عليه من قبل و دفعا إلى الكثير من الاعتبارات الأمنية و الاقتصادية و السياسية.[3]

في دورة المؤتمر المنعقد بكاركاس بفنزويلا عام 1974 وضع تعريفات متعددة صاغتها وثيقة الاتجاهات الرئيسية التي وضعها المؤتمر في ختام أعماله في أربع صيغ:[4]

الصيغة الأولى: "يعني اصطلاح البحار العالية جميع أجزاء البحار التي لا تدخل في البحر الإقليمي ، أو في المياه الداخلية لدولة ما". و هي صيغة مطابقة لتعريف اتفاقية جنيف لأعالي البحار.

---

[1] - محمد المجدوب : المرجع السابق ، ص 490.
[2] - محمد السعيد الدقاق/ مصطفى حسين سلامة : القانون الدولي العام ، المرجع السابق ، ص 365.
[3] - إبراهيم العناني : المرجع السابق ، ص 40 - 41 .
[4] - إبراهيم العناني : نفس المرجع ، ص 41 - 42.

الصيغة الثانية: "تشكل المياه الواقعة خارج الحدود الخارجية للبحر الإرثي – المنطقة الاقتصادية– منطقة دولية تسمى "البحار العالية" .

الصيغة الثالثة: "يفهم من اصطلاح 'البحار الدولية' ذلك الجزء من البحار الذي لا يخضع لسيادة و ولاية الدول الساحلية".

الصيغة الرابعة: " يعني من اصطلاح 'البحار العالية' جميع أجزاء التي لا تدخل في المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة ما".

و يلاحظ من هذه التعريفات ،أنها تضيق من منطقة أعالي البحار ، حيث تستبعد منها المنطقة الاقتصادية الخالصة.

و هذا هو الرأي السائد في المؤتمر و جاءت الصياغة النهائية للاتفاقية العامة كما يرى البعض وفقا له ، فقد قررت المادة 86 منها أن "أحكام أعالي البحار تطبق على جميع أجزاء البحر التي تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية بدولة ما أو لا تشملها المياه الأرخبيلية لدولة أرخبيلية"[1].

و يرى بعض الفقهاء و المفسرين أن هذا يعني صراحة أنه يخرج من تعريف أعالي البحار المناطق الاقتصادية الخالصة[2]

أمّا بالنسبة لاتفاقية جنيف 1958 ،فقد عرفت منطقة أعالي البحار على أنها: "تعبير أعالي البحار يقصد به كل أجزاء البحر التي لا تدخل في البحر الإقليمي أو في المياه الداخلية للدول"[3].

يحدد هذا التعريف منطقة أعالي البحار قبل ظهور المنطقة الاقتصادية الخالصة ، أمّا مع ظهور المنطقة الاقتصادية فإن منطقة أعالي البحار حُدّدت من طرف اتفاقية قانون البحار سنة 1982 وفقا للمادة 86 المذكورة أعلاه.

الفرع الأول: الحقوق و التزامات الدول في منطقة أعالي البحار

أولا: حقوق الدول في أعالي البحار

[1] - محمد بوسلطان : المرجع السابق ،ص 259.
[2] - مذكرة التخرج ، الحدود البحرية في القانون الدولي ، جامعة سعيدة ، سنة 2001- 2002 ، ص 70 .
[3] - المادة الأولى من اتفاقية جنيف لسنة 1958.

تقع أعالي البحار خارج المناطق الاقتصادية الخالصة للدول ، و هي منطقة مفتوحة لجميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية ، و تتمتع السفن فيها بحرية الملاحة ، و للدول حرية وضع الكابلات و الأنابيب المغمورة و إقامة الجزر الاصطناعية و غيرها من المنشآت المسموح بها بموجب القانون الدولي.[1]

و قد أضافت معاهدة قانون البحار حرية البحث العلمي و حرية الصيد ، و لا تمارس الدول في البحر العالي سوى اختصاصات إزاء مواطنيها أو سفنها في حالة القيام بأعمال غير مشروعة"[2]

و لقد عقدت العديد من الاتفاقيات الدولية متعدد الأطراف، لضمان الصيد في المناطق الخارجية عن الولاية الوطنية ، و تخصص أعالي البحار للأغراض السلمية ، و لا يجوز لأية دولة أن تدعي إخضاع أي جزء منها لسيادتها ، و لكن ذلك لا يخل بحق الدول التي تقيم الجزر الاصطناعية و المنشآت فيها ،من الاستئثار بها و إدّعاء الحقوق عليها ، و منع الغير من التعرض لها.[3]

و هذه الحقوق سنتعرض لها بالتفصيل في الفصل الثاني.

ثانيا: الالتزامات الدولية في البحر العالي (أعالي البحار)

إن حرية البحر العالي تقترن بوجود موانع تحول دون القيام ببعض الممارسات التي تسيء لمبدأ الحرية ، و عليه فالدولة لا تتمتع فقط بالحقوق في البحر العالي و إنما تفرض عليها مجموعة من الالتزامات تقيد من ممارستها فيه. من بين هذه الالتزامات نذكر ما يلي:

1- القضاء على محطات البث: لا يسمح بإنشاء محطات البث الإذاعي و التلفزيون في البحر العالي فهذه المحطات يجب أن تشيّد في إقليم الدولة و تخضع لسيادتها كما لا يسمح بإنشاء محطات للبث على ظهر السفينة أو الطائرة في الجو أو المحطات القائمة على نقاط ثابتة أو في الجزر الصناعية.[4]

---

[1] - سهيل حسن الفتلاوي : المرجع السابق ، ص 227.
[2] - وليد بيطار: المرجع السابق ، ص 359.
[3] - سهيل حسن الفتلاوي: المرجع السابق ، ص 227 ، 228 .
[4] - وليد بيطار: المرجع السابق ، ص 374.

و هذا ما نصّت عليه اتفاقية ستراسبورغ سنة 1965، و بمقتضى الاتفاقية التي وقع عليها في نطاق المجلس الأوربي ، لجأت الدول المتعاقدة إلى إزالة محطات البث القائمة قبالة شواطئها.[1]

كما نصت معاهدة قانون البحار 1982 على تعاون الدول من أجل قمع البث الإذاعي غير المصرح به، و حظرته أيضا اتفاقية الأمم المتحدة ، حيث يجوز القبض على أي شخص يعمل في البث الإذاعي (الصوتي أو التلفزيوني) غير المصرح به و أن تحجز أية سفينة مستخدمة في هذا الغرض و أن تضبط أجهزة الإرسال الإذاعي.[2]

2- حماية الموارد الحية: إن الدول في أغلب الأحيان تلجأ إلى اتخاذ إجراءات تهدف إلى المحافظة على الثروة السمكية و حماية البيئة، و ذلك خوفا من انقراض بعض الحيوانات البحرية.

أبرمت الاتفاقات لحماية فرس البحر ووضعت القواعد المتعلقة بتنظيم صيده من قبل الدول التي تملك أساطيل الصيد ، ثم بدا أن الحيتان أصبحت على وشك الانقراض، ما لم تبادر الدول إلى اتخاذ إجراءات لحماية بعض أنواع الحيتان المهددة بالانقراض و تجنب صيد صغارها و تحديد مواسم الصيد و حصة كل دولة ، إلا أن الإجراءات الحماية ظلّت قليلة الفاعلية و تستطيع الدول التحايل عليها ، إن المعاهدات الثنائية و الإقليمية التي أبرمتها الدول بشأن الصيد في البحر العالي كانت ترمي أولا إلى تأمين حق كل دولة في صيد مختلف أنواع الثروة السمكية مع تنظيمه بالنسبة إلى بعض الأنواع المهددة بالانقراض و ثانيا على المحافظة على المواد البيولوجية المختلفة.[3]

يتوجب على كل دولة أن تضع التشريعات التي تلزم مواطنيها بتطبيق هذه القواعد العامة ، فهي تتحمل مسؤولية الأعمال التي يقوم بها مواطنوها و التي تتنافى مع المحافظة على الموارد الحية في البحر العالي.[4]

3- حق المطاردة: هو حق ممنوح للدولة الساحلية إذا توافرت الأسباب المقبولة لممارسة الحق المذكور ، و يتوافر ذلك لدى ارتكاب سفينة أجنبية عملا يعد خرقا لأحكام قوانين الدولة الشاطئية إذا تم ذلك في مياهها الإقليمية أو الداخلية ، أو المناطق الأخرى الخاضعة لرقابتها كالمنطقة الساحلية أن تقوم بضبط السفينة المخالفة ، و تفرض العقاب

---

[1] - وليد بيطار: نفس المرجع ، ص 375.
[2] - محمد سعيد الدقاق / مصطفى سلامة حسين: القانون الدولي المعاصر ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، طبعة 1997 ، ص 339 - 340.
[3] - وليد بيطار: المرجع السابق ، ص 375.
[4] - وليد بيطار: المرجع السابق ، ص 376.

عليها ، و أن تستمر في مطاردتها في البحر العالي إلا إذا دخلت السفينة البحر الإقليمي لدولة ثالثة و يشترط لصحة ممارسة التتبع أن تكون الدولة التي وقعت المخالفة في مياهها قد بدأت بمطاردة السفينة إبان تواجدها في المناطق المذكورة ، و لا تبدأ في تتبعها بعد أن تكون السفينة قد خرجت من هذه المناطق على البحر العالي.[1]

4- مقاومة الاتجار بالرقيق: هو حق يتم منحه لمختلف الدول حيث يتم مباشرته في أعالي البحار ، و يتضمن هذا القيد إجراء التفتيش و الحجز ، أمّا بالنسبة للاختصاص القضائي فإنه ينعقد للدولة التي ترفع السفينة – محل التفتيش- علمها[2].

5- مقاومة أعمال القرصنة: هو حق تبادلي يتم إسناده لأجهزة أمن و قضاء الدول من أجل مواجهة أعمال اللصوصية البحرية ، و هي تلك الأعمال التي تنطوي على ممارسة أفعال العنف لتحقيق أغراض شخصية ، لذا فإن أعمال العنف التي ترتكب لتحقيق أهداف سياسية لا تندرج تحت نطاق أعمال القرصنة.[3]

6- حماية البحر العالي من التلوث: أدت الثورة التقنية إلى استخدام الطاقة من قبل المجتمعات المتطورة و بناء الناقلات الضخمة العابرة للبحر العام لنقل المشتقات النفطية و قد أدى ذلك إلى تلوث البحر بسبب الحوادث التي ينتج عنها كوارث بيئية من جراء تسرب كميات هائلة من النفط و اختلاطها بالمياه ، و هذا التلوث يؤدي إلى تهديد الحياة السمكية.[4]

لا يقتصر التلوث على هذا الجانب فقط ، فقد تعمد الدول على إلقاء النفايات الصناعية في البحر ، وضعت اتفاقية جنيف قواعد تتعلق بمحاربة التلوث الناتج من انبعاث الغازات التي تنجم عن استغلال موارد قعر البحر و الطبقات التي تقع تحته[5].

---

[1] - محمد سعيد الدقاق/ مصطفى سلامة حسين : القانون الدولي المعاصر ، المرجع السابق ، ص 339 – 340.
[2] - مذكرة التخرج : الحدود البحرية في القانون الدولي ، المرجع السابق ، ص 74.
[3] - مذكرة التخرج الحدود البحرية في القانون الدولي ، نفس المرجع ، ص 74.
[4] - وليد بيطار: المرجع السابق ، ص 376 .
[5] - وليد بيطار: نفس المرجع ، ص 376 .

الفرع الثاني: النظام القانوني لمنطقة أعالي البحار

تشمل أعالي البحار جميع المياه المحيطة باليابسة ، إذا استثنينا تلك المنطقة الضيقة التي يتصل فيها البحر بالأرض و التي تعرف بالمياه الساحلية و الإقليمية و للجميع دولاً أو أفرادًا حق الانتفاع منها على السواء ، و سنتطرق للنظام القانوني لهذه المنطقة ،من جانب أهم مبدأ تختص به ألا و هو مبدأ حرية أعالي البحار.

مبدأ حرية أعالي البحار:

لم يستقر مبدأ حرية البحار كقاعدة من قواعد القانون الدولي ، إلا في منتصف القرن التاسع عشر ، أما قبل ذلك فقد كانت كل من الدول الساحلية تدعي السيادة على الأجزاء من البحار المقابلة لشواطئها[1]، و أحيانا على بعض المناطق الممتدة لمسافات بعيدة عنها ، فادعت روما السيادة على البحر الأبيض المتوسط ، و ادّعت البندقية السيادة على بحر"الأدرياتيك" و كذلك إدّعت البرتغال السيادة على بحار غربي إفريقيا و كان كشف أمريكا و ما تبعه من نشاط التجارة و الملاحة من العوامل التي دفعت الدول على المغالاة في ادعاءاتها هذه ، فأعلنت كل من اسبانيا و البرتغال منع المراكب الأجنبية من المرور بتاتا في البحار التي كانت تدّعي السيادة عليها.

و هذا ما يمكن قوله عن مبدأ السيطرة ، الذي ساد هذه الحقبة من الزمن ، و قد أثارت هذه الأوضاع اهتمام المشتغلين بالقانون الدولي العام ، فذهب بعضهم ينادي بفكرة حرية البحار ، فأعلن غروسيوس نظرية حرية البحر في كتابه الشهير الذي عنوانه "البحر العام" أو "البحر الحر" ، و حذا حذوه أغلب الكتاب الذين أعقبوه ، و بدأ فقهاء القرن الثامن عشر و على رأسهم بنكرشوك يفرقون بين البحر الإقليمي و أعالي البحار منادين بحرية أعالي البحار و أخذت الدول تخفف تدريجيا من المغالاة في دعواها المتمثلة في السيادة على البحار، و قد تبين لها بأن المصلحة المشتركة تقضي أن تكون الملاحة فيها حرة من كل قيد.[2]

و لم ينتصف القرن التاسع عشر إلا و كان مبدأ حرية أعالي البحار قد استقر و أصبح قاعدة من قواعد القانون الدولي العام ، و تم التسليم بها عالميا ، وقد سجلت اتفاقية أعالي البحار التي أقرتها جماعة الدول في مؤتمر

[1] - علي صادق أبو هيف : المرجع السابق ، ص 326.
[2] - علي صادق أبو هيف : المرجع السابق ، ص 328.

جنيف 1958 هذه القاعدة فنصت في صدر المادة 02 على أنه: "لما كانت أعالي البحار مفتوحة لكل الأمم ، و لا يحق لأية دولة أن تحاول فرض سيادتها على أي جزء منها و تمارس حرية أعالي البحار وفق الشروط الواردة في هذه الاتفاقية ووفق مبادئ القانون الدولي الأخرى".

و يستند مبدأ حرية أعالي البحار إلى الاعتبارات الآتية:

أولا: أن أعالي البحار بطبيعتها غير قابلة للتملك إذ ليس في وسع أية دولة مهما بلغت قوتها البحرية أن تسيطر على البحر سيطرة ثابتة ، و هو الذي يتلاعب بأقوى السفن و أعظمها و لا يترك مرورها فيه أي أثر.

ثانيا: أن أعالي البحار ، من أهم طرق المواصلات الدولية ، يجب أن تكون مفتوحة لمراكب الدول جميعا و لو قبل ادعاء بعض الدول السيادة عليها و سمح لها بممارسة هذه السيادة بواسطة أساطيلها الحربية تترتب عن ذلك – فضلا عن عرقلة الملاحة الدولية بإخضاع سفن الدول الأخرى لسلطان الدولة مدعية السيادة و هو وضع يتعارض مع ما لهذه الدول من السيادة و حق المساواة.

ثالثا: أن لا فائدة من إخضاع أعالي البحار لسيادة دولة أو بضعة دول ، إن حاجة الدول جميعا إليها واحدة و إشباع كل دولة لحاجاتها مما لا يمكن أن يضر بالدول الأخرى أو يقلل من قدر انتفاعها بهذه البحار[1]

[1] - علي صادق أبو هيف : نفس المرجع ، ص 328.

المطلب الثاني: منطقة الإرث الإنساني المشترك

أدى اكتشاف الثروات إلى التفكير بضرورة استغلالها ، و كان لابد من إيجاد الإطار القانوني الذي يتيح للدول استثمار هذه الموارد و من هنا نشأت فكرة المنطقة الاقتصادية الإنسانية في سنة 1976،قدّمت حكومة مالطا اقتراحا للجمعية العامة للأمم المتحدة يقضي بإعلان قاع البحر الذي يقع خارج السيادة الإقليمية للدول، إرثا إنسانيا عاما لا تمارس أية دولة حقوق سيادة على موارده.[1].

و خصصت الاتفاقية العامة لقانون البحار 1982 الجزء الحادي عشر للحديث عن المنطقة ، و قررت المادة 136 منها أن المنطقة و مواردها تراث مشترك للإنسانية و التي جاء فيها ما يلي: "يضع في متناول التنمية كتلة من الموارد متخصصة و مستقلة". كما عرفت المادة الأولى من الاتفاقية المنطقة بأنها: "قاع البحار ، و المحيطات و باطن أرضها خارج حدود الولاية الوطنية" . و هكذا تشمل هذه المنطقة قاع البحار و باطن أرضها و فيما يتعدى الجرف القاري للدولة الساحلية، و تحتوي على كل الموارد المعدنية الصلبة و السائلة ، أو الغازية الكائنة في أعماق البحار أو في باطن أرضها ، بما فيها الكتل المعدنية المختلطة ، و هذه المنطقة مستقلة عن مياه أعالي البحار و أجوائها ، و لا يمكن للحقوق الممنوحة أو الممارسة فيها أن تؤثر على النظام القانوني لهذه المياه و الأجواء.

و قد اعتبرت الاتفاقية العامة لقانون البحار أن كل ما يقع خارج الاختصاص الوطني لمجموع دول العالم ، من قاع البحار و المحيطات و باطنها إرثا مشتركا للإنسانية ، بعد أن كانت تتمتع بمركز الشيوع ، و ذلك تطبيقا للمبادئ الواردة في إعلان الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 2749 لعام 1970 و الذي جاء فيه على الخصوص:[2]

1- قاع البحار و المحيطات و باطنه ، خارج الاختصاص الوطني (الذي سيطلق عليه تعبير المنطقة) بما في ذلك ثروات المنطقة. هي إرث مشترك للإنسانية.

[1] - وليد بيطار: المرجع السابق ، ص 377.
[2] - محمد بوسلطان : المرجع السابق ، ص 253.

2- لا يمكن تملك المنطقة بأي وسيلة كانت سواء من قبل الدول أو الأشخاص الطبيعية و المعنوية ، كما أنه لا يمكن لأي دولة أن تمارس سيادتها أو حقوقا سيادية على المنطقة...

3- كل النشاطات المتعلقة باستكشاف و استغلال ثروات المنطقة و النشاطات الأخرى المرتبطة بها ، يحكمها التنظيم الدولي الذي سينشأ.

الفرع الأول: النظام القانوني لمنطقة الإرث الإنساني المشترك

أتت اتفاقية جامايكا لعام 1982، بمجموعة من المبادئ التي تشكل –في مجموعها- النظام القانوني الذي يحكم قاع أعالي و باطن تربته فيما وراء حدود الولاية الإقليمية للدول الساحلية. إن هذا النظام يواجه محاولات الاستيلاء و الاستخدام لهذه المنطقة من جانب الدول، إما لأغراض اقتصادية بالنظر إلى ما يحتويه قاع البحر العالي و باطن تربته من ثروات. و إما لأغراض عسكرية بغرض التواجد العسكري للدول المختلفة و ما يجلبه ذلك من أوضاع متميزة استراتيجيا من أجل ذلك جاء النظام القانوني لهذه المنطقة ليحاول أن يحقق قدرا من التوافق بين المصالح المتعارضة لمختلف الدول في هذا الشأن.[1]

كما نصت المادة 138 من الاتفاقية في سياق بيانها للمبادئ التي تحكم قاع البحار و المحيطات و باطن أرضها خارج حدود الولاية الوطنية على أن: "يكون السلوك العام للدول فيما يتعلّق بهذه المنطقة متفقا مع المبادئ المدرجة في ميثاق الأمم المتحدة و قواعد القانون الدولي الأخرى من أجل صياغة السلم و الأمن و النهوض بالتعاون الدولي و التفاهم المتبادل". و من الواضح أن السلوك الذي يحقق هذا الهدف هو السلوك غير المشوب باستخدام القوة أو التهديد بها.

و هو الأمر الذي أوضحته الاتفاقية صراحة بعد ذلك في المادة 141 التي تنص على أن: "تكون المنطقة مفتوحة لاستخدامها للأغراض السلمية دون غيرها من قبل جميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية"

[1] - محمد سامي عبدالحميد / محمد السعيد الدقاق / مصطفى سلامة حسين : المرجع السابق ، ص 380.

و على أية حال ، فقد استقرت فكرة التراث المشترك للإنسانية كمبدأ قانوني بحكم النظام القانوني لقاع البحار و المحيطات و ما تحتها خارج حدود الولاية الوطنية و ذلك بالنص عليها في المادة 142 من اتفاقية قانون البحار الأخيرة و التي قررت أن المنطقة و مواردها تراث مشترك للبشرية.[1]

فيتم إعمال النظام القانوني لقاعه البحر و المحيطات و باطن أرضه في المنطقة و التي تجاور حدود الولاية الإقليمية لكل دولة دون المساس بالطبيعة القانونية لما يعلو قاع البحر و المحيطات و باطن تربته باعتبارهما إرثا مشتركا للإنسانية قاطبة.[2] فالاستغلال يتم لصالح البشرية جميعا بغض النظر عن الموقع الجغرافي.

الفرع الثاني: حدود منطقة الإرث الإنساني المشترك

إذا أردنا إعطاء وصف دقيق لموقع المنطقة ، قلنا أنها مساحة موجودة خارج نطاق حدود الجرف القاري و حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة ، و لا تتأثر باتفاقيات تعيين الحدود المبرمة بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتجاورة.[3]

و لذلك تتميز المنطقة بموقعها عن باقي الامتدادات البحرية ، لأن من المعترف به أنه ليس لأي دولة أن تدعي أو تمارس السيادة أو الحقوق السيادية على أي جزء منها أو مواردها ، و لا يعترف بأي إدعاء أو ممارسة من هذا القبيل للسيادة أو الحقوق السيادية على أي جزء منها أو مواردها ، و لا يعترف بأي إدعاء أو ممارسة من هذا القبيل للسيادة أو الحقوق السيادية عليها ، فهي في هذا الشأن تتشابه مع أعالي البحار.[4]

و من هنا نشأت فكرة جديدة مؤداها الفصل بين المركز القانوني للبحار العالية ، و المركز القانوني لقاع البحار و تحت هذا القاع ، و لما كان الانحدار الحقيقي في قاع البحر لا يوجد إلا متصلا بشواطئ مختلف الدول الساحلية ، فقد ذهب أصحاب الفكرة على أن يكون قاع البحر و ما تحته في استغلاله لدولة الشاطئية الملاصقة ، و في حين يظل البحر العالي خاضعا لنظام البحر العالمي.[5]

لقد طلب السفير ممثل "مالطا" إلى الجمعية العامة للأمم المتحدة في دورتها 22 ،إدراج موضوع قاع البحار

---

[1] - عبدالكريم علوان : المرجع السابق، ص 126.
[2] - محمد سامي عبدالحميد / محمد السعيد الدقاق / مصطفى سلامة حسين : المرجع السابق ، ص 380- 381.
[3] - عمر سعد الله : القانون الدولي للحدود ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، ب ط ، سنة 2003 ، ص 156.
[4] - عمر سعد الله : نفس المرجع ، ص 156.
[5] - مذكرة التخرج : الحدود البحرية للقانون ، جامعة سعيدة ، سنة 2003- 2004 ، ص 97.

و المحيطات في جدول أعمال الجمعية العامة في دورتها المقبلة تحت عنوان: "**إعلان اتفاقية تتعلّق بالاحتفاظ بقاع البحار و المحيطات خارج حدود الولاية الوطنية ، خاصة لأغراض السلمية و استخدام ثرواتها لمصلحة البشرية**" و اقترح في هذا المجال ثلاثة أمور هي:

1- اعتبار قيعان البحار و المحيطات فيما وراء حدود الولاية تراثا مشتركا للإنسانية.

2- استبعاد أية إدعاءات وطنية (سياسية) من جانب الدول في تلك المناطق .

3- إنشاء جهاز دولي لهذا الغرض.[1]

و قد أنشأت الجمعية العامة للأمم المتحدة لجنة خاصة ،لدراسة موضوع قاع البحر و المحيطات خارج حدود الولاية الوطنية ، و تقديم تقرير عن الموضوع بالتعاون مع الأمين العام إلى الجمعية العامة للأمم المتحدة في دورتها 23.[2]

و قد تمت لاحقا صياغة تلك الأفكار ، حيث قامت الجمعية العامة للأمم المتحدة بإصدار إعلان المبادئ ضمن القرار رقم 2749 المؤرخ في 17 ديسمبر كانون الأول 1970 تضمن البند الأول: "**أن قاع البحار و المحيطات و باطن أرضها و ما تحتها خارج حدود الولاية الوطنية ، و كذا موارد هذه المنطقة تراث مشترك للإنسانية**". و بالتأكيد أن أهمية المنطقة فرضت نفسها على مؤتمر الأمم المتحدة ،فقامت بصياغة المادتين 136 و 137 من اتفاقية 1982 في هذا الخصوص ،محددة بصورة نهائية موقع المنطقة ، يجعلها جزءا من أعالي البحار[3]

ترجمت مبادئ و قواعد رسم حدود المنطقة الخارجية أول مرة في مقترحات اللجنة الفرعية القانونية أثناء انعقاد المؤتمر الثالث لقانون البحار ، ثم دونتها اتفاقية 1982 و تقضي بحسب الآراء و النصوص بأن يكون حد قاع البحار الخارجي هو الحد الخارجي للجرف القاري المعين داخل خط التساوي العمقي (500) متر و في المناطق التي يكون فيها خط التساوي العمقي (500) متر واقعا على مسافة تقل عن 200 ميل بحري مقاسه

[1] - عمر سعد الله ، المرجع السابق ، ص 157.
[2] - إبراهيم محمد الدغمة: قانون البحار و المصالح العربية ، ص 60 ، نقلا عن مذكرة التخرج: تنظيم البحار وفقا للاتفاقية قانون البحار 1982 ، سنة 2003-2004 ، ص 99.
[3] - محمد سعد الله : المرجع السابق ، ص 157.

من الخطوط الأساسية التي لا يوجد فيها أي جرف قاري ،يكون الحد الخارجي لقاع البحر خط كل نقطة فيه تقع على مسافة لا تزيد عن 200 ميل بحري من أقرب نقطة على الخطوط الأساسية المذكورة.[1]

و أخيرا على ضوء ما تقدم فالمنطقة تعني فحسب قيعان البحار و المحيطات التي تجاوز 200 ميل بحري ، من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي ، مع استبعاد تلك الأجزاء من القاع التي تعتبر بمثابة الجرف القاري في مفهوم المادة 72 من الاتفاقية.[2]

و إذا كانت الاتفاقية لم تذكر صراحة حدود المنطقة ، إلا أن ذلك يستفاد مباشرة من نص المادة 1/1 التي تقرر أن "المنطقة تعني" قاع البحار و المحيطات و باطن أرضها خارج حدود الولاية" معنى ذلك المنطقة تقع في البحار العالية ، و هي تلك الأجزاء من البحار التي تقع داخل المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة (المادة 82) أو الامتداد القاري.[3]

الفرع الثالث: الجهاز المشرف على إدارة المنطقة الإرث الإنساني المشترك و مهامه

أنشأت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 جهازا دوليا يعرف بالسلطة الدولية *"L'autorité"* تتكفل باستكشاف و استغلال ثروات التراث الإنساني المشترك ، بوضع القواعد المناسبة في هذا الشأن ، فهذا الجهاز يقوم – لدى تشكيله– بإدارة موارد المنطقة ، و منح تراخيص الاستغلال و الدخول في مشروعات مشتركة تتعلق بالاستغلال و تضم السلطة في عضويتها جميع الدول أطراف الاتفاقية و تتألف من عدّة أجهزة و هي: الجمعية المجلس ، الأمانة و المؤسسة.

1– الجمعية: و تتألف من جميع أعضاء السلطة ، و لكل عضو ممثل واحد فيها.

2– المجلس: يضم 36 عضوا من أعضاء السلطة تقوم الجمعية بانتخابهم.

3– الأمانة: و هي الجهاز الإداري للسلطة و تتألف من أمين عام و مجموعة من الموظفين.

---

[1] - محمد سعد الله ، المرجع السابق ، ص 158.
[2] - إبراهيم محمد الدغمة: المرجع السابق ص 62- نقلا- عن مذكرة التخرج ، المرجع السابق ص 100.
[3] - أحمد أبو الوفا: المرجع السابق ، ص 369 – 360.

4- المؤسسة: و هي الهيئة التي تقوم بمباشرة النشاطات ،من نقل المعادن في المنطقة و إعدادها و تسويتها ، أي مباشرة النشاط المائي.[1]

و يلاحظ أن سبب إقرار مبدأ التراث المشترك ، و لأسباب أخرى امتنعت الولايات المتحدة الأمريكية و معها بعض الدول عن التصويت أو التوقيع على اتفاقية 1982 لقانون البحار و هذا ما عرقل من سريانها و حدّ من الفعالية المطلوبة لها[2].

و قد نصت الاتفاقية السابقة الذكر اتفاقية 1982 لقانون البحار على ما يلي:

"عبر تأمين التنمية المتناسقة للاقتصاد العالمي و التوسع المتوازن للتجارة الدولية، و دفع عملية التعاون الدولي من أجل تحقيق التنمية الشاملة لجميع الدول و بصورة خاصة الدول النامية."[3] فالسلطة الدولية تقوم بالإشراف على استغلال موارد المنطقة الدولية علما أن هذه السلطة تقوم بنشاطاتها المباشرة في المنطقة الدولية بواسطة المشروع "*L'entreprise*" [4] .

و من التوجيهات الأساسية التي تساعد عمل السلطة ، إعطاء جميع الدول الأعضاء بغض النظر عن أنظمتها الاجتماعية و الاقتصادية أو موقعها الجغرافي ،كل الإمكانيات من أجل استغلال الموارد و الثروات الحية و غير الحية الموجودة في قاع أعالي البحار (المنطقة الدولية)، و الحيلولة دون احتكار النشاطات من طرف الدول الكبرى.[5]

أهم ما يمكن الاستفادة منه في هذا المجال ،هو نقل التكنولوجيا الحديثة للدول النامية عبر "السلطة الدولية" الذي له المهام التالية:

أ- تقديم تقنيات و معارف علمية خاصة بالنشاطات الجارية بالمنطقة الدولية .

ب- تسهيل و تشجيع نقل هذه التقنيات و المعارف العلمية للدول النامية بشكل يسمح لجميع الدول الأعضاء من الاستفادة منها.

---

[1] - مجموعة من الباحثين العرب : قانون البحار و المصالح العربية ، تحت إشراف المنظمة العربية للثقافة و العلوم 1989 ، ص 78 -79 - 83 - نقلا عن - مذكرة التخرج : الحدود البحرية في القانون الدولي ، جامعة سعيدة ، سنة 2001 – 2002 ، ص 77.
[2] - محمد سعيد الدقاق / مصطفى سلامة حسين : القانون الدولي المعاصر ، المرجع السابق ، ص 351.
[3] - المادة 150 فقرة 1 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.
[4] - سليم حداد : المرجع السابق ، ص 77.
[5] - المادة 150 فقرة 11 من اتفاقية قانون البحار 1982 .

ج- تأمين تعاون جهاز السلطة الدولية و الدول الأعضاء من أجل تسهيل حصول الدول النامية على التقنيات المناسبة وفقا لطرق و شروط عادلة.

د- تحقيق مشاركة فعالة بالنشاطات الجارية في المنطقة الدولية و كذلك حصول موظفي المشروع و بناء الدول النامية على تأهيل مناسب حول العلوم و التقنيات البحرية.[1]

[1] - المادة 144 اتفاقية قانون البحار 1982.

الفصل الثاني : الحريات البحرية الدولية

نجد في قوله عز وجل سورة البقرة :"إن في خلق السماوات والأرض واختلاف الليل والنهار والفلك التي تجري في البحر بما ينفع الناس" تأكيدا على الخيرات والمنافع الآنية والآجلة التي يوفرها لنا البحر ، من ذلك نجد : حرية الملاحة ،حرية البحث العلمي ، حرية إقامة المنشآت والجزر الاصطناعية ، و حرية الصيد .

المجالات والحريات البحرية

المبحث الأول: حرية الملاحة البحرية و أنواع المرور

المطلب الأول: حرية الملاحة البحرية

إن البحار و المحيطات لم تكن سببا للعزلة بين القارات و الشعوب ، بل كانت على عكس ذلك وسيلة من وسائل الاتصال فيما بينها ، و لقد لعبت الملاحة البحرية الدور الأساسي في تدعيم هذه الاتصالات ، بل أنها تعد من أقدم الأنشطة الإنسانية و أكبرها أهمية ، و قد تعددت تعريفات الملاحة البحرية بسبب اختلاف المعايير التي ينظر إليها لوضع تعريف لها.

فبالنظر إلى أداة الملاحة قيل بأنها الملاحة التي تقوم بها السفينة ، و من حيث المكان الذي تتم فيه قيل بأنها الملاحة التي تتم في البحار و المحيطات ، و في رأي ثالث قيل بأن الملاحة البحرية هي التي تحيط ممارستها بمخاطر خاصة بالرحلات البحرية . و في رأينا ينصرف تعبير الملاحة البحرية إلى النشاط الذي تمارسه الدولة بواسطة سفنها البحرية ، لأجل استخدام البحار أيا كان نوع هذا الاستخدام . و يعتمد هذا التعريف على تمييز الملاحة البحرية عن غيرها ، بتوافر عنصرين أساسيين ، هما السفينة البحرية كأداة للملاحة و الغرض من ممارسة الملاحة هو استخدام البحار أيا كان نوع هذا الاستخدام التنقل أو نقل البضائع أو استغلال مت في البحار من ثروات أو البحث العلمي.[1]

وسنقسم هذا المطلب إلى ثلاث فروع ، مبيّنين فيه حرية الملاحة البحرية في المناطق البحرية التي تعد جزءا من إقليم الدولة ، وتلك التي تكون عليها ولاية إقليمية محدودة ، و المناطق البحرية التي لا تخضع للسيادة الإقليمية و التي تتمثل أساسا في أعالي البحار.

الفرع الأول: في منطقة البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة

إن مسألة الملاحة في البحر الإقليمي من أكثر المسائل التي طرحت إشكالات و نقاشات من حيث القواعد التي تخضع لها ، فنجد بشأنها الخلاف القائم مثلا بالنسبة لتحديد عرض المياه الإقليمية و أيضا طبيعة حق الدول

[1]- إبراهيم العناني : المرجع السابق ، ص 75.

الساحلية و سلطتها في هذه المياه ، أيضا بالنسبة لمسألة مرور السفن الأجنبية على المياه الإقليمية للدولة الساحلية والتي استقر الرأي بشأن هذه الأخيرة ، في بعض المعاهدات الكبرى التي أبرمت بعد الحرب العالمية الأولى مثل اتفاقية برشلونة للنقل و المرور المبرمة بتاريخ 1921/04/20 على أن المرور البريء للسفن الأجنبية هو حق لها.[1]

و يثور التساؤل حول مدى السلطات التي تمارسها الدولة الساحلية على السفينة الأجنبية خلال تواجدها في بحرها الإقليمي ، و للإجابة على هذا التساؤل نفرق بين السفن العامة و السفن الخاصة.[2]

– السفن العامة هي السفن الحربية و سفن البريد و المستشفيات و سفن الأرصاد الجوية ، حيث تخضع هذه السفن للأنظمة و القوانين التي تصدرها الدولة التابعة لها . تمتع السفن العامة بحصانة قضائية مطلقة ، لا تستطيع الدولة الساحلية إزاءها ممارسة أية اختصاصات مدنية أو جنائية كإلقاء القبض على البحارة أو إجراء التحقيقات ، و إذا خالفت السفينة العامة أنظمة الملاحة أو هددت سلامة الدولة و أمنها ، فإن الإجراء الوحيد الذي تستطيع الدولة الساحلية اتخاذه هو مطالبة السفينة المخالفة مغادرة مياهها.[3]

– أما بخصوص السفن الخاصة و هنا يجب أن نميز بين الاختصاص المدني للدولة الساحلية و الاختصاص الجنائي. الاختصاصات في المسائل المدنية ضئيلة ، فالأعمال القانونية المدينة و التجارية التي تقع على متن السفينة و العقود التي تقدم بين الركاب ، لا تخضع لاختصاص الدولة الساحلية التي تمارس على السفينة أية اختصاص إلاّ إذا خالفت نظام المرور في البحر الإقليمي ، و في هذا المجال تفرض الدولة الساحلية الجزاءات على السفن المخالفة . تتحمل السفينة المسؤولية مدنية عن الأفعال المخالفة التي تقوم بها ، و إذا تسببت الدولة الساحلية أثناء تطبيقها لأنظمتها بأية أضرار تصيب السفن الأجنبية تقوم الدولة الساحلية بالتعويض العادل . أمّا الاختصاص الجنائي يمكن للدولة الساحلية مباشرة التحقيق و الاعتقالات إذا وقعت جريمة على متن سفينة تجارية و امتدت آثارها إلى الدولة الساحلية

[1] - علي صادق أبو هيف : المرجع السابق ، ص 30.
[2] - إبراهيم العناني : المرجع السابق ، ص 113.
[3] - وليد بيطار : المرجع السابق ، ص 335- 336.

و أدت إلى الإخلال بالنظام العام في المياه الإقليمية ، و تستطيع الدولة التدخل بناءا على طلب صريح من قائد السفينة أو قنصل الدولة التي ترفع السفينة علمها.[1]

و إن سيادة الدولة على بحرها الإقليمي يرد عليها قيدان بمصلحة الملاحة الدولية هما حق المرور البريء و تقييد الولاية على السفن الأجنبية ، و قد حددت المادة 25 من اتفاقية قانون البحار سنة 1982 حقوق الحماية للدولة الساحلية بالنسبة لاستعمال حق المرور البريء على النحو الآتي:

1) للدولة الساحلية أن تتخذ في بحرها الإقليمي الخطوات اللازمة لمنع أي مرور لا يكون بريئا.

2) يكون للدولة الساحلية بالنسبة للسفن المتوجهة إلى المياه الداخلية عبر بحرها الإقليمي ، الحق في اتخاذ الخطوات اللازمة لمنع أي خرق للشروط التي يخضع لها دخول تلك السفن المياه الداخلية أو توقفها في المرافق المينائية.

3) للدول الساحلية أن توقف مؤقتا دون تميز بين السفن الأجنبية ، العمل بالمرور البريء للسفن الأجنبية في قطاعات محددة من بحرها الإقليمي إذا كان هذا الإيقاف ضروريا لحماية أمن تلك الدولة بشرط أن تعلن مقدما عن هذا الإيقاف.[2]

و من الملاحظ كذلك أن هذه الصلاحيات و الحقوق التي تتمتع بها الدولة الساحلية لا تقتصر على المياه الإقليمية، و إنما تشمل منطقة موازية في أعالي البحار تعرف بالمنطقة الملاصقة.[3] و التي تعد من المناطق البحرية التي ينطبق فيها مبدأ حرية الملاحة البحرية وفقا للقانون الدولي للبحار ، بما يرتبط به إعمال قاعدة اختصاص دولة العلم ، إلاّ أنه مراعاة لبعض المصالح الخاصة للدولة الساحلية ، منح القانون الدولي للبحار لهذه الدول ولاية رقابية و عقابية على السفن الأجنبية في حالات محددة.[4]

فقد نصت المادة 33 من اتفاقية الأمم المتحدة للبحار:

---

[1]- وليد بيطار : المرجع السابق ، ص 337.
[2]- عبد الكريم علوان : المرجع السابق ، ص 90 - 91.
[3]- سليم حداد : المرجع السابق ، ص 30.
[4]- إبراهيم العناني : المرجع السابق ، ص 117.

1) الحؤول دون مخالفة قوانينها و تنظيماتها الجمركية و الضريبية و الصحية و الخاصة بالهجرة إليها ، سواء على أراضيها أو في مياهها الإقليمية.

2) ردع و معاقبة المخالفات التي تقع على أراضيها أو في مياهها الإقليمية و تمس القوانين و الأنظمة ذاتها.[1]

– و هذا يفيد أن من سلطة الدولة الساحلية أن توقف أو تحتجز أي سفينة أجنبية ترتكب أيا من المخالفات السابقة بل و تطبق العقوبات المناسبة إذا ثبتت مسؤوليتها عن المخالفة.[2]

الفرع الثاني: في المنطقة الاقتصادية الخالصة و منطقة الجرف القاري

إن الغاية من إقامة المنطقة الاقتصادية هي ضمان سيطرة الدول الساحلية على كامل الثروات التي تحتويها البحار المحاذية لشواطئها ، و كانت كينيا أول من اقترح تعريفا عاما لهذه المنطقة عام 1972 ، إذ قدمتها باعتبارها منطقة تمارس فيها الدولة الساحلية سلطات حصرية على جميع الموارد الحية و المعدنية.[3]

حيث أن المنطقة الاقتصادية الخالصة لا تخضع للسيادة الإقليمية للدولة الساحلية كما هو حال البحر الإقليمي و المياه الداخلية ، حيث ما تقرر من ولاية للدولة الساحلية عليها هي ولاية محدودة يغلب عليها الطابع الاقتصادي العلمي حرصا على تيسير الملاحة الدولية ، فقد نصت اتفاقية قانون البحار على إعمال مبدأ حرية الملاحة فيها و سريان النظام القانوني للسفن المطبق في المساحات البحرية ، فيما وراء المناطق الاقتصادية الخالصة على هذه المناطق.[4]

غير أنه بالنظر إلى الطابع الخاص لحقوق الدول الساحلية على المنطقة الاقتصادية الخالصة ، و ما تخوله الاتفاقية العامة لهذه الدولة من الحق في أن تقيم و في أن تجيز و تنظم إقامة و تشغيل و استخدام الجزر الاصطناعية و غيرها من المنشآت و التركيبات في المنطقة الاقتصادية ، و إقامة ما قد يحتاج إليه من مناطق السلامة المعقولة حول هذه الجزر و المنشآت ، فقد فرضت الإتفاقية التزاما على كافة السفن في ممارستها لحرية الملاحة ، أن تحترم مناطق السلامة

---

[1]- سليم حداد : المرجع السابق ، ص 31.
[2]- إبراهيم العناني : المرجع السابق ، ص 117.
[3]- سليم حدا د : المرجع السابق ، ص 56.
[4]- إبراهيم العناني : المرجع السابق ، ص 118.

هذه و أن تطبق المعايير الدولية المقبولة عموما ، فيما يتعلق بالملاحة في جوار الجزر الاصطناعية و المنشآت و التركيبات و مناطق السلامة.[1]

هذا و يتعين على كافة السفن الأجنبية أثناء مرورها في المناطق الاقتصادية الخالصة أن تمتثل للقوانين و الأنظمة التي اعتمدتها الدول الساحلية لمباشرة حقوقها المستمدة من الإتفاقية على مناطقها الاقتصادية ، و للدولة الساحلية ممارستها لحقوقها هذه أن تتخذ تدابير من بينها تفقد السفن و تفتيشها و احتجازها و إقامة دعاوى قضائية ضدها وفقا لما قد تقتضيه الضرورة لضمان احترام تلك القوانين و الأنظمة . و لكن يجوز أن تشمل العقوبات التي تفرضها الدولة على مخالفة قوانينها و أنظمتها المتعلقة بمصائد الأسماك في المنطقة الاقتصادية الخالصة عقوبة السجن إلا إذا اتفقت الدول المعنية على خلاف ذلك ، و لا أي شكل آخر من العقوبة البدنية ، و في حالة احتجاز السفن الأجنبية أو احتباسها يتعين على الدولة الساحلية أن تسارع بإبلاغ دولة العلم ، بما اتخذ من الإجراءات و ما قد يفرض من عقوبات ، و ذلك بالطرق المناسبة ، و في حالة تقديم كفالة معقولة أو أي ضمان آخر يجب على الدولة الساحلية أن تخلي دون تأخير سبيل السفن المحتجزة و طواقمها.[2]

أمّا فيما يخص الجرف القاري ، فإذا كان يشغل منطقة البحر الإقليمي فلا يجوز للدولة الساحلية عند إقامة المنشآت أو الجزر الاصطناعية أو عند ممارستها لباقي حقوقها في منطقة الجرف القاري إعاقة المرور البريء للسفن الأجنبية أو للطائرات التي تمر مرورا بريئا في الأجواء فوق هذه المنطقة ، و قد يشغل الجرف القاري المنطقة الاقتصادية التي تلي منطقة البحر الإقليمي ، حيث يتم إعمال نظام المرور الحر للسفن و الطائرات ، فلا يجوز للدول الساحلية التذرع بأعمال الاستكشاف و الإست غلال لعرقلة هذا المرور.[3]

-و لذلك تنص المادة 78 من الإتفاقية على أن:

1) لا تمس حقول الدول الساحلية على الجرف القاري النظام القانوني للمياه العلوية ، أو المجال الجوي فوق تلك المياه.

---

[1]- المادة 60 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.
[2]- المادة 73 من نفس الإتفاقية.
[3]- عبد المنعم محمد داود : المرجع السابق ، ص 92- 93 .

2) لا يجب أن تعتدي الدولة الساحلية في ممارستها لحقوقها على الجرف القاري ، على الملاحة و غيرها من الحقوق و الحريات المعترف بها للدول الأخرى المنصوص عليها في هذه الإتفاقية ، أو أن تفوق ممارستها بطريقة لا مبرر لها في تلك الملاحة و الحقوق و الحريات.[1]

فهذا يعني أن حريات الآخرين في منطقتي الجرف القاري و في المياه و الأجواء التي تعلوها ، و التي تشمل عمليا جزءا من أعالي البحار باتت محكومة و مقيدة بحقوق الدولة الساحلية في جرفها القاري ، إذ يكفي أن تكون ممارستها فيه مبررة لتحد من حريات الآخرين في البحار المحاذية لشواطئها.[2]

فممّا لا ريب فيه إذن أن الحقوق التي يمكن للدولة الساحلية ممارستها في جرفها القاري ، تؤدي موضوعيا إلى التضييق على حرية الملاحة ، الأمر الذي يسمح للدول الساحلية و بالتحديد للدول العربية ، أن تحد من الحرية التي تتمتع بها حاليا الدول الاستعمارية و المعادية في مياه البحار المحيطة بالوطن العربي ، إذ هي قررت التعاطي مع الجرف القاري باعتباره مدى حيويا يلعب دورا أساسيا في تحقيق الأمن العربي على المستويين الاقتصادي و الاستراتيجي.[3]

الفرع الثالث: في منطقة أعالي البحار و منطقة الإرث الإنساني المشترك

تعتبر حرية الملاحة أهم ما يتضمنه مبدأ حرية البحار ، هذه الحرية التي لا يمكن بدونها التوصل لممارسة بقية الحريات أو الاستفادة من البحار ، إنه حق أساسي و جوهري لجميع الشعوب ، تستطيع عن طريقه تطوير العلاقات الودية المتبادلة ، و حرية الملاحة لم تنشأ نتيجة اتفاق دولي معين ، و إنما نشأت و استقرت بشكل تدرجي عبر مراحل التاريخ.[4]

---

[1]- أحمد أبو الوفا : المرجع السابق ، ص 244 - 245.
[2]- سليم حداد : المرجع السابق ، ص 70.
[3]- سليم حداد : نفس المرجع ، ص 71.
[4]- محمد الحاج حمود : المرجع السابق ، ص 427.

و تعتبر أعالي البحار مالا مخصصا للانتفاع العام المشترك ، مفتوحة للأمم جميعا ، فلا يجوز قانونا لدولة أن تدعي إخضاع أي قسم منها لسيادتها ، و حرية البحار العالية تباشر وفق الشروط المذكورة في مواد هذه الإتفاقية ووفق الأحكام الأخرى للقانون الدولي ، و هي تشمل بالنسبة للدولة الشاطئية و الدولة غير الشاطئية على ما يلي:

1. حرية الملاحة.
2. حرية الصيد.
3. حرية إرساء الكابلات و الأنابيب.
4. حرية الطيران فوق البحار العالية.[1]

و يتضمن مبدأ حرية البحر العالي النتائج الآتية:

- حق السفن في المرور الحر و هي لا تخضع إلاّ لسيادة دولة العلم و قوانينها ، باستثناء السفينة التي تكون موضع مطاردة حارة ، و الدولة هي التي تضع القواعد و الشروط عندما تمنح جنسيتها للسفن ، و من الملاحظ أنه يجب أن يكون بين الدولة و السفينة التي تحمل جنسيتها رابطة حقيقية.

- أصبحت حرية البحر العالي من المبادئ القانونية التي يستند عليها قانون البحار ، و دولة العلم هي صاحبة الاختصاص ، كما تمارس على السفينة كل حقوق السيادة كونها تابعة له ، و يجب بالتالي أن تخضع كل التصرفات المخالفة التي تقوم بها أثناء وجودها في البحر العالي ، لقوانين الدولة التي ترفع علمها و لقضائها ذلك بالنسبة إلى الأعمال التي تستوجب المسؤولية المدنية أو الجزائية.هوية السفينة هي من العناصر التي يرتكز عليها النظام القانوني الدولي ، إذ أخذنا بعين الاعتبار أن السفن القراصنة غير مشروعة. أنّ حق تسيير السفن لا يقتصر على الدول البحرية ، بل يشمل الدول الحبيسة أيضا ، و المعاهدة تلزم الدولة الساحلية بأن تسمح للدولة الحبيسة بالاتصال بالبحر عبر إقليمها ، و تمنح سفن الدولة الحبيسة معاملة متساوية مع السفن أية دولة بحرية أخرى ، من حيث حقها في الدخول إلى موانئها و الإستفادة كذلك من المرور في مياهها الإقليمية.[2]

[1]- عبد الكريم علوان : المرجع السابق ، ص 104.
[2]- وليد بيطار : المرجع السابق ، ص 359 - 360.

كما لا يجوز استخدام أعالي البحار ميدانا للتحضير للاعتداء على أمن و سلامة المجتمع الدولي أو على أمن و سلامة الإنسانية ، و لهذا السبب وضع المجتمع الدولي مجموعة من القواعد التي تمنع هذه الأعمال ، و تعتبرها من الجرائم الدولية التي يقع على عاتق الجماعة الدولية محاربتها ، كالقرصنة و تهريب المخدرات و تجارة الرقيق . ولتطبيق مبدأ حرية الملاحة تطبيقا فعالا ، لابد من اتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة لضمان و سلامة الملاحة من جميع الأخطار ، و توفير عمليات ووضع علامات واضحة للمرور خاصة في المناطق الخطرة.[1]

و إذا كان المبدأ العام يقضي بحرية الملاحة في البحار العالية بالنسبة لجميع الدول ، فإن ذلك ليس معناه أن تسود الفوضى في البحار العالية ، أو أن يتحكم العبث فيها ، أو أن تجري في نطاقها أعمال الإجرام من غير عقاب ، بل إن مبدأ حرية الملاحة فيها يستلزم أن يسود البحار العالي الأمن و النظام . و صيانة الأمن يتطلب بدورها وجود سلطة تقوم بالنهوض بها و بضبط العابثين ، و تحاكمهم أو تفرض العقاب على من يثبت عليه الأعمال الإجرامية ، و لما كانت البحار العالية بصفة وضعها القانوني لا تحل في سلطان أية دولة من الدول ، فقد جرى عرف التعامل بين الدول كافة على أن تقوم كل منها بالسهر على صيانة الأمن فيها.[2]

أما فيما يخص منطقة التراث المشترك ، فهو مبدأ جديد في إطار القانون الدولي العام ، بمعنى أن يحق لجميع الدول دون تمييز من الناحية القانونية ، استغلال هذه المنطقة لصالح البشرية جمعاء ، بغض النظر عن الموقع الجغرافي سواء كانت دولة ساحلية أم غير ساحلية ، و هذا يعني عدم وجود أو انتفاء أي إدّعاء بوجود أية سيادة عن منطقة قاع البحار و المحيطات ، و باطن تربته ، كما يسقط في إدعاء بالدفع باكتساب أي حق من الحقوق على موارد المنطقة المذكورة.[3]

---

[1]- محمد الحاج حمود : المرجع السابق ، ص 428 - 429.
[2]- عبد الكريم علوان : المرجع السابق ، ص 116.
[3]- محمد سعيد الدقاق / مصطفى حسين سلامة : المرجع السابق ، ص 422.

المطلب الثاني: أنواع المرور

تتمثل أنواع المرور في ثلاثة أنواع : المرور البريء و المرور العابر و المرور الحر ،كما سنتناوله بشكل الآتي:

الفرع الأول: المرور البريء

معناه أنه تستخدم الدولة البحر الإقليمي، و كأنه جزء من أراضيها ، و أن تستثمره بما يحقق مصالحها.[1]

و المرور البريء هو عبور البحر الإقليمي لغرض حالات ثلاثة حسب المادة 18 من الإتفاقية:

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

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

3- يكون المرور متواصلا و سريعا ، و مع هذا فإن المرور يشتمل على التوقف أو الرسّو ، و لكن فقط بقدر ما يكون هذا الرسّو و التوقف من مقتضيات الملاحة العادية ، أو حين تستلزمها قوة قاهرة أو حالة شدة.[2]

و لقد اشترطت معاهدة جنيف للبحر الإقليمي شروطا معينة ليوصف مرور سفن الصيد و الغواصات بأنه بريء ، فسفن الصيد لا يكون بريئا إلاّ إذا راعت الدولة في قصر الصيد في بحرها الإقليمي على رعاياها. و على ذلك فإن هي مارست الصيد في المياه الإقليمية خلافا للقواعد و النظم التي استقلت بوضعها الدولة الساحلية انتفى عن مرورها صفة البراءة ، و على ذلك تنص المادة 14 في فقرتها الخامسة على أنه : "و لا يعتبر مرور سفن الصيد بريئا إذا أخلت هذه السفن بأحكام القوانين و اللوائح التي تصدرها الدولة الساحلية و تنشرها بغرض تحريم الصيد على الأجانب في بحرها الإقليمي" .أمّا الغواصات فإنّ معاهدة جنيف قد وضعت قرينة على براءة مرورها مؤداها ضرورة أن يكون مرورها على سطح المياه رافعة علم الدولة المنتمية إليها فإن لم تفعل انتفى عن مرورها وصف البراءة ، و على ذلك نصت المادة 14 في فقرتها الخامسة أيضا أنه :"لا يجب على الغواصات أن تعبر البحر الإقليمي طافية فوق سطح الماء رافعة علمها"[3]

---

[1]- سهيل حسين الفتلاوي /غالب عواد حوامدة : المرجع السابق ، ص 134.
[2]- إبراهيم محمد الدغمة : المرجع السابق ، ص 164.
[3]- محمد سعيد الدقاق / مصطفى سلامة حسين : القانون الدولي المعاصر ، المرجع السابق ، ص 350.

المناطق البحرية التي يمارس فيها حق المرور: و هذه المناطق هي البحر الإقليمي ، بعض أنواع المضائق والأرخبيلات.

أولا: البحر الإقليمي

البحر الإقليمي هو الميدان التقليدي لتطبيق نظام المرور البريء ، و المعروف أن البحر الإقليمي هو مساحة من البحار متاخمة لسواحل الدولة تمتد فيما وراء إقليمها البحري و مياهها الداخلية ، و بمعنى أكثر تحديد هو رقعة من البحار تنحصر بين المياه الداخلية و الساحل من جهة ، و أعالي البحار في جهة أخرى ، و لا يجوز أن يزيد اتساعه – حسب الاتفاقية العامة – عن إثني عشر ميلا بحريا مقاسة من خط الأساس.

و قد نصت المادة 01/14 من اتفاقية جنيف بشأن البحر الإقليمي و المنطقة المجاورة الموقعة عام 1958، على أن لسفن جميع الدول سواء الساحلية أو غيرها ، حق المرور البريء في البحر الإقليمي. كما أكدت ذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في المادة 18 بنصها على أنه :"رهنا بمراعاة هذه الإتفاقية ، تتمتع سفن جميع الدول ، ساحلية كانت أو غير ساحلية بحق المرور البريء خلال البحر الإقليمي".[1]

ثانيا: في بعض المضائق الدولية

تتمتع هذه المضائف بحق المرور البريء و يطبق نظامه عليها ، و هي حسب المادة (45):

1- المستثناة من تطبيق نظام المرور العابر ، أي إذا كان المضيق مشكلا بجزيرة للدولة المشاطئة للمضيق و ببر هذه الدولة ، ووجد في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار أو طريق في المنطقة الاقتصادية الخالصة، يكون ملائما بقدر مماثلا من حيث الخصائص الملاحة و الهيدروغرافية.

[1]- إبراهيم العناني : المرجع السابق ، ص 143.

2- أو الموجود بين جزء من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية و البحر الإقليمي لدولة أجنبية مثل (مضيق تيران) و في الحالتين لا يجوز وقف المرور البريء في المضيق ، و باستثناء هذين القدين يسري على هذه المضائق نظام المرور البريء ، و أوضاعه التي وردت في الإتفاقية.[1]

و يراعى أن قاعدة حرية المرور البريء في المضائق الدولية ، أوسع نطاقا منها في حالة حرية المرور البريء في البحر الإقليمي ، فالحرية الأولى تشمل السفن الخاصة و السفن العامة و السفن الحربية ، بينما لا يتناول حق المرور البريء في البحر الإقليمي حرية مرور السفن الحربية.[2]

ثالثا: المناطق الأرخبيلية

المياه الأرخبيلية تختلف عن المياه الداخلية ، فسيادة الدولة على المياه الداخلية سيادة كاملة لا تختلف عن سيادتها على الإقليم البري ، في حين أن سيادة الدولة على المياه الأرخبيلية تقيدها جملة من الحقوق المترتبة للدول الأخرى على هذه المياه . منها ما يتطلبه ضمان حرية الملاحة الدولية كالمرور البريء المقرر للدول الأخرى في هذه المياه و المرور العابر أو الأرخبيلي المقرر لتلك الدول في ممرات معينة في المياه الأرخبيلية.و الالتزام الملقى على عاتق الدولة الأرخبيلية في احترام الحقوق المترتبة للدول الأخرى قبل قيام فكرة المياه الأرخبيلية ، و حقوق الصيد و ومد الأسلاك المغمورة فيها . و المياه الأرخبيلية تختلف عن البحر الإقليمي أيضا.

فبالرغم من سيادة الدولة على الاثنين إلا أن الفارق الرئيسي بينهما هو وجود حق المرور العابر للسفن و الطائرات عبر أو فوق الممرات البحرية الأرخبيلية الموجودة في المياه الأرخبيلية. هذا المرور الذي لا يوجد مثيل له في البحر الإقليمي الاعتيادي ، و إنما فقط في المضائق الدولية. و لا تعتبر المياه الأرخبيلية من البحر العالي أيضا . فهذا الأخير لا يخضع لسيادة أحد ، و يضمن القانون الدولي حرية الملاحة و الصيد فيه ، بخلاف المياه الأرخبيلية التي تخضع لسيادة الدولة الأرخبيلية و التي تنظم الملاحة فيها وفقا لنظامي المرور البريء و المرور الأرخبيلي.

[1]- إبراهيم محمد الدغمة : المرجع السابق ، ص 189.
[2]- محمد السعيد الدقاق / مصطفى سلامة حسين : القانون الدولي المعاصر ، المرجع السابق ، ص 335.

لذلك يمكن القول إن المياه الأرخبيلية ذات طبيعة خاصة تختلف عن بقية المجالات ، و تخضع لأحكام وقواعد خاصة بها تختلف عن الأحكام و القواعد التي تنظم بقية المجالات البحرية.[1]

وإن المرور البريء يطبق في المياه الأرخبيلية وفقا للشروط حسب ما جاء في الفرع الثالث من الجزء الثاني من الإتفاقية ، ما عدا حالة الممرات الأرخبيلية ، ثم إن الدولة الأرخبيلية تستطيع وقف هذا المرور مؤقتا" إذا كان هذا الإجراء ضروريا لضمان أمنها" وفقا للفقرة الثانية من المادة 52.[2]

نظام المرور البريء في البحر الإقليمي:

منحت اتفاقية قانون البحار للدولة الساحلية حق تنظيم المرور البريء ، عبر البحر الإقليمي ، و يشترط في هذه الحالة أن يكون هذا التنظيم بموجب قوانين و أنظمة تصدرها الدولة الساحلية لتطبق على جميع السفن الأجنبية بدون تمييز. و على الدولة أن تعلن هذه القوانين و الأنظمة للدولة ، و يجوز أن تتناول ما يأتي:

1- سلامة الملاحة و تنظيم حركة المرور البحري ، و هو ما يطلق عليه سلامة المواصلات البحرية للسفن الداخلية و الخارجية من و إلى البحر الإقليمي ، بحيث يضمن تجنب حوادث المرور بين السفن ، و تحديد خطوط الدخول و الخروج.

2- حماية وسائل تيسير الملاحة و التسهيلات الملاحية و غير ذلك من المرافق أو المنشآت ، و من هذه المنشآت أبراج المراقبة و مراكز الإرشاد و أرصفة التحصيل ، و كذلك حماية الكابلات و خطوط الأنابيب المغمورة في المياه.

3- حفظ الموارد الحية للبحر ، إذ لا يسمح للسفن الأجنبية بالصيد في مياه البحر الإقليمي ، و لا يجوز أن تلوث البيئة البحرية لقتل الموارد الحية ، و عدم التأثير على البيئة في البحر الإقليمي بشكل عام.

4- منع التعرض للنظام القانوني الخاص بمصائد الأسماك الخاص بالدولة الساحلية ، فلا يجوز الاقتراب منها و التأثير على عملها.

---

[1]- محمد الحاج حمود : المرجع السابق ، ص 232.
[2]- محمد الحاج حمود : نفس المرجع ، ص 235.

5- عدم إجراء أيّة بحوث علمية و أعمال المسح (الهيدروغرافي) ، إلاّ بما تسمح به قوانين الدولة الساحلية.

6- عدم المساس بالقوانين و الأنظمة الجمركية أو الضريبة للدولة الساحلية ، أو المتعلقة بالهجرة أو التي تؤثر على الصحة العامة.[1]

قيود تتعلق ببعض أنواع السفن خلال مرورها بالبحر الإقليمي:

أول هذه القيود هو ما يتعلّق بمرور سفن الصيد الأجنبية ، فقد نصت الفقرة الخامسة من المادة 14 من اتفاقية جنيف بشأن البحر الإقليمي ، على أن المرور لهذه السفن لا يعتبر بريئا إذا لم تراع القوانين و الأنظمة التي تضعها الدولة الساحلية ، و تعلنها لأجل منع هذه السفن من الصيد في البحر الإقليمي ، و هذا القيد يستفاد كذلك من الحكم العام الوارد بالمادة 18 من هذه الإتفاقية و الذي يقضي بإلزام السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء بمراعاة القوانين و الأنظمة التي تسنها الدولة الساحلية ، وفقا لأحكام الإتفاقية و قواعد القانون الدولي. و من جهة أخرى قررت اتفاقية قانون البحار الأخيرة أن ممارسة السفينة الأجنبية لأي منه ، أنشطة صيد السمك في البحر الإقليمي يجعل مرورها غير بريء (المادة 61) ، بما يترتب على ذلك من آثار. و بمقارنة حكم الإتفاقية الأخيرة مع ما سبق أن قررته المادة 14 من اتفاقية جنيف ، تبين لنا أن القيد الوارد في هذه المادة قاصر على سفن الصيد الأجنبية ، و لا يمتد إلى بقية السفن الأجنبية إلاّ بمقتضى الحكم العام الوارد بالمادة 18 ، بينما نجد أن حكم الإتفاقية الأخيرة ، جاء بموجبها إلى كل السفن الأجنبية سواء أكانت من سفن الصيد أو غيرها بأن قرر حظر ممارستها لأي نشاط صيد في البحر الإقليمي ن و إلاّ اعتبر مرورها غير بريء. و فيما يتعلّق بمرور الغواصات استلزمت اتفاقية جنيف في المادة (06/14)، أن تسير فوق سطح الماء رافعة علمها. و هذا ما قضت به كذلك المادة 65 من الإتفاقية العامة الأخيرة بتقريرها أن: "على الغواصات و المركبات الغاطسة الأخرى أن تبحر طافية و رافعة علمها حين تكون في البحر الإقليمي". و حكمة هذه الاشتراطات بالطبع هي التوفيق بين المصالح الخاصة للدولة الساحلية و الاعتبارات الأمنية الخاصة بها ، و المصالح العامة للجماعة الدولية في تيسير الاتصالات البحرية.[2]

---

[1]- سهيل حسين الفتلاوي / غالب عواد حوامدة : المرجع السابق ، ص 136.
[2]- إبراهيم العناني : المرجع السابق ، ص 145 .

السفن النووية و حكمها:

فقد نصت المادة 23 على أنه: "على السفن الأجنبية التي تعمل بالقوة النووية و السفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية ، أثناء ممارستها لحق المرور البريء عبر البحر الإقليمي ، أن تحمل من الوثائق و أن تراعي من التدابير الوقائية الخاصة ما قررته الاتفاقات الدولية فيما يتعلّق بتلك السفن". و يتضح من خلال هذا النص أن الاعتراف بحق المرور البريء للسفن الأجنبية التي تعمل بالقوة النووية و السفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد الخطرة ، أن تلتزم هذه السفن بحمل الوثائق التي قررتها الاتفاقات الدولية في شأنها.

و نصت المادة 23 إلى ضرورة الحصول على إذن مسبق أو حتى مجرد الإخطار المسبق للدولة الساحلية قبل دخول أي سفينة من هذا النوع في بحرها الإقليمي . إلا أن إعمال القيود التي تضمنتها لا يستقيم إلا مع التسليم على الأقل بضرورة الإخطار السابق ، لأن متابعة حمل هذه السفن للوثائق و مراعاتها للتدابير التي تقررها الاتفاقات و الوثائق الدولية هو من حق الدولة الساحلية ، و تقرر لرعاية مصلحتها و حمايتها هي و بيئتها البحرية من أخطار مرور هذه السفن ، و لن تتحقق مثل هذه المتابعة إلاّ إذا علمت الدولة بمرور السفينة ، ووسيلة علمها هي الإخطار إن لم يكن تطلب إذنها السابق.[1]

السفن الحربية و حكمها:

نظمت اتفاقية قانون البحار لعام 1982، حق السفن الحربية بالمرور بالمياه الإقليمية للدول ، و ليس للدولة الساحلية أن تمنع سفينة حربية من المرور بمياهها الإقليمية ، إلا إذا خالفت قواعد القانون الدولي و قوانين الدولة الساحلية ، و تطبق القواعد الخاصة بالمرور البريء على السفن التجارية نفسها على السفن الحربية ، و تستطيع السفن الحربية من دخول البحر الإقليمي للدولة الساحلية ، بهدف المرور و تطبيق القواعد نفسها المتعلقة بمرور السفن التجارية . و عندما تمر السفن الحربية في البحر الإقليمي لدولة فإن عليها مراعاة الالتزام بقواعد المرور . و لا

[1]- إبراهيم العناني : نفس المرجع ، ص 146-147 .

تدخل السفينة البحر الإقليمي لدولة إلاّ لغرض مخصص ، و لا يجوز الدخول غير المفيد أو المثمر و يجب مراعاة ما إذا كان هناك بين دولة السفينة و الدولة الساحلية نزاع عسكري مسلح ، فإن كان لا يجوز الدخول.[1]

نظام المرور البريء في المضائق الدولية:

– المضائق التي تصل بين البحر العالي و البحر الداخلي: ينبغي هنا وجود فرضين الفرضية الأولى تتمثل في حالة وقوع الشاطئ المضيق في إقليم دولة واحدة ، وتطل هذه الدولة أيضا على جميع شواطئ البحر الداخلي ، ففي هذه الحالة يعتبر المضيق جزء من إقليم الدولة و يخضع لسيادتها كاملة ، و هي تتولى فيه تنظيم الملاحة . أمّا الفرضية الثانية تتمثل في حالة تعدد الدول المشاطئة للمضيق ، فإذا كان عرض المضيق يزيد عن اتساعه عن مسافة البحار الإقليمية للدول المتقابلة معا ، فإن ذلك معناه وجود مساحة بحرية وسط بين الحدود الخارجية للبحار الإقليمية لكل هذه الدول ، تعد من أعالي البحار و يكون فيها المرور حرا للجميع ، و هذا ما قررته اتفاقية قانون البحار في المادة 36 . أمّا إذا كان عرض المضيق ضيقا بحيث تلتصق البحار الإقليمية للدول المتقابلة ، فإن الاتجاه الغالب في الفقه و المتفق عليه مع أحكام قانون البحار ، هو أن لكل دولة مضائقية سيادة إقليمية على المضيق حتى خط الوسط ، إلاّ إذا وجد اتفاق مغاير بين الأطراف المعنية . و يسري على المضيق النظام القانوني للبحر الإقليمي و الذي لا يسمح للسفن الأجنبية بالمرور فيه إلاّ إذا كان مرورا بريئا أي لا يمس أمن و نظام الدولة الساحلية.[2]

–المضائق التي تصل بين البحر العالي و البحر الإقليمي: حيث تناولت ذلك اتفاقية الأمم المتحدة ثلاثة حالات لتنظيم المضائق المستخدمة للملاحة الدولية:

أ– **المضائق المنتظمة باتفاقات خاصة** : فقد قررت الإتفاقية أحكام خاصة بالمضائق ، لا تمس أنظمة الإتفاقية الخاصة بالمرور بالمضائق ، و عدم المساس هنا مشروط بأوضاع معينة حددتها المادة (35) من الإتفاقية في فقرتها **الثالثة** بنصها على أنه ، ليس في أحكام الجزء الثالث ما يمس "النظام القانوني في المضائق التي تنظم المرور فيها كليا

[1]- سهيل حسين الفتلاوي : المرجع السابق ، ص 207 – 208.
[2]- إبراهيم العناني : المرجع السابق ، ص 161 – 162.

أو جزئيا ، اتفاقات دولية قائمة و نافذة منذ زمن طويل و متصلة على وجه التحديد بمثل هذه المضائق". و يتعين أن يكون هذا الاتفاق متعلقا بالمرور في المضيق بأكمله أو في جزء منه ، و أن يكون هذا الاتفاق قائما منذ زمن طويل بصورة مستمرة و مقبولا و مألوفا بصورة عامة في الدول المعنية ، و خاصة الدول المشاطئة للمضيق".[1]

ب- المضائق التي يمر بها طريق من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية خالصة : و قد أوردتها المادة **36** من الإتفاقية العامة تعمل في خصوصها نظام المرور الحر.

ج- المضائق التي لا تدخل في الحالتين السابقتين: في شأن هذه المضائق نجد أن الإتفاقية قد أعملت نظامين مختلفين للمرور داخلها حسب المناطق البحرية التي يصل المضيق فيها بينها و من بينهما النظام العابر.

نظام المرور البريء في المناطق الأرخبيلية: لقد ضمنت اتفاقية 1982 حق المرور البريء لسفن جميع الدول في المياه الأرخبيلية ، و قد حددت المادة 52 شروط هذا المرور بنفس شروط المرور البريء المطبق في البحر الإقليمي المذكورة في الفرع الثالث من الجزء الثاني من الاتفاقية ، و سمحت الفقرة **الثانية** في المادة **52** للدولة الأرخبيلية أن توقف المرور البريء في المياه الأرخبيلية ،وفق شروط نفسها التي حددتها الفقرة **الثالث من المادة** 25 بالنسبة لوقف المرور في البحر الإقليمي أي :

- عدم التمييز قانونا أو فعلا بين السفن الأجنبية.
- و أن يقتصر على قطاعات محددة في المياه الأرخبيلية.
- و أن يكون ضروريا لحماية أمن تلك الدولة ، و هنا لم يشر النص إلى المناورات بالأسلحة كما فعل بالنسبة للبحر الإقليمي.
- أن يعلن عن هذا الوقف الإعلان الواجب.

و أما بالنسبة للغواصات و السفن الحربية ، فلم يورد لها النص أحكاما خاصة ، و إنما يفهم أنها تخضع لنفس التفاصيل التي أتينا بها على شرحها بالنسبة لمرور هذه السفن في البحر الإقليمي.[1]

[1]- إبراهيم العناني : المرجع السابق ، ص 164 – 165.

الفرع الثاني: المرور العابر

المرور العابر حق وليس رخصة ، لذا لا تتوقف ممارسته على إرادة الدولة الساحلية.[2] حيث تتمتع جميع السفن و الطائرات بحق المرور العابر خلال المضائق الدولية بالملاحة و التحليق ، بشكل متواصل و سريع لغرض وحيد هو العبور المتواصل السريع في المضيق بين جزء آخر من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة ، أو الدخول إلى دولة مشاطئة للمضيق أو مغادرتها أو العودة منها. و تلتزم السفن والطائرات أثناء المرور بمجموعة من القواعد منها:

أ- أن يكون العبور بدون إبطاء في مياه المضيق أو في جوه .

ب- الامتناع عن التهديد باستخدام القوة ، أو استخدامها ضد سيادة الدول المشاطئة.

ج- عدم القيام بأي عمل لا يتعلّق بالعبور.

د- إطاعة القوانين و الأنظمة و تجنب الاصطدام البحري.

هـ- المحافظة على البيئة البحرية و الجوية.

و- مراعاة الطائرات قواعد الجو المقررة في القانون الدولي.

ز- الامتناع عن إجراء البحث العلمي أثناء المرور بدون موافقة الدول المشاطئة[3].

---

[1]- محمد الحاج حمود : المرجع السابق ، ص 233.
[2]- محمد الحاج حمود : نفس المرجع ، ص 189.
[3]- سهيل حسين الفتلاوي / اغالب عواد حوامدة : المرجع السابق ، ص 137.

المجالات والحريات البحرية

مناطق المرور العابر:

أولا: المضائق التي تخضع لنظام المرور العابر:

حيث قررت المادة **37** من معاهدة الأمم المتحدة لقانون البحار أن:"المضائق المستخدمة للملاحة البحرية بين جزء من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة". و معنى ذلك أن سفن الدول لا تتمتع بحق المرور العابر إذا كان المضيق يصل بين جزء من البحر العام و البحر الإقليمي لدولة أخرى ، و تتضمن حرية المرور العابر حريتي الملاحة و التحليق عبر و فوق المضائق التي تخضع لهذا النظام ، و تتمتع به السفن و الطائرات المدنية و العسكرية على السواء.[1]

ثانيا: المناطق الأرخبيلية

للدولة هذه السيادة على المياه و القاع و الطبقات الأرضية تحته و على الهواء ، أن حرية الملاحة مضمونة بالنسبة إلى سفن الدول الأجنبية و هي تتطابق مع مفهوم العبور العادي ، و المعاهدة تمنح كل الدول حق المرور الغير الضار بالملاحة و سلامة الدولة الأرخبيلية التي لا تستطيع تعليقه ، و يكون المرور متواصلا بلا توقف.[2]

و يقصد بالمرور في الممرات البحرية الأرخبيلية ممارسة حقوق الملاحة و التحليق لغرض وحيد و هو المرور العابر المتواصل و السريع ، الذي لا تجوز إعاقته بين جزء من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة و بين جزء آخر من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة. و يتعين على الدولة الأرخبيلية أن تبين بوضوح محور جميع الممرات البحرية ، و نظم تقسيم حركة المرور التي تعينها أو تقررها في خرائط يعلن عنها الإعلان الواجب. و إذا لم تعين الدولة الأرخبيلية ممرات بحرية أو طرقا جوية ، جاز ممارسة حق المرور في الممرات البحرية الأرخبيلية خلال الطرق المستخدمة عادة في الملاحة الدولية. و يسري على المرور العابر في الممرات و الطرق الأرخبيلية الأحكام المنظمة للمرور العابر عبر المضائق ، كما وردت بالاتفاقية العامة.[3]

---

[1]- محمد السعيد الدقاق / مصطفى سلامة حسين : القانون الدولي المعاصر ، المرجع السابق، ص 339.
[2]- وليد بيطار: المرجع السابق ، ص 34.
[3]- إبراهيم العناني : المرجع السابق ، ص 186.

نظام المرور العابر في المضائق الدولية:

حيث عرفت المادة (**01/38**) حق المرور العابر ، ووضعت ضوابط لاستعمالها و قضت بأنه تتمتع جميع السفن و الطائرات في المضائق المشار إليها في المادة (**37**) بحق المرور العابر الذي لا يجوز أن يعاق . إلاّ أن المرور العابر لا ينطبق إذا كان المضيق مشكلا بجزيرة للدولة الشاطئية للمضيق و يبر هذه الدولة ، ووجد في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار أو طريق في منطقة الاقتصادية الخالصة ، يكون ملائما بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية و الهيدروغرافية. و في هذه الحالة يخضع المرور في ذلك لقواعد المرور البرئ وفقا للقواعد العامة. و تضمنت أيضا المادة 39 من الإتفاقية واجبات السفن و الطائرات أثناء المرور العابر ، و من أهم واجبات هذه السفن و الطائرات بأن تمضي دون إبطاء خلال المضيق أو فوقه ، و أن تمتنع عن أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة الشاطئية للمضيق أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي ، و أن تمتثل للأنظمة و الإجراءات و الممارسات الدولية المقبولة و المتصلة بالسلامة في البحر و غير ذلك من الواجبات المنصوص عليها في المادة (**39**) من الإتفاقية.[1]

نظام المرور العابر في الأرخبيلات:

حيث عرفت الفقرة الثالثة في المادة 53 من اتفاقية 1982 " **المرور الأرخبيلي**" بأنه :" ممارسة حقوق الملاحة و الطيران بطريقة عادية ، لغرض وحيد هو المرور العابر المتواصل و السريع غير المعاق بين جزء من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة و بين جزء آخر من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية خالصة"، كما ذكرناه سابقا في نظام المرور العابر عبر المضائق ، إلاّ أنه يلاحظ أن هذا التعريف هو من حيث الجوهر نفس تعريف المرور العابر المذكور في الفقرة الثانية في المادة 38، و الفرق الوحيد بين التعريفين هو أن الفقرة الثالثة" من المادة **53** تتكلم عن "المرور العابر المتواصل و السريع غير المعاق" ، بينما تتكلم الفقرة الثانية من المادة 38 عن "المرور العابر المتواصل و السريع" ، و لا يبدو أن لهذا الاختلاف أهمية تذكر فالصيغتان تستعملان غالبا للتعبير عن نفس الفكرة. كما أن

[1]- إبراهيم محمد الدغمة : المرجع السابق ، ص 187- 188.

هدف الإتفاقية في المضائق الدولية ، كما في المياه الأرخبيلية ، هو حماية الحقوق أو الحريات التي تطبق في البحر العالي باستثناء ما إذا عدلت بشكل صريح بالاتفاق الجديد. و الدولة الأرخبيلية ليست حرة كليا في تحديد أو استبدال هذه الممرات و الطرق الجوية ، فالأمر لا يرتبط بما ورد في الفقرة الرابعة من المادة 53 ، و إنما يرتبط أيضا بقاعدة أخرى ذات طبيعة إجرائية ، هذه القاعدة تقضي بأن يكون التعيين أو الاستبدال نتيجة الجمع بين إرادة الدولة الأرخبيلية و المنظمة المختصة ، أي أن المنظمة البحرية بين الحكومات (**أيمو IMO**) و لا يمكن للدولة الأرخبيلية اعتماد هذه الممرات إلاّ مع إرادة المنظمة.[1]

نظام المرور العابر و أحكامه :

1- حقوق وواجبات الدولة المشاطئة:

أ- يجوز للدولة المشاطئة للمضيق أن تعين للملاحة في المضائق ممرات بحرية ، و أن تضع نظم لتقسيم المرور بالقدر الذي يكون لازما لتعزيز سلامة مرور السفن.

ب- يجوز لهذه الدولة أن تعمد إلى تعيين ممرات بحرية و نظم ، لتقسيم المرور لتحل محل أي من الممرات البحرية أو النظم التي كانت قد عينتها أو قررتها من قبل ، و ذلك عندما تقتضي الظروف و بعد أن تعلن عن قرارها الإعلان الواجب. هذا و ينبغي أن تتوافق هذه الممرات البحرية ونظم تقسيم حرية المرور مع الأنظمة الدولية المقبولة عموما ، و هي الأنظمة المتصلة بالسلامة في البحر بما في ذلك الأنظمة الدولية لمنع المصادمات البحرية . وقبل تعيين تلك الممات أو هذه الأنظمة أو استبدالها ، تحيل الدولة المضائقية مقترحاتها إلى المنظمة الدولية المختصة بغية اعتمادها . و لا تعتمد المنظمة من الممرات البحرية أو نظم تقسيم حركة المرور إلا ما يتم الاتفاق عليه مع الدولة المضائقية ، التي يجوز لها بعد ذلك أن تعين هذه الممرات أو تقرر هذه النظم أو تستبدلها.

ج- فيما يتعلّق بالمضيق الذي تقترح فيه ممرات بحرية أو نظما من هذا القبيل عبر مياه دولتين أو أكثر من الدول المشاطئية للمضيق ، تتعاون الدولة المعنية في صياغة المقترحات بالتشاور مع المنظمة الدولية المختصة.

[1]- محمد الحاج حمود : المرجع السابق ، ص 234-235.

د- يجب أن تبين الدول المشاطئة للمضائق بوضوح جميع الممرات البحرية ، و نظم تقسيم حركة المرور التي تعيينها أو تقررها في خرائط يعلن عنها الإعلان الواجب.

هـ- في إطار أحكام الإتفاقية يجوز للدول المضائقية و الدول الأرخبيلية أن تعتمد قوانين و أنظمة بشأن المرور العابر . تتناول الأمور التالية كلها أو بعضها:

1) سلامة الملاحة و تنظيم المرور البحري وفق ما سبق .

2) منع التلوث و خفضه و السيطرة عليه ، و ذلك بإعمال الأنظمة الدولية المنطبقة فيما يتعلّق بتصريف الزيت و الفضلات الزيتية و غيرها من المواد المؤذية في المضيق.[1]

- و فيما يخص سفن الصيد ، منع الصيد بما في ذلك تحصيل أدوات الصيد.

- تحميل أو إنزال أي سلعة أو عملة أو شخص على نحو يخالف القوانين و الأنظمة الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة للدولة المشاطئة. هذا و يجب ألا تميز هذه القوانين و الأنظمة ، قانونا أو فعلا بين السفن الأجنبية ، و ألا يترتب على تطبيقها من الناحية العملية إنكار حق المرور العابر أو إعاقته أو الإخلال به. و يجب على الدولة المشاطئة أن تعلن الإعلان الواجب عن جميع هذه القوانين و الأنظمة.

و- يجب على الدولة المشاطئة أن تمتنع عن أي تصرف من شأنه عرقلة المرور العابر ، و أن تقوم بالإعلان المناسب عن أي خطر تكون على علم به من شأنه تهديد الملاحة أو التحليق داخل المضيق أو فوقه ، و لا يجوز وقف العمل بنظام المرور العابر.

ل- و فيما يتعلق بالمضائق المطبق عليها نظام المرور العابر حثت الإتفاقية عن ضرورة التعاون بين الدول المستخدمة للمضيق مع الدول المشاطئة له ، بالاتفاق فيما بينها على إقامة و صيانة ما يلزم من وسائل تيسير الملاحة و السلامة و كذا إجراء غير ذلك من التحسينات لمعاونة الملاحة الدولية ، أو لمنع و مكافحة التلوث من السفن و خفضه و السيطرة عليه.

[1]- إبراهيم العناني : المرجع السابق ، ص 186 – 187.

2- واجبات السفن و الطائرات:

أ- على السفن و الطائرات أثناء ممارستها لحق المرور العابر مراعاة ما يلي :

— المرور السريع.

- الامتناع عن أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة المشاطئة أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي ، أو بأية صورة أخرى انتهاكا لمبادئ القانون الدولي ،كما وردت بميثاق الأمم المتحدة.

- الامتناع عن أية أنشطة غير تلك الملازمة للأشكال المعتادة لعبورها المتواصل السريع ، إلاّ إذا أصبح ضروريا بسبب قوة قاهرة أو حالة الضرورة.

- أن تحترم كافة القوانين و الأنظمة التي تسنها الدولة المشاطئة و الخاصة بالمرور العابر ، و إذا تصرفت سفينة أو طائرة تتمتع بالحصانة السيادية (و هي السفن و الطائرات العامة) ، على نحو يخالف هذه القوانين و الأنظمة أو غيرها من أحكام الإتفاقية المتعلقة بالموضوع . تتحمل دولة علم السفينة أو دولة تسجيل الطائرة المسؤولية الدولية عن أية خسارة أو ضرر يلحق بالدول المشاطئة نتيجة لذلك.[1]

- و على السفن و الطائرات المارة في الممرات البحرية الأرخبيلية ، أن لا تنحرف أكثر من 25 ميلا بحريا إلى أي من جانبي الخطوط المحورية التي تتحدد بها هذه الممرات (ووفقا للفقرة الخامسة من المادة 53) أثناء مرورها بشرط أن لا تسير هذه السفن و الطائرات على مسافة يزيد قربها إلى الشاطئ ، على عشرة في المائة من المسافة بين أقرب النقاط على الجزر المشاطئة للممر البحري.

ب- على السفن المارة مرورا عابرا ما يلي:

- أن تمتثل للأنظمة و الإجراءات و الممارسات الدولية المقبولة بصورة عامة و المتصلة بالسلامة في البحر ، بما في ذلك الأنظمة الدولية لمنع المصادمات في البحر.

- تمتثل الأنظمة و الإجراءات و الممارسات الدولية المقبولة عموما لمنع التلوث من السفن و خفضه و السيطرة عليه.

[1]- إبراهيم العناني : المرجع نفسه ، ص 184 – 185.

– ليس للسفن الأجنبية بما في ذلك سفن البحث العلمي البحري و المسح الهيدروغرافي ، أن تقوم أثناء مرورها بأية أنشطة بحث أو مسح دون إذن سابق في الدول المشاطئة.

– احترام ما ينطبق من الممرات البحرية ، و من نظم تقييم حركة المرور.[1]

الفرع الثالث: المرور الحر

كان الأصل حرية المرور في البحار، و اعترف تصريح (برشلونة) الصادر في 20 نيسان 1921 بحق جميع الدول في تسيير سفنها عبر البحار. و تضمن الميثاق الأطلنطي الموقع في أيلول 1941، النص على أن من بين المبادئ التي تحارب من أجلها الولايات المتحدة و إنجلترا ، أن يكون لكل الشعوب الحق في أن يمروا عبر البحار . و قد نصت اتفاقية قانون البحار 1958 صراحة على مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار لسفن الدول جميعها الساحلية و غير الساحلية. و أكّدت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 هذا المبدأ بحق المرور الحر في أعالي البحار فنصت المادة (87) في الإتفاقية على أن أعالي البحار تكون مفتوحة لجميع الدول ساحلية كانت و غير ساحلية . و تمارس حرية أعالي البحار بموجب الشروط التي تبنيها هذه الإتفاقية و قواعد القانون الدولي ، و لا يجوز لأية دولة أن تدعي إخضاع أي جزء من أعالي البحار لسيادتها، غير أن استخدام حرية المرور في أعالي البحار قد يؤدي إلى عرقلة سير المرور في هذه المنطقة ، لهذا فقد وضعت قواعد لتنظيم هذا المرور.[2]

[1]- إبراهيم العناني : المرجع السابق ، ص 185-186 .
[2]- سهيل حسين الفتلاوي / غالب عواد حوامد : المرجع السابق ، ص 133.

المجالات والحريات البحرية

مناطق المرور الحر:

أولا: منطقة أعالي البحار

مبدأ الحرية ، فمفاده هنا أن أعالي البحار مفتوحة لسفن جميع الدول ، بما في ذلك الدول الحبيسة ، و هي حرية تمارس طبقا لقواعد القانون الدولي.[1]

فوفقا لنص المادة 89 من اتفاقية "جاميكا" فإنه لا يجوز لأي دولة أن تدعي إخضاع أي جزء من البحر العالي لسيادتها الإقليمية ، و يترتب على ذلك أن الدول المختلفة الساحلية و غير الساحلية تتمتع بحرية الملاحة و هي مكفولة لكل الدول جميعا. و بالنسبة للدول غير الساحلية (المحصورة) فينبغي أن تقوم بإبرام اتفاقات مع الدول الشاطئية بغرض الحصول على حرية المرور في إقليمها على أساس تبادلي ، و للدول الشاطئية أن تمنح الدول غير الشاطئية المعاملة المقررة لسفنها و لسفن الأخرى بشأن استخدام موانئها.[2]

ثانيا: النظام الحر يسري كذلك على الطرق البحرية المعتبرة جزءا في أعالي البحار

و التي تتوسط المضائق التي هي من الاتساع بحيث تسمح بوجود مثل هذه الطرق . و قد نصت على ذلك صراحة المادة (36) من اتفاقية قانون البحار، حيث قررت أن أحكام المضائق المقررة بالاتفاقية ، لا تنطبق على أي مضيق مستخدم للملاحة الدولية إذا وجد خلال ذلك المضيق طريق في أعالي البحار أو طريق يمر المنطقة الاقتصادية الخالصة ، يكون ملائما بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية و الهيدروغرافية ، حيث تنطبق على هذه الطرق. و قد نصت على ذلك صراحة المادة 36 من اتفاقية قانون البحار، حيث قررت أن أحكام المضائق المقررة بالاتفاقية ، لا تنطبق على أي مضيق مستخدم للملاحة الدولية إذا وجد خلال ذلك المضيق طريق في أعالي البحار ، أو طريق يمر بالمنطقة الاقتصادية الخالصة يكون ملائما بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية و الهيدروغرافية ، حيث تنطبق على هذه الطرق الأحكام المتعلقة بحرية الملاحة و حرية التحليق. و يبين من هذا الحكم

[1]- محمد بوسلطان : المرجع السابق ، ص 259.
[2]- محمد سامي عبدالحميد / محمد السعيد الدقاق / مصطفى سلامة حسين : المرجع السابق ، ص 369 – 370.

أن انطباق نظام المرور الحر على مثل هذه الطرق مشروط بأن تكون ملائمة للملاحة بقدر يماثل غيرها من الطرق داخل نفس المضيق ، من حيث الخصائص الملاحية و الهيدروغرافية (الظروف البحرية).[1]

ثالثا: حرية الملاحة في المناطق الاقتصادية الخالصة ما بعد البحر الإقليمي

تتمتع سفن جميع الدول و طائراتها، بحق المرور الحر في المناطق الاقتصادية الخالصة التي تلي البحر الإقليمي و بالشكل الآتي ، حرية الملاحة و التحليق و تشمل:

1- وضع كابلات و خطوط الأنابيب المغمورة و تشغيلها.

2-تشغيل السفن و الطائرات.

3- تمارس هذه الحقوق من قبل جميع الدول ، مع مراعاة حقوق الدول الأخرى.

4- استخدام المنطقة لأغراض سلمية.

5- للغواصات حق المرور و هي غاطسة.[2]

رابعا: حرية الملاحة في القنوات البحرية الدولية: نذكر كالآتي

1- قناة السويس: يبلغ طولها 160 كيلومتر، و هي توصل البحر الأبيض المتوسط بالبحر الأحمر ، افتتحت الملاحة عام 1869 ، و نظمت اتفاقية القسطنطينية لعام 1888 بين تركيا و فرنسا و بريطانيا و إسبانيا و روسيا و هولندا ، الملاحة في هذه القناة. و تضمنت الإتفاقية ، حرية الملاحة التجارية و حرية مرور السفن الحربية يشترط عدم التوقف و عدم إنزال الجنود أو الأسلحة ، و حياد القناة و عدم مهاجمتها.

2- قناة بنما: يبلغ طولها 81 كيلومتر و تقع في بنما ، و هي توصل المحيط الأطلسي بالمحيط الهادي ، فتحت للملاحة عام 1914 م ، و قد نظمت معاهدة "لاهاي"- بونسفورت عام 1901 المنعقدة بين بريطانيا و

[1]- إبراهيم العناني : المرجع السابق ، ص 132- 133.
[2]- سهيل حسين الفتلاوي : المرجع السابق ، ص 187 -188 .

الولايات المتحدة الأمريكية نظام الملاحة في القناة ، و تضمنت المعاهدة أحاكما تكاد تكون مماثلة لمعاهدة القسطنطينية لعام 1888.[1]

فالقنوات الدولية لها حالتين ، تتمثل الأولى إذا لم تكن هناك معاهدة خاصة بالقناة القائمة في داخل إقليم الدولة ، بقيت القناة خاضعة لسيادة الدولة صاحبة الإقليم التي يحق لها أن تتصرف بها كما تريد ، و تسمح بالملاحة لمن تشاء ، و تفرض الرسوم التي تناسبها ، و تمنح حق الأفضلية لمن تحب ، و تتخذ فيها زمن الحرب ما تراه ملائما من تدابير عسكرية دفاعية. أمّا الحالة الثانية تتمثل في القناة التي تكون خاضعة لاتفاق دولي فتبقى سيادة الدولة صاحبة الإقليم عليها ، غير أنه يفرض على هذه الدولة التقيّد ببعض الالتزامات الدولية ، و هذا هو حال جميع القنوات البحرية التي تتمثل في قناة السويس (في إفريقيا) ، و قناة بنما (في أمريكا) ، و أيضا قناة كبيل (في أوربا)، و إذا كان مبدأ حرية المرور في هذه القنوات قد أصبح عرفا ملزما ، فهناك بعض الاختلافات في الممارسة.[2]

نظام المرور الحر:

أ) قيود تفرضها المصالح الخاصة بالدول الساحلية: للدول الساحلية من خلال المنطقة المتاخمة ، الحق في أن تباشر الرقابة الضرورية لأجل منع السفن المارة في خرق نظمها الجمركية و المالية و المتعلقة بالهجرة ، و الأنظمة المتعلقة بالصحة.

ب) قيوم تفرضها مصالح الدول: يمنع على الدول جميعها أن تستخدم البحار بالشكل الذي يؤثر على المرور الحر في أعالي البحار . فلا يجوز استخدام أعالي البحار لأغراض التجارب النووية و الاستخدامات العسكرية الأخرى كإقامة قواعد حربية أو تخزين الأسلحة فيها ، أو أي عمل من شأنه أن يؤثر على حرية المرور في أعالي البحار. كما لا يجوز استخدام أعالي البحار كمركز لتجارة المخدرات أو القيام بعمليات غير مشروعة.[3]

---

[1]- سهيل حسين الفتلاوي / غالب عواد حوامدة : المرجع السابق ، ص 128 - 129.
[2]- محمد المجذوب : المرجع السابق ، ص 432.
[3]- سهيل حسين الفتلاوي / غالب عواد حوامدة : المرجع السابق ، ص 133-134.

المبحث الثاني: حرية البحث العلمي وحرية إنشاء الجزر الاصطناعية والمنشآت

المطلب الأول: حرية البحث العلمي

إن الحديث أن البحث العلمي يطول بسبب الأهمية الواسعة التي أولتها الدول لهذا الجانب ، حيث يعرف بأنه عملية تقنية دقيقة ووضعيته القانونية تختلف من دولة لأخر.[1] إذ أن ما يميز الدول المتقدمة عن الدول المتخلفة هو مدى الاهتمام بالبحث العلمي وإمكاناته المتفاوتة بينهما ، بفعل إرث التخلف الاستعماري الذي تنوء تحته دول العالم الثالث ، ومنها الدول العربية . من هنا كان الاهتمام الكبير لدى هذه الدول في تنظيم نشاطات البحث العلمي في البحار على إخضاعه لسلطة الدولة الساحلية ، وعلى عدم إبقائه حكرا على الدول المتقدمة فوضعت الأحكام المنظمة لأغراضه التي تسهل انتقال التكنولوجيا العلمية إلى الدول المتخلفة ، فضلا عن الأساليب الواجب اعتمادها لتحقيق هذه الأغراض.[2]

وقد أكدت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار[3]، المبادئ العامة التي تحكم إجراء البحث العلمي مقررة أن هذه المبادئ ضرورة أن يتم البحث العلمي للأغراض السلمية وحدها ، ولا يتم لأغراض عدائية وغيرها من الأهداف والتي تتنافى مع المفهوم السلمي ،كما لا يؤدي إلى مضايقة الاستعمالات الأخرى المشروعة للبحر بطريقة غير مبررة ومن الواجب أن تأخذ هذه الاستعمالات بعين الاعتبار.

ولا يمكن أن يعرقل أعمال الملاحة أو أعمال البحث و الاستغلال والتنقيب عن الثروات المختلفة ولأعمال الصيد ، وفي هذا يجب أن يظل البحث العلمي محصورا في إطار حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.

كما يلاحظ أن البحث العلمي يجب أن يتم من خلال مبدأ تشجيع التعاون الدولي . وفقاً لمبدأ احترام السيادة والولاية وعلى أساس المنفعة العامة المتبادلة والتعاون الدولي [4]،في البحث العلمي البحري للأغراض السليمة.

1- ديدوني بلقاسم : مذكرة لنيل شهادة الماجستير، المرجع السابق ، ص 59.
2- سليم حداد : المرجع السابق ، ص 80.
3- المادة 240 من إتفاقية قانون البحارلعام 1982.
4- المادة 242 من الإتفاقية لقانون البحارلعام 1982.

وقد حثت الإتفاقية [1] ،على مبدأ تشجيع تدفق المعلومات ونقل المعرفة خاصة إلى الدول النامية ، وتعزيز قدراتها على البحث العلمي بالعديد من الوسائل من بينها برامج توفير التعليم والتدريب اللازمين.

وتجدر بنا الإشارة إلى أن البحث العلمي قد يتم في المنطقة الاقتصادية أو في منطقة البحر الإقليمي لدولة ما، وقد يتم كذلك في أعالي البحار، أو في منطقة التراث المشترك ، وتختلف مدى حرية البحث فيه من منطقة إلى أخرى الأمر الذي يدفعنا إلى دراسته في هذه المناطق[2].

الفرع الأول: في منطقة البحر الإقليمي

تنص المادة 245 من اتفاقية قانون البحار بنصه:ا "أن للدول الساحلية في ممارستها لسيادتها الحق دون غيرها في تنظيم البحث العلمي البحري في بحرها الإقليمي والترخيص به وإجرائه، ولا يجري البحث العلمي البحري في هذا البحر إلا موافقة صريحة من الدول الساحلية وبموجب الشروط التي تحددها"[3].

ففي المياه الإقليمية تملك الدولة الساحلية حقاً حصريا في تنظيم الأبحاث العلمية والترخيص بها وإجرائها، ولا يمكن أن يجري البحث العلمي البحري في هذه المنطقة إلا بموافقتها الصريحة، ووفقاً للشروط المحددة من قبلها، وهذا يعني أن الدولة الساحلية تتمتع بالسلطة المطلقة في مياهها الإقليمية بشأن الأبحاث العلمية البحرية، باعتبارها تمارس على هذه المنطقة سيادة كاملة على غرار السيادة التي تمارسها على إقليمها البري.[4]

كما يمكن الإشارة إلى نشاط البحث العلمي الذي يتم إجراؤه أثناء المرور البري – أي في المياه الإقليمية لدولة ما– هذا النشاط يحيل المرور البري إلى المرور غير البري، و بالتالي يحق لدولة الساحلية إتخاد الإجراءات اللازمة لمنع المرور غير البري[5]

1- المادة 244 من الإتفاقية لقانون البحار لعام 1982.
2- عبد المنعم محمد داود: المرجع السابق ، ص 164.
3- إبراهيم محمد الدغمة : المرجع السابق، ص 109.
4- سليم حداد : المرجع السابق، ص 81.
5- عبد المنعم محمد داود : المرجع السابق ، ص 165.

الفرع الثاني: في المنطقة الاقتصادية الخالصة و منطقة الجرف القاري

إن مراعاة متطلبات التنمية الاقتصادية للدول النامية التي تميزت بها نصوص وأحكام اتفاقية قانون للبحار الأخيرة نلاحظه أيضا بخصوص مسألة تنظيم البحث العلمي في المنطقة الاقتصادية الخالصة وعلى الجرف القاري.

بدأ الحديث عن مسألة البحث العلمي، من حيث الرقابة عليه أو إصدار التراخيص بشأنه أو تنظيمه في المشاريع التي تقدمت بها الوفود الإفريقية خلال دورة كركاس عام 1974، حيث طالبت هذه الدول بإعطاء حق الرقابة للدولة الساحلية على نشاطات البحث العلمي التي تجري في منطقتها، وعلى جرفها وحق منح أو عدم منح التراخيص للغير من الدول أو الكيانات الدولية بشأنها ،لكونه حق مرتبط بحقها على مواردها الطبيعية في منطقتها الاقتصادية الخاصة وعلى جرفا القاري [1].

وقد كرست الاتفاقية هذه المطالبة عندما نصت على أن للدول الساحلية، في ممارستها الحق في تنظيم البحث العلمي البحري في مناطقها الاقتصادية الخالصة وعلى جرفها القاري والترخيص به وإجرائه وفقا للأحكام ذات الصلة في هذه الاتفاقية، شرط أن تكون هذه المشاريع لغايات سلمية وحصراً وبغية تنمية المعارف العلمية حول البيئة البحرية من أجل مصلحة البشرية جمعاء[2].

ونلاحظ من خلال نص هذه المادة أن للدول الساحلية تمارس ولايتها وليس سيادتها، ولهذا فإن الدولة تتمتع بحق تنظيم الأبحاث العلمية البحرية والترخيص بها وإجراءها في هاتين المنطقتين.

وهكذا فإن حق الدولة الساحلية حصريا ولا يمارس وفقا للشروط الموضوعية من قبلها كما هو الحال بالنسبة للمياه الإقليمية، كما أن اشتراط قبول الدولة الساحلية بإجراء الأبحاث العلمية في هاتين المنطقتين، لم يأتي بصيغة الحصر، كما ورد في النص المتعلق بالمياه الإقليمية، وفي هذه الحالة تعطي الدولة الساحلية موافقتها في مهل معقولة ولا تمنع موافقتها بصورة تعسفية[3]، إلا في حالة ما إذا كان رفضها مبررا في حالة ما إذا كان البحث:

---

[1]- بوكرا إدريس، الأبعاد الإنمائية لقانون البحار الجديد لسنة 1982، مذكرة لنيل شهادة الماجيستر في القانون الدولي والعلاقات الدولية، بجامعة الجزائر، السنة الجامعية 2003-2004، ص 38.

[2]- المادة 246 من الاتفاقية الخاصة بقانون البحار.

[3]- سليم حداد : المرجع السابق، ص81-82.

- ذا أثر مباشر على استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية الحية، وغير الحية.

- يؤدي إلى الحفر في الجرف القاري أو استخدام المتفجرات وإدخال مواد ضارة إلى البيئة البحرية.

- ينطوي على بناء أو تشغيل أو استخدام الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات، كما يجوز للدولة رفض إجراء البحث في حالة عدم وفاء الدولة أو المنظمة القائمة للبحث بالتزاماتها السابقة عند البحث السابق.

- وكذلك يجوز رفض إجراء البحث في حال عدم توفر المعلومات الكافية أو أن المعلومات غير دقيقة[1].

كما لا يمكن ممارسة المشروع المقترح إذا كان بتناول أجزاء من الجرف القاري، يقع وراء مسافة 200 ميل بحري وخارج مناطق محددة مستقلة أم ستستغل خلال مهلة معقولة.

- وينبغي للدول والمنظمات التي ترغب في إجراء أبحاث علمية بحرية في المنطقة الاقتصادية أو في الجرف القاري لدولة ساحلية معينة أن تقدم لهذه الدولة قبل سنة أشهر على الأكثر من بدء العمل، معلومات كاملة عن المشروع يتناول:

أ- طبيعة المشروع وإغراضه.

ب- الطرائق والوسائل التي ستستعمل.

ج- المناطق الجغرافية المحددة التي سيتم تنفيذ المشروع فيها.

د- التواريخ المتوقفة للبدء في العمل وانتهائه.

هـ- اسم المؤسسة التي تشرف على هذا المشروع ،واسم مديرها والمسؤول المباشر عن المشروع.

و- طريقة اشتراك الدولة الساحلية في المشروع أو طريقة تمثيلها فيه .

- وينبغي بالتالي للدول والمنظمات الالتزام بالشروط التالية:

أ- أن تضمن للدولة الساحلية إذا هي رغبت في ذلك، حق المشاركة في المشروع ، أو أن يكون لها ممثلون فيه دون أن تتحمل أية أعباء أو مصاريف.

ب- أن تقدم للدولة الساحلية تقارير أولية عن أبحاثها وأن تقدم لها النتائج النهائية للبحث.

[1]- عبد المنعم محمد داود : المرجع السابق، ص 165- 166.

ج- أن تلتزم بتسهيل وصول الدولة الساحلية، بناء على طلبها إلى كل النماذج والمعطيات الخاصة بالمشروع.

د- أن تقدم للدولة الساحلية تقييمها لهذه المعطيات والنماذج والنتائج، أو مساعدتها على تفسيرها أو تحليلها.

هـ- أن تعمل على جعل النتائج العلمية في متناول الجميع في أقرب فرصة ممكنة، سواء غير الوسائل الوطنية أو الدولية المختصة.

و- أن تبلغ الدولة الساحلية بأي تغيير هام في المشروع.

ز- أن ترفع تجهيزات وأدوات البحث العلمي فور الانتهاء منه، إذا كان هناك ثمة اتفاق مخالف ،هذا مع العلم أن الاتصالات الخاصة بالمشاريع العلمية البحرية يجب أن تحصل بالطرق الرسمية المختصة، إلا إذا كان ثمة إتفاق مخالف وعلى هذه الدول أن تسهل انتقال المعطيات والمعلومات العلمية ونقل المعارف العلمية والتقنية، خاصة إلى الدول النامية وكذلك تدعيم قدراتها الخاصة على القيام بالأبحاث العلمية البحرية[1].

الفرع الثالث: البحث العلمي في منطقة أعالي البحار والتراث المشترك

لم تورد اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام 1958، حرية إجراء البحث العلمي ضمن الحريات التي يشملها مبدأ حرية أعالي البحار، وإنما فسحنا المجال للتفكير بمضامين أخرى لهذا المبدأ، ويمكن القول: إن حرية إجراء البحث العلمي هي من أهم الحريات التي يمكن الحديث عنها خارج التعداد الوارد في تلك المادة .

أما المادة 87 من اتفاقية 1982، فقد أوردت حرية البحث العلمي ضمن حريات البحر العالي بشكل صريح، ونظراً للتطورات الحديثة في قانون البحار، حددت المادة 257 من هذه الاتفاقية ميدان ممارسة هذه الحريات بالعمود المائي خارج حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة ،إذ إن قاع وباطن قاع البحر العالي أصبحا وفقاً للاتفاقية الجديدة، إما جزءا من الجرف القاري، إذا كان هذا الجرف ممتداً وراء 200 ميل بحري، أو جزءا من المنطقة الدولية لقاع البحار والمحيطات، ويخضع البحث العلمي البحري في هاتين المنطقتين لنظام خاص بهما يختلف عن نظام البحر العالي[2].

[1]- سليم حداد: المرجع السابق، ص 83-84.
[2]- محمد الحاج حمود : المرجع السابق ، ص 453-454.

وقد حددت الاتفاقية لقانون البحار المبادئ العامة لإجراء البحث العلمي البحري العالي بأربعة مبادئ هي:

أ- أن يجري للأغراض السلمية وحدها.

ب- أن يجري لوسائل وطرق علمية مناسبة تتفق مع هذه الاتفاقية.

ج- ألا يتعارض بطريقة لا يمكن تبريرها لأوجه الاستخدام المشروعة الأخرى للبحار المتفقة مع هذه الاتفاقية.

د- أن يجري وفقا لكافة الأنظمة ذات الصلة المعتمد طبقا لهذه الاتفاقية، بما فيها الأنظمة المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها[1].

ولقد جاء المبدأ الأول تجسيداً للقاعدة الأساسية الواردة في المادة 88 من الاتفاقية تقضي بتخصيص أعالي البحار لأغراض السلمية[2].

كما أن مبدأ حرية أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول دون استثناء سواء كانت دولا ساحلية أو لم تكن ، حيث تمارس جميعها حرية مطلقة دون تمييز بينها من الناحية القانونية ، فحرية الملاحة و حرية التحليق و حرية الصيد البحري و حرية البحث العلمي و حرية مد الكابلات و الأنابيب و حرية بناء الجزر الاصطناعية و إقامة المنشآت الأخرى لأغراض سلمية، مضمونة لجميع الدول التي ترغب أو تستطيع الاستفادة منها.[3]

أما فيما يخص منطقة التراث المشترك، قررت الاتفاقية انه يجوز للسلطة أن تقوم بالبحث العلمي البحري في المنطقة والموارد الموجودة فيها، شريطة أن يكون سلمياً، كذلك سمحت الاتفاقية للدول الأطراف بتعزيز البحث العلمي البحري في مادتها 143 عن طريق:

أ- الاشتراك في برامج دولية وتشجيع التعاون في البحث العلمي البحري ،بين علماء البلدان المختلفة وعلماء السلطة.

ب- السهر على وضع برامج عن طريق السلطة أو المنظمات الدولية الأخرى حسب الاقتضاء لمنفعة الدولة النامية والدول الأقل تقدما، بقصد تقوية قدرات الدول المذكورة على البحث العلمي البحري، وتدريب علماء تلك الدول

[1]- المادة 240 من الاتفاقية لقانون البحار 1982.
[2]- محمد الحاج حمود : المرجع السابق، ص 254.
[3] - سليم حداد : المرجع السابق ، ص 190.

وعلماء السلطة على فنون البحث وتطبيقاته، وتشجيع استخدام العاملين المؤهلين من تلك الدول في البحث في المنطقة.

ج- نشر نتائج الأبحاث والتحليلات عند توافرها نشرا فعالاً عن طريق السلطة أو غيرها من الطرق الدولية عند الاقتضاء[1].

وفي الأخير نستنتج أنه من الملاحظ أن حرية البحث العلمي مقيدة بما ورد بالجزء الثالث عشر من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الدولي، حيث حددت واجبات القائمين بالبحث العلمي، في المادة 249 على الدولة والمنظمات الدولية الامتثال لها عند إجرائها للبحوث العلمية ومنها:

- ضمان حقوق الدول الساحلية في أن تشترك أو تمثل إذا رغبت في البحث العلمي البحري، ودون دفع أجر لعلماء الدولة الساحلية ودون إلزامها بالإسهام في تكاليف المشروع.

- تزويد الدولة الساحلية بناءاً على طلبها بالتقارير الأولية بأسرع ما يمكن عملياً وبالنتائج والاستنتاجات النهائية بعد إنجاز البحث.

- تيسير حصول الدولة الساحلية على جميع البيانات و العينات المستندة من مشروع البحث العلمي البحري و تزويدها كذلك بالبيانات يمكن نسخها، و بعينات يمكن تقسميها دون المساس بقيمتها العلمية.

- تزويد الدولة الساحلية عند الطلب بتقسيم لهذه البيانات و العينات و نتائج البحث أو تقديم المساعدة في تقييمها أو تفسيرها.

- إتاحة نتائج البحث على الصعيد الدولي بالطرق الوطنية أو الدولية المناسبة و بأسرع ما يمكن عمليا.

- إعلان الدولة الساحلية فورا بأي تغيير رئيسي في برنامج البحث

- إزالة منشآت أو معدات البحث العلمي اثر الانتهاء منها ما لم يتفق على غير ذلك.[2]

[1]- أحمد أبو الوفا : المرجع السابق، ص 365، 366.
[2] - عبد المنعم محمد داود : المرجع السابق ، ص 167-168

أما حقوق الدولة الساحلية فلها الحق بتعليق أو إيقاف البحث العلمي في حالة ممارسة أنشطة على خلاف المعلومات السابق تزويد الدولة الساحلية بها ،و التي استندت إليها تلك الأخيرة عند إصدارها الموافقة بإجراء البحث العلمي.

أما الحالات التي يحق من خلالها إيقاف و ليس تعليق أنشطة البحث العلمي:

- حالة إدخال تغيير رئيسي على مشروع البحث العلمي لم يكن هذا التغيير مدرجا بالبيانات المزودة بها الدولة الساحلية وفقا للمادة 248 .

- حالة عدم تصحيح الأوضاع عن البيانات السابقة خلال الفترة المعقولة و يلاحظ أنه عقب قيام الدولة الساحلية بالإخطار عن قرارها بالتعليق أو الوقف تنهي الدولة أو المنظمة المأذون لها بالبحث العلمي البحري النشاط الذي أدى إلى إصدار هذا الإخطار.

كما تلتزم الدولة الساحلية بإعادة السماح بالبحث العلمي في حالة امتثال الدولة أو المنظمة للشروط المطلوبة بعد إنهاء حالة المخالفة[1].

المطلب الثاني: حرية إقامة الجزر الاصطناعية و المنشآت و التركيبات

الفرع الأول :في منطقة البحر الإقليمي

إن سيادة الدولة على بحرها الإقليمي يعطيها حق استثمار الموارد القاع و يمكنها بموجب حق السيادة هذا أن تمنح عقود امتياز للشركات لاستثمار هذه الثروات التي توجد في الطبقات الأرضية التي تقع في باطن التربة

[1] - عبد المنعم محمد داود : نفس المرجع ، ص 168

وأن تقيم المنشآت الضرورية لذلك ،يشترط أن لا تسئ إلى قواعد الملاحة الطبيعية [1]

الفرع الثاني: في المنطقة الاقتصادية الخالصة و منطقة الجرف القاري

– أولا:المنطقة الاقتصادية الخالصة

يكون للدولة السّاحلية الحق الخالص في إنشاء الجزر الصناعية و المنشآت و التركيبات ، إذ يكون للدّولة الساحلية الحق الخالص في إنشائها و استغلالها و استخدامها و الإذن بها.[2]

حيث جاءت المادة 60 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بنصّها القائل أن: "تخضع الجزر الصناعية والمنشات والتركيبات لقواعد

1. في المنطقة الاقتصادية الخالصة يكون للدولة الساحلية الحق دون غيرها في أن تقيم ،و في أن تجيز و تنظم إقامة و تشغيل و استخدام:

أ- الجزر .

ب- المنشآت و التركيبات المستخدمة في الأغراض المنصوص عليها في المادة 56 من الاتفاقية السابقة الذكر و في غير ذلك من الأغراض الاقتصادية.

ج- المنشآت و التركيبات التي قد تعوق ممارسة الدّولة الساحلية لحقوقها في المنطقة.

2- تكون للدولة الساحلية الولاية الخالصة على هذه الجزر الاصطناعية و المنشآت و التركيبات ، بما في ذلك الولاية المتعلّقة بالقوانين و الأنظمة الجمركية و الضريبية و الصحية ، وقوانين و أنظمة السلامة و الهجرة.

3- يجب تقديم الإشعار الواجب عند إقامة هذه الجزر الاصطناعية أو المنشآت أو التركيبات ، و يجب الاحتفاظ بوسائل دائمة للتنبيه إلى وجودها ، و تزال أية منشآت أو تركيبات تهجر أو يتوقف استعمالها لضمان سلامة الملاحة ، مع مراعاة أية معايير دولية مقبولة عموما تضعها في هذا الصدد المنظمة الدولية المختصة. و تولى في هذه الإزالة

[1] - وليد بيطار : المرجع السابق ، ص332.
[2] - أحمد أبو الوفا : المرجع السابق ، ص 226.

المراعاة الواجبة لصيد السمك و حماية البيئة البحرية و حقوق الدولة الأخرى وواجباتها ، و يتم التعريف على نحو مناسب بعمق و موقع و أبعاد أية منشآت أو تركيبات لا تزال كليا.

4- للدّولة الساحلية ، حيث تقتضي الضرورة ذلك ، أن تقيم حول هذه الجزر الاصطناعية و المنشآت و التركيبات مناطق سلامة معقولة لها أن تتخذ فيها التدابير المناسبة لضمان سلامة الملاحة و سلامة الجزر الاصطناعية و المنشآت و التركيبات.[1]

5- تحدد الدولة الساحلية عرض مناطق السلامة ، واضعة في اعتبارها المعايير الدولية المنطبقة و تقام هذه المناطق على نحو يضمن وجود صلة بينها و بين طبيعة ووظيفة الجزر الاصطناعية و المنشآت أو التركيبات ، و لا تتجاوز مساقة 500 متر حولها مقيسة من كل نقطة من نقاط طرفها الخارجي ، إلا إذا أجازت ذلك المعايير الدولية المقبولة عموما أو أوصت به المنظمة الدولية المختصة ، و يعطي الإشعار الواجب عن مدى مناطق السلامة.

6- على جميع السفن أن تحترم مناطق السلامة هذه و أن تطبق المعايير الدولية المقبولة عموما ، فيما يتعلّق بالملاحة في جوار الجزر الاصطناعية و المنشآت و التركيبات و مناطق السلامة.

7- لا يجوز إقامة الجزر الاصطناعية و المنشآت و التركيبيات و مناطق السلامة حولها، إذا ترتبت على ذلك إعاقة الاستخدام الممرات البحرية المعترف بأنها جوهرية للملاحة الدولية.

8- ليست للجزر الاصطناعية و المنشآت و التركيبات مركز الجزر ، و ليس لها بحر إقليمي خاص كما أن وجودها لا يؤثر على تعيين حدود البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري.[2]

- كما يتطلب استثمار موارد المنطقة القيام بأعمال الحفر و التنقيب ، و كل ما يتعلّق بالأعمال التمهيدية لاستخراج الثروات على أنواعها سواء أكانت في القاع أو في باطنه.و يشمل استثمار الموارد تحلية مياه البحر و الاستفادة

[1] - إبراهيم محمد الدغمة : المرجع السابق، ص 35.
[2] - إبراهيم محمد الدغمة : نفس المرجع ، ص 36.

منها في الشرب و الزراعة ، تستطيع الدولة الساحلية أن تقيم ما تشاء في المنشآت العلمية و المختبرات للقيام بالدّراسات الضرورية.[1]

كما تشمل حرّية إقامة الجزر الاصطناعية و المنشآت و التركيبات . حرية وضع الكابلات ووضع الأنابيب المغمورة التي تتمتع بها جميع الدّول السّاحلية أو غير السّاحلية.[2]

و كذلك تشمل حرية مد أسلاك الهاتف و البرق و الأنابيب في قاع المياه ، و صيانتها و المحافظة عليها من التلف[3].

ثانيا:في منطقة الجرف القاري

يجوز إقامة الجزر الصناعية و المنشآت و التركيبات اللازمة في منطقة الامتداد القاري "المادة 80" ، و تنطبق عليها ذات القواعد التي تنطبق عليها في المنطقة الاقتصادية الخالصة "المادة 60" و السابق الإشارة إليها.[4]

مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال ، على الجزر الاصطناعية و المنشآت و التركيبات المقامة على الجرف القاري.[5]

حيث تحيل المادة 80 إلى المادة 60 التي تمنح الدّولة الساحلية الولاية الخالصة، على هذه الجزر و المنشآت الجمركية و الضريبية و الصحية و قوانين و أنظمة السلامة و الهجرة.

– كما أنه يجوز للدّولة الساحلية عند الضرورة أن تقيم حول هذه الجزر و المنشآت و التركيبات مناطق سلامة معقولة و بما لا يتجاوز 500 متر لضمان سلامة الملاحة و سلامة الجزر و المنشآت و التركيبات.[6]

– و يجب ألاّ يؤدي استغلال الجرف القاري إلى عرقلة الملاحة أو الصيد ، أو المحافظة على الموارد الحية للبحر و للدولة الساحلية الحق في إقامة المنشآت اللازمة لاستغلال هذا الامتداد و الحق في صيانتها.[7] كما تلتزم الدولة

---

[1] - وليد بيطار : المرجع السابق ،ص 348.
[2] - عبد الكريم علوان : المرجع السابق ، ص 97.
[3] - وليد بيطار : المرجع السابق ،ص 362.
[4] - أحمد أبو الوفا : المرجع السابق، ص 245.
[5] - إبراهيم محمد الدّغمة : المرجع السابق ، ص 53.
[6] - عبد المنعم داود : المرجع السابق ، ص 92.
[7] - محمد المجدوب : المرجع السابق ، ص 489.

الساحلية عند إقامة المنشآت المذكورة بوضع علامات و إشارات ضوئية و الإخطار من أماكن وجودها حفاظا على سلامة الملاحة ، كما تلتزم بإزالة المنشآت عند التوقف عند استعمالها.[1]

تتمتع الدولة الشاطئية بحق جامع مانع و خالص لها وحدها بخصوص الإذن بالحفر فوق الامتداد القارّي ، و كذلك تنظيمه ، و أيّا كان الغرض من ذلك[2] ، و هذا ما نصّت عليه المادة 81 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بقولها: يكون للدولة الساحلية الحق الخالص في الإذن بالحفر في الجرف القاري و تنظيم هذا الحفر لكافة الأغراض.[3]

*كما تشمل حرّية إنشاء الجزر الاصطناعية و المنشآت و التركيبات ، حرية وضع الكابلات و خطوط الأنابيب فوق الامتداد القاري من جانب الدّول الأخرى ، وفق للشروط الآتية:

– لكل الدول الحق في وضع هذه الكابلات و خطوط الأنابيب ، سواء أكانت الدولة ساحلية ، أو غير ساحلية ، أو غير مميزة جغرافيا.

– لا يجوز للدولة الساحلية أن تعوّق وضع و صيانة هذه الكابلات و الأنابيب فوق امتدادها القاري إلاّ بالقدر اللازم لاستغلال و استكشاف الموارد الطبيعية و منع أو تخفيض التلوث المترتب على خطوط الأنابيب أو السيطرة عليه.

– يجب أن توافق الدولة الساحلية على مسار خطوط الأنابيب فوق امتدادها القاري.

– على الدول عند وضعها الكابلات أو خطوط الأنابيب تحت الماء أن تأخذ في اعتبارها ما هو موجود منها سلفا.

– لا يمس ما تقدم بحق الدولة الساحلية في وضع شروط للكابلات و خطوط الأنابيب التي تدخل في إقليمها البري أو بحريها الإقليمي ، أو ما يمس ولايتها على الكابلات و خطوط الأنابيب التي يتم وضعها ، أو استخدامها بصدد استكشاف جرفها القاري أو استغلال موارده ، أو تشغيل ما يقع تحت ولايتها من الجزر الاصطناعية و المنشآت و التركيبات.[4]

---

[1] - محمد المجدوب : نفس المرجع ، ص 489.
[2] - أحمد أبو الوفا : نفس المرجع ، ص 246.
[3] - إبراهيم محمد الدّغمة : نفس المرجع ، ص 53.
[4] - أحمد أبو الوفا : المرجع السابق ، ص 245.

الفرع الثالث: في منطقة أعالي البحار ومنطقة التراث المشترك

أولا:في منطقة أعالي البحار

* نصت معاهدة قانون البحار على حق الدول في إقامة المنشآت الصناعية في البحر العالي[1] ، حيث يكون لكلّ الدول إقامة الجزر الصناعية و غيرها من المنشآت في البحار العالية مع مراعاة القواعد التي يفرضها القانون الدّولي في هذا الصدد و كذلك الاتفاقيات الدولية السارية (المادة 118 – 01)[2]

– و لا شك أنّ هذه الحرية ترتبط هي الأخرى بالتقدم التقني الكبير الذي أتاح للبشرية فرصة الاستغلال الاقتصادي للموارد الطبيعية و المراقبة العلمية . و هكذا أصبح للدول حق إنشاء المحطات الثابتة خارج مياهها الإقليمية لمراقبة حركة ملاحة السفن ، كما أصبح لها وسائل متطورة لإنشاء منصات عائمة في بحر الشمال و الخليج لاستغلال الثروة النفطية و الغازية.

– من دون شك ، أن إقامة هذه المنصات تطرح مسالة سيادة الدولة في البحر العالي ، فهذه المنصات تكون تابعة للدولة التي أقامتها و تخضع لما تسنه من تشريعات في مجال الجمرك و الضرائب و البيئة و القيام بأعمال الشرطة لحماية هذه المنشآت ، إلاّ أن هذه المنصات تقع في نطاق المنطقة الاقتصادية التي تسمح معاهدة قانون البحار بمنح بعض الاختصاصات للدولة التي تعود إليها هذه المنشآت الصناعة ، أن حرية الدولة الساحلية ليست مطلقة في هذا المضمار ، فهي تمتنع عن القيام بأيّة أعمال تضر بحريّة الملاحة[3].

– كما تشمل هذه الحرية ، حريّة وضع الكابلات و خطوط الأنابيب تحت الماء على قاع أعالي البحار (م 112)[4] حيث تشمل هذه الحرية مد أسلاك الهاتف و البرق و الأنابيب في قاع المياه ، و صيانتها و المحافظة عليها من التلف.حيث أن حرية وضع الأسلاك و الأنابيب حديثة نسبيا لأنها نشأت من التقدّم التقني و جرى إنشاء أول

[1] - وليد بيطار: المرجع السابق ، ص 363.
[2] - أحمد أبو الوفا : نفس المرجع ، ص 341.
[3] - وليد بيطار : المرجع السابق ، ص 363 - 364.
[4] - إبراهيم محمد الدغمة : المرجع السابق ، ص 315-316.

خط في 1851 يربط بين فرنسا و بريطانيا "**بين دوفر و كاليه**". و أكدت اتفاقية جنيف على حرية مد الأسلاك و الأنابيب و على إلزام الدول بمراعاة المنشآت الداخلية لردع مواطنيها الذين يتسبّبون في إتلافها.[1]

ثانيا:في منطقة التراث المشترك

نظرا لأن الأنشطة في المنطقة تستدعي إقامة منشآت معينة [2]،قررت الإتفاقية المادة (مادة148) خضوع هذه المنشآت للشروط الآتية :

أ-لا تقام هده المنشات أو تثبت أو تزال إلا وفقا لهدا الجزء ورهنا بمراعاة السلطة و أنظمتها و إجراءاتها .ويجب تقديم الإشعار الواجب عن إقامة هده المنشآت وتثبيتها وإزالتها ويجب الاحتفاظ بوسائل دائمة للتنبيه إلى وجودها.

ب- لا يجوز إقامة هذه المنشآت إدا ترتب على ذلك إعاقة لاستخدام الممرات البحرية المعترف بأنها جوهرية للملاحة الدولية أو إقامتها في قطاعات النشاط المكثف لصيد الأسماك.

ج- تقام حول هده المنشات مناطق سلامة مع علامات مناسبة لضمان سلامة كل من الملاحة والمنشآت.

د- تستخدم هده المنشات في الأغراض السلمية دون غيرها.

هـ- ليس لهده المنشات مركز الجزر،وليس لها بحر إقليمي خاص بها كما أن وجودها لا يؤثر على تعيين حدود البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري.

و- تسير الأنشطة الأخرى في البيئة البحرية مع إبلاء الاعتبار المعقول للأنشطة في المنطقة.

[1] - وليد بيطار : نفيس المرجع ،ص 363.
[2] -أحمد أبو الوفا : المرجع السابق ، ص 369

المبحث الثالث: حرية الصيد

لمواجهة متطلبات النمو الهائل لسكان العالم ، بدت ضرورة تنمية عمليات كشف و استغلال الثروات السمكية في البحار و ذلك عن طريق زيادة في المجهود و تطوير في الطرق الفنية للصيد البحري[1].

و عليه تتمتع الدول الساحلية ، و غير الساحلية بحرية الصيد ، و ذلك في حدود القواعد و الأساليب التي تقررها القواعد العرفية ، و الاتفاقية دون المساس بمصالح الدول الساحلية الأخرى .

المطلب الأول:مناطق الصيد

للدول الساحلية و غير الساحلية الحق في الصيد عدة مناطق، و سنذكر من بينها ثلاث مناطق بحرية و هي منطقة البحر الإقليمي ، المنطقة الاقتصادية الخالصة و منطقة أعالي البحار .

الفرع الأول: الصيد في منطقة البحر الإقليمي

لم يتعرض للصيد بشكل واسع في البحر الإقليمي، و لذلك سنحاول تطرق إليه و لو في أسطر قليلة بخصوص هذه لمنطقة .

سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي تتجلى في ميادين عدة من بينها: ميدان الصيد البحري و عليه يحق للدولة أن تحتفظ لرعايتها فقط بالصيد في هذا البحر ، كما يحق لها بموجب قوانين داخلية أن تنظم هذا الصيد وتفرض عقوبات على السفن الأجنبية المخالفة[2].

بالإضافة إلى الاختصاص الإقليمي ، تنفرد الدولة الساحلية بممارسة حق الصيد في مياهها الإقليمية و يمكن لها أن تسمح للغير بممارسته.[3]

---

[1]- إبراهيم الغناني : المرجع السابق ، ص189.
[2] - محمد المجذوب : المرجع السابق ، ص 492.
[3] - وليد بيطار : المرجع السابق ، ص 336.

الفرع الثاني : الصيد في المنطقة الاقتصادية الخالصة

كانت عملية الصيد في المناطق البحرية الخارجة عن حدود البحر الإقليمي للدولة الساحلية خاضعة لمبدأ حرية أعالي البحار ، و بذلك كانت للدولة حرية إرسال سفنها إلى البحر العالي بغرض الصيد ولم يكن يحد من تلك الحرية سوى بعض القواعد التي وضعت لحماية بعض أنواع الأسماك و الحيوانات البحرية التي يخشى عليها من الانقراض بالإضافة أن كل في ممارستها لحرية الصيد تلتزم بأن لا تضر بالحقوق المماثلة للدولة الأخرى.[1]

ثم تطور الوضع بعد إبرام معاهدات جينيف سنة1958 بواسطة العديد من الاتفاقيات أهمها اتفاقية أوتاوا سنة1978 حول الصيد في الشمال غرب الأطلنطي ،و التي سايرتها بصورة أو بأخرى معاهدة الأمم المتحدة لقانون البحار في الأحكام الخاصة بالصيد . ذلك أنها كفلت للدولة الساحلية حقا إستئثاريا للصيد في منطقة اتساعها 200 ميل بحري تبدأ من خط الأساس الذي يقاس عنده البحر الإقليمي.[2]

و من ثم فإن تنظيم الصيد يقوم على أساس الاعتراف للدول الساحلية بمناطق يخلص لها الصيد فيما تعرف بالمناطق الاقتصادية الخالصة.[3]

فقد نصت الفقرة الأولى من المادة 56 من اتفاقية قانون البحار أن للدول الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة: « حقوق سيادية لغرض استكشاف و استغلال الموارد الطبيعية الح ية منها و غير الحية ،للمياه التي تعلو قاع البحر و لقاع البحر و باطن أرضه ، و حفظ هذه الموارد و إدارتها»[4]

و استقراء النظام الذي أرسته معاهدة الأمم المتحدة لقانون البحار، لحقوق الصيد في المنطقة الاقتصادية يشير إلى أن القيود التي أوردتها الاتفاقية على « حقوق سيادة» الدول الساحلية في هذا المجال غاية في التواضع ، ذلك أنما ألزمت الدولة الساحلية بالسماح للدولة الغير، بممارسة الصيد في منطقتها الاقتصادية بالقدر الذي يزيد عن حاجة الدولة الساحلية". و على ذلك نصت المادة 62 في فقرتها الثانية على أنه :« تقرر الدولة الساحلية قدرتها

[1] - محمد العيد الدقاق / مصطفى سلامة حسين ، القانون الدولي المعاصر ، المرجع السابق، ص369
[2] - محمد السعيد الدقاق / مصطفى سلامة حسين ،نفس المرجع ، ص 370
[3] -إبراهيم العناني: المرجع السابق ، ص 283
[4] - إبراهيم العناني : نفس المرجع ، ص 283

على جني الموارد الحية للمنطقة الاقتصادية الخالصة. و عندما لا تكون للدولة الساحلية القدرة على جني كمية الصيد المسموح بها بأكملها. تتيح للدولة الأخرى ، عن طريق الاتفاقات أو غيرها من الترتيبات و عملا بالأحكام و الشروط و القوانين و الأنظمة المشار إليها في الفقرة الرابعة ، فرص الوصول إلى الفائض من كمية الصيد المسموح بها مع إيلاء اعتبار خاص لأحكام المادتين 69-80 و خاصة فيما يتعلق بالدول النامية المذكورة في تلك الأحكام »[1]

الفرع الثالث: الصيد في منطقة أعالي البحار

من المبادئ المعترف بها منذ زمن جرسيوس ، أن الصيد في أعالي البحار حر لكافة شعوب العالم و ذلك كنتيجة طبيعية للاعتراف بحرية أعالي البحار[2]

إلا أن هذا الرأي لقي المعارضة فيما بعد من بعض الدول، و بشكل خاص من بعض دول أمريكا اللاتينية ، بسبب رغبتها في الاحتفاظ بمساحات واسعة من البحار لأغراض الصيد الخاصة بها.[3]

إلا أن لجنة القانون الدولي و مؤتمر جنيف الأول لقانون البحار لعام 1958 ربطا بين حرية الصيد و حرية البحر العالي ، فبالإضافة للمادة الثانية من اتفاقية البحر العالي، جاءت المادة الأولى من اتفاقية الصيد و صيانة موارد الثروة البحرية في البحر العالي لتؤكد هذا الربط، والفقرة الأولى من المادة 87 من اتفاقية 1982تعد حرية صيد الأسماك ضمن الحريات التي تمرسها جميع الدول في البحر العالي . و في ذلك تدوين لقاعدة عرفية مستقرة في القانون الدولي منذ زمن بعيد. و هذه الحرية تعني حق جميع الدول في الصيد في البحر العالي ، دون رخصة من أحد و هذا ما أكدته الفقرة الأولى من المادة الأولى من اتفاقية جنيف بشأن صيد و صيانة موارد الثروة البحرية في البحر العالي و المادة116 من اتفاقية 1982 بقولهما " إن لجميع الدول الحق في أن يزاول رعاياها صيد الأسماك في أعالي البحار"[4]

---

[1] - محمد السعيد الدقاق / مصطفى سلامة حسين : القانون الدولي المعاصر ، المرجع السابق ، ص 371 .
[2] - إبراهيم العناني : المرجع السابق ، ص193 .
[3] - محمد الحاج حمود : المرجع السابق ، ص450
[4] - محمد الحاج محمود : نفس المرجع ، ص 450

المطلب الثاني : حدود حرية الصيد

إن ممارسة هذه الحرية و هذا الحق لا بد أن يكون في حدود القانون ، فالقانون الدولي ينظم ممارسته هذه الحرية لغرض المحافظة على حقوق الجميع من جهة، و لغرض المحافظة على حقوق الجميع من جهة و لغرض المحافظة على الثروة الحية من جهة أخرى[1].

الفرع الأول : حدود حرية الصيد في المنطقة الاقتصادية الخالصة

تضمنت المادة 56 في فقرتها الثالثة من معاهدة الأمم المتحدة لقانون البحار و كذلك المادتين 02 الفقرة 3 و المادة 61، تعدادا للالتزامات الدول الساحلية في منطقتها الاقتصادية الخالصة،و من بين هذه الالتزامات حفظ الموارد الحية .

يقصد بالموارد الحية: الأسماك وما يلحق بها من موارد،والحيوانات المائية المتحركة و الثابتة ،و للدولة الساحلية أن تقرر كمية الصيد المسموح بها من الموارد الحية في منطقتها الاقتصادية ، و العمل طبقا للطرق العلمية المدروسة بالحفاظ على إدامة و بقاء الموارد الحية في هذه المنطقة و منع الاستغلال المفرط للقضاء عليها ، بالتعاون مع المنظمات الدولية.[2]

كما تلتزم رعايا الدول الأخرى الذين يعملون بالصيد في المنطقة باحترام تدابير الحفظ و ما تتضمنه أنظمة الدولة الساحلية من أحكام.[3]

و أن يتوافق ما تضعه الدولة الساحلية من أنظمة مع ما تتضمنه الاتفاقية من أحكام . و يجوز أن نتناول هذه الأنظمة ، تنظيم إصدار التراخيص الخاصة بمباشرة الصيد و معداته ، و تعيين الأنواع التي يجوز صيدها و تنظيم مواسم الصيد و قطاعاته ، و ما هو مسموح باستخدامه من المعدات و أجهزة و سفن الصيد و عددها و أحجامها و أنواعها ، و تحديد أعمار و أحجام الأسماك و غيرها من الحيوانات البحرية التي يسمح بصيدها.[4]

---

[1] - سهيل حسين الفتلاوي : المرجع السابق ، ص 133
[2] - سهيل حسين الفتلاوي : نفس المرجع، ص133
[3] - إبراهيم العناني : المرجع السابق ، 297
[4] - إبراهيم العناني : نفس المرجع ، ص297

أما المادة 61 بفقراتها الخمس فقد تضمنت التزاما يقع على عاتق الدولة بصيانة الثروات الحية و إيراداتها على نحو لا يؤدي إلى استنزافها أو تعرضها للفناء.

فالفقرة الأولى من هذه المادة تحث الدولة الساحلية على وضع حدود لكمية الصيد في منطقتها الاقتصادية ، و إذا كان ظاهر نص هذه الفقرة يوحي بأن الدولة الساحلية لها سلطة تقديرية في هذا الشأن . فهي تنص على أنه: "تقرر الدولة الساحلية كمية الصيد المسموح بها من الموارد الحية في منطقتها الاقتصادية الخالصة"[1]

أما الفقرة الثالثة من المادة المذكورة فقد حددت أهداف السياسة التي تتبعها الدولة في شأن الثروة الحية المتجددة بحيث تكفل إنمائها و تحسين سلالتها و ربط هذه السياسة بالعوامل الاقتصادية و البيئية للمجتمعات الساحلية. [2]

أما الفقرة الرابعة فتوافرت على فرض التزام على الدولة الساحلية بضرورة إتباع الأساليب و السياسات و اتخاذ التدابير التي تكفل صون و تجديد الأنواع المهددة بالانقراض.[3]

و أخيرا فإن الفقرة الخامسة من المادة 61 طالبت الدولة الساحلية بأن تتعاون على المستويات الثنائية و الإقليمية و على مستوى المنظمات الدولية فيما تتبادل المعلومات و الخبرات في شأن الصيد في المناطق الاقتصادية و الدولية.[4]

الفرع الثاني : حدود الصيد في منطقة أعالي البحار .

من الأمور التي اقترنت بما أصاب المجتمع الدولي خلال مراحل تطوره من تقدم علمي و تكنولوجي ، تزايد الاهتمام الدولي بالحفاظ على الثروات الطبيعية البحرية الحية و غير الحية ، و العمل على تنميتها و تنظيم استغلالها على المستوى الدولي تحقيقا للفائدة العامة للبشرية جمعاء[5].

كما أن اتفاقية صيد و صيانة موارد الثروة البحرية في أعالي البحار لعام 1958و اتفاقية 1982 نظمت المحافظة على الثروة الحية في منطقة أعالي البحار بشكل مفصل.

---

[1] - محمد السعيد الدقاق/ مصطفى سلامة حسين : القانون الدولي المعاصر- المرجع السابق، ص 377
[2] - محمد السعيد الدقاق/ مصطفى سلامة حسين : نفس المرجع ، ص 378
[3] - محمد السعيد الدقاق / مصطفى سلامة حسين :نفس المرجع ، ص 378
[4] - محمد السعيد الدقاق/ مصطفى سلامة حسين :نفس المرجع ، ص 378
[5] - إبراهيم العناني : المرجع السابق ، ص 231

فحددت المادة الثانية من اتفاقية صيد و صيانة موارد الثروة البحرية في أعالي البحار لعام 1958، المقصود بإجراءات المحافظة بأنه (... مجموع الإجراءات التي تجعل بالإمكان الحصول على أقصى غلة ممكنة من هذه الموارد بحيث يستطاع توفير أكبر كمية من الغذاء و المنتجات البحرية الأخرى ..." لغرض"..تأمين الحصول على الغذاء اللازم لاستهلاك البشرية ."و يلاحظ على هذا النص أنه لا يؤدي بشكل واضح إلى المحافظة على أرصدة الأنواع المجتثاة أو تجديدها وفق الأدلة العلمية المتوفرة . لذا جاء نص المادة119 الفقرة الأولى من اتفاقية 1982 ليعالج ذلك النص .فقد جعل هدف تدابير الصيانة "...صون أرصدة الأنواع المجتثاة أو تجديدها ، بمستويات يمكن أن تدر أقصى غلة قابلة للدوام كما تعينها العوامل البيئية و الاقتصادية ذات الصلة ، بما فيها الاحتياجات الخاصة للدول النامية ، ومع مراعاة أنماط الصيد و الترابط بين السلالات السمكية وأية معايير دولية موصى بما بوجه عام سواء على الصعيد دون الإقليمي أو الإقليمي أو العالمي.[1]

و رغبة في المحافظة على الثروات الحية لأعالي البحار قررت الاتفاقية أمرين.[2]

أولا: التزام الدول بأن تتخذ –تجاه رعاياها–الإجراءات اللازمة للمحافظة على الثروات الحية الموجودة في البحر العالي (مادة117)

ثانيا : تعاون الدول في المحافظة على الثروات الحية لأعالي البحار و إدارتها بما في ذلك الثدييات البحرية(المواد118-120)

فلقد أنشأت الاتفاقية لجنة دولية ***International Whaling Commission*** تتولى تحديد الكمية التي يتم صيدها سنويا من الحيتان و تحديد خصائصها و الحصة السنوية الخاصة بكل دولة طرف في الاتفاقية . و تعمل اللجنة متعاونة مع غيرها من الوكالات و الهيئات المعينة المتصلة بصيد الحيتان و تنميتها كما تضع جدولا زمنيا يبين فيه الأماكن التي يحظر صيد الحيتان فيها و الأوقات التي يباح أو يحظر فيها الصيد.[3]

[1] - محمد الحاج محمود : المرجع السابق ، ص 451
[2] - أحمد أبو الوفا : المرجع السابق ، ص 340
[3] - إبراهيم العناني: المرجع السابق، ص 202 - 203

إن الدول في أغلب الأحيان تلجأ إلى اتخاذ إجراءات تهدف إلى المحافظة على الثروة السمكية و حماية البيئة و ذلك خوفا من انقراض بعض الحيوانات البحرية . فأبرمت الاتفاقات لحماية فرص البحر ووضعت القواعد المتعلقة بتنظيم صيده من قبل الدول التي تمتلك أساطيل الصيد . ثم بدا أن الحيتان أضحت على وشك الانقراض ما لم تبادر الدول إلى اتخاذ إجراءات حماية للمحافظة عليها و تكاثرها.[1]

إن المعاهدات الثنائية و الإقليمية التي أبرمتها الدول بشأن الصيد في البحر العالي،كانت ترمي أولا إلى تأمين حق كل دولة في صيد مختلف أنواع الثروة السمكية ،مع تنظيمه بالنسبة إلى بعض الأنواع المهددة بالانقراض و ثانيا إلى المحافظة على المواد البيولوجية المختلفة.[2]

و عليه لا يجوز للسفن صيد جميع أنواع الأسماك بالشباك البحرية العائمة الكبيرة ، حيث أن مثل هذا الصيد يؤدي إلى القضاء على الثروة السمكية في البحار ، و يؤثر على الدول النامية التي لا تملك هذا النوع من أنواع الصيد الكبير.[3]

[1] - وليد بيطار : المرجع السابق ، ص 375.
[2] - وليد بيطار : نفس المرجع ، ص 375.
[3] - سهيل حسين الفتلاوي : المرجع السابق ، ص 235.

الخاتمة:

إن البحر مجال واسع، و أوسع ما فيه مجالاته المترابطة مع بعضها البعض، و المتشعبة، و هذه المجالات كل واحد منها يختلف عن الآخر، من المجال الاقتصادي إلى المجال الإستراتيجي، و غيرها من المجالات الأخرى. و نظرا لأهمية هذه المجالات البحرية ، كانت الدافع إلى دفع بعض الدول إلى السيطرة على أجزاء من البحر ، و إدعاء السيادة عليها ، و منع الدول الأخرى من القيام بأي أنشطة فيها ، بل وصل إلى حد منعها من المرور على هذه الأجزاء.

و ما زاد البحر أهمية الحريات التي جعلته محطة للدراسات ، و محلا للنقاش الحاد ،و عدم الوصول إلى الحلول اللازمة أو الممكنة ، و أحيانا أخرى يجعله عرضة للتفاسير المختلفة ، و التأويلات غير الصائبة ، و أخيرا توجد بعض الحلول و لكن تتخللها بعض الثغرات أو الفراغات التي تجعله معرضا للتساؤلات ، و بالتالي فسح المجال للدول و تطبيقا وفقا لمصالحها، كل هذه الإشكالات أصبغت أهمية كبرى على البحر.

ومن مواضيع الهامة،منطقة البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة ومنطقة الجرف القاري وهذه المواضيع لا تقل أهمية عن المواضيع الأخرى، وهي منطقة أعالي البحار ومنطقة الإرث الإنساني المشترك. كما لا ننسى الحريات البحرية التي تمارسها الدول في كل منطقة من المناطق المذكورة أعلاه.

كل موضوع من هده المواضيع كان له الحظ الأوفر من الدراسة والمناقشة سواء في ظل اتفاقيات جنيف الأربع لعام 1958 ، أو في ظل اتفاقيات 1982 ،فهناك من المواضيع من عدّلت وأضيف إليها ، أو ألغي منها من الأحكام ما يلائم وضعها القانوني وما يتلاءم وضعها القانوني ، وما يتلاءم مع مصالح الدول سواء الدول الساحلية أو غير الساحلية ، وسواء الغنية أو الفقيرة ، أو الدول الفقيرة أو الضعيفة .

ويقصد بالمصالح ،الحريات البحرية التي تمارسها كل دولة ، خاصة في منطقة أعالي البحار ومنطقة الإرث الإنساني المشترك ،لأنهما غير خاضعان لسلطة أي دولة ، أي ملك للبشرية جمعاء .

ومن خلال المواضيع التي تناولنها في مذكرتنا القيمة ، تطرقنا إلى دراسة كافية غطت كل المجالات البحرية حيث قمنا بدراسة تفصيلية حول كل المجالات البحرية سواء الخاضعة لسيادة الدولة أو الغير الخاضعة لها ،وتعرضنا إلى كل مجال بحري بالتفصيل ، ثم انتقالنا إلى دراسة حول الحريات البحرية لكل مجال .

وفي الأخير نتمنى أن نكون قد وفقنا بحول الله تعالى، في تقديم وإيصال المعلومات المتعلقة بالمجالات والحريات البحرية الدولية، إلى كل من اطلع على هذا العمل.

والله ولي التوفيق

اللهم اجعل خير عمري آخره وخير عملي خواتمه

قائمــة المـراجـع

المراجع العامــة

- إسكندري أحمد : محاضرات في القانون الدولي ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الساحة المركزية ، بن عكنون ، الجزائر .
- سهيل حسين الفتلاوي/ غالب عواد حوامدة : القانون الدولي العام ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الطبعة الأولى ، سنة 2007 -2009.
- الشافعي محمد بشير : القانون الدولي العام في السلم و الحرب ، منشأة المعارف ، بالإسكندرية ، الطبعة 7 ، سنة 1999 – 2000 .
- عبد الكريم علوان : القانون الدولي العام (القانون الدولي المعاصر) ، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع عمان ، الطبعة الأولى، سنة 1417/1997 .
- علي صادق أبو هيف : قانون الدولي العام ، مطبعة نور الإسلام، الإسكندرية، طبعة 1995.
- محمد المجدوب : القانون الدولي العام ، منشورات الحلبي الحقوقية ، طبعة 2007 .
- محمد بوسلطان : مبادئ القانون الدولي العام (القانون الدولي المعاصر) ، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع ، عمان ، الطبعة الأولى، سنة 1417هـ-1997م .
- محمد سامي عبدالحميد/ محمد السعيد الدقاق / مصطفى سلامة حسين : القانون الدولي العام الناشر منشأة المعارف ، الإسكندرية ، الطبعة الأولى سنة 1999 .
- محمد سعيد الدقاق / مصطفى سلامة حسين : القانون الدولي العام ، الدار الجامعية، بيروت ، سنة 1993.
- محمد سعيد الدقاق / مصطفى سلامة حسين: القانون الدولي المعاصر ، دار المطبوعات الجامعية ،الإسكندرية ، طبعة 1997 .
- وليد بيطار: القانون الدولي العام ، مجد المؤسسة الجامعية للدراسات للنشر والتوزيع ، بيروت ، الطبعة الأولى ، سنة 1429/2008.

المراجع الخاصــة

- إبراهيم العناني : قانون البحار ، دار الفكر العربي ، القاهرة، الطبعة 1985 .
- إبراهيم محمد الدغمة : القانون الدولي الجديد للبحار ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، طبعة 1998 .
- أحمد أبو الوفا : القانون الدولي للبحار ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، الطبعة الأولى ، سنة 2006 .

- أحمد أبو الوفا محمد: القانون الدولي للبحار، مكتبة المرحوم على إبراهيم يوسف، الطبعة الأولى ، القاهرة سنة 1988-1989 .
- جابر ابراهيم : قانون البحار الجديد و المصالح العربية ، طبعة 1989.
- سليم حداد: التنظيم الدولي للبحار و الأمن القومي العربي ، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع ، بيروت ، الطبعة الأولى ، سنة 1994 .
- سهيل حسن الفتلاوي : القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، الطبعة الأولى ، سنة 1430هـ-2009م
- عبد المنعم داود : القانون الدولي للبحار و المشكلات العربية ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، الطبعة الأولى 1999.
- عمر سعد الله : القانون الدولي للحدود ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، ب ط ، سنة 2003 .
- محمد الحاج حمود : القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، عمان ، الطبعة الأولى ، سنة 2008.
- محمد الحاج حمود : القانون الدولي للبحار، مناطق الولاية الوطنية ، شركة مطبعة الأديب البغدادية المحمودية ، طبعة 1990 .

المذكرات

- بوكرا إدريس، الأبعاد الإنمائية لقانون البحار الجديد لسنة 1982، مذكرة لنيل شهادة الماجيستر في القانون الدولي والعلاقات الدولية، بجامعة الجزائر، السنة الجامعية 2003-2004 .
- ديدوني بلقاسم : مذكرة رسالة الماجستير : أجزاء أعالي البحار الخاضعة لولاية الدولة الساحلية في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 جامعة سعيدة .
- مذكرة التخرج : الحدود البحرية للقانون ، جامعة سعيدة ، سنة 2003- 2004 .
- مذكرة التخرج لنيل شهادة الليسانس في القانون بعنوان : "تنظيم البحار وفق لاتفاقية قانون البحار لعام 1982 " بجامعة سعيدة ، سنة 2003-2004 .

المصادر

- الاتفاقية العامة لقانون البحار سنة 1982 .

المجالات والحريات البحرية

الفهـــرس

الموضوع	الصفحة
مقـدمـة	**01**
المبحث التمهيدي : نبذة عامة عن القانون الدولي للبحار	
المطلب الأول: مفهوم قانون البحار	**06**
الفرع الأول:تعريف البحر وأهميته بالنسبة إلى القانون الدولي	**06**
الفرع الثاني : التطور الحديث للقانون الدولي للبحار	**09**
الفرع الثالث : تعريف القانون الدولي للبحار وتميزه عن القانون البحري	**10**
المطلب الثاني : مصادر القانون الدولي للبحار والمبادئ العامة التي تحكم استغلال البحار	**13**
الفرع الأول : مصادر القانون الدولي للبحار	**13**
الفرع الثاني : المبادئ العامة التي تحكم استغلال البحار	**17**
المطلب الثالث : تقنين قواعد قانون البحار	**20**
الفرع الأول :أهم محاولات تقنين قواعد قانون البحار	**20**
الفرع الثاني :اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982.....	**21**
الفصل الأول : المجالات البحرية	
المبحـــــث الأول: منطقـــــة البحـــــر الإقليمـــــي والمنطقـــــة الملاصـــــقة	**26**
المطلب الأول: منطقة البحر الإقليمي	**26**
الفرع الأول : حدود منطقة البحر الإقليمي	**27**
الفرع الثاني: نظام القانوني لمنطقة البحر الإقليمي	**34**
المطلـــــــــب الثاني:المنطقـــــــــة المتاخمـــــــــة (الملاصـــــــــقة)	**34**
الفرع الأول : حدود المنطقة المتاخمة	**36**
الفرع الثاني : حقوق ووجبات الدول في المنطقة المتاخمة	**38**
الفرع الثالث : النظام القانوني للمنطقة المتاخمة	**39**
المبحـــث الثـــاني : المنطقـــة الاقتصـــادية الخالصـــة ومنطقـــة الجـــرف القـــاري	**41**

المطلب الأول : المنطقة الاقتصادية الخالصة 41

.....

الفرع الأول : حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة 42

الفرع الثاني : حقوق وواجبات الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة 43

الفرع الثالث : النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة 47

المطلب الثاني : منطقة الجرف القاري 48

الفرع الأول : حدود منطقة الجرف القاري 50

الفرع الثاني : حقوق وواجبات الدول في منطقة الجرف القاري 54

الفرع الثالث : نظام القانوني لمنطقة الجرف القاري 56

المبحث الثالث: منطقة أعالي البحار ومنطقة الإرث الإنساني المشترك 58

المطلب الأول : منطقة أعالي البحار 58

الفرع الأول : حقوق وواجبات الدول في منطقة أعالي البحار 60

الفرع الثاني: نظام القانوني لمنطقة أعالي البحار 63

المطلب الثاني: منطقة الإرث الإنساني المشترك 65

.....

الفرع الأول: النظام القانوني لمنطقة الإرث الإنساني المشترك 66

الفرع الثاني: حدود منطقة الإرث الإنساني المشترك 67

الفرع الثالث: الجهاز المشرف على إدارة منطقة الإرث الإنساني المشترك ومهامه 69

الفصل الثاني : الحريات البحرية الدولية

المبحث الأول : حرية الملاحة البحرية وأنواع المرور 73

المطلب الأول: حرية الملاحة البحرية 73

الفرع الأول : في منطقة البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة 73

الفرع الثاني : في المنطقة الاقتصادية الخالصة ومنطقة الجرف القاري 76

الفرع الثالث : في منطقة أعالي البحار ومنطقة الإرث الإنساني المشترك 78

المطلب الثاني : أنواع المرور 81

الفرع الأول : المرور البريء 81

الفرع الثاني : المرور العابر 89

الفرع الثالث : المرور الحر 95

المبحث الثاني : حرية البحث العلمي وحرية إنشاء الجزر الاصطناعية والمنشآت 99

المطلب الأول : حرية البحث العلمي 99
الفرع الأول : في منطقة البحر الإقليمي 100
الفرع الثاني : في المنطقة الإقتصادية الخالصة ومنطقة الجرف القاري 101
الفرع الثالث : البحث العلمي في منطقة أعالي البحار ومنطقة الإرث الإنساني المشترك 103
المطلب الثاني : حرية إقامة الجزر الاصطناعية والمنشآت
..... 106
الفرع الأول : في منطقة البحر الإقليمي 106
الفرع الثاني : في منطقة الإقتصادية الخالصة ومنطقة الجرف القاري 107
الفرع الثالث : في منطقة أعالي البحار ومنطقة الإرث الإنساني المشترك 111
المبحث الثالث : حرية الصيد 113
المطلب الأول : مناطق الصيد 113
..... 113
الفرع الأول : الصيد في منطقة البحر الإقليمي 113
الفرع الثاني : الصيد في المنطقة الإقتصادية الخالصة 114
الفرع الثالث : الصيد في منطقة أعالي البحار 115
المطلب الثاني : حدود حرية الصيد 116
..... 116
الفرع الأول : حدود حرية الصيد في منطقة الإقتصادية الخالصة 116
الفرع الثاني : حدود حرية الصيد في منطقة أعالي البحار 117
الخاتمـــة 120
المـــراجع