



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة مولود معمري - تيزي وزو
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق



الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982

رسالة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم
تخصص قانون

تحت إشراف الأستاذ:
د/تاجر محمد

من إعداد الطالب:
لعمامري عصاد

لجنة المناقشة:

د/ كاشير عبد القادر، أستاذ، جامعة مولود معمري تيزي وزو.....رئيسا
د/ تاجر محمد، أستاذ، جامعة مولود معمري تيزي وزو.....مقررا
د/ برقوق محند، أستاذ، المدرسة العليا للعلوم السياسية، جامعة الجزائر.....ممتحنا
د/ محي الدين جمال، أستاذ، جامعة البليدة.....ممتحنا
د/ خلفان كريم، أستاذ محاضر "أ"، المدرسة العليا للعلوم السياسية، جامعة الجزائر.....ممتحنا

تاريخ المناقشة: 2014/12/04

إهداء

إلى أمي وأبي حفظهما الله لي ورعاهما وأطال في عمرهما
إلى أخي وأختي وأولادهما
إلى جميع أفراد العائلة
إلى جميع أساتذتي وأخص بالذكر:
د/ خلفان كريم
د/ يحياوي أعمر
إلى جميع الأصدقاء والزملاء وأخص بالذكر:
أ/ خلوي خالد
و أ/ بوخرس بلعيد
إلى كل الذين يحبونني وأحبهم
إلى جميع هؤلاء أهدي ثمرة جهدي هذا

لعمامي عصاد

كلمة شكر

أتقدم بخالص الشكر وعظيم الامتنان لأستاذي الفاضل:

الأستاذ الدكتور تاجر محمد

لقبوله الإشراف على هذا العمل

كما أتقدم بالشكر الجزيل لأعضاء لجنة المناقشة، لقبولهم

أن يشاركوا في مناقشة وإثراء هذا العمل.

لعمامي عصاد

مختصرات:

أولاً: باللغة العربية:

- ج.ر.ج.ج. : الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية.
 ع. : العدد.
 م.أ.م. : منشورات الأمم المتحدة.
 م.ج. : المجلة الجزائرية.
 م.ج.ع.ق.ا.س. : المجلة الجزائرية للعلوم القانونية الاقتصادية والسياسية.

ثانياً: باللغة الفرنسية:

- A.D.G. : Annales de Géographie
 A.D.M. : Annuaire du Droit de la Mer
 A.F.D.I. : Annuaire Français de droit International
 A.F.P.E.Q. : Association Française pour l'Etude du
 Quaternaire.
 C. : Contre.
 C.D.I. : Commission du Droit International
 C.G.Q. : Cahiers de Géographie du Québec.
 C.I.J. : Cour Internationale de Justice.
 C.P.A. : Cour Permanente d'Arbitrage.
 C.P.J.I. : Cour Permanente de Justice Internationale.
 éd. : Edition.

F.	: Fascicule.
J.C.D.I.	: Juris–Classeur du Droit International.
I.L.C.	: International Law Commission
N°.	: Numéro
O.P.U.	: Office des Publications Universitaires.
Par.	: Paragraphe.
R.A.S.J.E.P.	: Revue Algérienne des Sciences Juridiques Economiques Et Politiques.
R.B.	: Revue la baille.
R.B.D.I.	: Revue Belge de Droit International
R.C.A.D.I.	: Recueil des cours de l’Académie de droit International De la Haye.
Rec.	: Recueil.
R.F.S.P.	: Revue Française de Science Politique
R.G.D.I.P.	: Revue Générale de Droit International Public
R.J.T.	: Revue Juridique Thémis
R.Q.D.I.	: Revue Québécoise de Droit International
T.	: Tome.
T.I.D.M.	: Tribunal International du Droit de la Mer
VOL.	: Volume.

ثالثاً: باللغة الانجليزية:

I.L.C. : International Law Commission.

I.C.J. : International Court of Justice.

C.C.S : Commercial Crime Services

« Les règles existantes du droit international sont nées d'un compromis entre des tendances opposées, en d'autres mots, elles sont le résultat de forces politiques ; ce n'est que par abstraction que nous pouvons les considérer comme des règles purement juridiques, c'est-à-dire placées une fois pour toutes au-dessus des luttes politiques ».

A. Raestad, Cité in : BARDONNET Daniel, « La largeur de la mer territoriale essai sur le rôle des facteurs d'opportunité dans la formation de la règle de droit », in : Revue Générale De Droit International Public, Tome LXVI, 1962, p. 35.

مقدمة

كانت البحار في الحقبة الأولى من تاريخ البشرية حرة مطلقة كالهواء، وبالرغم من هذا فإن الخلاف حول ثروات هذه المنطقة من الكرة الأرضية لم يثار بين الجماعات السكانية القاطنة على سواحلها، وهذا يعود أساسا إلى الجهل بالثروات الهائلة التي تزخر بها هذه البحار، وإلى الإمكانات البدائية المتاحة آنذاك.

بدأت أهمية البحار تتعاضد تدريجيا مع التطور العلمي الذي شهدته البشرية، وتزايد معها تسابق الدول فيما بينها لاستغلال الثروات البحرية، ما أدى في كثير من الحالات إلى صراعات طاحنة خلفت خسائر فادحة للأطراف المتنازعة.

انتقل هذا الصراع في شكل خلاف فقهي إلى فقهاء القانون الدولي، الذين انقسموا إلى اتجاهين متباينين، ينادي الاتجاه الأول بحرية البحار، والتي ينتج عنها حق الجميع في استغلال ثروات البحار، الحية منها وغير الحية، في أي منطقة كانت في عرض البحر، الأمر الذي عارضه الاتجاه الثاني، الذي يقر بحق الدول الساحلية في احتكار المساحات البحرية القريبة من شواطئها.

تأثر الفقهاء في المرحلة الأولى بسياسات دولهم، وهذا ما اتضح جليا من خلال كتاباتهم التي تضمنت نظريات ما كانت تعبر في حقيقة الأمر إلا عن مصالح دولهم الإستراتيجية في البحار، هذه الكتابات التي مهدت في فترة لاحقة إلى إعلانات فردية تدعي بموجبها بعض الدول الساحلية بحقها في مد سيادتها الإقليمية على مناطق بحرية محاذية لشواطئها.

اختلفت هذه الإعلانات في مضامينها وتعارضت فيها المصالح ما أدى إلى حالة من الفوضى الدولية في المواقف، الوضع الذي هدد الأمن والسلم الدولي وجعل الأطراف المتنازعة تقتنع تدريجيا بضرورة الاتفاق على بعض القواعد القانونية التي يجب أن تحكم البحار.

إن عدم كفاية القواعد العرفية المنظمة للبحار، وعدم نجاعة الاتفاقيات الثنائية والإقليمية في حل جميع المشاكل المطروحة، استدعى ضرورة الدخول في مفاوضات دولية جمعت أكبر قدر من الدول، بهدف الاتفاق على جملة من القواعد القانونية التي ستكون ملزمة لجميع الأطراف.

اتضح خلال مفاوضات المؤتمر الأول لقانون البحار الذي انعقد بجنيف في عام 1958، أن الدول بالرغم من وعيها بضرورة التوصل إلى حلول توفيقية ترضي مختلف الأطراف، إلا أنها تشبثت إلى درجة كبيرة بمصالحها الخاصة.

أدى هذا التشبث بالمصالح الخاصة إلى عدم التوصل إلى إيجاد قواعد دولية تحل جميع المشاكل المطروحة، وهذا على الرغم من أن المؤتمر قد توج بأربع اتفاقيات دولية، الأولى، تتعلق بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، والثانية، بالصيد وصيانة الموارد الحية في أعالي البحار، والثالثة، بأعالي البحار، أما الرابعة، فهي تخص الجرف القاري. إضافة إلى بروتوكول للتوقيع الاختياري فيما يتعلق بالتسوية الإجبارية للمنازعات. يعاب على هذه الاتفاقيات كون أن أغلب أحكامها ما هي إلا تقنين للقواعد العرفية، وأنها لم تفصل بطريقة واضحة في الكثير من المواضيع التي تناولتها، ناهيك عن النقائص الكثيرة التي اعترتها.

اتضح هذه النقائص، عملياً، بعد فترة وجيزة من إبرام هذه الاتفاقيات، ما استوجب استدعاء المؤتمر الثاني لقانون البحار في عام 1960، الذي انتهى بالفشل بسبب الاختلاف الكبير في مطالب الدول المؤتمرة خاصة فيما يتعلق بمسألة مدى البحر الإقليمي.

تعتبر هذه المسألة من المواضيع الخلافية الشائكة التي عكست التعارض الكبير في المصالح بين الدول الساحلية من جهة، والدول البحرية الكبرى من جهة أخرى. فالدول الساحلية خاصة النامية منها طالبت ببحر إقليمي يبعد عن سواحلها بمسافة شاسعة، مدعمة مطلبها هذا بجملة من الدواعي الاقتصادية والأمنية. وبالمقابل عارضت الدول

البحرية الكبرى هذا المطلب رغبة منها في الحفاظ على مبدأ حرية البحار الذي يخدم مصالحها الإستراتيجية.

استطاعت الدول البحرية الكبرى أن تقف عقبة أمام مطالب الدول الساحلية لفترة طويلة، إلا أن مطالب هذه الأخيرة مافتتت تتزايد خاصة بعد أن تحصلت العديد من هذه الدول على استقلالها الذاتي.

لا يختلف اثنان، على أن المواضيع الخلافية لا تنحصر فقط في مدى البحر الإقليمي، وأن الخلاف لا يقتصر فقط على الدول الساحلية من جهة والدول البحرية الكبرى من جهة أخرى، بل شمل الخلاف مواضيع كثيرة وامتد إلى أطراف متعددة، وهذا ما اتضح من خلال مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار، هذه المناقشات التي قامت على أساس "الصفقة الشاملة" والتي اتسمت بالصعوبة والتعقيد توجت في نهاية المطاف بإبرام اتفاقية قانون البحار¹.

اعتبر رئيس المؤتمر الثالث لقانون البحار، في بيانيه اللذين أدلى بهما بتاريخ 6 و 11 ديسمبر 1982 في الدورة الختامية للمؤتمر، هذه الاتفاقية² "دستورا للمحيطات"، وذلك، في رأيه، لعدة أسباب من بينها ما يلي:

- إن الاتفاقية تعزز صيانة السلم والأمن الدولي، لأنها تستعيز عن المطالب المتضاربة الكثيرة للدول الساحلية بحدود متفق عليها دوليا للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري.

¹ - أقصد باتفاقية قانون البحار، اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

² - تناولت هذه الاتفاقية أغلب المواضيع المتصلة بالبحار، وذلك في 320 مادة وتسعة مرافق، بحيث تطرقت لعدة مواضيع من بينها: البحر الإقليمي، المياه الأرخيلية، المنطقة الاقتصادية الخالصة، حماية البيئة البحرية، المطاردة الحثيئة... الخ. للمزيد من التفاصيل راجع : TRAVES Tullio, « convention des Nations Unies sur le droit de la Mer », United Nations 2009, in : <http://www.un.org/law/avl>., p. 1-7.

- إن اهتمام المجتمع الدولي بحرية الملاحة ستيسره الحلول التوفيقية الهامة بشأن وضع المنطقة الاقتصادية الخالصة، ونظام المرور البريء عبر البحر الإقليمي، ونظام المرور العابر في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، ونظام المرور في الممرات البحرية الأرخيبيلية.

- إن اهتمام المجتمع الدولي بصون الموارد الحية للبحار، والانتفاع الأمثل بها سيعززه التنفيذ الأمين لأحكام الاتفاقية المتصلة بالمنطقة الاقتصادية الخالصة.

- إن الاتفاقية تتضمن قواعد جديدة للبحث العلمي البحري توجد توازنا منصفا بين مصالح الدول التي تقوم بالبحث ومصالح الدول الساحلية التي ستجري البحوث في مناطقها الاقتصادية أو جروفها القارية.

- إن النظام الإلزامي لتسوية المنازعات الوارد في الاتفاقية سيدعم اهتمام المجتمع الدولي بتسوية المنازعات بالوسائل السلمية ومنع استخدام القوة في تسوية المنازعات بين الدول.

- إن الاتفاقية نجحت في ترجمة المبدأ المتمثل في أن موارد قاع البحار العميقة تشكل التراث المشترك للإنسانية إلى مؤسسات وترتيبات عادلة وعملية.

بالرغم من أن الاتفاقية اعتبرت نجاحا على الساحة الدولية لكونها حققت قفزة نوعية في مجال القانون الدولي¹، إلا أن دخولها حيز التنفيذ بقي معلقا إلى أن تم تعديل جزئها الحادي عشر بموجب ما سمي **"بالاتفاق التنفيذي"**² لهذا الجزء في عام 1994.

¹ - كتب الأمين العام للأمم المتحدة، في تقريره عن أعمال الأمم المتحدة (A/37/1)، المؤرخ في 7 سبتمبر 1982، ما يلي: "وقد رأينا في حالة قانون البحار... النتائج الرائعة التي يمكن أن تتحقق من خلال مفاوضات منظمة تنظيما جيدا في إطار الأمم المتحدة، تتناول حتى أكثر المسائل تعقيدا... الخ".

² - أدخل هذا الاتفاق تعديلات جوهرية على أحكام الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار، وبالتالي فإن هذه التسمية هي بمثابة "واجهة مزيفة" لكون أن طريقة إدخال هذه التعديلات لا تتفق مع أحكام اتفاقية قانون البحار ولا مع أحكام اتفاقية فينا لقانون المعاهدات المبرمة ما بين الدول لسنة 1969.

أبرم هذا الاتفاق بين الدول المتقدمة والدول النامية بفضل الجهود الحثيثة للأمين العام للأمم المتحدة التي بذلها في إطار المناقشات غير الرسمية التي دعي إليها من أجل التقريب بين وجهات النظر المتباينة والمتعارضة حول أحكام الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار التي كانت تعارضها، وبشدة، الدول المتقدمة وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية.

إن معارضة الدول المتقدمة لأحكام هذا الجزء حملها على رفض الاتفاقية ككل، الأمر الذي هدد مستقبل اتفاقية قانون البحار التي بذلت من أجلها جهود دولية مضنية في إطار التنازلات الدولية التي أسست لأحكام هذه الاتفاقية.

استشعرت الدول النامية هذا الخطر، الذي هدد تلك المكتسبات التي حققتها في باقي أجزاء الاتفاقية، فوافقت على إدخال عدة تعديلات على أحكام الجزء الحادي عشر من الاتفاقية إرضاء للدول المتقدمة، بعد عدة مناقشات جمعت الطرفين حاولت من خلالها الدول النامية أن تجعل من هذه التعديلات، التي تضمنها الاتفاق التنفيذي لعام 1994، غير مؤثرة كثيرا على مصالحها الإستراتيجية في المنطقة الدولية.

رحبت الأمم المتحدة بالاتفاق التنفيذي فقامت جمعيتها العامة باعتماده في دورتها الثامنة والأربعين بموجب قرارها رقم 263/48 الصادر بتاريخ 28 جويلية 1994، وهذا رغبة منها في تحقيق المشاركة العالمية في اتفاقية قانون البحار، وفي تشجيع التمثيل المناسب في المؤسسات التي أنشئت بموجبها¹، لكون أن الاتفاقية ستساهم في تعزيز السلم والأمن والتعاون والعلاقات الودية بين جميع الدول طبقا لمبادئ العدل والمساواة في الحقوق، وستشجع على التقدم الاقتصادي والاجتماعي لجميع شعوب العالم، وفقا لمقاصد الأمم المتحدة ومبادئها المبينة في الميثاق².

¹ - الفقرة الأولى من قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم: 263/48.

² - راجع: الفقرة السادسة من ديباجة اتفاقية قانون البحار.

بعد أن تم اعتماد الاتفاق التنفيذي الذي يشكل صكا واحد مع اتفاقية قانون البحار، بل ويسمو عليها¹، دخلت الاتفاقية حيز التنفيذ في 16 نوفمبر 1994، طبقا للفقرة الأولى من مادتها 308²، وهذا بعد أن صدقت Guyana عليها في 16 نوفمبر 1993، ليصل عدد أطرافها في 24 سبتمبر 2012 إلى 164 طرفا، بما فيها الاتحاد الأوروبي³.

يؤكد هذا العدد الكبير من التصديقات على الترحاب الكبير الذي حضت به الاتفاقية على الساحة الدولية، بالرغم من الخلاف الدولي الحاد الذي شهدته مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار، فهل يعني هذا أن الاتفاقية استطاعت التوفيق بين مختلف المطالب المتعارضة التي تقدمت بها الدول خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار، وبالتالي توصلت إلى تحقيق توازن بين مختلف مصالحها المتعارضة؟

بالعودة إلى أحكام الاتفاقية نجدها قد خصت البحار بنظامين قانونيين يجمعان بين نظرية البحر المغلق والبحر الحر، فالنظام الأول الذي يحكم المناطق البحرية التابعة للدولة الساحلية تتراوح أحكامه بين القيود التي ترد على سيادة الدولة الساحلية على إقليمها البحري وبين الولاية المحدودة على باقي المناطق المحاذية لهذا الإقليم. أما النظام الثاني الخاص بالمناطق البحرية الدولية فأحكامه تتراوح بين قيود مبدأ حرية الملاحة البحرية وأحكام الاتفاق التنفيذي للجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار.

للإجابة عن الإشكالية المطروحة، لابد من دراسة النظامين كما وردا في الاتفاقية باعتماد منهج تحليلي يتناول أهم المواضيع الخلافية التي فصلت فيها الاتفاقية، ومقارنة أحكام الاتفاقية بمواقف الدول المتعارضة، مع عرض أهم المحاولات والحلول الفقهية

¹ - تنص الفقرة الأولى من المادة 2 من الاتفاق التنفيذي على مايلي: "يجري تفسير وتطبيق أحكام هذا الاتفاق والجزء الحادي عشر مشفوعين أحدهما بالآخر بوصفهما صكا واحدا. وفي حال وجود أي تضارب بين هذا الاتفاق والجزء الحادي عشر تكون العبرة بأحكام هذا الاتفاق".

² - تنص الفقرة الأولى من المادة 308 من اتفاقية قانون البحار على مايلي: "يبدأ نفاذ الاتفاقية بعد انقضاء 12 شهرا على تاريخ إيداع الوثيقة الستين من وثائق التصديق أو الانضمام".

³ - أنظر تقرير الأمين العام للأمم المتحدة في الوثيقة رقم: (A/67/79/Add.2).

والقضائية التي قدمت لبعض المواضيع الخلافية قبل اتفاقية قانون البحار. وهذا بهدف استظهار التجاذب الدولي في مجال البحار، وتبيان مدى حقيقة الإرادة الدولية في تحقيق توازنات إستراتيجية في هذا المجال، خاصة وأن الكتابات بهذا الخصوص قليلة بالمقارنة بالأهمية التي تكتنف هذا الموضوع.

سنتبع في هذه الدراسة خطة مقسمة إلى بابين، وكل باب إلى فصلين، وكل فصل إلى مبحثين، وذلك على المنوال الآتي:

الباب الأول: النظام القانوني للمناطق البحرية التابعة للدولة الساحلية بين قيود السيادة والولاية المحدودة

الفصل الأول: الطابع الدولي لسلطة الدولة الساحلية في نطاق إقليمها البحري
المبحث الأول: تحديدات حدود الإقليم البحري بين سلطة الدولة الساحلية وأحكام اتفاقية قانون البحار

المبحث الثاني: القيود الواردة على سيادة الدولة الساحلية في نطاق إقليمها البحري
الفصل الثاني: الولاية المحدودة للدولة الساحلية على المناطق البحرية المتاخمة لإقليمها البحري

المبحث الأول: النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة
المبحث الثاني: التوافق القانوني في نظام الجرف القاري
الباب الثاني: النظام القانوني للمناطق البحرية بين قيود مبدأ حرية الملاحة البحرية وأحكام الاتفاق التنفيذي للجزء الحادي عشر

الفصل الأول: مبدأ حرية البحر العالي وقيوده
المبحث الأول: مبدأ حرية البحر العالي
المبحث الثاني: القيود الواردة على مبدأ حرية البحر العالي
الفصل الثاني: النظام القانوني للمنطقة بين أحكام الجزء الحادي عشر واتفاقه التنفيذي لعام 1994

المبحث الأول: النظام القانوني للمنطقة وفقا لأحكام الجزء الحادي عشر
المبحث الثاني: النظام القانوني للمنطقة وفقا لأحكام الاتفاق التنفيذي لعام 1994.

الباب الأول

النظام القانوني للمناطق البحرية التابعة للدولة الساحلية بين قيود السيادة والولاية المحدودة

كانت البحار في العصور الأولى مفتوحة للملاحة والاستغلال الدوليين، ومع مرور الوقت تعالت بعض الأصوات المنادية بضرورة احتكار المساحات البحرية القريبة من الساحل، وهذا بهدف حماية أمنها من أي خطر أجنبي قد يأتيها من البحر. هذا المطلب الذي أيدته العديد من الكتابات الفقهية شكل في فترة لاحقة قناعة راسخة لدى الدول الساحلية خاصة بعد التطور التكنولوجي الذي عرفته الدول.

زاد هذا التطور التكنولوجي من أهمية البحار خاصة من الناحية الاقتصادية والإستراتيجية، ما أدى بالنتيجة إلى حدة الصراع القائم بين دعاة البحر المغلق ودعاة البحر الحر. هذا الصراع الطويل الذي صاحبه مواقف انفرادية أدت إلى فوضى دولية هددت الاستقرار الدولي، ما دفع الأطراف المتعارضة المصالح للجلوس لطاولة الحوار التي أسفرت بعد عدة محاولات متكررة ونقاشات مضنية إلى إبرام اتفاقيات جنيف لعام 1958 التي وازنت في مضمونها بين نظرية البحر المغلق ونظرية البحر الحر.

وعلى هذا المنطق سارت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 التي تضمنت أحكاما توفيقية استدعتها ضرورات **الصفة الشاملة** التي قامت عليها مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار. تتجلى هذه الأحكام التوفيقية من النظام القانوني لمختلف المناطق البحرية التي يمكن تقسيمها إلى مجموعتين هي مجموعة المناطق الخاضعة لولاية الدولة الساحلية ومجموعة المناطق الخارجة عن ولاية الدولة الساحلية.

يمكن تقسيم المجموعة الأولى بدورها إلى مناطق خاضعة للسيادة ومناطق أخرى خاضعة للولاية دون السيادة، وتتجلى الأحكام التوفيقية لاتفاقية قانون البحار من النظام القانوني لكل مجموعة فرعية، فالأولى تشكل الإقليم البحري للدولة الساحلية وهي تخضع لسلطتها التي تتصف بالطابع الدولي (**الفصل الأول**)، أما الثانية فهي مساحة مقطوعة من البحر الحر تخضع للولاية المحدودة للدولة الساحلية (**الفصل الثاني**).

الفصل الأول

الطابع الدولي لسلطة الدولة الساحلية في نطاق إقليمها البحري

نظر للأهمية البالغة والمتزايدة للبحار، شهدت المؤتمرات الدولية المتعاقبة، التي عقدت من أجل توحيد وتدويل القواعد القانونية التي تحكم البحار، نقاشات ساخنة بسبب المصالح المتضاربة للدول المتعاقدة. فقد تباينت واختلفت مواقف الدول حول مسائل كثيرة كانت تدور بمجملها حول محورين أساسيين متناقضين هما: سيادة الدول الساحلية على المناطق البحرية المتاخمة للساحل وحرية البحار.

كانت الدول الساحلية، خاصة النامية منها، تطالب بضرورة مد السيادة الإقليمية لأبعد مسافة ممكنة باتجاه البحر، الأمر الذي عارضته وبشدة الدول البحرية الكبرى، ما أثر سلبا على محاولات تقنين قواعد قانون البحار، وهذا ما يتضح جليا من خلال الغموض والنقائص الكثيرة التي اعترت نصوص اتفاقيات جنيف لعام 1958، والتي استدعت المؤتمر الثالث لقانون البحار، الذي عقد على أساس "الصفقة الشاملة" التي شجعت الأطراف المتعارضة المصالح إلى تقديم تنازلات متبادلة انسجمت في نصوص قانونية توفيقية تضمنتها اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

استجابت هذه الاتفاقية الجديدة لمطالب الدول الساحلية، فوسعت من مجال المناطق البحرية الخاضعة لسيادتها الإقليمية، خاصة باستحداثها لمنطقة بحرية جديدة تعرف باسم **المياه الأزرخيلية**. إلا أنها، ومن أجل إرضاء الدول البحرية الكبرى، حرصت على وضع جملة من المعايير التقنية التي تهدف من وراءها إلى تقييد السلطة التي منحها للدولة الساحلية في مجال تحديد حدود هذه المناطق البحرية خوفا من توسيع نطاقها بطريقة تعسفية تؤثر سلبا على مبدأ حرية البحار **(المبحث الأول)**. كما أنها قيدت من سيادة الدولة الساحلية في مجال هذه المناطق البحرية بأنظمة قانونية تضمن ملاحه بحرية آمنة وحره لجميع الدول **(المبحث الثاني)**.

المبحث الأول

تحديدات حدود الإقليم البحري بين: سلطة الدولة الساحلية وأحكام اتفاقية قانون البحار

أكدت المادة الثانية من اتفاقية قانون البحار على أن سيادة الدولة الساحلية تمتد خارج إقليمها البري إلى منطقة بحرية ملاصقة تعرف باسم البحر الإقليمي، هذه الأخيرة التي كانت معروفة حتى قبل اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958، قد أصبحت حدودها¹ الداخلية والخارجية واضحة المعالم في ظل اتفاقية قانون البحار لعام 1982، نظرا للأهمية البالغة التي حضت بها هذه المسألة خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار، كون أن حدود المناطق البحرية الأخرى تركز على حدود البحر الإقليمي، وأن كل منطقة بحرية تمتاز بنظام قانوني يختلف من حيث الحقوق والواجبات من دولة لأخرى بحسب الطبيعة القانونية لكل منطقة، والتي يجب أن تراعي مختلف المصالح المتضاربة لجميع الدول.

رغبة في تحقيق التوازن بين هذه المصالح المتضاربة، بينت محكمة العدل الدولية في قرارها الصادر في 18 ديسمبر 1951 في قضية المصايد أن لمسألة تحديد حدود المجالات البحرية جانبا دوليا دائما، فهي لا تتعلق بإرادة الدولة الساحلية وحدها وإنما ترتبط بقواعد القانون الدولي التي تجعلها نافذة تجاه الدول الأخرى. وعلى هذا المنطق سارت اتفاقية قانون البحار عندما جعلت مسألة تحديد حدود المناطق البحرية الخاضعة للسيادة من اختصاص الدولة الساحلية، وهذا ما يتضح من خلال العبارة الأخيرة من المادة الخامسة من اتفاقية قانون البحار. إلا أنها بالمقابل، قيدت من سلطتها في هذا المجال بجملة من المعايير التقنية التي تلتزم الدولة الساحلية بمراعاتها عند تعيينها لخط الأساس **(المطلب الأول)**، الذي يبدأ من عنده قياس نطاق إقليمها البحري **(المطلب الثاني)**، والذي تركز عليه تحديدات الحدود الخارجية لمختلف المناطق البحرية السابقة لهذا الخط أو التالية له **(المطلب الثالث)**.

¹ - حول مفهوم الحدود الدولية، راجع: عمر سعد الله، القانون الدولي للحدود: مفهوم الحدود الدولية، الجزء

الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2003، ص 20-22.

المطلب الأول

تحديد الحدود الداخلية للإقليم البحري¹

ترتكز تحديدات الحدود البحرية، في ظل اتفاقية قانون البحار، بمجملها على خط وهمي واحد يسمى **بخط الأساس**². تعينه الدولة الساحلية على امتداد شواطئها، وذلك إما من آخر نقطة تتحسر عنها المياه وقت أقصى الجزر، و/أو بالجمع بين الخطوط الموصلة بين النقاط البارزة التي تختارها الدولة الساحلية على سواحلها وقت أقصى الجزر³، هذا بالطبع ما لم توجد حالات خاصة قد تعتد بها أيضا عند تعيينها لهذا الخط⁴.

وبالنظر لما يترتب عن إتباع الدولة الساحلية لطريقة خطوط الأساس **(الفرع الأول)** و/أو الحالات الخاصة في تعيينها لخط الأساس من اتساع نطاق المناطق البحرية الخاضعة لسيادتها، وبالتالي الانتقاص من مجال المناطق البحرية الحرة⁵، قيدت اتفاقية قانون البحار من سلطة الدولة الساحلية في هذا المجال بمجموعة من المعايير التقنية،

¹ - نقصد بعبارة "الإقليم البحري" المناطق البحرية المحصورة وراء الحد الخارجي للبحر الإقليمي، وهذا لكون أن البحر الإقليمي منطقة بحرية تشكل جزء من إقليم الدولة الساحلية. للمزيد من التفاصيل حول هذه المسألة راجع: QUENEUDEC Jean-Pierre, Mer Territoriale et Territoire Maritime, in : A.D.M., Tome II, 1997, p. 105.

² - محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة، عمان، 2008، ص 101.

³ - أنظر: المادة الأولى من المرسوم رقم 84-181 مؤرخ في 4 أوت 1984 يحدد الخطوط الأساسية التي يقاس انطلاقا منها عرض المناطق البحرية التي تخضع للقضاء الجزائري، ج.ر.ج.ج.، صادرة في 7 أوت 1984، ع 32، ص 1202.

⁴ - محمد سامي عبد الحميد، أصول القانون الدولي العام: الحياة الدولية، دار المطبوعات الجامعية، الطبعة الثالثة، القاهرة، 2005، ص 223.

⁵ - لا يوجد حد أقصى لطول الخطوط المستقيمة الموصلة بين النقاط البارزة على الساحل وقت أقصى الجزر. وكلما كانت خطوط الأساس طويلة كلما ازدادت كمية المياه المحصورة وراءها، لتصبح مياه داخلية، وبالتالي تخضع لسيادة الدولة الساحلية المطلقة. وهذا هو سبب معارضة عدد كبير من الدول للامتداد الطويل لخطوط الأساس. للمزيد من التفاصيل راجع:

- LE GRESLEY Eric, la convention sur le droit de la mer, bibliothèque du Parlement, février 1993, p. 6.

التي تهدف من وراءها إلى الربط بين المعالم الطبيعية أو الاصطناعية المتقطع والمتباعدة على طول الساحل، دون أن يكون ذلك على حساب حرية الملاحة البحرية (الفرع الثاني).

الفرع الأول

الجانب التنظيمي لطريقة خطوط الأساس

تتفرع طريقة خطوط الأساس في أحكام اتفاقية قانون البحار بحسب الدولة التي ستطبق على سواحلها إلى ثلاث طرق متباينة هي:

أولاً: طريقة خط الأساس العادي

تشكل هذه الطريقة **القاعدة العامة** التي يعتمد عليها في تحديد خط الأساس الذي يشكل المنطلق لقياس عرض المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية أو لولايتها القانونية. هذه الطريقة التي تجسدت في أحكام اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958، لم تبتعد كثيراً في مفهومها عن معيار مد البصر أو ضربة المدفع الذي كان منطلقه يرتكز على الشاطئ، والذي حظ بموافقة دولية¹.

تقوم هذه الطريقة على رسم خط واحد متواصل على طول الساحل من آخر نقطة تتحسر عنها المياه وقت أدنى الجزر، بكيفية يكون فيها هذا الخط موازياً للساحل ومتماشياً مع مختلف تعرجاته وأماكن بروزه وتجاويفه.

أخذت اتفاقية قانون البحار بهذه الطريقة في مادتها الخامسة² بنصها على مايلي: "باستثناء الحالات التي تنص فيها هذه الاتفاقية على غير ذلك، خط الأساس

¹ - BARDONNET Daniel, « la largeur de la mer territoriale : Essai sur le rôle des facteurs d'opportunité dans la formation de la règle de droit », in : R.G.D.I.P., Tome LXVI, 1962, p. 45.

² - نصت اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 على هذه الطريقة في المادة الثالثة.

العادي لقياس عرض البحر الإقليمي هو حد أدنى الجزر على امتداد الساحل كما هو مبين على الخرائط ذات المقياس الكبير المعترف بها رسمياً من قبل الدولة الساحلية¹.

وبهذا يكون هذا النص قد حسم بدوره الخلاف الذي كان سائداً في الفقه وتعامل الدول حول معني انحسار المياه²، وهل يعتبر ذلك وفقاً لمعدل الانحسار أو وفقاً لمعدل أقصى الانحسار الشهري أو وفقاً لأقصى الانحسار خلال السنة الواحدة³.

ثانياً: طريقة الخطوط المستقيمة

يتضح من خلال ما سبق بيانه عن طريقة خط الأساس أنها لا تتوافق تماماً مع سواحل جميع الدول⁴، وهذا ما تأكد خلال مناقشات المؤتمر الأول لقانون البحار. والتي انعكست على أحكام اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 التي تبنت إلى جانب طريقة خط الأساس طريقة خطوط الأساس المستقيمة⁵، والتي هي طريقة استثنائية عن القاعدة⁶ وجوازية⁷ بالنسبة للدول ذات السواحل غير المستقيمة، نتيجة للانبعاثات

¹ - حول هذه الخرائط: راجع: VOELCKEL Michel, « Les cartes marines dans la convention de montego bay, in : droit de la mer », Pedone, Paris, 1992, p. 93-110.

² - للمزيد من التفاصيل حول مختلف الآراء الفقهية بخصوص طريقة رسم خط الأساس، راجع: حامد سلطان، عائشة راتب وصلاح الدين عامر، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1978، ص 520-521.

³ - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 102.

⁴ - المرجع نفسه، ص 102.

⁵ - هذه الطريقة التي أقرتها محكمة العدل الدولية صراحة عام 1951 في قضية المصايد بين بريطانيا والنرويج.

⁶ - SCOVAZZI Tullio, « L'établissement de systèmes de lignes de base droites de la mer territoriale : les règles et la pratique », in : A.D.M., Tome II, p. 161.

⁷ - تتضح جلياً الصفة الجوازية لطريقة خطوط الأساس المستقيمة في الفقرة الأولى من المادة السابعة من اتفاقية قانون البحار وذلك من خلال العبارة الآتية: "...يجوز أن تستخدم في رسم خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي طريقة خطوط الأساس المستقيمة...الخ".

العميقة¹ والانقطاع أو تواجد سلسلة من الجزر² على امتداد الساحل³ وعلى مسافة قريبة منه مباشرة⁴، أو شديدة التقلب بسبب وجود دلتا وظروف طبيعية أخرى.

يتشكل خط الأساس بإتباع هذه الطريقة من مجموع الخطوط المستقيمة الموصلة بين النقاط البارزة على شاطئ الدولة الساحلية وقت أدنى الجزر⁵. وبما أن هذه الطريقة تمتد من سيادة الدولة الساحلية باتجاه البحر⁶ بحسرها لمساحات بحرية يتباين اتساعها بحسب النقاط التي تختارها الدولة الساحلية على طول سواحلها⁷ خاصة في ظل غياب

¹ لا يوجد معيار موحد يمكن الاعتماد عليه لوصف الانبعاث على أنه عميق، إلا أنه يمكن الاستدلال على ذلك بمقارنة الانبعاث بطول ساحل الدولة وبالرجوع إلى أحكام المادة 10 من اتفاقية قانون البحار والخاصة بالخلجان، فالانبعاث العميق لا يصل إلى عمق الخليج إلا أنه بالمقابل لا يقل عنه كثيرا. للمزيد من التفاصيل راجع: BUREAU DES AFFAIRES MARITIMES ET DU DROIT DE LA MER, Le droit de la mer, Lignes de bases : Examen des dispositions relatives aux lignes de base dans la convention des Nations Unies sur le droit de la mer, New York, Nations Unies , 1989, p. 19 et 22.

² تجدر الإشارة إلى أنه لا يوجد إجماع فقهي أو دولي حول الحد الأدنى لعدد الجزر الذي يمكن أن يشكل "سلسلة من الجزر". Ibid., p. 22.

³ يجب أن تكون سلسلة الجزر في امتدادها موازية لساحل الدولة، أي بمفهوم المخالفة تستبعد من حكم الفقرة الأولى من المادة السابعة من اتفاقية قانون البحار سلسلة الجزر ذات الامتداد الأفقي باتجاه البحر كما يوضحه الشكل رقم: 01 من الملاحق.

⁴ لم تبين الفقرة الأولى من المادة السابعة من اتفاقية قانون البحار المقصود "بالقرب المباشر"، ولا يوجد أي معيار دولي موحد يمكن الاعتماد عليه في هذا الصدد، مع العلم أنه ورد في بعض الكتب المتخصصة أن الحد الأقصى للقرب المباشر يجب أن لا يتعدى مسافة 48 ميل بحري مقيسا إلى الطرف الخارجي لسلسلة الجزر باتجاه البحر. للمزيد من التفاصيل راجع: BUREAU DES AFFAIRES MARITIMES ET DU DROIT DE LA MER, Op.Cit., p. 23-25.

⁵ تهدف طريقة خطوط الأساس المستقيمة إلى تصحيح السواحل غير المستقيمة وتسهيل عملية تحديد حدود البحر الإقليمي، وهذا ما يتضح جليا من خلال مقارنة الشكلين رقم: 2 و 3 من الملاحق.

⁶ RIGALDIES Francis, « Les lignes de base dans le droit de la mer contemporain », in : R.J.T. I., vol 35, 2001, p. 18.

⁷ تجدر الإشارة إلى أن سلطة الدولة الساحلية في مجال اختيار "نقاط الأساس" غير مطلقة، بحيث يجب عليها أن تتقيد بالحد الأدنى للجزر على طول الساحل. للمزيد من التفاصيل راجع: BUREAU DES AFFAIRES MARITIMES ET DU DROIT DE LA MER, Op.Cit., p. 26.

أي تحديد معين لطول الخطوط المستقيمة¹، وضعت المادة الرابعة من اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 والتي أخذت حكمها المادة السابعة من اتفاقية قانون البحار² شروطا لرسم هذه الخطوط للحيلولة دون تعسف الدولة الساحلية في تحديدها لمجالاتها البحرية، وهي:

أ- يجب أن لا يؤدي رسم هذه الخطوط إلى عزل البحر الإقليمي لدولة ما عن البحر العالي أو عن المنطقة الاقتصادية الخالصة³.

ب- يجب أن تتبع هذه الخطوط الاتجاه العام للساحل⁴.

ج- يجب أن تكون المساحات البحرية التي تقع وراء هذه الخطوط مرتبطة ارتباطا وثيقا بالإقليم البري⁵.

¹ مع العلم أن لجنة الخبراء التي اجتمعت في لاهاي من 14 إلى 16 أبريل 1953 قد حددت طول خطوط الأساس المستقيمة ب 10 ميل بحري وهو ما تبنته لجنة القانون الدولي عام 1954. إلا أن اللجنة الأولى للمؤتمر حددت طول خطوط الأساس ب 15 ميل بحري، وفي نهاية المطاف لم يأخذ المؤتمر بأي مدى معين. وبالرجوع لتحديدات الدول المختلفة لطول خطوط الأساس المستقيمة يمكن القول أن تحديد طول خطوط الأساس ب 48 ميلا بحريا سيرضي عددا كبيرا من الدول. للمزيد من التفاصيل راجع: VOELCKEL Michel, « Les lignes de base dans la convention de Genève sur la mer territoriale », in : A.F.D.I., vol 19, 1973, N° 1, p. 827-828.

² تجدر الإشارة، إلى أن نص المادة الرابعة من اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة وكذا نص المادة السابعة من اتفاقية قانون البحار يعيدان تقريبا حرفيا بعض فقرات قرار محكمة العدل الدولية في قضية المصايد بين بريطانيا والنرويج لعام 1951. للمزيد من التفاصيل راجع: SCOVAZZI Tullio, Op.Cit., p. 170-176.

³ ومن الأمثلة التطبيقية لهذا الشرط، نذكر المرسوم الفرنسي الصادر بتاريخ 19 أكتوبر 1967 الذي حدد خطوط الأساس المستقيمة بطريقة تفسح لموناكو حرية المرور نحو البحر العالي.

⁴ بمعنى أنه يجب أن تكون خطوط الأساس موازية للاتجاه العام للساحل. وقد اقترح مكتب القضايا البحرية وقانون البحار جواز انحراف هذه الخطوط - كقاعدة- ب 20 درجة على الأكثر. راجع: BEREU DES AFFAIRES MARITIMES ET DU DROIT DE LE MER, Op.Cit., p. 27.

⁵ وهذا بهدف إخضاع هذه المياه لنظام المياه الداخلية، أنظر: الفقرة 4 من المادة 7 من اتفاقية قانون البحار. وللزيد من التفاصيل راجع: SCOVAZZI Tullio, «La ligne de base de la mer Territorial dans l'Arctique canadien», in: A.F.D.I., Vol 33, 1987, p. 67.

بهذا تكون اتفاقية قانون البحار قد وفقت بين مصالح الملاحة الدولية ومصالح الدول ذات السواحل غير المستقيمة التي كانت تتادي بضرورة الخروج عن قاعدة خط الأساس¹، كما أنها حافظت على مصالح الدول المجاورة لهذه الأخيرة والتي كان يمكن أن تتأثر سلباً من جراء تطبيق طريقة الخطوط المستقيمة وذلك بعزلها عن المنطقة الاقتصادية الخالصة أو عن البحر العالي.

هذا الحل التوفيقى الذي تبنته اتفاقية قانون البحار عن اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة تعود جذوره القانونية في حقيقة الأمر إلى القرار الذي أصدرته محكمة التحكيم الدائمة في قضية (Grisbadarna) بين السويد والنرويج²، وإلى قرار محكمة العدل الدولية في قضية المصايد³ بين بريطانيا والنرويج لعام 1951⁴. ولإضفاء مزيد من الوضوح حول طريقة رسم خطوط الأساس المستقيمة المشكلة لخط الأساس الذي يقاس من عنده عرض مختلف المناطق البحرية الخاضعة للولاية الإقليمية لدولة الساحل، إليك الشكلا التوضيحيان التاليان⁵.

¹ - SCOVAZZI Tullio, "La ligne de base de la mer Territorial dans l'Arctique canadien", Op.C.it., p. 67.

² - أنظر: C.P.A., Affaire Grisbadarna, (Norvège c. Suède), sentence, du 23 Octobre 1909, Recueil des sentences arbitrales, p. 155.

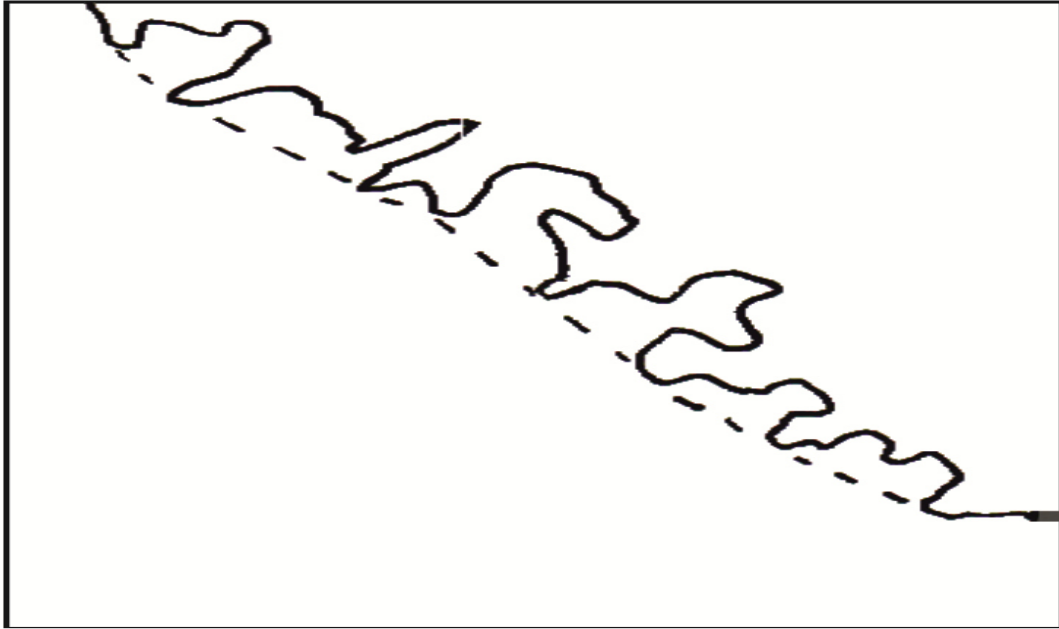
³ - Affaire des pêcheries, Arrêt du 18 décembre 1951 : C.I.J., Recueil 1951, p. 116.

⁴ - RIGALDIES Francis, Op.Cit., p.19.

⁵ - LUCCHINI Laurent et VOELEKEL Michel, droit de la mer : la mer et son droit, les espaces maritimes, tome 1, Pedone, paris, p. 585.

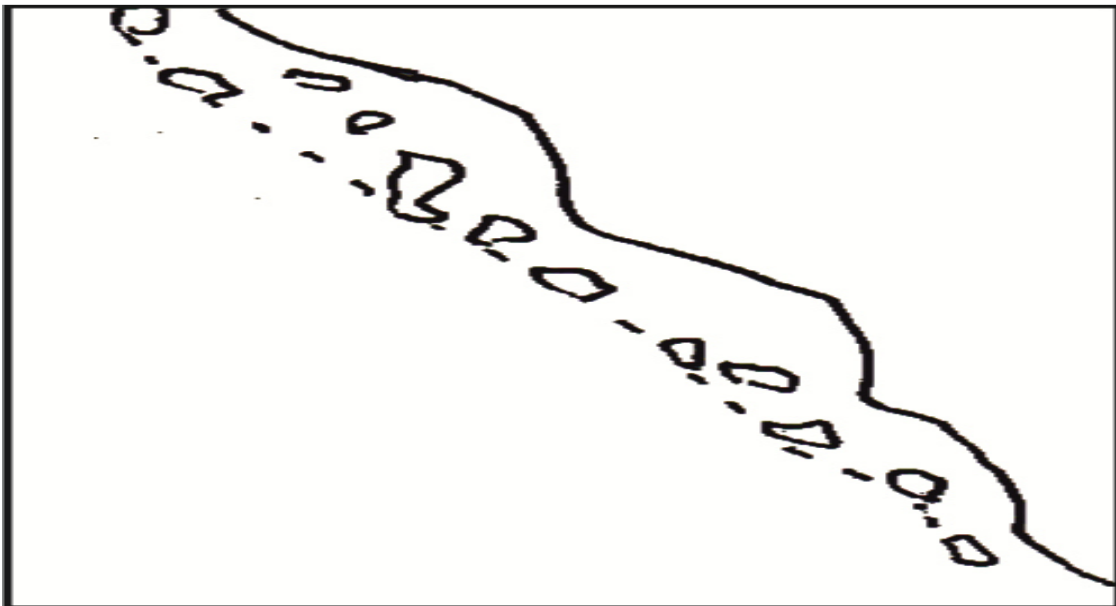
الشكل: رقم (1)

طريقة خطوط الأساس المستقيمة في ساحل غير مستقيم
نتيجة الانبعاجات الكثيرة والعميقة



الشكل: رقم (2)

طريقة خطوط الأساس المستقيمة في ساحل غير مستقيم
نتيجة وجود صخور وجزر ذات قرب مباشر



تجدر الإشارة في ختام هذه النقطة، إلى أن غالبية خطوط الأساس التي عينتها الدول تتماشى بصفة عامة مع أحكام اتفاقية قانون البحار، ومع ذلك نلاحظ مشكلتان رئيسيتان من الناحية العملية في تطبيق طريقة خطوط الأساس المستقيمة على سواحل بعض الدول، وهما:

المشكلة الأولى: هي أن بعض الدول قد طبقت طريقة خطوط الأساس المستقيمة على سواحلها بالرغم من عدم توفر الشروط التي حددتها الفقرة الأولى من المادة السابعة من اتفاقية قانون البحار، ونذكر على سبيل المثال: المكسيك في خليج كاليفورنيا، السنغال، الإكوادور، كوبا¹.

وهذا يرجع أساساً إلى عدم وجود معايير تقنية محددة في أحكام اتفاقية قانون البحار توضح بدقة² درجة عمق الانبعاج أو الانقطاع الساحلي الذي يسمح بإتباع طريقة خطوط الأساس المستقيمة³، كما أن الاتفاقية لم تحدد مسافة معينة يمكن الاعتماد عليها لاعتبار الجزر ذات قرب مباشر من الساحل⁴.

المشكلة الثانية: تتعلق بطول خطوط الأساس المستقيمة، حيث لم تحدد اتفاقية قانون البحار وعلى غرارها اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة حداً أدنى أو أقصى لهذه الخطوط⁵، مع العلم أن أطول خط عينته النرويج سنة 1935 ووافقت عليه محكمة العدل الدولية يقدر بـ 44 ميلاً بحرياً عبر Lapphavet، ومع ذلك فإن بعض الدول قد

¹ - عبد المعز عبد الغفار نجم، تحديد الحدود البحرية وفقاً للاتفاقية الجديدة لقانون البحار، الطبعة الثانية،

دار النهضة العربية، القاهرة، 2007، ص 35.

² - SCOVAZZI Tullio, « L'établissement de systèmes de lignes de base... », -

Op.Cit., p. 170.

³ - SCOVAZZI Tullio, « La ligne de base de la mer territoriale... », Op.Cit., p. 678-69.

⁴ - محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي للبحار في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، القاهرة، 1998، ص

156.

⁵ - LE GRESLEY Eric, op.cit., p. 6.

مدت على سواحلها خطوطاً أطول من ذلك بكثير¹، ومنها: الفلبين 140 ميل، الإكوادور 136 ميل، مدغشقر 123 ميل، أيسلندا 92 ميل، هايتي 89 ميل².

ثالثاً: طريقة خطوط الأساس الأرخيبيلية:

تستخدم هذه الخطوط المرتبطة بالدولة الأرخيبيلية المحيطية (أ) لقياس عرض المناطق البحرية الخاضعة للولاية. لذا حرصت اتفاقية قانون البحار على وضع جملة من الشروط، على الدولة الأرخيبيلية أن تتقيد بها عند تحديد خط الأساس الأرخيبيلي (ب).

أ- ارتباط خطوط الأساس الأرخيبيلية بالدولة الأرخيبيلية المحيطية:

عرّفت الفقرة (أ) من المادة 46 من اتفاقية قانون البحار الدولة الأرخيبيلية بأنها: "الدولة التي تتكون كلياً من أرخبيل واحد أو أكثر وقد تضم جزراً أخرى"، ويقصد بالأرخبيل³ طبقاً للفقرة (ب) "مجموعة من الجزر بما في ذلك أجزاء من جزر والمياه الواصلة بينها والمعالم الطبيعية الأخرى التي يكون الترابط فيما بينها وثيقاً إلى حد تشكل معه كيانا جغرافياً واقتصادياً وسياسياً قائماً بذاته، أو التي اعتبرت كذلك تاريخياً"⁴.

يتضح من خلال الفقرة الأخيرة أن طريقة خطوط الأساس الأرخيبيلية تتبع في الأرخبيلات المحيطية⁵، والتي هي مجموعات من الجزر وسط المحيط وعلى مسافة من

¹ - SCOVAZZI Tullio, « La ligne de base de la mer territoriale... », Op.Cit., p. 680.

² - Lwis M. Alexander, Baseline delimitations and Maritime Boundaries, Virginia Journal of International Law, Vol 23, T 3, 1983, p. 504.

³ - "يرجع أصل كلمة أرخبيل (Archipel - Archipelgo)، إلى التعبير اليوناني (Aegon pelages)، الذي يعبر عن الوضع الخاص ببحر إيجيه الذي يتناثر فيه عدد كبير من الجزر". أنظر: صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 292.

⁴ - المادة 46/ب من اتفاقية قانون البحار.

⁵ - أنظر: أحمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006، ص 197. ونظر كذلك: =

السواحل، والتي تعتبر مجموعة مستقلة وليست جزءا من الإقليم البري¹ كما هي عليه **الأرخبيلات الساحلية** المتروكة للقواعد المتعلقة بخطوط الأساس المستقيمة الواردة بالمادة السابعة من اتفاقية قانون البحار².

ب- الشروط التي تتقيد بها الدولة الساحلية عند تعيينها لخط الأساس الأرخيبي الذي يوسع من نطاق الإقليم البحري:

استجابت اتفاقية قانون البحار لمطالب الدول الأرخيبيلية المحيطية في فرض سيادتها على المياه التي تحيط بالجزر التي يتكون منها الأرخيبي³، حينما أجازت في مادتها 47 للدولة الأرخيبيلية أن ترسم خطوط أساس أرخبيلية مستقيمة تربط بين أبعد النقاط في أبعد الجزر وبين الشعاب المنقطعة الانغمار في الأرخيبي⁴. إلا أنها ولغرض منع الدولة الأرخيبيلية من توسيع مياهها الأرخيبيلية بشكل مفرط، وضعت في هذه المادة عدد من الشروط عند تعيين هذه الخطوط تتمثل فيما يلي:

1- يجب أن تضم خطوط الأساس الأرخيبيلية الجزر الرئيسية⁵ وقطاعا تتراوح فيه نسبة مساحة المياه إلى مساحة اليابسة، بما فيها الحلقات المرجانية، ما بين 1 إلى 9 وإلى 1⁶. ولغرض حساب نسبة المياه إلى اليابسة يجوز أن تشمل مساحات اليابسة مياهها

LALONDE Suzanne, « La frontière maritime dans l'archipel arctique : un garde-fou essentiel pour le Canada », in : A.F.D.I., LIII, 2007, éd. CNRS, Paris, p. 609-611.

¹ - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 223.

² - صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار: دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000، ص 307.

³ - صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 308.

⁴ - بمفهوم المادة 46 من اتفاقية قانون البحار، نظرا للترابط الموجود بين المادة 47 والمادة 46 من اتفاقية قانون البحار.

⁵ - REGALDIES Francis, Op.Cit., p. 44-49.

⁶ - أنظر: الفقرة الأولى من المادة 47 من اتفاقية قانون البحار. وللمزيد من التفاصيل راجع كل من:

- LUCCHINI Laurent et VOELEKEL Michel, Op.Cit., p. 372.=

واقعة داخل الأطر الشعابية للجزر والحلقات المرجانية، بما في ذلك أي جزء من هضبة محيطية شديدة الانحدار يكون محصورا أو شبه محصور بسلسلة من جزر الحجر الجيري والشعاب المتقطعة الانغمار الواقعة على المحيط الخارجي للهضبة¹.

2- يجب أن لا يتجاوز طول خطوط الأساس الأرخيبيلية 100 ميلا بحريا²، باستثناء 3% من مجموع عدد هذه الخطوط الذي يجوز أن يتجاوز هذا الحد إلى حد أقصاه 125 ميلا بحريا³.

3- يجب أن لا ينحرف رسم هذه الخطوط انحرافا ذا شأن عن "الشكل العام للأرخبيل"⁴. وقد نقلت هذه الفكرة عن البحر الإقليمي الذي يشترط في رسم خطوط الأساس فيه أن لا تبتعد عن "الاتجاه العام للساحل"، وهو أمر أيسر تحديدا من "الشكل العام للأرخبيل"⁵، وهذا يعود أساسا لصعوبة تحديد الشكل العام للأرخبيل، وحتى وإن تحقق ذلك فتبقي صعوبة تحديد متى يكون "الانحراف ذي شأن" عن الشكل العام للأرخبيل، في غياب أي توضيح لذلك في اتفاقية قانون البحار⁶.

CAFLISH Lucius, « Les zones maritimes sous juridiction nationales, leur limites -- et leur délimitation », in : le nouveau droit de la mer, publication de la R.G.D.I.P., N°. 39, Pedone, Paris, 1983, p. 44.

¹ - الفقرة السابعة من المادة 47 من اتفاقية قانون البحار.

² - لقد عارضت الدول الأرخيبيلية في المشروع الذي تقدمت به إلى اللجنة الثانية للمؤتمر الثالث لقانون البحار تحديد حد معين لطول خطوط الأساس الأرخيبيلية (A/CONF.62/C.2/L.49)، الأمر الذي لم تستسغه الدول البحرية الكبرى وعلى رأسها المملكة المتحدة في المشروع الذي تقدمت به إلى لجنة قاع البحار (A/AC.138/SC.11/L.44).

³ - تقول اندونيسيا في الاجتماع 36 للجنة الثانية للمؤتمر الثالث لقانون البحار: "أن مشروع الدول الأرخيبيلية لم يأخذ بأي قاعدة حسابية لتحديد طول الخط المستقيم لما ينطوي عليه ذلك من التحكم"، أنظر: وثيقة الأمم المتحدة رقم: A/CONF.62/C.2/L.35.

⁴ - أنظر: الفقرة الثانية والثالثة من المادة 47 من اتفاقية قانون البحار.

⁵ - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 230.

⁶ - أنظر: LUCCHINI Laurent et VOELCKEL Michel, Op.Cit., p. 372.

4- عدم جواز استخدام المرتفعات التي تتحسر عنها المياه وقت الجزر نقاطا لرسم خطوط الأساس الأرخيبلية، إلا إذا أقيمت عليها منائر أو منشآت مشابهة تكون ظاهرة فوق الماء بصورة دائمة، أو إذا كانت واقعة كلياً أو جزئياً على مسافة من أقرب الجزر لا تتجاوز عرض البحر الإقليمي¹. هذا ولم تسمح، المادة 4/47 على خلاف المادة 7 من اتفاقية قانون البحار، بمد خطوط الأساس من هذه المرتفعات وإليها حتى إذا كان ذلك " قد حظي باعتراف دولي عام"، وقد استعاضت عن هذه الحالة بحالة المرتفعات التي تتحسر عنها المياه وقت الجزر الواقعة كلياً أو جزئياً على مسافة من أقرب الجزر لا تتجاوز عرض البحر الإقليمي، وقد يكون سبب هذا الموقف حداثة ظهور فكرة الأرخيبلات، وبالتالي حداثة رسم خطوط الأساس الأرخيبلية التي لم تصل بعد إلى حد "الاعتراف الدولي العام"².

5- عدم جواز رسم خطوط الأساس الأرخيبلية بشكل يؤدي إلى فصل البحر الإقليمي لدولة أخرى عن البحر العالي أو عن المنطقة الاقتصادية الخالصة³.

تلتزم الدولة الأرخيبلية بعد تحديدها لخطوط الأساس الأرخيبلية بتبيان هذه الخطوط على خرائط ذات مقاييس ملائمة للتثبيت من موقعها، ويجوز كبديل، الاستعاضة عن ذلك بقوائم بالإحداثيات الجغرافية لنقاط تعيين السند الجيوديسي. كما يجب عليها أن تعلن عن هذه الخرائط أو قوائم الإحداثيات الجغرافية، وتودع نسخة من كل خريطة أو قائمة منها لدى الأمين العام للأمم المتحدة⁴. وفي حالة ما إذا وقع جزء من المياه الأرخيبلية لدولة

¹ - الفقرة الرابعة من المادة 47 من اتفاقية قانون البحار.

² - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 231.

³ - الفقرة الخامسة من المادة 47 من اتفاقية قانون البحار.

⁴ - تهدف هذه الالتزامات التي تضمنتها الفقرة الثامنة والتاسعة من المادة 47 من اتفاقية قانون البحار إلى حماية مصالح الدول المجاورة التي يمكن أن تتأثر سلباً من جراء تطبيق قواعد خطوط الأساس الأرخيبلية، أنظر: BUREAU DES AFFAIRES MARITIMES ET DU DROIT DE LA MER, Op.Cit.,

أرخبيلية بين جزأين من دولة مجاورة وملاصقة مباشرة¹، فإن الحقوق القائمة وجميع المصالح المشروعة الأخرى التي مارستها هذه الدولة الأخيرة تقليدياً في هذه المياه وجميع الحقوق المنصوص عليها اتفاقياً بين هاتين الدولتين تبقى وتحترم².

الفرع الثاني

طريقة الحالات الخاصة: تداخل بين اليابسة والبحر

نظراً للترباط الوثيق بين شاطئ الدولة الساحلية وبعض المعالم الطبيعية أو الاصطناعية التي تعتبر حالات خاصة ممتدة على طول الساحل ومؤثرة في استقامته، سمحت اتفاقية قانون البحار بأخذها بعين الاعتبار عند تحديد حدود المناطق البحرية، مبيّنة كيفية تعيين خط الأساس عليها بحسب كل حالة على المنوال الآتي:

أولاً: تأثير موقع الجزيرة على طريقة تحديد خط الأساس:

تعرف الجزيرة على أنها: "رقعة من الأرض متكونة طبيعياً، محاطة بالماء، وتعلو عليه في حالة المد"³.

تتباين الطريقة التي تبنتها اتفاقية قانون البحار لتعين خط الأساس على الجزيرة بحسب موقعها، فإذا كانت الجزيرة قريبة مباشرة من الساحل⁴، ففي هذه الحالة تعتبر جزءاً

¹ - «...cette situation se retrouve entre la Malaisie continentale et Sarawak qui Sont séparés par le prolongement des eaux archipélagiques indonésiennes Associées aux Kepulauan Anambas et Kepulauan Bunguran...», BUREAU DES AFFAIRES MARITIMES ET DU DROIT DE LA MER, Op.Cit., p. 39.

² - الفقرة السادسة من المادة 47 من اتفاقية قانون البحار.

³ - المادة 121 من اتفاقية قانون البحار.

⁴ - يرى الأستاذ (BOGGS) أن الجزيرة تعتبر ذات قرب مباشر من الساحل إذا كانت مساحتها لا تزيد عن مساحة المياه المحصورة بين الخطيين المتوازيين المرسومين عند حافتي الجزيرة والذين يوصلان بين الجزيرة والساحل. للمزيد من التفاصيل راجع: محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 156.

منه، وبالتالي يجوز للدولة الساحلية أن تختار نقاط مناسبة عليها تمتد منها واليها خطوط الأساس المستقيمة¹، أما إذا كانت الجزيرة بعيدة عن الساحل، فتنبع طريقة انحسار المياه وقت الجزر لتحديد خط الأساس المحيط بها².

يتحدد هذا الخط في الجزيرة الواقعة فوق حلقات مرجانية أو المحاطة بشعاب مرجانية من حد أدنى الجزر للشعبة المرجانية باتجاه البحر كما هو مبين بالرمز المناسب على الخرائط المعترف بها رسمياً من قبل الدولة الساحلية³، حتى وإن كان الحد يبعد عن الإقليم الجزري بمسافة تزيد عن عرض البحر الإقليمي⁴. بهذا يكون للجزيرة منطقة اقتصادية خالصة، بخلاف الصخور غير الصالحة للسكنى البشرية أو للحياة الاقتصادية التي تكتفي ببحر إقليمي ومنطقة متاخمة⁵.

ثانياً: شروط مدّ خطوط الأساس من المرتفعات التي تنحسر عنها المياه وإليها

عرّفت المادة 13 من اتفاقية قانون البحار المرتفعات التي تنحسر عنها المياه وقت الجزر بأنها: **"مساحة من الأرض متكونة طبيعياً ومحاطة بالمياه وتعلو عليها في حالة الجزر، ولكن تكون مغمورة عند المد..."**⁶. وقد أجازت الفقرة الرابعة من المادة السابعة

¹ - المادة 1/7 من اتفاقية قانون البحار.

² - جابر إبراهيم الراوي، القانون الدولي للبحار وفقاً لاتفاقية قانون البحار لعام 1982 مع دراسة عن الخليج العربي، المكتبة الوطنية، بغداد، 1989، ص 42.

³ - المادة 06 من اتفاقية قانون البحار.

⁴ - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 118.

⁵ - أنظر: الفقرة الثانية والثالثة من المادة 121 من اتفاقية قانون البحار. للمزيد من التفاصيل، راجع:

KOLB Robert, « L'interprétation de l'article 121, paragraphe 3, de la convention de Montego Bay sur le droit de la mer : les « rochers qui ne prêtent pas à l'habitation humaine ou à une vie économique propre... », in : A.F.D.I., Vol 40, N° 1, 1994, pp. 899-909.

- أنظر: المادة 11 من اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958.

من نفس الاتفاقية للدولة الساحلية أن تعيين على هذه المرتفعات نقاط مناسبة تمد منها وإليها الخطوط المستقيمة المشكلة لخط الأساس بشروط هي:

1- يجب أن تكون هذه المرتفعات قد بنيت عليها منائر أو منشآت مماثلة تعلو دائماً سطح البحر¹.

2- يجب أن يحظى مد خطوط الأساس من هذه المرتفعات وإليها باعتراف دولي عام.

3- يجب أن تكون هذه المرتفعات واقعة داخل البحر الإقليمي وعلى مسافة قريبة مباشرة من الساحل. لأن المرتفعات التي تقع على مسافة بعيدة من الساحل دون أن تخرج كلياً عن نطاق البحر الإقليمي، يعين خط الأساس فيها، طبقاً للفقرة الأولى من المادة 13 من اتفاقية قانون البحار، بإتباع طريقة انحسار المياه وقت الجزر²، ما سيحرمها في هذه الحالة من بحر إقليمي خاص بها، وهذا على خلاف ما توحى به الفقرة الثانية من نفس المادة³، التي أثارت الخلاف بين فقهاء قانون البحار في تفسيرها، فهناك من يرى أن للمرتفعات التي تقع كلياً أو جزئياً في نطاق البحر الإقليمي بحراً إقليمياً خاصاً بها كالجزر⁴، ومنهم من يعارض هذا الرأي⁵، مع العلم أن توضيح هذه المسألة في غاية الأهمية لمعرفة حدود المياه الداخلية والبحر الإقليمي⁶، ونحن نرى أنه يتبين من خلال اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958 وأوضح في اتفاقية قانون

¹ - أنظر: C.I.J., Affaire des pêcheries, Arrêt du 18 décembre 1951, Rec. 1951, p. 128.

² - لا يشترط في هذه الحالة أن يكون قد بنيت على المرتفع الذي تتحسر عنه المياه منائر أو منشآت مماثلة.

³ - نفس الغموض نجده في المادة 11 من اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958.

⁴ - CAFLISCH Lucius, Op.Cit., p. 44.

⁵ - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 104.

⁶ - لأنه حسب الفقرة الأولى من المادة 13، تعتبر المنطقة البحرية الواقعة وراء خط الأساس مياهها داخلية.

أما حسب الفقرة الثانية من نفس المادة، فإن البحر الإقليمي للمرتفع الذي تتحسر عنه المياه والبحر الإقليمي للدولة الساحلية أو للجزيرة يشكلان وحدة واحدة.

البحار أن المرتفعات التي تتحسر عنها المياه لا تأخذ حكم الجزر، وبالتالي لا يكون لها بحر إقليمي خاص بها، ونتيجة لذلك عندما تكون واقعة كلياً على مسافة تتجاوز عرض البحر الإقليمي من البر أو من جزيرة لا تأخذ في الحسبان¹.

ثالثاً: ارتباط طريقة تحديد خط الأساس في مصبات الأنهار بطبيعة المصب:

تتنوع الأنهار إلى أنهار وطنية ودولية²، منها من تصب مباشرة في البحر كما هو الحال بالنسبة لنهر النيل في مصبه على البحر المتوسط عند دمياط ورشيد³، ويتحدد خط الأساس فيها طبقاً للمادة التاسعة من اتفاقية قانون البحار بخط مستقيم يربط بين نقطتي أدنى الجزر على ضفتي النهر في نقاط التقائه بالبحر⁴.

أما الأنهار التي تصب في فتحة واسعة، نتيجة وجود "دلتا" كما في حالة الميسيسيبي، أو "أخوار" كما في حالة التيمر⁵، فإن الفقرة الثانية من المادة السابعة من اتفاقية قانون البحار تقضي برسم خطوط مستقيمة من نقاط مناسبة على أبعد مدى باتجاه البحر من حد أقصى الجزر⁶.

¹ - أنظر: المادة 2/13 من اتفاقية قانون البحار.

² - حول تقنيات تحديد الأنهار الدولية راجع كل من:

- SCHROETER François, « Le système de délimitation dans les fleuves Internationaux », in : A.F.D.I., Vol 38, N° 1, 1992, p. 951-968.

- علي إبراهيم، قانون الأنهار والمجاري المائية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1995، ص 123-126.
- DIPLA Haritini, « Les règles de droit international en matière de délimitation fluviale : Remise en question », in : R.G.D.I.P., tome 89, 1985/3, éd. A. Pedone, Paris, p. 608-621.

³ - صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 147.

⁴ - أنظر: المادة 13 من اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958. ونظر كذلك:

- C.I.J., Affaire des pêcheries, (Royaume-Uni c. Norvège), arrêt du 18 décembre 1951, Rec. 1951, p.10.

⁵ - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 106.

⁶ - أنظر: الشكلاّن رقم (4) و(5) من الملاحق.

رابعاً: إلحاق المنشآت المرفئية الدائمة بالساحل والمراسي بنطاق البحر الإقليمي:

حددت المادة 11 من اتفاقية قانون البحار طريقة رسم خط الأساس أمام الموانئ، إذ نصت على مايلي: "...تعتبر جزءاً من الساحل أبعد المنشآت المرفئية الدائمة التي تشكل جزءاً أصيلاً من النظام المرفئ. ولا تعتبر المنشآت المقامة في عرض البحر والجزر الاصطناعية من المنشآت المرفئية الدائمة".

يتفق نص المادة مع العرف الذي كان متواتر بين الدول، والذي يعتبر المنشآت المرفئية الدائمة والمياه التي تحيط بها أو تلازمها جزءاً من إقليم الدولة البري¹. وقد تأكد هذا العرف لما أثير موضوع الأثر النسبي للمنشآت المرفئية في قضية الحدود بين إمارتي دبي والشارقة، فقد كان المطلوب عند تحديد حدود البحر الإقليمي والجرف القاري للإمارتين معرفة ما إذا كان يجب الأخذ في الاعتبار وجود المنشآت المرفئية الدائمة للطرفين، لأن ذلك يؤثر في هذه الحدود عند تطبيق قاعدة تساوي البعد، وقد قررت محكمة التحكيم بين الإمارات في 19/10/1981 أنه "لأغراض التحديد، يجب اعتبار المنشآت المرفئية الدائمة كجزء لا يتجزأ من الساحل... وأن إعطاء أثر كامل للمنشآت المرفئية الدائمة لا يؤدي إلى حل غير منصف"².

وقد استبعدت المادة 12 من اتفاقية قانون البحار المراسي التي تستخدم عادة لتحميل السفن وتفريغها ورسوها³، والتي تكون لولا ذلك واقعة جزئياً أو كلياً خارج الحد الخارجي، من استخدامها لغرض رسم خطوط الأساس⁴، واعتبرتها داخلة في حدود البحر الإقليمي⁵.

¹ - صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 146.

² - نقلاً عن: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 106.

³ - ثار نقاش خلال المؤتمر الثاني لقانون البحار حول ما إذا كان يجب إدخال المراسي في نطاق المياه الداخلية، وذلك عن طريق تطبيق طريقة خطوط الأساس عليها، أم أنه يجب اعتبارها جزءاً من البحر الإقليمي. راجع: Comptes rendus des séances de la 1^{re} commission, p. 158-159.

⁴ - أنظر: الشكلاّن رقم: (6) و(7) من الملاحق.

⁵ - نقداً للفكرة وللمزيد من التفاصيل راجع كل من:

- إبراهيم العناني، قانون البحار، الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة، 1985، ص 25.

خامساً: ارتباط طريقة تحديد خط الأساس في الخلجان بالطبيعة القانونية لكل منها:

عرفت الفقرة الثانية من المادة 10 من اتفاقية قانون البحار الخليج على أنه: "انبعاج واضح المعالم يكون توغله بالقياس إلى عرض مدخله على نحو يجعله يحتوي على مياه محصورة بالبر ويشكل أكثر من مجرد انحناء للساحل، غير أن الانبعاج لا يعتبر خليجاً إلا إذا كانت مساحته¹ تعادل أو تفوق مساحة نصف دائرة قطرها خط يرسم عبر مدخل ذلك الانبعاج". و"مساحة الانبعاج، لغرض القياس، هي المساحة الواقعة بين حد أدنى الجزر حول شاطئ الانبعاج وبين خط يصل بين حد أدنى الجزر على نقطتي مدخله الطبيعي². أنظر الشكل الآتي³:

=- عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي والمشكلات البحرية العربية، الطبعة الأولى، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1999، ص 59.

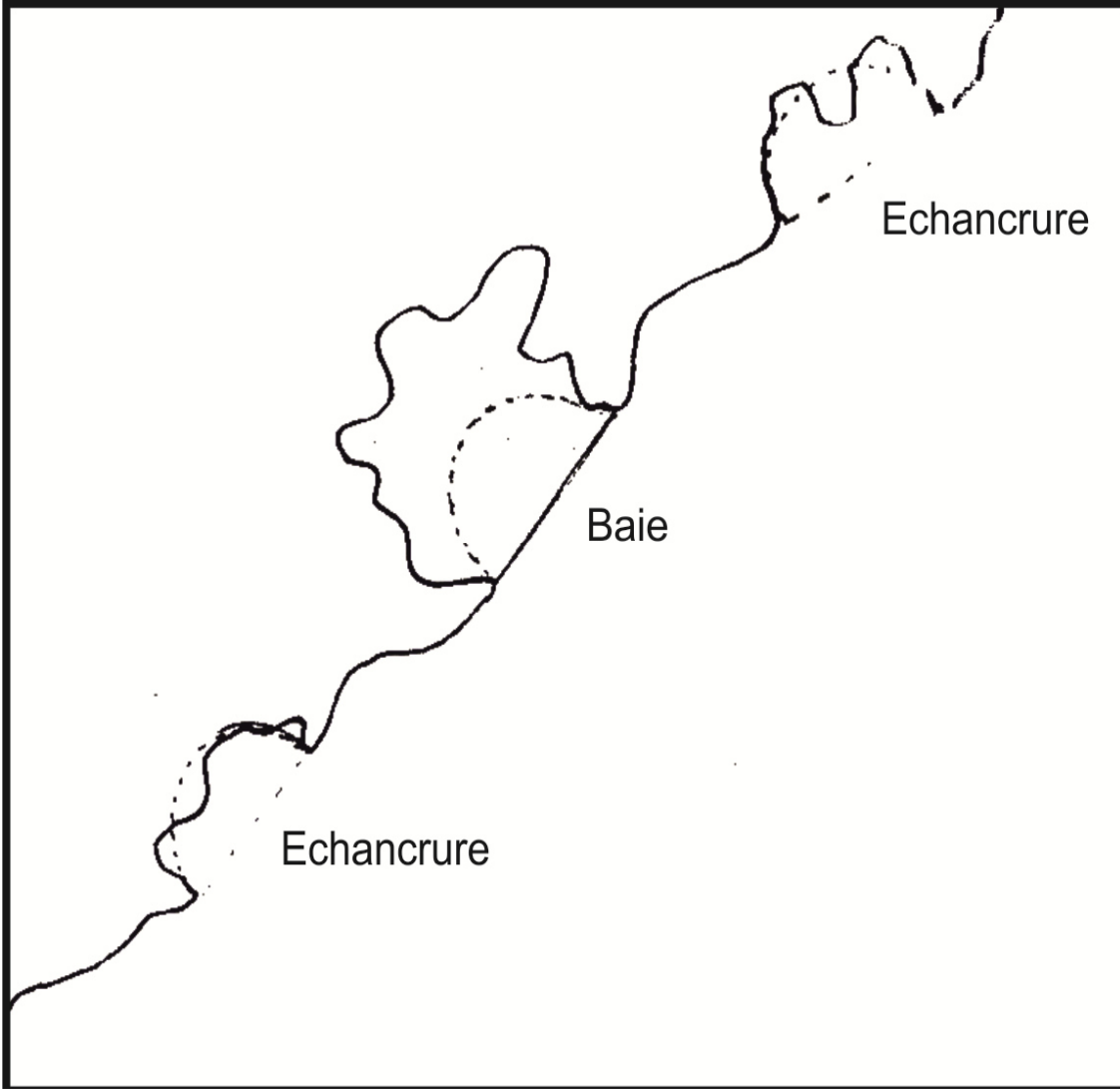
¹ - لا تدخل مساحة المياه التي يحتويها الانبعاج الثانوي عند قياس مساحة الانبعاج الرئيسي (أنظر: الشكل رقم: (8)، إلا إذا كان ساحله يشكل جزءاً من حد أدنى الجزر وكانت مياهه تشكل جزءاً من مياه البحر الممتدة في اليابسة. راجع: BUREAU DES AFFAIRES MARITIMES ET DU DROIT DE LA MER, Op.Cit., p. 34.

² - الفقرة الثانية من اتفاقية قانون البحار. يعاب على هذه الفقرة أنها لم توضح كيفية تحديد نقاط المدخل الطبيعي للانبعاج، على أساس أن هناك خلجان تتضمن عدة نقاط دخول طبيعية، وأخرى لها فقط نقطة دخول واحدة، وهناك خلجان أخرى لها مدخل واحد متشكل من حافة مقوسة يصعب فيها تحديد نقاط الدخول. أنظر: الشكل رقم: (9)، وللمزيد من التفاصيل راجع: BUREAU DES AFFAIRES MARITIMES ET DU DROIT DE LA MER, Op.Cit., p. 31-34.

LUCCHINI Laurent et VOELEKEL Michel,

Op.Cit., p. 592.

—³



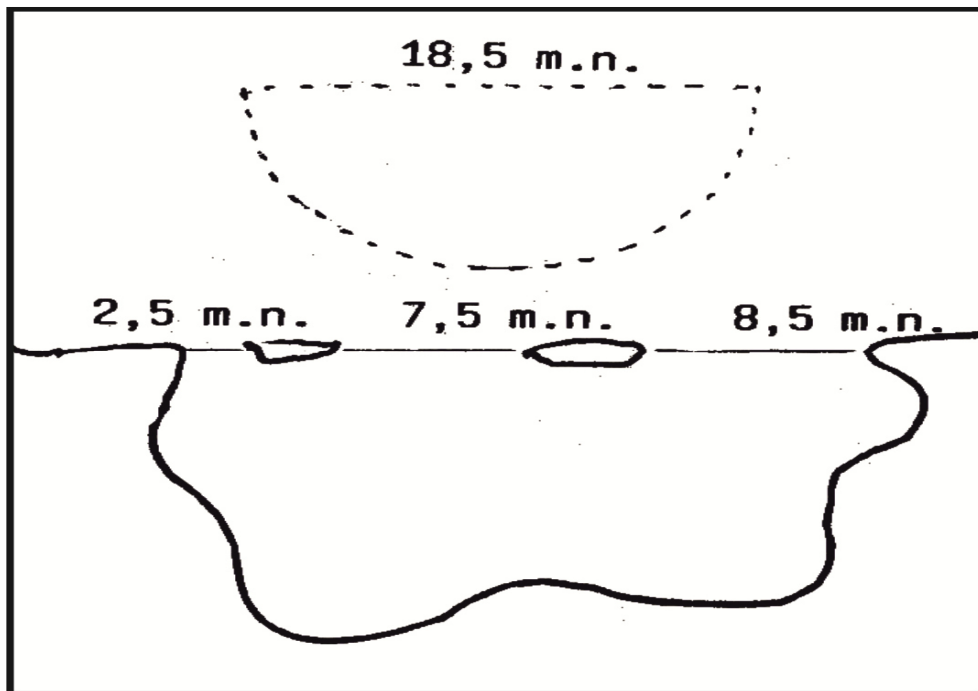
وحيث يكون للانبعاج، بسبب وجود جزر، أكثر من مدخل واحد، يرسم نصف الدائرة على قطر يعادل طوله مجموع أطوال الخطوط المرسومة عبر المداخل المختلفة، حسب الطريقة التي يوضحها الشكل رقم (1)¹، وتحتسب مساحة الجزر التي قد توجد داخل الانبعاج ضمن مساحة الانبعاج كما لو كانت جزءا من مساحته المائية²، وهذا ما يوضحه الشكل رقم (2)³:

¹ LUCCHINI Laurent et VOELEKEL Michel, Op.Cit., p. 592.

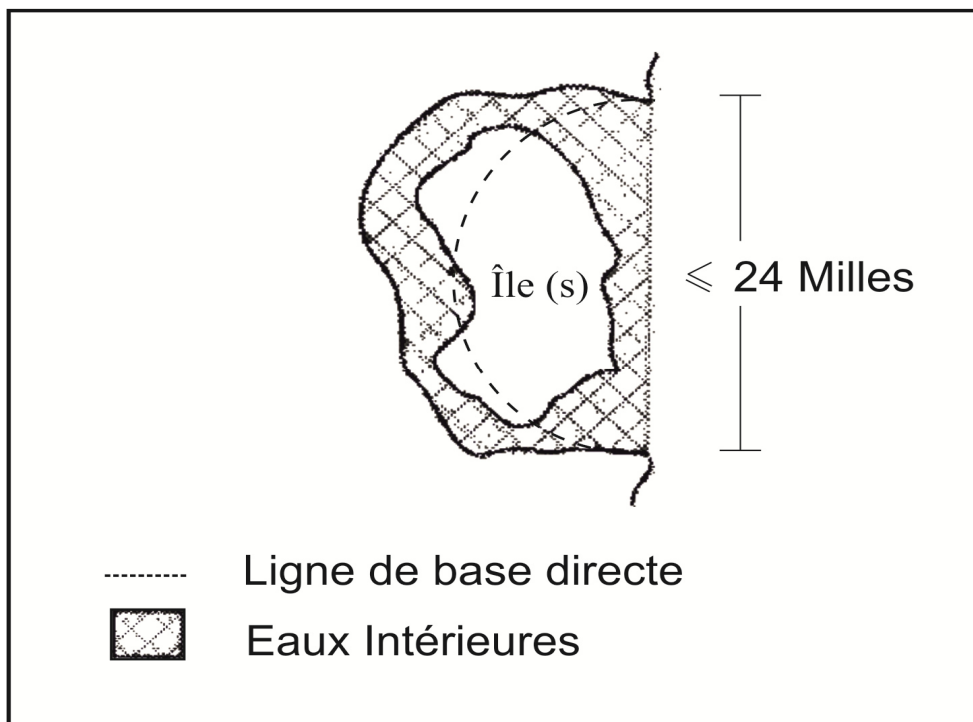
² الفقرة الثالثة من المادة 10 من اتفاقية قانون البحار.

³ RIGALDIES Francis, Op.Cit., p. 27.

الشكل رقم: (1)



الشكل رقم: (2)



تختلف الطريقة التي يجوز للدولة الساحلية أن تعتمد عليها عند تعيينها لخط الأساس في الخلجان بحسب الطبيعة القانونية لكل منها، باعتبار أن الخلجان من منظور القانون الدولي للبحار ثلاثة أنواع هي:

أ- الخلجان الوطنية:

يقصد بها تلك الخلجان التي تقع بأكملها في إقليم دولة واحدة ولا يزيد اتساع الفتحة التي توصلها بالبحر عن 24 ميلا بحريا¹. يجوز للدولة الساحلية أن تعين خط الأساس من خلال هذه الخلجان بخط موصل بين نقطتي انحسار المياه وقت أقصى الجزر عند ضفتي الفوهة².

ب- الخلجان الدولية:

يقصد بها تلك الخلجان التي تقع في إقليم دولة واحدة ولكن فتحتها التي تربطها بالبحر يزيد اتساعها على 24 ميلا بحريا³، و/أو المحاطة بإقليم أكثر من دولة واحدة. بهذا يتضح أنه يوجد معياران لتحديد الخلجان الدولية هما:

1- معيار اتساع فتحة الخليج:

هو المعيار الأساسي في تحديد ما إذا كان الخليج وطنيا أو دوليا، فإذا كانت فتحة الخليج أقل أو تساوي 24 ميلا بحريا اعتبر هذا الخليج وطنيا، وإذا كانت تزيد عن 24 ميلا بحريا عدا هذا خليجا دوليا⁴، حتى ولو كان يقع بأكمله داخل إقليم دولة واحدة

¹ - عبد المنعم محمد داود، مرجع سابق، ص 49.

² - وهذا حسب الفقرة الرابعة من المادة 10 من اتفاقية قانون البحار.

³ - جابر إبراهيم الراوي، مرجع سابق، ص 49.

⁴ - الملاحظ أن المشرع الجزائري لم يرقم أية تفرقة بين الخلجان التي يتجاوز عرض فوهتها 24 ميلا بحريا وتلك التي لا تبلغ هذا الحد، فأخذ بالخط المغلق لجميع الخلجان معتبرا مياهها داخلية، بذلك يكون المشرع الجزائري قد اعتمد في ذلك على معيار جغرافي بحت، إلا أن هذا الوضع قد تغير بعد أن صادقت الجزائر على اتفاقية قانون البحار لسنة 1982. أنظر المادة الأولى من المرسوم الرئاسي رقم 96-53 المؤرخ في 22 جانفي 1996، يتضمن التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، ج.ر.ج.ج، صادرة في 24 جانفي 1996، ع 6، ص 13. (لم ينشر مضمون الاتفاقية). وللمزيد من التفاصيل راجع: علي=

بعينها¹. وفي هذه الحالة الأخيرة يرسم خط أساس مستقيم طوله 24 ميلا بحريا داخل الخليج² بطريقة تجعله يحصر أكبر مساحة من المياه يمكن حصرها بخط له هذا الطول³، ليكون هذا الخط خط الأساس⁴.

2- معيار الدول المطلّة على الخليج:

قد يكون للخليج الواحد دولتين تطل كل واحدة منهما على مدخله، وقد تطل على الخليج الواحد أكثر من دولة⁵ تكون إحداها على الأقل واقعة عند المدخل⁶. ففي هذه الحالات لا يجوز قفل الخليج ولو كان اتساع فتحته لا تزيد عن 24 ميلا بحريا، لأن مياهه تعتبر من البحار الحرة فيما عدا حزام من البحر الإقليمي لكل دولة يمتد على طول سواحلها ويكون موازيا لتعرجات الساحل وانحناءاته⁷.

(ج): الخلجان التاريخية⁸:

لم تحدد اتفاقية قانون البحار معايير للخلجان التاريخية¹ وإنما اكتفت بالنص على عدم تطبيق قواعد الخلجان عليها، تطبيقا لنظرية المياه التاريخية². كما لم تحدد طريقة معينة

=مراح، "تحديد المجالات البحرية الوطنية وتطبيقاتها في القانون الدولي"، م.ج.ع.ق.س.، ج 35، رقم 4، 1997، ص 974-975.

¹ - عبد المنعم محمد داود، مرجع سابق، ص 49.

² - أنظر: الشكل رقم: (10) من الملاحق.

³ - الفقرة الخامسة من المادة 10 من اتفاقية قانون البحار.

⁴ - LUCCHINI Laurent et VOELEKEL Michel, Op.Cit., p. 189.

⁵ - BEKCHI Mohammed Abdelwahab, Droit international public avec référence a la pratique algérienne: territoire et espaces, Fascicule 2, Office des Publications Universitaires, Alger, 1986, pp. 65-66.

⁶ - عوض محمد المر، حق المرور البريء في البحار، رسالة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق جامعة عين شمس، 1977، ص 330.

⁷ - المادة 15 من اتفاقية قانون البحار

⁸ - أقرت محكمة التحكيم الدائمة فكرة الخلجان التاريخية عام 1910. أنظر: C.P.A., Affaire des pêcheries des cotes septentrionales de l'atlantique, (Les Etats-Unis c. La Grande-Bretagne), Sentence du 7 septembre 1910, Question V, par.5, p. 26.

لرسم خط الأساس فيها³، ولذا تحدد الدولة الساحلية خط الأساس فيها بحسب رغبتها ومصالحها الخاصة سواء كان الخليج محاطا بإقليم دولة واحدة أو أكثر. مع العلم أن مؤتمر لاهاي لتدوين القانون الدولي لعام 1930 حدد خط الأساس فيها بالخط الموصل بين ضفتي هذه الخلجان⁴.

المطلب الثاني

اتساع نطاق الإقليم البحري في ظل اتفاقية قانون البحار

اتسع نطاق الإقليم البحري للدولة الساحلية في ظل اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958، وهذا لكون أن الاتفاقية قد تبنت إلى جانب طريقة خط الأساس العادي طريقة الخطوط المستقيمة لتحديد خط الأساس الذي تركز عليه تحديدات الحدود البحرية⁵. وازداد نطاق الإقليم البحري للدولة الساحلية اتساعا في ظل اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بعد أن استحدثت طريقة خطوط الأساس الأرخيبلية وحددت عرض البحر الإقليمي ب 12 ميلا بحريا.

¹ - LUCCHINI Laurent et VOELEKEL Michel, Op.Cit.,

p. 191.

² - أنظر: C.I.J., Plateau continental (Tunisie/Jamahiriya arabe libyenne), Arrêt, Rec. 1982, p. 59-60, par. 100.

³ - "هذا ما خلق مشاكل شتى حول بعضها، ومن النزاعات الكبرى حول تبعية بعض الخلجان المعروفة نذكر خليج بيتر الأكبر، الذي أعلن راديو موسكو في سنة 1957 بأنه تابع تاريخيا للاتحاد السوفيتي، وعليه حرمت السفن اليابانية من الصيد فيه رغم مساحته الكبيرة جدا...، وكذلك خليج سيرت الذي تدعي ليبيا بأنه تابع لها تاريخيا، بينما ترفض الولايات المتحدة هذا الإدعاء وتحاول ممارسة حقها في المرور في هذا الخليج على أساس أن جزءا منه يشكل مياها إقليمية والجزء الآخر يعتبر من أعالي البحار". محمد بوسلطان، مبادئ القانون الدولي العام، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ص 214.

⁴ - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 105. وللمزيد من التفاصيل راجع: لعمامري عصاد، الحدود البحرية في ظل اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع: القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2010، ص 52-54.

⁵ - كانت الآراء الفقهية المبكرة ترسم خط الأساس من الساحل. راجع: محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 152.

يلاحظ من خلال أحكام اتفاقية قانون البحار أنها لم تحدد حداً أقصى لاتساع المياه الداخلية والأرخبيلية، إلا أنها حدّت من اتساع مجالها عن طريق القيود التي فرضتها على الدولة الساحلية عند تعيينها لخط الأساس أو الخطوط الأرخبيلية (الفرع الأول). كما أن الاتفاقية قد وفّقت إلى حد كبير بين المطالب المتضاربة للدول بخصوص عرض البحر الإقليمي (الفرع الثاني).

الفرع الأول

تحديد نطاق المياه الداخلية والأرخبيلية

لم تحدد اتفاقية قانون البحار حداً معيناً لاتساع المياه الداخلية والأرخبيلية. إلا أنها بينت بوضوح ودقة حدودها الداخلية والخارجية، ما يحول دون تعسف الدولة الساحلية في تحديد نطاق هذه المياه بطريقة تعسفية تؤثر سلباً على حرية الملاحة البحرية¹، لأن نطاقها يبقى مرتبطاً دائماً بخط الأساس الذي يفصل بينها وبين البحر الإقليمي، إذ يختلف نطاق المياه الأرخبيلية المحصورة وراء خطوط الأساس الأرخبيلية بحسب الطبيعة الجغرافية للأرخبيلات التي تتشكل منها الدولة الأرخبيلية المحيطة، والأمر كذلك بالنسبة لنطاق المياه الداخلية الذي يختلف بدوره بحسب الطريقة المتبعة من قبل الدولة الساحلية لتعيين خط الأساس، فيضيق بإتباع طريقة خط الأساس العادي ويتسع بإتباع طريقة خطوط الأساس المستقيمة أو طريقة الحالات الخاصة، ويتباين امتداده على ساحل دولة واحدة عند الجمع بين هذه الطرق².

يدخل في نطاق المياه الداخلية³ كل من الموانئ والخلجان المحاطة بإقليم دولة واحدة والخلجان التاريخية وفوهات الأنهار والمراسي، كما بين ذلك سابقاً، بالإضافة إلى القنوات البحرية (أولاً) والمضايق (ثانياً) والبحار المغلقة وشبه المغلقة (ثالثاً).

¹ - عوض محمد المر، مرجع سابق، ص 257.

² - أنظر: المادة 14 من اتفاقية قانون البحار.

³ - تمارس الدولة في مياهها الداخلية البحرية اختصاصها المانع والكامل، وهذا ما أكدته محكمة العدل الدولية سنة 1986. أنظر: = Activités militaire et paramilitaires au Nicaragua et contre celui-ci.

أولاً: القنوتات البحرية: بين سيادة الدولة الساحلية وحرية الملاحة الدولية:

يقصد بالقنوتات البحرية الممرات المائية الصناعية التي تحفرها يد الإنسان لتصل بين بحرين عامين¹، تسهيلاً للملاحة والمواصلات الدولية². والثابت أن القناة البحرية تعد جزءاً من إقليم الدولة التي تخترق أرضها، وبالتالي تخضع لكافة مظاهر اختصاصها الإقليمي، ولكن لما كانت هذه القنوتات في العادة من طرق المواصلات الدولية التي تؤدي إلى تسهيل الملاحة الدولية وتقليل تكاليفها وكانت منافعها لا تعود على الدولة التي تمر في أرضها فحسب بل على التجارة الدولية بأسرها، فقد عقدت معاهدات دولية بخصوص أهم هذه القنوتات البحرية الغرض منها ضمان حرية الملاحة فيها، نذكر منها على سبيل المثال:

أ- قناة السويس:

يبلغ طول القناة 160 كيلو متراً وهي توصل البحر الأبيض المتوسط بالبحر الأحمر، وتقع بأكملها في الإقليم المصري، بدأت أعمال حفرها في عام 1859 وتم افتتاحها في عام 1869³. وعلى إثر احتلال بريطانيا لمصر في عام 1882 وما أعقبه من إثارة بعض المشاكل في القناة، تم إبرام اتفاقية القسطنطينية في 29/10/1888 بين كل من تركيا وفرنسا وبريطانيا وألمانيا وإسبانيا وإيطاليا وروسيا وهولندا⁴.

=(Nicaragua/Etats-Unis d'Amérique), fond., Arrêt, C.I.J., Rec. 1986, par. 212, (pp. 111).

¹ - محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 57.

² - محسن أفكيرين، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005، ص 228.

³ - للمزيد من التفاصيل، راجع: A.D.G., Vol BESANCON Jean, Le canal de suez, in : 338, pp. 302-303, N° 63.

⁴ - عبد الكريم علوان، الوسيط في القانون الدولي العام، الكتاب الثاني، الطبعة الأولى، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1997، ص 77.

يمكن تلخيص النظام القانوني الذي وضعته هذه الاتفاقية- والتي تعتبر بمثابة دستور لقناة السويس حتى الوقت الحاضر- في الآتي:

1- حرية الملاحة في القناة، إذ تفتح لمرور المراكب التجارية والحربية لجميع الدول وقت الحرب، كما تتعهد الدول المتعاقدة بأن تمتنع عن أي عمل من شأنه أن يعرقل حرية الملاحة في القناة.

2- ضمان سلامة الملاحة في القناة وقت الحرب، وذلك عن طريق الالتزامات الاتفاقية الآتية:

- يتمتع على الدول المتحاربة القيام بأي أعمال عدائية في القناة أو ضدها أو إتيان أي عمل من شأنه عرقلة الملاحة فيها أو في إحدى فتحتيها حتى مسافة ثلاثة أميال بحرية.

- يتمتع على الدول المتحاربة أخذ أو إنزال أي ذخائر أو مهمات حربية أو جنود في القناة أو في إحدى موانئها أو منها إلا في حالة الضرورة الملحة.

- على السفن الحربية للدول المتحاربة أن تمر في القناة في أقصر وقت ممكن، دون أن تمكث في مينائي بور سعيد أو السويس أكثر من 24 ساعة، إلا في حالة الضرورة الملحة.

3- تتمتع جميع الدول بحقوق متساوية فيما يتعلق بالمرور في القناة، ولا يجوز أن يميز في المعاملة بين دولة وأخرى، كما لا يجوز لأي من الدول المتعاقدة أن تسعى للحصول على مزايا إقليمية أو أي امتيازات أخرى تتعلق بالقناة.

ب- قناة بنما:

يبلغ طول هذه القناة 81 كيلو متر، وهي تصل المحيط الأطلسي بالمحيط الهادي، افتتحت للملاحة البحرية البريئة لأعضاء الأسرة الدولية في عام 1914، شريطة دفع رسوم والخضوع لشروط رسمية معينة¹.

¹ - أنظر كل من: عبد الكريم علوان، مرجع سابق، ص 77 وأحمد أبو الوفا، مرجع سابق، ص 326-328.

تمر القناة في إقليم جمهورية بنما على قطعة من الأرض استأجرتها منها الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا في 18 نوفمبر 1901 بموجب معاهدة Hay-pauncefote إيجارا دائما يتبع فيما يتعلق فيها ما قرره معاهدة القسطنطينية المتعلقة بقناة السويس. أي أن يكون المرور فيها حرا لسفن جميع الدول التجارية والحربية على السواء في وقت السلم وفي وقت الحرب، مع امتناع هذه الأخيرة عن القيام بأية عمليات حربية في القناة أو في المياه الإقليمية المجاورة لها.

بادرت الولايات المتحدة إلى تنفيذ مشروع باتفاقها مع جمهورية بنما يوم 18 نوفمبر 1903 في معاهدة Hay-baunau varilla على أن تمنحها بنما قطعة من الأرض تفتح فيها القناة مقابل مبلغ عشرة ملايين دولار مضافا إليها مبلغ سنوي قدره ربع مليون دولار وعلى أن تكون القناة وفتحاتها في حالة حياد وعلى أن الملاحة فيها حرة¹. وبعد أكثر من 70 سنة من المفاوضات الشاقة تحصلت جمهورية بنما في 1977 على تعديل لمعاهدة 1903، فالاتفاق الجديد الموقع في 7 سبتمبر 1977 يعيد لبنما السيادة على كامل إقليمها فأصبحت المسؤول الوحيد المشرف بدأ من 1 جانفي 2000 على القناة. أما فيما يتعلق بالملاحة البحرية في القناة، فالاتفاق الجديد يسمح لجميع السفن المدنية والحربية بالمرور سواء كان ذلك في وقت الحرب أم في وقت السلم، ومهما يكن العلم الذي ترفعه هذه السفن.

ج- قناة كييل:

يبلغ طول هذه القناة 98 كيلو مترا، تعرف في ألمانيا بقناة الإمبراطور غليوم، حفرتها ألمانيا خلال الحقبة الممتدة ما بين 1885 و1895، وهي تصل بحر البلطيق ببحر الشمال، وتقع برمتها في الإقليم الألماني، افتتحت للملاحة البحرية سنة 1896. ظلت قناة كييل ألمانية تخضع للسيادة التامة لألمانيا باعتبارها صاحبة السيادة الإقليمية عليها، وكانت ألمانيا تجيز مرور السفن التابعة للدول الأخرى بقناة كييل من

¹ - للمزيد من التفاصيل راجع: محسن أفكيرين، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005، ص 232-233.

غير أن تقيد نفسها بمبدأ أو نظام دولي ما، بمعنى أنها كانت تحتفظ لنفسها بالسلطة المطلقة في التقدير بخصوص القناة التي أنشأتها في إقليمها، فلها أن تفتحها ولها أن تغلقها في وجه أية باخرة مهما يكن العلم الذي تحمله، ولها أن تقيد الملاحة فيها في وقت السلم أو في وقت الحرب بما يترأى لها من قيود، وكان هذا من الوجهة النظرية أمراً مسلماً به.

عمد الحلفاء بعد هزيمة ألمانيا في الحرب العالمية الأولى إلى وضع نظام دولي لقناة كييل ضمنوه المواد 380 و386 من معاهدة فرساي لسنة 1919، والتي أوجبت أن تكون القناة مفتوحة للسفن العامة والخاصة التابعة لجميع الدول التي هي في حالة سلام مع ألمانيا.

جرى اختبار لطبيعة هذا الاتفاق عندما حاولت السفينة البريطانية ويمبلدون عبور القناة سنة 1921،¹ فقد حدث أن منعت السلطات الألمانية المختصة بالباخرة ويمبلدون التي ترفع العلم البريطاني والتي كانت السلطات الفرنسية قد استأجرتها، من المرور في قناة كييل، وذلك في أثناء الحرب القائمة بين بولندا والاتحاد السوفيتي سنة 1921، وقد بررت الحكومة الألمانية قرارها بمنع المرور على أساس أن الباطرة كانت تحمل شحنة من العتاد والذخائر من سالونيك إلى دانزج ببولندا، وبالتالي لا يجوز لها أن تمر بإقليم ألمانيا وإلا خالف ذلك قواعد الحياد الذي أعلنته في 1920² من الحرب الروسية البولندية، وقد اضطرت الباطرة ويمبلدون إزاء موقف ألمانيا أن تعود أدراجها لتتخذ طريق الملاحة العادي الذي كانت تسلكه البواخر عادة قبل إنشاء قناة كييل، مما سبب أضرار مادية وتأثيراً كبيراً.

رفعت الحكومة الفرنسية دعوى ضد ألمانيا مطالبتاً إياها بتعويض الأضرار التي سببتها من جراء مخالفتها لأحكام معاهدة فرساي المتعلقة بقناة كييل، وقد قضت محكمة

¹ - عبد الكريم علوان، مرجع سابق، ص 81.

² - حول هذه المسألة راجع: VINCENT Philippe, Droit de la mer, Larquier, Paris, 2008, p.

العدل الدولية الدائمة¹، استنادا لأحكام المواد 380 إلى 386 من معاهدة فرساي بالزام ألمانيا بفتح القناة للملاحة البحرية للسفن التابعة لجميع الدول التي تكون في حالة سلم مع ألمانيا حتى ولو كانت السفينة تابعة لإحدى الدول المتحاربة مادامت ألمانيا تلتزم موقف الحياد في هذه الحرب².

أعلنت ألمانيا في 14 نوفمبر 1936 إلغاؤها لأحكام المواد 380 إلى 386 من معاهدة فرساي بإرادتها المنفردة من غير أن تحتج الدول الأطراف في المعاهدة، مما يؤدي إلى التقرير بأن قناة كيل قد رجعت إلى سابق وضعها القانوني، ذلك الوضع الذي يخضعها للسلطة الإقليمية الكاملة لألمانيا ويجعل الملاحة الدولية فيها خاضعة للتقدير المطلق لها³. ويمكن تفسير عدم احتجاج الدول الأطراف في معاهدة فرساي على موقف ألمانيا هذا، إعلان ألمانيا احترامها لمبدأ حرية الملاحة البحرية في القناة.

تتشابه المعاهدات الدولية المبرمة بشأن القنوات الثلاث المذكورة آنفا⁴ في تقريرها لمبدأ حرية الملاحة للسفن التجارية التابعة لكل دول العالم وذلك في وقت السلم⁵، أما في وقت الحرب فيجوز إغلاق القناة في مواجهة سفن العدو⁶.

يحق للدول غير الموقعة على هذه المعاهدات المرور في هذه القنوات البحرية، ولكن بشرط التقيد بالالتزامات التي تلقياها المعاهدة على عاتق الدول الأطراف، لأن هذه الالتزامات هي في الحقيقة شرط لمنح الدول الغير حق المرور في القناة، ومن ثم فإن

¹ - C.P.J.I., Affaire de Wimbledon, Arrêt du 17 aout 1923, série. A. N° 1. P. 24.

² - حول هذه النقطة راجع: LUCCHINI Laurent et VOELEKEL Michel, Op.Cit., p. 434.

³ - محسن أفكيرين، مرجع سابق، ص 235، ونظر كذلك:

- LUCCHINI Laurent et VOELEKEL Michel, Op.Cit., p. 434.

⁴ - تبنت معاهدة هاى بونسوفت سنة 1901 بشأن قناة بنما الأحكام التي تضمنتها اتفاقية القسطنطينية،

الأمر الذي أرسى ما يمكن أن يسمى بالقانون العام للقنوات الدولية (Un droit commun des canaux internationaux). أنظر: محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 108.

⁵ - وهذا ما أكدته محكمة العدل الدولية الدائمة في قضية (Wimbledon) عندما وصفت قناة كيبل بأنها ممر مائي يصل بين بحريين عاميين وقد خصص على وجه الدوام لخدمة العالم بأسره. أنظر: عبد الكريم علوان، مرجع سابق، ص 76.

⁶ - عبد الكريم علوان، المرجع نفسه.

عدم احترام تلك الالتزامات يسمح للدولة صاحبة السيادة بأن تمنع حرية المرور على السفن المخالفة¹.

ثانياً: تأثير طبيعة المضيق في تحديد حدود الإقليم البحري

يعرّف المضيق من الناحية القانونية على أنه: ممر مائي طبيعي² لا يتجاوز عرضاً معيناً³، يربط بين جزأين من المجالات البحرية سواء كانت هذه الأخيرة تعود لبحر واحد أو أكثر، وبغض النظر عن موقع المضيق الذي قد يكون بين إقليمين أرضيين أو بين جزيرة وإقليم أرض أو بين جزيرتين أو مجموعة من الجزر⁴. وبالرغم من تعدد واختلاف تصنيفات الفقهاء للمضايق البحرية نتيجة لإخلاف المعيار المعتمد عليه في التصنيف⁵، إلا أنه يمكن القول أن المضايق نوعين هما:

¹ - محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 105.

² - أي أن المضيق يجب أن يكون طبيعياً، مع ملاحظة أن تهيئة الممر ليكون صالحاً للملاحة لا ينفي عنه وصف المضيق طالما أن تلك التهيئة لم تنطوي على إنشاء مبتدأ للممر بحيث يعتبر قناة. أنظر: صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 150.

³ - أي يكون محدود الاتساع، وقد حاول بعض الفقهاء تحديد قدر معين لاتساع المضيق فتضاربت آرائهم. وذهب البعض إلى القول باعتبار وصف المضيق متحققاً طالما كان الاتساع لا يتجاوز نطاق البحر الإقليمي، إذا كان المضيق بشاطئ إقليم دولة واحدة، أو نطاق البحرين حال وقوعه بين دولتين. للمزيد من التفاصيل راجع كل من: صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 150-151. ومحمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 61.

⁴ - لقي هذا التعريف ترحيباً من العديد من الفقهاء. ويضيف بعضهم صفة لا بد من توفرها، وهي أن يستخدم للملاحة الدولية عادة، إذ يري الفقيه **كافاريه** أن المضيق له صفة جوهرية في أنه يصل بين جزأين من أعالي البحار، وأن يكون مستعملاً للملاحة الدولية. على ضوء هذه الإضافة الفقهية، يستبعد من مفهوم المضايق تلك التي تؤدي إلى بحر داخلي مغلق، فالجوهري بالنسبة لهم هي صفة الاتصال بين بحرين عامين والاستعمال للملاحة الدولية. للمزيد من التفاصيل راجع: عبد المنعم محمد داود، مرجع سابق، ص 258-259.

⁵ - راجع كل من: سعيد بن سليمان العبري، النظام القانوني للملاحة في المضايق الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1995، 47 وما بعدها؛ سمعان فرج الله، وضع المضايق الدولية في العالم العربي في ضوء اتفاقية قانون البحار لعام 1982، دراسة ضمن قانون البحار الجديد والمصالح العربية، المنظمة العربية للتربية والعلوم، تونس، 1989، ص 389 وما بعدها؛ VINCENT Philippe, Op.Cit., p. 64.

أ- المضائق المحاطة بإقليم دولة واحدة:

يتفق معظم فقهاء القانون الدولي على قاعدة عامة مفادها أن هذا المضيق يعد جزء من إقليم الدولة التي يقع في أرضها، ومياهه داخلية تخضع للسيادة التامة لهذه الدولة، فهي التي تتولى كل الأمور المتعلقة بالملاحة وغيرها¹.

ب- المضائق المحاطة بإقليم أكثر من دولة:

تحدد الحدود البحرية والنظام القانوني للمضيق بحسب اتساعه. فإذا كان عرضه يزيد عن مسافة البحر الإقليمي لكل دولة مشاطئة ومقابلة، فإنه توجد في هذه الحالة منطقة بحرية وسط بين الحدود الخارجية للبحار الإقليمية لكل دولة تعد من أعالي البحار أو من المناطق الاقتصادية الخالصة، تكون الملاحة فيها حرة لسفن وطائرات جميع الدول. أما إذا كان عرض المضيق ضيقاً بحيث تلتصق البحار الإقليمية للدول المتقابلة، فإن غالبية الفقهاء ترى ويؤيدها مجمع القانون الدولي في قراره الخاص بنظام البحر الإقليمي عام 1894 أن لكل دولة مشاطئة سيادة إقليمية على المضيق حتى خط الوسط بينها، إلا إذا وجد اتفاق مغاير بين الأطراف المعنية².

ثالثاً - البحار المغلقة وشبه المغلقة³:

إذا كان البحر المغلق أو شبه المغلق واقع كله في حدود دولة واحدة فبديهي أنه يكون عندئذ جزء من إقليم تلك الدولة⁴، أي عد هذا البحر ضمن نطاق المياه الداخلية لتلك الدولة وتتنطبق عليه قواعد القانون الدولي للبحار⁵. أما إذا حازت شواطئه أكثر من

¹ - أنظر: جابر إبراهيم الراوي، مرجع سابق، ص 95.

² - عبد المنعم محمد داود، مرجع سابق، 108 وما بعدها.

³ - راجع: نظرية البحار المحصورة التي لم تلقي قبولا من المجتمع الدولي؛ عصام الدين مصطفى بسيم، "حول نظام قانوني للبحار ذات الطبيعة الخاصة المميزة (البحار المحصورة وشبه المحصورة)"، م.م.ق.د.، ع: 37، 1981، ص 153-164.

⁴ - محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 113.

⁵ - عبد المنعم محمد داود، مرجع سابق، مرجع سابق، ص 52.

دولة، ولم يكن بين تلك الدول اتفاق بخصوص حدود كل منها، فإن سيادة كل من تلك الدول يجب أن تحترم في نطاق مياهها الإقليمية فإن بقيت من مياه البحر¹ بقية في وسطه خضعت تلك البقية الفائضة لنظام يماثل نظام البحر العالي.

قد يكون للبحر المغلق أو شبه المغلق أهمية دولية واضحة، لذا فإن مركزه القانوني ينظم عادة في هذا الفرض بمقتضى اتفاقيات دولي²، كالبحر الأسود الذي له أهمية اقتصادية وسياسية وإستراتيجية، تطل عليه دول الإتحاد السوفيتي ورومانيا وبلغاريا وتركيا، وقد أبرمت عدة اتفاقيات دولية بشأنه كان آخرها اتفاقية برلين لسنة 1878 والتي أرسى فيها الملاحة التجارية³.

¹ - البحر المغلق يتم غلقه بإتباع طريقة خطوط الأساس المستقيمة.

² - عبد المنعم محمد داود، مرجع سابق، ص 53.

³ - محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 53.

الفرع الثاني

تحديد مدى البحر الإقليمي

أثارت قضية تحديد مدى البحر الإقليمي الكثير من المناقشات الفقهية والخلافات بين الدول (أولاً)، وكانت عرضة للتغيرات والتقلبات وفقاً لمصالح الدول، بالرغم من المحاولات المتكررة والجادة لتوحيد وتدويل مدى معين للبحر الإقليمي (ثانياً)، الأمر الذي لم يتحقق إلا في عام 1982 مع اتفاقية قانون البحار (ثالثاً).

أولاً: الخلاف حول مدى البحر الإقليمي:

عرفت مسألة تحديد مدى البحر الإقليمي جدلاً فقهياً طويلاً (أ)، انعكس فيما بعد تدريجياً على تشريعات الدول المختلفة (ب).

أ- الخلاف الفقهي:

أثارت قضية تحديد مدى البحر الإقليمي مناقشات حادة وكثيرة أدت إلى اختلاف الفقهاء في تحديد مدى معين للبحر الإقليمي¹، ففي القرن الرابع عشر حدده كل من Balde و Targa بستين ميلاً بحرياً، وحدده Bartole بمائة ميلاً بحرياً، ثم ظهر معيار فيما بعد يعتمد على مدى البصر ومفاده أن عرض البحر الإقليمي يتحدد بأقصى ما يمكن أن تراه العين المجردة²، وربط الفقيه Fra paole sarpi مسألة تحديد مدى البحر الإقليمي بحاجة الدول الساحلية حتى وإن بلغ 100 ميلاً بحرياً شرط عدم الإضرار بالغير.

¹ - DUPUY Pierre-Marie, droit international public, 3^e édition, Dalloz, Paris, 1995, p. 520.

² - نظرية مدى البصر قال بها الفقيه Bartolus-de Locenius في القرن الرابع عشر، ومؤداها أن البحر الإقليمي يمتد إلى أقصى مدى الإبصار في يوم مشرق، ثم جاء بنكريوش سنة 1702 فنعي على هذه النظرية أنها وضعت معياراً غير دقيق لأن مدى الإبصار مسألة شخصية تختلف باختلاف المبصر. أنظر: محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 130.

وقد ذكر مرمى المدفع لأول مرة عام 1610 في مفاوضات جرت بين الحكومتين الهولندية والبريطانية، كما أن كروشيوس قال: "بعدم جواز مد سيادة الأمير في البحار إلى أبعد من الحد الذي يستطيع فيه فرض إرادته بواسطة المدفع"¹، ويعتبر الفقيه الهولندي (Van Bynkershock) أول من طرح الفكرة بصورة مبدأ عام في مؤلفه (De Dominis Maris) الصادر عامي 1703 و1737، وقد عبر عنه في قوله المشهور: "تتوقف سلطة الأرض عند الحد الذي تتوقف فيه قوة الأسلحة"، وتكرر الأخذ بهذا المعيار على لسان (Hubner) و (Vattel) و (Valin).

وقد ترجم (Galini) مرمى المدفع بمسافة ثلاثة أميال بحرية، أما الأستاذ جيد فيري أن قاعدة الثلاثة أميال تمثل الحد الأدنى لمدى البحر الإقليمي، ورفض بشكل قاطع القول أن قاعدة الثلاثة أميال قاعدة فرضها القانون الدولي².

ويعترف الأستاذ جورج سل بالخروج عن هذه القاعدة، إلا أنه يصف هذا الخروج بالفوضى، وقد سبق للفقيه (Westlake)، الذي يصفه جيد بأنه أحد أعلى السلطات الفقهية في جميع الأزمان أن وصل إلى هذا الاستنتاج، وذهب إلى نفس المعنى كل من (Fulton) و (Philip Marchall Brown³).

أمام هذا الجدل الفقهي⁴، وفي ظل غياب قاعدة دولية مستقر العمل بها تحدد اتساع البحر الإقليمي، ترك هذا الموضوع للمواقف الانفرادية للدول، فلكل دولة عن طريق إصدار إعلان أو تشريع أن تبين اتساع بحرها الإقليمي⁵.

¹ - نقلا عن: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 107.

² - انتشرت هذه القاعدة فيما بعد بفضل مذكرة وزير خارجية الولايات المتحدة الأمريكية جفرسن الصادرة في 08 نوفمبر 1792، ومعاهدة كاند (Gand) المعقودة بين بريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية عام 1818. للمزيد من التفاصيل راجع: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 107.

³ - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 107-108.

⁴ - للمزيد من التفاصيل حول هذه المسألة راجع كل من: عوض محمد المر، مرجع سابق، ص 23-25. جابر إبراهيم الراوي، مرجع سابق، ص 44. محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 130-136.

⁵ - اعتبر الأستاذ شارل روسو: "أن هذا الحل متواضع ومخالف للقانون الدولي، لأن المنطق السليم يفرض أن يتول القانون الدولي تصنيف الاختصاصات"، شارل روسو، ترجمة شكر الله خليفة وعبد المحسن سعد، القانون الدولي العام، الأهلية للنشر والتوزيع، بيروت، 1982، ص 225.

ب- الخلاف الدولي:

كانت مسألة تحديد مدى البحر الإقليمي من المسائل الخلافية الشائكة بين الدول¹ نظرا لتضارب المصالح، فالدول الساحلية النامية كانت تسعى جاهدا لتفرض سيادتها الإقليمية إلى أبعد مسافة ممكنة باتجاه البحر مدعما موقفها بجملة من الاعتبارات الأمنية والاقتصادية²، الأمر الذي عارضته وبشدة الدول البحرية الكبرى³ التي كانت تريد أن تحافظ على مكتسب لها وهو مبدأ حرية البحار الذي يضمن لها حرية الملاحة ويخدم مصالحها الاقتصادية والإستراتيجية⁴ نظرا لما لها من إمكانيات تكنولوجية عالية تمكنها من استغلال الثروات البحرية الهائلة الحية منها وغير الحية في أي منطقة كانت في عرض البحر⁵. وهذا الخلاف ظهر جليا من خلال إعلانات وتشريعات الدول الانفرادية المتعلقة بتحديد مديات أقاليمها البحرية⁶، والتي يمكن أن نذكر بعضها من خلال الجدول⁷ الآتي:

¹ - كان الخلاف الفقهي حول مسألة عرض البحر الإقليمي السبب الرئيسي لفشل مؤتمر 1930، 1958، و1960. راجع: BARDONNET Daniel, Op.Cit., p. 35-36.

² - راجع وثائق منظمة الأمم المتحدة الآتية:

A/CONF.13/39, 5^e séance, 5 mars 1958, p. 8, n° 12

A/CONF.13/39, 12^e séance, 12 mars 1958, p. 37, n° 18

A/CONF.19/C.I/SR.3, 23 mars 1960, pp. 6 et 7

³ - راجع وثائق منظمة الأمم المتحدة الآتية:

A/CONF.13/39, 36^e séance, 3 avril 1958, p. 116, n° 30

A/CONF.13/39, 59^e séance, 21 avril 1958, n° 54.

A/CONF.19/ C.I/SR.6, 29 mars 1960, p. 6

Ibid, p. 11

⁴ - BARDONNET Daniel, Op.Cit., p. 60.

⁵ - أنظر: عصام الدين مصطفى بسيم، حول نظام قانوني للبحار ذات الطبيعة الخاصة المتميزة (البحار المحصورة وشبه المحصورة)، م.م.ق.د.، ص 153.

⁶ - أكدت محكمة العدل الدولية في قضية المصايد النرويجية أن نفاذ تقسيمات الدولة الساحلية لمجالاتها البحرية في مواجهة الدول الغير يبقي دائما مرهونا بقواعد القانون الدولي.

⁷ - أخذت المعلومات الواردة في الجدول من المراجع الآتية: =

الدولة	المدى بالأميال البحرية ¹	سنة التحديد
أستراليا	3	1878
إكوادور	200	1966
إرلندا	3	1958
إيطاليا	6	1942
البرازيل	200	1970
بلجيكا	3	1929
بنما	200	1969
الجزائر	12	1963 ²
السلفادور	200	1950
سنغال	150	1976
سيراليون	200	1971
تشيلي	50	1941

LUCCHINI Laurent et VOELKEL Michel, Op.Cit., p. 236 et s.

--=

- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 109 وما بعدها.

¹- واحد ميل بحري يساوي 1852 متر، أنظر كل من:

- SINKONDO Marcel, droit international public, paris, 1999, p. 256.

- QUOC DINH Nguyen, DAILLIER Patrick et PELLET Alain, Droit international public, 5^e édition, L.G.D.J, Paris, 1994.

²- "في ظل الاحتلال الفرنسي كانت الجزائر تأخذ بنفس المسافة التي كانت تأخذ بها فرنسا وهي ثلاثة أميال بحرية وبعد الاستقلال مباشرة عام 1962 أعلنت الجزائر اتساع بحرها الإقليمي إلى نهاية الاثني عشر ميلا بحريا من خط الأساس على الشاطئ". جمال محي الدين، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الخلدونية، الجزائر، 2009، ص 146.

- أنظر كذلك: المادة الأولى من المرسوم رقم 63-403 المؤرخ في 12 أكتوبر 1963 الذي يحدد نطاق المياه الإقليمية الجزائرية، ج.ر.ج.ج.، صادرة في 15 أكتوبر 1963، ع 76، ص 1.038.

1972	200	الصومال
1972	100	الغابون
1980	12	غينيا
1974	50	الكاميرون
1959	12	ليبيا
1971	6	مالطا
1969	12	ماليزيا
1978	70	موريتانيا
1814	4	النرويج
1977	12	نيوزيلندا
1960	10	يوغسلافيا
1971	12	اليابان
1971	12	فرنسا
1956	12	فنزويلا
1956	4	فنلندا
1958	12	الصين
1958	12	العراق
1981	35	سوريا
1959	12	إيران
1966	3	الدنمارك
1973	12	تونس
1971	12	جاميكا

أدى هذا الاختلاف التشريعي لمختلف الدول حول مسألة تحديد عرض البحر الإقليمي إلى السعي وراء إبرام اتفاقيات ثنائية أو جماعية بهدف تطوير العلاقات الدولية¹، إلا أنه يتضح جليا من خلال العودة إلى نصوص الاتفاقيات المبرمة في هذا الشأن قبل سنة 1930 أنها لم تجمع على مدى معين لعرض البحر الإقليمي²، فمنها من حددته بثلاثة أميال بحرية³، ومنها من حددته بأربعة⁴ أو خمسة أميال بحرية⁵، وبالمقابل امتنعت أخرى عن تحديده⁶.

استدعت هذه "الفوضى في المواقف الدولية"⁷ في فترة لاحقة ضرورة البحث عن حل توفيقي يرضي جميع الأطراف يجسد في معاهدة دولية تكون نتاج مؤتمر دولي⁸. هذه الفكرة وإن لم تكون جديدة⁹، إلا أن محاولات تجسيدها على أرض الواقع بشكل جاد بدأت

¹ - GIDEL Gilbert, Le droit international public de la mer, le temps de paix, Tome III, (la mer territoriale et la zone contigüe), Paris, Maillotée-Châteauroux-Sirey, 1934, p.135.

² - BARDONNET Daniel, Op.Cit., p. 81.

³ - Art. 9 de la Convention franco-britannique du 2 aout 1839, la convention du 6 mai 1882 sur la police de pêche dans la mer du Nord, la convention de Constantinople du 29 octobre 1888 sur le canal de Suez, la Convention du 20 Octobre 1921 sur le Statut des îles d'Aland.

⁴ - Art. 1 de la Convention du 14 juillet 1899 entre la suède et le Danemark, ou l'art. 3 du Traité de Dorpat entre la Finlande et l'Union Soviétique du 14 octobre 1920.

⁵ - راجع في هذا الصدد: اتفاق (Pinkney) المبرم في 31 ديسمبر 1806 بين الولايات المتحدة وبريطانيا، والمادة 12 من اتفاق (Montevideo) المبرم بتاريخ 23 جانفي 1889.

⁶ - وهذا فعلا ما نجده في بعض الاتفاقيات التي أبرمتها الولايات المتحدة كل على حد مع السويد، النرويج، الدنمارك، إيطاليا، فرنسا، بلجيكا، اسبانيا، اليونان.

⁷ - BARDONNET Daniel, Op.Cit., p. 80.

⁸ - وهذا ما اقترحه بريطانيا في العرائض التي تبادلتها مع الاتحاد السوفيتي بخصوص حادثة الصيد في 1922 و1923.

⁹ - جاءت هذه الفكرة، مثلا، في الاقتراح الذي تقدمت به حكومة أيرلندا في عام 1896، على اثر المشاريع التي صوت عليها معهد القانون الدولي في عام 1894، ولجنة القانون الدولي في عام 1895، والذي سقط=

على أعقاب الحرب العالمية الأولى في ظل عصبة الأمم التي دعت بموجب القرار الذي تبنته في 22 سبتمبر 1924 إلى عقد مؤتمر دولي في لاهاي من 13 مارس إلى 12 أبريل 1930، والذي تلتته ثلاث مؤتمرات دولية متعاقبة بعد الحرب العالمية الثانية تحت رعاية منظمة الأمم المتحدة، والتي هي على التوالي: مؤتمر جنيف الأول من 24 فيفري إلى 27 أبريل 1958، مؤتمر جنيف الثاني من 17 مارس إلى 26 أبريل 1960، المؤتمر الثالث لقانون البحار من نوفمبر 1973 إلى مارس 1982.

ثانيا: محاولات توحيد وتدويل مدى معين للبحر الإقليمي:

تقدمت اللجنة التحضيرية لمؤتمر لاهاي لعام 1930 باقتراح كان أساسا للمناقشة في المؤتمر مفاده تحديد البحر الإقليمي بثلاثة أميال بحرية، والاعتراف لبعض الدول المسماة صراحة ببحر إقليمي أوسع من ذلك، والاعتراف للدولة الساحلية بمنطقة من أعالي البحار تتاخم بحرها الإقليمي تمارس عليها بعض إجراءات الرقابة الضرورية من جمركية وصحية وغيرها، على أن لا يزيد اتساع هذه المنطقة عن اثني عشرة ميلا بحريا ابتداء من الشاطئ¹. إلا أن اللجنة المختصة في المؤتمر لم تؤيد هذا الاقتراح، وبالتالي امتنع المؤتمر عن الفصل في مسألة وضع تحديد قانوني دولي لاتساع البحر الإقليمي.

تولت لجنة القانون الدولي، التي شكلتها الجمعية العامة للأمم المتحدة من أجل تقنين وتطوير قواعد القانون الدولي، دراسة الموضوع في إطار بحثها لقانون البحار²، وانتهت في مشروعها المقدم عام 1956 إلى الاعتراف بعدم وجود اتفاق في العمل الدولي حول اتساع البحر الإقليمي، ولكنها أكدت أن القانون الدولي لا يسمح بأن يمتد عرض

=سبب معارضة بريطانيا له لكونه يحدد عرض البحر الإقليمي بستة أميال بحرية. للمزيد من التفاصيل راجع: GIDEL Gilbert, Op.Cit., p. 69 et s et p. 135 et s.

¹ - Rapport présenté à la 2^e Commission, le 10 avril 1930, par M. François, Actes pour la codification du droit international, Séances des commissions, Vol. III, p. 149.

² - أثار موضوع تحديد عرض البحر الإقليمي صعوبة بالغة في إطار لجنة القانون الدولي، وهذا ما يتضح من خلال التقارير الثلاثة المختلفة التي تقدم بها السيد فرنسوا (M. François) والتي هي على التوالي:

A/CN.4/77, art. 4, A/CN.4/61, art. 4, A/CN.4/53, art. 4

البحر الإقليمي إلى أكثر من 12 ميلا بحريا، وأن التحديد يجب أن يتم عن طريق الاتفاق في مؤتمر دولي¹.

وخلال مناقشات مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار الذي عقد في جنيف في عام 1958²، احتل موضوع اتساع البحر الإقليمي الجانب الأكبر من المناقشات على مدى تسعة عشر اجتماعا، بحث خلالها العديد من المقترحات التي لم تنته إلى اتفاق محدد. فقد تمسكت بعض الدول بمسافة ثلاثة أميال³ في حين حاولت دول أخرى أن تقدم حلول توفيقية⁴ وحددت عرض البحر الإقليمي بستة أميال بحرية⁵، بينما نادى دول أخرى بضرورة أن يمتد البحر الإقليمي إلى مسافة اثني عشر ميلا بحريا⁶، في حين رأت دول أخرى أن تحديد عرض البحر الإقليمي "يجب أن يترك للدولة الساحلية التي تحدده في حدود معقولة آخذتا بعين الاعتبار مختلف الظروف الجغرافية، الجيولوجية والبيولوجية بالإضافة إلى الضرورات الاقتصادية لشعبها وأمنها ودفاعها"⁷. ولكل دولة تبريراتها القانونية التي تستند إليها في مطلبها، والتي تتعارض في جوهرها عن بعضها البعض، ما أدى بالنتيجة إلى الاختلاف حول مدى البحر الإقليمي⁸.

1- Rapport de la C.D.I. sur les travaux de la 8^e session, Assemblée générale, Doc. Off., 11^e session, Supplément n° 9 (A/3159), p. 13, le commentaire de cet article.

2- وكان ذلك بموجب قرار الجمعية العامة رقم: A/Res./478، المتخذ على أساس تقرير اللجنة السادسة (A/3520).

3- أنظر الاقتراح اليوناني في الوثيقة رقم: A/CONF.13/C.I/L.136

4- أنظر الاقتراح الكندي في الوثيقة رقم: A/CONF.13/C.I/L.77/Rev.3، والاقتراح الأمريكي في الوثيقة رقم: A/CONF.13/L.29

5- أنظر: الاقتراح البريطاني في الوثيقة رقم: A/CONF.13/39, 35^e séance 2 avril 1958, p. 114 et s.

6- أنظر: اقتراح القوى الثمانية في الوثيقة رقم: A/CONF. 13/L.34، والاقتراح السوفيتي في الوثيقة رقم: A/CONF.13/L.30

7- الاقتراح البيروني في الوثيقة رقم: A/CONF.13/C.I/L. 133

8- إبراهيم العناني، مرجع سابق، ص 18.

هذا التعارض في التبريرات القانونية بين الفريق المؤيد لمد البحر الإقليمي والفريق المعارض لذلك، هو في الواقع تنازع بين الحرية في استخدام البحار والسيادة عليها. وهذا التنازع تعبير عن مصالح اقتصادية متعارضة¹، فالدول البحرية الكبرى التي تناصر حرية البحار، تندفع إلى ذلك لما لها من أساطيل مهمة، ولهذا تكون لها مصلحة في أن ينحسر البحر الإقليمي للدول الأخرى إلى أضيق نطاق، في الوقت الذي لا تخشي فيه على بحارها الإقليمية من الدول الأخرى ولا من منافسة أساطيلها. وبالمقابل، فإن الدول النامية لم تكن في عام 1958 تملك أسطولا مهما في البحار، وكان الصيد بالنسبة لسكانها ولاقتصادها الوطني يمثل عاملا أساسيا في تحديد موقفها من هذا الموضوع².

ونتيجة لهذه الاختلافات جاءت اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 خالية من أي تحديد واضح ودقيق. فالمادة 24 حددت في فقرتها الثانية مدى المنطقة المتاخمة باثني عشر ميلا بحريا اعتبارا من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي، وبما أن هذه المنطقة تلي مباشرة البحر الإقليمي فمن مفهوم النص وجب ألا يتجاوز مدى البحر الإقليمي اثني عشر ميلا بحريا في جميع الأحوال، وهذا ما دفع ببعض فقهاء القانون الدولي إلى القول بأن أي مدى للبحر الإقليمي يزيد عن اثني عشر ميلا بحريا يعتبر مخالفا لاتفاقية جنيف³.

ومع هذا اتخذ مؤتمر جنيف لعام 1958 قرار أشار فيه إلى وجوب العمل على بذل جهود أخرى لحل هذه المشكلة، وطلب إلى الجمعية العامة للأمم المتحدة، أن تبحث في دورتها الثالثة عشرة ما إذا كان من المناسب عقد مؤتمر دولي لهذا الغرض⁴. وقد ناقشت الجمعية العامة هذا القرار، واستجابت له في قرارها الصادر بتاريخ 10 ديسمبر 1958⁵,

1- يرى الأستاذ (Georges Scelle) والأستاذ (Daniel Bardonnet) أن كل دولة تحدد عرض بحرها الإقليمي استنادا فقط لمصالحها الخاصة، دون أن تأخذ بعين الاعتبار المصلحة العامة. أنظر: BARDONNET Daniel, Op.Cit., p. 79.

2- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 116.

3- BARDONNET Daniel, Op.Cit., p. 96.

4- O.N.U. Doc., tome II, A/CONF.13/L.56, résolution VIII.

5- O.N.U. Doc. A/Res/1307 (XIII)، هذا القرار الذي تبنته الجمعية العامة على خلفية تقرير اللجنة السادسة (A/L.253، A/4034).

والذي دعت بموجبه إلى عقد مؤتمر ثاني لقانون البحار في جنيف عام 1960، بقصد التوصل إلى اتفاق يحدد امتداد البحر الإقليمي، ويعين حدودا لمنطقة الصيد¹. إلا أن المؤتمر لم يتوصل إلى أي اتفاق نتيجة انقسام الدول المؤتمرة إلى فريقين، الأول يطالب بتحديد البحر الإقليمي بستة أميال، والثاني يطالب بأن يكون هذا المدى اثني عشر ميلا بحريا².

حاولت الولايات المتحدة الأمريكية وكندا التوفيق بين الفريقان، فقدمتا مشروعا مشتركا³ يقضي بتحديد مدى البحر الإقليمي بستة أميال بحرية مع منح الحق للدولة التي مارست الصيد في الستة أميال الخارجية الملاصقة للبحر الإقليمي للدولة الساحلية (لمدة السنوات الخمس التي سبقت أول جانفي 1959) في الاستمرار في ممارسة الصيد في المنطقة ذاتها مدة عشر سنوات تبدأ في أول أكتوبر 1960⁴، وفي 27 من أبريل لسنة 1960 عرض المشروع الأمريكي الكندي على التصويت، فوافقت عليه 54 دولة، وعارضته 28 دولة، وامتنعت خمس دول عن التصويت⁵، ما أدى بالنتيجة إلى سقوط المشروع لعدم حصوله على أغلبية ثلثي الأصوات.

وبذلك ظل امتداد البحر الإقليمي أمرا غير متفق عليه⁶، مع العلم أن محكمة العدل الدولية قد أكدت في قرارها الخاص بقضية المصايد في عام 1951، أن عملية تحديد

1- Dès la première séance plénière, (M. Palthey), Directeur-adjoint de l'Office européen, affirmait franchement : « Les deux questions dans la conférence est saisie posent de délicats problèmes politiques et économiques et font apparaitre divers conflits d'intérêt ». Doc. O.N.U., (A/CONF.19/SR.I), 17 mars 1960, p. 3.

2- للمزيد من التفاصيل راجع وثيقة الأمم المتحدة رقم: A/CONF.19/L.4 ومجلة منظمة الأمم المتحدة لسنة 1960، رقم 4، ص 24 وما بعدها.

3- أنظر وثيقة الأمم المتحدة رقم: A/CONF.19/L.11، أنظر كذلك الوثائق الآتية: A/CONF.19/L.4، A/CONF.19/C.I/L.10

4- لقد صرح السيد (M. Drew) ممثل كندا بخصوص نطاق منطقة الصيد قائلا: « le minimum que puissent accepter les Etats qui pratiquent la pêche et le maximum que puissent permettre les Etats riverains ». A/CONF.19/C.I/SR.21, 8 avril 1960, p. 2-3.

5- A/CONF.19/SR.13, 29 avril 1960, p.8.

6- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 132-133.

المياه الإقليمية للدولة هي من المسائل ذات الطابع الدولي التي لا يمكن أن تترك للإرادة المنفردة لكل دولة تعبر عنها تشريعاتها الداخلية، وإذا كان من المسلم أن عملية التحديد تعتمد دائما على إرادة الدولة في قيامها بإعلان ذلك التحديد، فإن هذا التحديد لا يكون ساريا في مواجهة باقي الدول إلا حيثما يكون متفقا مع قواعد القانون الدولي¹.

ثالثا: مدى البحر الإقليمي في ظل اتفاقية قانون البحار لعام 1982

بالرغم من أن اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 لم تتجح في وضع تحديد واضح ودقيق لنطاق البحر الإقليمي نظرا للموقف الحادة والمتعارضة التي أبادها المؤتمرين في مؤتمر جنيف لقانون البحار لنفس العام²، فإن اتفاقية قانون البحار لعام 1982 استطاعت عن طريق "الصفقة الشاملة" أن توفق بين الآراء المتضاربة حول الموضوع، وتضع قاعدة لقيت القبول من أغلب دول العالم، والتي تضمنتها المادة الثالثة بنصها على مايلي: "لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلا بحريا مقيسة من خطوط الأساس المقررة وفقا لهذه الاتفاقية".

يستفاد من مضمون نص المادة أنه لا يجوز للدولة الساحلية إطلاقا وفي جميع الحالات أن تطالب ببحر إقليمي يزيد عرضه عن 12 ميلا بحريا مقيسا من خطوط الأساس المقررة وفقا لاتفاقية قانون البحار³، وبالمقابل فهي غير ملزمة بمد بحرها الإقليمي لهذه المسافة بحيث يمكن لها أن تحدده بأقل من ذلك⁴. وإذا امتنعت عن تحديده

1- C.I.J., Arrêt du 18 décembre 1951, Recueil des Arrêt 1951, p. 116

2- BARDONNET Daniel, Op.Cit., p. 96.

3- هذا لم يمنع بعض الدول من أن تحدد عرض بحرهم الإقليمي بأكثر من 12 ميلا بحريا مقيسا من خطوط الأساس؛ أنظر: QUOC DINH Nguyen, DAILLIER Patrick et PELLET Alain, Op.Cit., p. 1069.

4- GAUTIER-AUDBERT Agnès, Domaine maritime international, in : juris- Classeur du droit international, Vol 2, Fascicule. 140, 2002, p. 7.

فيحتسب لها بحر إقليمي¹ بعرض 12 ميلا بحريا²، لأن قاعدة الاثني عشر ميلا بحريا أصبحت قاعدة عرفية ملزمة لجميع الدول³.

المطلب الثالث

تحديد الحد الخارجي للإقليم البحري

يقصد بالحد الخارجي للإقليم البحري خط النهاية الذي يفصل المجال البحري الخاضع لسيادة الدولة الساحلية عن بقية المناطق البحرية التالية، التي تتناقص فيها حقوق الدولة الساحلية بصفة تدريجية كلما ابتعدنا عن الساحل. وبذلك فإننا نستبعد من نطاق هذه الدراسة حدود المناطق البحرية التي تدخل أصلا في تكوين الإقليم البحري والتي تتجسد حدودها الخارجية في الحدود الداخلية للمنطقة البحرية التي تليها مباشرة بحسب الطبيعة الجغرافية للدولة، إذ تتحدد الحدود الخارجية للمياه الداخلية للدولة الساحلية بالحدود الداخلية للبحر الإقليمي، أما الحدود الخارجية للمياه الداخلية للدولة الأرخيبيلية فتتحدد بالحدود الداخلية للمياه الأرخيبيلية، والتي تتحدد حدودها الخارجية بدورها بالحدود الداخلية للبحر الإقليمي.

هذا التحديد الخارجي للمناطق البحرية التي تدخل في نطاق الإقليم البحري للدولة الساحلية، والذي يتجسد في خط الأساس أو الخطوط الأرخيبيلية، لا يتسنى في آخر منطقة بحرية تخضع لسيادة الدولة الساحلية ألا وهي البحر الإقليمي، كون أن الحدود الداخلية للمناطق البحرية التي تليه تركز في أحكام اتفاقية قانون البحار بمجملها على

1- لأن القانون الدولي يلحق ببابسة الإقليم القاري للدولة في أي موقع منه يطل على البحر إقليما بحريا، لا تكون الدولة الساحلية في خيار بين قبوله أو رفضه، فإذا البحر الإقليمي يتبع الإقليم البري المطل على البحر وليس بحق لدولة بعينها كشخص معنوي. للمزيد من التفاصيل راجع: عوض محمد المر، مرجع سابق، ص 26.

2- يبدأ حساب عرض البحر الإقليمي في هذه الحالة من خط الأساس الذي يرسم بإتباع طريقة خط الأساس العادي، باعتباره القاعدة، أما خطوط الأساس المستقيمة فهي رخصة ممنوحة للدول ذات السواحل غير المستقيمة. أنظر: المادة 5 و 6 من اتفاقية قانون البحار.

3- QUOC DINH Nguyen, DAILLIER Patrick et PELLET Alain, Op.Cit., p. 1069.

خط الأساس أو الخطوط الأرشيلية. وهذا ما يثير مسألة الطريقة المثلى التي يمكن الاعتماد عليها لتحديد الحد الخارجي للبحر الإقليمي باتجاه البحر العالي (الفرع الأول)، وبين الدول المتقابلة أو المتجاورة (الفرع الثاني).

الفرع الأول

طريقة تحديد الحد الخارجي للبحر الإقليمي باتجاه البحر العالي

باعتبار البحر الإقليمي هو آخر منطقة بحرية خاضعة للسيادة الإقليمية لدولة الساحل¹، كان من الضروري تحديد حدوده الخارجية باتجاه البحر العالي وهذا من أجل تميزه عن باقي المناطق البحري الأخرى التي تمتاز بنظام قانوني مغاير يغلب عليه مبدأ حرية البحار. وهذا التحديد لن يتسنى إلا عن طريق إقامة حد فاصل ودقيق بين البحر الإقليمي والمنطقة البحرية التي تليه مباشرة على مسافة لا يجب أن تتجاوز عرض البحر الإقليمي²، ما يطرح عمليا مشكلة الطريقة المثلة التي يمكن الاعتماد عليها لتجسيد هذا الحد على أرض الواقع³.

توصل الفقه في محاولة منه لحل هذه المشكلة إلى طريقتين معقولتين تختلفان من حيث المعيار الذي تتبناه كل منهما لتحديد الحد الخارجي للبحر الإقليمي⁴، واللتين نوضحهما من خلال مايلي:

أولا: طريقة الخط الموازي لخط الأساس:

تقوم هذه الطريقة على نقل معالم خط الأساس على مسافة تعادل عرض البحر الإقليمي، بكيفية يتشكل بها خط مماثل وموازي لخط الأساس يكون هو الحد الخارجي

1- الفقرة الأولى من المادة الثانية من اتفاقية قانون البحار.

2- المادة 4 من نفس الاتفاقية.

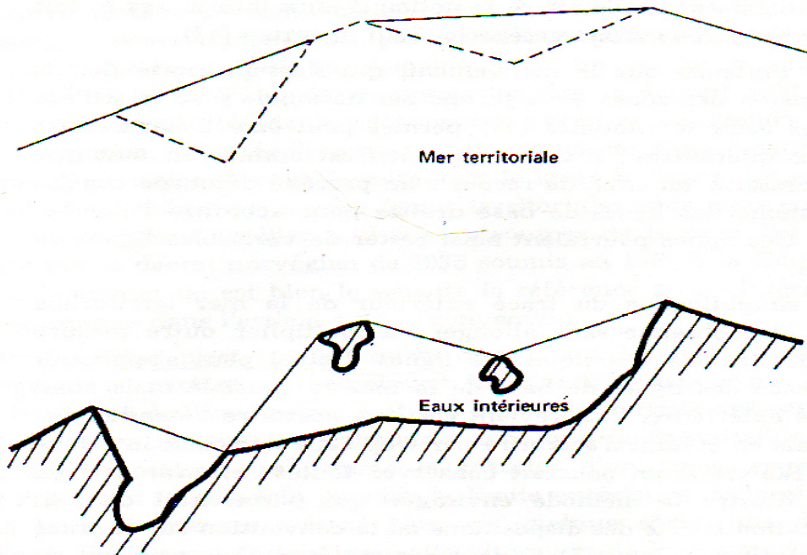
3- CAFLISH Lucius, Op.Cit., p. 42-43.

4- أنظر: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 117.

للبحر الإقليمي. وعليه فإذا كانت الطريقة التي اعتمدتها الدولة الساحلية لتعين خط الأساس هي طريقة **خط الأساس العادي** فإن الحد الخارجي للبحر الإقليمي يكون بمثابة خط مطابق لشكل الحافة الخارجية للساحل، أي خط موازي لها يتبعها في مختلف تعرجاتها الطبيعية.

يعاب على هذه الطريقة أنها تشكل صعوبة تطبيقية من الناحية العملية كونها تفتقر لأسس هندسية يمكن الاعتماد عليها لرسم حد خارجي دقيق للبحر الإقليمي على مسافة عرض البحر الإقليمي. كما أنها تجهل من المتعذر، إن لم يكن مستحيلاً، على البحار أن يحدد ما إذا كان على مسافة من الشاطئ تعادل مدى البحر الإقليمي طبقاً لسير الساحل ينحني مع انحناءاته ويتعرج بتعرجاته. ومع هذا فإن بعض فقهاء القانون الدولي يميلون إلى هذه الطريقة عند بحثهم لنطاق حقوق الدولة على المسافات البحرية المتاخمة لشواطئها¹.

أما إذا كانت الطريقة التي تبنتها الدولة الساحلية لتعين خط الأساس هي **طريقة خطوط الأساس المستقيمة**، فإن الحد الخارجي للبحر الإقليمي يكون في هذه الحالة بمثابة خط يتشكل من مجموع خطوط مستقيمة موازية للخطوط المستقيمة أو الأرخيلية المرسومة على طول الساحل، حسبما يوضحه الشكل الآتي²:



1- للمزيد من التفاصيل راجع: محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 157.

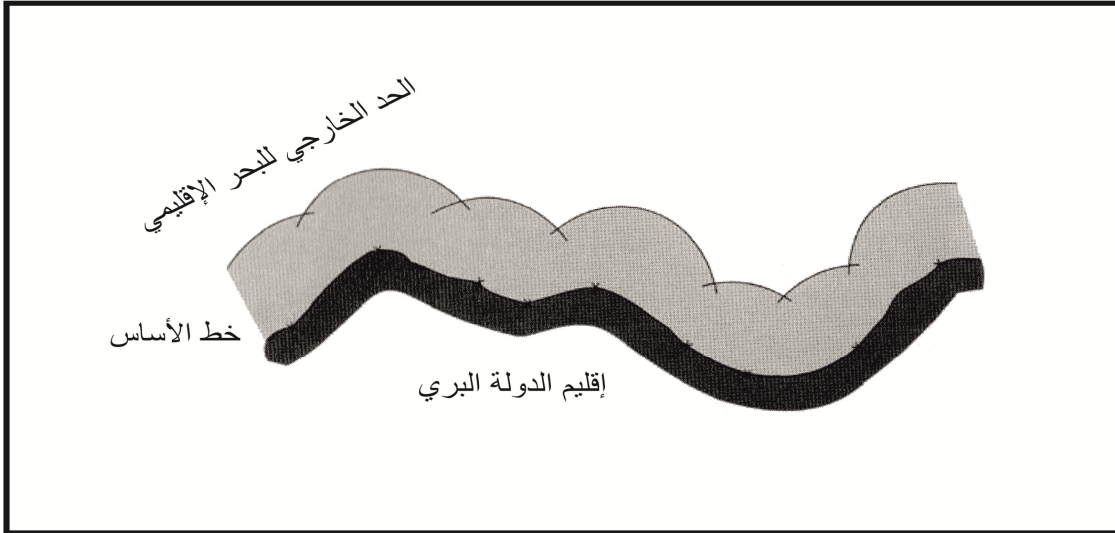
2- VOLCKEL Michel, Op.Cit., p. 836.

يرسم الحد الخارجي للبحر الإقليمي طبقاً لهذه الطريقة على مسافة عرض البحر الإقليمي من كل نقطة من النقاط التي يخرقها خط الأساس الذي يتشكل من مجموع الخطوط المستقيمة الموصلة بين هذه النقاط البارزة على الساحل والتي تختارها الدولة الساحلية بمراعاة أحكام اتفاقية قانون البحار وقواعد القانون الدولي¹.

ويشترط في رسم الحد الخارجي للبحر الإقليمي أن لا ينحرف عن الاتجاه العام للساحل انحرافاً ملحوظاً، على أنه يجب ألا يفهم من ذلك أن خط النهاية يجب أن يساير التعرجات الجغرافية الفعلية للساحل، وإنما المقصود هو أن يكون ذلك التتبع مسايراً للنقاط البارزة على خط الأساس التي تشكل ركائز الحد الخارجي للبحر الإقليمي، والتي تتبع بدورها تعرجات الساحل ولكن بصورة أكثر تبسيطاً².

ثانياً: طريقة الأقواس:

تقوم هذه الطريقة على رسم أقواس دائرة نصف قطرها عرض البحر الإقليمي اعتباراً من نقاط بارزة في الساحل عند أقصى الجزر، وبذلك يتكون الحد الخارجي من مجموع هذه الأقواس³، كما يوضحه الشكل الآتي⁴:



RIGALDIES Francis, Op.Cit., p. 21.

-1

-2 محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 157.

CAFLISCH Lucius, Op.Cit., p. 43.

-3 أنظر:

-4 محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 119.

قررت محكمة العدل الدولية عام 1951 في قضية المصائد بين بريطانيا والنرويج الأخذ بهذه الطريقة¹ رغم أنها لم تعتبرها ذات طبيعة ملزمة²، ثم تبنتها اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958، ومن بعدها اتفاقية قانون البحار لسنة 1982³. إذ نصت المادة السادسة من الاتفاقية الأولى والتي أخذت حكمها المادة الرابعة من الاتفاقية الثانية على مايلي: **"الحد الخارجي للبحر الإقليمي هو الخط الذي يكون بعد كل نقطة عليه عن أقرب نقطة على خط الأساس مساويا لعرض البحر الإقليمي"**.

وفي جميع الأحوال، هناك مبادئ لا بد من مراعاتها عند رسم الحد الخارجي للبحر الإقليمي، يمكن استقراءها من الفقه الدولي ومن حكم محكمة العدل الدولية في قضية المصائد لعام 1951 ومن نصوص اتفاقية قانون البحار لعام 1982. والتي يمكن تلخيصها كالآتي:

- 1- لا يجب أن ينحرف خط النهاية الذي يمثل الحد الخارجي للبحر الإقليمي عن الاتجاه العام للساحل، ويجب أن يرسم بطريقة توضح ارتباط البحر الإقليمي باليابسة.
- 2- يجب أن لا يقل أو يزيد عرض البحر الإقليمي في أية نقطة من نقاطه عن المدى المحدد له من قبل الدولة وفقا لقوانينها الوطنية والقانون الدولي.
- 3- يجب مراعاة الظروف الاقتصادية المحيطة بالمنطقة المراد تحديدها. إلا أن ذلك لا يعني جواز الخروج عن المدى المقرر بشكل يؤدي إلى توسيع البحر الإقليمي خلافا للقواعد الدولية أو حرمان الدولة الساحلية من حقها في أن يكون لها بحر إقليمي⁴.

1- أنظر: C.I.J., Arrêt du 18 décembre 1951, Rec. 1951, p. 128-129.

2- CAFLISCH Lucius, Op.Cit., p. 42-43.

3- أنظر: محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 157. وأنظر كذلك: الرأي المخالف الذي يري أن المادة 6 من اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، والتي تقابلها المادة 4 من اتفاقية قانون البحار، لم تأخذ بطريقة منحني التماس، وإنما تركت للدولة الساحلية الخيار بإتباع إحدى الطرق الثلاثة لتحديد الحد الخارجي للبحر الإقليمي، أي طريقة خط الأساس العادي أو طريقة الخطوط المستقيمة أو طريقة منحني التماس. راجع:

LUCCHINI Laurent et VOELCKEL Michel, Op.Cit., p. 186.

4- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 118-119.

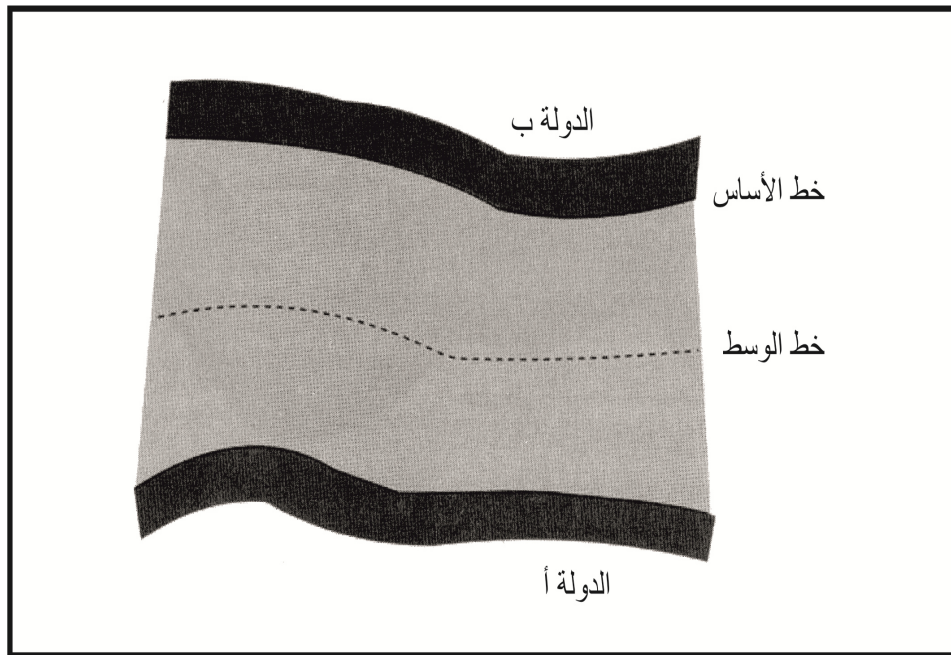
الفرع الثاني

الاستثناءات الواردة على مبدأ البعد المتساوي في تحديد الحدود بين الدول المتقابلة أو المتجاورة

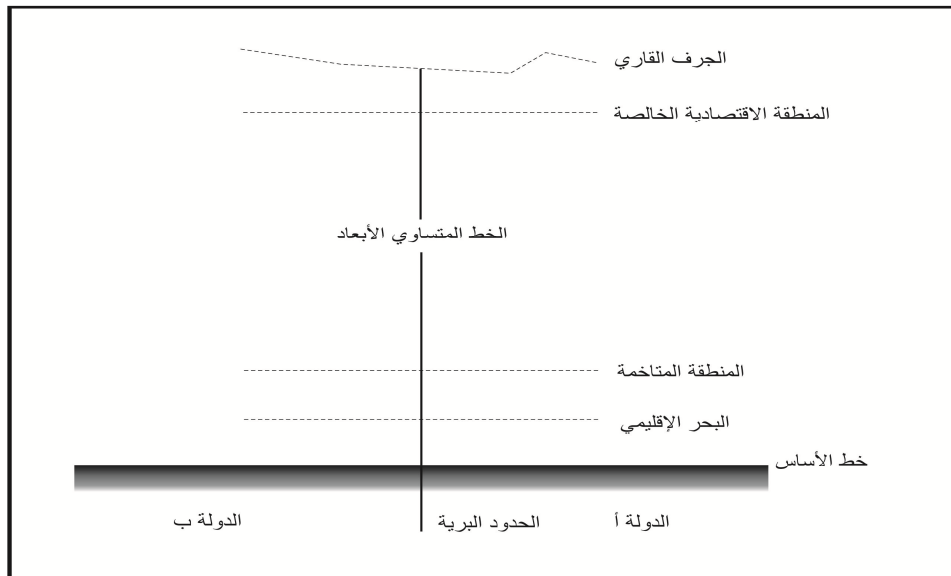
وفقا للمادة 15 من اتفاقية قانون البحار¹ يجري تحديد الحد الخارجي للبحر الإقليمي بين الدول المتجاورة أو المتقابلة²، على أساس مبدأ³ **البعد المتساوي**⁴، والذي يعني أن يكون خط الحدود ما بين البحرين الإقليميين للدولتين المتجاورتين أو المتقابلتين على ذات البعد من خطى الأساس المعتبر كل منهما بداية⁵ للبحر الإقليمي لإحدى الدولتين المعنيتين⁶. فيسمى الخط الفاصل للبحرين الإقليميين للدول المتقابلة **"بخط الوسط"**، والخط الفاصل للبحرين الإقليميين للدول المتجاورة **"بخط البعد المتساوي"**⁷. وهذا ما يوضحه الشكلان الآتيان:

- 1- والتي تقابلها المادة 1/12 من اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958.
- 2- يقصد بالدول المتجاورة: الدول ذات السواحل المتلاصقة والمطلّة على ذات البحر، أما الدول المتقابلة: فهي الدول ذات السواحل المتقابلة التي تتداخل بحارها الإقليمية. للمزيد من التفاصيل راجع: محمد سامي عبد الحميد، محمد السعيد الدقاق وإبراهيم أحمد خليفة، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1978، ص 434.
- 3- لم يذكر البعد المتساوي في اتفاقيات جنيف لقانون البحار كطريقة وإنما كمبدأ. للمزيد من التفاصيل راجع: VOELCKEL Michel, « Aperçu de quelques problèmes techniques concernant la détermination des frontières maritimes, in : A.F.D.I., Vol 25, N° 1, 1979, p. 702.
- 4- البعد المتساوي طريقة من الطرق الخمسة التي طرحت للجنة الخبراء، التي استشارتها لجنة القانون الدولي عام 1953. للمزيد من التفاصيل راجع: VOELCKEL Michel, Ibid, p. 701.
- راجع تفاصيل الطريقة الفنية لرسم خط الوسط والخط المتساوي الأبعاد: محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 157.
- 5- يركز البعد المتساوي على خط الأساس الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي، وهذا ما أخذت به اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، واتفاقية قانون البحار، خلافا لما اقترحه بعض الفقهاء. للمزيد من التفاصيل راجع: VOELCKEL Michel, Ibid, p. 702.
- 6- محمد سامي عبد الحميد وآخرون، مرجع سابق، ص 434.
- 7- CAFLISCH Lucius, Op.Cit., p. 45.
- C.I.J., Arrêt relative à la délimitation maritime en mer noire (Roumanie c.=

الشكل رقم: (01)¹



الشكل رقم: (02)²



Ukraine), du 3 février 2009, p. 37, par. 37.=

1- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 120.

2- المرجع نفسه.

غير أن مبدأ البعد المتساوي¹ لا يتبع في حالتين هما²:

أولاً: حالة اتفاق الطرفين على خلاف ذلك:

نصت المادة 15 من اتفاقية قانون البحار على أنه "حيث تكون سواحل دولتين متقابلة أو متلاصقة، لا يحق لأي من الدولتين، في حال عدم وجود اتفاق بينهما على خلاف ذلك، أن تمتد بحرهما الإقليمي إلى أبعد من الخط الوسط الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي لكل من الدولتين...".

بمعنى أن اتفاقية قانون البحار جاءت بقاعدة "مكملة" لحل مشكلة تحديد الحدود البحرية بين الدول المتقابلة أو المتجاورة في حالة عدم اتفاق³ الأطراف المعنية حول كيفية تحديد حدودهم المشتركة⁴، وبتعبير آخر فإنه يجوز لهذه الدول أن تخرج عن مبدأ البعد المتساوي في تحديد حدودهم البحرية⁵ لأن هذه المسألة ترتبط بالدرجة الأولى بمصالحهم المتداخلة في المنطقة⁶.

¹ - راجع بالتفصيل مزايا وعيوب البعد المتساوي:

- VOELCKEL Michel, « Aperçu de quelque problème... », Op.Cit., p. 707.

² - أنظر: أحمد أبو الوفا، مرجع سابق، ص 201.

³ - تجدر الإشارة، إلى أن اتفاق الطرفين قد لا يستبعد تماماً تطبيق مبدأ البعد المتساوي وإنما يعدل منه فقط. راجع في هذا المعنى: GAZALA Julien, « Retour sur les méthodes de délimitation juridictionnelle d'espaces maritimes mises en œuvre dans quelques affaires récentes », in : A.F.D.I., Vol LIV, 2008, p. 425.

⁴ - أنظر: KRULIC Joseph, « Le problème de la délimitation des frontières slovéno-croates dans le golfe de piran », Balkanologie VI(1-2), 2002, p. 70. et ALFERINK Alex Oude, « Délimitation maritime en mer noire (Roumanie c. Ukraine) », in : <http://www.Justicelahaye.net>, p. 1-4.

⁵ - تجدر الإشارة في هذا المقام إلى أن الدولة حديثة الاستقلال غير ملزمة بالحدود البحرية الموروثة عن الدول المستعمرة والتي حددتها هذه الأخيرة بموجب الاتفاق. للمزيد من التفاصيل، راجع: KARAGIANNIS Symèon, « La succession D'Etats et le droit de la mer, les zones maritimes de l'Etat successeur », R.B.D.I., Vol. XXXIX, 2006, éd. Bruylant, Bruxelles, p. 463 et s.

⁶ - للمزيد من التفاصيل راجع: VOELCKEL Michel, « Aperçu de quelques problèmes... », Op.Cit., p. 696.

ثانيا: حالة وجود سند تاريخي أو ظروف خاصة:

لا ينطبق مبدأ البعد المتساوي¹ عندما يكون لأحد الدول المتقابلة أو المتجاورة سندا تاريخيا يسمح لها بالإدعاء بحقوق على المياه فيما يجاوز خط الوسط، أو ظروفًا خاصة أخرى تبرر الخروج عليه²، وهذا ما جاء في المادة 15 من اتفاقية قانون البحار بنصها: **"... غير أن هذا الحكم (أي مبدأ البعد المتساوي) لا ينطبق حين يكون من الضروري بسبب سند تاريخي أو ظروف خاصة أخرى تعيين حدود البحر الإقليمي لكل من الدولتين بطريقة تخالف هذا الحكم"**.

فسرت محكمة العدل الدولية هذا النص، بمناسبة نظرها في القضية الخاصة بالحدود البحرية والمسائل الإقليمية بين قطر والبحرين، بأنه يعني أولاً رسم خط وسط مؤقت ثم بعد ذلك معرفة ما إذا كان يجب تعديله³ بالنظر إلى الظروف الخاصة في المنطقة⁴.

1- لا يعني بالضرورة الاستبعاد الكلي لمبدأ البعد المتساوي، الذي يمكن الاعتماد عليه في تعيين الحد الفاصل الذي سيعدل فيما بعد بالنظر للظروف الخاصة. وهذا فعلا ما حدث في قضية الجرف القاري بين تونس وليبيا بسبب جزر (Kerkennah)، وكذلك التعديل الذي حدث على خط الوسط في قضية خليج (Maine) بين كندا والولايات المتحدة الأمريكية، أو التعديل الذي حدث في تحديد الحدود البحرية بين ليبيا ومالطا بسبب تباين طول السوائل ومشكلة تواجد ساحل (Sicilienne) وراء جزر (Maltaises)، وتأثيرها على ليبيا.

2- أنظر: صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 147.

3- HIGHET Keith, "Les « principes équitables » en matière de délimitation maritime », in : R.Q.D.I., Vol v, 1988, p. 287.

4- أحمد أبو الوفاء، قضاء محكمة العدل الدولية (2001-2005)، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006، ص 9؛ أنظر كذلك:

- C.I.J., Arrêt relatif à la délimitation maritime et des questions territoriales entre Qatar et Bahreïn, du 16 mars 2001, p. 73, par. 220.

- C.I.J., Arrêt relatif à la délimitation maritime en mer noire (Roumanie c. Ukraine), du 3 février 2009, p. 45-52, par 150-168.=

الملاحظ أن نص المادة سالف الذكر لم يبين المقصود "بالظروف الخاصة"¹ باستثناء الإشارة المقتضبة إلى السند التاريخي اقتداء بنص المادة 12 من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة. وقد حاولت لجنة القانون الدولي، عند تعليقها على هذه النقطة، توضيح المقصود بهذه الظروف الخاصة عند إشارتها إلى الشكل الاستثنائي للساحل ووجود الجزر والممرات الصالحة للملاحة².

أشارت محكمة التحكيم الفرنسية البريطانية في الفقرة 70 من قرارها الصادر في 30 جوان 1977 في قضية الجرف القاري إلى أن أعمال لجنة القانون الدولي بينت أن السبب الذي دعاها إلى إدخال مفهوم الظروف الخاصة في المادة 12 من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والمادة 6 من اتفاقية الجرف القاري هو تصحيح النتائج غير المعقولة التي يمكن أن تنتج عن التطبيق الآلي لطريقة تساوي البعد ولضمان التحديد المنصف³ في جميع الحالات⁴.

=- المواد 1، 2، 3 و 10 من المرسوم الرئاسي رقم 03-273 مؤرخ في 14 أوت 2003، يتضمن التصديق على الاتفاق حول الترتيبات المؤقتة المتعلقة بضبط الحدود البحرية بين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية والجمهورية التونسية، الموقع بالجزائر في 11 فيفري 2000 وملحقة الموقع بالجزائر في 7 أوت 2002، ج.ر.ج.ج، صادرة في 17 أوت 2003، عدد 49، ص 8-9.

¹ - حول الظروف الخاصة، راجع: *Frontière terrestre et maritime entre Cameroun et le Nigéria ; Guinée équatoriale (intervenant), Arrêt, C.I.J., Rec. 2002, par. 289, (pp. 142-143).*

² - الكتاب السنوي للجنة القانون الدولي، 1956، الجزء الثاني، ص 300.

³ - أنظر: *HIGHET keith, « Les « principes équitables » en matière de délimitation maritime », in : R.Q.D.I., vol v, 1988, p. 287.*

⁴ - *CAFLISHCH Lucieus, « la délimitation maritime des espaces entre Etats dont les cotes se fonds face ou sont adjacentes », in traité du nouveau droit de la mer, Economica, Paris, Bruxelles, Bruylant, 1985, p. 390.*

تجدر الإشارة إلى أن هذا الموضوع لم يثر اهتماما كبيرا خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار، باستثناء بعض المقترحات اليونانية¹ والتركية² وبعض المخاوف التي أثارها فنزويلا³. وهذا يمكن إرجاعه إلى الحقيقة التي أشارت إليها محكمة العدل الدولية في قضايا الجرف القاري لبحر الشمال⁴ والجرف القاري بين تونس وليبيا⁵، من أن الأثر الذي تتركه بعض أشكال الساحل في خط تساوي البعد يبقّي من الناحية العملية ضعيفا داخل البحر الإقليمي ولكنه يزداد كلما اتجهنا نحو البحر العالي.

ويبدو أن هذا هو السبب الذي دفع الأغلبية العظمى من الوفود في المؤتمر الثالث لقانون البحار إلى قبول الصيغة الواردة في المادة 15 والتي تذكر تساوي البعد والظروف الخاصة وتُهمّل أية إشارة صريحة إلى معنى الظروف الخاصة. وبالتأكيد فإنه، لهذه الأسباب، يمكن القول إن قاعدة تساوي البعد والظروف الخاصة قد اكتسبت قوة العرف بالنسبة للبحر الإقليمي⁶. وهذا ما أشارت إليه محكمة العدل الدولية في قضية الجرف القاري لبحر الشمال⁷.

1- A/CONF.62/C.2/L.22, 3ème C.N.U.D.M., Doc. Off. Vol III, p. 232.

2- أنظر وثائق الأمم المتحدة الآتية: 9 et A/CONF.62/C.2/L.8, A/CONF.62/L.90.

3- A/CONF.62/C.2/SR.158.

4- Plateau continental de la mer du nord, arrêt, C.I.J., Recueil 1969, p. 18 et 37.

5- plateau continental (Tunisie/Jamahiriya arabe Libyenne), Arrêt, C.I.J., Recueil 1982, p. 82-83.

6- CAFLISHCH LUCEUCE, « la délimitation maritime des espaces entre Etats... », -6 Op.Cit., p. 391.

7- Plateau continental de la mer du nord, arrêt, C.I.J., Recueil 1969, p. 45 et 59.

المبحث الثاني

القيود الواردة على سيادة الدولة الساحلية في نطاق إقليمها البحري

استقر العرف الدولي على أن سيادة الدولة الساحلية تمتد خارج إقليمها البري إلى منطقة بحرية متاخمة لسواحلها تعرف باسم البحر الإقليمي، وتكون هذه السيادة مقيدة بحق المرور البري للسفن الأجنبية. وهذا جاء كمحاولة توفيقية تمخضت عن الاختلافات الفقهية بين أنصار حرية البحار ودعاة البحر المغلق، التي انعكست وكان لها الأثر البالغ في تشريعات الدول، والتي انتقلت أحكامها فيما بعد في شكل اقتراحات نوقشت خلال المؤتمرات الدولية المتعاقبة التي عقدت في فترات لاحقة بهدف صياغة نص دولي جامع يكون بمثابة دستور للبحار تخضع له جميع الدول.

توصل المؤتمر، في محاولة لتحقيق هذا الهدف في عام 1958، إلى إبرام أربع اتفاقيات وبروتوكول لتنظيم موضوعات قانون البحار كانت من بينها اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة التي أكدت على سيادة الدولة الساحلية في المياه الداخلية والبحر الإقليمي مع اعترافها لسفن الدول الأجنبية بحق المرور البري في البحر الإقليمي. وبالرغم من النقاش الحاد الذي اتسمت به مؤتمرات قانون البحار الثلاثة حول هذه المسألة التي كانت من بين النقاط الخلافية بين الدول المؤتمرة، إلا أن اتفاقية قانون البحار لعام 1982، والتي انبثقت عن المؤتمر الثالث لقانون البحار، لم تخالف المنطق التوفيقى المستقر في التعامل الدولي قبل هذا التاريخ رغم الإضافات والتعديلات الجوهرية التي جاءت بها، إذ نجدها قد مدت من السيادة الإقليمية للدولة الساحلية إلى حيز بحري ملاصق يشمل إلى جانب المياه الداخلية والبحر الإقليمي، المياه الأرخبيلية. وبالمقابل، أوردت على هذه السيادة جملة من القيود القانونية التي تهدف من خلالها لضمان ملاحه بحرية حرة وخالية من أية عوائق، وذلك عن طريق ثلاثة أنظمة قانونية متباينة هي: نظام المرور العابر في المضائق المستخدمة للملاحه الدولية (المطلب الأول) ونظام المرور الأرخبيلي (المطلب الثاني)، وأخيرا نظام المرور البري (المطلب الثالث).

المطلب الأول

نظام المرور العابر للسفن الأجنبية في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية

سمحت اتفاقية قانون البحار للدول المشاطئة للمضائق المستخدمة للملاحة الدولية¹ بممارسة سيادتها أو ولايتها على المياه التي تتشكل منها هذه المضائق، وحيزها الجوي وباطن أرضها. إلا أنها اشترطت أن تمارس هذه السيادة أو الولاية رهانا بمراعاة الجزء الثالث من الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى.

ومن أهم القيود الواردة على سيادة هذه الدول، وفقا لأحكام اتفاقية قانون البحار، حق المرور العابر الذي تتمتع به جميع السفن والطائرات الأجنبية بكافة أنواعها ودون تمييز بين الدول (الفرع الأول). والذي يستتبع واجبات تلق على عاتقها أثناء عبورها للمضيق (الفرع الثاني)، وسلطات تنظيمية وتنفيذية للدول المشاطئة للمضيق بخصوص هذا العبور (الفرع الثالث).

الفرع الأول

حق المرور العابر

تباينت وتشعبت مواقف الدول خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار من النظام القانوني للملاحة في المضائق البحرية². لتتبلور تدريجيا خلال الدورات المتعاقبة للمؤتمر في موقفين رئيسيين³، الأول ينادي إلى ضرورة تطبيق نظام المرور الحر على جميع

¹ - سواء كان المضيق واقع في إقليم دولة واحدة أو كان مضيق تتعدد الدول المشاطئة له، للمزيد من التفاصيل، راجع: مفيد شهاب، قانون البحار الجديد والمضائق المستخدمة للملاحة الدولية، قانون البحار الجديد والمصالح العربية، مرجع سابق، ص 500-510.

² - للمزيد من التفاصيل راجع: عوض محمد المر، مرجع سابق، ص 384-396. ونظر كذلك: LASSERRE Frédéric, « Les détroits maritimes : réflexion sur des stratégies Majeurs », C.D.G.Q., Vol 48, N° 135, 2004, p. 280-284.

³ - للمزيد من التفاصيل عن مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار حول المضائق البحرية، راجع: MOMTAZ Djamchid, « La question des détroits à la troisième conférence des Nations-Unies », A.F.D.I., Vol 20, N° 1, 1974, p. 857-859.

المضايق دون تمييز¹، والثاني يشدد على ضرورة تطبيق نظام المرور البريء عليها². وبعد مناقشات حادة ومطولة تمكن المؤتمر من أن يتوصلوا إلى صيغة توفيقية تخدم مصالح كل من الدول المشاطئة للمضيق والدول البحرية الكبرى³، جاءت أحكامها في الجزء الثالث من اتفاقية قانون البحار⁴.

تقضي القاعدة العامة، بأن المضيق الذي يستخدم للملاحة الدولية⁵ بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة تتمتع فيه جميع السفن والطائرات الأجنبية التابعة لمختلف الدول بحق **المرور العابر**⁶. **واستثناء على هذه القاعدة**، لا ينطبق نظام المرور العابر في حالتين هما:

¹ - راجع أقوال مندوب اليابان في الوثيقة الأمم المتحدة رقم: A/CONF.62/SR.41, p. 182, Par.46. وأكد مندوب الولايات المتحدة هذا الموقف في لجنة قاع البحار، أنظر الوثيقة رقم: A/AC.138/SC.II/SR.42, p. 67.

² - أنظر المشروع المقدم من ماليزيا والمغرب وعمان واليمن في وثيقة الأمم المتحدة رقم: A/CONF.62/C.2/L.16, p. 195, art. 20 et 21. ومشروع فيجي في الوثيقة رقم: A/CONF.62/C.2/L.19, p. 196. ومن الدول المؤيدة لهذا الاتجاه كل من تايلاند والباكستان واليونان وإسبانيا وغينيا وقبرص وسيراليون وألبانيا وتونس وسيربي لانكا والسويد وتنزانيا والفلبين وغانا ومصر ونيجيريا. هذا وقد تبنت منظمة الوحدة الإفريقية هذا الموقف في دورتها الحادية والعشرون في أديس أبابا عام 1973. وقد سبق لعدد من الدول الساحلية أن قدمت مشروعين بهذا المعنى إلى لجنة قاع البحار، الأول قدمته كل من قبرص وإسبانيا واليونان وإندونيسيا وماليزيا والمغرب والفلبين واليمن في الوثيقة رقم: A/AC.138/SC.II/L.18 والثاني قدمته فيجي في الوثيقة رقم: A/AC.138/SC.II/L.42.

² - جابر إبراهيم الراوي، مرجع سابق، ص 97.

³ - المواد من 34 إلى 45 من اتفاقية قانون البحار.

⁴ - عرفت كل من الجزائر والبحرين والعراق والكويت وليبيا والسعودية وسوريا وتونس والإمارات العربية المتحدة في مشروعها المشترك المضائق المستخدمة للملاحة الدولية على أنها: "كل مضيق يصل بين جزأين من أعالي البحار جرى العرف على استعماله في الملاحة الدولية"، أنظر الوثيقة رقم: A/CONF.62/C.2/L.44, p. 221.

⁵ - المادة: 37 و38 من اتفاقية قانون البحار.

أولاً: في حالة ما إذا كان المضيق¹ مشكلاً من إقليم دولة واحدة وجزيرة تابعة لنفس الدولة، ووجد في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة يكون ملائم بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهدروغرافية². فإن الملاحة فيه تكون حرة، أما بداخل المضيق فينطبق نظام المرور البريء لا العابر³.

ثانياً: في حالة ما إذا وجد خلال ذلك المضيق طريق في أعالي البحار أو طريق بمنطقة اقتصادية خالصة يكون ملائماً بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهدروغرافية⁴. فإن الملاحة البحرية والجوية تكون حرة في هذا الطريق، أما في باقي أجزاء المضيق تخضع لقواعد المرور البريء⁵.

يتعين الانتباه إلى أن معظم المضائق ذات الأهمية والحساسية الخاصة، قد تم تنظيم أوضاع المرور فيها بموجب اتفاقيات خاصة. ومن ثم فهي تخرج عن حكم القواعد المشار إليها فيما تقدم⁶، وتخضع للنظام الاتفاقي الخاص الذي تم وضعه ليطبق بشأنها⁷. وهذا ما تأكده الفقرة (ج) من المادة 35 من اتفاقية قانون البحار بنصها: **"ليس في هذا الجزء - أي الجزء الثالث من الاتفاقية الخاص بالمضائق المستخدمة للملاحة الدولية - ما يمس النظام القانوني في المضائق التي تنظم المرور فيها، كلياً أو جزئياً، اتفاقات دولية قائمة ونافذة منذ زمن طويل، ومتصلة على وجه التحديد بمثل هذه المضائق"**.

¹ - حول تعريف المضائق البحرية وموقف الجزائر من هذه المسألة، راجع: LARABA Ahmed, L'Algérie et le droit de la mer, thèse pour le doctorat D'Etat, Institut de droit et des Sciences Administratives, Université D'Alger, 1985, pp. 91-100.

1- الفقرة الأولى من المادة 38 من اتفاقية قانون البحار.

2- LUCCHINI Laurent et VOELKEL Michel, Op.Cit., p. 339.

3- المادة 36 من اتفاقية قانون البحار.

4- VINCENT Philippe, Op.Cit., p. 64.

5- تجدر الإشارة إلى أن النظام القانوني الذي جاءت به اتفاقية قانون البحار بخصوص المرور العابر خلال المضائق الدولية يقترب كثيراً من المشروع الذي اقترحه كل من بلغاريا وبولندا والاتحاد الألماني وتشيكوسلوفاكيا. أنظر الوثيقة رقم: A/CONF.62/C.2/L.11, p. 189-190.

6- وهذا من أجل التوفيق بين المصالح المتضاربة للدول في المضائق الدولية. صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 157.

ومن أهم هذه المضائق نذكر: مضيق ماجلان (أولاً)، مضيق جبل طارق (ثانياً) والمضائق التركية (ثالثاً).

أولاً: نظام المرور في مضيق ماجلان

يقع مضيق ماجلان في الأراضي التشيلية باستثناء الجانب الشرقي منه الذي تشترك فيه الأرجنتين، يربط بين مياه البحر العالي لجنوب المحيط الأطلسي بمياه البحر العالي للمحيط الهادي. يبلغ طوله 310 ميلاً بحرياً واتساعه في مدخله الشرقي 22 ميلاً بحرياً وفي مدخله الجنوبي 18 ميلاً بحرياً. وهو عبارة عن بحر إقليمي² ينقسم إلى ثلاثة ممرات بمجموعة من الجزر³.

ثار نزاع بين الأرجنتين والشيلي على الجزء الشرقي منه نظراً للأهمية الملاحية للمضيق كونه يعد بديلاً لقناة بنما⁴. وانتهى الأمر بإبرام اتفاقية بيونس آيرس بين البلدين في 23 جويلية 1881، التي سمحت بحرية المرور لكل السفن الأجنبية التجارية منها والحربية في وقت السلم وفي وقت الحرب مع استثناء السفن التابعة للدول التي تكون في حالة حرب مع الأطراف المتعاقدة.

ومنعت الاتفاقية دول المضيق من تحصيل رسوم من السفن المارة بما في ذلك مصاريف الإضاءة وذلك مراعاة للصالح العام للملاحة الدولية⁵. كما منعتها من تسليح المضيق وفرضت حياده الدائم. ولا تزال هذه الاتفاقية نافذة المفعول رغم ظروف الحربين

1- تقدمت إسبانيا والمغرب، اللتان تطلان على مضيق جبل طارق، واندونيسيا وماليزيا، اللتان تطلان على مضيق ملكا (Malacca)، واليمن التي تطل على مضيق باب المندب، واليونان والفلبين وقبرص إلى لجنة قاع البحار بمشروع يعترف فقط بحق المرور البريء في المضائق الدولية، (A/AC.138/SC.II/L.18). وقد أيدت الصين هذا المشروع (A/AC.138/SC.II/SR.62) بينما عارضته الولايات المتحدة الأمريكية (A/AC.138/SC.II/SR.58).

2- عبد المنعم محمد داود، مرجع سابق، ص 112.

3- سعيد بن سلمان العبري، النظام القانوني للملاحة في المضائق الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1995، ص 103-104.

4- VINCENT Philippe, Op.Cit., p 67.

5- عبد المنعم محمد داود، مرجع سابق، ص 113-114.

العالميتين اللتين أثرتا على الملاحة في بعض الأوقات ودفعتا الأرجنتين وتشيلي وباراغواي وبيرو إلى عقد اتفاقية بينهم في 13 ديسمبر 1941 لتسليح المضيق مع الحفاظ على حرية الملاحة فيه¹.

ثانياً: نظام المرور في مضيق جبل طارق

يوصل مضيق جبل طارق بين مياه البحر العالي للمحيط الأطلسي بمياه البحر العالي للبحر الأبيض المتوسط. تحده من الشمال السواحل الإسبانية ومن الجنوب الإقليم الإسباني (CEUTA) والمغرب، أما من الغرب فيحده رأس الطرف الأغر (CABO TRAFALGAR) ورأس سبارتل (ESPARTEL). يبلغ طوله حوالي 33 ميلاً بحرياً وأوسع عرض له 24 ميلاً بحرياً، ويصل عمقه إلى 363 متراً.²

تقررت حرية الملاحة في المضيق بموجب المادة 07 من الاتفاقية الفرنسية البريطانية المبرمة في 7 أبريل 1904 والتي نصت على ضمان حرية الملاحة لجميع السفن ومنع تسليح المضيق. وهذا ما أكدته كذلك المادة 06 من الاتفاقية المبرمة بين فرنسا وإسبانيا في 27 نوفمبر 1912.³

ثالثاً: نظام المرور في المضائق التركية

تتألف المضائق التركية من مضيق البسفور الذي يربط البحر الأسود ببحر مرمرة، ومضيق الدردنيل الذي يربط بحر مرمرة بالبحر الأبيض المتوسط، وبذلك يشكل المضيقان مع بحر مرمرة ممراً مائياً مهماً، كونه يربط مياه البحر العالي للبحر المتوسط بمياه البحر العالي للبحر الأسود، بطول يقدر بحوالي 160 ميلاً بحرياً.⁴

يخضع هذا الممر حالياً لأحكام اتفاقية مونترو (Montreux) المبرمة بتاريخ 20 جويلية 1936⁵، والتي تضمنت عدة أحكام بخصوص الملاحة في المضائق لعل من أهمها ما يأتي:

1- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 180.

2- راجع: عبد المنعم محمد داود، مرجع سابق، ص 151-152.

3- سعيد بن سليمان العبري، مرجع سابق، ص 105.

4- المرجع نفسه، ص 97.

5- لقد خضعت المضائق التركية لعدد من الاتفاقيات الدولية هي: اتفاقية (KUTCHUK-RAINARDJ) لسنة 1774، اتفاقية (ADRIANOPLE) لسنة 1829، اتفاقية لندن لسنة 1841، اتفاقية باريس لسنة=

أ: حرية المرور في وقت السلم:

تشمل حرية المرور كافة السفن التجارية والسفن الحربية الصغيرة¹. وقد ميزت الاتفاقية بين السفن الحربية الكبيرة التابعة للدول الواقعة على سواحل البحر الأسود وتلك التابعة لغيرها من الدول. بحيث تتمتع السفن التابعة للطائفة الأولى بحرية المرور بعد إخطار السلطات التركية بالطرق الدبلوماسية قبل ثمانية أيام من تاريخ العبور وبشرط ألا تزيد حمولتها عن 15 ألف طن. كما سمحت الاتفاقية لغواصات هذه الدول بالمرور عبر المضائق بشرط أن يتم ذلك بطريقة منفردة خلال النهار وهي طافية على سطح البحر². أما بالنسبة للسفن التابع للدول الأخرى، فتتطلب الاتفاقية الإشعار المسبق لمرورها وأن لا يزيد عددها عن تسع سفن في وقت واحد أو حمولتها عن 10 آلاف طن. والمدة المحددة لبقائها في البحر الأسود 21 يوما وحمولتها الإجمالية 30 ألف طن، على أن يتصاعد هذا الرقم مع تضخم الأسطول السوفيتي³.

ب: حرية المرور في وقت الحرب:

ميزت الاتفاقية بين حالة ما إذا كانت تركيا طرفا في الحرب أم لا، ففي الحالة الأولى حرية المرور تكون قاصرة على السفن التجارية التابعة للدول المحايدة شريطة ألا تقدم أية مساعدة للدول الأعداء. ويحق للحكومة التركية اتخاذ الإجراءات التي تراها ملائمة مع مصالحها الدفاعية بالنسبة لمرور السفن الحربية⁴. أما في الحالة الثانية، فالأصل هو حظر مرور السفن الحربية التابعة للدول المتحاربة⁵ باستثناء فرضين:

1- حالة قيام السفن الحربية بتوقيع عقوبة ضد دولة معتدية وفقا لأحكام المادة 16 من عهد عصبة الأمم.

=1871، اتفاقية لندن لسنة 1871، اتفاقية SEVERS لسنة 1920، اتفاقية LAUZANNE لسنة 1923 وأخيرا اتفاقية MONTREAUX لسنة 1936.

1- المادة 2 و10 من اتفاقية مونترو.

2- المادة 14 و12 من نفس الاتفاقية.

3- المادة 18 وما بعدها من نفس الاتفاقية.

4- المادة 20 من اتفاقية من نفس الاتفاقية.

5- الفقرة 2 من المادة 19 من نفس الاتفاقية.

2- حالة تبعية السفن لدول ترتبط بتركيا بمعاهدة للمساعدة المتبادلة.

وقد احتفظت تركيا بالحق في اتخاذ ما تراه مناسباً إبان الأزمات الدولية التي تهدد باندلاع الحرب، على أن تكون خاضعة في ذلك لرقاب مجلس عصبة الأمم¹.

الفرع الثاني

واجبات السفن والطائرات الأجنبية أثناء مرورها عبر المضائق الدولية

أكدت اتفاقية قانون البحار على أن المرور العابر للسفن والطائرات الأجنبية عبر المضائق المستخدمة للملاحة الدولية حق مكفول لجميع الدول دون استثناء، وممارسته لا تتوقف على ضرورة الحصول على إذن أو رخصة مسبقة من الدول المشاطئة للمضيق²، التي تلتزم بعدم وقف المرور أو إعاقته³ والإعلان عن أي خطر يكون لها علم به يهدد الملاحة أو التحليق داخل المضيق أو فوقه⁴.

جاء هذا الموفق تأييداً لمطالب الدول البحرية الكبرى⁵ التي كانت تبدي بوضوح تام، منذ بداية المفاوضات الحادة في المؤتمر الأول لقانون البحار، تمسكها الشديد بمبدأ حرية الملاحة خلال المضائق الدولية⁶ باعتبارها حلقة وصل هامة تخدم مصالحها الإستراتيجية⁷.

1- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 162-163.

2- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 189.

3- راجع: LARABA Ahmed, L'Algérie et le droit de la mer, Op.Cit., p. 112.

3- المادة 44 من اتفاقية قانون البحار.

4- للمزيد من التفاصيل راجع: MOMTAZ Djamchid, La question des détroits à l'Ille Conférence du droit de la mer, in : A.F.D.I., Vol 20, N° 1, pp. 849-851.

5- أنظر المشروع المقدم من المملكة المتحدة في وثيقة الأمم المتحدة رقم: A/CONF.62/C.2/L.3, p. 183-184.

6- للمزيد من التفاصيل راجع: LASSERRE Frédéric, « les détroit maritimes : réflexion sur des enjeux stratégiques majeurs », Cahiers de géographie du Québec, vol. 48, n° 135, 2004, p. 279-286.

ليتضح فيما بعد من خلال الدورات اللاحقة للمؤتمر الثالث لقانون البحار، أن الدول المشاطئة للمضايق لا تعارض هذه المطالب في جوهرها إلا أنها تريد أن تحمي مصلحتها الاقتصادية في المضيق وتحافظ على أمنها¹، الأمر الذي بد مشروعا ومنطقيا حتى في نظر الدول البحرية الكبرى². ما سمح بفرض جملة من القيود في اتفاقية قانون البحار على السفن والطائرات الأجنبية المارة خلال هذه المضائق³، والتي تتمثل فيما يلي:

أولاً: يجب أن تمضي دون إبطاء خلال المضيق أو فوقه: وقد بينت الفقرة الثانية من المادة 38 من اتفاقية قانون البحار أن المرور العابر يكون لغرض وحيد هو العبور المتواصل السريع في المضيق بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة. غير أن تطلب تواصل العبور وسرعته لا يمنع المرور خلال المضيق لغرض الدخول إلى دولة مشاطئة للمضيق أو مغادرتها أو العودة منها، مع مراعاة شروط الدخول إلى تلك الدولة.

ثانياً: أن تمتنع عن أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة المشاطئة للمضيق أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي، أو بأية صورة أخرى انتهاكا لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة: وتجدر الإشارة إلى أن مرور الأسطول الحربي لدولة أجنبية عبر المضائق الدولية، حتى وإن كان مرفقا بطائرات حربية، لا يتعارض مع المرور العابر ولا يعتبر في حد ذاته تهديدا لأمن وسلامة الدول المشاطئة للمضيق⁴. وإن كانت بعض الدول تعارض عمليا، قبل اتفاقية قانون

1- راجع تدخل مندوب إيران في الوثيقة رقم: A/CONF.62/C.2/SR.11, p. 123, par. 3. ومصر في الوثيقة: A/CONF.62/C.2/SR.13, p. 135, par. 70، وعمان في الوثيقة رقم:

A/CONF.62/C.2/SR.14, p. 135, par. 3, 4, 5.

2- راجع تدخل مندوب بريطانيا في الوثيقة: A/CONF.62.C.2/SR.11, p.125, par. 17، والولايات المتحدة في الوثيقة: A/CONF.62/C.2/SR.12, p. 128, par. 16.

3- المادة 39 من اتفاقية قانون البحار.

4- TREVES Tullio, la navigation dans Traité du nouveau droit de la mer, Economica, Bruylant, 1985, p.800.

البحار، مجرد مرور الطائرات الأجنبية خاصة الحربية منها¹. الأمر الذي رفضته الدول البحرية الكبرى وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية التي عبرت طائراتها الحربية مضيق طارق لتقديم الدعم لإسرائيل في حرب 1973، ولضرب ليبيا في عام 1986.² وفي قضية كورفو رفضت محكمة العدل الدولية ادعاء ألبانيا بخرق بريطانيا لسيادتها بإمرارها سفنها الحربية عبر مضيق كورفو الدولي دون أخذ موافقتها³. وقد سبق لمحكمة العدل الدولية الدائمة أن أقرت حرية مرور السفن الحربية في قناة كييل التي توصل بحرين حرين. ورغم أن قناة كييل لا تعتبر مضيقاً دولياً من الناحية القانونية إلا أنها تشبه بالمضايق الطبيعية، وبالتالي يمكن اعتبار قرار المحكمة في قضية السفينة (Wimbledon)⁴ تأكيداً على حرية الملاحة في المضيق⁵.

وقد أكدت اتفاقية قانون البحار حق الطيران فوق المضائق بشكل لا يقبل التفسير⁶. وذلك من خلال الفقرة الأولى من المادة 38 التي تعترف بحق المرور العابر الذي لا يجوز أن يعاق لجميع السفن والطائرات، ومن خلال الفقرة الثانية من نفس المادة التي تشير في تعريفها للمرور العابر إلى "الملاحة والطيران"، وهذا ما أشارت إليه كذلك المادة

1- كالأجراءات المشددة التي كانت تفرضها كل من الدنمارك والسويد على الطائرات في الفترة الممتدة من 1914 إلى 1916، واسبانيا التي منعت التحليق فوق جزء من مياه مضيق طارق في عام 1967.

2- LUCCHINI Laurent et VOELCKEL Michel, Op.Cit., p.403.

3- C.I.J., Affaire du détroit de Corfou, Arrêt du 9 avril 1949, Rec. 1949, p. 280.

4- C.P.J.I., affaire de Wimbledon, Arrêt du 17 août 1923, série. A. N° 1. P. 24.

5- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 177.

6- "إن اتفاقية شيكاغو لعام 1944 بشأن الطيران المدني الدولي تشترط الإذن الصريح لتحليق الطائرات الحربية فوق إقليم الدول. وبما أن المضائق الدولية بالمفهوم القانوني تعتبر جزء من إقليم الدولة الساحلية، فإنه يتمتع على الطائرات الحربية التحليق فوق المضائق دون إذن سابق وصريح. ولم يتغير الوضع في ظل اتفاقية جنيف لعام 1958 بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، والتي اكتفت بتنظيم الملاحة البحرية دون الملاحة الجوية. ولكن أمام إصرار الدول البحرية الكبرى على حق التحليق فوق المضائق الدولية جاءت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بنصوص صريحة تؤكد هذا الحق دون أدنى شك"، سمعان فرج الله، "وضع المضائق الدولية في العالم العربي في ضوء اتفاقية قانون البحار لعام 1982"، دراسة ضمن قانون البحار الجديد والمصالح العربية، المنظمة العربية للتربية والعلوم، تونس، 1989، ص 406.

44 بنصها على مايلي: "لا تعيق الدول المشاطئة للمضايق المرور العابر، وتقوم بالإعلان المناسب عن أي خطر يكون لها علم به يهدد الملاحة أو التحطيق داخل المضيق أو فوقه...". بالإضافة إلى المادة 39 التي تحدد واجبات السفن والطائرات أثناء المرور العابر، والفقرة الخامسة من المادة 42 التي ترتب المسؤولية الدولية على دولة علم السفينة أو دولة تسجيل الطائرة عن أية خسارة أو ضرر يلحق بالدول المشاطئة للمضيق نتيجة تصرف سفينة أو طائرة تتمتع بالحصانة السيادية على نحو يخالف قوانين وأنظمة هذه الدول أو غيرها من أحكام الجزء الثالث من اتفاقية قانون البحار والخاص بالمضايق المستخدمة للملاحة الدولية.

ثالثا: أن تمتنع عن أية أنشطة غير تلك الملازمة للأشكال المعتادة لعبورها المتواصل السريع، إلا إذا أصبح ذلك ضروريا بسبب قوة قاهرة أو حالة شدة: أي يجب أن يتم العبور وفق "الأشكال المعتادة" للعبور المتواصل والسريع¹. ويبدو أن كلمة "المعتادة" الواردة في الفقرة الأولى (ج) من المادة 39 قد وردت لغرض منع السفن المارة عبر المضيق من القيام بأي نشاط من النشاطات الأخرى التي تتضمنها حرية الملاحة في البحار العالية، مثل التمارين العسكرية وتجارب السلاح والمراقبة وجمع المعلومات وإعادة التزود بالوقود. فالنص جاء بالصيغة السلبية التي تلزم السفن بأن تمتنع عن النشاطات غير تلك الملازمة للعبور المتواصل والسريع.

وبطبيعة الحال فإن الشكل المعتاد لمرور الغواصات خاصة الذرية منها هو المرور الغاطس لأنها صممت أصلا لهذه الغاية، وبالتالي فهي تكون على السطح أقل قدرة على المناورة وتجنب التصادم. لذا فإن اتفاقية قانون البحار لم تنص على ضرورة مرورها وهي طافية²، ما يفيد أنه يحق للغواصات عبور المضائق المستخدمة للملاحة الدولية وهي غائصة، وهذا ما تؤكد الأعمال التحضيرية والظروف الملازمة لعقدها³.

1- يلاحظ عدم وجود حرف العطف (و) بين كلمة "المتواصل" وكلمة "السريع" في النص العربي للاتفاقية، بالرغم من وجوده في النص الإنجليزي والفرنسي.

2- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 189 و 195.

3- سمعان فرج الله، مرجع سابق، ص 410.

رابعاً: أن تمتثل لما يتصل بالأمر من أحكام أخرى في الجزء الثالث من اتفاقية قانون البحار والخاص بالمضايق المستخدمة للملاحة البحرية: أي ليس للسفن الأجنبية، بما في ذلك سفن البحث العلمي البحري والمسح الهيدروغرافي، أن تقوم أثناء مرورها العابر بأية أنشطة بحث أو مسح دون إذن سابق من الدول المشاطئة للمضايق¹. كما تلتزم باحترام الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور في المضيق²، والامتثال لقوانين وأنظمة الدول المشاطئة للمضيق بشأن المرور العابر³.

خامساً: على السفن أن تمتثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً للسلامة في البحر، بما في ذلك الأنظمة الدولية لمنع المصادمات في البحر: هذا الالتزام يهدف لضمان ملاحة بحرية آمنة وخالية من المخاطر، وفي ذلك مصلحة جوهريّة للدول البحرية الكبرى. كما أنه ينصب كذلك في مصلحة الدول المشاطئة للمضايق نظراً لما يترتب، مثلاً، عن المصادمات في البحر من نتائج وخيمة على البيئة البحرية في المنطقة خاصة إذا تعلق الأمر بسفن تحمل مواد خطرة أو كيميائية سامة⁴.

سادساً: يجب على السفن الأجنبية المارة مروراً عابراً أن تمتثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً لمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه: ومع هذا فإن اتفاقية قانون البحار لم تبين صراحة للدول المشاطئة للمضيق التدابير والوسائل التي يمكن أن تعتمد عليها من أجل حمل السفن على مراعاة هذا الالتزام من غير الأحكام العامة التي تسمح لها باللجوء إلى الطرق الدبلوماسية كالاتجاج، أو القضائية كتحريك دعوى المسؤولية الدولية⁵.

سابعاً: يجب على الطائرات الأجنبية أن تراعي قواعد الجو الموضوعة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي والمنطقة على الطائرات المدنية، وتمتثل الطائرات

1- المادة 44 من اتفاقية قانون البحار.

2- الفقرة 7 من المادة 41 من نفس الاتفاقية.

3- الفقرة 4 من المادة 42 من نفس الاتفاقية.

4- أنظر: محمد البزاز، حماية البيئة البحرية دراسة في القانون الدولي، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006، ص 60.

5- LUCCHINI Laurent et VOELCKEL Michel, Op.Cit., p. 408-409.

الحكومية بصورة اعتيادية لتدابير السلامة هذه، وتقوم بنشاطها في جميع الأوقات مع إيلاء المراعاة الواجبة لسلامة الملاحة. ويجب عليها أن ترصد في جميع الأوقات الذنبية اللاسلكية المحددة من قبل السلطة المختصة المعنية دولياً لمراقبة الحركة الجوية، أو الذنبية اللاسلكية الدولية المخصصة لحالات الشدة، وهذا لجعل قواعد الجو، الملزمة وفقاً للمادة 12 من اتفاقية شيكاغو لعام 1944، في المجال الجوي الذي يعلو البحر العالي، ملزمة أيضاً في المجال الجوي الذي يعلو المضائق التي ينطبق عليها المرور العابر.

لقد حاولت إسبانيا حذف عبارة "بصورة اعتيادية" من النص، من خلال تقديمها مقترحاً بهذا المعنى¹. إلا أن هذا المقترح رفض في التصويت بأغلبية 55 صوتاً ضد 21 صوتاً وامتناع 60 دولة عن التصويت². والنص الحالي يعني أنه لا يمكن اعتبار خرق الطائرات الحربية لتنظيمات منظمة الطيران المدني الدولي المتعلقة بأمن الطيران بمثابة خرق للاتفاقية أو خروج على شروط المرور³.

ولابد من الإشارة هنا إلى أن كلمة "أو" التي تسبق عبارة "الذنبية اللاسلكية" كان يجب أن تكون "و"، وذلك لأن الملحق العاشر من اتفاقية شيكاغو يلزم الطائرات بمراقبة الذبذبتين. وقد بعث المستشار القانوني لمنظمة الطيران المدني الدولي برسالة إلى ممثل الأمين العام في المؤتمر الثالث في 15/07/1982 بهذا المعنى، إلا أن المؤتمر لم يأخذ بها. وعلى كل حال، فإن هذا العيب في النص يغطيه حكم الفقرة الثانية من المادة 311 من الاتفاقية الذي يجعل من مراقبة الذبذبتين معاً التزاماً على عاتق الدول رغم نص الفقرة (ب) من المادة 39⁴.

1- راجع الوثيقة الأمم المتحدة رقم: A/CONF.62/L.109, p 223، ونظر كذلك الشرح الذي قدمه المندوب الإسباني في رسالته المؤرخة في 1982/4/26 في الوثيقة: A/CONF.62/L.136, p.243-244.

2- أنظر الوثيقة رقم: A/CONF.62/SR.176, p. 132-134.

3- TREVES Tullio, Op.Cit., p. 799.

4- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 190-191.

الفرع الثالث

سلطات الدول المشاطئة للمضيق المستخدم للملاحة الدولية واختصاصاتها بالنسبة للمرور العابر

إذا كانت اتفاقية قانون البحار قد قيدت سيادة الدول المشاطئة للمضيق المستخدم للملاحة الدولية بحق المرور العابر الذي لا تجوز إعاقته، فإنها حاولت أن تقيم نوعاً من التوازن بين هذا الحق المقرر للدول البحرية الكبرى، وحقوق الدول المشاطئة للمضيق في المحافظة على بقائها وصيانة بيئتها البحرية عن طريق منحها سلطات تنظيمية (أولاً) وتنفيذية (ثانياً).

أولاً: السلطات التنظيمية المحدودة للدول المشاطئة للمضايق المستخدمة للملاحة الدولية:

منحت اتفاقية قانون البحار للدول المشاطئة للمضيق المستخدم للملاحة الدولية اختصاصات تنظيمية تتعلق بالممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور في المضيق (أ)، وإصدار قوانين ووضع أنظمة بشأن المرور العابر (ب).

أ: سلطة تعيين أو استبدال الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور العابر في المضيق المستخدم للملاحة الدولية:

أجازت اتفاقية قانون البحار للدول المشاطئة للمضيق المستخدم للملاحة الدولية أن تعين للملاحة في المضيق ممرات بحرية وأن تقرر نظاماً لتقسيم حركة المرور حين يكون ذلك لازماً لتعزيز سلامة مرور السفن¹. كما أجازت لها أن تستبدل هذه الممرات والنظم عندما تقتضي الظروف ذلك ويعد أن تعلن عن قرارها هذا الإعلان الواجب².

يجب أن تتشاور الدول المشاطئة للمضيق فيما بينها ومع المنظمة الدولية المختصة قبل تعيينها أو إقرارها أو استبدالها لهذه الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور³ التي

1- الفقرة الأولى من المادة 41 من اتفاقية قانون البحار.

2- الفقرة الثانية من نفس المادة.

3- الفقرة 4 من المادة 41 من نفس الاتفاقية.

يجب أن تكون متطابقة مع الأنظمة الدولية المقبولة عموماً¹. وإذا لم يتوصلوا بعد التشاور إلى اتفاق فليس أمام الدول المعنية إلا اللجوء إلى طرق التسوية السلمية للمنازعات المقررة في اتفاقية قانون البحار.

ب: سلطة إصدار القوانين والأنظمة الخاصة بالمرور العابر في المضيق المستخدم للملاحة البحرية:

أعطت المادة 42 من اتفاقية قانون البحار الحق للدول المشاطئة للمضيق المستخدم للملاحة الدولية في أن تعتمد قوانين وأنظمة بشأن المرور العابر في المضيق، تتناول كل أو بعض الأمور الآتية:

1- سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري كما هو منصوص عليه في المادة 41 من اتفاقية قانون البحار.

2- منع التلوث وخفضه والسيطرة عليه بإعمال الأنظمة الدولية المنطبقة بشأن تصريف الزيت والفضلات الزيتية وغيرها من المواد المؤذية في المضيق.

3- فيما يتعلق بسفن الصيد، منع الصيد بما في ذلك تطلب وسق أدوات الصيد.

4- تحميل أو إنزال أي سلعة أو عملة أو شخص خلافاً لقوانين وأنظمة الدول المشاطئة الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة.

والملاحظ أن اتفاقية قانون البحار قد قيدت من السلطات التنظيمية للدول المشاطئة للمضيق في مجال تنظيم المرور العابر² بمجموعة من الضمانات لصالح الملاحة البحرية. والتي يمكن توضيحها من خلال ما يأتي:

1- تتحدد سلطة الدول المشاطئة للمضيق في إصدار القوانين والأنظمة الخاصة بسلامة الملاحة البحرية وتنظيم حركة المرور بالنواحي المشار إليها في المادة 41 من اتفاقية قانون البحار ولا يمكن الخروج عنها.

1- الفقرة 3 من اتفاقية قانون البحار.

2- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 60.

2- لا يمكن للدول المشاطئة للمضيق أن تمارس سلطاتها التنظيمية في مجال منع التلوث وخفضه والسيطرة عليه إلا لإعطاء أثر للتنظيمات الدولية النافذة المفعول تجاه الدول المشاطئة للمضيق وتجاه دولة العلم في آن واحد.

3- يجب أن لا تميز القوانين والأنظمة التي تعتمد عليها الدول المشاطئة للمضيق، قانونا أو فعلا، بين السفن الأجنبية، وأن لا يكون الأثر العملي لتطبيقها هو إنكار حق المرور العابر أو إعاقته أو الإخلال به¹.

بالإضافة إلى هذه القيود، وحماية للملاحة البحرية، تلتزم الدول المشاطئة للمضيق بأن تقوم بالإعلان المناسب عن أي خطر يكون لها علم به يهدد الملاحة أو التحليق داخل المضيق أو فوقه².

وتجدر الإشارة إلى أن قوانين وأنظمة الدول المشاطئة للمضيق الخاصة بالمرور العابر تنظم فقط مرور السفن. لأن الفقرة السابعة من المادة 41 من اتفاقية قانون البحار وعلى غرارها الفقرة الرابعة من المادة 42 من نفس الاتفاقية تشير إلى السفن فقط دون الطائرات. مع العلم أن المؤتمر الثالث لقانون البحار قد رفض الاقتراحات المقدمة من بعض الدول³ بشمول هذه القوانين والأنظمة لمرور الطائرات⁴.

ثانيا: السلطات التنفيذية الضمنية للدول المشاطئة للمضايق المستخدمة للملاحة الدولية:

اختلفت وتباينت الآراء الفقهية بخصوص السلطة التنفيذية التي تتمتع بها الدول المشاطئة للمضايق المستخدمة للملاحة الدولية بين من يشكك في وجودها ومن يؤكد⁵. وهذا التباين يرجع أساسا إلى الصيغة التوفيقية التي جاءت بها أحكام الجزء الثالث من

1- الفقرة الثانية من المادة 42 من اتفاقية قانون البحار.

2- المادة 44 من نفس الاتفاقية.

3- أنظر على سبيل المثال الاقتراح الاسباني في وثيقة الأمم المتحدة رقم: A/CONF.62/WS.12, p. 149-151، والاقتراح اليوناني في الوثيقة رقم: A/CONF.62/L.123, p. 232.

4- TREVES Tullio, Op.Cit., p. 802.

5- للمزيد من التفاصيل راجع كل من: VINCENT Philippe, Op.Cit., p. 72-73، سمعان فرج الله، مرجع سابق، ص 413.

اتفاقية قانون البحار، والتي حاولت أن توازن بين مقتضيات ضمان الملاحة الحرة عبر المضيق وضرورات حماية أمن ومصالح الدول المشاطئة¹.

لقد سمحت الاتفاقية للدول المشاطئة للمضيق طبقا للمادة 41 أن تعين للملاحة في المضائق ممرات بحرية وأن تقرر نظاما لتقسيم حركة المرور حين يكون ذلك لازما لتعزيز سلامة مرور السفن، وألزمت هذه الأخيرة باحترامها، كما أجازت لها أن تعتمد قوانين وأنظمة بشأن المرور العابر تتناول كل أو بعض الأمور التي جاء ذكرها في الفقرة الأولى من المادة 42، وألزمت السفن الأجنبية بالامتثال لها.

يفهم ضمنا من خلال ما سبق أن الاتفاقية تمنح للدول المشاطئة سلطة تنفيذية في المجالات المحددة حصرا في الفقرة الأولى من المادة 42 بدليل أن المادة 233 من الاتفاقية أجازت صراحة للدول المشاطئة للمضيق باتخاذ التدابير التنفيذية المناسبة في حالت ما إذا انتهكت سفينة أجنبية، من غير السفن المتمتعة بالحصانة، القوانين والأنظمة المشار إليها في الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) من الفقرة 1 من المادة 42. وما يدعم هذا الطرح هو التميز الذي أبدته المادة 42 في فقرتيها الرابعة والخامسة بين السفن والطائرات المدنية أو التجارية التي ألزمتها في الفقرة الرابعة بالامتثال للقوانين والأنظمة التي تعتمدها الدول المشاطئة للمضيق، والسفن والطائرات المتمتعة بالحصانة السيادية التي حملتها الفقرة الخامسة المسؤولية الدولية في حالت مخالفتها هذه القوانين والأنظمة.

إضافة إلى أن الفقرة الثانية من المادة 38 من اتفاقية قانون البحار قد قيدت المرور العابر في تعريفها له بجميع أحكام الجزء الثالث من الاتفاقية، كما أن ضمانه جعلته مرهون، وفقا للفقرة الثانية من المادة 42، بمطابقته لأحكام الفرع الثاني من الاتفاقية والذي يتضمن نص المادة 41 والمادة 42، أي أنه يستشف بمفهوم المخالفة لهذه الفقرة أن الدول المشاطئة للمضيق بإمكانها أن تمنع المرور أو تعيقه أو تخل به إذا لم يكن مرورا عابرا كما تم تعريفه في الفرع الثاني. لأن الفقرة الأولى من المادة 38 منعت الدول المشاطئة للمضيق بإعاقة **المرور العابر** وليس مجرد المرور ونفس المصطلح قد استعملته كل من الفقرة الثانية من المادة 42 والمادة 44.

1- أنظر: جابر إبراهيم الراوي، مرجع سابق، ص 97.

ويبقى أي نشاط لا يكون ممارسة لحق المرور العابر في أي مضيق خاضعا لما في اتفاقية قانون البحار من أحكام أخرى منطبقة¹. ويجوز للدول المشاطئة أن ترد وفقا لأحكام الاتفاقية وقواعد القانون الدولي على مصدر أي خطر يهدد أمنها أو سلامتها الإقليمية وذلك عن طريق ما يلزم من إجراءات مضادة، مع ما لها من حق في الدفاع الشرعي ضد أي عدوان² عليها³.

المطلب الثاني

نظام المرور الأرخبيلي للسفن الأجنبية في المياه الأرخبيلية

عززت اتفاقية قانون البحار من حرية الملاحة خلال المجالات البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية بإقرارها لنظام المرور الأرخبيلي الذي يعطي الحق لسفن وطائرات الدول الأجنبية بالمرور في الممرات البحرية الأرخبيلية. يقصد بالمرور في الممرات البحرية الأرخبيلية ممارسة حقوق الملاحة والتحليق بالطريقة العادية وفقا لاتفاقية قانون البحار، لغرض وحيد وهو المرور العابر المتواصل والسريع غير المعاق بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة.

هذا النظام القانوني الجديد الذي جاءت به اتفاقية قانون البحار كقيد هام يرد على سيادة الدولة في مياهها الأرخبيلية ارتبط بإقرار نظرية الأرخبيلات المحيطية (**الفرع الأول**) التي تجمع في مفهومها بين الجزر المتباعدة والمعالم الطبيعية الفاصلة بينها التابعة لدولة واحدة في وحدة متكاملة تخضع لنظام قانوني جامع يوفق بين مقتضيات

1- الفقرة الثالثة من المادة 38 من اتفاقية قانون البحار.

2- لقد عرفت المادة الأولى من قرار الجمعية العامة رقم 3314 (د-29) العدوان على أنه: "استعمال القوة المسلحة من قبل دولة ما ضد سيادة دولة أخرى أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي، أو بأية صورة أخرى تتنافى مع ميثاق الأمم المتحدة، وفقا لنص هذا التعريف".

3- عبد المنعم محمد داود، مرجع سابق، ص 95. وتتص المادة 51 من ميثاق الأمم المتحدة على مايلي: "ليس في هذا الميثاق ما يضعف أو ينقص الحق الطبيعي للدول، فرادى أو جماعات، في الدفاع عن أنفسهم إذا اعتدت قوة مسلحة على أحد أعضاء "الأمم المتحدة" وذلك إلى أن يتخذ مجلس الأمن التدابير اللازمة لحفظ السلم والأمن الدولي، والتدابير التي اتخذتها الأعضاء استعمالا لحق الدفاع عن النفس تبلغ إلى المجلس فورا... الخ".

ضمان الملاحة الدولية ومطالب الدول الأرخيبيلية، وذلك عن طريق الاعتراف بحق المرور الأرخيبيلي للسفن والطائرات الأجنبية التابعة لمختلف الدول في المياه الأرخيبيلية مع إعطاء الدول الأرخيبيلية سلطة تنظيم هذا المرور الذي يستتبع جملة من الواجبات تلقي على عاتق هذه السفن والطائرات أثناء عبورها للمياه الأرخيبيلية **(الفرع الثاني)** بطريقة قانونية تتضمن جوانب توفيقية بالمقارنة مع نظام المرور البريء الذي كانت تقترحه الدول الساحلية ونظام المرور الحر الذي كانت تتمسك به الدول البحرية الكبرى خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار **(الفرع الثالث)**.

الفرع الأول

ارتباط نظرية حق المرور الأرخيبيلي بإقرار نظرية الأرخيبيلات المحيطية.

تبلورت واتضحت نظرية الأرخيبيلات المحيطية من خلال المساعي الحثيثة للدول الأرخيبيلية لفرض سيادتها الإقليمية على المساحات المائية والمعالم الطبيعية الفاصلة بين الجزر التابعة للدولة الواحدة¹، الأمر الذي عارضته بشدة الدول البحرية الكبرى نظرا لما في ذلك من مساس بالغ الضرر بحرية الملاحة الدولية².

وقد كان نظام المرور الأرخيبيلي من بين الحلول التوفيقية³ التي ساهمت في إرساء النظرية، لما فيه من ضمانة لحرية الملاحة الدولية لسفن وطائرات الدول الأجنبية في المياه المحصورة بين الجزر المتباعدة المكونة للدولة الأرخيبيلية⁴. وهذا يرجع أساسا للمواقف الحادة التي أبدتها الدول المختلفة حول المسألة من خلال إعلاناتها الفردية ومشاريعها المقترحة في مختلف المحافل الدولية⁵. ففي عام 1854 أعلن ملك جزر هاوي

1- أنظر: صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 291.

2- للمزيد من التفاصيل راجع: محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 124.

3- للمزيد من التفاصيل حول الحلول التوفيقية التي جاءت بها اتفاقية قانون البحار في موضوع الأرخيبيلات، راجع: نفس المرجع، ص 125-128.

4- الفقرة 2 من المادة 52 من اتفاقية قانون البحار.

5- أنظر مثلا: المشروع الذي قدمته الدول الأرخيبيلية (فيجي والفلبين وموريشيوس واندونيسيا) إلى لجنة قاع البحار في الوثيقة رقم: A/AC.138/SC.II/L.48، ومشروع المملكة المتحدة في الوثيقة رقم: A/AC.138/SC.II/L.44.

عن مد سيادته على جميع الممرات الواقعة بين جزر هاوي، وهو الموقف الذي أعلنه كل من ملك (Tonga) وفيجي. لتتزايد مطالب الدول الموقعة على اتفاقية حياد جزر ألاند (Aland) في عام 1921 بإعلانها أن هذه الجزر والمياه المحيطة تشكل وحدة متكاملة. وهذا ما رفضته الدول البحرية الكبرى وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية التي اقترحت بحراً إقليمياً محدد المسافة لكل جزيرة على حدة¹.

دفعت هذه المواقف المتعارضة بعض المحافل القانونية الدولية لمناقشة موضوع الأرخبيلات المحيطية. ففي عام 1924 وفي دورة ستوكهولم ناقشت جمعية القانون الدولي تقرير (Alvarez) الذي يعتبر في مادته السادسة الجزر المكونة للأرخبيل وحدة واحدة يقاس عرض بحرهما الإقليمي من أبعد الجزر من مركز الأرخبيل بشرط أن لا يتجاوز طول خطوط الأساس ضعف عرض البحر الإقليمي الذي اقترح أن يكون ستة أميال بحرية. وفي عام 1926 أعادت الجمعية مناقشة الموضوع إلا أنها لم تتوصل إلى النتيجة المرجوة نظراً لحساسية الموضوع المرتبط بالمصالح المتضاربة لكل من الدول البحرية الكبرى والدول الأرخبيلية لذلك لم يتطرق مشروع الاتفاقية الذي أعدته الجمعية إلى هذا الموضوع.

كما بحث معهد القانون الدولي الأمريكي الموضوع وأعد مشروعاً تضمن حكماً حول الأرخبيلات مشابهاً لاقتراح (Alvarez)، إلا أنه لم يحدد الحد الأقصى لأطوال خطوط الأساس. وهذا ما ذهب إليه الفقيه الألماني (Schucking) في المادة الخامسة من مشروعه المقدم للمناقشة في مؤتمر تدوين القانون الدولي الذي عقد في لاهاي عام 1930. والذي عرف تبايناً في مواقف الدول اتضح من خلال الأجوبة المقدمة إلى المؤتمر². وتتلخص وجهات النظر في أن البعض يرى ضرورة اعتبار الجزر المكونة للأرخبيل وحدة متكاملة يبدأ قياس بحرهما الإقليمي من أبعد الجزر عن مركز الأرخبيل، وهو المبدأ الذي عارضته بعض الدول في حين أيدته دول أخرى بشرط أن لا تتجاوز المسافة بين جزيرة وأخرى حداً معيناً، واختلفت هذه الأخيرة في تحديد هذه المسافة وفي الطبيعة القانونية للمياه المحصورة بين خطوط الأساس بالإضافة إلى نظام الملاحة خلال

1- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 297.

2- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 224-225.

هذه المياه. ورأت دول أخرى أنه لا يمكن اعتبار الجزر المكونة للأرخبيل وحدة إلا إذا بررت ذلك خصوصيات جغرافية معينة¹.

وبالرغم من هذه المواقف المتباينة اقترحت اللجنة التحضيرية للمؤتمر نصا يعتبر جزر الأرخبيل وحدة متكاملة، ويحدد المسافة القصوى بين الجزر بضعف مدى البحر الإقليمي، ويعتبر المياه المحصورة بين الجزر مياه إقليمية وليست مياه داخلية. إلا أن هذا الاقتراح لم يصل إلى النهاية المطلوبة وإنما أعيد الموضوع إلى اللجنة الفرعية ثانية للدراسة. إلا أنه لم يرفع نهائيا إلى الهيئة العامة للمؤتمر للمناقشة. لذا لم تتضمن النصوص النهائية للمؤتمر أية إشارة للموضوع².

عرفت الممارسة الدولية في غضون تلك الفترة محاولات متعاقبة للدولة الأرخبيلية لبسط ولايتها الإقليمية على المياه المحيطة بجزرها. فقد اعتبرت الدانمرك بموجب قانون الصيد كافة المياه المحيطة بجزيرة جرينلاند بمثابة مياه داخلية. وهو ما فعلته كل من السويد والنرويج وفنلندا في القوانين المتعلقة بحيادها في الفترة الواقعة بين عامي 1912 و1938، وكوبا في عام 1934 والإكوادور عامي 1938 و1951.

كما حاولت بعض الدول الأرخبيلية المحيطية الاستناد إلى قرار محكمة العدل الدولية الذي أصدرته بتاريخ 18 ديسمبر 1951 في قضية المصايد بين بريطانيا والنرويج، للقول بوجود اعتبار المياه بين الجزر التي تتشكل منها أقاليمها بمثابة مياه داخلية، وذلك على الرغم من تباعد المسافات بين تلك الجزر³. فقد بادرت الفلبين إلى إعلان اعتبارها للمياه التي تفصل بين جزرها مياه داخلية، وذلك في مذكرة وجهتها إلى

1- إبراهيم الراوي، مرجع سابق، 113.

2- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 225.

3- ذكر مندوب فيجي أمام لجنة قاع البحار أن الحكم الذي أصدرته محكمة العدل الدولية في قضية المصايد النرويجية وإن كان يتعلق بالأرخبيلات الساحلية إلا أن المبادئ التي يقوم عليها هذا الحكم تنطبق كذلك في مجال الأرخبيلات المحيطية، فالمبدأ القائل بأن الخطوط المستقيمة لا يجوز أن تتبع بصورة ملحوظة عن الشكل العام للساحل يسرى كذلك على الأرخبيلات المحيطية مادامنا نسلم بأن هذا المعيار يتوحي إيجاد صلة حتمية بين خط من التكوينات الطبيعية واليابسة الرئيسية، راجع: وثيقة الأمم المتحدة رقم:

A/AC.138/SR.62. P. 9.17.

الأمين العام للأمم المتحدة في 12 ديسمبر 1955. وقد تبعتها كل من إندونيسيا و Faeroe والمالديف وفيجي بإصدار تشريعات وطنية تتماشى مع الاتجاه ذاته. أثارت هذه التشريعات اعتراضات عدد كبير من الدول البحرية الكبرى من بينها، الولايات المتحدة الأمريكية وإنجلترا وأستراليا ونيوزيلندا. بينما ذهب الاتحاد السوفيتي إلى تدعيم الموقف الإندونيسي بوجه خاص، وذلك على أساس أن الإعلان الإندونيسي لا يمكن أن يؤدي إلى المساس بالملاحة الدولية، طالما أن الإعلان قد انطوى على الوعد بضمانات تتعلق بالملاحة السلمية للسفن الأجنبية في تلك المياه¹.

ولم تتوصل لجنة القانون الدولي² في إطار عملها على إعداد مشروع الاتفاقية الخاصة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لنتيجة بخصوص الأرخبيلات المحيطية، بسبب الخلاف في الرأي بين أعضائها، وهو الخلاف الذي ثار أيضا بين الدول أثناء انعقاد مؤتمر جنيف لعام 1958، على النحو الذي أدى إلى عدم الأخذ بالاقترحات التي قدمت بشأن وضع الدول الأرخبيلية المحيطية، فيما يتعلق بتطبيق طريقة خطوط الأساس المستقيمة عليها. وهو ما أدى إلى صدور اتفاقيات جنيف لعام 1958 خالية من الإشارة إلى الأرخبيلات المحيطية، رغم أن فيها بعض الأحكام التي يمكن أن تطبق على الأرخبيلات الساحلية، خاصة ما يتعلق منها برسم خطوط الأساس المستقيمة³.

كما لم تفلح جهود الدول الأرخبيلية في التوصل إلى أية نتيجة في مؤتمر جنيف الثاني الذي عقد عام 1960، نتيجة فشل المؤتمر في التوصل إلى أي اتفاق حول النقاط التي عرضت للبحث، وقرار الجمعية العامة للأمم المتحدة بالقيام بدراسة خاصة حول المياه التاريخية، باعتبار أن موضوع المياه الأرخبيلية يدخل في إطار تلك الدراسة⁴. وفي المراحل التمهيديّة للإعداد لعقد مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار كثفت الدول

1- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 298-301.

2- راجع التقارير الثلاث التي أعدها مقرر اللجنة (J.P.A. François) في وثائق الأمم المتحدة الآتية: A/CN.4/53، A/CN.4/61، A/CN.4.77.

3- للمزيد من التفاصيل راجع: عوض محمد المر، مرجع سابق، ص 428-431.

4- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 227.

الأرخبيلية من جهودها، فعرضت وجهة نظرها أمام لجنة الاستخدامات السلمية لقيعان البحار، ويمكن تلخيصها في النقاط الآتية:

- 1- أن الأسلوب الذي يتعين استخدامه لتحديد المسطحات البحرية الخاصة بتلك الدول، هو الأسلوب الذي كشف عنه حكم محكمة العدل الدولية في عام 1951.
- 2- أن طول خطوط الأساس المستقيمة لا يجب أن يقيد بأي رقم كحد أقصى، وأن أبعد الجزر تستخدم كأساس لرسم خط الأساس الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي.
- 3- أن رسم خطوط الأساس المستقيمة يتعين أن يتم على النحو الذي يؤدي إلى تمييز المسطحات البحرية الواقعة خلف تلك الخطوط بمثابة إقليم الدولة الأرخبيلية.
- 4- أن المياه الواقعة داخل الأرخبيل هي مياه إقليمية تخضع لسيادة الدول الأرخبيلية.

وعلى الرغم من الاعتراضات التي أثارها هذه الاقتراحات، من جانب الدول البحرية الكبرى، والتي أعلنت خشيتها على مبدأ حرية الملاحة، فإن الدول الأرخبيلية مضت قدماً في مطالبتها، وعملت على توحيد صفوفها، فعقدت اجتماعاً في مانايلا عام 1972 لغرض تنسيق سياستها واتخاذ مواقف موحدة في المؤتمر المقبل¹.

وبمجرد انعقاد المؤتمر الثالث لقانون البحار تقدمت الدول الأرخبيلية بمشروع مواد عبرت من خلاله عن مطالبتها الجوهرية الرامية إلى بسط سيادتها على المياه الواقعة بين جزرها². ومن بين النقاط الخلافية التي أثارها المشروع بين الدول الأرخبيلية من جهة والدول البحرية الكبرى والدول المجاورة للدول الأرخبيلية من جهة أخرى، مسألة الملاحة الدولية عبر المياه الأرخبيلية. فالدول الأرخبيلية كانت تتحجج بالدواعي الأمنية لتقييد حرية الملاحة عن طريق نظام خاص للمرور البرئ، أما الدول الأخرى فأرادت أن تضمن حرية الملاحة الدولية عبر المياه الأرخبيلية، لما في ذلك من خدمة لمصالحها الحيوية، وذلك عن طريق تطبيق نظام المرور الحر³. وبين هذه المواقف المتضاربة جاءت اتفاقية قانون

1- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 302-305.

2- راجع الوثيقة رقم: A/CONF.62/C.2/L.49, p. 226.

3- LUCCHINI Laurent et VOELCKEL Michel, Op.Cit., p. 370.

البحار بنظام جديد للملاحة الدولية خاص بالمياه الأرخبيلية¹ يقيد من سيادة الدولة الأرخبيلية المحيطية ويحافظ على أمنها عن طريق السلطة النسبية التي منحتها الاتفاقية للدولة الأرخبيلية لتنظيم المرور الأرخبيلي ومجموعة الواجبات التي فرضتها على السفن والطائرات المارة عبر هذه المياه.

الفرع الثاني

النظام القانوني للمرور الأرخبيلي

كانت مطالب الدول الأرخبيلية تركز خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار على مسألتين أساسيتين هما: سيادتها الإقليمية على جميع المياه المحصورة بين خطوط الأساس الأرخبيلية والاعتراف بنظام قانوني للملاحة محدد النطاق لا يخرج عن نظام المرور البريء المعروف في مجال البحر الإقليمي. الأمر الذي عارضته وبشدة الدول المجاورة لها والدول البحرية الكبرى نظرا لما يترتب من تبعات وخيمة على مصالحها الجوهرية في المنطقة.

وبعد مناقشات حادة ومطولة تبين للمؤتمرين أن الصفقة الشاملة للاتفاقية الجديدة تقتضي ضرورة تقديم تنازلات من الجانبين وذلك من أجل الوصول إلى حلول توفيقية ترضي الطرفين. وهذا فعلا ما تحقق بخصوص الملاحة خلال المياه الأرخبيلية.

يحكم الملاحة خلال المياه الأرخبيلية نظامان متباينان، الأول هو نظام المرور البريء أما الثاني فهو نظام المرور الأرخبيلي الذي نظمته اتفاقية قانون البحار بكيفية توازن بين مصالح الدول الأرخبيلية والدول البحرية الكبرى، وهذا يتضح من خلال السلطة النسبية التي منحتها للدولة الأرخبيلية لتنظيم المرور (أولا)، وفي الالتزامات التي ألقتها على عاتق السفن والطائرات الأجنبية أثناء عبورها للمياه الأرخبيلية(ثانيا).

1- فالمرور الأرخبيلي " نظام من نوع خاص لا هو بحق المرور البريء، ولا هو بحرية الملاحة البحرية والجوية التي تتفرع عن مبدأ حرية البحار، بل هو في الواقع نظام من نوع خاص، فهو ليس تطورا لهذه الأنظمة، ولا يطابق حق المرور العابر في المضائق الدولية"، عوض محمد المر، مرجع سابق، ص 475.

أولاً: السلطة النسبية للدولة الأرخبيلية في تنظيم المرور الأرخبيلي:

يضمن المرور الأرخبيلي للسفن والطائرات الأجنبية المرور المتواصل والسريع لأغراض الملاحة البحرية والجوية خلال الطرق المستخدمة للملاحة الدولية عبر المياه الأرخبيلية¹. إلا أنه يجوز للدولة الأرخبيلية، نظراً لما لها من سيادة على هذه المياه²، أن تلزم هذه السفن والطائرات بالمرور عبر ممرات بحرية وطرق جوية تحددها³ وفقاً لمعايير تهدف لضمان ملاحة دولية خالية من أية عراقيل.

تحقيقاً لهذا الهدف تلتزم الدولة الأرخبيلية بتحديد هذه الممرات البحرية والطرق الجوية بسلسلة خطوط محورية متواصلة من نقاط دخول طرق المرور إلى نقاط الخروج منها⁴، تحتاز مياهها الأرخبيلية وبحرها الإقليمي الملاصق بكيفية تشمل جميع طرق المرور العادية المستخدمة للملاحة أو التحليق الدوليين. كما تشمل، داخل هذه الطرق، فيما يتعلق بالسفن، جميع القنوات الملاحية العادية، شريطة أن لا يكون من الضروري إنشاء طرق جديدة تماثلها في الملائمة بين نفس نقطتي الدخول والخروج⁵. وإذا لم تحدد الدولة الأرخبيلية هذه الممرات جاز للسفن والطائرات الأجنبية أن تمارس حق المرور في الممرات البحرية الأرخبيلية خلال الطرق المستخدمة عادة في الملاحة الدولية⁶.

يجوز للدولة الأرخبيلية أن تقرر نظاماً لتقسيم حركة المرور في ممراتها البحرية لتأمين سلامة السفن خلال القنوات الضيقة في تلك الممرات⁷. كما يجوز لها أن تحل، عندما تقتضي الظروف ذلك وبعد أن تعلن عن قرارها الإعلان الواجب، ممرات بحرية

1- الفقرة 2 من المادة 53 من اتفاقية قانون البحار.

2- تنص المادة 49 من نفس الاتفاقية في فقرتيها الأولى والثانية على ما يأتي: "1- تمتد سيادة الدولة الأرخبيلية إلى المياه التي تحصرها خطوط الأساس الأرخبيلية المرسومة وفقاً للمادة 47، والتي تعرف بالمياه الأرخبيلية، بصرف النظر عن عمقها وعن بعدها عن الساحل. 2- تمتد هذه السيادة إلى الحيز الجوي فوق المياه الأرخبيلية وكذلك إلى قاعها وباطن أرضه وإلى الموارد الموجودة فيها."

3- الفقرة الأولى من المادة 53 من اتفاقية قانون البحار.

4- الفقرة 5 من المادة 53 من نفس الاتفاقية.

5- الفقرة 4 من نفس المادة.

6- الفقرة 12 من نفس المادة.

7- الفقرة 6 من نفس المادة.

أخرى ونظما أخرى لتقسيم حركة المرور محل أي من الممرات البحرية أو نظم تقسيم حركة المرور التي كانت قد عينتها أو قررتها من قبل¹.

يجب أن تتطابق هذه الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور مع الأنظمة الدولية المقبولة عموما. كما يجب على الدولة الأرخيبيلية أن تحيل، عند تعيينها لهذه الممرات البحرية أو استبدالها أو عند تقريرها نظم تقسيم حركة المرور أو استبدالها، مقترحاتها إلى المنظمة الدولية المختصة² بغية اعتمادها. وليس للمنظمة أن تعتمد من الممرات البحرية أو نظم تقسيم حركة المرور إلا ما يتم الاتفاق عليه مع الدولة الأرخيبيلية. ولهذه الأخيرة بعد ذلك أن تعينها أو تقرها³ أو تستبدلها⁴.

يجوز للدول الأرخيبيلية أن تعتمد قوانين وأنظمة بشأن المرور الأرخيبيلي⁵، بهدف حماية مياهها الأرخيبيلية من التلوث ومنع الصيد فيها وكذا منع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة. شريطة أن لا تميز، قانونا أو فعلا، بين السفن الأجنبية، وأن لا يكون الأثر العلمي لتطبيق هذه القوانين والأنظمة هو إنكار حق المرور الأرخيبيلي أو إعاقته أو الإخلال به⁶.

ثانيا: واجبات السفن والطائرات الأجنبية خلال عبورها للمياه الأرخيبيلية:

يجب على السفن والطائرات الأجنبية المارة خلال المياه الأرخيبيلية أن تمضي دون إبطاء خلال الممرات البحرية والطرق الجوية المقررة من قبل الدولة الأرخيبيلية. وعليها أن تحترم نظم تقسيم حركة المرور⁷، وأن لا تتحرف أكثر من 25 ميلا بحريا إلى أي من

1- الفقرة 7 من المادة 53 من اتفاقية قانون البحار.

2- مبدئيا هي المنظمة البحرية الدولية (L'Organisation Maritime Internationale, O.M.I)، LUCCHINI Laurent et VOELCKEL Michel, op.cit., p. 376.

3- " تبين الدولة الأرخيبيلية بوضوح محور جميع الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور التي تعينها أو تقرها في خرائط يعلن عنها الإعلان الواجب"، الفقرة 10 من المادة 53 من اتفاقية قانون البحار.

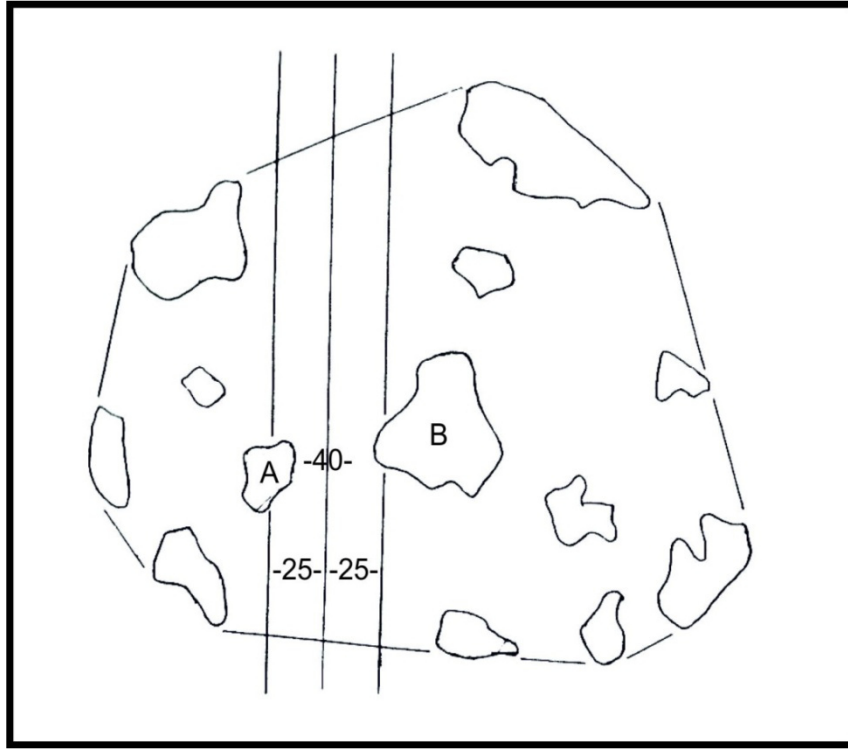
4- راجع: الفقرتان 8 و 9 من نفس المادة.

5- يجب على الدولة الأرخيبيلية أن تعلن عن جميع هذه الأنظمة والقوانين.

6- للمزيد من التفاصيل، راجع: LARABA Ahmed, L'Algérie et la droit de la mer, Op.Cit., pp. 128-132.

7- الفقرة 11 من نفس المادة.

جانبى الخطوط المحورية المحدد لهذه الممرات البحرية والطرق الجوية. بشرط أن لا تسير على مسافة يزيد قربها إلى الشاطئ على عشرة في المائة من المسافة بين أقرب النقاط على الجزر المشاطئة للممر البحر¹. والشكل التالي يوضح الفكرة²:



يتضح من خلال الشكل، أن المسافة الموجودة بين أقرب النقاط على الجزر المشاطئة للممر البحري تقدر ب 40 ميلا بحريا. وبالتالي يجب على السفن والطائرات المارة أن لا تقترب إلى إحدى الجزر بأقل من 4 ميل بحري، أي 10% من المسافة الموجودة بين أقرب النقاط على الجزر.

يجب على السفن والطائرات أثناء ممارستها حق المرور أن تمتثل لجميع قوانين وأنظمة الدولة الأرخيبيلية المتعلقة بالمرور الأرخيبيلي³، وأن تمتنع عن أي تهديد بالقوة أو

1- الفقرة 5 من المادة 53 من اتفاقية قانون البحار.

2- LUCCHINI Laurent et VOELCKEL Michel, Op.Cit., p. 371.

3- عندما تخالف سفينة أو طائرة تتمتع بالحصانة السيادية، قوانين وأنظمة الدولة الأرخيبيلية أو أحكام اتفاقية قانون البحار المتعلقة بالمرور الأرخيبيلي، تتحمل دولة علم السفينة أو دولة تسجيل الطائرة المسؤولية الدولية عن أية خسارة أو ضرر يلحق بالدولة الأرخيبيلية. أما السفن والطائرات الأخرى فيجوز للدولة الأرخيبيلية أن=

أي استعمال لها ضد سيادة الدولة الأرخيبيلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي، أو بأية صورة أخرى انتهاكا لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة. وعليها أن تمتنع عن أية أنشطة غير تلك الملازمة للأشكال المعتادة لعبورها المتواصل السريع، إلا إذا أصبح ذلك ضروريا بسبب قوة قاهرة أو حالة شدة¹.

لا يجوز للسفن الأجنبية، بما في ذلك سفن البحث العلمي البحري والمسح الهيدروغرافي، أن تقوم أثناء مرورها في المياه الأرخيبيلية بأية أنشطة بحث أو مسح دون إذن سابق من الدولة الأرخيبيلية². وعليها أن تمتثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموما للسلامة في البحر، بما في ذلك الأنظمة الدولية لمنع المصادمات في البحر ومنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه³.

كما يجب على الطائرات المارة مرورا أرخبيليا، أن تراعي قواعد الجو الموضوعة من قبل منظمة الطيران المدني الدولية والمنطبقة على الطائرات المدنية. وعليها أن ترصد في جميع الأوقات الذبذبة اللاسلكية المحددة من قبل السلطة المختصة المعنية دوليا لمراقبة الحركة الجوية أو الذبذبة اللاسلكية الدولية المخصصة لحالات الشدة⁴.

=تتخذ ضدها جميع الإجراءات التي تسمح بها قوانينها. وهذا يستنتج من خلال نص الفقرتين الرابعة والخامسة من المادة 42 من اتفاقية قانون البحار.

1- راجع: الفقرة 1 من المادة 39 من نفس الاتفاقية والتي تحيل إليها المادة 54 من الاتفاقية.

2- المادة 40 من نفس الاتفاقية التي تحيل إليها نفس المادة.

3- الفقرة 2 (أ) من المادة 39 والتي تحيل إليها المادة 54 من اتفاقية قانون البحار.

4- الفقرة 3 من نفس المادة.

الفرع الثالث

الجوانب التوفيقية لنظام المرور الأرخبيلي بالمقارنة مع الأنظمة المقترحة خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار

حرصت الدول الأرخبيلية خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار على إقرار نظام المرور البري في المياه الأرخبيلية¹ نظرا للسلطة الواسعة التي يمنحها لها في تنظيم المرور²، وكانت تركز في مطلبها هذا على جملة من الدواعي الأمنية والاقتصادية. خاصة وأنها تتادي إلى اعتبار المياه المحصورة بين خطوط الأساس الأرخبيلية³ مياهها داخلية تخضع لسيادتها الإقليمية.

وبالقابل رفضت الدول البحرية الكبرى أي نظام يحد أو يقيد من حرية الملاحة خلال هذه المنطقة البحرية، التي أرادت أن تكون مفتوحة أمام الملاحة الدولية بإقرار نظام المرور الحر⁴. ونتيجة لهذه المطالب المتعارضة جاء نظام المرور الأرخبيلي في ظل اتفاقية قانون البحار وسطا بين نظام المرور البري^(أولا) والمرور الحر^(ثانيا).

أولا: مقارنة المرور الأرخبيلي بالمرور البري:

- يشمل المرور الأرخبيلي الملاحة البحرية والملاحة الجوية في حين يقتصر المرور البري على الملاحة البحرية فقط⁶. بهذا فإن نظام المرور الأرخبيلي يوسع من مجال الملاحة الدولية، وهو الأمر الذي كانت تتطلع إليه الدول البحرية الكبرى¹.

1- أنظر: المادة 4 من المشروع الذي تقدمت به كل من: فيجي واندونيسيا وموريس والفلبين، في الوثيقة رقم: A/CONF.62/C.2/L.49.

2- VINCENT Philippe, Op.Cit., p. 53-54.

3- أنظر: المشروع الذي تقدمت به Equateur، في الوثيقة رقم: A/CONF.62/C.2/L.51, , p. 227.

4- أنظر المشروع الذي تقدمت به كل من: بلغاريا وألمانيا وبولندا في الوثيقة رقم:

A/CONF.62/C.2/L.52, p.228، والذي يعدل المشروع الذي تقدمت به كل من: فيجي واندونيسيا

وموريس والفلبين في الوثيقة رقم: A/CONF.62/C.2/L.49, Id, p. 226-227

5- عوض محمد المر، مرجع سابق، ص 457.

6- LUCCHINI Laurent et VOELCKEL Michel, Op.Cit., p.375.

- يسمح نظام المرور الأرخبيلي للغواصات بالمرور عبر المياه الأرخبيلية غائصة تحت المياه، دون إلزامها بالمرور طافية ورافعة أعلامها، كما هو الشأن في حالة المرور البريء. وفي هذا حرية أكبر للملاحة البحرية².

- لا يجوز للدولة الأرخبيلية وقف أو إعاقة المرور الأرخبيلي في حين أنها تستطيع ذلك في حالات المرور الذي تعتقد أنه لا يتصف بالبراءة أو لضرورات أمنية وفق شروط معينة³. وهذا يعتبر من أهم الضمانات التي يقدمها نظام المرور الأرخبيلي للملاحة الدولية.

- تستطيع الدولة في المرور البريء أن تحدد بحرية خطوط ملاحية معينة أو تقرر تقسيم حركة المرور مع أخذ توصيات المنظمات الدولية المختصة بعين الاعتبار. في حين أنها لا تستطيع القيام بذلك في المرور الأرخبيلي إلا بعد عرض الأمر على المنظمة الدولية المختصة، فالدولة الأرخبيلية ليست حرة كلياً في تحديد أو استبدال الممرات البحرية والطرق الجوية. وإذا امتنعت الدولة الأرخبيلية عن تعيين هذه الممرات والطرق بشكل تعسفي، جاز، وفقاً للفقرة 12 من المادة 53، ممارسة حق المرور في الممرات البحرية الأرخبيلية خلال الطرق المستخدمة عادة في الملاحة الدولية، وهذا ما يضمن الملاحة الدولية خلال المياه الأرخبيلية⁴.

- يضع نظام المرور البريء قيود معينة على مرور السفن العاملة بالطاقة النووية أو التي تحمل مواد نووية أو مواد أخرى خطيرة أو مؤذية⁵. في حين لم يرد أي قيد على مرور هذه السفن في نظام المرور الأرخبيلي⁶.

- لقد حددت النشاطات المحرمة أثناء المرور البريء تحديداً دقيقاً، في حين جاء النص عاماً بالنسبة للمرور الأرخبيلي، مما يجعل أي تصرف لا يكون ممارسة لحق

1- أنظر المشروع الذي تقدمت به المملكة المتحدة إلى لجنة قاع البحار، في الوثيقة رقم: A/AC.138/SC.11/L.44.

2- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، 318.

3- الفقرة 1 من المادة 25 من اتفاقية قانون البحار.

4- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 234-235.

5- أنظر: المادة 23 من اتفاقية قانون البحار.

6- عبد المنعم محمد داود، مرجع سابق، ص 97.

المرور الأرخبيلي خاضعا لبقية أحكام الاتفاقية. وهذا لا يعني المنع وإنما تنظيم لبعض الأنشطة التي لا تعتبر ممارسة لهذا الحق. وهو ما يعبر عن الرغبة في إعطاء المزيد من الحرية أثناء المرور الأرخبيلي.

- سلطة الدولة في سن قوانين وأنظمة تتعلق بتنظيم المرور البريء أوسع من سلطتها في المرور الأرخبيلي.¹

- أجازت اتفاقية قانون البحار للدول الساحلية فرض رسوم مقابل خدمات تقدم إلى السفن أثناء المرور البريء²، ولم يرد مثل هذا النص في المرور الأرخبيلي.

- قسمت الأحكام المتعلقة بالمرور البريء إلى أحكام عامة تنطبق على جميع أنواع السفن وأحكام أخرى تنطبق على السفن الخاصة وأحكام تنطبق على السفن العامة³. في حين أن الأحكام المتعلقة بالمرور الأرخبيلي واحدة بالنسبة للجميع، ما يدل على أن أحكام هذا النظام توسع من حرية الملاحة الدولية.

- لم تنص اتفاقية قانون البحار، في حالة المرور الأرخبيلي، على أي سلطة جنائية أو مدنية للدولة الساحلية. بينما وردت أحكام تفصيلية في المرور البريء لإيضاح مدى المسؤولية المدنية والجنائية للسفن المارة وسلطة الدولة الساحلية في هذا الصدد⁴.

ثانيا: مقارنة المرور الأرخبيلي بالمرور الحر:

- نظام المرور الحر يسمح للسفن والطائرات بالمرور بحرية كاملة دون أن يكون مقيدا بقيد السرعة أو الاستمرارية. بخلاف المرور الأرخبيلي الذي يشترط في المرور أن يكون سريعا ومتوصلا أي بدون توقف، حماية لأمن وسلامة الدولة الأرخبيلية.

- يحق للسفينة أو الطائرة في المرور الحر القيام بكافة التصرفات الملازمة لممارسة حرية البحار، في حين أنها ملزمة في المرور الأرخبيلي بالامتناع عن أية أنشطة

1- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 197.

2- الفقرة 2 من المادة 26 من اتفاقية قانون البحار.

3- أنظر: الفرع 3 (المواد من 17 إلى 32) من نفس الاتفاقية.

4- أنظر: المادة 27 و 28 من نفس الاتفاقية.

غير تلك الملازمة للأشكال المعتادة للعبور المتواصل والسريع، وفي هذا حماية لمصالح الدولة الأرخيبيلية في المنطقة.

- لا تنقيد السفن أثناء ممارسة المرور الحر بالقواعد والمعايير الدولية المتعلقة بالتلوث. في حين أنها، عند ممارستها للمرور الأرخيبيلي، تخضع، إضافة للأنظمة الدولية للقوانين والأنظمة التي تضعها الدولة الأرخيبيلية. وهذا ما كانت تطالب به الدول الأرخيبيلية نظرا لما يصيبها من أضرار من جراء التلوث الذي تحدثه السفن الأجنبية في المياه الأرخيبيلية.

- يجوز للسفن أثناء ممارسة المرور الحر إجراء البحوث العلمية البحرية. في حين أنها لا تستطيع القيام بأي بحث علمي بحري أثناء مرورها مرورا أرخبيليا¹.

- تنقيد السفن في المرور الحر بالخطوط الملاحية التي تضعها المنظمة الدولية المختصة فقط. في حين أنها، في المرور الأرخيبيلي، تنقيد بالخطوط الملاحية التي تضعها الدول الأرخيبيلية بالتشاور مع المنظمة الدولية المختصة².

يتضح من خلال هذه المقارنة أن نظام المرور الأرخيبيلي تضمن أحكام توفيقية توازن بين حرية الملاحة الدولية التي يضمنها نظام المرور الحر وبين مصالح الدول الأرخيبيلية التي يحميها نظام المرور البريء. فنظام المرور الأرخيبيلي يحمي الملاحة الدولية في المياه الأرخيبيلية ولكن بدرجة أقل عما هو عليه الحال بالنسبة لنظام المرور الحر في البحر العالي، ويضمن مصالح الدول الأرخيبيلية في المنطقة عن طريق القيود التي يفرضها على السفن والطائرات الأجنبية المارة عبر المياه الأرخيبيلية ولكن بدرجة أخف عن القيود التي يفرضها عليها نظام المرور البريء.

يلاحظ أن هذا النظام الجديد جاء متناغما مع الطبيعة القانونية التي أقرتها اتفاقية قانون البحار للمياه المحصورة بين خطوط الأساس الأرخيبيلية. باعتبارها مياه أرخبيلية تختلف عن المياه الداخلية التي تخضع لسيادة الدولة الساحلية، وعن البحر العالي الذي لا يخضع لسيادة أحد ويضمن القانون الدولي حرية الملاحة والصيد فيه³. هذا النظام

1- أنظر: المادة 54 والتي تحيل إلى المادتين 39 و 40 من اتفاقية قانون البحار.

2- الفقرة 9 من نفس الاتفاقية.

3- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 232.

الجديد الذي جاء في خضم الأحكام التوفيقية المتعلقة بالأرخبيلات المحيطية والتي كانت نتاجا للتنازلات التي قدمتها مختلف الأطراف المؤتمرة خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار بغية التوصل إلى إبرام اتفاقية تجمع مختلف الأطراف وتتناول كل المشاكل المترابطة التي تطرحها مواضيع قانون البحار¹.

المطلب الثالث

نظام المرور البريء للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي

يعتبر حق المرور البريء² للسفن الأجنبية قيد يرد على سيادة الدولة الساحلية في إقليمها البحري³. هذا الحق، الذي تتمتع به سفن جميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية، أكدته اتفاقية قانون البحار ونظمتها بطريقة تضمن وتحمي مصالح الدول الساحلية والملاحة الدولية. فأوردت على هذا الحق مجموعة من القيود القانونية حماية لأمن ومصالح الدولة الساحلية (**الفرع الأول**) وسمحت للدولة الساحلية بتنظيم ممارسته طبقا لأحكام اتفاقية قانون البحار وقواعد القانون الدولي ضمانا لملاحة دولية حرة وأمنة

1- أنظر: الفقرة الثالثة من قرار الجمعية العامة 3067 (د-28) المؤرخ في 16 نوفمبر 1973 والفقرة جيم من قرارها 2750 (د-25) المؤرخ في 17 ديسمبر 1970 والفقرة الثانية من قرارها 1105 (د-11) المؤرخ في 21 فيفري 1957.

2- استقر العرف والفقه الدوليان على أن المرور البريء حق وليس رخصة، لذا لا تستلزم ممارسته النص عليه في اتفاقية دولية. ولا تحتاج السفن الأجنبية للتمتع به إلى موافقة الدولة الساحلية.

3- يطبق المرور البريء على المجالات البحرية الآتية: المياه الداخلية، البحر الإقليمي، المياه الأرخبيلية، المضائق التي تربط جزءا من البحر العالي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة بالبحر الإقليمي. للمزيد من التفاصيل، راجع كل من:

– QUENEUDEC Jean-Pierre, « Chronique du droit de la mer : la réglementation du passage des étrangers dans les eaux territoriales française », in : A.F.D.I., Vol 31, 1985, p. 783-789.

– جعفر عبد السلام، النظام القانوني للمضائق أمام مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، م.م.ق.د.، ع 37، 1981، ص 138-139. راجع كذلك: حدود وضوابط المرور في المضائق الدولية: عمر عبد الفتاح خليل، مضيق تيران في ضوء أحكام القانون الدولي ومبادئ معاهدة السلام، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1980، ص 18-19.

(الفرع الثاني) في ظل ما للدولة الساحلية من سلطات في مواجهة السفن الأجنبية (الفرع الثالث).

الفرع الأول

القيود الواردة على حق المرور البريء

بينت اتفاقية قانون البحار بوضوح المقصود "بالمرور"، وكيف يتسم "بالبراءة"¹ خوفاً من تعسف السفن الأجنبية في استعمال حقها في المرور البريء. فعرفت المرور بأنه الملاحة البحرية العادية²، خلال المجال البحري³ الخاضع لسيادة الدولة الساحلية لأحد الأغراض الآتية:

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

2- التوجه إلى المياه الداخلية أو منها أو التوقف في أحد هذه المراسي أو المرافق المينائية أو مغادرتها⁴.

واعتبرت المرور بريئاً مادام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها، هذا الضرر يتحقق، إذا قامت السفينة الأجنبية أثناء وجودها في الإقليم البحري للدولة الساحلية بأي من الأنشطة التالية:

¹ - بخلاف ما كان عليه الحال في ظل اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958.

² - لا تنطبق قواعد المرور البريء إلا على الملاحة البحرية ولا تتعلق بالملاحة الجوية، وهذا ما تأكده اتفاقية شيكاغو لعام 1944، التي تعترف بسيادة الدولة على المجال الجوي الذي يعلو إقليمها البحري.

3- " يكون المرور متواصلاً وسريعاً. ومع هذا فإن المرور يشتمل على التوقف والرسو، ولكن فقط بقدر ما يكون هذا التوقف والرسو من مقتضيات الملاحة العادية، أو حين تستلزمها قوة قاهرة أو حالة شدة، أو حين يكونان لغرض تقديم المساعدة إلى أشخاص أو سفن أو طائرات في حالة خطر أو شدة"، المادة 2/18 من اتفاقية قانون البحار.

4- أنظر: الفقرة 1 من المادة 18 من اتفاقية قانون البحار.

- 1- أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي، أو بأية صورة أخرى انتهاكا لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة.
 - 2- أي مناورة أو تدريب بأسلحة من أي نوع.
 - 3- أي عمل يهدف إلى جمع معلومات تضر بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها.
 - 4- أي عمل دعائي يهدف إلى المساس بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها.
 - 5- إطلاق أي طائرة أو إنزالها أو تحميلها.
 - 6- إطلاق أي جهاز عسكري أو إنزاله أو تحميله.
 - 7- تحميل أو إنزال أي سلعة أو عملة أو شخص خلافا لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة.
 - 8- أي عمل من أعمال التلوث المقصود والخطير يخالف اتفاقية قانون البحار.
 - 9- أي من أنشطة صيد السمك.
 - 10- القيام بأنشطة أو مسح.
 - 11- أي فعل يهدف إلى التدخل في عمل أي من شبكات المواصلات أو من المرافق أو المنشآت الأخرى للدولة الساحلية.
 - 12- أي نشاط آخر ليس له علاقة مباشرة بالمرور¹.
- وبالرغم من أن الاتفاقية قد أقرت بحق المرور البريء² لجميع السفن الأجنبية دون استثناء³، إلا أنها ومن أجل حماية أمن ومصالح الدول الساحلية خصت سفنا معينة، بحكم طبيعتها أو حمولتها، بقواعد خاصة تقيد من حريتها في المرور خلال مختلف
-
- 1- أنظر: المادة 19 من اتفاقية قانون البحار.
- 2- راجع: BOUTOUCHENT Abdenour, « les incidences du nouveau droit de la mer sur la navigation et les transports maritimes », thèse de doctorat, faculté de droit et des sciences économique, université de Montpellier I, juin 1991, p. 117-120. Et ZENG ZHANG Hong, « La mer adjacente », in : Droit international : Bilan et Perspective, Op.Cit., pp. 914-916.
- 3- تنص المادة 17 من اتفاقية قانون البحار على مايلي: "رهنًا بمراعاة هذه الاتفاقية، تتمتع سفن جميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، بحق المرور البريء...الخ".

المجالات البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية. وتتمثل هذه السفن في السفن النووية والسفن ذات الحمولة الخطرة (أولاً) والغواصات (ثانياً) والسفن الحربية (ثالثاً).

أولاً: السفن النووية والسفن ذات الحمولة الخطرة:

لقد أثارت السفن النووية والسفن ذات الحمولة الخطرة اهتماماً خاصاً في المؤتمر الثالث لقانون البحار، وخاصة في دوراته الأخيرة، حيث عبرت الدول الساحلية عن مخاوفها من الأخطار التي يمكن أن تنجم عن ممارسة مثل هذه السفن لحق المرور البريء، بينما حرصت الدول البحرية الكبرى على تأكيد حق هذه السفن في المرور البريء¹.

وقد توصل المؤتمر بعد المناقشات إلى حلول توفيقية تقضي بحق هذه السفن في المرور البريء²، في مقابل حق الدولة الساحلية في أن تفرض على هذه السفن ممارسة هذا الحق فقط في الممرات البحرية التي قد تعينها أو تقررها لتنظيم مرور السفن³. كما ألزمت الاتفاقية في مادتها 23 هذه السفن عند ممارستها للمرور البريء "أن تحمل من الوثائق وأن تراعي من التدابير الوقائية الخاصة ما قرره الاتفاقيات الدولية فيما يتعلق بتلك السفن"⁴.

يفهم ضمناً من خلال ما سبق أن المرور البريء لهذه السفن يجب أن يقتصر على الأقل بإشعار مسبق للدول الساحلية لكي يتسنى لهذه الأخيرة من أن تتحقق من التزام هذه

¹ - صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 119-120.

² - محمد عوض المر، مرجع سابق، ص 512.

³ - جاء هذا القيد في المشروع الذي تقدمت به فيجي في الفقرة 2 من المادة 6، أنظر وثيقة الأمم المتحدة رقم: A/CONF.62/C.2.L.19, p. 197، وأنظر كذلك الوثيقة رقم: A/AC.138/SC.II/L.42

⁴ - جاء مضمون نص المادة في المادة 17 من المشروع المشترك الذي تقدمت به كل من: بلغاريا وبولندا وألمانيا والاتحاد السوفيتي، في الوثيقة رقم: A/CONF.62/C.2/L.26, p. 203.

السفن بالشروط التي تفرضها الاتفاقيات الدولية¹. وإن كان بعض الفقهاء يذهبون إلى أبعد من ذلك فيشترطون الإذن المسبق من سلطات دولة الساحل².

والجدير بالذكر أن اتفاقيات خاصة قد عقدت في بداية الملاحة النووية تسمح للدول التي تتوجه هذه السفن إلى موانئها بتفتيشها أثناء مرورها في إقليمها البحري وتنظيم إلقاء المواد النووية في مياهها³. كما وضعت قواعد مشابهة في اتفاقية إنقاذ الحياة البشرية في البحر المبرمة في 1960/06/17، وفي نموذج القواعد التي وضعتها وكالة الطاقة النووية حول هذا الموضوع⁴.

ثانيا: الغواصات

نظرا للخطورة التي تشكلها هذه المركبات على أمن الدولة الساحلية أثناء ممارستها للمرور البريء⁵، كان من الضروري مناقشة هذه المسألة خلال المؤتمرات المتعاقبة لقانون البحار. فقد اقترح الوفد الفرنسي تعديل الفقرة 5 من المادة 15 من المشروع النهائي الذي عرضته لجنة القانون الدولي على اللجنة الأولى للمؤتمر الأول لقانون البحار على نحو يلزم كل غواصة أثناء ممارستها للمرور البريء برفع علمها وليس فقط الملاحة على السطح⁶.

1- وهذا ما اقترحه كل من: قبرص واليونان وماليزيا واندونيسيا واليمن والفلبين والمغرب واسبانيا، في المادة 15 من المشروع المشترك الخاص بالملاحة عبر البحر الإقليمي والذي قدمته إلى لجنة الاستخدامات السلمية لقيعان البحار. أنظر الوثيقة رقم: A/AC.138/SC.II/L.18.

2- للمزيد من التفاصيل راجع: صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 123-124.

3- كالاتفاقيات التي عقدتها الولايات المتحدة مع بريطانيا في 1964/6/19 ومع إيطاليا في 1964/11/23 حول دخول السفينة النووية Savannah الموانئ. أنظر حول هذه الاتفاقيات:

KOVAR Robert, « Les accords conclus au sujet du Savannah et la responsabilité civile des exploitants de navires nucléaires », A.F.D.I., Vol 11, 1965, p. 783-809.

4- أنظر: نص نموذج 1972 في: Bulletin de droit nucléaire, N°12, p. 32.

5- للمزيد من التفاصيل راجع: عوض محمد المر، مرجع سابق، ص 200.

6- أنظر الوثيقة رقم: A/CONF.13/C.1/L.6, p. 212. هذا وقد تقدم الوفد البرتغالي بدوره باقتراح

مماثل تم إدراجه في الوثيقة رقم: A/CONF.13/C.1/L.26, p. 215، إلا أن البرتغال سحبته بعد ذلك اقتراحها لمصلحة الاقتراح الفرنسي الذي لا يختلف عنه في المضمون.

وقد اعترض مندوب النرويج على الفقرة الخامسة وعلى التعديل المقترح إدخاله عليها، معتبرا أن هذه الفقرة لا معنى لها في أية صيغة تفرغ فيها، ذلك أن للدولة الساحلية حق إصدار اللوائح المنظمة لمرور السفن الأجنبية في إقليمها البحري، وبالتالي فهي تستطيع عند الحاجة أن تلزم الغواصات بالملاحة على السطح رافعتا علمها. بالإضافة إلى أن الصياغة التي جاءت بها الفقرة الخامسة قد توحي بأن مرور الغواصة وهي غاطسة دليل على عدم براءة المرور، وهو أمر غير معقول¹. وردا على هذا الموقف أيد مندوبا الدنمارك وتركيا الفقرة الخامسة بحكم أنها من القواعد العامة المنظمة لحق المرور البرئ². وعندما تم الاقتراح على الاقتراح الفرنسي أقرته اللجنة الأولى وأدمجه المؤتمر الأول لقانون البحار في الفقرة 6 من المادة 14 من اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة. وقد حاولت كل من فيجي والمملكة المتحدة خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار أن تخفف من حكم هذه الفقرة إلا أنها فشلتا في ذلك فجاء نص المادة 20 من اتفاقية قانون البحار متطابقا معها، وبذلك أصبح مرور الغواصة الأجنبية عبر الإقليم البحري للدولة الساحلية محكوما بقيدين أولهما أن تبحر طافية وثانيهما أن ترفع علمها تعريفاً بجنسيتها.

وإذا لم تحترم الغواصة أثناء مرورها لأحد القيدتين أو كليهما، فإن ذلك لا ينفي مبدئياً صفة البراءة عن مرورها³، لأن هذا التصرف لا يدخل ضمن النشاطات التي تفقد المرور صفة البراءة، والتي حددتها المادة 19 من اتفاقية قانون البحار. وإن كان ذلك يعتبر قرينة على عدم البراءة وبالتالي يحق للدولة الساحلية أن تتخذ إجراءات تدرجية⁴ من أجل حمل

1- راجع أقوال مندوب النرويج في الاجتماع السابع والثلاثين للجنة الأولى لمؤتمر قانون البحار الأول بتاريخ 8 أبريل 1958 في الوثيقة رقم: A/CONF.13/C.1/SR.36-40, p. 113, par. 53-54.

2- راجع أقوال المندوبين التركي والدنمركي في نفس الوثيقة ص 112، الفقرات من 25 إلى 29. وقد أيدهما مندوبو الأردن واليونان وبولندا والجمهورية العربية المتحدة، أنظر الفقرات من 30 إلى 34 من نفس الوثيقة.

3- لقد اعتبرت دول كثيرة، خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار، المرور الغاطس منافيا لبراءة المرور، وهذا ما أخذت به بعض القوانين الوطنية لبعض الدول، كالقانون البرتغالي وقانون كوريا وقانون غرناطة، راجع: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 141-142.

1- تطلب الدولة الساحلية من الغواصة أن تطفو على السطح، وإذا امتنعت ترسل لها متفجرات تحذيرية دون أن تمسها بأذى.

الغواصة لأن تطفو على سطح الماء رافعتا علمها، وإذا أصرت الغواصة على المخالفة تكون قد وضعت نفسها في موقف غير قانوني يؤكد الشكوك في كونها ترتكب فعلا من الأفعال الواردة في المادة 19 والتي تضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو أمنها، وبالتالي يجوز للدولة الساحلية أن تتخذ الإجراءات الضرورية لمنع هذا المرور وفقا للفقرة الأولى من المادة 25 من اتفاقية قانون البحار¹.

ثالثا: السفن الحربية

أثار موضوع المرور البريء للسفن الحربية خلافا طويلا في الفقه الدولي². وامتد هذا الخلاف إلى الدول، فأيدته الدول البحرية الكبرى ومؤيديها³ وعارضته الدول النامية بشكل عام⁴. وقد طرح الموضوع على مؤتمر تدوين القانون الدولي الذي انعقد في لاهاي عام 1930. إلا أن أعماله لم تفصح عن انحيازها لأي من الرأيين السابقين بصورة قاطعة، فقد جاء بالمادة 12 من مشروع اللجنة الثانية للمؤتمر في شأن البحر الإقليمي ونظامه القانوني مايلي: "كقاعدة عامة، ليس من حق الدولة الساحلية أن تمنع مرور السفن الحربية الأجنبية في بحرها الإقليمي، أو أن تفرض الإنذار المسبق أو الإشعار المسبق. إلا أن للدولة الساحلية الحق في تنظيم شروط هذا المرور"⁵.

2- أنظر: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 142-143.

3- للمزيد من التفاصيل راجع: عوض محمد المر، مرجع سابق، ص 465-469.

4- ومن هذه الدول: الولايات المتحدة الأمريكية والمملكة المتحدة وهولندا وألمانيا الاتحادية والسويد.

5- ومن هذه الدول: مصر وهندوراس وبولندا ورومانيا ويوغسلافيا.

6- تقول اللجنة الثانية لمؤتمر لاهاي في ملاحظاتها على المادة 12: أن حكمها الخاص بعدم جواز منع السفن الحربية من المرور في البحر الإقليمي ترديد لما استقر عليه العمل بين الدول. ولكن هذا العمل لا يحول دون حرمان السفن الحربية من المرور في الأحوال الاستثنائية. وللدولة الساحلية أن تنظم شروط هذا المرور، وبوجه خاص فيما يتعلق بعدد السفن الحربية المتواجدة في آن واحد في بحرها الإقليمي، أو عبر قطاع من هذا البحر، وإن وجب القول-وكقاعدة عامة-بأنها لن تتطلب من السفن الحربية التصريح المسبق أو حتى مجرد الإخطار، ولا يجوز مطلقا عرقلة مرور السفن الحربية عبر المضائق التي يتكون منها طريق للمرور الدولي البحري بين جزأين من أعالي البحار. أنظر: Report of the second committee, Doc. No. c.230.M.117.1930. V., p.7.=

أما لجنة القانون الدولي فقد اقترحت في المادة 58 من مشروعها النهائي الذي رفعته إلى الجمعية العامة إخضاع مرور السفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي إلى موافقة أو إشعار مسبقين¹. إلا أن هذا الاقتراح لم يلق تأييداً كافياً في مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار في عام 1958،² ومن ثم فلم يدرج ضمن نصوص اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة³.

وفي المرحلة الأخيرة من المؤتمر الثالث لقانون البحار⁴، أكدت بعض الدول بأنها لا تستبعد إخضاع مرور السفن الحربية إلى الإذن أو الإشعار المسبقين، حتى أن بعضها لم يستبعد وضع قوانين وأنظمة حول مرور هذه السفن⁵. وبالمقابل، أكدت دول أخرى، أن الاتفاقية لا تسمح بإخضاع السفن الحربية إلى الإذن أو الإشعار المسبقين⁶. هذه المواقف المتعارضة التي سادت أجواء المؤتمر أثرت على صياغة اتفاقية قانون البحار

=وظاهر من المادة 12، والتعليق عليها أن عبارة "كقاعدة" الواردة بهذه المادة غايتها ألا يفصل المؤتمر بصورة باتة فيما إذا كان عبور السفن الحربية للبحار الإقليمية يعتبر حقاً. وهذا الطرح يؤكد تخويل اللجنة الثانية للدولة الساحلية حق إنكار هذا المرور في الأحوال الاستثنائية، دون أن تحدد هذه الأحوال أو تضع معياراً لضبطها.

Annuaire de la C.D.I., Vol. 2, p. 276.

-1

2- وثائق المؤتمر الأول لقانون البحار، الجزء الثاني، 1958، ص 76-78.

3- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 126.

4- استمرت الدول البحرية الكبرى وحلفاؤها، خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار، في الدفاع عن حق السفن الحربية في المرور البريء في البحر الإقليمي، أنظر وثيقة منظمة الأمم المتحدة رقم: A/CONF.62/C.2/L.26, P. 205. وبالمقابل، استمر التيار الآخر بالمطالبة بإخضاع هذا المرور إلى الإذن المسبق أو الإشعار المسبق، ولكن بوتيرة أخف بكثير مما كانت عليه في المؤتمر الأول لقانون البحار، بصورة متناقضة وبشكل تدريجي. أنظر الوثيقة: C.2/Informal Meeting/30 المؤرخة في 1978/5/4 والمقدمة من الأرجنتين وبنغلاديش والصين والإكوادور ومدغشقر وباكستان وبيرو والفلبين واليمن.

5- أنظر تصريحات مندوبي كل من الرأس الأخضر وفنلندا وإيران وعمان ورومانيا وساو تومي وبرانسيب والسودان والسويد في محاضر المؤتمر الثالث لقانون البحار من 6 إلى 9 جانفي 1982، -192 A/CONF.62/PV 185.

1- أنظر الوثيقة رقم: A/CONF.62/WS/37 الصادرة في 1983/4/25. وانظر كذلك تدخل المندوب البريطاني في 1982/4/15 في الوثيقة رقم: A/CONF.62/SR.168، والمندوب الأمريكي في الوثيقة رقم: A/CONF.62/SR.176, p. 132.

التي جاءت خالية من أي نص صريح وحاسم يقطع كل خلاف في الرأي حول هذه المسألة¹. فبالرغم من أن اتفاقية قانون البحار تعترف للسفن الحربية الأجنبية بحق المرور البريء²، إلا أن 22 دولة أصدرت إعلانات تقيد من هذا الحق³ طبقا للمادة 310 من الاتفاقية⁴، ومن بينها من تشترط الإذن المسبق لمرور السفن الحربية الأجنبية في مياهها الإقليمية⁵.

2- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 128.

3- وهذا يستشف من خلال المسائل الآتية:- (1) لم تميز المادة 17 من اتفاقية قانون البحار عند تكريسها لحق المرور البريء للسفن الأجنبية خلال البحر الإقليمي بين السفن الحربية والسفن التجارية، فكلمة سفن جاءت مطلقة والمطلق يجري على إطلاقه فهي تشمل السفن التجارية وغيرها من السفن الحربية. (2) تخصيص الاتفاقية للقسم الفرعي جيم من الفرع الثالث الخاص بالمرور البريء في البحر الإقليمي، لتوضيح القواعد المنطبقة على السفن الحربية وغيرها من السفن الحكومية المستعملة لأغراض غير تجارية. (3) نص المادة 30 الخاص بعدم امتثال السفن الحربية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي وتجاهلها لأي طلب يقدم إليها للامتثال لتلك القوانين والأنظمة. (4) المادة 31 التي تتحدث عن مسؤولية دولة العلم عن الضرر الذي تحدثه سفينة حربية أو سفينة حكومية أخرى مستعملة لأغراض غير تجارية بشأن المرور في البحر الإقليمي.

4- « Il s'agit de l'Algérie, de l'Allemagne, de l'Argentine, du Bangladesh, du Cap-Vert, du Chili, de la Chine, de la Croatie, de l'Égypte, de l'Italie, de Malte, de l'Oman, des Pays-Bas, de la Roumanie, du Royaume-Uni, de Sao-Tomé-Et-Principe, de la Serbie-et-Monténégro, du Soudan et du Yémen. La Finlande et la Suède ont fait de telles déclarations lors de la signature mais ne les ont pas confirmées lors de la ratification. La République islamique d'Iran a également fait une déclaration lors de la signature, mais elle n'est pas par la suite devenue partie à la convention ». ESPALIU BERDUD Carlos, op.cit., p. 16.

1- حول إعلانات الدول الموقعة على اتفاقية قانون البحار، راجع:

VIGNES Daniel, « Les déclarations faites par les Etats signataires de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, sur la base de l'article 310 de cette convention », A.F.D.I., Vol. XXIX, 1983, p. 715-748.

2- Par exemple, aux termes de la déclaration de l'Algérie (lors de la ratification) : «Le Gouvernement algérien déclare, conformément aux dispositions de la partie II, section 3, sous-sections A et C de la convention, que tout=

الفرع الثاني

تنظيم الدولة الساحلية للمرور البريء

سمحت اتفاقية قانون البحار للدولة الساحلية بتنظيم المرور البريء¹ خلال مجالها البحري، وهذا من أجل حماية مصالح الدولة الساحلية وضمان ملاحية بحرية آمنة خالية من المخاطر². فأجازت للدولة الساحلية أن تعتمد وفقا لأحكام اتفاقية قانون البحار وقواعد القانون الدولي قوانين وأنظمة بشأن المرور البريء³ تتناول كل أو بعض الأمور التالية:

- 1- سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري.
- 2- حماية وسائل تيسير الملاحة والتسهيلات الملاحية وغير ذلك من المرافق أو المنشآت.
- 3- حماية الكابلات وخطوط الأنابيب.
- 4- حفظ الموارد الحية للبحر.
- 5- منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بمصائد الأسماك.
- 6- الحفاظ على بيئة الدولة الساحلية ومنع تلوثها وخفضه والسيطرة عليه.
- 7- البحث العلمي البحري وأعمال المسح الهيدروغرافي.

=passage de navire de guerre dans les eaux territoriales algériennes est soumis à autorisation préalable de quinze (15) jours sauf les cas de force majeure prévus par la convention ». Publication des nations unies, le droit de la mer : déclarations concernant la convention des nations unies sur le droit de la mer et l'Accord relatif à l'application de la partie XI de la convention des nations unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982, New York, 1997, p. 82.

¹ - أنظر: المادة 6 من المرسوم رقم 72-149 المؤرخ في 5 أكتوبر 1972 يتضمن تنظيم مرور السفن الحربية الأجنبية بالمياه الإقليمية الجزائرية وتوقفها بالموانئ الجزائرية في زمن السلم، ج.ر.ج.ج، صادرة في 7 أوت 1984، ع 86، ص 1371.

4- راجع: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 138.

5- أي يجب على الدولة الساحلية أن تنقيد بأحكام اتفاقية قانون البحار وقواعد القانون الدولي عند إصدارها للقوانين والأنظمة الخاصة بالمرور البريء. وقد سبق لدولة المكسيك أن قدمت اقتراحا بهذا المعنى إلى اللجنة الأولى للمؤتمر الأول لقانون البحار في الوثيقة رقم: A/CONF.13/C.I/L.45, p. 222.

8- منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة¹.

ويجوز أن تتال قوانين وأنظمة الدولة الساحلية حتى تصميم السفن الأجنبية وبنائها ومعداتهما وتكوين طواقمها² بشرط أن يكون الغرض من ذلك أعمال قواعد أو معايير دولية مقبولة عموماً³.

يجوز للدولة الساحلية أيضاً، كلما اقتضت ذلك سلامة الملاحة، أن تفرض على السفن الأجنبية المارة في إقليمها البحري استخدام الممرات البحرية وإتباع نظم تقسيم حركة المرور التي تعينها أو تقررها لتنظيم مرور السفن. ولها، بصفة خاصة، أن تفرض على الناقلات والسفن التي تعمل بالطاقة النووية والسفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد والمنتجات ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية أن تقصر مرورها على تلك الممرات البحرية⁴. إلا أن سلطة الدولة الساحلية في هذا الميدان ليست مطلقة وإنما عليها أن تأخذ بعين الاعتبار:

1- أنظر: الفقرة الأولى من المادة 21 من اتفاقية قانون البحار.

2- أثار هذا الموضوع نقاشاً حاداً وطويلاً خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار، إذ حاولت وفود الدول المتقدمة أن تخضع تصميم السفن وبنائها ومعداتهما وتكوين طواقمها إلى السلطة التنظيمية للدولة الساحلية، معتمدة في ذلك على ما لديها من سفن متطورة وتقنيات عالية في ميادين بناء السفن وتجهيزها وإعداد طواقمها، وخوفاً منها على بيئتها البحرية وسلامة منشآتها المينائية من سفن الدول النامية التي لا يزال عدد كبير منها يعمل وفق المواصفات الفنية القديمة التي تفتقد إلى الكثير من الضمانات في هذه الميادين، أنظر الاقتراح المقدم من المملكة المتحدة في وثيقة منظمة الأمم المتحدة رقم: A/CONF.62/C.2/L.3, p. 184-186.

وبالمقابل، عارضت وفود الدول النامية هذا الاقتراح بسبب افتقار دولها إلى الإمكانيات الفنية العالية، ولأن تطوير سفنها وفق الشروط الفنية التي تتطلبها قوانين الدول المتطورة يكلفها مبالغ طائلة تفوق إمكانياتها المادية، أنظر الاقتراح المقدم من فيجي في الوثيقة رقم: A/CONF.62/C.2/L.19, 196-198.

وقد توصل المؤتمر في الأخير إلى الصيغة التوفيقية الواردة في الفقرة الثانية من المادة 21 من اتفاقية قانون البحار، والتي لا تسمح بتطبيق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية على تصميم السفن الأجنبية أو بنائها أو معداتهما أو تكوين طواقمها إلا إذا كان الغرض منها أعمال قواعد أو معايير دولية مقبولة عموماً.

3- إن الإحالة على هذه القواعد "**المقبولة عموماً**" قد تسبب بعض المشاكل عند التطبيق، بسبب عدم وضوح نشوء القواعد أو المعايير المحال عليها وهل وصلت إلى درجة "**المقبولة عموماً**".

4- "تبين الدولة الساحلية بوضوح حدود هذه الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور في خرائط يعلن عنها الإعلان الواجب"، الفقرة 4 من المادة 22 من اتفاقية قانون البحار.

1- توصيات المنظمة الدولية المختصة.

2- القنوات التي تستخدم عادة للملاحة الدولية.

3- ما لسفن وقنوات معينة من مميزات خاصة.

4- كثافة حركة المرور¹.

كما يجوز للدولة الساحلية كذلك **أن توقف² مؤقتا³**، دون تمييز قانونا أو فعلا بين السفن الأجنبية⁴، العمل بالمرور البريء للسفن الأجنبية في قطاعات محددة⁵ من إقليمها البحري⁶ إذ كان هذا الإيقاف ضروريا لحماية أمن تلك الدولة⁷، بما في ذلك المناورات بالأسلحة⁸. ولا يبدأ نفاذ هذا الإيقاف إلا بعد أن يعلن عنه الإعلان الواجب¹.

1- رجع: الفقرة 1، 2 و 3 من المادة 22 من اتفاقية قانون البحار.

2- قدمت هولندا اقتراحا بهذا المعنى إلى اللجنة الأولى للمؤتمر الأول لقانون البحار، في وثيقة منظمة الأمم المتحدة رقم: A/CONF.13/C.1/L.37, p. 224.

3- لقد اقترحت رومانيا على اللجنة الأولى للمؤتمر الأول لقانون البحار، أن يكون قرار الوقف غير مؤقت بحجة أن توقيت القرار يعني أن يكون الوقف **لمدة محددة لا يجاوزها a specified time** في حين أن أسباب الوقف قد تنشئ حالة يستحيل معها أن تحدد الدولة الساحلية سلفا مدة استمرارها، وقد يكون الوقف ضروريا لمدة غير محددة، أنظر الوثيقة رقم: A/CONF.13/C.1/L.44, p. 222.

4- قدمت اليونان اقتراحا بهذا المعنى إلى نفس اللجنة، أنظر الوثيقة رقم: A/CONF.13/C.1/L.32, p. 217. وقد شرحت اقتراحها بالفقرة 6 من الصفحة 79 والفقرة 4 من الصفحة 93 من محاضر اللجنة.

5- أنظر: المادة الأولى من المرسوم التنفيذي رقم: 96-55 المؤرخ في 22 جانفي 1996، يتضمن التعليق المؤقت لممارسة السفن حق المرور غير المضّر في مناطق محدّدة من المياه الإقليمية وينظم الملاحة في الحدود البحرية لبعض الموانئ (الجزائرية)، ج.ر.ج.ج.، صادرة في 1 جانفي 1996، ع 6، ص 17.

6- MENSEBRUGGHE Yves van der, « Le contrôle de certains navires entrant dans les port maritime de la communauté ou en sortant : Etat de question, in : droit de la mer, Op.Cit., p. 51-59.

7- لا يجوز للدولة الساحلية في جميع الأحوال أن توقف المرور البريء في المضائق المستخدمة للملاحة البحرية، الفقرة 2 من المادة 45 من اتفاقية قانون البحار.

8- قدمت الولايات المتحدة اقتراحا بهذا المعنى إلى اللجنة الأولى للمؤتمر الأول لقانون البحار، أنظر الوثيقة رقم: A/CONF.13/C.1/L.39, p.220.

وضمامنا لاحترام حق المرور البريء لا يجوز للدولة الساحلية أن تفرض رسوما على سفينة أجنبية مارة بإقليمها البحري إلا مقابل خدمات محددة قدمت إلى السفينة وتجبي هذه الرسوم من غير تمييز²، وتلتزم الدولة الساحلية بالإعلان عن أي خطر على الملاحة تعلم بوجوده داخل إقليمها البحري³، كما تلتزم بعدم إعاقة المرور البريء للسفن الأجنبية إلا وفقا لاتفاقية قانون البحار⁴، وتمتتع بصفة خاصة، في تطبيقها لاتفاقية قانون البحار أو لأي من القوانين أو الأنظمة المعتمدة طبقا لاتفاقية قانون البحار على مايلي:

¹ - الفقرة الثالثة من المادة 25 من اتفاقية قانون البحار. وقد قدمت كل من المملكة المتحدة وهولندا والبرتغال والولايات المتحدة الأمريكية اقتراحا بهذا المعنى إلى اللجنة الأولى للمؤتمر الأول لقانون البحار في الوثيقة رقم: A/CONF.13/C.1/L.70.

² - المادة 26 من اتفاقية قانون البحار. كانت المملكة المتحدة قد اقترحت على اللجنة الأولى للمؤتمر الأول لقانون البحار تعديل المادة 19 من المشروع النهائي على نحو يمنح الدولة الساحلية من الحصول على أي مقابل لقاء الخدمات التي تقدمها لمنفعة مصالح الملاحة البحرية العامة، أنظر الوثيقة رقم: A/CONF.13/C.1/L.37, p. 219. غير أن سيلان عارضت ذلك، بحيث رأت أنه من الضروري منح الدولة الساحلية في بعض الأحيان حق استرداد النفقات التي تكبدتها وفاء بهذه المصالح، راجع أقوال مندوب سيلان في الاجتماع الثامن والثلاثين للجنة الأولى بتاريخ 19 أبريل 1958، الفقرة 18 ص 115 من محاضر أعمال اللجنة الأولى.

³ - الأمر الذي أيدته دول كثيرة خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار، أنظر: الفقرة الثانية من المادة 18 من المشروع المشترك الذي قدمته إلى اللجنة الثانية للمؤتمر الثالث لقانون البحار كل من بلغاريا وبولندا وألمانيا والاتحاد السوفيتي في الوثيقة رقم: A/CONF.62/C.2/L.26, p. 203-205. والفقرة الخامسة من المادة الثالثة من مشروع فيجي إلى هذه اللجنة في الوثيقة رقم: A/CONF.62/C.2/L.19 وكذلك الفقرة الثانية من المادة الرابعة من مشروع عمان إلى نفس اللجنة في الوثيقة رقم: A/CONF.62/C.2/L.16. وهذا ما قضت به محكمة العدل الدولية صراحة في قضية كورفو بين ألبانيا والمملكة المتحدة، أنظر:

C.I.J. Affaire du Détroit de Corfou, Arrêt du 9avril 1949, Rec. 1949, p. 4.

⁴ - وجدير بالذكر أن مشروع مالطة إلى لجنة قاع البحار في وثيقة منظمة الأمم المتحدة رقم: A/AC.138. SC.11/L.28 يقضي في المادة 21 منه بأنه لا يجوز أن تعرقل الدولة الساحلية بأية طريقة حق المرور البريء إذا باشرته السفن الأجنبية في حيز المحيط القومي بمراعاة المستويات والقواعد العامة الصادرة في مجال تنظيم الملاحة.

- 1- فرض شروط على السفن الأجنبية يكون أثرها العملي إنكار حق المرور البريء على تلك السفن أو الإخلال به¹.
- 2- أو التمييز قانوناً أو فعلاً ضد سفن أي دولة أو ضد السفن التي تحمل بضائع إلى أي دولة أو منها أو لحسابها².
- أي أن حق الدولة الساحلية في وضع القوانين والأنظمة يجب أن يكون معقولاً ولا يقلل من قيمة ونطاق حق المرور البريء³. وبالمقابل يجب على السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء خلال الإقليم البحري للدولة الساحلية أن تمتثل لجميع القوانين والأنظمة التي تعتمدها الدولة الساحلية⁴ وللأنظمة الدولية عموماً بشأن منع المصادمات في البحر⁵. وتتحمل دولة العلم المسؤولية الدولية عن أية خسارة أو ضرر يلحق بالدولة الساحلية نتيجة عدم امتثال سفينتها لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور البريء أو لأحكام اتفاقية قانون البحار أو لغيرها من قواعد القانون الدولي⁶.

1- راجع في هذا المعنى: المذكرة المرفقة بالمشروع الذي قدمته كل من قبرص واليونان واندونيسيا وماليزيا والمغرب وإسبانيا واليمن في شأن البحر الإقليمي في الوثيقة رقم: A/AC.138/SC.11/L.18

2- المادة 24 من اتفاقية قانون البحار.

3- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 137.

4- وللدولة الساحلية الحق في أن تتخذ في بحرها الإقليمي التدابير الضرورية التي تمنع الإخلال بهذه القوانين والأنظمة. وقد سبق لكل من اليونان وهولندا والبرتغال والمملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية ويوغسلافيا أن قدمت اقتراحاً بهذا المعنى إلى اللجنة الأولى للمؤتمر الأول لقانون البحار في الوثيقة رقم: A/CONF.13/C.1/L.72

5- للمزيد من التفاصيل راجع: عوض محمد المر، مرجع سابق، ص 555-565.

6- المادة 31 من اتفاقية قانون البحار.

الفرع الثالث

سلطات الدولة الساحلية في مواجهة السفن الأجنبية

تتمتع الدولة الساحلية في إقليمها البحري بجملة من السلطات في مواجهة السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء، والتي تستمدّها أساساً من اتفاقية قانون البحار وهي:

- 1- التحقق من وثائق السفن الأجنبية التي تعمل بالقوة النووية والسفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية، والتأكد من مراعاتها للتدابير الوقائية التي قررتها الاتفاقيات الدولية بخصوص هذه السفن¹.
- 2- اتخاذ الخطوات اللازمة إزاء السفن المتوجهة إلى المياه الداخلية أو التي تريد التوقف في مرفق مينائي خارج المياه الداخلية، لمنع أي خرق للشروط التي يخضع لها دخول تلك السفن إلى المياه الداخلية² أو توقفها في المرافق المينائية³.
- 3- دعوة السفن الحربية والسفن الحكومية المستعملة لأغراض غير تجارية إلى مغادرة إقليمها البحري إذا تجاهلت الطلب المقدم إليها من قبل الدولة الساحلية للامتثال للقوانين والأنظمة الخاصة بالمرور البريء¹.

1- راجع: المادة 23 من اتفاقية قانون البحار.

2- الأمر الذي أيده الدول في تشريعاتها المحلية وفي مشاريعها المقترحة على لجنة قيعان البحار واللجنة الثانية للمؤتمر الثالث لقانون البحار، أنظر على سبيل المثال: المادة 7 من اللوائح السودانية المعمول بها اعتباراً من 28 نوفمبر 1970 (U.N.L.S. Doc. ST/LEG/SER.B/16, p.32) والمادة 14 من لوائح جمهورية اليمن الصادرة في 09 فيفري 1970 (ص 27 من نفس المرجع). الفقرة السابعة من المادة الثالثة من مشروع فيجي إلى لجنة الاستخدامات السلمية لقيعان البحار (A/AC.138/SC.11/L.42) والفقرة 2 من المادة 5 من المشروع المشترك المقدم إلى اللجنة من كل من قبرص واندونيسيا وماليزيا والمغرب وإسبانيا واليمن والفلبين (A/AC.138/SC.1/L.18)، وكذلك الفقرة 7 من المادة 16 من مشروع المملكة المتحدة إلى اللجنة الثانية للمؤتمر الثالث لقانون البحار (A/CONF.62/C.2/L.3) والفقرة 2 من المادة 5 من مشروع عمان إلى هذه اللجنة (A/CONF.62/C.2/L.16) والفقرة 7 من المادة 3 من مشروع فيجي إلى اللجنة (A/CONF.62/C.2/L.19) وأخيراً الفقرة 2 من المادة 19 من المشروع المشترك لكل من بلغاريا وبولندا والاتحاد السوفيتي إلى نفس اللجنة في الوثيقة رقم: A/CONF.62/C.2/L.26.

3- الفقرة الثانية من المادة 25 من اتفاقية قانون البحار.

- 4- اتخاذ الخطوات اللازمة لمنع أي مرور لا يكون بريئاً².
- 5- إلزام الغواصات والمركبات الغاطسة الأخرى أن تبحر طافية ورافعة علمها في مجالها البحري³.
- 6- اتخاذ جميع الإجراءات القانونية التي تراها ضرورية ضد السفن التجارية والسفن المستعملة لأغراض تجارية غير حكومية والمخالفة لقوانين وأنظمة المرور البريء التي تسنها الدولة الساحلية وفقاً لأحكام اتفاقية قانون البحار⁴. بالإضافة إلى مالها من ولاية على هذه السفن والتي تتجسد في:

أولاً: الولاية المدنية:

يمكن أن تنصب الولاية المدنية للدولة الساحلة على السفينة أو على الأشخاص المتواجدين على ظهرها:

أ- الولاية المدنية على السفينة:

حاولت اتفاقية قانون البحار أن تحقق التوازن بين مصالح الدولة الساحلية وعدم إعاقة الملاحة الدولية، عندما منعت الدولة الساحلية من أن توقع إجراءات التنفيذ ضد سفينة أجنبية مارة في إقليمها البحري أو تحتجزها لغرض أي دعوى مدنية إلا في حالة الالتزامات التي تتحملها السفينة أو المسؤوليات التي تقع عليها أثناء رحلتها خلال مياه الدولة الساحلية أو لغرض تلك الرحلة. أو في حالة الالتزامات المدنية المترتبة على ذمة السفينة أثناء رسوها في البحر الإقليمي أو أثناء عبورها للبحر الإقليمي بعد مغادرتها للمياه الداخلية⁵.

¹ - وهذا لأن هذه السفن تتمتع بحصانة تامة في البحر الإقليمي للدول الأجنبية. راجع: H. OXMAN Bernard, « Le régime des navires de guerre dans le cadre de la convention des Nations-Unies sur le droit de la mer », A.F.D.I., Vol 28, N° 1, 1982, p. 811-818.

² - أنظر: الفقرة الأولى من المادة 25 من اتفاقية قانون البحار.

³ - يفهم ضمناً من نص المادة 20 من نفس الاتفاقية.

⁴ - راجع: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 137-138.

⁵ - أنظر: الفقرة الثانية والثالثة من المادة 28 من اتفاقية قانون البحار.

بهذا تكون اتفاقية قانون البحار قد منحت للدولة الساحلية سلطة النظر في بعض التصرفات المتعلقة بالسفن التجارية الأجنبية أثناء مرورها في بحرها الإقليمي. وبناء عليه فإنه إذا ارتكبت السفينة الأجنبية أثناء مرورها فعلا يدخل في اختصاص الدولة الساحلية، وحاولت الهرب جاز للسلطات الوطنية مطاردة تلك السفينة وتتبعها في أعالي البحار بموجب حق المطاردة التي أقرها العرف الدولي ونصت عليه صراحة المادة 23 من اتفاقية أعالي البحار والمادة 111 من اتفاقية قانون البحار.

ب- الولاية المدنية على الأشخاص:

تنص الفقرة الأولى من المادة 28 من اتفاقية قانون البحار على أنه "لا ينبغي للدولة الساحلية أن توقف سفينة أجنبية مارة خلال بحرها الإقليمي أو أن تحول اتجاهها لغرض ممارسة ولايتها المدنية فيما يتعلق بشخص موجود على ظهر السفينة". ويبدو أن الغرض من ذلك هو تفضيل عنصر استمرار الملاحة الدولية ورحلة السفينة على أية التزامات مدنية تجاه الأشخاص¹.

وقد حاولت بعض الدول خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار، استبدال عبارة "لا ينبغي أن.."، التي تقابلها بالانجليزية "Should not" وبالفرنسية "ne devrait pas" والتي تجعل الاختصاص هو القاعدة وعدم الاختصاص هو الاستثناء، بعبارة "لا توقف" التي تعني المنع الجازم وتعطي عكس المعنى السابق². إلا أن هذه المحاولات لم تفلح.

ويلاحظ، بالنسبة للإجراءات التي يمكن للدولة الساحلية اتخاذها عند ممارستها لولايتها المدنية ضد الأشخاص الموجودين على متن السفينة أو ضد السفينة نفسها، أن الأطراف في اتفاقية بروكسل المبرمة في 10/05/1952 حول توحيد بعض قواعد الحجز

1- أحمد أبو الوفا، مرجع سابق، ص 213.

2- أنظر: المادة 8 و 9 من مقترح فيجي في الوثيقة رقم: A/CONF.62/C.2/L.19 والمادة 23 و 24 من مقترح كل من بلغاريا وبولونيا وألمانيا والاتحاد السوفيتي في الوثيقة رقم: A/CONF.62/C.2/L.26

التحفظي للسفن في البحر، قد قبلت الالتزام بقبول هذه الإجراءات التحفظية في بحرها الإقليمي في حالات تزيد عما هو وارد في المادة 28 من اتفاقية قانون البحار. لذا نكون هنا أمام حالة عدم توافق في الالتزامات. إذ توجد مجموعة من الدول تقبل في علاقاتها المتبادلة قيودا على سيادتها تذهب إلى أبعد مما هو وارد في اتفاقية قانون البحار.

ثانيا: الولاية الجنائية للدولة الساحلية:

تختص الدولة الساحلية في النظر في جميع القضايا المتعلقة بخرق أنظمتها الخاصة بإقليمها البحري. أما فيما عدا ذلك من القضايا فقد عالجتها المادة 27 من اتفاقية قانون البحار¹، أخذتا في الاعتبار ضرورة التوفيق بين سيادة الدولة الساحلية وبين حرية الملاحة، بحيث ميزت بين ثلاث حالات:

الحالة الأولى:

هي حالة ارتكاب الجريمة أثناء وجود السفينة في البحر الإقليمي². في هذه الحالة "لا ينبغي للدولة الساحلية أن تمارس الولاية الجنائية. من أجل توقيف أي شخص أو

1- حرصت الولايات المتحدة الأمريكية أثناء انعقاد المؤتمر الأول لقانون البحار على ألا يضع المؤتمر قيودا من طبيعة إلزامية على مباشرة الولاية، ولما كان المشروع النهائي للجنة القانون الدولي قد اتجه لتقرير مثل هذه القيود في المادة 20 منه التي لا تجيز للدولة الساحلية مباشرة ولايتها الجنائية في غير المسائل التي حددتها هذه المادة، فقد اقترحت الولايات المتحدة استبدال عبارة "لا يجوز أن.." بعبارة "لا ينبغي أن.." وذلك على أساس أن الأصل في الولاية الجنائية لدولة البحر الإقليمي أنها كاملة غير محدودة، وأن منع الدولة الساحلية من التدخل في المسائل الجنائية بنصوص أمرة تقيد حقوق السيادة، يعتبر خروجاً على القواعد المتفق عليها في القانون الدولي، الوثيقة رقم: A/CONF.13/C.1/L.41, Off. Rec., p. 221. إلا أن اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة استعملت عبارة "لا يجوز أن.." في المادة 19 منها وهذا بخلاف اتفاقية قانون البحار التي استعملت عبارة "لا ينبغي أن.." وذلك في الفقرة الأولى من المادة 27.

2- تجدر الإشارة إلى أن سلطات الدولة الساحلية في مواجهة السفن الأجنبية المستقرة في بحرها الإقليمي تكون أبعد نطاقاً من سلطاتها بالنسبة إلى السفن الأجنبية المارة عبر بحرها الإقليمي مروراً بريئاً، وهذا ما أكدته المندوب الفرنسي في الاقتراح الذي تقدم به إلى اللجنة الأولى للمؤتمر الأول لقانون البحار في الوثيقة رقم: A/CONF.13/C.1/L.6, Op.Cit., p. 212. اعتراضاً منه على الاقتراح الذي تقدم به مندوب الولايات

المتحدة إلى اللجنة في الوثيقة رقم: A/CONF.13/C.1/L.41, Ibid.

إجراء أي تحقيق بصدد أية جريمة ارتكبت على ظهر السفينة أثناء مرورها إلا في الحالات التالية فقط¹:

- 1- إذا امتدت نتائج الجريمة إلى الدولة الساحلية.
- 2- أو إذا كانت الجريمة من نوع يخل بسلم البلد أو بحسن النظام في البحر الإقليمي.
- 3- أو إذا طلب ريان السفينة أو ممثل دبلوماسي أو موظف قنصلي لدولة العلم مساعدة السلطات المحلية.
- 4- أو إذا كانت هذه التدابير لازمة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل.

الحالة الثانية:

إذا ارتكبت الجريمة على متن سفينة أجنبية أثناء وجودها في المياه الداخلية قبل انتقالها إلى البحر الإقليمي. ففي هذه الحالة يحق للدولة الساحلية اتخاذ جميع الخطوات التي "تأذن بها قوانينها لإجراء توقيف أو تحقيق" على ظهر تلك السفينة. تخطر الدولة الساحلية في هاتين الحالتين، إذا طلب منها الريان ذلك، ممثلاً دبلوماسياً أو موظفاً قنصلياً تابعاً لدولة العلم قبل اتخاذ أية تدابير، وتسهل الاتصال بين هذا الممثل أو الموظف وطاقم السفينة. ويجوز في حالات الطوارئ إرسال هذا الإخطار أثناء اتخاذ التدابير. كما يجب على السلطات المحلية أن تراعي مصالح الملاحة عند نظرها فيما إذا كان ينبغي إجراء أي توقيف أو عند نظرها في كيفية إجراء ذلك التوقيف.

1- تجدر الإشارة إلى أن لجنة القانون الدولي قد أدخلت تعديلاً على المادة 8 من مشروع لاهاي بهدف رعاية مصالح الملاحة بصورة أشمل فألزم المشروع النهائي للجنة الدولة الساحلية "بأن تضع مصالح الملاحة في اعتبارها وأن توليها العناية الواجبة عند تقديرها ملائمة القبض من عدمه وطريقة تنفيذ هذا الإجراء"، أنظر: I.L.C. Yearbook, 1955, vol. I, p. 140-256.

الحالة الثالثة:

الجريمة المرتكبة في البحر العالي على متن سفينة أجنبية مارة فقط في البحر الإقليمي أو متوجهة إلى المياه الداخلية للدولة الساحلية. في هذه الحالة لا يجوز لتلك الدولة اتخاذ الخطوات على متن السفينة من أجل القبض على أي شخص أو التحري أو التحقيق المتصل بتلك الجريمة¹. إلا إذا كان ذلك جائزا وفقا لأحكام الجزء الثاني عشر من الاتفاقية الخاصة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، أو عند انتهاك قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المعتمدة وفقا للجزء الخامس والمتعلقة بممارسة حقوقها السيادية في استكشاف واستغلال وحفظ وإدارة الموارد الحية وغير الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة².

1- تجدر الإشارة إلى أن تركيا كانت قد قدمت إلى اللجنة الأولى للمؤتمر الأول لقانون البحار باقتراح في الوثيقة رقم: A/CONF.13/C.1/L.88, Off. Rec., p. 237. يقضي بأن للدولة الساحلية التي تجرم تشريعاتها العقابية بعض الجرائم المرتكبة خارج إقليمها أو التي تتلقى عنها طلب تسليم طبقا لمعاهدة دولية أن تباشر في شأنها ولايتها الجنائية مع مراعاة مصالح الملاحة عند إجراء القبض أو مباشرة سلطة التحقيق. غير أن هذا الاقتراح رفض في اللجنة.

2- راجع: المادة 27 من اتفاقية قانون البحار.

الفصل الثاني

الولاية المحدودة للدولة الساحلية على المناطق البحرية المتاخمة لإقليمها البحري

جاءت التقسيمات البحرية الحديثة متمشية مع الحلول التوفيقية التي كانت تعمل على إيجادها الوفود المؤتمرة في المؤتمر الثالث لقانون البحار. فإذا كانت اتفاقية قانون البحار قد حافظت على حرية الملاحة البحرية إرضاء للدول البحرية الكبرى، إلا أنها بالمقابل، استجابت للمطالب التوسعية للدول الساحلية تجاه البحر، وهذا يظهر خاصة من خلال تقنينها لنظرية المياه الأرخيبيلية واستحداثها للمنطقة الاقتصادية الخالصة.

أثرت الدول الساحلية المستقلة حديثاً في أحكام اتفاقية قانون البحار التي استجابت للكثير من مطالب هذه الدول، وهذا يظهر جلياً من خلال النظام القانوني الخاص بالمناطق البحرية الخاضعة لسيادة هذه الدول.

ودائماً وخدمة لمصالح الدول الساحلية ألحقت اتفاقية قانون البحار بالإقليم البحري للدولة الساحلية نطاقاً بحرياً متاخماً مقسم إلى ثلاث مناطق بحرية هي المنطقة المتاخمة، المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري. للدولة الساحلية على هذه المناطق الثلاث الولاية دون السيادة، وهذا في حد ذاته يندرج ضمن الأحكام التوفيقية التي تتضمنها اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

تظهر هذه الأحكام التوفيقية من خلال النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة الذي يوازن بين مختلفة المصالح في قواعده القانونية الخاصة بحدود وثروات المنطقة بالإضافة لنظام الملاحة الخاص بها (المبحث الأول)، ومن خلال النظام القانوني للجرف القاري الذي وضع تحديدات دقيقة وواضحة لهذه المنطقة البحرية ووازن بين حقوق وواجبات الدولة الساحلية في الجرف القاري (المبحث الثاني).

المبحث الأول

النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة

تمكنت الدول الساحلية بفضل توحيد جهودها إلى توسيع نطاق ولايتها إلى مسافة تزيد بكثير عن نطاق عرض البحر الإقليمي، وذلك بعد أن أقرت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بولاية الدولة الساحلية على منطقة بحرية جديدة تعرف باسم المنطقة الاقتصادية الخالصة.

إن تكريس الاتفاقية لهذه المنطقة لم يكن سهلاً، وهذا يعود أساساً إلى "التيارين المتطرفين" اللذين ظهرا خلال مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار، فالتيار الأول الذي كانت تتزعمه الدول الساحلية النامية ما كانت تريد أن تتنازل عن مطلبها الذي كان يركز على توسيع نطاق سيادتها في المجال البحري، مدعماً موقفها هذا بمجموعة من الدواعي الأمنية والاقتصادية، خاصة وأن أغلبها كانت دول مستعمرة استقلت حديثاً. وهذا ما كان يعارضه التيار الثاني الذي كانت تتزعمه الدول البحرية الكبرى التي تشبثت بقوة بالمبدأ الكلاسيكي المستقر في الفقه والقانون الدولي قبل ذلك، ألا وهو مبدأ حرية البحار خارج حدود البحر الإقليمي. لكنه يخدم مصالحها الإستراتيجية في البحار نظراً لما لها من إمكانيات تكنولوجية تسمح لها باستغلال ثروات البحار في أي منطقة كانت، دون أن ننسى ما يتضمنه مبدأ حرية الملاحة الدولية من مصالح اقتصادية كثيرة لهذه الدول.

أثر هذان التياران في أحكام اتفاقية قانون البحار الخاصة بالمنطقة الاقتصادية الخالصة، وهذا يظهر من خلال إدخال الاتفاقية للمنطقة المتاخمة في حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة (المطلب الأول)، ومن خلال النظام القانوني التوفيقى الذي يوازن بين حقوق (المطلب الثاني)، وواجبات الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة (المطلب الثالث).

المطلب الأول

إدخال المنطقة المتاخمة في حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة

تعتبر فكرة المنطقة المتاخمة من الحلول التوفيقية التي جاءت بها اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958، من أجل التخفيف من حدة الاختلاف الكبير الذي كان قائما بين الدول الساحلية والدول البحرية الكبرى حول عرض البحر الإقليمي. وبالرغم من أهمية هذه الفكرة التي حضت بقبول واسع من طرف عدد كبير من الدول، إلا أنها أثارت الجدل خلال مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار، حول جدوى إبقائها بعد استحداث المنطقة الاقتصادية الخالصة التي تمتد، كقاعدة، إلى مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي.

انعكس هذا الجدل على أحكام اتفاقية قانون البحار التي جاءت في الحقيقة غير واضحة بخصوص هذه المسألة الخلافية، إذ من جهة نجدها قد نصت صراحة على المنطقة المتاخمة¹، وخصصت لها المادة 33 لتبيان نظامها القانوني، والتي هي مادة مستقلة عن الجزء الخامس الخاص بالمنطقة الاقتصادية الخالصة. ومن جهة أخرى أدخلت بموجب أحكام المادة 55 هذه المنطقة في حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة، أي وكأن المنطقة المتاخمة لم يعد لها وجود في ظل اتفاقية قانون البحار.

غير أن وجود المنطقة المتاخمة يفرضه منطقيا نظامها القانوني المتميز الذي لا يمتد إلى عموم المنطقة الاقتصادية الخالصة، والأهمية التاريخية التي عرفتتها فكرة المنطقة المتاخمة قبل اتفاقية قانون البحار لعام 1982 (الفرع الأول)، وهذا ما يثير بالتبعية مسألة الحدود الحقيقية للمنطقة الاقتصادية الخالصة (الفرع الثاني)، وطبيعتها القانونية (الفرع الثالث).

¹ - تختلف المنطقة المتاخمة عن مناطق الحياض ومناطق الصيانة، وكذا عن منطقة الصيد بالرغم من إمكانية اختلاطها بها. للمزيد من التفاصيل راجع: محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 174؛ عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، مرجع سابق، ص 71-72؛ القرار المؤرخ في 27 جانفي 2004، يحدد الخطوط المرجعية التي تحدّد انطلاقا منها مناطق الصيد البحري (الجزائرية)، ج.ر.ج.ج.، صادرة في 28 مارس 2004، ع 19، 21-22.

الفرع الأول

وضع المنطقة المتاخمة قبل اتفاقية قانون البحار لعام 1982

كان الخلاف، قبل اتفاقية قانون البحار، محتدماً بين الدول الساحلية والدول البحرية الكبرى حول عدة مسائل تتعلق بالنظام القانوني للبحار، ولعل من أهم هذه المسائل مسألة تحديد عرض البحر الإقليمي الخاضع لسيادة الدولة الساحلية، الذي أرادت هذه الأخيرة أن يمتد إلى أطول مسافة ممكنة تجاه البحر، الأمر الذي كان يتعارض مع المصالح الحيوية للدول البحرية الكبرى، وبالتالي كانت معارضتها لهذا المسعى شديدة. وبالرغم من أن فكرة المنطقة المتاخمة قد فرضتها بعض الحقائق التاريخية^(أولاً)، إلا أن نظامها ظهر كحل توفيقي يرضي الطرفين في ظل اتفاقية قانون البحار والمنطقة المتاخمة لعام 1958^(ثانياً).

أولاً: لمحة تاريخية لفكرة المنطقة المتاخمة

كان الخلاف حول عرض البحر الإقليمي على أشده بين الدول الساحلية، التي كانت تطالب بمد سيادتها الإقليمية إلى أبعد مسافة ممكنة باتجاه البحر، والدول البحرية الكبرى التي كانت تعارض أي امتداد يزيد عن ضربة المدفع¹، والتي حدّدت آنذاك بمسافة ثلاثة أميال بحرية².

وعندما تجاوز المدى الذي تصل إليه قذيفة المدفع المنصوب على شاطئ الدولة مسافة الأميال الثلاثة، ظهرت فكرة المنطقة المتاخمة الممتدة وراء البحر الإقليمي³، والتي يسمح نظامها القانوني للدولة الساحلية بممارسة بعض حقوق الرقابة الضرورية عليها⁴.

1- GUTIERREZ CASTILLO Victor Luis, « La zone contigüe dans la convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 », in : A.D.M., Tome VII, 2002, p. 150.

2- GIDEL Gilbert, Op.Cit., p. 139.

3- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، 194.

4- عوض محمد المر، مرجع سابق، 246.

وذلك من أجل التوفيق بين مدى السلاح وحاجة الدول الساحلية لتوفير الحماية لشؤونها المختلفة¹.

انطلاقاً من هذه الفكرة، أصدرت بريطانيا سلسلة من القوانين، سمّتها بقوانين الذئاب البحرية (Hovering Acts)، أكدت فيها حقها في ممارسة بعض الاختصاصات على طول شواطئها في مسافات تتجاوز نطاق البحر الإقليمي²، وذلك بهدف معاقبة أصحاب السفن الذين يخرقون القوانين البريطانية المتعلقة بالجمارك والهجرة³. وبالرغم من عدول بريطانيا عن هذا الاتجاه الذي كان يؤدي إلى امتداد مجال نشاط سلطاتها إلى ما يجاوز نطاق البحر الإقليمي بإرادتها المنفردة، فإن الفكرة سرعان ما انتقلت إلى غيرها من الدول⁴، وقد لقيت في الولايات المتحدة الأمريكية بوجه خاص اهتماماً كبيراً وأهمية فريدة، ويعد القانون الأمريكي الصادر في 2 مارس 1799 نقطة الانطلاق لسلسلة من القوانين التي استهدفت إقامة نظام قانوني مماثل للنظام البريطاني⁵.

أخذت فكرة المنطقة المتاخمة في التبلور التدريجي إلى أن استقرت بشكل واضح في القرن التاسع عشر. فقد كان تعامل الدول في ذلك القرن يميز بين الصفة الشاملة لولاية الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية وبين حقها في الولاية المحدودة على البحر العالي⁶. وقد أدى تحريم إنتاج وتعاطي المشروبات الكحولية في الولايات المتحدة في عام 1920 إلى إبراز أهمية نشاط السلطات الأمريكية في مكافحة تهريب تلك المشروبات من الخارج إلى الولايات المتحدة، وهو ما أثار أهمية تحديد النطاق الذي تمارس فيه السلطات الأمريكية نشاطها في مكافحة تهريب المشروبات الكحولية، وخاصة بعد أن برزت في التطبيق ثغرات القانون الذي كان سائداً في ذلك الحين، والذي كانت أحكامه تفرض الرقابة الجمركية في مسافة اثني عشر ميلاً ممتدة من الشاطئ نحو البحر على السفن

1- حامد سلطان، القانون الدولي العام في وقت السلم، الطبعة الرابعة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1969، ص 702-703.

2- VINCENT Philippe, Op.Cit., p. 86.

3- GEDIL Gilbert, Op.Cit., p. 139.

4- GUTIERREZ CASTILLO Victor Luis, Op.Cit., p. 150.

5- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 195.

6- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 212.

التي تتجه إلى أحد الموانئ الأمريكية فحسب، وهو ما كان يحدو بالسفن التي تعمل في تهريب المشروبات الكحولية إلى التظاهر بأنها تتجه إلى أحد الموانئ التي لا تتبع الولايات المتحدة الأمريكية ثم تعمد إلى إفراغ حمولتها من المهربات في غفلة من السلطات الأمريكية¹.

وهذا ما دفع الولايات المتحدة الأمريكية إلى إصدار قانون التعريف عام 1922²، والذي أعلنت بموجبه بإرادة منفردة عن فرض الرقابة الجمركية الأمريكية على جميع السفن، مهما كان العلم الذي ترفعه، في المسافة ما بين 3 أميال و12 ميلا بحريا من الساحل الأمريكي، وفرض الجزاءات المختلفة على كل سفينة يثبت أنها تزاوّل عمليات التهريب وخاصة تهريب المشروبات الكحولية³. وأمام معارضة بريطانيا ودول أخرى لهذا الإجراء، عقدت الولايات المتحدة جملة من معاهدات المشروبات الكحولية مع عدد من الدول ابتداء من عام 1924 أعلنت بموجبها مناطق متاخمة⁴، تمارس فيها الدولة الساحلية حق الرقابة والزيارة والمطاردة والقبض خارج البحر الإقليمي⁵.

وهكذا استقرت فكرة المنطقة المتاخمة في تعامل الدول⁶، فقد سلمت المادة 12 من مشروع اللائحة المتعلقة بالبحر الإقليمي في وقت السلم التي أقرها مجمع القانون الدولي في دورة ستوكهولم سنة 1928 أنه: **"في منطقة إضافية متاخمة للبحر الإقليمي تستطيع**

1- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 196.

2- GUTIERREZ CASTILLO Victor Luis,

2-

Op.Cit., p. 151.

3- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 196.

4- وقت الولايات المتحدة اتفاقيات مع كل من: ألمانيا في 11 ماي 1924، النرويج في 24 ماي 1924، الدنمارك في 29 ماي 1924، إيطاليا في 3 جوان 1924، بناما في 6 جوان 1924، فرنسا 30 جوان 1924، هولندا في 21 أوت 1924، كوبا 4 مارس 1926، اليونان 25 أفريل 1928، اليابان 31 ماي 1928، الشيلي 27 ماي 1930 وبولندا 19 جوان 1930. وقد أسست هذه الاتفاقيات فيما بعد لاتفاقيات HELSINKI المبرمة بتاريخ 19 أوت 1925 بين فنلندا وباقي دول البلطيق الساحلية والنرويج. راجع: Gidel Gilbert, Op.Cit., p. 430.

5- محمد طلعت الغنيمي، الأحكام العامة في قانون الأمم، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1970، ص 1126.

6- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 213.

الدولة الساحلية اتخاذ الإجراءات الضرورية للمحافظة على أمنها، واحترام حيادها وإجراءات البوليس الخاصة بالشؤون الصحية والجمركية والصيد، ولها الاختصاص في هذه المنطقة الإضافية بالمخالفات التي تقع ضد اللوائح المتعلقة بهذه المسائل".

كما جاء بالمادة 20 من المشروع الذي أعدته لجنة خبراء جامعة هارفارد في عام 1928-1929 أن: "الملاحة في البحر العالي حرة لجميع الدول، ومع ذلك فإن الدولة تستطيع أن تتخذ بعض الإجراءات في البحر العالي المجاور للبحر الإقليمي بالقدر الذي يكفل في إقليمها أو بحرها الإقليمي ضمان احترام القوانين واللوائح المتعلقة بالضرائب أو الملاحة أو الصحة أو البوليس أو من أجل حمايتها الفورية"¹.

وقد أظهر التحقيق الذي أجرته اللجنة التحضيرية لمؤتمر لاهاي لتدوين القانون الدولي عام 1930، أن هذه الإجراءات أصبحت عامة بين الدول، واستنادا إلى ذلك قدمت هذه اللجنة ورقة عمل إلى المؤتمر، ورد في النقطة الخامسة منها المقترح التالي: "في البحر العالي المتاخم للمياه الإقليمية، يمكن للدولة الساحلية اتخاذ إجراءات الرقابة لغرض تجنب وقوع المخالفات لقوانينها المتعلقة بالضبط الجمركي أو الصحي أو المساس بأمنها من قبل السفن الأجنبية، والمرتبكة على إقليمها أو في مياهها الإقليمية. ولا يمكن اتخاذ إجراءات الرقابة هذه خارج 12 ميل بحري اعتبارا من الساحل"².

ونتيجة لتكرار هذه السوابق، أخذت فكرة المنطقة المتاخمة تستقر تدريجيا في فقه القانون الدولي³، ما شجع عدد كبير من الدول خلال مؤتمر لاهاي لعام 1930 إلى أن تسلم من حيث المبدأ بالفكرة، وهذا على الرغم من اختلاف الآراء بين هذه المجموعة من الدول بصفة خاصة حول موضوع طبيعة الحقوق التي تمارسها الدولة الساحلية في المنطقة⁴. ونفس الموضوع نجده قد أثار نقاشات مستفيضة داخل لجنة القانون الدولي،

1- نقلا عن: صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 200.

2- نقلا عن: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 213.

3- للمزيد من التفاصيل، راجع: صلاح الدين عامر، المنطقة المتاخمة، في قانون البحار الجديد والمصالح العربية، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة، 1977، ص 32-36.

4- GUTIERREZ CASTILLO Victor Luis, Op.Cit., p. 151.

عند بحثها موضوع إعداد مشروع اتفاقيات قانون البحار، والتي توصلت في نهاية المطاف إلى اتفاق تضمنه نص المادة 66 من المشروع الذي أقرته اللجنة في دورة 1956، والذي جاء فيه ما يلي:

"1- يجوز للدولة الساحلية أن تباشر في منطقة من أعالي البحار متاخمة لبحرها الإقليمي الرقابة الضرورية لأجل:

أ- منع خرق نظمها الضريبية والمالية والصحية 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 اثني عشر ميلا من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي.

3- عند تقابل أو تتاخم 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 للدولتين"¹.

أقر المؤتمر الأول لقانون البحار هذا النص في المادة 24 من اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958، مع إضافة لفظ الهجرة عند تعداد المصالح التي يمكن حمايتها في إطار المنطقة المتاخمة².

1- تجد نص المشروع في الكتاب السنوي للجنة القانون الدولي، 1956، وفي وثيقة الأمم المتحدة رقم: A/3159.

2- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 214.

ثانياً: النظام القانوني للمنطقة المتاخمة في ظل اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958

أكدت المادة 24 من اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة على أن المنطقة المتاخمة جزء لا يتجزأ من البحر العالي، وهذا يعني أن المنطقة المتاخمة لا تنتمي للبحر الإقليمي¹، وبالتالي فإنه ليس للدولة الساحلية أن تفرض سيادتها على هذه المنطقة البحرية أو تدعي حقوقاً سيادية على ثرواتها²، وإن كان نص المادة يجيز لها صراحة مباشرة الرقابة الضرورية لأجل: منع خرق قوانينها الجمركية، المالية، الصحية أو المتعلقة بالهجرة، داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي، والمعاقبة على أي خرق لهذه الأنظمة يتم في هذا النطاق.

بهذا فإن اختصاص الدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة محدد حصراً في المجالات المذكورة آنفاً، ولا يمكن أن تتعداها، وهذا ما أكدته لجنة القانون الدولي في تعليقها على نص المادة 66 من مشروعها النهائي بقولها بأن: "قواعد القانون الدولي تخول الدول، ولأغراض محددة، حق مباشرة رقابتها الوقائية والعقابية فوق منطقة من أعالي البحار متاخمة لبحرها الإقليمي. ووجود هذه الرقابة ومباشرتها في تلك المنطقة لا يغير من نظامها القانوني بل تظل مياهها جزءاً من أعالي البحار غير خاضع لسيادة الدول الساحلية، ولا تمارس الدول الساحلية فيها إلا الحقوق المحدودة المنصوص عليها في هذا المشروع أو التي استمدتها الدول من معاهداتها الدولية"³.

1- أنظر: LUCCHINI Laurent et VOELCKEL Michel, Op.Cit., p. 195.

2- راجع في هذا المعنى: VINCENT Philippe, Op.Cit., p. 87.

3- « Le droit international reconnaît aux États le droit d'exercer à certaines fins un contrôle préventif ou protecteur sur une bande de haute mer contiguë à leur mer territoriale. Il est bien entendu que ce pouvoir de contrôle ne modifie pas le régime juridique des eaux sur lesquelles il est exercé. Ces eaux sont et demeurent parties de la haute mer et ne sont pas soumises à la souveraineté de l'État riverain; celui-ci ne peut y exercer que les droits qui lui sont attribués par le présent projet ou qui découlent des traités internationaux ». Annuaire de la C.D.I., 1956, Vol. 2, p. 295.

إن حصر اتفاقية قانون البحار لاختصاصات الدولة الساحلية في مجال المنطقة المتاخمة لم يكون اعتباراً، وإنما جاء لإرضاء الدول البحرية الكبرى التي ما كانت أن تسمح، في تلك الفترة الزمنية، باختصاصات للدولة الساحلية في المنطقة تزيد عما هو مذكور في نص المادة 24. هذه المادة، التي جسدت في حقيقة الأمر تعاملاً دولياً ارتضته دول كثيرة وأيده الفقه الدولي، تعتبر نجاحاً "تسبياً" من وجهة نظر الدول الساحلية كونها لم تستجيب لجميع مطالبها.

فقد طالب عدد كبير من الدول الساحلية خاصة النامية منها بضرورة احتكار الصيد في المنطقة المتاخمة، لأن ذلك سيكفل تطوير اقتصادها وإشباع احتياجاتها المحلية ويضمن لمواطنيها بوجه خاص الحصول على عناصر الغذاء الرخيص¹. كما طالبت بحقوق خاصة في موضوع الأمن².

وبالمقابل عارضت دول أخرى الاعتراف بحقوق خاصة في موضوع الأمن للدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة باعتبار أن ذلك يجعل حقوقها في المنطقة معادلة لحقوقها في البحر الإقليمي³. وهذا ما ذهبت إليه لجنة القانون الدولي في تقريرها النهائي عندما أكدت على أن: تقرير حقوق أمن خاصة في المنطقة المتاخمة أمر غير مقبول، ذلك أن

1- أنظر على سبيل المثال، الاقتراح المكسيكي في وثيقة الأمم المتحدة رقم: A/CONF.13/C.I/L.141، والاقتراح الكندي في الوثيقة رقم: A/CONF.13/C.I/L.77.

2- أنظر على سبيل المثال، اقتراح الفلبين في وثيقة الأمم المتحدة رقم: A/CONF.13/C.I/L.13، اقتراح بولندا في الوثيقة رقم: A/CONF.13/C.I/L.54 واقتراح كوريا في الوثيقة رقم: A/CONF.13/C.I/L.84.

3- جاء في المذكرة الإيضاحية للمرسوم الصادر عن أمير دولة الكويت في 1967/12/17 في شأن تحديد عرض البحر الإقليمي ما يلي: "يقر العرف الدولي بوجود منطقة بحرية متاخمة للمياه الإقليمية أو البحر الإقليمي لا يكون للدول عليها كامل السيادة كما هو الشأن بالنسبة لمياهها الإقليمية أو بحرها الإقليمي بل تمارس عليها فقط بعض الحقوق أو الصلاحيات لاسيما فيما يتعلق بالشؤون الصحية والملاحية والتدابير المتعلقة بالتهريب الجمركي والهجرة (التسلل)، وإن كانت بعض الدول تزيد في هذه الصلاحيات لكي تشمل الأمن وأغراض أخرى مما يقارب بين سلطان الدولة الساحلية على هذه المنطقة المتاخمة، وبين سيادتها على مياهها الإقليمية أو بحرها الإقليمي". نقلاً عن: عوض محمد المر، مرجع سابق، ص 250.

مصطلح الأمن غامض إلى حد كبير، وغموضه هذا يفتح للدول الساحلية بابا تنفذ منه إلى إساءة استعمال حقوقها المتصلة بالدفاع عن أمنها، وهي حقوق تحميها غالبا لوائحها الصحية والجمركية. بل أن حق الدفاع الذاتي الممنوح لكل دولة يعد كافيا لتحويلها سلطة اتخاذ التدابير اللازمة لحماية أمنها إذا تهدده خطر مباشر وحال¹.

شهد المؤتمر الأول لقانون البحار تكتلا من بعض الدول الساحلية التي تريد تقرير المزيد من الحقوق في المنطقة المتاخمة سواء عن طريق مد عرض المنطقة المتاخمة إلى اثني عشرة ميلا بحريا تقاس من الحدود الخارجية لا الداخلية لبحرها الإقليمي²، أو عن طريق اعتبار المنطقة المتاخمة حيزا تحمي الدولة الساحلية فيه مصالح الهجرة وحقوقها المنفردة في المصايد وتلك المتعلقة بالدفاع عن أمنها³.

وقد أسفر الاقتراح في اللجنة الأولى لهذا المؤتمر عن قبولها إدراج مصالح الأمن والهجرة ضمن المصالح التي يجوز أن تحميها الدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة،

¹ - « La Commission n'a pas reconnu, dans la zone contiguë, des droits spéciaux en matière de sécurité. Il lui a paru, d'une part, que le caractère extrêmement vague du terme « sécurité » ouvrirait la voie aux abus; d'autre part, elle a estimé que l'attribution d'un pareil droit ne serait pas nécessaire. L'exercice de la police douanière et sanitaire suffira dans la plupart des cas à sauvegarder la sécurité de l'État. Pour ce qui est des mesures de légitime défense contre une menace imminente et directe à la sécurité de l'État, la Commission se réfère aux principes généraux du droit international et à la Charte des Nations Unies ». Annuaire de la C.D.I., 1956, Vol. 2, p. 295.

² - راجع: الاقتراح الكولومبي إلى اللجنة الأولى للمؤتمر الأول لقانون البحار، في وثيقة الأمم المتحدة رقم: A/CONF13/C.1/L.82، ص 234. وقد تقدم مندوب بيرو باقتراح عكسي يحظر مد المنطقة المتاخمة لأكثر من 12 ميلا بحريا تقاس من خط الأساس الذي يبدأ منه قياس عرض البحر الإقليمي، راجع الوثيقة رقم: A/CONF.13/C.1/L.139، ص 249.

³ - راجع: أقوال مندوب الفلبين في الاجتماع السادس والثلاثين للجنة الأولى للمؤتمر الأول لقانون البحار بتاريخ 3 أبريل 1958، وكذلك أقوال مندوب بولندا في ذات الاجتماع، ص 107، الفقرتان (20) و(29) من محاضر أعمال اللجنة الأولى.

وأصبح النص الذي اعتمدته هذه اللجنة بالصيغة الآتية: "الدولة الساحلية في منطقة أعالي البحار المتاخمة لبحرها الإقليمي، أن تتخذ التدابير الضرورية التي تتوخى بها منع أو ردع كل إخلال بلوائحها الصحية والجمركية والمالية ولوائح الهجرة، وكذا كل اعتداء على أمنها"¹.

غير أن المؤتمر رفض في اجتماعاته الكاملة توصية اللجنة الأولى المشار إليها وقصر المصالح التي تجوز أن تحميها الدول الساحلية في المنطقة المتاخمة على مصالحها الصحية والمالية والجمركية ومصالح الهجرة. وقد كشف المؤتمر كذلك عن أن حقوق الدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة لا تزيد عن مجرد حقوق رقابة موجهة لخدمة أغراض محدودة ليس من بينها مصالح الصيد أو الأمن، وأن المنطقة المتاخمة هي في حقيقة الأمر مجرد جزء من أعالي البحار يحكمها مبدأ الحرية مع مراعاة حقوق الرقابة الضرورية التي تكفل بها الدولة الساحلية - وعن طريق التدابير الوقائية أو إجراءاتها العقابية- مواجهة الإخلال بلوائحها الصحية والمالية والجمركية ولوائح الهجرة، كلما وقع هذا الإخلال داخل إقليمها أو بحرهما الإقليمي³. ومن جهة أخرى، فإن المادة 22 من اتفاقية أعالي البحار تخول الدولة الساحلية الحق في بدء المطاردة الحثيثة من المنطقة المتاخمة، وذلك إذا وقع أي إخلال بالحقوق التي تحميها المنطقة المتاخمة⁴.

1- أنظر: الاقتراح الذي تقدمت به بولندا في وثيقة الأمم المتحدة رقم: A/CONF.13/C.I/L.78، والذي وافقت عليه اللجنة الأولى بأغلبية 33 صوتاً ضد 27 وامتناع 15، ص 181، فقرة 18 من محاضر أعمال اللجنة).

2- نقلاً عن: عوض محمد المر، مرجع سابق، ص 251.

3- للمزيد من التفاصيل راجع: وثيقة الأمم المتحدة رقم: A/CONF.13/38, p. 132-135.

4- عوض محمد المر، مرجع سابق، ص 251.

الفرع الثاني

حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة

تنص المادة 55 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على مايلي: " **المنطقة الاقتصادية الخالصة هي منطقة واقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له...** ". لذا فإن هذه المنطقة تستوعب المنطقة المتاخمة كلياً¹، وبذلك فإن الحد الداخلي للمنطقة الاقتصادية الخالصة هو ذاته الحد الداخلي للمنطقة المتاخمة²، أي هو الحد الخارجي للبحر الإقليمي، الذي يتجسد في ذلك الخط الوهمي الذي يبعد عن خط الأساس، كقاعدة، باثني عشر ميلاً بحرياً، والذي يرسم بإتباع طريقة منحني التماس أو الأقواس. طبقاً للمادة 57 من اتفاقية قانون البحار³، فإن امتداد المنطقة الاقتصادية الخالصة يبدأ من خط الأساس الذي يعتمد عليه لحساب عرض البحر الإقليمي، هذا الامتداد الذي لا يجوز إطلاقاً أن يزيد عن 200 ميلاً بحرياً⁴، ولكن بإمكانه أن يقل عن ذلك برغبة الدولة الساحلية⁵.

1- أنظر كل من: عبد المنعم محمد داود، مرجع سابق، ص 72، SEMMAE Saad Eddine, Les délimitations internationales question des fonds marins, Dahlab, Algérie, 1990, p. 22.

2- أنظر: CAFLISCH Lucius, « Les zones maritimes sous juridiction nationale... », Op.Cit., p. 84.

3- التي تنص على مايلي: "لا تمتد المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى أكثر من 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي".

4- سبعة وأربعين دولة مدت منطقتها الاقتصادية الخالصة إلى 200 ميلاً بحرياً، للمزيد من التفاصيل راجع: ORREGO VICUNA Francisco, « La zone économique exclusive dans la législation et la pratique des Etats », in : droit de la mer 2, A. Pedone, paris, 1990, p. 06.

5- راجع: LADRIT DE LACHARRIER René, « Les zone économique française de 200 Milles », in : A.F.D.I., Vol 22, 1976, p. 641-652.

يتضح مما سبق أن عرض المنطقة الاقتصادية الخالصة كقاعدة هو: 188 ميلا بحريا، هذا العرض الذي يمكن أن يزيد، بضيق البحر الإقليمي للدولة الساحلية عن 12 ميلا بحريا بإرادتها، أو ينقص بازدياد عرض البحر الإقليمي عن 12 ميلا بحريا نتيجة وجود مرتفعات تتحسر عنها المياه عند الجزر، طبقا للمواد 11 و 13 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

أما عن طريقة رسم الحد الخارجي للمنطقة الاقتصادية الخالصة، فاتفاقية قانون البحار وعلى غرارها اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958، لا تفيدنا في هذه المسألة بشيء. ولكن يمكن أن تعتمد الطريقة المتبعة لرسم الحد الخارجي للبحر الإقليمي، أي طريقة منحنى التماس أو الأقواس¹، باعتبارها طريقة مثلى وأقرب للدقة والعدالة².

يجب أن لا يفوتنا هنا التذكير بأن الجزر بمفهوم المادة 1/121 من اتفاقية قانون البحار، لها منطقة اقتصادية خالصة³ إلى جانب البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والجرف القاري، وتحدد هذه المناطق البحرية فيها بنفس الأحكام التي تضمنتها اتفاقية قانون البحار، والمطبقة على الأقاليم البرية للدول الساحلية.

بمفهوم المخالفة للفقرة الثالثة من المادة 121 من اتفاقية قانون البحار، يكون للصخور التي تهئ لاستمرار السكنى البشرية أو استمرار حياة اقتصادية خاصة بها، منطقة اقتصادية خاصة وجرف قاري. فنص المادة جاء بالصيغة الآتية: **"ليس للصخور**

1- CAFLISCH Lucius, « Les zones maritimes sous juridiction nationale... », Op.Cit., p. 85.

2- لأن طريقة تحديد الحدود البحرية يجب أن تتفق مع مبدأ العدالة، للمزيد من التفاصيل أنظر: Affaire du plateau continental (Tunisie/Jamahiriya arabe libyenne), Arrêt, C.I.J., Rec. 1982, p. 59-60, par. 70.

VINCENT Philippe, Op.Cit., p. 95.

3- أنظر:

التي تهيئ لاستمرار السكنى البشرية أو استمرار حياة اقتصادية خاصة بها، منطقة اقتصادية خالصة أو جرف قاري". فالصخور التي لا تهيئ للأغراض المذكورة في متن هذه الفقرة لا تكون لها منطقة اقتصادية خالصة ولا جرف قاري، وتكتفي ببحر إقليمي ومنطقة متاخمة¹.

يرتكز التحديد الذي أوردناه للمنطقة الاقتصادية الخالصة، أساساً على المادة 55 من اتفاقية قانون البحار، والتي تعتبر أن المنطقة الاقتصادية الخالصة هي منطقة بحرية تقع وراء البحر الإقليمي، وتكون ملاصقة له. ليفهم من هذه المادة أن المنطقة الاقتصادية الخالصة تحتوى المنطقة المتاخمة، وما هذه الأخيرة إلا جزء منها، فتحدد المنطقة الاقتصادية من الداخل من الحد الخارجي للبحر الإقليمي.

هذا التحديد منطقي إذا حصرناه في المادة 55 من اتفاقية قانون البحار، لكنه لا يستقيم إذا ما قارنا بين ما للدولة الساحلية من سلطات على المنطقة المتاخمة²، ومالها على المنطقة الاقتصادية الخالصة³، خاصة وأن المؤتمر الثالث لقانون البحار قد رفض اقتراح نيجيريا الهادف إلى مد الاختصاصات المحدودة الممنوحة للدولة الساحلية إلى عموم المنطقة الاقتصادية الخالصة⁴. أضف إلى ذلك أن المنطقة المتاخمة أسبق للوجود، وبقائها تؤكد بالرغم من النقاش الحاد في المؤتمر الثالث لقانون البحار حول جدواها بعد استحداث المنطقة الاقتصادية الخالصة⁵، وأن اتفاقية قانون البحار خصصت للمنطقة

1- أنظر: KOLB Robert, L'interprétation de l'article 121, paragraphe 3, de la convention de Montego Bay sur le droit de la mer : les « rochers qui ne prêtent pas à l'habitation humaine ou à une vie économique propre... », In : A.F.D.I., Vol 40, N° 1, 1994, pp. 876-909.

2- أنظر: GAUTIER-AUDEBER Agnès, Op.Cit., p. 9-10.

3- أنظر: جابر إبراهيم الراوي، مرجع سابق، ص 68.

4- راجع وثيقة الأمم المتحدة رقم: 1 A/CONF.62/C.2/L.21/Rev.

5- أنظر: محمد سامي عبد الحميد وآخرون، مرجع سابق، ص 455.

المتاخمة مادة مستقلة عن الجزء المخصص للمنطقة الاقتصادية الخالصة، والأرجح أن ذلك لم يتم اعتباطاً، بخلاف ما يراه البعض على أنه سوء ترتيب لا يجب أن ينتج عنه حكم¹، كما أن للدولة الساحلية أن تعلن لنفسها منطقة متاخمة دون المنطقة الاقتصادية الخالصة، وأن الفقرة الثانية من المادة 33 من اتفاقية قانون البحار وسعت من عرض المنطقة المتاخمة إلى 24 ميلاً بحرياً مقيساً من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي². كل هذا يوحي بالطبيعة المتميزة والمنفردة للمنطقة المتاخمة، والتي يجب أن تأخذ بالاعتبار عند تحديد المنطقة الاقتصادية الخالصة³.

هذا ما يثير التساؤل الآتي: هل سلطات الدولة على المنطقة المتاخمة تقتصر على تلك التي حددتها اتفاقية قانون البحار في المواد 33 و 111 و 303 على التوالي، ولا تشمل اختصاصات الدولة الساحلية على المنطقة الاقتصادية الخالصة؟ إذا كانت الإجابة بالنفي، أفلا يكفي ذلك للتأكيد بأن المنطقة المتاخمة ما هي إلا جزء من المنطقة الاقتصادية الخالصة؟

تنص المادة 58 من اتفاقية قانون البحار على ما يلي: "لا تمتد المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى أكثر من 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي".

تركيز المادة على خطوط الأساس عند تناول مسألة امتداد المنطقة الاقتصادية الخالصة لم يأت صدفة، بل لأن خط الأساس خط ثابت لا يتغير، ولأن ولاية الدولة

1- محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي للبحار في أبعاده الجديدة، 1982، ص 170.

2- أسست الجزائر المنطقة المتاخمة للبحر الإقليمي سنة 2004، وحددت عرضها ب 24 ميلاً بحرياً يتم قياسها انطلاقاً من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي. أنظر: المادة الأولى من المرسوم الرئاسي رقم 04-344 مؤرخ في 6 نوفمبر 2004، ج.ر.ج.ج.، صادرة في 7 نوفمبر 2004، ع 70، ص 4.

3- في هذا المعنى أنظر: عبد المنعم محمد داود، مرجع سابق، ص 72.

الساحلية تتناقص كلما اتجهنا نحو البحر العالي¹. فسيادة الدولة الساحلية في البحر الإقليمي يرد عليها حق المرور البريء، الذي لا ينطبق في مجال المياه الداخلية كأصل، وجميع السلطات التي للدولة الساحلية في منطقتها المتاخمة تتمتع بها في مجال بحرها الإقليمي، وبما أن الأمر كذلك، فاختصاصات الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة تكون في المنطقة المتاخمة والعكس غير صحيح. وبما أنه تم تمييز المياه الداخلية والبحر الإقليمي عن المنطقة الاقتصادية الخالصة، فلماذا لا بالنسبة للمنطقة المتاخمة؟

ربما ذلك محاولة توفيقية من طرف اتفاقية قانون البحار لوجهات النظر المتباينة حول جدوى الإبقاء على المنطقة المتاخمة بعد استحداث المنطقة الاقتصادية الخالصة². فأبقت الاتفاقية على المنطقة، وأتت في المادة 33 بنفس السلطات تقريبا التي منحتها اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة للدول الساحلية في المادة 24، مع جديد المادة 303 من اتفاقية قانون البحار، ولكنها، وبالمقابل، في المادة 55 اعتبرت جزءا من المنطقة الاقتصادية الخالصة، فلا هي أزاحتها، وما أبقته كمنطقة بحرية مستقلة صراحة؟ أما بخصوص تحديد حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة، فإن المادة 74 من اتفاقية قانون البحار نصت على ما يلي: 1- يتم تعيين المنطقة الاقتصادية الخالصة بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة عن طريق الاتفاق على أساس القانون الدولي، كما أشير إليه في المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية، من أجل التوصل إلى حل منصف.

2- إذا تعذر التوصل إلى اتفاق في غضون فترة من الزمن، لجأت الدول المعنية إلى الإجراءات المنصوص عليها في الجزء الخامس عشر.

1- أنظر: علي مزاح، مرجع سابق، ص 984.

2- أنظر: صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار: دراسة لأهم أحكام اتفاقية قانون البحار لعام 1982، ص 214.

3- في انتظار التوصل إلى اتفاق وفقا لما هو منصوص عليه في الفقرة 1، تبذل الدول المعنية، بروح من التفاهم والتعاون قصارى جهودها للدخول في ترتيبات مؤقتة ذات طابع علمي، وتعمل خلال هذه الفترة الانتقالية على عدم تعريض التوصل إلى الاتفاق النهائي للخطر أو إعاقته، ولا تتطوي هذه الترتيبات على أي مساس بأمر تعيين الحدود النهائي.

4- عند وجود اتفاق نافذ بين الدول المعنية، يفضل في المسائل المتصلة بتعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة وفقا لأحكام ذلك الاتفاق".

تكرر حرفيا نص هذه المادة، في المادة 83 من اتفاقية قانون البحار المتعلقة بتعيين حدود الجرف القاري بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة، لذا وتناديا للتكرار نترك تفاصيل نص المادة لدراسة لاحقة في إطار المبحث الثاني من هذا الفصل، ونكتفي هنا بالإشارة إلى أن المادة 74 وعلى خلاف المادة 15 لم تنص صراحة على مبدأ البعد المتساوي لتحديد الحدود بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة¹. كما أنها وعلى غرار المادة 15 منحت لإرادة الدول المعنية الأولوية في تعيين الحدود عن طريق الاتفاق لكنها قيدت هذا الأخير بأحكام القانون الدولي، وكما أشير إليه في المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية²، وهذا من أجل التوصل إلى حل منصف.

1- محمد سامي عبد الحميد وآخرون، مرجع سابق، ص 461-462.

2- راجع في شرح المادة: حبيب خدّاش، دروس في القانون الدولي العام، 2004، ص 26-28.

الفرع الثالث

الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة

لا ريب أن تحديد الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة يعد أمرا بالغ الدقة والصعوبة¹، فهي تبدو بمثابة ثورة على التقسيمات التقليدية المستقرة، والمسلم بها في القانون الدولي للبحار، وقد جاء إقرارها في اتفاقية قانون البحار بمثابة نوع من التوفيق بين المصالح المتعارضة للدول البحرية الكبرى ودول العالم الثالث في إطار ذلك الصراع العنيف الذي شهدته الأعوام الأخيرة بين الأفكار التقليدية المدافعة عن حرية البحار²، وبين المصالح الاقتصادية الحيوية للشعوب وخاصة شعوب العالم الثالث³، من أجل التوصل إلى تنظيم اقتصادي وقانوني جديد تعد المنطقة الاقتصادية واحدة من أبرز أركانه⁴.

كان موضوع الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة من أكبر الموضوعات إثارة للجدل في المؤتمر الثالث لقانون البحار في الدورة الخامسة في نيويورك عام 1976، وفي الدورة السادسة في نيويورك أيضا عام 1977. فإذا كان هناك إجماع دولي على قبول الفكرة الجديدة إلا أن الطبيعة القانونية لها كانت من أكثر المشكلات تعقيدا ذلك لأن كل اتجاه من الاتجاهات التي سادت المناقشات كان يسعى لتحقيق مصالح معينة⁵.

تعد مسألة تحديد الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة ذات أهمية عملية جوهرية، إذ أنها تحكم مقدار ما للدولة الساحلية، وما للدول الأخرى من حقوق في هذه المنطقة البحرية، فإن كانت من البحر العالي، نتج عن ذلك أن هذه الحقوق والاختصاصات التي تتمتع بها الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، هي

1- حول هذه المسألة راجع: LUCCHINI Laurent et VOELCKEL Michel, Op.Cit., p. 211-216.

2- أنظر: TREVES Tullio, « La communauté européenne et la Zone économique exclusive », in : A.F.D.I., Vol 22, 1976, p. 656-666.

3- LADRIT DE LACHARRIERE René, « La zone économique française de 200 milles », in : A.F.D.I., Vol 22, 1976, p. 642.

4- LUCCHINI Laurent et VOELCKEL Michel, Op.Cit., p. 38-42.

5- جابر إبراهيم الراوي، مرجع سابق، ص 149.

الحقوق التي يسميها الفقهاء الفرنسيون الاختصاصات بالتخصيص (compétence d'attribution)، وهذا يعني أنه في حالة سكوت النصوص وباعتبار أن المنطقة من البحر العالي، فإن الحريات هي التي تكون الأساس وأن الحقوق واختصاصات الدولة الساحلية يجب أن تعتبر استثناء عن المبدأ، وأن كل استثناء لا بد أن يفسر بشكل ضيق. وبالعكس، لو اعتبرنا المنطقة الاقتصادية الخالصة "منطقة ولاية وطنية" من نوع جديد، فإن ذلك يقودنا إلى اعتبار الأساس هو حقوق واختصاصات الدولة الساحلية، وأن حريات الملاحة والطيران ومد الأسلاك والأنابيب المغمورة ما هي إلا بقايا من نظام البحر العالي القديم في المنطقة الاقتصادية الخالصة، وبالتالي كاستثناء من سيطرة الدولة الساحلية¹.

يمكن القول على وجه العموم أن محاولات تحديد الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة، تتردد بين اتجاهات رئيسية ثلاثة، أولها هو ذلك الذي ينطلق من بداية التأكيد على وجوب النظر إلى المنطقة الاقتصادية الخالصة بصفاتها جزءا من أعالي البحار، تتقرر عليها بعض الحقوق الخاصة أو التفضيلية للدولة الساحلية، بيد أن تلك الحقوق لا ينبغي لها أن تؤثر على وصفها كجزء من أعالي البحار².

يركز الاتجاه الثاني على وجوب النظر إلى المنطقة الاقتصادية الخالصة، من وجهة الحقوق الإقليمية المقرر عليها للدولة الساحلية. أما أصحاب الاتجاه الثالث يرون بأن المنطقة الاقتصادية الخالصة، ليست بحرا إقليميا متسعا، ولكنها في الوقت ذاته ليست جزءا من أعالي البحار، على إطلاق ذلك الوصف، وأنها من هذا المنطلق ذات طبيعة قانونية خاصة³، ويستند هذا الاتجاه إلى الحجج التالية:

أولا: المنطقة الاقتصادية الخالصة تمثل منطقة انتقالية بين الحقوق شبه الكاملة للدولة الساحلية في بحرها الإقليمي وبين الحريات التقليدية المطلقة لكافة الدول في أعالي البحار.

1- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 319.

2- أنظر: جابر إبراهيم الراوي، مرجع سابق، ص 149-150.

3- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 254، أنظر كذلك: QUOC DINH Nguyen, DAILLIER

Patrick et PELLET Alain, Op.Cit., p. 1083.

ثانياً: إن فكرة الحقوق المتبقية التي وردت في المادة 59 من اتفاقية قانون البحار تؤيد الاتجاه القائل بالطبيعة القانونية الخاصة للمنطقة الاقتصادية الخالصة، فهذه المادة تنص على ما يلي: "في الحالات التي لا تسند فيها هذه الاتفاقية إلى الدولة الساحلية أو إلى دول أخرى حقوقاً أو ولاية داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة، وينشأ فيها نزاع بين مصالح الدولة الساحلية وأية دولة أخرى، ينبغي أن يحل النزاع على أساس الإنصاف وفي ضوء كافة الظروف ذات الصلة مع مراعاة أهمية المصالح موضوع النزاع بالنسبة إلى كل من الأطراف وإلى المجتمع الدولي ككل". لم تسند هذه المادة الاختصاص بمباشرة الحقوق المتبقية إلى كافة الدول نزولاً على مطالب الدول البحرية الكبرى في المؤتمر الثالث لقانون البحار، ولم تسندها إلى الدول الساحلية نزولاً على مطالبها بذلك في هذا المؤتمر، ولكنها أقامت نوعاً من التوازن الدقيق بين مصالح الدول الساحلية ومصالح الدول الأخرى والأسرة الدولية ككل، وهذا الموقف ليس في حقيقة الأمر إلا تعبيراً عن الوضع الخاص للمنطقة الاقتصادية الخالصة¹.

ثالثاً: إن هذا التكييف القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة باعتبارها ذات طبيعة خاصة يستند أيضاً إلى تحديد اتفاقية قانون البحار للمقصود بالمنطقة الاقتصادية الخالصة وبأعالي البحار، فالمادة 55 من هذه الاتفاقية أشارت إلى أن المنطقة الاقتصادية الخالصة منطقة بحرية واقعة وراء البحر وملاصقة له، فجاء نص المادة على النحو الآتي: "المنطقة الاقتصادية الخالصة منطقة واقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له يحكمها النظام القانوني المتميز في هذا الجزء، وبموجبه تخضع حقوق الدولة الساحلية وولايتها وحقوق الدول الأخرى وحياتها للأحكام ذات الصلة من هذه الاتفاقية". أما المادة 86 من الاتفاقية التي حددت أعالي البحار، استبعدت المنطقة الاقتصادية الخالصة من المناطق التي ينطبق عليها هذا الوصف بنصها على مايلي: "تنطبق أحكام هذا الجزء على جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر العالي أو المياه الداخلية لدولة ما، أو لا تشملها المياه الأرخيبيلية

1- جلال عبد الله معوض، الأبعاد الإنمائية لقانون البحار الجديد ومصالح بلدان العالم الثالث والبلدان العربية مع إشارة خاصة إلى المنطقة الاقتصادية الخالصة، دراسة ضمن قانون البحار الجديد والمصالح العربية، مرجع سابق، ص 473-474.

لدولة أرخبيلية. ولا يترتب على هذه المادة أي انتقاص للحريات التي تتمتع بها جميع الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة وفقا للمادة 58.

الراجح لدينا أن المنطقة الاقتصادية ذات طبيعة قانونية خاصة (Sui generis) فهي تحتوي على عناصر من البحر الإقليمي وعناصر من البحر العالي إنها كما وصفها الأستاذ (Queneudec) منطقة وسطي للانتقال فلا يمكن النظر إليها باعتبارها مكملية للإقليم الوطني للدولة أو امتداد له، وإنما يمكن أن تكون منطقة إضافية منشأة خارج إقليم الدولة الساحلية لغرض تلبية بعض المصالح الوطنية. هذه الصفة الإضافية تجعل من المنطقة الاقتصادية الخالصة منطقة انتقال بين البحر الإقليمي والبحر العالي ومن هنا تأتي طبيعتها المختلطة ذات الصفة الهجين التي تجعل منها وحدة قانونية متميزة. لقد وصفها أندريه أكيلار، رئيس اللجنة الثانية في المؤتمر¹، قائلا: "...مما لا شك فيه أن المنطقة الاقتصادية الخالصة ليست من البحر العالي وليست من البحر الإقليمي...إنها منطقة ذات طبيعة خاصة. إنها شبه بحر عال أو شبه بحر إقليمي كالتقنية نصف الفارغة ونصف المملوءة"².

¹ - عند تقديمه للنص المنقح، الوثيقة رقم: A/CONF.62/WP.8/Rev.I/Part II, p. 166.

² - نقلا عن: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 324. يقول الأستاذ صلاح الدين عامر: "وعلى الرغم من تقديرنا لهذا الرأي الأخير بوجه خاص... فإننا نعتقد أن الممارسة الدولية في الأعوام القادمة سوف تؤدي إلى إبراز أبعاد جديدة تسهم ولا شك في محاور متعددة إلى الأفراد بالجانب الأعظم من الحقوق المتبقية في المنطقة الاقتصادية الخالصة على النحو الذي قد يؤدي إلى تأيد إسباغ ولاية الدولة الساحلية على المنطقة الاقتصادية الخالصة، على النحو الذي قد يؤدي إلى تحقق نبوءة بعض الفقهاء، الذين ذهبوا إلى القول بأنه: من المتعين النظر إلى المنطقة الاقتصادية الخالصة، بوضعها الحالي، بوصفها الخطوة الأولى نحو فرض الولاية الكاملة للدولة الساحلية على المنطقة الاقتصادية الخالصة"، صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 359-360؛ وبضيف الأستاذ جلال عبد الله معوض قائلا: "إننا مع د. صلاح الدين عامر فيما ذهب إليه... بيد أننا نعتقد أن مثل هذه النبوءة قد تتحقق بالنسبة للدول الساحلية المتقدمة وحدها لأنها تملك من القدرات ما يمكنها من الانفراد بممارسة الحقوق المتبقية في مناطقها الاقتصادية الخالصة وفرض ولايتها الإقليمية الكاملة عليها، ولكن يصعب تحقق ذلك بالنسبة للدول الساحلية النامية التي تفتقد هذه القدرات وترتبط بعلاقات تبعية بالدول المتقدمة الغربية....الخ"، جلال عبد الله معوض، ص 474.

المطلب الثاني

حقوق الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة

كانت الدول الساحلية خاصة النامية منها تطالب حتى قبل انعقاد المؤتمر الثالث لقانون البحار، بضرورة مد سيادتها الإقليمية إلى مسافة تزيد عما كان مكرس في اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958، وخلال مفاوضات المؤتمر وحدة هذه الدول مواقفها، ما خفف بالنتيجة من شدة معارضة الدول البحرية الكبرى¹، التي أبدت استعدادها لتقديم تنازلات بشرط أن لا يكون في ذلك مساس بمصالحها الحيوية في البحار. وانطلاقاً من هذا المنطق دخلت الأطراف المتعارضة المصالح في مناقشات مطولة انتهت بتقديم تنازلات متبادلة انسجمت في أحكام توفيقية تضمنها الجزء الخامس من اتفاقية قانون البحار.

تتضح هذه الأحكام التوفيقية في كون أن الاتفاقية لم تعترف بسيادة الدولة الساحلية على المنطقة الاقتصادية الخالصة، وهذا ينصب في مصلحة الدول البحرية الكبرى، إلا أنها بالمقابل، وإرضاء للدول الساحلية منحت لهذه الأخيرة حقوقاً سيادية على ثروات المنطقة الاقتصادية الخالصة (الفرع الأول)، بالإضافة إلى الولاية التي منحتها إياها في المنطقة (الفرع الثاني).

الفرع الأول

الحقوق السيادية التي للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة

تنص الفقرة الأولى (أ) من المادة 56 من اتفاقية قانون البحار على ما يلي: " للدولة الساحلية، في المنطقة الاقتصادية الخالصة: حقوق سيادية لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية، الحية منها وغير الحية، للمياه التي تعلو قاع البحر ولقاع البحر وباطن أرضه وحفظ هذه الموارد وإدارتها، وكذلك فيما يتعلق بالأنشطة الأخرى للاستكشاف والاستغلال الاقتصادي للمنطقة، كإنتاج الطاقة من المياه والتيارات والرياح".

¹ - أنظر: LUCCHINI Laurent, « une nouvelle vague de nationalisme maritime : quelques réponses de la pratique », in : droit de la mer, Pedone, Paris, 1992, p. 38-42

يفهم من النص أن الحقوق السيادية التي للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، وثيقة الارتباط بالمصالح الاقتصادية في هذه المنطقة البحرية، بل وتقتصر عليها، وهذا ما يبرر تسميتها بالمنطقة الاقتصادية الخالصة. أي أن اتفاقية قانون البحار لا تعترف بسيادة الدولة الساحلية على المنطقة بحد ذاتها، ولكن، وبالمقابل، تمنحها "حقوقاً ممانعة" للأغراض المذكورة في نص الفقرة أعلاه¹، بمعنى أنه لا يجوز لغير الدولة الساحلية المعنية أن تستفيد من المزايا الاقتصادية للمنطقة، إلا بموافقة منها وبالشروط التي تضعها هي²، وتبقى مسألة "الفائض" في الموارد الحية مرتبطة باقتصاد الدولة الساحلية³ وبكمية الصيد التي تسمح بها⁴ وقدرتها على جنيها، هذه القدرة التي تخضع للسلطة التقديرية لدولة الساحل⁵.

كما يلاحظ من خلال النص السالف الذكر، أن الحقوق السيادية التي للدولة الساحلية على ثروات المنطقة الاقتصادية الخالصة تشمل حتى الموارد الطبيعية غير الحية المتواجدة في قاع وباطن قاع هذه المنطقة، إلا أن الفقرة الثالثة من المادة 56 من اتفاقية قانون البحار، أخضعت ممارسة الدولة الساحلية لحقوقها على هذه الموارد للأحكام الخاصة بالجرف القاري، وعلى هذا الأساس تثار مسألة العلاقة القانونية بين كل من

1- راجع: قرار الجمعية العامة رقم: 21 (A/9021)، ص 77-78، وكذا الاقتراح الذي تقدمت به كل من: الجزائر، الكمرون، غانة، كنيا، ليبيريا، الاتحاد السوفيتي... إلى لجنة الاستخدامات السلمية لقيعان البحار، في الوثيقة رقم: A/AC.138/SC11/L.36، ص 87-88. وأنظر كذلك، الاقتراح الذي تقدمت به كل من: كندا، الشيلي، الهند، المكسيك، نيوزيلندا... إلى المؤتمر الثالث لقانون البحار، في الوثيقة رقم: A/CONF.62/L.4، ص 82-83. وأخيراً الاقتراح النيجيري في الوثيقة رقم: A/CONF.62/C.2/L.21، ص 199-200.

2- راجع موقف كل من: الصين، اسلندا وتونقا في وثيقة الأمم المتحدة رقم: A/CONF.62/C2/SR.24، ص 187-190. ونظر كذلك الموقف الأرجنتيني، في الوثيقة رقم: A/CONF.62/C.2/SR.25، ص 196، الفقرتين 21-22.

3- المادة 71 من اتفاقية قانون البحار.

4- الفقرة الأولى من المادة 61 من نفس الاتفاقية.

5- الفقرة الثانية من المادة 62 من نفس الاتفاقية.

المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري؟، وهذا ما سنناقشه لاحقاً في إطار دراسة النظام القانوني الخاص بالجرف القاري.

تجدر الإشارة في هذا المقام، إلى أن الإحالة التي أجرتها الفقرة الثالثة من المادة أعلاه، **جاءت عامة وغير دقيقة**، وهذا يتضح جلياً من خلال التحديد الذي قدمته الفقرة الرابعة من المادة 77 من اتفاقية قانون البحار، والتي لا تخضع لنظام الجرف القاري جميع الكائنات الحية المتواجدة على القاع أو باطن القاع، بل تقصره على الكائنات الحية التي تنتمي إلى الأنواع الأبدية فقط، أي الكائنات التي تكون في المرحلة التي يمكن جنينها فيها، إما غير متحركة وموجودة على قاع البحر أو تحته، أو غير قادرة على الحركة إلا وهي على اتصال مادي دائم بقاع البحر أو باطن أرضه، والتي استثنتها صراحة المادة 68 من اتفاقية قانون البحار، من نظام المنطقة الاقتصادية الخالصة، وهذا ما يشير منطقياً التساؤل حول النظام القانوني الذي تخضع له باقي الموارد الطبيعية الحية الأخرى المتواجدة في قاع أو باطن قاع المنطقة الاقتصادية الخالصة؟

مع العلم أن الموارد الطبيعية الحية الموجودة في العمود المائي، تخضع لنظام المنطقة الاقتصادية الخالصة¹. ويقصد بالموارد الطبيعية الحية، الثروات الحية الحيوانية منها والنباتية. وتشمل الثروات الحيوانية جميع أنواع الأسماك، بما في ذلك الأنواع كثيرة الارتحال² والثدييات البحرية³ والأنواع البحرية النهرية السريعة⁴ والأنواع النهرية البحرية

1- المادة 56، 61، 62 من اتفاقية قانون البحار.

2- أنظر: قائمة الأنواع الكثيرة الارتحال الواردة في المرفق الأول من نفس الاتفاقية.

3- تنص المادة 65 من نفس الاتفاقية على مايلي: "ليس في هذه الجزء-أي الجزء الخاص بالمنطقة الاقتصادية الخالصة- ما يحيد من حق دولة ساحلية أو من اختصاص منظمة دولية، حسب الاقتضاء، في حظر استغلال الثدييات البحرية أو تقييد أو تنظيمه على نحو أكثر صرامة مما هو منصوص عليه في هذا الجزء. وتتعاون الدول من أجل حفظ الثدييات البحرية، وعليها، في حالة الحيتانيات، أن تعمل بصورة خاصة من خلال المنظمات الدولية المناسبة على حفظها وإدارتها ودراساتها".

4- يقصد بالأنواع البحرية النهرية السريعة، طبقاً للمادة 66 من اتفاقية قانون البحار، الأسماك التي تتكاثر في الأنهار وتعيش في البحر.

السره¹. أما الثروات الحية النباتية فتشمل كافة أنواع الأعشاب والنباتات البحرية، والتي تعتبر مصدرا هاما للغذاء².

وبهدف ضمان الانتفاع الأمثل بهذه الموارد الحية، أجازت اتفاقية قانون البحار للدولة الساحلية أن تضع ما تراه مناسبا من قوانين وأنظمة تتماشى مع الاتفاقية³، والتي يمكن أن تتناول فيها عدة مسائل من بينها⁴ مايلي:

أولاً: إصدار التراخيص للصيادين ولسفن الصيد ومعداته، بما في ذلك الرسوم وغيرها من المدفوعات التي يمكن، في حالة الدولة الساحلية النامية، أن تتألف من تعويض مناسب في ميدان التمويل والمعدات والتكنولوجيا المتعلقة بصيانة صيد الأسماك.

ثانياً: تقرير الأنواع التي يجوز صيدها أو تحديد حصص الصيد، سواء فيما يتعلق بسلالات معينة أو مجموعات من السلالات أو بكمية الصيد للسفينة الواحدة في فترة من الزمن أو كمية الصيد المسموح بها لرعايا أية دولة في فترة محدودة.

ثالثاً: تنظيم مواسم الصيد وقطاعاته، وأنواع أدوات الصيد وأحجامها وكميتها، وأنواع وأحجام وعدد سفن الصيد المسموح باستخدامها.

رابعاً: تحديد أعمار وأحجام الأسماك وغيرها من الأنواع المسموح بصيدها.

1- يقصد بالأنواع النهرية البحرية السره، طبقا للمادة 67 من نفس الاتفاقية، الأسماك التي تتكاثر في البحار وتعيش قرب الأنهار.

2- صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار: دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، ص 222.

3- أنظر: المادتين 6 و 7 من المشروع الذي تقدمت به كل من: بلغاريا، ألمانيا، بيلاروسيا، بولونيا، أوكرانيا، الاتحاد السوفيتي، إلى المؤتمر الثالث لقانون البحار في أوت 1974. وثيقة الأمم المتحدة رقم: A/CONF.62/C.2/L.38.

4- إن التعداد الوارد في الفقرة الرابعة من المادة 62 من اتفاقية قانون البحار للميادين التي تتناولها هذه القوانين والأنظمة لم يرد على سبيل الحصر، وإنما يمكن أن يمتد إلى ميادين أخرى. فالنص العربي للاتفاقية يستخدم تعبير "فيما تتناوله"، والنص الفرنسي يستخدم عبارة "notamment"، والنص الانجليزي يستخدم عبارة "inter alia". وهذه العبارات تؤدي جميعها إلى هذا المعنى. محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 262.

خامسا: تحديد المعلومات المطلوب من سفن الصيد تقديمها، بما في ذلك إحصائيات كمية الصيد ومجهوده والتقارير التي تقدم عن مواقع السفن.

سادسا: تطلب القيام، بإذن من الدولة الساحلية وتحت رقابتها، ببرامج أبحاث محددة عن مصائد الأسماك وتنظيم إجراء هذه الأبحاث، بما في ذلك أخذ العينات من الكميات المصيدة، والتصرف في العينات، وإبلاغ البيانات العلمية المتصلة بذلك.

سابعا: وضع مراقبين أو متدربين على هذه السفن من قبل الدولة الساحلية.

ثامنا: إنزال هذه السفن كل الصيد أو جزءا منه في موانئ الدولة الساحلية.

تاسعا: الأحكام والشروط المتصلة بالمشاريع المشتركة أو غيرها من الترتيبات التعاونية.

عاشرا: الاحتياجات إلى تدريب العاملين ونقل تكنولوجيا المصايد، بما في ذلك تعزيز قدرة الدولة الساحلية على القيام بالأبحاث الخاصة بالمصايد

حادي عشر: إجراءات التنفيذ¹.

ولضمان الامتثال لهذه القوانين والأنظمة، أجازت المادة 73 من اتفاقية قانون البحار للدولة الساحلية، في سبيل ممارسة حقوقها السيادية، أن تتخذ تدابير من بينها تفقد السفن وتفتيشها واحتجازها² وإقامة دعاوى قضائية ضدها³، وفقا لما قد تقتضيه الضرورة. إلا أنه لا يجوز أن تشمل العقوبات التي تفرضها الدولة الساحلية على مخالفة قوانينها وأنظمتها المتعلقة بمصائد الأسماك في المنطقة الاقتصادية الخالصة عقوبة السجن، إلا إذا اتفقت الدول المعنية على خلاف ذلك، ولا أي شكل آخر من العقوبة المدنية⁴.

1- الفقرة الرابعة من المادة 62 من اتفاقية قانون البحار.

2- "في حالات احتجاز السفن الأجنبية أو احتباسها، على الدولة الساحلية أن تسارع إلى إبلاغ دولة العلم، بالوسائل المناسبة، بالإجراء المتخذ وبأية عقوبات تفرض بعد ذلك". الفقرة الرابعة من المادة 73 من اتفاقية قانون البحار.

3- "يخلي من غير تأخير سبيل السفن التي أخضعت للاحتجاز وطواقمها لدى تقديم كفالة معقولة أو ضمان آخر". الفقرة الثانية من نفس المادة.

4- الفقرة الأولى والثالثة من نفس المادة.

الفرع الثاني

ولاية الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة

تجد دراستنا لهذا الموضوع منطلقها القانوني في الفقرة (ب) من المادة 56 من اتفاقية قانون البحار، التي حصرت ولاية الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة في ثلاث مجالات، مترابطة فيما بينها ومتصلة بما للدولة الساحلية من حقوق سيادية في المنطقة، جاء ذكرها بالترتيب الآتي: إقامة واستعمال الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات (أولاً)، البحث العلمي البحري (ثانياً)، حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها (ثالثاً).

أولاً: إقامة واستعمال الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات:

ينبع هذا الحق الخالص¹ الذي للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة من طبيعة الحقوق السيادية الممنوحة لها في هذه المنطقة، إلا أنه لا يقتصر عليها فقط، فإذا كانت الدواعي العملية لاستكشاف واستغلال الموارد الطبيعية الحية وغير الحية في المنطقة تستدعي في كثير من الأحيان إقامة جزر اصطناعية ومنشآت أو تركيبات أخرى متصلة بها، فإن هذه الأخيرة قد تقام أساساً أو تستخدم في مجالات اقتصادية أخرى، كاستخدامها لهبوط وإقلاع الطائرات أو لأغراض سياحية²، وهو ما يستخلص من نص الفقرة الأولى (ب) من المادة 60 من اتفاقية قانون البحار التي استخدمت عبارة "وغير ذلك من الأغراض الاقتصادية"، بعد أن أحالت في شطرها الأول للأغراض الاقتصادية المنصوص عليها في المادة 56 من نفس الاتفاقية. ومن هنا يتضح الجديد الذي جاءت به اتفاقية قانون البحار بالمقارنة مع اتفاقية الجرف القاري لعام 1958 التي قيدت في مادتها الخامسة حق الدولة الساحلية في إقامة هذه المنشآت بمجال استكشاف واستغلال ثروات الجرف القاري فقط.

1- للدولة الساحلية الحق دون غيرها في أن تقيم وفي أن تجيز وتنظم إقامة وتشغيل واستخدام هذه المنشآت، كما لها الولاية الخالصة على هذه المنشآت بما في ذلك الولاية المتعلقة بالقوانين والأنظمة الجمركية والضريبية والصحية وقوانين وأنظمة السلامة والهجرة. الفقرة الأولى والثانية من المادة 60 من اتفاقية قانون البحار.

2- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 268.

وإذا كان هذا الحق يتمشي مع ما للدولة الساحلية من حقوق سيادية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، إلا أنه يتعارض، بالمقابل، مع مبدأ حرية الملاحة البحرية في هذه المنطقة، وهذا لكون أن إقامة هذه المنشآت في عرض المنطقة يشكل عائقاً أمام الملاحة البحرية نظراً للمساحات المعتبرة التي تقتطعها.

ورغبنا في تحقيق نوع من التوازن بين المصالح الاقتصادية للدولة الساحلية، التي تستدعي إقامة هذه المنشآت من جهة، ومقتضيات ضمان ملاحة بحرية حرة وآمنة في المنطقة في ظل وجود هكذا منشآت من جهة أخرى، قيدت المادة 60 السالفة الذكر حق الدولة الساحلية في هذا المجال بما يلي:

أ- يجب أن لا تقام هذه المنشآت أو مناطق السلامة في الممرات البحرية المعترف بأنها جوهرية للملاحة الدولية¹.

ب- يجب تقديم الإشعار الواجب عن إقامة هذه المنشآت، ويجب الاحتفاظ بوسائل دائمة للتنبيه إلى وجودها².

ج- إذا أرادت الدولة الساحلية، وحيث تقتضي الضرورة ذلك، أن تقيم مناطق سلامة حول هذه المنشآت³ فيجب عليها أن تراعي المعايير الدولية المنطبقة، وأن تقيمها على نحو يضمن وجود صلة معقولة بينها وبين طبيعة ووظيفة هذه المنشآت.

د- لا يجوز أن تبتعد مناطق السلامة عن هذه المنشآت بمسافة تتجاوز 500 متر مقيسة من كل نقطة من نقاط طرفها الخارجي، إلا إذا أجازت ذلك المعايير الدولية المقبولة عموماً أو أوصت به المنظمة الدولية المختصة، وفي جميع الأحوال يجب أن يقدم الإشعار الواجب عن هذا المدى⁴.

1- الفقرة السابعة من المادة 60 من اتفاقية قانون البحار.

2- الفقرة الثالثة من نفس المادة.

3- الفقرة الرابعة من المادة.

4- الفقرة الخامسة من نفس المادة.

هـ- يجب أن تزال أية منشأة تهجر أو يتوقف استعمالها، بمراعاة أية معايير دولية مقبولة عموماً تضعها في هذا الصدد المنظمة الدولية المختصة، ومع إيلاء المراعاة الواجبة لصيد الأسماك وحماية البيئة البحرية وحقوق الدول الأخرى وواجباتها، ويجب التعريف على النحو المناسب بعمق وموقع وأبعاد أية منشأة لا تزال كلياً¹. وحرصاً على التأكيد بأن حق الدولة الساحلية في إقامة هذه المنشآت في عرض المنطقة الاقتصادية مرتبط فقط بالجوانب الاقتصادية دون أن يتعداها إلى جوانب أخرى، كالجانب العسكري مثلاً، فإن اتفاقية قانون البحار قد نصت في ختام نص المادة 60 على أنه ليس لهذه المنشآت مركز الجزر الطبيعية، وبالتالي ليس لها بحر إقليمي خاص بها كما أن وجودها لا يؤثر على تعيين حدود البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري.

ثانياً: البحث العلمي البحري

جاءت عبارة "البحث العلمي البحري" في المادة 56 من اتفاقية قانون البحار عامة وغير محددة، وهذا يسمح بالقول أن المادة لا تميز في حكمها بين أنواع البحث العلمي البحري، خاصة وأن هذه المسألة قد نوقشت في لجنة قاع البحار وخلال المؤتمر الثالث لقانون البحار، والتي تباينت في شأنها مواقف الدول نظراً للاعتبارات السياسية المتضاربة التي تستند إليها كل دولة².

وبالعودة إلى هذه المواقف الكثيرة والمختلفة، يمكننا التمييز بين ثلاثة مجموعات رئيسية من الدول، الأولى ترفض التمييز بين أنواع البحث العلمي البحري³، والثانية ترى ضرورة التمييز بين البحوث العلمية التي يكون الهدف منها توسيع المعارف العلمية، وبين

¹ - الفقرة الثالثة من المادة 60 من اتفاقية قانون البحار.

² - أنظر: VINCENT Philippe, Op.Cit., p. 104.

³ - راجع الموقف المكسيكي والبرازيلي في لجنة قاع البحار، في الوثيقة رقم: A/AC.138/SC.III/SR.28، والموقف التشيلي في الوثيقة رقم: A/AC.138/SC.III/SR.38. راجع كذلك المادة الأولى (أ) من المشروع الذي تقدمت به كل من ترينيداد وتوباغو إلى المؤتمر الثالث لقانون البحار، في الوثيقة رقم: A/CONF.62/C.3/L.9، وموقف كل من السودان وإسبانيا ومصر في نفس المؤتمر، في الوثيقة رقم: A/CONF.62/C.3/L.17.

تلك التي تجرى أساساً من أجل استكشاف واستغلال ثروات المنطقة¹، أما المجموعة الثالثة وإن كانت لا تأيد هذا التمييز، إلا أنها ترى ضرورة إفراد مركز خاص لهذا النوع الأخير من البحوث².

وبخصوص مدى ولاية الدولة الساحلية في مجال البحث العلمي البحري، حاولت اتفاقية قانون البحار أن تحقق نوع من التوافق بين المواقف المتضاربة التي أبدتها الدول خلال مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار³، فتراوحت أحكامها بين القاعدة والاستثناء بطريقة وازنت بها إلى حد كبير بين مختلف المصالح.

تجسيدا لهذا المسعى التوفيقى، أقرت الاتفاقية حق الدول الأخرى والمنظمات الدولية المختصة بالقيام بالبحوث العلمية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، إلا أنها ألزمتها بتقديم

1- راجع مواقف بعض الدول في لجنة قاع البحار: الموقف البريطاني في الوثيقة رقم: A/AC.138/SC.III/SR.6، الموقف السوفيتي في الوثيقة رقم: A/AC.138/SC.III/SR.5، الموقف الأمريكي في الوثيقة رقم: A/AC.138/SC.III/SR.26. وراجع كذلك مواقف دول أخرى في المؤتمر الثالث لقانون البحار، في وثيقة الأمم المتحدة رقم: A/CONF.62/C.3/L.19، ونذكر على سبيل المثال: الموقف الياباني في الصفحة 397، الموقف الإيراني في الصفحة 389، الموقف الفرنسي في الصفحة 380، الموقف الفنلندي في الصفحة 394.

2- أنظر: المادتان الأولى والسادسة من المشروع الذي تقدمت به بلغاريا ودول اشتراكية أخرى، في وثيقة الأمم المتحدة رقم: A/CONF.62/C.3/L.26.

3- تباينت مواقف الدول في المؤتمر الثالث لقانون البحار، حول نطاق ولاية الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة في مجال البحث العلمي البحري، فالدول النامية كانت ترى ضرورة إخضاع هذا البحث للموافقة الصريحة من قبل الدولة الساحلية، الأمر الذي عارضته الدول البحرية الكبرى، أما الدول الاشتراكية فاتخذت موقفا وسطا بين الرأيين فاشتترطت الموافقة المسبقة من طرف الدولة الساحلية فيما يتعلق بالبحوث الخاصة باستكشاف واستغلال ثروات المنطقة، ومجرد اختار مسبق في باقي البحوث الأخرى. للمزيد من التفاصيل، أنظر: مشروع كولومبيا المقدم باسم مجموعة السبع والسبعين في وثيقة الأمم المتحدة رقم: A/CONF.62/C.3/L.13، والمشروع المعدل الذي قدمه العراق باسم نفس المجموعة في الوثيقة رقم: A/CONF.62/C.3/L.13/Rev.2، ومشروع الدول عديمة السواحل والمتضررة جغرافيا في الوثيقتين رقم: A/CONF.62/C.3/L.19 و A/CONF.62/C.3/L.17، بالإضافة إلى مشروع ترينيداد وتوباغو، ومشروع بلغاريا ودول اشتراكية أخرى المشار إليهما سابقا.

طلب مسبق بذلك للدولة الساحلية¹، قبل الموعد المتوقع لبدء مشروع البحث العلمي بستة أشهر على الأقل، مشفوع بوصف كامل لما يلي:

أ- طبيعة المشروع وأهدافه

ب- الأسلوب والوسائل التي ستستخدم، بما في ذلك أسماء السفن وحمولتها وطرارها وفئتها ووصف للمعدات العلمية

ج- المناطق الجغرافية المحددة بدقة، المقرر أن يجري فيها المشروع

د- التاريخ المتوقع لأول وصول ولآخر رحيل لسفن البحث أو لتركيب المعدات وإزالتها، حسب الاقتضاء

هـ- اسم كل من المعهد الذي يرعى البحث ومديره والشخص المسؤول عن المشروع

و- المدى الذي يرى أن من الممكن للدولة الساحلية في حدوده أن تشترك في المشروع أو أن تكون ممثلة فيه².

تمنح الدولة الساحلية، في الظروف العادية³، موافقتها على إجراء هذه البحوث العلمية إذا كانت للأغراض السلمية وحدها، ومن أجل زيادة المعرفة العلمية بالبيئة البحرية لمنفعة الإنسانية جمعاء، بل وأكثر من ذلك، تلتزم الدولة الساحلية بأن تضع من القواعد والإجراءات ما يضمن عدم تأخير هذه الموافقة أو رفضها بصورة غير معقولة⁴، غير أنه يجوز لها في إطار ممارستها لصلاحياتها التقديرية في هذا المجال، أن تحجب موافقتها إذا كان مشروع البحث العلمي البحري:

أ- ذا أثر غير مباشر في استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية للمنطقة الاقتصادية الخالصة.

ب- ينطوي على حفر في الجرف القاري أو استخدام المتفجرات أو إدخال مواد ضارة إلى البيئة البحرية.

1- الفقرة الثانية من المادة 246 من اتفاقية قانون البحار.

2- المادة 248 من نفس الاتفاقية.

3- "قد تكون الظروف العادية قائمة رغم عدم وجود علاقات دبلوماسية بين الدولة الساحلية والدولة التي تجري البحث". الفقرة الرابعة من المادة 246 من اتفاقية قانون البحار.

4- الفقرة الثالثة من المادة 246 من نفس الاتفاقية.

ج- ينطوي على بناء أو تشغيل أو استخدام الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات

د- ينطوي على تقديم معلومات تتعلق بطبيعة وأهداف المشروع ولكنها غير دقيقة أو لم تف بها الجهة القائمة بالبحث بعد¹.

يجوز للدول أو المنظمات الدولية المختصة التي قدمت للدولة الساحلية طلب القيام بالبحوث العلمية، أن تشرع فيها بعد ستة أشهر من التاريخ الذي قدمت فيه للدولة الساحلية المعلومات المطلوبة عملاً بالمادة 248، والمذكورة آنفاً، ما لم تقم الدولة الساحلية، في غضون أربعة أشهر من استلام التبليغ المتضمن تلك المعلومات، بإبلاغ الدولة أو المنظمة التي تجري البحث:

أ- أنها حجت موافقتها بمقتضى أحكام المادة 246؛

ب- أو أن المعلومات المقدمة من تلك الدولة أو المنظمة الدولية المختصة فيما يتعلق بطبيعة مشروع البحث وأهدافه، لا تتطابق مع الحقائق البيئية بجلاء؛

ج- أو أنها تتطلب معلومات تكميلية ذات صلة بالشروط والمعلومات المنصوص عليها في المادتين 248 و 249؛

د- أو أنه توجد التزامات لم يوف بها بعد فيما يخص الشروط المقررة في المادة 249 تتعلق بمشروع بحث علمي بحري سابق قامت به تلك الدولة أو المنظمة².

وحرصاً على حقوق الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، منعت اتفاقية قانون البحار أن تتعرض أنشطة البحث العلمي البحري بطريقة لا يمكن تبريرها للأنشطة التي تقوم بها الدول الساحلية في ممارستها لحقوقها السيادية ولولايتها في المنطقة³، كما أوجبت على الدول والمنظمات الدولية المختصة عند إجراء بحوثها العلمية في المنطقة أن تمتثل للشروط الآتية:

أ- ضمان حقوق الدولة الساحلية في أن تشترك، إذا رغبت، في مشروع البحث العلمي البحري أو أن تكون ممثلة فيه وخاصة على ظهر سفن البحث وغيرها من السفن

1- الفقرة الخامسة من المادة 246 من اتفاقية قانون البحار.

2- المادة 252 من نفس الاتفاقية.

3- الفقرة الثامنة من المادة 249 من نفس الاتفاقية.

أو منشآت البحث العلمي، كلما أمكن عمليا، دون دفع أي أجر لعلماء الدولة الساحلية ودون إلزامها بالإسهام في تكاليف المشروع؛

ب- تزويد الدولة الساحلية، بناء على طلبها، بالتقارير الأولية بأسرع ما يمكن عمليا، وبالنتائج والاستنتاجات النهائية بعد إنجاز البحث؛

ج- التعهد بتيسير حصول الدولة الساحلية، بناء على طلبها، على جميع البيانات والعينات المستمدة من مشروع البحث العلمي البحري وتزويدها كذلك ببيانات يمكن نسخها وبعينات يمكن تقسيمها دون المساس بقيمتها العلمية؛

د- تزويد الدولة الساحلية، عند الطلب، بتقييم لهذه البيانات والعينات ونتائج البحث أو تقديم المساعدة في تقييمها أو تفسيرها؛

هـ- ضمان إتاحة نتائج البحث على الصعيد الدولي بالطرق الوطنية أو الدولية المناسبة، وبأسرع ما يمكن عمليا، رهنا بمراعاة الفقرة 2 من المادة 249 من الاتفاقية؛

و- إعلام الدولة الساحلية فورا بأي تغيير رئيسي في برنامج البحث؛

ز- إزالة منشآت أو معدات البحث العلمي إثر الانتهاء من البحث، ما لم يتفق على غير ذلك. وهذا دون الإخلال بالشروط التي تقررها قوانين وأنظمة الدولة الساحلية لممارسة صلاحيتها التقديرية في منح أو حجب الموافقة عملا بالفقرة الخامسة من المادة 246 من اتفاقية قانون البحار، بما في ذلك اشتراط الحصول على موافقة مسبقة على جعل نتائج البحث الخاصة بمشروع ينطوي على أهمية مباشرة بالنسبة إلى استكشاف واستغلال موارد طبيعية متاحة على الصعيد الدولي¹.

ويكون من حق الدولة الساحلية أن تطلب تعليق أية أنشطة بحث علمي بحري جارية داخل منطقتها الاقتصادية الخالصة، إذا لم تكن أنشطة البحث تجري وفقا للمعلومات المزودة حسب المنصوص عليه في المادة 248 من اتفاقية قانون البحار، التي استندت إليها موافقة الدولة الساحلية، أو إذا أحجمت الدولة أو المنظمة الدولية التي تجري أنشطة البحث عن الامتثال لأحكام المادة 249 من نفس الاتفاقية، والخاصة بحقوق الدولة الساحلية فيما يتعلق بالمشروع العلمي البحري².

1- المادة 249 من اتفاقية قانون البحار.

2- الفقرة الأولى (أ) و(ب) من المادة 253 من نفس الاتفاقية.

كما يحق للدولة الساحلية أن تطلب إيقاف هذه الأنشطة في حالة وجود أي عدم امتثال لأحكام المادة 248 يبلغ حد إدخال تغيير رئيسي على مشروع البحث أو أنشطة البحث، أو إذا لم يتم تصحيح أي من الحالتين المنصوص عليهما في الفقرة الأولى من المادة 253 خلال فترة معقولة¹. وترفع الدولة الساحلية أمر التعليق وتسمح بمواصلة أنشطة البحث العلمي البحري بمجرد أن تمتثل الدولة أو المنظمة الدولية المختصة القائمة بالبحث للشروط المطلوبة في المادتين 248 و249².

تكون الدول والمنظمات الدولية المختصة مسؤولة عن ضمان إجراء البحث العلمي البحري، سواء أجري من قبلها هي أو نيابة عنها، وفقا لأحكام اتفاقية قانون البحار، وتكون مسؤولة عما تتخذه من تدابير خرقا للاتفاقية فيما يتعلق بالبحث العلمي البحري الذي تجريه دول أخرى أو أشخاصها الطبيعيون أو الاعتباريون أو الذي تجريه منظمات دولية مختصة، وتقدم تعويضا عن الأضرار الناجمة عن تلك التدابير، كما تكون مسؤولة أيضا، عملا بالمادة 235، عن الأضرار التي يسببها تلوث البيئة البحرية والناجمة عن البحث العلمي البحري الذي تجريه هي أو يجري نيابة عنها³.

ثالثا: حماية البيئة البحرية:

أقرت الفقرة الأولى (ب، 3) من المادة 56 من اتفاقية قانون البحار الولاية للدولة الساحلية في حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها⁴، دون أن تصف هذه الولاية بالخالصة، بخلاف ما كان عليه النص في المادة 45 من النص الموحد غير الرسمي للتفاوض. وقد حذفت كلمة "الخالصة" نتيجة الجهود التي بذلت للوصول إلى نص توفيقي. إذ كانت الدول البحرية والدول عديمة السواحل والمتضررة جغرافيا تعارض أي توسيع في سلطات الدولة الساحلية.

1- الفقرة الثانية والثالثة من المادة 253 من اتفاقية قانون البحار.

2- الفقرة الخامسة من نفس المادة.

3- المادة 263 من اتفاقية قانون البحار.

4- لقد أقرت اتفاقية قانون البحار للدولة الساحلية الولاية في مجال حماية البيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، بحكم ولاية هذه الدولة على ثروات المنطقة الاقتصادية الخالصة.

والجدير بالذكر، أن نص الفقرة سالف الذكر قد قيدت ولاية الدولة الساحلية في هذا المجال بالأحكام ذات الصلة في اتفاقية قانون البحار¹، في إشارة، بشكل أساسي، إلى الجزء الثاني عشر من الاتفاقية وإلى الفقرة الأولى (ج) من المادة 297. إضافة إلى الاتفاقيات والاتفاقات الخاصة المبرمة في وقت سابق والتي تتصل بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها أو بالاتفاقات التي تبرم تعزيزاً للمبادئ العامة الواردة في الاتفاقية، التي تحيل عليها المادة 237 والتي تشترط أن تنفذ على نحو يتماشى مع المبادئ والأهداف العامة لاتفاقية قانون البحار².

المطلب الثالث

واجبات الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة

تجسيدا لمنطق "الصفقة الشاملة" التي سارت عليها مفاوضات المؤتمر الثالث لقانون البحار، جاءت أحكام اتفاقية قانون البحار موازنة بين مختلف المطالب المتضاربة التي حاولت مختلف الدول المؤتمرة أن تفرضها. ومن بين المسائل الخلافية الشائكة التي دارت بشأنها مناقشات حادة ومطولة خلال المؤتمر مسألة تحديد واجبات الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، وترجع صعوبة تحديد هذه المسألة في الحقيقة إلى الصراع المحتدم بين الدول البحرية الكبرى والدول غير الساحلية والمتضررة جغرافيا من جهة والدول الساحلية من جهة أخرى.

سعت الدول البحرية الكبرى جاهدتا من أجل الإضعاف من مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة بمجموعة الواجبات التي أرادت أن تفرضها على الدولة الساحلية، أما الدول غير الساحلية والدول المتضررة جغرافيا فقد طالبت بحقوقها على المنطقة، وكل هذا

1- قيدت اتفاقية قانون البحار ولاية الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة استجابة لمطالب الدول

النامية. أنظر: وثيقة الأمم المتحدة رقم: WG/Paper 4/Rev. 3.

2- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 275.

يتعارض بطبيعة الحال مع الحقوق الخالصة التي تطالب بها الدول الساحلية على المنطقة. ومن أجل إرضاء مختلف هذه الأطراف فإن اتفاقية قانون البحار قد ألزمت الدول الساحلية في مقابل تمتعها بحقوقها الخالصة في المنطقة الاقتصادية الخالصة بضرورة احترام حقوق الدول الأخرى في المنطقة (الفرع الأول) والالتزامات الملقاة عليها بموجب الاتفاقية (الفرع الثاني).

الفرع الأول

احترام حقوق الدول الأخرى في المنطقة الاقتصادية الخالصة

إذا كانت اتفاقية قانون البحار قد ألزمت الدولة الساحلية بضرورة احترام حقوق الدول الأخرى في نطاق منطقتها الاقتصادية الخالصة التي لها حقوق سيادية على ثرواتها، فإنها حاولت، كذلك، أن توازن بين مصالح مختلف الدول في هذه المنطقة، ولعل ذلك يظهر جليا من خلال التمييز الذي أجرته بين حقوق عموم الدول (أولا) وحقوق الدول غير الساحلية والمتضررة جغرافيا (ثانيا).

أولا: حقوق عموم الدول الأخرى

حددت الفقرة الأولى من المادة 58 حقوق عموم الدول الأخرى في المنطقة الاقتصادية الخالصة بالشكل الآتي: ".تتمتع جميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، ورهنا بمراعاة الأحكام ذات الصلة من هذه الاتفاقية، بحريات المشار إليها في المادة 87 والمتعلقة بالملاحة والتحليق ووضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة وغير ذلك مما يتصل بهذه الحريات من أوجه استخدام البحر المشروعة دوليا كتلك المرتبطة بتشغيل السفن والطائرات والكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة، والمتفقة مع الأحكام الأخرى من هذه الاتفاقية".

وهكذا تكون حرية الملاحة والتحليق، ووضع الكابلات والأنابيب في المنطقة الاقتصادية الخاصة، مكفولة بما لا يتعارض مع أحكام اتفاقية قانون البحار وقواعد القانون الدولي الأخرى التي لم ترد في الاتفاقية، كالقواعد الواردة في الاتفاقيات الدولية

الأخرى والاتفاقيات المعقودة بين الدول الأخرى¹، ذات الصلة بالموضوع وبالقدر الذي لا يخالف القواعد الواردة في الجزء الخامس من اتفاقية قانون البحار².

تجدر الإشارة في هذا المقام، إلى أن **إقرار حرية الملاحة والتحقيق** في المنطقة الاقتصادية الخاصة، كان ثمرة للمفاوضات التي دارت في المؤتمر الثالث لقانون البحار، والتي عرفت تباينا كبيرا في الآراء بخصوص نظامي الملاحة البحرية والجوية في نطاق هذه المنطقة البحرية.

تباينت مواقف الدول لكون أن بعضها رأت وجوب التمييز بين حرية الملاحة التي تجرى ممارستها في أعالي البحار، وبين الملاحة التي تمارس في إطار المنطقة الاقتصادية الخاصة، مدعما موقفها بالقول أنه إذا كان المرور البري هو النظام الذي يحكم الملاحة في البحر الإقليمي، والحرية هي شعار الملاحة في أعالي البحار، فإن **نظام الملاحة في المنطقة الاقتصادية الخاصة يتعين أن يكون وسطا بين النظامين**، وذلك بتقرير حرية العبور للسفن والطائرات التابعة لكافة الدول³، في حين رأت دول أخرى **ضرورة تطبيق نظام المرور العابر الذي يطبق على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية**⁴. ولكن هذه المواقف لم تلق آذانا صاغية لتعارضها مع فلسفة التوازن الدقيق الذي قام عليه النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخاصة، وتم إقرار نص الفقرة أعلاه بالصياغة المتقدمة.

جاءت الإشارة إلى ما يتصل بالحریات المذكورة في الفقرة أعلاه **..من أوجه استخدام البحر المشروعة دوليا...الخ** بناء على اقتراح من الدول البحرية الكبرى قدمته

1- صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار: دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، ص 233.

2- جابر إبراهيم الراوي، القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص 140.

3- قال بهذا الرأي مندوب بيرو في دورة كاركاس، وأسس تلك المطالبة بالاستناد إلى أن مفهوم الحرية مفهوم غامض يغفل عنصرا هاما يتطلبه الأمن في المنطقة الاقتصادية الخاصة هو ضرورة احترام القواعد التي تملئها اعتبارات التعايش العسكري وأعمال الدعاية، والتجسس، وإعاقة المواصلات. وهي أمور لا يمكن تجنبها في ظل غموض مبدأ الملاحة المقررة في أعالي البحار. أنظر: صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 233.

4- ورد ذلك في المشروع الذي تقدمت به مالطة إلى المؤتمر حول تنظيم المجال البحري الوطني، أنظر: نفس المرجع، في نفس الصفحة.

في دورة جنيف لعام 1975 للمؤتمر الثالث لقانون البحار. والذي أدخل النص تدريجيا رغم معارضة الدول الساحلية التي كانت وراء إنشاء المنطقة الاقتصادية الخالصة¹. أزيلت هذه الإشارة اللبس والغموض الذي كان يحيط بصياغة النص المقابل في المرحلة الأولى من إعداد الاتفاقية، عندما كان يتحدث عن الاستخدامات الأخرى لأعالي البحار المعترف بها بوجه عام والمتفقة مع المبادئ الواردة في ميثاق الأمم المتحدة وغيرها من قواعد القانون الدولي. فالنص الجديد إذ ربط بين الاستخدامات الأخرى المشروعة للبحر بالأعمال المرتبطة بأعمال السفن والطائرات والكابلات والأنابيب البحرية المغمورة، يكون قد حدد مفهوم هذه الاستخدامات على وجه الدقة، وأزال الغموض. ومن ثم فليس لسفن الدول الأخرى في المنطقة الاقتصادية الخالصة القيام بالمناورات أو إطلاق الصواريخ أو إجراء المناورات الجوية أو إقامة الملاهي العائمة أو مراكز إرسال للإذاعة المرئية.

لا تقتصر حقوق الدول الأخرى في المنطقة الاقتصادية الخالصة على ما ذكرناه أعلاه وإنما تشمل أيضا مجموعة أخرى من الحقوق الواردة في المواد من 88 إلى 115 من اتفاقية قانون البحار والتي أحالت إليها الفقرة الثانية من المادة 58 من نفس الاتفاقية. ومن مراجعة هذه المواد التي تخص البحر العالي، نجد أن عموم الدول تملك جملة من الحقوق تتعلق بتخصيص المنطقة الاقتصادية للأغراض السلمية²، والحق في تسيير السفن التي ترفع علمها وجنسية السفن ووضعها القانوني والولاية والرقابة عليها وحصانة السفن الحربية والسفن التي تستخدم لأغراض حكومية غير تجارية وتحريم نقل الرقيق والتعاون في قمع القرصنة ومحاربة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر في العقل وقمع البث الإذاعي غير المرخص به وحق الزيارة. وهذه المواضيع سنعود إليها تفصيلا في الفصل الأول من الباب الثاني من هذه الرسالة.

يلاحظ أن نص المادة 58 السالف الذكر، قد استبعد من حريات البحر العالي المذكورة في المادة 87 تلك المرتبطة بطبيعة المنطقة الاقتصادية الخالصة وبالنشاطات

1- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 287.

2- للمزيد من التفاصيل، راجع : LUCCHINI Laurent et VCELCKEL Michel, Op.Cit., p. 225-228.

التي تمارسها الدولة الساحلية فيها كالصيد وإقامة الجزر الاصطناعية والمنشآت والبحث العلمي، وترك بقية الحريات لتمارسها كافة الدول، بموجب اتفاقية قانون البحار، على قدم المساواة، مع ضرورة إيلاء المراعاة الواجبة لحقوق الدولة الساحلية وواجباتها، والامتثال للقوانين والأنظمة التي تعتمدها الدولة الساحلية وفقا لأحكام الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي بالقدر الذي لا تتنافى به مع الجزء الخامس من الاتفاقية والخاص بالمنطقة الاقتصادية الخالصة.

ثانيا: حقوق الدول غير الساحلية والدول المتضررة جغرافيا:

لا تقتصر حقوق الدول غير الساحلية والدول المتضررة جغرافيا(أ) في ظل اتفاقية قانون البحار على مجموعة الحقوق التي تتمتع بها عموم الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة ساحلية أجنبية، وإنما تتعداها إلى حق المشاركة في استغلال جزء مناسب من فائض الموارد الحية في المنطقة(ب).

أ- مفهوم الدول غير الساحلية والدول المتضررة جغرافيا:

عرفت الفقرة 1 (أ) من اتفاقية قانون البحار "الدولة غير الساحلية" على أنها: "كل دولة ليس لها ساحل بحري"، أما الفقرة الثانية من المادة 70 من نفس الاتفاقية فقد عرفت "الدول المتضررة جغرافيا" على أنها: "...الدول الساحلية بما فيها الدول المشاطئة لبحار مغلقة أو شبه مغلقة، التي يجعلها موقعها الجغرافي معتمدة في حصولها على إمدادات كافية من السمك لأغراض تغذية سكانها أو جزء من سكانها على استغلال الموارد الحية للمناطق الاقتصادية الخالصة لدول أخرى واقعة في نفس المنطقة دون الإقليمية أو الإقليمية، وكذلك الدول الساحلية التي لا تستطيع ادعاء مناطق اقتصادية خالصة بها¹.

¹ - للمزيد من التفاصيل، راجع: عادل أحمد الطائي، حق الدول المتضررة جغرافيا في استغلال المنطقة الاقتصادية الخالصة، قانون البحار الجديد والمصالح العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس، 1989، ص 358-363.

جاءت هذه الفقرة الأخيرة بصيغة توفيقية حاولت أن تجمع بين مختلف المطالب المتضاربة التي تقدمت بها الدول خلال مفاوضات لجنة الاستخدامات السلمية لقيعان البحار (1) ومفاوضات المؤتمر الثالث لقانون البحار (2).

1- في مفاوضات لجنة قاع البحار:

لقد انصب الخلاف خلال مناقشات اللجنة حول مسألتان جوهريتان تدخلان في تحديد الدول الساحلية التي تمنح لها حقوق خاصة في المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة أجنبية، فالمسألة الأولى تتعلق بالتسمية القانونية التي ستقدم لهذه الدول، أما المسألة الثانية فترتبط بتحديد مفهوم هذه الدول.

تباينت الاقتراحات التي تقدمت بها الدول بخصوص المسألة الأولى، وهذا يرجع أساساً إلى ارتباط هذه المسألة بالمسألة الثانية، التي قدمت بخصوصها اقتراحات كثيرة ومختلفة لكونها تعكس المصالح المتضاربة لمختلف هذه الدول.

قدم خلال المناقشات المطولة للجنة اقتراح بتسمية هذه الدول "بالدول ذات الجرف القاري المغلق"، إلا أن هذه التسمية انتقدت من العديد من الدول، التي اقترحت تسميات بديلة تخدم مصالحها¹، ونذكر على سبيل المثال، الاتحاد السوفيتي الذي اقترح تسمية "الدول المشاطئة التي ليس لها منفذ وطني إلى قيعان البحار"²، ونيوزيلندا التي اقترحت تسمية "الدول الجزرية"³، كما ورد في كلمة مندوب كنيا تسمية "الدول ذات السواحل القصيرة" و"الدول ذات الجروف القارية المغلقة"، بالإضافة إلى حديثه عن "تخفيف التضرر المفروض على بعض الدول بسبب الجغرافيا ويسبب الاستعمار والإمبريالية"⁴. وقد قدمت عدة مشاريع إلى اللجنة الفرعية الثانية تشير إلى "الدول المتضررة جغرافياً"⁵.

-1 PULVENIS Jean-François, « La notion d'Etats géographiquement désavantagés et le nouveau droit de la mer », in : A.F.D.I., 1967, p. 685.

-2 راجع الوثيقة رقم: A/AC.138/SC.II/SR.21، ص 276.

-3 المرجع نفسه، ص 275.

-4 المرجع نفسه، ص 74.

-5 المشروع المقدم من أفغانستان ودول أخرى في الوثيقة رقم: A/AC.138/SC.II/L.39 والمشروع المقدم من الجزائر ودول أخرى في وثيقة الأمم المتحدة رقم: 1-2 A/AC.138/SC.II/L.40 et Corr. ومشروع=

أثارت هذه التسمية الأخيرة الخلاف حول تحديد مفهوم "الدول المتضررة جغرافياً"، وهذا يتضح من خلال الاقتراحات الكثيرة المقدمة من مختلف الدول إلى اللجنة، فقد حاول مندوب سنغافورة أن يحصر مفهوم الدول المتضررة جغرافياً عن طريق تعداد أنواعها على الشكل التالي: "البلدان غير الساحلية والبلدان ذات الجرف القاري المغلق والبلدان ذات الجرف القاري الضيق أو ذات الساحل القصير جداً"¹. وعرف المشروع الجامايكي في مادته الخامسة الدول المتضررة جغرافياً على أنها: "الدول النامية التي، لأسباب جغرافية أو بيئية: (1) لا تحصل على فوائد جوهرية من توسيع ولايتها البحرية، أو (2) المتأثرة بشكل ضار من توسيع الولاية البحرية للدول الأخرى، أو (3) التي لها سواحل قصيرة ولا تستطيع مد ولايتها البحرية بشكل موحد". وورد في المادة 23 من المشروع المقدم من بنما وبيرو مايلي: "في المنطقة أو دون المنطقة، حيث توجد دول ساحلية غير قادرة، لأسباب جغرافية أو بيئية، من أن تمتد على سواحلها سيادتها وولايتها إلى مسافة مساوية لتلك المعتمدة من قبل الدول الساحلية الأخرى في نفس المنطقة أو دون المنطقة..²". أما مندوب النمسا فقد عرف هذه الدول على أنها: "الدول عديمة السواحل والدول الملاصقة لدول ساحلية أو المقابلة والدول ذات السواحل القصيرة والدول التي لا تمثل الولاية المتسعة بالنسبة لها أية فائدة من ناحية الموارد"³.

2- في مفاوضات المؤتمر الثالث لقانون البحار:

تكررت تقريباً نفس المواضيع الخلافية التي شهدتها مفاوضات لجنة الاستخدامات السلمية لقيعان البحار في مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار، وإن كان أكثر الخلاف كان يدور حول تحديد المعيار الذي يمكن الاعتماد عليه لتحديد مفهوم الدول المتضررة جغرافياً، وهذا يتضح جلياً من خلال الاقتراحات الكثيرة المقدمة من مختلف الجهات خلال مناقشات المؤتمر.

=جاميكا في الوثيقة A/AC.138/SC.II/L.5 ومشروع هولندا في الوثيقة رقم: A/AC.138/SC.II/L.59

ومشروع الزائيري في الوثيقة رقم: A/AC.138/SC.II/L.60.

1- الوثيقة رقم: A/AC.138/SC.II/SR.49، ص 35.

2- الوثيقة رقم: 1-2 et Corr. A/AC.138/SC.II/L.27.

3- وثيقة رقم: 68 A/AC.138/SC.II/SR، ص 5.

تباينت هذه الاقتراحات وانقسمت في مضمونها إلى ثلاثة اقتراحات متميزة، فالاقترح الأول يأخذ بمعيار "الجغرافية" كمعيار وحيد لتحديد مفهوم الدول المتضررة جغرافياً¹، وهذا على خلاف الاقتراح الثاني، الذي وإن كان لا ينكر ما لهذا المعيار من أهمية في تحديد المفهوم، إلا أنه يرجح عليه "المعيار الاقتصادي"². وقد حاول الاقتراح الثالث أن يكون توفيقاً فجمع بين العيارين على درجات متفاوتة³.

أدى هذا الانقسام في المواقف إلى فشل المفاوضات داخل اللجنة الثانية، ما دفع بالدول المعنية إلى أن تدخل في مفاوضات مباشرة، فشكلت لهذا الغرض خلال الدورة الخامسة للمؤتمر مجموعة تفاوض برئاسة السفير ناندا من فيجي، أطلق عليها اسم **مجموعة الواحدة والعشرين**⁴.

امتازت المفاوضات التي جرت داخل هذه المجموعة بالحدة والصعوبة نتيجة للاقتراحات العديدة والمختلفة النابعة عن المصالح المتضاربة للدول المقترحة، ومع ذلك ففي نهاية الدورة أعد رئيس المجموعة، بصفته الشخصية، نصاً لغرض التفاوض سمي فيما بعد "نص ناندا"، الذي ناقشته المجموعة خلال الدورة السادسة، إلا أنها لم تتوصل إلى أي اتفاق بشأنه. ونتيجة لذلك أدخل رئيس المؤتمر، خلال الدورة السابعة، موضوع الدول المتضررة جغرافياً في قائمة المواضيع الخلافية التي اعتبرها في حاجة إلى المزيد من المفاوضات للتوصل إلى حلول ترضي جميع الأطراف المعنية⁵. وفي الدورة الثامنة

1- الاقتراح الفيتنامي، في الجلسة العامة 22، وثائق المؤتمر الثالث لقانون البحار، الجزء الأول، فقرة 5، ص 73 (A/CONF.62/SR.22)، وتدخل مندوب السلفادور في الهيئة العامة للمؤتمر، الجلسة 21، المرجع نفسه، الفقرة 43، ص 70 (A/CONF.62/SR.22)، وتدخل مندوب بنما، في نفس الهيئة، الجلسة 35، المرجع نفسه، الفقرة 37، ص 164 (A/CONF.62/SR.35).

2- أنظر تدخل مندوب هولندا في الهيئة العامة للمؤتمر، الجلسة 34، المرجع نفسه، الفقرة 15، ص 158 (A/CONF.62/SR.34)، وتدخل مندوب إيران في اللجنة الثانية للمؤتمر، الجلسة 32، المرجع نفسه، الفقرة 61، ص 273 (A/CONF.62/SR.32).

3- تدخل مندوب جاميكا في اللجنة الثانية للمؤتمر، الجلسة 34، المرجع نفسه، الفقرة 1، ص 282.

4- مثلت مجموعة الدول الساحلية وفود كل من: كندا وتشيلي وأيسلندا وإيران والنرويج وباكستان وبيرو والسنغال وإسبانيا وتنزانيا. واختارت مجموعة الدول غير الساحلية والمتضررة جغرافياً وفود كل من: النمسا وتشيكوسلوفاكيا والعراق وجاميكا ونيبال وباراغواي وبولندا وسنغافورة وسويسرا وأوغندا.

5- الوثيقة رقم: A/CONF. 62/62.

كلف المؤتمر مجموعة التفاوض الرابعة التي ترئسها السفير نانندان ببحث الموضوع، وقد توصل هذا الأخير إلى اعد مقترحات توفيقية لمختلف الاقتراحات المقدمة خلال المفاوضات التي دارت داخل المجموعة¹.

استخدم السفير نانندان في هذه المقترحات تعبير "الدول التي تتفرد بخصائص جغرافية معينة"، للدلالة على الدول المتضررة جغرافيا. كما عرف هذه الدول بأنها: "الدول الساحلية، بما فيها الدول المحاذية لبحار مغلقة أو شبه مغلقة، التي تجعل خصائصها الجغرافية متعددة في تلبية الحاجات الغذائية لسكانها أو لجزء منهم على استغلال الموارد الحية للمناطق الاقتصادية الخالصة لدول أخرى واقعة في نفس المنطقة دون الإقليمية أو الإقليمية، والدول الساحلية التي لا تستطيع ادعاء مناطق اقتصادية خالصة خاصة بها"².

لا يختلف هذا التعريف عن التعريف الذي تقدم به في مجموعة الواحدة والعشرين، إلا في أمرين: الأمر الأول، الإضافة المتعلقة بالدول الواقعة على بحار مغلقة أو شبه مغلقة. والأمر الثاني، أنه قصر مشاركة الدول المتقدمة النمو التي تتفرد بخصائص معينة على المناطق الاقتصادية الخالصة للدول الساحلية المتقدمة النمو الواقعة في نفس المنطقة دون الإقليمية أو الإقليمية.

تأثر التتقيحان الأول عام 1979 والثاني عام 1980 للنص المركب بالنص الذي أعده السفير نانندان في لجنة التفاوض الرابعة. فقد جاءت المادة 70 من هذين التتقيحين مطابقة لنص نانندان، مع بعض التعديلات الطفيفة التي لا تأثر كثيرا في المعنى.

1- قدمها في الوثيقة رقم: NG4//Rev.2.

2- وضع السفير نانندان بأن مصطلح "الدول التي تتفرد بخصائص جغرافية معينة" هو مصطلح وسط بين مصطلح "الدول المتضررة جغرافيا" وعدم استعمال النص الموحد المنقح لأي تعبير، مؤكدا أن المهم هو المحتوى وليس العنوان. وفيما يتعلق بالتعريف، بين أن عددا من الدول المتضررة جغرافيا أراد إضافة معايير أخرى للتعريف لتضمن شمولها به، وهذا ما عارضه عدد من الدول الساحلية، بحجة أن ذلك سيؤدي إلى توسيع المفهوم، وبالتالي إلى شمول دول لا تتصف بهذه الصفة. ولهذا قرر الاكتفاء بالمعيارين السابقين، مع إضافة توضيح يتعلق بالدول الواقعة على بحار مغلقة أو شبه مغلقة، وهو يرى أن هذين المعيارين مع التوضيح كافيان لشمول كافة الدول المتضررة جغرافيا واستبعاد من لم يتصف بهذه الصفة. راجع وثيقة المتحدة رقم: AG4/10.

وقد انتقل هذا النص دون تغيير إلى مشروع الاتفاقية، بما في ذلك تسمية هذه الدول، وقد جرت محاولات في لجنة الصياغة، أثناء دورتها التي عقدت في جنيف في ربيع عام 1982، لتوحيد تسمية هذه الدول في الأجزاء المختلفة من مشروع الاتفاقية إلا أن تلك المحاولات لم تفلح بحجة أن لجنة الصياغة غير مخولة بإجراء تعديلات جوهرية على النص. وفي الجلسة غير الرسمية الأخيرة للهيئة العامة للمؤتمر، التي سبقت التصويت على الاتفاقية، تقدم منسق المجموعة اللغوية العربية في لجنة الصياغة باقتراح باستعمال تعبير "الدول المتضررة جغرافياً" في الجزء الخامس من مشروع الاتفاقية ليكون منسجماً مع الأجزاء الحادي عشر والثالث عشر والرابع عشر التي استخدمت نفس التعبير، خاصة بعد أن حظي تعريف هذه الدول الوارد في المادة 70 بموافقة جميع الوفود. وبعد مناقشات حادة ومشاورات جانبية، وافق المؤتمر على استعمال تعبير "الدول المتضررة جغرافياً" في جميع أجزاء الاتفاقية¹.

ب- حق المشاركة:

طالبت الدول غير الساحلية والمتضررة جغرافياً حتى قبل انعقاد المؤتمر الثالث لقانون البحار، "بحقها" في مشاركة الدولة الساحلية المجاورة في استكشاف واستغلال ثروات المنطقة الاقتصادية الخالصة، الأمر الذي كانت تعارضه منذ البداية الدول الساحلية، لكون أن ذلك يتعارض مع منطق الحقوق "الخالصة" الممنوحة لها في المنطقة. وفي محاولة لتوحيد المواقف بغية التوصل إلى نصوص قانونية توفيقية تخدم مختلف المصالح قدمت الأطراف المعنية عدة مشاريع كانت أساساً للمفاوضات التي جرت خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار.

توصل المؤتمر بعد نقاشات مضيئة ومطولة إلى صياغة نص المادة 69 من اتفاقية قانون البحار الخاصة بحقوق الدول غير الساحلية والمادة 70 من نفس الاتفاقية الخاصة بحقوق الدول المتضررة جغرافياً². ونظراً لتطابق مضمون المادتين من حيث

¹ - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 300.

² - للمزيد من التفاصيل، راجع: عادل أحمد الطائي، مرجع سابق، ص 363-356.

الحقوق الممنوحة لكل دولة¹، فإننا سنسرد الأحكام التي تضمنتها المادتين بصفة مجملة، كالآتي:

1- يكون للدول غير الساحلية والدول المتضررة جغرافيا الحق في المشاركة على أساس منصف في استغلال جزء مناسب من فائض الموارد الحية للمناطق الاقتصادية الخالصة للدول الساحلية الواقعة في نفس المنطقة دون الإقليمية أو الإقليمية².

2- تحدد الدول المعنية أحكام وصور هذه المشاركة عن طريق اتفاقيات ثنائية أو دون إقليمية أو إقليمية تراعي فيها، بين أمور أخرى مايلي:

أ- ضرورة تفادي إحداث آثار ضارة بالمجتمعات المتعيشة بصيد الأسماك في الدولة الساحلية

ب- مدى مشاركة الدولة غير الساحلية وفقا لأحكام المادة 69 من اتفاقية قانون البحار والدولة المتضررة جغرافيا وفقا لأحكام 70 من نفس الاتفاقية، أو مدى حقها بمقتضى الاتفاقيات الثنائية أو دون الإقليمية أو الإقليمية القائمة، في المشاركة في استغلال الموارد الحية للمناطق الاقتصادية الخالصة للدول الساحلية الأخرى.

ج- مدى مشاركة الدول الأخرى غير الساحلية والمتضررة جغرافيا في استغلال الموارد الحية للمنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة الساحلية وما يترتب على ذلك من حاجة إلى تفادي تحميل أية دولة ساحلية وحدها، أو تحميل جزء منها، عبئا خاصا.

د- الحاجات التغذوية لسكان كل من الدول المعنية.

3- حين تقارب قدرة دولة ساحلية على الجني حدا يمكنها من جني كامل كمية الصيد المسموح بها من الموارد الحية لمنطقتها الاقتصادية الخالصة، تتعاون الدولة الساحلية والدول المعنية الأخرى في وضع ترتيبات منصفة على صعيد ثنائي أو دون إقليمي أو إقليمي لكي تسمح للدول غير الساحلية النامية والدول النامية المتضررة جغرافيا

VINCENT Philippe, Op.Cit., p. 108.

¹ - حول هذا الموضوع، راجع:

² - أنظر: جمال محي الدين، مرجع سابق، ص 186.

والواقعة في نفس المنطقة دون الإقليمية أو الإقليمية المشاركة في استغلال الموارد الحية للمناطق الاقتصادية الخالصة للدول الساحلية الواقعة في المنطقة دون الإقليمية أو الإقليمية، وفقا لما تقتضيه الظروف وبشروط مرضية لجميع الأطراف. وتؤخذ في الاعتبار أيضا، في تنفيذ هذا الحكم، العوامل المذكورة في الفقرة الثانية أعلاه.

4- لا يحق للدول غير الساحلية المتقدمة النمو بموجب أحكام المادة 69 وللدول المتقدمة النمو المتضررة جغرافيا بموجب أحكام المادة 70، المشاركة في استغلال الموارد الحية إلا في المناطق الاقتصادية الخالصة للدول الساحلية المتقدمة النمو الواقعة في نفس المنطقة دون الإقليمية أو الإقليمية، على أن يوضع في الاعتبار مدى مراعاة الدولة الساحلية، في إتاحتها لدول أخرى الوصول إلى الموارد الحية لمنطقتها الاقتصادية الخالصة، للحاجة إلى الإقلال إلى أدنى حد من الآثار الضارة بالمجتمعات المتعيشة بصيد الأسماك ومن الاختلال الاقتصادي في الدول التي اعتاد مواطنوها الصيد في المنطقة.

5- لا تخل الأحكام المذكورة أعلاه بالترتيبات المتفق عليها في المناطق دون الإقليمية أو الإقليمية حيث يجوز للدول الساحلية أن تمنح الدول غير الساحلية والدول المتضررة جغرافيا الواقعة في نفس المنطقة دون الإقليمية أو الإقليمية حقوقا متساوية أو تفضيلية لاستغلال الموارد الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة¹.

¹ - للمزيد من التفاصيل، راجع: عادل أحمد الطائي، مرجع سابق، ص 365-371.

الفرع الثاني

احترام الالتزامات الملقة عليها بموجب أحكام الاتفاقية

حاولت اتفاقية قانون البحار أن توفق بين المطالب المختلفة التي تقدمت بها الدول خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار، وذلك عن طريق تقييد الحقوق الخالصة التي منحتها للدولة الساحلية على ثروات المنطقة الاقتصادية الخالصة بجملة من الالتزامات التي تهدف من ورائها إلى إرضاء الدول المعارضة لمفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة كما اقترحته الدول الساحلية.

لقد أشرنا في إطار دراستنا، لحقوق الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية إلى بعض هذه الالتزامات¹، لذا وتقديراً للتكرار سنكتفي في هذا الفرع بالإشارة فقط لباقي الالتزامات الأخرى والتي تتجلى فيما يلي:

أولاً: الالتزام بحفظ الموارد الحية:

تلتزم الدولة الساحلية بموجب أحكام اتفاقية قانون البحار بحفظ الموارد الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، وذلك عن طريق:

أ- تحديد كمية الصيد المسموح بها²؛

ب- التعاون مع المنظمات الدولية المختصة، وفقاً لما يقتضيه الحال، سواء كانت دون إقليمية أو إقليمية أو عالمية، بهدف عدم تعريض بقاء الموارد الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة لخطر الاستغلال المفرط³؛

ج- وضع تدابير الحفظ والإدارة المناسبة، بهدف صون أرصدة الأنواع المجتناة أو تجديدها بمستويات يمكن أن تدر أقصى غلة قابلة للدوام كما تعينها العوامل البيئية والاقتصادية ذات الصلة، بما فيها الحاجات الاقتصادية للمجتمعات الساحلية المتعيشة بصيد السمك والمتطلبات الخاصة للدول النامية، ومع مراعاة أنماط الصيد والترابط بين

1- الصفحة رقم: 139 من هذه الرسالة.

2- الفقرة الأولى من المادة 61 من اتفاقية قانون البحار.

3- الفقرة الثانية من نفس المادة.

السلالات السمكية وأية معايير دولية للحد الأدنى موصى بها بوجه عام سواء على الصعيد دون الإقليمي أو الإقليمي أو العالمي¹.

يجب على الدولة الساحلية أن تضع في اعتبارها عند تحديد هذه التدابير آثارها في الأنواع المرتبطة بالأنواع المجتناة أو الأنواع المعتمدة عليها بقصد صون أو تجديد أرصدة الأنواع المرتبطة أو المعتمدة بمستويات أعلى من المستويات التي يمكن أن يكون فيها تكاثرها مهددا بصورة جدية².

د- تقديم وتبادل، بصورة منتظمة، ما هو متوفر من المعلومات العلمية، والإحصائيات عن كمية الصيد وعن مجهود الصيد، وغير ذلك من البيانات المتصلة بحفظ الأرصدة السمكية عن طريق المنظمات الدولية المختصة، سواء كانت دون إقليمية أو إقليمية أو عالمية، وفقا لما يقتضيه الحال وباشتراك كافة الدول المعنية، بما فيها الدول التي يسمح لرعاياها بالصيد في المنطقة الاقتصادية الخالصة³.

كما تتعاون الدولة الساحلية، مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المناسبة⁴، مع الدول الأخرى التي يصيد رعاياها في المنطقة الإقليمية الأنواع الكثيرة الارتحال المدرجة في المرفق الأول من اتفاقية قانون البحار، وذلك بقصد تأمين حفظ هذه الأنواع والانتفاع بها على الوجه الأمثل في جميع أنحاء المنطقة الإقليمية، سواء داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة أو خارجها⁵.

عند وجود نفس الرصيد أو أرصدة من أنواع مترابطة داخل المناطق الاقتصادية الخالصة لدولتين ساحليتين أو أكثر، تسعى هذه الدول، إما مباشرة أو عن طريق المنظمات دون الإقليمية أو الإقليمية المناسبة، إلى الاتفاق على التدابير اللازمة لتنسيق

1- الفقرة الثالثة من المادة 61 من اتفاقية قانون البحار.

2- الفقرة الرابعة من نفس المادة.

3- الفقرة الخامسة من نفس المادة.

4- "وفي المناطق الإقليمية التي لا توجد لها منظمة دولية مناسبة، تتعاون الدولة الساحلية والدول الأخرى التي يقوم رعاياها بجني هذه الأنواع في المنطقة الإقليمية من أجل إنشاء مثل هذه المنظمة وتشترك في أعمالها". الفقرة الأولى من المادة 64 من اتفاقية قانون البحار.

5- نفس الفقرة من نفس المادة.

وضمن حفظ وتنمية هذه الأرصدّة دون المساس بالأحكام الأخرى من الجزء الخامس من اتفاقية قانون البحار والخاص بالمنطقة الاقتصادية الخالصة¹.

وعند وجود نفس الرصيد أو أرصدّة من أنواع مترابطة في كلا المنطقة الاقتصادية الخالصة وقطاع واقع وراءها وملاصق لها، تسعى الدولة الساحلية والدول التي تقوم بصيد هذه الأرصدّة في القطاع الملاصق، إما مباشرة أو عن طريق المنظمات دون الإقليمية المناسبة، إلى الاتفاق على التدابير اللازمة لحفظ هذه الأرصدّة في القطاع الملاصق².

ثانياً: الالتزام بحماية البيئة البحرية:

وضعت اتفاقية قانون البحار على عاتق الدولة الساحلية الالتزام بالعمل على المحافظة على البيئة البحرية وصيانتها ضد التلوث، في منطقتها الاقتصادية الخالصة، وهو الأمر الذي يتفق مع تقرير ولاية الدولة على المنطقة³. فالمادة 207 من الاتفاقية، تلزم الدولة الساحلية بإصدار القوانين وإقرار الأنظمة اللازمة لمنع تلوث البيئة البحرية من البر، وأن تتخذ ما تراه ضرورياً من تدابير أخرى لمنع هذا التلوث، وحفظه والسيطرة عليه، كما أوردت المادة 208 مبادئ مماثلة فيما يتعلق بالتلوث الناجم عن أوجه النشاط الخاصة بقيعان البحار في المناطق التي تخضع لولاية الدولة الساحلية.

وفضلاً عن النصوص التي تناولت حماية البيئة البحرية بوجه عام من مصادر التلوث المختلفة وضعت المادة 211 الخاصة بالتلوث من السفن في فقرتها الخامسة والسادسة حكماً خاصاً بالمنطقة الاقتصادية الخالصة. يتعلق بسلطة الدولة الساحلية فيما يتعلق بمكافحة التلوث الناجم عن السفن، في تلك المنطقة، وأجازت في حالات معينة، اتخاذ إجراءات خاصة بالنسبة لقطاع من قطاعات المنطقة الاقتصادية، تتمثل في اعتماد

¹ - الفقرة الأولى من المادة 63 من اتفاقية قانون البحار.

² - الفقرة الثانية من المادة 63 من نفس الاتفاقية.

³ - أنظر: جابر إبراهيم الراوي، تلوث البحار والمسؤولية المترتبة عليه في ظل قانون البحار، قانون البحار الجديد والمصالح العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس، 1989، ص 315-316.

تدابير إلزامية خاصة لمنع التلوث من السفن، إذا كانت الظروف الطبيعية لذلك القطاع أو حماية موارده تستلزم اتخاذ تلك الإجراءات الخاصة، وكانت القواعد العامة للحماية من التلوث من السفن غير كافية بالنسبة لمثل ذلك القطاع¹.

ثالثاً: الالتزام بتعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة في حالة التقابل أو التلاصق:

تلتزم الدولة الساحلية بالقيام بتعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة في الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتجاورة عن طريق الاتفاق على أساس القانون الدولي، كما أشير إليه في المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية بغية أن تبذل بروح من التفاهم والتعاون قصار جهودها للدخول في ترتيبات مؤقتة ذات طابع عملي، وتعمل خلال هذه الفترة الانتقالية على عدم تعريض التوصل إلى الاتفاق النهائي للخطر أو إعاقته².

رابعاً: الالتزام بإعلان الخرائط وقوائم الإحداثيات الجغرافية للمنطقة الاقتصادية الخالصة:

تلتزم الدولة الساحلية بالإعلان الواجب عن الخرائط أو قوائم الإحداثيات الجغرافية التي تبين خطوط الحد الخارجي للمنطقة الاقتصادية الخالصة وخطوط تحديد مع الدول المجاورة، على خرائط ذات مقياس ملائم. ويجوز الاستعاضة عن هذه الخطوط بقوائم الإحداثيات الجغرافية³.

1- صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار: دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، ص 229-230.

2- المرجع نفسه، ص 231.

3- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 285.

المبحث الثاني

التوافق القانوني في نظام الجرف القاري

شهد المؤتمر الثالث لقانون البحار مناقشات ساخنة تضاربت فيها مواقف الدول حول النظام القانوني للجرف القاري، وهذا يعود أساسا إلى مطالب الدول الساحلية باستحداث منطقة بحرية جديدة تعلو منطقة الجرف القاري تعرف بـ **المنطقة الاقتصادية الخالصة**.

هذه المطالب التي تزامنت مع رغبة الدول المؤتمرة في إعادة النظر في معايير تحديد حدود الجرف القاري المعروفة في ظل اتفاقية جنيف للجرف القاري لعام 1958 والتي وجهت إليها انتقادات لاذعة لكونها تتسم بدرجة كبيرة من الغموض الذي يمكن أن يستغل من قبل الدول البحرية الكبرى من أجل تحقيق مصالحها الاقتصادية وذلك على حساب مصالح الدول النامية والمتضررة جغرافيا.

وفي محاولة جادة من الدول المؤتمرة للوصول إلى حلول توفيقية ترضي مختلف الأطراف اصطدمت بعدة عقبات قانونية نظرا للمواقف المتباينة التي أبدتها الدول المؤتمرة والنابعة في حقيقة الأمر من مصالحها الإستراتيجية المتضاربة. هذه المصالح المتضاربة التي تعاضمت خلال مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار نتيجة للتقدم الكبير الذي أحرزته هذه الدول في مجال التكنولوجيا الذي سمح لها باستكشاف الثروات الهائلة التي يزر بها الامتداد القاري للدولة الساحلية.

وبالرغم من هذا التباين في المواقف والتضارب في المصالح إلا أن مقتضيات **"الصفقة الشاملة"** التي قامت عليها مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار دفعت بالدول المؤتمرة إلى تقديم تنازلات متبادلة صيغت في نصوص قانونية تضمنت أحكاما توفيقية جاءت في الجزء السادس من اتفاقية قانون البحار.

هذه الأحكام التوفيقية التي تضمنت تحديدات واضحة ودقيقة لحدود الجرف القاري سواء باتجاه منطقة التراث المشترك للإنسانية **(المطلب الأول)** أو بين الدول المتقابلة أو المتجاورة **(المطلب الثاني)**، كما حاولت أن توازن بين حقوق وواجبات الدولة الساحلية في إطار نظام قانوني متداخل **(المطلب الثالث)**.

المطلب الأول

تحديد حدود الجرف القاري باتجاه منطقة التراث المشترك للإنسانية

بدأ التفكير في منطقة الجرف القاري في عام 1945، تاريخ صدور إعلان ترومان الذي أكد أن حكومة الولايات المتحدة الأمريكية تعتبر الثروات الطبيعية الموجودة في قاع هذه المنطقة البحرية ملكا لها، وخاضعة لولايتها وإدارتها. وقد اتبعت عدة دول هذا الإعلان بإصدار إعلانات مماثلة تطالب باستثمار ثروات جرفها القاري، وهذا ما دفع بالدول في مرحلة لاحقة إلى الدخول في مفاوضات متعددة الأطراف بغية وضع نظام قانوني للجرف القاري.

عرف مفهوم الجرف القاري تطورات هامة سواء في تفسيره أو تحديده، وقد ارتبط مفهوم الجرف القاري بالتطور العلمي والتكنولوجي الذي حققته الدول، والذي سمح لها باكتشاف ثروات هامة في هذه المنطقة البحرية. وطبيعي أن يؤدي هذا الاكتشاف إلى محاولة الدول الساحلية السيطرة على ثروات هذه المنطقة ببسط ولايتها عليها، من أجل صد غيرها من الدول عن هذه الثروات، الأمر الذي كانت تعارضه خاصة الدول غير الساحلية والمتضررة جغرافيا.

ومن هنا ظهر الصراع حول تحديد حدود ولاية الدولة الساحلية، أي الحدود التي ينتهي عندها جرفها القاري. وقد عكفت على دراسة هذا الموضوع لجنة القانون الدولي في إطار إعدادها لاتفاقية جنيف التي تضمنت نصا بهذا الموضوع (الفرع الأول)، والتي امتازت المعايير التي اعتمدت عليها لتحديد حدود الجرف القاري باتجاه البحر العالي بعدم الدقة والوضوح، ما استدعت إعادة النظر فيها في المؤتمر الثالث لقانون البحار الذي تبني نص المادة 76 من اتفاقية قانون البحار (الفرع الثاني)، والتي استحدثت لجنة حدود الجرف القاري (الفرع الثالث).

الفرع الأول

تحديد حدود الجرف القاري وفقا لأحكام اتفاقية الجرف القاري لعام 1958

بالرغم من أن اتفاقية جنيف للجرف القاري لعام 1958 قد تأثرت وبشكل كبير بالتصريح الذي أدلى به رئيس الولايات المتحدة الأمريكية ترومان عام 1945، إلا أنها قد تضمنت الكثير من المستجدات، ولعل من أهمها الأحكام القانونية المتعلقة بتحديد الحدود البحرية.

لقد أثارت مسألة تحديد الحد الخارجي للجرف القاري باتجاه البحر العالي نقاشات ساخنة بين الدول المؤتمرة في المؤتمر الأول لقانون البحار لعام 1958، وكان أكثر الخلاف منصبا في مدى الجرف القاري.

حاولت الاتفاقية أن توفق بين مختلف الاقتراحات المقدمة من مخلف الأطراف خلال مناقشات المؤتمر، وذلك باعتمادها على معايير ثلاثة لتحديد مدى الجرف القاري. هذه الأخيرة التي أشارت إليها في المادة الأولى، وذلك بصدد تبيانها لدلالات عبارة الجرف القاري، وذلك بنصها على ما يلي: " لأغراض هذه المواد تستعمل عبارة الجرف القاري للدلالة على (أ) قاع البحر وباطن المناطق المغمورة الملاصقة للساحل والكائنة خارج منطقة البحر الإقليمي، وذلك إلى عمق 200 متر أو أبعد من ذلك إلى النقطة التي يسمح فيها عمق المياه باستغلال الموارد الطبيعية لتلك المناطق. (ب) قاع البحر وباطن المناطق المغمورة المماثلة الملاصقة لسواحل الجزر"¹.

لقد بين نص المادة أعلاه في شطره الأول أن الجرف القاري يشتمل في مفهومه القانوني على قاع وباطن قاع المناطق المغمورة الملاصقة للساحل. وإذا كان هذا النص

1- جاء مضمون نص المادة الواردة في المتن، في مشروع لجنة القانون الدولي الذي عرض على الجمعية العامة عام 1956، وقد اعتمد مؤتمر 1958 هذا النص بعد التصويت في لجنته الرابعة بأغلبية 51 صوتا ومعارضة تسعة وفود وامتناع تسعة آخرين عن التصويت.

قد بين حقا مشتملات الجرف القاري إلا أنه لم يحدد بدقة حده الداخلي، كون أن هذا الأخير من **الناحية القانونية** لا يلاصق الساحل¹، وإن كان كذلك من الناحية الجغرافية باعتباره امتدادا قاريا، وهذا لكون البحر الإقليمي يشكل جزءا لا يتجزأ من إقليم الدولة الساحلية. فالصحيح إذن هو أن الجرف القاري منطقة بحرية ملاصقة للبحر الإقليمي². وهذا بطبيعة الحال ما استقر عليه **العرف الدولي** قبل هذه الاتفاقية، وما كان متداولاً كمفهوم في مداولات المؤتمر الأول لقانون البحار، وهو ما لا يختلف عليه الفقه الدولي، والذي يتلخص في ما قاله الأستاذ حامد سلطان: " **لا يوجد الجرف القاري إلا خارج مناطق البحر الإقليمي لدولة الساحل، والحكمة من ذلك ظاهرة وهي أنه لا حاجة لإفراد نص خاص لتلك المناطق المغمورة الكائنة في نطاق البحر الإقليمي، لأن هذه المناطق تعد جزءا من شاطئ الدولة تمارس الدولة عليها، وعلى المياه التي تغمرها حق السيادة**"³.

وبغض النظر عن الخلل النصي الوارد في الشرط الأول من المادة السالفة الذكر، إلا أنه يلاحظ أنها حاولت في شطرها الثاني أن تحدد الحد الخارجي للجرف القاري بطريقة ترضى بها مختلف الدول، وذلك بجمعها بين ثلاثة معايير متباينة ومتكاملة هي⁴:

1- كان من المفروض أن يرد في المادة مصطلح "القريبة" من الساحل، وليس "الملاصقة" للساحل، لأن الجرف القاري من الناحية القانونية يبدأ من الحد الخارجي للبحر الإقليمي وليس من الساحل، ودليل ذلك أن المادة نفسها أكدت بأن الجرف القاري يكون خارج البحر الإقليمي. **فعمليا لا يمكن أن يكون ملاصقا للساحل وخارج منطقة البحر الإقليمي في آن واحد.**

2- أنظر: CAFLISCH Lucius, « Les zones maritimes sous juridiction nationale... », Op.Cit., p. 59.

3- نقلا عن: صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 274.

4- يعتمد على هذه المعايير الثلاثة كذلك لتحديد الجرف القاري للجزر التي تتمتع بدورها بجرف قاري. أنظر: إبراهيم محمد الدمغة، أحكام القانون الدولي لقاع البحار والمحيطات وباطن أرضها خارج حدود الولاية الوطنية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987، ص 91.

أولاً- معيار العمق:

أكد نص المادة على أن الطرف الخارجي للجرف القاري يتحدد، كقاعدة، عند النقطة التي يصل فيها عمق المياه إلى 200 متر، وهذا في الحقيقة يعبر عن معيار جيولوجي، إذ أن 200 متر تمثل معدل عمق الجرف القاري، الذي تقع عنده حافة الجرف القاري التي يبدأ منها الانحدار القاري¹.

يمتاز هذا المعيار بالوضوح والدقة في التحديد، إلا أنه يؤدي إلى عدم المساواة بين الدول الساحلية²، بسبب اختلاف الطبيعة الجيولوجية للمنطقة المغمورة بالمياه القريبة من سواحلها. وهذا لكون أن بعض الدول يكون جرفها القاري على عمق 200 متر، ويستمر هكذا إلى مسافات بعيدة. وبالمقابل، هناك حالات ينعدم فيها الجرف القاري بالمعنى الجيولوجي بحيث يكون عمق المياه فيها ضحلاً جداً، كما هو حال الخليج العربي. وهناك دول أخرى ينحدر جرفها القاري بشكل حاد وشديد على مسافة قريبة من الساحل، كما هو الحال بالنسبة للدول الواقعة على الجانب الغربي من القارة الأمريكية.

ثانياً- معيار القابلية على الاستغلال³:

أضيف هذا المعيار إلى مشروع لجنة القانون الدولي¹ للتقليل من الجوانب السلبية للمعيار الأول، إلا أنه بدوره لم يسلم من الانتقادات²، نذكر منها: أنه يؤدي إلى عدم

1- هذا مع العلم أنه سبق للجنة القانون الدولي أن رفضت اقتراح المقرر **روبرت كورديوفا** الذي يعتمد على "معيار العمق" الذي يمتد إلى 200 متر لتحديد الجرف القاري. للمزيد من التفاصيل راجع: وثيقة منظمة الأمم المتحدة رقم: A/AC.135/19.

2- أنظر: بوكرا إدريس، تطور مفهوم الامتداد القاري، م.ج.ع.ق.إ.س.، ع 3 و 4، 1988، ص 880-881.

3- تجدر الإشارة، إلى أن "معيار القابلية على الاستثمار" اعتمدته لجنة القانون الدولي بأغلبية أعضائها، في أول مشروع مواد "يتعلق بالجرف القاري والمواضيع المجاورة" أقرته عام 1951 (الكتاب السنوي للجنة القانون الدولي 1951، الجزء الأول، ص 296-297). إلا أنها تنازلت عن هذا العيار لصالح معيار العمق، وكان ذلك في عام 1953 (الكتاب السنوي للجنة القانون الدولي 1953، الجزء الثاني، ملحق رقم (1)، ص 232-269).

العدالة وعدم المساواة بين الدول، إذ يمكن الدول المتقدمة من مد جرفها القاري إلى مسافات بعيدة عن الساحل بسبب قدرتها التكنولوجية العالية. إضافة إلى عدم وضوح المقصود **بالقابلية على الاستثمار**، الأمر الذي أثار الجدل بين رجال القانون.

فالبعض يرى أن القابلية على الاستثمار هي إمكانية الاستغلال الايجابية، أي أن تحديد القدرة على الاستغلال لا يستند بالضرورة على القدرة الذاتية للدولة وإنما وفقا لقدرة الدولة التي تملك تقنية الاستثمار الأكثر تقدما. ويرى آخرون أن تحديد القدرة على الاستثمار يمكن أن يستند إلى القدرة القائمة فعلا للدولة الساحلية، سواء أكانت قدرة ذاتية أم معنوية مقدمة من دول أجنبية أم مؤسسات تابعة لتلك الدول³. ويشترط آخرون الاستثمار الفعلي لاعتبار المنطقة جزءا من الجرف القاري، وأن يكون ذلك الاستثمار اقتصاديا حتى وإن تم بمساعدة دولة أجنبية أو مؤسسات تابعة لها⁴.

ثالثا - معيار القرب:

إذا كان المؤتمرين في جنيف قد انتبهوا إلى السلبات التي تنجر عن تطبيق معيار العمق، نظرا للتكوين الجغرافي المتباين لامتدادات القارية للدول الساحلية، بأنهم سعوا إلى جبر ذلك بمعيار القابلية على الاستغلال. إلا أنه لم يفهم كذلك ما لهذا الأخير من ضرر على الدول النامية⁵، وأن إطلاقه يسمح للدولة ذات التكنولوجيا العالية باقتطاع مساحات

1- تأثرت لجنة القانون الدولي "بتوصية تراجيلو" التي اعتمدت في تعريفها للجرف القاري على معياري العمق والقابلية على الاستثمار معا. هذه التوصية التي انبثقت عن الاجتماع الذي عقدته 20 دولة من دول أمريكا اللاتينية في مدينة تراجيلو في جمهورية الدومينيكان وكان ذلك قبل انعقاد الدورة الثامنة للجنة القانون الدولي عام 1956. تجد نص التوصية لدى: Oda Shigeru, The international law of the ocean development, Vol. 1, Sijthoff, Leiden, 1972, p. 346.

2- DE HARTINGH France, « la position française a l'égard de la convention de Genève sur le plateau continental », A.F.D.I., Vol 11, 1965, p.726.

3- تقرير هيئة النفط الأمريكية: NPC report-11.

4- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 340-341.

5- أنظر: بوكرا إدريس، مرجع سابق، ص 878.

شاسعة من منطقة التراث المشترك للإنسانية، لذا عمدوا إلى تقيده بمعيار ثالث: وهو "معيار القرب"¹، أي أن حد الجرف القاري لا يجب أن يبتعد كثيرا عن ساحل الدولة بكيفية ينقطع بها الترابط بين الساحل وهذه المنطقة البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية.

هذا ما ذهبت إليه الحكومة الفرنسية في تفسيرها لمفهوم الملاصقة عند انضمامها إلى اتفاقية الجرف القاري في 13 جوان 1965 بقولها: "وفقا لحكومة الجمهورية الفرنسية، تشير عبارة (المنطقة الملاصقة) إلى مفهوم الارتباط الجيوفيزيائي والجيولوجي والجغرافي الذي يستبعد بذاته كل مد غير محدود للجرف القاري". وقد تأكد هذا التفسير من خلال قرار محكمة العدل الدولية الصادر في 20 فيفري 1969 حول الجرف القاري لبحر الشمال²، الذي اعتبرت فيه أن نظرية الملاصقة تعني القرب، ودعمت ذلك بأمثلة من تصريحات الدول وإعلاناتها التي توجد فيها عبارات مثل "قرب السواحل" أو "قريبة من سواحلها" أو "أمام سواحلها" أو "في عرض سواحلها" أو "مجاورة" أو "بالجوار" أو "متاخمة" أو "ملاصقة". لتخلص المحكمة إلى أنه لا يمكن مد الجرف القاري بصورة غير محدودة³.

يتبين مما تقدم أن اتفاقية الجرف القاري لعام 1958، حددت الحد الداخلي للجرف القاري بالحد الخارجي للبحر الإقليمي، ولكنها لم تحدد مدى معين ودقيق لامتداد الجرف القاري. كما أنها لم تذكر طريقة رسم الحد الخارجي للبحر الإقليمي.

1- يقول الأستاذ: CAFLISCH Lucius

« Le plateau continental étant également assujéti à la condition de l'adjacence, mais cette condition ne s'est pas avérée très efficace pour contenir les appétits des Etats côtiers. Le remplacement de l'exploitabilité par des critères produisant une limite extérieure stable allait ainsi devenir une tâche prioritaire », CAFLISCH Lucius, « Les zones maritime sous juridiction national... », p. 60.

C.I.J., Rec. 1969, p.3.

-2

3- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 342.

الفرع الثاني

تحديد حدود الجرف القاري وفقا لاتفاقية قانون البحار لعام 1982

نتيجة للانتقادات الموجهة لاتفاقية جنيف للجرف القاري لعام 1958 في طريقة تحديدها للحد الخارجي للجرف القاري باتجاه البحر العالي، كان من الضروري طرح هذه المسألة على طاولة المناقشات التي شهدها المؤتمر الثالث لقانون البحار.

وبالرغم من الخلاف الكبير الذي أثارته هذه المسألة إلا أن الاتفاق المبدئي الذي ساد المناقشات كان يقضي بضرورة إعادة النظر في المعايير التي اعتمدت عليها اتفاقية جنيف للجرف القاري في تحديدها للجرف القاري باتجاه البحر العالي.

وبعد الاطلاع على مختلف الاقتراحات التي تقدمت بها مختلف الدول المؤتمر، والتي امتازت بمضمونها المتباين من اقتراح لأخر، حاول المؤتمر أن يخرجوا من مناقشاتهم المطولة بأحكام توفيقية ترضي مختلف الأطراف حتى وإن كان ذلك بدرجات متفاوتة، وهذا فعلا ما تحقق من خلال نص الفقرة الأولى من المادة 76 من اتفاقية قانون البحار بنصها على مايلي: " يشمل الجرف القاري لأي دولة ساحلية قاع وباطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء بحرها الإقليمي في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، أو إلى مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة " ¹.

يتضح من خلال المادة أعلاه، أن الجرف القاري يشتمل في مفهوم اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على قاع وباطن قاع المناطق البحرية المغمورة الملاصقة للبحر الإقليمي. وبذلك فإن الحد الداخلي للجرف القاري يتجسد في الحد الخارجي للبحر الإقليمي²، وبالتالي فإن الخط الذي يمثل الحد الداخلي للجرف القاري، ما هو إلا إسقاط

1- حول بعض المشاكل المتميزة التي يثيرها نص المادة 76 من اتفاقية قانون البحار، راجع: ROEST Walter R. Et PONROY Jean-Sylvain, « De quelques problèmes spécifiques de l'article 76 », in : INDEMER, éd. A, Pedone, Paris, 2004, p. 71-83.

2- محمد سامي عبد الحميد، محمد السعيد الدقاق وإبراهيم أحمد خليفة، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004، ص 287.

للخط الوهمي الذي يمثل الحد الخارجي للبحر الإقليمي والمرسوم بإتباع طريقة منحني التماس.

أما بالنسبة للحد الخارجي للجرف القاري، فإن اتفاقية قانون البحار قد اعتمدت في تحديده على معايير تختلف جذريا عن تلك التي تبنتها اتفاقية جنيف للجرف القاري والتي سبق لنا دراستها فيما تقدم.

لقد اعتمدت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في تحديدها للحد الخارجي للجرف القاري في حقيقة الأمر على معيارين أساسيين جاء ذكرهما في الفقرة الأولى من المادة 76 السالفة الذكر، وهما معيار المسافة (أولا)، ومعيار الطرف الخارجي للحافة القاري (ثانيا)، وهذا دون أن ننسى الدور المحوري الذي تلعبه لجنة حدود الجرف، التي سنخصص لها الفرع الثالث من هذا المطلب، في تحديد الحد الخارجي للجرف القاري عندما يزيد مداه عن 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي.

أولا - معيار المسافة:

لقد خرجت اتفاقية قانون البحار عن معيار العمق في تحديدها لنطاق الجرف القاري، في محاولة منها لتحقيق نوع من العدل بين مختلف الدول الساحلية، نظرا للتكون الطبيعي المتباين للجروف القارية التي تتفاوت درجة انحدارها من دولة لأخرى، فتبنت معيار المسافة الذي يركز على خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي. غير أن معيار المسافة لا يتبع في إطار اتفاقية قانون البحار إلا إذا قلّ عرض الحافة القارية عن 200 ميلا بحريا مقيسا من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي. ففي هذه الحالة يتحدد الحد الخارجي للجرف القاري بخط وهمي يرسم في قاع البحر على مسافة 200 ميلا بحريا من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي¹.

ثانيا - معيار الطرف الخارجي للحافة القارية:

يتم اللجوء إلى هذا المعيار عندما تمتد الحافة القارية¹ إلى مسافة تعادل أو تفوق مسافة 200 ميلا بحريا مقيسة من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي². فإذا كان عرض الحافة القارية يعادل في امتداده مسافة 200 ميلا بحريا، فإن الحد الخارجي للجرف القاري يمثل الحد الطبيعي للحافة القارية³. أما إذا زاد مدى الحافة القارية عن 200 ميلا بحريا، تقوم الدولة الساحلية في هذه الحالة بتقرير الطرف الخارجي لحافتها القارية⁴، وذلك بخط مشكل من خطوط مستقيمة لا يزيد طولها عن 60 ميلا بحريا، تربط بين نقاط ثابتة تعين بإحدى إثبات العرض والطول. بشرط أن يرسم هذا الخط بإحدى الطريقتين الآتيتين⁵:

الطريقة الأولى: بالرجوع إلى أبعد النقاط الخارجية الثابتة، التي لا يقل سمك الصخور الرسوبية عند كل منها، عن 1% من أقصر مسافة من هذه النقطة إلى سفح المنحدر القاري⁶.

1- حول الحافات القارية راجع: le PATRIAT Martin, « Les marges continentales », in : le plateau continental étendu aux termes de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 ; Optimisation de la demande, A. Pedone, Paris, 2005, pp. 87-102.

2- VINCENT Philippe, Op.Cit., p. 938.

3- MEESE Richard, « La délimitation du plateau continental Au-delà des 200 milles », in : le plateau continental étendu aux termes de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 ; Optimisation de la demande, Op.Cit., p. 456.

4- DUPUY Philippe, Op.Cit., p. 522.

5- أنظر: الفقرة 4 و7 من المادة 76 من اتفاقية قانون البحار.

6- أنظر: بوكرا إدريس، مرجع سابق، ص 874، وللمزيد من التفاصيل راجع: MUSELLEC Patrick et PONROY Jean-Sylvain, « La mesure de l'épaisseur des sédiments », in : le plateau continental étendu aux termes de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 ; Optimisation de la demande, Op.Cit., p. 141-146.

الطريقة الثانية: بالرجوع إلى نقاط ثابتة لا تتجاوز 60 ميلا بحريا من سفح المنحدر القاري¹. هذا الأخير الذي يحدد في حالة عدم وجود دليل على خلاف ذلك بالنقطة التي يحدث فيها أقصى تغير عند قاعدته².

وسواء اتبعت الطريقة الأولى أم الثانية، فإن النقاط الثابتة المبينة في الطريقتين، والتي تؤلف الخط الذي يمثل الحد الخارجي للجرف القاري في قاع البحر، لا يجب أن تبعد إما بأكثر من 350 ميلا بحريا³ عن خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي. أو بأكثر من 100 ميلا بحريا عن التساوي العمقي عند 2500 متر⁴، الذي هو خط يربط بين الأعماق البالغ مداها 2500 متر⁵.

بالاستناد إلى هذه الإمكانية الأخيرة، نعتقد أن الحد الخارجي للجرف القاري يمكن في حالات معينة أن يمتد إلى أكثر من 350 ميلا بحريا، إذا ما قيس من خطوط الأساس التي يعتمد عليها لتحديد الحد الخارجي للبحر الإقليمي⁶. **إلا أن هذا يبقى طبعا**

1- VINCENT Philippe, Op.Cit., p. 116.

2- للمزيد من التفاصيل راجع: YOUSSEF Samy, « La mesure de la bathymétrie et la détermination du pied du talus », in : le plateau continental étendu aux termes de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 ; Optimisation de la demande, Op.Cit., pp. 103-117. et ROEST Walter R., « gravimétrie et magnétisme : preuve du contraire et épaisseur des roches sédimentaires », Le plateau continental dans ses rapports avec la zone économique exclusive, Pedone, paris, 2005, pp. 119-139.

3- SINKONDO Marcel, Op.Cit., p. 260.

4- الفقرة 5 من المادة 76 من اتفاقية قانون البحار.

5- للمزيد من التفاصيل راجع: PONROY Jean-Sylvain, « La construction des lignes de formules et de contraintes », in : le plateau continental étendu aux termes de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 ; Optimisation de la demande, Op.Cit., p. 47-69.

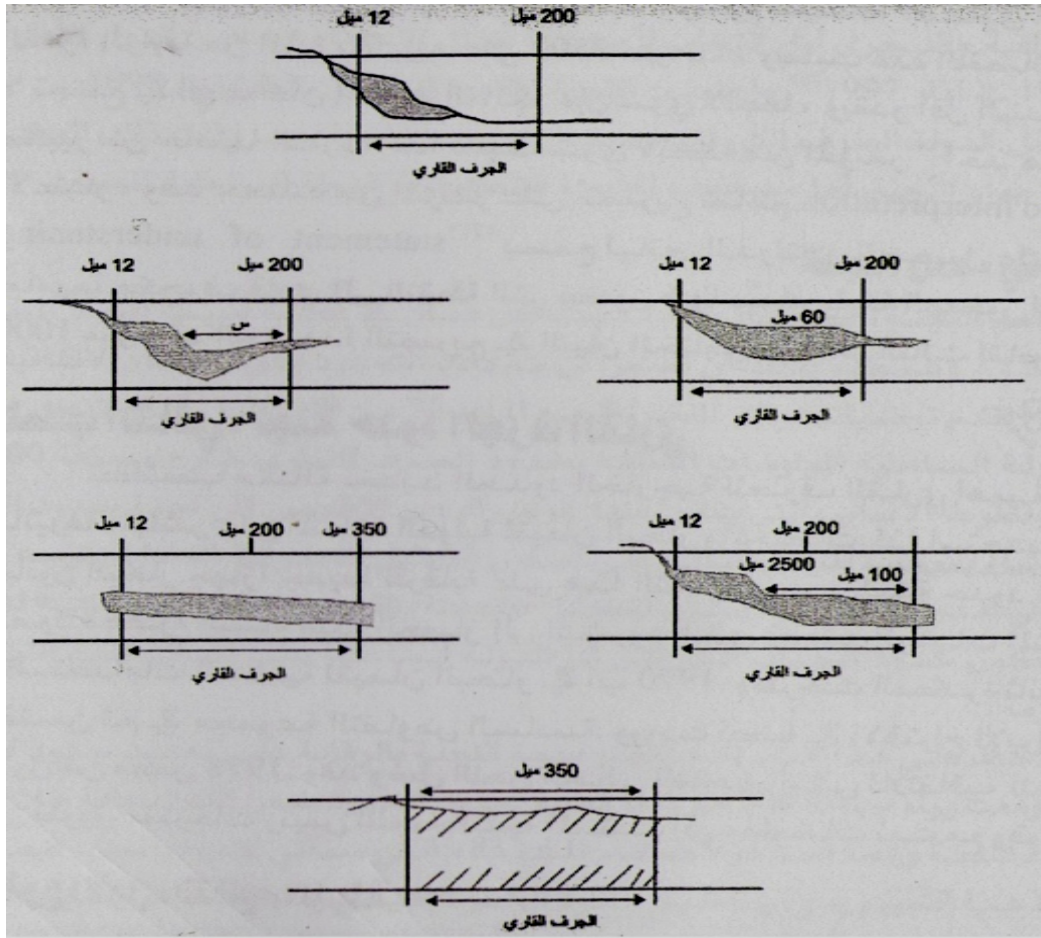
6- SYMONIDES Janusz, Le plateau continental, in : Droit international, Bilan et perspectives, Tome 2, Pedone, Paris, p. 938.

- أنظر كذلك: DEVAUX-CHARBONNEL Jean, « Le plateau continental du Royaume-Uni et la convention international de Genève de 1958 », in : A.F.D.I., Vol 10, 1964, p. 712.

استثناء، لأن الأصل يقضي بأن لا يزيد الحد الخارجي للجرف القاري عن 350 ميلا بحريا من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي.

غير أن هذا الاستثناء لا يجب أن يتحقق بتاتا، في حالة استمرار الامتداد القاري نتيجة لوجود ارتفاعات متطاولة مغمورة لا تعتبر عناصر طبيعية للحافة القارية¹.

والمخطط الآتي يوضح الحد الخارجي للجرف القاري وفق معايير² المادة 76 من اتفاقية قانون البحار³.



1- للمزيد من التفاصيل راجع: Au- MEESE Richard, « La délimitation du plateau continental delà des 200 milles », in : le plateau continental étendu aux termes de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 ; Optimisation de la demande, Op.Cit., pp. 181-229.

2- الملاحظ أن معيار المسافة ومعيار الحافة القارية متكاملان، وهما يحافظان على الارتباط الذي يجب أن يقوم بين سواحل الدولة وجرفها القاري الذي تمارس فيه الدولة الساحلية ولايتها.

3- نقل المخطط عن محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 352.

الفرع الثالث

لجنة حدود الجرف القاري

إلى جانب معيار الطرف الخارجي للحافة القارية، تساهم لجنة حدود الجرف القاري- كجهاز رقابة¹ - عن طريق توصياتها بشكل فعال في عملية تثبيت الحد الخارجي للجرف القاري الذي تعينه الدولة الساحلية، وهذا ما تأكده الفقرة 8 من المادة 76 من اتفاقية قانون البحار² التي تنص: "تقدم الدولة الساحلية المعلومات المتعلقة بحدود الجرف القاري خارج مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، إلى لجنة حدود الجرف القاري المنشأة بموجب المرفق الثاني على أساس التمثيل الجغرافي العادل. وتوجه اللجنة توصيات إلى الدول الساحلية بشأن المسائل المتصلة بتقرير الحدود الخارجية للجرف القاري. وتكون حدود الجرف التي تقرها الدولة الساحلية على أساس هذه التوصيات نهائية وملزمة".

وبالنظر إلى هذا الدور الذي تلعبه لجنة حدود الجرف القاري في تحديد حدود الجرف القاري فيما وراء 200 ميل بحري، فإنه من الضروري تقديم لمحة موجزة عن هذه اللجنة، وذلك بالإشارة إلى ثلاث مسائل جوهرية هي:

أولاً: تنظيم اللجنة:

تتكون اللجنة من 21 عضواً، وهم خبراء في ميدان الجيولوجيا أو الطبيعيات الأرضية أو المساحة البحرية، تنتخبهم³ الدول الأطراف في اتفاقية قانون البحار من بين

1- حول هذه اللجنة أنظر: MEESE Richard, Op.Cit., p. 181.

2- حول دراسة المادة 76 من اتفاقية قانون البحار، راجع: LUCCHINI Laurent, « L'article 76 de la convention des nations Unies du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer », in : le plateau continental étendu aux termes de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 ; Optimisation de la demande, Op.Cit., p. 9-29.

3- تجدر الإشارة إلى أن الفقرة 2 من المرفق الثاني من اتفاقية قانون البحار اشترطت أن "يجري الانتخاب الأول في أقرب وقت ممكن، على أن يتم في أي حال في غضون 18 شهراً من تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية...".

رعاياها، مولية الاعتبار الواجب لضرورة ضمان التمثيل الجغرافي العادل، وذلك لفترة خمس سنوات مع جواز إعادة انتخابهم¹.

يجرى انتخاب أعضاء اللجنة في اجتماع للدول الأطراف يدعو إلى عقده الأمين العام² في مقر الأمم المتحدة. وفي ذلك الاجتماع، الذي يكتمل فيه النصاب بحضور ثلثي الدول الأطراف، يكون الأشخاص المنتخبين لعضوية اللجنة المرشحين الذين يحصلون على أغلبية ثلثي أصوات ممثلي الدول الأطراف الحاضرة والمصوتة. ولا ينتخب أقل من ثلاثة أعضاء من كل منطقة جغرافية. وقد جرى أول انتخاب لأعضائها خلال الاجتماع السادس للدول الأطراف في اتفاقية قانون البحار في مارس 1997³، واعتمدت اللجنة نظامها الداخلي في 4 سبتمبر 1998.

تتحمل الدولة الطرف التي تقدمت بترشيح عضو للجنة مصروفات ذلك العضو أثناء قيامه بأداء مهام اللجنة. وتتحمل الدولة الساحلية المعنية المصروفات المتكبدة فيما يتعلق بالمشورة المذكورة في الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة 1 من المادة الثالثة من المرفق الثاني من اتفاقية قانون البحار. ويقوم الأمين العام للأمم المتحدة بتوفير أمانة اللجنة⁴.

ثانيا: وظائف اللجنة:

حددت المادة الثالثة من المرفق الثاني من اتفاقية قانون البحار وظائف اللجنة في ميدانين هما:

أ- دراسة البيانات والمواد الأخرى التي تقدمها الدول الساحلية فيما يتعلق بالحدود الخارجية للجرف القاري في المناطق التي تمتد فيها تلك الحدود وراء 200 ميل بحري،

1- الفقرة 1 من المرفق الثاني من اتفاقية قانون البحار.

2- "يوجه الأمين العام للأمم المتحدة، قبل ثلاثة أشهر على الأقل من موعد كل انتخاب، رسالة إلى الدول الأطراف يدعو فيها إلى تقديم الترشيحات، بعد إجراء المشاورات الإقليمية المناسبة، في غضون ثلاثة أشهر. ويعد الأمين العام قائمة مرتبة أبجدياً بأسماء جميع الأشخاص المرشحين على هذا النحو ويعرضها على كل الدول الأطراف". الفقرة 3 من نفس المرفق.

3- تقرير الأمين العام للأمم المتحدة بعنوان "المحيطات وقانون البحار" رقم A/53/456 الصادر في 5 أكتوبر 1998.

4- الفقرة 5 من المادة 2 من المرفق الثاني من اتفاقية قانون البحار.

وتقديم توصيات وفقا للمادة 76 من اتفاقية قانون البحار ولبيان التفاهم الذي اعتمده مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار في 29 جويلية 1980.

ب- إسداء المشورة العلمية والتقنية، إذا طلبت إليها ذلك الدولة الساحلية المعنية، أثناء إعداد البيانات المشار إليها أعلاه¹. ولهذا الغرض، تنتخب اللجنة هيئة فرعية تتألف من خمسة من أعضائها، تعد فيما يتعلق بكل طلب قائمة بالأعضاء المقترحين الذين يمكن أن يقدموا المشورة مع مراعاة الطابع التقني والعلمي لكل طلب. وتضم القائمة نسخة من السيرة الشخصية لكل عضو مقترح تتضمن تفاصيل المؤهلات والخبرة العلمية، ويمكن أن يؤخذ في الاعتبار عند إعداد هذه القائمة أي طلب صريح تقدمه الدولة الساحلية للحصول على مشورة أي عضو من أعضاء اللجنة².

ويجوز للجنة في سبيل تأدية وظائفها أن تتعاون، إلى المدى الذي تعتبره ضروريا ومفيدا، مع اللجنة الأوقيانوغرافية الحكومية الدولية التابعة لليونسكو ومع المنظمة الهيدروغرافية الدولية وغيرها من المنظمات الدولية المختصة بغية تبادل المعلومات العلمية والتقنية التي تساعد اللجنة على الاضطلاع بمسؤولياتها³.

ثالثا: طريقة عمل اللجنة:

جاء النظام القانوني لعمل لجنة الجرف القاري في المرفق الثاني من اتفاقية قانون البحار عاما، وفصلت أحكامه في **النظام الداخلي للجنة**، الذي يرتبط بدوره بأحكام اتفاقية قانون البحار، وخاصة بالفقرة 8 من المادة 76، والتي جاء فيها ما يلي: " **تقدم الدولة الساحلية المعلومات المتعلقة بحدود الجرف القاري خارج 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي إلى لجنة حدود الجرف القاري المنشأة بموجب المرفق الثاني على أساس التمثيل الجغرافي العادل...** ".

يستشف من خلال نص المادة أعلاه، أن الدولة الساحلية ملزمة بتحديد الحدود الخارجية لجرفها القاري. وهذا لكون أن الجرف القاري هي منطقة بحرية مفترضة ومسلم

1- الفقرة الأولى من المادة 3 من المرفق الثاني من اتفاقية قانون البحار.

2- الفقرة 2 من المادة 55 من النظام الداخلي للجنة حدود الجرف القاري، وثيقة الأمم المتحدة رقم:

CLCS/40/Rev. 1

3- الفقرة 2 من المادة 3 من المرفق الثاني من اتفاقية قانون البحار.

بها تلقائياً من قبل اتفاقية قانون البحار للدولة الساحلية، التي ليس لها الخيار في قبولها أو رفضها. بل وأكثر من ذلك فإنه عندما يتعلق الأمر بتحديد حدود الجرف القاري فيما وراء 200 ميل بحري فعلى الدولة الساحلية أن تقدم تفاصيل هذه الحدود مع البيانات العلمية والتقنية الداعمة إلى لجنة حدود الجرف القاري في مدة أقصاها 10 سنوات من تاريخ بدء نفاذ اتفاقية قانون البحار بالنسبة إلى تلك الدولة¹، باستثناء الدول التي بدء نفاذ الاتفاقية بالنسبة لها قبل 13 ماي 1999²، فإن مدة 10 سنوات تحتسب من هذا التاريخ الأخير³.

أعطت المادة 5 من المرفق الثاني من اتفاقية قانون البحار للجنة حدود الجرف القاري الحرية في إتباع الطريقة التي تراها ملائمة لانجاز المهام الموكلة إليها بموجب أحكام اتفاقية قانون البحار، وهذا ما تأكد جلياً من خلال المادة 42 من النظام الداخلي للجنة، ومع هذا فإن المادة قد اقترحت على اللجنة نظام عمل حاولت من خلاله أن تضمن حياد اللجنة تجاه مسألة تحديد حدود الجرف القاري فيما وراء 200 ميلاً بحري نظراً لكون المسألة ترتبط، وبطريقة متعارضة، مع مصلحة الدولة الساحلية من جهة ومصلحة المجتمع الدولي ككل من جهة أخرى.

تحقيقاً لهذا الهدف، اقترحت المادة السالفة الذكر على لجنة حدود الجرف القاري أن تصرف أعمالها عن طريق لجنة فرعية مؤلفة من سبعة أعضاء، يعينون بطريقة متوازنة مع مراعاة العناصر المحددة في الطلب. بشرط ألا يكون أي من رعايا الدولة الساحلية مقدمة الطلب الذين هم أعضاء في اللجنة، وكذلك أي عضو في اللجنة ساعد الدولة الساحلية بتزويدها بمشورة علمية وتقنية فيما يتعلق برسم الحدود، عضواً في هذه اللجنة الفرعية. غير أن من حقه الاشتراك كعضو فيما تقوم به اللجنة من أعمال بصدد الطلب

1- المادة 4 من المرفق الثاني من اتفاقية قانون البحار.

2- أنظر: MARFFY-MANTUANO Annick de, « La commission des limites du plateau continental : cette mal connue », in : Le plateau continental dans ses rapports avec la zone économique exclusive, Op.Cit., p. 133.

3- الفقرة (أ) من المادة 45 من النظام الداخلي للجنة حدود الجرف القاري.

المذكور. كما يجوز للدولة الساحلية التي تقدمت بطلب إلى اللجنة أن توفد ممثليها للاشتراك في الأعمال المتصلة بالموضوع، دون أن يكون لهم الحق في التصويت¹. وتدعيما لهذا المسعى، أوجبت الفقرة 13 من المرفق الثالث من النظام الداخلي للجنة حدود الجرف القاري على اللجنة الفرعية أن تبذل قصارى مساعيها لكفالة إنجاز أعمالها على أساس **الاتفاق العام**². وبناء على ذلك، يجب عليها أن تبذل قصار جهدها للوصول إلى اتفاق بشأن التوصيات عن طريق توافق الآراء. وبالتالي فإنها لا تلجأ لعملية التصويت إلا بعد استنفاد جميع الجهود الرامية إلى ذلك. ويكون في هذه الحالة لكل عضو صوت واحد³، وتتخذ توصياتها بأغلبية ثلثي الأعضاء **الحاضرين والمصوتين**⁴. تقدم التوصيات التي اعتمدتها اللجنة الفرعية إلى رئيس لجنة حدود الجرف القاري كتابة عن طريق الأمانة العامة⁵، **واللجنة حدود الجرف القاري أن تعدل هذه التوصيات أو تقرها**⁶ بأغلبية ثلثي الأعضاء **الحاضرين والمصوتين**⁷.

يقوم رئيس لجنة حدود الجرف القاري، بدوره، بإحالة نسختين من التوصيات التي اعتمدتها اللجنة التي يترأسها إلى الأمانة العامة، إحداها تقدم إلى الدولة الساحلية، والأخرى تظل في حوزة الأمين العام⁸. وللدولة الساحلية أن توافق على هذه التوصيات أو

1- المادة 5 من المرفق الثاني من اتفاقية قانون البحار.

2- المادة 35 من النظام الداخلي للجنة حدود الجرف القاري.

3- المادة 36 من نفس النظام.

4- لأغراض النظام الداخلي للجنة حدود الجرف القاري، تعني عبارة "الأعضاء الحاضرين والمصوتين" **الأعضاء الذين يدلون بأصواتهم إيجاباً أو سلباً. أما الأعضاء الذين يمتنعون عن التصويت فيعتبرون غير مصوتين**. أنظر الفقرة الأولى والخامسة من المادة 37 من نفس النظام.

5- الفقرة 14 من المرفق الثالث من نفس النظام.

6- الفقرة الأولى من المادة 53 من نفس النظام.

7- الفقرة الأولى من المادة 37 من نفس النظام.

8- الفقرة الثالثة من المادة 53 من نفس النظام.

ترفضها، وفي هذه الفرضية الأخيرة، يجب على الدولة الساحلية أن تقدم، وفقا للمادة 8 من المرفق الثاني من اتفاقية قانون البحار، طلبا منقحا أو جديدا، وذلك في غضون فترة معقولة¹. وتكون الحدود الخارجية للجرف القاري التي تقرها الدولة الساحلية بناء على هذه التوصيات نهائية وملزمة².

المطلب الثاني

تحديد حدود الجرف القاري بين الدول المتقابلة أو المتجاورة

تعتبر مسألة تحديد حدود الجرف القاري من بين المسائل الخلافية الشائكة التي أثارت الكثير من الجدل والنقاش خلال المؤتمرات الدولية المتعاقبة التي أبرمت تحت لواء منظمة الأمم المتحدة من أجل وضع تقنين دولي موحد يتضمن نصوصا قانونية تشمل جميع مواضيع قانون البحار.

وإذا كان الجرف القاري يطرح مسألة تعيين حدوده الداخلية والخارجية، فإنه يثير أيضا مسألة تحديد حدوده بين الدول المتقابلة أو المتجاورة. وقد تعرضت لهذا الموضوع اتفاقية الجرف القاري لسنة 1958 (الفرع الأول)، ومن بعدها اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 (الفرع الثاني)، التي سمحت للدول المتقابلة أو المتجاورة باللجوء إلى المحاكم الدولية من أجل تحديد حدودها البحرية (الفرع الثالث).

1- الفقرة 4 من 53 من النظام الداخلي للجنة حدود الجرف القاري.

2- الفقرة 8 من المادة 76 من اتفاقية قانون البحار، والفقرة 5 من المادة 53 من نفس النظام.

الفرع الأول

التحديد في اتفاقية الجرف القاري لعام 1958

نتناول في نقطة أولى حدود الجرف القاري بين الدول المتقابلة، وفي نقطة ثانية حدود الجرف القاري بين الدول المتجاورة، لأن اتفاقية الجرف القاري خصت لكل حالة فقرة مستقلة.

أولاً- تحديد حدود الجرف القاري بين الدول المتقابلة:

نظمت المادة السادسة من اتفاقية الجرف القاري في فقرتها الأولى التحديد بين الدول المتقابلة بنصها: "عندما يكون نفس الجرف القاري ملاصقا لإقليمي دولتين أو أكثر ذات سواحل متقابلة، فإنه يجري تعيين حدود الجرف القاري العائدة لكل منها بموجب الاتفاق. وعند عدم وجود الاتفاق، وما لم تكن هناك ظروف خاصة تبرر إيجاد تحديد آخر، فإن خط الحدود يكون الخط الوسط الذي تبعد كل نقطة فيه بعدا متساويا عن أقرب النقاط على خطوط الأساس التي يجري منها قياس عرض البحر الإقليمي لكل من هذه الدول".

بينت هذه الفقرة أن تحديد الحدود في الامتدادات القارية للدول المتقابلة يجب أن يتم على أساس إحدى الطرق الثلاث الآتية:

أ- طريقة الاتفاق:

تأسس هذه الطريقة على تراضي الأطراف المعنية، لحل النزاع الحدودي البحري القائم بينهم بطريقة يختارونها تتوافق مع خصوصيات النزاع المطروح، بشرط أن تكون الطريقة قانونية يعترف بها القانون الدولي. وقد سلكت طريق الاتفاق عدة دول، كما أيدت هذه الطريقة محكمة العدل الدولية في الحكم الصادر عنها بمناسبة بحثها قضايا الامتداد القاري في بحر الشمال¹، وتأكدت كذلك في حكم محكمة التحكيم في قضية حدود الامتداد

1- أنظر: علي مراح، مرجع سابق، ص 997-377.

القاري في بحر المانش¹، التي ركزت على قاعدة التحديد ((المنصف))²، أي ذلك التحديد الذي يأخذ بعين الاعتبار العوامل الجغرافية الخاصة بكل منطقة.

ب- طريقة خط الوسط:

قامت عدة دول بإبرام اتفاقات تعتمد على هذه القاعدة، كالاتفاق المبرم بين المملكة العربية السعودية والبحرين عام 195³، والاتفاق المبرم بين بريطانيا والنرويج في 10 مارس 1965، وبين بريطانيا وهولندا في 6 أكتوبر 1965.⁴

ج- طريقة الظروف الخاصة:

لا يوجد في نص المادة السادسة من اتفاقية الجرف القاري تحديد واضح وصريح للمقصود بالظروف الخاصة⁵، على الرغم من أهميتها في تحديد الحدود البحرية. ومن ثم يذهب بعض الفقهاء إلى القول بأن هذه الفكرة مستمدة من الحاجة إلى الأخذ في الاعتبار بالأشكال الجغرافية والحقائق الجيولوجية السائدة في المنطقة المعنية، حتى يمكن أن يتحقق التحديد العادل. وخلال مؤتمر جنيف كانت ترجمة الفكرة إلى نص قانوني مهمة صعبة، خاصة وأن هذه النصوص القانونية سوف تستخدم كخطوط إرشادية لتوجيه الدولة المعنية في مفاوضات التحديد العادل. وقد فضل المؤتمر أن يترك للدولة المعنية تقدير الظروف الخاصة إذا وجدت.

يؤدي النص على هذه الظروف الخاصة دون القواعد الخاصة بتحديداتها وتفسيرها، إلى صعوبات عملية بالنسبة للدول التي تتفاوض حول الحدود البحرية. فهناك دولاً تعمل

1- أنظر: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 376-377.

2- أنظر: LARABA Ahmed, « La délimitation des espaces marins », R.A.S.J.E.P., Vol xv, N° 2, 1978, p. 284-285.

3- أنظر: عبد المعز عبد الغفار نجم، مرجع سابق، 171-174.

4- بوكرا إدريس، مرجع سابق، ص 171-174.

5- عرف الأستاذ ج. أبوليس الظروف الخاصة على أنها: "مجموعة من الاعتبارات الجغرافية، التاريخية والاقتصادية والتي تمكن الدولة من المطالبة بإعداد حدودها البحرية بصفة استثنائية عن القاعدة العامة".

نقلاً عن: بوكرا إدريس، مرجع سابق، ص 870.

بحسن نية لتأكيد مطالبها القانونية في الاعتراف بوجود ظروف خاصة لأخذها بعين الاعتبار عند التحديد، كما توجد دولا أخرى تحاول إساءة استخدام فكرة الظروف الخاصة لتبرير مطالبها التي لا تتلاءم مع أحكام القانون الدولي¹.

ثانيا: تحديد حدود الجرف القاري بين الدول المتجاورة:

أشارت الفقرة الثانية من المادة السادسة من اتفاقية الجرف القاري لهذه المسألة بنصها: "عندما يكون نفس الجرف القاري ملاصقا لإقليميين دولتين متجاورتين، فإنه يجري تعيين حدود الجرف القاري بينهما بموجب الاتفاق، وعند عدم وجود اتفاق، وما لم تكن هناك ظروف خاصة تبرر إيجاد تحديد آخر، فإن ذلك يتم بتطبيق مبدأ تساوي البعد من أقرب النقاط من خطوط الأساس التي يجري منها قياس عرض البحر الإقليمي لكل من هذه الدول".

أخذت هذه الفقرة بدورها بالاتفاق كوسيلة لتحديد الحدود البحرية بين الدول المتجاورة، مراعية الظروف الخاصة عند التحديد، كما نصت على مبدأ تساوي البعد، وأرادت به الخط المتساوي الأبعاد². لأن هذه الفقرة وعلى غرارها الفقرة الأولى، جسدت مبدأ البعد المتساوي الذي ينتج عن تطبيقه خط الوسط بين الدول المتقابلة والخط المتساوي الأبعاد بين الدول المتجاورة. بهذا تتفق الفقرتان في قواعد تحديد الحدود بين الدول المتقابلة أو المتجاورة.

أخذت الاتفاقية بفكرة تقديم الاتفاق واعتباره الأساس في تحديد الحدود بين الدول المتقابلة أو المتجاورة، وأضافت إلى ذلك الاعتماد على رسم خط الوسط أو خط تساوي البعد عند عدم وجود ظروف خاصة تستدعي رسم تلك الحدود بطريقة أخرى، بهذا تكون الاتفاقية قد احترمت المبدأ القانوني المستقر في القانون الدولي الذي يقوم على احترام سيادة الدول في إبرام ما تشاء من الاتفاقيات، فاعتبرت الاتفاق هو الطريقة الأساسية والأولى لتحديد هذه الحدود، ثم عالجت الحالة التي يتعذر فيها التوصل إلى مثل ذلك

1- عبد المعز عبد الغفار نجم، مرجع سابق، ص 102-104.

2- CAFLISH Lucius, « Les zones maritimes sous juridiction national... », Op.Cit., - 2 p. 62-63.

الاتفاق، فاعتبرت طريقة رسم خط الوسط أو خط تساوي البعد هي الوسيلة البديلة. إلا أنها فضلت عليها طريقة أخرى في الحالات التي توجد فيها ظروف خاصة تستوجب ذلك.

يمكن التأكد من هذا التدرج في حكم المادة السادسة من مناقشات لجنة القانون الدولي¹، التي أعدت مسودة اتفاقيات جنيف لقانون البحار، وبشكل خاص من تقرير اللجنة الأخير الذي قدمته إلى الجمعية العامة للأمم المتحدة عام 1956.² هذا بالنسبة لمسألة تحديد الحدود بين الدول المتقابلة أو الدول المتجاورة في إطار اتفاقية الجرف القاري، أما بالنسبة للوضع في اتفاقية قانون البحار، فإن تطورات جديدة عرفت هذه المسألة تتعلق خاصة بالقاعدة الأساسية لتعين الحدود.

الفرع الثاني

التحديد في اتفاقية قانون البحار لعام 1982

تنص المادة 83 من اتفاقية قانون البحار على مايلي: " يتم تعيين حدود الجرف القاري بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة عن طريق الاتفاق على أساس القانون الدولي، كما أشير إليه في المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية، من أجل التوصل إلى حل منصف. وإذا تعذر التوصل إلى اتفاق في غضون فترة معقولة من الزمن، لجأت الدول المعنية إلى الإجراءات المنصوص عليها في الجزء الخامس عشر...".

يتطابق نص المادة حرفياً مع نص المادة 74 المتعلق بتحديد حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة بين الدول المتقابلة أو المتجاورة. واستناد إلى نص المادتين يتم تحديد حدود هاتين المنطقتين البحريتين عن طريق الاتفاق بين الدول المتقابلة أو

1- راجع تفاصيل هذه المناقشات عند: حنان جميل سكر، تحديد المجالات البحرية للدول الساحلية في الخليج العربي، مطبعة الأديب، بغداد، 1980، ص 79 وما بعدها.

2- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 370.

المتجاورة المعنية¹، وذلك على أساس القانون الدولي كما أشير إليه في المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية، وإذا تعذر التوصل إلى اتفاق في غضون فترة معقولة من الزمن تلجأ الدول المعنية إلى الإجراءات المنصوص عليها في الجزء الخامس عشر من اتفاقية قانون البحار، والخاص بتسوية المنازعات البحرية². هذا الجزء³ الذي يضع في الفرع الأول منه التزاما على الدول المتنازعة أن تسوى نزاعها الحدودي بالوسائل السلمية⁴ والتي تم تحديدها في المواد 279 و 280 و 284.

أحالت المادة 279 إلى الطرق الودية لتسوية النزاع، المذكورة في الفقرة الأولى من المادة 33 من ميثاق الأمم المتحدة بنصها: " يجب على أطراف أي نزاع من شأن استمراره أن يعرض حفظ السلم والأمن الدولي للخطر، أن يلتمسوا حله بادئ ذي بدء بطريق المفاوضة والتحقيق والوساطة والتوفيق والتحكيم والتسوية القضائية، أو أن

1- أنظر: عبد المعز عبد الغفار نجم، مرجع سابق، ص 170 وما بعدها، وأنظر كذلك: DECAUX Emmanuel, « L'accord anglo-irlandais relatif à la délimitation du plateau continental et ses effets à l'égard de pays tiers », in : A.F.D.I., Vol 36, 1990, p. 757-776.

2- "وصف الفقهاء محتوى هذا الجزء من الاتفاقية بأنه السراب، كلما اقتربت من الماء الذي يشفي الغليل اكتشفت أنه بعيد متناول اليد، وكاللعبة الروسية المشهورة كلما فتحت الصندوق الذي يبدو في شكل دمية وجدت صندوقا آخر أصغر منه على نفس الشكل. وفعلا فإن نصوص التفاوض الأولى وحتى النص الحالي للاتفاقية يأتي بأحكام وقواعد للتسوية ثم يعقبها باستثناء ثم يدخل استثناء جديدا على الاستثناء. وتبدو هذه البلبلة واضحة فيما يتعلق بتسوية منازعات ضبط الحدود البحرية بين الدول... فهي تضع قاعدة ثم استثناء، ثم استثناء على استثناء، ثم تحفظ داخل الاستثناء على الاستثناء". أنظر: محمد المولدي مرسيت، تسوية المنازعات في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار والدور الذي ينتظر المحكمة الدولية لقانون البحار، دراسة ضمن قانون البحار الجديد والمصالح العربية، المنظمة العربية للتربية والعلوم، تونس 1989، ص 389 وما بعدها.

3- نتناول في هذه النقطة من الجزء الخامس من الاتفاقية ماله علاقة بتسوية المنازعات الحدودية البحرية فقط.

4- للمزيد من التفاصيل راجع: محمد صافي يوسف، المحكمة الدولية لقانون البحار: دراسة تحليلية للجوانب التنظيمية والوظيفية للمحكمة ولأهم الأحكام القضائية الصادرة عنها، دار النهضة العربية، الإسكندرية، 2003، ص 5-14.

يلجأوا إلى الوكالات والتنظيمات أو غيرها من الوسائل السلمية التي يقع عليها اختيارها...

جاءت الوسائل السلمية لتسوية النزاع، كما يتضح من الفقرة، على سبيل المثال. إذ يجوز طبقا للمادة 280 من اتفاقية قانون البحار للدول الأطراف أن تتفق في أي وقت على تسوية نزاع بينها يتعلق بتفسير الاتفاقية أو تطبيقها بأي وسيلة أخرى من اختيارها. تلتزم أيضا وطبقا للمادة 283 متى نشأ مثل هذا النزاع بينها بالعمل على وجه الاستعجال، بتبادل الآراء في أمر تسويته بالتفاوض، أو غير ذلك من الوسائل السلمية. تقوم الدول الأطراف بسرعة بتبادل الآراء كلما انتهى أي إجراء لتسوية النزاع دون تحقيق الغاية، أو تم التوصل إلى تسويته وتطلبت الظروف التشاور بشأن طرق تنفيذ التسوية.

الملاحظ أن اتفاقية قانون البحار قد أفردت حكما خاصا للتوفيق باعتباره وسيلة ودية لتسوية النزاع¹ بنصها على مايلي: "لأي دولة طرف تكون طرفا في نزاع يتعلق بتفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها أن تدعو الطرف الآخر أو الأطراف الأخرى إلى إخضاع النزاع للتوفيق، وفقا للإجراء المنصوص عليه في الفرع الأول من المرفق الخامس، أو وفقا لأي من إجراءات التوفيق الأخرى.

في انتظار التوصل إلى اتفاق بين الأطراف المتنازعة، وفقا لما هو منصوص عليه في الفقرة تبذل الدول المعنية بروح من التفاهم و التعاون قصار جهودها للدخول في ترتيبات مؤقتة ذات طابع عملي، وتعمل خلال هذه الفترة الانتقالية على عدم تعريض التوصل إلى الاتفاق النهائي للخطر أو إعاقته. ولا تنطوي هذه الترتيبات على أي مساس بأمر تعيين الحدود النهائي.

إذا قبلت الدعوة أو إذا اتفقت الأطراف على إجراء التوفيق الواجب تطبيقه، جاز لأي طرف أن يخضع النزاع لذلك الإجراء، و إذا لم تقبل الدعوة أو لم تتفق الأطراف على الإجراء، اعتبر التوفيق منتهيا. ومتى أخضع نزاع للتوفيق، لا يجوز إنهاء الإجراءات إلا وفقا لإجراء التوفيق المتفق عليه. ما لم يتفق الأطراف على غير ذلك". أما إذا لم يتم التوصل إلى حل النزاع بالطرق الودية المذكورة، عندئذ تلجأ الدول المعنية

1- للمزيد من التفاصيل راجع: محمد المولدي مرسيت، مرجع سابق، ص 26.

إلى الإجراءات الإلزامية التي تؤدي إلى قرارات ملزمة¹، وذلك بإحالة النزاع بناء على طلب أي طرف متنازع إلى المحكمة صاحبة الاختصاص بموجب الفرع الثاني من الجزء الخامس عشر².

الفرع الثالث

تحديد حدود الجرف القاري عن طريق المحاكم الدولية

أحالت الفقرة الثانية من المادة 83 من اتفاقية قانون البحار، والخاصة بتحديد حدود الجرف القاري بين الدول المتقابلة والمتجاورة، إلى أحكام الجزء الخامس عشر من اتفاقية قانون البحار، الخاص بتسوية المنازعات البحرية، وذلك في حالة ما إذا لم تتوصل الأطراف المعنية إلى تحديد هذه الحدود عن طريق الاتفاق في فترة زمنية معقولة، هذا الجزء الذي يتضمن في فرعه الثاني أحكاماً خاصة بالإجراءات الإلزامية التي تؤدي إلى قرارات ملزمة.

تسمح لنا هذه الإحالة، بالاعتقاد أنه، وطبقاً لنص الفقرة الثانية من المادة السالفة الذكر، إذا لم تتوصل الدول المتقابلة أو المتجاورة إلى تحديد حدود جرفها القاري بالطرق الودية في فترة زمنية معقولة، فعليها في هذه الحالة أن تلجأ إلى الإجراءات الإلزامية التي تؤدي إلى قرارات ملزمة للفصل في المسألة.

1- أوضحت المحكمة الدولية لقانون البحار في قضية السفينة (SAIGA) بين دولة سان فانس وجرينادين ودولة غينيا، أن المادة 295 من اتفاقية قانون البحار تحيل على قواعد القانون الدولي العام لمعرفة ما إذا كان يجب استنفاد طرق الرجوع الداخلية أم لا. وقد استندت المادة 22 من مشروع المواد المتعلقة بمسؤولية الدول الذي أعدته لجنة القانون الدولي التابعة لمنظمة الأمم المتحدة لكي تقرر أن قاعدة "استنفاد الطرق القانونية الداخلية" تطبق فقط حينما ترتكب الدولة عملاً يخالف أحد التزاماتها الدولية ذات الصلة بمعاملة الأجانب. للمزيد من التفاصيل راجع: T.I.D.M., Affaire du navire « SAIGA », (Saint-Vincent et les grenadines c. guinée), arrêt du 4 décembre 1997, Rôle des Affaires No. 1, par. 86, p. 18-20 et arrêt du 1 juillet 1999, Rôle No. 2, par. 96 et 98, p. 31-32.

2- أنظر: CAFLISH Lucius, « Les zones maritime sous juridiction nationale... », Op.Cit., p. 107-113.

إلا أن الجدير بالذكر في هذا المقام، هو أن **السمة التوفيقية** التي تمتاز بها أحكام اتفاقية قانون البحار لم تغب في أحكام الفرع الثاني من الجزء الخامس عشر من الاتفاقية. هذه السمة التي تتجل في كون أن الفقرة الأولى من المادة 287 لم تلزم الدول الأطراف بأي إجراء، بل وأكثر من ذلك، نجد الفقرة الأولى من المادة 298 قد أجازت للدول الأطراف في فئات معينة من المنازعات، ومن بينها منازعات تحديد حدود الجرف القاري بين الدول المتقابلة أو المتجاورة، **أن تستبعد الإجراءات الإلزامية التي اقترحتها الفقرة الأولى من المادة السابقة**. دون أن ننسى أن نشير إلى أن أحكام الجزء الخامس عشر بمجملها قد لا تطبق في حالة ما إذا كانت الدول الأطراف التي هي أطراف في نزاع يتعلق بتفسير اتفاقية قانون البحار أو تطبيقها قد وافقت، عن طريق اتفاق عام أو إقليمي أو ثنائي أو بأية طريقة أخرى، على أن يخضع النزاع، بناء على طلب أي طرف في النزاع، لإجراء يؤدي إلى قرار ملزم، **مالم تتفق الأطراف على غير ذلك**.¹

لقد جاءت هذه الأحكام التوفيقية، كمحاولة للتقريب بين وجهات النظر المتعارضة التي سادت مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار، والتي تبلورت في موقفين رئيسيين، **فالموقف الأول**، الذي كانت تنزع منه الدول النامية، كان يؤيد فكرة تطبيق الإجراءات الإلزامية لتسوية المنازعات البحرية، وذلك بالاستناد إلى مجمعة من الحجج لعل من أهمها ما يلي:

أ) إن توفير إمكانية التسوية الإلزامية لمنازعات الحدود البحرية يساعد على استتباب الأمن والسلم الدوليين.

ب) إن قبول إجراءات التسوية السلمية للمنازعات لا يتعارض مع السيادة، لأن الدول في ممارساتها لسيادتها تقبل الاشتراك في المفاوضات وتخضع نفسها لإجراءات التسوية الإلزامية للمنازعات.

ج) إن توفير إمكانية اللجوء إلى التسوية الإلزامية للمنازعات عن طريق طرف ثالث يؤمن مصالح الدول الضعيفة نسبياً في مواجهة الدول الكبرى المجاورة.

وبالمقابل، **نجد الموقف الثاني**، الذي كان يتزعمه الاتحاد السوفيتي، يعارض وبشدة

الفكرة مستند بدوره إلى حجتين هما:

1- المادة 282 من اتفاقية قانون البحار.

(أ) أن القانون الدولي الحالي لا يقضي بوجود إلزام عام على الدول بأن تعرض أية منازعات متعلقة بالحدود البحرية لتسوية ملزمة على يد طرف ثالث.

(ب) أن تسوية منازعات الحدود البحرية على يد طرف ثالث يتعارض مع مبدأ سيادة الدول¹.

وفي محاولة من رئيس مجموعة التفاوض السابعة للوصول إلى حل توافقي، قدم عددا من المقترحات وتعديلاتها². وقد ساعدت هذه المقترحات على التوصل إلى الصيغة النهائية للفقرة الفرعية 1 (أ) للمادة 298.³

ومهما يكون فإن إمكانية اللجوء إلى طرف ثالث لتسوية منازعات الحدود البحرية تبقى قائمة، وهذا ما يستدعي، بالتالي، وبصدد دراستنا لتحديد حدود الجرف القاري بين الدول المتقابلة أو المتجاورة، الإشارة ولو بإيجاز للجهات القضائية الدولية صاحبة الاختصاص لتسوية منازعات الحدود البحرية، والتي نجدها مبينة في نص الفقرة الأولى من المادة 287 على الترتيب الآتي:

أولاً: المحكمة الدولية لقانون البحار:

أنشأت المحكمة بموجب اتفاقية قانون البحار، وهي تختص في جميع الطلبات المحالة إليها وفقاً لهذه الاتفاقية وجميع المسائل المنصوص عليها في أي اتفاق آخر يمنح الاختصاص للمحكمة⁴، وتختص غرفة منازعات قاع البحار، تحديداً، بالنظر في المنازعات المبينة في المادة 187 من اتفاقية قانون البحار والمتعلقة بالأنشطة في المنطقة⁵.

حاول النظام الأساسي للمحكمة، والذي تضمنه المرفق السادس من اتفاقية قانون البحار، أن يجعل من أحكام المحكمة **حيادية وعادلة**. فاشتراط أن تتكون المحكمة من

1- إبراهيم محمد الدمغة، أحكام القانون الدولي لقاع البحار والمحيطات وباطن أرضها خارج حدود الولاية الوطنية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987، ص 456.

2- أنظر: وثيقة الأمم المتحدة رقم: NG7/41.

3- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، 386-387.

4- الفقرة 4 من المادة الأولى من المرفق السادس من اتفاقية قانون البحار.

5- المادة 14 من نفس المرفق.

هيئة مؤلفة من 21 عضواً¹ مستقلاً، تنتخبهم الدول الأطراف بالاقتراع السري من بين مرشحي هذه الدول² الذين يتمتعون بأوسع شهرة في الإنصاف والنزاهة، والمشهود لهم بالكفاءة في مجال قانون البحار³.

وضمامنا للإنصاف والنزاهة، فإنه لا يجوز لأي عضو في المحكمة أن يمارس أية وظيفة سياسية أو إدارية، أو أن تكون له مشاركة فعلية أو مصلحة مالية في أي عملية من عمليات أي مؤسسة تعنى باستكشاف أو استغلال موارد البحار أو قاع البحار أو باستخدام تجاري آخر للبحار أو لقاع البحار. كما لا يجوز له أن يقوم بدور الوكيل أو المستشار أو المحامي في أية قضية⁴، ولا يجوز له أن يشترك في فصل قضية سبق له أن اشترك فيها بصفته وكيل أو مستشار أو محام لأحد الأطراف أو بصفته عضواً في محكمة وطنية أو دولية أو أية صفة أخرى⁵.

تفصل المحكمة في جميع المسائل بأغلبية أعضاء المحكمة الحاضرين. وفي حالة تساوي الأصوات، يكون للرئيس أو لعضو المحكمة الذي يحل محله الصوت المرجح⁶. وتعتبر قرارات المحكمة قطعية وملزمة لأطراف النزاع⁷. وقد فصلت المحكمة منذ إنشائها لغاية سنة 2013 في 20 قضية تتعلق بقانون البحار، من بينها قضية واحدة تتعلق بتحديد الحدود البحرية⁸.

1- لا يجوز أن يكون اثنان من أعضاء المحكمة من رعايا دولة واحدة، ولا يجب أن يقل عدد الأعضاء من كل مجموعة من المجموعات الجغرافية، كما حددتها الجمعية العامة للأمم المتحدة، عن ثلاثة. المادة 3 من المرفق السادس من اتفاقية قانون البحار.

2- الفقرة 1 و 4 من المادة 4 من نفس المرفق.

3- الفقرة الأولى من المادة 2 من نفس المرفق.

4- الفقرة 1 و 2 من المادة 7 من نفس المرفق.

5- الفقرة 1 من المادة 8 من نفس المرفق.

6- المادة 29 من نفس المرفق.

7- المادة 33 من نفس المرفق.

8- تتعلق هذه القضية بتحديد الحدود البحرية بين بنغلاديش ومي نمار في خليج كالفيدو (gulfedu)، والذي صدر بشأنها قرار عن محكمة قانون البحار بتاريخ 14 مارس 2012. للمزيد من التفاصيل أنظر:

www.itlos.org/index.php?id=1088L=1

ثانيا: محكمة العدل الدولية:

أنشأت المحكمة بموجب ميثاق الأمم المتحدة، وهي تعتبر الأداة القضائية الرئيسية لهيئة الأمم المتحدة¹، تباشر وظائفها وفقا لأحكام نظامها الأساسي².

تتكون هيئة المحكمة من 15 عضوا مستقلا³، تنتخبهم الجمعية العامة ومجلس الأمن من قائمة حاوية أسماء الأشخاص الذين رشحتهم الشعب الأهلية في محكمة التحكيم الدائمة ممن تتوفر فيهم المؤهلات المطلوبة في المادة 2 من النظام الأساسي للمحكمة، وذلك وفقا لأحكام المادة 4 من نفس النظام.

ومن أجل ضمان حياد المحكمة، فإن النظام الأساسي للمحكمة لا يجيز لأي عضو في المحكمة أن يتولي وظائف سياسية أو إدارية ولا أن يشتغل بأي عمل من قبيل أعمال المهن⁴. كما لا يجوز له مباشرة وظيفة وكيل أو مستشار أو محام في أية قضية، ولا يجوز له الاشتراك في الفصل في أية قضية سبق له أن كان وكيلا عن أحد أطرافها أو مستشارا أو محاميا أو سبق عرضها عليه بصفته عضوا في محكمة أهلية أو دولية أو لجنة تحقيق أو أية صفة أخرى⁵.

تفصل المحكمة في جميع المسائل برأي الأكثرية من القضاة الحاضرين⁶، وإذا تساوت الأصوات، رجح جانب الرئيس أو القاضي الذي يقوم مقامه⁷. ويكون الحكم نهائيا

1- تتحمل الأمم المتحدة مصروفات المحكمة على الوجه الذي تقرره الجمعية العامة.

2- المادة الأولى من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية.

3- لا يجوز أن يكون في هيئة المحكمة أكثر من عضو واحد من رعايا دولة بعينها، وإذا حدث أن كان أحد الأعضاء متمتعا بأكثر من جنسية واحدة فإنه وفي هذه الحالة يعتبر في نظر المحكمة من رعايا الدولة التي يباشر فيها عادة حقوقه المدنية والسياسية. المادة 3 من نفس النظام.

4- الفقرة 1 من المادة 16 من نفس النظام.

5- الفقرة 1 و 2 من المادة 17 من نفس النظام.

6- راجع: GAUTRON Jean-Claude, « Création d'une chambre au sien de la cour international de justice, mesure et médiation provisoires dans le différend frontalier entre le Burkina-Faso et le mali », in : A.F.D.I., Vol 32, 1986, p. 192-214.

7- المادة 55 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية.

غير قابل للاستئناف وعند النزاع في معناه أو في مدى مدلوله تقوم المحكمة بتفسيره، بناء على طلب أي طرف من أطرافه¹.

لا يكون للحكم قوة الإلزام إلا بالنسبة لمن صدر بينهم وفي خصوص النزاع الذي فصل فيه²، مع العلم، أن المحكمة سبق لها أن فصلت في عدة قضايا³ خاصة بتحديد حدود الجرف القاري⁴.

ثالثاً: محكمة التحكيم:

تشكل محكمة التحكيم، *مالم تتفق الأطراف المتنازعة على خلاف ذلك*، من خمسة أعضاء، بحيث يعين كل من طرفي النزاع عضواً واحداً، ويعين الأعضاء الثلاثة الآخرين بالاتفاق بين الطرفين⁵. ويفضل أن يتم اختيارهم من قائمة المحكمين التي وضعها مسبقاً الأمين العام للأمم المتحدة، والتي تتضمن أسماء أشخاص سمتهم الدول الأطراف ممن يتمتعون بأوسع شهرة في الإنصاف والكفاءة والنزاهة، ومن ذوي الخبرة في الشؤون البحرية⁶.

يعين طرفا النزاع رئيس محكمة التحكيم من هؤلاء الأعضاء الثلاثة. وإذا لم يتمكن الطرفان في غضون 60 يوماً من استلام الإخطار المشار إليه في المادة 1 من المرفق السابع من الاتفاقية، من التوصل إلى اتفاق بشأن تعيين واحد أو أكثر من أعضاء المحكمة الذين يجب أن يعينوا بالاتفاق أو بشأن تعيين الرئيس، يقوم رئيس المحكمة الدولية لقانون البحار بتعيين ما تبقى من تعيينات، وإذا لم يكن بوسعه القيام بالمهمة، أو كان من مواطني أحد الطرفين، قام بالتعيين أقدم عضو يليه في المحكمة بشرط أن لا

¹ - المادة 60 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية.

² - المادة 59 من نفس النظام.

³ - تجد تفاصيل هذه القضايا والقرارات الصادرة بشأنها على الموقع الإلكتروني الرسمي لمحكمة العدل الدولية الآتي: www.ici-cij.org/docket/index.php?p1=38p2=3

⁴ - أنظر: عبد الله الأشعل، النزاع اليوناني حول الجرف القاري في بحر إيجه، م.م.ق.د.، ع 37، 1981، ص 185-211.

⁵ - أنظر: الفقرات من (أ) إلى (ج) من المادة 3 من المرفق السابع من اتفاقية قانون البحار.

⁶ - الفقرة 1 من المادة 2 من نفس المرفق.

يكون من مواطني أي من الطرفين. وتجري هذه التعيينات من القائمة التي يعينها الأمين العام للأمم المتحدة في غضون 30 يوما من استلام الطلب وبالتشاور مع الطرفين. يكون الأعضاء المعينين، على الوجه المذكور في الفقرة أعلاه، من جنسيات مختلفة، وممن لا يعملون في خدمة أي من طرفي النزاع أو من المقيمين عادة في إقليمه أو من مواطنيه¹. هذا، ويعين الأطراف ذوو المصلحة المشتركة، معا عن طريق الاتفاق، عضوا واحد من أعضاء المحكمة. وفي حالة وجود أطراف عديدين ذو مصالح مختلفة، أو وجد خلاف حول ما إذا كانت مصالحهم مشتركة، يعين كل منهم عضوا واحدا من أعضاء المحكمة. ويجب على الدوام أن يكون عدد أعضاء محكمة التحكيم الذين يعينهم الأطراف، كل على حدة، أقل بواحد من عدد أعضائها الذين يشترك الأطراف معا في تعيينهم².

تتخذ المحكمة قراراتها بأغلبية أصوات أعضائها، ولا يشكل غياب أقل من نصف أعضائها أو امتناعهم عن التصويت حائلا دون وصول المحكمة إلى قرار، وفي حالة تساوي الأصوات يكون للرئيس صوت مرجح³، وبعد صدور القرار، يكون قطعيًا غير قابل للاستئناف، ما لم تكن الأطراف قد اتفقت مسبقا على إجراء استئنافي، وعلى أطراف النزاع أن تمتثل للحكم⁴.

وكما ذكرنا سابقا، فإن المادة 287 من اتفاقية قانون البحار لم تلزم أطرفها بأي إجراء من هذه الإجراءات الإلزامية المبينة سابقا، غير أنه إذا كانت الأطراف في نزاع قد قبلت بنفس الإجراء لتسوية هذا النزاع، لا يجوز إخضاعه إلا إلى ذلك الإجراء، ما لم تتفق الأطراف على غير ذلك⁵. أما إذا لم تكن الأطراف في النزاع قد قبلت بنفس الإجراء لتسوية هذا النزاع، لا يجوز إخضاع النزاع إلا إلى التحكيم وفقا للمرفق السابع. ما لم تتفق الأطراف على غير ذلك⁶.

1- الفقرتان (د) و(هـ) من المادة 3 من المرفق السابع من اتفاقية قانون البحار.

2- الفقرة (ز) من المادة 3 من نفس المرفق.

3- المادة 8 من نفس المرفق.

4- المادة 11 من نفس المرفق.

5- أنظر: الفقرة الرابعة من المادة 287 من اتفاقية قانون البحار.

6- أنظر: الفقرة السابعة من نفس الاتفاقية.

تستطيع كل دولة أن تلغي إعلانها الخاص بقبول وسيلة أو أكثر من وسائل التسوية التي كانت قد قبلتها، وذلك شريطة عدم دخول هذا الإلغاء حيز النفاذ إلا بعد مرور ثلاثة أشهر من تاريخ إيداع الإخطار بالإلغاء لدى الأمين العام للأمم المتحدة. وبالمقابل، لا يؤثر أي إعلان جديد بشأن قبول هذه الوسائل، بأي حال من الأحوال على الدعوى القائمة أمام محكمة ذات اختصاص وفقا للمادة 287 من الاتفاقية، وذلك ما لم يتفق المتنازعون على العكس¹.

تعتبر الدولة الطرف التي تكون طرفا في نزاع لا يغطيه إعلان نافذ، قد قبلت بالتحكيم وفقا للمرفق السابع². كل هذا ما لم تستبعد الدولة المعنية عن طريق إعلان كتابي، واحدة أو أكثر من الإجراءات المنصوص عليها في الفرع الثاني عند توقيعها على اتفاقية قانون البحار، أو انضمامها إليها، أو في أي وقت آخر بعد ذلك. وفي هذا تنص المادة 1/298 على مايلي: " لأي دولة، عند توقيعها أو تصديقها على هذه الاتفاقية، أو انضمامها إليها، أو في أي وقت بعد ذلك. و دون الإخلال بالالتزامات الناشئة بمقتضى الفرع الأول، أن تعلن كتابيا أنها لا تقبل واحدة أو أكثر من الإجراءات المنصوص عليها في الفرع الثاني، فيما يتعلق بواحدة أو أكثر من فئات المنازعات التالية:

1- المنازعات المتعلقة بتفسير أو تطبيق المواد 15 و 74 و 83 المتصلة بتعين

الحدود البحرية، أو تلك التي تشمل خلجان أو سندات تاريخية...الخ".

1- راجع: محمد صافي يوسف، مرجع سابق، ص 15-16.

2- أنظر: الفقرة الثالثة من المادة 287 من اتفاقية قانون البحار.

المطلب الثالث

الموازنة بين حقوق وواجبات الدولة الساحلية في إطار نظام قانوني متداخل

إذا كانت مسألة تحديد حدود الجرف القاري قد أثارت الكثير من الجدل خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار، فإن الخلاف لم يقتصر فقط على هذه المسألة بل تعداها إلى النظام القانوني لهذه المنطقة البحرية.

يرجع الخلاف حول النظام القانوني للجرف القاري في حقيقة الأمر إلى أمرين اثنين، فالأمر الأول يتجلى في المطالب المتعارضة للدول المؤتمر، بين من تنادى بضرورة مد نطاق الجرف القاري إلى أبعد مسافة ممكنة، ومن تعارض ذلك بقوة. أما الأمر الثاني فيتمثل في استحداث منطقة بحرية جديد تشترك حدودها مع الجرف القاري، ألا وهي المنطقة الاقتصادية الخالصة.

وفي محاولة للتوفيق بين مختلف المقترحات المقدمة من قبل وفود الدول المؤتمرة خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار، جاء النظام القانوني للجرف القاري في ظل اتفاقية قانون البحار لعام 1982 موازنا بين حقوق الدولة الساحلية (الفرع الأول) وواجباتها على الجرف القاري (الفرع الثاني)، وذلك في ظل وجود نظام قانوني جديد للمنطقة الاقتصادية الخالصة يتداخل مع نظام الجرف القاري، وذلك بحكم الإحالة التي أجراها النظام الأول للنظام الثاني بموجب الفقرة الثالثة من المادة 56 من اتفاقية قانون البحار، ما يثير العلاقة القانونية بين الجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة (الفرع الثالث).

الفرع الأول

حقوق الدولة الساحلية

لقد ارتبطت فكرة الجرف القاري منذ ظهورها في عام 1886 على يد الفقيه erq paslo بثروات البيولوجية للمنطقة، وبالرغم من التطور الكبير الذي عرفته هذه الفكرة من إعلان ترومان حتى اتفاقية قانون البحار لعام 1982، إلا أنها بقيت دائما ترتبط بثروات المنطقة.

وباعتبار الجرف القاري امتداد طبيعي لإقليم الدولة الساحلية نجد اتفاقية قانون البحار قد منحت للدولة الساحلية حقوقا سيادية على الجرف القاري لأغراض استكشافه واستغلال موارده الطبيعية (أولا)، إلى جانب جملة من الحقوق الأخرى التي تتفرع عن هذه الحقوق الرئيسية (ثانيا).

أولاً: الحقوق السيادية:

تنص الفقرة الأولى من المادة 77 من اتفاقية قانون البحار، والتي نقلت حرفياً نص الفقرة الأولى من المادة الثانية من اتفاقية الجرف القاري لعام 1958، على مايلي: "تمارس الدولة الساحلية على الجرف القاري حقوقاً سيادية لأغراض استكشافه واستغلال موارده الطبيعية".

يؤكد نص الفقرة أعلاه، على أن الدولة الساحلية لا تتمتع بالسيادة على جرفها القاري، وإنما لها فقط حقوق سيادية عليه¹، هذه الحقوق التي اعتبرها نص الفقرة الثانية من المادة 77 على أنها خالصة، بمعنى أنه إذا لم تقم الدولة الساحلية باستكشاف جرفها القاري أو استغلال موارده الطبيعية فلا يجوز لأحد أن يقوم بهذه الأنشطة بدون موافقة صريحة منها. وقد تلخص هذا المعنى في قرار محكمة العدل الدولية لعام 1969 والذي جاء فيه مايلي: "إن الدولة الساحلية تملك حقاً أصلياً وطبيعياً ومائعاً، وباختصار حقاً مكتسباً... الخ"².

تضيف المادة السالفة الذكر في فقرتها الثالثة أن حقوق الدولة الساحلية على جرفها القاري لا تتوقف على احتلال فعلي أو حكومي³، ولا على أي إعلان صريح. وهذا يعني أن الاتفاقية لم تنتظر إلى الجرف القاري على أنه مال مباح من حق أي واطع يد أن يحوزه ويستأثر به⁴، بل اعتبرت حقوق الدولة الساحلية على جرفها القاري أبدية كونها لا تزول لمجرد عدم ممارستها لها⁵.

تجد هذه الحقوق السيادية أساسها القانوني في كون أن الجرف القاري يعتبر امتداداً طبيعياً لإقليم الدولة الساحلية، وفي هذا المعنى يقول الأستاذ (Dupuy) "إن الحقوق على الجرف القاري هي حقوق على الأرض. وكون الأرض مغمورة لا يغير شيئاً، إذن،

1- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 358.

2- مجموعة الأحكام، 1969، ص 22.

3- للمزيد من التفاصيل راجع: أسامة محمد كامل عمارة، النظام القانوني لاستغلال الثروات المعدنية الممتدة عبر الحدود الدولية، الشركة المتحدة للنشر والتوزيع، القاهرة، 1980، ص 58-60.

4- محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي للبحار في أبعاده الجديدة، مرجع سابق، ص 285.

5- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 359.

الإقليم وإن كان مغموراً، فإنه يدعو صاحب السيادة إليه¹. وقد تأكد هذا الرأي في قرار محكمة العدل الدولية السالف الذكر، والذي جاء فيه مايلي: **"إن الحقوق على الجرف القاري، من وجهة نظر قانونية، هي في آن واحد نشوء عن السيادة الإقليمية للدولة الساحلية وملحق تلقائي لها"².**

حددت اتفاقية قانون البحار الموارد الطبيعية التي تنفرد الدولة الساحلية باستغلالها في الجرف القاري بأنها الموارد المعدنية وغيرها من الموارد غير الحية لقاع البحار وباطن أرضها، بالإضافة إلى الكائنات الحية التي تنتمي إلى الأنواع الآبدة، أي التي تكون في المرحلة التي يمكن جنيها فيها، إما غير متحركة وموجودة على قاع البحر أو تحته أو غير قادرة على الحركة إلا وهي على اتصال مادي بقاع البحر أو باطن أرضه³.

بهذا تكون اتفاقية قانون البحار قد أخذت بنفس الحكم الوارد في الفقرة 4 من المادة الثانية من اتفاقية قانون البحار، هذه الأخيرة التي أخذت بدورها بما جاء في تقرير لجنة القانون الدولي لعام 1953 والذي أضاف إلى ثروات الجرف القاري **"الموارد الطبيعية الملتصقة بشكل دائم بقاع البحر"**⁴. مع العلم أن لجنة القانون الدولي قبل هذا التقرير قد تأثرت بما جاء في **تصريح ترومان** الذي وإن تضمن تعبير **"الموارد الطبيعية"** إلا أنه كان يقصد به موارد البترول والمعادن الأخرى التي ذكرها في دعوته الأولى. هذا التعبير الذي نجده في تقرير لجنة القانون الدولي الصادر في عام 1951، إلا أنها أعلنت بصراحة أن **"نشاطات الصيد وحماية ثروات البحر يجب أن تعامل بشكل مستقل عن الجرف القاري"**⁵، أي أنها قصرت تعبير الموارد الطبيعية على الثروات المعدنية فقط.

1- Dupuy René-Jean, L'océan partagé, Analyse d'une négociation, Pedone, Paris, 1979, p. 113.

2- مجموعة الأحكام، 1969، ص 33.

3- الفقرة 4 من المادة 77 من اتفاقية قانون البحار.

4- تقرير لجنة القانون الدولي لعام 1953، ص 1.

5- تقرير لجنة القانون الدولي لعام 1951، ص 23.

ثانيا: حقوق الدولة الساحلية الأخرى على جرفها القاري:

تتمتع الدولة الساحلية بجملة من الحقوق الأخرى التي تنفرد من الحقوق السيادية التي لها على الجرف القاري، والتي يمكن إجمالها في مايلي:

1- حفر الأنفاق:

تنص المادة 81 من اتفاقية قانون البحار على مايلي: "يكون للدولة الساحلية الحق الخالص في الإذن بالحفر في الجرف القاري وتنظيم هذا الحفر لكافة الأغراض".

لقد ادخل حكم هذه المادة في النص التفاوضي الموحد عام 1975، ويعود أصله إلى الاقتراح الذي تقدمت به الولايات المتحدة الأمريكية إلى المؤتمر الثالث لقانون البحار بتاريخ 1974/07/08.¹

يتضح من خلال نص المادة أعلاه، أن أعمال الحفر في الجرف القاري قد لا تقتصر فقط على الدولة الساحلية²، إلا أن إجراء هذه الأعمال يتوقف على إذن مسبق من الدولة الساحلية ويخضع لتنظيمها.

2- إقامة الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات:

يكون للدولة الساحلية، طبقا للمادة 80 والتي أحالت للمادة 60 من اتفاقية قانون البحار، الحق دون غيرها في أن تقيم وفي أن تجيز وتنظم إقامة وتشغيل واستخدام الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات على الجرف القاري.

3- تنظيم وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة على الجرف القاري:

قررت المادة 79 من اتفاقية قانون البحار حق جميع الدول في وضع الكابلات والأنابيب المغمورة على الجرف القاري³، وذلك مع مراعاة حق الدولة الساحلية في اتخاذ

1- أنظر: وثيقة الأمم المتحدة رقم: A/CONF.62/C.2/I.42.

2- تنص المادة 85 من اتفاقية قانون البحار على مايلي: "لا يخل هذا الجزء بحق الدولة الساحلية في استغلال باطن الأرض عن طريق حفر الأنفاق أيا كان ارتفاع الماء فوق باطن الأرض".

3- الفقرة الأولى من المادة 79 من اتفاقية قانون البحار.

تدابير معقولة لاستكشاف الجرف القاري واستغلال موارده الطبيعية ومنع التلوث من هذه الخطوط ومنعه والسيطرة عليه¹، إلا أنها أخضعت تعيين مسار وضع هذه الخطوط لموافقة الدولة الساحلية²، وذلك دون المساس بحقها في وضع شروط للكابلات وخطوط الأنابيب التي تدخل في إقليمها البري أو بحرهما الإقليمي أو ما لها من ولاية على الكابلات وخطوط الأنابيب التي يتم وضعها أو استخدامها بصدد استكشاف جرفها القاري أو استغلال مواردها، أو تشغيل ما يقع تحت ولايتها من الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات³.

الفرع الثاني

واجبات الدولة الساحلية في جرفها القاري

إذا كانت اتفاقية قانون البحار قد كرست صراحة حقوقا سيادية للدولة الساحلية على الجرف القاري باعتباره الامتداد الطبيعي لإقليمها البري، إلا أنها بالمقابل حاولت أن تحافظ على حقوق الدول الأخرى التي اكتسبتها بموجب المبدأ التقليدي الذي كان يحكم البحار لمدة زمنية طويلة ألا وهو مبدأ حرية البحار.

هذا المبدأ الأساسي الذي لا يمكن أن تتنازل عنه الدول البحرية الكبرى في أي حال من الأحوال لكونه يتوافق مع مآلها من مصالح إستراتيجية جمة في البحار، خاصة وأن أهمية المبدأ تزايدت بشكل كبير مع التقدم التكنولوجي الذي أحرزته هذه الدول، هذا ما اتضح جليا خلال مؤتمرات قانون البحار المتعاقبة التي امتازت بتضارب المواقف بين الدول الساحلية والدول البحرية الكبرى حول الجرف القاري ونظامه القانوني. ومن أجل إرضاء مختلف الأطراف جاءت أحكام اتفاقية الجرف القاري لعام 1958 ومن بعدها اتفاقية قانون البحار لعام 1982 توفيقية لحد كبير، وهذا يتضح من خلال الموازنة بين ما

1- الفقرة 2 من المادة 79 من اتفاقية قانون البحار.

2- الفقرة 3 من نفس المادة.

3- الفقرة 4 من نفس المادة.

للدولة الساحلية من حقوق سيادية على جرفها القاري وما عليها من التزام بضرورة احترام حقوق الدول الأخرى في ميدان المواصلات(أولاً)، وواجب إشراك المجتمع الدولي في عوائد استثمار الجرف القاري في ما وراء 200 ميل بحري(ثانياً).

أولاً: احترام حقوق الدول الأخرى في ميدان المواصلات:

سبق لنا أن أشرنا في مقدمة هذا الفرع أن أهمية مبدأ حرية البحار قد تعاضت مع التقدم التكنولوجي الذي أحرزته الدول، ففي ميدان المواصلات مثلاً لم يعد إلتزام الدولة الساحلية يقتصر على ضرورة احترام حقوق الدول الأخرى في الملاحة البحرية أو الجوية(أ) وإنما امتد ليشمل وضع الكابلات والأنابيب المغمورة على الجرف القاري(ب).

أ- احترام حرية الملاحة البحرية والجوية:

لقد حرصت اتفاقية قانون البحار على التأكيد بأن الحقوق السيادية التي منحتها للدولة الساحلية في الجرف القاري لا يمكن أن تمس بأي حال من الأحوال النظام القانوني للعمود المائي فوق الجرف القاري أو حيزه الجوي¹. هذا المجال العلوي للجرف القاري الذي قد يكون في، ظل الاتفاقية، محكوماً إما بنظام المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر العالي².

ب- احترام حق وضع الكابلات والأنابيب المغمورة:

أكدت اتفاقية قانون البحار في الفقرة الأولى من المادة 79 حق جميع الدول في وضع الكابلات وخطوط الأنابيب على الجرف القاري، بشرط أن يتم ذلك وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية، نظراً لما في ذلك من خدمة كبيرة للمصالح الاقتصادية لهذه الدول، التي ما كانت أن توافق على تقنين نظام الجرف القاري دون مثل هكذا ضمانات حيوية.

1- أنظر نص المادة 78 من اتفاقية قانون البحار، والذي يعود أصله إلى الاقتراح السوفيتي في الوثيقة

NG6/8 المقدمة في 1979/04/18 المعدل من قبل رئيس اللجنة الثانية في الوثيقة A/CONF.62/L.32

في 1979/04/26.

2- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 364.

كما منعت الاتفاقية الدولة الساحلية من أن تعرقل وضع أو صيانة هذه الكابلات أو الأنابيب¹ التي تضعها الدولة المعنية مراعيًا للكابلات وخطوط الأنابيب الموضوعة من قبل وعدم الإضرار بإمكانية إصلاحها².

ثانياً: مدفوعات الدولة الساحلية مقابل استغلال الجرف القاري وراء 200 ميل

بحري

إن المعايير الجديدة التي جاءت بها اتفاقية قانون البحار لتحديد حدود الجرف القاري باتجاه منطقة التراث المشترك للإنسانية وإن كانت أكثر دقة ووضوح بالمقارنة مع المعايير التي اعتمدتها اتفاقية جنيف للجرف القاري لعام 1958، إلا أنها زادة من اللامساواة بين الدول بخصوص استغلال ثروات قاع وبطن قاع المنطقة البحرية المحاذية للإقليم البحري للدولة الساحلية.

تزايدت درجة اللامساواة في ظل اتفاقية قانون البحار بازدياد المدى الذي يمكن أن يصل إليه الطرف الخارجي للجرف القاري، هذا الأخير الذي يرتبط أساساً بمعيار الطرف الخارجي للحافة القارية³، والذي هو معيار جيولوجي طبيعي يتباين من دولة إلى أخرى⁴. وفي ظل النظام القانوني للجرف القاري الذي يمنح للدولة الساحلية حقوقاً سيادية مانعة، تعالت أصوات الدول المتضررة جغرافياً لضمان مصالحها في هذه المنطقة البحرية.

تباينت مواقف الدول المتضررة جغرافياً خلال المؤتمرات الدولية المتعاقبة لقانون البحار بخصوص مفهوم الجرف القاري، فبعدما كانت تعارض هذا المفهوم من حيث المبدأ، تنازلت أمام ضغوطات الدول الأخرى ودواعي الصفقة الشاملة التي قامت عليها اتفاقية قانون البحار، لتطالب في فترة لاحقة بضرورة تحديد مدى الجرف القاري بمسافات ضيقة، الأمر الذي لم تتمكن من فرضه خلال مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار، فانتقلت في مرحلة أخيرة لتتادي بحقها في المشاركة في ثمار استثمار موارد الحافة

1- الفقرة 3 من المادة 79 من اتفاقية قانون البحار.

2- الفقرة 5 من نفس المادة.

3- الفقرة الأولى من المادة 76 من نفس الاتفاقية.

LUCCHINI Laurent, Op.Cit., p. 14-17.

4-

القارية. الأمر الذي عارضته وبشدة الدول الساحلية ذات الجروف القارية الواسعة، التي تعتبر ثروات الجرف القاري حقا خالصا لها. وأمام هذا التباين الحاد في المواقف كان من الضروري البحث عن حل توفيقي يضمن حقوق الجميع.

ونتيجة للمفاوضات المكثفة داخل مجموعة التفاوض السادسة وفي مجموعة إيفنسن وفي أروقة المؤتمر الثالث لقانون البحار، أخذت معالم الحل التوفيقي تتبلور تدريجيا متمركزة حول النقاط الآتية¹:

أ- إلزام الدولة الساحلية بتقديم مدفوعات أو مساهمات مالية لقاء استغلال جرفها القاري:

يرجع أصل هذه الفكرة إلى الاقتراح الذي تقدمت به الولايات المتحدة الأمريكية في الأول من مايس 1975 في إطار مفاوضات مجموعة إيفنسن². ومفاد هذه الفكرة أنه بدلا من أن تشارك الدول المتضررة جغرافيا الدول الساحلية في استثمار جرفها القاري تلتزم هذه الأخيرة بتقديم مدفوعات أو مساهمات لقاء استغلال ثروات الجرف القاري. هذه الفكرة وإن كانت منذ أن طرحت لأول مرة لا تجسد توازنا حقيقيا بين المصالح، إلا أنها دخلت النص التفاوضي الموحد لعام 1975 لينتهي بها المطاف في الفقرة الأولى من المادة 82 من اتفاقية قانون البحار.

ب- ارتباط التزام الدولة الساحلية بتقديم المدفوعات أو المساهمات المالية بجزء معين من الجرف القاري:

بيننا سابقا في إطار تحديد حدود الطرف الخارجي للجرف القاري، أن مدى الجرف القاري قد يزيد في حالات معينة عن 200 ميل بحري، ليصل لمسافة 350 ميلا بحريا أو أكثر، وقلنا أن ما يزيد عن 200 ميل بحري يشكل استثناء عن القاعدة³. وتأسيسا على هذا الاستثناء، وافقت الدول ذات الجروف القارية الواسعة أن تقدم مدفوعات أو

1- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 365-367.

2- المرجع نفسه، ص 365.

3- صفحة 179 و180 من هذه الرسالة.

مساهمات مالية لقاء استغلال جروفها القارية وراء 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي. وهو الأمر الذي تجسد بوضوح من خلال نص الفقرة الأولى من المادة 82 من اتفاقية قانون البحار بنصها على مايلي: **"تقدم الدولة الساحلية مدفوعات مالية أو مساهمات عينية لقاء استغلال الموارد غير الحية للجرف القاري وراء 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي"**.

يلاحظ من خلال نص الفقرة، أن اتفاقية قانون البحار لم تربط إلزام الدولة الساحلية بتقديم المدفوعات أو المساهمات المالية بجزء معين من الجرف القاري فقط، وإنما جعلته مرهونا كذلك بطبيعة الثروة المستثمرة، فقصرته **على الموارد غير الحية**. وكأن الاتفاقية وبالرغم من أنها أضافت الثروات الحية ذات الارتباط الدائم بقاع البحر إلى ثروات الجرف القاري، إلا أنها وفي إطار المدفوعات أو المساهمات مازالت على **"فكرة"** تصريح ترمان الذي يقصر ثروات الجرف القاري على الموارد غير الحية فقط.

ج- تحديد المدفوعات أو المساهمات المالية:

إذا كان الاتفاق المبدئي بين الأطراف المتضاربة المصالح بخصوص استثمار ثروات الجرف القاري يقضي بضرورة تقديم مدفوعات أو مساهمات مالية لقاء استغلال الموارد غير الحية للجرف القاري فيما وراء 200 ميل بحري، إلا أن الخلاف كان على أشده بين هذه الأطراف حول تحديد هذه المدفوعات أو المساهمات المالية.

رأت الدول المتضررة جغرافيا أن مبلغ المدفوعات أو المساهمات يجب أن يحدد استنادا إلى **حجم الإنتاج**، وهو الأمر الذي عارضته الدولة الساحلية ذات الجروف القارية الواسعة التي اقترحت أن يتم تحديد هذا المبلغ بالاستناد إلى **الأرباح المحققة**.

وبالرغم من أن اتفاقية قانون البحار قد انحازت للرأي الأول¹، إلا أنها بالمقابل أخذت أساسا برأي الدول ذات الجروف القارية الواسعة فيما يتعلق بتحديد نسبة هذه المدفوعات أو المساهمات، والذي يتلخص في الاقتراح الأمريكي المقدم في مجموعة إيفنسن لعام 1975.

1- الفقرة الثانية من المادة 82 من اتفاقية قانون البحار.

يقضي الاقتراح الأمريكي بضرورة اعتماد النسبة المتغيرة المصحوبة بفترة إعفاء في البداية لمدة خمس سنوات، لتبدأ المدفوعات في بداية السنة السادسة ونسبة 1%، ويرتفع هذا المعدل ب 1% سنويا حتى يصل سقف 5% في بداية السنة العاشرة. تبنت اتفاقية قانون البحار هذا الاقتراح مع تعديلها لسقف نسبة المدفوعات ليصبح 7% في السنة الثانية عشر، وهذا ما تؤكدته الفقرة الثانية من المادة 82 من الاتفاقية بنصها على مايلي: **"تقدم المدفوعات أو المساهمات سنويا بصدد كل الإنتاج في موقع تعدين بعد السنوات الخمس الأولى من الإنتاج في ذلك الموقع، ويكون معدل المبلغ أو المساهمة في السنة السادسة 1 في المائة من قيمة أو حجة الإنتاج في موقع التعدين، ويرتفع هذا المعدل بنسبة 1 في المائة عن كل سنة لاحقة حتى السنة الثانية عشرة، ويظل عند نسبة 7 في المائة بعد ذلك، ولا يشمل الإنتاج الموارد المستخدمة فيما يتصل بالإنتاج"**.

د - إعفاء بعض الدول النامية من تقديم المدفوعات أو المساهمات:

كان هناك رأي، منذ البداية، يدعو إلى عدم فرض إلزام دفع المساهمات على جميع الدول بنفس الصورة. إذ كان من رأي الدول غير الساحلية والمتضررة جغرافيا إعفاء الدول النامية من هذه المدفوعات. وبعد المفاوضات، اقترح رئيس اللجنة الثانية عام 1977 في النص التفاوضي المركب الصيغة التي أصبحت فيما بعد نص الفقرة الثالثة من المادة 82 التي أعفت **"...الدول النامية التي هي مستوردة صافية لمورد معدني ينتج من جرفها القاري من تقديم هذه المدفوعات أو المساهمة لقاء ذلك المورد المعدني"**.

هـ - تقديم المدفوعات أو المساهمات عن طريق السلطة:

اقترحت الدول غير الساحلية والمتضررة جغرافيا أن تقدم المدفوعات للسلطة الدولية التي تقوم بدورها بتوزيعها **"وفق معايير توزيع منصفة"**. وبالرغم من أن المؤتمر الثالث لقانون البحار قد وافق على هذا الاقتراح إلا أنه حاول فيما بعد تحديد هذه المعايير، فاقترح الوفد الأمريكي أن يكون التوزيع **"لمصلحة الدول النامية"**. وقد توضح هذا الاقتراح فيما بعد وأضيف إليه أن يكون التوزيع للدول النامية الأقل تطورا والدول غير الساحلية واشترط فيما بعد أن تكون المدفوعات للدول الأطراف في الاتفاقية. وبذلك أصبح نص

الفقرة الرابعة من المادة 82 كالآتي: "تقدم المدفوعات أو المساهمات عن طريق السلطة التي تتولي توزيعها على الدول الأطراف في هذه الاتفاقية على أساس معايير التقسيم المنصف، آخذة في الاعتبار مصالح الدول النامية واحتياجاتها، ولاسيما الدول الأقل نمواً وغير الساحلية بينها".

الفرع الثالث

علاقة الجرف القاري بالمنطقة الاقتصادية الخالصة

إذا كانت اتفاقية قانون البحار قد حافظت على استقلال نظام الجرف القاري عن نظام المنطقة الاقتصادية الخالصة، **على الرغم من التداخل بينهما**. فهل يعني ذلك القول بأن المنطقة الاقتصادية الخالصة على مدى المائتي ميلاً بحرياً يحكمها نظامان قانونيان في وقت واحد، نظام المنطقة الاقتصادية الخالصة بالنسبة للثروات الحية لعمودها المائي، ونظام الجرف القاري بالنسبة للثروات الطبيعية للقاع وما تحت القاع؟¹

إن الإجابة عن هذا السؤال ليس بالأمر الهين، والصعوبة ترجع لكون أن أحكام اتفاقية قانون البحار ليست واضحة وقطعية في هذا الخصوص، وهذا ما انعكس، بالنتيجة، على المواقف الفقهية التي نجدها قد ذهبت في ثلاث اتجاهات متباينة هي:

الاتجاه الأول: يرى أن نظام المنطقة الاقتصادية الخالصة قد قضي على نظام الجرف القاري نهائياً²، وهذا لكون أن المادة 56 من اتفاقية قانون البحار، والتي جاءت تحت عنوان: "**حقوق الدول الساحلية وولاياتها وواجباتها في المنطقة الاقتصادية الخالصة**"، أكدت في الفقرة الفرعية (أ) من الفقرة الأولى على أن للدولة الساحلية حقوقاً سيادية على الموارد الطبيعية الحية وغير الحية الموجود في قاع وباطن قاع المنطقة الاقتصادية الخالصة.

هذا يعني، وبمفهوم المخالفة، أن نطاق المنطقة الاقتصادية لا يقتصر على العمود المائي، وإنما يمتد ليشمل حتى القاع وباطن القاع الذي كان قبل اتفاقية قانون البحار

1- صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار: دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1958، مرجع سابق، ص 218.

2- أنظر: جابر إبراهيم الراوي، مرجع سابق، ص 168-169.

يعرف بالجرف القاري، وعليه فإن هذا الأخير في ظل اتفاقية قانون البحار ليس له وجود من الناحية الفعلية إلا في الحالات التي يمتد فيها إلى مسافات تتجاوز امتداد المنطقة الاقتصادية الخالصة¹، ومن ثم فإن المنطقة الاقتصادية الخالصة ذات نظام قانوني واحد².

هذا التحليل منطقي إذا ما حصرناه في نطاق أحكام نص الفقرة سالف الذكر، إلا أنه لا يستقيم بتاتا إذا ما ناظرناه بنص المادة 76 من اتفاقية قانون البحار التي يستشف من خلال فقراتها أن الجرف القاري في حقيقة الأمر امتداد طبيعي لإقليم الدولة الساحلية، هذا الامتداد الطبيعي الذي لا يمكن أن ينقطع في نطاق المنطقة الاقتصادية الخالصة ذات الطبيعة القانونية الخاصة ثم يتواصل بعدها في حالة ما إذا كانت هذه الأخيرة لا تغطي هذا الامتداد الطبيعي.

كما أن الفقرة الثالثة من المادة 56 لا تتسجم مع حكم الفقرة الفرعية (أ) من الفقرة الأولى، وهذا لكون أن الفقرة الثالثة أحالت ممارسة الحقوق المتعلقة بقاع البحر وباطن أرضه للجزء السادس من الاتفاقية، ككل، والخاص بالجرف القاري. أفلا يعني هذا أن قاع وباطن قاع المنطقة الاقتصادية الخالصة يدخل في نطاق الجرف القاري؟

الاتجاه الثاني: يرى أن هناك ارتباطا وثيقا بين الجرف القاري من ناحية والمنطقة الاقتصادية الخالصة من ناحية أخرى، على أساس أن حقوق الدولة على جرفها القاري تملكها أيضا فوق القاع وما تحت القاع الخاص بالمنطقة الاقتصادية الخالصة. وبعبارة أخرى يتم تحديد الحقوق الخاصة بالمنطقة الاقتصادية الخالصة فوق وفي باطن قاع البحر، بالإحالة إلى ما هو منصوص عليه بالنسبة للجرف القاري، إلا أن ذلك لا يعني أن الفكرتين متطابقتين، بل تختلفان من بعض النواحي³ خصوصا فيما يتعلق بمدى كل منها: فالأولى لا يمكن أن تمتد لأكثر من مائتي ميلا بحريا، بينما الجرف القاري وإن كان

1- أنظر: صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار: دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1958، مرجع سابق، ص 452-453.

2- أنظر: جلال عبد الله معوض، مرجع سابق، ص 452-453.

3- أنظر: SEMMAR Saad Eddine, Op.Cit., p. 44.

يتحدد أيضا- كقاعدة عامة- بمائتي ميلا بحريا، إلا أنه يمكن أن يمتد - في بعض الأحوال- إلى مسافة 350 ميلا بحريا¹.

هذا يعني أنه في نظر أصحاب هذا الاتجاه، هناك نظامان قانونيان يحكمان هذه المنطقة البحرية الواقعة بين البحر الإقليمي والبحر العالي، نظام المنطقة الاقتصادية بالنسبة للعمود المائي ونظام الجرف القاري بالنسبة للقاع وباطن القاع، ففي نظرهم أن الإحالة التي أجرتها الفقرة الثالثة من المادة 56 من اتفاقية قانون البحار جاءت لتفادي تكرار نص الأحكام الخاصة بالجرف القاري نظرا للترابط القانوني الموجود بين النظامين، ولكن هذا لا يعني أن نظام الجرف القاري قد امتص نظام المنطقة الاقتصادية الخاصة أو أن نظام المنطقة الاقتصادية الخالصة قد امتص نظام الجرف القاري. ففي نظرهم فالنظامين هما المطبقان في نطاق المنطقة الاقتصادية الخالصة.

الاتجاه الثالث: يرى أن الحل الذي أتت به المادة 76 من الاتفاقية يؤدي إلى امتصاص قاع وباطن قاع المنطقة الاقتصادية الخالصة من قبل الجرف القاري² سواء بحكم الواقع de facto أو بحكم القانون de jure. فالاتفاقية طبقت صراحة نظام الجرف القاري على هذا الجزء من المنطقة الاقتصادية الخالصة³. فالجرف القاري هو الذي استوعب المنطقة الاقتصادية الخالصة إذن⁴. ونحن نساند هذا الرأي⁵ للاعتبارات الآتية:

1- لأن الفقرة الأولى من المادة 76 تعرف الجرف القاري لأية دولة ساحلية على

أنه قاع وباطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء البحر الإقليمي للدولة الساحلية. بمعنى أن الجرف القاري من الناحية القانونية هو امتداد طبيعي لإقليم الدولة الساحلية، وبما أن إقليم الدولة الساحلية يشمل البحر الإقليمي فبالنتيجة فإن هذا الامتداد

1- أحمد أبو الوفاء، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية...، مرجع سابق، ص 273-274.

2- أنظر: الفقرة الأولى من المادة 56 من اتفاقية قانون البحار.

3- أنظر: الفقرة الثالثة من نفس المادة.

4- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 353.

5- يقول الأستاذ محمد طلعت الغنيمي: "إن الجرف القاري للدولة هو قاع المنطقة الاقتصادية الخالصة، وأن المنطقة الاقتصادية الخالصة هي المياه التي تعلو الجرف القاري". نقلا عن: عبد المنعم محمد داود، مرجع سابق، ص 95.

يبدأ من الحد الخارجي للبحر الإقليمي، وهذا الامتداد لا يمكن أن ينقطع بمنطقة بحرية لا تعتبر من إقليم الدولة الساحلية ثم يتواصل بعدها. وتأسيساً على هذا الكلام فلا يمكن القول بأن المنطقة الاقتصادية الخالصة قد استوعبت الجرف القاري، وهذا لكون أن المنطقة الاقتصادية الخالصة هي منطقة ذات طبيعة قانونية خاصة فهي لا تعتبر من البحر الإقليمي، وبالتالي لا يمكن أن تشمل القاع وباطن القاع لكونه يعتبر امتداداً قارياً.

وهذا المنطق نجده، بالقياس، قد تجسد في ظل اتفاقية جنيف حول الجرف القاري لعام 1958، والتي اعتبرت جزءاً من قاع وباطن قاع البحر العالي من الجرف القاري لكونه يشكل في مفهومها امتداداً قارياً. ونفس المنطق نستشفه من خلال أحكام الجزء السادس من اتفاقية قانون البحار والذي سمح باعتبار جزء من البحر العالي جرفاً قارياً في حالة ما إذا امتدت الحافة القارية إلى ما يزيد عن 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي.

2- لأن الفقرة الثالثة من المادة 56 أحوالت للجزء السادس الخاص بالجرف

القاري ككل، ولم تقصر إحالتها على مادة بعينها، وفي هذا تأكيد لنظام الجرف القاري. أي أن الإحالة كانت كلية لأحكام الجزء السادس، وهذه الإحالة لم تتخللها أية زيادة أو نقصان في أحكام الجرف القاري، وكأن المادة 56 أرادت، بطريقة ضمنية، من خلال هذه الإحالة أن تستبعد القاع وباطن القاع من نطاق المنطقة الاقتصادية الخالصة.

ولكن إذا كان الأمر كذلك، فلماذا إذا لم تنص على ذلك صراحة؟

إن الغموض الوارد في المادة 56 جاء نتيجة للخلاف الذي كان محتدماً بين مختلف الأطراف خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار بخصوص النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة، الذي تباينت وتضاربت في شأنه الآراء خاصة فيما تعلق بالقاع وباطن القاع. وكان الحل من أجل التخفيف من حدة هذا الخلاف بهدف التوفيق بين مختلف هذه الآراء اعتباراً ثروات قاع وباطن قاع المنطقة الاقتصادية جزءاً لا يتجزأ من

ثروات المنطقة، وبالمقابل أحالت ممارسة حقوق ووجبات الدولة الساحلية على هذه الثروات لأحكام الجزء السادس الخاص بالجرف القاري.

3- وجود المنطقة الاقتصادية الخالصة متوقف على رغبة الدولة الساحلية، على خلاف الجرف القاري الذي يفترضه الاتفاقية لكل دولة ساحلية¹. وبما أن الأمر كذلك، فلا يمكن للمنطقة الاقتصادية أن تستوعب الجرف القاري، وهذا لكون أن الجرف القاري يفترض وجوده حتى في ظل وجود المنطقة الاقتصادية الخالصة، أي أن وجود المنطقة الاقتصادية الخالصة لا يمكن أن يغيرا شيئا من حكم هذه الفرضية التي لا تقبل أي استثناء.

4- أقصى امتداد للمنطقة الاقتصادية الخالصة هو 200 ميلا بحريا من خطوط الأساس، وهذا هو أقل امتداد للجرف القاري². أي أنه إذا سلمنا بأن المنطقة الاقتصادية الخالصة تستوعب الجرف القاري، فيجب أن يكون الاستيعاب كلي، وهذا بطبيعة الحال ما لا يتحقق في حالة ما إذا امتد الجرف القاري لدولة ساحلية لمسافة تزيد عن 200 ميل بحري، وهذا لكون أن هذه المسافة تمثل أقصى مدى يمكن أن يصل إليه نطاق المنطقة الاقتصادية الخالصة.

وبهذا فإن الأخذ بنظرية استغراق المنطقة الاقتصادية للجرف القاري، سيؤدي في بعض الحالات إلى استغراق جزئي للجرف القاري، ما سيرتب بالنتيجة انقطاعا في الامتداد القاري وهذا ما لا يستقيم مع النظام القانوني للجرف القاري كما جاء في أحكام الجزء السادس من اتفاقية قانون البحار.

MENSBRUGGHIE Yves van der, « La relation entre le plateau continental et la zone économique exclusive », in : Le plateau continental étendu aux termes de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 ; Optimisation de la demande, Op.Cit., p. 10.

DUPUY Pierre-Marie, Op.Cit., p. 522.

2- أنظر :

الباب الثاني

النظام القانوني للمناطق البحرية الدولية بين قيود مبدأ حرية الملاحة البحرية

وأحكام الاتفاق التنفيذي للجزء الحادي عشر

ما كان المؤتمر الثالث لقانون البحار، أن يسفر عن اتفاقية قانون البحار لعام 1982 لولا الصفة الشاملة التي قامت عليها مناقشات هذا المؤتمر، نظرا لكثرة المطالب المتعارضة التي تقدمت بها الدول، والناבעة، عن جملة من المصالح المتعارضة لمختلف الدول المؤتمرة.

سمحت دواعي الصفة الشاملة للدول بتقديم تنازلات في مواضيع معينة، لتحضي بالمقابل، بتنازلات في مواضيع مغايرة من الدول الأخرى، هذه التنازلات انسجمت في شكل أحكام توفيقية تبنتها بحماسة الدول النامية وتحفظت عليها، بل وعارضتها، بعض الدول الصناعية وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية.

يتضح من خلال نصوص اتفاقية قانون البحار أنها حاولت أن توفق بين مختلف المطالب المتعارضة التي تقدمت بها الدول خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار، وهذا يظهر بصفة عامة من خلال تقسيم البحار إلى مناطق ولاية ومناطق خارجة عن الولاية. جاءت المناطق البحرية الخاضعة للولاية إرضاء للدول الساحلية في مقابل بعض القيود لصالح الجماعة الدولية، وتم الاحتفاظ بمناطق حرة خارجة عن الولاية إرضاء للجماعة الدولية في مقابل بعض القيود لصالح الدول الساحلية أساسا.

بينما فيما سبق الموازنة التي أجرتها اتفاقية قانون البحار، في مجال المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية، والتي تتجلى من خلال قيود المرور التي فرضتها في المناطق الخاضعة للسيادة والحقوق السيادية التي منحتها للدولة الساحلية، مع الاحتفاظ بحرية الملاحة، في مناطق الولاية. هذه الموازنة التي نجدها قد تجسدت بشكل آخر في النظام القانوني للمناطق البحرية الخارجة عن الولاية، وذلك من خلال مبدأ حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار والقيود التي ترد عليه **(الفصل الأول)**، والتعديلات التي أدخلها الاتفاق **"التنفيذي"** لعام 1994 على أحكام الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 **(الفصل الثاني)**.

الفصل الأول

مبدأ حرية البحر العالي وقيوده

كانت مساحة البحر العالي تكاد تغطي جميع الامتدادات البحرية، هذه المساحة الشاسعة التي كان يحكمها مبدأ حرية البحر العالي، ومفاد هذا المبدأ التقليدي، آنذاك، حرية الملاحة البحرية واستغلال ثروات المنطقة الحية منها وغير الحية.

بدأت هذه المساحة تنقلص، وهذا ما اتضح في اتفاقيات جنيف لعام 1958، لتزداد تقلصا بمجيء اتفاقية قانون البحار لعام 1982، التي قسمت البحر إلى ثماني مناطق بحرية، هذه التقسيمات التي جاءت متأثرة بالخلافات الكبيرة التي عرفت مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار.

حاولت الاتفاقية أن توفق بين المطالب المتعارضة التي تقدمت بها الدول خلال هذا المؤتمر، فجعلت ستة مناطق بحرية تخضع لولاية الدولة الساحلية وهي على التوالي المياه الداخلية والمياه الأرخيلية والبحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري. أما المنطقتان المتبقيتان وهما البحر العالي والمنطقة، فقد تركت الأولى لمبدأ الحرية والثانية اعتبرتها تراثا مشتركا للإنسانية.

اتضح خلال مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار أن حرية البحر العالي لا يمكن أن تكون مطلقة نظرا لما يمكن أن ينجر عنها من فوضى عارمة، وأن القيود الواردة على ولاية الدولة الساحلية في المناطق البحرية الخاضعة لولايتها لصالح الجماعة الدولية، لابد أن تقابلها قيود ترد على حرية البحر العالي لصالح الدول الساحلية في إطار الصفة الشاملة التي قامت عليها مناقشات المؤتمر بغية صياغة نصوص توفيقية ترضي مختلف الدول المتعارضة المصالح.

سمح هذا المنطق بأن ترد على مبدأ حرية البحر العالي (المبحث الأول)، قيود هامة تبنتها ونظمتها اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بطريقة حاولت من خلالها أن توازن بين مصالح الدول الساحلية والجماعة الدولية، وأن تحمي وتحافظ على البيئة البحرية (المبحث الثاني).

المبحث الأول

مبدأ حرية البحر العالي

يتميز البحر العالي عن باقي المناطق البحرية بمبدأ أساسي هو "مبدأ حرية البحر العالي"، هذا المبدأ التقليدي الذي كان يحكم البحار بمجملها عرف في مفهومه تطوراً كبيراً في القانون الدولي المعاصر نتيجة للمصالح المتضاربة للدول في البحار.

إذا كان هذا المبدأ يخدم المصالح الإستراتيجية للدول البحرية الكبرى، فإنه، بالمقابل، كثيراً ما يتعارض مع مصالح الدول النامية خاصة الساحلية منها، نظراً لما يترتب عن تطبيقه عملياً من استنزاف للثروات التي تزخر بها سواحلها من قبل الدول البحرية الكبرى، التي لها من الإمكانيات التكنولوجية العالية التي تسمح لها باستغلال الثروات البحرية، الحية منها وغير الحية، في أية منطقة كانت في عرض البحر.

رغبة في تحقيق التوازن بين مصالح الدول الساحلية ومصالح الدول البحرية الكبرى، دخلت هذه الدول في مناقشات مطولة ومضنية في إطار ثلاث مؤتمرات متعاقبة أسفرت عن ميلاد اتفاقيات جنيف لعام 1958 واتفاقية قانون البحار لعام 1982 التي جاءت أحكامها "متناغمة بدرجات متفاوتة" مع مختلف المطالب المتعارضة للدول المؤتمرة عن طريق التعديلات والمستجدات التي جاءت بها أحكامها.

نالت هذه التعديلات من مفهوم البحر العالي نتيجة لنظامه القانوني الجديد الذي جاءت به هذه الاتفاقية (المطلب الأول)، التي نظمت أهم الحريات الجوهرية التي تنفرع عن مبدأ حرية البحر العالي (المطلب الثاني)، كما أنها أكدت حق الدول عديمة السواحل في الملاحة في البحار (المطلب الثالث).

المطلب الأول

مفهوم البحر العالي

عرف مفهوم البحر العالي تطوراً كبيراً من فترة زمنية لأخرى، هذا التطور الذي ارتبط بالتقسيمات الحديثة التي جاءت بها، أساساً، اتفاقيات جنيف لعام 1958 ومن بعدها اتفاقية قانون البحار لعام 1982. هذه التقسيمات التي ارتبطت بدورها بالمطالب المتعارضة للدول الساحلية من جهة والدول البحرية الكبرى من جهة أخرى.

إذا كان البحر العالي قديماً يغطي في مفهومه تقريباً جميع الامتدادات البحرية، إلا أن نطاقه تقلص في الوقت الحاضر لينحصر في المنطقة البحر الخارجة عن ولاية الدول الساحلية **(الفرع الأول)**. وبالرغم من أن الآراء الفقهية قد تباينت، ولا تزال كذلك، بخصوص الطبيعة القانونية للبحر العالي **(الفرع الثاني)** إلا أن ذلك لا ينفي في جميع الأحوال علاقة البحر العالي بالمناطق البحرية الأخرى خاصة بالمنطقة الاقتصادية الخالصة ومنطقة التراث المشترك للإنسانية **(الفرع الثالث)**.

الفرع الأول

تحديد حدود البحر العالي

كان ينظر إلى البحر العالي على أنه تلك المساحة البحرية الممتدة وراء آخر نقطة تمتد إليه مياه البحر على طول الشاطئ، وبذلك فإن البحر العالي يشمل كافة البحار والمحيطات وليس جزءاً معيناً من هذه الأخيرة، وأن الحد الداخلي للبحر العالي غير ثابت يتغير بتغير قوة المد خلال السنة الواحدة¹.

ثم أخذت معالم البحر العالي تتحدد بشكل أدق مع تطور القانون الدولي للبحار²، فقد عرفته المادة الأولى من اتفاقية البحر العالي المبرمة في 29 أبريل 1958 على أنه: **"...جميع أجزاء البحر التي لا تعود إلى البحر الإقليمي ولا إلى المياه الداخلية لأي دولة"**.

1- أنظر: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 395.

2- محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي للبحار في أبعاده الجديدة، مرجع سابق، ص 152.

يتضح من خلال هذه الفقرة أن الحدود الداخلية للبحر العالي قد تغيرت عما كانت عليه قبل اتفاقية قانون البحار، فبعدما كانت تخوم هذه المنطقة البحرية تحدد على شاطئ الدولة الساحلية، أصبحت تعيين في سطح البحر على مسافة من الشاطئ، إذ أصبح الحد الخارجي للبحر الإقليمي هو الحد الداخلي للبحر العالي¹، وهذا طبعاً لكون البحر الإقليمي منطقة بحرية أكيدة للدولة الساحلية وهي في موقعها تلي المياه الداخلية.

أثر هذا التحديد المستجد لتخوم البحر الإقليمي في امتداد البحر العالي الذي كان يمثل البحر بأسره، لينتقلص مداه بعد هذه الاتفاقية التي مدت إقليم الدولة الساحلية نحو البحر باستحداثها لمنطقتين بحريتين هما المياه الداخلية والبحر الإقليمي، هذا الأخير الذي يمكن أن يصل حده الخارجي إلى أكثر من 12 ميلاً بحرياً مقيساً من شاطئ الدولة الساحلية، خاصة إذا تبنت الدولة قاعدة الاثني عشر ميلاً بحرياً² واعتمدت في تحديد حدودها البحرية على طريقة خطوط الأساس المستقيمة³.

إذا كان الأكيد في ظل اتفاقية البحر العالي لعام 1958، أن امتداد البحر العالي قد تراجع نتيجة هذا التقسيم الثلاثي الذي جاءت به الاتفاقية⁴ والذي أصبغته بنظم قانونية متباينة من منطقة بحرية إلى أخرى، إلى أن حده الداخلي بقي غير محدد بدقة وهذا لكون الاتفاقية اعتمدت في تحديدها للبحر العالي على "طريقة الاستبعاد"⁵ بإخراجها للمياه الداخلية البحرية والبحر الإقليمي من نطاق البحر العالي ليتوافق بذلك الحد الداخلي للبحر العالي مع الحد الخارجي للبحر الإقليمي، في وقت لم تحدد فيه الاتفاقية بدقة الحد الخارجي للبحر الإقليمي ولم يستقر العرف الدولي على حد معين له، وتبعاً لذلك بقيت هذه المنطقة البحرية الخارجة عن سيادة الدولة الساحلية غير محددة وخاضعة لهوى الدول الساحلية⁶، وعليه فإن وجود البحر العالي في ظل هذه الاتفاقية ارتبط بعدم وجود

¹ - أنظر: عبد المنعم محمد داود، مرجع سابق، مرجع سابق، ص 103.

² - QUOC DINH Nguyen, DAILLIER Patrick et PELLET Alain, Op.Cit., p. 1069.

³ - SEMMAR Saad Eddine, Op.Cit., p. 15.

⁴ - أنظر: جابر إبراهيم الراوي، مرجع سابق، ص 175.

⁵ - أنظر: صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار: دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، مرجع سابق، ص 326. وأنظر كذلك: بدرية عبد الله العوضي، مرجع سابق، ص 17.

⁶ - أنظر: إبراهيم العناني، مرجع سابق، ص 41.

سيادة للدولة الساحلية، وهذا ما عبر عنه الأستاذ شارلييه قائلا: "حيث توجد سيادة للدول لا يوجد بحر عال وحيث لا توجد سيادة للدول يوجد بحر عال".¹

إذا كان يؤخذ على المادة الأولى من الاتفاقية، لأنها اعتمدت على معيار غير دقيق لتحديد مدى البحر العالي، فإنه يضاف إلى ذلك أنها لم تحدد أجزائه المختلفة كباطن القاع والفضاء الجوي، التي تدخل ضمن مفهوم البحر العالي في ظل هذه الاتفاقية.² أمام هذه النقائص التي اعترت اتفاقية البحر العالي لعام 1958، جاءت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بتحديد دقيق للبحر العالي. فبالرغم من أنها وعلى غرار سابقتها اتبعت طريقة الاستبعاد في تحديدها للبحر العالي بنصها في المادة 86 على أنه: "تنطبق أحكام هذا الجزء على جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما، أو لا تشملها المياه الداخلية لدولة أرخبيلية..."، إلا أن جديدها يتضح من زاويتين اثنتين هما: أولاً: أضافت منطقتين بحريتين جديديتين هما المياه الأرخبيلية والمنطقة الاقتصادية، وبهذا زادت من تقليص مساحة البحر العالي.³

ثانياً: أنها اعتمدت على معيار دقيق لتحديد الحد الداخلي للبحر العالي كونها حددت بدقة الحدود الداخلية والخارجية للمناطق الخاضعة لسلطان الدولة الساحلية والتي ارتكزت عليها لتحديد حدود البحر العالي، وبذلك تكون حدود البحر العالي الأفقية معلومة⁴، فالحد الداخلي للبحر العالي كقاعدة هو الحد الخارجي للمنطقة الاقتصادية

¹ - « *il ya haute mer là ou il n'ya pas souveraineté et il ya souveraineté là ou il n'ya pas haute mer* ». CHARLIER R.E., « Résultats et enseignements des conférences du droit de la mer (Genève 1958 et 1960) », in : A.F.D.I., Vol 6, 1960, p. 67.

² - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 395.

³ - FRANCIS WODIE Vangah, « la haute mer », in : droit international : bilan et perspectives, Op.Cit., p. 950.

⁴ - أنظر: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 396.

الخالصة¹. واستثناء هو الحد الخارجي للبحر الإقليمي إذا لم تعلن الدولة الساحلية لنفسها منطقة اقتصادية خالصة.

الملاحظ أن المادة 86 من اتفاقية قانون البحار لم تعتمد في تحديدها لهذه المنطقة البحرية الخارجة عن ولاية الدولة الساحلية على خط الأساس الذي يبدأ منه قياس عرض البحر الإقليمي كما كانت تفعل بالنسبة لمختلف المناطق البحرية التي تمتد إليها سيادة أو ولاية الدولة الساحلية، بحيث كانت تحدد المنطقة البحرية المعنية من خط الأساس الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي² ثم تأتي بنظام قانوني متباين لمختلف المناطق البحرية ليفهم من ذلك أن الحد الداخلي للمنطقة البحرية التالية هو الحد الخارجي للمنطقة البحرية التي قبلها، ومن هنا تظهر أهمية النظام القانوني الذي خصت به اتفاقية قانون البحار كل منطقة بحرية على حدة في تحديدها لحدود المناطق البحرية التي يمتد إليها سلطان الدولة الساحلية.

الجدير بالتعليق عليه أن هذا التحديد الذي جاءت به الاتفاقية يتفق مع المنطق القانوني السليم كون أن البحر العالي لا تمارس فيه الدولة الساحلية أي اختصاص من اختصاصاتها الإقليمية³، وبالتالي لا يربطها به أية علاقة متميزة أو خاصة. وهذا طبعا على خلاف المناطق البحرية المتاخمة لسواحل الدولة، والتي تمتد إليها سلطات الدولة الساحلية بكيفية تناقصية نحو البحر العالي⁴، ما يبرر ربطها جميعا بخط الأساس الذي يعتمد عليه أساسا لقياس امتداد البحر الإقليمي. ولكون البحر العالي لا يخضع لولاية الدولة الساحلية فنجد لا يثير مسألة تحديد حدوده بين الدول المتقابلة والمتجاورة.

إذا كانت اتفاقية قانون البحار لم تحدد مدى معين للبحر العالي فهذا أمر بديهي لأن مداه يختلف بحسب التحديدات المختلفة للدول الساحلية للمساحات البحرية الخاضعة لولايتها ومدى اتساع المنطقة البحرية المتبقية بعد تحديد مناطق الولاية والتي تكون

1- أنظر: عبد المنعم محمد داود، مرجع سابق، مرجع سابق، ص 103.

2- BEER-GABEL Josette, «variations sur la notion de frontière maritime », in : droit de la mer, A. Pedone, paris, 1992, p. 15-20.

3- أنظر: المادة 89 من اتفاقية قانون البحار.

4- أنظر: محمد المولدي مرسيت، مرجع سابق، ص 27-28.

محصورة إما بين الحدود الخارجية للمناطق الاقتصادية الخالصة لمختلف الدول المتقابلة، أو بين الحدود الخارجية للبحر الإقليمية لهذه الدول أو بين مناطقها الاقتصادية الخالصة وبحورها الإقليمية.

تستدعي دراسة حدود البحر العالي الإشارة إلى أن اتفاقية قانون البحار أخرجت القاع وباطن القاع من مفهوم البحر العالي، فقد أصبح القاع وباطن القاع يخضعان لنظامان قانونيان مختلفان عن نظام البحر العالي¹ هما:

أولاً: نظام الجرف القاري وفق ما حددته المواد من 76 إلى 85 من الاتفاقية:

هذا في حالة ما إذا أعلنت الدولة الساحلية لنفسها منطقة اقتصادية خالصة تقل عن 200 ميل بحري مقيسة من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي² أو في حالة ما إذا كان جرفها القاري يمتد إلى مسافة 350 ميلاً بحرياً أو تزيد³.

ثانياً: نظام المنطقة الدولية الذي حدده الجزء الحادي عشر من الاتفاقية:

هذا في حالة ما إذا امتد البحر العالي إلى مسافة تزيد عن امتداد الجرف القاري⁴. بهذا فقد يطبق أحد النظامان دون الآخر أو يجتمعان كل في جزء إذا كان البحر العالي يغطي جزء من الجرف القاري ويزيد في امتداده عن هذا الأخير. إذا كانت الاتفاقية قد أخرجت من نظام البحر العالي القاع وباطن القاع إلا أنها أبقت الحيز الجوي خاضعاً لنظام البحر العالي⁵. هذا ما تأكده الفقرة الأولى (أ) من المادة 87 التي جعلت من حق جميع الدول التمتع بحرية التحليق في أجواء البحر العالي، وهذا

1- أنظر: GAUTIER-AUDEBERT Agnès, Op.Cit., p. 14.

2- أنظر: LADRIT DE LACHARRIERE René, Op.Cit., p. 641-652.

3- أنظر: SYMONIDES Janusz, Op.Cit., p. 938، ونظر كذلك: GUTIER-AUDBERT Agnès, Op.Cit., p. 10.

4- أي في حالة ما إذا لم تتلاصق الجروف القارية للدول المتقابلة.

5- للمزيد من التفاصيل، راجع: J. Blociszewski, « Le ciel de la mer ; un conflit de frontières entre l'Autriche et la Hongrie réglé par jugement arbitral », in : R.G.D.I.P., Tome X, 1903, p. 419-425.

ما يستشف أيضا من المواد 101 إلى 197 من الاتفاقية التي تتحدث عن السفن والطائرات في نفس الوقت بالإضافة إلى ما أكدته المادة 135 من الاتفاقية التي تتحدث عن الجزء الحادي عشر الخاص بالمنطقة بنصها: "لا يمس هذا الجزء، ولا أية حقوق ممنوحة أو ممارسة عملا به، النظام القانوني للمياه التي تعلق المنطقة أو الحيز الجوي فوق تلك المياه"¹.

الفرع الثاني

الطبيعة القانونية للبحر العالي

إذا كان التساؤل يطرح في إطار دراسة الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي، عن ما إذا كان هذا الجزء من البحر يدخل في نطاق إقليم الدولة الساحلية أم في نطاق البحر العالي؟ وإذا كانت دراسة الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة، تستدعي كذلك التساؤل عما إذا كانت تشكل جزءا من البحر الإقليمي أم من البحر العالي؟ فإن البحث عن الطبيعة القانونية للبحر العالي يظهر أن فقهاء قانون البحار يطرحون في إطار هذه الدراسة تساؤلا مغايرا عن هذا السياق مفاده، هل البحر العالي يعتبر مالا مباحا أم مالا مشتركا²؟

يجد هذا السؤال أساسه القانوني في كون أن البحر العالي منطقة بحرية معروفة منذ القدم، كانت ولتزال منطقة مفتوحة لجميع الدول، بمعنى أن لأية دولة الحق في أن تسيّر سفنها التجارية والحربية في نطاقه دون أن يكون لدولة أخرى أية سلطة عليها، فالسفينة في نطاق البحر العالي لا تخضع، كقاعدة، إلا لقانون الدولة التي ترفع علمها، هذا بالتأكيد، ما استقر عليه العرف الدولي ووافقه الفقه الدولي، بالإجماع، وما كرسته كذلك العديد من الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، ولعل من أهمها اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

1- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 396.

2- أنظر : BIERZANEK Remigius, « La nature juridique de la haute mer », in :

R.G.D.I.P., tome LXV, 1961, p. 233-242.

يجد هذا السؤال أساسه كذلك في كون أن لجميع الدول، حتى وإن كانت عديمة السواحل، الحق في استغلال ثروات البحر العالي، وهذا على خلاف ما هو عليه الحال بالنسبة لثروات البحر الإقليمي التي تعتبر حكرا على الدول الساحلية، و ثروات المناطق البحرية الأخرى الواقعة بين البحر الإقليمي والبحر العالي التي هي تحت ولاية الدول الساحلية بكيفية تكاد تكون حكرا لها.

إذا كان الفقه الدولي قد أقر مجمل الحريات الممنوحة لجميع الدول في نطاق البحر العالي، إلا أنه لم يتوصل إلى إجماع بخصوص الطبيعة القانونية لهذا البحر، التي يمكنها أن تبرر ممارسة هذه الحريات.

تباينت الآراء الفقهية كثيرا بخصوص هذه المسألة، بحيث انقسم الفقهاء في شأنها إلى اتجاهين رئيسيين هما:

الاتجاه الأول: يرى بأن البحر العالي مال مباح¹

أي أن البحر العالي لا يعود لأحد، ولا يخضع لأية سيادة أو لأي نظام قانوني، ولا تملك الدولة أي حق خاص عليه². ولعل أكثر التعبيرات لمنطق هذا الرأي هو أن البحر العالي شيء يخرج عن الذمة³.

يؤكد هذا الاتجاه على أن البحر العالي **حر كالهواء**، لا يجوز لأية دولة كانت أن تحتكره بمفردها أو أن تمنع الدول الأخرى من الوصول إليه أو استغلال ثرواته، فالبحر العالي في نظر فقهاء هذا الاتجاه شيء مطروك للاستغلال الحر، كونه بطبيعته لا يدخل في ملكية أية دولة أو أية جماعة أو أي فرد.

يعتبر البحر العالي، في منطق هذا الاتجاه، **"مالا مباحا"**، بمعنى أنه مال لا يعود لأحد وهو مفتوح للكل، فاستغلال ثرواته والاتصال به يتوقف على إرادة الدول وما لها من إمكانيات تكنولوجية تسمح لها بالاستفادة منه.

1- أنظر: محمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية وسلوك الدول واتفاقية 1982، مرجع سابق، ص 333.

2- أنظر: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 397.

3- محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي للبحار في أبعاده الجديدة، مرجع سابق، ص 163.

يترتب عن هذا الموقف الفقهي، بغض النظر عن مدى صحته، جملة من النتائج القانونية، والتي من أهمها مايلي:

أولاً: الاستغلال مفتوح لجميع الدول:

يحق لجميع الدول، دون استثناء، أن تدير سفنها التجارية والحربية في نطاق البحر العالي، وأن تستغل ثروات المنطقة بكل حرية¹.

ثانياً: نسبة الاستغلال غير محددة بنسبة معينة:

لا تتوقف الاستفادة من امتيازات المنطقة على نسبة محددة، وإنما يتوقف ذلك على ما للدولة المستفيدة من إمكانيات تكنولوجية في مجال الملاحة واستخراج الثروات البحرية.

رابعاً: لا عدالة في الاستفادة من ثروات المنطقة:

نظراً للإمكانيات التكنولوجية العالية للدول البحرية الكبرى، فإن الدول النامية ليس بمقدورها أن تجري هذه الدول المتقدمة في مجال استغلال ثروات البحر العالي، وهذا طبعاً ما سينعكس، حتماً، بالسلب على اقتصادياتها الداخلية، وما سيزيد من التباعد الاقتصادي بين الطرفين.

خامساً: الاستغلال لا يخضع لأي نظام قانوني:

كون البحر العالي مال مباح، فهو بالتالي لا يجوز أن يخضع لأي نظام قانوني، فمجرد خضوعه لنظام قانوني فإن ذلك يعني جملة من القيود التي يمكن أن ترد على هذا الاستغلال، وهذا ما لا يستقيم مع فكرة "المال المباح" كما عرضها فقهاء هذا الاتجاه. بالنظر إلى هذه النتائج التي تتفرع عن هذه الفكرة، والتي لا تتفق مع جملة النتائج التي تتفرع عن فكرة الملكية الجماعية أو المشتركة للبحر العالي، فإن فقهاء هذا الاتجاه يناهضون الفكرة المضادة مستندين على جملة من الانتقادات والتي من أهمها مايلي:

¹ - حول هذا الموضوع، راجع: CAPPE André, Le principe de la liberté de la mer, thèse pour le doctorat d'Etat en droit, université de droit, d'économie et de sciences sociales de Paris II, Mars 1979, p. 1-19.

1- لو كان البحر العالي شيئاً مشتركاً، لأصبح خاضعاً لسيادة الدول المشتركة، والواقع يثبت خلاف ذلك، فالملاحة في البحر العالي مفتوحة لجميع الدول دون استثناء، وهي لا تتوقف على إرادة دولة أخرى إلا دولة العلم، كما أن استغلال ثروات البحر العالي مفتوح لجميع الدول وهو غير محدد بنسبة معينة.

2- كون البحر العالي مالا مشتركاً يعني أنه يدخل في الملكية المشتركة للدول، والثابت أنه لا يدخل في ملكية أحد، وهذا ما هو مستقر في العرف الدولي، وما يجمع عليه الغالبية العظمى من فقهاء القانون الدولي.

3- الملكية المشتركة للبحر العالي تستدعي وجود جهاز مركزي قادر على إدارة شؤون البحار وتطبيق قواعد قانونية عامة عليها. وهذا غير متوفر حالياً، رغم إنشاء المنظمة البحرية الدولية بموجب اتفاقية جنيف المبرمة في 6 أبريل 1948. ذلك لأن هذه المنظمة لا تملك إلا سلطة استشارية في النواحي الفنية فقط.

4- الملكية المشتركة للبحر العالي قد لا تتعارض مع الملاحة السلمية أو التجارية، إلا أنها تتنافى مع الملاحة الحربية. ذلك لأن الحرب تضر جميع الدول المتحاربة منها وغير المتحاربة. وقد كانت البحار منذ زمن بعيد مسرحاً لحروب طويلة وطاحنة، وهذا ما يتعارض مع فكرة السيادة المشتركة للدول.

الاتجاه الثاني: يرى بأن البحر العالي مال مشترك¹

أي أن البحر العالي ينتمي إلى الدول جميعاً مشتركة، ولا يمكن أن ينتمي لأي منها منفردة. كما أنه محل حقوق متساوية ومشتركة لصالح كافة الدول، ويخضع للنظام القانوني للجماعة الدولية². ولعل أقرب تعبير عن قصد هذا الفريق من الفقهاء هو أن البحر العالي "مال معد للاستعمال المشترك"³.

1- أنظر: صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار: دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، مرجع سابق، ص 326-332.

2- يقول الأستاذ شار ديويوي (Charles DUPUIS): "إن البحر... يجب أن يخضع منطقياً إلى تشريع دولي وإلى بوليس دولي وإلى عدالة دولية". نقلاً عن: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 398.

3- أنظر: محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي للبحار في أبعاده الجديدة، ص 163.

يستند أنصار هذا الاتجاه في نظرتهم هذه لاعتبارات شتى نذكر منها:

1- فكرة الملكية المشتركة للبحر العالي تمنح للدول حقوقاً متساوية ومشاركة على هذا الجزء من البحار، وبذلك سيكون البحر العالي مجالاً لتطبيق القانون الدولي. في حين أن نظرية المال المباح ستؤدي إلى حرمانه من أي نظام قانوني، ما سيفسح المجال للفوضى، وفي هذا يكمن الخطر كما قال الأستاذ سيمونييه (M.R. Simonnet): **"الخطر لا يكمن في فكرة إلحاق البحار بالدول، لأن هذه الفكرة زالت من الوجود، وإنما في انعدام النظام وسواد الفوضى"**¹.

2- الأخذ بفكرة المال المشترك يسمح للمجتمع بتطوير تنظيمه ويوفر للبحر النظام الذي يحتاجه، في حين أن فكرة المال المباح لا تؤدي إلى هذا التنظيم بل بالعكس تؤدي إلى الفوضى.

3- فكرة المال المشترك هي الفكرة الوحيدة المطبقة للتضامن الاجتماعي، الذي هو أساس العلاقات الدولية الحديثة. وقد نشأت هذه النظرية نتيجة لرغبة الفقهاء في محاربة ادعاءات بعض الدول الأوروبية (كإسبانيا، البرتغال وبريطانيا) بامتلاك أقسام معينة من البحار.

4- إن اعتبار البحر العالي مالا مباحا يستتبع إمكان تملكه عن طريق الاستيلاء، وهو أمر غير مقبول بالنسبة للبحار.

يخرج الأستاذ محمد طلعت الغنيمي عن الاتجاهين قائلاً: **"إن المباح في البحر هو مباشرة الدول لاختصاصاتها عليه، وأن الذي له سيادة على هذا البحر ليس هي الدول منفردة أو مجتمعة، وإنما الجماعة الدولية باعتبارها شخصاً مغنياً مضماً إن جاز التعبير. وما دام أن الجماعة الدولية هي صاحبة السيادة عليه، وما دام أن هذه الجماعة لم تنتهياً لها بعد فرصة لممارسة سيادتها فإننا لا يمكن أن نقول أن الاختصاصات التي تباشرها الدول في البحر العالي تعتبر حقاً لها، من حيث هي، الواحدة قبل الأخرى ولكنها مجرد رخصة تمارسها باسم الجماعة الدولية ونياحة عنها"**².

¹ - نقلاً عن محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 398.

² - محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي للبحار في أبعاده الجديدة، مرجع سابق، ص 164. ويقول الأستاذ عبد الكريم علوان: **"تعتبر أعالي البحار مالا مخصصاً للانتفاع العام المشترك وليس مالا مشتركاً، أو =**

أما اتفاقية البحر العالي لعام 1958، فشأنها شأن معهد القانون الدولي في دورة لوزان عام 1927 والمادتان 87 و89 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، تجنبت هذا الخلاف الفقهي واكتفت بالاهتمام بالنظام القانوني الواجب التطبيق على البحار العالية¹. يلاحظ أن اتفاقية قانون البحار بالرغم من أنها لم تتبنى صراحة أحد الاتجاهين المذكورين سابقاً، إلا أنها وبطريقة غير مباشرة جمعت بين الاتجاهان وذلك يظهر من خلال فصلها للقاع وباطن القاع وإخضاعهما لنظام قانوني مغاير عن نظام البحر العالي ألا وهو نظام "المنطقة".

بمقارنة نظام المنطقة، الذي يقوم على "مبدأ التراث المشترك للإنسانية"، مع رأي الاتجاه الثاني الذي يقوم على فكرة الملكية المشتركة نجدهما يلتقيان في الكثير من النتائج القانونية التي تتفرع عنهما ولعل من أهمها ضمان الاستغلال المشترك لثروات المنطقة ولو كان ذلك بنسب متفاوتة خلافاً لما كان يدعمه فقهاء الاتجاه الثاني.

بالمقابل، لو قارنا نظام البحر العالي كما هو عليه في اتفاقية قانون البحار لعام 1982، مع رأي الاتجاه الأول الذي يقوم على فكرة المال المباح لوجدناهما، كذلك، يلتقيان في الكثير من النتائج القانونية التي تتفرع عنهما، ومن أهمها نذكر الآتي:

أولاً: عدم صحة ادعاءات السيادة على أعالي البحار: وهذا ما كرسته صراحة اتفاقية قانون البحار في مادتها 89 بنصها على مايلي: **"لا يجوز لأية دولة شرعاً أن تدعي إخضاع أي جزء من أعالي البحار لسيادتها"**.

ثانياً: خضوع السفينة في البحر العالي لقانون العلم: وهذا ما تؤكد المادة 92 من اتفاقية قانون البحار بنصها على مايلي: **"تبحر السفينة تحت علم دولة واحدة فقط، وتكون خاضعة لولايتها الخالصة في أعالي البحار... الخ"**.

=ملا مباحا. وذلك لأن اعتبارها ملا مباحا يستتبعه إمكان تملكها عن طريق الاستيلاء وهو أمر غير مقبول بالنسبة للبحار، ولأن اعتبارها مال مشتركاً معناه أنها تدخل في الملكية المشتركة للدول، والثابت أنها لا تدخل في ملكية أحد وأن الاشتراك الخاص بها ينصب على الانتفاع ليس إلا". عبد الكريم علوان، مرجع سابق، ص 104.

1- أنظر: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 396-348.

بالرغم من هذا التقارب الموجود بين نظام البحر العالي، كما جاء في أحكام اتفاقية قانون البحار، وفكرة المال المباح، فإنه، بالمقابل، لا يمكن التغاضي عن جملة الشروط التي تقيد بها الاتفاقية حريات الدول في نطاق البحر العالي، ما يعني خضوع البحر العالي "لنظام قانوني"، وهذه من بين النقاط التي كان ينفى فيها فقهاء الاتجاه الأول¹.

الفرع الثالث

البحر العالي والمناطق البحرية الملاصقة له

تشير العديد من الكتابات المتخصصة في صد دراستها لموضوع البحر العالي إلى منطقتين بحريتين يشترك هذا الأخير حدوده معها، ألا وهي المنطقة الاقتصادية الخالصة ومنطقة التراث المشترك للإنسانية التي تعرف في إطار اتفاقية قانون البحار لعام 1982 "بالمنطقة"².

تتعدد الدوافع التي تجعل الكتاب يشيرون لهذه المسألة، ولعل من أهمها، كون المنطقتان اقتطعتا من نطاق البحر العالي، ولأن اتفاقية قانون البحار لعام 1982، التي استحدثت المنطقتان، تربط في بعض موادها بين النظام القانوني للبحر العالي والنظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة و/أو المنطقة إلى حد قد يستخلص منه القارئ أن المنطقتان تشكلان في حقيقة الأمر جزءا لا يتجزء من البحر العالي³.

وبالرغم من التداخل الموجود في اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بين الأنظمة القانونية للمناطق الثلاث المشار إليها، إلا أن هذه المناطق تستقل عن بعضها البعض

¹ BIERZANEK Remigius, Op.Cit., p. 237-242.

² الفقرة 1 (1) من المادة 1 من اتفاقية قانون البحار.

³ أنظر، على سبيل المثال نص المادة 58 من الاتفاقية الذي يربط بين النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة والنظام القانوني للبحر العالي. وانظر، كذلك، نص المادة 135 من نفس الاتفاقية الذي يشير إلى النظام القانوني للمياه التي تعلو المنطقة وإلى الحيز الجوي فوق تلك المياه، وهذا إن دل على شيء فإنما يدل على شدة الترابط الموجود بين المنطقتين إلى حد قد يؤثر فيه نظام منطقة على منطقة أخرى.

بحكم القانون والواقع¹. هذا الوضع الذي لا يتعارض بتاتا مع العلاقة الموجودة بين البحر العالي والمنطقة الاقتصادية الخالصة من جهة(أولا) والمنطقة من جهة أخرى(ثانيا).

أولا: البحر العالي والمنطقة الاقتصادية الخالصة:

بيننا سابقا، في إطار دراسة الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة، أن من الفقهاء من يعتقد أن هذه المنطقة جزء لا يتجزء من البحر العالي، وقد بينا الأسس القانونية التي بنو عليها اعتقادهم هذا. وبعدما استعرضنا الرأي الآخر المعارض وأسس القانونية، الذي يعتقد أن هذه المنطقة جزء من البحر الإقليمي، اخترنا في نهاية المطاف أن نظم رأينا إلى الآراء الفقهية التي تأكد على أن المنطقة الاقتصادية الخالصة *ذات طبيعة قانونية خاصة*² تجعلها مستقلة عن البحر الإقليمي والبحر العالي³.

لا يعني هذا الموقف أننا ننفي العلاقة القانونية الوطيدة الموجودة بين البحر العالي والمنطقة الاقتصادية الخالصة، والتي تتجلى خصوصا من خلال الحريات التي تتمتع بها جميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، في نطاق المنطقة الاقتصادية الخالصة. هذه الحريات التي تتطابق في جوهرها مع تلك الحريات الممنوحة لهذه الدول بموجب أحكام الجزء السابع من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

تتضح العلاقة القانونية "*المتداخلة*" بين النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة والنظام القانوني للبحر العالي من خلال نص المادة 58 من اتفاقية قانون البحار التي تندرج تحت الجزء الخامس من الاتفاقية والخاص بالمنطقة الاقتصادية الخالصة.

¹ - أنظر: LUCCHINI Laurent et VOELCKEL Michel, Op.Cit., p. 202 - 216

² - للمزيد من التفاصيل، راجع: ORREGO VICUNA Francisco, « régimes juridiques spécifiques applicables dans la zone économique exclusive : constatation de la nature SUI GENERIS », La gestion des ressources pour l'humanité : le droit de la mer/The management of humanity's resources : the law of the sea. Ed. René-Jean Dupuy. Martinus Nijhoff Publishers, 1982, p.53-79.

³ - أنظر: الصفحة 137 و138 و139 من هذه الرسالة.

لم يكتفي نص الفقرة الأولى من المادة السالفة الذكر بالتأكيد على حق جميع الدول بالتمتع بالحريات المشار إليها في المادة 87 من اتفاقية قانون البحار في نطاق المنطقة الاقتصادية الخالصة، بل عمد كذلك إلى إعادة ذكر أهم هذه الحريات، والتي منها: حرية الملاحة والتحليق ووضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة... أما نص الفقرة الثانية من نفس المادة فقد جعل نصوص المواد من 88 إلى 115 الخاصة بالبحر العالي تنطبق على المنطقة الاقتصادية الخالصة.

يعني هذا الكلام أن النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة يمتد لشمّل جزءا كبيرا من النظام القانوني للبحر العالي¹، فالإحالة التي أجرتها المادة 58 من اتفاقية قانون البحار شملت 28 مادة من مجموع 34 مادة من الجزء السابع الخاص بأعالي البحار، كما أنها أدخلت عدة مبادئ هامة ذات اتصال وثيق بالنظام القانوني للبحر العالي في النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة، ولعل من أهمها مبدأين هما:

أ- مبدأ تخصيص المنطقة الاقتصادية الخالصة للأغراض السلمية:

يتفق هذا المبدأ في مضمونه مع التوجه الدولي الهادف إلى حفظ الأمن والسلم الدولي والذي تم تكريسه في ميثاق الأمم المتحدة²، فالنشاطات المسموح بها بموجب اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في المنطقة الاقتصادية الخالصة يجب أن تتوافق مع المبادئ الأساسية العامة المكرسة في الميثاق³ وفي القانون الدولي بصفة عامة⁴. تجدر الإشارة إلى أن مبدأ تخصيص البحار "للأغراض السلمية"⁵ ورد لأول مرة في المعاهدة المبرمة في الأول من ديسمبر 1959 بشأن القطب الجنوبي، ثم في المعاهدة

¹ - للمزيد من التفاصيل راجع: صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار: دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، مرجع سابق، ص 232-234.

² - أنظر: الفقرة الأولى من المادة الأولى من ميثاق الأمم المتحدة.

³ - المادة 301 من اتفاقية قانون البحار.

⁴ - أنظر: الفقرة الثالثة من المادة 58 من نفس الاتفاقية.

⁵ - راجع حول مفهوم "الأغراض السلمية" كل من:

Dupuy Rene-Jean, L'affectation exclusive du lit des mers et des océans à une utilisation pacifique, in : Le fond des mers, Paris, 1971, p. 29-49.=

المبرمة في 27 جانفي 1967 بشأن المبادئ التي تحكم النشاط الدولي في موضوع استكشاف واستعمال الفضاء الخارجي.

أما في ميدان قانون البحار فقد ورد لأول مرة في اقتراح السفير باردو، مندوب مالطا، في الجمعية العامة ثم في إعلان المبادئ التي تحكم قيعان البحار والمحيطات خارج حدود الولاية الوطنية للدول، ليتم تكريسه فيما بعد في عام 1971 بموجب معاهدة تحريم وضع الأسلحة الذرية والأسلحة الأخرى ذات التدمير الشامل في قيعان البحار والمحيطات وفي باطنها. ومع هذا فإن هذا المبدأ لم يبحثه المؤتمر الثالث لقانون البحار إلا في دورته الرابعة لعام 1976، لينتهي المؤتمر إلى تبني المبدأ بطريقة صريحة في عدة مواد من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، كالمادة 88، 141، 298، 301...¹

وضعت اتفاقية قانون البحار حدا للخلاف الكبير الذي ثار بين الدول في المؤتمر الثالث لقانون البحار حول ما إذا كان استخدام البحار للأغراض العسكرية يشكل مخالفة لمبدأ تخصيص البحار للأغراض السلمية²، وذلك بموجب مادتها 301 التي يستخلص منها، بمفهوم المخالفة، أن هذه الاستخدامات لا تتعارض مع المبدأ في حالة عدم مخالفتها لميثاق الأمم المتحدة أو القانون الدولي بصفة عامة.

إضافة إلى أن الاتفاقية عممت القواعد الخاصة بالملاحة والطيران على السفن والطائرات الحربية أيضا. وفي موادها الخاصة بتسوية المنازعات أشارت إلى المنازعات المتعلقة بالنشاطات العسكرية³، ما يعني ضمنا أن "الأنشطة العسكرية للسفن أو الطائرات الحكومية القائمة بخدمة غير تجارية" و"أنظمة تنفيذ القوانين بصدد ممارسة حقوق سيادية أو ولاية" تعتبر نشاطات مسموح بها.

يترتب على ثبوت كون النشاط تم لأغراض غير سلمية نوعان من النتائج: النوع الأول هو قرار جهاز التسوية بدفع الدولة المخالفة التعويض. والنوع الثاني هو احتمال أن

=Treves Tullio, Military installations, structures and devices on the seabed, - A.J.I.L., Vol. 74, 1980, p. 815-819.

¹ - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 429-430.

² - نفس المرجع، ص 431-432.

³ - المادة 298/1ب من اتفاقية قانون البحار.

يؤدي القرار إلى نشوء سلطات للدولة أو للسلطة الدولية، كأن ترفض الدولة الساحلية إعطاء موافقتها على إجراء البحث العلمي على اثر اتخاذ مثل ذلك القرار، أو لو ثبت للسلطة الدولية أن المنشآت التي أقامتها دولة متعاقدة في المنطقة الدولية بناء على عقد مبرم بينهما لم تستخدم لأغراض سلمية، فإن من حق السلطة أن توجه إنذاراً إلى المتعاقد بوجود الامتثال لأحكام العقد، وعند عدم الامتثال يكون من حق السلطة أن توقف أو تلغي حقوق ذلك المتعاقد¹. كما يمكن أن يؤثر هذا التصرف على موقف السلطة من المتعاقد إذا تقدم بعقد جديد². وعند عدم قناعة المتعاقد بصحة إجراءات السلطة، من حقه اللجوء إلى وسائل التسوية السلمية للمنازعات. وفي هذه الحالة لا يمكن للدولة أن تدعي باستثناء النشاطات العسكرية من إجراءات التسوية، لأن مثل هذا الادعاء يؤدي إلى جعل قرارات السلطة نهائية. على خلاف النوع الأول من النتائج الذي يجيز للدولة الادعاء بذلك الاستثناء من أجل عدم الذهاب إلى المحاكم³.

ب- مبدأ عدم جواز ادعاء السيادة على المنطقة الاقتصادية الخالصة:

بالنظر لدواعي الصفة الشاملة التي قامت عليها مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار، ورغبة من الدول المؤتمرة لوضع تقنين دولي يراعي مختلف مصالحها المتعارضة، التي أدت في كثير من الأحيان إلى نزاعات محتدمة بينها عرقلت عدة محاولات التقنين، اعترفت الدول البحرية الكبرى بحق الدول الساحلية في أن تمتد من ولايتها إلى منطقة بحرية جديدة تتوسط في موقعها المنطقة المتاخمة والبحر العالي. إذا كان هذا الموقف يخدم مصالح الدول الساحلية، إلا أنه لا يمس بالمصالح الجوهرية التي للجماعة الدولية في البحار وفي المنطقة الاقتصادية الخالصة بالخصوص، وهذا لكون أن ولاية الدولة الساحلية في مجال هذه المنطقة محددة بجملة من الواجبات التي هي على عاتق الدولة الساحلية تجاه الدول الأخرى⁴.

¹ - المادة 18 من الملحق رقم 03 من اتفاقية قانون البحار.

² - المادة 4/4 من نفس الملحق.

³ - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 432-433.

⁴ - أنظر: الفقرة الثانية من المادة 56 من اتفاقية قانون البحار.

يتضح من خلال جملة الواجبات التي أَلقَتها اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على عاتق الدول الساحلية تجاه الدول البحرية الكبرى، في إطار النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة، أن المنطقة جاءت فقط من أجل التوفيق بين مختلف المطالب المتعارضة التي تقدمت بها الدول خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار. فالمنطقة تخرج بصريح نص المادة 01، ومواد أخرى، من الاتفاقية عن سيادة الدولة الساحلية. سمحت الطبيعة القانونية "**الخاصة**" التي للمنطقة الاقتصادية الخالصة¹، بالمقابل، بوضع جملة من القيود على حريات البحر العالي التي تتمتع بها الدول الأخرى في نطاق المنطقة، بموجب الإحالة التي أجرتها المادة 58 من اتفاقية قانون البحار، وهذا إن دل على شيء فإنما يدل على الطابع التوفيقى الذي يكتنف أحكام الفصل السابع من الاتفاقية.

يتأكد هذا الطابع الدولي من خلال "**الصفة الدولية**" التي تحتفظ بها حريات البحر العالي في نطاق المنطقة الاقتصادية الخالصة، والتي تمنح لجميع الدول الحق في ممارسة هذه الحريات في المنطقة على قدم المساواة دون الحق في إدعاء السيادة عليها.

ثانيا: البحر العالي والمنطقة:

كانت قيعان البحار خارج حدود المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية خاضعة لنظام البحر العالي، هذا النظام الذي تحكمه، أساسا، قاعدة جوهرية مفادها حرية جميع الدول في الاستفادة من مزايا هذه المنطقة البحرية في حدود القانون الدولي. تغير هذا الوضع مع إبرام اتفاقية قانون البحار لعام 1982، فأصبح قاع وباطن قاع البحر العالي يخضعان لنظام قانوني جديد يجعل من القاع وباطن القاع منطقة بحرية جديدة تعرف في ظل هذه الاتفاقية بسم "**المنطقة**"².

¹ - KARAGIANNIS Syméon, « L'article 59 de la conventions des nations Unies sur le droit de la mer (ou les mystères de la nature juridique de la Zone Economique Exclusive) », R.B.D.I., 2004/1-2, p.463.

² - الفقرة الأولى (1) من المادة الأولى من اتفاقية قانون البحار.

يحكم النظام القانوني لهذه المنطقة الجديدة مبدأ مفاده أن ثروات المنطقة تعتبر "تراثاً مشتركاً للإنسانية"¹، وهذا في محاولة، جادة، لتحقيق نوع من التوازن بين مصالح الدول الصناعية الكبرى ومصالح الدول النامية. هذا فعلاً ما عكسته، في بداية الأمر، أحكام الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، قبل أن تعدل أحكامه بموجب الاتفاق التنفيذي لعام 1994²، لإرضاء الدول البحرية الكبرى.

رغم أن اتفاقية قانون البحار قد فصلت القاع وباطن القاع عن نظام البحر العالي إلا أنها، بالمقابل، أكدت على أن "نظام المنطقة" لا يمكن أن يؤثر بأي حال من الأحوال على نظام البحر العالي، بمفهومه الجديد، وهذا ما يتضح من خلال نص المادة 135 الذي جاء فيه مايلي: "لا يمس هذا الجزء-أي الجزء الحادي عشر الخاص بالمنطقة- ولا أية حقوق ممنوحة أو ممارسة عملاً به، النظام القانوني للمياه التي تعلو المنطقة أو للحيز الجوي فوق تلك المياه".

المطلب الثاني

محتوى حرية البحر العالي

أكدت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على حرية أعلي البحار، وذلك في الفقرة الأولى من مادتها 87 بنصها على مايلي: "أعلي البحار مفتحة لجميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية..."، إلا أنها، بالمقابل، قيدت ممارسة هذه الحرية³ بجملة من الشروط المبينة في الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى بالإضافة إلى القيد العام ألا وهو مراعاة مصالح الدول الأخرى عند ممارسة تلك الحريات⁴.

¹ - تنص المادة 136 من اتفاقية قانون البحار على مايلي: "المنطقة ومواردها تراث مشترك للإنسانية".

² - للمزيد من التفاصيل راجع: وائل أحمد علام، الاتفاق التنفيذي لاتفاقية قانون البحار، دار النهضة العربية، مصر، 2001، ص 05-69.

³ - بدرية عبد الله العوضى، مرجع سابق، ص 29-30.

⁴ - الفقرة 2 من المادة 87 من اتفاقية قانون البحار.

تشمل هذه الحرية فيما تشمل، طبقاً لنص الفقرة السالفة الذكر، على:

(أ) حرية الملاحة؛

(ب) حرية التحليق؛

(ج) حرية وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة، رهنا بمراعاة الجزء السادس؛

(د) حرية إقامة الجزر الاصطناعية وغيرها من المنشآت المسموح بها بموجب

القانون الدولي، رهنا بمراعاة الجزء السادس؛

(هـ) حرية صيد الأسماك، رهنا بمراعاة الشروط المبينة في الفرع 2؛

(و) حرية البحث العلمي، رهنا بمراعاة الجزأين السادس والثالث عشر.

تجدر الإشارة إلى أن هذه الحريات جاء ذكرها على سبيل المثال وليس الحصر، ما

يعني أن مضمون حرية أعلى البحار يتعدى مجموع هذه الحريات الواردة في الفقرة الأولى

من المادة 87 من اتفاقية قانون البحار. ومع هذا فإن ذكر هذه الحريات بشكل صريح

يدل على أنها تعتبر من الحريات الأساسية التي تضمنها الاتفاقية في أعلى البحار،

خاصة وأن أغلب هذه الحريات قد جاء ذكرها صراحة في القائمة غير الحصرية التي

أوردتها المادة الثانية من اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام 1958¹.

ونظراً للأهمية الجوهرية لهذه الحريات الأساسية، نجد أنه من الضروري دراستها في

ثلاث فروع مستقلة هي: حرية المواصلات (الفرع الأول)، حرية الصيد (الفرع الثاني)،

حرية البحث العلمي وإقامة المنشآت (الفرع الثالث).

الفرع الأول

حرية المواصلات

تشتمل حرية المواصلات البحرية في مفهومها الواسع على ثلاث حريات فرعية هي:

حرية الملاحة البحرية (أولاً)، حرية التحليق (ثانياً)، حرية مد الأسلاك وخطوط

الأنابيب (ثالثاً).

أولاً: حرية الملاحة البحرية:

يعتبر حق الملاحة من الحقوق الكلاسيكية التي استقرت في العرف الدولي¹ قبل أن تقن بشكل صريح عام 1958 في المادة الرابعة من اتفاقية جنيف للبحر العالي، ومن بعدها في المادة 90 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بنصها على ما يلي: **"لكل دولة، ساحلية كانت أو غير ساحلية، الحق في تسيير سفن ترفع علمها في أعالي البحار"**².

وبالرغم من أن نص المادة قد ربط حق الملاحة بالدولة، فإن الأكد أن هذا الحق لا يقتصر على الدول فقط بل يتجاوزها إلى المنظمات الدولية وهذا ما يتضح جليا من خلال المادة 93 من اتفاقية قانون البحار بنصها على مايلي: **"لا تخل المواد السابقة بمسألة السفن المستعملة في الخدمة الرسمية للأمم المتحدة أو لوكالاتها المتخصصة أو للوكالة الدولية للطاقة الذرية، والتي ترفع علم المنظمة"**.

يتضمن مبدأ حرية الملاحة الحق في تسيير جميع أنواع السفن الخاصة والعامة، الحرية منها وغير الحرية³، سواء على سطح المياه أو في باطنها لأي غرض كان، تجاريا، أو عسكريا، أو سياسيا، أو علميا... إلخ، وبأي حجم أو سرعة كانت، وبالطريق الذي تختاره السفن وفقا لقواعد القانون الدولي⁴.

1- للمزيد من التفاصيل: رجع عبد المنعم محمد داود، مرجع سابق، ص 105-111.

2- راجع: FRANCIS WODIE Vangah, La haute mer, in : Droit international, Bilan et perspectives, Tome 2, Pedone, Paris, pp. 947-975.

3- وهذا ما يفهم من خلال نص المادة 90 من اتفاقية قانون البحار، الذي أكد على حق جميع الدول في أن تسيير سفنها، دون تحديد نوعها، في أعالي البحار. وما يؤكد هذا الطرح هما المادتان 95 و 96 من نفس الاتفاقية، فنص المادة الأولى يؤكد على الحصانة التامة للسفن الحربية في أعالي البحار. أما نص المادة الثانية فيؤكد، بدوره، على حصانة السفن التي تستخدم فقط في مهمات حكومية غير تجارية، في أعالي البحار، من ولاية أية دولة غير دولة العلم.

4- أنظر في نفس المعني: أحمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار...، مرجع سابق، ص 332.

يمنع هذا المبدأ على جميع الدول وضع أية عراقيل في طريق الملاحة الدولية أو فرض قواعد معينة عليها غير تلك المتفقة مع القانون الدولي¹. وليس لها أية سلطة قضائية على سفن الغير، أو أن تملي عليها أية أوامر أو أن تفرض عليها تقديم الاحترامات².

يفهم من هذا الكلام، أن السفينة في البحر العالي ليست حرة حرية مطلقة، بل تخضع لجملة من القيود التي يتضمنها القانون الدولي وبالخصوص تلك القيود التي تتضمنها أحكام اتفاقية قانون البحار^(أ). كما أنها تخضع لولاية ورقابة دولة العلم^(ب).

أ- القيود الواردة على حرية السفينة في أعالي البحار:

طبقاً لنص المادة 92 من اتفاقية قانون البحار، فإن السفينة يجب أن تبحر تحت علم دولة واحدة فقط، إلا في حالات استثنائية منصوص عليها صراحة في معاهدات دولية أو في هذه الاتفاقية، ولا يجوز لها أن تغير علمها أثناء رحلة ما أو أثناء وجودها في ميناء زيارة، إلا في حالة نقل حقيقي للملكية أو تغيير في التسجيل. ولا يجوز للسفينة التي تبحر تحت علمي دولتين أو أعلام أكثر من دولتين، مستخدمة إياهما أو إياها وفقاً لاعتبارات الملائمة، أن تدعي لنفسها أي جنسية من هذه الجنسيات³ أمام أي دولة أخرى، ويجوز اعتبارها في حكم السفينة عديمة الجنسية.

كما يجب على ريان السفينة، التي تبحر في أعالي البحار، أن يقوم قدر وسعه دون تعريض السفينة أو طاقمها أو ركابها لخطر جدي، بما يلي:

1- أي أن مبدأ حرية أعالي البحار له شقان، شق إيجابي يقوم على إتاحة الفرصة لكل دولة ساحلية كانت أم غير ساحلية لتسيير سفن ترفع علمها في أعالي البحار وفقاً لمفهوم المادة 90 من اتفاقية قانون البحار. وشق سلبي حددته المادة 89 من نفس الاتفاقية والتي منعت الدول صراحة من ادعاء إخضاع أي جزء من أعالي البحار لسيادتها بنصها على ما يلي: "لا يجوز لأية دولة شرعاً أن تدعي إخضاع أي جزء من أعالي البحار لسيادتها". عبد المنعم محمد داود، مرجع سابق، ص 105.

2- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 428.

3- تنص المادة 91 من اتفاقية قانون البحار على مايلي: "1- تحدد كل دولة شروط منح جنسيتها للسفن وتسجيل السفن في إقليمها وللحق في رفع علمها. ويجب أن تقوم رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة. 2- تصدر كل دولة للسفن التي منحتها حق رفع علمها الوثائق الدالة على ذلك".

- 1- تقديم المساعدة لأي شخص وجد في البحر العالي معرض لخطر الضياع؛
- 2- التوجه بكل ما يمكن من السرعة لإنقاذ أي أشخاص في حالة استغاثة إذا أخطر بحاجتهم إلى المساعدة وفي حدود ما يكون هذا العمل متوقعا منه بصورة معقولة؛
- 3- تقديم المساعدة، بعد حدوث مصادمة، للسفينة الأخرى ولطاقمها وركابها وحيثما كان ذلك ممكنا، إعلام السفينة الأخرى باسم سفينته وبميناء تسجيلها وبأقرب ميناء ستتوجه إليه¹.

تتلمز السفينة، كذلك، في أعالي البحار بالامتناع عن أي نشاط أو عمل يعتبر مخالفا للقانون الدولي، ومن أمثلة ذلك نقل الرقيق في إطار الاتجار بالرقيق² أو الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل³.

ب- ولاية دولة العلم على السفينة في البحر العالي:

لا تخضع السفينة في البحر العالي، كقاعدة⁴، إلى لولاية دولة العلم، وليس ذلك إلا تفريع على حرية البحار العالية، والتي تحتم عدم ممارسة الاختصاص الوطني أو السيادة الإقليمية إلا من جانب الدولة التي تنتمي إليها السفينة بجنسيتها. وبالتالي لا يجوز لأية دولة أن تمارس اختصاصها تجاه السفن الأجنبية في المياه المذكورة. وينطبق ذلك، حتى في حالة حدوث تصادم بين السفن في أعالي البحار⁵.

هذا ما تؤكد صراحة المادة 97 من اتفاقية قانون البحار بنصها على مايلي: "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

¹ - المادة 98 من اتفاقية قانون البحار.

² - أنظر : المادة 99 من نفس الاتفاقية.

³ - أنظر: المادة 108 من نفس الاتفاقية.

⁴ - ترد على هذه القاعدة جملة من الاستثناءات سنتطرق إليها بالتفصيل من خلال المبحث الثاني من هذا الفصل.

⁵ - أنظر في هذا الصدد: قرار محكمة العدل الدولية الدائمة في قضية اللوتس بين فرنسا وتركيا، CPJI,

.Ser, A, N°. 10, p. 25

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.

2- في المسائل التأديبية، تكون الدولة التي أصدرت شهادة ربان السفينة أو شهادة الأهلية أو الترخيص هي وحدها المختصة، بعد إتباع الطرق القانونية الواجبة، بأن تقرر سحب هذه الشهادة، حتى ولو كان الحائز لها من غير رعايا الدولة التي أصدرتها.

3- لا تصدر أية سلطات غير سلطات دولة العلم أمراً باحتجاز سفينة أو احتباسها، حتى ولو كان ذلك على ذمة التحقيق".

ربطت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 حرية الملاحة البحرية "بالأغراض السلمية"¹، وهذا ما تأكده المادة 88 و301 من الاتفاقية، إذ تنص المادة الأولى على ما يلي: "تخصص أعالي البحار للأغراض السلمية"، أما نص المادة الثانية فقد جاء بالصيغة الآتية: "تمتنع الدول الأطراف، في ممارستها لحقوقها وأدائها لواجباتها بموجب هذه الاتفاقية، عن أي تهديد باستعمال القوة أو استعمالها ضد السلامة الإقليمية أو الاستقلال السياسي لأية دولة، أو بأي صورة أخرى تتنافى ومبادئ القانون الدولي المتضمنة في ميثاق الأمم المتحدة".

يتضح من خلال نص المادة أن اتفاقية قانون البحار انحازت إلى رأى الدول الغربية، خاصة بريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية، التي لم تكن تمانع في استخدام البحار للأغراض العسكرية، إذا كانت تتفق مع ميثاق الأمم المتحدة ومبادئ القانون الدولي. ففي مفهوم الاتفاقية، العمليات العسكرية التي تتم في إطار الشرعية الدولية لا

1- استعمل تعبير تخصيص البحار "للأغراض السلمية" في ميدان قانون البحار لأول مرة في اقتراح السفير باردو، مندوب مالطا، في الجمعية العامة (وثيقة الأمم المتحدة A/6695 في 1967)، ثم في إعلان المبادئ التي تحكم قيعان البحار والمحيطات خارج حدود الولاية الوطنية للدول (القرار رقم 2749 (25) في 1970/12/17، وفي معاهدة تحريم وضع الأسلحة الذرية والأسلحة الأخرى ذات التدمير الشامل في قيعان البحار والمحيطات وفي باطنها المعقودة في 11 فيفري 1971 (المعاهدة ملحقة بالقرار رقم 2660 (25) في 1970/12/7).

تشكل انتهاكا لمبدأ حرية البحار كما كانت تعتقد الدول النامية والدول الاشتراكية. وفي حالة الاختلاف حول طبيعة النشاطات العسكرية أو إذا كانت "الأغراض غير سلمية"، يمكن عرض النزاع للتسوية وفق التفاصيل والوسائل المحددة في الاتفاقية¹.

يتفق هذا الموقف الذي تبنته اتفاقية قانون البحار لعام 1982 مع المنطق القانوني التوفيقي الذي يحكم أعالي البحار، والذي عبر عنه الأستاذ فوشي قائلا: "البحر العالي حر من كل سيادة إقليمية، ولا يمكن أن يكون حرا من كل سيادة قانونية". ويدعم الأستاذ جيدل هذا المعنى قائلا: "البحر العالي لا يشكل مجالا يخرج عن كل قانون". فإذا كان مبدأ حرية البحار في العصور الأولى يتضمن الحرية المطلقة، فإن هذه الحرية وردت عليها، في العصر الحديث، عدة قيود قانونية خدمة لمصلحة المجتمع الدولي²، وهذا ما سنتناوله بإسهاب في دراسة لاحقة.

ثانيا: حرية التحليق:

نصت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة الأولى من المادة 87 على حرية التحليق في أجواء البحر العالي، دون أن تورد أحكام تفصيلية بخصوص هذه المسألة التي ترتبط أساسا بقانون الجو³.

يتضح، بالعودة لأحكام القانون الدولي المنظم للطيران، أن الطيران فوق البحر العالي حر لجميع الدول، إلا أنه منظم وفق القواعد القانونية والفنية الواردة في اتفاقية شيكاغو لعام 1944 وفي ملاحقها المختلفة⁴.

1- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 432.

2- راجع: في هذا المعنى محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري...، مرجع سابق، ص 167.

3- BEDJAOUI Mohammed, droit international bilan et perspectives, Op.Cit., p. 951.

4- المادة 12 من اتفاقية شيكاغو لعام 1944.

ثالثاً: حرية مد الأسلاك والأنابيب على قاع البحر العالي:

أقرت لجنة القانون الدولي حق كل دولة في مد الأسلاك والأنابيب على قاع البحر العالي، في مشروعها الذي رفعته للأمم المتحدة عام 1956، وقد نظمت اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام 1958 هذا الموضوع في المواد من 26 إلى 32. وفي المؤتمر الثالث لقانون البحار، أدخلت أحكام هذه المواد ضمن أحكام اتفاقية قانون البحار لعام 1982 مع بعض التعديلات لغرض توضيح بعض النصوص القديمة وبسبب مقتضيات الظروف الجديدة في مجال البحار.

أكدت المادة 112 من اتفاقية قانون البحار على حق جميع الدول في وضع الكابلات وخطوط الأنابيب على قاع أعالي البحار، وهذا بشرط إيلاء المراعاة الواجبة للكابلات أو خطوط الأنابيب الموضوعة من قبل، وعدم الإضرار بإمكانيات تصليح الكابلات أو خطوط الأنابيب الموجودة فعلاً. أما المادة 113 من نفس الاتفاقية فقد أوجبت على الدول الأطراف أن تعتمد ما يلزم من القوانين والأنظمة التي تكفل معاقبة كل قطع أو تدهور لكابل ذي ضغط عالي أو خط أنابيب تحت الماء أو كابل تليفوني أو تلغرافي ينجم عن إهمال لا يغتفر من جانب سفينة تحمل علمها أو شخص خاضع لاختصاصها، إلا إذا كان قد تم لإنقاذ السفينة أو إنقاذ حياة الأشخاص الموجودين على ظهرها. كذلك على كل دولة أن تصدر ما يلزم من القوانين والأنظمة لإلزام أي شخص خاضع لاختصاصها بتحمل مصاريف إصلاح أي كابل أو خط أنابيب كسر أو تدهور بسبب قيام هذا الشخص بوضع كابل أو خط أنابيب مملوك له¹. وأضافت الاتفاقية في مادتها 115 إمكانية المطالبة بالتعويض عن الأضرار المترتبة على تفادي إصابة أحد الكابلات أو خطوط الأنابيب المغمورة².

¹ - المادة 114 من اتفاقية قانون البحار.

² - أحمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار على ضوء...، مرجع سابق، ص 338.

الفرع الثاني حرية الصيد

تعتبر حرية الصيد من بين الحريات الأساسية التي يتضمنها مبدأ حرية أعالي البحار، وقد تأكد ذلك في العرف الدولي قبل أن تكرر بشكل صريح في اتفاقيات جنيف لعام 1958¹ ومن بعدها في اتفاقية قانون البحار لعام 1982² التي جاء في مادتها 116 مايلي: **"جميع الدول الحق في أن يزاول رعاياها صيد الأسماك في أعالي البحار..."**.

إلا أن ممارسة هذا الحق لا بد وأن يكون في حدود القانون³، الذي لا يجيز لأية دولة أن تحتكر الصيد في أعالي البحار، ويلزم جميع الدول، فرادة وبالتعاون فيما بينها، بحفظ وإدارة الموارد الحية لأعالي البحار⁴. هذا وقد ألزمت الفقرة الأولى من المادة 119 من اتفاقية قانون البحار الدول، في تحديدها لكمية الصيد المسموح بها ووضعها غير ذلك من تدابير حفظ الموارد الحية في أعالي البحار أن:

أولاً: تتخذ تدابير تهدف، على أساس أفضل الأدلة العلمية المتوفرة للدول المعنية، إلى صون أرصدة الأنواع المجتناة أو تجديدها، بمستويات يمكن أن تدر أقصى غلة قابلة للدوام كما تعينها العوامل البيئية والاقتصادية ذات الصلة، بما فيها الاحتياجات الخاصة للدول النامية، ومع مراعاة أنماط الصيد والترابط بين السلاسل السمكية وأية معايير دولية للحد الأدنى موصى بها بوجه عام سواء على الصعيد دون الإقليمي أو الإقليمي أو العالمي؛

¹ - أنظر: المادة الثانية من اتفاقية جنيف للبحر العالي لسنة 1958، والمادة الأولى من اتفاقية جنيف للصيد وصيانة الموارد الحية في أعالي البحار من نفس السنة.

² - للمزيد من التفاصيل، راجع: TRAVES Tullio, « La pêche en haute mer et l'avenir de la convention des Nation Unies sur le droit de la mer », in : A.F.D.I., Vol 38, 1992, p. 885-904.

³ - أنظر : ACCIOLY Hildebrando, « la liberté des mers et le droit de pêche en haute mer », in : R.G.D.I.P., Tome LX, 1957, p. 193-202.

⁴ - أنظر: المادة 117 والمادة 118 من اتفاقية قانون البحار.

ثانياً: تضع في اعتبارها ما يترتب على ذلك من الآثار في الأنواع المرتبطة بالأنواع المجتناة أو المعتمدة عليها بقصد صون أو تجديد أرصدة الأنواع المرتبطة أو المعتمدة بمستويات أعلى من المستويات التي يمكن أن يصبح فيها تكاثرها مهددا بصورة جدية.

تضمن الدول المعنية أن لا تميز تدابير الحفظ وتنفيذها، قانوناً أو فعلاً، ضد صيادي أية دولة¹. ويتم بصورة منتظمة تقديم وتبادل ما هو متوفر من المعلومات العلمية والإحصائيات عن كمية الصيد ومجهوده وغير ذلك من البيانات المتصلة بحفظ الأرصدة السمكية، عن طريق المنظمات الدولية المختصة، سواء كانت دون إقليمية أو إقليمية أو عالمية، حيثما يقتضي الحال ذلك، وباشتراك كافة الدول المعنية².

استجابة لمخاوف الدول الساحلية من أن ينعكس استغلال الدول البحرية الكبرى لثروات البحر العالي بالسلب على إجراءات الحفظ والإدارة المطبقة في مناطقها الاقتصادية، عقد مؤتمر من 5 إلى 7 سبتمبر 1990 بخصوص "حفظ وإدارة الموارد الحية لأعالي البحار"، وقد ضم المؤتمر العديد من الخبراء القانونيين وغير القانونيين المختصين بشؤون الحفظ والإدارة للموارد الحية.

خرج المؤتمر بالعديد من النتائج، منها ضرورة اتخاذ الإجراءات التي تهدف إلى تقليص الآثار الضارة الناتجة عن الصيد في أعالي البحار، وإدارة الأرصدة المشتركة في أعالي البحار طبقاً للأنظمة المطبقة في المناطق الاقتصادية الخالصة³.

دائماً في إطار تنظيم الصيد في أعالي البحار صدر عن الجمعية العامة للأمم المتحدة القرار رقم 225/44 في 22 ديسمبر 1989 بخصوص الصيد بالشرك ذات

1- الفقرة 3 من المادة 119 من اتفاقية قانون البحار.

2- الفقرة 2 من نفس المادة.

³ - TREVES Tullio, « Codification du droit international et pratique des Etats dans

le droit de la mer », in : R.C.A.D.I ., 1990, p. 13.

الحجم الكبير وأثره على الموارد الحية للبحار والمحيطات¹. وتحت مظلة الأمم المتحدة تم إبرام اتفاقان: الأول أبرم في 24 نوفمبر 1993، بواسطة مؤتمر الفاو، يهدف إلى احترام سفن الصيد في أعالي البحار للإجراءات الدولية للحفظ والإدارة، والثاني أبرم في 4 ديسمبر 1990، بواسطة مؤتمر ad hoc، يتعلق بالأرصدة السمكية المتداخلة المناطق الكثيرة الارتحال².

تجدر الإشارة إلى أن اتفاقية الصيد وصيانة الموارد الحية في أعالي البحار لعام 1958 اعترفت للدولة الساحلية **"بالمصلحة الخاصة"** في حفظ الموارد الحية في أعالي البحار الملاصقة لبحرها الإقليمي، وذلك من خلال الفقرة الأولى من مادتها السادسة بنصها على مايلي: **"لدولة الشاطئ مصلحة خاصة في المحافظة على إنتاجية الثروات الحية في أي منطقة من أعالي البحار مجاورة لبحرها الإقليمي"**. وأعطت لها الحق في المشاركة، على قدم المساواة، في كل نظام للبحوث والتنظيم لغرض المحافظة على الثروات الحية في مناطق أعالي البحار المجاورة لشواطئها، حتى ولو كان رعاياها لا يمارسون الصيد فيها³.

كما منحت هذه الاتفاقية للدولة الساحلية سلطة أن تتخذ⁴، من جانب واحد⁵، ما يلاءم من التدابير من أجل تنظيم والمحافظة على أي رصيد سمكي أو ثروة بحرية أخرى

¹ - للمزيد من التفاصيل راجع: SAVINI Michel, « la réglementation de la pêche en haute mer par l'assemblée générale des N.U. a propos de la Résolution 44/225 sur les grands filets maillants dérivants », in : A.F.D.I., 1999, p. 177.

² - عبد الله محمد الهواري، مشكلات الصيد في أعالي البحار، دراسة في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والاتفاقات الدولية الأخرى ذات الصلة بغرض وضع تنظيم قانوني للصيد في أعالي البحار، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2009، ص 43.

³ - المادة 2/6 من اتفاقية الصيد وصيانة الموارد الحية في أعالي البحار لعام 1958.

⁴ - المادة 1/7 من نفس الاتفاقية.

⁵ - اشترطت الفقرة الثانية من نفس المادة لكي تعتبر هذه التدابير الانفرادية من جانب الدولة الساحلية صحيحة ومطبقة على الدول الأخرى ورعاياها ضرورة مراعاة الشروط التالي: 1- وجود الحاجة للتطبيق =

في أي منطقة من أعالي البحار تجاور بحرهما الإقليمي¹، وذلك إذا لم تؤدي المفاوضات الجارية لهذا الغرض مع الدول الأخرى المعنية إلى اتفاق خلال ستة أشهر². كما اعترفت بعض اتفاقيات الصيد التي أبرمتها كندا بالمصلحة الخاصة لهذه الدولة في حفظ الموارد البحرية سواء التي توجد داخل منطقتها الاقتصادية الخالصة، أو تلك التي توجد خارج هذه المنطقة³. مع العلم أن القانون الكندي الصادر في 12 ماي 1994 قد ذهب إلى أبعد من ذلك بخصوص الميزة التفضيلية للدولة الساحلية في أعالي البحار حينما نص على أنه في إمكان السلطات الكندية أن تعوق مرور السفن الأجنبية فيما وراء حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة⁴.

=السريع لتدابير المحافظة وذلك في ضوء ما يوجد من معرفة خاصة بالصيد. 2- أن تؤسس التدابير المتخذة على معطيات علمية ملائمة. 3- أن لا تتضمن مثل هذه التدابير أي تمييز شكلي أو موضوعي في مواجهة الصيادين الأجانب.

¹ - حددت المادة الثانية من اتفاقية صيد وصيانة موارد الثروة البحرية في أعالي البحار لعام 1958 المقصود بإجراءات المحافظة بأنها: (.مجموع الإجراءات التي تجعل بالإمكان الحصول على أقصى غلة ممكنة من هذه الموارد بحيث يستطيع توفير أكبر كمية من الغذاء والمنتجات البحرية الأخرى..الغرض".تأمين الحصول على الغذاء اللازم لاستهلاك البشرية". ويلاحظ على هذا النص أنه لا يؤدي بشكل واضح إلى المحافظة على أرصدة الأنواع المجتناة أو تجديدها وفق الأدلة العلمية المتوفرة. لذا جاء نص الفقرة الأولى من المادة 119 من اتفاقية قانون البحار ليعالج ذلك النقص. فقد جعل هدف تدابير الصيانة "صون أرصدة الأنواع المجتناة أو تجديدها، بمستويات يمكن أن تدر أقصى غلة قابلة للدوام كما تعينها العوامل البيئية والاقتصادية ذات الصلة، بما فيها الاحتياجات الخاصة للدول النامية، ومع مراعاة أنماط الصيد والترابط بين السلالات السمكية وأية معايير دولية موصى بها بوجه عام سواء على الصعيد دون الإقليمي أو الإقليمي أو العالمي". للمزيد من التفاصيل راجع: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 451-452.

² - تظل هذه التدابير سارية إلى أن يتم تسوية الخلاف بين الدول المعنية وفق طرق التسوية المنصوص عليها في الاتفاقية. الفقرة الثالثة من المادة السابعة من نفس اتفاقية الصيد لعام 1958.

³ - من هذه الاتفاقيات نذكر: الاتفاقية الكندية الإسبانية المبرمة في 10 جوان 1976، الاتفاقية الكندية الكويتية المبرمة في 12 ماي 1977، الاتفاقية الكندية البلغارية المبرمة في 27 سبتمبر 1977، الاتفاقية الكندية الرومانية المبرمة في 17 جانفي 1978، الاتفاقية الكندية البرتغالية المبرمة في 29 جويلية 1979.

⁴ - عبد الله محمد الهواري، مرجع سابق، ص 47-48.

وجعلت اتفاقيتا 1958 و1982 من واجب الدول التعاون في حفظ وإدارة الموارد الحية في البحر العالي، وهذا ما قرره المواد الرابعة والخامسة والثامنة من الاتفاقية الأولى، والمواد 117 و118 و120 من الاتفاقية الثانية.

تجعل المادة 117 من واجب جميع الدول اتخاذ التدابير الضرورية بالنسبة لرعايا كل منها من أجل حفظ الموارد الحية في أعالي البحار أو التعاون مع دول أخرى في اتخاذ تلك التدابير. وعلى الدول، وفقاً للمادة 118، أن تتعاون فيما بينها في حفظ وإدارة هذه الموارد الحية. وتلزم المادة 120 الدول المعنية على التعاون من أجل حفظ الثدييات البحرية، وتلزمها في حالة الحيتانيات، أن تعمل من أجل ذلك من خلال المنظمات الدولية المناسبة¹.

ولابد من الإشارة إلى أن هناك عدداً من المنظمات الدولية العالمية أو الإقليمية تختص بحفظ وإدارة الموارد الحية في البحار عموماً أو في البحر العالي بشكل خاص، فعلى النطاق العالمي، هناك لجنة الصيد التابعة لمنظمة الغذاء والزراعة الدولية التي أنشأتها عام 1965، وتختص هذه اللجنة بدراسة برامج منظمة الغذاء والزراعة الدولية المتعلقة بالمصايد وتقديم التوصيات المناسبة بذلك، ودراسة مشاكل الصيد ذات الصبغة الدولية وتقييمها وتقديم الحلول لها. أما على النطاق الإقليمي، هناك العديد من اللجان والتنظيمات التي تختص بأنواع معينة من الأسماك أو بمناطق معينة، مهمتها الأساسية توثيق التعاون بين الدول الأعضاء فيها من أجل حماية وإدارة الموارد الحية في تلك المناطق، منها ما هو تابع لمنظمة الغذاء والزراعة الدولية²، ومنها ما هو منشأ بموجب اتفاقيات دولية مبرمة بين الدول المعنية³.

¹ - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 452.

² - كمجلس مصايد الهادي - الهندي والمجلس العام لمصائد المتوسط ولجنة مصائد المحيط الهندي ولجنة مصائد المحيط الأطلسي الشرقي الأوسط ولجنة مصائد الأطلسي الغربي الأوسط. تجد تفاصيل ذلك في وثيقة الأمم المتحدة رقم: A/CONF.62/L.14 الصادرة في 10 جويلية 1976.

³ - منها: اللجنة الدائمة لسلمون بحر البلطيق، اللجنة الدولية لمصائد بحر البلطيق، اللجنة الدولية لحماية تونا الأطلسي، اللجنة الدولية لمصائد الأطلسي الشمالي الغربي، اللجنة الدولية لمصائد الأطلسي الجنوبي الشرقي، اللجنة الدولية لمصائد الهادي الشمالي، اللجنة الدولية لمصائد الهادي للسالمون.

الفرع الثالث

حرية البحث العلمي وإقامة المنشآت

نظرا للتقدم التكنولوجي الكبير الذي وصلت إليه الدول، أصبح بإمكانها استغلال الثروات الهائلة التي تزخر بها البحار في أي منطقة كانت في عرض البحر. استنادا إلى هذا فإن حرية البحر العالي لم تعد تقتصر على حرية الملاحة البحرية، فقط، بل تعدتها إلى حريات أخرى ومن أبرزها حرية البحث العلمي (أولا) وحرية إقامة المنشآت (ثانيا).

أولا: حرية البحث العلمي البحري

نصت اتفاقية قانون البحار صراحة على حرية البحث العلمي البحري لجميع الدول والمنظمات الدولية المختصة في البحر العالي¹، بل وأكثر من ذلك، نجدها قد حرصت على تشجيع البحث العلمي البحري² والتعاون الدولي في هذا المجال³، وذلك في إطار المبادئ العامة التي وضعتها المادة 240 من الاتفاقية بنصها على مايلي: "تنطبق في إجراء البحث العلمي البحري المبادئ التالية:

(أ) يجري البحث العلمي البحري للأغراض السلمية وحدها؛

(ب) يجري البحث العلمي البحري بوسائل وطرق علمية مناسبة تتفق مع هذه الاتفاقية؛

(ج) لا يتعرض البحث العلمي البحري بطريقة لا يمكن تبريرها لأوجه الاستخدام المشروعة الأخرى للبحار المتفقة مع هذه الاتفاقية، ويولى الاحترام الواجب في سياق أوجه الاستخدام هذه؛

(د) يجري البحث العلمي البحري وفقا لكافة الأنظمة ذات الصلة المعتمدة طبقا لهذه الاتفاقية بما فيها الأنظمة المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها".

1- أنظر: الفقرة الفرعية (و) من الفقرة الأولى من المادة 87 من اتفاقية قانون البحار، والمادة 257 من نفس الاتفاقية.

2- المادة 239 من نفس الاتفاقية.

3- المادة 242 من نفس الاتفاقية.

جاء المبدأ الأول تجسيدا للقاعدة الأساسية الواردة في المادة 88 من الاتفاقية التي تقضي بتخصيص أعالي البحار للأغراض السلمية. وهذا المبدأ يدعون إلى طرح تساؤل عن مدى تعارض تجارب السلاح، وخاصة النووي منه، مع الأغراض السلمية المحددة للبحث العلمي البحري¹.

إن تجارب السلاح، وخاصة النووي، تتعارض تماما مع المبدأ العام في حرية البحار². إذ تؤدي إلى حرمان المجتمع الدولي من مساحات واسعة من البحار بسبب ما يؤدي إليه الانفجار النووي من عرقلة للملاحة والصيد والطيران ومد الأسلاك والأنابيب المغمورة وهلاك الأحياء المائية والانفجار غير المحدود للثروات الحية في تلك المناطق. كما أن سقوط التراب الذري إلى مسافة عدة آلاف من الأميال من منطقة التجارب يؤثر على تلك المناطق بكاملها، وتبقى آثار هذه التجارب فترة طويلة من الزمن³، وهو ما

¹ - تعرضت لجنة القانون الدولي لهذه المشكلة أثناء بحثها لمشروع اتفاقيات قانون البحار في دورتها الثامنة عام 1956 ولم تتخذ أي موقف واضح منها، كما أن مؤتمر جنيف لم ينجح بالنص على حل لهذه المشكلة، باستثناء عبارة الاستعمال المعقول الواردة في المادة الثانية من اتفاقية البحر العالي. كما أن اتفاقية قانون البحار لعام 1982 اكتفت، في المادة 88 بالنص على مايلي: "تخصص البحار العليا للأغراض السلمية"، وأوردت مبادئ المادة 240 المذكورة آنفا في المتن. ورغم أن هذه النصوص تتضمن تحريما لتجارب السلاح، إلا أن الأمر غير واضح تمام الوضوح وقد يؤدي إلى الخلاف والمنازعات.

² - هناك اتفاقيات تحرم إجراء التجارب الذرية على دول معينة، كالدول المنهزمة في الحرب العالمية الثانية على أساس معاهدات السلام، كألمانيا الاتحادية وفقا لاتفاقيات باريس المبرمة في 23 أكتوبر 1954، والنمسا وفقا للمعاهدة المبرمة في 15 مارس 1955، ودول أمريكا اللاتينية وفقا لمعاهدة (Tlatelco) المبرمة في 14 فيفري 1967 التي تحرم الأسلحة الذرية في أمريكا اللاتينية، كل الدول المتعاقدة في معاهدة عدم انتشار الأسلحة الذرية المبرمة في عام 1968. بالإضافة إلى المعاهدات التي تحرم إجراء التجارب الذرية في بعض المجالات البحرية كالقطب الجنوبي وأمريكا اللاتينية وقيعان البحار والمحيطات بصورة عامة. زيادة إلى معاهدة تحريم تجارب السلاح الذري في الفضاء الجوي وفي الفضاء الخارجي وتحت الماء الموقعة في موسكو في 5 أكتوبر 1963، ومعاهدة وضع الأسلحة الذرية وبقية أسلحة الدمار الشامل فوق قيعان البحار والمحيطات وفي باطن تلك القيعان الموقعة في لندن وموسكو وواشنطن في 11 فيفري 1971.

³ - بين المندوب البولوني (بييرزا نك) في اللجنة الثانية لمؤتمر جنيف عام 1958 أن المساحات التي تغطيها التجارب الذرية تزيد عن 800 ألف ميل مربع. أنظر: وثائق مؤتمر جنيف، الجزء الرابع، ص7 فقرة

يتعارض أيضا مع المبدأ الثاني والثالث من مبادئ المادة 240 من اتفاقية قانون البحار.

كما أن إجراء هذه التجارب يتعارض مع ميثاق الأمم المتحدة الذي يدعو جميع الأعضاء إلى تشجيع التعاون الدولي في سبيل السلام. والدول التي تستعمل البحر العالي بهذا الشكل تكون قد استعملته "وكأنه جزء من مياهها الداخلية"¹. ويتعارض كذلك مع الاستعمال المعقول للبحر العالي الوارد في المادة الثانية من اتفاقية البحر العالي لعام 1958.

إن إجراء التجارب النووية يؤدي بالنتيجة إلى ممارسة الدولة لنوع من السيادة الوقتية والفعلية على جزء من البحر العالي، وذلك لأن هذه التجارب تؤدي إلى منع الدول الأخرى فعليا من دخول تلك المنطقة، كما يقول الأستاذ جيدل. وقد سبق للقاضي مور (Moore) أن أكد عدم جواز التعرض للملاحة في البحار العليا لأي سبب كان².

حثت اتفاقية قانون البحار الدول والمنظمات الدولية المختصة للتعاون فيما بينها، عن طريق إبرام اتفاقات ثنائية ومتعددة الأطراف، لتهيئة ظروف مواتية لإجراء البحث العلمي البحري في البيئة البحرية لتحقيق تضافر جهود العلماء في دراسة جوهر ظواهر البيئة البحرية والعمليات التي تحدث فيها ودراسة العلاقات المتبادلة بين هذه الظواهر والعمليات³. هذا وقد ألزمت الاتفاقية هذه الدول والمنظمات بنشر وإذاعة كافة المعلومات والمعرفة التي تكون قد توصلت إليها في مجال البحث العلمي البحري⁴.

ولهذا الغرض فقد أوجبت الاتفاقية على الدول أن تعمل بنشاط، منفردة وبالتعاون مع غيرها من الدول والمنظمات الدولية المختصة، على تشجيع تدفق البيانات والمعلومات العلمية ونقل المعرفة الناتجة عن البحث العلمي البحري، خاصة إلى الدول النامية،

¹ - راجع : خطاب المندوب السوفيتي (تونكين) في اللجنة الثانية لمؤتمر جنيف عام 1958، وثائق مؤتمر

جنيف، الجزء الرابع، ص 11، فقرة 11.

² - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 454-455.

³ - المادة 243 من اتفاقية قانون البحار.

⁴ - المادة 244 من نفس الاتفاقية.

وكذلك على تعزيز قدرات البحث العلمي البحري المستقلة في الدول النامية بوسائل من بينها برامج لتوفير التعليم والتدريب اللازمين لعاملها التقنيين والعلميين.

وتبقي الدول والمنظمات الدولية المختصة مسؤولة عن ضمان إجراء البحث العلمي البحري، سواء أجرى من قبلها هي أو نيابة عنها، وفقا لأحكام اتفاقية قانون البحار¹، وتكون مسؤولة عما تتخذه من تدابير خرقا لهذه الاتفاقية فيما يتعلق بالبحث العلمي البحري الذي تجريه منظمات دولية مختصة، وتقدم تعويضا عن الأضرار الناجمة عن تلك التدابير. كما تكون مسؤولة، عملا بالمادة 235، عن الأضرار التي يسببها تلوث البيئة البحرية والناجم عن البحث العلمي البحري الذي تجريه هي أو يجري نيابة عنها. وفي ختام هذه النقطة، لا بد من الإشارة إلى الحكم الوارد في المادة 241 من اتفاقية قانون البحار الذي يقضي بأنه لا تشكل أنشطة البحث العلمي البحري الأساس القانوني لأية مطالبة بأي جزء من البيئة البحرية أو مواردها، وهذا ينسجم مع الطبيعة القانونية للبحر العالي القائمة على غياب السيادة لأي أحد على هذا الجزء من البحار.

ثانيا: حرية إقامة الجزر الاصطناعية والمنشآت

لم تنص اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام 1958 بطريقة صريحة على حق الدول في إقامة الجزر والمنشآت في أعالي البحار، وهذا على خلاف ما هو عليه الحال في اتفاقية قانون البحار لعام 1982 التي نصت على هذا الحق بموجب الفقرة الفرعية (د) من الفقرة الأولى من المادة 87 التي جاء فيها مايلي: " حرية إقامة الجزر الاصطناعية وغيرها من المنشآت المسموح بها بموجب القانون الدولي، رهانا بمراعاة الجزء السادس عشر".

بالعودة إلى مواد الجزء السادس الخاص بالجرف القاري نجد أن المادة 80 تحيل للمادة 60 الخاصة بالمنطقة الاقتصادية الخالصة، ومن دراسة هذه المواد وغيرها من المواد ذات العلاقة نتوصل إلى النتائج التالية:

1- إن ميدان ممارسة حرية إقامة الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات ينحصر في المياه التي تعلو المنطقة الدولية لقيعان البحار.

FRANCIS WODIE Vangah, Op.Cit., p.960-961.

2- إن إقامة الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات في البحر العالي حر لجميع الدول¹.

3- تلتزم الدولة التي تقيم هذه الجزر أو المنشآت والتركيبات بتقديم الإشعار الواجب بذلك والاحتفاظ بوسائل دائمة للتنبيه إلى وجودها. وتُزال أية منشآت أو تركيبات تهجر أو يتوقف استعمالها لضمان سلامة الملاحة، مع مراعاة عدم الإضرار بالمجتمعات السمكية والبيئة البحرية وحقوق الدول الأخرى وواجباتها.

4- يمكن إقامة مناطق سلامة معقولة حول هذه الجزر والمنشآت والتركيبات بحدود تضمن وجود صلة معقولة بينها وبين طبيعة ووظيفة الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات، ولا تتجاوز 500 متر حولها. ويعطى الإشعار الواجب عن مدى مناطق السلامة.

5- تلتزم جميع السفن، باحترام مناطق السلامة وتطبيق المعايير الدولية المقبولة عموماً فيما يتعلق بالملاحة في جوار الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات ومناطق السلامة.

6- لا يجوز إقامة الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات ومناطق السلامة حولها إذا أدى ذلك إلى إعاقة الملاحة في الممرات البحرية المعترف بأنها جوهريّة للملاحة الدولية.

7- ليس لهذه الجزر والمنشآت والتركيبات مركز الجزر، وليس لها بحر إقليمي ولا يؤثر وجودها على تعيين حدود البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري².

نظمت اتفاقية قانون البحار حق إقامة الجزر الاصطناعية والمنشآت، الذي يرتبط أساساً بحرية البحث العلمي البحر، بطريقة وازنت بها بين هذا الحق وباقي الحريات

¹ - أنظر: أحمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار...، مرجع سابق، ص 341.

² - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 459-460.

الأخرى¹، خاصة حرية الملاحة البحرية وهذا ما يتجلى، على سبيل المثال، من خلال نص المادة 261 الذي جاء فيه مايلي: "لا يجوز أن تشكل إقامة واستخدام أي نوع من منشآت البحث العلمي أو معداته عقبة تعترض الطرق المقررة للملاحة الدولية".

وضمامنا لملاحة دولية آمنة نصت المادة 262 على مايلي: "تحمل المنشآت أو المعدات المشار إليها في هذا الفرع علامات هوية تحدد الدولة المسجلة فيها أو المنظمة الدولية التي تملكها، وتكون مزودة بإشارات تحذير مناسبة ومتفق عليها دولياً لتأمين السلامة في البحر وسلامة الملاحة الجوية، مع مراعاة القواعد والمعايير التي أقرتها المنظمات الدولية المختصة".

لا تقتصر حرية أعالي البحر على الدول الساحلية، وإنما تتعدها في ظل اتفاقية قانون البحار إلى الدول غير الساحلية، وهذا ما يستتبع بالضرورة جملة من التسهيلات والضمانات لممارسة هذه الأخيرة لحقوقها في الملاحة في البحار المكرس صراحة في اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

¹ - أنظر: SAADE Leila, La Loi du pavillon en droit penal, Thèse pour le doctorat d'Etat en droit , université de droit, d'économie et de science sociaux de Paris II, juin 1990, 1990, p. 143-147.

المطلب الثالث

حق وصول الدول غير الساحلية إلى البحر ومنه

وحرية المرور العابر

اجتمعت عوامل كثيرة جعلت أهمية البحار تتعاظم، ولعل من أهم هذه العوامل التقدم التكنولوجي الكبير الذي أحرزته الدول، والذي سمح لها باستكشاف البحار واستغلال الثروات الهائلة، الحية منها وغير الحية، التي يزخر بها عمودها المائي وقاعها وباطن قاعها.

فتحت هذه الثروات شهية الدول البحرية الكبرى، التي تسابقت فيما بينها لاستغلال هذه الثروات في أي منطقة كانت في عرض البحر، ما دفع الدول الساحلة النامية أن تطالب بفرض سيادتها الإقليمية على المناطق البحرية المحاذية لشواطئها في محاولة منها للحفاظ على مصالحها الاقتصادية في هذه المناطق. هذا المطلب، الذي لقي معارضة شديدة من الدول البحرية الكبرى، تحقق لها بطريقة نسبية وتدرجية، بعد عدة مناقشات حادة ومطولة جمعت الطرفين والتي أسفرت في نهاية المطاف عن إبرام اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

لقت هذه الاتفاقية "بستور المحيطات" لكونها تناولت كل المواضيع الجوهرية التي أثارت خلافات كبيرة بين مختلف الدول، ومن بينها موضوع "حق وصول الدول غير الساحلية إلى البحر وحرية المرور العابر"، الذي خصصت له تسع مواد في إطار جزئها العاشر.

وصف هذا الجزء من الاتفاقية على أنه "اتفاقية صغيرة داخل اتفاقية كبيرة"¹ لأنه تناول مسألة في غاية الأهمية أثارت جدلا كبيرا خلال مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار، هذا الجدل لا يعود إلى مدى حق الدول غير الساحلية في الملاحة في البحر، لأن هذا الحق كان قد تقرر في العديد من المواثيق الدولية (الفرع الأول)، وإنما يعود إلى مشكلة ضرورة مرور هذه الدول على أقاليم الدول المجاورة ذات السيادة بهدف وصولها

¹ - TAVERNIER Paul, « Les Nouveaux Etats Sans Littoral D'Europe et D'Asie et -

L'accès A La Mer », in : R.G.D.I.P., T. 97, 1993/3, p. 731-732.

إلى البحر (الفرع الثاني)، هذه المشكلة التي حاولت اتفاقية قانون البحار أن تحلها بطريقة توفيقية استجابت بها وبدرجات متفاوتة لمختلف المطالب المتعارض التي تقدمت بها الدول غير الساحلية من جهة ودول المرور من جهة أخرى خلال مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار (الفرع الثالث).

الفرع الأول

حق الدول غير الساحلية في الملاحة في البحر

عرّفت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 "الدول غير الساحلية"¹ في الفقرة الأولى (أ) من المادة 124 على أنها: "كل دولة ليس لها ساحل بحري". يفهم من خلال هذه الفقرة أن الدولة غير الساحلية هي دولة ليس لها اتصال مباشر بالبحر، أي أنها دولة محصورة بأقاليم دول أخرى ذات سيادة تجعل وصولها إلى البحر مرهونا بمرورها على هذه الأقاليم.

يثير هذا الموقع الجغرافي للدول غير الساحلية مشكلة قانونية لكون أن وصول هذه الدول إلى البحر يستدعي بالضرورة مرورها على أحد الأقاليم المجاورة على الأقل، هذا المرور الذي قد تعارضه "دول المرور"² العابرة³ استنادا لما لها من سيادة يقرها لها القانون الدولي على أقاليمها.

¹ - درج الكتاب على إطلاق تسميات مختلفة على هذه الدول كالدول المغلفة والدول المحاطة باليابسة والدول الحبيسة، وكلها تدل على واقع جغرافي واحد هو عدم الإطلال على البحر. أنظر: محمد الحاج محمود، حقوق الدول عديمة السواحل في الملاحة في البحار وفي الوصول إليها، مجلة المجمع العلمي العراقي، المجلد الحادي والثلاثون، الجزء الرابع، 1980، ص 192.

² - "تعني "دولة المرور العابرة" كل دولة، سواء أكان لها ساحل بحري أم لا، تقع بين دولة غير ساحلية والبحر، وتجري حركة المرور خلال إقليمها". الفقرة الأولى (ب) من المادة 124 من اتفاقية قانون البحار.

³ - "تعني "حركة المرور العابرة" مرور الأشخاص و الأمتعة والبضائع ووسائل النقل عبر إقليم دولة أو أكثر من دول المرور العابرة، عندما لا يتعدى المرور عبر الإقليم المذكور جزءا من رحلة كاملة تبدأ أو تنتهي في إقليم الدولة غير الساحلية، سواء رافق هذا المرور نقل من سفينة إلى أخرى، أو خزن أو تجزئة الشحنة، أو تغيير في أسلوب النقل، أو لم يرافقه". الفقرة الأولى (ج) من نفس المادة. =

يمكن للدولة الساحلية أن تحل هذه المشكلة عن طريق إبرام اتفاقيات ثنائية أو إقليمية مع دول المرور، ولكن هذا لا ينشأ حقاً عاماً للدول غير الساحلية في الوصول إلى البحر ومنه، لذلك سعت الدول غير الساحلية جاهدة من أجل إقرار هذا الحق. بالرغم من أن حق الدول غير الساحلية في الوصول إلى البحر قد يتعارض مع مبدأ سيادة دول المرور على أقاليمها، إلا أن هذا الحق يجد ما يبرره أيضاً من الناحية القانونية، فمبدأ تساوى الدول في السيادة يستتبع، بالضرورة، عدم جواز حرمان الدول غير الساحلية من مزايا البحر بسبب موقعها الجغرافي، إضافة إلى المبدأ الكلاسيكي المستقر في القانون الدولي للبحار الذي يقضي بحرية أعالي البحار، أي حق جميع الدول على أعالي البحار.

استناداً لما تقدم، فقد تكرر حق الدول عديمة السواحل في الملاحة في البحار في عدة معاهدات دولية سابقة للمؤتمر الأول لقانون البحار، لعل من أهمها معاهدة وستفاليا لعام 1648 ومعاهدات الصلح لعام 1919¹. كما حضي هذا الحق **باعتراف دولي عام** في 20 أبريل 1921 وذلك بموجب التصريح الذي صدر عن مؤتمر برشلونة الذي انعقد بإشراف عصبة الأمم تنفيذاً لأحكام المادة 23 من العهد². هذا الحق الذي تضمنته صراحة اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام 1958 في مادتها الرابعة أعادت تأكيد المادة

=أما الفقرة الفرعية (د) من نفس الفقرة فتعرف "وسائل النقل" على أنها: "1- عربات سكك الحديد، والسفن البحرية والمراكب البحرية والنهرية، والعربات البرية؛ 2- الحمالين ودواب الحمل، عندما تتطلب ذلك الظروف المحلية". أما الفقرة الثانية من نفس المادة "فتجيز للدول غير الساحلية ودول المرور العابر أن تدرج ضمن وسائل النقل، بالاتفاق فيما بينها، خطوط الأنابيب وأنابيب الغاز ووسائل النقل الأخرى غير تلك المدرجة في الفقرة الأولى".

1- نصت اتفاقيات الصلح لعام 1919 على هذا الحق في المادة 273 من معاهدة فرساي والمادة 225 من معاهدة سان جرمان والمادة 153 من معاهدة نبي والمادة 209 من معاهدة تريانون. فقد نصت المادة 273 من معاهدة فرساي على أن: "يتفق الأطراف السامون المتعاقدون على الاعتراف بعلم سفن جميع الدول المتحالفة أو المشاركة والتي ليس لها ساحل بحري، عندما تكون مسجلة في محل واحد محدد واقع على إقليمها. ويعتبر هذا المحل ميناء تسجيل لتلك السفن".

2- للمزيد من التفاصيل راجع: محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري...، مرجع سابق، ص 244-245.

90 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بنصها على مايلي: **"لكل دولة ساحلية كانت أو غير ساحلية، الحق في تسيير سفن ترفع علمها في أعالي البحار"**.

لا يقتصر حق الدولة عديمة السواحل في البحار على حرية الملاحة فقط بل يتعداها إلى جميع الحريات الأخرى التي للدول في أعالي البحار، كحرية الصيد، وحرية مد الكابلات وخطوط الأنابيب، وحرية التحليق... الخ، وهذا ما تأكده، على سبيل المثال، الفقرة الأولى من المادة الثانية من اتفاقية البحر العالي لسنة 1958 والمادة الأولى من اتفاقية الصيد وصيانة الموارد الحية في البحر العالي من نفس السنة، بالإضافة إلى نص المادة 87 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

إن الاعتراف للدول عديمة السواحل بهذه الحريات جاء نتيجة لمبدأ المساواة في الحقوق والواجبات بين الدول، فالدولة حسب قول محكمة العدل الدولية **"تملك جميع الحقوق والواجبات الدولية المعترف بها في القانون الدولي"**¹.

يعتبر هذا المبدأ من الأركان الأساسية التي قامت عليها منظمة الأمم المتحدة. وهكذا ينطبق القانون الدولي للبحار بكل ما يتضمنه من حقوق والتزامات على الدول الساحلية وعلى الدول عديمة السواحل على حد سواء.

بمعنى أن أحكام اتفاقية قانون البحار لعام 1982، وقبلها اتفاقيات جنيف لعام 1958، لا تخص فقط الدول الساحلية وإنما تنطبق كذلك على الدول عديمة السواحل والدول المتضررة جغرافية، فأحكام هذه الاتفاقية لما تأتي بمبادئ عامة تتعلق بقانون البحار فهي تنطبق على جميع الدول على حد سواء حتى وإن لم تنص الاتفاقية على ذلك صراحة كما تفعل في بعض الأحيان²، ومن أمثلة ذلك نذكر ما جاء في المادة 17 من اتفاقية قانون البحار بنصها على مايلي: **"رأى بمراعاة هذه الاتفاقية، تتمتع سفن جميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، بحق المرور البريء خلال البحر الإقليمي"**.

1- في رأيها الإقتائي الصادر في 11 أبريل 1949 في موضوع تعويض الأضرار التي تصيب موظفي الأمم المتحدة، مجموعة الأحكام، 1949، ص 80.

2- في هذا المعنى راجع: H. THIERRY, « Les Etats privés de littoral maritime », in :

R.G.D.I.P., 1958, p. 614.

الفرع الثاني

مشكلة مرور الدول عديمة السواحل من وإلى البحر

بيننا سابقا أن حق الدول عديمة السواحل في الملاحة في أعالي البحار قد تم تكريسه بشكل صريح في عدة اتفاقيات دولية ومن أبرزها اتفاقية قانون البحار لعام 1982، إلا أن الإشكال الذي كان مطروحا منذ أن تم إقرار هذا الحق¹ لأول مرة هو التعارض القانوني بين مقتضيات تجسيد هذا الحق على أرض الواقع وسيادة الدول الفاصلة بين هذه الدول والبحر.

يتجلى هذا التعارض في كون أن وصول الدول عديمة السواحل إلى البحر العالي من أجل ممارسة حقها في حرية الملاحة يقتضي بالضرورة المرور على إقليم دولة واحدة على الأقل ذات سيادة. ما أدى إلى اختلاف الفقه الدولي حول الأساس القانوني الذي يمكن الارتكاز عليه من أجل تبرير حق مرور الدولة عديمة السواحل إلى البحر، والذي يمكن تلخيصه في اتجاهين اثنين، الأول يؤسسه على القانون الطبيعي² أو الاتفاق العام³، ما يعني "الحق التلقائي" للدول عديمة السواحل في المرور عبر أقاليم الدول الفاصلة إلى البحر العالي. الأمر الذي عارضه الاتجاه الثاني مؤسسا حق هذه الدول في المرور على الاتفاق بين الدول المعنية، وهذا يعني أن الدولة عديمة السواحل لا تستطيع المرور عبر أقاليم هذه الدول إلا بعد موافقتها.

¹ - أنظر: Projet d'article relatifs aux pays sans littoral soumis par l'Afghanistan, la Bolivie, la Hongrie, le mali, le Népal, la Tchecoslovaquie et la Zambie : A/AC. 138/93 (reproduit dans droit d'accès des Etats sans littoral..., 1988, p. 23) et la déclaration de Kampala de mars 1974 (reproduite dans droit d'accès des Etats sans littoral..., 1988, p.31).

² - من بين هؤلاء الفقهاء نذكر: الأستاذ شارل دوفيشر والأستاذ جفرسون.

³ - من بين هؤلاء الفقهاء نذكر: الأستاذ جوفر دولابراويل والأستاذ فوشي.

وإذا كان أغلبية الفقهاء قد اتبعوا الاتجاه الأول، إلا أن التعامل الدولي قبل اتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد ارتضي خلاف ذلك وهذا يتضح من خلال الاتفاقيات الثنائية الكثيرة التي أبرمت بين الدول بخصوص مرور الدول عديمة السواحل¹.

كثفت الدول عديمة السواحل من جهودها الرامية إلى إقرار حقها المطلق في المرور إلى أعالي البحار²، ما أدى إلى أن يضاف إلى قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 1105 (11) الصادر في 21 فيفري 1957 والداعي إلى عقد مؤتمر جنيف، فقرة توصي بدراسة مشكلة نفاذ الدول عديمة السواحل إلى البحر **"وفقا للتعامل الدولي والاتفاقيات الدولية للدول عديمة السواحل"**³. وقبل مؤتمر جنيف عقدت الدول عديمة السواحل مؤتمرا تمهيديا بجنيف في الفترة الممتدة من 10 إلى 14 فيفري 1958 تدارست فيه ما يجب اتخاذه من مواقف في المؤتمر العام، وتوصلت إلى إعداد وثيقة تضمنت سبعة مبادئ تهدف إلى حماية مصالحها في البحار معتبرتا إياها جزء لا يتجزأ من القانون الدولي العرفي الحالي. ويمكن تلخيص تلك المبادئ⁴ بما يلي⁵:

¹ - للمزيد من التفاصيل، راجع: المذكرة التي قدمتها الأمانة العامة للأمم المتحدة إلى مؤتمر جنيف لعام 1958 حول الدول عديمة السواحل برقم: 1 A/CONF.13/29 et add. والمنشورة في الجزء الأول من الوثائق الرسمية لمؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1958، ص 312 وما بعدها.

² - أنظر: الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة الخامسة عشر، الملاحق، النقطة 53 من جدول الأعمال، الوثيقة A/3250 الفقرة 14.

³ - سبق للجمعية العامة للأمم المتحدة أن أيدت مجهود هذه الدول في 20 فيفري 1957 بموجب قرارها رقم 1028 (11)، والذي جاء فيه مايلي: **"إن من الضروري أن تتمتع الدول عديمة السواحل بتسهيلات المرور العابر المناسبة إذا رغبتا في تشجيع التجارة الدولية"**. ودعا القرار جميع الأعضاء في الأمم المتحدة إلى **"الاعتراف الكلي، في مجال تجارة المرور العابر، بحاجات الدول الأعضاء غير الساحلية، وبالتالي منحها تسهيلات ملائمة حسب القانون الدولي والتعامل، مع الأخذ بنظر الاعتبار الحاجات المقبلة التي يقتضيها التطور الاقتصادي لتلك الدول"**.

⁴ - شبه زورك (Zourek) مندوب تشيكوسلوفاكيا ورئيس اللجنة الخامسة في المؤتمر الأول لقانون البحار، هذه المبادئ الواردة في المتن بحق المرور البريء في البحر الإقليمي، محاضر المؤتمر، الجزء السابع، ص 4-3.

⁵ - تجد نص هذه المبادئ في الملحق السابع من الوثيقة التي قدمتها الدول عديمة السواحل إلى مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1958 تحت رقم A/CONF.13/C.9/L.1 والمنشورة في الجزء السابع من وثائق المؤتمر، ص 71 وما بعدها.

1- إن حق الدول عديمة السواحل بالنفوذ بحرية إلى البحر ينتج من المبدأ الأساسي في حرية البحر العالي.

2- إن حق الدول عديمة السواحل في رفع أعلامها على السفن.

3- حق سفن هذه الدول في الملاحة في البحار وفقا للقواعد التي تخضع لها سفن بقية الدول.

4- حقها في المعاملة الأفضل أو على الأقل المعاملة المساوية لمعاملة سفن الدول الساحلية في موانئها.

5- حرية المرور العابر بين الدولة عديمة السواحل والبحر للأشخاص والبضائع مع أخذ الاتفاقيات الخاصة والاتفاقيات القائمة بعين الاعتبار. ويجب عدم إخضاع هذا المرور لأي رسوم جمركية أو ضرائب خاصة باستثناء الرسوم مقابل الخدمات.

6- تحتفظ دولة المرور بكامل الولاية على وسائل المواصلات، ويكون لها الحق في اتخاذ ما تراه من الإجراءات لضمان عدم مساس ذلك المرور بالأمن والصحة العامة فيها.

7- الإبقاء على الاتفاقيات النافذة بين الدول عديمة السواحل ودول المرور وإمكانية عقد اتفاقيات مماثلة في المستقبل بشرط أن لا يؤدي ذلك إلى عرقلة تطبيق هذه المبادئ¹.

وخلال مناقشات المؤتمر الأول لقانون البحار لاقت مطالب الدول عديمة السواحل² معارضة شديدة من قبل الدول الساحلية التي رأت فيها مساسا بسيادتها الإقليمية³، ونتيجة لذلك، جاءت الفقرة الأولى من المادة الثالثة من اتفاقية البحر العالي مترددة وغير فاصلة بصفة قطعية في النزاع القائم بين هذه الدول، إذ جاء نص الفقرة بالصيغة الآتية: "لغرض

1- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 410-411.

2- أنظر: تدخل مندوب تشيكوسلوفاكيا في اللجنة الخامسة لمؤتمر قانون البحار لعام 1958، وثائق المؤتمر، الجزء السابع، ص 18 فقرة 27 وص 26 الفقرتان 2 و4. وتدخل مندوب سيلان وبوليفيا والاتحاد السوفيتي في نفس اللجنة، الصفحات والفقرات على التوالي ص 18 فقرة 31، ص 21 فقرة 17، ص 24 فقرة 3 من نفس المرجع.

3- أنظر: تدخل المندوب البريطاني في نفس اللجنة، ص 13 فقرة 8 من نفس المرجع.

التمتع بحرية البحار العالية بقدر مساوي مع الدول الساحلية، يجب أن يكون للدول عديمة السواحل منفذ حر إلى البحر. ولهذا الغرض يجب على الدول الواقعة بين البحر وبين دولة عديمة السواحل أن تمنح، بالاتفاق المشترك مع هذه الأخيرة ووفقا للقانون الدولي الاتفاقي القائم:

- أ- للدولة عديمة السواحل، على أساس المبادلة، حرية المرور عبر إقليمها.
- ب- وإلى السفن التي ترفع علم هذه الدول نفس المعاملة المطبقة على سفنها أو على سفن أية دولة أخرى فيما يتعلق بدخول الموانئ البحرية واستعمالها".

حاولت اتفاقية البحر العالي من خلال نص الفقرة أعلاه أن توفق بين المطالب المتعارضة التي أبدتها الدول خلال مناقشات المؤتمر، وهذا يظهر جليا من خلال البلبلة الواردة في الفقرة، التي نجدها من جهة، قد أقرت حق الدول عديمة السواحل في ممارسة حق الملاحة البحرية في أعالي البحار بكيفية متساوية مع باقي الدول، وأقامت هذا الحق على حق هذه الدول في أن يكون لها "منفذ إلى البحر"، ما يعني حقها في المرور على إقليم دولة أجنبية للوصول إلى البحر. ومن جهة أخرى، ربطت هذا الحق الأخير "بالاتفاق المشترك"، ما يعني أن ممارسة هذه الحقوق مرتبط بإرادة وموافقة دولة المرور.

لم تفلح اتفاقية البحر العالي لعام 1958 في إرضاء الدول عديمة السواحل، ما دفع هذه الدول إلى أن تطرح مجددا مطالبها المذكورة آنفا أمام لجنة قاع البحار، إلا أن اللجنة لم تتوصل إلى نتيجة تزيد على إعداد جدول بالموضوعات التي تستحق البحث في مؤتمر دولي مقبل، رغم المناقشات المطولة التي دارت في اجتماعاتها المتكررة. وفي الفترة الممتدة من 20 إلى 22 مارس 1974 عقدت الدول عديمة السواحل والمتضررة جغرافيا مؤتمرا في كامبلا تبنت فيه إعلانا تطالب بموجبه بحقها في المرور إلى البحر ومن البحر بدون أية قيود¹، كما تقدمت بعدة مشاريع خلال دورات المؤتمر الثالث لقانون البحار².

1- أنظر: وثيقة الأمم المتحدة رقم: A/CONF. 62/23.

2- أنظر على سبيل المثال: المشروع الذي تقدمت به باكستان في الوثيقة رقم: A/CONF.63/C.2/L.48، والمشروع الذي تقدمت به بوليفيا وباراغواي حول معاملة سفن الدول عديمة السواحل في الموانئ في الوثيقة رقم: A/CONF.62/23. ونظر كذلك: المذكرة التوضيحية التي تقدمت بها 17 دولة غير ساحلية في =

الفرع الثالث

حق الدول غير الساحلية في المرور العابر

في ظل اتفاقية قانون البحار

على الرغم من أن حق الدول غير الساحلية في الملاحة في البحار قد تقرر لها في العديد من المواثيق الدولية، كما بينا سابقاً، إلا أن مشكلة مرورها على أقاليم الدول المجاور بهدف الوصول إلى البحر، دفعتها لأن تتقدم بعدة مشاريع خلال دورات المؤتمر الثالث لقانون البحار.

ركزت الدول الساحلية من خلال هذه المشاريع على عدة مسائل، أثارت نقاشات حادة نظراً لتعارضها مع مصالح دول المرور، ومن بين هذه المسائل الخلافية نذكر مسألة تحديد طبيعة المرور، فالدول عديمة السواحل أرادت أن يكيف مرورها على أقاليم الدول المجاور بقصد الوصول إلى البحر على أنه مرور عابر غير معاق¹ وهذا بهدف التخلص من جملة الشروط التي يمكن أن تفرضها دول المرور عليها خلال ممارستها لحق المرور. الأمر الذي عارضته دول المرور والتي انقسمت إلى فريقين، فريق لا يعارض منح الدول عديمة السواحل حق المرور العابر، وفريق آخر يعارض ذلك مستنداً لجملة من الظروف التي تمر بها دوله خاصة وأن هذا المرور يشكل استثناء على قاعدة جوهريّة يعترف بها القانون الدولي العرفي والوضعي على حد سواء ألا وهي سيادة هذه الدول على أقاليمها².

وفي محاولة من اتفاقية قانون البحار لتحقيق التوازن بين مصالح الدول عديمة السواحل ودول المرور جاء نص المادة 125 بصيغة توفيقية تركز حق الدول عديمة السواحل بالمرور العابر بكل حرية عبر أراضي دول المرور بكافة وسائل النقل، تركتاً مسألة تنظيم ممارسة هذا الحق للأطراف المعنية التي تتفق عليها عن طريق اتفاقات

= الوثيقة رقم: A/CONF.62/C.2/L.29 حول مشروع المواد المقدم من الدول السبع طلبت فيها اعتبار ذلك المشروع أساساً للمفاوضات.

¹ - تدخل مندوب زامبيا عند مناقشة المادة 109 من النص الوحيد في اللجنة الثانية خلال الدورة الرابعة في تقرير الوفد العراقي عن الدورة الرابعة، التقرير الثامن، ص 37.

² - انظر: تقرير لجنة الخبراء العرب لقانون البحر عن الدورة السادسة للمؤتمر، ص 29-32.

ثنائية أو متعددة الأطراف، وهذا في إطار ما لدولة المرور من حق في اتخاذ كل ما يلزم من التدابير التي تضمن أن الحقوق والتسهيلات المنصوص عليها في الجزء العاشر من اتفاقية قانون البحار للدول غير الساحلية لا تشكل، بأية صورة كانت، تعدياً على مصالحها المشروعة¹.

إرضاء للدول عديمة السواحل استبعدت المادة 126 من اتفاقية قانون البحار شرط الدولة الأكثر رعاية، وهذا بنصها على مايلي: **إن أحكام هذه الاتفاقية، وكذا أحكام الاتفاقيات الخاصة المتصلة بممارسة حق حرية الوصول إلى البحر ومنه، التي تنشئ حقوقاً وتسهيلات بسبب الموقع الجغرافي الخاص للدول غير الساحلية، مستبعدة من تطبيق شرط الدولة الأكثر رعاية**.

أثار هذا الشرط مناقشات حادة وخلافاً كبيراً بين الدول عديمة السواحل ودول المرور خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار، فدول المرور علقت موافقتها على مرور الدول عديمة السواحل عبر أقاليمها على شرط السماح لها بالمرور على أقاليم هذه الدول²، وهو الأمر الذي رفضته الدول عديمة السواحل معتبرتها إياه محاولة من هذه الدول لحرمانها من حق تقرر لها في عدة موثيق دولية آخرها اتفاقية جنيف للبحر العالي بموجب مادتها الرابعة.

بررت الدول عديمة السواحل موقفها هذا من الطلب المقابل الذي تقدمت به دول المرور بالاستناد إلى حجتين رئيسيتين هما:

أ- أن طلبها بالمرور على أقاليم الدول المجاورة بغية الوصول إلى البحر مؤسس ومبرر لكونها دول محصورة ليس لها أي منفذ للبحر، وهذا على خلاف دول المرور "الساحلية" التي هي ذات اتصال مباشر بالبحر.

1- أنظر: TRAVERNIER Paul, « les nouveaux Etats sans littoral d'Europe et d'Asie et l'accès a la mer », in : R.G.D.I.P., tome 97, 1993/3, p. 737-738.

2- أنظر: في تقرير الوفد العراقي عن الدورة الثالثة، التقرير الثالث، ص6، تدخل مندوبي كل من نيجيريا والأرجنتين وبيرو في جلسة يوم 1975/04/01 للجنة الثانية، وتدخل مندوب يوغوسلافيا يوم 1975/04/02 في نفس اللجنة، بالإضافة لتدخل كل من: مندوب إيران والبرازيل والسودان وتايلاند ورومانيا وليبيا في اللجنة الثانية عند مناقشة المادة 109 من النص الوحيد.

ب- أن هذه المسألة يمكن الاتفاق عليها عن طريق اتفاقيات ثنائية تكون نتاج مناقشات مستفيضة تربط الأطراف المعنية¹.

لم تستجب اتفاقية قانون البحار لعام 1982، بالمقابل، لمطالب الدول عديمة السواحل الرامية إلى حصول سفنها على معاملة متكافئة مع السفن الوطنية في موانئ دول المرور²، هذا المطلب الذي عارضته دول المرور بشدة خلال مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار، إلى جانب تخصيص مناطق حرة لهذه الدول.

بررت موقفها الرفض هذا بالاستناد على نقطتين، الأولى، أن هذه المعاملة المتكافئة لا يمكن أن تتضمنها اتفاقية قانون البحار، لكونها تتناول المسائل الجوهرية والعامة، فقط، المتصلة بالبحار. فمسألة المعاملة المتكافئة يمكن أن تقرر عن طريق اتفاقيات ثنائية³. وفي نقطة ثانية، وضحت دول المرور أن تقرير هذه المعاملة للدولة عديمة السواحل قد يتعارض مع مصالحها التي تضمنها ما لها من سلطة على موانئها⁴.

يمكن القول أن اتفاقية قانون البحار قد وفقت إلى حد كبير بين مختلف المطالب المتعارضة التي تقدمت بها الدول عديمة السواحل من جهة ودول المرور من جهة أخرى وهذا ما يظهر من خلال مقارنة المواد التي تضمنها النص الوحيد المنقح بمواد اتفاقية قانون البحار، في النقاط الآتية:

1- إن الاتفاقيات التي تعقد لغرض ممارسة حق المرور العابر وفق الفقرة الثانية من المادة 110 من النص الوحيد المنقح تركز على "شروط وأحكام" ممارسة المرور العابر، بينما أصبحت تلك الاتفاقيات تركز على "شروط وصور" المرور العابر وفق نفس

¹ - أنظر : تدخل مندوب أفغانستان في جلسة 1975/04/01 للجنة الثانية ومندوب نيبال في جلسة يوم 1975/04/02، تقرير الوفد العراقي عن الدورة الثالثة، التقرير الثالث، ص 6.

² - أنظر: تدخل مندوب سويسرا عند مناقشة المادة 115 من النص الوحيد في اللجنة الثانية خلال الدورة الرابعة للمؤتمر، المرجع نفسه، ص 40.

³ - اقتنعت اتفاقية قانون البحار بهذا التبرير، بدليل أنها أقرته بموجب المادة 128 والتي نصت فيها على مايلي: "يجوز، تسهيلاً لحركة المرور العابر، توفير مناطق حرة أو تسهيلات جمركية أخرى في موانئ الدخول والخروج بدول المرور العابر، عن طريق الاتفاق بين هذه الدول والدول غير الساحلية".

⁴ - أنظر: تقرير لجنة العرب لقانون البحر، مرجع سابق، ص 33.

الفقرة من المادة 125 من الاتفاقية. ومعلوم أن هذا التعديل يعتبر لصالح الدول عديمة السواحل لأنه يخفف من شدة هذا القيد الأساسي الذي تتمسك به دول المرور البحرية.

2- إن الفقرة الثالثة من المادة 125 من الاتفاقية حددت التدابير التي يمكن لدولة المرور العابر اتخاذها لحماية لمصالحها المشروعة بالتدابير "اللازمة"، بينما جاء ذلك مطلقاً في الفقرة المقابلة من المادة 110 من النص الوحيد المنقح. وهذا التعديل يمكن أن يعتبر لصالح الدول عديمة السواحل أيضاً لأنه يقيد من حرية دولة المرور العابر.

3- تقضي الفقرة الثانية من المادة 127 من الاتفاقية بعدم إخضاع وسائل النقل المارة مروراً عابراً وكذلك التسهيلات الأخرى المقدمة إلى الدول عديمة السواحل، إلى ضرائب ورسوم تزيد على ما تفرضه دولة المرور العابر على نفس الوسائل والتسهيلات المستخدمة من قبلها، بينما اقتصر حكم الفقرة الثانية من المادة 112 من النص الوحيد المنقح على وسائل النقل فقط ولم يشمل التسهيلات. وهذا أيضاً تعديل لصالح الدول عديمة السواحل.

4- وفي مجال التعاون في ميدان وسائل النقل والمنشآت والمعدات المينائية تكون الدعوة إلى التعاون وفق المادة 114 من النص الوحيد المنقح لدولة المرور الساحلية، بينما تكون الدعوة إلى التعاون وفق المادة 129 من الاتفاقية من حق الطرفين معا.

5- وبالنسبة لتفادي أو إزالة التأخيرات التي تصادف المرور العابر، تقضي الفقرة الأولى من المادة 115 من النص الوحيد المنقح بأن تتخذ دول المرور العابر كل التدابير اللازمة لتجنب أي تأخير أو تقييد للمرور العابر، باستثناء حالات القوة القاهرة. بينما قصرت نفس الفقرة من المادة 130 من الاتفاقية على اتخاذ التدابير لغرض تفادي التأخيرات أو غيرها من الصعوبات ذات الطابع التقني، فقط، ولم تشر إلى حالة القوة القاهرة¹.

¹ - محمد الحاج محمود، مرجع سابق، ص 421-422.

بهذا تكون اتفاقية قانون البحار قد أكدت صراحة على حق الدول عديمة السواحل في الوصول إلى البحر، ونظمت هذا الحق بطريقة وفقت بها بين مختلف المطالب المتعارضة التي تقدمت بها الدول عديمة السواحل من جهة، ودول المرور من جهة أخرى.

حرصت الاتفاقية على عدم المساس بسيادة دول المرور، وهذا يظهر خاصة من خلال إخضاع ممارسة المرور العابر للاتفاق بين الدول المعنية، إلا أنها ومن جهة أخرى، لم تفرط في حق الدول عديمة السواحل في الوصول للبحر، هذا الحق الذي يجد أساسه في عدة مبادئ قانونية دولية لعل أهمها مبدآن، الأول، يتفرع عن القانون الدولي بصفة عامة ألا وهو "مبدأ مساواة الدول في السيادة". أما المبدأ الثاني، فهو "مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار" الذي يتضمنه القانون الدولي للبحار.

إذا نظرنا لأحكام الجزء العاشر من اتفاقية قانون البحار والخاص بحق وصول الدول غير الساحلية إلى البحر ومنه وحرية المرور العابر، من زاوية الدول عديمة السواحل نجد أن هذه الأحكام لم تكفي، فقط، بإقرار حق الدول الساحلية في الوصول إلى البحر، بل حرصت، كذلك، على تسهيل ممارسة هذا الحق، وهذا ما يتضح من خلال المسائل الآتية:

1- إعفاء الدول عديمة السواحل عند ممارسة المرور العابر من الرسوم الجمركية والضرائب والرسوم الأخرى التي قد تفرضها عليها دولة المرور¹.

¹ - وهذا ما تأكدته المادة 127 بنصها على مايلي: "1- لا تخضع حركة المرور العابر لأي رسم جمركي أو ضريبة أو أي رسم آخر باستثناء الرسوم التي تجبى مقابل تقديم خدمات معينة بصدد هذا المرور العابر.
2- لا تخضع وسائل النقل المارة مروراً عابراً والتسهيلات الأخرى المقدمة إلى الدول غير الساحلية والتي تستخدمها هذه الدول، لضرائب أو رسوم تزيد على تلك التي تجبى مقابل استخدام وسائل النقل التي تخص دولة المرور العابر".

2- جواز توفير مناطق حرة أو تسهيلات جمركية أخرى في موانئ الدخول والخروج بدول المرور¹.

3- التعاون في بناء وتحسين وسائل النقل².

4- اتخاذ تدابير لتفادي أو إزالة التأخيرات أو غيرها من الصعوبات ذات الطابع التقني في حركة المرور العابر³.

5- معاملة السفن التي ترفع أعلام الدول غير الساحلية بمعاملة مساوية لتلك التي تمنح للسفن الأجنبية الأخرى في الموانئ البحرية⁴.

6- جواز منح مزيد من تسهيلات المرور العابر، وهذا ما تأكده صراحة المادة

132 من اتفاقية قانون البحار بنصها على مايلي: "لا يترتب على هذه الاتفاقية بأي وجه سحب تسهيلات مرور عابر تفوق تلك المنصوص عليها في هذه الاتفاقية وتكون محل اتفاق بين الدول الأطراف في هذه الاتفاقية أو ممنوحة من قبل دولة طرف. كما أن هذه الاتفاقية لا تحول دون أن تمنح على هذا النحو تسهيلات أكبر في المستقبل".

¹ - المادة 128 من اتفاقية قانون البحار.

² - تنص المادة 129 من اتفاقية قانون البحار على مايلي: "حيث لا توجد في دول المرور العابر وسائل للنقل تكفل أعمال حرية المرور العابر، أو حيث تكون الوسائل الموجودة فيها، بما في ذلك المنشآت والمعدات المينائية، غير كافية من أية ناحية، يجوز لدول المرور العابر والدول غير الساحلية المعنية أن تتعاون في بناء تلك الوسائل أو تحسينها".

³ - تنص المادة 130 من نفس الاتفاقية على مايلي: "1- تتخذ دول المرور العابر كل التدابير المناسبة لتفادي التأخيرات أو غيرها من الصعوبات ذات الطابع التقني في حركة المرور العابر. 2- في حالة حدوث تأخيرات أو صعوبات من هذا القبيل، تتعاون السلطات المختصة في دول المرور العابر وفي الدول غير الساحلية المعنية لإزالة هذه التأخيرات أو الصعوبات بسرعة".

⁴ - المادة 131 من نفس الاتفاقية.

المبحث الثاني

القيود الواردة على مبدأ حرية البحر العالي

يختلف النظام القانوني الذي يحكم البحر العالي عن الأنظمة القانونية الأخرى التي تنظم المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية، هذا الاختلاف الذي جاء في إطار محاولة التوفيق بين مختلف المطالب المتعارضة التي تقدمت بها الدول خلال المؤتمرات الدولية المتعاقبة الهادفة لوضع تقنين دولي ينظم مختلف المسائل المرتبطة بالبحار بطريقة توازن بين مختلف المصالح.

بينما فيما تقدم أن المناطق البحرية القريبة من شواطئ الدول أصبحت، في إطار اتفاقية قانون البحار لعام 1982، تخضع لسيادة هذه الدول أو لولايتها، وما للدول الأخرى في هذه المناطق إلا بعض الحقوق الضيقة التي تتزايد بصفة نسبية كلما ابتعدنا عن الشاطئ نحو البحر، لتتلاشي، كليا، في نطاق منطقة التراث المشترك للإنسانية والبحر العالي.

تحكم نظام البحر العالي "قاعدة تقليدية" مفادها **حرية أعالي البحار**، هذه القاعدة التي تترتب عنها جملة من الآثار القانونية، والتي يمكن إجمالها في نقطتين أساسيتين، الأولى، هي حرية الدول في الملاحة واستغلال ثروات هذه المنطقة، أما الثانية، فهي خضوع السفن في هذه المنطقة للولاية الخالصة لدولة العلم.

إذا كانت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد أوردت قيودا على سيادة الدول الساحلية في مجال إقليمها البحري، وحدت من ولاية هذه الدول على المناطق البحرية الواقعة بين إقليمها البحري والبحر العالي خدمة لمصالح الجماعة الدولية، فإنها بالمقابل، وخدمة لمصالح الدول الساحلية، أوردت استثناء على مبدأ حرية البحر العالي بمنحها للدول الساحلية حق المطاردة الحثيثة **(المطلب الأول)**. إن منح الدول حرية مطلقة في أعالي البحار سيؤدي حتما إلى فوضى عارمة، وتقاديا، لذلك نجد اتفاقية قانون البحار قد جرمت بعض الأعمال في أعالي البحار ومنحت للسفن الحربية، لجميع الدول، حق زيادة السفن التي تصادفها في هذه المنطقة وتشتبه فيها بأنها تقوم بهذه الأعمال **(المطلب الثاني)**، كما ألزم جميع الدول بضرورة حماية البيئة البحرية **(المطلب الثالث)**.

المطلب الأول

حق المطاردة الحثيثة

يعتبر حق المطاردة الحثيثة من بين الاستثناءات الجوهرية التي أقرتها اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على مبدأ حرية أعالي البحار، هذا الاستثناء الذي جاء في إطار الموازنة الدقيقة التي حاولت الاتفاقية أن تقيمها بين مصالح الجماعة الدولية في ضمان ملاحية بحرية آمنة وحرية، ومصالح الدول الساحلية التي تريد أن تضمن وتدافع عن ما لها من سيادة أو حقوق سيادية في المناطق البحرية الخاضعة لولايتها.

يتلخص حق المطاردة الحثيثة في الاعتراف لسلطات الدولة الساحلية المختصة بتعقب أية سفينة تجارية أجنبية تقوم بانتهاك قوانين وأنظمة هذه الدولة في أحد المناطق البحرية الخاضعة لولايتها، بما يشتمل عليه هذا الحق من إمكانية إيقافها في البحر العالي واقتيادها إلى أحد موانئ الدولة الساحلية لمحاكمة أفراد طاقمها. بهذا فإن جوهر فكرة المطاردة الحثيثة نجده يخدم بالدرجة الأولى مصالح الدولة الساحلية، لذا فإن بعض الدول البحرية الكبرى لم ترحب في البداية بهذه الفكرة.

لا تعود بداية الخلاف بخصوص حق المطاردة الحثيثة إلى مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار، وإنما إلى فترة زمنية سابقة له بكثير، وهذا لكون أن فكرة المطاردة الحثيثة كانت معروفة، بل ومعمول بها "بتحفظ"، حتى قبل اتفاقية جنيف حول البحر العالي لعام 1958، فعلى الرغم من اختلاف الفقه الدولي حول هذه الفكرة¹، إلا أن العديد من التشريعات الوطنية قد نصت عليها صراحة كما تضمنتها العديد من الاتفاقيات الثنائية، وهذا ما جعل القضاء الوطني للكثير من الدول يعترف بها (الفرع الأول). إلا أنها لم تقن دولياً إلا في عام 1958 وهذا بموجب المادة 23 من اتفاقية جنيف حول البحر العالي، والتي كان مضمونها نتاجاً للجهود التي بذلتها المعاهد العلمية الدولية المتخصصة ومحاولات التقنين التي تمت في إطار عصبة الأمم والمؤتمر الأول لقانون البحار تحت رعاية الأمم المتحدة (الفرع الثاني)، لتتبنى مضمون هذه المادة فيما بعد اتفاقية قانون البحار لعام 1982 مع بعض التعديلات والإضافات، وذلك في المادة 111 التي تعكس

SAADE Leila, Op.Cit., p. 352-354.

¹ - أنظر:

فقراتها أحكاما توفيقية تركز حق المطاردة الحثيثة إلا أنها تقيدها حفاظا على مبدأ حرية البحر العالي (الفرع الثالث).

الفرع الأول

فكرة المطاردة الحثيثة في الفقه الدولي والقضاء الوطني قبل اتفاقية قانون البحار لسنة 1982

تباينت مواقف الدول بخصوص فكرة المطاردة الحثيثة، وهذا يرجع أساسا إلى تضارب المصالح بين مختلف هذه الدول، فإذا كانت هذه الفكرة تخدم مصالح الدول الساحلية، لكونها تسمح بتنفيذ الولاية الإقليمية لهذه الدول، فإنها بالمقابل تمس بمبدأ حرية البحر العالي الذي يعتبر الضامن الأساسي لمصالح الجماعة الدولية. انعكس هذا التباين بخصوص فكرة المطاردة الحثيثة على الفقه الدولي، الذي تضمن آراء تراوحت بين تلك المعارضة للفكرة والمؤيدة لها (أولا)، على الرغم من أن القضاء الوطني للعديد من الدول قد أقرها (ثانيا).

أولا: موقف الفقه الدولي من فكرة المطاردة الحثيثة:

يعتبر الفقه، طبقا للمادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية، مصدرا من مصادر القانون الدولي، لذا من المهم في إطار دراسة حق المطاردة الحثيثة أن نشير إلى الاختلاف الذي عرفه الفقه الدولي بخصوص هذا الحق، والذي تراوح بين معارض (أ) ومؤيد (ب).

أ- الفقه المعارض لفكرة المطاردة الحثيثة:

بالرغم من أن عدد الفقهاء المعارضين لفكرة المطاردة الحثيثة¹ قليل بالمقارنة مع الفقهاء المؤيدين لهذه الفكرة، إلا أنه من مقتضيات هذه الدراسة التي تحاول أن تبين

¹ - يقول الأستاذ محمد الحاج حمود: "كان الفقه والقضاء الدوليان في البداية متحفظين تجاه فكرة المطاردة الحثيثة، بل وحتى رافضين لها. ثم أخذت تدخل القانون الدولي تدريجيا منذ القرن التاسع عشر في كتابات العديد من الفقهاء، وفي قرارات المحافل العلمية والمحاكم الدولية. حتى استقرت مؤخرا في اتفاقيات جنيف للبحار عام 1958. فقد نظمت المادة 23 من اتفاقية جنيف لعام 1958 بشأن البحر العالي هذه =

الأحكام التوفيقية التي جاءت بها اتفاقية قانون البحار من أجل الموازنة بين مختلف المصالح المتضاربة للدول أن نشير، ولو بإيجاز، لبعض هذه المواقف الفقهية المعارضة للفكرة خاصة وأنها تنطلق من فكرة عدم المساس بمبدأ حرية البحر العالي¹، الذي يعتبر من أهم المبادئ المكرسة في اتفاقية قانون البحار لعام 1982².

نجد من بين الفقهاء المعارضين لفكرة المطاردة الحثيثة الفقيه (Negropontes) الذي انتقد وبشدة الآراء الفقهية المؤيدة لهذه الفكرة، نظرا لما فيها من مساس بالغ الضرر بالمبدأ الكلاسيكي المعترف به دوليا، ألا وهو خضوع السفينة في أعالي البحار لقانون دولة العلم هذا المبدأ الذي يتفرع من مبدأ حرية البحر العالي.

يتفق الفقيه الهولندي (Asser) مع الفقيه (Negropontes) في إنكاره لفكرة المطاردة الحثيثة، إلا أنه يختلف معه في الأساس القانوني الذي استند إليه في معارضته لفكرة المطاردة الحثيثة، وقد عبر عن وجهة نظره صراحة من خلال قرار التحكيم الذي أصدره في النزاع بين روسيا والولايات المتحدة سنة 1902، والذي عارض فيه فكرة المطاردة الحثيثة، معتبرا النظام القانوني الذي يسمح لسفينة حربية بمطاردة سفينة أجنبية خارج البحر الإقليمي مخالفا للقانون الدولي الذي لا يسمح بذلك إلا في حالة ما إذا تضمنته معاهدة دولية بشكل صريح.

أما الأستاذ (Lawrence) فقد عارض الفكرة مستندا على فكرة عدم وجود أية قاعدة عرفية ولا أحكام قضائية تجيز للدولة الساحلية بتنفيذ قوانينها خارج بحرها الإقليمي. وهذا ما حاول الفقيه الايطالي (Fedozzi) أن يؤكد فيما بعد مستشهدا بالأعمال التحضيرية لمعهد القانون الدولي، خلال دورة باريس سنة 1894، حيث كانت للأستاذ (Moon) تحفظات على إعطاء المطاردة الحثيثة صفة المشروعية. وقد لخص (Sir Thoms Moor) رأي هذا الأخير بقوله: "إن (Moon) مستعد لقبول مبدأ حق المطاردة الحثيثة، لكنه لا يعتقد بأنه يشكل الممارسة الحالية لمطاردة السفن فوق البحر العالي من أجل

=الأحكام، ثم جاءت المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 لتكمل تلك الأحكام وتطورها". محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 474.

¹ - أنظر: LUCCHINI Laurent et VOELCKEL Michel, Op.Cit., p. 287.

² - أنظر: المادة 87، 89 و 90 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

خرق السفن للقوانين الجمركية، وأن هذا الحق غير مستعمل... ويخلص إلى أنه إذا كان إنهاء المطاردة في حدود ثلاثة أميال سيؤدي إلى إفلات المخالفين من العقوبة، فإن هذا على كل حال سيكون أحسن من ادعاء حق متنازع حوله من حيث المبدأ والتطبيق".¹

ويعزو الفقيه (Fedozzi) عدم اعترافه بارتقاء ممارسة المطاردة الحديثة إلى مستوى العرف الدولي إلى افتقارها للعناصر الأساسية للعرف، وغياب الاتفاقيات الخاصة والقوانين الداخلية المتفقة مع حق المطاردة الحديثة، وكذا ممارسات الدول وقرارات التحكيم. ويعتبر أن استحالة إعطاء الدليل على وجود عرف دولي مسألة عادية إذا أخذ بعين الاعتبار حق آخر يقابل ادعاءات الدولة الساحلية، والمتمثل في حق كل الدول الأخرى في الحفاظ على مبدأ حرية البحر العالي برمته، ليخلص إلى أنه ليس لدى المجتمع الدولي رغبة في الاعتراف بحق يؤدي تطبيقه إلى التعسف والحد من مبدأ حرية البحر العالي.

ب- الفقه المؤيد لفكرة المطاردة الحديثة:

تعددت الآراء الفقهية المؤيدة لفكرة المطاردة الحديثة، واختلفت حول الأساس القانوني المعتمد عليه لتبرير هذه الفكرة. فمن هذه الآراء من تأسس شرعية المطاردة الحديثة على مبدأ **فعالية الولاية الإقليمية**، الذي يعني أن المطاردة الحديثة تضمن حماية حقوق الدول الساحلية في نطاق المياه التي تخضع لولايتها، وذلك من خلال ضمان ممارسة الدولة الساحلية لولايتها القضائية بطريقة فعالة². ومن بين الفقهاء المدافعين على هذا الرأي نذكر: الأستاذ (Gidel) الذي يؤكد على أن كل الحقوق التي تتمتع بها الدولة الساحلية على المجالات البحرية المجاورة يجب أن تكون مقرونة بحق المطاردة الحديثة³.

أما الفقيهان (Pheleps) و (Rodick) فيؤسسان حق المطاردة الحديثة على **حق الدفاع الشرعي**، أي من حق الدولة الساحلية أن تدافع عن حقوقها في المناطق البحرية الخاضعة لولايتها ضد أي تهديد يأتيها من سفينة أجنبية، وهذا لن يتسن إلى من خلال

¹ - نقلا عن: حسن خطابي، حق المطاردة الحديثة في البحر العالي دراسة على ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، ص 23.

² - VAN DER MENSBRUGGHE Yves, « le pouvoir de police des Etats en haute mer », in : R.B.D.I., 1975, p. 66.

³ - GIDEL Gilbert, Op.Cit., p.348.

الاعتراف للدولة الساحلية بحقها في أن تضع قوانين تمكنها من ممارسة الولاية في البحر العالي بهدف حماية أملاكها، ومن خلال ممارسة المطاردة الحثيثة كحق قانوني وليس كسلوك استثنائي يستوجب تبريراً كيبينة على الضرورة.

وحاول فقهاء آخرون تأسيس حق المطاردة الحثيثة على الافتراض القانوني، الذي يستند إلى افتراض أن سلوكاً قد حدث في مكان معين، بالرغم من أنه في الواقع حدث في مكان آخر.

وهناك تيار فقهي آخر يؤسس حق المطاردة الحثيثة على فكرة حماية المصالح المشتركة للمجتمع الدولي، أي أن فكرة المطاردة الحثيثة توازن بين مصالح الدولة الساحلية ومصالح الجماعة الدولية، فإذا كان من مصلحة الجماعة الدولية أن تضمن حقها في الملاحة الآمنة في المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية، فإنه من حق الدولة الساحلية أن تحمي حقوقها في هذه المناطق.

إلى جانب الآراء المؤيدة لفكرة المطاردة الحثيثة نجد آراء فقهية أخرى لا تعارض مبدئياً الفكرة إلا أنها تقيدتها، باعتبارها استثناء يرد على مبدأ حرية البحر العالي الذي لا يجب أن يمارس إلا وفق شروط صارمة جداً، هذه الشروط التي تختلف من كاتب إلى آخر¹. فالأستاذ (Baty) يقبل بحق المطاردة الحثيثة فقط في بعض الحالات الخاصة، التي يكون فيها خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية أكثر جدية ويهدد السلامة الوطنية. ويرى الأستاذ (Le Moine) بأنه يجب أن لا يسمح بالمطاردة الحثيثة إلا في حالات القرصنة وتجارة الرقيق، وهو الرأي الذي تبناه كذلك الأستاذ (Nielsen)².

ثالثاً: موقف القضاء الوطني من المطاردة الحثيثة

بالرغم من أن فكرة المطاردة الحثيثة لم يتم تقنينها دولياً إلا في عام 1958 بموجب اتفاقية جنيف حول البحر العالي، إلا أنها دخلت التشريعات الوطنية للعديد من الدول في فترة زمنية سابقة بكثير، كما نصت عليها العديد من الاتفاقيات الثنائية³. وهذا ما سمح

¹ - أنظر: محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص 474-475.

² - للمزيد من التفاصيل، راجع: حسن خطابي، مرجع سابق، ص 23-24.

³ - راجع: حول هذه التشريعات الوطنية والاتفاقيات الثنائية، المرجع نفسه، ص 52 وما بعدها.

للقضاء الوطني لهذه الدول، بخلاف القضاء الوطني لدول أخرى¹، أن يتبنى الفكرة في العديد من القضايا الشهيرة المطروحة عليه، ونذكر على سبيل المثال القضاء الأمريكي^(أ) والكندي^(ب) بالإضافة إلى القضاء المصري^(ج).

أ- القضاء الوطني الأمريكي

سبق للقضاء الأمريكي أن فصل في العديد من القضايا الخاصة بالمطاردة الحثيثة²، ومن بين هذه القضايا نذكر: قضية *(The Grace and Rugsy)* وهو مركب شراعي بريطاني، كان في طريقه إلى نقل حمولة من المشروبات الكحولية نحو كندا، وبطريقة احتيالية، توقف بالقرب من المياه الإقليمية الأمريكية وقام بتسليم جزء من حمولته لمواطن أمريكي بهدف نقلها على متن زوارق إلى الأراضي الأمريكية، إلا أن قوات حفر السواحل الأمريكية انتبهت إلى ذلك فقامت بمطاردة المركب البريطاني وتمكنت من توقيفه على مسافة بعيدة من المياه الإقليمية الأمريكية.

أدانت محكمة مقاطعة *(Massachusetts)* هذا المركب مستندة على نظرية الوجود الحكمي، لكون أن عملية التسليم كانت مستمرة، بالإضافة إلى مساهمة بعض أفراد الطاقم في عملية نقل هذه المشروبات³.

ب- القضاء الوطني الكندي

يشتهر القضاء الكندي في قضايا المطاردة الحثيثة بقضيتين هما: قضية *(The North و The Fudge V. The King)*. ونحن سنكتفي في هذا المقام بالإشارة إلى

¹ - تجدر الإشارة إلى أن القضاء الوطني لبعض الدول قد رفض فكرة المطاردة الحثيثة، ونذكر على سبيل المثال القضاء الفرنسي في قضية *(The Ernest and Prosper Everaert)*، للمزيد من التفاصيل راجع: حسن خطابي، مرجع سابق، ص 36.

² - راجع مثلاً قضية السفينة *Vinces et Newton Bay* عند: MOROSOLI Anthony, les dérogations à la règle de la compétence exclusive de l'état du pavillon en haute mer, Thèse de doctorat, université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, le 07 juin 2004, p. 52-53.

³ - للمزيد من التفاصيل حول هذه القضية راجع: MOROSOLI Anthony, Op.Cit., p. 93-94.

القضية الأولى التي حملت اسم السفينة الأمريكية التي قامت بتاريخ 8 جوان 1905، باصطياد سمك الهلبوت، في المياه الإقليمية الكندية خارقة بذلك قوانين هذه الدولة.

وحيث تبين للسفينة الأمريكية أن سفينة خفر السواحل الكندية (*The Kestrel*) تتجه نحوها، لاذت بالفرار إلا أن السفينة الكندية طاردها وتمكنت من توقيفها على بعد حوالي 1,75 ميل بحري من المياه الإقليمية الكندية، وعند تفتيش السفينة وجد المراقبون الكنديون على ظهرها سمكا طريا، يثبت خرقها للقوانين المحلية المتعلقة بالصيد¹.

عرضت القضية على (*The British Columbia Admiralty Court*) التي أدانت السفينة الأمريكية، في 25 أوت 1905، وفرضت عليها غرامة مالية، بالإضافة إلى مصادرة سلعها وزوارقها ومخزونها وحمولتها.²

أيدت المحكمة العليا الكندية في عام 1906 حكم المحكمة ورفضت حجج مالكي السفينة الأمريكية المستأنفين، بدعوى أنه ليس على السلطات الكندية أن تستند إلى معاهدة دولية لفرض احترام قوانينها الداخلية خاصة وأن ذلك تم في إطار ممارستها لحق مكرس عرفا ألا وهو حق المطاردة الحثيثة.

ج- القضاء الوطني المصري

سبق للقضاء المصري أن فصل في قضية مشهورة تتعلق بالمطاردة الحثيثة، ألا وهي قضية (*The Katina*) والذي هو اسم باخرة مملوكة لشخصين أحدهما يوناني والآخر بريطاني، قامت سفينة خفر السواحل المصرية "الأمير فاروق" بمطاردتها مطاردة حثيثة من المنطقة الجمركية المصرية لكونها كانت تحاول تهريب مخدرات إلى سواحل الإسكندرية.

تمكنت السفينة المصرية من توقيف الباخرة على مسافة بعيدة من المياه الإقليمية المصرية، وبعد تفتيشها اتضح أنها كانت محملة بكمية كبيرة من المخدرات ما يثبت التهمة الموجهة لها.

¹ - حسن خطابي، مرجع سابق، ص 34.

MOROSOLI Anthony, Op.Cit., p. 53-54.

² - راجع:

أمرت اللجنة الجمركية بالإسكندرية في 17 فيفري 1928 بمصادرة السفينة والمخدرات، وتوقيع غرامة مالية عليها. الأمر الذي دفع مالكا السفينة لتقديم تعرض أمام المحكمة التجارية المختلطة بالقاهرة، إلا أن هذه الأخيرة أيدت قرار اللجنة بموجب حكمها الصادر في 18 جوان 1928، هذا الحكم الذي أيدته بدورها المحكمة المختلطة للاستئناف بالإسكندرية في 16 جانفي 1929¹.

الفرع الثاني

أعمال التقنين الخاصة بالمطاردة الحثيثة والسابقة لنص المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982

إن فكرة المطاردة الحثيثة ليست وليدة اتفاقية قانون البحار لعام 1982، وإنما ترجع جذورها إلى فترة زمنية سابقة لها بكثير، هذه الفكرة التي جاءت مع مطالب الدول الساحلية الرامية لحماية مصالحها في المناطق البحرية المتاخمة لسواحلها، اصطدمت مع مبدأ حرية البحر العالي الذي تدافع عنه الدول البحرية الكبرى نظرا لما يضمنه لها هذا المبدأ من مصالح إستراتيجية.

آخر هذا التعارض في المصالح في تقنين فكرة المطاردة الحثيثة على المستوى الدولي، بالرغم من أن المبادئ الأساسية التي تقوم عليها الفكرة قد تم إرسائها بطريقة تدريجية وتوفيقية من خلال أعمال التقنين غير الرسمية (أولا) والرسمية التي جرت قبل اتفاقية قانون البحار لعام 1982 (ثانيا).

أولا: أعمال التقنين غير الرسمية لحق المطاردة الحثيثة:

لعبت الجمعيات العلمية الدولية المتخصصة دورا أساسيا في بلورة وإرساء القواعد الأساسية التي تقوم عليها فكرة المطاردة الحثيثة، وهذا ما يظهر جليا من خلال أعمال معهد القانون الدولي (أ) وجامعة القانون الدولي (ب) بالإضافة إلى أعمال المعهد الأمريكي للقانون الدولي وجامعة هارفارد (ج).

¹ - لمزيد من التفاصيل راجع: حسن خطابي، مرجع سابق، ص 27-39.

أ- معهد القانون الدولي:

تناول المعهد الدولي موضوع المطاردة الحثيثة في عدة مناسبات، فقد جاء في الفقرة الثانية من المادة 8 من التوصية، التي تبناها في دورة باريس لسنة 1894، والمتعلقة "بقواعد تعريف البحر الإقليمي ونظامه القانوني" أن: "للدولة الساحلية الحق في أن تستمر في مطاردة بدأت داخل البحر الإقليمي، ولها أن تعتقل وتحاكم أية سفينة تكون قد ارتكبت خرقاً داخل حدود مياهها الإقليمية. وفي حالة الاعتقال فوق البحر العالي يجب إخبار الدولة التي تحمل السفينة المذنبة علمها دون تأخير. وأن المطاردة الحثيثة تنقطع بمجرد دخول السفينة هدف المطاردة البحر الإقليمي لبلدها أو لبلد ثالث، وتتوقف حين دخول السفينة ميناء دولتها أو ميناء دولة ثالثة¹."

وفي دورة لاهاي لسنة 1898 تبني المعهد توصية خاصة "بالنظام القانوني للسفن والملاحين في الموانئ الأجنبية"، نصت الفقرة الثانية من المادة 29 منها على أن: للدولة الساحلية الحق في مطاردة سفينة في حالة فرارها إلى البحر العالي، وفق الشروط التي سبق للمعهد أن حددها في المادة الثامنة الفقرة الثانية من القواعد التي تبناها في دورة باريس حول النظام القانوني للبحر الإقليمي سنة 1894².

¹ « L'Etat riverain a le droit de continuer sur la haute mer la poursuite commencé dans la mer territoriale, d'arrêter et de juger le navire qui aurait commis une infraction dans les limites de ses eaux. En cas de capture sur la haute mer, le fait sera, toutefois, notifié sans délai à l'Etat dont le navire porte le pavillon. La poursuite est interrompue dès que le navire entre dans la mer territoriale de son pays ou d'une tierce puissance. Le droit de poursuite cesse dès que le navire sera entré dans un port de son pays ou d'une tierce puissance ». Résolution de l'institut de droit international, *Règle sur la définition et le régime de la mer territoriale*, Session de paris, 1894, p. 2, art 8/2.

² « ...Mais, en cas de fuite du navire pour soustraire des gens du bord aux actions dirigées contre eux à raison de faits commis dans un port, la poursuite dans la haute mer est autorisée dans les conditions indiquées dans l'article 8, paragraphe 2, des Règles adoptées par l'Institut sur le régime de la mer territoriale ». Résolution de l'Institut de droit international, *Règlement sur le*

وفي دورته المنعقدة في ستوكهولم سنة 1928، تمت صياغة مشروع مواد حول البحر الإقليمي، جاء في المادة 13 منه مايلي: جواز مطاردة سفينة بسبب خرقها قوانين وأنظمة الدولة الساحلية في البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة وتوقيفها ومحاكمتها. وأن المطاردة تنقطع فور دخول السفينة المطاردة البحر الإقليمي لبلدها أو البحر الإقليمي لبلد ثالث. وفي حالة اعتقالها خارج البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة فإنه يتعين إبلاغ ذلك الاعتقال إلى الدولة التي تحمل السفينة علمه¹.

ب- جمعية القانون الدولي:

في مؤتمر بروكسل سنة 1895، وبموجب اقتراح تقدم به (Sir Thomas Barclay)، الذي كان يشغل مقرا لمعهد القانون الدولي في دورة باريس، تم تبني مادة حول المطاردة الحثيئة، مماثلة للفقرة الثانية من المادة الثامنة التي تبناها معهد القانون الدولي في دورة باريس سنة 1894.

وفي دورة فيينا سنة 1926، صوتت جمعية القانون الدولي على مشروعها الذي يحمل اسم "قوانين الولاية البحرية في وقت السلم"، نصت المادة 12 منه، المتعلقة بالمطاردة الحثيئة، على حق الدولة في الاستمرار في مطاردة بدأت داخل مياهها الإقليمية حتى البحر العالي، وإمكانية اعتقال ومحاكمة أية سفينة ارتكبت خروقات داخل المياه

=régime légal des navires et de leurs équipages dans les ports étrangers, Session de la Haye, 1898, p. 7, art 29/2.

¹ - « La poursuite commencée par l'Etat riverain pour infraction à ses lois et règlements dans la mer territoriale ou dans la zone contigüe supplémentaire visée à l'article précédent, peut être continuée sur la haute mer et l'Etat riverain aura la faculté d'arrêter et de juger le navire poursuivi.

La poursuite est interrompue dès que le navire entre dans la mer territoriale de son pays ou d'une tierce puissance.

En cas de capture en dehors de la mer territoriale ou la zone contigüe, le fait sera notifié sans délai à l'Etat dont le navire capturé porte le pavillon ». Résolution de l'Institut de droit international, *Projet de règlement relatif à la mer territoriale en temps de paix*, Session de Stockholm, 1928, p. 3, art, 13.

المذكورة. وأن على الدولة المضطلة بالمطاردة أن تبلغ دولة العلم بحادث احتجاز السفينة دون تأخير، كما نصت على أن المطاردة الحثيثة يجب ألا تستمر داخل المياه الإقليمية لدول أخرى، ولا يمكن استئنافها بعد أن تكون السفينة المطاردة قد دخلت ميناء دولة أخرى¹.

ج- المعهد الأمريكي للقانون الدولي وجامعة هارفارد :

كرست المادة العاشرة من المشروع رقم 12 حول الولاية الإقليمية، الذي تبناه المعهد الأمريكي للقانون الدولي في دورة ليما لسنة 1924، حق كل دولة في أن تستمر في مطاردة سفينة داخل المنطقة المجاورة لبحرها الإقليمي وتقديمها أمام محاكمها، شريطة أن تكون هذه المطاردة قد بدأت من داخل مياهها الإقليمية.

أما جامعة هارفارد فقد تبنت لجننتها المكلفة بتقنين مواضيع القانون الدولي عام 1929 مشروع اتفاقية حول المياه الإقليمية، طرحت مادتها 21 إمكانية استمرار الدولة في مطاردة سفينة أجنبية في البحر العالي، وإمكانية توقيفها في حالة خرقها لقوانينها، إذا كانت هذه المطاردة قد بدأت حين كانت السفينة المطاردة في المياه الإقليمية لهذه الدولة².

ثانيا: أعمال التقنين الرسمية لحق المطاردة الحثيثة:

يجب أن نشير في إطار دراسة أعمال التقنين الرسمية التي تناولت موضوع المطاردة الحثيثة إلى محاولات التقنين التي جرت في إطار عصبة الأمم والتي انتهت بالفشل^(أ) وتلك التي جرت في إطار منظمة الأمم المتحدة والتي أسفرت عن ميلاد اتفاقية جنيف حول البحر العالي لعام 1958^(ب).

أ- أعمال عصبة الأمم:

في إطار إعداد العصبة لمؤتمر لاهاي، صاغ مقرر اللجنة الفرعية، المكلفة من قبل لجنة الخبراء بدراسة موضوع البحر الإقليمي، الأستاذ (Walter Schucking) مشروع

¹ - حسن خطابي، مرجع سابق، ص 85.

² - أنظر: المرجع نفسه.

مواد نصت مادته العاشرة في فقرتها الثانية على: حق الدول الساحلية في أن تستمر في البحر العالي في مطاردة بدأت داخل البحر الإقليمي، وأن تعتقل وتحاكم أية سفينة تكون قد ارتكبت مخالفة داخل حدود مياهها الإقليمية، مع إخبار دولة علم السفينة المعتقلة في البحر العالي. كما نصت على أن تلك المطاردة تنقطع حين دخول السفينة هدف المطاردة إلى البحر الإقليمي لبلدها أو لبلد ثالث، وتتوقف عند دخول السفينة إلى ميناء بلدها أو بلد ثالث.

تجدر الإشارة إلى أن مواقف الدول الأعضاء في عصبة الأمم قد تباينت بخصوص السؤال الذي تضمنته الاستمارة التي بعثتها إليها اللجنة التحضيرية والخاص بمدى قانونية المطاردة الحثيثة في البحر العالي، والشروط والقيود التي يجب أن تخضع لها¹. وهذا يظهر جليا من خلال أجوبة هذه الدول، والتي اعتمدت عليها اللجنة لصياغة أساس التفاوض رقم 26، الذي نص على أن المطاردة الحثيثة الموجهة ضد سفينة أجنبية، والتي تكون قد بدأت من طرف الدولة الساحلية من مياهها الإقليمية نتيجة خرق قوانينها وأنظمتها، يمكن أن تستمر في البحر العالي، وأن للدولة الساحلية القدرة على توقيف ومحاكمة السفينة المطاردة شريطة ألا تنقطع هذه المطاردة. وأن حق المطاردة الحثيثة يتوقف حين دخول السفينة المطاردة إلى المياه الإقليمية لبلدها أو لبلد ثالث. وفي حالة الاعتقال في البحر العالي يجب إخبار الدولة التي تحمل السفينة المعتقلة علمها بدون تأخير².

وفي مناقشات مؤتمر لاهاي لعام 1930، اقترح ممثل الدنمارك إضافة جملتين إلى الفقرة الأولى من أساس التفاوض رقم 26، الأولى تشترط تواجد السفينة الأجنبية في المياه الإقليمية أثناء انطلاق المطاردة الحثيثة، والثانية تجيز المطاردة حتى ولو لم تكن السفينة المكلفة بالمطاردة في المياه الإقليمية أثناء انطلاق المطاردة. كما اقترح كل من ممثل بريطانيا وممثل النرويج الإشارة بوضوح إلى جواز بدء المطاردة الحثيثة من المياه الداخلية للدولة الساحلية.

MOROSOLI Anthony, Op.Cit., p. 64-66.

¹ - أنظر:

² - أنظر: حسن خطابي، مرجع سابق، ص 87.

لقيت هذه الاقتراحات قبولا من طرف اللجنة الفرعية الأولى، التي توصلت إلى صياغة مشروع المادة 11 الذي تضمنه التقرير المقدم أمام اللجنة الثانية، هذه الأخيرة التي ناقشت بدورها نص المادة، وانتهت إلى قبول التعديل المقدم من طرف ممثل الدنمارك القاضي بوجوب تأكد سفينة المراقبة بجميع الوسائل المتاحة بأن السفينة المطاردة توجد بالفعل داخل المياه الإقليمية قبل البدء في مطاردتها.

وفي الجلسة العامة للمؤتمر المنعقدة في 12 أبريل 1930 تمت المصادقة على مضمون المادة 11 كما صاغته اللجنة الثانية، والتي نصت على: أن مطاردة سفينة أجنبية من أجل خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية تبدأ حين تكون هذه السفينة في المياه الداخلية أو البحر الإقليمي وتستمر خارج البحر الإقليمي شريطة أن تتم دون انقطاع. وتتوقف المطاردة حين تدخل السفينة المطاردة البحر الإقليمي لدولتها أو لدولة ثالثة. وقد اشترطت المادة المذكورة ألا تبدأ المطاردة إلا حين تتأكد سفينة المراقبة بواسطة التقويمات ومقاييس الزاوية، أو بأية وسيلة أخرى، بأن السفينة المطاردة أو أحد المراكب التابعة لها توجد داخل حدود البحر الإقليمي، وبعد أن توجه لها إشارة التوقف. كما اشترطت إخبار دولة العلم دون تأخر في حالة الاعتقال في البحر العالي¹.

ب- أعمال منظمة الأمم المتحدة:

قامت الجمعية العامة لمنظمة الأمم المتحدة بموجب التوصية رقم 374 التي أصدرتها في 21 نوفمبر 1947، بإنشاء لجنة القانون الدولي، التي أقرت حق المطاردة الحديثة بشكل صريح في المادة 47 من مشروع المواد(1)، هذه المادة التي اعتمد عليها مؤتمر جنيف الأول لعام 1958 لصياغة نص المادة 23 من اتفاقية البحر العالي(2).

1- لجنة القانون الدولي:

تبنت اللجنة في دورتها الثامنة لعام 1956 مشروع مواد تضمن 73 مادة، ومن بينها المادة 47 التي تناولت موضوع المطاردة الحديثة². وقد اعتبرت اللجنة في تعليقاتها على

¹ - راجع: حسن خطابي، مرجع سابق، ص 87-91.

² - Annuaire de la C.D.I., 1956, Vol. 2, p. 261-262.

نص المادة، أن المطاردة الحثيئة حق غير متنازع عليه في القانون الدولي، وإنما يقوم الخلاف حول التفاصيل المتعلقة بتطبيقه، وأن نص المادة في خطوطه العريضة مأخوذ عن نص المادة 11 من النظام القانوني للبحر الإقليمي الذي تبنته اللجنة الثانية لمؤتمر التقنين بلاهاي لسنة 1930¹.

جاء نص المادة 47 أكثر دقة وشمول للمسائل المرتبطة بحق المطاردة الحثيئة، وهذا لكون أن لجنة القانون الدولي قد استقادت كثيرا من أعمال الجمعيات العلمية، التي أشرنا إليها سابقا، ولعل من أهم المستجدات التي جاءت بها هذه المادة مايلي:

1- أنها ربطت حق السلطات المختصة للدولة الساحلية في مطاردة سفينة أجنبية بوجود "أسباب وجيهة" لدى هذه السلطات بأن السفينة قد انتهكت قوانين وأنظمة الدولة الساحلية.

2- أنها لم تشترط وجود السفينة القائمة بالمطاردة داخل البحر الإقليمي عندما تتلقى السفينة الأجنبية الأمر بالتوقف.

3- أنها أقرت إمكانية بدء المطاردة الحثيئة من المنطقة المجاورة في حالة خرق الحقوق المعترف بها للدولة الساحلية في هذه المنطقة.

4- أنها اشترطت أن يكون الإشعار بالتوقف الموجه إلى السفينة الأجنبية مرئيا أو مسموعا.

5- أنها أجازت مطاردة السفينة بواسطة الطائرة، والتناوب بين طائرة وسفينة خلال هذه المطاردة.

6- أنها استبعدت طلب السفينة المحتجزة في المياه الإقليمية إطلاق سراحها في البحر العالي عندما يستوجب اقتيادها نحو أحد الموانئ لتفتيشها عبور ذلك البحر².

2- أعمال مؤتمر جنيف لسنة 1958:

تمخض عن المناقشات التي دارت في اللجنة الثانية³ إدخال عدة تعديلات على نص المادة 47 من مشروع المواد الذي تبنته لجنة القانون الدولي¹، وقد طالت هذه

¹ I.L.C. Yearbook, 1955, Vol I, p. 285, par. 1.

² حسن خطابي، مرجع سابق، ص 101-102.

³ أنشأ المؤتمر خمس لجان، وأوكل للجنة الثانية موضوع البحر العالي.

التعديلات ثلاث فقرات، مع إضافة فقرة جديدة وهي الفقرة السابعة. هذه الفقرات التي جاءت نصوصها الجديدة على التوالي كالاتي:

- **الفقرة الأولى:** "يجوز القيام بمطاردة سفينة أجنبية عندما يكون لدى السلطات المختصة للدولة الساحلية أسباب وجيهة، بأن هذه السفينة قد انتهكت قوانين وأنظمة تلك الدولة. ويجب أن تبدأ هذه المطاردة عندما تكون السفينة الأجنبية أو أحد زوارقها² في المياه الداخلية أو في البحر الإقليمي أو المنطقة المجاورة³ للدولة القائمة بالمطاردة، ولا يجوز مواصلة المطاردة فيما وراء حدود البحر الإقليمي إلا إذا كانت قد تمت بدون انقطاع. وليس من الضروري، حين تتلقى السفينة الأجنبية الموجودة داخل البحر الإقليمي أو المنطقة المجاورة أمر التوقف، أن تكون السفينة التي أصدرت الأمر موجودة كذلك داخل البحر الإقليمي. وإذا وجدت السفينة في المنطقة المجاورة، كما تم تحديدها في المادة 66، فإن المطاردة لا يمكن أن تباشر إلا إذا كان هناك خرق للحقوق التي أنشئت من أجل حمايتها"⁴.

- **الفقرة الثالثة⁵:** "لا تعتبر المطاردة قد بدأت ما لم يثبت للسفينة القائمة بالمطاردة بالوسائل العلمية المتاحة⁶ بأن السفينة المطاردة، أو أحد الزوارق التابعة لها، أو أحد زوارقها أو قواربها الأخرى التي تعمل كفريق واحد وتستخدم السفينة المطاردة كسفينة أم⁷، موجودة داخل حدود البحر الإقليمي، وعند الاقتضاء، في المنطقة المجاورة. ولا

¹ I.L.C. Yearbook, 1955, Vol I, p. 284-285.

² أضيفت هذه العبارة بموجب الاقتراح الذي تقدمت به ألمانيا الفيدرالية، في وثيقة الأمم المتحدة رقم: (A/CONF.13/C.2/L.115).

³ أضيفت هذه العبارة بموجب اقتراح مشترك تقدمت به كل من بولندا ويوغسلافيا، في وثيقة الأمم المتحدة رقم: (A/CONF.13/C.2/L.20/Rev.1 et L.61/Rev.1).

⁴ تم التصويت على هذه الفقرة بأغلبية 50 صوتاً، ومعارضة 3 أصوات، وامتناع 9 عن التصويت.

⁵ بقي نص الفقرة الثانية على حاله، والذي جاء فيه مايلي: "يتوقف حق المطاردة الحثيثة بمجرد دخول السفينة المطاردة البحر الإقليمي للدولة الذي تنتمي إليه أو لدولة أخرى".

⁶ جاءت هذه العبارة بموجب الاقتراح الهندي، في وثيقة الأمم المتحدة رقم: (A/CONF.13/C.2/L.95).

⁷ جاءت هذه الإضافة، بموجب الاقتراح الذي تقدمت به دولة المكسيك، في وثيقة الأمم المتحدة رقم: (A/CONF.13/C.2/L.4).

يجوز بدء المطاردة إلا بعد إشعار بالتوقف، مرئي أو مسموع، من مسافة تسمح للسفينة المعنية برؤيته أو سماعه".

- **الفقرة الخامسة¹:** "في حالة ممارسة حق المطاردة الحثيثة من طرف طائرة، فإن الفقرتان الأولى والثالثة من هذه المادة تطبقان، مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال، على هذا النوع من المطاردة. ويجب على الطائرة التي تعطي الأمر بالتوقف أن تطارد بنفسها فعلياً، إلى حين وصول سفينة أو طائرة أخرى² تابعة للدولة الساحلية، تكون قد دعتها الطائرة إلى عين المكان لمتابعة المطاردة، ما لم تكن الطائرة ذاتها قادرة على احتجاز السفينة. ولا يكفي لتبرير احتجاز السفينة في البحر العالي، أن تكون الطائرة قد شاهدهت السفينة مجرد مشاهدة، وهي ترتكب الانتهاك، أو وهي محل شبهة في ارتكابها، إن لم تكن السفينة قد أمرت بالتوقف وطوردت من قبل الطائرة نفسها أو طائرة أخرى أو سفن تتابع المطاردة دون انقطاع".

الفقرة السابعة³: " في حالة إيقاف أو احتجاز سفينة خارج البحر الإقليمي في ظروف لا تبرر ممارسة حق المطاردة الحثيثة، تعوض عن أية خسارة أو ضرر يكون قد لحق بها نتيجة ذلك"⁴.

¹ - بقي نص الفقرة الرابعة على حاله، والذي جاء فيه مايلي: "لا يجوز أن تمارس حق المطاردة إلا السفن الحربية أو الطائرات العسكرية، أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تعمل في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك".

² - جاءت هذه الإضافة، بموجب الاقتراح الذي تقدمت به دولة أيسلندا، في وثيقة الأمم المتحدة رقم: (A/CONF.13/C.2/L.89).

³ - بقي نص الفقرة السادسة على حاله، والذي جاء فيه مايلي: "لا تجوز المطالبة بالإفراج عن سفينة احتجزت داخل حدود ولاية دولة، واصطحبت إلى ميناء تابع لتلك الدولة لغرض التحقيق معها أمام السلطات المختصة، بالاستناد فقط إلى مرور السفينة عبر جزء من البحر العالي، إذا كان ذلك المرور قد حتمته ظروف الرحلة".

⁴ - أضيفت هذه الفقرة بموجب الاقتراح الذي تقدمت به بريطانيا، في وثيقة الأمم المتحدة رقم: (A/CONF.13/C.2/L.96/Rev.1).

وبعد هذه التعديلات والإضافة صوتت اللجنة الثانية للمؤتمر الأول لقانون البحار لعام 1958 على مشروع المادة 47 السالفة الذكر، وتبنى المؤتمر هذه المادة كما صاغتها اللجنة الثانية، وذلك في المادة 23 من اتفاقية جنيف حول البحر العالي.

الفرع الثالث

القيود الواردة في نص المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على حق المطاردة الحثيثة

حاولت المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 أن تحقق التوازن بين مصالح الدول الساحلية ومصالح الجماعة الدولية، وذلك عن طريق تبني أحكام توفيقية تستجيب لمختلف المطالب المتعارضة التي تقدم بها الطرفان خلال مناقشات المؤتمر الثاني والثالث لقانون البحار بخصوص المطاردة الحثيثة.

بالعودة إلى هذه المناقشات يتضح لنا جليا أن نص المادة أعلاه، قد جاء بصيغة توفيقية ترضي مختلف الأطراف، وهذا لكون أن المادة قد استجابت لمطلب الدول الساحلية بضرورة إرساء حق المطاردة الحثيثة، كما أنها، بالمقابل، استجابت لمطالب الجماعة الدولية، وذلك عن طريق وضع شروط صارمة لممارسة هذا الحق (أولا) ورتبت المسؤولية الدولية على عاتق الدولة الساحلية في حالة المطاردة غير القانونية حفاظا على حرية البحر العالي (ثانيا).

أولا: شروط المطاردة الحثيثة:

باعتبار حق المطاردة الحثيثة استثناء يرد على مبدأ حرية البحر العالي، فإن المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 وضعت جملة من الشروط لممارسة هذا الحق هي:

1- انتهاك السفينة الأجنبية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية:

ميزت المادة 111 من اتفاقية قانون البحار بين المناطق الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية وتلك المناطق الخاضعة لولايتها فيما يتعلق بسبب بدء المطاردة الحثيثة، ففي

نطاق المياه الخاضعة للسيادة أجازت الفقرة الأولى من هذه المادة في شطرها الأول للسلطات المختصة للدولة الساحلية ببدء المطاردة الحثيثة إذا كانت لديها "أسباب وجيهة للاعتقاد"¹ بأن السفينة انتهكت قوانين وأنظمة تلك الدولة، سواء أكانت متعلقة بهذه المناطق بالذات أم أنها تتعلق بإقليم الدولة بصورة عامة.

أما في نطاق المناطق البحرية الخاضعة للولاية، فقد اشترطت الفقرة الأولى من المادة أعلاه في شطرها الأخير وكذا الفقرة الثانية من نفس المادة، لبدء المطاردة الحثيثة انتهاك السفينة الأجنبية لقوانين الدولة الساحلية وأنظمتها المنطبقة وفقاً لاتفاقية قانون البحار لعام 1982 على هذه المناطق².

2- لا يجوز بدء المطاردة إلا بعد إعطاء إشارة ضوئية أو صوتية بالتوقف من مسافة تستطيع معها السفينة الأجنبية أن ترى الإشارة أو تسمعها³: هذا ما أكدت عليه المحكمة الدولية لقانون البحار في قضية (M/V Saiga⁴).

تجدر الإشارة إلى أنه أثبتت خلال أشغال لجنة القانون الدولي مسألة ما إذا كان من الممكن الاعتداد بالإشعار الصادر بواسطة جهاز الراديو، وكان هناك إجماع على أن مثل هذا الإشعار لا يمكن اعتباره وسيلة قانونية لانطلاق المطاردة لأن إصداره يمكن أن يتم من أية مسافة⁵.

3- يجب أن تنطلق المطاردة الحثيثة من أحد مناطق الولاية:

اشترطت الفقرة الأولى من المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 وجوب بدء المطاردة الحثيثة: "...عندما تكون السفينة الأجنبية أو أحد زوارقها داخل المياه

¹ - أوضحت لجنة القانون الدولي عند تبنيها لهذه العبارة في عام 1956، أن هذه الأسباب الوجيهة يجب أن تكون قائمة على التأكد وليس على مجرد الشك. وهو ما ذهبت إليه المحكمة الأسترالية في قضية (Viarsa)، وكذا محكمة قانون البحار في قضية (M/V Saiga).

² - أنظر: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 475.

³ - الفقرة 4 من المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

⁴ - Affaire de «SAIGA», (Saint-Vincent-et les Grenadines c. Guinée), arrêt du 1 juillet 1999, Rôle des Affaires N°. 2, par. 145.

⁵ - Annuaire de la C.D.I., 1996, Vol II, p. 285, par. 3.

الداخلية أو المياه الأرخيبيلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة للدولة القائمة بالمطاردة...، أما الفقرة الثانية من نفس المادة فقد أضافت مناطق آخر إلى المناطق السابقة بنصها على مايلي: *"...ينطبق حق المطاردة الحثيئة، مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال على ما يقع في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو على الجرف القاري، بما في ذلك مناطق السلامة المحيطة بالمنشآت المقامة في الجرف القاري..."*.

يستخلص من نص الفقرتين أعلاه ومن الفقرة الرابعة من المادة أعلاه، أنه لكي تكون المطاردة قانونية يجب أن تتطرق عندما تكون السفينة الأجنبية المخالفة أو أحد زوارقها أو قواربها الأخرى التي تعمل كفريق واحد وتستخدم السفينة هدف المطاردة كسفينة أم¹ في أحد المناطق الخاضعة لولاية الدولة الساحلية، فإذا غادرت هذه المناطق قبل أن تبدأ المطاردة سقط حق الدولة الساحلية في مطارتها. وهذا ما تأكد عمليا في قضية السفينة (South Tomi).

تعود وقائع القضية إلى سنة 2001 عندما تم مشاهدة هذه السفينة، والمسجلة في دولة توغو، تقوم بالصيد غير المرخص به في المنطقة الاقتصادية الخالصة لأستراليا. قررت السلطات المختصة أن تطارد هذه السفينة واستمرت المطاردة لمدة 14 يوما، تمكنت بعدها من أن توقف هذه السفينة التي وجدت على متنها ما قيمته 1,4 مليون دولار من سمك (Patagonian Tooth Fish)، فقامت بمصادرة السفينة وتوقيف طاقمها. استندت سلطات الدولة المطاردة خلال المحاكمة على هذه الوقائع التي تدين السفينة المطاردة، إلا أن المحكمة خلصت بعد تقييم الأدلة التي تقدم بها ربان السفينة (Leonardo Manuel Aviles) إلى أن المطاردة كانت غير قانونية، وهذا لكون أن السفينة لم تؤمر بالتوقف والتوجه إلى ميناء (Fremantle) إلا بعد مغادرتها للمنطقة الاقتصادية الخالصة².

¹ هذا يعني أن المادة 111 من اتفاقية قانون البحار، قد أخذت بالوجود الحكمي بمفهومه الضيق والواسع. للمزيد من التفاصيل راجع: حسن خطابي، مرجع سابق، ص 28-34.

² نقلا عن: عامر غسان سليمان فاخوري، حق المطاردة الحثيئة في البحر: وضوح في القانون الدولي وصعوبات في التطبيق، مجلة الشريعة والقانون، كلية القانون-جامعة الإمارات العربية، العدد 49، 2012، ص 289.

4- يجب أن تتم المطاردة من قبل سفن حربية¹ أو طائرات عسكرية² أو غيرهما من السفن والطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك³: مع العلم أن هذا الإذن الذي تشترطه الاتفاقية غير مطلوب في كل حالة على حدة، ولكن من خلال إذن عام لأنواع معينة من السفن والطائرات، مثل سفن وطائرات خفر السواحل وحماية المصايد والشرطة البحرية⁴.

5- يجب أن تكون السفينة موضوع المطاردة سفينة تجارية خاصة أو سفينة حكومية مستعملة لأغراض تجارية⁵: أما بالنسبة للسفن الحربية والسفن الحكومية المستعملة لأغراض غير تجارية، فيمكن أن نستنتج، اعتماداً على الأحكام العامة للقانون الدولي المتعلقة بحصانة بعض أنواع السفن، أنها لا تكون موضوع للمطاردة. ويمكن تأكيد هذا الاستنتاج من خلال المواد 23، 95 و 96 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.⁶

6- استمرارية المطاردة:

حصل إجماع بين الدول أثناء الأعمال التحضيرية لمؤتمر لاهاي لسنة 1930 على أن شرط استمرارية المطاردة الحثيثة ضروري للغاية، ونص أساس التفاوض رقم 26 صراحة على إمكانية متابعة مطاردة سفينة أجنبية في البحر العالي شريطة ألا تكون

¹ - عرّفت المادة 29 من اتفاقية قانون البحار السفينة الحربية على أنها: "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، ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية".

² - عرّفت المادة 31 من اتفاقية باريس للملاحة لعام 1919 الطائرة العسكرية، بأنها تلك التي تكون تحت إمرة عسكرية، أما اتفاقية شيكاغو المتعلقة بالملاحة المدنية الجوية لسنة 1944 فقد اكتفت بالنص في الفقرة (ب) من المادة الثالثة على أن الطائرة العسكرية وتلك التي تستعمل من طرف مصالح الجمارك أو الشرطة تعتبر طائرة حكومية.

³ - الفقرة 5 من المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

⁴ - حسن خطابي، مرجع سابق، ص 181.

⁵ - أنظر: عامر غسان سليمان فاخوري، مرجع سابق، ص 301-303.

⁶ - حسن خطابي، مرجع سابق، ص 177.

المطاردة قد حصل فيها انقطاع، كما اشترطت المادة 11 من الوثيقة الملحقة بالبيان الختامي لمؤتمر لاهاي لسنة 1930 بدورها عدم انقطاع المطاردة لكي تكون قانونية. ونصت الفقرة الأولى من المادة 23 من اتفاقية جنيف حول البحر العالي لسنة 1958، والفقرة الأولى من المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على أن مواصلة المطاردة خارج البحر الإقليمي أو المنطقة المجاورة لا تجوز إلا إذا كانت المطاردة لم تنقطع.

لم تحدد المصادر المذكورة أعلاه، زمنا معيناً أو مسافة معينة لاستمرارية المطاردة الحثيئة، فهي غير مقيدة لا بالزمان ولا بالمسافة. وقد حدثت عمليا عدة مطاردات حثيئة من الفوكلاند إلى الكاب تاون في جنوب إفريقيا ومن أستراليا إلى جنوب إفريقيا. ففي قضية السفينة (*South Tomi*) استمرت المطاردة 14 يوما، وفي قضية السفينة (*Viarsa*) استمرت 21 يوما. ولا بد من الإشارة أنه إذا قامت سفينة ما بتسليم زمام المطاردة إلى سفينة أخرى فإن ذلك لا يعتبر انقطاعاً¹.

7- تنتهي المطاردة الحثيئة بمجرد دخول السفينة التي تجري مطاردتها البحر الإقليمي للدولة التي تنتمي إليها أو البحر الإقليمي لدولة أخرى: اتفق نص الفقرة الثالثة من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 مع نص الفقرة الثانية من اتفاقية جنيف حول البحر العالي لعام 1958 بخصوص هذه المسألة. ومع هذا فيجدر بنا أن نشير إلى أن هذا الحكم لا تستفيد منه السفينة المخالفة التي تحاول بنية سيئة أن تتخلص من المطاردة وذلك بعبورها للبحر الإقليمي أو مكوثها فيه لبرهة.

ثانيا: المسؤولية الدولية عن المطاردة غير القانونية:

لم يكتفي نص المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بوضع شروط صارمة لممارسة حق المطاردة الحثيئة، وإنما رتب المسؤولية الدولية على عاتق دولة السفينة المطاردة في حالة انتفاء أحد هذه الشروط، وهذا ما تأكده الفقرة الثامنة من نفس المادة بنصها على مايلي: **"في حالة إيقاف أو احتجاز سفينة خارج البحر الإقليمي في**

¹ - عامر غسان سليمان فاخوري، مرجع سابق، ص 317-318.

ظروف لا تبرر ممارسة حق المطاردة الحثيثة، تعويض عن أي خسارة أو ضرر يكون قد لحق بها نتيجة ذلك".

"وإذا كانت مسألة التعويض عن الأضرار الناجمة عن مطاردة غير قانونية متداولة في الممارسة الدولية منذ القرن 19، فإنها لم تطرح للتقنين إلا في مؤتمر جنيف لسنة 1958، حيث اقترح مندوب بريطانيا إضافة فقرة جديدة إلى المادة 47 من مشروع لجنة القانون الدولي لسنة 1956 تقضي بالتعويض على كل الأضرار والخسائر التي تقع بسبب ظروف لا تبرر ممارسة حق المطاردة الحثيثة، على غرار ما تم النص عليه في الفقرة الثالثة من المادة 46 من نفس المشروع المتعلق بحق الزيارة. ونصت هذه الفقرة على أنه حين يتم توقيف سفينة أو يتم احتجازها في البحر العالي، في ظروف لا تبرر ممارسة حق المطاردة الحثيثة، فإنه يجب تعويضها عن أية خسارة أو ضرر يمكن أن تتكبده من جراء ذلك¹. وقد تبني المؤتمر هذا الاقتراح بأغلبية 30 صوتاً وامتناع 20 دولة عن التصويت.

وفي الممارسة الدولية يحكم على السلوك غير القانوني أو إهمال أعوان الدولة الساحلية التي تحمل السفينة المطاردة علمها بموجب قواعد القانون الدولي، وليس بموجب القانون المحلي لهذه الدولة، وقد برز هذا جلياً في قضية السفينة الشيلية (*The Itata*) سنة 1892، حيث أثبتت مسؤولية الولايات المتحدة الأمريكية من أجل خرق قواعد القانون الدولي المتعلقة بحق المطاردة الحثيثة، حين عمدت سفينة المراقبة الأمريكية إلى توقيف السفينة المذكورة في المياه الإقليمية الشيلية، وقررت "اللجنة الأمريكية/الشيلية" لمطالب التعويض عن الضرر لصالح ملاك السفينة، معتبرة حكومة الولايات المتحدة مسؤولة عن الممارسة غير القانونية لحق المطاردة الحثيثة بموجب قواعد القانون الدولي.

وهناك مقرر التحكيم الصادر سنة 1902 عن الفقيه الهولندي Asser في قضية السفن الأمريكية، التي تم احتجازها في بحر بهرينغ من طرف سفن خفر السواحل الروسية، والذي أقر فيه مسؤولية روسيا على التوقيف غير القانوني للسفن الأمريكية في البحر العالي، وقد طالبت الولايات المتحدة الأمريكية بالتعويض عن الضرر الناتج عن احتجاز السفن التي اشتبه في قيامها بصيد الفقمه في المياه الإقليمية الروسية، استناداً

¹ - أنظر: وثيقة الأمم المتحدة رقم: (A/CONF.13/C.2/L.96/Rev.1).

إلى أن احتجاز السفينة واعتقال قائدها وطاقمها كان تصرفاً غير قانوني، واستجاب Asser لمطلبها وحكم بمنح تعويض كامل لمالك وقائد وأفراد طاقم السفينة¹.

المطلب الثاني

حق الزيارة

قبل الحديث عن حق الزيارة، يجدر بنا الإشارة إلى العرف الدولي المعمول به إلى يومنا هذا، والذي يلزم السفن الخاصة المارة في البحر العالي أن ترفع علمها تعريفاً بهويتها عند التقاءها بسفينة حربية. وفي حالة امتناعها عن ذلك حتى بعد أن تنذرها السفينة الحربية بضرورة رفع علمها، وذلك عن طريق رفع هذه الأخيرة لعلمها، تقوم قرينة لدى السفينة الحربية بكون هذه السفينة سفينة قرصنة أو سفينة تعمل خارج القانون. وبالتالي جاز لها أن تقوم بتفتيشها للتأكد من هويتها.

كرست اتفاقية البحر العالي لعام 1958 حق الزيارة وذلك بموجب المادة 22، وهو ما فعلته كذلك اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بموجب المادة 110 التي سمحت للسفينة الحربية² أن تتفقد سفينة أجنبية من غير السفن التي تتمتع بالحصانة التامة، وفقاً للمادتين 95 و 96 من نفس الاتفاقية، في أعالي البحار وذلك في حالة ما إذا توفرت لدى هذه السفينة الحربية أسباب معقولة تسمح لها بالاشتباه بأن السفينة تعمل في القرصنة (الفرع الأول) أو في تجارة الرقيق أو في البث الإذاعي غير المرخص به (الفرع الثاني) أو أنها بدون جنسية أو من نفس جنسية السفينة الحربية (الفرع الثالث).

¹ - نقلاً عن: حسن خطابي، مرجع سابق، ص 210.

² - ورغم أن المادة 22 من اتفاقية البحر العالي لعام 1958 تقصر حق الزيارة على السفن الحربية فقط، إلا أنه يمكن القول: "إن لبقية السفن العامة نفس الحق تأسيساً على المادة 21 التي تعطي لهذه السفن الحق في حجز سفن القرصنة. وقد عالجت الفقرة الأخيرة من المادة 110 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 هذا النقص بنصها صراحة على شمول هذا الحق لجميع السفن والطائرات المأذون لها بذلك وفق الأصول وتحمل علامات واضحة على أنها قائمة بخدمة عامة". محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 470.

الفرع الأول

القرصنة

بالرغم من الاحترام الدولي العام الذي حضت به حرية الملاحة البحرية، إلا أنها كانت ولتزال عرضة لخطر القرصنة¹. لذا نجد اتفاقية البحر العالي لعام 1958 قد جرمت فعل القرصنة²، وذلك بموجب نص المادة الرابعة، الذي تبنته اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في مادتها 100 بنصها على مايلي: **"تتعاون جميع الدول إلى أقصى حد ممكن في قمع القرصنة في أعالي البحار أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة"**.

أما في المادة 101 فقد ذكرت قائمة الأعمال التي تشكل القرصنة، والتي هي:

(أ) أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة³، ويكون موجهًا:

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

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

(ب) أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم بوقائع تضيف على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة؛

1- pour un bilan par zones et par types d'attaques, Voir ICC International Maritime Bureau, Piracy and Armed Robbery Against Ships-Raport for the period 1 January- 30 September 2009, www.icc-ccs.org.

2- حول التطور التاريخي لجريمة القرصنة البحرية، راجع: مايا خاطر، الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 27، العدد 4، 2011، ص 268-270.

3- هذا ما ينفي عن الاعتداء الإسرائيلي على سفينة "ممررة" في 31 ماي 2010 وصف القرصنة، للمزيد من التفاصيل حول هذه القضية راجع: ABDMOULEH Maher, « action humanitaire et agression armée » Marmara face au blocus de gaza », in : R.E.D.S., p. 10-44.

ج) أي عمل يحرض على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في إحدى الفقرتين الفرعيتين (أ) أو (ب) أو يسهل عن عمد ارتكابها¹.

وهكذا، يمكن تحديد شروط قيام فعل القرصنة² بما يلي:

- 1- القيام بعمل غير قانوني أو غير مشروع
- 2- أن يقترب هذا العمل بالعنف
- 3- أن يرتكب لأغراض خاصة.
- 4- من قبل طاقم أو ركاب سفينة أو طائرة خاصة³.
- 5- ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو الطائرة.

6- في البحر العالي أو في أي منطقة تقع خارج الولاية الوطنية لأية دولة. لذا يجب استثناء الأعمال المشابهة التي ترتكب لأغراض سياسية من هذا الوصف⁴. ولم يشترط النص وجود دافع الربح وإنما اكتفي بعبارة "الأغراض الخاصة" ليشمل بذلك جميع الأعمال التي يكون الدافع منها الربح أو الكراهية أو الأخذ بالتأثر. وتسقط الحصانة عن السفن الحربية والسفن والطائرات الحكومية إذا تمرد طاقمها واستولى عليها وقام بأعمال القرصنة المذكورة أعلاه، وتعامل مثل هذه السفن والطائرات معاملة سفن وطائرات القرصنة⁵.

¹ - للمزيد من التفاصيل راجع: PERRET Daniel, « notes sur la piraterie moderne en méditerranée Sud-Est Asiatique », in : Archipel, Vol 56, 1998, p. 122-130.

² - للمزيد من التفاصيل راجع: عبد الله قائد، مفهوم القرصنة البحرية وأشكالها في العصور القديمة والحديثة، القرصنة البحرية وأمن الملاحة العربية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الطبعة الأولى، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض، 1990، ص 20-25.

³ - للمزيد من التفاصيل راجع: MOMTAZ Djamchid, La piraterie, in : droit international pénal, 2 éd, Pedone, Paris, 2012, p. 367.

⁴ - أنظر: LALY-CHEVALIER Caroline, « lutte contre la piraterie maritime et droit de l'homme », in : R.B.D.I., 2009/1, p. 6.

⁵ - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 468.

تعتبر السفينة أو الطائرة سفينة أو طائرة قرصنة إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها "سيطرة فعلية" ينون استخدامها لغرض ارتكاب أحد الأعمال المشار إليها في المادة 101 من اتفاقية قانون البحار. وكذلك الأمر إذا كانت السفينة أو الطائرة قد استخدمت في ارتكاب أي من هذه الأعمال، مادامت تحت سيطرة الأشخاص الذين اقترفوا هذا العمل¹.

وطبقا للمادة 105 من اتفاقية قانون البحار، فإنه "يجوز لكل دولة في أعالي البحار، أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة، أن تضبط أية سفينة أو طائرة قرصنة، أو أية سفينة أو طائرة أخذت بطريق القرصنة وكانت واقعة تحت سيطرة القراصنة، وأن تقبض على من فيها من الأشخاص وتضبط ما فيها من الممتلكات. ولمحاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط أن تقرر ما يفرض من العقوبات، كما أن لها أن تحدد الإجراء الذي يتخذ بشأن السفن أو الطائرات أو الممتلكات، مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن نية".

غير أنه تتحمل الدولة التي تقوم بعملية ضبط سفينة أو طائرة بشبهة القرصنة دون مبررات كافية، إزاء الدولة التي تحمل السفينة أو الطائرة جنسيتها، مسؤولية أية خسائر أو أضرار يسببها هذا الضبط². مع العلم أنه لا يجوز أن تنفذ عملية الضبط بسبب القرصنة إلا السفن الحربية أو الطائرات العسكرية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك³.

1- المادة 103 من اتفاقية قانون البحار.

2- المادة 106 من نفس الاتفاقية.

3- المادة 107 من نفس الاتفاقية.

الفرع الثاني

تجارة الرقيق

والبث الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار

سمحت اتفاقية قانون البحار لجميع الدول في أعالي البحار، استثناء على قاعدة خضوع السفينة لقانون العلم، أن تتخذ الإجراءات الردعية اللازمة لمنع ومعاينة كل سفينة تمارس تجارة الرقيق (أولاً) أو البث الإذاعي غير المرخص به (ثانياً).

أولاً: تجارة الرقيق

ينصرف اصطلاح الرق إلى المركز القانوني للشخص الطبيعي الذي تمارس عليه كل أو بعض السلطات المتفرعة عن حق الملكية¹. وينصرف اصطلاح الاتجار في الرقيق إلى كل فعل موجه إلى الإنسان بقصد استرقاقه سواء تمثل في أسره أو في حيازته أو في النزول عنه للغير بمقابل أو بغير مقابل، كما ينصرف، عموماً، إلى جميع الأعمال المتصلة بنقل الرقيق أو التصرف فيهم بأي وجه من وجوه التصرف².

اعتبر الرق مسألة محظورة منذ إلغاء بريطانيا، كأول دولة، للرق فوق إقليمها واستقرار القضاء البريطاني على ذلك منذ 1772، ليلغي الرق في جميع المستعمرات البريطانية (1807) والفرنسية (1863) والولايات المتحدة الأمريكية (1865). ليستقر العرف الدولي على أن فعل الاتجار بالرقيق يشكل جريمة دولية³، وهذا ما تم تكريسه في العديد من المواثيق الدولية⁴، نذكر منها:

– ميثاق برلين لسنة 1885

¹ – لا يخرج هذا التعريف الوارد في المتن للرق عن التعريف الذي تضمنته المادة الأولى من الاتفاقية الدولية الخاصة بالرق المبرمة في 25 سبتمبر 1926.

² – محمد سامي عبد الحميد، مرجع سابق، ص 561.

³ – محمد سعاد، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2010، ص 233.

⁴ – جاء في التصريح الصادر عن مؤتمر فيينا عام 1815 أن تجارة الرقيق: "...تتناقض مع مبادئ الإنسانية ومع قوانين الأخلاق العالمية". نقلاً عن: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 471.

- ميثاق بروكسيل لسنة 1890 الخاص بمقاومة تجارة العبيد
- اتفاقية سان جرمان لسنة 1919 التي تلزم الدول بإلغاء الرق في مادتيها 11 و12.

- معاهدة حظر الرق المؤرخة في 25 سبتمبر 1926.
- الاتفاقية التي أعدتها عصبة الأمم عام 1936 بشأن الرق والاتفاق الإضافي لإلغاء الرق الموقع في جنيف في سبتمبر 1956.¹

ومنذ المراحل الأولى لنشوء فكرة محاربة تجارة الرقيق، منحت السفن الحربية الحق بتفتيش السفن التجارية للتأكد من عدم ممارستها لهذه التجارة.² وقد تأكد هذا الحكم بشكل قاطع في الفقرة (ب) من المادة 22 من اتفاقية 1958 بشأن البحر العالي. كما جعلت المادة 13 من نفس الاتفاقية من واجب جميع الدول اتخاذ الإجراءات الفعالة لمنع ومعاينة تجارة الرقيق في السفن التي سمح لها برفع علمها، وقررت أن أي رقيق يلجأ إلى ظهر أية سفينة، أيا كان علمها، يغدو حرا بحكم الواقع. وقد أخذت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بهذه الأحكام في المادتين 99 و110 منها.³

استنادا إلى هذه الأحكام فإنه إذا ما ظهرت دلائل قوية على أن سفينة تعمل في تجارة الرقيق فإنه يحق للسفن الحربية التابعة لأية دولة أن تتعرض لها في البحار العالية بقصد الصعود إليها للتحقيق من ذلك، وإجراء الفحص على ظهرها. على أن إجراء محاكمة السفينة التي تتهم بالاتجار في الرقيق هو من اختصاص قضاء الدولة التي تحمل السفينة علمها، ولا يدخل في اختصاص قضاء أي دولة أخرى، حتى تلك الدولة التي تتبعها السفينة الحربية التي قامت بالتفتيش والضبط.⁴

¹ - أنظر: محمد سعاد، مرجع سابق، ص 233-234.

² - وفي الموانئ التي عقدت بين فرنسا وبريطانيا، كاتفاقية 20 ديسمبر 1841 واتفاقية 29 مارس 1845، وافقت هاتان الدولتان على قيام سفنهما الحربية بتفتيش السفن المشتبه بممارستها لتجارة الرقيق.

³ - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 471.

⁴ - صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار: دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، مرجع سابق، ص 338.

ثانيا: البث الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار

عرّفت الفقرة الثانية من المادة 109 من اتفاقية قانون البحار البحث الإذاعي غير المرخص به على أنه: "إرسال الإذاعات الصوتية أو التلفزيونية من سفينة أو منشأة في أعالي البحار بنية استقبالها من عامة الجمهور بما يخالف الأنظمة الدولية، على أن يستثنى من ذلك إرسال نداءات الاستغاثة". أما الفقرة الأولى من نفس المادة فقد حثت جميع الدول على أن تتعاون فيما بينها لقمع هذا البث، وهذا إلى جانب نص الفقرة الرابعة الذي يجيز لأي دولة تتمتع بالولاية وفقا للفقرة الثالثة من نفس المادة، أن تقبض، عملا بالمادة 110 من اتفاقية قانون البحار، على أي شخص يعمل في البث الإذاعي غير المرخص به و أن تحتجز أية سفينة مستخدمة في هذا الغرض وأن تضبط أجهزة الإرسال الإذاعي¹.

أجازت الفقرة الثالثة من المادة 109 من اتفاقية قانون البحار أن يحاكم الشخص المتورط في هذا البث أمام محاكم أحد الدول الآتية:

أ- دولة علم السفينة؛

ب- دولة تسجيل المنشأة؛

ج- الدولة التي يكون الشخص من رعاياها؛

د- أية دولة يمكن استقبال البث فيها؛

هـ- أية دولة يشكل هذا البث تشويشا على اتصالاتها اللاسلكية المصرح بها.

دخل هذا التحريم التنظيم الدولي بشكل متأخر نسبيا. فقد منع النظام الملحق باتفاقية جنيف بشأن المواصلات اللاسلكية المبرمة عام 1959 إقامة واستعمال محطات البث الإذاعي الصوتي والتلفزيوني من على متن السفن أو الطائرات أو أية مادة طافية ملحقة موضوعة خارج الأقاليم الوطنية للدول الأطراف. واستنادا إلى هذا المنع، أرسلت اللجنة الدولية لتسجيل الترددات منشورا إلى الدول الأعضاء في الاتحاد الدولي للمواصلات اللاسلكية رجت فيه الإدارات المكلفة بتسجيل السفن أن تتأكد من عدم وجود أي جهاز بث

إذاعي على متن تلك السفن باستثناء الأجهزة المخصصة للملاحة¹. ولم تبحث اتفاقيات جنيف للبحار عام 1958 هذا الموضوع، إلا أنه دخل اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بناء على اقتراح من الجماعة الأوروبية².

الفرع الرابع

أن تكون السفينة بدون جنسية أو من نفس جنسية السفينة الحربية

أجازت الفقرتان الفرعيتان (د) و(هـ) من الفقرة الأولى من المادة 110 من اتفاقية قانون البحار للسفينة الحربية في أعالي البحار أن تتفقد أية سفينة أجنبية تشته فيها بأنها بدون جنسية أو أنها تخفي انتمائها إلى نفس دولة السفينة الحربية.

يتضح من خلال نص الفقرتان "أن مجرد الشبهة" يمنح للسفينة الحربية، كاستثناء عن قاعدة خضوع السفينة في أعالي البحار لدولة العلم، الحق في تفقد السفينة، ولكن ذلك تحت مسؤوليتها، ففي حالة ما لم تثبت صحة هذه الشبهة، تلتزم دولة السفينة الحربية بتعويض السفينة المتفقدة عن أية خسائر أو أضرار تكون قد تكبدتها³.

إن هذه الرخصة الممنوحة للسفينة الحربية لها ما يبررها من الناحية القانونية، فالسفينة عديمة الجنسية لا تستفيد من الامتيازات المقررة للسفن في أعالي البحار، لأن إخفاء أو محاولة إخفاء السفينة انتمائها لدولة السفينة الحربية يعني محاولة منها للتهرب من "ولاية دولة العلم"، وهذا يطرح عدة تساؤلات عن مدى قانونية نشاطات هذه السفينة. يفهم من خلال نص المادتين 90 و92 من اتفاقية قانون البحار أن السفينة في أعالي البحار يجب أن تبهر تحت علم دولة معينة، لكي تستفيد من الحريات المقررة في

¹ - للمزيد من التفاصيل راجع : COIDAN Marina, « la répression des émissions de radiodiffusion effectuées par des stations hors des territoires nationaux », in : A.F.D.I., 1966, p. 19.

² - محمد الحاج محمود، مرجع سابق، ص 473.

³ - تنص الفقرة الثالثة من المادة 110 من اتفاقية قانون البحار على مايلي: "إذا ثبت أن الشبهات لم يكن لها أي أساس، وبشرط أن لا تكون السفينة المتفقدة قد ارتكبت أي عمل يبرر تلك الشبهات، جرى تعويضها عن أية خسارة أو أضرار تكون قد تكبدتها".

أعالي البحار، بموجب الفصل السابع من الاتفاقية، وإنها في هذه المنطقة البحرية تخضع، كقاعدة، للولاية الخالصة لدولة العلم.

تتحصل السفينة (أولاً) على جنسية دولة معينة وفق الشروط التي تحددها هذه الدولة (ثانياً) مع وجوب قيام رابطة حقيقية بين السفينة والدولة مانحة الجنسية (ثالثاً) التي تلتزم أن تصدر للسفن التي ترفع علمها الوثائق الدالة على ذلك (رابعاً).

أولاً: المقصود بالسفينة

يتفق فقهاء القانون الدولي في تعريفاتهم المتعددة للسفينة على أنها: **كل منشأة قابلة للتنقل والتوجه، وتقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتیاد**، ومن ثم يتضح أن هذا التعريف يقوم على ركنين أساسيين هما: القيام بالملاحة البحرية (أ) والاعتیاد (ب).

أ- القيام بالملاحة البحرية:

يجب على السفينة أن تتخصص بالفعل في الملاحة البحرية حتى تحتفظ بوصفها كسفينة، فإن تبدل وجه التخصيص بأن خصصت المنشأة للملاحة النهرية أو لنشاط آخر¹ أو تحولت إلى حطام بفقدانها قوة الملاحة تفد وصف السفينة، ويسمح عنصر تخصيص المنشأة للملاحة البحرية باستبعاد العديد من المنشآت من مفهوم السفينة، ومنها²:

1- المنشآت المخصصة للملاحة في المياه الداخلية

2- كل منشأة طافية على سطح البحر، كالأرصعة العائمة والجسور العائمة والأحواض العائمة والمدارس العائمة، والفنادق والمطاعم العائمة.

¹ أشارت المحكمة العليا الليبية إلى ذلك عندما قالت أن رسو سفينة في المونيه الليبية واستعمالها كفندق عائم يأوي إليها الناس دون تمييز للإقامة فيها لا يجعلها قائمة بالملاحة البحرية، كما لا يمكن اعتبارها قائمة بالملاحة النهرية وذلك لخروجها عن طبيعتها ولفقدانها لصفاتها كسفينة، وتحويلها إلى فندق عائم مثلها في ذلك مثل سائر الفنادق على اليابسة. حكم 1969/01/25 في الطعن 15/28 في مجلة المحكمة العليا للسنة الخامسة، العدد الثالث، ص 21.

² راجع: جمال محي الدين، مرجع سابق، 23-24.

3- المنشآت التي تسير في البحر دون أن تكون مخصصة للملاحة البحرية، بل تقدم بعض الخدمات داخل مرافق الملاحة البحرية أو في حدود الموانئ، مثل الزوارق وقوارب الغطس.

4- المنشآت المخصصة لاستخراج المعادن والبتروول ولو لم تكن ثابتة بقاع البحر أو المحيط.

5- الطائرات المائية.

6- الزحافات الهوائية¹.

ب- الاعتياد:

يتوفر هذا الركن بتوفر حالة تكرار ممارسة أعمال الملاحة البحرية ويظل متوفرا حتى لو قامت السفينة بملاحة نهريّة مرة واحدة أو عدة مرات في فترات متباعدة حيث يظل الاعتياد في الملاحة البحرية والاستثناء في الملاحة النهرية. أما إذا كانت المنشأة مخصصة عادة للملاحة النهرية ثم قامت بملاحة بحرية بصفة استثنائية، فإن ذلك لا يسبغ عليها وصف السفينة ولا يرفع عنها وصف المركب النهري².

ثانيا: شروط منح الجنسية

تشتري معظم الدول عددا من الشروط لمنح الجنسية للسفينة، وبالتالي إعطائها حق رفع علمها، وأهم هذه الشروط هي:

1- أن يتم إنشاء السفينة في إقليم الدولة

نجد هذا الشرط في قوانين الدول الصناعية الكبرى التي لها من المؤهلات والإمكانيات العلمية والاقتصادية التي تسمح لها بإنشاء السفن في ورشاتها داخل ترابها

¹ - هي مركبات تسير منزلقة على وسادة هوائية نتيجة رد فعل الهواء الذي يدفع به محركاتها رأسيا على سطح مياه البحر. جمال محي الدين، مرجع سابق، ص 25؛ وأنظر كذلك: مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000، ص 39.

² - عبد المنعم محمد داود، مرجع سابق، مرجع سابق، ص 11.

الوطني، وهذا الشرط تضعه هذه الدول من أجل تشجيع الصناعة الوطنية، وبالتالي لا نجده في قوانين الدول النامية¹.

2- الملكية الوطنية:

تتشرط بعض الدول في قوانينها لمنح السفينة جنسيتها أن تكون ملكا لشخص طبيعي يحمل جنسيتها أو لشخص معنوي يخضع لقانونها. وهذا ما أخذ به المشرع الجزائري، مثلا، في الفقرة الأولى من المادة 28 من التقنين البحري² بنصها على مايلي: "لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية، يجب أن تكون ملكا كاملا لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري. ويجب في هذه الحالة الأخيرة أن يكون من ذوي الجنسية الجزائرية:

- بالنسبة لشركات الأشخاص، الشركاء المتضامنون أو الشركاء بالتوصية.
- بالنسبة للشركات ذات المسؤولية المحدودة، المالكون لأغلبية الحصص.
- بالنسبة لشركات المساهمة، الرئيس المدير العام وأغلبية أعضاء مجلس الإدارة، أو الهيئة المديرية وأغلبية مجلس المراقبة عند الاقتضاء، والمالكون لأغلبية رأس المال.

- بالنسبة للجمعيات، المسكرون ومجمل الأعضاء المنخرطين".

3- اشتغال طاقم السفينة على مواطني الدول:

أخذ المشرع الجزائري بهذا الشرط أيضا، بموجب الفقرة الثانية من المادة 28 من التقنين الجزائري، بنصها على مايلي: "كما ينبغ، لكي تحصل السفينة على الجنسية

¹- أنظر في هذا المعنى: عبد المنعم محمد داود، مرجع سابق، مرجع سابق، ص 14.

²- أمر رقم 80/76 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري معدل ومتمم بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998، ج.ر.ج.ج.، صادرة في 25 جوان 1998، ع 47.

الجزائرية، أن تشتمل السفينة على طاقم تكون فيه نسبة البحارة الجزائريين مطابقة لأحكام المادة 413 من هذا الأمر¹.

ثالثا: قيام رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة

يترتب عن منح الدولة لجنسيتها لأية سفينة جملة من الآثار القانونية على المستوى الداخلي والخارجي²، وبما أننا في هذا المبحث بصدد دراسة الاستثناءات الواردة على مبدأ حرية أعالي البحار، فإن ما يهمن من هذه الآثار القانونية هي مجموعة الواجبات الملقاة على عاتق دولة العلم، والتي حددتها المادة 94 من اتفاقية قانون البحار ومن أهمها مايلي:

- 1- الممارسة الفعلية للولاية والرقابة في الشؤون الإدارية والتقنية والاجتماعية³.
- 2- اتخاذ كل ما يلزم من التدابير، بالامتثال للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموما، لتأمين السلامة في البحار وذلك فيما يتعلق بعدة أمور منها:
 - بناء السفن ومعدات وصلاحياتها للإبحار.
 - تكوين طواقم السفن، وشروط العمل الخاصة بهم، وتدريبهم، آخذة في الاعتبار الصكوك الدولية المنطبقة.

- استخدام الإشارات والمحافظة على الاتصالات ومنع المصادمات⁴.
- 3- التحقيق في كل حادث بحري أو حادثة ملاحية في أعالي البحار يكون للسفينة التي ترفع علم الدولة شأن بها وتتجم عنها خسارة في الأرواح أو إصابات خطيرة تلحق برعاية دولة أخرى أو أضرار خطيرة تلحق بسفن أو منشآت تابعة لدولة أخرى، أو بالبيئة

¹ - تنص المادة 413 من الأمر 80/76 السالف الذكر على ما يلي : "يجب أن يتكون مجموع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين. ويجوز للوزير المكلف بالبحرية التجارية تحديد نسبة من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم أو الترخيص لبحار أجنبي بالإبحار لخدمة سفينة جزائرية".

² - للمزيد من التفاصيل راجع : عبد المنعم محمد داود، مرجع سابق، 17-20.

³ - الفقرة الأولى من المادة 94 من اتفاقية قانون البحار.

⁴ - الفقرة 3 من المادة 94 من نفس الاتفاقية.

البحرية. وتتعاون دولة العلم والدولة الأخرى في أي تحقيق تجريه تلك الدولة الأخرى في أي حادث بحري أو حادثة ملاحية من هذا النوع¹.

رابعاً: وثائق وأوراق السفينة:

طبقاً لنص الفقرة الثانية من المادة 110 من اتفاقية قانون البحار فإن للسفينة الحرية في أعالي البحار الحق في أن تتفقد أي سفينة، من غير السفن التي تتمتع بالحصانة²، تشتبه فيها أنها من أحد السفن المبينة في الفقرات الفرعية (أ)، (ب)، (ج)، (د)، (هـ) من الفقرة الأولى من المادة المذكورة. هذا التفقد الذي يتم، وفي مرحلة أولى، بإرسال زورق تحت قيادة أحد الضباط إلى السفينة المشتبه فيها للتدقيق في وثائقها. يتضح من خلال هذا الإجراء أن السفينة ملزمة بأن تحمل على ظهرها عند إبحارها كل الوثائق الدالة على جنسيتها. هذه الوثائق التي تصدرها لها الدولة التي منحها حق رفع علمها³.

تماشياً مع هذا الالتزام، فإن المشرع الجزائري نص صراحة في المادة 189 من التقنين البحري على مايلي: "كل سفينة تقوم بأعمال الملاحة البحرية، يجب أن تحمل على متنها شهادات الملاحة المسلمة من قبل السلطة الإدارية البحرية. وهذه الشهادات المخصصة للسفينة حسب نوع الملاحة التي تقوم بها السفينة هي: شهادة الجنسية؛ دفتر البحارة؛ رخصة أو بطاقة المرور".

¹ - الفقرة 7 من المادة 94 من اتفاقية قانون البحار.

² - تستثنى من حق الزيارة كل من السفن الحربية والسفن التي تستخدم فقط في مهمات حكومية غير تجارية، وهذا طبقاً لنص المادة 95 و96 من اتفاقية قانون البحار، إذ تنص المادة الأولى على مايلي: "للسفن الحربية في أعالي البحار حصانة تامة من ولاية أية دولة غير دولة العلم"، أما المادة الثانية فتتص على مايلي: "يكون للسفن التي تمتلكها أو تسييرها دولة ما وتستخدم فقط في مهمات حكومية غير تجارية حصانة تامة، في أعالي البحار، من ولاية أية دولة غير دولة العلم".

³ - الفقرة 2 من المادة 91 من نفس الاتفاقية.

المطلب الثالث

حماية البيئة البحرية من التلوث

اهتمت اتفاقية قانون البحار، على خلاف اتفاقيات جنيف لعام 1958، كثيرا بموضوع حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وهذا ما يظهر جليا من خلال عدة مواد متفرقة، ومن خلال الجزء الثاني عشر، الذي خصصته بكامله لهذا الموضوع، والذي يتضمن خمسة وأربعون مادة¹ موزعة على إحدى عشر فرعا.

يتضح من خلال دراسة هذه المواد أن موضوع حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، يعتبر من أهم القيود التي ترد على حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار، وهذا لكون أن الاتفاقية قد وضعت التزاما عاما على عاتق الدول بضرورة حماية البيئة البحرية (الفرع الأول)، كما منحتها اختصاصات تنافسية في مجال التنفيذ (الفرع الثاني)، إلا أنها، بالمقابل، حرصت على وضع جملة من الضمانات لصالح حرية الملاحة الدولية في محاولة للتوفيق بين ضرورة حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من جهة، وضمان حرية الملاحة الدولية من جهة أخرى (الفرع الثالث).

الفرع الأول

الالتزام العام بحماية البيئة البحرية من التلوث

ربطت اتفاقية قانون البحار حق الدول في استغلال الموارد الطبيعية البحرية² بواجب المحافظة على البيئة البحرية³، بل وأكثر من ذلك، نجدها قد تضمنت أحكاما تفصيلية تهدف من ورائها ضمان حماية البيئة، هذه الأحكام التي تضمنها الجزء الثاني عشر من

¹ - المادة 192 إلى المادة 237 من اتفاقية قانون البحار.

² - أنظر : المادة 193 من نفس الاتفاقية.

³ - المادة 192 من نفس الاتفاقية. وللمزيد من التفاصيل، راجع: محمد البزاز، حماية البيئة البحرية دراسة في القانون الدولي، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006، ص 27-40.

الاتفاقية، تتصف بالتعقيد لكونها حاولت أن توازن بين عدة مصالح متعارضة، مصالح الملاحة الدولية والبيئة البحرية من جهة، ومصالح الدول الساحلية من جهة أخرى¹. ألفت الاتفاقية على عاتق الدول جملة من الالتزامات الرامية إلى حماية البيئة البحرية من التلوث، لعل من أهمها مايلي:

أولاً: واجب اتخاذ التدابير الضرورية لمنع تلوث البيئة البحرية:

تلتزم الدول، منفردة أو بالتعاون مع دول أخرى، باتخاذ جميع التدابير الضرورية من أجل حماية البيئة البحرية من التلوث²، مستخدمة لهذا الغرض أفضل الوسائل العلمية المتاحة لها والمتفقة مع قدراتها³. هذه التدابير التي يجب أن تتناول جميع مصادر تلوث البيئة ومن بينها:

- 1- إطلاق المواد السامة أو الضارة أو المؤذية ، ولا سيما منها المواد الصامدة.
- 2- التلوث من السفن.
- 3- التلوث من المنشآت والأجهزة المستخدمة في استكشاف أو استغلال الموارد الطبيعية لقاع البحار وباطن أرضه.
- 4- التلوث من المنشآت والأجهزة الأخرى العاملة في البيئة البحرية⁴.

ثانياً: واجب عدم نقل الضرر أو الأخطار أو تحويل نوع من التلوث إلى نوع آخر

إن واجبات الدول في مجال حماية البيئة البحرية لا تقتصر فقط على عدم جواز إحداث الضرر بالبيئة البحرية في المنطقة التي تمارس فيها نشاطاتها أو المساس بالبيئة البحرية للدول المجاورة، وإنما تتجاوزها إلى واجب الحصر، عند اتخاذ التدابير الهادفة إلى

¹ - للمزيد من التفاصيل راجع: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 477.

² - حول مفهوم التلوث، راجع كل من: صالح محمد محمود بدر الدين، الالتزام الدولي بحماية البيئة من التلوث على ضوء قواعد القانون الدولي للبيئة وقرارات وتوصيات المنظمات الدولية، دار النهضة العربية، 2006، ص 30-33؛ أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقات الإقليمية والمعاهدات الدولية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص 2-3.

³ - الفقرة الأولى من المادة 194 من اتفاقية قانون البحار.

⁴ - الفقرة الثالثة من المادة 194 من نفس الاتفاقية.

حماية البيئة البحرية، على عدم نقل الضرر أو الأخطار أو تحويل نوع من التلوث إلى نوع آخر¹.

ثالثاً: التعاون العالمي والإقليمي من أجل حماية البيئة البحرية:

أوجبت اتفاقية قانون البحار على كل الدول بأن تتعاون فيما بينها لحماية البيئة البحرية على المستوى العالمي والإقليمي، هذا التعاون الذي جعلته يتجسد من خلال عدة نقاط، أورتها في الفرع الثاني من الجزء الثاني عشر، هي:

- 1- وضع قواعد ومعايير دولية، وممارسات وإجراءات دولية موصى بها، تتماشى مع الاتفاقية، وذلك بمراعاة الخصائص الإقليمية المميزة².
- 2- إخطار المنظمات الدولية المختصة والدول المعرضة لخطر التلوث الوشيك أو الفعلي³.

3- القضاء على آثار التلوث

- 4- منع الضرر أو خفضه إلى الحد الأدنى، وذلك عن طريق وضع وتعزيز خطط طوارئ لمواجهة حوادث التلوث⁴.

- 5- تعزيز الدراسات والقيام ببرامج البحث العلمي وتشجيع تبادل المعلومات والبيانات المكتسبة عن تلوث البيئة البحرية.

- 6- المشاركة مشاركة نشطة في البرامج الإقليمية والعالمية لاكتساب المعرفة اللازمة لتقييم طبيعة التلوث ومداه وتقييم التعرض له ومساراته وأخطاره ووسائل علاجه⁵.

- 7- وضع معايير علمية مناسبة لصياغة وإعداد قواعد وضوابط، وما يوصى به من ممارسات وإجراءات، لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه¹.

¹ - تنص المادة 195 من اتفاقية قانون البحار على مايلي : " تتصرف الدول، عند اتخاذ التدابير الرامية إلى منع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، بحيث لا تنقل بصورة مباشرة أو غير مباشرة، الضرر أو الأخطار من منطقة إلى أخرى أو تحول نوعاً من التلوث إلى نوع آخر منه".

² - المادة 197 من اتفاقية قانون البحار.

³ - المادة 198 من نفس الاتفاقية.

⁴ - المادة 199 من نفس الاتفاقية.

⁵ - المادة 200 من نفس الاتفاقية.

8- تقديم المساعدة المناسبة من أجل التقليل إلى أدنى حد من آثار الحوادث الكبيرة التي قد تسبب تلوثاً للبيئة البحرية.

9- تقديم المساعدة المناسبة فيما يتعلق بإعداد التقييمات البيئية².

رابعاً: المساعدة العلمية والتقنية للدول النامية:

نظراً للوضع الاقتصادي والعلمي المتردي للدول النامية، ولأن خطر التلوث البحري في حالة وقوعه لا تقتصر آثاره السلبية على الدول النامية التي ترتفع عندها نسبة احتمال وقوعه³، فإن الدول المجتمعة في المؤتمر الثالث لقانون البحار، ووعيا منها بهذه الحقيقة، فقد حرصت على تضمين أحكام اتفاقية قانون البحار بالمادة 202 التي توجب على الدول أن تتعاون فيما بينها، مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة، على مايلي:

(أ) تشجيع برامج المساعدة العلمية والتعليمية والتقنية وغيرها من أشكال المساعدة إلى الدول النامية من أجل حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها ومنع التلوث البحري وتخفيضه والسيطرة عليه، وتشمل هذه المساعدة فيما تشمل، مايلي:

- 1- تدريب عاملي تلك الدول العلميين والتقنيين؛
- 2- تيسير اشتراكهم في البرامج الدولية ذات الصلة؛
- 3- تزويدها بالمعدات والتسهيلات اللازمة؛
- 4- دعم قدرتها على صنع تلك المعدات؛
- 5- تقديم المشورة بشأن برامج البحث والرصد والبرامج التعليمية وغيرها ووضع تسهيلات لها.

¹ - المادة 201 من اتفاقية قانون البحار.

² - الفقرتان (ب) و(ج) من المادة 202 من نفس الاتفاقية.

³ - راجع: إعداد ادريس الضحاك، المصلحة العربية واتفاقية قانون البحار فيما يتعلق بالمحافظة على البيئة البحرية والبحث العلمي ونقل التكنولوجيا، قانون البحار الجديد والمصالح العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس، 1989، ص 86-92.

خامسا: الرصد والتقييم البيئي

يجب على الدول أن تسعى، إلى أقصى حد ممكن عمليا، وعلى نحو يتماشى مع حقوق الدول الأخرى، مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة، إلى ملاحظة وقياس وتقديم وتحليل مخاطر تلوث البيئة أو أثاره بواسطة الطرق العلمية المعترف بها، ويتعين عليها أن تراقب أوجه النشاط التي تقوم أو تسمح بالقيام بها، بهدف القطع فيما إذا كان من المحتمل، أن تؤدي مثل تلك الأوجه من النشاط إلى تلويث البيئة البحرية¹. وتنشر الدول تقارير بما يتم الحصول عليه من نتائج، أو تقدم هذه التقارير على فترات مناسبة إلى المنظمات الدولية المختصة التي تجعلها في متناول جميع الدول².

سادسا: منع التلوث عن طريق الإغراق

عرفت الفقرة الفرعية (أ) "1" من الفقرة الخامسة من المادة الأولى من اتفاقية قانون البحار الإغراق على أنه: "أي تصريف متعمد في البحر للفضلات أو المواد الأخرى من السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غير ذلك من التركيبات الاصطناعية و/أو أي إغراق متعمد في البحر للسفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غير ذلك من التركيبات الاصطناعية". أما المادة 210 من نفس الاتفاقية فقد ألزمت الدول بجملة من الواجبات لمنع التلوث عن طريق الإغراق، والتي تتجسد فيما يلي:

- 1- اعتماد قوانين وأنظمة، تتماشى والمعايير العالمية³، لمنع تلوث البيئة البحرية عن طريق الإغراق وخفضه والسيطرة عليه.
- 2- اتخاذ ما قد يكون ضروريا من تدابير أخرى، تتماشى والمعايير العالمية، لمنع هذا التلوث وخفضه والسيطرة عليه.
- 3- وضع قواعد ومعايير وما يوصي به من ممارسات وإجراءات، عن طريق المنظمات الدولية المختصة أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي، على الصعيدين العالمي

¹ - المادة 204 من اتفاقية قانون البحار.

² - المادة 205 من نفس الاتفاقية.

³ - الفقرة 6 من المادة 210 من نفس الاتفاقية.

والإقليمي، لمنع هذا التلوث وخفضه والسيطرة عليه. وتعاد دراسة تلك القواعد والمعايير وتلك الممارسات والإجراءات الموصى بها من وقت لآخر حسب الضرورة.

4- الحصول على موافقة "صريحة" مسبقة من الدولة الساحلية في حالة أي إغراق

منظم ومراقب سيتم في المناطق البحرية الخاضعة لولاية هذه الدولة¹.

سابعاً: منع التلوث من السفن

شغل موضوع التلوث من السفن حيزاً كبيراً من المناقشات التي دارت حول موضوع حماية البيئة البحرية، في مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار واللجنة الرئيسية الثالثة، وعلى الرغم من الاتفاقيات الدولية العديدة، التي تناولت موضوع تلوث البيئة البحرية من السفن²، فإن أهمية الموضوع قد فرضت نفسها، وانقسم الرأي خلال المناقشات بين مجموعة الدول البحرية الكبرى التي تحوز الأساطيل الضخمة وبين مجموعة الدول الساحلية، التي وإن امتلكت الأساطيل، فإنها تضع حماية البيئة البحرية في المقام الأول.

لقد كان طبيعياً أن تساند مجموعة الدول الحبيسة، التي يحوز البعض منها أساطيل لا يستهان بحجمها، مجموعة الدول البحرية الكبرى، وتؤيد وجهة نظرها الداعية إلى تقييد سلطات الدول الساحلية، والتوسيع من السلطات المقررة لدولة العلم، في مجال حماية البيئة البحرية، أينما وجدت تلك السفينة حتى ولو وجدت في ميناء دولة أخرى.

بينما حرصت الدول الساحلية، التي كانت تضم كتلة الدول النامية، على المطالبة بالحد من سيطرة وتحكم الدول البحرية الكبرى، وطالبت بوجوب امتداد سلطاتها إلى حيث ينال اختصاصها السفن التي تخرج على مقتضيات حماية البيئة البحرية، وإخضاع السفن

¹ - للدولة الساحلية الحق في الإذن بهذا الإغراق وتنظيمه ومراقبته بعد التشاور الواجب مع الدول الأخرى التي قد تتأثر به تأثيراً ضاراً بسبب موقعها الجغرافي.

² - راجع التطور والأساس القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث الصادر عن السفن عند محمد البزاز، مرجع سابق، ص 17-34.

التي توجد في المناطق التي تخضع لولايتها أو موانئها لوسائل الرقابة، والإجراءات الوقائية التي تحول دون وقوع الضرر، وبحق الدولة الساحلية في وضع العقوبات الملائمة على السفن في مثل تلك الأحوال.

يمكن القول بأن الأحكام التي أوردتها المادة 211 والخاصة بالتلوث من السفن قد جاءت توفيقية بين هذين الاتجاهين¹. فقد ألفت الاتفاقية على عاتق دولة العلم الالتزام بوضع القوانين والأنظمة الخاصة بمنع تلوث البيئة البحرية من السفن التي ترفع علمها أو تكون مسجلة فيها وخفضه والسيطرة عليه، والتي تكون على درجة من الفعالية مماثلة للقواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً². على أن تضع بالمقابل قواعد ومعايير دولية في هذا الصدد عن طريق المنظمة الدولية المختصة أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي عام، على أن تشجع بذات الطريقة، وكلما كان ذلك مناسباً اعتماد نظم لطرق المرور تستهدف الإقلال إلى أدنى حد من خطر وقوع الحوادث التي قد تسبب تلوث البيئة البحرية³.

ومن ناحية أخرى اعترفت الاتفاقية للدول الساحلية في ممارستها لسيادتها على بحرها الإقليمي، أن تعتمد قوانين وأنظمة لمنع التلوث البحري من السفن الأجنبية وخفضه والسيطرة عليه، بما في ذلك السفن التي تمارس حق المرور البريء، على أن لا تعرقل هذه القوانين والأنظمة المرور البريء للسفن الأجنبية، كما أن للدول الساحلية أن تعتمد فيما يتعلق بمناطقها الاقتصادية قوانين وأنظمة لمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه تكون متفقة مع القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً⁴.

ثامناً: منع التلوث من الجو أو من خلاله

نصت المادة 212 من اتفاقية قانون البحار في هذا الصدد على مايلي: "1- **تعتمد الدول قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية من الجو أو من خلاله وخفض هذا**

¹ - صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار: دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، مرجع سابق، ص 513-515.

² - الفقرة الثانية من المادة 211 من اتفاقية قانون البحار.

³ - الفقرة الأولى من نفس المادة.

⁴ - أنظر: الفقرة الثالثة وما يليها من نفس المادة.

التلوث والسيطرة عليه تنطبق على المجال الجوي الخاضع لسيادتها وعلى السفن الرافعة لعلمها أو السفن أو الطائرات المسجلة فيها مراعية ما اتفق عليه دوليا من قواعد ومعايير ومن ممارسات وإجراءات موصى بها، وسلامة الملاحة الجوية.

2- تتخذ الدول ما قد يكون ضروريا من تدابير أخرى لمنع هذا التلوث وخفضه والسيطرة عليه.

3- تسعى الدول، عاملة بصورة خاصة عن طريق المنظمات الدولية المختصة أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي، إلى وضع قواعد ومعايير وما يوصى به من ممارسات وإجراءات، على الصعيدين العالمي والإقليمي، لمنع هذا التلوث وخفضه والسيطرة عليه".

الفرع الثاني

الاختصاصات التنافسية في مجال التنفيذ المخولة للدول بهدف حماية البيئة البحرية من التلوث

نظرا لخطورة التلوث على البيئة البحرية، والذي ينعكس بالسلب على الدول ككل، فإن اتفاقية قانون البحار لعام 1982 لم تكتفي في أحكام جزئها الثاني عشر، بجملة الالتزامات العامة التي ألقته على عاتق الدول بهدف منع التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه، بل حرصت على أن تتخذ هذه الالتزامات، وذلك عن طريق منحها "اختصاصات تنافسية" في هذا المجال لكل من دولة العلم (أولا) ودولة الميناء (ثانيا) والدولة الساحلية (ثالثا).

أولا: اختصاصات التنفيذ لدولة العلم في مجال حماية البيئة البحرية

أوكلت اتفاقية قانون البحار لدولة العلم، جملة من الاختصاصات في مجال التنفيذ، هذه الاختصاصات التي تتفق بطبيعة الحال مع قاعدة خضوع السفينة في أعالي البحار لقانون العلم، هذه القاعدة التي تتفرع عن مبدأ حرية أعالي البحار.

إن الدارس للمواد التي تضمنها الجزء الثاني من اتفاقية قانون البحار، سيكتشف أن هذه الأحكام قد وفقت إلى حد كبير بين مختلف المطالب المتعارضة التي تقدمت بها الدول خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار.

وضحنا في المبحث الأول من هذا الفصل أن النظام القانوني لأعالي البحار يحكمه مبدأ عام كلاسيكي وجوهري ، يخدم مصالح الجماعة الدولية، ألا وهو مبدأ حرية أعالي البحار، الذي تترتب عنه جملة من الحريات المقررة للسفن في أعالي البحار وهذا في إطار خضوعها للولاية الخالصة لدولة العلم.

إن القيود التي قررتها اتفاقية قانون البحار على مبدأ حرية أعالي تعتبر في حد ذاتها استثناءات ترد على قاعدة خضوع السفينة في البحر العالي لقانون العلم، ومن بين هذه الاستثناءات منح اختصاصات تنفيذية لدول أخرى غير دولة العلم في مجال حماية البيئة البحرية.

ومع هذا فإن اتفاقية قانون البحار تعول كثيرا على الاختصاصات التنفيذية التي منحتها لدولة العلم بموجب المادة 217 والتي تتجسد في الآتي:

1- اعتماد القوانين والأنظمة واتخاذ التدابير اللازمة لتنفيذ القواعد والمعايير الدولية المنطبقة والموضوعة عن طريق منظمة دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي، وتأمين التنفيذ الفعلي لهذه القوانين والأنظمة، بصرف النظر عن مكان وقوع الانتهاك.

2- اتخاذ التدابير المناسبة لتأمين منع السفن من الإبحار حتى تستجيب لمتطلبات القواعد والمعايير الدولية المبينة أعلاه، بما في ذلك المتطلبات المتعلقة بتصميم السفن وبنائها ومعداتنا وتكوين طواقمها.

3- ضمان كون السفن تحمل على متنها الشهادات التي تتطلبها القواعد والمعايير الدولية السالفة الذكر، والصادرة عملا بها، وتكفل تفتيش السفن الرافعة لعلمها بصورة دورية للتحقق من أن هذه الشهادات مطابقة للحالة الفعلية للسفن.

4- العمل، دون الإخلال بالمواد 218 و 220 و 228، على إجراء تحقيق فوري وعلى إقامة دعوى، حيثما كان ذلك مناسبا، فيما يتعلق بأي انتهاك يدعى وقوعه، بصرف النظر عن مكان وقوع الانتهاك أو مكان حدوث أو مشاهدة التلوث الناتج عن هذا الانتهاك.

5- التحقيق، بناء على أي طلب مكتوب من أي دولة، في أي انتهاك يدعى أن السفينة ارتكبهته. وعند الاقتناع بتوفر الأدلة الكافية التي تمكن من إقامة الدعوى فيما يتعلق بالانتهاك المدعى وقوعه، العمل دون تأخير على إقامة هذه الدعوى وفقا للقانون الداخلي¹.

6- اعتماد قوانين وأنظمة تتضمن عقوبات شديدة إلى حد يثني السفن عن ارتكاب انتهاكات، بصرف النظر عن مكان حدوثها².

7- تنفيذ القوانين والأنظمة المعتمدة وفقا لاتفاقية قانون البحار، والقواعد والمعايير الدولية المنطبقة والموضوعة عن طريق منظمات دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي من أجل منع تلوث البيئة البحرية عن طريق التلوث³.

8- تنفيذ القوانين والأنظمة المعتمدة وفقا للفقرة 1 من المادة 212 من اتفاقية قانون البحار وغيرها من أحكام هذه الاتفاقية، واعتماد القوانين والأنظمة واتخاذ التدابير الأخرى اللازمة لتنفيذ القواعد والمعايير الدولية المنطبقة والموضوعة عن طريق منظمات دولية متخصصة أو مؤتمر دبلوماسي لمنع تلوث البيئة البحرية من الجو أو من خلاله وخفض ذلك التلوث والسيطرة عليه، وذلك طبقا لجميع القواعد والمعايير الدولية المتصلة بالأمر والمتعلقة بسلامة الملاحة الجوية⁴.

ثانيا: اختصاصات التنفيذ للدولة الساحلية في مجال حماية البيئة البحرية

منحت اتفاقية قانون البحار للدولة الساحلية اختصاصات تنفيذية في مجال حماية البيئة الحرة، هذه الاختصاصات التي لا تقتصر فقط على الانتهاكات التي تتم أو يمكن أن تتم في مجال إقليمها البحري، وإنما تتجاوزها إلى تلك المخالفات التي تتم خارج هذا المجال، وبذلك تكون الاتفاقية قد أدخلت استثناء آخر على قاعدة خضوع السفينة في

¹ - "وتبادر دولة العلم إلى إبلاغ الدولة الطالبة والمنظمة الدولية المختصة بالإجراء المتخذ وبنيتيه، وتكون

هذه المعلومات متاحة لجميع الدول". الفقرة 07 من المادة 217 من اتفاقية قانون البحار.

² - الفقرة 08 من نفس المادة.

³ - الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة الأولى من المادة 216 من اتفاقية قانون البحار.

⁴ - المادة 222 من نفس الاتفاقية.

المناطق البحرية الخارجة عن سيادة الدولة الساحلية لقانون دولة العلم، وبالنتيجة قيوداً على حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار.

تتعدد اختصاصات التنفيذ الممنوحة للدولة الساحلية، بموجب أحكام الجزء الثاني عشر من اتفاقية قانون البحار، في مجال حماية البيئة البحرية، إلا أن ما يهمنا خلال هذه الدراسة، لكوننا بصدد دراسة القيود التي ترد على مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار، هي تلك الاختصاصات التي تمتد إلى خارج إقليمها البحري في مواجهة السفن الأجنبية، وهي كالآتي:

1- إقامة دعوى، رهانا بمراعاة الفرع السابع من الاتفاقية، على أية سفينة تتواجد طوعاً داخل أحد موانئها أو في إحدى محطاتها النهرية القريبة من الشاطئ في حالة انتهاكها لقوانين وأنظمة هذه الدولة، المعتمدة وفقاً للاتفاقية أو للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة من أجل منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه، عندما يكون الانتهاك قد وقع داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة لتلك الدولة.

2- للدولة الساحلية أن تطلب من أية سفينة، تتوافر أسباب واضحة للاعتقاد بأنها قد انتهكت القواعد والمعايير الدولية المنطبقة من أجل منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه في المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة أخرى، تقديم معلومات عن هويتها وميناء تسجيلها وميناء زيارتها الأخيرة وميناء زيارتها التالية وغير ذلك من المعلومات ذات الصلة التي تكون مطلوبة لتقرير ما إذا كان انتهاك قد وقع¹. وفي حالة ما إذا كان هذا الانتهاك يسفر عن تصريف كبير يسبب تلوثاً هاماً أو يهدد بحدوث تلوث هام للبيئة البحرية، جاز لهذه الدولة، أن تقوم بتفتيش السفينة تفتيشاً مادياً في الأمور المتصلة بالانتهاك إذا رفضت السفينة تقديم معلومات أو إذا كانت المعلومات التي قدمتها مختلفة بصورة واضحة عن الحالة الواقعية الظاهرة، وإذا كانت ظروف القضية تبرر إجراء هذا التفتيش².

¹ - الفقرة الثالثة من المادة 220 من اتفاقية قانون البحار.

² - الفقرة الخامسة من نفس المادة.

3- جواز إقامة دعوى تشمل احتجاز السفينة¹ التي يتوفر ضدها دليل واضح على أنها قد ارتكبت الانتهاك المشار إليه في الفقرة أعلاه يسفر عن تصريف يسبب إلحاق ضرر جسيم أو يهدد بإلحاق ضرر جسيم بساحل الدولة الساحلية أو مصالحها المرتبطة به أو بأي من موارد بحرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة².

ثالثاً: اختصاصات التنفيذ لدولة الميناء في مجال حماية البيئة البحرية

قررت نصوص الجزء الثاني عشر من اتفاقية قانون البحار بعض الاختصاصات لدولة الميناء الذي تتوقف فيه السفينة، وجاءت تلك الاختصاصات مكاملة لاختصاصات الدولة الساحلية، وحلا وسطا لتسوية التنازع بين دولة العلم، والدولة الساحلية³. هذه الاختصاصات التي تتجسد فيما يلي:

1- إجراء تحقيق وإقامة دعوى، حيث تبرر الأدلة ذلك، ضد سفينة تتواجد طوعا داخل أحد موانئها أو في إحدى محطاتها البحرية القريبة من الشاطئ، فيما يتعلق بأي تصريف من تلك السفينة يكون قد تم خارج الإقليم البحري أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لهذه الدولة انتهاكا للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة والموضوعة عن طريق منظمة دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام⁴.

¹ وهذا رهانا بمراعاة الفرع 7 من الجزء الثاني عشر من اتفاقية قانون البحار وشريطة أن تستدعي ذلك أدلة القضية. الفقرة 06 من المادة 220 من اتفاقية قانون البحار.

² نفس الفقرة. بالرغم من أحكام هذه الفقرة فإنه حينما تكون إجراءات مناسبة قد وضعت سواء عن طريق المنظمة الدولية المختصة أو وفقا لما اتفق عليه بأية طريقة أخرى، وتم بها تأمين الامتثال لمتطلبات تقديم كفالة أو ضمان مالي مناسب آخر، على الدولة الساحلية، إذا كانت ملزمة بالإجراءات المذكورة، أن تسمح للسفينة بالمضي في طريقها.

³ صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار: دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، مرجع سابق، ص 527.

⁴ الفقرة الأولى من المادة 218 من اتفاقية قانون البحار. وتجدر الإشارة إلى أنه لا تقام الدعوى، عملا بهذه الفقرة، فيما يتعلق بانتهاك تم في المياه الداخلية لدولة أخرى أو بحرهم الإقليمي أو منطقتهم الاقتصادية الخالصة إلا بناء على طلب تلك الدولة أو دولة العلم أو أية دولة أصابها ضرر أو تعرضت لتهديد نتيجة ذلك الانتهاك، أو إلا إذا سبب الانتهاك أو كان من المحتمل أن يسبب تلوثا في المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة مقيمة الدعوى. الفقرة 3 من نفس المادة.

2- تلبية، بقدر ما هو ممكن عمليا، الطلبات المقدمة من أية دولة للتحقيق في أي انتهاك تصريف مشار إليه في الفقرة السابقة، يعتقد أنه اقترفته السفينة المذكورة في المياه الداخلية للدولة مقدمة الطلب أو في بحرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة، أو سبب لها الضرر أو جعلها عرضة له، كما تلبي، بقدر ما هو ممكن عمليا، الطلبات المقدمة من دولة العلم¹ للتحقيق في هذا الانتهاك بصرف النظر عن مكان حدوثه².

الفرع الثالث

الضمانات المقررة لصالح الملاحة الدولية

يظهر من خلال أحكام الجزء الثاني عشر من اتفاقية قانون البحار، أن هذه الاتفاقية حاولت أن توافق بين مقتضيات حماية البيئة البحرية ومصالح الملاحة البحرية³، فإذا كانت الاتفاقية قد ألزمت جميع الدول بوجوب العمل على حماية البيئة البحرية، كما أوضحنا ذلك في الفرع الأول والثاني من هذا الفصل، والتعويض السريع عن جميع الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية⁴، إلا أنها وبالمقابل، حرصت على أن لا يتم

¹ - الفقرة الثالثة من المادة 218 من اتفاقية قانون البحار.

² - تنص الفقرة الرابعة من نفس المادة على مايلي: "تنقل محاضر التحقيق الذي تجريه دولة الميناء عملا بهذه المادة إلى دولة العلم أو إلى الدولة الساحلية بناء على طلبها. ويجوز بناء على طلب الدولة الساحلية، ورهانا بمراعاة الفرع 7، إيقاف أية دعوى تكون دولة الميناء قد أقامت على أساس هذا التحقيق عندما يكون الانتهاك قد وقع داخل مياهها الداخلية أو بحرهم الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة. وفي هذه الحالة، تنقل أدلة وسجلات القضية وأية كفالة أو ضمان مالي آخر مودع لدى سلطات دولة الميناء إلى الدولة الساحلية. ويحول هذا النقل دون مواصلة النظر في الدعوى في دولة الميناء".

³ - تنص الفقرة الأولى من المادة 235 من اتفاقية قانون البحار على مايلي: "الدولة مسؤولة عن الوفاء بالتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها. وهي مسؤولة وفقا للقانون الدولي".

⁴ - وهذا ما تأكده الفقرة الثانية من نفس المادة بنصها على مايلي: "تكفل الدول أن يكون الرجوع إلى القضاء متاحا وفقا لنظمها القانونية، من أجل الحصول السريع على تعويض كاف أو على أية ترضية أخرى فيما يتعلق بالضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية الذي يسببه الأشخاص الطبيعيون أو الاعتباريون الخاضعين لولايتها. لغرض ضمان تعويض سريع وكاف فيما يتعلق بجميع الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية، تتعاون الدول في تنفيذ القانون الدولي القائم وفي تطوير القانون الدولي المتصل بالمسؤولية والالتزامات الناجمة عنها من أجل تقييم الضرر والتعويض عنه وتسوية المنازعات المتصلة بذلك،=

ذلك على حساب الملاحة الدولية، وهذا ما يتضح جليا من خلال مجموعة الضمانات التي تضمنها الفرع السابع من الجزء الثاني عشر، هذه الضمانات التي قدمت في عدة نقاط على المنوال الآتي:

1- اتخاذ التدابير اللازمة لتسهيل سير الدعاوى المقامة ضد السفن الأجنبية في

مجال حماية البيئة البحرية: هذه التدابير التي تشمل تسهيل سماع الشهود وقبول القرائن المقدمة من سلطات دولة أخرى أو من المنظمة الدولية المختصة، وتسهيل حضور هذه الدعاوى للممثلين الرسميين¹ للمنظمة الدولية المختصة ولدولة العلم ولأية دولة تأثرت بالتلوث الناتج عن أي انتهاك².

2- تقيد ممارسة صلاحيات التنفيذ ضد السفن الأجنبية: وهذا بموجب المادة 224

التي تنص على مايلي: "لا يجوز أن تمارس صلاحيات التنفيذ ضد السفن الأجنبية بموجب هذا الجزء إلا بواسطة الموظفين الرسميين أو السفن الحربية أو الطائرات العسكرية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأنون لها بذلك".

3- واجب تفادي النتائج الضارة عند ممارسة صلاحيات التنفيذ: تلتزم الدولة

الساحلية عند ممارستها لصلاحيات التنفيذ الموكلة لها بموجب أحكام الفرع السادس من الجزء الثاني عشر من اتفاقية قانون البحار بعدم تعريض سلامة الملاحة البحرية للخطر، كما تمتنع عن تسبب أية مخاطر لسفينة ما أو تقادها إلى ميناء أو مرسى غير مأمون أو تعرض البيئة البحرية لخطر غير معقول³.

=وتتعاون حيثما يكون ذلك مناسباً في وضع معايير وإجراءات لدفع تعويض كاف، مثل التأمين الإجباري أو صناديق التعويض".

¹ - "...يكون للممثلين الرسميين الذين يحضرون هذه الدعاوى الحقوق والواجبات التي قد تنص عليها القوانين والأنظمة الوطنية أو القانون الدولي". المادة 223 من اتفاقية قانون البحار.

² - نفس المادة.

³ - راجع: نص المادة 225 من نفس الاتفاقية.

4- الإسراع في التحقيق مع السفينة الأجنبية والإفراج الفوري عنها بعد التحقيق:

لا يجب على الدولة الساحلية أو دولة الميناء أن تأخر السفينة محل التحقيق أطول مما تستلزمه أغراض التحقيق المنصوص عليه في المواد 216 و 218 و 220. وفي حالة ما إذا استدع الأمر التفتيش المادي للسفينة¹ ففي هذه الحالة يجب أن يقتصر التفتيش على فحص ما يكون للسفينة أن تحمله من شهادات وسجلات ووثائق مماثلة. ولا يجوز القيام بالمزيد من التفتيش إلا في الحالات الآتية:

- توافر أسباب واضحة للاعتقاد بأن حالة السفينة أو معداتها لا تتطابق إلى حد كبير مع تفاصيل تلك الوثائق؛

- إذا كان مضمون هذه الوثائق غير كافي للتأكد أو التحقق من انتهاك مشتبه فيه؛

- إذا كانت السفينة لا تحمل شهادات وسجلات صحيحة.

يتم الإفراج الفوري عن السفينة بعد نهاية التحقيق، حتى وإن ثبت تورط السفينة، ولكن في هذه الحالة فإن الإفراج الفوري يكون مرهون بتقديم كفالة أو أي ضمان مالي مناسب آخر².

5- عدم التمييز ضد السفن الأجنبية: وهذا ما جاء صراحة في المادة 227 بنصها

على مايلي: "لا تميز الدول، في ممارستها لحقوقها وأدائها لواجباتها بموجب هذا الجزء، قانوناً أو فعلاً، ضد سفن أية دولة".

6- تحديد مدة لتقادم الدعوى وعدم جواز رفع أكثر من دعوى:

تتقادم الدعوى الرامية لفرض عقوبات على السفن الأجنبية بانقضاء ثلاث سنوات على التاريخ الذي ارتكب فيه الانتهاك، ولا يجوز أن تقام دعوى من قبل أية دولة، باستثناء دولة العلم³، في حالة سبق إقامة دولة أخرى لدعوى⁴.

¹ - مع العلم أن الفقرة الثانية من المادة 226 تدعو الدول للتعاون من أجل وضع إجراءات ترمي إلى تجنب القيام دون داع بتفتيش مادي للسفن في البحر.

² - أنظر: الفقرة الفرعية (أ) و (ب) من الفقرة الأولى من المادة 226 من اتفاقية قانون البحار.

³ - أنظر: الفقرة الثالثة من المادة 228 من نفس الاتفاقية.

⁴ - الفقرة الثانية من نفس المادة.

توقف الدعوى المقامة الرامية لفرض عقوبات عن انتهاك تم خارج البحر الإقليمي للدولة التي أقامت الدعوى، وذلك بمجرد إقامة دعوى من قبل دولة العلم لفرض عقوبات فيما يتعلق بتهم مماثلة خلال ستة أشهر من تاريخ إقامة الدعوى للمرة الأولى، إلا إذا تعلقت هذه الدعوى بقضية ضرر جسيم لحق بالدولة الساحلية أو كانت دولة العلم المعنية تغاضت تكرارا عن الوفاء بالتزاماتها بتنفيذ القواعد والمعايير الدولية المنطبقة تنفيذا فعلا فيما يتصل بالانتهاكات المرتكبة من قبل سفنها¹.

ومع هذا فإن اتفاقية قانون البحار تجيز لدولة العلم، في الشطر الثاني من الفقرة الأولى من المادة 228، أن تطلب إيقاف الدعوى، بشرط أن تضع في الوقت المناسب في متناول الدولة التي سبق لها أن أقامت الدعوى ملفا كاملا بوثائق القضية وسجلات الدعوى، وعندما تحسم الدعوى التي أقامتها دولة العلم تصبح الدعوى الموقوفة منتهية، وبمجرد سداد التكاليف المتكبدة بالنسبة إلى تلك الدعوى تفرج الدولة الساحلية عن أية كفالة مودعة لديها أو أي ضمان مالي مناسب آخر مقدم إليها بصدد الدعوى الموقوفة.

7- احترام الحقوق المعترف بها للمتهم والاكْتفاء بالعقوبات النقدية:

تلتزم الدولة بمراعاة الحقوق المعترف بها للمتهم أثناء سير الدعوى المقامة بشأن الانتهاكات التي ترتكبها سفينة أجنبية، وفي حالة الإدانة، الاكتفاء بفرض عقوبات نقدية إلا إذا تعلق الأمر بفعل تلويث متعمد وخطير داخل البحر الإقليمي².

8- إخطار دولة العلم بأية تدابير تتخذ ضد السفينة الأجنبية:

تلتزم الدول، على وجه السرعة، بإخطار دولة العلم وأية دولة معنية أخرى بأية تدابير تتخذها ضد السفينة الأجنبية، وفقا لأحكام الفرع السادس من الجزء الثاني عشر من اتفاقية قانون البحار، وتقدم لها جميع التقارير الرسمية المتعلقة بمثل هذه التدابير، ولا تلتزم الدولة الساحلية، إلا بتقديم ما يتخذ من تدابير في الدعوى إذا كان الانتهاك قد تم في البحر الإقليمي، وفي جميع الحالات، يجب على الدول إبلاغ الممثلين الدبلوماسيين

¹ - الفقرة الأولى من المادة 228 من اتفاقية قانون البحار.

² - راجع: نص المادة 230 من نفس الاتفاقية.

أو الموظفين القنصليين لدولة العلم، وسلطاتها البحرية كلما أمكن ذلك، بأية تدابير تتخذ من هذا النوع¹.

9- مسؤولية الدول عن تدابير التنفيذ:

تعتبر الدولة مسؤولة عن أي ضرر أو خسارة يلحق بالسفينة الأجنبية، إذا كانت تدابير التنفيذ التي اتخذتها ضد هذه السفينة غير مشروعة أو تتجاوز التدابير المطلوبة بصورة معقولة في ضوء المعلومات المتوفرة. وتحقيقاً لهذه الغاية، فإن المادة 232 من اتفاقية قانون البحار توجب على هذه الدول أن تكفل طرقاً للرجوع إلى محاكمها لاتخاذ إجراءات بشأن مثل هذا الضرر أو هذه الخسارة.

10- تفيد إجراءات التنفيذ المخولة للدولة المشاطئة للمضايق المستخدمة للملاحة الدولية في مجال حماية البيئة البحرية:

تلزم المادة 233 من اتفاقية قانون البحار الدول المشاطئة للمضايق المستخدمة للملاحة الدولية أن تحترم أحكام الفرع السابع من جزئها الثاني عشر، الخاص بالضمانات التي بينهاها سابقاً، عند اتخاذها لتدابير التنفيذ المناسبة ضد أية سفينة أجنبية، من غير السفن المشار إليها في الفرع العاشر من نفس الجزء²، تنتهك القوانين والأنظمة المشار إليها في الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) من الفقرة الأولى من المادة 42³ مسببة بذلك ضرراً جسيماً للبيئة البحرية في المضايق أو مهددة بإلحاق هذا الضرر⁴.

¹ - أنظر: المادة 231 من اتفاقية قانون البحار.

² - تنص المادة 236 من نفس الاتفاقية على مايلي: "لا تنطبق أحكام هذه الاتفاقية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها على أية سفينة حربية أو قطعة حربية مساعدة أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تملكها أو تشغيلها دولة ما، وتكون مستعملة وقتئذ فقط في خدمة حكومية غير تجارية. ومع ذلك تضمن كل دولة بواسطة اعتماد تدابير مناسبة لا تخل بعمليات وإمكانات تشغيل تلك السفن أو الطائرات التي تملكها أو تشغيلها، أن تتصرف هذه السفن أو الطائرات على نحو يمتشى، إلى الحد المعقول والعملي، مع هذه الاتفاقية".

³ - هذه القوانين والأنظمة التي تتعلق بسلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري كما هو منصوص عليه في المادة 41 من اتفاقية قانون البحار، ومنع التلوث وخفضه والسيطرة عليه بإعمال الأنظمة الدولية المنطبقة بشأن تصريف الزيت والفضلات الزيتية وغيرها من المواد المؤذية في المضيق.

⁴ - المادة 233 من اتفاقية قانون البحار.

الفصل الثاني

النظام القانوني للمنطقة بين أحكام الجزء الحادي عشر

واتفاقه التنفيذي لعام 1994

حاولت اتفاقية قانون البحار من خلال النظام القانوني لمختلف المناطق البحرية أن تستجيب للمطالب المتعارضة التي تقدمت بها الدول، وهذا يظهر من الموازنة القانونية التي أجرتها بين مصالح الدول الساحلية، خاصة النامية منها، ومصالح الجماعة الدولية ممثلة في الدول المتقدمة التي كانت ولتزال تدافع عن مبدأ حرية البحار، لكون أن هذا المبدأ يخدم مصالحها الاقتصادية والإستراتيجية.

نتيجة لهذه الموازنة نجد الدول النامية قد رحبت بالاتفاقية وتسابقت فيما بينها لإبداء رضاها بها وذلك بالتوقع عليها، في حين نجد الدول المتقدمة قد أعرضت عنها بداعي أنها لم تستجب لمطالبها ولم تراعي مصالحها في المنطقة، ومن بين هذه الدول المعارضة الولايات المتحدة الأمريكية التي صوتت ضد الاتفاقية ومن ثم امتنعت عن التوقيع عليها، مطالبة بضرورة إدخال تعديلات على الجزء الحادي عشر من الاتفاقية.

تنازلت الدول النامية أمام مطالب هذه الدول، فوافقت على إدخال تعديلات على الجزء الحادي عشر، وهذا من أجل المحافظة على الانجازات الأخرى التي حققتها في باقي الاتفاقية، خاصة وأنها على قناعة بأن الاتفاقية لن تكون لها الفعالية المرجوة بدون مشاركة الدول المتقدمة.

بغض النظر عن مدى قانونية الطريقة التي أدخلت بها هذه التعديلات على الجزء الحادي عشر، إلا أن هذه التعديلات قد خلقت نظاما مزدوجا للمنطقة يتراوح بين أحكام الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 (المبحث الأول)، وبين أحكام الاتفاق التنفيذي لهذا الجزء لعام 1994، والذي بموجبه أدخلت هذه التعديلات على نظام استغلال واستكشاف المنطقة (المبحث الثاني).

المبحث الأول

النظام القانوني للمنطقة وفقا لأحكام الجزء الحادي عشر

تباينت مطالب الدول خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار بخصوص النظام القانوني للمنطقة، ما أدى إلى نقاشات حامية ومطولة اختلفت فيها كل من الدول النامية والدول المتقدمة حول عدة مواضيع.

كانت الدول النامية تسعى من خلال اقتراحاتها أن تقيد من عملية الاستكشاف والاستغلال في المنطقة وهذا بهدف المحافظة على ثرواتها "كثرت مشترك للإنسانية"، خاصة وأن هذه الدول تفتقر إلى التكنولوجيا والإمكانيات المادية التي تسمح لها بمنافسة الدول المتقدمة التي نجدها ترفض أية قيود يمكن أن ترد على العملية.

جعلت هذه المواقف المتعارضة و"المتشددة" من مسألة الاتفاق على نظام قانوني توفيقى للمنطقة من أصعب وأعقد التحديات التي واجهت المؤتمر الثالث لقانون البحار، إلا أنه وبالرغم من هذه الصعوبات توصل في نهاية المطاف إلى وضع جملة من الأحكام التي حاول من خلالها أن يوفق بين مختلف المطالب المتعارضة، هذه الأحكام التي تضمنها الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار الذي منح للمنطقة طابعا قانونيا متميزا عن باقي المناطق البحرية الأخرى (**المطلب الأول**)، ونظم عملية استغلال المنطقة بكيفية تتفق مع هذا الطابع القانوني المتميز (**المطلب الثاني**)، وذلك تحت إشراف منظمة دولية، أنشأها هذا الجزء، والتي تعرف "بالسلطة" (**المطلب الثالث**).

المطلب الأول

الطابع القانوني المتميز للمنطقة

استجابة لمطالب الدول الساحلية، أعادت اتفاقية قانون البحار تقسيم البحر إلى ثماني مناطق بحرية، بعدما استحدثت ثلاث مناطق بحرية جديدة من بينها "المنطقة". هذه الأخيرة التي أجمعت الدول سواء النامية منها أو المتقدمة على ضرورة إنشائها، وهذا من أجل تنظيم استغلال ثرواتها بطريقة عادلة ترجع بالمنفعة على الدول كافة.

بالرغم من هذا الإجماع الدولي، وهذا ما تدل عليه القرارات المتعاقبة الصادرة عن الجمعية العامة للأمم المتحدة، إلا أن الاتفاق على نظامها القانوني اعتبر من أصعب المهام التي أوكلت للمؤتمر الثالث لقانون البحار، والذي توصل في نهاية المطاف أن يخرج بنظام قانوني حاول من خلاله أن يوفق بين مختلف المصالح المتعارضة للدول، إلا أن الدول المتقدمة وعلى رأسها الولايات المتحدة عارضته وطالبت بتعديل أحكامه التي تضمنها الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار وملاحقها المتصلة بهذا الجزء.

يتضح من خلال مقارنة المنطقة بالمناطق البحرية الأخرى بأنها تتميز عنها بوضعها القانوني الذي يتجلى من خلال التطور التاريخي الذي شهدته نشأة المنطقة وحدودها البحرية التي تقوم على طريقة الاستبعاد (الفرع الأول)، كما تتميز المنطقة كذلك بمجموعة المبادئ القانونية التي تحكمها، والتي تهدف إلى حماية ثروات المنطقة واستغلالها بطريقة منصفة وعادلة تستجيب لمختلف مصالح الدول (الفرع الثاني).

الفرع الأول

الوضع القانوني للمنطقة

ميزت اتفاقية قانون البحار قاع وباطن قاع البحر العالي عن عموده المائي وحيزه الجوي ما جعل منه في ظل هذه الاتفاقية منطقة بحرية قائمة بذاتها تتفرد بنظامها القانوني الذي يسمح باستغلال ثرواتها من جميع الدول باعتبارها ملكا مشتركا للإنسانية. نشأت هذه المنطقة البحرية الجديدة، التي تناولها الجزء الحادي عشر من الاتفاقية واتفاقه التنفيذي لعام 1994، تدريجيا (أولا). ولم تحدد حدودها بشكل دقيق إلا في ظل هذه الاتفاقية (ثانيا).

أولاً: لمحة تاريخية عن المنطقة:

إذا كانت اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام 1958 قد اعتبرت المساحة المغمورة الممتدة خارج حدود الولاية الوطنية جزءاً من البحر العالي¹، فإن اتفاقية قانون البحار لعام 1982 منحت لها نظاماً قانونياً متميزاً ما جعلها منطقة بحرية قائمة بذاتها تعرف في إطارها باسم "المنطقة"².

لا يعني هذا أن فكرة المنطقة وليدة هذه الاتفاقية بل تردت بأقلام الفقهاء قبل ميلاد الاتفاقية بزمان طويل³، وقد أثارها رسمياً السفير باردو (*Arvid Pardo*)⁴ أمام الجمعية العامة في دورتها الثانية والعشرين بتاريخ 17 أوت 1967 حينما سلط الأضواء على موضوع قاع البحار والمحيطات خارج حدود الولاية الوطنية، وطلب إدراجه في جدول أعمال الجمعية العامة للأمم المتحدة في دورتها القادمة تحت عنوان: "إعلان اتفاقية تتعلق بالاحتفاظ بقاع البحار والمحيطات خارج حدود الولاية الوطنية، خالصة للأغراض السلمية واستخدام ثرواتها لمصلحة البشرية" وقد عبر السفير باردو في مذكرة رفعها إلى السكرتير العام للأمم المتحدة عن خوفه من التقدم المضطرد للدول الصناعية تقنياً يمكن أن يؤدي إلى التملك والاستغلال الوطنيين لقاع البحار والمحيطات، ونتيجة لذلك يمكن أن يستغل قاع البحار والمحيطات للأغراض العسكرية ويستنزف القدر الكبير من ثرواته لصالح فئة قليلة من الدول، واقترح في مذكرته أن يعلن أن قاع البحر وقاع المحيط "هو تراث مشترك للإنسانية" حيث يخضع للتملك الوطني بأي طريقة، كما يجب أن يستكشف بطريقة تحفظ وتصون مصالح البشرية، على أن تستخدم المكاسب والمزايا المالية المحصلة من نشاطات الاستغلال الجارية في قاع البحر والمحيط، وبصورة خاصة لتشجيع تنمية الدول الفقيرة⁵.

¹ - أنظر: محمد الحاج محمود، مرجع سابق، ص 395-396.

² - أنظر: الفقرة الأولى من المادة الأولى من اتفاقية قانون البحار. وتعرف كذلك "المنطقة": بالمنطقة الدولية أو بمنطقة التراث المشترك للإنسانية.

³ - إبراهيم محمد الدمغة، مرجع سابق، ص 39.

⁴ - الممثل الدائم لدولة مالطا في هيئة الأمم المتحدة.

⁵ - أنظر: إبراهيم محمد الدمغة، مرجع سابق، ص 395-396.

إثر هذا الاقتراح تعاقبت قرارات الجمعية العامة الخاصة بالمنطقة نذكر منها:

1- القرار رقم (2574 أ)¹: دعي إلى استطلاع رأي الدول الأعضاء بشأن عقد مؤتمر لقانون البحار.

2- القرار رقم (2574 ب)²: دعي إلى استمرار عمل لجنة قاع البحار والطلب منها الإسراع في عملها بصدد المبادئ القانونية، وكذلك إعداد توصيات بشأن الشروط الاقتصادية والتقنية والقواعد اللازمة لاستغلال الموارد البحرية.

3- القرار رقم (2574 ج)³: دعي الأمين العام للأمم المتحدة إلى إعداد دراسة حول أنواع من الأجهزة تشمل وضع وتركيب ووظائف وصلاحيات جهاز دولي له سيادة على الاستخدام السلمي لقيعان البحار والمحيطات وصلاحيات التنظيم والمراقبة والإشراف على كافة النشاطات المتعلقة باستكشاف واستغلال الموارد لمصلحة البشرية بدون تمييز بالنسبة للموقع الجغرافي للدول أخذاً في الاعتبار مصالح وحاجات البلدان النامية الساحلية والمغلقة. وعلى الأمين العام تقديم هذا التقرير إلى لجنة قاع البحار التي تقدم بدورها تقريراً بذلك إلى الجمعية العامة في دورتها الخامسة والعشرين.

4- القرار (2574 د)⁴: بشأن تجميد استغلال موارد المنطقة، إذ تضمن هذا القرار الطلب من الدول والأشخاص الطبيعيين والمعنويين الامتناع عن استغلال موارد المنطقة، وعدم الاعتراف بأي طلب أو ادعاء سيادة على أي جزء من المنطقة أو مواردها وذلك إلى حين إنشاء نظام دولي.

¹ - Résolution 2574 A (XXIV) du 15 décembre 1969, 1833^e séance plénière. وهذا

القرار من اقتراح دولة مالطا، أنظر الوثيقة رقم: UN DOC. A/7834. 1969

² - Résolution 2574 B (XXIV) du 15 décembre 1969, 1833^e séance plénière.

³ - Résolution 2574 c (XXIV) du 15 décembre 1969, 1833^e séance plénière.

⁴ - Résolution 2574 D (XXIV) du 15 décembre 1969, 1833^e séance plénière.

5- القرار رقم (2750)¹: دعي إلى عقد مؤتمر لقانون البحار في سنة 1973 وزيادة عدد أعضاء لجنة قاع البحار لتصبح 87 عضوا بدلا من 42 عضوا وطلبت من الأمين العام أن يضع تقريرا حول الانعكاسات التي يحدثها إنتاج المعادن من قاع البحر على رفاهية الدول النامية، وأن يبين المشاكل التي تواجه الدول المغلقة للوصول إلى البحر.

6- القرار رقم (2749)²: تضمن الموافقة على إعلان المبادئ التي أقرتها الأسرة الدولية حول قاع البحار والمحيطات فيما وراء حدود الولاية الوطنية³.

¹ - Résolution 2750 (XXIV) du 16 décembre 1970, 1932^e séance plénière.

² - Résolution 2749 (XXIV) du 16 décembre 1970, 1932^e séance plénière.

³ - من أهم المبادئ:

"- قاع البحر والمحيط وباطن الأرض وما تحته، خارج حدود الولاية الوطنية وكذلك موارد هذه المنطقة تراث مشترك للإنسانية.

- يجب أن لا تخضع المنطقة إلى التملك بوضع اليد بأية وسيلة من الوسائل من قبل دول أو أشخاص طبيعيين كانوا أو اعتباريين، ولا يجوز لأي دولة إدعاء أو ممارسة السيادة أو حقوق السيادة على أي جزء منها.

- ليس لأية دولة أو شخص ما طبيعيا كان أو اعتباريا ادعاء أو ممارسة أو اكتساب حقوق بخصوص المنطقة أو مواردها بما لا يتفق والنظام الدولي المزمع إنشاؤه ومبادئ الإعلان.

- جميع الأنشطة الخاصة باستكشاف موارد المنطقة واستغلالها وغيرها من الأنشطة ذات العلاقة يجب أن يحكمها النظام الدولي المزمع إنشاؤه.

- تعمل الدول في المنطقة طبقا لمبادئ وقواعد القانون الدولي السائد بما في ذلك ميثاق الأمم المتحدة والإعلان الخاص بمبادئ القانون الدولي المتعلقة بعلاقات الصداقة والتعاون بين الدول الذي تبنته الجمعية العامة في 24 أكتوبر 1970.

- يجري استكشاف واستغلال المنطقة ومواردها لصالح الجنس البشري عامة بصرف النظر عن الموقع الجغرافي للدول سواء كانت مغلقة أم ساحلية مع الأخذ في الاعتبار مصالح واحتياجات الدول النامية". نقلا عن: محمد إبراهيم الدمغة، مرجع سابق، ص 75.

بالرغم من كل هذا فإن المنطقة كما وردت في المادة الأولى من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 لم تكن محددة كما هي الآن في الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار¹.

ثانيا: تحديد حدود المنطقة:

تنص المادة الأولى من اتفاقية قانون البحار على مايلي: "لأغرض هذه الاتفاقية تعني "المنطقة" قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها خارج حدود الولاية الوطنية". استناد إلى هذه المادة يحدد البعض الحد الداخلي للمنطقة بالحد الخارجي للمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري². إلا أننا نعتقد أن التحديد الأدق يستوجب أن نقول أن الحد الداخلي للمنطقة هو الحد الخارجي للجرف القاري فقط³، وهذا لاعتبارات ثلاث هي:

أولاً: لأن الجرف القاري هو أبعد منطقة بحرية تمتد إليها ولاية الدولة الساحلية، إذ أن حدها الخارجي يكون على مسافة لا تقل عن 200 ميلاً بحرياً من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي⁴، وهذه المسافة هي أقصى ما يمكن أن يصل إليه الحد الخارجي للمنطقة الاقتصادية الخالصة⁵.

ثانياً: لأن الجرف القاري تفترضه اتفاقية قانون البحار لكل دولة ساحلية، وهذا على خلاف المنطقة الاقتصادية الخالصة التي يكون وجودها أصلاً متوقف على إرادة الدولة الساحلية.

¹ - إبراهيم محمد الدمغة، ص 57.

² - المرجع نفسه، ص 141.

³ - أنظر: JAGOTA S.P, « Les fonds marins au-delà des limites des juridictions nationales », in : droit international : bilan et perspectives, Op.Cit., p. 983.

- أنظر كذلك كل من: عبد المنعم محمد داود، مرجع سابق، ص 117؛ عمر سعد الله، القانون الدولي للحدود: الأسس والتطبيقات، الجزء الثاني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2003، ص 158-159.

⁴ - راجع المادة 76 من اتفاقية قانون البحار.

⁵ - راجع: المادة 57 من نفس الاتفاقية.

ثالثاً: لأن الجرف القاري ملاصق للمنطقة، كونه يمثل قاع وباطن قاع المساحات البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية والواقعة فيما وراء بحرها الإقليمي¹. إذا كانت هذه الاعتبارات تستدعي أن يتحدد الحد الداخلي للمنطقة من الحد الخارجي للجرف القاري، فإن هذا يعني كذلك أن الحد الخارجي للمنطقة هو الحد الخارجي للجرف القاري للدولة المقابلة.

تجدر الإشارة في هذا المقام، إلى أن الحد الخارجي للجرف القاري الذي يركز عليه الحد الداخلي والخارجي للمنطقة يختلف مداه بحسب عرض الحافة القارية. إذ يكون على مسافة 200 ميلاً بحرياً من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، إذا لم تزيد عرض الحافة عن هذه المسافة². ويمكن أن يصل إلى أكثر من 350 ميلاً بحرياً، إذا زاد عرض الحافة عن تلك المسافة³. والملاحظ أن الاتفاقية عنت الجزء الخارج عن 200 ميلاً بحرياً من الجرف القاري بنظام قانوني متميز وذلك بموجب المادة 82 من الاتفاقية، التي ألزمت الدولة الساحلية بتقديم مدفوعات مالية أو مساهمات عينية لقاء استغلال الموارد غير الحية للجرف القاري وراء 200 ميلاً بحرياً من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، إلى "السلطة"⁴ التي تقوم بدورها بتوزيعها على الدول الأطراف في الاتفاقية على أساس معايير التقسيم المنصف، آخذة في الاعتبار مصالح الدول النامية واحتياجاتها ولأسيما الدول الأقل نمواً وغير الساحلية منها. ما قد يوحي بأن هذه المنطقة البحرية الزائدة تعتبر في حقيقتها جزءاً من المنطقة الدولية وبالتالي فإن الحد الداخلي للمنطقة يجب أن يعين في الجرف القاري على مسافة لا تزيد عن 200 ميلاً بحرياً، خاصة وأن الفقرة الأولى (أ) من المادة الأولى من الاتفاقية صريحة بأن المنطقة تقع "...خارج حدود الولاية الوطنية"⁵.

¹ - أنظر: الفقرة الأولى من المادة الأولى والمادة 76 من اتفاقية قانون البحار.

² - أنظر: VINCENT Philippe, Op.Cit., p. 115.

³ - أنظر: SYMONIDES Janusz, Op.Cit., p. 938.

⁴ - أي السلطة الدولية لقانون البحار، أنظر: الفقرة الثانية من المادة الأولى من اتفاقية قانون البحار.

⁵ - أنظر: عبد المنعم محمد داود، مرجع سابق، ص 121.

بخلاف ما سبق، فإننا نعتقد أن المساحة البحرية المغمورة التي تقع بين أدنى وأقصى امتداد للجرف القاري للدولة الساحلية تعتبر جزءا لا يتجزأ من هذا الجرف¹، وما النظام القانوني الذي خصتها به المادة 82 إلا حكم من أحكام الجزء السادس من الاتفاقية والخاص بالجرف القاري، وهذا ما تقتضيه الاعتبارات القانونية الآتية:

أولاً: لأن المادة 82 تضمنها الجزء السادس من الاتفاقية والخاص بالجرف القاري. وبذلك فإن هذه المساحة البحرية تنطبق عليها كذلك جميع أحكام هذا الجزء. ثانياً: لأن هذه المساحة البحرية شملها التعريف الذي أورده المادة 76 من الاتفاقية للجرف القاري.

ثالثاً: لأن المادة 82 صريحة في اعتبار هذه المنطقة من الجرف القاري بنصها: **"تقدم الدولة الساحلية مدفوعات مالية أو مساهمات عينية لقاء استغلال الموارد الحية للجرف القاري وراء 200 ميل بحري... الخ"**.

رابعاً: لأن المادة 174 تحيل في تعيين الحدود المشار إليها في الفقرة الأولى من المادة الأولى، أي حدود المنطقة، للجزء السادس الخاص بالجرف القاري، وفي فقرتها الرابعة تنص على أنه ليس فيها² **"ما يمس تعيين الحدود الخارجية للجرف القاري وفقاً للجزء السادس، أو صحة الاتفاقات المتعلقة بتعيين الحدود فيها بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة"**.

إن الحد الداخلي للمنطقة هو ذلك الخط الوهمي المرسوم في قاع البحر على مسافة 200 ميلاً بحرياً من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، وهذا في حالة ما إذا كان عرض الحافة القارية للدولة الساحلية يقل عن 200 ميلاً بحرياً³. أو هو

¹ - راجع: صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار: دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، مرجع سابق، ص 452-453.

² - المادة 134 من اتفاقية قانون البحار، تبين مجال تطبيق الجزء الحادي عشر الخاص بالمنطقة.

³ - VINCENT Philippe, Op.Cit., p. 115.

ذلك الخط الطبيعي الذي يشكله الطرف الخارجي للحافة القارية إذا كان عرض هذه الأخيرة يساوي المائتي ميلا بحريا¹. أما إذا زاد عرض الحافة عن هذه المسافة فإن الحد الداخلي للمنطقة في هذه الحالة هو خط ترسمه الدولة الساحلية على حافتها القارية وفقا للمعايير التي وضعتها الفقرة الرابعة وما بعدها من المادة 76 من اتفاقية قانون البحار². تجدر الإشارة، إلى أن المنطقة الدولية لا تشمل منطقة القطبين الجنوبي³ والشمالي. فهاتان المنطقتان لم تكونا موضوعا للمناقشة في المؤتمر وأن الاتفاقية لم تورد أي تنظيم قانوني لهما⁴.

كما أن المنطقة لا تشمل سوى القاع وباطن قاع الأعماق البحرية⁵. فرغم المحاولات التي جرت لإدخال المياه العلوية ضمن نظام هذه المنطقة في اجتماعات اللجنة الأولى للمؤتمر الثالث، إلا أن الجماعة الدولية توصلت إلى اتفاق سريع لوضع هذه المياه خارج نطاق تطبيق الفصل الحادي عشر من الاتفاقية، وذلك لغرض المحافظة على المفهوم التقليدي للبحر العالي. وهذا ما تأكده المادة 135 من الاتفاقية التي نصت على أن نظام المنطقة لا يمس "...النظام القانوني للمياه التي تعلو المنطقة أو الحيز الجوى فوق تلك المنطقة".

¹ - أنظر: الفقرة الثانية من المادة 76 من اتفاقية قانون البحار.

² - أنظر: TREVES Tullio, « La limite extérieure du plateau continental : évolution récente de la pratique, in : A.F.D.I., Vol 35, 1989, p. 727.

³ - حول هذه المسألة راجع كل من: طيب بن علي، "هل القطب الجنوبي ملكية مشتركة للبشرية جمعاء؟"، م.ج.ع.ق.إ.س، الجزء 34، رقم 1، 1996، ص 172-180؛ سامي أحمد عابدين، "التراث المشترك للإنسانية في نطاق اتفاقية القطب الجنوبي"، م.م.ق.د، مجلد رقم 42، 1986، ص 220-252.

⁴ - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 486.

⁵ - أنظر: إبراهيم محمد الدمغة، مرجع سابق، ص 486. يقول الأستاذ محمد الحاج محمود: " نجد في الواقع أن المنطقة الدولية تقع بشكل أساسي في قيعان المحيطات، ولا يقع إلا الجزء اليسير منها في قيعان البحار، وهذا بسبب ضيق هذه الأخيرة، ولكونها مغطاة في أغلبها بمناطق الولاية الوطنية للدول الساحلية". محمد الحاج حمود، المرجع نفسه، ص 486-487.

الفرع الثاني

المبادئ التي تحكم المنطقة

وافقت الجمعية العامة للأمم المتحدة على إعلان المبادئ التي أقرتها الجماعة الدولية حول قاع البحار والمحيطات فيما وراء حدود الولاية الوطنية، وذلك بموجب القرار رقم 2749 الصادر بتاريخ 17 ديسمبر عام 1970¹.

تبلورت هذه المبادئ خلال المفاوضات والمناقشات التي جرت في الدورات المتعاقبة للمؤتمر الثالث لقانون البحار، لترد، في ما بعد، في الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، وخاصة في الفرعين الثاني والثالث². بهذا تكون الاتفاقية قد قيدت النشاطات التي تمارس في المنطقة بهذه المبادئ، والتي من أهمها ما يلي:

أ- المنطقة تراث مشترك للإنسانية

جاء هذا المبدأ في المادة 136 من اتفاقية قانون البحار بنصها على مايلي: " المنطقة ومواردها تراث مشترك للإنسانية"³. وهذا يعني أن قاع البحر وما تحت القاع وما يختزله من ثروات حية وغير حية لا تختص به مجموعة من الدول أو مجتمع دولي في فترة معينة، بل هو لجميع دول العالم في الحاضر والمستقبل⁴، وبالتالي فلا بد من تنمية تلك الثروات وإدارتها إدارة معقولة، لكي تخدم البشرية جمعاء⁵.

¹ - Résolution de l'assemblée générale des Nations Unies, 2749 (XXV) du 16 décembre 1970 : « Déclaration des principes régissant le fond des mers et des océans ainsi que leur sous-sol au-delà des limites de la juridiction nationale ».

² - أنظر: المواد من 136 إلى 153 من اتفاقية قانون البحار.

³ - أنظر: البند الأول من إعلان المبادئ.

⁴ - راجع: محمد يوسف علوان، النظام القانوني لقاع البحار والمحيطات وباطن أرضها خارج حدود الولاية الوطنية: التراث المشترك للإنسانية"، م.ج.، رقم 2، 1986، ص 412.

⁵ - يلاحظ أن الدول الكبرى تسعى جاهدة لعدم إنتاج فكرة التراث المشترك للإنسانية بالنسبة "للمنطقة" أثرها المرجو رغبة في الاحتفاظ بمكتسبات اقتصادية أو منع الغير من الحصول عليها، راجع: =

تماشياً مع منطق هذا المبدأ نجد المادة 140 من الاتفاقية تنص على مايلي: "تجرى الأنشطة في المنطقة بصورة محددة في هذا الجزء، لصالح الإنسانية جمعاء بصرف النظر عن الموقع الجغرافي للدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، مع إيلاء مراعاة خاصة لمصالح واحتياجات الدول النامية والشعوب التي لم تنل الاستقلال الكامل أو غيره من أوضاع الحكم الذاتي التي تعترف بها الأمم المتحدة وفقاً لقرار الجمعية العامة 1514 (د-15) وسائر قرارات الجمعية العامة ذات الصلة.

تهيئ السلطة لتقاسم الفوائد المالية وغيرها من الفوائد الاقتصادية المستمدة من المنطقة تقاسماً منصفاً عن طريق أية آلية مناسبة، وفقاً للفقرة الفرعية (و) "1" من الفقرة 2 من المادة 160".

ب- عدم جواز إدعاء ممارسة السيادة أو الحقوق السيادية على المنطقة أو جزء منها
أو على مواردها:

إذا كانت الاتفاقية قد أوردت المبدأ العام فيما يتعلق باعتبار المنطقة ومواردها تراثاً مشتركاً للإنسانية، فلقد كان من المنطقي أن يتقرر مبدأ انتفاء السيادة الوطنية على المنطقة، وعدم جواز الاستيلاء على أي جزء منها وبعبارة أخرى طرح التكييف الذي كان ينظر إلى قيعان البحار والمحيطات بوصفها مالا لا مالك له¹.

=BEKKOUCHE Adda, « la récupération du concept de patrimoine commun de l'humanité par les pays industrialisés », in : R.B.D.I., 1987, p. 124-137.

¹ - صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار...، مرجع سابق، ص 362-363. وللمزيد من التفاصيل، راجع: BENCHIKH Madjid, L'intégration de la notion de patrimoine commun de l'humanité dans le système de relations dominant de notre époque analyse du régime juridique de l'exploitation des fonds des mers (Annexe II du Texte de négociation composite), in : R.A.S.J.E.P., Vol XV, N° 2, juin 1978, pp. 239-261.

ج- استخدام المنطقة للأغراض السلمية:

وضعت المادة 141 من اتفاقية قانون البحار المبدأ العام الذي يحكم المنطقة، هذا المبدأ الذي يقضي باستخدامها للأغراض السلمية دون سواها من قبل جميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، دون تمييز ودون إخلال بالأحكام الأخرى من الجزء الحادي عشر من الاتفاقية¹.

تجدر الإشارة، إلى أن أول إشارة وردت إلى الاستخدام السلمي لقيعان البحار والمحيطات كانت في قرار الجمعية العامة رقم: (2467 (د-23)) عند إنشاء لجنة قاع البحار، كما تضمن إعلان المبادئ الصادر من الجمعية العامة في قرارها رقم: (2749) عدة أحكام كلها تشير إلى الاستخدام السلمي لقيعان البحار والمحيطات² إذ ورد في البند الخامس من هذا الإعلان ما يلي: "يجب أن تكون المنطقة مفتوحة للاستغلال، فقط، للأغراض السلمية من قبل جميع الدول سواء كانت ساحلية أو مغلقة بدون تمييز".

وورد في البند الثامن من الإعلان المذكور على أنه "يجب تخصيص المنطقة للأغراض السلمية فقط بدون المساس بأي من التدابير التي يمكن أن يكون متفقا عليها في سياق المفاوضات الدولية الجارية في مجال نزع السلاح والتي يمكن أن تكون قابلة للتطبيق في منطقة أوسع ويجب كلما كان ذلك ممكنا أن تبرم اتفاقية دولية أو أكثر من أجل استبعاد المنطقة من السباق"³

د- المراعاة الواجبة لحقوق الدول الساحلية ومصالحها المشروعة:

حرصت الجمعية العامة للأمم المتحدة عند إصدار إعلان المبادئ الخاص بالمنطقة أن تقرر أنه لا يجب أن يؤثر استغلال المنطقة على حقوق الدول الساحلية، ولا سيما أنه قد يحدث أحيانا أن تكون منابع الثروة المعدنية ممتدة عبر الحدود الفاصلة بين منطقة

VINCENT Philippe, Op.Cit., p. 148.

¹ - أنظر:

² - إبراهيم محمد الدمغة، مرجع سابق، ص 156-157.

LUCCHINI Laurent et VCELCKEL Michel, Op.Cit., p. 289-302.

³ -

تخضع لسيادة الدولة الساحلية والمنطقة الدولية، كما أن الوصول إلى المنطقة الدولية سواء من قبل السلطة أو الدول أو الكيانات الأخرى سيكون عن طريق شواطئ الدول الساحلية¹.

ينص البند 12 من إعلان المبادئ بأنه على الدول عند ممارستها لنشاطها في المنطقة أن تراعي مصالح وحقوق الدول الساحلية وكذلك الدول الأخرى التي يمكن أن تتأثر من تلك النشاط مع استمرار التشاور مع الدول الساحلية المعنية من أجل تجنب الإخلال بهذه الحقوق والمصالح.

كما تنص الفقرة (ب) من البند (13) من الإعلان على أنه "ليس في هذه المبادئ ما يمس حقوق الدول الساحلية في شأن الإجراءات الخاصة بمنع الخطر الجسيم الذي يسببه التلوث لخطها الساحلي أو مصالحها ذات العلاقة أو التهديد بذلك الخطر الناتج عنه أو عن الحوادث الأخرى الضارة".

أخذت اتفاقية قانون البحار بما جاء في الإعلان السابق وأدرجت مبدأ عدم المساس بحقوق ومصالح الدول الساحلية في المادة 142² التي تنص على ما يلي: "1- تجرى الأنشطة في المنطقة، فيما يتعلق بمكان الموارد فيها الممتدة عبر حدود الولاية الوطنية، مع إيلاء المراعاة الواجبة للحقوق والمصالح المشروعة لأية دولة ساحلية تمتد تلك المكان عبر ولايتها.

2- تجرى مع الدولة المعنية مشاورات، تشمل نظاماً للإخطار المسبق، بغية تفادي التعدي على تلك الحقوق والمصالح. وفي الحالات التي يمكن أن تؤدي فيها الأنشطة في المنطقة إلى استغلال موارد واقعة داخل الولاية الوطنية، يشترط الحصول على موافقة مسبقة من الدول الساحلية المعنية.

VINCENT Philippe, Op.Cit., p. 148.

¹

² - محمد إبراهيم الدمغة، مرجع سابق، ص 167.

3- لا يمس هذا الجزء ولا أية حقوق ممنوحة أو ممارسة عملا به حقوق الدول الساحلية في أن تتخذ من التدابير المتمشية مع الأحكام ذات الصلة من الجزء الثاني عشر ما قد يكون لازما لمنع أو تخفيف أو إزالة خطر شديد وداهم على سواحلها أو على مصالحها المتصلة بها، من التلوث أو نذره أو أية أحداث خطيرة أخرى تسفر عنها أو تسببها أية أنشطة في المنطقة".

هـ - الربط بين استغلال المنطقة والمعاملة التفضيلية للدول النامية:

رغبة في تحقيق النمو المتوازن لجميع الدول، قررت اتفاقية قانون البحار نوعا من المعاملة التفضيلية للدول النامية، فقد حرصت المادة 144 على نقل التكنولوجيا والمعارف العلمية إلى الدول النامية وضمان وصولها إليها، كما شجعت المادة 148 المشاركة الفعالة للدول النامية في الأنشطة بالمنطقة مع إيلاء الاعتبار الواجب للمصالح والاحتياجات الخاصة لهذه الدول لاسيما غير الساحلية منها والمتضررة جغرافيا، وقررت المادة 150 ضرورة أن يتم استغلال المنطقة على نحو يدعم تنمية الاقتصاد العالمي والتجارة الدولية من أجل التنمية الشاملة لجميع الدول وخصوصا الدول النامية، كذلك سمحت المادة 152 **للسلطة** أن تراعي، بالشكل المحدد في الجزء الحادي عشر من الاتفاقية، هذه الدول عند ممارستها لصلاحياتها ووظائفها، بما في ذلك التمييز في منح الفرص للقيام بالأنشطة في المنطقة¹.

و - حماية البيئة البحرية وحماية الحياة البشرية:

أولت اتفاقية قانون البحار حماية البيئة البحرية اهتماما كبيرا لم يسبق له مثيل، سواء على صعيد الاتفاقيات الدولية أو الإقليمية، ذلك لأن الاتفاقية عالجت حماية البيئة

¹ - حول مبدأ الربط بين استغلال موارد المنطقة والتنمية الاقتصادية بوجه عام، راجع: صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 371-377.

البحرية والحفاظ عليها في الجزء الثاني عشر¹ فوضعت التزاما عاما على جميع الدول بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها².

كما وضعت مادة خاصة لحماية المنطقة من التلوث من جراء الأنشطة التي تمارس فيها، وهي المادة 145 التي نصت على ضرورة اتخاذ التدابير اللازمة فيما يتعلق بالأنشطة التي تمارس في المنطقة لضمان الحماية الفعالة للبيئة البحرية من الآثار الضارة التي قد تنشأ من جراء تلك الأنشطة، وتحقيقا للغاية المذكورة تعتمد السلطة قواعد وأنظمة وإجراءات مناسبة تهدف من بين أمور أخرى، إلى منع التلوث والأخطار الأخرى التي تهدد البيئة البحرية، بما فيها الساحل، وخفضها والسيطرة عليها، وكذلك منع الإخلال بالتوازن الأيكولوجي للبيئة البحرية، مع إيلاء اهتمام خاص إلى ضرورة الحماية من الآثار الضارة للأنشطة مثل النقب، والكراءة، والحفر، والتخلص من الفضلات، وإقامة وتشغيل أو صيانة المنشآت وخطوط الأنابيب وغيرها من الأجهزة المتصلة بهذه الأنشطة، إضافة إلى حماية وحفظ الموارد الطبيعية للمنطقة ومنع وقوع ضرر بالثروة النباتية والحيوانية في البيئة البحرية.

أما المادة 147 من الاتفاقية فقد نصت على حماية الحياة البشرية، وذلك عن طريق اتخاذ التدابير اللازمة، لضمان الحماية الفعالة للحياة البشرية عند القيام بالأنشطة في المنطقة. ولهذا الغرض تعتمد السلطة، قواعد وأنظمة وإجراءات مناسبة لإكمال القانون الدولي القائم، كما يتجسد في المعاهدات ذات الصلة³.

ر - عدم المساس بالحريات التقليدية المقررة في أعالي البحار:

أكدت المادة 135 من اتفاقية قانون البحار على أن النظام القانوني للمنطقة لا يؤثر على النظام القانوني الذي يحكم المياه والحيز الجوى الذي يعلو المنطقة وهذا بنصها على مايلي: "لا يمس هذا الجزء، ولا أية حقوق ممنوحة أو ممارسة عملا به، الوضع

¹ - المواد من 192-237 من اتفاقية قانون البحار.

² - المادة 192 من نفس الاتفاقية.

³ - إبراهيم الراوي، مرجع سابق، ص 208-209.

القانوني للمياه التي تعلو المنطقة أو للحيز الجوي فوق تلك المياه". وهو ما يعني أن الحريات التقليدية المعروفة في نطاق البحر العالي تبقى قائمة ومنظمة طبقاً لأحكام الجزء الحادي عشر الخاص بأعالي البحار¹.

بالرغم من نص المادة أعلاه فإن من الكاتب من يعتقد أن نظام استكشاف واستغلال المنطقة سوف يؤثر حتماً وبدرجات متفاوتة على ممارسة حريات البحر العالي، ومنهم الأستاذ صلاح الدين عامر الذي يقول: "بأن التنظيم القانوني لاستكشاف واستغلال المنطقة، سوف يؤدي حتماً إلى التأثير على ممارسة الحريات التقليدية في أعالي البحار على نحو أو آخر، وخاصة فيما يتعلق بحرية الملاحة وصيد الأسماك، وذلك على الرغم من التحفظ الذي تم إيرادته بالمادة 147 بشأن تنسيق أوجه النشاط في المنطقة وفي البيئة البحرية، والتي أشارت في الفقرة "ب" منها إلى المنشآت التي ستقام في المنطقة بهدف الاستغلال أو الاستكشاف، والتي ستظهر بطبيعة الحال فوق الماء كجزر صناعية، مقرر أنه "لا توضع هذه المنشآت في المنطقة حيث يحتمل أن تعرقل المرور خلال الممرات البحرية ذات الأهمية الحيوية للملاحة الدولية أو في قطاعات النشاط المركز لصيد الأسماك".

وعلى الرغم مما أوردته الفقرة "هـ" من المادة ذاتها من أنه "ليس لهذه المنشآت 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" فإن عمليات الاستكشاف والاستغلال سوف تتم على حساب الحريات التقليدية لأعالي البحار من الناحية الواقعية².

¹ - هذه الحريات التي أصبحت في ظل اتفاقية قانون البحار محددة. للمزيد من التفاصيل راجع: SCOVAZZI Tullio, « La liberté de la mer : vers l'affaiblissement d'un principe Vénérable ? », in : A.D.M., Tome III, 1998, 13-50.

² - صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 376-377.

و- منع الاحتكار:

على ضوء المفاوضات والاقتراحات التي سادت مناقشات اللجنة الأولى حول هذا الموضوع¹ وضعت قواعد لمنع دولة واحدة أو مجموعة من الدول بسبب تفوقها التكنولوجي في التعدين في قاع البحار من الحصول على عدد من العقود يمثل احتكاراً للأنشطة في المنطقة، وقد وردت هذه القواعد في الفقرتين الثالثة والرابعة من المادة السادسة من المرفق الثالث من اتفاقية قانون البحار.

تقضي هذه القواعد بإعطاء السلطة صلاحية منع الموافقة على خطة عمل قدمتها أو زكت تقديمها دولة طرف تكون قد حصلت على:

1- خطط عمل لاستكشاف أو استغلال العقيدات المؤلفة من عدة معادن في قطاعات غير محجوزة من شأنها، عند جمعها مع أي من شطري القطاع المشمول بالطلب المقدم للحصول على خطة عمل، أن تتجاوز في الحجم 30 في المائة من مساحة دائرية تبلغ 400000 كيلو متر مربع تحيط بمركز أي من شطري القطاع المشمول بخطة العمل المقترحة²؛

2- خطط عمل لاستكشاف واستغلال العقيدات المؤلفة من عدة معادن في قطاعات غير محجوزة يشكل مجموع مساحتها 2 في المائة من مجموع مساحة ذلك الجزء من المنطقة الذي لم تحجزه السلطة أو ترفض الموافقة على استغلاله عملاً بالفقرة الفرعية (خ) من الفقرة 2 من المادة 162³.

وتنص الفقرة الرابعة المشار إليها سابقاً على ما يلي: "الغرض تحديد النموذج المبين في الفقرة الفرعية (ج) من الفقرة 3، تحتسب خطة العمل المقدمة من شركة التضامن أو

¹ - للمزيد من التفاصيل حول هذه المفاوضات والمناقشات، راجع: إبراهيم محمد الدمعة، مرجع سابق، ص 251.

² - الفقرة الفرعية "1" (ج) من الفقرة 3 من المادة 6 من المرفق الثالث من اتفاقية قانون البحار.

³ - الفقرة الفرعية "2" (ج) من نفس الفقرة.

تجمع للشركات على أساس تناسبي فيما بين الدول الأطراف المزكية المعنية وفقا للفقرة 3 من المادة 4 من هذا المرفق. ويجوز للسلطة أن توافق على خطط عمل تشملها الفقرة الفرعية (ج) من الفقرة 3 إذا انتهت إلى أن هذه الموافقة لن تتيح لدولة طرف، أو لكيانات تزكيها تلك الدولة، احتكار القيام بالأنشطة في المنطقة أو استبعاد دولة طرف أخرى من الأنشطة في المنطقة".

بالإضافة إلى هذه الأحكام الخاصة بمناهضة الاحتكار عند التقديم بخطة عمل هناك أحكام أخرى لمنع الاحتكار عند الحصول على أودونات إنتاج¹، إذ تنص الفقرة الخامسة من المادة السابعة من المرفق الثالث التي تضع قواعد لكيفية الاختيار بين مقدمي الطلبات للحصول هذه الأذونات على مايلي: "يتم الاختيار بمراعاة الحاجة إلى زيادة الفرص لكل الدول الأطراف للاشتراك في الأنشطة في المنطقة وإلى منع احتكارها، بغض النظر عن النظم الاجتماعية والاقتصادية أو المواقع الجغرافية للدول تجنباً للتمييز ضد أي دولة أو نظام".

¹ - إبراهيم محمد الدمغة، مرجع سابق، ص 251-252.

المطلب الثاني

نظام استغلال المنطقة

يعتبر موضوع تحديد نظام استغلال المنطقة من أكثر المواضيع الخلافية في مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار، فقد تباينت مطالب الدول حول هذا الموضوع نظرا لتعارض مصالح الدول المتقدمة مع مصالح الدول النامية في المنطقة. أرادت الدول المتقدمة أن يفسح لها المجال لاستغلال ثروات هذه المنطقة بعيدا عن القيود التي تحد من نشاطاتها في المنطقة، وبالمقابل، فإن الدول النامية ونظرا لقلة إمكانياتها كانت تطالب بإلحاح ضرورة تنظيم نشاطات الاستغلال في المنطقة بطريقة تحافظ على ثروات المنطقة وتعود بالفائدة على الدول كافة باعتبارها تراث للإنسانية¹. حاولت اتفاقية قانون البحار في جزئها الحادي عشر والمرافق المتصلة به أن توفق بين مختلف المطالب المتعارضة التي تقدم بها الطرفان، وهذا ما يظهر من خلال القواعد (الفرع الأول) والطرق (الفرع الثاني) التي تبنتها لاستغلال المنطقة، والنظام القانوني للعقود التي تبرم في هذا المجال (الفرع الثالث).

الفرع الأول

قواعد استغلال المنطقة

وضعت اتفاقية قانون البحار مجموعة من القواعد التي يجب أن تراعي ممن يرغب استغلال المنطقة، هذه القواعد، التي حاولت الاتفاقية من خلالها أن تستجيب لمختلف المطالب المتعارضة لكل من الدول النامية والدول المتقدمة، تتلخص في المسائل الآتية: تقديم طلبات إلى السلطة (أولا)، إبرام العقود مع السلطة (ثانيا)، نقل الحقوق والالتزامات (ثالثا)، حجز القطاعات (رابع)، المراجعة الدورية (خامسا).

¹ - راجع: GRAILLOT Hélène, « Les mers, théâtre et enjeu de conflits », R.F.S.P.,

Vol 20, N° 4, p. 720-735.

أولاً: تقديم طلبات إلى السلطة:

يحق للمؤسسة أو الكيانات الأخرى الوارد ذكرها في الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة "2" من المادة 153 من اتفاقية قانون البحار التقدم بطلبات إلى السلطة من أجل الموافقة على خطط عمل تتعلق بالأنشطة في المنطقة. ويحق للمؤسسة أن تقدم طلباً بشأن أي جزء من المنطقة سواء كانت محجوزة أو غير محجوزة، أما إذا تقدمت الكيانات الأخرى بطلب يتعلق بقطاع محجوز فعليها أن تتقيد بالقواعد والأنظمة والإجراءات التي تحددها السلطة بخصوص هذه القطاعات¹.

يشترط في جميع الحالات أن يرفق بالطلب خطة عمل رسمية مكتوبة تبين الجزء الذي سيجرى فيه الاستكشاف والاستغلال ونوع المعدن المراد استكشافه والتجهيزات والاستعدادات والدراسات والمعلومات المتوفرة لمقدم الطلب، وتحيل السلطة خطة العمل هذه إلى اللجنة القانونية والتقنية التابعة للمجلس لدراستها من كافة الجوانب، ومن ثم رفع خطة العمل إلى المجلس مع التوصيات المناسبة، ويقوم المجلس باتخاذ القرار المناسب² على ضوء هذه التوصية إما بالموافقة أو الرفض وفي الحالة الأخيرة يجب بيان الأسباب.

باستثناء خطط العمل المقدمة من المؤسسة فإنه في حالة موافقة السلطة على خطة عمل مقدمة من إحدى الكيانات المحددة في المادة 153 تفرغ خطة العمل في شكل عقد يبرم بين السلطة وهذا الكيان³.

يكون مقدم الطلب، عدا المؤسسة، مؤهلاً إذا كان من الدول الأطراف، أو المشروعات الحكومية، أو الأشخاص الطبيعيين أو الاعتباريين الذين يحملون جنسيات الدول الأطراف، أو الذين يكون لهذه الدول أو لرعاياها سيطرة فعلية عليه، وعندما تزكّيهم تلك الدول⁴، وإذا

¹ - الفقرة الثالثة من المادة 9 من المرفق الثالث من اتفاقية قانون البحار.

² - أنظر: الفقرة الثالثة من المادة 153 من اتفاقية قانون البحار والفقرتان الفرعيتان من الفقرة الثانية من المادة 162 من نفس الاتفاقية.

³ - إبراهيم محمد الدمغة، مرجع سابق، ص 213-214.

⁴ - للمزيد من التفاصيل، راجع: صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار: دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، مرجع سابق، ص 444-445.

اتبع الإجراءات وتوفرت فيه مستويات الأهلية المبينة في قواعد السلطة وأنظمتها وإجراءاتها¹.

تتعلق مستويات الأهلية المشار إليها بالقدرات المالية والفنية لمقدم الطلب، وبطريقة أدائه لعقود سابقة مع السلطة². ويتعهد كل من يتقدم بطلب، *بغير استثناء*، كجزء من طلبه بالأمور الآتية:

(أ) بقبول ما ينطبق من التزامات ناشئة عن أحكام الجزء الحادي عشر وقواعد السلطة وأنظمتها وإجراءاتها، وقرارات هيئاتها وشروط عقوده مع السلطة باعتبارها قابلة للنفاذ، وبالامتثال لتلك الالتزامات.

(ب) بقبول رقابة السلطة على أوجه النشاط في المنطقة، على النحو الذي تقرره الاتفاقية.

(ج) التعهد كتابة بالوفاء بالتزاماته المقررة بموجب العقد بحسن نية.

(د) الامتثال للأحكام المتعلقة بنقل التكنولوجيا، كما وردت بالمادة 5 من المرفق الثالث³.

تقوم السلطة بعد ستة أشهر من بدء نفاذ الاتفاقية، وفي كل شهرٍ رابع بعد ذلك بالنظر في خطط العمل المقترحة⁴، من خلال الطلبات المقدمة، وإذا كانت السلطة بصدد الموافقة على خطة عمل في شكل عقد⁵ فإن عليها أن تتحقق من توافر الشروط الواجب توافرها في الطلب، ومن توافر المؤهلات اللازمة في مقدم الطلب وفقاً للاتفاقية والمرفق الثالث، وللضوابط الواردة بالمادة 6 من المرفق الثالث⁶.

¹ - الفقرة الأولى من المادة 4 من المرفق الثالث من اتفاقية قانون البحار.

² - الفقرة 2 من نفس المادة.

³ - الفقرة 6 من نفس المادة.

⁴ - الفقرة 1 من المادة 6 من نفس المرفق.

⁵ - أنظر: الفقرة 2 من نفس المادة.

⁶ - صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار: دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، مرجع سابق، ص 445.

ثانيا: إبرام العقود بين السلطة ومقدمي الطلبات:

بعد التأكد من مؤهلات مقدم الطلب وقيامه بكافة الإجراءات المطلوبة، وفي حالة الموافقة على خطة العمل المقترحة¹ تفرغ خطة العمل هذه في شكل عقد يبرم بين السلطة ومقدم الطلب²، وقد يكون العقد بشأن مرحلة الاستكشاف أو مرحلة الاستغلال أو المرحلتين معاً، أما مرحلة التنقيب فلا يبرم بشأنها عقد بل يكتفي بتقديم تعهد كتابي من مقدم الطلب.

لم يرد في المرفق الثالث كافة الأنظمة والقواعد والإجراءات اللازمة لأحكام العقد³ بل أوكل ذلك إلى السلطة عملاً بأحكام المادة 17 من المرفق الثالث التي تنص الفقرة "1" منها على ما يلي: "تعتمد السلطة وتطبق تطبيقاً موحداً قواعد وأنظمة وإجراءات، وفقاً للفقرة الفرعية "و" 2 من الفقرة 2 من المادة 160 وللفقرة الفرعية (س) من الفقرة 2 من المادة 162، لممارسة وظائفها المبنية في الجزء الحادي عشر، بشأن عدة أمور من بينها ما يلي: (أ) الإجراءات الإدارية المتعلقة بالتنقيب والاستكشاف والاستغلال في المنطقة.

(ب) العمليات.

(ج) الأمور المالية.

¹ - تنص الفقرة الرابعة من المادة 3 من المرفق الثالث من اتفاقية قانون البحار على مايلي: "يقتضي في كل خطة عمل يوافق عليها:

(أ) أن تكون متماشية مع هذه الاتفاقية ومع قواعد السلطة وأنظمتها وإجراءاتها؛

(ب) أن تنص على رقابة السلطة على الأنشطة في المنطقة وفقاً للفقرة 4 من المادة 153؛

(ج) أن تمنح المشغل، وفقاً لقواعد السلطة وأنظمتها وإجراءاتها حقوقاً خالصة لاستكشاف واستغلال الفئات المحددة من الموارد في القطاع المشمول بخطة العمل. على أنه إذا عرض مقدم الطلب للموافقة خطة عمل تشمل فقط مرحلة الاستكشاف أو مرحلة الاستغلال منحتة خطة العمل حقوقاً خالصة فيما يتعلق بتلك المراحل فقط".

² - الفقرة الخامسة من نفس المادة.

³ - "جرت مناقشات حادة ومفاوضات شاقة بين البلدان النامية من جهة والبلدان الصناعية من جهة أخرى حول الشروط التي سيتضمنها العقد، فبينما كانت البلدان النامية تسعى إلى وضع التزامات على المتعاقدين تضمن توفير الأموال والتكنولوجيا اللازمة للمؤسسة كانت البلدان الصناعية تضع العراقيل في سبيل ذلك وتسعى للحصول على مزيد من الحقوق للمتعاقدين". إبراهيم محمد الدمغة، مرجع سابق، ص 219.

(د) تنفيذ المقررات المتخذة عملاً بالفقرة 10 من المادة 151 والفقرة الفرعية (د) من الفقرة 2 من المادة 164.

قيدت المادة 17 من المرفق الثالث من اتفاقية قانون البحار من صلاحيات السلطة عند اعتمادها القواعد والأنظمة فألزمته أن تكون هذه القواعد والأنظمة ممثلة تمثيلاً تاماً للمعايير الموضوعية المبينة بشأن كل بند من البنود الآتية:

(أ) حجم القطاع

(ب) مدة العمليات

(ج) متطلبات الأداء

(د) فئات المواد¹.

ثالثاً: نقل الحقوق والالتزامات

أثناء التفاوض حول هذا الموضوع طالبت الدول الصناعية المتقدمة بحق المتعاقد مع السلطة بنقل حقوقه والتزاماته الناشئة عن العقد المبرم مع السلطة إلى جهة أخرى دون الحصول على موافقة السلطة، وقد عارضت الدول النامية هذا الاتجاه مؤكدة على أنه لا يجوز نقل الحقوق والالتزامات إلا بموافقة السلطة وبالشروط التي تضعها لأن هناك اعتبارات كثيرة كانت محل تقدير السلطة عند إبرام العقد من أهمها مكافحة الاحتكار.

تمّ الاتفاق، في الأخير، على حل وسط بين مطالب الطرفين وردت في المادة 20 من المرفق الثالث² بنصها على ما يلي: "لا يجوز أن تنقل الحقوق والالتزامات الناشئة عن عقد ما إلا بموافقة السلطة، ووفقاً لقواعدها وأنظمتها وإجراءاتها. وليس للسلطة أن تمتنع دون سبب معقول عن الموافقة على النقل إذا كان الطرف المقترح أن يتم النقل إليه يعدّ مقدّم طلب مؤهلاً من جميع النواحي ويتحمل كافة الالتزامات التي كان يتحملها ناقل العقد. وإذا كان النقل لا يمنح المنقول إليه الحق في خطة عمل تخطر الفقرة الفرعية (ج) من الفقرة 3 من المادة 6 من هذا المرفق الموافقة عليها".

¹ - للمزيد من التفاصيل، راجع: إبراهيم محمد الدمغة، مرجع سابق، ص 220-222.

² - أنظر: المرجع نفسه، ص 246.

رابعاً: حجز القطاعات:

يجب أن يغطي كل طلب من الطلبات، عدا تلك التي تقدمها المؤسسة أو أي من الكيانات الأخرى بشأن القطاعات المحجوزة، مساحة إجمالية لا تكون بالضرورة قطاعاً واحداً متصلاً ولكن لها من الاتساع ومن القيمة التجارية المقدرة ما يكفي لإتاحة القيام بعملية تعدين، وعلى مقدم الطلب أن يبين الإحداثيات التي تقسم القطاع إلى شطرين متساويين في القيمة التجارية المقدرة، ويقدم كل ما حصل عليه من البيانات فيما يتعلق بكلا الشطرين. وتكون البيانات الواجب تقديمها بشأن العقود المؤلفة من عدة معادن متعلقة بوضع الخرائط واختبار العينات وبوفرة العقود وتكوينها المعدني¹.

تعين السلطة خلال خمسة وأربعين يوماً من تلقي هذه البيانات، الجزء الذي سيحجز خصيصاً للأنشطة التي تجريها السلطة عن طريق المؤسسة أو بالاشتراك مع الدول النامية، ويجوز تأجيل هذا التعيين لفترة أخرى مدتها خمسة وأربعين يوماً إذا طلبت السلطة أن يقوم خبير مستقل بتقييم ما إذا كانت كل البيانات المطلوبة، ويصبح القطاع المعين قطاعاً محجوزاً حالما يوافق على خطة العمل للقطاع غير المحجوز ويتم توقيع العقد².

يجب أن تتاح الفرصة للمؤسسة كي تقرر ما إذا كانت تعتزم القيام بنفسها بالأنشطة في كل قطاع محجوز، ويجوز أن يتخذ هذا القرار في أي وقت، ما لم تتلق السلطة إخطاراً عملاً بالفقرة 4 من المادة 9 من المرفق الثالث³، وفي هذه الحالة يكون على

¹ - وهذا بشرط عدم المساس بصلاحيات السلطة عملاً بالمادة 17 من المرفق الثالث من اتفاقية قانون البحار.

² - المادة الثامنة من نفس المرفق.

³ - والتي تنص على مايلي: "لأي دولة طرف نامية أو أي شخص طبيعي أو اعتباري تزكّيه تلك الدولة أو تكون لها أو لدولة نامية أخرى هي مقدم طلب مؤهل سيطرة فعلية عليه، أو لأية مجموعة من الفئات التي تقدم نكورها، أن تخطر السلطة أن بنيتها أن تتقدم بخطة عمل فيما يتعلق بقطاع محجوز عملاً بالمادة 6 من هذا المرفق، وينظر في خطة العمل إذ قررت المؤسسة، عملاً بالفقرة 1، أنها لا تعتزم القيام بأنشطة في ذلك القطاع".

المؤسسة أن تتخذ قرارها في غضون وقت معقول، ويجوز للمؤسسة أن تقرر استغلال هذه القطاعات بمشاريع مشتركة مع الدول المعنية أو الكيان المعني¹.

يجوز للمؤسسة أن تبرم عقوداً لتنفيذ جزء من أنشطتها وفقاً للمادة 12 من المرفق الرابع، ويجوز لها أيضاً أن تدخل في مشاريع مشتركة للقيام بأنشطة في المنطقة عملاً بالفقرة الفرعية (ب) من الفقرة 2 من المادة 153، وعلى المؤسسة عند النظر في هذه المشاريع المشتركة أن تتيح للدول الأطراف النامية ولرعاياها فرصة المشاركة الفعالة. والسلطة أن تحدد في قواعدها وأنظمتها وإجراءاتها متطلبات وشروط موضوعية وإجرائية فيما يتعلق بهذه العقود والمشاريع المشتركة.

خامساً: المراجعة الدورية

تقوم جمعية السلطة الدولية لقاع البحار كل خمس سنوات من بدء نفاذ اتفاقية قانون البحار، بمراجعة عامة ومنتظمة للكيفية التي سار عليها النظام الدولي للمنطقة، وللجمعية في ضوء هذه المراجعة أن تتخذ، أو أن توصي أجهزة أخرى بأن تتخذ تدابير، وفقاً لأحكام وإجراءات هذا الجزء الحادي عشر من الاتفاقية والمرفقات المتصلة به، تؤدي إلى تحسين سير النظام².

تدعو الجمعية بعد خمسة عشر عاماً من 1 جانفي من العام الذي تبدأ فيه باكورة الإنتاج التجاري بموجب خطة عمل موافق عليها، إلى عقد مؤتمر لمراجعة أحكام الجزء الحادي عشر والمرفقات ذات الصلة التي تحكم نظام استكشاف واستغلال³ موارد المنطقة⁴، وينظر مؤتمر المراجعة بالتفصيل، في ضوء الخبرة المكتسبة أثناء تلك الفقرة:

¹ - الفقرة 1 من المادة 9 من المرفق الثالث من اتفاقية قانون البحار.

² - المادة 154 من اتفاقية قانون البحار.

³ - تنص الفقرة الثالثة من المادة 155 من نفس الاتفاقية على مايلي: "يكون إجراء اتخاذ القرارات المنطبقة في مؤتمر المراجعة هو نفس الإجراء المطبق في مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، ويبذل المؤتمر قصارى جهده للتوصل إلى اتفاق بشأن أية تعديلات عن طريق توافق الآراء، وينبغي ألا يجري تصويت عليها إلا بعد أن تستنفذ جميع الجهود الرامية إلى تحقيق توافق في الآراء".

⁴ - تنص الفقرة الرابعة من نفس المادة على مايلي: "إذا لم يتوصل مؤتمر المراجعة بعد انقضاء خمس سنوات على بدئه، إلى اتفاق بشأن نظام استكشاف واستغلال موارد المنطقة، جاز له أن يقرر خلال =

(أ) فيما إذا كانت أحكام هذا الجزء التي تحكم نظام استكشاف واستغلال موارد المنطقة قد حققت أهدافها من جميع النواحي، بما في ذلك ما إذا كانت الإنسانية جمعاء قد استفادت منها؛

(ب) وما إذا كانت القطاعات المحجوزة قد استغلت خلال فترة الخمسة عشر عاما، بطريقة فعالة ومتوازنة بالمقارنة بالقطاعات غير المحجوزة؛

(ج) وما إذا كانت تنمية واستغلال المنطقة ومواردها قد جريا على نحو يكفل تشجيع التنمية السليمة للاقتصاد العالمي والنمو المتوازن للتجارة الدولية؛

(د) وما إذا كان قد حيل دون احتكار الأنشطة في المنطقة؛

(هـ) وما إذا كانت السياسات المبينة في المادتين 150 و151 من اتفاقية قانون البحار قد تم الوفاء بها؛

(و) وما إذا كان النظام قد أسفر عن اقتسام عادل للفوائد المستمدة من الأنشطة في المنطقة، مع إيلاء مراعاة خاصة لمصالح واحتياجات الدول النامية¹.

يضمن مؤتمر المراجعة المحافظة على مبدأ التراث المشترك للإنسانية وعلى النظام الدولي الذي يراد به تأمين استغلال هذا التراث استغلالا منصفا لما فيه صالح جميع الدول، وخاصة الدول النامية، وعلى وجود سلطة لتنظيم الأنشطة في المنطقة وإدارتها ورقابتها، ويضمن أيضا المحافظة على المبادئ الواردة في الجزء الحادي عشر بشأن استبعاد إدعاءات السيادة أو ممارستها على أي جزء من المنطقة، وبشأن حقوق الدول وسلوكها العام بالنسبة إلى المنطقة، ومشاركتها في الأنشطة في المنطقة، واستخدام المنطقة للأغراض السلمية دون غيرها، والجوانب الاقتصادية للأنشطة في المنطقة، وبشأن البحث العلمي البحري، ونقل التكنولوجيا وحماية البيئة البحرية، وحماية الحياة

=الاثني عشر شهرا التالية بأغلبية ثلاثة أرباع الدول الأطراف، اعتماد ما يراه ضروريا ومناسبا من تعديلات تبديل النظام أو تغيير فيه وتقديم هذه التعديلات إلى الدول الأطراف للتصديق عليها أو الانضمام إليها، وببداً نفاذ هذه التعديلات بالنسبة إلى جميع الدول الأطراف بعد اثني عشر شهرا من إيداع وثائق التصديق أو الانضمام من قبل ثلثي الدول الأطراف".

¹ - الفقرة الأولى من المادة 155 من اتفاقية قانون البحار.

البشرية، وحقوق الدول الساحلية، والمركز القانوني للمياه العلوية للمنطقة والحيز الجوي فوق هذه المياه، والتوفيق بين الأنشطة في المنطقة والأنشطة الأخرى في البيئة البحرية¹.

الفرع الثاني

طرق استغلال المنطقة

اختلفت مواقف الدول كثيرا خلال مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار حول طرق استغلال المنطقة، فالدول الصناعية كانت تريد إنشاء سلطة دولية ينحصر دورها على منح تراخيص استكشاف واستغلال موارد المنطقة دون أن تتمتع في هذا الصدد بأية سلطة تقديرية، بينما الدول النامية كانت تطالب بإنشاء سلطة دولية مؤهلة لأن تستغل بنفسها مصادر قاع البحار، وأن تتمتع في هذا الصدد بسلطة تقديرية كبيرة. للخروج من هذا الطريق المسدود تبنت اتفاقية قانون البحار في جزئها الحادي عشر ثلاث طرق لاستغلال المنطقة وهي: طريقة الاستغلال المتوازي (أولا)، وطريقة المشاريع المشتركة (ثانيا)، وأخيرا طريقة الاستثمار الرائد (ثالثا).

أولا: طريقة الاستغلال المتوازي

اقترحت الولايات المتحدة الأمريكية وأيدها الإتحاد السوفيتي²، طريقة الاستغلال المتوازي³، التي تقوم على أساس السماح للدول ورعاياها بالاستكشاف والاستغلال جنبا إلى جنب مع المؤسسة⁴. وقد أخذت الاتفاقية بهذه الطريقة في مادتها 153 بنصها على

¹ - الفقرة الثانية من المادة 155 من اتفاقية قانون البحار.

² - مع بعض الخلافات فيما يتعلق بتفاصيل النظام. أنظر: J. BEER-GABEL, « L'exploitation du fonds des Mers dans l'intérêt de l'humanité chimère ou réalité ? », in : R.G.D.I.P., Tome 81, 1977/1, p. 194.

³ - أنظر: JAGOTA S.P, Les fonds marins Au-delà des limites des juridictions nationales, in : Droit international, Bilan et perspectives, Tome 2, Pedone, Paris, pp.977-1009.

⁴ - صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار: دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، مرجع سابق، ص 435.

مايلي: "1- تنظم الأنشطة في المنطقة وتجرى وتراقب من قبل السلطة نيابة عن الإنسانية جمعاء، وفقا لهذه المادة وكذلك الأحكام الأخرى ذات الصلة من هذا الجزء والمرفقات ذات الصلة، وقواعد السلطة وأنظمتها وإجراءاتها.

2- تجرى الأنشطة في المنطقة كما هو مبين في الفقرة 2.

(أ) من قبل المؤسسة؛

(ب) وبالاشتراك مع السلطة من قبل الدول الأطراف أو المؤسسات الحكومية، أو الأشخاص الطبيعيين أو الاعتباريين الذين يحملون جنسيات الدول الأطراف أو الذين يكون لهذه الدول أو لرعاياها سيطرة فعلية عليهم، وعندما تزكيهم تلك الدول، أو من قبل أية مجموعة من الفئات المتقدمة الذكر التي تتوافر فيها المتطلبات المنصوص عليها في هذا الجزء وفي المرفق الثالث.

3- تجري الأنشطة في المنطقة وفقا لخطة عمل رسمية مكتوبة ترسم وفقا للمرفق الثالث ويوافق عليها المجلس بعد مراجعتها من قبل اللجنة القانونية والتقنية، وفي حالة قيام الكيانات المحددة في الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة 2 بأنشطة في المنطقة كما هو مأذون به من السلطة، تكون خطة العمل هذه، وفقا للمادة 2 من المرفق الثالث، على شكل عقد ويجوز أن ينص هذا العقد على ترتيبات مشتركة وفقا للمادة 11 من المرفق الثالث¹.

4- تمارس السلطة من الرقابة على الأنشطة في المنطقة ما يكون ضروريا لغرض تأمين الامتثال للأحكام ذات الصلة من هذا الجزء والمرفقات المتصلة به، وقواعد السلطة وأنظمتها وإجراءاتها، خطط العمل الموافق عليها وفقا للفقرة 3. وتساعد الدول الأطراف السلطة باتخاذ كافة التدابير اللازمة لضمان هذا الامتثال وفقا للمادة 139.

5- يكون للسلطة الحق في أن تتخذ في أي وقت أيا من التدابير المنصوص عليها بموجب هذا الجزء لضمان الامتثال لأحكامه، ولأداء مهام الرقابة والتنظيم الموكلة إليها

¹ - للمزيد من التفاصيل، راجع: LUCCHINI Laurent et VCELCKEL Michel, Op.Cit., p.

بموجب الجزء المذكور أو بموجب أي عقد، ويكون للسلطة الحق في تفتيش جميع ما في المنطقة من المنشآت المستخدمة بصدد الأنشطة في المنطقة.

6- ينص العقد الممنوح بموجب الفقرة 3 على ضمان مدته. وبناء على ذلك، لا ينقح العقد أو يوقف أو ينهى إلا وفقا للمادتين 18 و 19 من المرفق الثالث".

تعد أحكام هذه المادة تراجعاً بالنسبة لمطالب الدول النامية¹ التي كانت تسعى لاعتمادها² في الاتفاقية³، إذ أصبح دور السلطة مساوياً للدول والكيانات الأخرى في القيام بالأنشطة في المنطقة، مع منحها فقط دوراً بارزاً في الإشراف والتنظيم والرقابة. قبلت الدول النامية هذه المادة نتيجة ضغوط ووعدت الدول المتقدمة بتوفير الإمكانيات اللازمة للسلطة لكي تتمكن من استغلال موارد المنطقة بواسطة المؤسسة في نفس الوقت الذي تقوم فيه الدول والكيانات الأخرى⁴.

ثانياً: طريقة المشاريع المشتركة

طرحت طريقة المشروعات المشتركة خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار أثناء التفاوض على من له حق استغلال المنطقة؟ وقد طرحت هذه الطريقة لتكون بديلاً عن المطالب المتعارضة التي تقدمت بها كل من الدول الصناعية والدول النامية، إذ طالبت الدول الصناعية بضرورة أن يتم استغلال المنطقة من قبل الدول والأشخاص الطبيعيين والمعنويين مقابل إتاوات تدفع إلى السلطة، بينما طالبت الدول النامية أن يتم استغلال المنطقة من قبل السلطة فقط.

¹ - أنظر: VENCENT Philippe, Op.Cit., p. 148-150.

² - جاء في التصريح الذي أدلى به السيد M. Alouane أحد أعضاء البعثة الجزائرية إلى المؤتمر الثالث لقانون البحار في 14 سبتمبر 1976 ما يلي: " La délégation algérienne ne peut accepter que les sociétés transnationales qui pratiquent la corruption et l'assassinat politique se voient accorder la liberté d'accès aux ressources sous-marines. Elle rejette de même l'idée d'un régime parallèle ou d'une zone réservée ». (A/Conf. 62/C1/SR 34).

³ - أنظر على سبيل المثال اقتراح جاميكا في الوثيقة رقم: (A/AC.138/SC1/SR 44).

⁴ - إبراهيم محمد الدمغة، مرجع سابق، ص 202.

تبرر هذه الطريقة باعتبار أن الدول والكيانات الأخرى تملك المال والتقنية والخبرة التي تمكنهم من استغلال المنطقة، بينما المؤسسة لا تملك شيئاً من هذا كله، وبما أن الثورات في المنطقة تراث مشترك للبشرية، وأن السلطة تمثل البشرية في هذا المجال فإنه يجوز إبرام عقود بين السلطة والدول والكيانات لاستغلال المنطقة الدولية على شكل مشاريع مشتركة¹.

استناداً إلى هذا الاعتبار، فإن اتفاقية قانون البحار قد تبنت هذه الطريقة² وذلك في المادة 11 من مرفقها الثالث، بنصها على مايلي: "1- يجوز أن تنص العقود على ترتيبات مشتركة بين المتعاقدين والسلطة عن طريق المؤسسة، في شكل مشاريع مشتركة أو تقاسم الإنتاج، وكذلك في أي شكل آخر من أشكال الترتيبات المشتركة التي تكون لها الحماية ضد التنقيح أو الوقف أو الإنهاء ما للعقود المبرمة مع السلطة.

2- يجوز أن يتلقى المتعاقدون الذي يدخلون في هذه الترتيبات المشتركة مع المؤسسة الحوافز المالية المنصوص عليها في المادة 13 من هذا المرفق.

3- تقع مسؤولية المدفوعات التي تقضيها المادة 13 من هذا المرفق على شركاء المؤسسة في المشاريع المشتركة بحدود حصتهم في المشروع المشترك، مع مراعاة الحوافز المالية المنصوص عليها في تلك المادة".

ثالثاً: طريقة الاستثمار الرائد

دارت نقاشات مطولة خلال الدورة الحادية عشر من المؤتمر الثالث لقانون البحار حول الطرق التي يمكن من خلالها حماية الاستثمارات التي قامت بها بعض الدول، وقد قدّمت بعض الاقتراحات من جانب الولايات المتحدة الأمريكية وغيرها من الدول الغربية، نوقشت في إطار الاجتماعات الرسمية وغير الرسمية للمؤتمر، مفادها أن تقوم اللجنة التحضيرية للسلطة الدولية والمحكمة الدولية لقانون البحار بتسجيل تلك الدول كمستثمرين

¹ - إبراهيم محمد الدمغة، مرجع سابق، ص 245.

² - تنص الفقرة السادسة من المادة الخامسة من المرفق الثالث من اتفاقية قانون البحار على مايلي: "في حالة المشاريع المشتركة مع المؤسسة، يكون نقل التكنولوجيا وفقاً لأحكام اتفاق المشروع المشترك".

رواد بحيث يكون لهم الأولوية باستغلال مصادر المنطقة، على أن يتم ذلك في شكل قرار يصدر عن المؤتمر ويتم إلحاقه بالوثيقة الختامية.

بالرغم من إبداء الدول النامية لتحفظاتها على هذه الاقتراحات، وذلك لأنها كانت تخشى أن تؤدي إلى المساس بطريقة الاستغلال المتوازي، إلا أنه تمت الموافقة على هذه الاقتراحات وقد أصدر المؤتمر القرار الثاني بشأنها، هذا القرار الذي ظل ساريا إلى أن دخلت الاتفاقية حيز التنفيذ.

تستدعي دراسة طريقة الاستثمار الرائد تناول المسائل الآتية: تحديد المستثمرين الرواد (أ)، المقصود بالأنشطة الرائدة (ب)، حقوق والتزامات المستثمر الرائد (ج)، أحكام الاستثمار الرائد (د).

(أ) تحديد المستثمرين الرواد

يتبين من القرار أن اكتساب وصف المستثمر الرائد يعتمد على معايير محددة أولها معيار حسابي يتعلق بوجود إنفاق مبلغ ثلاثين مليوناً من دولارات الولايات المتحدة الأمريكية، من جانب المستثمر الرائد بشرط أن يكون قد أنفق 10% على الأقل من ذلك المبلغ على موقع محدد، ويسري هذا المعيار الحسابي بالنسبة للكافة، وكانت هناك بعض المقترحات التي استهدفت تخفيض المبلغ بالنسبة للدول النامية¹، أما المعيار الثاني فهو زمني، يتحصل في وجوب إنفاق المبلغ المشار إليه قبل أول جانفي 1983، فيما عدا الدول النامية، باستثناء الهند، التي منحت أجلاً إضافياً في هذا الصدد حتى أول جانفي 1985².

يلاحظ أن البند الثاني من القرار لم يكتفي بالمعيارين المتقدمين، وإنما أورد حصراً لعدد من الدول والكيانات التي تكتسب وصف المستثمر الرائد حيث تم إيراد مجموعتين

¹ - كان المشروع الأول يسمح للجنة التحضيرية بتخفيض مبلغ الثلاثين مليوناً بالنسبة للدول النامية. وقد اقترحت كل من اليابان، واليابون أن يكون المبلغ موحداً بالنسبة لكافة الدول، بينما ذهب المشروع المقدم من الدول الصناعية الغربية، إلى ترك المبلغ الذي تلتزم الدولة النامية بإنفاقه، حال رغبتها في اكتساب وصف المستثمر الرائد إلى المفاوضات التي تدور بهذا الصدد. أنظر الوثيقة رقم: (A/CONF. 62/L. 97)

² - وكان هذا الأجل قد أقترح من جانب اليابان، كما اقترحتة بيرو باسم مجموعة الـ 77، بينما كانت فرنسا تقترح أول جانفي 1982، أنظر الوثيقة: (A/CONF. 62/L. 106).

من المستثمرين الرواد تتطوي كل واحدة منها على أربع دول أو كيانات، وتضم المجموعة الأولى كلا من إتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفيتية وفرنسا والهند واليابان، أو مؤسسة حكومية تابعة لأي من هذه الدول أو شخص طبيعي أو اعتباري يحمل جنسية أي من هذه الدول أو يكون لأي منها أو لرعاياها سيطرة فعلية عليه بشرط أن توقع الدول المعنية على الاتفاقية.

أما المجموعة الثانية فتضم أربعة كيانات تتكون من أشخاص طبيعيين أو اعتباريين يحملون جنسية واحدة أو أكثر من الدول التالية أو التي يكون لها أو لرعاياها سيطرة فعلية عليهم: جمهورية ألمانيا الاتحادية وإيطاليا وبلجيكا وكندا والمملكة المتحدة وهولندا والولايات المتحدة الأمريكية واليابان، بشرط أن تكون الدولة أو الدول الموقعة موقعة على الاتفاقية.

بالإضافة إلى هاتين الطائفتين من المستثمرين الرواد يمكن لأي دولة من الدول النامية توقع على الاتفاقية أو أي مؤسسة حكومية أو أي شخص طبيعي أو اعتباري يحمل جنسية هذه الدولة أو يكون لها أو لرعاياها سيطرة فعلية عليه أو أي مجموعة من الفئات المتقدمة الذكر تكون قبل 1 جانفي 1985، قد بلغت مستويات الإنفاق المشار إليها سابقا للغرض المذكور فيها¹. ويشترط في جميع الأحوال أن يكون المستثمر الرائد أو الدولة المصدقة طرفا موقعا على الاتفاقية.²

(ب) المقصود بالأنشطة الرائدة

تعني "الأنشطة الرائدة" الأعمال، وتخصيص الأصول المالية والأصول الأخرى، والاستقصاء والاستنتاج، والبحث، والتطوير الهندسي، وسائر الأنشطة ذات الصلة بتحديد واكتشاف العقيدات المؤلفة من عدة معادن وتحليلها وتقييمها بصورة منتظمة وتحديد الجدوى التقنية والاقتصادية من استغلالها، وتتضمن الأنشطة الرائدة:

¹ - إبراهيم محمد الدمغة، مرجع سابق، ص 368-369.

² - تقدم كل من الإتحاد السوفيتي والهند وفرنسا واليابان بطلبات بشأن تسجيل مستثمرين رواد بعد أن وقعت هذه الدول على الاتفاقية.

- 1- أي نشاط مراقبة وتقييم يجري في البحر يكون هدفه تحديد وإعداد الوثائق عن طبيعة وشكل وتركز وموقع ودرجة العقيدات المؤلفة من عدة معادن عن العوامل البيئية والتقنية وغيرها من العوامل الملثمة التي يجب أن تؤخذ بالحسبان قبل الاستغلال.
- 2- استخراج العقيدات المؤلفة من عدة معادن من المنطقة بغية تصميم وضع واختيار المعدات المزمع استخدامها في استغلال العقيدات المؤلفة من عدة معادن¹.

(ج) حقوق والتزامات المستثمر الرائد

في إطار الموازنة بين مختلف المطالب المتعارضة التي قامت عليها مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار، منح القرار الثاني الملحق باتفاقية قانون البحار حقوقا للمستثمر الرائد(1)، إلا أنه بالمقابل، وضع على عاتقه جملة من الالتزامات(2).

1- حقوق المستثمر الرائد

يخصص إلى كل مستثمر رائد قطاعا واحدا لا تتجاوز مساحته 150000 كيلو متر مربع ويكون للمستثمر الرائد وحده حق القيام بالأنشطة الرائدة في المنطقة الرائدة المخصصة له².

وفي غضون ستة أشهر من بدء نفاذ الاتفاقية وحصول المستثمر الرائد على شهادة الامتثال من اللجنة، يقوم بتقديم طلب إلى السلطة من أجل الموافقة على خطة عمل للاستكشاف والاستغلال، بموجب الاتفاقية³، وعند النظر في تخصيص إذن الإنتاج، يكون للمستثمر الرائد الذي حصل على الموافقة على خطة عمل للاستكشاف والاستغلال الأولية على جميع مقدمي الطلبات الآخرين عدا المؤسسة التي يكون لها الحق في إذن إنتاج لموقعي تعدين بما في ذلك المشار إليه في الفقرة 5 من المادة 151 من اتفاقية قانون البحار. وبعد أن يحصل كل مستثمر من المستثمرين الرائدتين على إذن الإنتاج لموقع

¹ - الفقرة الأولى (ب) من القرار الثاني المنظم للاستثمار التمهيدي في الأنشطة الرائدة المتصلة بالعقيدات المؤلفة من عدة معادن.

² - إبراهيم محمد الدمغة، مرجع سابق، ص 370.

³ - أنظر: الفقرة الثامنة (أ) من القرار الثاني المنظم للاستثمار التمهيدي في الأنشطة الرائدة المتصلة بالعقيدات المؤلفة من عدة معادن.

المنجم الأول الخاص به، يطبق منح الأولوية للمؤسسة حسبما هو وارد في الفقرة 6 من المادة 7 من المرفق الثالث من اتفاقية قانون البحار¹.

تصدر أذونات الإنتاج لكل مستثمر رائد في غضون ثلاثين يوما من تاريخ قيام المستثمر الرائد بإشعار السلطة بأنه سيبدأ الإنتاج التجاري في غضون خمس سنوات. وإذا لم يكن بوسع المستثمر الرائد أن يبدأ الإنتاج في خلال فترة الخمس سنوات لأسباب خارجة عن إرادته، يتقدم إلى اللجنة القانونية والتقنية بطلب لتمديد هذه الفترة. وتقوم تلك اللجنة بمنح التمديد لفترة لا تتجاوز خمس سنوات غير قابلة للتمديد مدة أخرى، إذا اقتنعت بأن المستثمر الرائد لا يمكنه أن يبدأ على أساس اقتصادي سليم في الوقت المعين أصلا².

2- التزامات المستثمر الرائد

يدفع كل مقدم طلب للتسجيل بوصفه مستثمرا رائدا إلى اللجنة التحضيرية رسما قدره 250000 دولار من دولارات الولايات المتحدة، وعندما يتقدم المستثمر الرائد إلى السلطة بطلب من أجل خطة عمل للاستكشاف والاستغلال تكون قيمة الرسم المشار إليه في الفقرة 2 من المادة 13 من المرفق الثالث من اتفاقية قانون البحار³ 250000 دولار⁴، ويدفع كل مستثمر رائد مسجل رسما سنويا ثابتا قدره مليون من دولارات الولايات المتحدة

¹ - الفقرة التاسعة (أ) من القرار الثاني المنظم للاستثمار التمهيدي في الأنشطة الرائدة المتصلة بالعقيدات المؤلفة من عدة معادن.

² - الفقرة الفرعية (ب) من نفس الفقرة.

³ - تنص الفقرة 2 من المادة 13 من المرفق الثالث من اتفاقية قانون البحار على مايلي: "يفرض، تحت بند التكاليف الإدارية المتعلقة بدراسة طلبات الموافقة على خطة عمل في شكل عقد للاستكشاف والاستغلال، رسم يحدد بمبلغ 500000 دولار من دولارات الولايات المتحدة لكل طلب. ويعيد المجلس النظر في هذا المبلغ بين الحين والآخر لكي يضمن أنه يغطي التكاليف الإدارية المتكبدة. فإذا كانت التكاليف الإدارية التي تكبدتها السلطة في دراسة طلب من الطلبات أقل من المبلغ المحدد، ردت السلطة الفرق إلى مقدم الطلب".

⁴ - الفقرة 7 من القرار الثاني المنظم للاستثمار التمهيدي في الأنشطة الرائدة المتصلة بالعقيدات المؤلفة من عدة معادن.

بدءاً من تاريخ تخصيص القطاع الرائد، ويقدم المستثمر الرائد هذه المدفوعات إلى السلطة عند الموافقة على خطة عمله للاستكشاف والاستغلال¹.

يوافق كل مستثمر رائد مسجل على تحمل نفقات دورية بالقدر الذي تحدده اللجنة، وذلك فيما يتعلق بالقطاع الرائد المخصص له، لحين الموافقة على خطة عمله. وينبغي أن يكون المبلغ ذا صلة معقولة بحجم ذلك القطاع الرائد وبالنفقات التي يتوقع أن يتحملها مشغل حسن النية يعتزم الوصول بالقطاع إلى مرحلة الإنتاج التجاري في غضون فترة معقولة².

يجب أن يغطي كل طلب يقدمه المستثمر الرائد مساحة إجمالية لا تكون بالضرورة قطاعاً واحداً متصلاً ولكن لها من الاتساع ومن القيمة التجارية المقدرة ما يكفي لإتاحة القيام بعملياتي تعدين، ويبين الطلب إحداثيات القطاع ويحدد المساحة الإجمالية ويقسمها إلى جزأين متساويين من حيث القيمة التجارية المقدرة، ويحتوي على جميع البيانات المتوافرة لمقدم الطلب بشأن جزئي القطاع، وتشمل هذه البيانات، في جملة أمور، معلومات تتصل برسم الخرائط، والاختبار، وكثافة العقيدات المؤلفة في عدة معادن، ومحتواها المعدني³.

وضماماً لتمكين المؤسسة من القيام بالأنشطة في المنطقة بطريقة تجارى بها الدول والكيانات الأخرى يلتزم كل مستثمر رائد مسجل بما يلي:

1- يقوم بناء على طلب اللجنة، بالاستكشاف في القطاع المحجوز من أجل الأنشطة في المنطقة التي ستجريها السلطة عن طريق المؤسسة أو بالاشتراك مع دول نامية، على أساس سداد التكاليف المتكبدة بهذه الكيفية مضافاً إليها فائدة مقدارها 10% في السنة.

2- يوفر التدريب على جميع المستويات للعاملين الذين تسميهم اللجنة.

¹ - الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة 7 من القرار الثاني المنظم للاستثمار التمهيدي في الأنشطة الرائدة المتصلة بالعقيدات المؤلفة من عدة معادن.

² - الفقرة الفرعية (ج) من نفس الفقرة.

³ - الفقرة الفرعية (أ) من الفقرة الثالثة من نفس القرار.

3- يتعهد، قبل بدء نفاذ الاتفاقية، بأداء الالتزامات المبينة في الاتفاقية فيما يتعلق بنقل التكنولوجيا¹.

الفرع الثالث

النظام القانوني لعقود استغلال المنطقة

حاولت اتفاقية قانون البحار أن تراعى مختلف المصالح من خلال النظام القانوني الذي خصت به العقود التي تبرم مع السلطة في مجال استغلال المنطقة، وهذا ما يتضح من خلال المسائل الآتية:

أولاً: الشروط المالية للعقود

واجه المؤتمر الثالث لقانون البحار خلافات حادة بين الدول النامية والدول المتقدمة عند التفاوض حول الشروط المالية للعقود، إذ رأت وفود الدول النامية أنه لا يمكن إجراء مفاوضات ذات مغزى بشأن الشروط المالية للعقود، لأنه من الصعب أن تضع شروطاً مالية تفصيلية لعقود صناعية ليس لها وجود في ذلك الوقت، كما أن الافتراضات المختلفة عن تكاليف التنمية لمشروع تعديني، وتكاليف التشغيل السنوية، وعن إجمالي العائدات وعن صافي العائدات قد يتبين عملياً أنها بعيدة عن الواقع ولذلك فإن أصحاب هذا الرأي يقولون أنه لا ينبغي أن تتضمن الاتفاقية إلا إطاراً للمبادئ ومعايير موضوعية تنظم المفاوضات بين السلطة والمتقدمين بطلبات للحصول على عقود.

أما الدول الصناعية فتقول أنه بالرغم من صعوبة المهمة، إلا أنه ليس من المستحيل التفاوض على الشروط المالية للعقود، وأخيراً تم الاتفاق على إنشاء فريق برئاسة السفير كو² يتولى مهمة إعداد شروط مالية تكون مقبولة من جميع الوفود، وقد ساعد هذا الفريق خبراء ماليين من الدول النامية والدول المتقدمة ومعهد ماساشوستس الأمريكي، وتمكن هذا الفريق خلال دورات المؤتمر وبعد جهد ومفاوضات واقتراحات

¹ - الفقرة الفرعية (أ) من الفقرة 12 من القرار الثاني المنظم للاستثمار التمهيدي في الأنشطة الرائدة المتصلة بالعقيدات المؤلفة من عدة معادن.

² - تولى السفير كو رئاسة المؤتمر بعد وفاة الرئيس السابق أميراسنغ.

وتتقيحات من إعداد صيغة للشروط المالية للعقود وردت في المادة 13 من المرفق الثالث، وقد قبلت الوفود هذه الصيغة باعتبارها تمثل حلا وسطا لمختلف المطالب المتعارضة¹.

وطبقا لأحكام هذه المادة هناك أربع أنواع من المدفوعات تقدم إلى السلطة، هي:

أ- رسم الحصول على عقد

يفرض تحت بند التكاليف الإدارية المتعلقة بدراسة طلبات الموافقة على خطة عمل في شكل عقد للاستكشاف والاستغلال، رسم يحدد بمبلغ 500000 دولار من دولارات الولايات المتحدة لكل طلب، ويعيد المجلس النظر في هذا المبلغ بين الحين والآخر لكي يضمن أنه يغطي التكاليف الإدارية المتكبدة، فإذا كانت التكاليف الإدارية التي تتكبدها السلطة في دراسة طلب من الطلبات أقل من المبلغ المحدد، ردت السلطة الفرق إلى مقدم الطلب².

ب- الرسم السنوي الثابت

يدفع المتعاقد رسما سنويا ثابتا قدره مليون دولار من دولارات الولايات المتحدة اعتبارا من تاريخ بدء نفاذ العقد، فإذا تأجل التاريخ المعتمد للشروع في الإنتاج التجاري بسبب حدوث تأخير في إصدار إذن الإنتاج، وفقا للمادة 151 من اتفاقية قانون البحار، أعفي المتعاقد من دفع الرسم السنوي الثابت عن فترة التأجيل واعتبارا من تاريخ الشروع في الإنتاج التجاري يدفع المتعاقد إما رسم الإنتاج أو الرسم السنوي الثابت أيهما أكبر³.

ج- مساهمة مالية

يختار المتعاقد في غضون سنة من تاريخ الشروع في الإنتاج التجاري وطبقا للفقرة 3، تقديم مساهمته المالية للسلطة إما:

1- عن طريق دفع رسم إنتاج فقط؛

¹ - إبراهيم محمد الدمغة، مرجع سابق، ص 233.

² - الفقرة 2 من المادة 13 من المرفق الثالث من اتفاقية قانون البحار.

³ - الفقرة 3 من نفس المادة.

2- أو عن طريق الجمع بين دفع رسم إنتاج وحصّة من صافي العائدات¹.

د- رسم إنتاج

إذا اختار متعاقد أن تكون مساهمته المالية للسلطة عن طريق دفع رسم إنتاج فقط، تم تحديد ذلك الرسم بنسبة مئوية من القيمة السوقية للمعادن المجهزة² المنتجة من العقود المؤلفة من عدة معادن والمستخرجة من القطاع المشمول بالعقد، وتحدد هذه النسبة المئوية كما يلي³:

1- للسنوات 1 إلى 10 من الإنتاج التجاري 5 في المائة.

2- للسنوات 11 إلى نهاية الإنتاج التجاري 12 في المائة.

تكون القيمة السوقية المذكورة هي نتاج كمية المعادن المجهزة المنتجة من العقود المؤلفة من عدة معادن المستخلصة من القطاع المشمول بالعقد ومتوسط السعر لتلك المعادن خلال سنة المحاسبة ذات الصلة⁴.

هـ - النظام المختلط

إذا اختار متعاقد أن تكون مساهمته المالية للسلطة عن طريق الجمع بين دفع رسم إنتاج وحصّة من صافي العائدات تقررت تلك المدفوعات على النحو التالي:

¹ - الفقرة 4 من المادة 13 من المرفق الثالث من اتفاقية قانون البحار.

² - تعني "المعادن المجهزة"، المعادن في شكلها الأساسي للغاية الذي تكون عليه عادة عند الاتجار بها في الأسواق الدولية النهائية. ولهذا الغرض تحدد السلطة في قواعدها وأنظمتها وإجراءاتها المالية السوق الدولية النهائية المناسبة. وبالنسبة إلى المعادن التي لا يتم الاتجار بها في هذه الأسواق يعني مصطلح "المعادن المجهزة" المعادن في شكلها الأساسي للغاية الذي تكون عليها عادة عند الاتجار بها في الصفقات القائمة على أساس تجاري محض. الفقرة 6 من نفس المادة.

³ - الفقرة 5 من المادة 13 من نفس المادة.

⁴ - تنص الفقرة الثامنة من نفس المادة على مايلي: "إذا وفرت سوق دولية نهائية آلية تسعير ذات طابع تمثيلي للمعادن المجهزة والعقود المؤلفة من عدة معادن والمعادن شبه المجهزة والمستخلصة من العقود، جرى العمل بالسعر المتوسط في هذه السوق. وفي جميع الحالات الأخرى تحدد السلطة، بعد التشاور مع المتعاقد، سعر عادلا للمنتجات المذكورة وفقا للفقرة 9".

يحدد رسم الإنتاج بنسبة مئوية معينة من القيمة السوقية¹، للمعادن المجهزة المنتجة من العقود المؤلفة من عدة معادن المستخرجة من القطاع المشمول بالعقد وتحدد هذه النسبة المئوية كما يلي:

1- الفترة الأولى من الإنتاج التجاري 2 في المائة².

2- الفترة الثانية من الإنتاج التجاري³ 4 في المائة.

إذا حدث في الفترة الثانية من الإنتاج التجاري أن انخفاض مردود الاستثمار في أية سنة محاسبة عن 15 في المائة نتيجة دفع رسم الإنتاج بنسبة 4 في المائة، أصبح رسم الإنتاج 2 في المائة بدلا من 4 في المائة في سنة المحاسبة تلك. وتحدد حصة السلطة من صافي العائدات المنسوبة وفقا للجدول التصاعدي التالي⁴:

حصة السلطة		النسبة من صافي العائدات المنسوبة
الفترة الأولى من الإنتاج التجاري	الفترة الثانية من الإنتاج التجاري	
40 في المائة	35 في المائة	- النسبة التي تمثل مردود استثمار يزيد عن صفر في المائة ويقل عن 10 في المائة
50 في المائة	42.5 في المائة	- النسبة التي تمثل مردود استثمار يعادل 10 في المائة أو أكثر ويقل عن 20 في المائة.
70 في المائة	50 في المائة	- النسبة التي تمثل مردود استثمار يعادل 20 في المائة أو أكثر

¹ - تقرر القيمة السوقية وفقا للفقرة الفرعية (ب) من الفقرة 6 من المادة 13 من المرفق الثالث من اتفاقية قانون البحار.

² - أنظر: الفقرة "1" من الفقرة الفرعية د من نفس الفقرة.

³ - تبدأ الفترة الثانية من الإنتاج التجاري في سنة المحاسبة التي تعقب إنهاء الفترة الأولى من الإنتاج التجاري، وتستمر حتى نهاية العقد. الفقرة "2" من نفس الفقرة الفرعية.

⁴ - نلاحظ أن المادة 13 من المرفق الثالث من اتفاقية قانون البحار قد استجابت لمعظم مطالب الدول الصناعية سواء من حيث تخفيض النسب أو شرط الضمان أو صافي العائدات المنسوبة. للمزيد من التفاصيل، راجع: إبراهيم محمد الدمغة، مرجع سابق، ص 238-241.

ثانيا: التزامات وحقوق المتعاقد

يمنح العقد الذي يبرم مع السلطة للمتعاقد معها حقوقا ويضع عليه جملة من الالتزامات، وذلك على المنوال الآتي:

(أ) - حقوق المتعاقد

تمنح السلطة للمتعاقد، عملا بالجزء الحادي عشر وقواعدها وأنظمتها وإجراءاتها، الحق الخالص في استكشاف واستغلال القطاع المشمول بخطة العمل فيما يتعلق بفئة محددة من الموارد وتضمن ألا يقوم أي كيان آخر في القطاع ذاته بعمليات بشأن فئة أخرى من الموارد على نحو قد يعيق عمليات المتعاقد. ويتمتع المتعاقد بضمان مدة ذلك الحق وفقا للفقرة 6 من المادة 153 من اتفاقية قانون البحار.

(ب) - التزامات المتعاقد

يرتب العقد على المتعاقد نوعين من الالتزامات: التزامات عامة⁽¹⁾، والتزامات خاصة⁽²⁾.

1- الالتزامات العامة للمتعاقد:

- قبول ما ينطبق من التزامات ناشئة عن أحكام الجزء الحادي عشر وقواعد السلطة وأنظمتها وإجراءاتها، وقرارات هيئاتها وشروط العقود باعتبارها قابلة للتنفيذ، والامتثال لتلك الالتزامات.

- قبول رقابة السلطة في المنطقة، على النحو الذي تخول به الاتفاقية.
- تزويد السلطة بتأكيد كتابي بأن التزاماته المشمولة بالعقد سيتم الوفاء بها بحسن نية¹.

- يتحمل المتعاقد مسؤولية أي ضرر ناجم عن الأعمال غير المشروعة التي يرتكبها في القيام بعملياته، على أن يؤخذ في الاعتبار ما يصدر عن السلطة من أعمال أو امتناعات مساعدة¹.

¹ - المادة 4 من المرفق الثالث من اتفاقية قانون البحار.

- منع التدخل في الاستخدامات الأخرى للبحار، ومساسه بالبيئة البحرية².

2- الالتزامات الخاصة: إلى جانب الالتزامات العامة، للمتعاقد جملة من الالتزامات الخاصة، وهي:

- نقل التكنولوجيا إلى السلطة والدول النامية³ وفقا للمادة 5 من المرفق الثالث من اتفاقية قانون البحار.

- نقل البيانات⁴ إلى السلطة⁵.

- وضع برامج عملية لتدريب العاملين التابعين للسلطة وللدول النامية، بما في ذلك مشاركة هؤلاء العاملين في جميع الأنشطة في المنطقة والمشمولة بالعقد، وذلك وفقا للفقرة الثانية من المادة 144 من اتفاقية قانون البحار⁶.

ثالثا: مسؤولية السلطة

تتحمل السلطة مسؤولية أي ضرر ناجم عن الأعمال غير المشروعة التي ترتكبها في ممارستها لصلاحياتها ووظائفها، بما في ذلك الانتهاكات بموجب الفقرة 2 من المادة

¹ - المادة 22 من المرفق الثالث من اتفاقية قانون البحار.

² - المادة 18 من نفس المرفق.

³ - تعامل البلدان النامية معاملة المؤسسة بشرط أن تكون قد حصلت على عقد للقيام بنشاط في القطاع المحجوز وفق للمادة 9 من المرفق الثالث وأن تكون التكنولوجيا المنقولة مقصورة على استغلال ذلك الجزء من القطاع الذي اقترحه المتعاقد والذي يكون قد حجز عملا بالمادة 8 من المرفق الثالث. كما يشترط أيضا أن تتعهد الدول النامية التي تنقل إليها التكنولوجيا بعدم نقلها إلى دولة أخرى أو رعايا دول أخرى، وتكون الدول الصناعية والكيانات المتعاقدة مع السلطة في حل من هذا الالتزام إذا انتقلت التكنولوجيا المطلوبة إلى المؤسسة لسبب أو لآخر.

⁴ - المادة 14 من نفس المرفق.

⁵ - أثار موضوع نقل التكنولوجيا والبيانات خلافات حادة وشائكة بين الدول النامية والدول المتقدمة خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار، وقد جاءت المادتان 5 و 14 من المرفق الثالث من اتفاقية قانون البحار كمحاولة توفيقية بين مختلف المطالب المتعارضة التي تقدم بها الفرقان خلال هذا المؤتمر. للمزيد من التفاصيل، راجع: إبراهيم محمد الدمغة، مرجع سابق، ص 224-232.

⁶ - المادة 15 من المرفق الثالث من اتفاقية قانون البحار.

168 من اتفاقية قانون البحار¹، على أن يؤخذ في الاعتبار ما يصدر عن المتعاقد من أعمال أو امتناعات لا مساعدة، ويجب يكون التعويض مساويا للضرر الفعلي².

رابعاً: القانون الواجب التطبيق على العقد

تباينت وأختلف آراء الدول خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار حول القانون الواجب التطبيق على العقد وتنفيذ الأحكام³، وقد فصلت المادة 21 من المرفق الثالث من اتفاقية قانون البحار في هذين الموضوعين بنصها على مايلي: "1- تكون أحكام العقد وقواعد السلطة وأنظمتها وإجراءاتها والجزء الحادي عشر وكذلك سائر قواعد القانون الدولي التي لا تتنافي مع هذه الاتفاقية، القانون الواجب التطبيق على العقد.

2- أي قرار نهائي صادر عن محكمة ذات اختصاص بموجب هذه الاتفاقية يتصل بحقوق والتزامات السلطة والمتعاقد يعتبر قابلاً للتنفيذ في إقليم دولة طرف.

3- ليس لدولة طرف أن تفرض على متعاقد شروطاً لا تكون متماشية مع الجزء الحادي عشر. بيد أن قيام دولة طرف بتطبيق أنظمة بيئية أو غيرها على المتعاقدين الذي تركيزهم أو على السفن التي ترفع علمها، تكون أكثر تشدداً من الأنظمة التي تتضمنها قواعد السلطة وأنظمتها وإجراءاتها والمفروضة عملاً بالفقرة الفرعية (و) من الفقرة 2 من المادة 17 من هذا المرفق لا يعتبر غير متمشي مع الجزء الحادي عشر".

خامساً: تعديل العقد ووقفه أو إلغائه

بينت المادة 19 من المرفق الثالث من اتفاقية قانون البحار الحالات التي يجوز فيها لطرفا العقد التفاوض على تعديل أحكامه بنصها على مايلي: "1- إذا نشأت أو كان من المحتمل أن تنشأ، ظروف من شأنها، في رأي أي من الطرفين، أن تجعل العقد غير

¹ - والتي تنص على مايلي: "لا يكون للأمين العام والموظفين أي مصلحة مالية في أي نشاط يتصل بالاستكشاف والاستغلال في المنطقة. وعليهم، مع مراعاة مسؤولياتهم أمام السلطة، أن لا يفشوا حتى بعد انتهاء مهامهم أية أسرار صناعية، أو بيانات تكون محل ملكية وتنقل إلى السلطة وفقاً للمادة 14 من المرفق الثالث، أو أية معلومات سرية أخرى تصل إلى علمهم بحكم خدمتهم في السلطة".

² - المادة 22 من المرفق الثالث من اتفاقية قانون البحار.

³ - للمزيد من التفاصيل راجع: إبراهيم محمد الدمغة، مرجع سابق، ص 246-247.

منصف، أو تجعل من غير العملي أو من المستحيل تحقيق الأهداف المحددة في العقد أو في الجزء الحادي عشر، كان على الطرفين أن يدخلوا في مفاوضات لتتقيد العقد تبعا لذلك.

2- لا يجوز تنقيح أي عقد يتم الدخول فيه وفقا للفقرة 2 من المادة 153 إلا بموافقة الطرفين".

أما المادة 18 من نفس المرفق فقد بينت الحالات التي يجوز فيها للسلطة أن توقف حقوق المتعاقد أو تنهيه أو تفرض عقوبات نقدية عليه، بنصها على مايلي: "يجوز وقف حقوق المتعاقد بموجب العقد أو إنهائها في الحالتين التاليتين فقط:

(أ) إذا أجرى المتعاقد أنشطته، رغم تحذيرات السلطة، بطريقة تسفر عن انتهاكات جسيمة ومستمرة ومتعمدة للأحكام الأساسية للعقد وللجزء الحادي عشر ولقواعد السلطة وأنظمتها وإجراءاتها؛

(ب) أو إذا لم يتقيد المتعاقد بقرار نهائي ملزم ينطبق عليه صادر عن الهيئة المعنية بتسوية المنازعات.

2- في حالة أي انتهاك للعقد غير مشمول بالفقرة الفرعية (أ) من الفقرة 1، أو عوضا عن الوقف أو الإنهاء بموجب الفقرة الفرعية (أ) من الفقرة 1، يجوز للسلطة أن تفرض على المتعاقد عقوبات نقدية تتناسب مع جسامته الانتهاك.

3- باستثناء حالات الأوامر الطارئة المنصوص عليها في الفقرة الفرعية (ث) من الفقرة 2 من المادة 162، لا يجوز للسلطة أن تنفذ قرارا ينطوي على غرامات أو وقف أو إنهاء قبل منح المتعاقد فرصة معقولة لاستئناف الطرق القضائية المتاحة له عملا بالفرع 5 من الجزء الحادي عشر".

المطلب الثالث

الهيكل التنظيمي لاستكشاف واستغلال ثروات المنطقة

"السلطة"

إذا كانت الدول خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار قد اتفقت على ضرورة إنشاء السلطة إلى أنها اختلفت فيما بينها حول المدى الذي يمكن أن تصل إليه هذه الأخيرة في الإشراف والعمل على استكشاف واستغلال ثروات المنطقة التي تعتبر تراثاً مشتركاً للإنسانية جمعاء.

كانت الدول المتقدمة ترغب في أن تقتصر صلاحيات السلطة على إعطاء التراخيص، وتلقي العوائد من القائمين بالاستغلال وتجميعها وإعادة توزيعها على الدول الأعضاء في المجتمع الدولي، وفقاً للنظام الذي يتفق عليه.

بينما أرادت الدول النامية للسلطة دوراً أكثر فعالية وإشرافاً على ثروات المنطقة، يصل إلى حد الإدارة المباشرة، من حيث الأصل العام، مع إمكانية إعطاء تراخيص الاستغلال، أو الدخول مع الغير في مشروعات مشتركة لذلك الاستغلال.

استغرقت المفاوضات حول هذا الموضوع وقتاً طويلاً، وذلك بسبب تعارض وجهات النظر، وهو الأمر الذي كان يستلزم المزيد من المفاوضات، بهدف التوصل إلى توافق الآراء. وكانت الدول الصناعية حريصة كل الحرص على الحصول على المزيد من الضمانات بعد فشلها في تقرير نظام للاعتراض يماثل ذلك المعمول به في مجلس الأمن والذي يكفل لها مركزاً متميزاً في المجلس أهم أجهزة السلطة.

يتضح من خلال دراسة أحكام الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار، أن السلطة جاءت كما أرادتها الدول النامية، هذه السلطة التي أنشأت بموجب المادة 156 من الاتفاقية (الفرع الأول)، تعتبر منظمة دولية تتشكل من هيئات (الفرع الثاني)، وتتمتع بمركز قانوني متميز (الفرع الثالث).

الفرع الأول إنشاء السلطة

منذ بداية إثارة موضوع موارد قاع البحار والمحيطات كان هناك إجماع على ضرورة إنشاء سلطة دولية لقاع البحار والمحيطات¹. وقد ظهر هذا الإجماع عندما ألقى السفير باردو خطابه الشهير أمام الجمعية العامة للأمم المتحدة في دورتها الثانية والعشرين وسلط الأضواء على موضوع قاع البحار والمحيطات، كما أن البند التاسع من قرار الجمعية العامة رقم 2749 نص على ضرورة إنشاء نظام دولي يطبق على المنطقة ومواردها ومن ضمن ذلك جهاز دولي مناسب.

وخلال دورات المؤتمر الثالث لقانون البحار لم يكن هناك خلاف بين الوفود المشاركة على وجوب إنشاء جهاز دولي لقاع البحار والمحيطات، وأخيراً تبلور هذا الإجماع في الفقرة الأولى من المادة 156 من الاتفاقية التي نصت على ما يلي: **"تنشأ بهذا السلطة الدولية لقاع البحار، التي تقوم بعملها وفقاً لهذا الجزء"**². وعرفت الفقرة الأولى من المادة 157 السلطة على أنها: **"المنظمة التي تقوم الدول الأطراف عن طريقها، وفقاً لهذا الجزء، بتنظيم الأنشطة في المنطقة ورقابتها، بصورة خاصة بغية إدارة موارد المنطقة"**³.

Le 22 Mars 1972, le représentant de l'Australie déclarait : « L'entente est ¹ presque réalisée à propos de la nécessité de créer une Autorité internationale composée de quatre organes : une assemblée, un conseil, un secrétariat, un tribunal pour le règlement des différends.

L'Assemblée comprend tous les Etats parties au traité, chacun ayant une voix, et le Conseil comprend 18 à 35 membre selon les proposition ». Sous-comité I, 42^e séance, A/AC.138/SC1/SR 42.

² - إبراهيم محمد الدمغة، المنظمة الدولية كما وردت في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، قانون البحار والمصالح العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس، 1989، ص 262.

³ - المادة 1/157 من اتفاقية قانون البحار.

تقتضي دراسة موضوع نشأت السلطة التطرق إلى اللجنة التحضيرية التي أنشأت بموجب قرار صادر عن المؤتمر الثالث لقانون البحار (أولاً)، وإلى نظام العضوية في السلطة (ثانياً).

أولاً: اللجنة التحضيرية

رأى المؤتمر الثالث لقانون البحار أن السلطة الدولية وأجهزتها لا يمكنها البدء في عملها دون وضع ترتيبات لها تمكنها من القيام بأعمالها عند مباشرة صلاحيتها ووظائفها. وعليه فإن الهدف الرئيسي للجنة التحضيرية هو تمكين السلطة وأجهزتها الرئيسية من الاضطلاع بوظائفها في أقرب وقت بعد بدء النفاذ.¹

عبرت ديباجة القرار الأول الخاص بإنشاء اللجنة التحضيرية عن هذا الهدف إذ ورد فيها أن مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار قرر إنشاء لجنة تحضيرية من أجل اتخاذ جميع التدابير الممكنة لضمان دخول السلطة والمحكمة حيز العمل الفعال دون إبطاء لا لزوم له، ولوضع الترتيبات اللازمة لمباشرة وظائفها.²

أثار موضوع العضوية في اللجنة خلافاً داخل المؤتمر الثالث لقانون البحار، إذ طالبت مجموعة السبع والسبعين أن تقتصر المشاركة في هذه اللجنة على الدول الموقعة على الاتفاقية أو المنضمة إليها.

يستند هذا الموقف إلى فكرة أن من يريد المساهمة في إنشاء السلطة الدولية لا بد أن يكون قد أعرب عن رغبته بالارتباط باتفاقية قانون البحار لعام 1982 عن طريق التوقيع عليها على الأقل، إلا أن الدول الصناعية كانت ترى أنه بسبب الطابع الانتقالي لهذه اللجنة لا يجب أن تقتصر المشاركة على الموقعين فقط.³

توصل المؤتمر بعد مناقشات مطولة إلى حل توفيقى يقوم على قبول الموقعين على البيان الختامي فقط للمشاركة في أعمال اللجنة ومناقشاتها بصفة مراقبين دون أن يكون لهم

¹ - إن عمل اللجنة مؤقت ومرهون بإنهاء المهمة الموكلة إليها. ويقضى البند 13 من القرار الأول بأن تظل اللجنة قائمة إلى أن تختتم الدورة الأولى للجمعية وعندها تنقل ممتلكاتها ومحفوظاتها إلى السلطة.

² - إبراهيم محمد الدمغة، مرجع سابق، ص 360.

³ - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، 521-522.

حق المشاركة في اتخاذ القرارات. وبذلك أصبحت العضوية في اللجنة تتكون من الفئات التالية وفقا للقرار الأول للمؤتمر:

أ- الدول التي وقعت على الاتفاقية أو انضمت إليها وناميبيا ممثلة بمجلس الأمم المتحدة لناميبيا، بصفة أعضاء كاملي العضوية.

ب- الدول التي وقعت الوثيقة الختامية للمؤتمر، والتي يكون لها صفة المراقبين الذين يشاركون في كافة أعمال اللجنة باستثناء المشاركة في اتخاذ القرارات.

ج- الدول والكيانات المذكورة في المادة 305 من اتفاقية قانون البحار، والذين لم يوقعوا البيان الختامي، وكذلك المنظمات المتخصصة للأمم المتحدة والوكالة الدولية للطاقة الذرية والمنظمات الحكومية وحركات التحرير الوطنية المعترف بها، ولهذه الفئة حق المشاركة في الجلسات العلنية للجنة فقط بصفة مراقبين.

تتكون اللجنة وفقا للمادة العاشرة من نظامها الداخلي، من الهيئة العامة بصفتها الجهاز الرئيسي للجنة، ومن أربع لجان خاصة. فقد أنشأ القرار الأول للمؤتمر لجنتين خاصتين هما: اللجنة الخاصة للمؤسسة واللجنة الخاصة المكلفة بالمشاكل المتعلقة بالدول النامية المنتجة من مصادر برية. كما أنشأت اللجنة بما لها من صلاحيات وفق الفقرة السابعة من القرار الأول، لجنتين خاصتين: تختص الأولى منهما بالمحكمة الدولية لقانون البحار، وتختص الثانية بوضع القواعد الخاصة بالتعدين في قيعان البحار.

أثار موضوع اتخاذ القرارات في اللجنة خلافا داخل المؤتمر لتعارض المصالح بين الدول الصناعية والدول النامية، فالأولى كانت تدعو إلى اتخاذ القرارات بالتوافق دون اللجوء إلى التصويت، وبذلك تضمن حماية مصالحها عند اتخاذ أي قرار. أما الدول النامية، فكانت تعتمد على كثرتها العددية، وتطالب أن يكون اتخاذ القرارات بالتصويت. ولم يفلح المؤتمر بالوصول إلى حل لهذه المشكلة، لذا لم ترد أية إشارة له في القرار الأول، وترك الأمر إلى اللجنة نفسها لتضع الحل في نظامها الداخلي.

واجهت اللجنة التحضيرية صعوبة كبيرة للوصول إلى اتفاق حول هذا الموضوع في نهاية دورتها الأولى. ويقوم هذا الاتفاق على اتخاذ القرارات بأغلبية الثلثين للدول الحاضرة والمصوتة من الدول المعنية¹، بشرط بذل كل الجهود للوصول إلى حل توفيقي قبل الذهاب

¹ - الفقرة الأولى من المادة 36 من النظام الداخلي.

إلى التصويت. ولهذا الغرض يمكن للرئيس أن يؤجل اتخاذ القرار لمدة 72 ساعة. وهناك مواضيع لا يمكن اتخاذ قرارات بشأنها إلا بالتوافق، وفقا للمادة 35 من النظام الداخلي، وهي:

أ- القضايا التي يجب أن تقرر بالتوافق وفقا للاتفاقية من قبل أجهزة السلطة الدولية، ومنها المواضيع التي تقرر وفق المواد 2/160 و161 و162 والمادة 11 من المرفق الرابع للاتفاقية.

ب- القرارات المتعلقة بالقواعد والإجراءات المنطبقة على نظام حماية الاستثمارات التحضيرية وعلى الميكانيكية التي يمكن أن تعتمد لهذا الغرض.

ج- اعتماد التقرير النهائي الذي ترفعه اللجنة إلى جمعية السلطة عن دورتها الأولى والمتعلق بكافة القضايا الداخلة ضمن اختصاصها. باستثناء ما يتعلق بالمحكمة الدولية لقانون البحار.

د- التوصيات المتعلقة بقيام المحكمة الدولية لقانون البحار والتي يجب أن تبحث في مؤتمر يدعو إليه الأمين العام.

هـ- القرارات التي يمكن أن تؤدي إلى التزامات مالية على عاتق الدول الأعضاء والتي لا تغطيها ميزانية الأمم المتحدة.

وهكذا نلاحظ أن القضايا المهمة تتخذ بالتوافق ولم يبق للتصويت إلا القضايا الثانوية التي لا تمس المصالح الأساسية للدول¹.

ثانيا: العضوية في السلطة:

تكون جميع الدول الأطراف في الاتفاقية أعضاء في السلطة بقوة القانون، وللمراقبين في مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار الذين وقعوا الوثيقة الختامية²، الحق في الاشتراك في السلطة بوصفهم مراقبين، وفقا لأنظمتها وإجراءاتها³.

¹ - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 522-523.

² - من غير المشار إليهم في الفقرات الفرعية (ج) أو (د) أو (هـ) أو (و) من الفقرة الأولى من المادة 305 من اتفاقية قانون البحار.

³ - الفقرة الثانية والثالثة من المادة 156 من نفس الاتفاقية.

عضوية السلطة تعطي صاحبها حقوقا وامتيازات كما ترتب عليه التزامات وذلك كله وفقا لأحكام الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار والمرفقات المتصلة به. وفي حالة تأخر الدولة الطرف عن سداد مساهماتها المالية للسلطة تحرم من حق التصويت، وذلك وفقا لأحكام المادة 184 من الاتفاقية التي تنص على مايلي: "لا يكون للدولة الطرف المتأخرة عن سداد مساهماتها المالية للسلطة أي صوت إذا كان مبلغ ما تأخرت عن دفعه يساوي مبلغ المساهمات المستحقة عليها عن السنتين الكاملتين السابقتين أو يزيد عليه، وللجمعية مع ذلك أن تسمح لهذا العضو بالتصويت إذا اقتنعت بأن عدم الدفع يرجع إلى ظروف خارجة عن إرادة العضو".

يشبه هذا النص نص المادة 19 من ميثاق الأمم المتحدة، الذي ينظم جزاء مماثلا فيما يتعلق بالتصويت في الجمعية العامة، ويلاحظ بالنسبة لنص المادة 184 من الاتفاقية، أنه يجعل الحرمان من التصويت عاما أي في هيئات السلطة التي تملك فيها الدولة حقا في التصويت، وهي الجمعية، والمجلس إذا ما كانت الدولة عضوا فيه. ويشير النص إلى سلطة الجمعية في السماح للدولة بممارسة الحق في التصويت، إذا اقتنعت بأن عدم الدفع يرجع إلى ظروف خارجة عن إرادة العضو.

وواضح أن هذا النص لن تكون له أهمية عملية، عندما تصل السلطة إلى مرحلة الاكتفاء الذاتي من الناحية المالية، ويتوقف اعتمادها على المساهمات المالية السنوية المقدمة من الأعضاء¹.

وفي حالة انتهاك الدولة الطرف أحكام الجزء الحادي عشر انتهاكا جسيما ومتكررا يجوز للجمعية وقف ممارسة حقوق وامتيازات هذه الدولة، وذلك وفقا لأحكام المادة 185 من اتفاقية قانون البحار التي تنص على ما يلي: "1- يجوز للجمعية، بناء على توصية المجلس، أن توقف ممارسة حقوق وامتيازات عضوية دولة طرف تنتهك بصورة جسيمة ومتكررة أحكام هذا الجزء".

2- لا يتخذ أي إجراء بموجب الفقرة 1 حتى تجد غرفة منازعات قاع البحار أن دولة طرفا قد انتهكت بصورة جسيمة ومتكررة أحكام هذا الجزء".

¹ - صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 277.

يلاحظ أن هناك تشديد في اتخاذ هذا الإجراء رغم أنه وقف مؤقت وليس قرار بالفصل من العضوية. ويفهم من هذا أن السلطة باعتبارها تمثل الإنسانية عامة، فلا يجوز لها فصل دولة عضو فيها فصلاً نهائياً باعتبار أن هذه الدولة جزء من الإنسانية ولكن يجوز اتخاذ إجراء وقف ممارسة حقوق وامتيازات العضوية حتى توقف الدولة العضو عن هذه الانتهاكات، ومن ثم تعود إلى عضوية السلطة بقرار من الجمعية بناء على توصية المجلس¹.

وتجدر الإشارة إلى أن نص الفقرة الثانية من المادة السالفة الذكر تتطوي على ضمانات هامة للدول الأعضاء، بحيث لا يجوز للجمعية أن توقف عضوية أية دولة في السلطة إلا بعد أن يصدر قرار عن غرفة منازعات قاع البحار يؤكد على أن الدولة قد انتهكت بصورة جسيمة ومتكررة أحكام الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار².

الفرع الثاني

هيئات السلطة

السلطة هي منظمة دولية تتكون من مجموعة من الأجهزة على غرار بقية المنظمات الدولية، فهي تتكون من جمعية تضم جميع الدول الأعضاء وتتمتع بالصلاحيات ذات الطبيعة العامة (أولاً)، ومن مجلس يضم عدداً محدوداً من الأعضاء ويقوم بمهام محددة ولكنها أساسية في نشاط السلطة (ثانياً)، ومن أمانة عامة لا تختلف عن مثيلاتها في بقية المنظمات الدولية (ثالثاً)، إلا أن هذه المنظمة تختلف عن مثيلاتها في إنشائها لجهاز جديد يعتبر بمثابة ذراع السلطة للقيام بنشاطات الاستثمار في ميدان اختصاصات السلطة، هذا الجهاز يعرف باسم المؤسسة (رابعاً).

¹ - إبراهيم محمد الدمغة، مرجع سابق، ص 271.

² - صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 389.

أولاً: الجمعية

تعتبر الجمعية الهيئة الرئيسية للسلطة¹، وبالرغم من أنها لا تتمتع، كأصل عام، بسلطة إصدار قرارات تلزم الدول الأعضاء، إلا أنها تتمتع في الواقع بأهمية لا شك فيها، وترجع هذه الأهمية إلى أن الجمعية هي الهيئة الوحيدة من هيئات السلطة التي تشترك في عضويتها كافة أعضاء السلطة، إذ تنص الفقرة الأولى من المادة 159 من اتفاقية قانون البحار على مايلي: "تتألف الجمعية من جميع أعضاء السلطة... الخ"، كما تتمتع الجمعية باختصاص شامل بكل ما يدخل في دائرة نشاط السلطة وهذا ما تأكده الفقرة 2/ن من المادة 160 من الاتفاقية².

أ- تكوين الجمعية:

تتكون الجمعية، وفقاً لما نصت عليه الفقرة الأولى من المادة 159 من اتفاقية قانون البحار، من جميع أعضاء السلطة، وهي تقابل الجمعية العامة للأمم المتحدة باستثناء أن أعضاء جمعية السلطة يمكن أن يكونوا غير فئة الدول، ويرجع هذا إلى اختلاف طبيعة كل من هيئة الأمم المتحدة والسلطة الدولية.

يكون لكل عضو في الجمعية ممثل واحد ويجوز أن يرافقه العدد الذي يراه العضو ملائماً من الممثلين المناوبين والمستشارين، ومن الطبيعي أن يقدم كل عضو إلى الجمعية بأوراق اعتماد ممثليه، وتقوم الجمعية في بدء كل من أدوار انعقادها بتشكيل لجنة لفحص أوراق الاعتماد، وتقوم هذه اللجنة بفحص أوراق اعتماد ممثلي كافة الأعضاء وتقديم تقرير عن نتيجة فحصها إلى الجمعية التي تختص وحدها بالبت في صحة تمثيل كل وفد للعضو الذي يدعي تمثيله إذا ما ثار شك حول صحة هذا التمثيل.

¹ - أنظر: تقرير (M. Christopher Pinto) في الوثيقة رقم: A/AC.138/SC1/SR 73.

² - بنصها على ما يلي: "...تكون صلاحيات الجمعية ووظائفها: مناقشة أية مسألة أو أمر يقع ضمن اختصاص السلطة، واتخاذ المقررات المتعلقة بتحديد الجهاز الذي يعالج أية مسألة أو أمر من هذا القبيل لم يعهد بها بصورة محددة إلى هيئة معينة، بما يتمشى مع توزيع الصلاحيات والوظائف فيما بين السلطة".

ب- دورات انعقاد الجمعية:

تعقد الجمعية دورات عادية سنوية، وتعقد من الدورات الاستثنائية ما قد تقرره الجمعية أو يدعو إلى عقده الأمين العام بناء على طلب المجلس أو أغلبية أعضاء السلطة¹. وتعقد الجمعية دوراتها في مقر السلطة ما لم تقرر غير ذلك². تعتمد الجمعية نظامها الداخلي، وتنتخب في بداية كل دورة عادية رئيسها وغيره ممن قد تدعو الحاجة إليه من أعضاء المكتب. ويحتفظ هؤلاء بمناصبهم إلى أن يتم انتخاب رئيس جديد للجمعية وأعضاء جدد للمكتب في الدورة العادية التالية³.

ج- نظام التصويت في الجمعية:

يكون لكل عضو في الجمعية صوت واحد⁴، وتتخذ جميع المقررات في المسائل الموضوعية بأغلبية ثلثي الممثلين الحاضرين المشتركين في التصويت، بشرط أن تضم هذه الأغلبية الأعضاء المشتركين في الدورة، وعندما ينشأ خلاف حول ما إذا كانت مسألة ما موضوعية أم لا، تعامل تلك المسألة كمسألة موضوعية إلا إذا قررت الجمعية غير ذلك بالأغلبية المطلوبة لإصدار القرار في المسائل الموضوعية⁵.

تتخذ القرارات في المسائل الإجرائية، بما فيها قرارات عقد دورات استثنائية للجمعية، بأغلبية الأعضاء الحاضرين والمشاركين في التصويت⁶، وتماشيا مع النظام التوفيقي للآراء الذي أخذ به مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار خلال مفاوضاته جاءت الفقرة التاسعة من المادة 159 من اتفاقية قانون البحار لتقرر أنه: "عندما تطرح مسألة موضوعية للتصويت لأول مرة، يجوز للرئيس أن يؤجل قضية التصويت على هذه المسألة لفترة لا تتعدى خمسة أيام تقويمية، ويكون ذلك واجبا عليه، إذا طلبه خمس

¹ - الفقرة الثانية من المادة 159 من اتفاقية قانون البحار.

² - الفقرة الثالثة من نفس المادة.

³ - الفقرة الرابعة من نفس المادة.

⁴ - أنظر: الفقرة 6 من نفس المادة والمادة 60 من النظام الداخلي للجمعية. وهذا جاء استجابة للمطالب التي تقدمت بها العديد من الدول ومن بينها استراليا. أنظر الوثيقة رقم: A/AC.138/SC1/SR 42.

⁵ - أنظر: الفقرة 8 من اتفاقية قانون البحار.

⁶ - أنظر: الفقرة 7 من نفس الاتفاقية.

أعضاء الجمعية على الأقل، ولا يجوز تطبيق هذه القاعدة على أية مسألة إلا مرة واحدة، ولا تطبق لكي تؤجل المسألة إلى ما بعد نهاية الدورة".

يمكن لعدد لا يقل عن ربع أعضاء السلطة التقدم إلى رئيس الجمعية بطلب كتابي، لاستصدار رأي استشاري حول ما إذا كان اقتراح معروض على الجمعية بشأن أي أمر متفقاً مع اتفاقية قانون البحار.

تطلب الجمعية بناء على ذلك إلى غرفة منازعات قاع البحار التابعة للمحكمة الدولية لقانون البحار إصدار رأي استشاري بشأنه وتؤجل التصويت على ذلك الاقتراح إلى حين تلقى الرأي الاستشاري الصادر عن الغرفة، فإذا لم يتم تلقى الرأي الاستشاري قبل الأسبوع الأخير من الدورة التي طلب فيها، تقرر الجمعية متى تجتمع للتصويت على الاقتراح المؤجل¹.

د- اختصاصات الجمعية:

تعتبر الجمعية، بوصفها الجهاز الوحيد للسلطة التي تتألف من جميع الأعضاء، الجهاز الأعلى للسلطة التي تكون بقية الهيئات الرئيسية مسؤولة أمامها كما هو منصوص عليه بالتحديد في اتفاقية قانون البحار. ويكون للجمعية صلاحية وضع السياسة العامة طبقاً للأحكام ذات الصلة في هذه الاتفاقية بشأن أي مسألة أو أمر يقع ضمن اختصاص السلطة²، كذلك يكون من اختصاصها، مايلي³:

أ- انتخاب أعضاء المجلس وفقاً للمادة 161؛

ب- انتخاب الأمين العام من بين المرشحين الذين يقترحهم المجلس؛

ج- القيام، بناء على توصية المجلس، بانتخاب أعضاء مجلس إدارة المشروع ومديرها العام؛

د- إنشاء الهيئات الفرعية التي تعتبرها لازمة لممارسة وظائفها وفقاً للجزء الحادي

عشر من اتفاقية قانون البحار؛

¹ - أنظر: الفقرة 10 من المادة 159 من اتفاقية قانون البحار؛ ونظر كذلك المواد من 60 إلى 75 من النظام الداخلي للجمعية.

² - الفقرة الأولى من المادة 160 من اتفاقية قانون البحار.

³ - أنظر: الفقرة 2 من نفس المادة.

هـ- تقرير مساهمات الأعضاء في الميزانية الإدارية للسلطة وفقا لجدول تقدير متفق عليه يوضع على أساس الجدول المستخدم للميزانية العادية للأمم المتحدة إلى أن يصبح للسلطة دخل كاف من مصادر أخرى لتغطية مصروفاتها الإدارية؛

و- "1" دراسة وإقرار القواعد واللوائح والإجراءات المتعلقة بالتقسيم المنصف للفوائد المالية وغيرها من الفوائد الاقتصادية المستمدة من الأنشطة في المنطقة وبالمدفوعات والمساهمات المقدمة عملا بالمادة 82، واطاعة في الاعتبار الخاص مصالح واحتياجات الدول النامية والشعوب التي لم تتل الاستقلال الكامل؛

"2" دراسة وإقرار ما يعتمده المجلس مؤقتا، من قواعد السلطة وأنظمتها وإجراءاتها وأية تعديلات لها، وتتصل هذه القواعد والأنظمة والإجراءات بالتنقيب والاستكشاف والاستغلال في المنطقة، والإدارة المالية والإدارة الداخلية للسلطة؛

ز- البت في أمر التقسيم العادل للفوائد المالية وغيرها من الفوائد الاقتصادية المستمدة من الأنشطة في المنطقة بما يتماشى مع اتفاقية قانون البحار وقواعد السلطة وأنظمتها وإجراءاتها؛

ح- دراسة وإقرار الميزانية السنوية المقترحة للسلطة المقدمة من المجلس؛

ط- دراسة التقارير الدورية المقدمة من المجلس ومن المؤسسة والتقارير الخاصة المطلوبة من المجلس أو أية هيئة أخرى من هيئات السلطة؛

ي- الشروع في إجراء دراسات واتخاذ توصيات بغرض تعزيز التعاون الدولي فيما يتعلق بالأنشطة في المنطقة وتشجيع التطوير التدريجي للقانون الدولي المتعلق بذلك وتدوينه؛

ك- النظر في المشاكل ذات الطابع العام المتصلة بالأنشطة في المنطقة التي تواجه الدول النامية، ولاسيما الدول غير الساحلية والدول المتضررة جغرافيا؛

ل- القيام، بناء على توصية المجلس الصادرة على أساس مشورة لجنة التخطيط الاقتصادي، بوضع نظام للتعويض أو باتخاذ غير ذلك من تدابير المساعدة على التصحيح الاقتصادي؛

م- وقف ممارسة حقوق وامتيازات العضوية عملا بالمادة 185؛

ن- مناقشة أية مسألة أو أمر يقع ضمن اختصاص السلطة¹.

¹ - أحمد أبو الوفاء، القانون الدولي للبحار....، مرجع سابق، 381-383.

ثانياً: المجلس

كانت الدول النامية ترى أن الجمعية هي الهيئة العليا في السلطة وهي التي تضع السياسة العامة للسلطة وأن على المجلس تنفيذ ما يصدر إليه من الجمعية، وبمعنى آخر كانت الدول النامية ترى أن تبقى الجمعية، باعتبارها تمثل جميع الدول، الهيئة العليا في السلطة وأن يكون المجلس عبارة عن جهاز تنفيذي يتلقى تعليمات من الجمعية¹، بينما كانت الدول الصناعية تحاول إضعاف الجمعية ومنح المجلس صلاحيات وسلطات واسعة²، وأكدت هذه الدول على ضرورة التوازن بين الجهازين وعدم سيطرة الجمعية على المجلس³ لأنها على حد زعمها تسيطر فيها الأغلبية العددية وليس الفنية⁴ وطالبت بالابتعاد عن النمط التقليدي للمنظمات الدولية.

وعلى ضوء هذه المفاهيم والأيدلوجيات جرت المفاوضات بين الدول النامية والدول الصناعية الغربية والدول الاشتراكية حول تكوين المجلس^(أ) ونظام التصويت^(ب).

أ- تكوين المجلس:

يتألف المجلس من 36 عضواً من أعضاء السلطة تنتخبهم الجمعية وفقاً للترتيب المبين في المادة 161 من اتفاقية قانون البحار، وتضمن الجمعية في انتخاب هؤلاء الأعضاء ما يلي:

- 1- أن تكون الدول غير الساحلية والدول المتضررة جغرافياً ممثلة بدرجة تتناسب إلى حد معقول مع تمثيلها في الجمعية.
- 2- أن تكون الدول الساحلية ممثلة بدرجة تتناسب إلى حد معقول مع تمثيلها في الجمعية.

¹ - أنظر: الاقتراح الذي تقدمت به كل من تنزانيا وأمريكا اللاتينية...الخ، في الوثيقة رقم: A/AC.138/SC1/SR 43 et 44.

² - أنظر: الاقتراح الأمريكي في الوثيقة رقم: A/AC. 138/25, 3 Août 1970.

³ - أنظر: الاقتراح الذي تقدم به الاتحاد السوفيتي في الوثيقة رقم: A/AC. 138/43, 22 juillet 1971.

⁴ - أنظر: الاقتراح البريطاني في الوثيقة رقم: A/AC.138/45, 30 juillet 1971، الاقتراح السويدي في الوثيقة رقم: A/AC.138/SC1/SR 43، الاقتراح الفرنسي في الوثيقة رقم: A/AC.138/SC1/SR 46.

3- أن يمثل كل مجموعة من الدول الأطراف التي ستكون ممثلة في المجلس أولئك الأعضاء الذين ترشحهم تلك المجموعة، إن هي رشحت أي عضو¹.

ب- نظام التصويت في المجلس:

يكون لكل عضو في المجلس صوت واحد². وقد فرقت اتفاقية قانون البحار بخصوص الأغلبية اللازمة لصدور القرارات عن المجلس بين عدة مسائل:

- فقررت الأغلبية البسيطة بالنسبة للمسائل الإجرائية.
- وقررت أغلبية الثلثين بالنسبة لبعض المسائل³، وأغلبية ثلاثة أرباع الأصوات لمسائل أخرى⁴.

كذلك أخذت الاتفاقية بنظام توافق الآراء بالنسبة لمسائل معينة، وقررت أن توافق الآراء يعني عدم إبداء أي اعتراض رسمي، وفي غضون 14 يوما من تقديم اقتراح إلى المجلس يقرر الرئيس ما إذا كان سيوجد اعتراض رسمي على اعتماد الاقتراح، وإذا قرر الرئيس أنه سيوجد مثل هذا الاعتراض، يشكل ويعقد، في غضون ثلاثة أيام من توصله إلى ذلك القرار، لجنة للتوفيق تتألف مما لا يزيد على تسعة أعضاء من المجلس برئاسته، بغية التوفيق بين الخلافات والخروج باقتراح يمكن اعتماده بتوافق الآراء، وتعمل اللجنة على وجه السرعة وتقدم تقريرها إلى المجلس في غضون 14 يوما من تشكيلها، وإذا لم تتمكن اللجنة من التوصية باقتراح يمكن اعتماده بتوافق الآراء، تبين في تقريرها الأسباب التي تكمن وراء معارضة الاقتراح⁵.

¹ - أحمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار....، مرجع سابق، ص 383-384.

² - الفقرة 7 من المادة 161 من اتفاقية قانون البحار.

³ - وهذا جاء استجابة للمطالب التي تقدمت بها بعض الدول ومن بينها تنزانيا. أنظر: الوثيقة رقم:

A/AC.138/33, 24 Mars 1971.

⁴ - راجع بخصوص تفاصيل هذه المسائل: الفقرة 8 من المادة 161 من اتفاقية قانون البحار.

⁵ - الفقرة الفرعية "هـ" من نفس الفقرة.

تتخذ المقررات في المسائل غير المدرجة في الفقرات الفرعية السابقة للفقرة الفرعية (و) من الفقرة 08 من المادة 161 من اتفاقية قانون البحار، التي يكون المجلس مخولا باتخاذها بموجب قواعد السلطة وأنظمتها وإجراءاتها أو بموجب غيرها، عملا بالفقرات الفرعية من هذه الفقرة المحددة في القواعد والأنظمة والإجراءات، وإذا لم تكن محددة فيها، فعملا بالفقرة الفرعية من هذه الفقرة التي يحددها المجلس مسبقا إذا أمكن، بتوافق الآراء¹.

ثالثا: الأمانة

تتألف أمانة السلطة من أمين عام ومن جهاز الموظفين الذي قد تتطلبه السلطة. تنتخب الجمعية الأمين العام من بين المرشحين الذين يقترحهم المجلس لمدة أربع سنوات قابلة للتجديد، يعتبر الأمين العام الرئيس الإداري الأعلى للسلطة، ويعمل بهذه الصفة في جميع اجتماعات الجمعية والمجلس وأية هيئة فرعية أخرى، ويؤدي من الوظائف الإدارية الأخرى ما قد تعهد بها إليه هذه الهيئات، كما يقدم تقريرا سنويا إلى الجمعية عن أعمال السلطة². أما جهاز موظفي السلطة فيتألف من العلميين والتقنيين المؤهلين وغيرهم ممن يتطلب أداء الوظائف الإدارية للسلطة وجودهم، ويعين الأمين العام الموظفين على أساس أعلى مستويات الكفاءة والمقدرة والنزاهة³.

وعلى الأمين العام والموظفين التزام جانب الحياد في عملهم وعدم تلقي أي تعليمات من أي حكومة أو من أي مصدر آخر خارج السلطة، ويتمتعون بالطابع الدولي، وعلى الدول احترام حياد هؤلاء⁴، ولا يكون للأمين العام والموظفين أي مصلحة مالية في أي نشاط يتصل بالاستكشاف والاستغلال في المنطقة، وعليهم الحفاظ على أسرار المنظمة والمعلومات المختلفة المتوفرة لديهم بسبب أدائهم لوظائفهم ويتحملون كامل المسؤولية عن أية انتهاكات تقع لقواعد المنظمة وتسبب ضررا للدول الأعضاء⁵.

¹ - الفقرة الفرعية "و" من الفقرة 8 من المادة 161 من اتفاقية قانون البحار.

² - المادة 166 من نفس الاتفاقية.

³ - للمزيد من التفاصيل راجع: المادة 167 من نفس الاتفاقية.

⁴ - أنظر : المادة 168 من نفس الاتفاقية.

⁵ - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 538.

رابعاً: المؤسسة

نتيجة لمعارضة الدول النامية للنظام المتوازي كان من الضروري إيجاد حل توفيقى يرضى هذه الدول ويستجيب، بالمقابل، لمطالب الدول المتقدمة التي كانت تدافع عن هذا النظام، فكان الحل هو إنشاء مؤسسة¹ تقوم بالنيابة عن السلطة باستغلال المنطقة، بحيث يضمن لها المال والتكنولوجيا اللازمين لتأمين استمرار أنشطتها على أساس سليم وفعال ومباشرة هذه الأنشطة في نفس الوقت مع الدول والكيانات الأخرى وبذات الفعالية والكفاءة.

عملاً بأحكام الفقرة الفرعية "أ" من الفقرة الثانية من المادة 153 من اتفاقية قانون البحار تجري الأنشطة في المنطقة من قبل المؤسسة². وعليه فإن الغرض الأساسي للمؤسسة هو القيام بالأنشطة في المنطقة بصورة مباشرة، كما تقوم بنقل المعادن المستخرجة من المنطقة وتجهيزها وتسويقها، وللمؤسسة استخراج العقيدات من المنطقة سواء من القطاعات المحجوزة أو غير المحجوزة كما لها نقل العقيدات وتصنيعها وتسويقها سواء كانت العقيدات من عملياتها أو من عمليات أخرى، وتمارس المؤسسة صلاحياتها لتحقيق أغراضها وفقاً لأحكام الاتفاقية وقواعد السلطة³ وأنظمتها وإجراءاتها،

¹ - عرّفت الفقرة الأولى من المادة 170 من اتفاقية قانون البحار المؤسسة على أنها: **"..هيئة السلطة التي تقوم بالأنشطة بصورة مباشرة، عملاً بالفقرة الفرعية (أ) من الفقرة 2 من المادة 153، كما تقوم بنقل المعادن المستخرجة من المنطقة وتجهيزها وتسويقها"**. وللمؤسسة إعمالاً للفقرة الثانية من المادة 170، ضمن إطار الشخصية القانونية للسلطة، الأهلية القانونية التي ينص عليها النظام الأساسي، وتتصرف وفقاً لاتفاقية قانون البحار وقواعد السلطة وأنظمتها وإجراءاتها وكذلك للسياسة العامة التي تضعها الجمعية، وتكون خاضعة لتوجيهات المجلس ورقابته.

² - يكون مكان العمل الرئيسي للمؤسسة في مقر السلطة "جمايكا" وللمؤسسة أن تنشئ مكاتب ومرافق أخرى في إقليم أي دولة طرف، بموافقة تلك الدولة الطرف.

³ - **"تعتبر المؤسسة من هيئات السلطة ولكنها ليست من الهيئات الرئيسية، وعلى هذا فهي تتصرف وفقاً للسياسة العامة التي تضعها الجمعية وللتوجيهات التي يصدرها المجلس، وللمؤسسة الأهلية القانونية، ضمن إطار الشخصية القانونية للسلطة، في تسييرها لعملياتها، ويمكن تشبيه المؤسسة بالنسبة إلى السلطة كمصلحة مستقلة بالنسبة إلى الدولة. وللمؤسسة أن تبرم العقود وتحمل الالتزامات وتنشئ حقوق =**

وتعمل المؤسسة أثناء قيامها بنشاطها في المنطقة على تنمية موارد المنطقة وفقا للمبادئ السليمة، رهنا بمراعاة الاتفاقية.

للمؤسسة أن تبرم عقودا وتتحمل التزامات كما لها بموجب الفقرة 3/أ من المادة 12 من المرفق الرابع أن تشتري السلع والخدمات اللازمة لعملياتها عندما لا تكون مالكة لها، ولهذا الغرض تطرح المؤسسة عطاءات وتبرم عقودا مع الذين يقدمون عروضاً تجمع بين أفضل عناصر الجودة والسعر¹.

الفرع الثالث

المركز القانوني للسلطة

أثار الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار نقاشات حادة ومطولة خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار، بحيث تباينت مواقف الدول المتقدمة والدول النامية حول عدة مسائل تضمنها هذا الجزء.

دفعت المخاوف التي أبدتها الدول النامية من استنزاف ثروات المنطقة من قبل الدول المتقدمة، التي تملك التكنولوجيا والإمكانيات الهائلة، إلى الإجماع على ضرورة إنشاء السلطة الدولية التي تسهر على المحافظة على هذه الثروات واستغلالها بطريقة عادلة ومنصفة لجميع الدول، إلا أن الدول اختلفت فيما بينها حول الطبيعة القانونية لهذه السلطة (أولاً)، التي تتمتع بشخصية قانونية متميزة عن الدول الأعضاء فيها (ثانياً)، وبجملة من الامتيازات والحصانات (ثالثاً).

=تجاه الآخرين وبالتالي فإن أعمالها هذه تقوم بها مستقلة عن السلطة مما يجعل السلطة غير مسؤولة عن هذه الأعمال كما أن المؤسسة غير مسؤولة عن أعمال السلطة. ويرى البعض أن الهدف من هذه الاستقلالية هو خلق مؤسسة تعتمد على قدراتها الذاتية كأى مشروع تجاري خاص، بينما يرى البعض الآخر أن الهدف من ذلك هو إضعاف المؤسسة وفصلها عن السلطة بكل ما يحمل ذلك من معاني". إبراهيم محمد الدمغة، مرجع سابق، ص 308.

¹ - وكما أن السلطة غير مسؤولة عن أعمال المؤسسة في هذا المجال كذلك أن أعضاء السلطة، من الدول وغيرهم، غير مسؤولين عن أعمال المؤسسة والتزاماتها، وأن مسؤوليتهم تقتصر في دفع ما عليهم من التزامات أو مساهمات مالية وفقاً لأحكام المادة 11 من المرفق الرابع من اتفاقية قانون البحار.

أولاً: الطبيعة القانونية للسلطة

بقدر ما كان هناك إجماع على ضرورة إنشاء سلطة دولية لقاع البحار والمحيطات بقدر ما كان هناك خلاف على طبيعة هذه السلطة، ففي بداية أعمال المؤتمر الثالث لقانون البحار طرحت أمام اللجنة الأولى ثلاثة أنظمة مقترحة تهدف جميعها إلى إنشاء جهاز دولي جديد، فأصحاب النظام الدولي يرون أن الجهاز يجب أن يكون ذا صبغة إدارية فقط، يشرف على إصدار الرخص للدول والشركات لاستثمار قاع البحار والمحيطات، ووضع قواعد عامة تؤمن الاستثمار الأمين المنتظم.

أمّا مؤيدو النظام الثاني فيرون أن هذا الجهاز يجب أن تكون لديه سلطات أوسع لا تقتصر فقط على منح الرخص، ولكن القيام بنفسه باستكشاف واستغلال قاع البحار والمحيطات بإمكانياته المالية والتقنية.

أما النظام الثالث فيعتمد على أن يحتكر الجهاز استكشاف واستغلال قاع البحار والمحيطات لأن المنطقة وثرواتها تراث مشترك للإنسانية، ولا يجوز للدول والشركات استغلال هذه المنطقة بالنيابة عن البشرية.

باستقراء نصوص مواد الجزء الحادي عشر، ولاسيما المادة 136، من اتفاقية قانون البحار يتضح أن للسلطة حقوق سيادة على المنطقة ومواردها، كما أن لها حقوق ولاية على ما عدا ذلك مثل الحقوق بشأن المعادن المستخرجة من المنطقة والبحث العلمي البحري وحماية البيئة البحرية وحماية الحياة البشرية والأشياء الأثرية والتاريخية التي يعثر عليها في المنطقة.

وبهذا تعتبر السلطة منظمة دولية¹ من نوع يختلف عن المنظمات الدولية المعروفة في القانون الدولي، فبالإضافة إلى أنها تمثل البشرية جمعاء ولها حقوق سيادة وحقوق

¹ - نصت المادة 157 من اتفاقية قانون البحار على أن "السلطة هي المنظمة التي تقوم الدول الأطراف عن طريقها، وفقاً لهذا الجزء، بتنظيم الأنشطة في المنطقة ورقابتها، بصورة خاصة بغية إدارة موارد المنطقة، وتكون صلاحيات ووظائف السلطة هي تلك التي تمنحها إياها صراحة هذه الاتفاقية... الخ".

ولاية في المنطقة الدولية فإنها تباشر أعمال اقتصادية بواسطة المؤسسة، وتقوم بتنظيم استكشاف واستغلال المنطقة وفقا لنظام الاستكشاف والاستغلال الوارد في الجزء الحادي عشر والمرفق الثالث من اتفاقية قانون البحار¹.

ثانيا: الشخصية القانونية المتميزة للسلطة

للسلطة بوصفها منظمة دولية الشخصية القانونية الدولية²، إلا أن هذه الشخصية هي من نوع خاص وليست هي بذاتها الشخصية القانونية الدولية التي تتمتع بها الدول، وقد نبهت محكمة العدل الدولية في رأيها الاستشاري الذي أصدرته بشأن تعويض الأضرار التي تصيب موظفي الأمم المتحدة، مؤكدة أن الاعتراف بالشخصية القانونية الدولية لمنظمة ما لا يعني اعتبارها بمثابة الدولة فيما لها من حقوق وما عليها من التزامات، وأن ما يعنيه مثل ذلك الاعتراف هو إمكان اكتساب المنظمة للحقوق، وتحملها للالتزامات بالقدر اللازم لممارستها لوظائفها على النحو الذي استهدفته الدول الأعضاء من وراء إنشائها.

سارت اتفاقية قانون البحار على هذا المنطق، وهذا ما يتضح من خلال المادة 176 التي اعترفت بشخصية قانونية دولية خاصة للسلطة بنصها على مايلي: **"تكون للسلطة شخصية قانونية دولية ويكون لها من الأهلية القانونية ما يلزم لممارسة وظائفها وتحقيق مقاصدها"**.

وبموجب أحكام هذه المادة يكون للسلطة الدولية الأهلية القانونية لاكتساب الحقوق وتحمل الالتزامات والقيام بالتصرفات القانونية ورفع الدعاوى أمام القضاء وذلك كله على النحو الوارد في الجزء الحادي عشر من الاتفاقية والمرفقات المتصلة به.

¹ - أنظر: إبراهيم محمد الدمغة، مرجع سابق، ص 272-273.

² - راجع: صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار...، مرجع سابق، ص 427-429.

تجدر الإشارة، إلى أنه وعلى الرغم من أن اتفاقية قانون البحار قد منحت للمؤسسة قدرا من الاستقلالية والأهلية، إلا أنها لا تتمتع بالشخصية المستقلة في مواجهة السلطة، وهذا ما عبرت عنه الفقرة الثانية من المادة 170 بنصها على مايلي: "يكون للمؤسسة، ضمن إطار الشخصية القانونية الدولية للسلطة، الأهلية القانونية التي ينص عليها النظام الأساسي المبين في المرفق الرابع. وتتصرف السلطة وفقا لهذه الاتفاقية وقواعد السلطة وأنظمتها وإجراءاتها وكذلك للسياسة العامة التي تضعها الجمعية، وتكون خاضعة لتوجيهات المجلس ورقابته".

انطوى النظام الأساسي على بيان بالمركز القانوني الخاص الذي تشغله المؤسسة، والذي يعتبر في حقيقة الأمر بمثابة مركز وسط، بين أن يكون مجرد جهاز من أجهزة السلطة، لا يكون له التعاقد أو التعامل إلا من خلال الشخصية القانونية للسلطة، وبين أن تكون له شخصية قانونية دولية مستقلة، وذلك بالتسليم للمؤسسة بالأهلية القانونية لممارسة وظائفها وتحقيق أغراضها¹، وقد جاء في الفقرة الأولى والثانية من المادة 13 من النظام الأساسي ما يلي: "1- تمكيننا للمؤسسة من ممارسة وظائفها، تمنح المركز القانوني والامتيازات والحصانات المبينة في هذه المادة في إقليم الدول الأطراف، وللمؤسسة وللدول الأطراف أن تدخل إعمالا لهذا المبدأ في اتفاقات خاصة حيثما اقتضت الضرورة ذلك.

2- تتمتع المؤسسة بما يلزم من أهلية قانونية لممارسة وظائفها وأغراضها وتكون لها، بصفة خاصة، الأهلية لأن:

- (أ) تدخل في عقود، أو ترتيبات مشتركة، أو أية ترتيبات أخرى، بما في ذلك الاتفاقات مع الدول والمنظمات الدولية؛
- (ب) تفتني ممتلكات عقارية ومنقولة وتوَجِّرها وتحوزها وتتصرف بها؛
- (ج) تكون طرفا في إجراءات قانونية".

¹ - صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار...، مرجع سابق، ص 428-429.

ثالثاً: الحصانات والمزايا والإعفاءات المقررة للسلطة

رغبة من اتفاقية قانون البحار في تفعيل صلاحيات ووظائف السلطة، نجدها قد قررت لها حصانة ضد الإجراءات الجبرية^(أ)، كما أقرت حرمة محفوظاتها واتصالاتها الرسمية^(ب)، بالإضافة إلى الامتيازات والحصانات التي منحتها لبعض الأشخاص المرتبطين بها^(ج).

أ- الحصانة ضد الإجراءات الجبرية:

أظهرت اتفاقية قانون البحار رغبتها في حماية نشاط السلطة بسياج من الحصانة في مواجهة الإجراءات الجبرية، التي يمكن أن تأخذ شكل إجراء تنفيذي أو تشريعي، وهذا من خلال المادة 178 بنصها على مايلي: **"تتمتع السلطة وممتلكاتها وموجوداتها بالحصانة من الإجراءات القانونية إلا بقدر تنازل السلطة صراحة عن هذه الحصانة في حالة معينة"**. وهذا النص يعني في الواقع، إعفاء السلطة من الخضوع للقضاء إلا حيثما تتنازل السلطة عن هذه الحصانة صراحة، وذلك أمر يرتبط بالشخصية القانونية الدولية التي تتمتع بها السلطة، والتي تحول دون خضوعها للقضاء الوطني في إقليم إحدى الدول الأعضاء.

تشير المادة 179 من الاتفاقية إلى حصانة السلطة ضد التفتيش أو أي من صور القسر، بنصها على ما يلي: **"تتمتع ممتلكات السلطة وموجوداتها، أينما وجدت وأيا كان حائزها، بالحصانة من التفتيش أو الاستيلاء أو المصادرة أو نزع الملكية أو أي صورة أخرى من صور القسر بواسطة إجراء تنفيذي أو تشريعي"**.

كما تعفي المادة 180 السلطة من الخضوع للقيود والتنظيمات والرقابة وتأجيل دفع الديون حيث نصت على مايلي: **"تكون ممتلكات السلطة وموجوداتها معفاة من القيود والتنظيمات والرقابة وتأجيل دفع الديون، أيا كانت طبيعتها"**.

ب- حرمة محفوظات السلطة واتصالاتها الرسمية:

تشير المادة 181 من اتفاقية قانون البحار إلى حرمة محفوظات السلطة، وتيسير اتصالاتها الرسمية، إذ تنص على مايلي:

"1- تكون حرمة محفوظات السلطة، أينما وجدت، مصونة.

2- لا توضع البيانات التي هي محل ملكية، والأسرار الصناعية أو المعلومات المماثلة، وسجلات الموظفين، في محفوظات تكون مفتوحة لإطلاع الجمهور.

3- تمنح كل دولة طرف السلطة، فيما يتعلق باتصالاتها الرسمية، معاملة لا تقل حظوة عن المعاملة التي تمنحها تلك الدولة للمنظمات الدولية الأخرى".

أما المادة 183 من نفس الاتفاقية فقد أعفت السلطة من الضرائب والرسوم الجمركية على النحو التالي:

1- تكون السلطة داخل نطاق أنشطتها الرسمية، كما تكون موجوداتها وممتلكاتها ودخلها وعملياتها وصفقاتها المرخص بها بموجب هذه الاتفاقية، معفاة من جميع الضرائب المباشرة، وتكون السلع المستوردة أو المصدرة للاستخدام الرسمي للسلطة معفاة من جميع الرسوم الجمركية، ولا تطالب السلطة بالإعفاء من الضرائب التي لا تعدو كونها رسوما تحصل مقابل خدمات مقدمة.

2- إذا قامت السلطة أو من ينوب عنها بشراء سلع أو خدمات ذات قيمة كبيرة وضرورية للأنشطة الرسمية للسلطة، وكان ثمن هذه السلع أو الخدمات يتضمن ضرائب أو رسوما، تقوم الدول الأطراف في حدود الممكن عمليا، باتخاذ التدابير المناسبة لمنح الإعفاء من هذه الضرائب أو الرسوم أو اتخاذ ما يلزم لردها، ولإتباع السلع المستوردة أو المشتراة بموجب إعفاء منصوص عليه في هذه المادة أو يجري التصرف فيها بأي وجه آخر في إقليم الدولة الطرف التي منحت الإعفاء إلا بالشروط المتفق عليها مع تلك الدولة الطرف.

3- لا تفرض الدول الأطراف ضرائب على ما تدفعه السلطة من مرتبات أو مكافآت أو أي شكل آخر من المدفوعات إلى الأمين العام للسلطة وموظفيها وكذلك إلى الخبراء الذين يؤدون مهمات إلى السلطة، ممن ليسوا من رعايا تلك الدول.

ج- امتيازات وحصانات بعض الأشخاص المرتبطين بالسلطة:

يتمتع بعض الأشخاص المرتبطين بالسلطة بامتيازات وحصانات، بينها المادة 182 من اتفاقية قانون البحار بنصها على مايلي: "يتمتع ممثلو الدول الأطراف الذين يحضرون اجتماعات الجمعية أو المجلس أو هيئات الجمعية أو المجلس والأمين العام للسلطة وموظفوها في إقليم كل دولة طرف:

(أ) بالحصانة من الإجراءات القانونية فيما يتعلق بالأعمال التي يقومون بها ممارسة لوظائفهم، إلا بقدر تنازل الدولة التي يمثلونها أو السلطة حسب الاقتضاء صراحة عن هذه الحصانة في حالة معينة؛

(ب) وإذا لم يكونوا من مواطني الدولة الطرف، بنفس الإعفاءات من قيود الهجرة ومتطلبات تسجيل الأجانب والتزامات الخدمة الوطنية، وبنفس التسهيلات فيما يتعلق بقيود الصرف، وبنفس المعاملة فيما يتعلق بتسهيلات السفر التي تمنحها تلك الدولة لذوي المستويات المماثلة من ممثلي وموظفي ومستخدمي الدول الأطراف الأخرى".

المبحث الثاني

النظام القاني للمنطقة وفقا لأحكام الاتفاق التنفيذي لعام 1994

يتضح من خلال المبحث الأول من هذا الفصل أن النظام القانوني للمنطقة في ظل الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار بالرغم من أنه حاول أن يوازن بين مختلف المطالب المتعارضة للدول خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار، إلا أنه قد أمال الكفة أكثر لصالح الدول النامية، وبالتالي كانت النتيجة رفض الدول المتقدمة التصديق على الاتفاقية.

رغبة من الدول المتقدمة لإعادة الكفة لصالحها، علقت موافقتها على الاتفاقية بشرط إدخال تعديلات على الجزء الحادي عشر، الأمر الذي رفضته الدول النامية في البداية، إلا أنها سرعان ما اقتصعت بأن الاتفاقية لن تحقق الهدف الذي من أجله أبرمت ما لم تشارك الدول المتقدمة في تفعيلها.

اجتمعت هذه الدول المتعارضة المصالح في مشاورات غير رسمية قادها الأمين العام للأمم المتحدة من أجل التوصل إلى حلول ترضي الدول المتقدمة ولا تضر كثيرا بمصالح الدول النامية.

اختلفت مواقف هذه الدول خلال هذه المشاورات، التي دامت أبع سنوات، وقد انصب الخلاف أساسا على مسألتين هما: المواضيع التي سيتناولها التعديل والكيفية القانونية التي يمكن بها إدخال هذه التعديلات. وبما أنه كان من الضروري إرضاء الدول المتقدمة فقد تمخض عن هذه المشاورات اتفاق يعرف "بالاتفاق التنفيذي للجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار"، الذي لم تراعى فيه الإجراءات القانونية اللازمة عند وضعه (المطلب الأول)، كما تضمن عدة تعديلات جوهرية على الجزء الحادي عشر من الاتفاقية (المطلب الثاني)، أدت إلى خلق نظام قانوني جديد للمنطقة بحكم العلاقة القانونية التي فرضها هذا الاتفاق بينه وبين الاتفاقية (المطلب الثالث).

المطلب الأول

وضع الاتفاق التنفيذي للجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار

شهد المؤتمر الثالث لقانون البحار خلال دوراته المتعاقبة نقاشات حادة ومطولة حول عدة مواضيع متصلة بقانون البحار، إلا أن أصعبها كانت تلك المتصلة بالمنطقة، فالدول النامية كانت تتخوف من أطماع الدول المتقدمة في المنطقة وبالتالي حاولت أن تمرر خلال هذا المؤتمر عدة ضمانات تكفل احترام المبدأ الأساسي الذي يقوم عليه نظام المنطقة ألا وهو "مبدأ التراث المشترك للإنسانية".

اشتدت معارضة الدول الصناعية لهذه المحاولات، لكونها تملك من الإمكانيات ما يسمح لها باستغلال ثروات هذه المنطقة، وبعد عدة جولات من الأخذ والرد بين الطرفين توصل المؤتمر إلى حلول توفيقية تضمنها الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار، إلا أن الدول الصناعية اعتبرت هذا الجزء معارضا لمصالحها الإستراتيجية وبالتالي أحجمت عن الاتفاقية ككل.

اقتنعت الدول النامية بأن عدم مشاركة الدول المتقدمة في الاتفاقية سيؤثر سلبا على فعالية الاتفاقية من الناحية العملية وبالتالي استجابت لدعوة الأمين العام للأمم المتحدة للدخول في مشاورات غير رسمية من أجل إدخال بعض التعديلات على الجزء الحادي عشر من الاتفاقية وذلك من أجل حمل الدول المتقدمة للتوقيع عليها.

حاولت الدول النامية خلال هذه المشاورات أن تقدم تنازلات لا تؤثر كثيرا على النظام القانوني للمنطقة كما جاء به المؤتمر الثالث لقانون البحار، إلا أن الدول المتقدمة كانت مصممة على إدخال تعديلات جوهرية على نظام استكشاف واستغلال المنطقة، وبهذا وضعت الدول النامية أمام الأمر الواقع. فعلى الرغم من أن الدول المتقدمة لم تفرض جميع مطالبها خلال المشاورات غير الرسمية (الفرع الأول)، إلا أنها أدخلت عدة تعديلات جوهرية على الجزء الحادي عشر تنصب في مصلحتها، هذه التعديلات التي جاءت في شكل اتفاق تنفيذي لهذا الجزء اعتمدته الجمعية العامة للأمم المتحدة (الفرع الثاني).

الفرع الأول

المشاورات غير الرسمية للأمين العام للأمم المتحدة

نتيجة لعدم انضمام الدول المتقدمة لاتفاقية قانون البحار بسبب معارضتها الشديدة للجزء الحادي عشر الخاص بالمنطقة، ووعينا من الأمين العام للأمم المتحدة بأن الاتفاقية لن تكون لها الفعالية المرجوة دون مشاركة هذه الدول في الاتفاقية، دخل في مشاورات غير رسمية مع بعض وفود الدول المتقدمة والنامية بغية إدخال تعديلات على الجزء الحادي عشر¹.

بطبيعة الحال، فإن هذه التعديلات يجب أن تستجيب لمطالب الدول المتقدمة، ولكن، بالمقابل، لا يجب أن تتعارض مع المصالح الإستراتيجية للدول النامية، هذه الأخيرة التي وضعت تحت الأمر الواقع، اقتنعت أن عليها أن تتنازل عن بعض المكتسبات التي حققتها من خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار بخصوص نظام استغلال واستكشاف المنطقة الدولية، من أجل أن تحافظ على المكتسبات الأخرى التي حققتها في باقي المناطق البحرية الأخرى.

بالرغم من أن الاتفاقية في باقي أجزائها قد تضمنت أحكاما توفيقية بين مختلف المطالب التي تقدمت بها الدول، النامية منها والمتقدمة، إلا أن الدول النامية اعتبرت هذه الأحكام نجاحا باهرا، لكونها في مركز ضعف على الساحة الدولية بالمقارنة بالدول المتقدمة التي لها من التكنولوجيا والإمكانيات التي تسمح لها بفرض سياساتها على باقي الدول.

لا يعني ما تقدم، أن الدول المتقدمة لا ترغب في التوصل إلى توافقات عامة حول المواضيع المتصلة بقانون البحار، وإنما لا تريد فقط أن يتم ذلك على حساب مصالحها الإستراتيجية، وهذا ما اعتبرته قد تحقق من خلال الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون

¹ - في هذا المعنى راجع: GAUTIER Philippe, « De 1982 à 1994 : les étapes d'une modification « singulière » de la partie XI de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 », in : R.B.D.I., 1995/1, p. 75.

البحار، فامتنت عن التصديق على الاتفاقية ككل، وبذلك أصبحت الاتفاقية كلها مرهونة بما يمكن أن يتحقق من توافقات حول هذا الجزء.

رغبة في التوصل إلى هذه التوافقات قام الأمين العام للأمم المتحدة بعدة مشاورات غير رسمية مع بعض وفود الدول النامية والمتقدمة دامت أربع سنوات بدءاً من 1990¹، ومرت بمرحلتين أساسيتين (أولاً)، إلى أن تم وضع اتفاق بشأن تنفيذ الجزء الحادي من اتفاقية قانون البحار في 3 جوان 1994، وفي الوقت نفسه أعلن ممثلو الدول المشاركة في المشاورات عن رغبتهم في عقد الدورة الثامنة والأربعون المستأنفة للجمعية العامة في الفترة من 27 إلى 29 جوان 1994 وذلك لاعتماد نص الاتفاق (ثانياً).

أولاً: مراحل المناقشات غير الرسمية

بمجرد أن بدأت المشاورات غير الرسمية في 19 جوان 1990 طرحت مشكلتان جوهريتان هما على التوالي: التعديلات التي يمكن أن تطرأ على الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار (أ) والوسيلة القانونية التي يمكن بها ادخل هذه التعديلات على الاتفاقية مع العلم أن هذه الأخيرة وضعت طرق قانونية محددة لتعديلها (ب).

(أ) تحديد المواضيع الخلافية:

قدمت الأمانة العامة للأمم المتحدة للدورة الأولى للمشاورات غير الرسمية² في 19 جوان 1990، "مذكرة معلومات" حددت فيها المواضيع الخلافية الشائكة التي يجب

¹ - عقدت هذه المشاورات غير الرسمية في التواريخ التالية: 19 جوان و 30 أكتوبر 1990؛ و 25 مارس 1991 و 23 جوان 1991؛ و 14 و 15 أكتوبر 1991؛ و 10 و 11 ديسمبر 1991؛ و 16 و 17 جوان 1992؛ و 6 و 7 جويلية 1992؛ و 28 و 29 نوفمبر 1993؛ و 31 جانفي - 4 فيفري 1994؛ و 4 - 8 أبريل 1994، و 31 ماي - 3 جوان 1994. تقرير أمين عام منظمة الأمم المتحدة رقم: A/48/950، ص 8.

² - عقدت هذه الدورة بناء على دعوة وجهها الأمين العام للأمم المتحدة السيد "بيريز دي كويار" إلى 25 دولة.

التوصل بشأنها لحلول توفيقية ترضي الدول المتقدمة، ولا تعارضها الدول النامية، وقد حددت هذه المواضيع وفقا للترتيب الآتي:

1- التكاليف التي تتحملها الدول الأطراف

2- المؤسسة

3- اتخاذ القرارات

4- مؤتمر المراجعة

5- نقل التكنولوجيا

6- حدود الإنتاج

7- صندوق التعويض

8- الشروط المالية للعقود

9- اعتبارات البيئة¹.

أثارت هذه المواضيع خلافا حادا بين الدول المجتمعة حول كيفية التعامل معها، وقد تباينت وتعددت الاقتراحات المقدمة، إلا أنه يمكن إجمالها في موقفين رئيسيين هما:

1- ضرورة مناقشة جميع المواضيع بصفة شاملة

كان هذا هو موقف بعض الدول الصناعية التي أرادت أن تستغل هذه الفرصة قدر الإمكان لإعادة صياغة أحكام الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار لتتلاءم مع مصالحها الإستراتيجية في المنطقة، كون أن هذا الجزء وبالرغم من أنه حاول أن يوفق بقدر الإمكان بين مختلف المطالب المتعارضة التي تقدمت بها الدول خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار، إلا أنه لم يتوصل إلى إرضاء الدول الصناعية، التي بدت أطماعها جليا خلال مناقشات هذا المؤتمر بخصوص الثروات الهائلة التي تزخر بها المنطقة الدولية.

¹ - تقرير الأمين العام للأمم المتحدة حول قانون البحار المحال للدورة 46 للجمعية العامة في 5 ديسمبر 1991، رقم الوثيقة (A/46/724)، الفقرات 17 - 20.

2- الاكتفاء بمناقشة المواضيع الرئيسية في نقاط الخلاف فقط

تبنت هذا الموقف الدول النامية التي وافقت، مبدئياً، على إدخال بعض التعديلات الطفيفة على الجزء الحادي عشر لحمل الدول المتقدمة لتبني الاتفاقية وبالتالي دخولها حيز التنفيذ في أسرع وقت ممكن وبفعالية قوية.

عارضت الدول الصناعية الكبرى هذا الموقف بشدة¹، وبالتالي دخلت الوفود في مناقشات حادة ومطولة قدمت خلالها عدة اقتراحات وتنازلات من كلا الطرفين، إلى أن تم التوصل إلى تسوية أجمع عليها الطرفين، وتضمنتها مذكرة المعلومات المؤرخة في 26 ماي 1992، والتي قسمت المواضيع التسع السابق الإشارة إليها إلى قسمين الأول جاء إرضاء للدول الصناعية، أما الثاني فهو لإرضاء الدول النامية، وذلك على المنوال الآتي:

القسم الأول: تم الاتفاق بين الأطراف المجتمعمة على ضرورة مناقشة المواضيع

الخلافية الجوهرية بكيفية شاملة ومفصلة، وهذه المواضيع هي كالاتي:

1- التكاليف التي تتحملها الدول الأطراف.

2- المؤسسة

3- اتخاذ القرارات

4- مؤتمر المراجعة

5- نقل التكنولوجيا

القسم الثاني: تضمن هذا القسم باقي المواضيع الأخرى، ففيما يتعلق بحدود

الإنتاج وصندوق التعويض والشروط المالية للعقود فقد اتفق عموماً على أنه ليس من الضروري ولا من الحكمة وضع مجموعة جديدة من القواعد التفصيلية لهذه البنود². وعلى

¹ - راجع: وائل أحمد علام، مرجع سابق، ص 18.

² - تقرير الأمين العام رقم: A/48/950، ص 3.

ذلك أوردت المذكرة الإعلامية¹ فيما يتعلق بهذه البنود مبادئ عامة تطبق متى أصبح الإنتاج التجاري للمعادن من قاع البحار العميق وشيكا².

(ب) الوسيلة القانونية التي يمكن بها إدخال تعديلات على الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار:

اتضح من خلال الدورات الأولى للمشاورات غير الرسمية أنه بالإمكان التوصل إلى إدخال تعديلات على الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار، خاصة بعد أن زاد عدد الدول المشاركة في هذه المشاورات، والمتزامن مع استلام السيد بترس غالي الأمانة العامة للأمم المتحدة في عام 1992.

إذا كانت الدول قد أجمعت على المواضيع التي ستناقش في المرحلة اللاحقة للمشاورات غير الرسمية، وهذا بعد أن تم حذف موضوع البيئة من المواضيع التسع³، فإن الدول اختلفت في الدورة الممتدة من 28 إلى 29 جانفي 1993⁴ حول الوسيلة القانونية التي يمكن الاعتماد عليها لإدخال تعديلات على الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار. وبهذا انتهت المرحلة الأولى من المناقشات غير الرسمية، والتي اختتمت بمذكرة معلومات أعدتها الأمانة العامة للأمم المتحدة في 08 أبريل 1993 ، وقامت بتوزيعها على الوفود.

¹ - مذكرة المعلومات (10 ديسمبر 1992) منشورة في:

International Organization and the Law of Sea, Documentary Yearbook 1992, Issued by the Netherlands Institute for the Law of the Sea. Vol, 8, 1992, p. 246.

² - تقرير الأمين العام للأمم المتحدة رقم: (A/48/950)، ص 3.

³ - أنظر: المرجع نفسه.

⁴ - وبالرغم من ذلك كان هناك شعور عام لدى المشاركين بأنه تم بلوغ مرحلة أصبح يتعين معها إعداد نص يقوم على نهج تنفيذي بدرجة أكبر في شكل يمكن أن يكون أساسا لإبرام اتفاق.

تضمنت هذه المذكرة جملة النتائج المتوصل إليها من الناحية الإجرائية والموضوعية، والتي جاءت في القسمين الآتيين:

- **القسم (أ):** تناول أربع مناهج إجرائية مختلفة لاستخدام نتائج المشاورات، والتي يمكن إيجازها كما يلي:

- 1- صك تعاقدى من قبيل بروتوكول معدل للاتفاقية؛
- 2- اتفاق تفسيري يتألف من نقاط متفاهم عليها بشأن تفسير وتطبيق الاتفاقية؛
- 3- اتفاق تفسيري بشأن إنشاء سلطة بصفة أولية ومؤسسة بصفة أولية أثناء العمل بنظام مؤقت، يكون مصحوبا بترتيب إجرائي لعقد مؤتمر لتقرير نظام نهائي للإنتاج التجاري للمعادن من قاع البحار العميق عندما يصبح ذلك الإنتاج في حيز الإمكان؛
- 4- اتفاق يضاف إلى الاتفاقية ينص على الانتقال من المرحلة الأولية إلى النظام النهائي، وبوجه خاص، تكليف السلطة بإيجاد حلول للمسائل التي تزال معلقة بشأن بدء نفاذ الاتفاقية.

- **القسم (ب):** صاغ في شكل بنود تنفيذية النتائج التي تم التوصل إليها في المشاورات حتى ذلك الحين، وقد انقسم إلى فرعين:

- 1- ترتيبات تتبع في أعقاب بدء نفاذ الاتفاقية؛
 - 2- مشاريع نصوص بشأن النظام النهائي للتعدين في قاع البحار العميق¹.
- استعرضت المناهج الإجرائية أثناء المشاورات التي عقدت يومي 27 و 28 أبريل 1993، وتم الاتفاق عموما على أنه مهما يكن المنهج الذي يعتمد فإنه يتعين أن يكون ملزم قانونا، كما أشير أيضا إلى أنه يجب تجنب ازدواجية المنهج، وأخيرا، لوحظ أنه لما كان يتعين احترام موقف الدول التي صدقت على الاتفاقية أو انضمت إليها، فمن المفيد دراسة الدور الذي يمكن أن تلعبه فكرة القبول الضمني أو غير المعلن في حماية مواقف تلك الدول.

¹ - تقرير الأمين العام للأمم المتحدة رقم: A/48/950، ص 3.

وفي الدورة الممتدة من 2 إلى 6 جويلية 1993، وزع على الوفود المشاركة في هذه الدورة ورقة مؤرخة في 3 جويلية 1993 عرفت "ورقة القارب" « Boat paper »،¹ وقد تضمنت هذه الورقة ثلاث أجزاء، في الجزء الأول مشروع قرار لاعتماده من الجمعية العامة وفي الجزء الثاني مشروع اتفاقية يتعلق بتنفيذ الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار، أما الجزء الثالث فقد تضمن ملحقان، الأول يتضمن النتائج الموافق عليها في المشاورات غير الرسمية، والثاني يتعلق بالترتيبات اللاحقة.

ابتداء من الدورة المذكورة في الفقرة أعلاه فإن ورقة القارب شكلت الأساس لمناقشات الدورات اللاحقة بحيث أدخلت عليها عدة تعديلات وتنقيحات إلى أن انتهى الأمر بوضع نص الاتفاق التنفيذي للجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار، وذلك في 3 جوان 1994.²

الفرع الثاني

اعتماد الاتفاق التنفيذي

أتت الانتخابات الرئاسية الأمريكية عام 1980 بإدارة أمريكية جديدة برئاسة الرئيس رونالد ريغن التي قدمت تعديلات جذرية حول الفصل الحادي عشر إلى المؤتمر الثالث لقانون البحار، إلا أن هذه التعديلات رفضتها الدول النامية وأقرت الاتفاقية بالصيغة التوفيقية التي توصل إليها المؤتمر، الأمر الذي دفع الولايات المتحدة الأمريكية إلى التصويت ضد الاتفاقية وعدم التوقيع عليها، فيما بعد، وقد انحاز عدد من الدول الصناعية المهمة إلى هذا الموقف مما أدى إلى تعثر أعمال اللجنة التحضيرية لعدة سنوات.

¹ - للمزيد من التفاصيل راجع: VIGNES Daniel, « La fin du schisme des fonds marins a propos de la réunion de l'Assemblée générale des Nations Unies en session extraordinaire des 27, 28 et 29 juillet 1994 relative à la convention sur le droit de la mer », in : R.B.D.I., 1995/1, p. 154-155.

² - للمزيد من التفاصيل راجع: تقرير الأمين العام للأمم المتحدة رقم: (A/48/950)، ص 5-8.

ساعدت تطورات الوضع الدولي وسقوط المعسكر الاشتراكي وبروز فكرة النظام الدولي الجديد القائم على الاقتصاد الحر، على هذا التعثر، فشعرت الدول النامية بخطورة هذا الوضع على مستقبل التراث المشترك للإنسانية، وأخذت تفكر بإيجاد حلول تساعد على عودة الدول الصناعية إلى العمل الدولي المشترك في هذا المجال، عن طريق إقناعها بالتصديق على الاتفاقية والمشاركة بشكل فعال في أعمال المؤسسات المنبثقة عنها.

أدى هذا التطور إلى فتح باب للحوار بين المجموعتين، وقد تمثل في إصدار الجمعية العامة للأمم المتحدة قرار في دورتها الرابعة والأربعين¹ يشجع على الحوار لغرض التوصل إلى حل يؤدي إلى نجاح اتفاقية قانون البحار لعام 1982². دخل الأمين العام للأمم المتحدة في مشاورات غير رسمية مع وفود الدول النامية والمتقدمة أسفرت في نهاية المطاف إلى تبني اتفاق عرف بالاتفاق التنفيذي للجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار، هذا الاتفاق الذي اعتمدت الجمعية العامة للأمم المتحدة في دورتها الثامنة والأربعون المستأنفة، وذلك بموجب قرارها رقم 263/48 الذي أصدرته بأغلبية 121 صوتاً³. ومع هذا فإن السؤال يبقى مطروح حول مدى قانونية الطريقة التي تم بها وضع هذا الاتفاق التنفيذي؟

للإجابة عن هذا السؤال لا بد من الرجوع إلى اتفاقية فينا لقانون المعاهدات لعام 1969، والتي تنص مادتها التاسعة على مايلي:

" (1) يتم إقرار نص المعاهدة برضاء جميع الدول التي اشتركت في صياغته، مع مراعاة ما نص عليه في الفقرة الثانية من هذه المادة.

¹ - القرار رقم: (26/44).

² - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 526-527.

³ - كان من بين 121 صوتاً، 43 دولة طرف في الاتفاقية. ولم يصوت ضد القرار أحد، وامتنعت 7 دول عن التصويت، والتي هي: كولومبيا، نيكارجوا، بنما، بيرو، روسيا، تايلاند، فنزويلا. مع العلم أن 56 دولة من بينها 21 دولة طرف في الاتفاقية تغيبت عن الحضور في الجمعية العامة.

(2) يتم إقرار معاهدة في مؤتمر دولي بأغلبية ثلثي أصوات الدول الحاضرة وقت التصويت إلا إذا تقرر بالأغلبية نفسها تطبيق قاعدة مغايرة".

أما المادة العاشرة من نفس الاتفاقية فتتص على مايلي: "يعتبر نص المعاهدة رسميا ونهائيا:

(أ) بإتباع الإجراءات المنصوص عليها في نصوصها أو المتفق عليها فيما بين الدول المشتركة في صياغتها؛

(ب) أو عند عدم وجود مثل هذه الإجراءات، بالتوقيع، أو التوقيع بشرط الرجوع إلى الدولة، أو التوقيع بالأحرف الأولى إلى جانب ممثلي الدول على نص المعاهدة أو على المحضر الختامي للمؤتمر الذي يتضمن النص".

يتضح من خلال النصوص المتقدمة أن اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات تشترط لإقرار نص المعاهدة موافقة جميع الدول التي اشتركت في صياغته، أي وبتعبير آخر، أكثر دقة وتفصيلا، هناك مرحلتين لاعتماد اتفاقية دولية هي: مرحلة صياغة النص ثم مرحلة إقرار النص، ولتحقيق إقرار النص لابد من موافقة جميع الدول المشتركة في الصياغة، وبخصوص الاعتماد فإن الدول التي اشتركت في صياغة النص تكون حرة في الاتفاق على أي إجراء يتم بمقتضاه اعتماد النص.

بالعودة إلى الطريقة التي اتبعت لاعتماد الاتفاق التنفيذي لعام 1994 نجدها تخالف الطرق القانونية التي تبناها اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات¹، وهذا لكون أن الاتفاق التنفيذي كان نتاج مشاورات غير رسمية بين عدد محدود من الدول قادها الأمين العام، بالإضافة إلى أنه تم اعتماده من قبل الجمعية العامة.

¹ - بالمقابل هناك من يؤكد على قانونية الطريقة التي تم بها وضع واعتماد الاتفاق التنفيذي لعام 1994، لكون أن الجمعية العامة للأمم المتحدة سبق لها وأن تبنت العديد من الاتفاقيات الدولية بذات الطريقة، ولأن المشاورات غير الرسمية كانت مفتوحة لجميع الدول الراغبة للمشاركة فيها. للمزيد من التفاصيل راجع: SOHN Louis, International Law Implications of the 1994 Agreement, American Journal of International Law, 1994, vol. 88, p702.

المطلب الثاني

التعديلات التي أدخلها الاتفاق التنفيذي لعام 1994 على الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار

يُعرف الاتفاق الذي أسفرت عنه المشاورات غير الرسمية التي قادها أمين عام الأمم المتحدة "بالاتفاق التنفيذي للجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار"، هذا الاتفاق الذي ما كانت لترض به الدول المتقدمة لو كان مضمونه في حقيقة الأمر يقتصر فقط على تنفيذ أحكام هذا الجزء.

نعلم أن عزوف الدول المتقدمة عن الانضمام لاتفاقية قانون البحار بسبب بعض أحكام جزئها الحادي عشر هو الذي استدعى هذا الاتفاق، وبالتالي ما كان لهذا الأخير أن يأتي لينفذ أحكامه، مع العلم أن المشاورات غير الرسمية كانت بهدف حمل الدول المتقدمة لتتبنى أحكام الاتفاقية.

إن الدور المحوري الذي تلعبه الدول المتقدمة على الساحة الدولية من جهة، ومقتضيات ضرورة المحافظة على الانجازات الكبيرة المجسدة في اتفاقية قانون البحار من جهة أخرى، استدعيا ضرورة إدخال تعديلات على أحكام الجزء الحادي عشر بهدف إرضاء الدول المتقدمة، وبالتالي تفعيل أحكام الاتفاقية على أرض الواقع، لأن ذلك كان بطبيعة الحال مرهونا بموقف الدول المتقدمة من الاتفاقية.

بالفعل، جاءت أحكام الاتفاق التنفيذي لعام 1994، وعلى خلاف ما يدل عليه اسمه، معدلة للكثير من أحكام الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار بطريقة تتوافق مع المصالح الإستراتيجية للدول المتقدمة في المنطقة، هذه التعديلات التي شملت عدة مواضيع سواء من الجانب المؤسسي (الفرع الأول) أو العملي (الفرع الثاني).

الفرع الأول

تعديلات الاتفاق التنفيذي التي طالت الجانب المؤسسي للجزء الحادي عشر من

اتفاقية قانون البحار

إذا كانت الدول خلال مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار قد أجمعت على ضرورة إنشاء جهاز دولي يسهر على المحافظة على ثروات المنطقة، إلا أنها اختلفت حول مقدار الدور الذي يمكن أن يلعبه، فإذا كانت الدول النامية طالبت بجهاز مستقل وقوي، فإن الدول النامية أرادت أن يكون جهازا يسير مع سياساتها الاقتصادية.

استجابة لهذا المطلب الجماعي أنشأت اتفاقية قانون البحار "السلطة"، التي تعتبر منظمة دولية تتمتع بشخصية قانونية تتميز عن الدول الأعضاء فيها، بما لها من أهلية لمباشرة المهام الموكلة لها بحكم الاتفاقية.

يتضح من خلال أحكام الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار أن نظام "السلطة" جاء متفقا مع مطالب الدول النامية، وهذا يظهر من الوظائف الموكلة لأجهزتها المختلفة، ويكفي أن نشير إلى أنه اعتبر الجمعية الهيئة العليا للسلطة التي تكون بقية الهيئات الرئيسية مسؤولة أمامها، وهذا كان من بين الأسباب التي منعت الدول المتقدمة من تبني الاتفاقية.

إرضاء لهذه الدول المعارضة جاء الاتفاق التنفيذي بأحكام جديدة تضمنت تعديلات طالت أجهزة السلطة بطريقة أثرت على العلاقة بين الجمعية (أولا)، والمجلس (ثانيا)، خاصة بعدما أنشأت اللجنة المالية التي كانت تطالب بها الدول المتقدمة (ثالثا)، وأضعفت من دور المؤسسة في مجال الاستكشاف والاستثمار في المنطقة (ثانيا).

أولاً: الجمعية

كانت صلاحية الجمعية وفقاً للمادة 160 من اتفاقية قانون البحار تتجسد في "...وضع السياسة العامة طبقاً للأحكام ذات الصلة من هذه الاتفاقية بشأن أي مسألة أو أمر يقع ضمن اختصاص السلطة". ولكن وفقاً للاتفاق التنفيذي أصبحت هذه الصلاحية تمارس بالتعاون مع المجلس¹. هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى فإن الاتفاق التنفيذي أدخل تغييراً جوهرياً على نظام التصويت في الجمعية. فبعد أن كان التصويت داخل الجمعية على جميع القضايا الموضوعية يتم بأغلبية ثلثي المصوتين²، أصبح التصويت على القضايا التي تدخل في اختصاص المجلس أو تلك التي تضيف أعباء مالية جديدة لا تتم إلا بناءً على توصية المجلس. وعند عدم إقرار تلك التوصيات بأغلبية الثلثين في الجمعية العامة، فعليها أن تعيدها ثانية إلى المجلس لإعادة النظر فيها³. الأمر الذي أنقص المكانة العلوية للجمعية.

ثانياً: المجلس

مست التعديلات التي أدخلها الاتفاق التنفيذي لعام 1994 على النظام القانوني الخاص بالمجلس ثلاث مسائل جوهرية هي على التوالي كالاتي:

¹ - الفقرة الأولى من الفرع الثالث من الاتفاق التنفيذي لعام 1994.

² - تنص الفقرة الثامنة من المادة 159 من اتفاقية قانون البحار على ما يلي: "تتخذ المقررات في المسائل الموضوعية بأغلبية ثلثي الأعضاء الحاضرين والمصوتين، بشرط أن تضم هذه الأغلبية أغلبية الأعضاء المشتركين في الدورة. وعندما ينشأ خلاف حول ما إذا كانت مسألة ما موضوعية أم لا، تعامل تلك المسألة كمسألة موضوعية إلا إذا قررت الجمعية غير ذلك بالأغلبية المطلوبة للمقررات في المسائل الموضوعية". أما الفقرة التاسعة من نفس المادة فتتص على ما يلي: "عندما تطرح مسألة موضوعية للتصويت لأول مرة، يجوز للرئيس أن يؤجل قضية التصويت على هذه المسألة لفترة لا تتعدى خمسة أيام تقويمية، ويكون ذلك واجباً عليه، إذا طلبه خمس أعضاء الجمعية على الأقل. ولا يجوز تطبيق هذه القاعدة على أية مسألة إلا مرة واحدة، ولا تطبق لكي تؤجل المسألة إلى ما بعد نهاية الدورة".

³ - أنظر : الفقرة الرابعة من المرفق الثالث من الاتفاق التنفيذي لعام 1994.

أ- تشكيل المجلس

طبقا لنص الفقرة الأولى من المادة 161 من اتفاقية قانون البحار، فإن المجلس يتألف من 36 عضوا من أعضاء السلطة تنتخبهم الجمعية حسب الترتيب التالي:

1- أربعة أعضاء من بين الدول الأطراف التي تكون ، خلال السنوات الخمس الأخيرة التي تتوافر إحصاءات بشأنها، إما قد استهلكت أكثر من 2 في المائة من مجموع الاستهلاك العالمي أو التي كانت لها مستوردات صافية بلغت أكثر من 2 في المائة من مجموع المستوردات العالمية من السلع الأساسية المنتجة من فئات المعادن التي ستستخرج من المنطقة، على أن يكون من بينها في أية حال دولة واحدة من منطقة أوروبا الشرقية (الاشتراكية) وكذلك أكبر دولة مستهلكة؛

2- أربعة أعضاء من بين الدول الأطراف الثماني التي لها أكبر الاستثمارات في التحضير للأنشطة في المنطقة وفي إجراءاتها، إما مباشرة أو عن طريق رعاياها، بما فيها دولة واحدة على الأقل من منطقة أوروبا الشرقية (الاشتراكية)؛

3- أربعة أعضاء من بين الدول الأطراف التي تعتبر، على أساس الإنتاج في المناطق الواقعة تحت ولايتها، مصدرة رئيسية صافية لفئات المعادن التي تستخرج من المنطقة، بما فيها على الأقل دولتان ناميتان يكون لصادراتهما من هذه المعادن تأثير كبير على اقتصاديهما؛

4- ستة أعضاء من بين الدول الأطراف النامية التي تمثل مصالح خاصة، وتشمل المصالح الخاصة التي يتعين تمثيلها مصالح الدول ذات الأعداد الكبيرة من السكان، والدول غير الساحلية أو الدول المتضررة جغرافيا، والدول التي هي مستوردة رئيسية لفئات المعادن التي تستخرج من المنطقة، والدول التي هي منتجة محتملة لهذه المعادن، وأقل الدول نموا؛

5- ثمانية عشر عضوا ينتخبون وفقا لمبدأ ضمان توزيع جغرافي عادل للمقاعد في المجلس ككل، شريطة أن يكون لكل منطقة جغرافية عضو واحد على الأقل ينتخب

بموجب هذه الفقرة الفرعية. ولهذا الغرض، تكون المناطق الجغرافية هي آسيا، وإفريقيا، وأمريكا اللاتينية، وأوروبا الشرقية (الاشتراكية)، وأوروبا الغربية ودول أخرى¹.

بالرغم من أن الفقرة 16 من الفرع الثالث من الاتفاق التنفيذي قد ألغت الفقرة الأولى من المادة 161 السالفة الذكر²، إلا أن الفقرة 15 من نفس الفرع قد أبقت على نفس تشكيلة المجلس، مع إدخال التعديلات الآتية عليها:

- بالنسبة للفئة الأولى كانت الاتفاقية تشترط أن يكون من بين الدول الأربعة دولة واحدة من منطقة أوروبا الشرقية، وطبقا للاتفاق أصبح الشرط هو أن يكون من بين الدول الأربعة دولة واحدة من منطقة أوروبا الشرقية يكون اقتصادها هو أكبر اقتصاد في تلك المنطقة من حيث الناتج المحلي (إذا أرادت هذه الدولة أن تكون ممثلة في هذه المجموعة).

- أيضا بالنسبة للفئة الأولى كانت الاتفاقية تشترط أن يكون من بين الدول الأربعة أكبر دولة مستهلكة، إلا أن الاتفاق التنفيذي عدل من هذا الأمر فأصبح الشرط هو أن يكون من بين الدول الأربعة الدولة التي يكون اقتصادها - في تاريخ بدء نفاذ الاتفاقية - هو أكبر اقتصاد من حيث الناتج المحلي الإجمالي³ (إذا أرادت هذه الدولة أن تكون ممثلة في هذه المجموعة)⁴.

- بالنسبة للفئة الثانية كانت الاتفاقية تشترط أن يكون من بين الدول الأربعة دولة واحدة على الأقل من منطقة أوروبا الشرقية، وطبقا للاتفاق التنفيذي لم يعد مطلوبا هذا الشرط⁵.

¹ - أنظر : الفقرة الأولى من المادة 161 من اتفاقية قانون البحار .

² - تنص الفقرة 16 من الفرع الثالث من الاتفاق التنفيذي لعام 1994 على ما يلي : "لا تسري أحكام الفقرة

1 من المادة 161 من الاتفاقية" .

³ - أنظر : الفقرة الفرعية (أ) من الفقرة 15 من نفس الاتفاق .

⁴ - والمقصود بهذه الدولة هي الولايات المتحدة الأمريكية .

⁵ - وائل أحمد علام، مرجع سابق، ص 41-42.

ب- كيفية اتخاذ القرارات

كانت مسألة اتخاذ القرارات في مجلس السلطة من أكثر المسائل إثارة للجدل والخلاف بين الدول المتقدمة والدول النامية أثناء مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار، وكانت القواعد التي جاءت بها اتفاقية قانون البحار محلاً للانتقادات الحادة من جانب الدول المتقدمة عامة، والولايات المتحدة الأمريكية خاصة، ومن ثم فقد كان طبيعياً أن ينطوي الاتفاق التنفيذي على ما يخالف هذه القواعد، ويأتي بنظام جديد للتصويت في المجلس يكفل ضمان مصالح الدول المتقدمة، على حساب مبدأ المساواة بينها وبين الدول النامية ذات الأغلبية العددية الكبيرة في عضوية السلطة¹.

أصبح التنظيم المعدل وفق الاتفاق التنفيذي لعام 1994 يضمن عدم اتخاذ أي قرار مهما كانت أهميته خارج إطار المجلس. كما ضمن هذا التنظيم أن يكون للدول الصناعية إمكانية الاعتراض على أي قرار يتخذه المجلس لا يتوافق مع مصالحها، وذلك عن طريق إنشاء غرف داخل المجلس ووضع نظام خاص للتصويت فيها² وفي المجلس يقوم على أساس التوافق، وعند تعذر التوافق تتخذ القرارات بأغلبية ثلثي الأعضاء الحاضرين والمصوتين³ بشرط أن لا تواجه هذه القرارات معارضة الأغلبية في أي من

¹ - صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 405.

² - لقي نظام تصويت الغرف قبولا في المشاورات غير الرسمية، ولكن المشكلة التي ظلت معلقة لبعض الوقت هي ما إذا كانت الدول النامية في الفئتين الرابعة والخامسة من تشكيل المجلس يجب معاملتها كغرفتين مستقلتين بالنسبة لاتخاذ القرارات. فلقد رأى البعض أن الفئات الثلاثة الأولى والتي تمثل المستهلكين والمنتجين هي التي يجب معاملتها كغرف لأنها هي التي تعكس المصالح الفعلية. ولقد عارضت الدول النامية هذا الرأي وللوصول إلى تسوية تم النص في الاتفاق التنفيذي على أن تعامل الدول النامية في الفئتين الرابعة والخامسة على أنها تشكل غرفة واحدة لأغراض التصويت في المجلس.

³ - كانت اتفاقية قانون البحار تنص على اتخاذ القرارات في المسائل الموضوعية في المجلس بأغلبية ثلثي الأعضاء الحاضرين والمصوتين في حالات معينة، وفي حالات أخرى بأغلبية ثلاثة الأرباع. للمزيد من التفاصيل راجع: الفقرتان الفرعيتان ب وج من الفقرة 8 من المادة 161 من اتفاقية قانون البحار.

الغرف التي شكلها الاتفاق ولم يكن منصوصا عليها في الاتفاقية¹. وقد ألغي الاتفاق لجنة التخطيط الاقتصادي ونقل صلاحيتها إلى اللجنة القانونية والفنية، ولكن يمكن إعادة تشكيلها بقرار من المجلس عند إقرار أول خطة عمل متعلقة بالاستثمار².

ج- علاقة المجلس بالجمعية

أصبح المجلس، الذي تلعب الدول المتقدمة دورا كبيرا فيه، في ظل الاتفاق التنفيذي يمارس نفوذا أكبر في علاقته مع الجمعية التي تتكون من جميع الدول الأطراف³، وهذا يظهر من خلال نص الفقرة الرابعة من الفرع الثالث من هذا الاتفاق التي تنص على مايلي: "يستند إلى توصيات المجلس في اتخاذ قرارات الجمعية بشأن أية مسألة يكون للمجلس اختصاص فيها أيضا أو بشأن المسائل الإدارية أو المتعلقة بالميزانية أو المالية. وإذا لم تقبل الجمعية التوصية المقدمة من المجلس بشأن أية مسألة، عليها أن تعيد المسألة إلى المجلس للنظر فيها مرة أخرى. ويعيد المجلس النظر في المسألة على ضوء الآراء التي أعربت عنها الجمعية"⁴.

ثالثا: اللجنة المالية

أشارت الفقرة الفرعية (ذ) من الفقرة الثانية من اتفاقية قانون البحار وهي بصدد تعداد اختصاصات المجلس بإنشاء هيئة فرعية لوضع مشروع القواعد والأنظمة والإجراءات المالية المتعلقة بالمسائل المشار إليها بالاتفاقية". وكان مطلب إنشاء لجنة مالية مستقلة

¹ - تنص الفقرة 5 من الفرع الثالث من الاتفاق التنفيذي لعام 1994 على ما يلي: "...تتخذ القرارات المتعلقة بالمسائل الموضوعية بأغلبية أصوات ثلثي الأعضاء الحاضرين والمصوتين، إلا إذا نصت الاتفاقية على اتخاذ القرارات في المجلس بتوافق الآراء، بشرط ألا تعارض أغلبية في أية غرفة من الغرف المشار إليها في الفقرة 9 مثل هذه القرارات...الخ".

² - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 528.

³ - وائل أحمد علام، مرجع سابق، ص 43.

⁴ - لم يحدد الاتفاق التنفيذي ما الذي سيحدث بعد نظر المجلس في المسألة؛ أي هل سيعيدها مرة أخرى للجمعية لتبت فيها، أم سيبت المجلس في المسألة بنفسه.

تمثل فيها الدول المتقدمة تمثيلاً كثيفاً ودائماً أحد المطالب الملحة لهذه المجموعة من الدول في مرحلة عمل اللجنة التحضيرية. وقد أخذ الاتفاق التنفيذى بهذا المطلب حيث خصص الفرع التاسع من المرفق الأول للجنة المالية فجاء في الفقرة الأولى من الفرع التاسع مايلي: **"تنشأ بموجب هذا الاتفاق لجنة مالية..."**، ونصت الفقرة التاسعة من ذات الفرع على ما يلي: **"يعتبر أن ما تقضي به الفقرة 2 (ذ) من المادة 162 من الاتفاقية من إنشاء جهاز فرعي لمعالجة المسائل المالية قد استوفي بإنشاء اللجنة المالية وفقاً لهذا الفرع"**¹.

رابعاً: المؤسسة

تعتبر المؤسسة من بين المواضيع الخلافية الشائكة التي ثارت خلال مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار، فإذا كانت الدول النامية ترغب في منح هذه الأخيرة امتيازات وفعالية باعتبارها الذراع العملي للسلطة التي أنشئت بهدف المحافظة على ثروات المنطقة، فإن الدول المتقدمة وبعد أن فشلت في تمرير سياساتها التي تخدم مصالحها الإستراتيجية في استكشاف واستغلال المنطقة، أرادت للمؤسسة فعالية محدودة تقتصر على المشاركة في استغلال ثروات المنطقة.

بالنظر للثقل الكبير الذي للدول المتقدمة على الساحة الدولية، وما لها من تأثير في تفعيل الاتفاقات الدولية على أرض الواقع، كان من الضروري الاستجابة لمطالب هذه الدول الراغبة في إضعاف الدور الذي تلعبه المؤسسة طبقاً لأحكام الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار ومرفقها الرابع الخاص بالنظام الأساسي للمؤسسة.

أدخل الاتفاق التنفيذى لعام 1994 عدة تعديلات جوهرية على نظام المؤسسة، وهذا يظهر من خلال ثلاث نقاط أساسية هي:

¹ - للمزيد من التفاصيل، راجع: صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار: دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، مرجع سابق، ص 414-417.

أ- إلغاء استقلالية المؤسسة في أدائها لوظائفها¹ والتحديد من هذه الوظائف

أكد الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار على استقلالية المؤسسة في أدائها لوظائفها بصورة مباشرة في المنطقة، وهذا طبقاً للفقرة الأولى من المادة 170 التي تنص على مايلي: "المؤسسة هي هيئة السلطة التي تقوم بالأنشطة في المنطقة بصورة مباشرة ، عملاً بالفقرة الفرعية (أ) من الفقرة الثانية من المادة 153، كما تقوم بنقل المعادن المستخرجة من المنطقة وتجهيزها وتسويقها".

نسخت الفقرة الأولى من الفرع الثاني من الاتفاق التنفيذى نص الفقرة أعلاه، الذي تكرر حرفياً في الفقرة الأولى من المادة الأولى من المرفق الرابع من اتفاقية قانون البحار، كما قلصت من وظائف المؤسسة²، وهذا بنصها على ما يلي: "تؤدي أمانة السلطة وظائف المؤسسة إلى أن تبدأ العمل مستقلة عن الأمانة. ويعين الأمين العام للسلطة من بين موظفي السلطة مديراً عاماً مؤقتاً للإشراف على أداء الأمانة لهذه الوظائف. وتكون هذه الوظائف ما يلي:

1- رصد واستعراض الاتجاهات والتطورات المتصلة بأنشطة التعدين في قاع البحار العميق، بما في ذلك التحليل المنتظم لأحوال السوق العالمية للمعادن واتجاهاتها واحتمالاتها؛

2- تقييم نتائج إجراء البحث العلمي البحري فيما يتعلق بالأنشطة في المنطقة، مع إيلاء اهتمام خاص للبحث المتصل بالأثر البيئي للأنشطة المضطلع بها في المنطقة؛

3- تقييم البيانات المتاحة فيما يتصل بأنشطة التنقيب والاستكشاف بما في ذلك معايير تلك الأنشطة؛

4- تقييم التطورات التكنولوجية ذات الصلة بالأنشطة في المنطقة، وبخاصة التكنولوجيا المتصلة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها؛

¹ - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 528.

² - صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 421.

- 5- تقييم المعلومات والبيانات المتصلة بالمناطق المحجوزة للسلطة؛
- 6- تقييم الأساليب المتبعة في عمليات المشاريع المشتركة؛
- 7- جمع المعلومات عن توافر القوى العاملة المدربة؛
- 8- دراسة خيارات السياسة التنظيمية لإدارة المؤسسة في مختلف مراحل عملياتها".

ب- إعفاء الدول الأطراف من التزام تمويل عمليات المؤسسة¹

أعفت الفقرة الثالثة من الفرع الثاني من اتفاقية قانون البحار الدول الأطراف من التزام تمويل عمليات المؤسسة، وهذا بنصها على مايلي: "لا يسرى التزام الدول الأطراف بتمويل موقع تعدين واحد للمؤسسة حسب المنصوص عليه في الفقرة 3 من المادة 11 من المرفق الرابع للاتفاقية، ولا يقع على الدول الأطراف التزام بتمويل أي عملية من العمليات في أي موقع تعدين تابع للمؤسسة أو داخل ضمن ترتيباتها الخاصة بالمشاريع المشتركة". مع العلم أن الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة الثالثة المذكورة في نص الفقرة أعلاه كانت تنص على مايلي: "على جميع الدول الأطراف أن تتيح للمؤسسة مبلغا يساوي نصف الأموال المشار إليها في الفقرة الفرعية (أ) عن طريق تقديم قروض طويلة الأجل معفاة من الفوائد وفقا لجدول المساهمات المقدرة في الميزانية العادية للأمم المتحدة النافذة المفعول عند دفع المساهمات، بعد تعديله ليأخذ في الاعتبار الدول غير الأعضاء في الأمم المتحدة. وتضمن جميع الدول الأطراف، وفقا للجدول ذاته، الديون التي تتكبدها المؤسسة في الحصول على النصف الآخر من الأموال"².

¹ - أنظر : وائل أحمد علام، مرجع سابق، ص 39.

² - تنص الفقرة "1" من الفقرة الفرعية (د) من الفقرة 3 من المادة 11 من المرفق الرابع من اتفاقية قانون البحار على مايلي: "تودع كل دولة طرف، في غضون ستين يوما من بدء نفاذ هذه الاتفاقية، أو في غضون ثلاثين يوما من إيداعها وثيقة التصديق على هذه الاتفاقية أو الانضمام إليها أي الأجلين يكون الأخير، لدى المؤسسة كمبيالات غير قابلة للإلغاء غير قابلة للتداول وغير محملة بالفائدة بمبلغ يعادل نصيب هذه الدولة الطرف من القروض المنصوص عليها في الفقرة الفرعية (ب)".

ج- إلغاء الامتيازات الممنوحة للمؤسسة:

وضعت الفقرة الرابعة من الفرع الثاني من الاتفاق التنفيذي على عاتق المؤسسة نفس الالتزامات المنطبقة على المتعاقدين¹، وهذا بعد أن أفرغت خطة العمل التي تتقدم بها المؤسسة وتوافق عليها السلطة في شكل عقد بين الطرفين². يلاحظ أن اتفاقية قانون البحار كانت تعطي الجمعية صلاحية وضع السياسة العامة بشأن أي مسألة أو أمر يقع ضمن اختصاص السلطة³، إلا أن هذا الأمر عدل في الاتفاق التنفيذي فأصبحت هذه السلطة مقررة للجمعية بالتعاون مع المجلس⁴.

الفرع الثاني

تعديلات الاتفاق التنفيذي التي طالت الجانب العملياتي للجزء الحادي عشر من

اتفاقية قانون البحار

ظهرت معارضة الدول المتقدمة خلال مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار للكثير من الأحكام التي تضمنها الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار، وقد تأكد موقفها هذا في المناقشات غير الرسمية التي قادها أمين عام الأمم المتحدة، هذه المعارضة التي انصببت على عدة مواضيع ذات ارتباط وثيق باستكشاف واستغلال المنطقة.

¹ - وهذا بنصها على ما يلي: "تنطبق على المؤسسة الالتزامات المنطبقة على المتعاقدين. وبالرغم مما تنص عليه أحكام الفقرة 3 من المادة 153، والفقرة 5 من المادة 3 من المرفق الثالث للاتفاقية، يجب أن تكون أية خطة عمل للمؤسسة لدى الموافقة عليها، في شكل عقد بين السلطة والمؤسسة".

² - مع العلم أن الفقرة الخامسة من المادة الثالثة من المرفق الثالث من اتفاقية قانون البحار تنص على مايلي: "باستثناء خطط العمل التي تتقدمها المؤسسة، تكون كل خطة عمل، عند موافقة السلطة عليها، في شكل عقد بين السلطة وبين مقدمي الطلبات".

³ - المادة 1/160 من اتفاقية قانون البحار.

⁴ - تنص الفقرة الأولى من الفرع الثالث من الاتفاق التنفيذي على مايلي: "تقرر الجمعية بالتعاون مع المجلس السياسات العامة للسلطة".

إرضاء لهذه الدول عدل الاتفاق التنفيذي العديد من الأحكام المنظمة لهذه المواضيع، شملت هذه التعديلات التي كل من: الشروط المالية للعقود (أولاً)، وسياسة الإنتاج (ثانياً)، والنقل الإلزامي للتكنولوجيا (ثالثاً)، بالإضافة إلى مؤتمر المراجعة (رابعاً) وتكاليف الدول الأطراف (خامساً). كما وضع جملة من المبادئ التي على السلطة أن تستند إليها عند وضعها لسياسة تقديم المساعدة الاقتصادية للدول النامية (سادساً).

أولاً: الشروط المالية للعقود

الشروط المالية للعقود المنصوص عليها في اتفاقية قانون البحار كانت واحدة من الموضوعات البارزة التي منعت أغلب الدول الصناعية من التصديق على الاتفاقية¹. فلقد نظر إلى هذه الشروط على أنها تفرض التزامات مالية ثقيلة على التعدين في قاع البحار دون الأخذ بعين الاعتبار التكاليف المالية الباهظة والمخاطر الاقتصادية الكبيرة لمشروعات التعدين².

إرضاء لهذه الدول أورد الاتفاق التنفيذي في الفقرة الأولى من فرعه الثامن مجموعة من المبادئ التي تشكل الأساس لوضع القواعد والأنظمة والإجراءات الخاصة بالشروط المالية للعقود، وهي كالآتي:

(أ) يتعين أن يكون نظام المدفوعات التي تقدم للسلطة منصفاً للمتعاقد والسلطة معا وأن يوفر وسائل كافية للوقوف على امتثال المتعاقد لهذا النظام؛

(ب) يتعين أن تكون معدلات المدفوعات بموجب النظام داخلة في نطاق المعدلات السائدة فيما يتعلق بتعدين نفس المعادن أو معادن مماثلة لها من مصادر برية تلافياً لمنح المعدنين من قاع البحار العميق ميزة تنافسية مصطنعة أو فرض مضار تنافسية عليهم؛

¹ - أثار موضوع الشروط المالية للعقود خلافات حادة خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار. للمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع راجع: إبراهيم محمد الدمغة، مرجع سابق، ص 233.

² - وائل أحمد علام، مرجع سابق، ص 47.

(ج) ينبغي أن لا يكون النظام معقداً وألا يفرض تكاليف إدارية ضخمة على السلطة أو المتعاقد. وينبغي إيلاء الاعتبار لاعتماد نظام للإتاوات أو نظام يجمع بين الإتاوات وتقاسم الأرباح. وإذا تقرررت أنظمة بديلة، يكون للمتعاقد الحق في اختيار النظام الذي يطبق على عقده. غير أنه يتعين في أي تغيير يجرى لاحقاً في الاختيار بين النظم البديلة أن يتم بالاتفاق بين السلطة والمتعاقد؛

(د) يستحق دفع رسم سنوي ثابت اعتباراً من تاريخ بدء الإنتاج التجاري¹. ويجوز خصم هذا الرسم من المدفوعات الأخرى المستحقة بموجب النظام المعتمد وفقاً للفقرة الفرعية (ج). ويحدد المجلس مقدار هذا الرسم؛

(هـ) يجوز إعادة النظر دورياً في نظام المدفوعات على ضوء تغير الظروف. ويتعين تطبيق أية تغييرات بطريقة غير تمييزية. ولا يجوز تطبيق مثل هذه التغيرات على العقود القائمة إلا باختيار المتعاقد. ويتعين في أي تغيير يجرى لاحقاً في الاختيار بين النظم البديلة أن يتم بالاتفاق بين السلطة والمتعاقد؛

(و) المنازعات التي تنشأ بشأن تفسير أو تطبيق القواعد والأنظمة التي توضع على أساس هذه المبادئ تخضع لإجراءات تسوية المنازعات المنصوص عليها في الاتفاقية.

كما ألغت الفقرة الثانية من الفرع الثامن من الاتفاق التنفيذي أحكام الفقرات 3 إلى 10 من المادة 13 من المرفق الثالث، وعدلت الفقرة الثالثة من نفس المرفق من الرسم المستحق الدفع مقابل دراسة طلبات الموافقة على خطة عمل² بنصها على مايلي: "فيما يتعلق بتنفيذ الفقرة 2 من المادة 13 من المرفق الثالث للاتفاقية، يكون الرسم المستحق الدفع مقابل دراسة طلبات الموافقة على خطة عمل مقصورة على مرحلة

¹ - كان المتعاقد، طبقاً للفقرة الثالثة من المادة 13 من المرفق الثالث من اتفاقية قانون البحار، يدفع إلى السلطة مليون دولار أمريكي ابتداءً من تاريخ نفاذ عقده وحتى بداية الإنتاج التجاري، إلا أنه أصبح، طبقاً للفقرة الواردة في المتن، يدفع إلى السلطة رسم سنوي ثابت منذ بداية الإنتاج التجاري، وجدير بالذكر أن مبلغ الرسم يحدد بواسطة مجلس السلطة الدولية. أنظر: عبد الله محمد الهواري، مرجع سابق، ص 100.

² - حددت الفقرة الثانية من المادة 13 من المرفق الثالث من الاتفاقية الرسم المستحق هـ لكل طلب ب 500000 من دولارات الولايات المتحدة.

واحدة، سواء أكانت مرحلة الاستكشاف أو مرحلة الاستغلال، هو مبلغ 250000 من دولارات الولايات المتحدة".

ثانيا: سياسة الإنتاج

فكرة تحديد إنتاج المعادن من المنطقة بهدف حماية منتجي هذه المعادن من الأرض لم تكن مقبولة من جانب عدد من الدول الصناعية على أساس أن هذه الفكرة تقوم على مفهوم التخطيط الاقتصادي المركزي، هذا المفهوم ذو الأصول الاشتراكية الذي أضحي مهجورا في ظل الاقتصاد الحر.

جاء الاتفاق التنفيذي متمشيا مع رأي الدول الصناعية ومن ثم فلقد تم تفكيك الآلية الواردة في الاتفاقية حول هذا الموضوع¹ ونص الاتفاق التنفيذي على أنه: "لا تسري أحكام الفقرات 1 إلى 7 و 9 من المادة 151، والفقرة 2 (ف) من المادة 162، والفقرة 2(ن) من المادة 165 من الاتفاق، والفقرة 5 من المادة 6، والمادة 7 من مرفقها الثالث".

بينت الفقرة الأولى من الفرع السادس من الاتفاق التنفيذي جملة المبادئ التي تقوم عليها سياسة السلطة للإنتاج، وهي كالآتي:

- (أ) تجرى تنمية موارد المنطقة وفقا للمبادئ التجارية السليمة؛
- (ب) تسري على الأنشطة في المنطقة أحكام الاتفاق العام بشأن التعريفات الجمركية والتجارة وما يتصل به من مدونات والاتفاقات الخلف لها أو التي تحل محلها؛
- (ج) بصفة خاصة، لا يجوز تقديم إعانات للأنشطة في المنطقة إلا ما يكون مسموحا به منها بموجب الاتفاقات المشار إليها في الفقرة الفرعية (ب). وتحدد وفقا للاتفاقات المشار إليها في الفقرة الفرعية (ب) كيفية تقديم الإعانات لغرض هذه المبادئ؛
- د- لا يجوز التمييز بين المعادن المستخرجة من المنطقة ومن مصادر أخرى. ولا يجوز إتاحة الوصول على أساس تفضيلي إلى الأسواق لمثل هذه المعادن أو لواردات السلع الأساسية المنتجة من مثل هذه المعادن، وذلك بوجه خاص:

"1" باستخدام حواجز جمركية أو غير جمركية؛

¹ - وائل أحمد علام، مرجع سابق، ص 46.

"2" وبإتاحة من جانب الدول الأطراف لمعادن أو سلع أساسية من هذا القبيل تنتجها مؤسساتها الحكومية أو أشخاص طبيعيين أو اعتباريون يحملون جنسيتها أو يخضعون لسيطرتها أو سيطرة رعاياها؛

(هـ) يتعين أن تبين خطة العمل الخاصة بالاستغلال التي توافق عليها السلطة فيما يتعلق بكل منطقة تعدين الجدول المتوقع للإنتاج على أن يشمل المقادير القصوى التقديرية للمعادن التي تنتج كل سنة في إطار خطة العمل المذكورة؛
(و) يطبق مايلي في تسوية المنازعات التي تنشأ بشأن أحكام الاتفاقات المشار إليها في الفقرة الفرعية (ب):

"1" إذا كانت الدول الأطراف المعنية أطرافاً في تلك الاتفاقات، يجب أن تلجأ إلى إجراءات تسوية المنازعات المنصوص عليها في تلك الاتفاقات؛
"2" إذا لم تكن واحدة أو أكثر من الدول الأطراف المعنية أطرافاً في تلك الاتفاقات، يجب أن تلجأ إلى إجراءات تسوية المنازعات المنصوص عليها في تلك الاتفاقات؛

(ز) عندما يثبت بمقتضى الاتفاقات المشار إليها في الفقرة الفرعية (ب) أن دولة طرفاً قدمت إعانات محظورة أو تسببت في الضرر بمصالح دولة طرف آخر ولم تتخذ إجراءات مناسبة من جانب الدولة الطرف أو الأطراف ذات الصلة جاز لأية دولة طرف أن تطلب إلى المجلس أن يتخذ التدابير المناسبة.

ثالثاً: نقل التكنولوجيا:

نزولاً عند رغبة الدول المتقدمة، التي كانت تعارض النقل الإلزامي للتكنولوجيا إلى الدول النامية والمؤسسة، ألغت الفقرة الثانية من الفرع الخامس من الاتفاق التنفيذي نص المادة الخامسة من المرفق الثالث من اتفاقية قانون البحار، وبذلك ألغي الالتزام الإلزامي بنقل التكنولوجيا وحل محله نداء عام للتعاون بين الدول¹.

¹ - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 530.

أما الفقرة الأولى من نفس الفرع فقد أخضعت نقل التكنولوجيا لأغراض الجزء الحادي عشر لأحكام المادة 144 من اتفاقية قانون البحار¹ وللمبادئ الآتية:

(أ) تسعى المؤسسة، والدول النامية الراغبة في الحصول على تكنولوجيا التعدين في قاع البحار العميق، إلى الحصول على مثل هذه التكنولوجيا بشروط وأحكام تجارية منصفة ومعقولة من السوق المفتوحة أو عن طريق ترتيبات المشاريع المشتركة؛

(ب) إذا لم يتسن للمؤسسة أو الدول النامية الحصول على تكنولوجيا التعدين في قاع البحار العميق، يجوز للسلطة أن تطلب إلى كل المتعاقدين أو أي منهم والدولة أو الدول المزكية لهم التعاون معها في تيسير اكتساب تكنولوجيا التعدين في قاع البحار العميق من جانب المؤسسة أو مشروعاتها المشتركة، أو من جانب دولة أو دول نامية تسعى إلى اكتساب هذه التكنولوجيا بشروط وأحكام تجارية منصفة ومعقولة، بما يتماشى مع توفير الحماية الفعالة لحقوق الملكية الفكرية . وتتعهد الدول الأطراف بأن تتعاون بصورة كاملة وفعالة مع السلطة لهذا الغرض وبأن تضمن قيام المتعاقدين الذين زكّتهم بالتعاون أيضا بصورة تامة مع السلطة؛

¹ - تنص المادة 144 من اتفاقية قانون البحار على ما يلي: "تتخذ السلطة تدابير وفقا لهذه الاتفاقية:

(أ) لاكتساب التكنولوجيا والمعرفة العلمية المتصلة بالأنشطة في المنطقة؛

(ب) وللنهوض بنقل تلك التكنولوجيا والمعرفة العلمية إلى الدول النامية وتشجيعه بحيث تستفيد منها جميع الدول الأطراف.

2- وتحقيقا لهذه الغاية تتعاون السلطة والدول الأطراف في النهوض بنقل التكنولوجيا والمعرفة العلمية المتصلة بالأنشطة في المنطقة بحيث يمكن أن تستفيد منها المؤسسة وجميع الدول الأطراف. وبوجه خاص تباشر وتنهض:

(أ) ببرامج لنقل التكنولوجيا إلى المؤسسة والدول النامية بصدد الأنشطة في المنطقة، بما في ذلك، بين أمور أخرى، تيسير وصول المؤسسة والدول النامية إلى التكنولوجيا ذات الصلة بموجب أحكام وشروط منصفة ومعقولة؛

(ب) بتدابير تهدف إلى الارتقاء بتكنولوجيا المؤسسة والتكنولوجيا المحلية للدول النامية، ولا سيما إتاحة الفرص لعاملين من المؤسسة ومن الدول النامية للتدريب في العلوم والتكنولوجيا البحرية وللإشتراك الكامل في الأنشطة في المنطقة".

(ج) كقاعدة عامة، على الدول الأطراف أن تشجع التعاون التقني والعلمي الدولي فيما يتعلق بالأنشطة في المنظمة إما بين الأطراف المعنية أو عن طريق وضع برامج للتدريب والمساعدة التقنية والتعاون العلمي في مجال العلوم والتكنولوجيا البحرية وحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها¹.

رابعاً: مؤتمر المراجعة

جاء الاتفاق التنفيذي ليدخل تعديلات جوهرية على مبدأ المراجعة من حيث الكيفية التي يتم تطبيقه من خلالها والآليات التي تقوم على ذلك وقواعد الإجراءات المتعلقة بتطبيق وتنفيذ المبدأ حيث نص الفرع الرابع من الاتفاق التنفيذي على مايلي: "لا تسري الأحكام المتصلة بمؤتمر المراجعة الواردة في الفقرات 1 و3 و4 من المادة 155 من الاتفاقية. وبالرغم مما نصت عليه أحكام الفقرة 2 من المادة 314 من الاتفاقية، يجوز للجمعية بناء على توصية المجلس، أن تجري مراجعة في أي وقت للمسائل المشار إليها في الفقرة 1 من المادة 155 من الاتفاقية. وتضع التعديلات المتصلة بهذا الاتفاق وبالجزء الحادي عشر للإجراءات الواردة في المواد 314 و315 و316 من الاتفاقية، بشرط العمل بالمبادئ والنظام وسائر الشروط المشار إليها في الفقرة 2 من المادة 155 من الاتفاقية، وعدم المساس بالحقوق المشار إليها من تلك المادة".

طبقاً لهذا فإنه أصبح من الممكن إجراء مراجعة في أي وقت وليس بعد 15 سنة من بدء الإنتاج التجاري، كما كانت تنص عليه الفقرة الأولى من المادة 155 من الاتفاقية، وقد أدخل هذا التعديل إرضاء للولايات المتحدة الأمريكية بصفة خاصة، والدول الصناعية بصفة عامة، التي كانت تعارض إمكانية إدخال تعديلات على الجزء الحادي عشر عن طريق مؤتمر المراجعة بدون موافقتها²، طبقاً للفقرة الرابعة من المادة 155 التي تنص على ما يلي: "إذا لم يتوصل مؤتمر المراجعة، بعد انقضاء خمس سنوات على بدئه، إلى اتفاق بشأن نظام استكشاف واستغلال موارد المنطقة، جاز له أن يقرر خلال الإثنى عشر

¹ - الفقرات الفرعية (أ) و(ب) و(ج) من الفقرة الأولى من الفرع الخامس من الاتفاق التنفيذي لعام 1994.

² - وائل أحمد علام، مرجع سابق، ص 44.

شهرًا التالية بأغلبية ثلاثة أرباع الدول الأطراف، اعتماد ما يراه ضرورياً ومناسبا من تعديلات تبدل النظام أو تغيير فيه...".

خامسا: تكاليف الدول الأطراف:

يظهر من خلال المناقشات غير الرسمية أن تكاليف إنشاء المؤسسات كان يشغل الدول النامية والمتقدمة معا، وبالتالي كان إلزاما أن يرد هذا الموضوع في أحكام الاتفاق التنفيذي لعام 1994، الذي أورد أحكاما تقلل من تكاليف الدول الأطراف، وهذا ما يتضح من الفقرات 2 و 3 و 14 من الفرع الأول من هذا الاتفاق، والآلية نصوصها على التوالي كالآتي:

- للتقليل إلى أدنى حد من التكاليف التي تتحملها الدول الأطراف، يتعين أن يكون كل ما يجري إنشاؤه من أجهزة ومن هيئات فرعية بموجب الاتفاقية وهذا الاتفاق فعالا من حيث التكاليف، وينطبق هذا المبدأ على تواتر الاجتماعات ومدتها وتحديد مواعيدها.
- تنشأ الأجهزة والهيئات الفرعية للسلطة وتمارس أعمالها على مراحل مع مراعاة الاحتياجات الوظيفية للأجهزة والهيئات الفرعية المعنية، لكي ينهض كل منها بمسؤولياته على الوجه الفعال في مختلف مراحل تطور الأنشطة في المنطقة.
- تكون للسلطة ميزانيتها الخاصة بها. وحتى نهاية السنة التي تلي السنة التي يبدأ خلالها نفاذ هذا الاتفاق تغطي المصروفات الإدارية للسلطة عن طريق ميزانية الأمم المتحدة. وتغطي المصروفات الإدارية للسلطة بعد ذلك من اشتراكات تقرر على أعضائها، بمن فيهم أي أعضاء بصفة مؤقتة، وفقا للفقرة الفرعية (أ) من المادة 171 وللمادة 173 من الاتفاقية ولهذا الاتفاق، إلى أن تصبح لدى السلطة أموال كافية من مصادر أخرى لتغطية تلك المصروفات. وليس للسلطة أن تمارس الصلاحية المشار إليها في الفقرة (1) من المادة 174 من الاتفاقية لاقتراض أموال لتمويل ميزانيتها الإدارية¹.

¹ - مع العلم أن المادة 171 من اتفاقية قانون البحار تنص على ما يلي: " تتألف أموال السلطة مما يلي: (أ) المساهمات المقدرة التي يدفعها أعضاء السلطة وفقا للفقرة الفرعية (هـ) من الفقرة 2 من المادة 160؛ (ب) والأموال التي تتلقاها السلطة بصدد الأنشطة في المنطقة، عملا بالمادة 13 من المرفق الثالث، بصدد =

أما الفقرة الخامسة من الفرع الأول من الاتفاق التنفيذي، فقد أوجبت على السلطة أن تركز في الفترة ما بين بدء نفاذ الاتفاقية والموافقة على أول خطة عمل للاستغلال، على عدة أمور من بينها ما جاء في الفقرة الفرعية (و)، والتي تنص على ما يلي: "اعتماد القواعد والأنظمة والإجراءات اللازمة لمزاولة الأنشطة في المنطقة في جميع مراحل تطورها. ورغم ما تنص عليه أحكام الفقرة (2) (ب) و(ج) من المادة 17 من المرفق الثالث للاتفاقية، يتعين أن تأخذ مثل تلك القواعد والأنظمة والإجراءات في الاعتبار بنود هذا الاتفاق، وطول أمد التأخير في التعيين التجاري في قاع البحار العميق والسرعة المحتملة للأنشطة في المنطقة".

سادسا: المساعدة الاقتصادية

لن يكون الباحث موضوعي بالقدر اللازم إن لم يستظهر أن الاتفاق التنفيذي لعام 1994، بالرغم من أنه أدخل عدة تعديلات جوهرية على أحكام الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار بكيفية أثرت سلبا على الكثير من المكتسبات التي حققتها الدول النامية من خلال مفاوضات المؤتمر الثالث لقانون البحار¹، إلا أنه، بالمقابل، حاول أن لا يضر بالمصالح الإستراتيجية للدول النامية، وهذا ما يظهر، ولو باستحياء، في العديد من أحكامه، ولعل من أهمها ما ورد في الفقرة الأولى من الفرع السابع الخاص بالمساعدة الاقتصادية.

أكدت هذه الفقرة على ضرورة أن تقدم السلطة المساعدة إلى البلدان النامية التي تتعرض حصائل صادراتها أو اقتصاداتها لآثار بالغة الضرر نتيجة لحدوث انخفاض في

=الأنشطة في المنطقة؛ (ج) والأموال المحولة من المؤسسة، وفقا للمادة 10 من المرفق الرابع؛ (د) والأموال المقترضة؛ عملا بالمادة 174؛ (هـ) والتبرعات التي يقدمها الأعضاء أو كيانات أخرى؛ (و) والمدفوعات إلى صندوق تعويض، وفقا للفقرة 10 من المادة 151، توصي بمصادره لجنة التخطيط الاقتصادي".

GAUTIER Philippe, Op.Cit., p. 69.

¹ - راجع :

سعر معدن متأثر، أو في حجم الصادرات من ذلك المعدن، بقدر ما يكون ذلك الانخفاض ناتجا عن الأنشطة في المنطقة.

تستند السلطة في السياسة التي تضعها لتقديم المساعدة إلى الدول النامية المذكورة أعلاه على المبادئ الآتية¹:

(أ) تنشئ السلطة صندوقا للمساعدة الاقتصادية مستخدمة جزءا من رصيد أموال السلطة الذي يتجاوز القدر اللازم لتغطية المصروفات الإدارية للسلطة. ويحدد المجلس من وقت لآخر، بناء على توصية اللجنة المالية، المبلغ الذي يجب لهذا الغرض. ولا تستخدم في إنشاء صندوق المساعدة الاقتصادية إلا الأموال المتأتية من المدفوعات المقبوضة من المتعاقدين، بما في ذلك المؤسسة، ومن التبرعات؛

(ب) تقدم المساعدة من صندوق المساعدة الاقتصادية التابع للسلطة إلى الدول النامية المنتجة من مصادر برية التي يثبت أن اقتصاداتها تضررت تضررا بالغا من جراء إنتاج معادن من قاع البحار العميق؛

(ج) تقدم السلطة المساعدة من الصندوق إلى الدول النامية المنتجة من مصادر برية التي لحق بها ضرر، وذلك، حسب الاقتضاء، بالتعاون مع المؤسسات الإنمائية العالمية أو الإقليمية القائمة التي تتوفر لديها الهياكل الأساسية والدراسة الفنية اللازمة لتنفيذ برامج مساعدة من هذا القبيل؛

(د) يحدد نطاق وفترة مثل هذه المساعدة في كل حالة قائمة بذاتها. وفي عمل ذلك يولى الاعتبار الواجب لطبيعة وحجم المشاكل التي تواجهها الدول النامية المنتجة من مصادر برية، التي لحق بها الضرر².

¹ - تنص الفقرة 2 من الفرع السابع من الاتفاق التنفيذي على ما يلي: "تفقد الفقرة 10 من المادة 151 من الاتفاقية عن طريق تدابير المساعدة الاقتصادية المشار إليها في الفقرة 1. وتفسر تبعا لذلك الفقرة 2 (أ) من المادة 160، والفقرة 2 (ن) من المادة 162، والفقرة 2 (د) من المادة 164، والفقرة الفرعية (و) من المادة 171، والفقرة 2 (ج) من المادة 173 من الاتفاقية".

² - الفقرات الفرعية أ، ب، ج، د من الفقرة الأولى من الفرع السابع من الاتفاق التنفيذي لعام 1994.

المطلب الثالث

العلاقة بين الاتفاق التنفيذي لعام 1994 واتفاقية قانون البحار لعام 1982

جاء الاتفاق التنفيذي لعام 1994، الذي وضع على "مقاس" مطالب الدول المتقدمة بهدف تعديل أحكام الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، وبالتالي كان من الضروري أن تربطه مع الاتفاقية علاقة قانونية. تتماشى هذه العلاقة مع الهدف الذي أوجد من أجله الاتفاق التنفيذي، وهذا يظهر من خلال مبدأ سمو هذا الاتفاق على الاتفاقية (الفرع الأول)، ومن خلال مبدأ القبول المزدوج والمتبادل لكليهما (الفرع الثاني)، بالإضافة إلى مبدأ التطبيق المؤقت والقبول المبسط (الفرع الثالث).

الفرع الأول

مبدأ سمو الاتفاق على الاتفاقية

تنص المادة 2 من الاتفاق التنفيذي على مايلي "1- يجري تفسير وتطبيق أحكام هذا الاتفاق والجزء الحادي عشر مشفوعين أحدهما بالآخر بوصفهما صكا واحدا وفي حال وجود أي تضارب بين هذا الاتفاق والجزء الحادي عشر تكون العبرة بأحكام هذا الاتفاق¹."

2- تنطبق المواد 309 إلى 319 من الاتفاقية على هذا الاتفاق نفس انطباقها على الاتفاقية."

¹ - وهو الأمر نفسه الذي أكد عليه قرار الجمعية العامة رقم: 263/48 الذي بمقتضاه تم اعتماد الاتفاق التنفيذي؛ فتنص الفقرة الرابعة من القرار على ما يلي: " تؤكد (الجمعية العامة) أنه يتعين تفسير الاتفاق وتطبيقه مشفوعا بالجزء الحادي عشر بوصفهما صكا واحدا".

يتضح من خلال نص المادة أن الاتفاق التنفيذي لعام 1994، أصبح يشكل صكا واحدا مع اتفاقية قانون البحار لعام 1982، وبالتالي فإن هذا الاتفاق يعتبر جزءا لا يتجزء من الاتفاقية¹.

إذا كانت اتفاقية قانون البحار لم تلغي اتفاقيات جنيف لعام 1958، بل أعطت لأحكامها الغلبة فقط على أحكام هذه الاتفاقيات، وهذا ما يفهم من نص الفقرة الأولى من مادتها 311²، فإن الاتفاق التنفيذي لعام 1994 قد سار على هذا المنطق في علاقته مع اتفاقية قانون البحار، وتحديدًا مع أحكام الجزء الحادي عشر من الاتفاقية الخاص بالمنطقة.

كانت الدول المتقدمة تعارض أحكام الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار، ما دفع بها إلى عدم التصديق على الاتفاقية، الأمر الذي هدد، فعلا، مصير الاتفاقية التي بذلت جهود مضمّنية من أجل إعداد أحكامها. ولحمل الدول المتقدمة لتغيير موقفها الرافض للاتفاقية كان من الضروري إدخال تعديلات جوهرية على عدة مواضيع تضمنها الجزء الحادي عشر من الاتفاقية.

بينما في الفرع الثاني من هذا المطلب أن مضمون الاتفاق التنفيذي لعام 1994، لا يتفق بتاتا مع اسمه لكون أنه أدخل عدة تعديلات على الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار أثرت بشكل كبير على الأحكام التي تنظم الاستكشاف والاستثمار في المنطقة.

جاءت هذه التعديلات متوافقة مع مصالح الدول المتقدمة، فصادقت الكثير منها على اتفاقية قانون البحار³، ودخلت حيز التنفيذ في 16 نوفمبر 1993، وهذا بعد أن

¹ - أنظر: الفقرة الفرعية 4 من الفقرة 10 من قرار الجمعية العامة رقم: 263/48.

² - تنص الفقرة الأولى من المادة 311 من اتفاقية قانون البحار على مايلي: "تكون لهذه الاتفاقية، فيما بين الدول الأطراف فيها، الغلبة على اتفاقيات جنيف لقانون البحار الموقعة في 29 أبريل 1958".

³ - أنظر : Division des affaires maritimes et du droit de la mer, Bureau des affaires juridiques, Droit de la mer, Bulletin n° 78, Nations Unies, New York, 2013, p. 1-10.

صادقت Guyana (أمريكا اللاتينية/كريب) عليها في 16 نوفمبر 1993¹، طبقاً لأحكام الفقرة الأولى من المادة 308 من الاتفاقية التي تنص على مايلي: "يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية بعد انقضاء 12 شهراً على تاريخ إيداع الوثيقة الستين من وثائق التصديق أو الانضمام".

دخلت الاتفاقية حيز النفاذ فعلياً وأصبحت هي والاتفاق التنفيذي لعام 1994 ملزمان للدول الأطراف²، إلا أن السؤال بقي مطروحاً عن مدى قانونية التعديلات التي أدخلها الاتفاق التنفيذي على أحكام الجزء الحادي عشر من الاتفاقية؟ للإجابة عن هذا السؤال لابد من العودة إلى أحكام اتفاقية قانون البحار الخاصة بطريقة تعديل الاتفاقية باعتبارها الأحكام الخاصة (أولاً)، وإلى أحكام اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات لعام 1969 باعتبارها الشريعة العامة (ثانياً).

أولاً: طريقة التعديل وفقاً لأحكام اتفاقية قانون البحار

وضعت اتفاقية قانون البحار ثلاث طرق أساسية لتعديل أحكامها، وقد تضمنتها المواد 312 و 313 و 314 على التوالي، فالمادة الأولى تضع القاعدة العامة في طريقة التعديل، أما الثانية فقد تضمنت استثناء عن القاعدة يقضي بجواز التعديل المبسط، والثالثة تتضمن طريقة، خاصة وحصرية، لتعديل أحكام الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار وفقاً للطريقة المبينة فيها.

تنص المادة 312 المشار إليها سابقاً على مايلي: "1- بعد انقضاء فترة 10 سنوات من تاريخ نفاذ هذه الاتفاقية يجوز لأي دولة طرف أن تقترح، بواسطة رسالة مكتوبة توجهها إلى الأمين العام للأمم المتحدة، إدخال تعديلات محددة على هذه الاتفاقية غير تلك التعديلات المتعلقة بالأنشطة في المنطقة وأن تطلب عقد مؤتمر للنظر في هذه التعديلات المقترحة. ويقوم الأمين العام بتعميم هذه الرسالة على جميع

¹ - تقرير الأمين العام للأمم المتحدة في الوثيقة رقم: (A/67/79/Add.2).

² - أنظر: الفقرة الفرعية 5 من الفقرة 10 من قرار الجمعية العامة رقم: (263/48).

الدول الأطراف. فإذا أجاب بالموافقة ما لا يقل عن نصف عدد الدول الأطراف في غضون 12 شهرا من تاريخ تعميم تلك الرسالة، يدعو الأمين العام إلى عقد المؤتمر.

2- يكون إجراء اتخاذ القرارات المنطبق على مؤتمر التعديل هو الإجراء ذاته الذي انطبق على مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار ما لم يقرر المؤتمر غير ذلك، وعلى المؤتمر أن يبذل قصارى جهده للتوصل إلى اتفاق بشأن أية تعديلات عن طريق توافق الآراء. وينبغي ألا يجرى تصويت عليها ما لم تستنفذ جميع الجهود الرامية إلى تحقيق توافق في الآراء".

يتضح من خلال هذه المادة أنه لا يمكن مقارنة الطريقة التي عدلت بها أحكام الاتفاقية بالطريقة الواردة فيها لأنها استبعدت صراحة بموجب فقرتها الأولى أن تدخل أية تعديلات على أحكام الجزء الحادي عشر من الاتفاقية بإتباع الطريقة التي تضمنتها. ولكن ماذا عن الطريقة الثانية والثالثة المتعلقة بتعديل أحكام الاتفاقية؟

تنص المادة 313 من اتفاقية قانون البحار على مايلي: "1- يجوز لأية دولة طرف أن تقترح، بواسطة رسالة مكتوبة توجهها إلى الأمين العام للأمم المتحدة، تعديلا لهذه الاتفاقية غير التعديلات التي تتعلق بالأنشطة في المنطقة يعتمد بالإجراء المبسط المبين في هذه المادة دون عقد مؤتمر، ويعمم الأمين العام الرسالة على جميع الدول الأطراف.

2- إذا اعترضت دولة طرف، في غضون 12 شهرا من تاريخ تعميم الرسالة، على التعديل المقترح أو اقترح اعتماده بالإجراء المبسط اعتبر التعديل مرفوضا، ويخطر الأمين العام جميع الدول الأطراف بذلك فورا.

3- إذا لم تعترض أية دولة طرف، عند انقضاء 12 شهرا من تاريخ تعميم الرسالة، على التعديل المقترح أو على اقتراح اعتماده بالإجراء المبسط اعتبر التعديل المقترح معتمدا. ويخطر الأمين العام جميع الدول الأطراف بأن التعديل المقترح قد اعتمد".

يتضح كذلك من خلال نص هذه المادة أنه لا مجال لمقارنة الطريقة التي تم بها تعديل أحكام الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار، بالطريقة التي تضمنها نص المادة السالف الذكر لأنه استبعد، بدوره، صراحة بموجب فقرته الأولى أن تتبع هذه الطريقة لتعديل أحكام الجزء الحادي عشر.

بقيت المادة 314 التي تتضمن الطريقة الخاصة بتعديل أحكام الاتفاقية المتعلقة حصراً بالأنشطة في المنطقة، وهي تنص على مايلي: "1- يجوز لأي دولة طرف أن تقترح، بواسطة رسالة مكتوبة توجهها إلى الأمين العام للسلطة، تعديلاً لأحكام هذه الاتفاقية التي تتعلق حصراً بالأنشطة في المنطقة، بما في ذلك أحكام الفرع 4 من المرفق السادس. ويقوم الأمين العام بتعميم هذه الرسالة على جميع الدول الأطراف. ويكون التعديل المقترح خاضعاً لموافقة الجمعية في أعقاب موافقة المجلس عليه. ويكون لممثلي الدول الأطراف في هاتين الهيئتين الصلاحيات الكاملة للنظر في التعديل المقترح معتمداً بالصيغة التي وافق عليها المجلس والجمعية.

2- يتأكد المجلس والجمعية، قبل الموافقة على أي تعديل بموجب الفقرة 1، من أنه لا يمس نظام استكشاف واستغلال موارد المنطقة إلى أن ينعقد مؤتمر المراجعة وفقاً للمادة 155".

مع العلم أنه جاء في نص الفقرة الأولى من المادة 155 ما يلي: "تدعو الجمعية بعد خمسة عشر عاماً من 1 جانفي من العام الذي تبدأ فيه باكورة الإنتاج التجاري بموجب خطة عمل موافق عليها، إلى عقد مؤتمر لمراجعة أحكام هذه الجزء والمرفقات ذات الصلة التي تحكم نظام استكشاف واستغلال موارد المنطقة...الخ".

يتضح من خلال نص المادة 314 السالف الذكر، أن التعديلات التي أدخلت على الجزء الحادي عشر لم تتبع الطريقة المبينة فيه، وهذا لكون أن الجمعية والمجلس لم يكونا قد نشأ بعد، ولأن الاتفاقية لم تدخل، آنذاك، حيز التنفيذ لكي يطبق نص المادتان 314

و155 من اتفاقية قانون البحار. وبهذا نتوصل إلى نتيجة مفادها أن اتفاقية قانون البحار لم تضع طريقة تتيح بها وضع اتفاق تنفيذي لتعدل أحكام جزئها الحادي عشر¹.

ثانيا: طريقة تعديل الاتفاقيات المتعددة الأطراف وفقا لأحكام اتفاقية فيينا لقانون

المعاهدات:

لمعرفة ما إذا كانت الطريقة التي تم بها تعديل أحكام الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار تتفق مع أحكام اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات لعام 1969 فإنه من الضروري العودة إلى نصي المادتين 40 و41 من هذه الاتفاقية.

تنص المادة 40 على مايلي: "(1) تسرى الفقرات التالية على تعديل المعاهدات المتعددة الأطراف ما لم تنص المعاهدات على غير ذلك.

(2) يجب إبلاغ جميع الدول المتعاقدة بأي اقتراح بشأن تعديل معاهدة متعددة

الأطراف فيما بين الأطراف جميعا. ويكون لكل طرف الحق في أن يشترك في:

أ- القرار الخاص بالتصرف الذي يتخذ بشأن هذا الاقتراح.

ب- التفاوض وإبرام أي اتفاق لتعديل المعاهدة".

أما المادة 41 فهي تجيز لبعض الأطراف تغيير المعاهدة، بالشروط الآتية:

أ- إذا كانت المعاهدة تنص على ذلك.

ب- أو إذا لم تحرم المعاهدة إمكان هذا التغيير وكان:

1- لا يؤثر على تمتع الأطراف الأخرى بحقوقهم طبقا للمعاهدة أو على أدائهم

لالتزاماتهم.

2- لا يتعلق بنص يتعارض الإخلال به مع التنفيذ الفعال لموضوع المعاهدة

والغرض منها ككل.

¹ - في هذا المعنى راجع: وائل أحمد علام، مرجع سابق، ص 30-33.

- يتضح من خلال نصي المادتين السابقتين، أن طريقة تعديل أحكام الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار والتي كانت في شكل اتفاق تنفيذي، لا تتفق، كذلك، مع أحكام اتفاقية قانون البحار وهذا لعدة أسباب لعل من أهمها ما يلي:
- أ- لأن الطريقة المتبعة لم تنص عليها اتفاقية قانون البحار.
- ب- لأن المشاورات التي أسفرت عن الاتفاق التنفيذي لعام 1994 لم تشارك فيها جميع الدول المعنية لكونها كانت مشاورات غير رسمية.
- ج- لأن التعديلات التي أدخلت على الجزء الحادي عشر من الاتفاقية أثرت على حقوق الدول النامية التي اعترفت بها المؤتمر الثالث لقانون البحار.
- د- لأن هذه التعديلات تتعارض مع التنفيذ الفعال لموضوع اتفاقية قانون البحار وهدفها في المنطقة¹.

الفرع الثاني

مبدأ

القبول المزدوج والمتبادل

جاء مبدأ القبول المزدوج والمتبادل في الفقرة الأولى والثانية من المادة 4 من الاتفاق التنفيذي، إذ تنص الفقرة الأولى على ما يلي: "بعد اعتماد هذا الاتفاق يشكل كل صك للتصديق على الاتفاقية أو لإقرارها رسمياً أو للانضمام إليها قبولاً أيضاً للالتزام بهذا الاتفاق". أما الفقرة الثانية، فتتص على مايلي: "لا يجوز لأية دولة أو كيان إثبات قبوله الالتزام بهذا الاتفاق ما لم يكن أثبت قبل ذلك، أو ما لم يثبت في الوقت ذاته، قبوله الالتزام بالاتفاقية".

¹ - تنص المادة 3/311 من اتفاقية قانون البحار على أنه: "يجوز لدولتين أو أكثر من الدول عقد اتفاقات فيما بينهما، على أن لا تكون متعلقة بأحكام هذه الاتفاقية التي يتنافى الخروج عليها مع التنفيذ الفعال لهدف هذه الاتفاقية ومقصدتها".

مفاد هاتان الفقرتان أنه بعد اعتماد الاتفاق التنفيذي، أي بدءا من 29 جوان 1994، فإن قبول الالتزام بأي من الاتفاقية أو الاتفاق يجب أن يصاحبه قبول الالتزام بالصك الآخر (الاتفاق أو الاتفاقية). بتعبير آخر لا يمكن لآية دولة أو كيان أن يقبل فقط واحد من الصكين ويرفض الآخر.¹

يتبين من خلال هذا النص أنه وبعد اعتماد النص التنفيذي في 29 جوان 1994، أصبح هذا الأخير يشكل مع الاتفاقية صكا واحدا، وبالتالي فأى تصديق على أحدها يعني بالضرورة قبول الالتزام بالصك الآخر.²

يترتب عن هذا الحكم جملة من الآثار القانونية هي:

أولا: بعد التاريخ المبين أعلاه، لا يمكن لأي دولة أو كيان أن يصدق على اتفاقية قانون البحار دون الالتزام بالاتفاق التنفيذي، لأن هذا الأخير قد "فرض نفسه" بموجب الفقرة الأولى من مادته الرابعة السالفة الذكر، التي اعتبرت أن كل تصديق أو إقرار رسمي أو انضمام للاتفاقية يعني بالنتيجة الالتزام بأحكام الاتفاق التنفيذي المعدلة لأحكام الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار.

بتعبير آخر فإن التعديلات التي أدخلت على الأحكام المتعلقة باستكشاف واستغلال المنطقة ستفرض على كل دولة أو كيان يرغب بالتصديق على الاتفاقية ويعارض هذه التعديلات. وهذا ما يتعارض مع المادة 307 من اتفاقية قانون البحار، التي تنص على مايلي: **"يبقى باب الانضمام إلى هذه الاتفاقية مفتوحا للدول والكيانات الأخرى المشار إليها في المادة 305. أما انضمام الكيانات المشار إليها في الفقرة الفرعية (و) من الفقرة 1 من المادة 305 فيجري وفقا للمرفق التاسع. وتودع وثائق الانضمام لدى الأمين العام للأمم المتحدة"**.

¹ - بلغ عدد الدول التي التزمت بالاتفاق التنفيذي بمجرد التزامها بالاتفاقية، حتى عام 2012، 40 دولة من بينها 10 دول عديمة السواحل. للمزيد من التفاصيل راجع: Division des affaires maritimes et du droit de la mer, Bureau des affaires juridiques, Droit de la mer, Op.Cit., p. 1-10.

² GAUTIER Philippe, Op.Cit., p. 68.

بمقارنة نص هذه المادة مع الفقرة الأولى من المادة الرابعة من الاتفاق التنفيذي، نجدهما متعارضان، لأن إجبار الدولة بأن تلتزم بأحكام اتفاق يتضمن تعديلات جوهرية على جزء من الاتفاقية، دون أن ترضي بهذه التعديلات، يعتبر في حد ذاته بمثابة غلق لباب الانضمام إلى الاتفاقية.

بناء على ما تقدم فإن الحكم الذي جاء به الاتفاق التنفيذي من اعتبار التصديق على الاتفاقية هو تصديق في الوقت نفسه على الاتفاق التنفيذي هو "حكم شاذ وغريب ولا يمكن قبوله إلا في حالة واحدة وهي إذا قبلنا أن نص الفقرة الأولى من المادة الرابعة من الاتفاق التنفيذي قد عدلت نص المادة 307 من الاتفاقية لتصبح هذه الأخيرة على النحو التالي: "يبقى باب الانضمام إلى هذه الاتفاقية مع الاتفاق التنفيذي مفتوحا للدول والكيانات الأخرى". ولكن مرة أخرى يثور التساؤل إذا كان الاتفاق التنفيذي قد جاء ليعدل (أو لينفذ) الجزء الحادي عشر (والنصوص ذات الصلة الواردة في الملحقين الثالث والرابع) فهل يجوز الاتفاق أيضا أن يعدل في المادة 307 الواردة في الجزء السابع عشر!"¹.

كما أن هذا الإلزام الوارد في الفقرة المذكورة أعلاه، يتعارض مع نص المادة 34 من اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات لعام 1969، والتي تنص على مايلي: "لا تنشئ المعاهدة التزامات أو حقوقا للدول الغير بدون موافقتها".

ثانيا: قبول الالتزام بالاتفاق التنفيذي يجب أن يسبقه أو يصاحبه إثبات قبول الالتزام بالاتفاقية²، وبما أن الاتفاق التنفيذي لا يلزم الدول التي صدقت على الاتفاقية أن

¹ - وائل أحمد علام، مرجع سابق، ص 63.

² - تجدر الإشارة، إلى أن الفقرة الخامسة من اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات لعام 1969 تنص على ما يلي: "أية دولة تصبح طرفا في المعاهدة بعد دخول الاتفاق المعدل دور النفاذ، وما لم تعبر عن نية مغايرة تعتبر: (أ) طرفا في المعاهدة المعدلة؛ (ب) وطرفا في المعاهدة غير المعدلة في مواجهة أي طرف في المعاهدة لم يلتزم بالاتفاق المعدل".

تلتزم بأحكامه¹، فهذا يؤدي حتما إلى ازدياد النظام القانوني الخاص بالمنطقة² وهذا على النحو الآتي:

أ- تلتزم الدول والكيانات التي صدقت على الاتفاقية قبل تاريخ اعتماد الاتفاق التنفيذي بأحكام هذه الاتفاقية دون التعديلات التي أدخلها الاتفاق على جزئها الحادي عشر³.

ب- وتلتزم الدول والكيانات التي تبنت الاتفاقية أو الاتفاق التنفيذي بعد اعتماد هذا الأخير بأحكام الاتفاقية بالتعديلات التي تضمنها هذا الاتفاق على أحكام الجزء الحادي عشر من الاتفاقية⁴.

¹ - وهذا ما يتفق مع الفقرة 4 من المادة 40 من اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات لعام 1969، والتي تنص على مايلي: "لا يلزم الاتفاق الخاص بالتعديل أية دولة طرف في المعاهدة إذا لم تصبح طرفاً في الاتفاق المعدل، ويسرى بالنسبة لهذه الدول حكم المادة 30 فقرة 4 (ب)".

² - أنظر: GAUTIER Philippe, Op.Cit., p. 72.

³ - بلغ عدد هذه الدول، حتى 2012، 22 دولة وهي: Antigua-et-Barbuda, Bahreïn, Bosnie-Herzégovine, Comores, Djibouti, Dominique, Egypte, Gambie, Ghana, Guinée-Bissau, îles Marshall, Iraq, Mali, République démocratique populaire du Congo, Sainte-Lucie, Saint-Kitts-Et-Nevis, Saint-Vincent, et-les Grenadines, Sao Tomé-et-Principe, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Yémen. Division des affaires maritimes et du droit de la mer, Bureau des affaires juridiques, Op.Cit., p. 2-10.

⁴ - بلغ عدد هذه الدول، حتى 2012، 141 دولة، وهي على التوالي: Kenya, Ex-République yougoslave de Macédoine, Australie, Allemagne, Belize, Maurice, Singapour, Sierra Leone, Seychelles, Liban, Italie, Îles Cook, Croatie, Bolivie, Slovénie, Inde, Paraguay, Autriche, Grèce, Sénégal, Chypre, Bahamas, Barbade, Côte d'Ivoire, Fidji, Grenade, Guinée, Islande, Jamaïque, Namibie, Nigéria, Ouganda, Serbie, Sri Lanka, Togo, Trinité-et-Tobago, Zambie, Zimbabwe, Tonga, Samoa, Micronésie (États fédérés de), Jordanie, Argentine, Nauru, République de Corée, Monaco, Géorgie, France, Arabie saoudite, Slovaquie, Bulgarie, Myanmar, Chine, **Algérie** (11 juin 1996), Japon, Finlande, Irlande, République tchèque, Norvège, Suède,=

تخضع علاقة هذه الدول فيما بينها في ظل هذا النظام القانوني المزدوج، بخصوص الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار، لأحكام المادة 30 من اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات لعام 1969 والتي تنص على مايلي: "مع مراعاة المادة 103 من ميثاق الأمم المتحدة، فإن حقوق الدول الأطراف والتزاماتها في معاهدات متتابعة تتعلق بموضوع واحد تتحدد وفقا لل فقرات التالية:

2- إذا نصت معاهدة على أنها خاضعة لأحكام معاهدة أخرى سابقة عليها أو لاحقة لها أو أنها لا تعتبر متعارضة معها فإن أحكام هذه المعاهدة الأخرى هي التي تسود.

3- إذا كانت كل الأطراف في المعاهدة السابقة هي أطراف كذلك في المعاهدة اللاحقة ولم يتفق على إنهاء المعاهدة أو إيقاف العمل بها طبقا للمادة 59 فإن المعاهدة الأولى تنطبق فقط في الحدود التي لا تتعارض نصوصها مع نصوص المعاهدة اللاحقة.

4- إذا لم يكن أطراف المعاهدة اللاحقة جميعا أطرافا في المعاهدة السابقة تنطبق

القواعد التالية:

=Malte, Pays-Bas, Panama, Mauritanie, Nouvelle-Zélande, Haïti, Mongolie, Palaos, Malaisie, Brunéi Darussalam, Roumanie, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Espagne, Guatemala, Oman, Pakistan, Fédération de Russie, Mozambique, Îles Salomon, Guinée équatoriale, Philippines, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Chili, Bénin, Portugal, Afrique du Sud, Gabon, Union européenne, République démocratique populaire lao, République-Unie de Tanzanie, Suriname, Népal, Belgique, Pologne, Ukraine, Vanuatu, Nicaragua, Indonésie, Luxembourg, Bangladesh, Madagascar, Costa Rica, Hongrie, Tunisie, Cameroun, Koweït, Cuba, Arménie, Qatar, Tuvalu, Kiribati, Mexique, Albanie, Honduras, Canada, Lituanie, Danemark, Lettonie, Burkina Faso, Botswana, Estonie, Viet Nam, Bélarus, Nioué, Monténégro, République de Moldova, Lesotho, Maroc, Uruguay, Brésil, Cap-Vert, Congo, Guyana, Libéria, Suisse, République dominicaine, Tchad, Angola, Thaïlande. Division des affaires maritimes et du droit de la mer, Bureau des affaires juridiques, Op.Cit., p. 13-14.

أ- في العلاقة بين الدول الأطراف في المعاهدتين تنطبق نفس القاعدة الواردة في الفقرة "3".

ب- في العلاقة بين دولة طرف في المعاهدتين وبين دولة طرف في إحدى المعاهدتين فقط فإن المعاهدة التي يكون كلا من الدولتين طرفا فيها هي التي تحكم حقوقهم والتزاماتهم المتبادلة.

5- ليس في حكم الفقرة 4، ما يخل بحكم المادة 41 أو بأي مسألة تتعلق بإنهاء المعاهدة أو إيقاف العمل بها طبقا للمادة 60 أو بأي مسألة تتعلق بالمسؤولية التي قد تنشأ عن الدولة نتيجة إبرامها أو تطبيقها لمعاهدة تتعارض نصوصها مع التزامات هذه الدولة في مواجهة دولة أخرى طبقا لمعاهدة أخرى".

الفرع الثالث

مبدأ القبول المبسط والتطبيق المؤقت

نظرا لأن الاتفاق التنفيذي لعام 1994 جاء إرضاء للدول المتقدمة من أجل تشجيعها للانضمام إلى اتفاقية قانون البحار لعام 1982، وبالتالي إنقاذ ما تم التوصل إليه، بعد عناء شديد، من توافقات في عدة مواضيع تضمنتها هذه الاتفاقية، فإن معدي هذا الاتفاق، وفي محاولة منهم تعميم أحكام هذا الاتفاق وبالتالي الدفع بالاتفاقية إلى حيز النفاذ¹، نجدهم حرصوا على وضع إجراءات مبسطة لقبول الالتزام به (أولا)، كما منحوه تطبيقا مؤقتا إلى حين دخوله حيز التنفيذ (ثانيا).

أولا: مبدأ القبول المبسط

تنص الفقرة الثالثة من المادة الرابعة من الاتفاق التنفيذي على مايلي: **ليجوز لأي دولة أو كيان تشير إليه المادة 3 الإعراب عن قبول الالتزام بهذا الاتفاق عن طريق:**

¹ - أنظر: الفقرة الأولى والتاسعة من قرار الجمعية العامة رقم: (263/48).

(أ) التوقيع مع عدم خضوعه للتصديق أو الإقرار الرسمي أو الإجراء المبين في المادة 15؛

(ب) أو التوقيع مع خضوعه للتصديق أو الإقرار الرسمي، على أن يعقبه التصديق أو الإقرار الرسمي؛

(ج) أو التوقيع مع خضوعه للإجراء المبين في المادة 5؛

(د) أو الانضمام²...الخ".

أما المادة الخامسة من نفس الاتفاق فتتص على مايلي: "كل دولة أو كيان أودع قبل تاريخ اعتماد هذا الاتفاق صكا للتصديق على الاتفاقية أو لإقرارها رسميا أو الانضمام إليها، ويكون قد وقع على هذا الاتفاق وفقا للفقرة 3 (ج) من المادة 4، يعتبر أنه أثبت قبوله الالتزام بهذا الاتفاق بعد 12 شهرا من تاريخ اعتماده، ما لم تقم تلك الدولة أو ذلك الكيان بإشعار الوديع كتابة قبل ذلك التاريخ بعدم الرغبة في الاستفادة من الإجراء المبسط المبين في هذه المادة.

2- في حال توجبه مثل هذا الإشعار يتبع في إثبات قبول الالتزام بهذا الاتفاق ما تقضي به الفقرة 3 (ب) من المادة 4".

¹ - اتبعت هذه الطريقة، حتى 2012، ثلاث دول وهي: البرازيل، كينيا، مونتينيغرو. أنظر: Division des Affaires maritimes et du droit de la mer, Bureau des affaires juridiques, Op.Cit., p. 2-10.

² - بلغ عدد الدول التي انضمت إلى الاتفاق التنفيذي، حتى 2012، 24 دولة وهي: Arménie, Bangladesh, Bélarus, Botswana, Bulgarie, Chili, Costa Rica, Cuba, Estonie, Fédération de Russie, Guyana, Honduras, Hongrie, Îles Cook, Koweït, Lettonie, Lituanie, Mozambique, Myanmar, Norvège, Oman, Roumanie, Thaïlande, Viet Nam. Affaires maritimes et du droit de la mer, Bureau des affaires juridiques, Op.Cit., p. 2-9.

يتضح من خلال النصوص المذكورة آنفاً، أن الاتفاق التنفيذي حاول أن يقيم علاقة بينه وبين الاتفاقية من حيث إجراءات قبول الالتزام به، وهذا ما يتضح جلياً من خلال نص مادته الخامسة السالف الذكر، بحيث نجد أن هذا النص قد أقام "قرينة" مفادها أن كل دولة أو كيان يقوم بإيداع صك للتصديق على الاتفاقية أو لإقرارها رسمياً أو الانضمام إليها قبل تاريخ اعتماد الاتفاق التنفيذي، يعتبر أنه أثبت قبوله الالتزام بهذا الاتفاق¹ بعد 12 شهراً من تاريخ اعتماده².

غير أن هذه "القرينة" جعلها قابلة لإثبات العكس، وذلك عن طريق إشعار كتابي، تقيمه الدولة أو الكيان المعني لدى الوديع قبل مرور 12 شهر من اعتماد الاتفاق التنفيذي.

ثانياً: مبدأ التطبيق المؤقت

تتضمن المادة 06 من الاتفاق التنفيذي لعام 1994 القاعدة بخصوص بدء نفاذ هذا الاتفاق وذلك بنصها على مايلي: "1- يبدأ نفاذ هذا الاتفاق التنفيذي بعد 30 يوماً من التاريخ الذي تكون 40 دولة قد أثبتت فيه قبولها الالتزام وفقاً للمادتين 4 و5، على أن يكون من بين هذه الدول سبع دول على الأقل من الدول المشار إليها في الفقرة 1 (أ) من القرار الثاني لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، وأن تكون خمس من تلك الدول على الأقل من الدول المتقدمة النمو. وإذا استوفيت هذه الشروط لبدء النفاذ قبل 16 نوفمبر 1994، يبدأ نفاذ هذا الاتفاق يوم 16 نوفمبر 1994.

¹ GAUTIER Philippe, Op.Cit., p. 70.

² - بلغ عدد الدول التي عملت بالإجراء المبسط، حتى 2012، 16 دولة وهي: Bahamas, Barbade, Côte d'Ivoire, Grenade, Guinée, Islande, Jamaïque, Namibie, Nigéria, Ouganda, Serbie, Sir Lanka, Togo, Trinité-et-Tobago, Zambie, Zimbabwe. Affaires maritimes et du droit de la mer, Bureau des affaires juridiques, Op.Cit., p. 2-10.

2- بالنسبة لكل دولة أو كيان يثبت قبول الالتزام بهذا الاتفاق بعد استيفاء الشروط المبينة في الفقرة 1، يبدأ نفاذ هذا الاتفاق في اليوم الثلاثين التالي لتاريخ إثبات هذه الدولة أو هذا الكيان قبول الالتزام".

تظهر العلاقة التي أقامها هذا النص بين الاتفاق التنفيذي والاتفاقية في ربطه تاريخ دخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ بتاريخ نفاذ الاتفاقية، بمعنى أن دخول الاتفاق التنفيذي حيز النفاذ متوقف على نفاذ الاتفاقية، وهذا أمر منطقي لأن الاتفاق التنفيذي يشكل جزءا لا يتجزأ من الاتفاقية وهو يتضمن، فقط، بعض الأحكام الخاصة بالمنطقة.

تتطبق هذه القاعدة في حالة ما إذا توفرت جميع الشروط المطلوبة بموجب نص المادة المذكورة آنفا لدخول الاتفاق التنفيذي حيز النفاذ قبل 16 نوفمبر 1994، أي تاريخ دخول اتفاقية قانون البحار حيز النفاذ، أما في حالة ما إذا لم تستوفي هذه الشروط بحلول هذا التاريخ، وهذا ما حصل فعلا، فإن الاتفاق التنفيذي في هذه الحالة سيجري تطبيقه، استثناء، بصفة مؤقتة ريثما يبدأ نفاذه¹ من جانب:

(أ) الدول التي قبلت اعتماده في الجمعية العامة للأمم المتحدة، باستثناء أي دولة من هذه الدول تشعر الوديع كتابة قبل 16 نوفمبر 1994 إما بأنها لن تطبق الاتفاق على هذا النحو وإما بأنها لن تقبل هذا التطبيق إلا بعد القيام في وقت لاحق بالتوقيع أو بتوجيه إشعار كتابي؛

(ب) الدول والكيانات التي توقع على هذا الاتفاق، باستثناء أي من تلك الدول أو الكيانات يشعر الوديع كتابة وقت التوقيع بأنه لن يطبق الاتفاق على هذا النحو؛

(ج) الدول والكيانات التي تقبل تطبيقه بصفة مؤقتة بإشعار الوديع بذلك كتابة؛

(د) الدول التي تنضم إلى هذا الاتفاق².

GAUTIER Philippe, Op.Cit., p. 70-71.

¹ - للمزيد من التفاصيل راجع:

² - الفقرة الأولى من المادة السابعة من الاتفاق التنفيذي لعام 1994.

يجب على هذه الدول والكيانات أن تطبق هذا الاتفاق بصفة مؤقتة وفقا لقوانينها أو أنظمتها الوطنية أو الداخلية، اعتبارا من 16 نوفمبر 1994، أو من تاريخ التوقيع أو الإشعار بالقبول أو الانضمام، إذا كان لاحقا¹.

وضعت الفقرة الثالثة من المادة 7 من الاتفاق التنفيذي لعام 1994 احتماليين لتاريخ نهاية التطبيق المؤقت² للاتفاق التنفيذي هما:

1- بحلول تاريخ نفاذه، وهذا فعلا ما تحقق لكون أنه دخل حيز التنفيذ في 28 جوان 1996.

2- وفي كل الأحوال ينتهي التطبيق المؤقت في 16 نوفمبر 1998 إذا لم يستوف في ذلك التاريخ الشرط الوارد في الفقرة الأولى من المادة 6 والقاضي بقبول الالتزام بهذا الاتفاق من جانب ما لا يقل عن سبع دول (يجب أن تكون خمس منها على الأقل دولا متقدمة النمو) من الدول المشار إليها في الفقرة 1 (أ) من القرار الثاني.

تظهر علاقة الاتفاق التنفيذي باتفاقية قانون البحار، مرة أخرى، من خلال نص الفقرة الأولى من المادة 7 من الاتفاق التنفيذي التي ربطت تاريخ التطبيق المؤقت لهذا الاتفاق بتاريخ دخول الاتفاقية حيز النفاذ، وهذا إرضاء للدول المتقدمة التي ما كانت تريد أن تدخل اتفاقية قانون البحار حيز النفاذ من غير التعديلات الواردة على جزئها الحادي عشر الخاص بنظام المنطقة.

تجدر الإشارة، إلى أن مبدأ التطبيق المؤقت أجازته اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات لعام 1969 في حالتين هما:

(أ) إذا نصت المعاهدة ذاتها على ذلك؛

(ب) إذا اتفقت الدول المتفاوضة على ذلك بطريقة أخرى.

¹ - الفقرة 2 من المادة 7 من الاتفاق التنفيذي لعام 1994

² - تنص الفقرة الثانية من المادة 25 من اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات لعام 1969 على ما يلي: " ما لم تنص المعاهدة أو اتفقت الدول المتفاوضة على خلاف ذلك سوف ينتهي النفاذ المؤقت لمعاهدة أو جزء منها بالنسبة للدولة إذا أبلغت هذه الدولة الدول الأخرى التي نفذت المعاهدة فيما بينها بصفة مؤقتة عن نيتها في ألا تصبح طرفا في هذه المعاهدة".

خاتمة

لم تتجح اتفاقيات جنيف لعام 1958، في إرضاء جميع الدول المتعارضة المصالح في مجال قانون البحار، وهذا يعود، أساساً، إلى كون أن هذه الاتفاقيات اكتفت بتقنين جملة الأعراف المعمول بها، ولم تتمكن عن طريق أحكامها أن توفق بين مختلف المطالب المتعارضة التي تقدمت بها الدول خلال المؤتمر الأول لقانون البحار.

يظهر عدم نجاح هذه الاتفاقيات من خلال العدد المحدود من الدول الأطراف فيها، وكذا من خلال استدعاء المؤتمر الثاني لقانون البحار عام 1960، بغية وضع تقنين دولي يشتمل على مختلف المواضيع الخلافية التي لم تتوصل للاتفاقيات السالفة الذكر للفصل فيها.

بالرغم من النقائص الكثيرة التي اعترت هذه الاتفاقيات، إلا أنها تعتبر خطوة معتبرة للأمام، بالنظر إلى مواقف الدول المتشددة إزاء المواضيع الخلافية المرتبطة بمصالحها الإستراتيجية، والتي أدت إلى فشل المؤتمر الثاني لقانون البحار، ومن أبرزها موضوع عرض البحر الإقليمي.

طرحَت هذه المواضيع الخلافية مرة أخرى أثناء مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار، الذي تم كسابقيه تحت رعاية الأمم المتحدة التي لعبت دوراً جوهرياً "وفريداً" في إنجاح هذا المؤتمر، الذي جرت مناقشاته على أساس "الصفقة الشاملة"، التي كانت نتاجاً للتجربة المستقاة من مفاوضات المؤتمر الثاني لقانون البحار.

لاحظ المؤتمر أن المواضيع الخلافية كثيرة وأن المواقف إزائها متشددة، وبالتالي فإن أية محاولة لمعالجة كل موضوع على حدة هي محاولة فاشلة مسبقاً وهذا ما أكدته مناقشات المؤتمر الثاني لقانون البحار، فكانت الحيلة السياسية والقانونية الصفقة الشاملة. قامت هذه الصفقة على أساس التفاوض على جميع المواضيع الخلافية مرتبطة وجملة واحدة، ما سمح لكل دولة أن تقدم تنازلات في مواضيع معينة وبصفة محدودة، وتتحصل على تنازلات مقابلة من نفس الصفة في مواضيع مغايرة من دول أخرى.

انسجمت هذه التنازلات المتقابلة في نهاية المطاف في شكل أحكام توفيقية تضمنتها اتفاقية قانون البحار لعام 1982 التي لقيت ترحابا كبيرا من الدول النامية، وتحفظا، بل وحتى معارضة، من بعض الدول الصناعية الكبرى بسبب أحكام جزئها الحادي عشر الخاص "بالمنطقة".

هددت مواقف هذه الدول الصناعية، نظرا لما لها من ثقل على الساحة الدولية الجهود المضنية التي أسفرت عن ميلاد اتفاقية قانون البحار التي ما كانت لتدخل حيز التنفيذ بشكل فعلي أمام معارضة هذه القوى الكبرى.

استشف الأمين العام للأمم المتحدة هذا الخطر، فدخل في مفاوضات غير رسمية مع عدة دول من أجل تعديل أحكام الجزء الحادي عشر من الاتفاقية إرضاء للدول الصناعية الكبرى، وكان ذلك عن طريق الاتفاق التنفيذي لعام 1994.

عدل هذا الاتفاق الذي جاء "بطريقة غير قانونية" أحكام الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار، وأدى إلى خلق نظامان للمنطقة، النظام الأول تخضع له الدول المصدقة على اتفاقية قانون البحار، والنظام الثاني تخضع له الدول المصدقة على اتفاقية قانون البحار والاتفاق التنفيذي معا.

اعتمدت الجمعية العامة للأمم المتحدة هذا الاتفاق في 28 جوان 1994، ليشكل جزءا لا يتجزء من اتفاقية قانون البحار التي دخلت حيز التنفيذ في 16 نوفمبر 1994 ليصل عدد أطرافها في 24 سبتمبر 2012 إلى 164 طرفا.

يدل هذا العدد الكبير من الدول التي تبنت الاتفاقية على أن هذه الأخيرة استطاعت إلى حد كبير، أن تلبي مطالب هذه الدول، وذلك عن طريق أحكامها التوفيقية التي حاولت أن تراعى مختلف المصالح المتعارضة لهذه الدول.

تتجلى الخطوط العريضة لهذا التوافق من خلال تقسيم البحار إلى مناطق خاضعة للولاية ومناطق أخرى خارجة عن الولاية، فالمناطق الخاضعة للولاية جاءت استجابة

للمطالب الحثيثة والمتزايدة للدول الساحلية والأرخبيلية، أما المناطق الخارجة عن الولاية فهي لإرضاء الدول البحرية الكبرى.

تضمن هذا التقسيم بدوره أحكاما توفيقية تظهر من خلال النظام القانوني لهذه المناطق البحرية، فعلى سيادة الدولة الساحلية في إقليمها البحري ترد قيود خدمة للملاحة الدولية وهي المرور البريء والمرور العابر والمرور الأرخبيلي للسفن الأجنبية، هذه القيود التي نظمتها الاتفاقية بطريقة وفقت بها بين دواعي الملاحة البحرية الحرة والأمن وبين مقتضيات أمن وسلامة الدول الساحلية.

استحدثت الاتفاقية في إطار مساعيها الجادة للتوفيق بين مختلف المصالح المتعارضة المنطقة الاقتصادية الخالصة، مانحة للدول الساحلية "حقوقا خاصة على ثرواتها"، وبهذا تكون قد وفقت بين مطالب الدول الساحلية الداعية لمد سيادتها الإقليمية إلى 200 ميل بحري من خطوط الأساس، ومعارضة الدول البحرية الكبرى في أن يزيد هذا المدى عن 12 ميلا بحريا.

يظهر هذا التوفيق في عدة مسائل من أهمها مدُ سيادة الدولة الساحلية إلى 12 ميلا بحريا، وهي مسافة قليلة بالمقارنة بمطالب الدول الساحلية، إلا أنها بالمقابل عوضتها عن ذلك بأن منحها حقوقا سيادية خالصة على ثروات المنطقة الاقتصادية الخالصة الممتدة على مسافة 200 ميلا بحريا، وبهذا تكون قد استجابت الاتفاقية لمدى 200 ميل بحري الذي طالبت به الدول الساحلية ولكن بضمان ملاحة بحرية حرة في ما زاد عن الاثني عشر ميلا بحريا، وفي هذا إرضاء للدول البحرية الكبرى وللجماعة الدولية ككل.

يظهر حرص الاتفاقية على التوفيق بين مختلف مصالح الدول، أيضا، من خلال الطرق التقنية الدقيقة التي تبنتها في تحديدها للحدود الداخلية والخارجية لمختلف المناطق البحرية ومن أبرزها طريقة الخطوط المستقيمة وطريقة الخطوط الأرخبيلية، هذا بالإضافة إلى أنها أخذت بمعايير جديدة أكثر دقة وعدلا من تلك التي تبنتها اتفاقية جنيف للجرف القاري لعام 1958 في تحديدها لامتداد الجرف القاري الخاضع لولاية الدولة الساحلية.

بهذا تكون الاتفاقية قد وسعت من نطاق ولاية الدول الساحلية نحو البحر دون أن يكون ذلك على حساب الملاحة البحرية، التي بقيت خارج مناطق السيادة حرة، خاصة في نطاق البحر العالي، الذي لا تخضع في نطاقه السفن، كقاعدة، إلا للولاية الخالصة لدولة العلم. هذه القاعدة التي وردت عليها استثناءات استجابة لمطالب الدول الساحلية وحماية للبيئة البحرية.

استجابت الاتفاقية لمطالب الدول الساحلية، بأن أوردت على هذه القاعدة التي تنفرد عن مبدأ حرية أعالي البحار، حق المطاردة الحثيثة وحق الزيارة، وفي سبيل حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها سنت الاتفاقية نظاما محكما ومعقدا في جزئها الثاني عشر يوازن بين مقتضيات ضمان ملاحة بحرية حرة وحماية البيئة البحرية عن طريق تقيد هذه الحرية بدواعي حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.

كما أكدت الاتفاقية، في جزئها العاشر، في إطار مبدأ حرية الملاحة حق وصول الدول غير الساحلية إلى البحر ومنه وحرية المرور العابر، ونظمته بطريقة وفقت بها بين مختلف المطالب المتعارضة التي تقدمت بها كل من الدول غير الساحلية ودول المرور خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار، تاركة تفاصيل ممارسة هذا الحق للأطراف المعنية للاتفاق عليها عن طرق اتفاقيات ثنائية أو متعددة الأطراف. بهذا تكون الاتفاقية قد ضمنت حق الدول غير الساحلية، واحترمت ما لدولة المرور من سيادة على إقليمها.

أما فيما يتعلق باستغلال ثروات المناطق البحرية الخارجة عن ولاية الدولة الساحلية، فإذا كانت اتفاقية قانون البحار قد أبقت ثروات العمود المائي لهذه المناطق مفتوحة للاستغلال الحر في إطار النظام القانوني للبحر العالي، إرضاء للدول البحرية الكبرى، فإنها، بالمقابل، فصلت قاع وباطن قاع هذا البحر وأخضعته لنظام جديد بموجب جزئها الحادي عشر، مستحدثة بذلك منطقة بحرية جديدة تعرف "بالمنطقة".

رحبت الدول النامية بالنظام القانوني للمنطقة كما جاء في الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار، لكونه أخضع المنطقة لجملة من المبادئ التي تضمن أن تؤول هذه

الثروات للبشرية جمعاء بطريقة عادلة، مدعمة ذلك بنظام قانوني للنشاطات التي تتم فيها، يتلاءم مع مجموعة هذه المبادئ التي تحكم المنطقة.

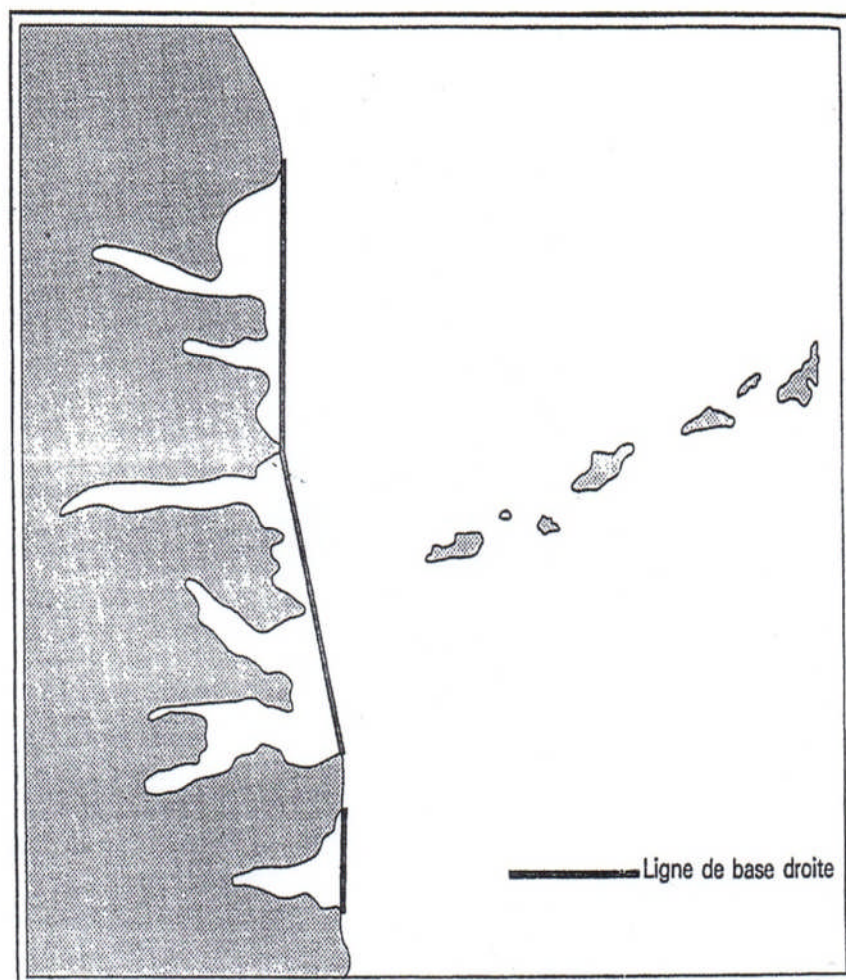
عارضت الدول الصناعية الكبرى هذا الجزء لكونه لا يخدم مصالحها، فاعتمدت الجمعية العامة للأمم المتحدة الاتفاق التنفيذي لعام 1994، الذي عدل بعض مواد الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، بطريقة تستجيب لمطالب الدول الصناعية الكبرى، لتشجيعها على تبني هذه الاتفاقية.

بغض النظر عن طريقة وضع هذا الاتفاق، وعن جملة التعديلات التي أدخلها على الجزء الحادي عشر، فإن هذا لا يغير كثيرا من الصفة التوفيقية التي اتسمت بها أحكام اتفاقية قانون البحار، التي وازنت إلى حد كبير بين مختلف المصالح المتعارضة للدول. وتبقي مسألة الموازنة الفعلية بين مختلف المصالح المتعارضة للدول مسألة نسبية يصعب، إن لم يكن يستحيل، تحقيقها، وبناء على هذا يمكن القول بأن اتفاقية قانون البحار قد حققت قفزة نوعية في مجال القانون الدولي، كما أنها تعتبر نجاحا على الساحة الدولية، وهذا بدليل العدد الكبير من الدول الأطراف فيها، وأنها صامدة لحد اليوم بالرغم من بعض الأصوات الداعية إلى تعديلها.

ملاحق

الشكل رقم: (1)

Figure 04 Chapelet d'îles orienté perpendiculairement à la côte

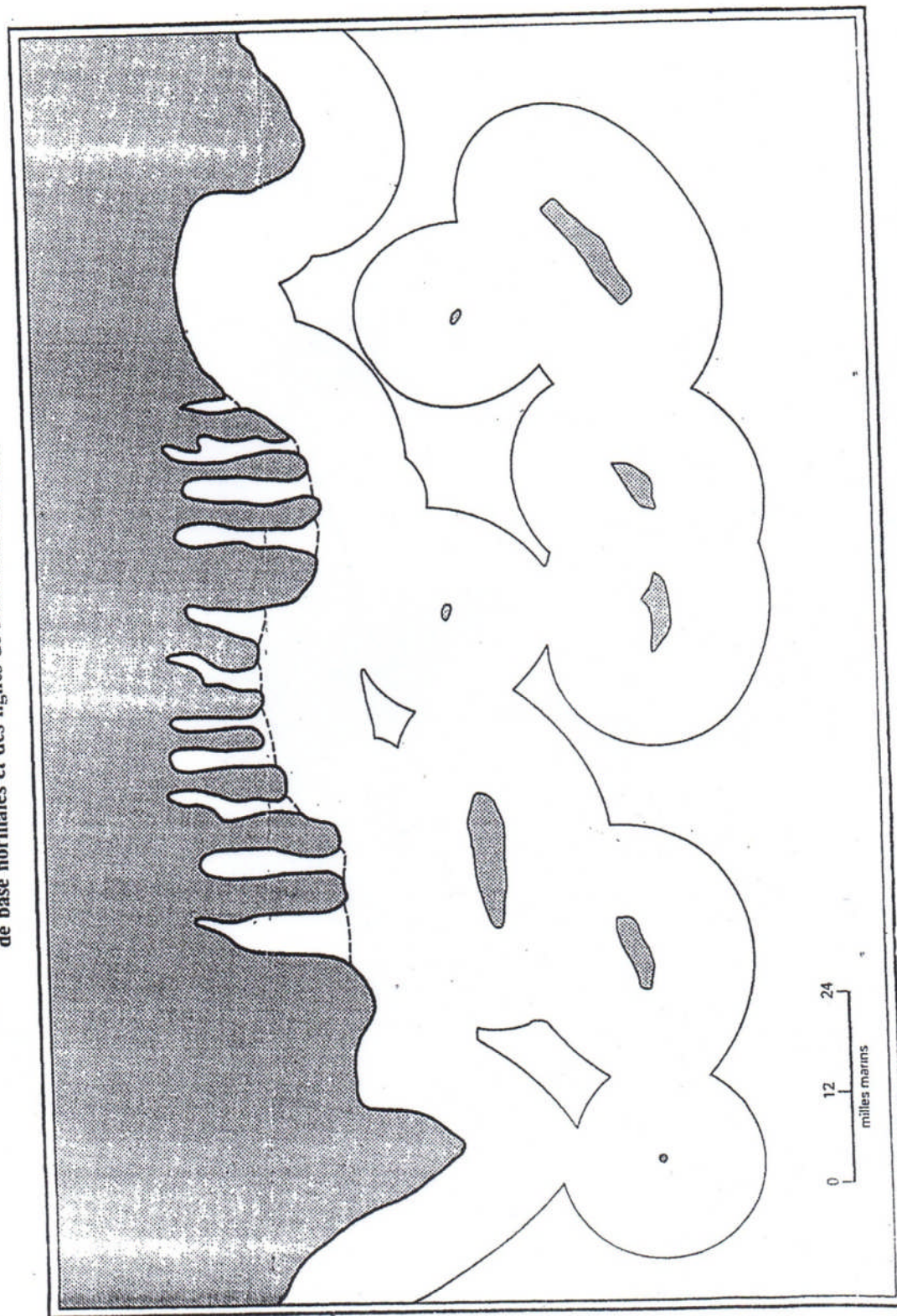


MAP NO. 3530,5 (F) UNITED NATIONS
JANUARY 1989

Bureau des affaires maritimes et du droit de la mer, Op.Cit., p. 23.

الشكل رقم: (2)

Figure 22, Tracé complexe de la mer territoriale produit par des lignes de base normales et des lignes de fermeture des baies

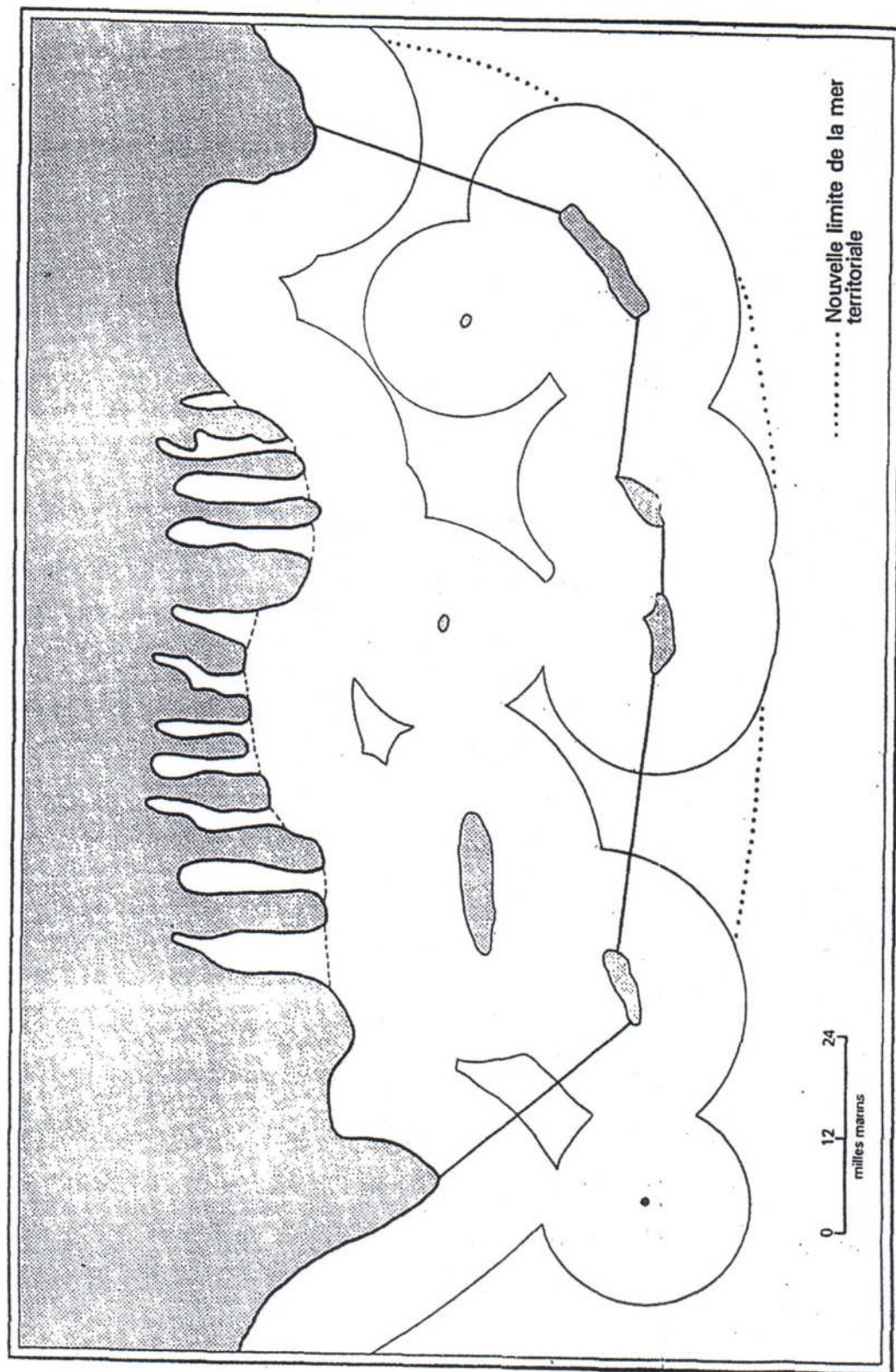


MAP NO. 3530.3 (F) UNITED NATIONS
JANUARY 1989

Bureau des affaires maritimes et du droit de la mer, Op.Cit., p. 20.

الشكل رقم: (3)

Figure 03 L'emploi de lignes de base droites simplifie le tracé de la mer territoriale

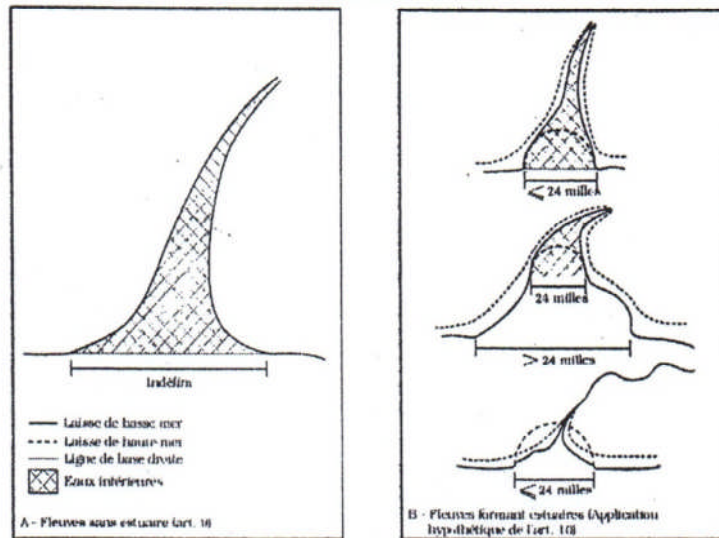


MAP NO. 3530.4 (F) UNITED NATIONS
JANUARY 1989

Bureau des affaires maritimes et du droit de la mer, Op.Cit., p. 21.

الشكلان رقم: (4) و (5)

Figures 04, 05
Embouchures de fleuve



RIGALDIES Francis, Op.Cit., p. 32.

الشكلان رقم: (6) و (7)

Figures 06
Rades

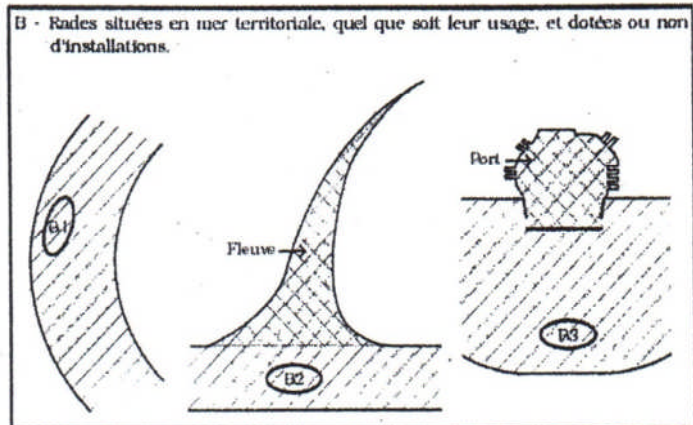
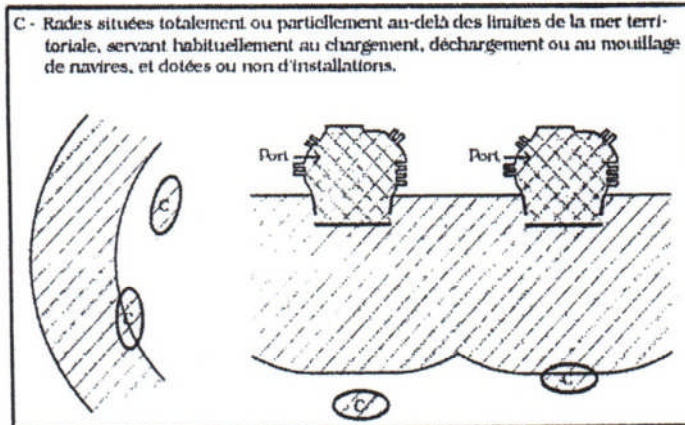


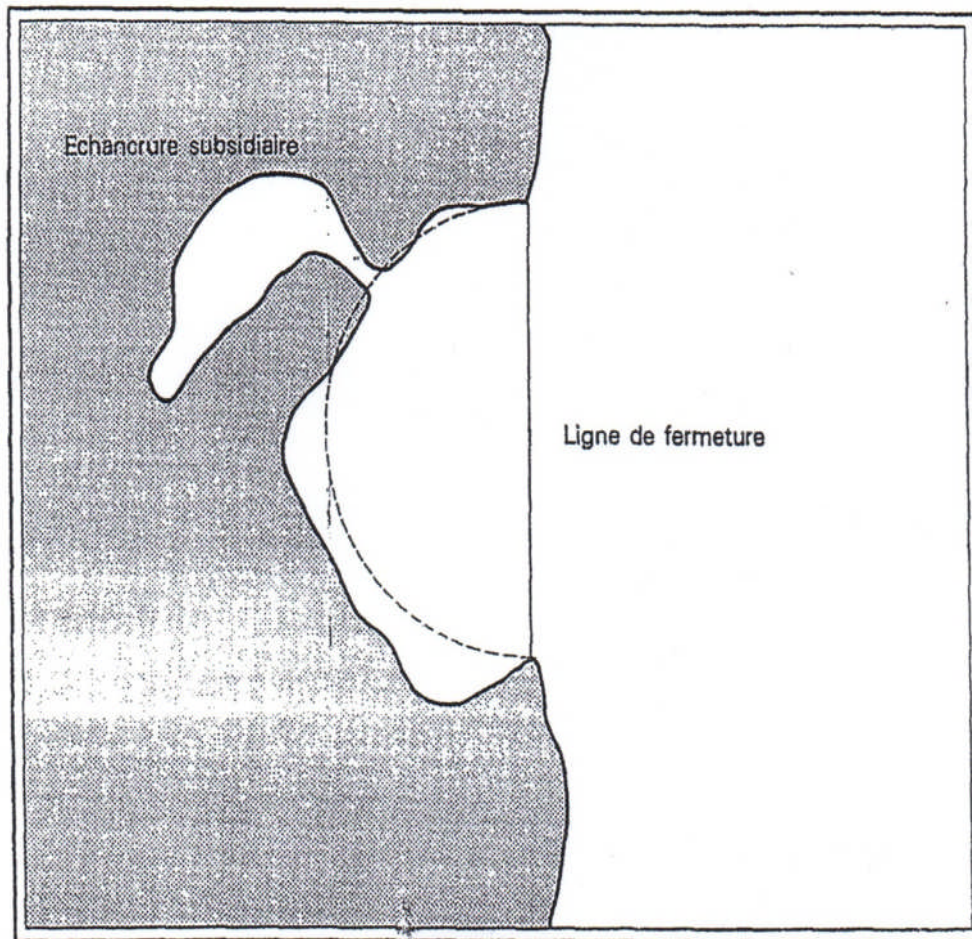
Figure 07
Rades



RIGALDIES Francis, Op.Cit., p. 16.

الشكل رقم: (8)

Figure 08 Exemple d'échancrure subsidiaire



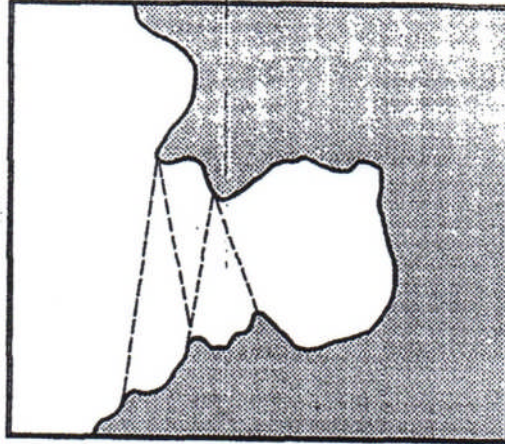
MAP NO. 3530.9 (F) UNITED NATIONS
JANUARY 1989

Bureau des affaires maritimes et du droit de la mer, Op.Cit., p. 34.

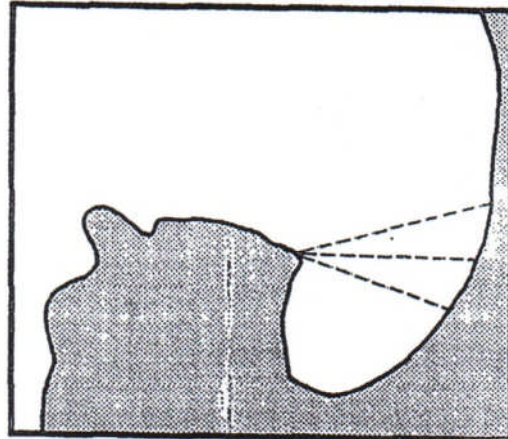
الشكل رقم: (9)

Figure 09 Problèmes relatifs à la définition des points d'entrée naturels d'une baie

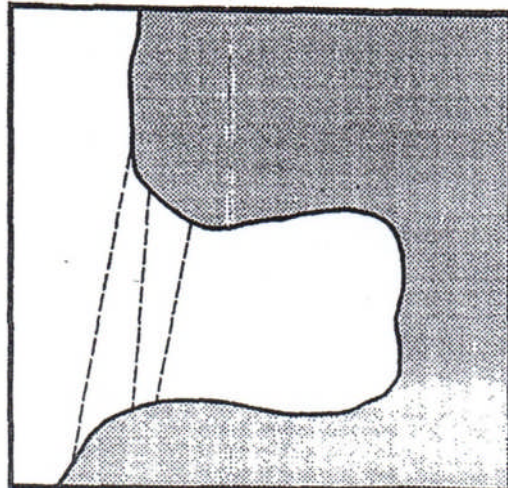
A. Points d'entrée multiples



B. Point d'entrée unique



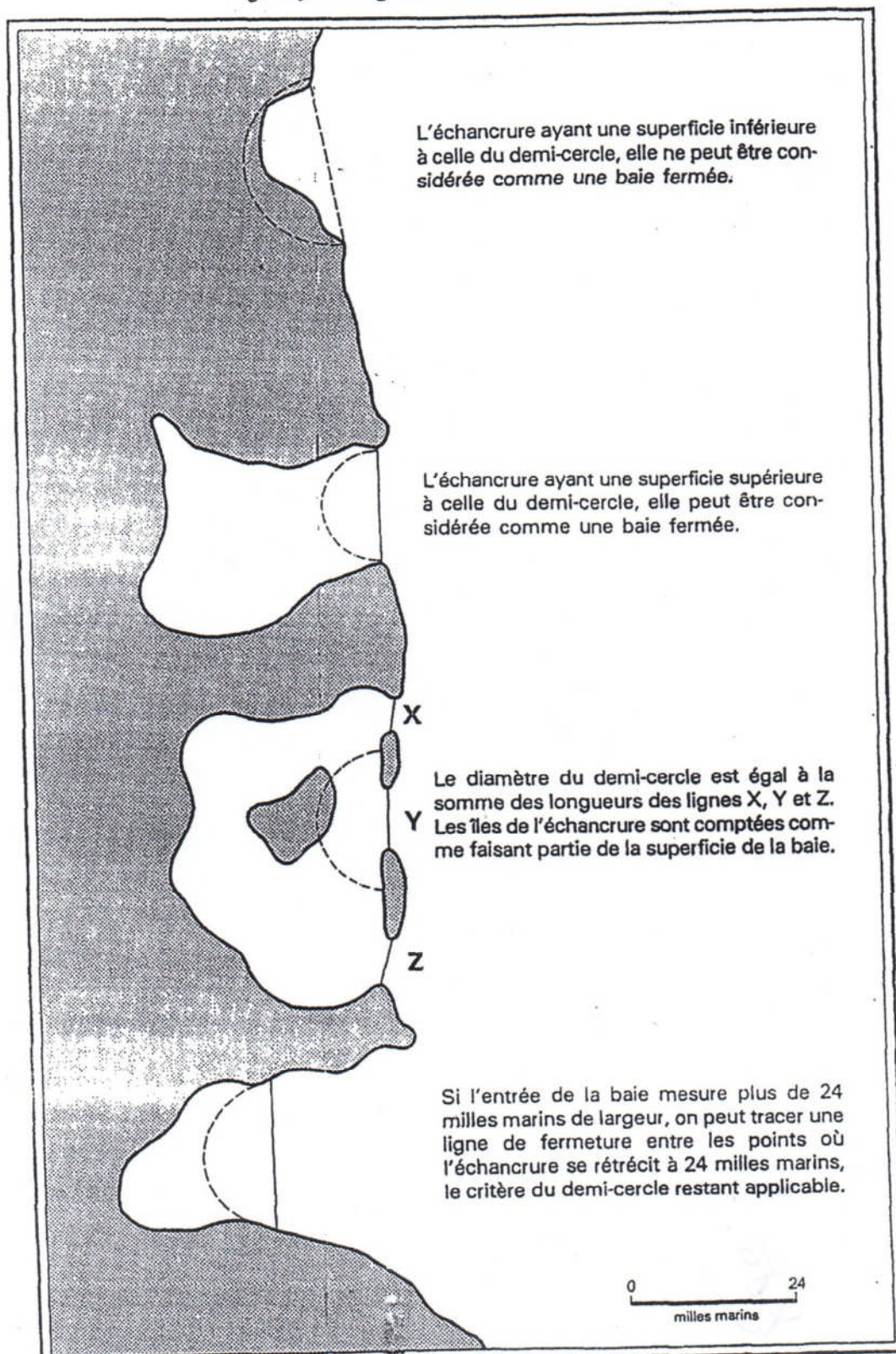
C. Points d'entrée indéfinis



0 12
milles marins
MAP NO. 3530.8 (F) UNITED NATIONS
JANUARY 1989

Bureau des affaires maritimes et du droit de la mer, Op.Cit., p. 33.

Figure 10 Règles de fermeture des baies



MAP NO. 3530.7 (F)
JANUARY 1989

Bureau des affaires maritimes et du droit de la mer, Op.Cit., p. 32.

قائمة المراجع

أولاً: باللغة العربية:

أ- الكتب:

1. إبراهيم العناني، قانون البحار، الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة، 1985.
2. إبراهيم محمد الدمغة، أحكام القانون الدولي للبحار والمحيطات وباطن أرضها خارج حدود الولاية الوطنية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987.
3. أحمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية وسلوك الدول واتفاقية 1982، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006.
4. _____، قضاء محكمة العدل الدولية (2001-2005)، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006.
5. أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998.
6. أسامة كامل عمارة، النظام القانوني لاستغلال الثروات المعدنية الممتدة عبر الحدود الدولية، الشركة المتحدة للنشر والتوزيع، القاهرة، 1980.
7. بدرية عبد الله العوضي، القانون الدولي للبحار في الخليج العربي، الطبعة الأولى، دار التأليف، الكويت، 1967-1977.
8. جابر إبراهيم الراوي، القانون الدولي للبحار وفقاً لاتفاقية قانون البحار لعام 1982 مع دراسة عن الخليج العربي، المكتبة الوطنية، بغداد، 1989.
9. جمال محي الدين، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الخلدونية، الجزائر، 2009.
10. حبيب خدّاش، دروس في القانون الدولي العام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2004.
11. حامد سلطان، عائشة راتب وصلاح الدين عامر، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1978.

12. **حنان جمال سكر**، تحديد المجالات البحرية للدول الساحلية في الخليج العربي، مطبعة الأديب، بغداد، 1980.
13. **سعيد بن سلمان العبري**، النظام القانوني للملاحة في المضائق الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1995.
14. **شارل روسو**، ترجمة شكر الله خليفة وعبد المحسن سعد، القانون الدولي العام، الأهلية للنشر والتوزيع، بيروت، 1982.
15. **صالح محمد محمود بدر الدين**، الالتزام الدولي بحماية البيئة من التلوث، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006.
16. **صلاح الدين عامر**، المنطقة المتاخمة، في قانون البحار الجديد والمصالح العربية، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة، 1977.
17. _____، القانون الدولي للبحار: دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000.
18. **عبد القادر شربال**، البحر الأبيض المتوسط بين السيادة والحرية، دار هومه، الجزائر، 2009.
19. **عبد الكريم علوان**، الوسيط في القانون الدولي العام، الكتاب الثاني، الطبعة الأولى، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1997.
20. **عبد الله الهواري**، الطابع العملي لمنظمة السلطة الدولية لقانون البحار، المكتبة العصرية، المنصورة، 2005.
21. **عبد المنعم عبد الغفار نجم**، تحديد الحدود البحرية وفقا للاتفاقية الجديدة لقانون البحار، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007.
22. **عبد المنعم محمد داود**، مشكلات الملاحة البحرية في المضائق العربية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1989.
23. _____، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، الطبعة الأولى، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1999.
24. **علي إبراهيم**، قانون الأنهار والمجاري المائية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1995.

25. **عمر سعد الله**، القانون الدولي للحدود: مفهوم الحدود الدولية، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائرية، الجزائر، 2003.
26. _____، القانون الدولي للحدود: الأسس والتطبيقات، الجزء الثاني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2003.
27. **عمر عبد الفتاح خليل**، مضيق تيران في ضوء أحكام القانون الدولي ومبادئ معاهدة السلام، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1980.
28. **محسن أفكرين**، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005.
29. **محمد بوسلطان**، مبادئ القانون الدولي العام، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر.
30. **محمد سامي عبد الحميد**، أصول القانون الدولي العام: الحياة الدولية، الطبعة الثالثة، دار المطبوعات الجامعية، القاهرة، 2005.
31. **محمد سامي عبد الحميد**، محمد السعيد الدقاق وإبراهيم أحمد خليفة، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004.
32. **محمد سعاد**، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2010.
33. **محمد طلعت الغنيمي**، الأحكام العامة في قانون الأمم، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1970.
34. _____، القانون الدولي للبحار في أبعاده الجديد، منشأة المعارف، القاهرة، 1998.
35. **محمد صافي يوسف**، المحكمة الدولية لقانون البحار: دراسة تحليلية للجوانب التنظيمية والوظيفية للمحكمة ولأهم الأحكام القضائية الصادرة عنها، دار النهضة العربية، القاهرة، 2003.
36. **محمد البزاز**، حماية البيئة البحرية: دراسة في القانون الدولي، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006.

37. محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة، عمان، 2008.

38. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000.

39. وائل أحمد علام، الاتفاق التنفيذي لاتفاقية قانون البحار، دار النهضة العربية، القاهرة، 2001.

ب- الرسائل الجامعية:

- عوض محمد المر، حق المرور البريء في البحار، رسالة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، 1977.

ج- المقالات:

1. إبراهيم محمد الدمغة، المنظمة الدولية كما وردت في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، قانون البحار والمصالح العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس، 1989، (ص ص. 56-113).

2. اعداد ادريس الضحاك، المصلحة العربية واتفاقية قانون البحار فيما يتعلق بالمحافظة على البيئة البحرية والبحث العلمي ونقل التكنولوجيا، قانون البحار الجديد والمصالح العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس، (ص ص. 86-92).

3. بوكرا إدريس، تطور مفهوم الامتداد القاري، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية الاقتصادية والسياسية، العدد 3 و4، 1988، (ص ص. 858-886).

4. جابر إبراهيم الراوي، تلوث البحار والمسؤولية المترتبة عليه في ظل قانون البحار، قانون البحار الجديد والمصالح العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس، 1989، (ص ص 306-349).

5. جعفر عبد السلام، النظام القانوني للمضايق أمام مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، المجلة المصرية للقانون الدولي، العدد 37، 1981، (ص ص. 113-139).
6. جلال عبد الله معوض، الأبعاد الإنمائية لقانون البحار الجديد ومصالح بلدان العالم الثالث والبلدان العربية مع إشارة خاصة إلى المنطقة الاقتصادية الخالصة، قانون البحار الجديد والمصالح العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس، 1989، (ص ص. 436-499).
7. سامي أحمد عابدين، التراث المشترك للإنسانية في نطاق اتفاقية القطب الجنوبي، المجلة المصرية للقانون الدولي، عدد رقم: 42، 1986، (ص ص. 219-255).
8. سمعان فرج الله، وضع المضايق الدولية في العالم العربي في ضوء اتفاقية قانون البحار لعام 1982، قانون البحار الجديد والمصالح العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس، 1989، (ص ص. 389-435).
9. طيب بن علي، هل القطب الجنوبي ملكية مشتركة للبشرية جمعاء، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية الاقتصادية والسياسية، الجزء 34، رقم 01، 1996، (ص ص. 168-180).
10. عادل أحمد الطائي، حق الدول المتضررة جغرافيا في استغلال المنطقة الاقتصادية الخالصة، قانون البحار الجديد والمصالح العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس، 1989، (ص ص. 357-378).
11. عامر غسان سليمان فاخوري، حق المطاردة الحثيثة في البحر: وضوح في القانون الدولي وصعوبات في التطبيق، مجلة الشريعة والقانون، كلية القانون-جامعة الإمارات العربية، العدد 49، 2012، (ص ص. 287-338).
12. عبد الله قائد، مفهوم القرصنة البحرية وأشكالها في العصور القديمة والحديثة، القرصنة البحرية وأمن الملاحة العربية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الطبعة الأولى، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض، 1990، (ص ص. 13-48).

13. عبد الله الأشعل، النزاع اليوناني حول الجرف القاري في بحر ايجه، المجلة المصرية للقانون الدولي، عدد 37، 1981، (ص ص. 185-211).
14. عصام الدين مصطفى بسيم، حول نظام قانوني للبحار ذات الطبيعة الخاصة المتميزة (البحار المحصورة وشبه المحصورة)، المجلة المصرية للقانون الدولي، العدد 37، 1981، (ص ص. 153-163).
15. علي مراح، تحديدات المجالات البحرية في القانون الدولي، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية، الجزء: 35، رقم: 04، 1997، (ص ص. 963-1031).
16. مايا خاطر، الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 27، العدد 4، 2011، (ص ص. 265-279).
17. محمد المولدي مرسيت، تسوية المنازعات في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار والدور الذي ينتظر المحكمة الدولية لقانون البحار، قانون البحار الجديد والمصالح العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس، 1989، (ص ص. 21-55).
18. محمد يوسف علوان، النظام القانوني لقاع البحار والمحيطات وياطن أرضها خارج حدود الولاية الوطنية "التراث المشترك للإنسانية"، المجلة الجزائرية، رقم 02، 1986، (ص ص. 329-410).
19. مفيد شهاب، قانون البحار الجديد والمضايق المستخدمة للملاحة الدولية، قانون البحار الجديد والمصالح العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس، 1989، (ص ص. 500-511).

د- النصوص التنظيمية:

- 1- مرسوم رئاسي رقم: 96-53 المؤرخ في 22 جانفي 1996، يتضمن التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ج.ر.ج.ج، صادرة في 24 جانفي 1996، ع 06. (لم ينشر مضمون الاتفاقية).

2- مرسوم رئاسي رقم 03-273 مؤرخ في 14 أوت 2003، يتضمن التصديق على الاتفاق حول الترتيبات المؤقتة المتعلقة بضبط الحدود البحرية بين الجمهورية الديمقراطية الشعبية والجمهورية التونسية، الموقع بالجزائر في 11 فيفري 2000 وملحقه الموقع بالجزائر في 7 أوت 2002، ج.ر.ج.ج، صادرة في 17 أوت 2003، ع 49.

3- مرسوم رئاسي رقم 04-344 مؤرخ في 6 نوفمبر 2004، يؤسس منطقة متاخمة للبحر الإقليمي، ج.ر.ج.ج، صادرة في 7 نوفمبر 2004، ع 70.

4- مرسوم رقم 63-403 مؤرخ في 12 أكتوبر 1963 الذي يحدد نطاق المياه الإقليمية الجزائرية، ج.ر.ج.ج، صادرة في 15 أكتوبر 1963، ع 76.

5- مرسوم رقم 72-194 مؤرخ في 5 أكتوبر 1972، يتضمن تنظيم مرور السفن الحربية الأجنبية بالمياه الإقليمية الجزائرية وتوقفها بالموانئ الجزائرية في زمن السلم، ج.ر.ج.ج، صادرة في 27 أكتوبر 1972، ع 86.

6- مرسوم رقم 84-181 مؤرخ في 4 أوت 1984 يحدد الخطوط الأساسية التي يقاس انطلاقا منها عرض المناطق البحرية التي تخضع للقضاء الجزائري، ج.ر.ج.ج، صادرة في 7 أوت 1984، ع 32.

7- مرسوم تنفيذي رقم 96-55 مؤرخ في 22 جانفي 1996، يتضمن التعليق المؤقت لممارسة السفن حق المرور غير المضر في مناطق محددة من المياه الإقليمية وينظم الملاحة في الحدود البحرية لبعض الموانئ، ج.ر.ج.ج، ع 06.

8- قرار مؤرخ في 27 جانفي 2004، يحدد الخطوط المرجعية التي تحدد انطلاقا منها مناطق الصيد البحري، ج.ر.ج.ج. صادرة في 28 مارس 2004، ع 19.

ثانيا: باللغة الفرنسية:

A- OVRAGES:

1. BEKCHI Mohammed Abdelwahab, Droit international public avec référence a la pratique algérienne: territoire et espaces, Fascicule 2, Office des Publications Universitaires, Alger, 1986.

2. BUREAU DES AFFAIRES MARITIMES ET DU DROIT DE LA MER,

Le droit de la mer, Lignes de bases : Examen des dispositions relatives aux lignes de base dans la convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Nations Unies, New York, 1989.

3. Division des affaires maritimes et du droit de la mer, Bureau des affaires juridique, Droit de la mer, Bulletin N° 78, Nations Unies, New York, 2013.

4. Dupuy René-Jean, L'océan partagé, Analyse d'une négociation, Pedone, Paris, 1979.

5. DUPUY Pierre-Marie, Droit international public, 3^e édition, Dalloz, Paris, 1995.

6. ESPALIU BERDUD Carlos, le passage inoffensif des navires de guerre étrangers dans la mer territoriale : Portée du régime contenu dans la convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Bruylant, Bruxelles, 2007.

7. GIDEL Gilbert, Le droit international public de la mer, le temps de paix, Tome III, (la mer territoriale et la zone contigüe), Paris, Maillotée-Châteauroux-Sirey, 1934.

8. LANGAVANT E, Droit de la mer : le droit des richesses marines, Cujas, Paris, 1985.

9. LE GRESLEY Eric, la convention sur le droit de la mer, bibliothèque du parlement, février 1993.

10. LUCCHINI Laurent et VOELKEL Michel, Droit de la mer : la mer et son droit, les espaces maritimes, Tome I, Pedone, paris.

11. MOSTEFA KARA BOSALI Naima, Institutions internationales, Office des Publications universitaires, Alger, 1985.

12. Nations Unies, Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, texte suivi de l'Acte final de la troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer et accompagné d'un index, New York, 1984.

13. Nations unies, le droit de la mer : déclarations concernant la convention des Nations Unies sur le droit de la mer et l'Accord relatif à l'application de la partie XI de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982, New York, 1997.

14. QUOC DINH Nguyen, DAILLIER Patrick et PELLET Alain, Droit international public, 5^e édition, L.G.D.J, Paris, 1994.

15. SEMMAR Saad Eddine, Les délimitations internationales question des fonds marins, Dahlab, Algérie, 1990

16. SINKONDO Marcel, Droit international public, Ellipses, Paris, 1999.

17. VINCENT Philippe, Droit de la mer, Larcier, Paris, 2008.

B- THESES

1. BOUTOUCHENT Abdennour, les incidences du nouveau droit de la mer sur la navigation et les transports maritimes, Thèse de doctorat, faculté de droit et des sciences économiques, Université de Montpellier I, juin 1991.

2. CAPPE André, Le principe de la liberté de la mer, thèse pour le doctorat d'Etat en droit, université de droit, d'économie et de sciences sociales de Paris II, Mars 1979.

3. LARABA Ahmed, L'Algérie et la droit de la mer, thèse pour le doctorat D'Etat, Institut de droit et des Sciences Administratives, Université D'Alger, 1985.

4. MOROSOLI Anthony, les dérogations à la règle de la compétence exclusive de l'Etat du pavillon en haute mer, Thèse de doctorat, université paris 1 panthéon-Sorbonne, le 07 juin 2004.

5. **SAADE Leila**, La loi du pavillon en droit pénal, Thèse de doctorat, université de droit, d'économie et de science sociales de Paris 2, 27 juin 1990.

C– ARTICLES:

1. **ABDMOULEH Maher**, « action humanitaire et agression armée (Marmara face au blocus de gaza) », in : Revue européenne du droit social, (pp. 10-44).

2. **ACCIOLY Hildebrando**, « la liberté des mers et le droit de pêche en haute mer », in : Revue Générale De droit International Public, Tome LX, 1957, (pp. 193-202).

3. **ALFERINK Alex Oude**, « Délimitation maritime en mer noire (Roumanie c. Ukraine) », in : <http://www.Justicelahaye.net>, pp. 1-4.

4. **BARDONNET Daniel**, « la largeur de la mer territoriale : Essai sur le rôle des facteurs d'opportunité dans la formation de la règle de droit », in : Revue Générale De droit International Public, Tome LXVI, 1962, (pp. 34-115).

5. **BEKKOUCHE Adda**, « la récupération du concept de patrimoine commun de l'humanité par les pays industrialisés », in : Revue Belge De Droit International, 1987, (pp. 124-137).

6. **BENCHIKH Madjid**, « L'intégration de la notion de patrimoine commun de l'humanité dans le système de relations dominant de notre époque analyse du régime juridique de l'exploitation des fonds des mers (Annexe II du Texte de négociation composite) », in : Revue algérienne des sciences juridiques économiques et politiques, Vol XV, N° 2, 1978, (pp. 239-261).

7. **BESANCON Jean**, « Le canal de suez », in : Annales De Géographie, Vol 63, N° 338, (pp. 302-303).

8. **BIERZANEK Remigius**, « La nature juridique le la haute mer », in : Revue Générale De droit International Public, tome LXV, 1961, (pp. 233-259).
9. **CAFLISCH Lucius**, « Les zones maritimes sous juridiction nationale, leurs limites et leur délimitation », in : Le nouveau droit de la mer, publications de la R.G.D.I.P., N° 39, Pedone, Paris, 1983, (pp. 35-118).
10. _____, «La délimitation des espaces maritimes entre États dont les côtes se font face ou sont adjacentes», in : *Traité du nouveau droit de la mer*. Éditeur : Economica et Bruylant, collection Droit international, Bruxelles-Paris, 1979, (pp 389-390).
11. **CHARLIER R.-E.**, « Résultats et enseignement des Conférences du droit de la mer (Genève 1958 et 1960) ». in : Annuaire français de droit international, Vol 6, 1960. (pp. 63-76).
12. **DECAUX Emmanuel**, « L'accord anglo-irlandais à la délimitation du plateau continental et ses effets à l'égard de pays tiers », in : Annuaire français de droit international, Vol 36, 1990, (pp 757-776).
13. **DE HARTINGH France**, « la position française a l'égard de la convention de Genève sur le Plateau continental », in : Annuaire français de droit international, Vol II, 1965, (pp. 725-734).
14. **DEVAUX-CHARBONNEL Jean**, « Le plateau continental du Royaume-Uni et la Convention internationale de Genève de 1958 », in : Annuaire français de droit international, Vol 10, 1964, (pp. 705-717).
15. **DIPLA Haritini**, « Les règles de droit international en matière de délimitation fluviale : remis en question », in : Revue Générale De Droit International Public, Tome 89, 1985/3, (pp. 589-624).

16. **FRACIS WODIE Vangah**, « La haute mer », in : Droit international, Bilan et perspectives, Tome 2, Pedone, Paris, (pp.947–975).
17. **GAUTIER–AUDBERT Agnès**, « Domaine maritime international », in : juris–Classeur du droit international, Vol 2, Fascicule. 140, 2002, (pp. 1–20).
18. **GAUTRON Jean–Claude**, « Création d’une chambre au sein de la Cour internationale de justice, mesures et médiation provisoires dans le différend frontalier entre le Burkina–Faso et le mali », in : Annuaire français de droit international, Vol 32, 1986, (pp. 192–214).
19. **GAZALA Julien**, « Retour sur les méthodes de délimitation juridictionnelle d’espaces maritimes mises en œuvre dans quelques affaires récentes », in : Annuaire français de droit international. Vol LIV, 2008, (pp. 411–427).
20. **GRAILLOT Hélène**, « Les mers, théâtre et enjeu de conflits », in : Revue française de science politique, Vol 20, N° 4, (pp. 715–740).
21. **GAUTIER Philippe**, « De 1982 à 1994 : les étapes d’une modification « singulière » de la partie XI de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 », in : Revue Belge Du Droit International., 1995/1, (pp. 57–77).
22. **GUTIERREZ CASTILLO Victor Luis**, « La zone contigüe dans la convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 », in : Annuaire Du Droit de la Mer, Tome VII, 2002, (pp. 145–164).
23. **HIGHET Keith**, « Les « principes équitables » en matière de délimitation maritime », in : Revue Québécoise de Droit International, Vol 5, 1988, (pp. 275–289).
24. **H. OXMAN Bernard**, « le régime des navires de guerre dans le cadre de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer », in : Annuaire Français de Droit international, Vol 28, N° 1, 1982, (pp. 811–

850).

25. THIERRY Hubert, « Les Etats privés de littoral maritime », in : Revue Générale De droit International Public, 1958, (pp. 610–617).

26. JAGOTA S.P, « Les fonds marins Au-delà des limites des juridictions nationales », in : Droit international, Bilan et perspectives, Tome 2, Pedone, Paris, (pp.977–1009).

27. J. BEER–GABEL, « L'exploitation du fonds des Mes dans l'intérêt de l'humanité chimère ou réalité ? », in : Revue Générale De droit International Public, Tome 81, 1977/1, (pp. 165–230).

28. J. Blociszewski, « Le ciel de la mer ; un conflit de frontières entre l'Autriche et la Hongrie réglé par jugement arbitral », in : Revue Générale De droit International Public, Tome X, 1903, (pp. 419–425).

29. KARAGIANNIS Syméon, « La succession D'Etats et le droit de la mer : les zones maritimes de l'Etat successeur », in : Revue belge de droit international, Vol XXXIX, N° 2, 2006, Bruylant, Bruxelles, (pp. 459–506).

30. KOLB Robert, « L'interprétation de l'article 121, paragraphe 3, de la convention de Montego Bay sur le droit de la mer : (les rochers qui ne prêtent pas à l'habitation humaine ou à une vie économique propre...) », In : Annuaire français de droit international, Vol 40, N° 1, 1994, (pp. 876–909).

31. KOVAR Robert, « Les accords conclus au sujet du Savannah et la responsabilité civile des exploitants de navires nucléaires », Annuaire français de droit international, Vol 11, 1965, (pp. 783–809).

32. KRULIC Joseph, « Le problème de la délimitation des frontières slovéno-croates dans le Golfe de piran », Balkanologie, Vol 1–2, 2002, (pp. 69–73).

33. LADREIT DE LA CHARRIERE René, La zone économique forçais de 200 milles, in : Annuaire français de droit international, Vol 22, 1976, (pp. 641–652).

- 34. LAGANE Yves**, « Du droit de passage inoffensif à l'interdiction de passage incognito », in : Revue La Baille, N° 288, juin 2005, (pp. 1-3).
- 35. LALONDE Suzanne**, « la frontière maritime dans l'archipel arctique : un Garde-fou essentiel pour le Canada », in : Annuaire français de droit international, Vol 53, 2007, (pp. 609-639).
- 36. LARABA Ahmed**, « La délimitation des espaces marins », Revue Algérienne des Sciences Juridiques Economiques et Politiques, Vol XV, N° 2, 1978.
- 37. LASSERRE Frédéric**, « Les détroits maritimes : réflexion sur des stratégies majeurs », in : Cahiers de géographie du Québec, Vol 48, N° 135, 2004, (pp. 279- 286).
- 38. LALY-CHEVALIER Caroline**, « lutte contre la piraterie maritime et droit de l'homme », in : Revue belge de droit international, 2009/1, (pp. 5-51).
- 39. LUCCHINI Laurent**, « Une nouvelle vague de nationalisme maritime : quelques réponses de la pratique étatique », in : droit de la mer, Pedone, Paris, 1990, (pp. 19- 60).
- 40. _____**, « L'article 76 de la convention des Nations Unies du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer », in : le plateau continental étendu aux termes de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 ; Optimisation de la demande, Pedone, Paris, 2004, (pp. 9-29).
- 41. MARFFY-MANTUANO Annick de**, « La commission des limites du plateau continental : cette mal connue », in : Le plateau continental dans ses rapports avec la zone économique exclusive, Pedone, Paris, 2005, (pp. 131-143).

42. COIDAN Marina, « la répression des émissions de radiodiffusion effectuées par des stations hors des territoires nationaux–Législations nationales et accord européen », in : Annuaire français de droit international, Vol 12, 1966, (pp. 470–502).

43. MENSBRUGGHE Yves van der, « le pouvoir de police des Etats en haute mer », in : Revue belge de droit international, 1975, (pp. 57–101).

44. _____, « Le contrôle de certains navires entrant dans les ports maritimes de la communauté ou en sortant : Etat de la question », in : droit de la mer, A. Pedone, Paris, 1992, (pp. 51–64).

45. _____, « le pouvoir de police des Etats en haute mer », in : Revue belge de droit international, 1975, (pp. 57–101).

« La relation entre le plateau continental et la zone économique exclusive », in : le plateau continental étendu aux termes de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 ; Optimisation de la demande, A. Pedone, Paris, 2004, (pp. 5–35).

46. MEESE Richard, « La délimitation du plateau continental Au-delà des 200 milles », in : le plateau continental étendu aux termes de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 ; Optimisation de la demande, A. Pedone, Paris, 2004, (pp. 181–229).

47. _____, « Les délimitations du plateau continental au-delà des 200 milles (Illustration du propos par le plateau continental prolongé entre le détroit de Gibraltar et la frontière Mauritanie/Sénégal), in : le plateau continental étendu aux termes de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 ; Optimisation de la demande, A. Pedone, paris, 2004, (pp. 145–162).

48. MOMTAZ Djamchid, « La question des détroits à la IIIe Conférence du droit de la mer », in : Annuaire français de droit international, Vol 20, N° 1, 1974, (pp. 841-859).

49. _____, « La piraterie », in : droit international pénal, 2 éd, A. Pedone, paris, 2012, (pp. 367-370).

50. MUSELLEC Patrick et PONROY Jean-Sylvain, « La mesure de l'épaisseur des sédiments », in : le plateau continental étendu aux termes de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 ; Optimisation de la demande, A. Pedone, Paris 2004, (pp. 141-146).

51. SAVINI Michel, « la réglementation de la pêche en haute mer par l'assemblée générale des N.U. à propos de la Résolution 44/225 sur les grands filets maillants dérivants », in : Annuaire français de droit international, Vol 36, 1990, (pp. 177-778).

52. NANDAN Satya, « Le nouveau régime juridique de la mer », in : Droit international, Bilan et perspectives, Tome 2, A. Pedone, Paris, 1991, (pp.895-905).

53. ORREGO VICUNA Francisco, « la zone économique exclusive dans la législation et la pratique des Etats », in : droit de la mer 2, A. Pedone, paris, 1990, (pp. 05-56).

54. PATRIAT Martin, « Les marges continentales », in : le plateau continental étendu aux termes de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 ; Optimisation de la demande, A. Pedone, Paris, 2004, (pp. 87-102).

55. PERRET Daniel, « notes sur la piraterie moderne en méditerranée Sud-Est Asiatique », in : Archipel, Vol 56, 1998, pp. 122-130.

56. **PONROY Jean-Sylvain**, « La mesure de l'épaisseur des sédiments », in : le plateau continental étendu aux termes de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 ; Optimisation de la demande, A. Pedone, paris, 2004, (pp. 141-146).
57. _____, « La construction des lignes de formules et de contraintes », in : le plateau continental étendu aux termes de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 ; Optimisation de la demande, A. Pedone, paris, 2004, (pp. 47-69).
58. **PULVENIS Jean-François**, « La notion d'Etats géographiquement désavantagés et le nouveau droit de la mer », in : Annuaire français de droit international, Vol 22, 1976, (pp. 678-719).
59. **QUENEUEC Jean-Pierre**, « La proclamation Reagan sur la zone économique exclusive des États- Unis », in : Annuaire français de droit international, Vol 29, 1983, (pp. 710-714).
60. _____, « Chronique du droit de la mer : la réglementation du passage des étrangers dans les eaux territoriales française », in : Annuaire français de droit international, Vol 31, 1985, (pp. 783-789).
61. **RIGALDIES Francis**, « Les lignes de base dans le droit de la mer contemporain », in : Revue Juridique Thémis., vol 35, 2001, (pp. 2-82).
62. **ROEST Walter R. et PONROY Jean-Sylvain**, « De quelques problèmes spécifiques de l'article 76 », in : INDEMER, A. Pedone, Paris, 2004, (pp. 71-83).
63. **ROEST Walter R.**, « gravimétrie et magnétisme : preuve du contraire et épaisseur des roches sédimentaires », in : Le plateau continental dans ses rapports avec la zone économique exclusive, A. Pedone, Paris, 2005, (pp. 119-139).

64. **SCHROETER François**, « Le système de délimitation dans les fleuves internationaux », in : Annuaire français de droit international, Vol 38, N° 1, 1992, pp. 948–982.
65. **SCOVAZZI Tullio**, « La ligne de base de la mer territoriale dans l’arctique canadien », in : Annuaire français de droit international, Vol 33, 1987, (pp. 663–680).
66. _____, « L’établissement de systèmes de lignes de base droites de la mer territoriale : les règles et la pratique », in : Annuaire Du Droit De La Mer., Tome II, (pp. 160–176).
67. **SYMONIDES Janusz**, « Le plateau continental », in : Droit international, Bilan et perspectives, Tome 2, A. Pedone, Paris, (pp. 931–944).
68. **TAVERNIER Paul**, « Les Nouveaux Etats Sans Littoral d’Europe et d’Asie et L’accès A La Mer », in : Revue Générale De droit International Public, T. 97, 1993/3, (pp. 727–742).
69. **TREVES Tullio**, « convention des Nations Unies sur le droit de la mer », United Nations, 2009, in : www.un.org/law/avl, (pp. 1–7).
70. _____, « La communauté européenne et la zone économique exclusive », in : Annuaire français de droit international, Vol 22, 1976, (pp. 653–677).
71. **TREVES Tullio**, « La limite extérieure du plateau continental : évolution récente de la pratique », in : Annuaire français de droit international, Vol 35, 1989, (pp. 724– 735).
72. _____, « Codification du droit international et pratique des Etats dans le droit de la mer », in : Recueil des cours de l’Académie de droit international de La Haye, 1990, (pp. 13–235).

73. TREVES Tullio, « La pêche en haute mer et l'avenir de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer », in : Annuaire français de droit international, Vol 38, 1992, (pp. 885–904).

74. VIGNES Daniel, « Les déclarations faites par les Etats signataires de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, sur la base de l'article 310 de cette convention », Annuaire français de droit international, Vol. XXIX, 1983, (pp. 715–748).

75. _____, « La fin du schisme des fonds marins a propos de la réunion de l'Assemblée générale des Nations Unies en session extraordinaire des 27, 28 et 29 juillet 1994 relative à la convention sur le droit de la mer », in : Revue Belge Du Droit International., 1995/1, (pp. 153–163).

76. VOELCKEL Michel, « Aperçue de quelque problème technique concernant la détermination des frontières maritimes », in : Annuaire français de droit international, Vol 25, N° 1, 1979, (pp. 693–711).

77. _____, « Les cartes marines dans la convention de Montego Bay », in : droit de la mer, A. Pedone, Paris, 1990, pp. 93–102.

78. _____, « Les lignes de base dans la convention de Genève sur la mer territoriale », in : Annuaire français de droit international, Vol 19, N° 1, 1973, (pp. 820– 836).

79. YOUSSEF Samy, « La mesure de la bathymétrie et la détermination du pied du talus », in : le plateau continental étendu aux termes de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 ; Optimisation de la demande, A. Pedone, paris, 2004, (pp. 103–117).

80. ZENG ZHANG Hong, « La mer adjacente », in : Droit international, Bilan et perspectives, Tome 2, Pedone, Paris, 1991, (pp.907-929).

D– traités internationaux:

1. Convention sur la mer territoriale et la zone contigüe 1958, Nations Unies, Recueil des Traités, Vol. 516, p. 205.
2. Convention sur le plateau continental 1958, Nations Unies, Recueil des Traités, Vol. 499, p. 311.
3. Convention sur la pêche et la conservation des ressources biologiques de la haute mer 1958, Recueil des Traités, vol. 559, Nations Unies, 2005, p. 285.
4. Convention sur la haute mer 1958, Recueil des Traités, vol. 450, Nations Unies, 2005, p. 82.
5. Protocole de signature facultative concernant le règlement obligatoire des différends 1958, Recueil des Traités, vol. 450, Nations Unies, 2005, p. 171.
6. Convention des Nations unies sur le droit de la mer dite de Montego bay (1982), in : [www. ifm.free.fr](http://www.ifm.free.fr), pp.1-151.
7. Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982, A/RES/48/263, pp. 3-22.

E– jurisprudence:

1– Cour permanente d'arbitrage:

- C.P.A., Affaire Grisbadarna, (Norvège c. Suède), sentence, du 23 octobre 1909, Recueil des sentences arbitrales.

– C.P.A., Affaire des pêcheries des cotes septentrionales de l’atlantique, (Les Etats– Unis c. La Grande–Bretagne), Sentence du 7 septembre 1910.

2– Cour permanente de justice internationale:

– C.P.J.I., Arrêt du 17 aout 1923, Affaire de Wimbledon, série. A. N° 1.

– C.P.J.I., Arrêt du 7 septembre 1927, Affaire du « LOTUS », Série. A. N° 10.

3– Cour internationale de justice:

– Affaire du détroit de Corfou, Arrêt du 9 avril 1949 : C.I.J., Recueil 1949.

– Affaire du détroit de Corfou, Arrêt du 15 décembre 1949 : C.I.J., Recueil 1949.

– Affaire des pêcheries, Arrêt du 18 décembre 1951 : C.I.J., Recueil 1951.

– Plateau continental de la mer du nord, arrêt, C.I.J., Recueil 1969.

– Plateau continental (Tunisie/Jamahiriya arabe Libyenne), Arrêt, C.I.J., Recueil 1982.

– Activités militaires et paramilitaires au Nicaragua et contre celui-ci (Nicaragua c. Etats–Unis d’Amérique), fond, Arrêt. C.I.J., Recueil 1986.

– Recueil de la C.I.J., Différend frontalier terrestre, insulaire et maritime (el Salvador/Honduras : Nicaragua (Intervenant)), Arrêt du 11 septembre 1992, Rôle général N° 75.

– Délimitation maritime et questions territoriales entre Qatar et Bahreïn, fond, arrêt, C.I. J., Recueil 2001.

– Frontière terrestre et maritime entre le Cameroun et le Nigéria (Cameroun c. Nigéria ; Guinée équatoriale (intervenant), arrêt, C.I. J., Recueil 2002.

– Recueil de la C.I.J., Arrêt relative a la délimitation maritime en mer noire (Roumanie c. Ukraine), du 3 février 2009, Rôle général N° 132.

4– tribunal international du droit de la mer :

– Affaire du navire « SAIGA », (saint-Vincent-et les grenadines c. guinée), arrêt du 4 décembre 1997, Rôle des affaire No. 1.

– Affaire du navire « SAIGA », (saint-Vincent-et les grenadines c. guinée), arrêt du 1 juillet 1999, Rôle des affaires No. 2.

F. Documents :

1– Résolutions de l'Assemblée générale des Nations Unies :

– **A/RES/44/225** (22 décembre 1989), concernant La pêche aux grands filets pélagiques dérivant et ses conséquences sur les ressources biologiques des océans et des mers.

– **A/RES/44/27** (22 novembre 1989), concernant la Politique d'apartheid du gouvernement sud-africain.

– **174 (II)** (21 novembre 1947), concernant la Création d'une commission de droit international.

– **374 (IV)** (6 décembre 1949), concernant la Recommandation de la Commission du droit international de faire figurer le régime des eaux territoriales sur la liste des matières prioritaires.

– **1028 (XI)** (20 février 1957), concernant les Pays sans littoral et l'expansion du commerce international.

– **1105 (XI)** (21 février 1957), concernant la Conférence internationale de plénipotentiaires chargée d'examiner le droit de la mer.

- **1307 (XIII)** (10 décembre 1958), concernant la Convocation d'une deuxième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer.
- **1514 (XV)** (14 décembre 1960), concernant la Déclaration sur l'Octroi de l'indépendance aux pays et aux peuples coloniaux.
- **2467 (XXIII)** (21 décembre 1968), concernant la Question de l'affectation à des fins exclusivement pacifiques du fond des mers et des océans ainsi que de leur sous-sol, en haute-mer, au delà des limites de la juridiction nationale actuelle et exploitation de leurs ressources dans l'intérêt de l'humanité.
- **2748 (XXV)** (17 décembre 1970), concernant la Déclaration des principes régissant le fond des mers et des océans, ainsi que leur sous-sol, au-delà des limites de la juridiction nationale.
- **2749 (XXV)** (17 décembre 1970), concernant la Déclaration des principes régissant le fond des mers et des océans, ainsi que leur sous-sol, au-delà des limites de la juridiction nationale.
- **2750 (XXV)** (17 décembre 1970), concernant l'Affectation à des fins exclusivement pacifiques du fond des mers et des océans ainsi que de leur sous-sol, en haute-mer, au delà des limites de la juridiction nationale actuelle et exploitation de leurs ressources dans l'intérêt de l'humanité, et convocation d'une conférence sur le droit de la mer.
- **3067 (XXVIII)** (16 novembre 1973), concernant l'Affectation à des fins exclusivement pacifiques du fond des mers et des océans ainsi que de leur sous-sol, en haute-mer, au delà des limites de la juridiction nationale actuelle et exploitation de leurs ressources dans l'intérêt de l'humanité, et convocation de la troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer.
- 7- **3314 (XXIX)** (14 décembre 1974), concernant la Définition de l'agression.

2- Rapports du secrétaire général des Nations Unies :

- **A/48/950**, Consultations du Secrétaire général sur les questions non réglées concernant les dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer relatives à l'exploitation minière des fonds marins. (9 juin 1994).
- **A/53/456**, Les océans et le droit de la mer. (5 octobre 1998).
- **A/67/79/Add.2**, La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et ses accords d'application. (7 novembre 2012).

3- Documents de la première Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer (24 Février – 27 Avril 1958) :

- Document : A/CONF.13/L.30

Union des Républiques socialistes soviétiques: proposition.

- Document : A/CONF.13/L.34

Huitième rapport du Comité de rédaction de la Conférence: règlement judiciaire des différends.

- Document : A/CONF.13/L.56

Résolutions adoptées par la Conférence des Nations Unies sur le Droit de la mer.

- Document : A/CONF.13/C.1/L.6

France : Proposition (Articles 2, 4, 14, 15, 17, 20 et 21).

- Document : A/CONF.13/C.1/L.13

Philippines : Proposition (Article 66).

- Document: A/CONF.13/C.1/L.26

Portugal: Proposition (article 15).

- Document: A/CONF.13/C.1/L.32

Grèce: proposition (article 18).

- Document : A/CONF.13/C.1/L.39

U.S.A : Proposition (Article 17).

– **Document: A/CONF.13/C.1/L.45**

Mexique: Proposition (article 18)

– **Document: A/CONF.13/C.1/L.37**

Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord: proposition révisée (article 24).

– **Document : A/CONF.13/C.1/L.41**

U.S.A : Proposition (Article 20)

– **Document: A/CONF.13/C.1/L.44**

Romanie: Proposition (articles 17 et 22).

– **Document: A/CONF.13/C.1/L.54**

Yougoslavie: Proposition (article 66).

– **Document: A/CONF.13/C.1/L.70**

Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, et les Etats-Unis d'Amérique: proposition (article 17).

– **Document: A/CONF.13/C.1/L.77**

Canada: Proposition (articles 3 et 66).

– **Document: A/CONF.13/C.1/L.78**

Pologne: proposition (article 66).

– **Document: A/CONF.13/C.1/L.82 et Corr.1**

Colombie: Proposition (articles 1, 2, 3 et 66).

– **Document: A/CONF.13/C.1/L.84**

République de Corée: Proposition (article 66).

– **Document: A/CONF.13/C.1/L.88**

Turquie: proposition (article 20).

– **Document: A/CONF.13/C.1/L.133**

Texte de l'article 37.

– **Document: A/CONF.13/C.1/L.139**

Pérou: Proposition (article 1 et 66).

– **Document: A/CONF.13/C.1/L.141**

Mexique: Proposition (article 66).

– **Document: A/CONF.13/C.2/L.20/Rev.1 et L.61/Rev.1**

Proposition révisée (article 47): la Pologne et la Yougoslavie.

– **Document: A/CONF.13/C.2/L.95**

Inde: proposition (article 47).

– **Document: A/CONF.13/C.2/L.115**

République fédérale d'Allemagne: proposition (article 47 et 48).

– **Document: A/CONF.13/C.2/L.4**

Mexique ; proposition (article 47).

– **Document: A/CONF.13/C.2/L.89**

Islande: proposition (article 47).

– **Document: A/CONF.13/C.2/L.95**

Royaume-Uni de Grande-Bretagne et Irlande du Nord: proposition (article 47 et 48).

4– Documents de la Deuxième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer (17 Mars – 26 Avril 1960) :

– **Document : A/CONF.19/L.4**

Canada: proposition.

– **Document : A/CONF.19/C.1/L.10**

Canada et Etats-Unis d'Amérique: proposition.

– **Document : A/CONF.19/L.11**

Canada et Etats-Unis d'Amérique: proposition.

– **A/CONF.19/C.1/SR.21**

Vingt-et-unième réunion du Comité plénier Examen des questions de la largeur de la Limite de la mer territoriale et de la pêche, conformément à La résolution 1307 (XIII) adoptée par l'Assemblée général Le 10 Décembre 1958.

5. Documents du Sous-comité des fonds marins:**- A/AC.138/25**

Projet de Convention des Nations Unies sur le fond des mers Région Internationale: Document de travail présenté par les États-Unis (3 Août 1970).

- A/AC.138/33

Projet de statut d'une autorité internationale des fonds marins : présenté par la République-Unie de Tanzanie.

- A/AC.138/43

Projet d'articles provisoire d'un traité sur l'utilisation des fonds marins à des fins pacifiques : présenté par le URSS (22 Juillet 1971).

- A/AC.138/45

Document de travail présenté par la délégation de la République populaire de Bulgarie relatif à la liste des sujets et des questions relatives au droit de la mer (29 Juillet 1971).

- A/AC.138/SC.I/L.18

Projet de rapport (1ère partie) (7 Août 1972).

- A/AC.138/SC.I/SR.32-47

Comptes rendus des 32^{ème} à 47^{ème} réunions.

- A/AC.138/SC.II/L.5

Projet de rapport (20 Août 1971).

- A/AC.138/SC.II/L.18 L.18/Corr.1

Projet d'articles sur la navigation dans la mer territoriale, y compris les détroits servant à la navigation internationale présenté par : la Grèce, Chypre, l'Indonésie, la Malaisie, le Maroc, les Philippines, l'Espagne et le Yémen (27 Mars 1971).

– **A/AC.138/SC.II/L.27 et Corr. 1–2.**

Document de travail présenté par les délégations de l'Équateur, le Panama et le Pérou.

– **A/AC.138/SC.II/L.28**

L'avant-projet d'articles sur la délimitation de la compétence de l'Etat côtier dans l'espace de l'océan et sur les droits et les obligations des Etats côtiers dans la zone relevant de leur compétence (16 Juillet 1973).

– **A/AC.138/SC.II/L.39**

Projet d'articles présenté par : la Afghanistan, l'Autriche, la Belgique, la Bolivie, le Népal et Singapour (16 Juillet 1973).

– **A/AC.138/SC.II/L.40**

Projet d'articles sur la zone économique exclusive présenté par : l'Algérie, le Cameroun, Éthiopie, Ghana, Kenya, Libéria, Madagascar, Maurice, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Tunisie, République-Unie de Tanzanie et le Zaïre: (16 Juillet 1973).

– **A/AC.A38/SC.II/L.42**

Projets d'articles relatifs au passage dans la mer territoriale présenté par le Fidji (19 Juillet 1973).

– **A/AC.138/SC.II/L.58**

Projet de rapport (première partie), 16 Août 1973.

– **A/AC.138/SC.II/L.60**

Projet d'articles sur la pêche présenté par le Zaïre (17 Août 1972).

– **A/AC.138/SC.II/L.62**

Projet d'articles sur les arrangements régionaux présenté par l'Iran (16 Août 1973).

– **A/AC.138/SC.III/L.26 et Corr.1 (E. et R. uniquement)**

Document de travail sur la préservation de l'environnement marin présenté par la Délégation du Canada (31 Août 1972).

– **A/AC.138/SC.III/L.28**

Projet d'articles présenté par la Délégation du Canada (9 Mars 1973).

– **A/AC.138/SC.III/SR.3–14**

Procès-verbaux des 3^{ème} au 10^{ème} réunions tenues du 19 Juillet au 27 Août 1971.

– **A/AC.138/SC.III / SR.33 – 39**

Comptes rendus analytiques des 33^{ème} au 39^{ème} réunions tenues du 7 Mars au 6 Avril 1973.

6– Documents de la Troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer 1973–1982 :

– **Document : A/CONF.62/23**

La Déclaration de Kampala.

– **Document: A/CONF.62/L.4**

Document de travail présenté par le Canada, Chili, Islande, Inde, Indonésie, Maurice, Mexique, Nouvelle-Zélande et la Norvège.

– **Document: A/CONF.62/L.97**

Gabon: les amendements.

– **Document: A/CONF.62/L.106**

France: amendements.

– **Document: A/CONF.62/L.109**

Espagne: des modifications.

– **Document: A/CONF.62/L.123**

Grèce: des modifications.

– **Document: A/CONF.62/L.136**

Lettre datée du 26 Avril 1982, du représentant de l'Espagne au Président de la Conférence.

– **Document: A/CONF.62/C.2/L.3**

Projet d'articles sur la mer territoriale et les détroits présenté par le Royaume-Uni.

– **Document: A/CONF.62/C.2/L.8**

Projet d'articles sur la largeur de la mer territoriale présenté par la Turquie.

– **Document: A/CONF.62/C.2/L.9**

Projet d'article sur la délimitation de la mer territoriale et les divers aspects impliqués présenté par la Turquie

– **Document: A/CONF.62/C.2/L.11**

Projet d'articles sur les détroits utilisés pour la navigation internationale présenté par les délégations de la Bulgarie, la Tchécoslovaquie, la République démocratique allemande, la Pologne, l'Ukraine soviétique République socialiste, l'union des Républiques socialistes soviétiques.

– **Document: A/CONF.62/C.2/L.16**

Projet d'articles sur la navigation à travers le territoire mer, y compris les détroits servant à la navigation internationale présenté par les délégations de la Malaisie, le Maroc, Oman et le Yémen.

– **Document: A/CONF.62/C.2/L.19**

Projet d'articles relatifs au passage dans la mer territoriale présenté par le Fidji.

– **Document: A/CONF.62/C.2/L.21/Rev.1**

Projets d'articles révisés sur la zone économique exclusive présenté par le Nigeria.

– **Document: A/CONF.62/C.2/L.22**

Projet d'articles présenté par la Grèce.

– **Document: A/CONF.62/C.2/L.26**

Projet d'articles sur la mer territoriale présenté par les délégations de la Bulgarie, la République démocratique allemande, la Pologne, l'Union des Républiques socialistes soviétiques.

– **Document: A/CONF.62/C.2/L.29**

Document explicatif sur les projets d'articles relatifs aux Etats enclavés dans le document **A/AC.138/9** présenté par la Afghanistan, Bhoutan, Bolivie, Botswana, Burundi, Tchécoslovaquie, Hongrie, Laos, Lesotho, le Mali, la Mongolie, le Népal, le Paraguay, le Swaziland, l'Ouganda, la Haute-Volta et Zambie.

– **Document: A/CONF.62/C.2/L.38**

Projet articles sur la zone économique exclusive présenté par la Bulgarie, la République socialiste soviétique de Biélorussie, la République démocratique allemande, la Pologne, la République socialiste soviétique d'Ukraine et l'Union des Républiques socialistes soviétiques.

– **Document: A/CONF.62/C.2/L.44**

Projet d'article sur la définition des détroits utilisés pour la navigation internationale présenté par l'Algérie, Bahreïn, Irak, Koweït, République arabe libyenne, Qatar, Arabie Saoudite, République arabe syrienne, la Tunisie et les Emirats arabes unis.

– **Document: A/CONF.62/C.2/L.48**

Projet d'articles sur les États sans littoral présenté par le Pakistan.

– **Document: A/CONF.62/C.2/L.49**

Projet d'articles relatifs aux Etats archipels présenté par Fidji, Indonésie, Maurice et Philippines.

– **Document: A/CONF.62/C.2/L.51**

Projet d'article sur les archipels présenté par l'Equateur.

– **Document: A/CONF.62/C.2/L.52**

Amendements au document A/CONF.62/C.2/L.49 présenté par la Bulgarie, la République démocratique allemande et la Pologne.

– **Document: A/CONF.62/C.2/L.55**

Projet d'articles sur le régime des îles présenté par Turquie.

– **Document: A/CONF.62/C.2/L.90**

Projet d'article sur la mer territoriale: la largeur de la mer territoriale présenté par la Turquie.

– **Document: A/CONF.62/SR.41**

Comptes rendus analytiques des séances plénières 41^{ème} réunion plénière.

– **Document: A/CONF.62/SR.158**

158^{ème} Réunion plénière.

– **Document: A/CONF.62/C.1/SR.34**

34^{ème} réunion de la Première Commission

– **Document: A/CONF.62/C.2/SR.11**

Comptes rendus analytiques des séances de la Deuxième Commission 11^{ème} réunion.

– **Document: A/CONF.62/C.2/SR.12**

Comptes rendus analytiques des séances de la Deuxième Commission 12^{ème} réunion.

– **Document: A/CONF.62/C.2/SR.13**

Comptes rendus analytiques des séances de la Deuxième Commission 13^{ème} réunion.

– **Document: A/CONF.62/C.2/SR.14**

Comptes rendus analytiques des séances de la Deuxième Commission
14^e réunion

– **Document: A/CONF.62 / SR.22**

Comptes rendus analytiques des séances plénières 22^{ème} réunion
plénière.

– **Document: A/CONF.62 / SR.32**

Comptes rendus analytiques des séances plénières 32^{ème} réunion
plénière.

– **Document: A/CONF.62 / SR.34**

Comptes rendus analytiques des séances plénières 34^{ème} réunion
plénière.

– **Document: A/CONF.62/SR.35**

Comptes rendus analytiques des séances plénières 35^{ème} réunion
plénière.

– **Document: A/CONF.62/SR.168**

168^{ème} Réunion plénière.

– **Document: A/CONF.62/SR.176**

176^{ème} Réunion plénière.

– **Document: A/CONF.62/WS/37 et Add.1 et 2**

Note du Secrétariat.

– **Document: A/CONF.62/C.3/L.9**

Projet d'articles sur la recherche scientifique marine présenté par
Trinité-et-Tobago.

– **Document: A/CONF.62/C.3/L.13**

Projet d'articles sur la recherche scientifique marine la Colombie.

– **Document: A/CONF.62/C.3/L.13/Rev.2**

Projet d'articles révisés sur la recherche scientifique présenté par l'Irak.

– **Document: A/CONF.62/C.3/L.19**

Projet d'articles sur la recherche scientifique marine présenté par l'Autriche, la Belgique, la Bolivie, Botswana, Danemark, Allemagne, Luxembourg, Népal, Pays-Bas, Paraguay, Singapour, l'Ouganda, Haute-Volta et Zambie...

– **Document: A/CONF.62/C.3/L.26**

projets d'articles sur la recherche scientifique marine présenté par la Bulgarie, la République socialiste soviétique de Biélorussie, Tchécoslovaquie, République démocratique allemande, Hongrie, Mongolie, Pologne, République socialiste soviétique d'Ukraine et Union des Républiques socialistes soviétiques.

7– Documents de la Commission du droit international :

– **Texte adopté par la Commission à sa huitième session, en 1956**, et soumis à l'Assemblée générale dans le cadre de son rapport sur les travaux de ladite session. Le rapport, qui contient également des commentaires sur le projet d'articles, est reproduit dans l'Annuaire de la Commission du droit international, 1956, Vol. II. (A/CN.4/SER.A/1956/Add.1).

6– Résolutions de l'Institut de droit international :

- Règles sur la définition et le régime de la mer territoriale, Session de Paris, 1894.
- Règlement sur le régime légal des navires et de leurs équipages dans les ports étrangers, Session de La Haye, 1898.
- Projet de règlement relatif à la mer territoriale en temps de paix, Session de Stockholm, 1928.

ثالثاً: باللغة الانجليزية

- 1- Oda Shigeru, The international law of the ocean development, Vol. 1, Sijthoff, Leiden, 1972.
- 2- SOHN Louis, international law implication of the 1994 agreement, American journal of international law, vol. 88, 1994, pp. 808-840.
- 3- Lwis M. Alexander, Baseline delimitations and Maritime Boundaries, Virginia Journal of International Law, Vol 23, T 3, 1983, pp. 504.
- 4- Yearbook of the international law commission 1951, Volume1.
- 5- Yearbook of the international law commission 1952, Volume2.
- 6- Yearbook of the international law commission 1953, Volume2.
- 7- Yearbook of the international law commission 1954, Volume2.
- 8- Yearbook of the international law commission 1955, Volume1.

فهرس الموضوعات

مختصرات.....	1
مقدمة.....	5
الباب الأول: النظام القانوني للمناطق البحرية التابعة للدولة الساحلية بين السيادة والولاية المحدودة.....	12
الفصل الأول: الطابع الدولي لسلطة الدولة الساحلية في نطاق إقليمها البحري.....	13
المبحث الأول: تحديدات حدود الإقليم البحري بين: سلطة الدولة الساحلية وأحكام اتفاقية قانون البحار.....	14
المطلب الأول: تحديد الحدود الداخلية للإقليم البحري.....	15
الفرع الأول: الجانب التنظيمي لطريقة خطوط الأساس.....	16
أولاً: طريقة خط الأساس العادي.....	16
ثانياً: طريقة الخطوط المستقيمة.....	17
ثالثاً: طريقة خطوط الأساس الأرخيلية.....	23
أ- ارتباط خطوط الأساس الأرخيلية بالدولة الأرخيلية المحيطية:.....	23
ب- الشروط التي تنقيد بها الدولة الساحلية عند تعيينها لخط الأساس الأرخيلي الذي يوسع من نطاق الإقليم البحري.....	24
الفرع الثاني: طريقة الحالات الخاصة: تداخل بين اليابسة والبحر.....	27
أولاً: تأثير موقع الجزيرة على طريقة تحديد خط الأساس.....	27
ثانياً: شروط مدّ خطوط الأساس من المرتفعات التي تتحسر عنها المياه وإليها.....	28
ثالثاً: ارتباط طريقة تحديد خط الأساس في مصبات الأنهار بطبيعة المصب.....	30
رابعاً: إلحاق المنشآت المرفئية الدائمة بالساحل والمراسي بنطاق البحر الإقليمي.....	31

خامسا: ارتباط طريقة تحديد خط الأساس في الخلجان بالطبيعة القانونية لكل	
منها.....	32
أ- الخلجان الوطنية.....	35
ب- الخلجان الدولية.....	35
1- معيار اتساع فتحة الخليج.....	35
2- معيار الدول المطلّة على الخليج.....	36
(ج): الخلجان التاريخية.....	36
المطلب الثاني: اتساع نطاق الإقليم البحري في ظل اتفاقية قانون البحار.....	37
الفرع الأول: تحديد نطاق المياه الداخلية والأرخبيلية.....	38
أولا: القنوات البحرية: بين سيادة الدولة الساحلية وحرية الملاحة الدولية.....	39
أ- قناة السويس.....	39
ب- قناة بنما.....	40
ج- قناة كييل.....	41
ثانيا: تأثير طبيعة المضيق في تحديد حدود الإقليم البحري.....	44
أ- المضائق المحاطة بإقليم دولة واحدة.....	45
ب- المضائق المحاطة بإقليم أكثر من دولة.....	45
ثالثا- البحار المغلقة وشبه المغلقة.....	45
الفرع الثاني: تحديد مدى البحر الإقليمي.....	47
أولا: الخلاف حول مدى البحر الإقليمي.....	47
أ- الخلاف الفقهي.....	47
ب- الخلاف الدولي.....	49
ثانيا: محاولات توحيد وتدويل مدى معين للبحر الإقليمي.....	53
ثالثا: مدى البحر الإقليمي في ظل اتفاقية قانون البحار لعام 1982.....	57
المطلب الثالث: تحديد الحد الخارجي للإقليم البحري.....	58
الفرع الأول: طريقة تحديد الحد الخارجي للبحر الإقليمي باتجاه البحر العالي.....	59
أولا: طريقة الخط الموازي لخط الأساس.....	59

ثانيا: طريقة الأقواس.....	61
الفرع الثاني: الاستثناءات الواردة على مبدأ البعد المتساوي في تحديد الحدود بين الدول	
المتقابلة أو المتجاورة.....	63
أولا: حالة اتفاق الطرفين على خلاف ذلك.....	65
ثانيا: حالة وجود سند تاريخي أو ظروف خاصة.....	66
المبحث الثاني: القيود الواردة على سيادة الدولة الساحلية في نطاق إقليمها	
البحري.....	69
المطلب الأول: نظام المرور العابر للسفن الأجنبية في المضائق المستخدمة للملاحة	
الدولية.....	70
الفرع الأول: حق المرور العابر.....	70
أولا: نظام المرور في مضيق ماجلان.....	73
ثانيا: نظام المرور في مضيق جبل طارق.....	74
ثالثا: نظام المرور في المضائق التركية.....	74
أ: حرية المرور في وقت السلم.....	75
ب: حرية المرور في وقت الحرب.....	75
الفرع الثاني: واجبات السفن والطائرات الأجنبية أثناء مرورها عبر المضائق	
الدولية.....	76
الفرع الثالث: سلطات الدول المشاطئة للمضيق المستخدم للملاحة الدولية واختصاصاتها	
بالنسبة للمرور العابر.....	82
أولا: السلطات التنظيمية المحدودة للدول المشاطئة للمضائق المستخدمة للملاحة	
الدولية.....	82
أ: سلطة تعين أو استبدال الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور العابر في المضيق	
المستخدم للملاحة الدولية.....	82
ب: سلطة إصدار القوانين والأنظمة الخاصة بالمرور العابر في المضيق المستخدم	
للملاحة البحرية.....	83

ثانيا: السلطات التنفيذية الضمنية للدول المشاطئة للمضايق المستخدمة للملاحة الدولية.....	84
المطلب الثاني: نظام المرور الأرخبيلي للسفن الأجنبية في المياه الأرخبيلية.....	86
الفرع الأول: ارتباط نظرية حق المرور الأرخبيلي بإقرار نظرية الأرخبيلات المحيطية.....	87
الفرع الثاني: النظام القانوني للمرور الأرخبيلي.....	92
أولا: السلطة النسبية للدولة الأرخبيلية في تنظيم المرور الأرخبيلي.....	93
ثانيا: واجبات السفن والطائرات الأجنبية خلال عبورها للمياه الأرخبيلية.....	94
الفرع الثالث: الجوانب التوفيقية لنظام المرور الأرخبيلي بالمقارنة مع الأنظمة المقترحة خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار.....	97
أولا: مقارنة المرور الأرخبيلي بالمرور البريء.....	97
ثانيا: مقارنة المرور الأرخبيلي بالمرور الحر.....	99
المطلب الثالث: نظام المرور البريء للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي.....	101
الفرع الأول: القيود الواردة على حق المرور البريء.....	102
أولا: السفن النووية والسفن ذات الحمولة الخطرة.....	104
ثانيا: الغواصات.....	105
ثالثا: السفن الحربية.....	107
الفرع الثاني: تنظيم الدولة الساحلية للمرور البريء.....	110
الفرع الثالث: سلطات الدولة الساحلية في مواجهة السفن الأجنبية.....	115
أولا: الولاية المدنية.....	116
أ- الولاية المدنية على السفينة.....	116
ب- الولاية المدنية على الأشخاص.....	117
ثانيا: الولاية الجنائية للدولة الساحلية.....	118
الفصل الثاني: الولاية المحدودة للدولة الساحلية على المناطق البحرية المتاخمة لإقليمها البحري.....	121
المبحث الأول: النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة.....	122

المطلب الأول: إدخال المنطقة المتاخمة في حدود المنطقة الاقتصادية	
الخاصة.....	123
الفرع الأول: وضع المنطقة المتاخمة قبل اتفاقية قانون البحار لعام 1982.....	124
أولاً: لمحة تاريخية لفكرة المنطقة المتاخمة.....	124
ثانياً: النظام القانوني للمنطقة المتاخمة في ظل اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة	
لعام 1958.....	129
الفرع الثاني: حدود المنطقة الاقتصادية الخاصة.....	133
الفرع الثالث: الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخاصة.....	139
المطلب الثاني: حقوق الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخاصة.....	143
الفرع الأول: الحقوق السيادية التي للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية	
الخاصة.....	143
الفرع الثاني: ولاية الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخاصة.....	148
أولاً: إقامة واستعمال الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات.....	148
ثانياً: البحث العلمي البحري.....	150
ثالثاً: حماية البيئة البحرية.....	155
المطلب الثالث: واجبات الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخاصة.....	156
الفرع الأول: احترام حقوق الدول الأخرى في المنطقة الاقتصادية الخاصة.....	157
أولاً: حقوق عموم الدول الأخرى.....	157
ثانياً: حقوق الدول غير الساحلية والدول المتضررة جغرافياً.....	160
أ- مفهوم الدول غير الساحلية والدول المتضررة جغرافياً.....	160
1- في مفاوضات لجنة قاع البحار.....	161
2- في مفاوضات المؤتمر الثالث لقانون البحار.....	162
ب- حق المشاركة.....	165
الفرع الثاني: احترام الالتزامات الملقاة عليها بموجب أحكام الاتفاقية.....	168
أولاً: الالتزام بحفظ الموارد الحية.....	168
ثانياً: الالتزام بحماية البيئة البحرية.....	170

ثالثا: الالتزام بتعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة في حالة التقابل أو التلاصق.....	171
رابعا: الالتزام بإعلان الخرائط وقوائم الإحداثيات الجغرافية للمنطقة الاقتصادية الخالصة.....	171
المبحث الثاني: التوافق القانوني في نظام الجرف القاري.....	172
المطلب الأول: تحديد حدود الجرف القاري باتجاه منطقة التراث المشترك للإنسانية.....	173
الفرع الأول: تحديد حدود الجرف القاري وفقا لأحكام اتفاقية الجرف القاري لعام 1958.....	174
أولا- معيار العمق.....	176
ثانيا- معيار القابلية على الاستغلال.....	176
ثالثا- معيار القرب.....	177
الفرع الثاني: تحديد حدود الجرف القاري وفقا لاتفاقية قانون البحار لعام 1982.....	179
أولا- معيار المسافة.....	180
ثانيا- معيار الطرف الخارجي للحافة القارية.....	181
الفرع الثالث: لجنة حدود الجرف القاري.....	184
أولا: تنظيم اللجنة.....	184
ثانيا: وظائف اللجنة.....	185
ثالثا: طريقة عمل اللجنة.....	186
المطلب الثاني: تحديد حدود الجرف القاري بين الدول المتقابلة أو المتجاورة.....	189
الفرع الأول: التحديد في اتفاقية الجرف القاري لعام 1958.....	190
أولا- تحديد حدود الجرف القاري بين الدول المتقابلة.....	190
أ- طريقة الاتفاق.....	190
ب- طريقة خط الوسط.....	191
ج- طريقة الظروف الخاصة.....	191

ثانيا: تحديد حدود الجرف القاري بين الدول المتجاورة.....	192
الفرع الثاني: التحديد في اتفاقية قانون البحار لعام 1982.....	193
الفرع الثالث: تحديد حدود الجرف القاري عن طريق المحاكم الدولية.....	196
أولا: المحكمة الدولية لقانون البحار.....	198
ثانيا: محكمة العدل الدولية.....	200
ثالثا: محكمة التحكيم.....	201
المطلب الثالث: الموازنة بين حقوق وواجبات الدولة الساحلية في إطار نظام قانوني متداخل.....	204
الفرع الأول: حقوق الدولة الساحلية.....	204
أولا: الحقوق السيادية.....	205
ثانيا: حقوق الدولة الساحلية الأخرى على جرفها القاري.....	207
1- حفر الأنفاق.....	207
2- إقامة الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات.....	207
3- تنظيم وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة على الجرف القاري.....	207
الفرع الثاني: واجبات الدولة الساحلية في جرفها القاري.....	208
أولا: احترام حقوق الدول الأخرى في ميدان المواصلات.....	209
أ- احترام حرية الملاحة البحرية والجوية.....	209
ب- احترام حق وضع الكابلات والأنابيب المغمورة.....	209
ثانيا: مدفوعات الدولة الساحلية مقابل استغلال الجرف القاري وراء 200 ميل بحري.....	210
أ- التزام الدولة الساحلية بتقديم مدفوعات أو مساهمات مالية لقاء استغلال جرفها القاري.....	211
ب- ارتباط التزام الدولة الساحلية بتقديم المدفوعات أو المساهمات المالية بجزء معين من الجرف القاري.....	211
ج- تحديد المدفوعات أو المساهمات المالية.....	212
د- إعفاء بعض الدول النامية من تقديم المدفوعات أو المساهمات.....	213

هـ- تقديم المدفوعات أو المساهمات عن طريق السلطة.....	213
الفرع الثالث: علاقة الجرف القاري بالمنطقة الاقتصادية الخالصة.....	214
الباب الثاني: النظام القانوني للمناطق البحرية الدولية بين قيود مبدأ حرية الملاحة البحرية وأحكام الاتفاق التنفيذي للجزء الحادي عشر.....	219
الفصل الأول: مبدأ حرية البحر العالي وقيوده.....	220
المبحث الأول: مبدأ حرية البحر العالي.....	221
المطلب الأول: مفهوم البحر العالي.....	222
الفرع الأول: تحديد حدود البحر العالي.....	222
أولاً: نظام الجرف القاري وفق ما حددته المواد من 76 إلى 85 من الاتفاقية.....	226
ثانياً: نظام المنطقة الدولية الذي حدده الجزء الحادي عشر من الاتفاقية.....	226
الفرع الثاني: الطبيعة القانونية للبحر العالي.....	227
الفرع الثالث: البحر العالي والمناطق البحرية الملاصقة له.....	233
أولاً: البحر العالي والمنطقة الاقتصادية الخالصة.....	234
أ- مبدأ تخصيص المنطقة الاقتصادية للأغراض السلمية.....	235
ب- مبدأ عدم جواز ادعاء السيادة على المنطقة الاقتصادية الخالصة.....	237
ثانياً: البحر العالي والمنطقة.....	238
المطلب الثاني: محتوى حرية البحر العالي.....	239
الفرع الأول: حرية المواصلات.....	240
أولاً: حرية الملاحة البحرية.....	241
أ- القيود الواردة على حرية السفينة في أعلي البحار.....	242
ب- ولاية دولة العلم على السفينة في البحر العالي.....	243
ثانياً: حرية التحليق.....	245
ثالثاً: حرية مد الأسلاك والأنابيب على قاع البحر العالي.....	246
الفرع الثاني: حرية الصيد.....	247
الفرع الثالث: حرية البحث العلمي وإقامة المنشآت.....	252
أولاً: حرية البحث العلمي البحري.....	252

255.....	ثانيا: حرية إقامة الجزر الاصطناعية والمنشآت.....
المطلب الثالث: حق وصول الدول غير الساحلية إلى البحر ومنه وحرية المرور	
258.....	العابر.....
259.....	الفرع الأول: حق الدول غير الساحلية في الملاحة في البحر.....
262.....	الفرع الثاني: مشكلة مرور الدول عديمة السواحل من وإلى البحر.....
الفرع الثالث: حق الدول غير الساحلية في المرور العابر في ظل اتفاقية قانون	
266.....	البحار.....
272.....	المبحث الثاني: القيود الواردة على مبدأ حرية البحر العالي.....
273.....	المطلب الأول: حق المطاردة الحثيثة.....
الفرع الأول: فكرة المطاردة الحثيثة في الفقه الدولي والقضاء الوطني قبل اتفاقية قانون	
274.....	البحار لسنة 1982.....
274.....	أولاً: موقف الفقه الدولي من فكرة المطاردة الحثيثة.....
274.....	أ- الفقه المعارض لفكرة المطاردة الحثيثة.....
276.....	ب- الفقه المؤيد لفكرة المطاردة الحثيثة.....
277.....	ثالثاً: موقف القضاء الوطني من المطاردة الحثيثة.....
278.....	أ- القضاء الوطني الأمريكي.....
278.....	ب- القضاء الوطني الكندي.....
279.....	ج- القضاء الوطني المصري.....
الفرع الثاني: أعمال التقنين الخاصة بالمطاردة الحثيثة والسابقة لنص المادة 111 من	
280.....	اتفاقية قانون البحار لعام 1982.....
280.....	أولاً: أعمال التقنين غير الرسمية لحق المطاردة الحثيثة.....
281.....	أ- معهد القانون الدولي.....
282.....	ب- جمعية القانون الدولي.....
283.....	ج- المعهد الأمريكي للقانون الدولي وجامعة هارفارد.....
283.....	ثانيا: أعمال التقنين الرسمية لحق المطاردة الحثيثة.....
283.....	أ- أعمال عصبة الأمم.....

ب- أعمال منظمة الأمم المتحدة.....	285
1- لجنة القانون الدولي.....	285
2- أعمال مؤتمر جنيف لسنة 1958.....	286
الفرع الثالث: القيود الواردة في نص المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982	
على حق المطاردة الحثيثة.....	289
أولاً: شروط المطاردة الحثيثة.....	289
ثانياً: المسؤولية الدولية عن المطاردة غير القانونية.....	293
المطلب الثاني: حق الزيارة.....	295
الفرع الأول: القرصنة.....	296
الفرع الثاني: تجارة الرقيق والبيث الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار.....	299
أولاً: تجارة الرقيق.....	299
ثانياً: البيث الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار.....	301
الفرع الرابع: أن تكون السفينة بدون جنسية أو من نفس جنسية السفينة الحربية.....	302
أولاً: المقصود بالسفينة.....	303
أ- القيام بالملاحة البحرية.....	303
ب- الاعتياد.....	304
ثانياً: شروط منح الجنسية.....	304
ثالثاً: قيام رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة.....	306
رابعاً: وثائق وأوراق السفينة.....	307
المطلب الثالث: حماية البيئة البحرية من التلوث.....	308
الفرع الأول: الالتزام العام بحماية البيئة البحرية من التلوث.....	308
أولاً: واجب اتخاذ التدابير الضرورية لمنع تلوث البيئة البحرية.....	309
ثانياً: واجب عدم نقل الضرر أو الأخطار أو تحويل نوع من التلوث إلى نوع آخر.....	309
ثالثاً: التعاون العالمي والإقليمي من أجل حماية البيئة البحرية.....	310
رابعاً: المساعدة العلمية والتقنية للدول النامية.....	311
خامساً: الرصد والتقييم البيئي.....	312

سادسا: منع التلوث عن طريق الإغراق.....	312
سابعا: منع التلوث من السفن.....	313
ثامنا: منع التلوث من الجو أو من خلاله.....	314
الفرع الثاني: الاختصاصات التنافسية في مجال التنفيذ المخولة للدول بهدف حماية البيئة البحرية من التلوث.....	315
أولا: اختصاصات التنفيذ لدولة العلم في مجال حماية البيئة البحرية.....	315
ثالثا: اختصاصات التنفيذ للدولة الساحلية في مجال حماية البيئة البحرية.....	317
ثالثا: اختصاصات التنفيذ لدولة الميناء في مجال حماية البيئة البحرية.....	319
الفرع الثالث: الضمانات المقررة لصالح الملاحة الدولية.....	320
1- اتخاذ التدابير اللازمة لتسهيل سير الدعاوى المقامة ضد السفن الأجنبية في مجال حماية البيئة البحرية.....	321
2- تقييد ممارسة صلاحيات التنفيذ ضد السفن الأجنبية.....	321
3- واجب تقاضي النتائج الضارة عند ممارسة صلاحيات التنفيذ.....	321
4- الإسراع في التحقيق مع السفينة الأجنبية والإفراج الفوري عنها بعد التحقيق.....	322
5- عدم التمييز ضد السفن الأجنبية.....	322
6- تحديد مدة لتقادم الدعوى وعدم جواز رفع أكثر من دعوى.....	322
7- احترام الحقوق المعترف بها للمتهم والاكْتفاء بالعقوبات النقدية.....	323
8- إخطار دولة العلم بأية تدابير تتخذ ضد السفينة الأجنبية.....	323
9- مسؤولية الدول عن تدابير التنفيذ.....	324
10- تقييد إجراءات التنفيذ المخولة للدولة المشاطئة للمضايق المستخدمة للملاحة الدولية في مجال حماية البيئة البحرية.....	324
الفصل الثاني: النظام القانوني للمنطقة بين أحكام الجزء الحادي عشر واتفاقه التنفيذي لعام 1994.....	325
المبحث الأول: النظام القانوني للمنطقة وفقا لأحكام الجزء الحادي عشر.....	326
المطلب الأول: الطابع القانوني المتميز للمنطقة.....	327
الفرع الأول: الوضع القانوني للمنطقة.....	327

- أولاً: لمحة تاريخية عن المنطقة.....328
- ثانياً: تحديد حدود المنطقة.....331
- الفرع الثاني: المبادئ التي تحكم المنطقة.....335
- أ- المنطقة تراث مشترك للإنسانية.....335
- ب- عدم جواز إدعاء ممارسة السيادة أو الحقوق السيادية على المنطقة أو جزء منها أو على مواردها.....336
- ج- استخدام المنطقة للأغراض السلمية.....337
- د- المراعاة الواجبة لحقوق الدول الساحلية ومصالحها المشروعة.....337
- هـ- الربط بين استغلال المنطقة والمعاملة التفضيلية للدول النامية.....339
- و- حماية البيئة البحرية وحماية الحياة البشرية.....339
- ر- عدم المساس بالحريات التقليدية المقررة في أعالي البحار.....340
- و- منع الاحتكار.....342
- المطلب الثاني: نظام استغلال المنطقة.....344
- الفرع الأول: قواعد استغلال المنطقة.....344
- أولاً: تقديم طلبات إلى السلطة.....345
- ثانياً: إبرام العقود بين السلطة ومقدمي الطلبات.....347
- ثالثاً: نقل الحقوق والالتزامات.....348
- رابعاً: حجز القطاعات.....349
- خامساً: المراجعة الدورية.....350
- الفرع الثاني: طرق استغلال المنطقة.....352
- أولاً: طريقة الاستغلال المتوازي.....352
- ثانياً: طريقة المشاريع المشتركة.....354
- ثالثاً: طريقة الاستثمار الرائد.....355
- (أ) تحديد المستثمرين الرواد.....356
- (ب) المقصود بالأنشطة الرائدة.....357
- (ج) حقوق والتزامات المستثمر الرائد.....358

1- حقوق المستثمر الرائد.....	358
2- التزامات المستثمر الرائد.....	359
الفرع الثالث: النظام القانوني لعقود استغلال المنطقة.....	361
أولاً: الشروط المالية للعقود.....	361
أ- رسم الحصول على عقد.....	362
ب- الرسم السنوي الثابت.....	362
ج- مساهمة مالية.....	362
د- رسم إنتاج.....	363
هـ- النظام المختلط.....	363
ثانياً: التزامات وحقوق المتعاقد.....	365
(أ)- حقوق المتعاقد.....	365
(ب)- التزامات المتعاقد.....	365
1- الالتزامات العامة.....	365
2- الالتزامات الخاصة.....	366
ثالثاً: مسؤولية السلطة.....	366
رابعاً: القانون الواجب التطبيق على العقد.....	367
خامساً: تعديل العقد ووقفه أو إلغائه.....	367
المطلب الثالث: الهيكل التنظيمي لاستكشاف واستغلال ثروات المنطقة	
"السلطة".....	369
الفرع الأول: إنشاء السلطة.....	370
أولاً: اللجنة التحضيرية.....	371
ثانياً: العضوية في السلطة.....	373
الفرع الثاني: هيئات السلطة.....	375
أولاً: الجمعية.....	376
أ- تكوين الجمعية.....	376
ب- دورات انعقاد الجمعية.....	377

ج- نظام التصويت في الجمعية.....	377
د- اختصاصات الجمعية.....	378
ثانيا: المجلس.....	380
أ- تكوين المجلس.....	380
ب- نظام التصويت في المجلس.....	381
ثالثا: الأمانة.....	382
رابعا: المؤسسة.....	383
الفرع الثالث: المركز القانوني للسلطة.....	384
أولا: الطبيعة القانونية للسلطة.....	385
ثانيا: الشخصية القانونية المتميزة للسلطة.....	386
ثالثا: الحصانات والمزايا والإعفاءات المقررة للسلطة.....	388
أ- الحصانة ضد الإجراءات الجبرية.....	388
ب- حرمة محفوظات السلطة واتصالاتها الرسمية.....	389
ج- امتيازات وحصانات بعض الأشخاص المرتبطين بالسلطة.....	390
المبحث الثاني: النظام القاني للمنطقة وفقا لأحكام الاتفاق التنفيذي لعام 1994.....	391
المطلب الأول: وضع الاتفاق التنفيذي للجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار.....	392
الفرع الأول: المشاورات غير الرسمية للأمين العام للأمم المتحدة.....	393
أولا: مراحل المناقشات غير الرسمية.....	394
(أ) تحديد المواضيع الخلافية.....	394
1- ضرورة مناقشة جميع المواضيع بصفة شاملة.....	395
2- الاكتفاء بمناقشة المواضيع الرئيسية في نقاط الخلاف فقط.....	396
(ب) الوسيلة القانونية التي يمكن بها إدخال تعديلات على الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار.....	397
الفرع الثاني: اعتماد الاتفاق التنفيذي.....	399

المطلب الثاني: التعديلات التي أدخلها الاتفاق التنفيذي لعام 1994 على الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار.....	402
الفرع الأول: تعديلات الاتفاق التنفيذي التي طالت الجانب المؤسسي للجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار.....	403
أولاً: الجمعية.....	404
ثانياً: المجلس.....	404
أ- تشكيل المجلس.....	405
ب- كيفية اتخاذ القرارات.....	407
ج- علاقة المجلس بالجمعية.....	408
ثالثاً: اللجنة المالية.....	408
رابعاً: المؤسسة.....	409
أ- إلغاء استقلالية المؤسسة في أدائها لوظائفها وتحديد من هذه الوظائف.....	410
ب- إعفاء الدول الأطراف من التزام تمويل عمليات المؤسسة.....	411
ج- إلغاء الامتيازات الممنوحة للمؤسسة.....	412
الفرع الثاني: تعديلات الاتفاق التنفيذي التي طالت الجانب العملي للجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار.....	412
أولاً: الشروط المالية للعقود.....	413
ثانياً: سياسة الإنتاج.....	415
ثالثاً: نقل التكنولوجيا.....	416
رابعاً: مؤتمر المراجعة.....	418
خامساً: تكاليف الدول الأطراف.....	419
سادساً: المساعدة الاقتصادية.....	420
المطلب الثالث: العلاقة بين الاتفاق التنفيذي لعام 1994 واتفاقية قانون البحار لعام 1982.....	422
الفرع الأول: مبدأ سمو الاتفاق على الاتفاقية.....	422
أولاً: طريقة التعديل وفقاً لأحكام اتفاقية قانون البحار.....	424

ثانيا: طريقة تعديل الاتفاقيات المتعددة الأطراف وفقا لأحكام اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات.....	427
الفرع الثاني: مبدأ القبول المزدوج والمتبادل.....	428
الفرع الثالث: مبدأ القبول المبسط والتطبيق المؤقت.....	433
أولا: مبدأ القبول المبسط.....	433
ثانيا: مبدأ التطبيق المؤقت.....	435
خاتمة.....	438
ملاحق.....	443
قائمة المراجع.....	452
الفهرس.....	487

تمكنت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 أن توفق، إلى حد كبير، بين أغلب المطالب المتعارضة التي تقدمت بها الدول خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار، وهذا يظهر، أساساً، من خلال النظام القانوني لمختلف المناطق البحرية. هذا النظام المتميز الذي قام على القاعدة والاستثناء.

تأتي القاعدة لتستجيب لمطلب أساسي، ويتبعها الاستثناء ليوفق بين المصلحتان المتعارضتان، فالاتفاقية استجابت لمطالب الدول الساحلية، ولكن ليس على حساب مصالح الجماعة الدولية، هذه الموازنة الصعبة التي حققتها الاتفاقية، بنسبة عالية، كانت بفضل "الصفة الشاملة" التي قامت عليها مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار.

La convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 a pu concilier, à une grande mesure, la majorité des exigences contradictoires qui ont été exprimés par les Etats pendant la troisième conférence de droit de la mer. Cela se manifeste essentiellement, à travers le régime juridique des différentes zones maritimes, qui est un régime particulier se fondant sur une règle et des exceptions.

La règle répond en effet à une exigence essentielle, suivi par des exceptions qui concilient les intérêts contradictoires des Etats. La convention sur le droit de la mer, tout en répondant aux exigences des Etats côtiers, a pris en considération les intérêts de la communauté internationale, Si elle a établi à un tel point élevé cet équilibre difficile, c'est au moyen du « *package deal* » sur lequel les discussions de la troisième conférence du droit de la mer sont fondés.