

جامعة البليدة 2 لونيبي علي

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم القانون العام

دروس عبر الخط

في مقياس: القانون الدولي للبحار

السنة الثانية -ماستر-تخصص القانون الدولي العام-

من إعداد: الدكتورة عمراني نادية

السنة الجامعية 2022/2021

الدرس الأول

المياه الداخلية

كي نتعرف على مفهوم المياه الداخلية في القانون الدولي للبحار، لابد لنا أن نتناول محتوى المياه الداخلية وطبيعتها القانونية، ومن ثم نتطرق الى المركز القانوني للسفن الأجنبية.

أولاً) محتوى المياه الداخلية وطبيعتها القانونية:

عرّفت الفقرة الأولى من المادة الثامنة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 المياه الداخلية بأنها « المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي»، ويعرفها الفقه بأنها: « تلك الأجزاء المائية التي تتغلغل في إقليم الدولة وتتداخل فيه دون أن تتجاوز حدودها الإقليمية».

وبالتالي فإن المياه الداخلية تشمل الموانئ والأحواض البحرية والخلجان والأنهار والبحيرات الداخلية والمياه الأرخيبيلية التي تقع في الدول الأرخيبيلية و المياه المحصورة في التعاريج الساحلية الواقعة بين الشاطيء و بين خطوط الأساس المستقيمة التي يقاس منها ابتداء البحر الإقليمي.

كما نصت المادة الثانية في فقرتها الأولى من ذات الاتفاقية فإن هذه المياه تخضع لتمام سيادة الدولة الساحلية، و بالتالي يحق للدولة الساحلية أن تمنع السفن الأجنبية من دخولها إلا في الحالات الاستثنائية كحالة الضرورة الملحة مثل لجوء السفن الأجنبية إلى موانئ الدولة الساحلية هروبا من الرياح أو الأعاصير الشديدة أو في الحالات المحددة والنادرة التي يطبق فيها حق المرور البريء على المياه الداخلية.

ولقد حرص واضعوا اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على استخدام تعبير المياه الداخلية بدلا من البحر الداخلي تجنباً للخلط بينها وبين البحر الإقليمي، ومن ثم يجب التفرة التامة بين المياه الداخلية والبحر الإقليمي.

ثانياً) المركز القانوني للسفن الأجنبية في المياه الداخلية:

أما فيما يتعلق بالمركز القانوني للسفن الأجنبية المتواجدة في المياه الداخلية لدولة ما، فإنه يجب التمييز بين السفن التجارية أو الخاصة (السفن التجارية أو الخاصة: هي السفن التي تقوم بنشاط تجاري أو تمارس أنشطة النقل بالمعنى الواسع للأشخاص والبضائع أو حتى للنزهة أو لإجراء أبحاث خاصة و ذلك سواء كانت مملوكة لشركات أو أشخاص أو حتى للدولة، وهي تستهدف ممارسة نشاط تجاري بغية الربح و ليس أداء خدمة عامة للدولة و تخضع لقيادة ريان)، وبين السفن الحكومية العامة كالسفن الحربية) عرفت المادة 29 من اتفاقية قانون البحار 1982: السفن الحربية بأنها سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما وتحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدولة، وتكون تحت إمرة ضابط معين رسمياً من قبل حكومة تلك الدولة ويظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو فيما يعادلها و يشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية. والسفن الحكومية المستخدمة لأغراض غير تجارية.

فإذا كانت السفينة تجارية أو خاصة، فإن القاعدة العامة في أنه يحق للدولة الساحلية أن تطبق وأن تفرض قوانينها على الجرائم المرتكبة فوق تلك السفن في أثناء تواجدها في مياهها الداخلية.

إضافة لذلك وكما نصت عليه المادتان 218 و220 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 فإنه يحق للدولة الساحلية أن تباشر إجراءاتها القانونية ضد السفن التجارية المتواجدة في مياهها الداخلية بالنسبة لمخالفات التلوث البيئي المرتكبة في المناطق المائية الأخرى .

ولا يفهم من ذلك أن إختصاص الدولة الساحلية بالنسبة للأعمال المرتكبة على ظهر السفن التجارية المتواجدة في مياهها الداخلية بأنه إختصاص حصري أو إلزامي بل يظل الإختصاص أيضا منعقدا لدولة العلم (ما لم تمارسه مثلا الدولة الساحلية) كما أن الدولة الساحلية يمكنها متى رأت بأن الجرم

المرتكب لا يمثل مساسا بنظامها العام، أن تترك التدخل لدولة العلم، وكذلك وكما هو مطبق، فإن الدول الساحلية لا تتدخل بالنسبة للأعمال التأديبية التي يمارسها القبطان ضد طاقم السفينة.

أما فيما يتعلق بالسفن الحكومية والعامية، فإن الوضع على خلاف ذلك، حيث تتمتع هذه السفن بحصانة ضد الخضوع للاختصاص القضائي للدول الأجنبية (م 32)، وبالتالي لا يمكن للدولة الساحلية أن تطبق قوانينها عليها، ولا يمكنها حتى مجرد الصعود على سطحها إلا بعد الحصول على موافقة سلطات دولة العلم أو قبطانها.

كما أن هذه الحصانة تمتد لطاقم السفينة، فلا يمكن للدولة الساحلية إخضاعهم لاختصاصها القضائي بالنسبة للجرائم المرتكبة على ظهر السفينة، أو بالنسبة للجرائم المرتكبة على الساحل أثناء تأدية مهمة رسمية، أو أثناء ارتداء الملابس الرسمية، جل ما يمكن للدولة الساحلية أن تمارسه ضد هذه السفن هو أن تطلب منها مغادرة مياهها الداخلية فورا (م 30 من اتفاقية 1982)

الدرس الثاني

المياه الأرخبيلية

يضمن النظام الجديد للدولة الأرخبيلية اتساعاً مدهشاً في مجالاتها البحرية فهي بالإضافة لما تملكه من حقوق على البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة والجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخاصة كغيرها من الدول البحرية، تمارس أيضاً وفق المادة 49 من اتفاقية الأمم المتحدة السيادة على المياه الواقعة داخل خطوط الأساس الأرخبيلية والمسماة بالمياه الأرخبيلية. فما المقصود بالمياه الأرخبيلية، وما هي طبيعتها القانونية؟ وما هو نظام المرور فيها؟

أولاً) محتوى المياه الأرخبيلية وطبيعتها القانونية:

يُقصد بالأرخبيل مجموعة الجزر وأجزائها، والمياه الواصلة فيها، والتضاريس الطبيعية الأخرى التي تجمعها رابطة وثيقة تجعل من تلك الجزر والمياه والتضاريس الطبيعية الأخرى وحدة جغرافية واقتصادية وسياسية لا تنفصم عراها، أو التي تعتبر كذلك من الوجهة التاريخية.

ولم تضع إتفاقية جنيف لعام 1958 تعريفاً للأرخبيل، لكن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 أوردت في الجزء الرابع منها تحت عنوان الدول الأرخبيلية ليس فقط تعريفاً للأرخبيل بل وضعت نظاماً قانونياً لها في المواد من 46 إلى 54، وعرفت الدولة الأرخبيلية والأرخبيل في المادة 46 فنصت على: "لأغراض هذه الإتفاقية: تعني الدولة الأرخبيلية الدولة التي تتكون كلياً من أرخبيل واحد أو أكثر وقد تضم جزراً أخرى".

يعني الأرخبيل: مجموعة من الجزر بما في ذلك أجزاء من جزر والمياه الواصلة بينها وبين المعالم الطبيعية الأخرى التي يكون الترابط فيما بينها وثيقاً إلى حد تشكل معه هذه الجزر والمياه والمعالم الطبيعية الأخرى كيانا جغرافياً واقتصادياً وسياسياً قائماً بذاته أو التي اعتبرت كذلك تاريخياً".

وطبقا لهذه المادة تكون الجزر أرخبيلًا في حالتين: أن تكون مجموعة الجزر والمياه الواصلة بينها والمعالم الطبيعية مرتبطة ارتباطًا وثيقًا وقوية ولا يمكن فصلهما عن بعضهم البعض، وأن تكون تلك الجزر اعتبرت لظروف تاريخية معينة أرخبيلًا.

كما أن الدولة الأرخيبيلية التي ينطبق عليها النظام القانوني المبين في إتفاقية قانون البحار هي التي تتكون كلية من مجموعة من الجزر وأجزاء مثل أندونيسيا والفلبين، أما إذا كانت تنتمي إلى إحدى القارات وتتصل بأرخبيل أو أكثر مثل النرويج والسويد فلا تخضع لهذا النظام (المادة 1/53، 12 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982).

وتختلف المياه الأرخيبيلية عن المياه الداخلية فسيادة الدولة على المياه الداخلية سيادة كاملة لا تختلف عن سيادتها على الإقليم البري في حين سيادتها على المياه الأرخيبيلية تقيدها جملة من الحقوق المترتبة للدول الأخرى على هذه المياه منها المرور البريء والمرور الأرخيبيلي وحقوق الصيد ومد الأسلاك المغمورة فيها.

وتختلف المياه الأرخيبيلية عن البحر الإقليمي هو وجود حق المرور العابر والتحليق للسفن والطائرات عبر الممرات البحرية الأرخيبيلية الموجودة في المياه الأرخيبيلية هذا المرور الذي لا يوجد مثيل له في البحر الإقليمي وإنما فقط في المضائق الدولية.

وتختلف المياه الأرخيبيلية عن البحر العالي في أن الأخير لا يخضع لسيادة أحد ويضمن القانون الدولي حرية الملاحة والصيد فيه، بخلاف المياه الأرخيبيلية التي تخضع لسيادة الدولة الأرخيبيلية والتي تنظم الملاحة فيها وفقا لنظامي المرور البريء والمرور الأرخيبيلي.

لذا يمكن القول إن المياه الأرخيبيلية ذات طبيعة خاصة تختلف عن بقية المجالات البحرية وتخضع لأحكام وقواعد خاصة بها تختلف عن الأحكام والقواعد التي تنظم بقية المجالات البحرية.

ثانياً) المرور في المياه الأرخيبيلية:

منحت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الدولة الأرخيبيلية سلطة تحديد الممرات البحرية والطرق الجوية لمرور السفن والطائرات مرورًا متواصلًا وسريعًا خلال أو فوق مياهها الأرخيبيلية، والبحر الإقليمي الملاصق لها، وفي حالة تخلف الدولة الأرخيبيلية عن استخدام هذه السلطة يجوز للسفن والطائرات في هذه الحالة ممارسة حق المرور في الممرات البحرية والجوية الأرخيبيلية خلال الطرق المستخدمة عادة في

الملاحة الدولية، وفي كلتا الحالتين تتمتع جميع السفن والطائرات دون تمييز بحق المرور البريء في هذه الممرات (المادة 3،4/53 من نفس الاتفاقية).

ويقتصر نطاق المرور الأرخبيلي على حقوق الملاحة والتحليق بالطرق العادية، ويجب أن يكون مروراً متواصلاً سريعاً بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، ويمتد نطاق هذا الحق ليشمل بالنسبة للسفن: جميع القنوات الملاحية العادية بشرط ألا يكون من الضروري إنشاء طرق جديدة تماثلها في الملاءمة بين نقطتي الدخول والخروج.

وألزمت المادة 54 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 السفن والطائرات أثناء مرورها في المياه الأرخبيلية، أو تحليقها في أجوائها بذات الالتزامات الملقاة على عاتق السفن والطائرات أثناء ممارستها لحق المرور العابر في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية والمقررتين في المواد 39،40 على أن أهم جوانب نظام المرور عبر الممرات البحرية هو عدم جواز إيقاف السفن أو الطائرات الأجنبية أثناء ممارستها للمرور العابر على الرغم من أنها تمارس ذلك الحق في مناطق تخضع لسيادة الدولة الأرخبيلية.

فإذا حدثت مخالفة للقوانين والأنظمة التي اعتمدها الدولة الأرخبيلية بشأن مرور عبر المياه الأرخبيلية مروراً عابراً فلا يجوز للدولة الأرخبيلية إيقاف السفن والطائرات أو مباشرة الاختصاص القضائي في مواجهتها، لأن الاختصاص يظل في تلك الأحوال لدولة علم السفينة والطائرة، وكل ما يترتب من أثر في مثل تلك الأحوال هو تقرير مسؤولية دولة العلم طبقاً لقواعد المسؤولية الدولية، وهذا هو الحكم الذي يستفاد من إحالة المادة 53 بصدده قوانين الدولة الأرخبيلية إلى نص المادتين 42،44 من الاتفاقية واللذان تتعلقان بالمرور عبر المضائق المستخدمة للملاحة الدولية.

الدرس الثالث

البحر الإقليمي

ان فكرة البحر الإقليمي في مفهومها الحديث لم تظهر الا بعد سقوط الإمبراطورية الرومانية وأخذت تتطور بشكل خاص في فترة القرون الوسطى متأثرة بعاملين، الأول سياسي يقوم على ضرورة حماية شواطئ البحر المتوسط من هجمات القراصنة، والثاني اقتصادي يقوم على رغبة الدول دول أوروبا الشمالية في حماية مصالح مواطنيها من خلال منع الآخرين من الصيد قرب شواطئها، لكن لم يتبلور البحر الإقليمي بمفهومه الحديث الا في القرن السادس عشر.

ويقتضي التعرف على البحر الإقليمي التعرف على: ماهيته (تعريفه، تحديد مداه)، طبيعته القانونية، نظام المرور البريء فيه، ومركز السفن الأجنبية فيه.

أولاً) تعريف البحر الإقليمي:

اختلف الفقه الدولي في تعريف البحر الإقليمي، فعرفه البعض بأنه: « شريط المياه المحصورة بين المياه الداخلية من جهة والبحر العالي من جهة أخرى».

كما عرفه آخر بأنه « المياه المحصورة في منطقة معينة أو حزام معين يسمى بالحزام الحدودي أو البحري، والذي يحيط بالدولة، وهكذا يضم جزءاً من المياه التي تشمل بعض الخلجان والمضايق ».

أما إتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة 1958 فنصت في مادتها الأولى على أن: "تمتد سيادة الدولة خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية، إلى منطقة من البحر متاخمة لشواطئها تعرف باسم البحر الإقليمي". و أخذت المادة الثانية من إتفاقية 1982 بتعريف مشابه، إذ قالت: "تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية، أو مياهها الأرخيبيلية إذا كانت دولة أرخبيلية، إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي" والفرق بين هذا التعريف وتعريف 1958 هو أن الأول استثنى المياه الأرخيبيلية من وصف البحر الإقليمي بعد أن أخذت بها الإتفاقية بنصوص صريحة.

ثانياً) تحديد مدى البحر الإقليمي وطبيعته القانونية:

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

حددت المادة الثالثة من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 مساحة البحر الإقليمي للدولة الساحلية بمقدار لا يتجاوز 12 ميل بحري، حيث نصت على أنه: « لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلا بحريا اعتبارا من خطوط الأساس المقررة وفقا لأحكام هذه الإتفاقية» (أثير خلاف قانوني واسع حول عرض البحر الإقليمي حيث لم تتمكن إتفاقية جنيف لعام 1958 من حسمه إلى أن جاءت إتفاقية 1982 بحل قبلته معظم الدول و ذلك في المادتين 3 و 4 اللتين تقضيان بأنه لكل دولة الحق في تحديد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلا بحريا مقاسة من خطوط الأساس التي يقاس منها البحر الإقليمي).

ومن خطوط الأساس التي يبدأ منها قياس عرض البحر الإقليمي خطوط الأساس العادية، وخطوط الأساس المستقيمة.

فبالنسبة لخطوط الأساس العادية نصت عليها المادة 5 من الإتفاقية والتي قضت على أنه: " باستثناء الحالات التي تنص فيها هذه الإتفاقية على غير ذلك، خط الأساس العادي لقياس عرض البحر الإقليمي هو حد أدنى الجزر على امتداد الساحل كما هو مبين على الخرائط ذات المقياس الكبير المعترف بها رسميا من قبل الدولة الساحلية".

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

وحددت المادة 6 من الاتفاقية كيفية قياس عرض البحر الإقليمي في حال وجود جزر فوق حلقات مرجانية، أو محاطة بشعاب مرجانية هو الحد الأدنى للجزر لهذه الشعب.

كما تناولت المادة 13 رسم خطوط الأساس في حالة وجود المرتفعات الطبيعية المحاطة بالمياه، والتي تعلو عليها في حالة الجزر، ولكنها تكون مغمورة بالمياه عند المد، حيث فرقت الاتفاقية بين حالتين: الحالة الأولى عندما يكون المرتفع واقعا بشكل كلي أو جزئي على مسافة لا تتجاوز عرض البحر الإقليمي من البر أو من جزيرة وفي هذه الحالة يستخدم حد أدنى الجزر في ذلك المرتفع لرسم خط الأساس العادي الذي يقاس بدء منه البحر الإقليمي.

أما الحالة الثانية عندما يكون المرتفع واقعا بشكل كلي على مسافة تتجاوز عرض البحر الإقليمي من البر أو من جزيرة، وهنا لا يكون لذلك المرتفع أي أثر في رسم خط الأساس وبالتالي يون عديم الأثر في تحديد المناطق البحرية للدولة الساحلية.

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

وتضمنت المواد 9، 10، 11، 12 من اتفاقية 1982 أحكاما تتعلق برسم خطوط الأساس المستقيمة لبعض الحالات الخاصة كمصاب الأنهار والخلجان والموانئ و المراسي والمرتفعات التي تتحسر عنها المياه عند الجزر.

ويخضع البحر الإقليمي بما في ذلك مجاله الجوي وقاعه وباطن أرضه للسيادة الكاملة للدولة الساحلية ولا يوجد من تلك السيادة سوى استثناء وحيد وهو حق المرور البرئ للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي، وهو ما أكدته المادة الثانية من إتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982، حيث يتضح أن واضعي الإتفاقية ينظرون إلى البحر الإقليمي على أنه رقعة من البحار اقتضت اعتبارات معينة منح سلطات الدولة الساحلية المطلة عليها مباشرة تنظيم الملاحة فيها، وهذه الاعتبارات ترجع إلى أهمية المحافظة على

المصالح الأمنية والاقتصادية للدولة الساحلية، وهذه المحافظة التي ينبغي إجراؤها في ضوء اعتبارات الصالح العام للجماعة الدولية منعا للتعسف في استعمالها للحق.

إذن فالسيادة المقررة للدولة الساحلية ليست مطلقة بل مقيدة بما يُعرف بحق المرور البريء، الذي يعني أن للسفن التابعة للدول الأخرى غير الدولة الساحلية الحق في أن تعبر البحر الإقليمي، مادام عبورها منه يتسم بالبساطة ولا ينطوي على إهانة للدولة الساحلية أو على إضرار بمصالحها.

وستتطرق فيما يلي لمفهوم جق المرور البريء

ثالثا) حق المرور البريء في البحر الإقليمي:

يقصد بالمرور البريء حق السفن الأجنبية بالملاحة في البحر الإقليمي لعبوره، وليس للتوقف فيه، ويشترط فيه أن يكون متواصلا وسريعا، ولا يؤدي إلى المساس بأمن الدولة الساحلية ونظامها العام وسلامة أراضيها. (المادة 18 من اتفاقية 1982)

والمرور البريء ليس رخصة تمنح للسفن الأجنبية من جانب سلطات الدول الساحلية، بل هو حق ثابت لها، تتوافر له كل عناصر الحق التكوينية، وجميع خصائصه. وهو حق رتبة العرف المتواتر بين الدول منذ زمن بعيد كما تم تقنينه بموجب الاتفاقيات الدولية كاتفاقية البحار لعام 1982.

ويترتب على حق المرور البريء للدولة الساحلية أن تسن ما تراه لازماً من تشريعات ولوائح تنظم الملاحة والمرور والصيد ومنع التلوث وحماية الصحة (المادة 21 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982).

كما أقرت إتفاقية قانون البحار أن مرور سفن الصيد الأجنبية عبر البحر الإقليمي لا يعد بريئاً إذا لم تراع القوانين والأنظمة التي تكون الدولة الساحلية قد وضعتها ونشرتها لأجل تنظيم الصيد في البحر الإقليمي.

وقد حددت الفقرة الثانية من المادة 19 الأنشطة التي من شأنها تهديد أمن وسلامة الدولة الساحلية ونظامها العام، والمتمثلة في:

-أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي، أو بأي صورة أخرى انتهاكا لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة

- أي مناورة أو تدريب بأسلحة من أي نوع
- أي عمل يهدف الى جمع معلومات تضر بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها
- أي عمل دعائي يهدف إلى المساس بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها
- إطلاق أي طائرة أو إنزالها أو تحميلها
- إطلاق أي جهاز عسكري أو إنزاله أو تحميله
- تحميل أو انزال أي سلعة أو عملة أو شخص خلافا لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة
- أي عمل من أعمال التلوين المقصود والخطير يخالف هذه الاتفاقية
- أي من أنشطة صيد السمك
- القيام بأنشطة بحث أو مسح
- أي فعل يهدف الى التدخل في عمل أي من شبكات المواصلات أو من المرافق أو المنشآت الأخرى للدولة الساحلية
- أي نشاط آخر ليست له علاقة مباشرة بالمرور "

إن المتمعن لهذه الأحكام يدرك أن هذه الأنشطة لا تعرقل أو تعيق الملاحة الدولية في البحر الإقليمي، بل تمنع في الحقيقة الأعمال التي يمكن أن تضر بالدولة الساحلية وهذا لا يتعارض مع حرية الملاحة.

كما أن الأنشطة المذكور أنفا فإنها وفقا للبند (ل) ليست حصرية، بل ترك المجال مفتوحا لتقدير الدولة الساحلية التي يمكن اعتمادا على أحكامه اعتبار نشاط ما يضر بمصالحها نشاطا محظورا، وتفسير هذه الأحكام يمكن أن يؤدي إلى نزاع بين الدولة الساحلية المعنية والدول التي ترفع السفن الأجنبية علمها.

بعد توضيح مفهوم المرور البريء، سنتطرق للمركز القانوني للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي في الفقرة التالية.

رابعاً) المركز القانوني للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي:

وفيما يتعلق بالمركز القانوني للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي فإنه يجب التمييز بين السفن التجارية الخاصة وبين السفن الحكومية العامة، فبالنسبة للسفن التجارية أو الخاصة، فإنه يجب التفرقة أيضاً بين الولاية الجنائية وبين الولاية المدنية للدولة الساحلية.

فالولاية الجنائية للدول الساحلية لا يمكن ممارستها من أجل توقيف أي شخص أو إجراء أي تحقيق بصدد أية جريمة ارتكبت على ظهر السفن الأجنبية المارة مروراً بريئاً في بحرها الإقليمي، إلا إذا توافرت إحدى الحالات التي نصت عليها المادة 27 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م كحالة:

- امتداد نتائج الجريمة إلى الدولة الساحلية: وفي هذه الحالة تتعدّد الولاية الجنائية للدولة الساحلية على السفن الأجنبية التي تبحر في مياهها الإقليمية، وذلك باعتبار أن الجريمة التي وقعت على ظهر السفينة لم تنحصر آثارها في السفينة، بل امتدت إلى الدولة الساحلية فانتهكت قوانينها، حيث تجاوزت نتائج الجريمة حيز السفينة ونطاقها المكاني لتمتد إلى مياه الدولة الساحلية التي هي جزء من إقليمها، وتمارس عليه كامل سيادتها، وتخضع الجرائم التي تقع فيها لمبدأ الإختصاص الإقليمي.

لذلك يجوز للدولة الساحلية توقيف السفينة وزيارتها وتفتيشها والقبض على الأشخاص ذوي العلاقة بالجريمة ولو كان ربانها، ولها كذلك إجراء التحقيق وجمع الأدلة، واستجواب الشهود وضبط الأشياء وغير ذلك من كافة سلطات الدولة- كالأستدلال والتحقيق- التي تساعد على الكشف عن الجريمة ومحاكمة مرتكبيها، حيث تختص محاكمها وسجونها بالمعاقبة وتنفيذ العقوبة.

- كما تختص الدولة الساحلية بالتحقيق في حوادث التصادم البحري التي تقع على إقليمها المائي إذا ترتب عليها أضرار مادية أو خسائر في الأرواح، وذلك لإخلالها بأمن الملاحة وسلامتها.

- إذا كانت الجريمة من نوع يخل بسلم البلد أو بحسن النظام في البحر الإقليمي: حيث تتطوي هذه الحالة على نوعين من الجرائم هما: الجرائم التي تخل بسلم الدولة الساحلية وأمنها كأن يتم التجسس عليها أو نصب أجهزة تصوير أو تنصت على السفينة أو تقوم بتصوير الدفاعات والمنشآت الحيوية القريبة من الشاطئ أو تحصيناتها لتأمين إقليمها، أو تم تبادل إطلاق نار بين أفراد ركاب السفينة أو طاقمها ترتب عليه إحداث رعب وفضع في المنطقة الإقليمية للدولة الساحلية أو قرب أحد شواطئها (الم 27).

- الجرائم التي تمس سلامة الملاحة البحرية وحسن تنظيم المرور في البحر الإقليمي، كإنزال بضائع مهربة أو ركاب أو تحميلهم، ومخالفة قوانين الصحة والجمارك والضرائب والتلوث البيئي.

- إذا طلب ربان السفينة أو ممثل دبلوماسي أو موظف قنصلي لدولة العلم مساعدة السلطات الأجنبية: حيث أن آثار الجريمة لم تمتد للدولة الساحلية ولا يوجد مبرر لتدخلها، ولكن تتدخل بناء على رغبة المسؤولين عن السفينة سواء من ربانها للسيطرة على أحداث تخرج عن سيطرته ومقدرته، كأن يعجز عن فض مشاجرة نشبت بين أفراد الطاقم أو بين عدد من المسافرين ينتمون إلى جنسيات مختلفة وبين مسلحين، وبادروا إلى استخدام الأسلحة النارية أو الأسلحة البيضاء، هنا قد يطلب الربان تدخل قوات الأمن للسيطرة على الموقف وإلقاء القبض على الجناة.

- وقد تتدخل السلطات بناءً على طلب ممثل دبلوماسي أو موظف قنصلي للدولة الساحلية، وصل الخبر إليهم عن تعرض السفينة لمشكلة عن طريق ربان السفينة أو أي مصدر، وذلك باعتبار أن هؤلاء يمثلون دولة العلم ويملكون التحدث باسمها والتعبير عن إرادتها والتصريح لتلك السلطات بصعود السفينة والسيطرة على الموقف والقبض على الجناة.

- إذا كانت هذه التدابير لازمة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل: حيث إن جريمة الاتجار غير المشروع في المخدرات من المواد المؤثرة في العقل تدخل في عداد تصنيف الجرائم الدولية، حيث ترتكب عبر العديد من الدول ولا سيما عبر البحار حيث تحمل السفن بضائع هائلة.

وقد كشف الواقع العملي أن الشحنات الكبيرة من المواد المخدرة يتم نقلها عبر السفن حيث تُحمل هذه الشحنات من دول الإنتاج وتجوب بها البحار لتوزيعها على من يطلبها مستغلة ما خوله القانون الدولي للبحار من حرية الملاحة وحق المرور البريء عبر مياها الإقليمية.

ولأجل ذلك عمدت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على تخويل الدول الساحلية الحماية الجنائية، واتخاذ ما يلزم من تدابير تراها مناسبة لمكافحة هذه الجرائم الواقعة في البحر، والقبض على السفن المشبوهة، وبالتالي تبسط هذه الإتفاقية بموجب المادة 17 الفقرة الأولى البند د الاختصاص الجنائي للدولة الساحلية على السفن الأجنبية.

ولذا يحق لها مراقبتها وزيارتها وتفقيشها واحتجازها ومحاكمة ركابها ومصادرة المخدرات الموجودة عليها، وذلك إيماناً من واضعي هذه الإتفاقية بعالمية حق العقاب عن هذه الجريمة، وذلك وفق مبدأ الاختصاص العالمي بالمحاكمة عنها، والذي يعني حق كل دولة في المعاقبة على هذه الجرائم بغض النظر عن جنسية الجاني ومكان ارتكابها.

- إذا ارتكبت الجريمة في المياه الداخلية للدول الساحلية، حتى لو تركت هذه السفينة المياه الداخلية، بشرط أن تكون مازالت في البحر الإقليمي للدولة الساحلية ولا يجوز للدول الساحلية أن تمارس ولايتها الجنائية بالنسبة للجرائم المرتكبة على ظهر سفينة أجنبية قبل دخولها للبحر الإقليمي إذا كانت السفينة قادمة من ميناء أجنبي ومارة فقط أو خلال تواجدها على البحر الإقليمي دون دخول المياه الداخلية.

ويستثنى من ذلك بعض الحالات التي نصت عليها الفقرة الخامسة من المادة 27 والمتعلقة بالمخالفات المرتكبة في المنطقة الاقتصادية الخالصة، أو بتلك المتعلقة بحماية البيئة البحرية و المحافظة عليها.

أي أن القاعدة العامة هي أن الولاية الجنائية تكون لدولة العلم ما لم تتوافر إحدى الحالات الاستثنائية المشار إليها في المادة 27 من اتفاقية 1982.

وفيما يتعلق بالولاية المدنية على السفن التجارية والخاصة، فإنه لا يجوز للدولة الساحلية أن توقف سفينة أجنبية مارة خلال بحرها الإقليمي، أو تغير اتجاهها لغرض ممارسة اختصاصها المدني تجاه شخص موجود على ظهرها، كما لا يجوز لها أن توقع إجراءات التنفيذ أو الحجز ضد السفينة لغرض أي دعوى مدنية إلا فيما يتعلق بالالتزامات والمسؤوليات التي تم التعاقد عليها، أو تم تحملها من قبل السفينة أو من أجل مرورها في مياه الدولة الساحلية، أو إذا نص القانون الوطني على إجراءات يجب اتخاذها ضد السفن الأجنبية التي ترسو أو تمر في البحر الإقليمي بعد مغادرتها للمياه الداخلية.

أما السفن العامة أو الحكومية فإنها تتمتع بحصانة خاصة تجعلها في منأى عن الولاية الجنائية والمدنية للدولة الساحلية وبالتالي فإن الدولة الساحلية لا يمكنها أن تباشر أي إجراء إزاء المخالفات المرتكبة من هذه السفن سوى مطالبتها بالمغادرة الفورية لمياها الإقليمية، مع تحرير محضر رسمي لإثبات المخالفة المرتكبة، وتحمل دولة العلم المسؤولية عن أية خسارة أو أي ضرر يلحق بالدولة الساحلية بسبب مخالفات سفنها العامة والحكومية (المادة 30، 32 من اتفاقية 1982)

أما فيما يتعلق بالسفن الحربية وهي السفن التابعة للقوات المسلحة لدولة ما (عرفت المادة 29 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 السفن الحربية على أنها: "لأغراض هذه الإتفاقية تعني "السفينة الحربية" سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما وتحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدولة، وتكون تحت إمرة ضابط معين رسميا من قبل حكومة تلك الدولة ويظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو فيما يعادلها، ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية".) ، والمختصة بمتابعة السفن المشتبه بها في أعالي البحار، فإذا دخلت المياه الإقليمية لدولة ما، وأخلت بأنظمة تلك الدولة، أو لم تمتثل لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية، يحق لتلك الدولة أن تطلب إلى السفن الحربية مغادرة البحر الإقليمي

ذلك أن الدولة الساحلية لا تمنع مرور السفن الحربية الأجنبية في مياهها الإقليمية، ولا تشترط عليها الحصول على إذن مسبق أو تقديم إشعار، ولكن للدولة الساحلية الحق في تنظيم شروط ذلك المرور، وهو ما أجازته لجنة القانون الدولي للدولة الساحلية، أو في أن تشترط الإذن المسبق أو الإشعار، قبل دخول السفن الحربية إلى مياهها الإقليمية

أما فيما يتعلق بالسفن النووية وهي تلك السفن الأجنبية التي تعمل بالقوة النووية، أو التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية أو الملوثة للبحار، حيث جاءت المادة 23 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 لتقرير مبدأ مرور السفن الأجنبية التي تعمل بالطاقة النووية في المياه الإقليمية للدولة الساحلية. (نصت المادة 23 من إتفاقية الأمم المتحدة عن السفينة التي تعمل بالقوة النووية على أنه: "على السفن الأجنبية التي تعمل بالقوة النووية والسفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية، أثناء ممارستها لحق المرور البرئ عبر

البحر الإقليمي، أن تحمل من الوثائق وأن تراعي من التدابير الوقائية الخاصة ما قرره الاتفاقيات الدولية فيما يتعلق بتلك السفن".)

وقد حظيت هذه المسألة بكثير من الاهتمام خلال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، حيث عبرت كثير من الدول عن التخوف من الأخطار التي يمكن أن تنجم عن مباشرة السفن التي تعمل بالطاقة النووية، أو تحمل مواد نووية خطيرة، أو الخشبية من وقوع حوادث لتلك السفن، وإمكانية حدوث تلويث أو مساس بالبيئة، بينما حرصت الدول الصناعية الكبرى على التأكيد على حق السفن النووية أو التي تحمل مواد نووية في مباشرة حق المرور البرئ في ضوء تلك النصوص التي تم تضمينها في نص المادة 23 المشار إليها.

وإذا تأملنا في المادة 23 الأنفة الذكر، وما انطوى عليها من من التزام ألقى على عاتق السفن النووية أو التي تحمل مواد نووية أو ذات طبيعة خطيرة، نُدرِك أن تنفيذ مثل ذلك الالتزام يتعين له بالضرورة تدخلا من جانب سلطات الدولة الساحلية، للتحقق من توافر تلك الاحتياطات والتدابير، واستيفاء الوثائق المقررة وفقا لأحكام الاتفاقيات الدولية النافذة، وهو الأمر الذي لا يمكن تنفيذه بغير أن يتصل علم الدولة الساحلية بواقعة المرور، وهو الأمر الذي لا يتصور تحققه بغير تطلب الإخطار المسبق بالمرور.

كما تتمتع بعض أنواع السفن الحربية بقابلية الحركة والعمل فوق الماء وتحتته، مما قد يعرض أمن وسلامة الدولة الساحلية إلى الخطر، لا سيما أثناء عمل هذه السفن تحت الماء بسبب صعوبة تحديد نوعها ومكانها كما هو الحال في الغواصات، لذلك فقد وضعت المادة 20 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 شرطين أثناء مرور الغواصة في المياه الإقليمية للدولة الساحلية، حيث اشترطت أن تبحر وهي طافية على سطح البحر وتكون رافعة علمها.

ويمكن القول إن مرور السفن الحربية في المياه الإقليمية وكذلك مرور الغواصات سواء كانت مغمورة أم طافية يهدد أمن الدولة الساحلية تهديدا كبيرا، حيث أن لكل دولة حق ثابت في صيانة بقائها ومن الطبيعي أن يؤخذ دائما في الاعتبار.

ويجب على الأمم المتحدة أن تعيد التشريع في هذا الموضوع، وهو أن تضيف مادة في القانون الدولي للبحار تجرم فيها دخول السفن الحربية وكذا الغواصات إلى المياه الإقليمية لأي دولة ساحلية،

كونها تهدد أمن هذه الدول، وهو ما تستغله الدول الكبرى التي تمتلك أساطيل بحرية كبيرة بداعي حق المرور البرئ وهو ليس بريئاً وإنما فيه هيمنة على المناطق الاستراتيجية في البحار، وهو ما تفعله الولايات المتحدة الأمريكية في كثير من مناطق العالم سواء في الخليج العربي أو في خليج عدن أو غير ذلك من المناطق.

ويستثنى مما تقدم أن يكون للدولة الساحلية موقف قوة وهو أن تسمح بمرور السفن الحربية في المياه الإقليمية لأسباب ضرورية، منها تموين تلك السفن بالوقود من موانئ تلك الدول، أو لظروف قوة قاهرة أجبرت تلك السفينة الحربية على التوجه إلى المياه الإقليمية لتلك الدولة، أو أنه لا يوجد ممر بحري غير ذلك الممر الذي يدخل في المياه الإقليمية لتلك الدولة الساحلية ولكن بشرط الإذن المسبق، وإذا كانت غواصة أن تكون طافية ورافعة العلم، لهذه الأسباب فقط يجوز السماح، أو إذا كان هناك إتفاق بين دولة الساحل ودولة علم السفينة الحربية.

الدرس الرابع

المنطقة المتاخمة

يسترعي الحديث عن المنطقة المتاخمة التطرق الى تعريف المنطقة المتاخمة وتحديدها، ثم بيان سلطات الدولة الساحلية عليها، فالمركز القانوني للسفن الأجنبية المتواجدة في المنطقة المتاخمة

أولاً) تعريف المنطقة المتاخمة وتحديد مداها:

تعرف المنطقة المتاخمة بالمنطقة الملاحة أو المجاورة في ذلك الجزء الذي يبدأ من نهاية البحر الإقليمي تجاه البحر العالي، تمارس الدولة الساحلية السيطرة اللازمة لمنع خرق بعض قوانينها و أنظمتها. يرجع إنشاء هذه المنطقة إلى قوانين الذئاب التي أصدرتها إنجلترا في القرن 18 والتي أكدت من خلالها على حقها في ممارسة مجموعة من الاختصاصات على طول شواطئها في مسافات تتجاوز نطاق بحرها الإقليمي الذي كان عرضه آنذاك ثلاثة أميال بحرية، وذلك بهدف فرض رقابتها خارج نطاقه، ومعاقبة كل من يخرق قوانينها المتعلقة بالهجرة والجمارك، ردا على السفن التي لم تكن ترسو في الموانئ البريطانية بشكل طبيعي، بل تتربص بشواطئها من المسافة الخارجية للبحر الإقليمي، وتتصرف بطريقة مشبوهة لتستغل الفرصة وتغافل السلطات البريطانية فتقوم بإفراغ حمولتها، أو تقوم بشحن بضائع مهربة، فكان من شأن إحداث المنطقة المذكورة أن يسمح لسفن الدولة الساحلية فرض الرقابة الجمركية على السفن الأجنبية خارج نطاق المياه الإقليمية البريطانية، وقد انتقلت الفكرة إلى غيرها من الدول، ولقيت إهتماما ملموسا في الولايات المتحدة الأمريكية التي تبنت سلسلة من القوانين استهدفت إقامة نظام قانوني مماثل للنظام البريطاني.

وأدت هذه الإجراءات الى انتشار فكرة هذه المنطقة وإدراك أهميتها. فلكيت تأييدا كبيرا من قبل الفقهاء وعدد كبير من الدول، ثم الاعتراف بمفهوم المنطقة المتاخمة في مؤتمر عصبة الأمم في لاهاي عام 1930، ثم أكد عليها مؤتمر الأمم المتحدة في جنيف 1958.

نصت اتفاقية جنيف لعام 1958 المتعلقة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة في الفقرة الثانية من المادة 24 على أنه لا يجوز للدولة الساحلية أن تمتد عرض المنطقة المتاخمة إلى أكثر من 12 ميلا بحريا مقيسة من خط الأساس، وهذا من شأنه أن يلغي من الناحية العملية وجود هذه المنطقة في الحالة التي تمتد فيها الدولة الساحلية عرض بحرهما الإقليمي الى 12 ميلا بحريا مما يؤدي الى انعدام المنطقة المتاخمة.

وقد تداركت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 هذا الأمر، فجاء نص الفقرة الثانية من المادة 33 على شكل يعطي هذه المنطقة وجودا حقيقيا، حيث سمحت للدولة الساحلية بمد المنطقة المتاخمة إلى 24 ميلا بحريا، وقد نصت هذه الفقرة على أنه: "لا يجوز أن تمتد المنطقة المتاخمة إلى أبعد من 24 ميلا بحريا من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي".

ثانيا) سلطات الدولة الساحلية على المنطقة المتاخمة:

إن سلطات الدولة الشاطئية على المنطقة المتاخمة أقل من تلك المقررة على بحرهما الإقليمي من ناحية النظر إلى الهدف من تلك السلطات وهو "الوقاية" من الأنشطة التي تشكل إخلالا بأنظمتها الصحية والجمركية وشؤون الصيد، ومن ناحية أخرى، بالنظر إلى تلك المنطقة لا تعد أصلا امتدادا للإقليم الوطني، فهي خارج منطقة البحر الإقليمي وتعتبر بحسب الأصل جزءا من البحر العالي.

وتلتزم كل دولة، بالتعاون مع الدول الأخرى بالحفاظ على البيئة البحرية للمنطقة المتاخمة، واتخاذ التدابير اللازمة لمراقبة التلوث فيها ومنعه والسيطرة عليه.

ولقد تناقست أهمية المنطقة المجاورة بعد ظهور المنطقة الاقتصادية الخالصة بسبب احتواء المنطقة الخالصة على مفهوم المنطقة المجاورة.

ثالثا) المركز القانوني للسفن الأجنبية في المنطقة المجاورة:

أما فيما يتعلق بالمركز القانوني للسفن الأجنبية المتواجدة في المنطقة المجاورة فتمتع بحق المرور الحر والتوقف، والدخول والخروج منها بدون موافقة الدولة الساحلية.

وليس للدولة الساحلية ولاية جنائية، أو مدنية بالشكل الذي تمارسه في البحر الإقليمي، ولكنها تستطيع معاقبة السفن التي خرقت قوانينها وأنظمتها في البحر الإقليمي، إذ تستطيع متابعتها في المنطقة المتاخمة ومعاقبتها.

وإذا كانت الدولة الساحلية لا تملك الولاية على السفن الأجنبية في المنطقة المتاخمة كما تملكها في البحر الإقليمي، فإنها تستطيع منع السفن الأجنبية من استغلال مياه البحر وقاعه لأغراض اقتصادية، كالصيد والبحث العلمي والتعدين، بدون موافقة الدولة الساحلية بشكل صريح.

ونلاحظ أن هناك حقوق ثابتة للدولة الساحلية على الثروات الموجودة في مياه المنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة وعلى قاعها وباطنها، ولكنها في الوقت نفسه لا تملك الولاية القانونية بتنظيم هذه المنطقة وممارسة الحقوق القانونية التي تمارسها في البحر الإقليمي.

الدرس الخامس

المنطقة الاقتصادية الخالصة

خصصت اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 جزءا خاصا بهذه المنطقة التي لم تكن موجودة في اتفاقيات قانون البحار السابقة، وتنتمى هذه المنطقة بأهمية كبيرة نظرا لحقوق الدولة الساحلية عليها.

أولا) تعريف المنطقة الاقتصادية الخالصة وتحديدها:

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

وقد تبنت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 فكرة المنطقة الاقتصادية، فنصت المادة 55 منها على أن المنطقة الاقتصادية هي: المنطقة الواقعة وراء البحر الإقليمي والملاصقة له، وتنطبق عليها الأحكام الواردة في الجزء الخامس الخاص بهذه المنطقة وفقا للنظام المقرر في هذا الجزء، وأضافت المادة أن حقوق الدولة الساحلية وولايتها، وحقوق الدول الأخرى وحياتها يخضع للأحكام ذات الصلة من الاتفاقية.

وأضافت المادة 57 فيما يتعلق بعرض المنطقة الاقتصادية، أنها تمتد كحد أقصى إلى 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي للدولة الساحلية. وليس بالضرورة أن تكون لكل دولة ساحلية منطقة اقتصادية حدها مئتي ميل، فقد تؤدي الظروف الجغرافية إلى نقصان هذا الحد عن مائتي ميل، مثال ذلك الخليج العربي حيث تشغل إيران الجانب الشرقي فيه وتشغل الجانب الغربي كل من الكويت والسعودية والإمارات وقطر والبحرين وسلطنة عمان.

وتضمنت المادة 74 في فقرتها الأولى أحكاماً تتعلق بتعيين حدود المنطقة الاقتصادية بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتجاورة، على أن يتم تعيين الحدود بالاتفاق على أساس القانون الدولي، وفقاً لما ورد في المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية من أجل التوصل إلى حل منصف.

وفي حال تعذر التوصل إلى اتفاق خلال فترة معقولة فإن الفقرة الثانية من المادة 74 قضت بلجوء الدول إلى الإجراءات المنصوص عليها في الجزء الخامس عشر من الاتفاقية المتعلقة بتسوية النزاعات المتعلقة بتفسير الاتفاقية وتطبيقها بالوسائل السلمية وفقاً لما نصت عليه الفقرة الثالثة من المادة الثانية من ميثاق الأمم المتحدة، وإيجاد حل بأحد الوسائل المبينة في الفقرة 33 من الميثاق.

ثانياً) حقوق الدولة الساحلية وواجباتها في المنطقة الاقتصادية الخالصة:

تمارس الدولة الساحلية على المنطقة الاقتصادية الخالصة وفق المادة 56 من اتفاقية الأمم المتحدة حقوقاً سيادية على الثروات الاقتصادية الموجودة بها، وحقوق ولاية فيما يتعلق بإقامة واستعمال الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات والبحث العلمي البحري وحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وحقوق وواجبات أخرى. وهو ما سيتم التطرق إليه فيما يلي

أ) **الحقوق السيادية للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة:** تقضي الفقرة الأولى أ من المادة 56 من اتفاقية 1982 بأن يكون للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية حقوق سيادية لغرض:

1- استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية الحية وحفظها وإدارتها: بقصد بها كافة الثروات الحية الموجودة في العمود المائي أو على القاع أو في باطن القاع، الحيوانية منها والنباتية (راجع المواد 68، 77 من اتفاقية 1982)، ويشمل حق الدولة الساحلية في هذه الثروات استكشافها (وهي جميع الإجراءات التي تتخذها

الدولة الساحلية للقيام بالمسح الشامل للقطاعات المختلفة في المنطقة للتعرف على حياة وحركة التجمعات السمكية ومعرفة ظروفها وطبيعتها بيئتها وتسهيل إجراءات حفظها) واستغلالها وحفظها (المادة 61 الفقرة 1، 2 حددت المقصود بحفظ الموارد الحية "عدم تعرض بقاء الموارد الحية في المنطقة الاقتصادية لخطر الاستغلال المفرط" و...". صون أرصدة الأنواع المجتثاة أو تجديدها بمستويات يمكن أن تدر أقصى غلة قابلة للدوام كما تعينها العوامل البيئية والاقتصادية ذات الصلة..." (وادارتها

2- استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية غير الحية وحفظها وإدارتها: قضت بهذا الحق المادة 56 الفقرة الأولى أ من اتفاقية 1982، والذي يقصد به حق الدولة الساحلية في غي إجراء مسح شامل للمنطقة الاقتصادية ولثرواتها سواء كانت مباشرة أو بواسطة مواطنيها أو بواسطة دول أخرى أم شركات أجنبية، ويشمل الاستكشاف الحفر والجرف وأخذ العينات الجوفية والتنقيب وإذابة المعادن.

أما الاستغلال فهو يشمل كافة الأعمال التي تهدف استخراج الثروات المعدنية سواء من عمودها المائي أم من القاع أو باطن القاع.

وما تجدر الإشارة إليه أن الجزء الخامس من الاتفاقية لم يعالج موضوع حفظ وإدارة الموارد الطبيعية غير الحية، بل أُحيلت بموجب المادة 3/56 إلى الجزء السادس الخاص بالجرف القاري، وهذا يثير تساؤلات، أولها يتعلق بالأحكام التي تنظم استكشاف واستغلال وإدارة وحفظ الموارد غير الحية والموجودة في العمود المائي للمنطقة الاقتصادية الخالصة إذ أنها غير مشمولة بالفقرة الثالثة من المادة 56، وهي في نفس الوقت غير مشمولة بالأحكام الخاصة بالثروات الحية فما هي إذا الأحكام التي تنظمها؟

والتساؤل الثاني يتعلق بالعلاقة بين الجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة فإذا كانت الأحكام الخاصة بالجرف القاري هي نفسها التي تطبق على قاع المنطقة الاقتصادية الخالصة وباطن أرضها فلماذا هذا الفصل بين المؤسستين؟ وهل هناك ضرورة لبقاء مؤسسة الجرف القاري؟

3) الاستكشاف والاستغلال الاقتصاديين للمنطقة الاقتصادية الخالصة فيما يتعلق بالأنشطة الأخرى: وهو ما تضمنته المادة 56/الفقرة الأولى/أ وهو يشمل أي نشاطات في المستقبل، باستثناء ما ذكر من نشاط واحد هو انتاج الطاقة من المياه والتيارات والرياح والتي لم تفصل فيه الاتفاقية بشكل دقيق.

ب) ولاية الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة: نصت الفقرة الأولى ب من المادة 56 على ان للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة ولاية على الوجه المنصوص عليه في الاحكام ذات الصلة من هذه الاتفاقية فيما يتعلق بمايلي:

- إقامة واستعمال الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات: تم النص عليها في المادة 56 من اتفاقية 1982 ولكن لم تفرد أحكاما خاصة بكل منها. وأقرت الفقرة الأولى من المادة 60 بالحق للدولة الساحلية وحدها بإقامة وتشغيل واستخدام هذه الجزر والمنشآت والتركيبات وقد تسمح للغير بذلك اذا سمحت لذلك الغير المشاركة في استكشاف واستغلال الثروات الطبيعية لمنطقتها الاقتصادية وفقا للاتفاقية.

- البحث العلمي البحري

- حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها

- الحقوق والواجبات الأخرى للدولة الساحلية: أضاف البند (ج) من الفقرة الأولى من المادة 56 أن للدولة الساحلية أن تتمتع بالحقوق الأخرى التي تمنحها لها الاتفاقية، وتلتزم بما تتضمنه من واجبات، وهذا ما أكدته الفقرة الثانية من المادة 56 كحرية الملاحة والتحليق ومد الأنابيب والكابلات التي تتمتع بها كافة الدول في أعالي البحار والمنطقة الاقتصادية الخالصة.

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

ثانياً حقوق الدول الأخرى وواجباتها في المنطقة الاقتصادية الخالصة:

تقضي المادة 58 الفقرة الأولى على أن كافة الدول تتمتع في المنطقة الاقتصادية الخالصة بالحريات المشار إليها في المادة 87 المتعلقة بالملاحة البحرية والتحليق ووضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة وغير ذلك مما يتصل بهذه الحريات من أوجه استخدام البحر المشروعة دولياً. كذلك المرتبطة بتشغيل السفن والطائرات والكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة والمتفقة مع أحكام الاتفاقية.

كما أشارت الفقرة الثانية من المادة 58 إلى انطباق المواد 88-115 من الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي المتعلقة بالبحار على المنطقة الاقتصادية الخالصة (وهي مواد تتعلق بتخصيص أعالي البحار للأغراض السلمية، وعدم صحة الادعاءات عليها، وحق الملاحة وجنسية السفن للدولة التي ترفع علمها، والوضع القانوني للسفن، وواجبات دولة العلم، وحصانة السفن الحربية، والسفن التي تستخدم فقط في مهمات حكومية غير تجارية، وحظر نقل الرقيق، وقمع القرصنة، والاتجار غير المشروع بالمخدرات أو التي تؤثر على العقل، وأحكام أخرى تتعلق بالبحث الإذاعي غير المصرح به في أعالي البحار، وحق الزيارة، وحق المطاردة الحثيثة، ووضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة)

وبناء على ما تتضمنه هذه المواد من أحكام فإننا نجد أن ما ورد فيها ينطبق على المنطقة الاقتصادية الخالصة، أي أن جميع الدول تتمتع بالحريات التقليدية المقررة في أعالي البحار، مع مراعاة ما للدولة الساحلية من حقوق سيادة وولاية في هذه المنطقة، حيث يشترط على رعايا الدول الأخرى وفقاً

للمادة 62 فقرة 4 والذين يقومون بالصيد في المنطقة الاقتصادية الخالصة التقيد بقوانين وأنظمة الدولة الساحلية التي يجوز أن تتناول مايلي:

-إصدار التراخيص للصيادين ولسفن الصيد والمعدات المخصصة لذلك

-تقرير الأنواع التي يجوز صيدها، وتحديد حصص الصيد

-تنظيم مواسم الصيد وقطاعاته، وأنواع وأدوات الصيد وأحجامها وكمياتها. وأنواع وأحجام وعدد سفن الصيد المسموح باستخدامها

-تحديد أعمار وأحجام الأسماك وغيرها من الأنواع المسموح بصيدها

-تحديد المعلومات المطلوب من سفن الصيد تقديمها مثل كمية الصيد ومجهوده

-تقوم الجهات المعنية بإذن من الدولة الساحلية وتحت رقابتها، ببرامج أبحاث محددة عن مصائد الأسماك وتنظيم إجراء هذه الأبحاث

- وضع مراقبين أو متدربين على هذه السفن من قبل الدولة الساحلية

-إنزال تلك السفن كل صيدها أو جزء منه في موانئ الدولة الساحلية

-كما يجوز أن تتناول قوانين الدولة الساحلية الأحكام والشروط المتصلة بالمشاريع المشتركة أو غيرها من الترتيبات التعاونية

-الاحتياجات إلى تدريب العاملين، ونقل تكنولوجيا المصائد، بما في ذلك تعزيز قدرة الدولة الساحلية على القيام بالأبحاث الخاصة بالمصائد

-إجراءات التنفيذ

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

ثالثا) الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة:

وفيما يتعلق بالطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية فإنها كما وصفها الأستاذ كينوديك منطقة انتقال وسطى، بين البحر الإقليمي والبحر العالي، ومن هنا تأتي طبيعتها المختلطة ذات الصفة الهجين التي تجعل منها وحدة قانونية متميزة.

غالبا ما تقدم المنطقة الاقتصادية الخالصة كمنطقة اختصاص وظيفي تمارس فيها الدولة الساحلية، بموجب ما لها من حقوق على الموارد، اختصاصا تشريعيًا وقضائيًا لغرض حماية تلك الحقوق ومعاينة كل مس بها. وهي بذلك لا تخضع لسيادة الدولة الساحلية على النحو المطبق في البحر الإقليمي، وإنما تخضع لولاية الدولة الساحلية فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية والبحث العلمي ووضع المنشآت والجزر الاصطناعية، مع مراعاة احترام حريات وحقوق الدول الأخرى فيها. إذ يمكن القول ان للدولة "سيادة اقتصادية" على هذه المنطقة تسري على الثروات الحية وغير الحية وعلى مصادر الطاقة من الماء والتيارات والرياح وليس على المجال البحري نفسه الذي يبقى مفتوحا للحريات التقليدية للملاحة والمواصلات.

خامسا) المركز القانوني للسفن في المنطقة الاقتصادية الخالصة:

أما فيما يتعلق بالمركز القانوني للسفن فإن الجرائم والتصرفات التي تقع في المنطقة الاقتصادية الخالصة لا تتمتع الدولة الساحلية بالولاية القانونية والقضائية عليها كما هو الحال بالنسبة للجرائم والتصرفات التي تقع في البحر الإقليمي.

وتعد المنطقة الاقتصادية الخالصة خارج حدود الدولة الساحلية القضائية، وكأن الجرائم التي وقعت فيها، وقعت في منطقة أعالي البحار، ويسري على الجرائم التي تقع في المنطقة الاقتصادية الخالصة، ما يسري على الجرائم التي تقع في أعالي البحار.

أما الاعتداء على حقوق الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة فإنها لا تخضع للولاية القانونية والقضائية للدولة الساحلية، إنما تخضع لقواعد القانون الدولي الخاص بالمنازعات الدولية، وقواعد المسؤولية الدولية،

وهكذا يمكن القول أن حريات أعالي البحار مكفولة لجميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية، في نطاق المنطقة الاقتصادية الخالصة، باستثناء ما يتعلق بالثروات الطبيعية (الحية وغير الحية) الذي يعتبر حقا إنفراديا مانعا (حق سيادة) للدولة الشاطئية، وإن كان يمكن للدول الغير أن تشترك معها في استغلال الثروات، في إطار قواعد القانون الدولي العام.

الدرس السادس

الجرف القاري

كشفت العلوم الجغرافية البحرية الحديثة أن شواطئ الدولة الساحلية عندما تحدها مياه البحار قد تمتد تحت سطح المياه امتدادات تختلف في طبيعتها الجغرافية، فتارة ينحدر الشاطئ الأرضي تحت سطح المياه- بعد مسافة قليلة- انحدارا حادا عميقا دفعة واحدة، وتارة يكون هذا الانحدار خفيفا، يتدرج في العمق تحت سطح الماء إلى مسافات بعيدة.

وهذا الانحدار الخفيف قد يتخذ في تدرجه في العمق أشكالا وصورا مختلفة: فقد يمتد في عمق متقارب مسافة طويلة ثم ينحدر بعد ذلك دفعة واحدة انحدارا حادا نحو العمق الكبير، وقد يمتد في عمق بسيط في تدرج متصل إلى أن يصل إلى العمق الكبير، وهو في ذلك كله يكون قاع البحر غير المرئي من السطح المائي، وقد توجد عليه، أو به، أو فيما تحته من طبقات، ثروات حيوانية أو معدنية مختلفة وقد يمتد هذا القاع- في انحداره الخفيف- إلى مسافات كبيرة تتجاوز نطاق عرض البحر الإقليمي للدولة الساحلية. هذا الانحدار الذي يعرف بالجرف القاري أو الرضيف القاري أو الافريز القاري سنتطرق له بالتفصيل فيما يلي.

أولا) تطور مفهوم الجرف القاري:

لقد كان للولايات المتحدة السبق في إعلان ولايتها على جروفها القارية بموجب تصريح ترومان 1945، وقد جرى استخدام اصطلاح الجرف القاري لأول مرة عندما اقترح Ole Buen المدير العام للمصايد الاسبانية على المؤتمر الوطني لصيد البحر الذي عقد في مدريد عام 1916 أن يلحق البحر الإقليمي منطقة بحر أطلق عليها Plate forme Continentale وذكر أن هذه المنطقة هي أكثر مناطق البحر صلاحية لنمو الثروة السمكية وأغناها بالصيد.

واستخدمت حكومة روسيا هذا الاصطلاح رسميا في مذكرة بتاريخ 29 سبتمبر 1916، وأكدت فيها أنها تعتبر جزر Bennett, Jeannett, Henriett داخلية ضمن إقليم روسيا، لأنها تؤلف مع سيبيريا الجديدة و Warargel وغيرها الجرف القاري لسيبيريا، وقد عادت الحكومة السوفييتية السابقة بعد قيام الثورة الاشتراكية إلى تأكيد المعنى السابق في مذكرة وجهتها إلى الدول في 4 فيفري 1924، واستعملت أيضا اصطلاح الجرف القاري.

ونشير هنا إلى أن معاهدة باريا هي المصدر الأصلي للفكرة القانونية للامتداد القاري.

وقد عرفت إتفاقية جنيف لعام 1958 الخاصة بالجرف القاري في مادتها الأولى بأنه: « قاع البحر والأرض تحت قاع البحر في المساحات المائية المتاخمة للشاطئ الكائنة خارج منطقة البحر الإقليمي، وذلك إلى عمق مائتي مترا أو أبعد تبعا لعمق المياه المتاخمة ويقدر ما يسمح ذلك باستغلال الموارد الطبيعية لتلك المناطق».

وعرفته إتفاقية قانون البحار 1982 في المادة 76 الفقرة الأولى بمايلي: "يشمل الجرف القاري لأي دولة ساحلية قاع وباطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء بحرها الإقليمي في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم الدولة البري حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، أو إلى مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة".

ثانيا) امتداد الجرف القاري:

عاجت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 الأحكام الخاصة بالجرف القاري في الجزء السادس من الإتفاقية- المواد 76، 85- وتوسعت في تحديد امتداد الجرف القاري توسعا كبيرا، فقد طرحت جانبا معيار العمق حتى 200 متر، أو القدرة على الاستغلال، معتبرة طبقا للفقرة الأولى من المادة 76 أن الجرف القاري لأي دولة ساحلية يشمل قاع وباطن أرض المساحات المغمورة التي خارج بحرها الإقليمي في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، أو إلى مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة.

وفي حالة ما إذا امتد جرفها القاري إلى أكثر من 200 ميل بحري، فإن الدولة الساحلية تقدم المعلومات بذلك إلى لجنة حدود الجرف القاري على أساس التمثيل الجغرافي العادل. (المادة 4/76 بند أ)، وبموجب المادة 82 تلزم الدولة الساحلية بدفع مساهمات نقدية أو عينية عن استغلال الموارد غير الحية في هذه المنطقة، وتتدرج هذه المساهمات من 1 حتى 7 بالمائة من قيمة حجم الإنتاج، وتقدم هذه المساهمات إلى السلطة التي تتولى توزيعها على الدول الأطراف في الاتفاقية مع الأخذ بالاعتبار مصالح الدول النامية والدول غير الساحلية.

وتضمنت المادة 83 أحكاماً تتعلق بتعيين حدود الجرف القاري بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتجاورة، ونصت الفقرة الأولى منها على أن ذلك يتم عن طريق الاتفاق على أساس القانون الدولي، وفقاً لما نصت عليه المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية من أجل التوصل إلى حل منصف.

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

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

ثالثاً) حقوق الدولة الساحلية على الجرف القاري:

تضمنت المادة 77 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 حقوق الدولة الساحلية في جرفها القاري القيام بأعمال الاستغلال والاستكشاف للموارد الطبيعية إلا أن ذلك الحق لا يجب أن يؤثر على النظام القانوني للمياه العلوية (المادة 78 من الاتفاقية) ومن ثم لا يجب المساس بحرية الملاحة وغيرها من حقوق وحريات الدول الأخرى ولا أن يسفر ذلك الحق عن أي تدخل لا مبرر له في تلك الحقوق والحريات خاصة حرية الملاحة.

كما منحت المادة 79 حقوقاً للدول الأخرى تتضمن وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة على الجرف القاري، مع مراعاة حقوق الدولة الساحلية في اتخاذ التدابير المعقولة لاستكشاف الجرف القاري واستغلال موارده الطبيعية ومنع التلوث من خطوط الأنابيب وخفضه والسيطرة عليه (المادة 3/79) وفي حالة قيام الدولة الساحلية بإقامة جزر اصطناعية أو منشآت أو تركيبات يحق لها أن تقيم حولها مناطق سلامة معقولة ولها أن تتخذ من التدابير المناسبة لضمان سلامة الملاحة وسلامة الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات، ولا يجب أن تتجاوز مناطق السلامة مسافة 500 متراً حولها وبشرط ألا يؤدي ذلك إلى إعاقة استخدام الممرات البحرية المعترف بأنها جوهريّة للملاحة الدولية لعل هذا هو الأثر الوحيد للجرف القاري على الملاحة البحرية.

الدرس السابع

أعالي البحار

أعالي البحار أو يسميها فقهاء القانون الدولي (البحر العالي، الحر، العام، المفتوح) تعد من أهم المناطق البحرية، لأنها لا تخضع لسيادة الدول الساحلية أو ولايتها، وتتبع هذه الأهمية من الطبيعة القانونية لتلك المنطقة، فهي مفتوحة لكافة دول العالم الساحلية منها وغير الساحلية.

لذلك لا بد من دراسة مفهوم أعالي البحار، الحريات الرئيسية فيه، والمركز القانوني للسفن المتواجدة فيه.

أولاً) مفهوم أعالي البحار:

ينصرف اصطلاح البحر العالي قانوناً إلى كافة أجزاء البحر غير الخاضعة كلية أو جزئياً، وبأي صورة من الصور للاختصاص الإقليمي لأي دولة من دول العالم.

فالبحار العالية هي جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما، أو لا تشملها المياه الأرخيبيلية لدولة أرخبيلية، أي أن أعالي البحار تشمل تلك الامتدادات البحرية التي لا تخضع لسيادة أو ولاية الدولة الساحلية، فمنطقة أعالي البحار لا تخضع لسيادة أية دولة، ولا يمكن لدولة ما أن تدعي سيادتها على أي من أجزائه أو أن تمنع غيرها من الدول من استخدامه.

هذه الجرية التي أقرت بعد الجدل الكبير بين فقه القانون الدولي (سلدن و جروسيوس : البحر الحر والبحر المغلق)، وأقرت فيما بعد في الاتفاقيات والمؤتمرات الدولية كمؤتمر جنيف لعام 1958 الذي توصل الى عقد أربع اتفاقيات تتعلق بالبحر الإقليمي والجرف القاري والصيد وأعالي البحار ولم يتوصل المؤتمرين فيه إلى عقد أي اتفاقية، وأكدت اتفاقية جنيف المتعلقة بأعالي البحار عام 1958 على أن

"يكون البحر العالي مفتوحا لكل الأوطان ، وأن أي دولة لا يمكنها الادعاء بشرعية إخضاع أي جزء منه لسيادتها".

وتم عقد مؤتمر ثان للأمم المتحدة في جنيف عام 1960، ولم يتم التوصل فيه إلى حل للمسائل المطروحة، ومن ثم جاء المؤتمر الثالث للأمم المتحدة عام 1980 التي تمثل قانونا للبحار تتضمن أحكاما تتعلق بعرض المناطق البحرية الخاضعة لسيادة أو ولاية الدول الساحلية، وحدد مفهوم أعالي البحار وحريرات الدول فيه، وهو لا يختلف كثيرا عن المفهوم الذي حددته إتفاقية عام 1958.

وتجدر الإشارة هنا إلى أن إتفاقية جنيف 1958 استبعدت في مادتها الأولى فقط البحر الإقليمي والمياه الداخلية، ذلك أن المنطقة الاقتصادية الخالصة والمياه الأرخيلية لم يكن منصوصا عليهما في هذه الإتفاقية، في حين أخرجت إتفاقية قانون البحار 1982 المياه الداخلية والإقليمية، بالإضافة إلى المياه الأرخيلية والمنطقة الاقتصادية الخالصة نظرا لاستحداثها لهاتين المنطقتين، كما استبعدت الإتفاقية قاع أعالي البحار وباطن قاعها من مفهوم أعالي البحار.

من هنا نلاحظ أن الإتفاقيات استبعدت المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية وولايتها من تطبيق الأحكام المتعلقة بأعالي البحار، باستثناء بعض الحريرات الممنوحة لكافة الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة.

وقد نصت المادة 89 من إتفاقية قانون البحار 1982 على عدم صحة ادعاءات السيادة على أعالي البحار ، وجاء فيها أنه: "لا يجوز لأية دولة شرعا أن تدعي إخضاع أي جزء من أعالي البحار لسيادتها". ونصت المادة 88 على تخصيص منطقة أعالي البحار للأغراض السلمية (وإن كان ما نلاحظه في الواقع حركة الأساطيل الحربية المجهزة بأحدث و أخطر الأسلحة الفتاكة وأسلحة الدمار الشامل في أعالي البحار).

وسنتطرق فيمايلي لدراسة الحريرات الأساسية في أعالي البحار.

ثانيا) مبدأ حرية أعالي البحار:

إن المبدأ المطبق في أعالي البحار هو مبدأ حرية أعالي البحار، هذا المبدأ الذي كرسته المادة 4 من اتفاقية جنيف لعام 1958 المتعلقة بأعالي البحار، وأكدت المادة 87 من اتفاقية 1982 لقانون البحار في فقرتها الأولى على أن "أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، وتمارس حرية أعالي البحار بموجب الشروط التي تبينها هذه الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى".

كما نصت هذه المادة على أهم الحريات في أعالي البحار والتي تشمل:

-حرية الملاحة والتحليق: تعتبر هذه الحرية من أهم الحريات، وقد نشأت بشكل تدريجي، وتتضمن الحق في الملاحة لكافة السفن الخاصة والعامة، الحربية منها وغير الحربية، على سطح الماء أو تحتها، وبأي حجم ولجميع الأغراض وبالطرق التي تختارها وفقا لقواعد القانون الدولي ذات الصلة.

وقد نصت المادة 90 من اتفاقية قانون البحار ان "لكل دولة ساحلية كانت أو غير ساحلية الحق في تسيير سفن ترفع علمها في أعالي البحار". وتركت المادة 91 للدول تحديد شروط منح الجنسية للسفن، والتسجيل في اقليمها، والحق في رفع علمها. وأكدت المادة 92 أنه يجب على السفن أن تبخر تحت علم واحد فقط.

وقد قضت المادة 1/87/ب ان المجال الجوي لمنطقة أعالي البحار لا يخضع لسيادة أي دولة، والتحليق فيه جر لجميع الدول شرط التزامها بمراعاة القواعد القانونية الدولية الواجبة، وبشكل خاص تلك التي تقررها منظمة الطيران المدني الدولية.

-حرية وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة: نصت الفقرة الأولى من المادة 87 في البند الأول على هذه الحرية، واعتبرتها من الحريات الأساسية لأعالي البحار، وخصصت المواد من 112-115.

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

مراعاة التزاماتها الناشئة عن المعاهدات/مراعاة حقوق الدول الأخرى وواجباتها المنصوص عليها في الاتفاقية/ الالتزام بأن تتخذ التدابير والإجراءات اللازمة تجاه رعاياها، بهدف المحافظة على الثروات الحية، وعد القيام باستخدام وسائل صيد من شأنها انقراض الأسماك في أعالي البحار.

-حرية البحث العلمي وإقامة الجزر الصناعية وغيرها من المنشآت: يحق لكل دولة إقامة ما تشاء من الجزر الصناعية والمنشآت والتركيبات الأخرى بشرط ألا تكون متعارضة مع قواعد القانون الدولي ، ولا يكون لهذه الجزر والمنشآت مركز الجزر الطبيعية، وبالتالي لا يكون لها بحر إقليمي أو منطقة اقتصادية خالصة أو جرف قاري.

كما يحق لكافة الدول والمنظمات الدولية إجراء ما تشاء من البحوث العلمية وفق المادة 238 من الاتفاقية، بشرط أن يجرى البحث العلمي للأغراض السلمية وحدها، وبالوسائل والطرق العلمية المناسبة دون التعرض لأوجه الاستخدام المشروعة الأخرى للبحار، ويجب أن يجرى حسب الأنظمة ذات الصلة المعتمدة وفقا للاتفاقية بما في ذلك الأنظمة المتعلقة بحماية البيئة البحرية وحفظها.

إلا أن مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار ليس مطلقا إذ ترد عليه بعض القيود التي سنتطرق إليها فيما يلي.

ثالثا) القيود الواردة على مبدأ حرية أعالي البحار

ورد على مبدأ حرية أعالي البحار عدة قيود، وذلك لضمان ممارسة الحريات المطبقة عليه في حدود الأهداف المقررة، وحتى لا يؤدي استخدام هذه الحريات إلى الفوضى وإلى ارتكاب الجرائم، ثم الإفلات من العدالة الجزائية.

وتتمثل هذه القيود في استخدام أعالي البحار للأغراض السلمية(الم 88) ، حظر نقل الرقيق(الم 99) ، مكافحة القرصنة(الم 100) ، مكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو بالمواد الأخرى التي تؤثر على العقل(الم 108) ، قمع البث الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار(الم 109) ، حق الزيارة والتفتيش(الم 110)، وحق المطاردة الحثيثة(الم 111) ، حماية البيئة البحرية(الم 87) ، إيلاء المراعاة الواجبة لمصالح الدول الأخرى في ممارستها لحرية أعالي البحار، وكذلك الاعتبار الواجب لما تنص عليه هذه الاتفاقية من حقوق فيما يتعلق بالأنشطة في المنطقة. (سيتم شرحهم بالتفصيل في المحور اللاحق)

رابعاً) المركز القانوني للسفن الأجنبية في أعالي البحار:

بالنسبة للمركز القانوني للسفن في أعالي البحار فإن القاعدة هي خضوع السفن لولاية واختصاص وسلطات دولة العلم فقط. وبالتالي لا يجوز لأية دولة أخرى أن تمارس أي اختصاص تجاه السفن الأجنبية في هذه المنطقة، ويرجع التبرير الذي تستند إليه تلك القاعدة إلى اعتبار السفينة جزء من إقليم الدولة، وقد أيد الفقه والقضاء الدولي تلك القاعدة.

وخضوع السفينة لاختصاص دولة العلم يعني خضوعها لقوانين هذه الدولة وسلطاتها، وتشريعات دولة العلم هي التي تنظم السفينة ونشاطاتها، وهي التي تطبق أيضاً على الحوادث التي تقع على ظهرها والتي تؤدي إلى إحداث آثار قانونية.

لذلك قضت المادة 91 من إتفاقية قانون البحار 1982 بضرورة تحديد جنسية السفينة وعلمها كمعيار لتحديد القانون الذي تخضع له السفينة، كما يجب أن تُبحر السفينة تحت علم دولة واحدة فقط وتكون خاضعة لولايتها.

كما قضت المادة 94 من ذات الإتفاقية أنه يجب على الدولة التي ترفع السفينة علمها أن تتخذ ما يلزم من تدابير لتأمين السلامة في البحار وذلك فيما يتعلق بعدة أمور منها بناء السفن ومعداتنا وصلاحياتها للإبحار، تكوين طاقم السفن، وشروط العمل الخاصة بهم، وتدريبهم، مع الأخذ في الاعتبار الوثائق الدولية المنطبقة، واستخدام الإشارات والمحافظة على الإتصالات ومنع المصادمات.

ومن بين التدابير التي على دولة العلم إتخاذها تلك اللازمة لتأمين سلامة السفينة وكفالة صلاحيتها للملاحة، وإمام طاقم السفينة بالأنظمة الدولية التي تكفل سلامة الأرواح في البحار ومنع التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه، وعلى كل دولة أن تأمر بإجراء تحقيق موضوعي في كل حادث بحري أو حادثة ملاحية في أعالي البحار يكون للسفينة التي ترفع علمها شأن بها وتتجم عنها أضرار بشرية أو مادية، وعليها أن تتعاون مع غيرها من الدول.

وفي حالة تعرض سفينة دولة ما لمعاملة لا تتفق مع القانون الدولي من جانب إحدى الدول، فإن لدولة العلم الاحتجاج لدى الدولة المخالفة للقانون الدولي، وتُبنى مطالب السفينة دولياً تطبيقاً لنظام الحماية الدبلوماسية، وإلى جانب ذلك تخضع السفن لما تبرمه دولة العلم من معاهدات دولية، وتتمتع بما تقرره

من حماية وضمانات مختلفة، كالمعاهدات التجارية ومعاهدات الملاحة التي تحتوي على القواعد الخاصة برسو السفن ووجودها في موانئ الدول الأطراف والتسهيلات المختلفة التي تقرر ما لها.

وتجدر الإشارة إلى أن الحماية الجنائية للسفن في أعالي البحار تكون لدولة العلم بالنسبة للجرائم التي تقع على متنها(الم97)، أما إذا تعرضت لقرصنة من قبل سفينة أخرى فهنا يكون الإختصاص لأكثر من دولة، فقد يكون الإختصاص لدولة علم السفينة الحربية التي قامت بضبط سفينة القرصنة، وقد يكون لدولة المجني عليه، وقد يكون للدولة الساحلية.

كما تتمتع دولة العلم بالإختصاص الجنائي على سفنها الحربية حتى ولو امتدت آثار الجريمة إلى خارجها، كما لو تم إلقاء جثة في أعالي البحار أو تلوث البيئة البحرية، أو المصادمة البحرية بسفينة أخرى مما ترتب عليه غرقها أو غرق بعض أشخاصها.

غير أن المشكل الذي يُثار في أعالي البحار، هو مشكل تنازع الإختصاص، حيث أن كل دولة تدعي اختصاصها بالجرائم التي على متن السفينة التي ترفع علمها، حيث أن كل منها يعتبر أن السفينة جزء عائم من إقليم الدولة يسبح في أعالي البحار، ويبلغ هذا التنازع مداه عندما تقع الجريمة على متن سفينتين لا سفينة واحدة، كأن يطلق شخص أعيرة نارية من على متن السفينة فيقتل شخصا آخر على متن سفينة تحمل علم دولة أخرى، ففي هذه الحالة يثور التساؤل عن السلطة المختصة في مباشرة إجراءات التحقيق والمحاكمة لأي السلطات ينعقد الاختصاص في القيام بإجراءات التحقيق والمحاكمة؟

ولهذا حاولت المادة97 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الإجابة عن هذا السؤال بقولها: «1- في حالة وقوع مصادمة أو أية حادثة ملاحية أخرى تتعلق بسفينة في أعالي البحار، وتؤدي إلى مسؤولية جزائية أو تأديبية لربان السفينة أو أي شخص آخر يعمل في خدمتها، لا يجوز أن تقام أية دعوى جزائية أو تأديبية ضد ذلك الشخص إلا أمام السلطات القضائية أو الإدارية لدولة العلم أو للدولة التي يكون الشخص من رعاياها». كما قضت الفقرة الثالثة من ذات المادة: «ألا تصدر أية سلطات غير سلطات دولة العلم أمرا باحتجاز سفينة أو احتباسها، حتى ولو كان ذلك على ذمة التحقيق».

ومفاد هذه النصوص أنها تخول دولة علم السفينة الاختصاص الجنائي بمحاكمة المسؤولين من ربان أو بحارة يعملون في خدمتها- عن الأفعال التي تؤدي إلى مسؤوليتهم الجنائية- وبالتالي هي التي تحاكم الجناة.

ونخلص إلى القول أن دولة العلم هي وحدها صاحبة الولاية العامة على السفن التي ترفع علمها، وأنه لا يجوز لأي سفينة أو طائرة حربية تابعة لدولة أخرى إيقافها أو تفتيشها أو ضبطها أو مطاردتها أو احتجازها باعتبارها ترمز لسيادة الدولة وفقا للنصوص الدولية سواء في إتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958، أو إتفاقية القانون الدولي للبحار عام 1982. إلا أن القانون الدولي أقر استثناءات على قاعدة الولاية المطلقة لدولة العلم.

الاستثناءات:

أقر القانون الدولي استثناءات على قاعدة الولاية المطلقة لدولة العلم حفاظا على الجماعة الدولية، من ذلك ما قرره المادة 110 من الإتفاقية العامة للبحار، والتي أعطت للسفن العامة الحق في طلب ومراجعة الأوراق التي تصرح للسفينة التجارية برفع علم دولة هذه السفينة، فإذا ثبتت صحة شكوكها فلها أن تجري تفتيش السفينة، وإذا ثبت عكس ذلك وجب عليها إصلاح وتعويض ما أصاب السفينة التجارية من ضرر. وتتمثل تلك الاستثناءات فيمايلي:

أولاً) حق الزيارة: هو حق يخول السفن الحربية والسفن العامة زيارة السفن التي تنتهك القوانين الساحلية أو القانون الدولي للبحار، أو يتوافر في حقها أسباب معقولة للاشتباه في ارتكاب أعمال القرصنة البحرية أو الإتجار بالرقيق أو تقوم بأعمال البث الإذاعي غير المصرح به أو كانت عديمة الجنسية.

وتتم تلك الزيارة عن طريق إرسال زورق تحت قيادة أحد الضباط إلى السفينة المشتبه فيها، ويمكن للسفينة الحربية أو السفينة العامة أن تقوم بذلك بنفسها بشرط عدم تعريض السفينة المشتبه فيها للخطر.

ويتم خلال الزيارة الإطلاع على وثائق السفينة والوقوف على طبيعتها وصلاحتها والتحقق من مدى ارتكابها للمخالفات التي قامت الدلائل لديها على ارتكابها.

ثانيا) حق التفتيش: قد تتوقف الزيارة عند حد الإطلاع على الوثائق التي تحملها السفينة والتحقق من أنها لم ترتكب مخالفات جسيمة ثم يتم النزول من على متنها وتركها تبحر في حال سبيلها. وقد يستدعي الأمر القيام بتفتيش السفينة، وإجراء المزيد من الفحص على متنها، كما لو كانت هناك دلائل على ارتكاب جرائم معينة.

ويجب أن يتم التفتيش وفقا للأصول المرعية أي دون تعمد تعريض السفينة للخطر أو تدميرها إلا في الحالات القصوى كأن تدفعها الظروف إلى مقاومة السفينة أو لمنعها من الاستمرار في الهرب.

ثالثا) المطاردة الحثيئة: يحق للسفن الحربية أو العامة التابعة للدولة الساحلية إذا توافرت لديها الأسباب المعقولة، أن تقوم بأعمال المطاردة الحارة أو الحثيئة بهدف تعقب السفن الأجنبية التي ارتكبت عملا يعد خرقا لأحكام وقوانين الدولة الشاطئية شريطة أن يتم هذا الانتهاك في مياهها الداخلية أو الإقليمية أو المناطق الأخرى الخاضعة لرقابتها كالمناطق المجاورة أو المنطقة الاقتصادية.

ولكي تمارس الدول حق المطاردة لا بد من توافر مجموعة من الشروط هي:

أ- أن تتوفر لدى سلطات الدولة الساحلية أسباب أو قرائن قوية- ولا يكفي مجرد الإشتباه- على أن السفينة الأجنبية قد ارتكبت أثناء وجودها في المياه الداخلية أو المياه الأرخبيلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة أو المنطقة الاقتصادية أو فوق الجرف القاري مخالفة قانونية، ويجب أن تكون تلك المخالفة إنتهاكا لقانون أو للائحة مما تملك الدولة حق إصداره في شأن مثل هذه المناطق البحرية.

ب- أن تبدأ عملية المطاردة أثناء وجود السفينة المخالفة أو أحد زوارقها في المياه الداخلية أو المياه الأرخبيلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة أو المنطقة الاقتصادية أو فوق الجرف القاري.

ج- أن تقوم الدولة بإصدار أمر للسفينة المخالفة بالتوقف من مسافة تستطيع معها هذه السفينة أن ترى الإشارة أو تسمعها، ويمكن أن يتم ذلك عن طريق الإشارات الضوئية أو اللاسلكي أو مكبرات الصوت.

د- لا يجوز أن يمارس حق المطاردة الحثيئة إلا من قبل السفن أو الطائرات الحربية التابعة للدولة الساحلية، أو غيرهما من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية و مأذون لها بذلك.

هـ- أن تكون المطاردة مستمرة غير منقطعة، فإذا إنقطعت ولو بسبب قوة قاهرة تكون غير مشروعة، ولكن لا يلزم أن تقوم سفينة واحدة بالمطاردة بل يجوز أن تتابعها عدة سفن أو طائرات متوالية إلى أن يتم القبض على السفينة المخالفة، بشرط أن ينتفي أي فاصل زمني بين عمل هذه السفن أو الطائرات.

و- أن يتم القبض على السفينة المخالفة قبل دخولها البحر الإقليمي للدولة التي تنتمي إليها أو البحر الإقليمي لدولة أخرى.

وتجدر الإشارة إلى أن حق المطاردة يجب أن يتم طبقاً لهذه الشروط وإلا تعين تعويض السفينة التي تم احتجازها دون مبرر عن أي خسارة أو ضرر يكون قد لحق بها نتيجة ذلك.

رابعاً) حظر نقل الرقيق أو الإتجار به: تعد جريمة الإتجار بالرقيق أو نقله بأي وسيلة أمراً محظوراً سواء كان الإتجار أو النقل خاصاً بالرقيق الأسود أو بالرقيق الأبيض، وقد تقرر هذا الحظر كنتيجة طبيعية متفرعة عن حظر نظام الرق ذاته، لذلك يجب على كل دولة أن تلتزم في تشريعاتها الداخلية بتجريم جميع الإجراءات الكفيلة بمنع السفن التي تحمل علمها من نقل الرقيق وإنزال العقوبة عليها إن فعلت، وهو ما نصت عليه المادة 99 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

فإذا ثبت وظهرت أدلة قوية على أن السفينة تباشر تجارة الرقيق، فإنه يحق للسفن الحربية التابعة لأي دولة أن تتعرض لها في البحار العالية، وتقوم بتفتيشها وضبطها، وتكون جهة الإختصاص القضائي لمحاكمة هذه السفينة هي دولة العلم الذي تحمله، ولا يدخل الإختصاص القضائي لدولة أخرى، حتى تلك الدولة التي تتبعها السفينة الحربية التي قامت بتفتيشها.

خامساً) البث الإذاعي غير المصرح به: يعتبر البث الإذاعي غير المصرح به سواء كان عن طريق إرسال الإذاعات الصوتية أو التلفزيونية، من سفينة أو منشأة في أعالي البحار، والموجهة إلى أفراد دولة معينة بذاتها، أو لمجموعة من الدول، وبما يخالف الأنظمة الدولية بمثابة إعتداء على سيادة الدولة الموجه البث إلى أفرادها، فضلاً عما يؤدي إليه هذا العمل من تشويش على موجات البث المعتمدة دولياً، لذلك فقد إهتمت الدول بقمع مثل هذا العمل واعتباره جريمة دولية.

وقد نصت الفقرة الثالثة من المادة 109 من إتفاقية قانون البحار على أنه "يجوز أن يحاكم أي شخص يعمل في البث الإذاعي غير المصرح به أمام محاكم: دولة علم السفينة، أو دولة تسجيل المنشأة،

أو الدولة التي يكون الشخص من رعاياها، أو أية دولة يمكن استقبال البث فيها، أو أية دولة يشكل هذا البث تشويشا على اتصالاتها اللاسلكية المصرح بها".

كما أنه يجوز لأي سفينة حربية من الدول ذات الولاية أن تتدخل للقبض على كل شخص يعمل في البث الإذاعي غير المصرح به في أعالي البحار، كما لها أن تقوم بحجز أية سفينة مستخدمة لهذا الغرض، ولها الحق في ضبط أجهزة الإرسال الإذاعي ومصادرتها.

ونخلص في الأخير إلى القول أن أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول سواء كانت ساحلية أو غير ساحلية، وأن أعالي البحار لا تخضع للسيادة الإقليمية لأي دولة، وهو ما أكدته المادة الثانية من إتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958، والمادة 87 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

كما يجب على كل سفينة أن ترفع علم الدولة التي تنتمي إليها حتى يمكن التعرف عليها، ولا يجوز للسفينة أن ترفع أكثر من علم واحد، وإذا كان يحق للدولة وفقا لما سبق حرية الملاحة في أعالي البحار باعتبار ذلك أحد حقوقها الثابتة بموجب العرف الدولي، إلا أنه يترتب على ذلك التزامها بعدة واجبات مثل رقابتها في الشؤون الإدارية والتقنية والاجتماعية على السفن التي ترفع علم تلك الدولة.

كما أن جميع السفن تخضع لاختصاص دولة العلم، وهذا ما أكدته المادة 92 من إتفاقية الأمم المتحدة 1982، والمادة 6 من إتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958.

كما أن للسفينة الحربية مباشرة أعمال البوليس من الضبط والتفتيش ضد السفن الخاصة أو التي تقوم بأعمال غير مشروعة في أعالي البحار، وهذه السفن هي التي تقوم بتطبيق القانون الدولي الجنائي في عرض البحر، وذلك لغرض حماية البحر من كل الأفعال التي تهدد أمن الملاحة البحرية وسلامتها.