

جامعة محمد خيضر بسكرة
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق



مذكرة ماستر

ميدان: الحقوق والعلوم السياسية
فرع: الحقوق
تخصص: قانون دولي عام
رقم:

إعداد الطالب:

رحال محمد المصطفى ضياء الدين

يوم: 15 سبتمبر 2020

سيادة الدولة على إقليمها البحري- المياه الإقليمية

لجنة المناقشة:

العضو 1 د. حسن عبد الرزاق	الرتبة أستاذ محاضر أ	الجامعة	جامعة بسكرة	رئيسا
العضو 2 أ.د. العام رشيدة	الرتبة أستاذ التعليم العالي	الجامعة	جامعة بسكرة	مشرفا
العضو 3 د. جدي وناسة	الرتبة أستاذ محاضر ب	الجامعة	جامعة بسكرة	مناقشا

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

"وَسَخَّرَ لَكُمُ الْفَلَكَ لِتَجْرِيَ فِي الْبَحْرِ بِأَمْرِهِ وَسَخَّرَ لَكُمُ الْأَنْهَارَ"

صدق الله
العظيم

سورة إبراهيم - الآية رقم 32

إهداء

إلى الزهرة التي فاقت كل الزهور.... إلى من أنا بها فخور...أمي
إلى من له الخير في رؤية الأمور.... إلى من يكمل القصور...أبي
أمد الله وبارك في عمريهما

إلى من أشدد بهم أوزري إخوتي: محمد ولي الدين والخضر سند الدين ورشيدة
إلى جدي وجميع أفراد العائلة والأصدقاء

إلى كل من ساهم في تعليمي وخصوصا معلمتي وأساتذتي الأفاضل
إلى كل زملائي في دفعة القانون

إلى وطني الجزائر حفظه الله

إهداء خاص

إلى روعي جدتي حيزية ورشيدة، وإلى روح جدي مصطفى

رحمة الله عليهم.

كلمة شكر وعرافان

أتوجه بالشكر الجزيل إلى أستاذتي المشرفة الأستاذة الدكتورة: العام رشيدة على نصائحها وتوجيهاتها القيمة وحضورها الدائم إلى جانبي طيلة فترة إعدادي لهذا العمل.

كما لا أنسى منهل علمي كلية الحقوق والعلوم السياسية بجامعة بسكرة من أساتذة أفاضل وإدارة مؤطرة.

قائمة المختصرات:

- ص: صفحة
- ص ص: من الصفحة إلى الصفحة
- ط: طبعة
- د.ط: دون طبعة
- د.د.ن: دون دار النشر
- د.ب.ن: دون بلد النشر
- د.س.ن: دون سنة النشر
- اتفاقية 1958 الأولى: إتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة (الأولى) عام 1958.
- اتفاقية 1958 الرابعة: إتفاقية جنيف للجرف القاري (الرابعة) عام 1958.
- اتفاقية 1982: إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 (إتفاقية مونيغوباي).

مقدمة

تقوم الدولة في بنائها على ثلاثة أركان شعب وسلطة سياسية وإقليم يحدها، وهذا الأخير يتكون من ثلاثة أنواع من الأقاليم وهي الإقليم البري وهو عبارة عن مساحة اليابسة المحددة للدولة، والإقليم الجوي وهو ما يعلو من مساحة الدولة البرية والبحرية، والإقليم البحري الذي يتكون من المياه الموجودة داخل المساحة اليابسة للدولة أو في حدود مساحتها. وتمارس الدولة على إقليمها البري والبحري والجوي سيادتها وسلطتها بشكل دائم ومستمر.

ومما لا شك فيه أن واقع الحياة العملية فرض أن دراسة القانون الدولي البحري ليست من الدراسات السهلة كونها ليست بالدراسة القانونية الصرفة وكونها تتناول كثيرا من النواحي الإستراتيجية والسياسية والاقتصادية... إلخ. وهي أيضا تتصل بموضوع السيادة في الدولة فهو الضابط والضامن لحدودها البحرية في مواجهة الآخرين من الأشخاص الدولية.

لذلك جاء موضوع بحثنا الموسوم ب: (سيادة الدولة على إقليمها البحري-المياه الإقليمية)

والجلي من خلال هذا العنوان أننا سنقتصر في بحثنا فقط على المياه التي يكون للدولة فيها سيادة كاملة وكذا المياه التي يكون فيها للدولة حقوقا سيادية.

أهمية الموضوع:

للموضوع أهمية بالغة تجعله مشروعاً للدراسة والبحث العلمي، وذلك من حيث:

أولاً: تمكين سلطات الدولة من التعمق في ضبط ومعرفة مدى بسط سيادتها على إقليمها البحري بما يسمح بحيازتها عليه واستعماله واستغلاله بشكل جيد.

ثانياً: تشجيع الدول على القيام بمزيد من المعاهدات الدولية في المجال البحري وكذلك القيام بأبحاث أخرى في هذا المجال.

ثالثاً: تعد الحدود البحرية أكثر تعقيداً من حيث تداخل سيادات الدول لفرض سلطانها في المجال البحري.

دوافع اختيار الموضوع:

بالإضافة إلى أهمية الموضوع على نحو ما بيناه، تقوم إلى جانب ذلك دوافع هامة لاختيار دراسته:

أولاً: الدافع الشخصي وهو تخصصي في هذا الطور وهو الماستر في القانون الدولي العام من جهة. ومن جهة أخرى أنه بعد صدور اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982، أصبحت موضوعات القانون الدولي للبحار ميدانا خصبا للبحث العلمي.

ثانياً: البحث في مدى أهمية اتصال سيادة الدولة بالقانون الدولي للبحار فيما يخص معرفة الدولة الساحلية وما يدخل ضمن سلطتها من مياه مما يسهل تحديدها وكذا حمايتها من أي اختراق يمس بحقوق الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية.

أهداف الدراسة:

تتجلى أهداف دراسة هذا الموضوع في:

أولاً: إبراز دور سيادة الدولة الساحلية في القانون الدولي للبحار.

ثانياً: إثراء المكتبة القانونية في مجال القانون الدولي للبحار

الدراسات السابقة:

ومن الدراسات القليلة المتخصصة التي تناولت موضوع سيادة الدولة الساحلية على إقليمها البحري نذكر:

أولاً: بوزيدي خالد، النظام القانوني لسيادة الدولة على إقليمها البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام المعمق.

ثانياً: محمد منصور، صلاحيات الدولة الساحلية على مناطقها البحرية في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار مونتيفوباي 10 ديسمبر 1982، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي العام.

صعوبات الدراسة:

وفي أثناء إعدادنا لهذه الدراسة اعترضتنا بعض الصعوبات التي لم تكن سوى حافز لنا للتفاني في تحقيق ما نصبو إليه. ومن هاته الصعوبات نجد:

أولاً: قلة الدراسات المتخصصة في سيادة الدولة على إقليمها البحري.

ثانياً: احتكار أغلب وأهم المصادر والمراجع في القانون الدولي للبحار وحصراً في اللغة الإنجليزية.

حدود الدراسة: وتنقسم حدود الدراسة إلى حدود زمانية وحدود مكانية

أولاً: الحدود الزمانية- تبدأ من سنة 1958 إلى يومنا هذا.

ثانياً: الحدود المكانية- على المستوى الإقليمي والدولي

الإشكالية البحث:

تأتي دراستنا لموضوع سيادة الدولة على إقليمها البحري (المياه الإقليمية) في الإجابة على إشكالية الموضوع الجوهرية (ما هي السلطات والحقوق المقررة للدولة لممارسة سيادتها على إقليمها البحري-مياها الإقليمية.؟)

مناهج البحث:

وعند قيامنا بهذا البحث قمنا باتباع المنهج الوصفي التحليلي من خلال تحليل النصوص القانونية التي جاءت بها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، كما تم الاعتماد على المنهج الاستدلالي عند تطرقنا لتعريفات في مفاهيم هذا البحث.

تقسيم الدراسة:

للإجابة عن الإشكالية المطروحة في هذه الدراسة ارتأينا تقسيم البحث إلى مبحث تمهيدي نتطرق فيه إلى التطور التاريخي للقانون الدولي للبحار. وإلى فصلين، نتطرق في الفصل الأول إلى سيادة الدولة الساحلية على بحرهما الإقليمي والمنطقة المتاخمة والمياه الأرخيبيلية، وأما في

الفصل الثاني نتناول الحقوق السيادية للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري والمضائق البحرية.

المبحث التمهيدي: التطور التاريخي للقانون الدولي للبحار.

سنتطرق في هذا المبحث إلى التأسيس التاريخي للقانون الدولي للبحار؛ حيث سنتناول في المطلب الأول نشأة القانون الدولي للبحار كأعراف، أما المطلب الثاني فسنتناول فيه تطوره في الاتفاقيات الدولية لعام 1958م، وفي الأخير سنخصص المطلب الثالث للحديث عن اتفاقية القانون الدولي للبحار لعام 1982م.

المطلب الأول: القانون الدولي للبحار كأعراف.

سنتحدث في المطلب الأول عن التأسيس التاريخي للقانون الدولي للبحار كأعراف دولية، إذ نقسمه عبر فرعين أولهما البحار في العصور القديمة، وثانيهما تطور علوم البحار عند المسلمين.

الفرع الأول: البحار في العصور القديمة.

لعل من أهم مراحل تطور القانون الدولي للبحار هو بدايته كأعراف أي أنه عرفني المنشأ قبل تقنينه، فأغلب المؤرخين أجمعوا بأنه يرجع تأسيسه التاريخي للعرب قديماً من خلال الحضارات مثل الحضارة البابلية والآشورية والفرعونية والسبئية والكنعانية والغساسنة، وكان ذلك من خلال العلاقات التجارية البحرية المتطورة، التي حصلت بين هذه الحضارات. وللغراعة إسهام كبير في تنظيم الرحلات البحرية لاكتشاف البحار. ولقد اتصلت بالحضارات في آسيا وأوروبا. ويذكر المؤرخ اليوناني، (اجثاركيدس) أن عرب الجنوب، مثل عرب سبأ وحضرموت وعمان، ملاحون مهرة يبحرون بسفن كبيرة، ولهم مستعمرات يستوردون منها بضائع مختلفة، ويتاجرون مع الهند والقرن الإفريقي. وازدهرت التجارة البحرية في الخليج العربي، فكانت لهم تجارة مع الهند وكذلك البحر الأبيض المتوسط، وعرفوا علوم البحار ومنهم تعلم اليونانيون السير في الخطوط البحرية. ونقل الرومان العديد من العلوم من مصر إلى اللغة الرومانية.¹

¹سهيل حسين الفتلاوي، موسوعة القانون الدولي (6) القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2009، ص14.

ونذكر أن للفلاسفة الأوائل، بعض الآراء عن الظواهر الطبيعية، إلا أنهم لم يتطرقوا إلى ذكر البحار، ومع أن هذه المفاهيم القديمة كونت بعض أسس العلوم الحديثة، إلا أنها لم تتعمق في فهم أسرار البحار، ما عدا بعض المحاولات حول الملاحة، لتسهيل أمر رحلاتهم البحرية وتجنب مخاطرها. ولقد قام (بيشيس) في القرن الرابع قبل الميلاد بربط العلاقة بين القمر والمد والجزر، ودرس أرسطو في الفترة نفسها، الحياة في بحر إيجه وناقش نظريات الفلاسفة الأوائل، وجمع (سترابو) بعد ذلك في القرن الثاني قبل الميلاد بعض المعلومات عن المد بطريقة لم تكن معروفة.¹

الفرع الثاني: علوم البحار عند المسلمين.

تطرقت العديد من آيات الذكر الحكيم، لأهمية البحر للإنسان، بوصفه مصدر حياة، بما يوفره من صيد الأسماك وتوفير الطعام، والبحث عن الرزق، واستخراج الحلي، ودورة المياه الطبيعية، ونزول المطر، وسيطرة الإنسان عليه، وتكريم الإنسان بخيراته، واستخدامه للنقل. ودور الرياح في تسيير المركبات في البحر، وهو ما يطلق (الدفع الذاتي للسفن)، واستخدام النجوم للاستدلال عند الإبحار، وخطورة العواصف في التنقل، وخطورة البحر في الغرق بسبب عمقه وشدة أمواجه وظلماته، وارتباط البحار المتعددة ببعضها، ولقاء مياه البحر المختلفة. وتسيير المركبات في البحر بنظام لخدمة الإنسان، وربط ما يحصل في البر بالبحر. ولا يزال المفسرون يجتهدون في تفسير هذه البيئات، وفي كل فترة تخرج معجزة من إعجاز القرآن في علوم البحار.²

تقع البلاد العربية والإسلامية بمقره من أهم البحار في العالم. وللمسلمين بصمة علمية في مجال علم البحار، ويذكر العالم الجغرافي (ابن خردادبة) سنة (232هـ-746م) في كتابه المسالك والممالك، الملاحين العرب في بحر العرب، على علم بأن التيارات تعكس اتجاهها هناك مرتين في السنة. وبعد مرور مئة عام وصف المسعودي في موسوعته (مروج الذهب ومعادن الجوهر) حركات المحيط في جنوب بحر العرب قائلاً: (إن البحر الحبشي يمتد من الشرق إلى الغرب على

¹ نفس المرجع السابق، ص ص14-15.

² المرجع نفسه، ص ص16-17.

طول خط الاستواء، وإن التيار يتغير في معظم أنحاء هذا البحر عندما تتغير الرياح الموسمية)،
ويذكر أن ابن ماجد قد درس بحر العرب في أربعين كتابا، تتضمن إرشادات ملاحية، وكان ملما
بدورة الرياح في شمال خط الاستواء وجنوبه، فكيف ابرة البوصلة على قرص في علبة تضم دورة
الرياح، كما كان يتحدث عن (فصول الملاحة في المحيط الهندي).¹

ومع تقدم العلم وانطلاقه لاكتشاف أسرار الكون بدأ البحث عن كيفية اللقاء بين البحر
والنهر، ودرس عينات الماء حيث يلتقي النهر بالبحر، ودرس درجات الملوحة والعذوبة بأجهزة
دقيقة، وقاس درجات الحرارة، وحدد مقادير الكثافة، وجمع عينات من الكائنات الحية وقام
بتصنيفها، وحدد أماكن وجودها، ودرس قابليتها للعيش في البيئات النهرية والبحرية.²

لم يرد تسمية القانون الدولي للبحار في العلوم اليونانية القديمة، ولم يرد عند العرب
والمسلمين. وإن كانوا يعرفون علوم البحار، ويبحثونه ضمن العلوم الأخرى كعلم الجغرافيا. وظهر
علم البحار في العصور الوسطى في القرن الخامس عشر الميلادي في مؤلفات ابن ماجدة، فقد
وضع كتابين، الأول: الفوائد في علوم علم البحر والقواعد، والثاني حاوية الاختصار في علوم
البحار، وهي كتب تفيد الملاح في أودية البحر والدخول للموانئ، فإلى جانب القياسات الفلكية
للنجوم الملاحية المختلفة، ومواعيد فتح البحر وغلقه، وكذا طبيعة السواحل والجزر والتيارات والمد
والجزر. وتعرف هذه الكتب في الوقت الحاضر المرشحات الملاحية. وتضمنت كتب الجغرافيين
المسلمين أيضا وصفا دقيقا لخطوط الملاحة البحرية مع شروحات لكل المعارك الإسلامية البحرية
وكذلك مبرزين التيارات المائية والهوائية، ومن أشهر الجغرافيين العرب الشريف الإدريسي وابن
الجبير وابن بطوطة.³

¹ نفس المرجع السابق، ص ص 16-17

² المرجع نفسه، ص 17

³ المرجع نفسه، ص ص 17-18

برز كذلك في العصر الإسلامي الصناعة الشاملة للسفن وخصوصا في ظل الخلافة الأموية والعباسية وامتدت هاته الصناعة إلى موانئ الشام بعكا وبيروت وحيفا. وفي المغرب كانت هناك طرابلس وسوسة ووهران وطنجة. وفي الأندلس إشبيلية ومالقا. وفي مصر اشتهرت الإسكندرية ودمياط على ساحل البحر الأحمر. وكانت المراكب النيلية تصنع بالقاهرة. ويطلق على معامل البحرية لصناعة السفن بدور الصناعة. وتكون الأسطول الإسلامي من عدة أنواع من السفن مختلفة الحجم ولكل نوع وظيفة. وامتلك العثمانيون أسطولا تجاريا وحربيا كبيرا يجوب بحار العالم، وعقدوا الاتفاقيات العديدة مع الدول، تتعلق بتنظيم استخدام البحار.¹

وعلى الرغم من تطور علوم البحار عند المسلمين، إلا أنهم لم يتطرقوا إلى استغلال البحار من قبل الدول، والمناطق البحرية وحقوق الدولة الساحلية وغير الساحلية في البحار، بسبب بساطة المواد المستخدمة في البحار واتساع البحار. ومع ذلك فقد شكلت علوم المسلمين في البحار، والخطوط البحرية الصالحة للملاحة، أساسا لعلوم البحار الحالية.²

المطلب الثاني: اتفاقيات جنيف للقانون الدولي للبحار لعام 1958.

سنتحدث في هذا المطلب عن المسارات الأولية التي خطتها الدول قبل وضع الاتفاقيات الأربع والبروتوكول الاختياري في الفرع الأول، ومضمون هذه الاتفاقيات وعدد الدول المصادقة فيها في الفرع الثاني.

الفرع الأول: المساعي الأولية لاتفاقيات جنيف للقانون الدولي للبحار لعام 1958.

عرف التاريخ أول القواعد العرفية للملاحة البحرية إلى القرن 13 ميلادي وتعاضم هذا التطور مع الاكتشافات الجغرافية الكبرى في القرن 15 ميلادي، وتجسدت في أول مرسوم بابوي المؤرخ في

¹حسني موسى محمد رضوان، سلسلة الرسائل العلمية -رسالة دكتوراه-القانون الدولي للبحار، دار الفكر والقانون، المنصورة، مصر، 2013، ص9.

²سهيل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص19.

4 مارس 1493 والذي تم بموجبه تقسيم ملكية الحدود البحرية بين اسبانيا والبرتغال لتقادي التصادم بينهما.¹

وفي أوائل القرن 17 ميلادي، صدر كتاب بعنوان قانون الغنائم للمحامي كروشيوس على خلفية الصراع القائم آنذاك بين هولندا والهند بسبب محاولات هولندا لتحويل بعض الممتلكات نحو أوروبا الشمالية والتي كانت محجوزة للبرتغاليين، وقد تناول الكتاب في فصله الفصل 12 المعنون بالبحر الحر فكرة الحرية الكاملة في أعالي البحار وكذا المنفعة للجميع، ولقد سار الفقه والقضاء والتعامل الدولي في القرن العشرين بنفس الفكرة.²

وتم تجسيد مبدأ حرية البحار في معاهدة فيرساي لعام 1919 في المادتين 23 و 273 وفي عهد عصبة الأمم. ففي زمن عصبة الأمم استمدت فكرة تدوين قانون البحار من المادة 23 من عهد العصبة التي نصت على أنه (...دون الإخلال بأحكام الاتفاقيات الدولية الموجودة أو التي قد يتفق عليها فيما بعد، ووفقا لأحكام تلك الاتفاقيات، يضع أعضاء العصبة حكما لضمان حرية المواصلات والمرور والمعاملة المتساوية لتجارة جميع أعضاء العصبة والمحافظة عليها). وقد تم عقد مؤتمر دولي في برشلونة عام 1921 تمخض عنه اتفاقيتين تتعلقان بحرية المرور، وكذا نظام الممرات المائية الصالحة للملاحة ذات الأهمية الدولية، ثم عقد في جنيف عام 1923 المؤتمر الذي توصل إلى اتفاقية حول النظام الدولي للموانئ الدولية. وفي عام 1930 عقد أول مؤتمر لتدوين القانون الدولي، إلا أن ذلك المؤتمر لم يتوصل إلى أية اتفاقية دولية، ولكنه تمكن من وضع مشاريع لتعرض على الدول للدراسة، منها مشروع اتفاقية حول مركز البحر الإقليمي. وقد أكدت جميع تلك الاتفاقيات والمشاريع على حرية البحار.³

وفي عام 1926، اعتمدت جمعية القانون الدولي رأيا أساسيا في المادة الأولى من مشروعها المعنون بـ "قوانين الولاية البحرية في زمن السلم". وورد في تلك المادة أنه (لغرض

¹محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2008، ص ص 22-23.

²المرجع نفسه، ص ص 24-26.

³المرجع نفسه، ص ص 26-27.

ضمان الاستخدام الأكمل للبحار، فإن جميع الدول ورعاياها يتمتعون بالحرية والمساواة المطلقة في الملاحة والنقل والمواصلات والصناعة والعلم في وعلى البحر)

وفي عام 1927، أكد معهد القانون الدولي موقف الفقه الحديث في التصريح التالي: (يتضمن مبدأ حرية البحر بشكل خاص النتائج التالية والتي تتمثل في حرية الملاحة في البحار العالية، وكذا حرية المصائد، وأيضاً حرية مد الأسلاك المغمورة في البحار العالية).¹

الفرع الثاني: محتوى اتفاقيات جنيف في القانون الدولي للبحار لعام 1958.

ومنذ إنشاء منظمه الأمم المتحدة، اهتمت المنظمة العالمية بتدوين وتطوير القانون الدولي بشكل عام وقانون البحار بشكل خاص، فكلفت لجنة القانون الدولي التي أنشأت في 21 تشرين الثاني 1947 وفق المادة 13 من الميثاق بدراسة وإعداد مشروع اتفاقية حول مواضيع البحار. رفعتها إلى الجمعية العامة عام 1956. وقد دعت الجمعية العامة في قرارها المرقم 11.5(11) في 21 شباط 1957 إلى عقد مؤتمر دبلوماسي عام 1958 في جنيف لغرض دراسة قانون البحار مع الأخذ في الاعتبار، ليس فقط الجانب القانوني، وإنما الجوانب الفنية والاقتصادية، ولإدراج نتائج أعماله في اتفاقية دولية أو أكثر أو بأية وثيقة يراها المؤتمر المناسبة. وقد أنشأ المؤتمر خمس لجان: الأولى حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والثانية حول النظام العام للبحر العالي والثالثة حول الصيد وحماية الموارد الحية في البحر العالي. والرابعة حول الجرف القاري والخامسة حول حرية وصول الدول عديمة السواحل إلى البحر. وفي أبريل 1958، توصل المؤتمر إلى عقد أربع اتفاقيات وبروتوكول اختياري واحد، هي: اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة واتفاقية البحر العالي، واتفاقية الصيد وحماية الموارد الحية في البحر العالي، واتفاقية الجرف القاري. والبروتوكول الاختياري للتوقيع المتعلق بالتسوية الإلزامية للمنازعات.² إذ أن الاتفاقية المتعلقة بالبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة تم التصديق عليها بتاريخ 27 ابريل 1958، و دخلت حيز

¹ نفس المرجع السابق، ص 27.

² المرجع نفسه، ص ص 27-28.

النفاز في 10 أيلول/سبتمبر 1964، و شملت تلك الاتفاقية 32 مادة وقد تم التصويت عليها بموافقة 61 صوتا مقابل لا شيء وامتناع دولتين عن التصويت، أما الاتفاقية المتعلقة بأعالي البحار فقد تم التصديق عليها بتاريخ 27 أبريل 1958، ودخلت حيز النفاذ في 30 أيلول/سبتمبر 1962، وتضمنت 37 مادة، و قد تم التصويت عليها بموافقة 65 صوتا مقابل لا شيء و امتناع دولة واحدة عن التصويت، أما الاتفاقية الثالثة المتعلقة بالصيد و صيانة موارد الثروة البحرية في أعالي البحار إذ تم التصديق عليها بتاريخ 27 أبريل 1958، و دخلت حيز النفاذ في 20 آذار/مارس 1966، و قد شملت هذه الاتفاقية 22 مادة، وقد تم التصويت عليها بموافقة 45 صوتا مقابل صوت واحد وامتناع 18 دولة عن التصويت. أما الاتفاقية الأخيرة المتعلقة بالجرف القاري، فقد تم التصديق عليها بتاريخ 27 أبريل 1958، ودخلت حيز النفاذ في 10 حزيران 1964، وتضمنت هذه الاتفاقية 15 مادة، وقد تم التصويت عليها بموافقة 57 صوتا مقابل 3 أصوات وامتناع 8 دول عن التصويت. كما أقر بروتوكول اختياري للتوقيع بشأن التسوية الإلزامية للمنازعات، ويقضي هذا البروتوكول بأن أية منازعة تنشأ عن تفسير أو تطبيق أي من الاتفاقيات الأربع السالفة الذكر يكون الاختصاص إجباري لمحكمة العدل الدولية.¹ وكل اتفاقه منها تصبح نافذة السريان بعد مرور 30 يوما من إيداع 22 وثيقة انضمام لدى الأمين العام للأمم المتحدة. وقد أكدت اتفاقية البحر العالي في مادتها الثانية على: (أن البحر العالي مفتوح لجميع الدول، ولا يجوز لأي دولة أن تدعي شرعيا السيادة على أي جزء منه).²

المطلب الثالث: اتفاقية الأمم المتحدة للقانون الدولي للبحار 1982.

سنتطرق في هذا المطلب إلى البوادر الأولية لإرساء اتفاقية ثانية للقانون الدولي للبحار لسنة 1982 في الفرع الأول، ونبحث في الفرع الثاني عن محتوى اتفاقية الأمم المتحدة للقانون الدولي للبحار 1982.

¹حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص ص 20-21.

²توليو تريفيس، اتفاقيات جينيف عام 1958 لقانون البحار، المكتبة السمعية البصرية للقانون الدولي، الأمم المتحدة، 2010، ص

الفرع الأول: المساعي الأولية لاتفاقية الأمم المتحدة للقانون الدولي للبحار 1982.

بعد عقد الاتفاقيات الأربعة الدولية التي شملت اتفاقية البحر العالي، واتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، واتفاقية الجرف القاري، وكذا اتفاقية الصيد وصيانة موارد الثروة البحرية في البحر العالي، والتي سميت باتفاقيات القانون الدولي للبحار لعام 1958.

ونتيجة للتطورات السياسية منها والفنية، وازدياد عدد الدول المستقلة المنضمة إلى هيئة الأمم المتحدة، فرض هذا الوضع مجددا طرح قانون البحار للبحث، ولقد تباينت اقتراحات مقررات بعض الدول في هذا المجال، و أمام ازدياد هذا الشعور طرح سفير مالطا في اللجنة الأولى للجمعية سنة 1967 اقتراحا باعتبار ثروات قيعان البحار و المحيطات في ما وراء الولاية الوطنية تراثا مشتركا للإنسانية، وتم إقرار هذه الفكرة وأنشأت لجنة مؤقتة من 35 دولة لدراسة الاستخدامات السلمية لقيعان البحار و المحيطات، و تم تقديم عدة اقتراحات في هذا الشأن لتشجيع التعاون الدولي في هذا المجال، و قد عقدت هذه اللجنة بعد ازدياد أعضائها عدة دورات، أين انتهت بتقرير نهائي حول القضايا المتعلقة بقانون البحار و توجت هذه الأشغال بعقد مؤتمر لقانون البحار 1973. وانتهت الدورة الأخيرة للمؤتمر في شهر آذار 1982 بإقرار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في 30 نيسان 1982.¹

الفرع الثاني: محتوى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

تم التوقيع على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في مدينة مونتيجوباي بدولة جامايكا في 10 ديسمبر 1982، ودخلت حيز النفاذ في 16 نوفمبر/تشرين الثاني عام 1994 م، وذلك بعد اثني عشر شهرا من إيداع صك التصديق الستين لدى الأمين العام للأمم المتحدة. صادق على الاتفاقية 167 طرفا اعتبارا من 10 كانون الثاني / يناير عام 2016م.² تتكون الاتفاقية من 320 مادة مقسمة على سبعة عشر جزءا على النحو التالي: المقدمة، البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، الدول الأرخبيلية، المنطقة الاقتصادية الخالصة، الجرف

¹محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص ص 28-29.

²الأمانة العامة، قانون البحار، المنظمة الاستشارية القانونية الآسيوية، نيودلهي، الهند، 2016، ص 3.

القاري، أعالي البحار، نظام الجزر، البحار المغلقة أو الشبه مغلقة، حق وصول الدول غير الساحلية إلى البحر ومنه وحرية المرور العابر، المنطقة، حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، البحث العلمي البحري، تنمية التكنولوجيا البحرية ونقلها، تسوية المنازعات، أحكام عامة، الأحكام الختامية. واحتوت كذلك الاتفاقية على 9 مرفقات هي كالتالي: الأنواع الكثيرة الارتحال، لجنة حدود الجرف القاري، الشروط الأساسية للتنقيب والاستكشاف والاستغلال، النظام الأساسي للمؤسسة، التوفيق، النظام الأساسي للمحكمة الدولية لقانون البحار، التحكيم، التحكيم الخاص، مشاركة المنظمات الدولية.¹

¹ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الموقعة بتاريخ 10 ديسمبر 1982.

الفصل الأول:

سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي والمنطقة
المتاخمة والمياه الأخرى

تعتبر البحار ذات مكانة استراتيجية في العالم، لذا أضحت الدول تتصارع فيما بينها دفاعا عن مصالحها المتعلقة سواء بالخيرات والموارد الطبيعية الهائلة التي تزخر بها لاسيما المتعلقة منها بالملاحة البحرية التي تتضمن سهولة التنقل والحركة التجارية، وقد ثبت منذ عصور التاريخ الأولى استعمال الإنسان للبحار كوسيلة اتصال ومصدر للثروات السمكية، وكانت النظرة للبحار في البداية يسودها مبدأ الحرية للجميع في الاستعمال والاستغلال، غير أن الشعوب لما أدركت مدى الأهمية السياسية للبحر كميدان للسيطرة والتحكم خاصة في القرون الوسطى وكذا أهميتها الاقتصادية، سعت إلى بسط سيادتها على مناطق البحار التي ترى أنها ذات أهمية بالنسبة لها، وقد كان الهدف من وراء ذلك احتكار الدول لاستغلال ثروات هذه المساحات من البحر خاصة في مجال الصيد ومراقبة كافة مظاهر الملاحة فيها.¹

وأمام هذا الوضع تغير موقف بعض الدول التقليدية تجاه البحار، وأبدت رغبتها في أكثر من مناسبة بمد سيادتها على المناطق المجاورة لإقليمها البحري الى مسافات متفاوتة واضعة بذلك حدا للمبدأ القاضي بحرية البحار، وهو الأمر الذي لم يعجب كثيرا من الدول التي تمسكت بمبدأ حرية البحار.²

لذا جاءت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، لتنظيم مناطق البحر الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية، ولمعرفة مناطق البحر الخاضعة للسيادة الكاملة للدولة الساحلية، سيتم تناولها في ثلاث مباحث: في **المبحث الأول** البحر الإقليمي للدولة الساحلية، وفي **المبحث الثاني** المنطقة المتاخمة للدولة الساحلية، وأما **المبحث الثالث** فسنتناول فيه المياه الأرخيلية للدولة الأرخيلية.

¹أعراب كميلى، النظام القانوني للإقليم البحري للدولة الساحلية وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، جامعة تيزي وزو، العدد الرابع، الجزائر، د.س.ن، ص 229.

²المرجع نفسه، ص ص 229 - 230.

المبحث الأول: البحر الإقليمي للدولة الساحلية

يطلق على الجزء من البحر الذي يجاور إقليم كل دولة وتمتد بالتالي إليه سيادتها اسم البحر الإقليمي. وخضوع المياه المجاورة لإقليم الدولة لسيادتها فكرة قديمة ظهرت في القرون الوسطى واستقرت في القرن السادس عشر، وسندها أن لكل دولة بحرية تجاه سواحلها مصالح حيوية يجب أن تتولى حمايتها ضد الأخطار التي تتعرض لها من جهة البحر؛ فالسواحل حدود للدولة في طريق كل الدول، فهي بذلك منطقة هجوم محتمل يجب أن يجهز بوسائل دفاع دائمة، ولا يكون هذا الدفاع فعالاً إلا إذا سيطرت الدولة على مسافة معينة من المياه المتاخمة لسواحلها وليست هذه السيطرة ضرورة استراتيجية فحسب، وإنما هي أيضاً ضرورة اقتصادية وصحية.¹

فكرة البحر الإقليمي هي بمثابة تأمين للدولة من نواحي عدة، تأمين الدفاع عن حدودها الساحلية وتأمين الملاحة تجاه موانئها، وتأمين مصالحها الاقتصادية، وتأمين للصحة العامة في إقليمها. وهذا يفسر رغبة كل دولة ساحلية في السيطرة على أكبر جزء ممكن من المياه المجاورة إقليمها وإخضاعها لسيادتها وسلطانها.²

ولأجل التطرق إلى مشتقات البحر الإقليمي للدولة الساحلية علينا أولاً إبراز مفهوم البحر الإقليمي في المطلب الأول، وفي المطلب الثاني الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي، أما في المطلب الثالث نظام المرور في البحر الإقليمي، ثم في المطلب الرابع تعيين حدود البحر الإقليمي.

المطلب الأول: مفهوم البحر الإقليمي

سيتم التطرق في هذا المطلب إلى التعريف الفقهي للبحر الإقليمي في الفرع الأول، أما في الفرع الثاني تعريف البحر الإقليمي وفقاً للاتفاقيات الدولية.

¹ على صادق أبو هيف، القانون الدولي العام النظريات والمبادئ العامة - أشخاص القانون الدولي - النطاق الدولي - العلاقات

الدولية - التنظيم الدولي - المنازعات الدولية - الحرب والحياد، منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر، د.س.ن، ص 342.

² المرجع نفسه، ص 342.

الفرع الأول: التعريف الفقهي للبحر الإقليمي

اختلفت آراء الفقهاء القانون الدولي في معنى البحر الإقليمي، ويمكن تصنيف هذه الآراء إلى اتجاهات الرئيسية التالية¹:

الاتجاه الأول: هو الذي يعرف البحر الإقليمي بأنه ذلك الجزء من البحار التابع لإقليم الدولة الساحلية. يقول الدكتور "حامد سلطان" أن البحر الإقليمي هو "قسم من إقليم الدولة الشاطئية تغمره المياه" ويرى الأستاذ "بنتو" أن إقليم الدولة يتضمن نطاقا من البحر يلامس السواحل هو البحر الإقليمي.

الاتجاه الثاني: يعرف هذا الاتجاه البحر الإقليمي بأنه ذلك جزء من البحار الذي تعود ملكيته للدولة الساحلية. فيقول الدكتور محمد سامي جنية بأن البحر الإقليمي هو "ذلك الجزء من البحار العامة الملاصق للأرض والذي يدخل في ملكيتها" وقد سبق أن عرفه "فريتاس" عام 1635 قائلا "يعود جزء البحر الملاصق للأرض إلى الذي يسيطر على الإقليم...".

الاتجاه الثالث: يعرف هذا الاتجاه البحر الإقليمي استنادا إلى مفهوم جغرافي بحت أي أنه يكتفي بتحديد الموقع الجغرافي للبحر الإقليمي بين اليابسة والمياه الداخلية والبحر العالي. فيعرفه الأستاذ "جيدل" بأنه "شريط المياه المحصورة بين المياه الداخلية من جهة والبحر العالي من جهة أخرى". ويعرفه الدكتور "محمد طلعت الغنيمي" بأنه: "ذلك جزء من البحر الذي ينحصر ما بين البحر الوطني والبحر العام". ويعرفه الأستاذ "شارل روسو" بأنه: "مجال بحري يتوسط بين البحر العالي والإقليم". وعرفه معهد القانون الدولي في دورة ستوكهولم عام 1928 بأنه: "منطقة البحر الذي يغطي سواحل الدولة...".

¹ محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 98.

الاتجاه الرابع: وهذا الاتجاه يعتبر البحر الإقليمي جزءاً من البحر العالي، ويمثل هذا الاتجاه رأي الأقلية؛ إذ لم يعد ممكناً في الوقت الحاضر قبول هذا الرأي بعد أن أُستقر في القانون الدولي الوضعي أن البحر الإقليمي يختلف عن البحر العالي من حيث الطبيعة القانونية.

الاتجاه الخامس: يرى فريق من الفقهاء أن البحر الإقليمي هو ذلك الجزء من البحار المجاور لسواحل الدولة التي تملك بعض الحقوق، دون تحديد لطبيعة هذه الحقوق أو لماهيتها. يقول الأستاذ فوشي: إن البحر الإقليمي هو "جزء البحر الممتد من سواحل الإقليم والذي يملك عليه سيد الإقليم مجموعة من الحقوق".

الاتجاه السادس: وهذا هو الاتجاه الغالب في الفقه الدولي في الوقت الحاضر، حيث يحدد البحر الإقليمي بالمنطقة الواقعة بين إقليم الدولة والبحر العالي والذي تمتد إليه سيادة الدولة. فيقول الأستاذ ديبييز: "تمتد سيادة الدولة وبالتالي نطاقها القانون الداخلي إلى منطقة من المياه تتوسط بين سواحلها والبحر العالي وتدعى بالبحر الإقليمي".

وبالتالي أن كل فريق من فقهاء القانون الدولي يركز على جانب معين ويهمل جوانب أخرى مهمة. فالبعض يركز على العامل الجغرافي، وفي الآخر على علاقة البحر الإقليمي بإقليم الدولة أو البحر العالي. في حين يركز الاتجاه الغالب على طبيعة علاقة الدولة الساحلية بهذا الجزء من البحار بهذا الجز من البحار، واصفاً هذه العلاقة مرة ببعض الحقوق وأخرى بالسيادة.¹

الفرع الثاني: تعريف البحر الإقليمي وفقاً للاتفاقيات الدولية

كان مؤتمر لاهاي لتدوين القانون الدولي لعام 1930 السباق في تعريف البحر الإقليمي. فعرفه بما يلي: "يشمل إقليم الدولة منطقة من البحر تدعى في هذه الاتفاقية باسم البحر الإقليمي. وتتمارس السيادة على هذه المنطقة وفقاً للشروط المحددة في الاتفاقية وفي بقية قواعد القانون الدولي".

¹ نفس المرجع السابق، ص ص 99-100.

أما اتفاقية جينيف للبحر الإقليمي المنطقة المتاخمة لعام 1958 فكانت أكثر توفيقاً في تعريف البحر الإقليمي. إذ نصت في مادتها الأولى على أن "تمتد سيادة الدولة، خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية، إلى منطقة من البحر متاخمة لشواطئها تعرف باسم البحر الإقليمي". ثم حددت المادة الثالثة من الاتفاقية بداية البحر الإقليمي بخط وهمي سمتة خط الأساس أو خط القاعدة. ويبدو أن هذا التعريف أدق وأشمل من التعاريف السابقة، بالرغم من عدم استطاعته تحديد عرض هذا الجزء من البحر.

وقد أخذت المادة الثانية فقرة 1 من اتفاقية 1982 بتعريف مشابه، إذ نصت على أن "تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية، أو مياهها الأرخيبيلية إذا كانت الدولة أرخبيلية، إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي". والفرق بين هذا التعريف وتعريف 1958 هو أن الأول استثنى المياه الأرخيبيلية من وصف البحر الإقليمي بعد أخذت بها الاتفاقية بنصوص صريحة.¹

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي.

سيتم التطرق في هذا المطلب إلى النظريات التي تعتبر البحر الإقليمي جزءاً من البحر العالي في الفرع الأول أما في الفرع الثاني النظريات التي تعتبر البحر الإقليمي جزءاً من إقليم الدولة، وفي الفرع الثالث نبحث عن التعامل الدولي مع الطبيعة القانونية.

الفرع الأول: النظريات التي تعتبر البحر الإقليمي جزءاً من البحر العالي.

يرى فقهاء هذه النظرية على اختلاف مردها. أن البحر الإقليمي هو منطقة سلمت للدولة الساحلية مقابل اعترافها وتغاضيها عن مبدأ حرية البحار، حيث يقبل رواد هذه النظرية بفكرة التنازل والتقييد المتبادل بين حرية الملاحة والسيادة.²

¹ نفس المرجع السابق، ص 100.

² منصور محمد، صلاحيات الدولة الساحلية على مناطقها البحرية في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار مونتيفوباي 10 ديسمبر 1982، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة قسنطينة 1، قسنطينة، 2014، ص ص 51-52.

برزت في هذه النظرية ثلاث اتجاهات هي:

1- الاتجاه المقر بالحق السيادي للدولة: ويتزعمه الفقيه "فوشي" إذ يرى أن الحقوق التي تتمتع بها الدولة على بحرها الإقليمي هي صلاحيات أرسيت لها بها بموجب القانون الدولي لتمكينها من حماية نفسها وضمان بقائها، من خلال مجموعة من الحقوق التي تسمح بممارسة الرقابة فيما يتعلق بالشؤون العسكرية والصحية والجمركية على هذه المنطقة باعتبارها ملاصقة لشواطئها على أساس أنها جزء من إقليمها.¹

2- اتجاه الإرتفاقات الساحلية: تم تأسيس هذا الاتجاه من طرف الفقيه الفرنسي "البيير دو لا براديل" في نهاية القرن التاسع عشر، والذي يرى أن البحر متكامل لا يمكن تقسيمه، على هذا الأساس لا يتخيل خضوعه لنظم قانونية مجزأة، وهو الأمر الذي يجعل البحر الإقليمي خاضع لقواعد الحرية المعترف بها بشأن أعالي البحار. ومن المنطلق هذا الاتجاه يركز على طرحين أولهما أن البحر يعتبر مشاعا يخضع لسيادة المجتمع الدولي وحده، وثانيهما هو أن ليست للدولة الساحلية في البحر الإقليمي سوى مجموعة من الإرتفاقات فقط. العسكرية والجمركية والصحية.²

3- اتجاه الملكية العامة الدولية: جاء بهذا الرأي الفقيه "جورج سال" إذ يرى بأن البحر الإقليمي ملك "دومين" عام دولي مستندا في طرحه من الوحدة الطبيعية للبحر، وعليه ليس للدولة الساحلية أن تمارس هذه الصلاحيات على تلك المنطقة إلا بقدر ما تسمح به الجماعة الدولية على أساس أن مجاورتها لذلك البحر الذي خول لها كامتياز لاستفادة من بعض التسهيلات.³

إن جميع هذه الاتجاهات قوبلت بالنقد من طرف مؤيدي النظريات الأخرى، وكذا فقهاء القانون الدولي الآخرين، خصوصا ما تعلق بالاتجاه المتعلق بالارتفاقات الساحلية واتجاه الملكية العامة الدولية هما وجهان لعملة واحدة، لأنهما يعتبران البحر ملك مشاع للجماعة الدولية. وأما ما تعلق

¹ نفس المرجع السابق، ص 52.

² المرجع نفسه، ص 52.

³ المرجع نفسه، ص 53.

باتجاه الحق السيادي فقد لاق هذا الآخر النقد على اعتبار أنه تجسيد لفكرة الحماية الذاتية في قانون البحار المعترف بها للدولة الساحلية ضد التلوث البحري.¹

الفرع الثاني: النظريات التي تعتبر البحر الإقليمي جزءاً من إقليم الدولة.

يعتقد مؤيدو هذه النظرية أن البحر الإقليمي يعد جزءاً من إقليم الدولة، وهو كما وصفه الفقيه "جيدل"، الجزء المغمور من إقليم الدولة. وينقسم أنصار هذه النظرية إلى قسمين في تفسير طبيعة هذه العلاقة.²

1- اتجاه حق الملكية على البحر الإقليمي: وقد ساد هذا الطرح عند الرومان، الذين بالرغم من اعترافهم بحرية البحار فقد اعتبروا البحر الأبيض المتوسط بحيرة رومانية. وأيضاً اعتبرت بأن البحر الإقليمي قطعة من إقليم الدولة، فهي علاقة ملكية خاصة فيما يتعلق بحقوق الصيد والملاحة الساحلية، وتمارس كذلك الدولة الساحلية حق التحكم فيه بفتحه أو غلقه. إذ أن هذا الاتجاه باء بالفشل في إقناع الفقه لاستحالة المادية، لأن التملك يستوجب الحيازة، والحيازة لا يمكن أن تتحقق في البحر، فضلاً على أن علاقة الدولة بالإقليم هي علاقة سيادة اختصاص وليست علاقة ملكية.³

2- اتجاه سيادة الدولة على البحر الإقليمي: يعتقد أنصار هذا الاتجاه بأن البحر الإقليمي جزء من إقليم دولة الشاطئ، حيث يرى أن للدولة حق السيادة وليس حق الملكية. بمعنى أن الدولة تستطيع فرض سيادتها على هذا الجزء من البحار بالقوة وكذا فرض الرقابة الكاملة عليه. فهذا الاتجاه هي الأكثر قبولاً، وقد أكد المعهد القانون الدولي هذا الاتجاه بقرار باريس 1894 وبموجب قرار ستوكهولم 1928.⁴

¹ نفس المرجع السابق، ص 53.

² محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 125.

³ منصور محمد، صلاحيات الدولة الساحلية على مناطقها البحرية في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار مونتيفغوباي 10 ديسمبر 1982، المرجع السابق، ص ص 53-54.

⁴ المرجع نفسه، ص 54.

الفرع الثالث: التعامل الدولي مع سيادة الدولة على البحر الإقليمي.

عرفت فكرة سيادة الدولة على البحر الإقليمي رواجاً في التعامل الدولي، سواء على الصعيد الداخلي من جهة، من خلال قوانين الدول التي مدت سيادتها على البحر الإقليمي على غرار اللائحة البريطانية الصادرة عام 1908 وأيضاً القانون الطيران المدني للبيرو الصادر عام 1965، وكذا المرسوم المصري الصادر في 1970، أو على الصعيد الدولي من جهة أخرى عبر اتفاقيتا باريس للطيران المدني لعام 1919 وشيكاغو للطيران المدني لعام 1944؛ حيث نصتا على السيادة التامة والشاملة للدولة الساحلية على بحرهما الإقليمي. أما ما تعلق باتفاقيتي جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة عام 1958، والأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، فقد أقرتا بسيادة الدولة على بحرهما الإقليمي، إلا أنهما قيدتاها بجملة من القيود، وبالتالي قد أخذتا بنظام مزدوج يعترف بسيادة الدولة على بحرهما الإقليمي وكذا السيادة لمصلحة الملاحة الدولية. وهذا جوهر الفرق بين سيادة الدولة على إقليمها البري من ناحية وعن بحرهما الإقليمي من ناحية أخرى.¹

أولاً-سيادة الدولة على بحرهما الإقليمي: تمارس الدولة الساحلية، كأصل عام السيادة الكاملة على بحرهما الإقليمي. في مواجهة الشخوص الدولية الأخرى. وذلك استناداً لأحكام المادة الثانية من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 التي نصت في فقرتها الأولى على "تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياها الداخلية، أو مياها الأرخبيلية إذا كانت الدولة أرخبيلية، إلحزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي"؛ إذ بموجب هاته المادة. تبينت مجموعة من الاختصاصات التي تركز للدولة الساحلية مظاهر سيادتها نبرزها في التالي:

¹محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص ص 126-127.

1- حق الدولة في ضمان حماية مياهها الساحلية¹، بناء على المادة 25 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.²

2- فرض تشريعها على البحر الإقليمي وخصوصا ما تعلق بمجال الصيد، الجمارك، الضرائب.³ استنادا للمادة 26 من اتفاقية أمم المتحدة لقانون البحار.⁴

3- ممارسة الاختصاص القضائي خصوصا ما تعلق بالولاية الجنائية في الحالات المنصوص عليها⁵، وفقا للمادة 27 من اتفاقية أمم المتحدة لقانون البحار.⁶

4- حق الدولة في الولاية المدنية اتجاه السفن الأجنبية.⁷

وتمتد كذلك سيادة الدولة على إقليمها البحري إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي بما في ذلك الهواء وأيضا قاع البحر الإقليمي وباطن أرضه من ثروات طبيعية.⁸

ثانيا: القيود على ممارسة الدولة لسيادتها على البحر الإقليمي: في ظل إقرار اتفاقيتي 1958 و1982 بسيادة الدولة على بحرها الإقليمي، إلا أنهما حصرتا هذه السيادة ببعض القيود التي تقتضيها مصلحة المجتمع الدولي ككل في ضمان أكبر قدر من حرية الملاحة.⁹

¹نموشي نور الدين، الوجيز في القانون الدولي للبحار إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، جامعة محمد خيضر بسكرة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، 2015، ص 3-4.

²الفقرة (1) و (2) و (3) من المادة (25) من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

³منصوري محمد، صلاحيات الدولة الساحلية على مناطقها البحرية في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار مونتيغوباي 10 ديسمبر 1982، المرجع السابق، ص 55-56.

⁴الفقرة (2) من المادة (26) من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

⁵نموشي نور الدين، المرجع السابق، ص 4.

⁶الفقرة (1) و (2) من المادة (27) من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

⁷الفقرة (2) و (3) من المادة (28) من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

⁸سهيل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص 104-106.

⁹منصوري محمد، صلاحيات الدولة الساحلية على مناطقها البحرية في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار مونتيغوباي 10 ديسمبر 1982، المرجع السابق، ص 58.

لقد وردت في كل من اتفاقية 1958 الأولى وكذا اتفاقية 1982 عبارة " تمارس السيادة على البحر الإقليمي رهنا بمراعاة أحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي". بمعنى أن هذه السيادة تخضع لبعض القيود من أهمها حق المرور البريء للسفن الأجنبية وكذا مركز هذه السفن على البحر الإقليمي.¹ هذا ما سنبحثه باستفاضة تحت مطلب الملاحة في البحر الإقليمي.

المطلب الثالث: نظام المرور في البحر الإقليمي.

سنتناول في هذا المطلب حق المرور البريء للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي في الفرع الأول، وفي الفرع الثاني نتحدث عن المركز القانوني للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي.

الفرع الأول: حق المرور البريء للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي.

أولاً- محتوى المرور البريء على اعتبار أن البحر الإقليمي جزءا من إقليم الدولة تمارس عليه سيادتها، إلا أن العرف الدولي فرض عليها استثناء و الذي يتمثل في حق السفن الأجنبية بالمرور البريء، ويقصد به الملاحة النشطة المعتادة والمتواصلة للسفن الأجنبية من خلال البحر الإقليمي الخاضع لسيادة دول أخرى دون دخول المياه الداخلية، وهو حق مستقر عليه في الفقه والعرف الدوليين ، إذ لا تحتاج السفن الأجنبية للتمتع بهذا الحق موافقة الدولة الساحلية، وهو ما جاء في نص المادة 17 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، والتي نصت على: " رهنا بمراعاة هذه الاتفاقية، تتمتع جميع الدول الساحلية كانت أم غير ساحلية بحق مرور بريء من خلال البحر الإقليمي"، في مقابلها المادة 15 من الاتفاقية الأولى لسنة 1958.²

من خلال المادة 18 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 التي تحدد المرور البريء، وعلى أساسها يستشف أن المرور البريء يستند إلى حالتين هما³:

¹ محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص ص 127-128.

² حسان سعاد، مظاهر سيادة الدولة على إقليمها البحري ومنطقتها المتاخمة، المجلة الإفريقية للدراسات القانونية، جامعة أدرار، المجلد الأول، العدد الثاني، ديسمبر 2017، ص ص 78-79.

³ الفقرة (1) من المادة (18) من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

- 1- عبور السفينة الأجنبية للبحر الإقليمي فقط دون قصد الدخول للمياه الداخلية أو الموانئ.
- 2- المرور على البحر الإقليمي بقصد الدخول للمياه الداخلية أو الخروج منها، أو حتى التوقف للرسو أو الانطلاق منه.

وفي كلتا الحالتين يشترط أن يكون المرور متواصلا وسريعا، فالتوقف دون مبرر يؤدي لاعتبار المرور غير بريء، ما عدا التوقف من أجل تقديم المساعدة البحرية أو لعطب بالسفينة، وبمجرد انتهاء الاستثناء عليها مواصلة المرور والعديد من الدول حددت مدة التوقف كالجزائر التي حددتها ب 24 ساعة في المرسوم رقم 194/72 المؤرخ في 5 أكتوبر 1972 والذي يتضمن تنظيم مرور السفن الحربية الأجنبية بالمياه الإقليمية الجزائرية وتوقفها بالموانئ الجزائرية في زمن السلم.¹

ثانيا- مدى سيادة الدولة على حق المرور البريء: أرست اتفاقيتي جنيف لعام 1958 والأمم المتحدة لعام 1982 للدولة الساحلية جملة من الحقوق، في مواجهة المرور غير البريء، وكذا تنظيمها للمرور البريء.

1- حقوق الدولة الساحلية في مواجهة المرور غير البريء: قد لا تلتزم بعض السفن الأجنبية أثناء الملاحة بمقتضيات المرور البريء مما يسقط عن المرور صفته، وعندها تنشأ للدولة الساحلية حقوق بموجبها تتخذ الخطوات اللازمة لمنع المرور غير البريء، وهو ما نصت عليه صراحة المادة 25 فقرة 1 من اتفاقية 1982 بقولها "للدولة الساحلية أن تتخذ في بحرها الإقليمي الخطوات اللازمة لمنع أي مرور لا يكون بريئا"، وتكون على أشكال متعددة، منها طرد السفينة الأجنبية أو ممارسة الولاية الجنائية عليها في حال ارتكاب جرائم معينة المنصوص عليها في المادة 27 من اتفاقية 1982، وكذا مهما كان نوع السفينة، وإذا لم تتبع الشروط و الإجراءات المنصوص عليها وفقا لهذه الاتفاقية. ويحق للدولة الساحلية كذلك التوقيف المؤقت لممارسة حق

¹حسان سعاد، المرجع السابق، ص79.

المرور البريء في بحرها الإقليمي، متى كان ذلك ضروريا حماية أمنها دون تمييز وهذا ما أقرته الفقرة 3 من المادة 25 من اتفاقية 1982 وكذلك بشروط وضوابط محددة.¹

2- تنظيم المرور البريء للدولة الساحلية: منحت اتفاقيتي جنيف لعام 1958 و الأمم المتحدة لعام 1982 للدولة الساحلية الحق في وضع قوانين وأنظمة، بهدف تنظيم المرور البريء للسفن الأجنبية في بحرها الإقليمي، على أن تكون هاته القوانين والأنظمة متوافقة وأحكام اتفاقية 1982 وغيرها من قواعد القانون الدولي. غير أن المادة 21 فقرة 1 حصرت هذا الحق وخصصته في مجالات معينة، من ضمنها سلامة الملاحة، وكذا حماية الأنابيب والكابلات وغيرها من المنشآت وأيضا منع خرق مختلف تلك القوانين والأنظمة.²

3- القواعد الخاصة بالمرور البريء لسفن معينة: تحرص جميع السفن الأجنبية خلال استعمالها لحق المرور البريء في مقابل مراعاة الأنظمة والامتثال لقوانين الدولة الساحلية التابع لها البحر الإقليمي الذي تمر عليه تلك السفن. على أن هناك قواعد معينة للمرور البريء في البحر الإقليمي تخضع لها السفن الخاصة تصدرها الدول الساحلية ومن السفن الخاصة نجد السفن ذات الحمولة الخطيرة (السفن النووية)، إذ يجب على هذه الأخيرة أخذ الإذن المسبق من الدولة الساحلية للمرور عبر بحرها الإقليمي وأيضا من ضمنها السفن الحربية على أن تتصرف وجوبا بخصائص معينة لا اعتبارها كذلك وللسماع لها بالمرور على البحر الإقليمي مع طلب الإذن المسبق والالتزام بتعليمات الدولة الساحلية التي تنظم لها مرورها. وتعتبر من السفن الخاصة الغواصات لذا يشترط في هذه الأخيرة عند مرورها في البحر الإقليمي للدولة الساحلية أن تطفو

¹بوزيدي خالد، النظام القانوني لسيادة الدولة على إقليمها البحري، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في الحقوق - تخصص قانون عام معمق، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2014، ص ص 28-30.

²المرجع نفسه، ص ص 32-33.

مع رفع علمها، وتم تكريس هذا الشرط في الفقرة 6 من المادة 14 من اتفاقية 1958 الأولى وأيضاً المادة 20 من اتفاقية 1982.¹

الفرع الثاني: المركز القانوني للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي.

أولاً- القواعد المطبقة على السفن الأجنبية العامة: تنقسم السفن الأجنبية العامة إلى نوعين، الأولى منها: الحكومية المستعملة لأغراض تجارية والثانية السفن الحكومية المستعملة لأغراض غير تجارية والسفن الحربية منها. فأما النوع الأول من السفن يخضع لقواعد الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي، إذ أرسى اتفاقية 1958 الأولى وكرستها أحكام اتفاقية 1982 فبموجب هذه الأخيرة تم استبعاد السفن الحكومية المستخدمة لأغراض تجارية من نطاق الحصانة السيادية وهذا ما قضت به المادة 31 وكذا المادة 32 من اتفاقية 1982. وأما النوع الثاني المتعلق بالسفن الحكومية المستعملة لأغراض غير تجارية والسفن الحربية، فعلى عكس النوع الأول، تتمتع السفن الحكومية المستعملة لأغراض غير تجارية والسفن الحربية بحصانة سيادية تامة في مواجهة الدولة الساحلية أثناء ممارسة هذه الأخيرة لاختصاصها في بحرها الإقليمي. وكل ما تملكه الدولة الساحلية في المقابل هو أن تطلب إليها مغادرة بحرها الإقليمي استناداً للمادة 30 من اتفاقية 1982 وكذلك المادة 31 و32 من نفس الاتفاقية وكذلك يمكنها المطالبة بتحميل المسؤولية الدولية لدولة علم السفينة بموجب أحكام القانون الدولي.²

ثانياً- القواعد المطبقة على السفن الخاصة: يقصد بالسفن الخاصة المملوكة والمستغلة من طرف أشخاص طبيعيين أو اعتباريين يخضعون للقانون الخاص، فهذه السفن لا تستفيد من الحصانة المقررة للسفن العامة. إذ تخضع السفن الخاصة لاختصاص الدولة الساحلية في شقه

¹ نفس المرجع السابق، ص ص 34-42.

² زازة لخضر، الوضع القانوني للسفن في بحرها الإقليمي دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الدولي العام والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة وهران، وهران، 2010، ص ص 790-796.

الجزائي والمدني، ففي شقه الجزائي فالدولة الساحلية لا تمارس ولايتها الجنائية إلا في الحالات التي تقرها المادة 27 من اتفاقية 1982 وكذا في المادة 8 من اتفاقية 1958 الأولى¹. أما الاختصاص في الشق المدني ينعقد إلا في حالة الالتزامات التي تتحملها السفينة أو المسؤوليات التي تقع عليها أثناء رحلتها خلال مياه الدولة الساحلية ولغرض تلك الرحلة، وأيضا يحق للدولة الساحلية وفقا لقوانينها، أن توقع إجراءات التنفيذ خاص بأي دعوى مدنية، ضد أي سفينة أجنبية راسية في بحرها الإقليمي أو مارة من خلاله أو احتجازها بعد مغادرة المياه الداخلية².

المطلب الرابع: تعيين حدود البحر الإقليمي.

يعد تحديد البحر الإقليمي نقطة الالتقاء بين الجانب النظري والتطبيقي في البحر الإقليمي، فنتطرق فيه إلى خطوط الأساس في الفرع الأول ثم في الفرع الثاني إلى مدى البحر الإقليمي.

الفرع الأول: خطوط الأساس في البحر الإقليمي.

يكتسي خط الأساس أهمية كبيرة باعتباره خطا فاصلا بين المياه الداخلية للدولة الساحلية وبحرها الإقليمي وكذا باعتباره أساس لقياس المجالات البحرية للدولة ويعد أيضا أساسا لتتبع المساحات البحرية التي يمتد عليها سلطان الدولة الساحلية ويقر مدى ثبوت الاختصاص القضائي والتشريعي للدولة الساحلية. وكذلك بيان النقاط التي تنتهي عندها الولاية الوطنية لتدخل المناطق البحرية الموالية تحت تنظيم قانوني آخر أو دولة أخرى، وفقا لأحكام ومبادئ القانون الدولي. إذ ترتبط خطوط الأساس بالظروف الطبيعية والمادية للشاطئ ذاته وحيث تختلف الشواطئ وتتنوع

¹ نفس المرجع السابق، ص ص 849-864.

² المرجع نفسه، ص ص 902-907.

أشكالها من مكان إلى آخر. ولهذا فرسم خط الأساس كظاهرة قانونية يختلف تبعاً لطبيعة الشواطئ، وأشكالها.¹ فهناك عدة أنواع لتعيين خط الأساس، يمكن تناولها في ثلاث نقاط:

أولاً- خط الأساس العادي أو خط انحسار المياه: لقد جرى العمل -كمبدأ عام- على أن خط انحسار المياه وقت الجزر على طول الشاطئ يمثل الأساس العادي لقياس عرض المياه الإقليمية. وقد بينت محكمة العدل الدولية هذا المبدأ في قضية المصائد النرويجية عام 1951 أن علامة انحسار المياه وقت الجزر المعاكسة لعلامة ارتفاعها وقت المد هي التي تبنتها الدول بصورة عامة لقياس عرض بحرها الإقليمي، وهذا ما أكدته أيضاً اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة سنة 1958 في مادتها الثالثة. ومما يدل على تواتر العمل الدولي بهذه القاعدة أنها حظيت بتأييد واسع في مؤتمر قانون البحار الثالث حيث تضمنتها المادة 5 من اتفاقية 1982.²

ثانياً- الخطوط المستقيمة: تستعمل هذه الطريقة في حالة وجود تعاريج مليئة بالانحناءات وبرزوز تقعرات أو تناثر جزر صغيرة على طول الشاطئ. حيث يتكون خط الأساس من خطوط مستقيمة تصل بين الرؤوس البارزة أو نقاط البروز للجزر القريبة. فهذه الوضعية الطبيعية التي يتخللها الكثير من التعقيد تجعل من الصعب رسم خط الأساس وفقاً للخط العادي المتمثل في انحسار المياه وقت الجزر، كما يصعب على السفن المارة في المنطقة البحرية المحاذية معرفة عرض البحر الإقليمي، لذلك يتم الاعتماد على أسلوب الخطوط المستقيمة.³

وأرست محكمة العدل الدولية ذلك أيضاً في قضية المصائد النرويجية عام 1951 حيث بينت التحديد النرويجي بمقتضى المرسوم عام 1935، غير مخالف للقانون الدولي ومنسجم مع قواعد

¹ محمد بوسلطان، مبادئ القانون الدولي العام، الجزء الأول، ب ط، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، 2005، ص 210.

² علي مزاح، تحديد المجالات البحرية الوطنية وتطبيقاتها في القانون الدولي، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، الجزائر، د.س.ن، ص ص 967-968.

³ المرجع نفسه، ص ص 968-969.

خط الأساس، فكلما كان الساحل متعرجا وعميق التجاويف فإن تحديد خط الأساس يصبح ممكنا عن طريق التركيب الجيومتري فقط، أي باتباع أسلوب الخطوط المستقيمة التي قد تبعد عن الشريط الجغرافي للشاطئ ضمن حدود معقولة. وحضي هذا الحكم باهتمام كبير في مناقشات لجنة القانون الدولي أثناء انعقاد مؤتمر قانون البحار الأول الذي تبنى في مواده بنود هذا الحكم. وأوضحت اتفاقية جينيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة عام 1958 كيفية وشروط اتباع هذا الأسلوب لرسم خط الأساس وذلك ما نصت الفقرة الأولى والثانية والثالثة والرابعة والخامسة من المادة الرابعة من نفس الاتفاقية. أما اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 لم تختلف عن سابقتها بشأن رسم الخطوط الأساس المستقيمة، حيث تضمنت المادة السابعة من الاتفاقية حالات وظروف استعمال هذا الأسلوب مع إضافة فقرة جديدة لتدرك بعض الأوضاع شديدة التغير وما ينجر عنها من تغير في خط الأساس.¹

ثالثا- تعيين خط الأساس في بعض الحالات الخاصة: تتنوع أساليب تعيين خط الأساس في بعض الحالات الخاصة كالخلجان والموانئ، والجزر والأنهار والمرتفعات التي تتحسر عنها المياه وقت الجزر. إذ وضعت الاتفاقية الأولى لسنة 1958، وتبعتها في ذلك اتفاقية 1982 أحكاما خاصة لبيان كيفية رسم هذه الحالات.²

1-الخلجان: لقد عرفت اتفاقية جينيف الأولى لعام 1958 الخليج في فقرتها الثانية من المادة السابعة، بأنه ذلك الانحراف الحاد الذي يكون عمقه متناسبا مع فتحة فمه بالشكل الذي يجعله يحتوي مياهها محبوسة بالأرض، ويشكل أكثر من انحناء عادي للشاطئ بحيث لا يعد انحراف خليجيا إلا إذا كانت مساحته أو تزيده على شبه دائرة يكون قطرها الخط المرسوم بين فتحتي هذا الانحراف. أما الفقرة الرابعة والخامسة من نفس المادة فقد بينتا كيفية رسم

¹نفس المرجع السابق، ص ص969-971.

²المرجع نفسه، ص971.

خط الأساس في هذه الحالة، ففي الفقرة الرابعة وضحت أنه إذا كانت المسافة بين علامتين الجزر المنحسر لنقطتي المدخل الطبيعي للخليج تزيد على 24 ميلا، فإنه يرسم خط يغلُق بين هاتين العلامتين وتكون المياه الحبيسة بداخله مياه داخلية. أما الفقرة الخامسة بقولها إذا زادت المسافة بين علامتي الجزر المنحسر لنقطتي المدخل الطبيعي للخليج عن 24 ميلا، فإنه يرسم خط أساس طوله 24 ميلا داخل الخليج من أي موضعين من شواطئه، بحيث تحسر أكبر مساحة ممكنة من المياه باعتبارها مياه داخلية. ولقد ضمت اتفاقية 1982 هذه النصوص في مادتها العاشرة.¹

2- الموانئ: تناولت المادة الثامنة من الاتفاقية الأولى لسنة 1958، وكذا المادة 11 من اتفاقية الأمم المتحدة 1982، لموضوع الموانئ فقضت بأن يبدأ رسم خط الأساس من أبعد نقاط تلك الأجزاء والمنشآت الدائمة في المرفأء، والتي تعتبر جزءا من الإقليم البري.²

الفرع الثاني: مدى البحر الإقليمي.

أتت اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 خالية من أي تنصيص واضح ودقيق حول مدى البحر الإقليمي، فالمادة 24 منها 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 خلال النص وجب ألا يتجاوز مدى البحر الإقليمي اثني عشر ميلا بحريا في جميع الأحوال.³

فشلت اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 في صياغة تحديد واضح ودقيق لنطاق البحر الإقليمي، نظرا للمواقف الحادة والمتعارضة التي أبداها المؤتمر ونفي مؤتمر جينيف لقانون البحار لنفس العام، لكن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 استطاعت أن توفق

¹نفس المرجع السابق، ص ص 972-973

²المرجع نفسه، ص 973.

³أعراب كميلة، المرجع السابق، ص ص 230-231.

بين الآراء المتضاربة حول الموضوع وتؤسس قاعدة لقيت القبول من أغلب دول العالم والتي تضمن النص عليها في المادة 3 منها والتي نصت على 12 ميلا بحريا للبحر الإقليمي.¹ يستشف من فحوى نص المادة 3 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، أنه لا يجوز للدولة الساحلية إطلاقا وفي جميع الحالات أن تطالب ببحر إقليمي يزيد عرضه عن 12 ميلا بحريا مقسمة من خطوط الأساس المقررة في اتفاقية قانون البحار.²

المبحث الثاني: المنطقة المتاخمة للدولة الساحلية.

إن فكرة التسليم للدولة الساحلية بممارسة السيادة على نطاق بحري يتاخم بحرها الإقليمي و يليه مباشرة ويعرف بالمنطقة المتاخمة، و لعل مرجع إقرار تلك الفكرة هو حاجة الدول الساحلية لتوفير حماية فعالة لبعض المصالح الخاصة في نطاق يتعدى منطقة البحر الإقليمي ، و هو أيضا استجابة لمطالبات الدول المتزايدة و رغبة بعض الدول في السيطرة على أوسع مساحة ممكنة استنادا أن مصالحها الأمنية و الإستراتيجية و الاقتصادية تتطلب بسط سيطرتها على مناطق تلي بحرها الإقليمي ، و لعل أساسها هو المنطقة المتاخمة ولمعرفة مضمون هاته المنطقة ارتأينا تقسيم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب في أولها مفهوم المنطقة المتاخمة، و في المطلب الثاني اختصاصات الدولة الساحلية على المنطقة المتاخمة، و في المطلب الثالث تعيين حدود المنطقة المتاخمة.³

المطلب الأول مفهوم المنطقة المتاخمة.

إن أهمية معرفة مفهوم المنطقة المتاخمة في تعريفها كنظام قانوني له أهميته بالنسبة للأنظمة الإدارية أو الصحية أو التجارية أو المتعلقة بالأمن في كل دولة، لهذا نتناول في هذا المطلب

¹نفس المرجع السابق، ص231.

²المرجع نفسه، ص231.

³حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص68.

التعريف الفقهي للمنطقة المتاخمة في الفرع الأول، ثم تعريف المنطقة المتاخمة وفقا لاتفاقيات الدولية في الفرع الثاني.

الفرع الأول: التعريف الفقهي للمنطقة المتاخمة.

عرف الفقيه خليل حسين المنطقة المتاخمة: ((يقصد بالمنطقة المتاخمة وفقا لاتفاقية قانون البحار والتي يطلق عليها مصطلحات أخرى متشابهة كالمنطقة " المجاورة" أو " الملاصقة" أو منطقة " الحماية " أو منطقة "الاختصاص" أو منطقة " الأمن "، المساحة من جزء البحار الإقليمية للدول الساحلية إلى أعالي البحار والتي تمتد إلى مسافة محددة تكون محصورة بين البحر الإقليمي وأعالي البحار تمارس فيها الدولة الساحلية بعض حقوق الرقابة الضرورية على هذه المنطقة)).¹

وكذلك عرفها الدار سعيد الكريم عوض خليفة بأنها: ((المنطقة المتاخمة "أو المجاورة أو الملاصقة" هي منطقة تالية للبحر الإقليمي للدولة الساحلية، تمارس عليها الدولة الساحلية بعض الاختصاصات للمحافظة على كيانها)).²

ويعرفها أيضا الأستاذ نموشي نور الدين: ((هي منطقة تالية للبحر الإقليمي للدولة الشاطئية وملاصقة له تمارس عليها الدولة بعض الاختصاصات اللازمة للمحافظة على كيانها)).³

ويتضح من خلال تعريفات الفقهاء أن المنطقة المتاخمة تبدأ بنهاية حدود البحر الإقليمي الذي هو 12 ميل بحري عموما، وذلك لحماية الدولة الساحلية.

¹ خليل حسين، موسوعة القانون قانون البحار والجو الفضاء الخارجي الحرب والحياد وطرق تسوية المنازعات، الجزء الثاني، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2012، ص43.

² عبد الكريم عوض خليفة، القانون الدولي للبحار دراسة في ضوء أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، د.ط، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2013، ص66.

³ نموشي نور الدين، المرجع السابق، ص7.

الفرع الثاني: تعريف المنطقة المتاخمة وفقا للاتفاقيات الدولية.

لم تتطرق النصوص الدولية إلى تعريف المنطقة المتاخمة لكن تم تناول هذه الأخيرة من خلال النظام الذي تعمل به.

أولاً- مؤتمر لاهاي 1930: لقد أفرز مؤتمر لاهاي عن 19 دولة أبدت الاقتراح الذي يقضي بأن يكون امتداد البحر الإقليمي ثلاثة أميال على أن تكون هناك منطقة متاخمة له تستطيع الدولة أن تمارس فيه بعض الاختصاصات الرقابية، واعتضت على هذا الاقتراح (09) تسع دول من بينها بريطانيا مما حال دون إقرار نظام المنطقة المتاخمة.¹

ثانياً- اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958: تم إقرار نظام المنطقة المتاخمة في المادة (24) وفي مؤتمر جنيف الثالث لقانون البحار عام 1958، أقر فكرة المنطقة المتاخمة كنظام قانوني مستقل قائم بذاته عن فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة التي تخول للدولة الساحلية حق استكشاف واستغلال مصادر الثروة في تلك المنطقة في حين دور تلك المنطقة المتاخمة هو وقائي أو رقابي تملك الدولة الساحلية فيه سلطة الرقابة بالقدر اللازم تكفل به صيانة مصالحها الجوهرية سواء الأمنية والجمركية والصحية.²

ثالثاً- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982: أقرت هذه الاتفاقية أن المنطقة المتاخمة تجاور البحر الإقليمي للدولة الساحلية، وذلك بالنص عليها في الفقرة الأولى من المادة 33 من نفس الاتفاقية بقولها: ((الدولة الساحلية، في منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي تعرف بالمنطقة المتاخمة، أن تمارس السيطرة اللازمة...)).³

المطلب الثاني: اختصاصات الدولة الساحلية على المنطقة المتاخمة.

¹حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص70.

²المرجع نفسه، ص ص70-71.

³المادة 33 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

من أجل تمكين الدولة الساحلية من حماية نفسها، منحت اتفاقية 1982 الدولة الساحلية اختصاصات للسيطرة على المنطقة المتاخمة. ولهذا السبب تم تقسيم المطلب إلى فرعين، الأول منها حول طبيعة اختصاصات الدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة أما في الفرع الثاني حول تحديد اختصاصات الدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة.

الفرع الأول: طبيعة اختصاصات الدولة الساحلية على المنطقة المتاخمة.

لقد تحددت إمكانية تدخل الدولة الساحلية، وفقا لاتفاقية 1958 الأولى بالمنع والمعاقبة للأفعال المحتملة الوقوع أو الواقعة فعلا في نطاق إقليم الدولة أو بحرهما الإقليمي دون المنطقة المتاخمة وهذا القول ينطبق أيضا على اتفاقية 1982 بالفقرة الأولى (أ) من المادة 33 تستخدم عبارة " داخل إقليمها أو بحرهما الإقليمي"، وهي عبارة واضحة لا تقبل التفسير.¹

إلا أن الإضافة في الاتفاقية الأخيرة هي أن الفقرة الثانية من المادة 303 تجيز للدولة الساحلية مراقبة تجارة الأشياء ذات الطابع الأثري والتاريخي وأن تفترض أن من شأن انتشار هذه الأشياء من قاع البحر في المنطقة المتاخمة دون موافقتها أن يسفر عن خرق قوانينها وأنظمتها. وهكذا تكون الدولة الساحلية قد مدت تشريعها إلى المنطقة المتاخمة. ونستنتج من باب المخالفة أن اختصاص الدولة الساحلية في الميادين الأخرى يبقى محددًا بمنع ومعاقبة الأفعال المرتكبة أو التي على وشك في الإقليم أو البحر الإقليمي. ولقد أُرست أيضا كل من اتفاقية جينيف للبحر العالي لعام 1958 في مادتها 23 وكذلك المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة 1982 حق الدولة الساحلية في المطاردة المستمرة؛ حيث أجازتا بدأ المطاردة الحثيثة بشكل صريح في المادتين السابقتين وذلك اعتبارا من المنطقة المتاخمة وبسبب خرق القوانين والأنظمة المتعلقة بتلك المنطقة.²

¹محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص216.

²المرجع نفسه، ص ص216-217.

الفرع الثاني: تحديد اختصاصات الدولة الساحلية على المنطقة المتاخمة.

حددت اتفاقيتي جنيف لعام 1958 والأمم المتحدة لعام 1982 الغرض من تحديد اختصاصات الدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة بأنه لا يتعدى غرضا من ثلاثة أو هي مجتمعة:

1- الرقابة الخاصة بالشؤون الجمركية والضريبية: تعتبر المصالح المالية والضريبية الدافع الأكبر لوجود المنطقة المتاخمة، وعلى اعتبار أن وضع القوانين الجمركية والضريبية بإمكانه توفير مداخيل إضافية تساعد الاقتصاد الوطني، وإصلاح أضرار السفن الأجنبية عند ملاحقتها في هذه المنطقة، كما بإمكانه ضمان دخول السلع والبضائع إلى الدولة الساحلية بطريقة قانونية، عن طريق تقديمها للجمارك ودفع الرسوم والضرائب، وأن الاعتداء على القانون الجمركي يعتبر تهديد للدولة الساحلية خاصة وأن الكثير من الدول تعتمد على الضرائب كأساس لميزانيتها. وبالتالي فإن للدولة الساحلية بموجب هذا الاختصاص، رقابة ومعاقبة الأفعال المخالفة للتشريع والأنظمة الوطنية الجمركية والمالية للدولة الساحلية وهذا تضمنته أحكام اتفاقية 1982 في الفقرة الأولى (أ) من المادة 1.33¹

2- الرقابة الخاصة بشؤون الصحة والصيد والهجرة: تتركز مصالح الدولة الساحلية المتعلقة بالصحة والصيد والهجرة، حيث من بين الدوافع الأساسية إلى جانب المصالح الجمركية التي أنشأت من أجلها المنطقة المتاخمة. ففي الجانب الصحي اعتبرت الدول الساحلية الإجراءات الصحية كوسيلة من وسائل منع انتشار الأمراض المعدية والتي قد تنقلها السفن الأجنبية، كما يمكن أن تشمل هذه الإجراءات أيضا مكافحة التلوث البحري وحماية البيئة البحرية، وفي حال انتهاك هذه السفن للقوانين الصحية للدولة الساحلية مهددة بإلحاق الضرر بالبيئة البحرية، أن تتخذ التدابير اللازمة لمنع هذه السفينة من لإبحار².

¹ حسان سعاد، المرجع السابق، ص 85.

² المرجع نفسه، ص 86.

وأما بالنسبة لجانب الهجرة الغير شرعية باعتبارها ظاهرة اجتماعية تهدد استقرار وأمن الدولة الساحلية، ونظرا للمخاطر التي قد تفضيها بسبب التزايد الرهيب في عدد الأشخاص الذين يتم تهريبهم عن طريق البحر، فتتخذ الدولة الساحلية مجموعة من الإجراءات الردعية لمكافحة الهجرة غير قانونية في منطقتها المتاخمة، من أجل المحافظة على أمنها وتجنباً للآفات الاجتماعية والاقتصادية، ومن خلاله يستشف أن الصلاحيات السابقة والمخولة للدولة الساحلية في منطقتها المتاخمة، تطبق على نوعين من المستويات، أولها المستوى الرقابي فالدولة الساحلية تمارس صلاحياتها من أجل مراقبة السفن الأجنبية الخاصة والعامة، وثانيها المستوى الردعي والذي يتمثل في فرض العقوبة والجزاء على السفن الأجنبية التي قامت بخرق قوانين ونظم الدولة الساحلية، والمتعلقة بالجمارك والصحة والصيد والهجرة. وهذا تأسيساً على الفقرة الأولى(ب)، وأيضا الفقرة الثانية من المادة 33 من اتفاقية 1982.¹

المطلب الثالث: تعيين حدود المنطقة المتاخمة.

لقد اختلفت الدول حول تعيين حدود المنطقة المتاخمة للبحر الإقليمي للدولة الساحلية إلى أن حسمت اتفاقيتي جنيف لعام 1958، والأمم المتحدة لعام 1982 الأمر، ولمعرفة تعيين حدود المنطقة المتاخمة وفقا لهاتين الاتفاقيتين، ارتأى الباحث تقسيم هذا المطلب إلى تعيين حدود المنطقة المتاخمة وفقا لاتفاقية جنيف 1958 للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة في الفرع الأول، وتعيين حدود المنطقة المتاخمة وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 في الفرع الثاني.

الفرع الأول: تعيين حدود المنطقة المتاخمة وفقا لاتفاقية جنيف الأولى لعام 1958

لم يتضمن المشروع النهائي للجنة القانون الدولي لعام 1956 أية إشارة فيما يتعلق بمسألة تعيين حدود المنطقة المتاخمة بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة، فباستقراء نص المادة 66 من المشروع النهائي للجنة القانون الدولي نجد أنها جاءت بقاعدة عامة حول اتساع

¹ نفس المرجع السابق، ص 86.

المنطقة المتاخمة وحقوق الدولة الساحلية عليها، وقد تم إدراج الفقرة 03 من المادة 24 بناء على اقتراح تقدم به ممثل يوغسلافيا (katicic) إلى اللجنة الأولى بمؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار جينيف 1958 والتي حددت نطاق مساحة المنطقة المتاخمة بمسافة 12 ميلا بحريا مقيسة من خطوط الأساس التي يبدأ منها قياس البحر الإقليمي للدولة الساحلية. وهذا ما جاءت تؤكد المادة 24 الفقرة 2 من اتفاقيات جينيف.¹

وهذا من شأنه أن يلغي من الناحية العملية هذه المنطقة في الحالة التي تمد فيها الدولة الساحلية عرض بحرها الإقليمي إلى 12 ميلا بحريا مما يؤدي إلى انعدام المنطقة المتاخمة.²

الفرع الثاني: تعيين حدود المنطقة المتاخمة وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982.

بالنظر لأحكام المادة 33 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والمتعلقة بالمنطقة المتاخمة حيث نصت في فقرتها الثانية على أنه " لا يجوز أن تمتد المنطقة المتاخمة إلى أبعد من 24 ميلا بحريا من خطوط الأساس التي يقاس منها البحر الإقليمي " أي أنها تحسب من خط أساس للمياه الساحلية 12 ميلا + 12 ميلا = 24 ميلا بحريا.³

والسبب في عدم تحديد المنطقة المتاخمة من نهاية البحر الإقليمي، يعود إلى أن نهاية البحر الإقليمي غير واضحة، وقد لا تعرف المسافة التي حددتها الدولة للبحر الإقليمي لكي تقاس منها المنطقة المتاخمة، لهذا يعتمد على خطوط المياه عند التقاء البر بمياه البحر، في قياس المنطقة المتاخمة. كما يجوز للدولة الساحلية أن تحدد البحر الإقليمي بأقل من 12 ميل بحري، كما يجوز

¹حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص73.

²محمد هوش، ريم عبود، القانون الدولي للبحار، منشورات الجامعة الافتراضية السورية، د.ط، سوريا، 2018، ص56.

³حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص74.

لها أن تحدد المنطقة المتاخمة بأقل من 24 ميل بحري، بحسب الاتفاقية وما تراه مناسباً لظروف موقعها.¹

وأما فيما يتعلق بكيفية تعيين المنطقة المتاخمة بين سواحل الدول المتلاصقة أو المتقابلة، فقد أحالت الاتفاقية إلى نص المادة 15 التي تقرر طريقة تعيين حدود البحر الإقليمي بين هذه الدول.²

المبحث الثالث: المياه الأرخيلية للدولة الأرخيلية.

هناك دول لها موضع جغرافي معين يضعها في دائرة الدول الأرخيلية، حيث تتكون هاته الأخيرة في معظمها من جزر متقاربة نوعاً ما تتخل هاته الجزر مياه في أغلب جهاتها. ويعد وجود أغلب إقليم الدولة البري في شكل الجزر معيار أساسياً لوضع الدولة ضمن خانة الدول الأرخيلية. ولشرح فكرة الدول الأرخيلية ارتأينا تقسيم هذا البحث إلى أربعة مطالب؛ حيث نتطرق في المطلب الأول إلى مفهوم المياه الأرخيلية، أما في المطلب الثاني نتناول فيه الطبيعة القانونية للمياه الأرخيلية، ونخصص المطلب الثالث لدراسة تعيين حدود المياه الأرخيلية وفي المطلب الرابع نبرز نظام المرور فيها.

المطلب الأول: مفهوم المياه الأرخيلية.

نتطرق في هذا المطلب إلى تحديد مفهوم المياه الأرخيلية وذلك بتقسيم هذا المطلب لفرعين نتناول في الفرع الأول التعريف الفقهي للمياه الأرخيلية، أما في الفرع الثاني نتطرق إلى تعريف المياه الأرخيلية وفقاً للاتفاقيات الدولية.

الفرع الأول: التعريف الفقهي للمياه الأرخيلية

¹سهيل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص 123.

²حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 74.

يعرف الفقيه عبد الكريم عوض خليفة المياه الأرخيبيلية عن طريق تعريف الأرخيبيل إذ يقول: ((أرخيبيل كلمة إغريقية الأصل معربة عن الإيطالية Arcipelago، وجاء في الفقرة (ب) من المادة 46 من إق د ب يعني "الأرخيبيل" مجموعة من الجزر، بما في ذلك أجزاء الجزر، والمياه الواصلة بينها والمعالم الطبيعية الأخرى التي يكون الترابط في بينها وثيقا إلى حد تتشكل معه هذه الجزر والمعالم الطبيعية الأخرى كيانا جغرافيا واقتصاديا وسياسيا قائما بذاته، أو التي اعتبرت كذلك تاريخيا)).¹ وربط الفقيه التعريف الأخير بتعريف الدولة الأرخيبيلية على أنها ((تتكون من مجموعة من الجزر أو الجزر وأجزاء الجزر، مثل أندونيسيا التي تتكون من أكثر ثلاث عشرة ألف جزيرة أو جزء من الجزيرة، و الفيليبين التي تتكون من أكثر سبعة آلاف جزيرة. أو قد يتاخم سواحلها أرخبيل أو أكثر، مثل النرويج والسويد وفنلندا وشيلي)).²

ويعرف الأستاذ عبد المعز عبد الغفار نجم المياه الأرخيبيلية من خلال تعريف الدولة الأرخيبيلية بأنها: ((عرفت الاتفاقية، الدولة الأرخيبيلية بأنها تلك التي تتكون كليا من أرخبيل واحد أو أكثر وقد تضم جزرا أخرى؛ ويعني الأرخيبيل مجموعة من الجزر، بما في ذلك أجزاء من الجزر، والمياه الواصلة بينها والمعالم الطبيعية الأخرى والجزر والمياه والمعالم الطبيعية الأخرى كيانا مستقلا جغرافيا واقتصاديا وسياسيا، أو التي اعتبرت كذلك تاريخيا)).³

وهو أيضا نفس التعريف نجده عند الفقيه خليل حسين، حيث أن جل الفقهاء كرسوا تعريف الاتفاقية في مادتها 46 دون تحليل أو تقديم أية إضافة. إذ ذاب تعريف المياه الأرخيبيلية وسط تعريف الأرخيبيل والدولة الأرخيبيلية.

الفرع الثاني: تعريف المياه الأرخيبيلية وفقا للاتفاقيات الدولية.

¹ عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 41.

² المرجع نفسه، ص 42.

³ عبد المعز عبد الغفار نجم، الاتجاهات الحديثة في القانون الدولي الجديد للبحار، د.د.ن، 2006، د.ب.ن، ص 132.

بحثت جمعية القانون الدولي في تقريرها المقدم في دورة ستوكهولم سنة 1924 المراكز القانونية للمياه الأرخبية، كما تم بحث نفس الموضوع في فيينا سنة 1926. وفي سنة 1930 بلاهاي قدم الفقيه الألماني شوكينك المعايير التي على أساسها يتم قياس المياه الأرخبية ولقد تعرضت محكمه العدل الدولية الى موضوع الأرخبيات بمناسبة بحثها في النزاع الذي وقع بين النرويج وبريطانيا لرسم خطوط الأساس للجزر الواقعة في مواجهة إقليمها البري سنة 1951.¹

أولاً- تعريف المياه الأرخبية وفقا لاتفاقيات 1958: نظرا لاختلاف وجهات النظر والنزاعات التي نشبت حول سيادة الدول في المياه الأرخبية. كانت كل من أندونيسيا والفيليبين أكثر الدول اهتماما بهذا الموضوع. وبالرغم من المجهودات التي بذلت في التقنين للقواعد القانونية التي تحكم المياه الأرخبية للدولة الأرخبية وصولا إلى مؤتمر قانون البحار الذي انعقد بجينيف سنة 1958 والذي لم يفلح في التوصل إلى اتفاق حول الأرخبيات المحيطة بسبب الاختلاف حول تطبيق طريقة خطوط الأساس المستقيمة عليها.²

ثانيا -تعريف المياه الأرخبية وفقا لاتفاقية قانون البحار لسنة 1982: مع ازدياد المطالبة بفرض السيادة على المياه الأرخبية جاءت فكرة عقد مؤتمر ثالث لقانون البحار سنة 1972 أين قدمت بعض من الدول كالفيليبين وأندونيسيا وفيجي مجموعة من المبادئ في هذا الشأن من بينها تحديد البحر الإقليمي للأرخبيات وكذا امتداد سيادة الدولة الأرخبية وأيضا المرور البريء للسفن الأجنبية في المياه الأرخبية، إلا أن هذه المبادئ اختلفت في تطبيقها بحكم الوضع الجغرافي لكل دولة أرخبيلية.³ تمخض على المؤتمر التنصيص على المياه الأرخبية للدولة الأرخبية في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982؛ حيث وضحت الاتفاقية في مادتها 46 المذكورة آنفا معنى الدولة الأرخبية وكذا معنى الأرخبيات.

¹ محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص ص 224-226.

² خليل حسين، المرجع السابق، ص ص 50-51.

³ محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص ص 228-229.

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للمياه الأرخيبيلية.

تتمتع الدولة الأرخيبيلية بالسيادة على مياهها المحصورة داخل خطوط الأساس المستقيمة التي تربط ما بين أبعد النقاط في أبعد جزر عن وسط الدولة الأرخيبيلية، لذا نصت المادة 49 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على أن:

1- تتوسع سيادة الدولة الأرخيبيلية إلى المياه التي تحصرها خطوط الأساس الأرخيبيلية المرسومة وفقا للمادة 47، والتي تعرف بالمياه الأرخيبيلية، بصرف النظر عن عمقها وعن بعدها عن الساحل.

2- تمتد هذه السيادة إلى الحيز الجوي فوق المياه الأرخيبيلية، وكذلك إلى قاعها وباطن أرضها وإلى الموارد الموجودة فيها.

3- تمارس هذه السيادة رهنا بمراعاة هذا الجزء.

4- لا يمس نظام المرور في الممرات البحرية الأرخيبيلية المقررة في هذا الجزء، في نواح أخرى، وضع المياه الأرخيبيلية، بما في ذلك الممرات البحرية، ولا ممارسة الدولة الأرخيبيلية لسيادتها على هذه المياه وحيزها الجوي وقاعها وباطن أرضها وإلى الموارد الموجودة فيها.

ويجوز للدولة الأرخيبيلية أن ترسم داخل مياهها الأرخيبيلية خطوطا فاصلة لتعيين حدود مياهها الداخلية.¹

بمعنى أن سيادة الدولة الأرخيبيلية على مياهها الأرخيبيلية مقيدة بثلاثة قيود، وهي: أن تحترم الأولى الاتفاقات القائمة وحقوق الدول المجاورة وفقا للمادة 51 من اتفاقية 1982، والقيد الثاني هو حق المرور البريء لجميع الدول خلال المياه الأرخيبيلية وهذا استنادا للمادة 52 من نفس الاتفاقية،

¹ عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص44.

أما بالنسبة للقيد الثالث فهو يتعلق بحق المرور في الممرات الأرخيبيلية وذلك بنص المادة 53 من نفس الاتفاقية.¹

وتجدر الإشارة إلى اختلاف الوضع القانوني للمياه الأرخيبيلية عن الوضع الخاص بالبحر الإقليمي، على الرغم من خضوع كل منهما لسيادة الدولة. حيث تحمل المياه الأرخيبيلية بحقوق للدول الأخرى. تتجاوز ما هو مقرر من الدول الأخرى على البحر الإقليمي. وأيضا على ضوء نصوص الجزء الرابع من اتفاقية 1982 فإن المياه الأرخيبيلية لا تعد جزءا من أعالي البحار. خاصة وأن تقرير سيادة الدولة الأرخيبيلية على المياه الأرخيبيلية، يرجع إلى مراعاة أهمية تلك المسطحات البحرية بالنسبة لاقتصاديات الدول الأرخيبيلية ولأمنها القومي. ومع ذلك، فقد تقرر المرور العابر على المياه الأرخيبيلية في نظام مشابه لنظام المرور العابر عبر المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية، بهدف تحقيق المصلحة العامة للمجتمع الدولي ككل. والتوفيق بين المصالح الحيوية في ضمان حرية الملاحة الدولية وبين المصالح الاقتصادية والأمنية للدول الأرخيبيلية. وتحقيق التوازن بين جميع هذه المصالح.²

المطلب الثالث: تعيين حدود المياه الأرخيبيلية.

بالاطلاع على ما نصت عليه اتفاقية 1982 بخصوص ما يتعلق بالدول الأرخيبيلية وكيفية تحديد مياهها. يمكن القول ان الاتفاقية لم تميز بين الدول الأرخيبيلية وغيرها من الدول الساحلية فكما هو الحال بالنسبة للدول الساحلية بشكل عام يبدأ قياس الإمدادات البحرية للدول الأرخيبيلية من خطوط الأساس الخاصة بالدول الأرخيبيلية كما حددتها المادة 47 من اتفاقية 1982، وعليه تم

¹ عبد المعز عبد الغفار نجم، المرجع السابق، ص ص 140-141

² المرجع نفسه، ص ص 141-142.

تقسيم هذا المطلب إلى فرعين نتطرق في الفرع الأول إلى خطوط الأساس الأرخيبيلية أما في الفرع الثاني نتناول الاستثناءات الواردة على خطوط الأساس الأرخيبيلية.¹

الفرع الأول: خطوط الأساس الأرخيبيلية

حددت المادة 47 من اتفاقية 1982 القواعد والأسس التي يجب أن يتم طبقا لها رسم خطوط الأساس الأرخيبيلية والتي من بينها²:

1- أنه يجوز للدولة الأرخيبيلية أن تقوم برسم خطوط أساس مستقيمة تصل بين أبعد النقاط في أبعد الجزر وبين الشعاب المتقطعة الانغمار في الأرخيبيل، وذلك بشرط أن تضم الخطوط الأساس الجزر الرئيسية وقطاعا تتراوح نسبة المياه فيه إلى مساحة اليابسة بما فيه الحلقات المرجانية ما بين 1 إلى 10 في المئة.

2- يجب ألا يتجاوز طول خطوط الأساس 100 ميل بحري، وإن كان يجوز أن يتجاوز طول هذه الخطوط نسبة 3 في المئة من مجموع عدد خطوط الأساس التي تضم أرخبيلًا معينًا، وذلك بحد أقصى 125 ميلا بحريا.

3- ويشترط كذلك ألا تتحرف خطوط الأساس الأرخيبيلية أي انحراف ذي شأن عن الاتجاه العام للأرخيبيل، كما يجب ألا يترتب على رسم خطوط الأساس الأرخيبيلية هذه فصل البحر الإقليمي لدولة أخرى عن أعالي البحار أو عن المنطقة الاقتصادية الخالصة.

4- كما كرست الاتفاقية التزاما على الدولة الأرخيبيلية بالإعلان الواجب عن الخرائط المبين عليها خطوط الأساس الأرخيبيلية، أو قوائم الإحداثيات الجغرافية، وأن تودع نسخة من كل منها لدى الأمين العام للأمم المتحدة.

الفرع الثاني: الاستثناءات الواردة على خطوط الأساس الأرخيبيلية.

¹ حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 137.

² المرجع نفسه، ص ص 137-138.

قد تؤدي طريقة رسم خطوط الأساس الأرخيبيلية إلى عدم تطابق الوحدة السياسية للأرخبيل مع وحدته الطبيعية، فقد توجد بعض الجزر التابعة لنفس الدولة الأرخيبيلية خارج مجموعة الأرخبيل بسبب طريقة الرسم هذه. كما توجد جزيرة لدولة أخرى ضمن الأرخبيل. وفي هذه الحالة تقطع خطوط الأساس الطبيعية للأرخبيل وتقسّمه أجزاء تابعة للدولة الأرخيبيلية.¹

وأيضاً قد يؤدي رسم خطوط الأساس الأرخيبيلية إلى تقاطع البحر الإقليمي للدولة الأرخيبيلية مع البحار الإقليمية للدول المجاورة أو المقابلة، وفي هذه الحالة يصعب تحديد البحر الإقليمي بين الدول المتجاورة أو المتقابلة التي تحل وفقاً للقواعد الواردة في المادة 15 من اتفاقية 1982 والتي تم درسها في المبحث الأول من هذا الفصل.²

المطلب الرابع: نظام المرور في المياه الأرخيبيلية.

إن وقع فكرة الأرخيبيلات على الدول البحرية الكبرى في المؤتمر الثالث لقانون البحار، معلقاً بضمان أكبر قدر ممكن من حرية الملاحة الدولية، ونتج عن الصفقة التي تمت بهذا الخصوص إقرار نظام مزدوج للملاحة في المياه الأرخيبيلية. ولشرح هذه الأخيرة ارتأينا تقسيم هذا المطلب إلى فرعين نبحت في أولهما على حق المرور البريء في المياه الأرخيبيلية، وفي ثانيهما حق المرور في الممرات البحرية الأرخيبيلية.³

الفرع الأول: حق المرور البريء في المياه الأرخيبيلية.

باستقراء نصوص مواد الجزء الرابع من اتفاقية 1982، وعلى وجه الخصوص نص الفقرة الأولى من المادة 52 التي أقرت الحق لسفن جميع الدول لممارسة المرور البريء خلال المياه الأرخيبيلية. كما في المقابل أعطت الفقرة الثانية من المادة للدول الأرخيبيلية الحق في أن توقف

¹ محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 231.

² المرجع نفسه، ص 231.

³ المرجع نفسه، ص 233.

المرور البريء مؤقتا دون التمييز قانونا أو فعلا بين السفن الأجنبية، وأن يكون هذا الوقف مقتصرًا على قطاعات محددة من المياه الأرخبيلية، وذلك متى كان الإيقاف ضروريا لحماية أمن الدولة الأرخبيلية، ولا يبدأ سريان إيقاف المرور البريء إلا بعد أن يعلن عنه الإعلان الواجب.¹

الفرع الثاني: حق المرور في الممرات البحرية الأرخبيلية

لم تقر المادة 52 من اتفاقية 1982 بمنح حق المرور البريء للطائرات، إلا أن المادة 53 من نفس الاتفاقية نظمت أيضا حق المرور عبر المياه الأرخبيلية والبحر الإقليمي. ولم تحدد نوع هذا المرور. سواء كان مرور بريء أم أنه مرور عابر. وجاءت كلمة المرور العابر في ثنايا النص المذكور. ويستشف من ذلك هو مرور السفن والطائرات عبر المياه الأرخبيلية للوصول للبحر الإقليمي لدولة أخرى والملاصق لها في حالة عدم توافر ممر آخر لها. ذلك أن ما يميز المرور البريء عن المرور العابر، هو أن المرور الأول، يقتصر على السفن، بينما الثاني يشتمل السفن والطائرات.²

¹ حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 134-135.

² سهيل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص 81-82.

خلاصة الفصل الأول

لقد جاء الفصل الثاني موسوم ب: ((سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي والمنطقة المتاخمة والمياه الأرخيلية للدولة الأرخيلية)). مقسما إلى ثلاثة مباحث، حيث عُنونَ المبحث الأول ب ((البحر الإقليمي للدولة الساحلية))، وقد انصب جهد الباحث في هذا المبحث على الإحاطة بمفهوم البحر الإقليمي للدولة الساحلية بناء على تعريفات الفقهاء وكذا ما تم النص عليه في الاتفاقيات الدولية ((المطلب الأول))، ثم انتقل الباحث في هذا المبحث إلى أبرز النظريات حول الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي والتعامل الدولي معها ((المطلب الثاني)). أما ((المطلب الثالث)) فقد سعى الباحث من خلاله إلى إبراز حق المرور البريء للسفينة الأجنبية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية وتبيان مركزها القانوني فيه، وفي ((المطلب الرابع)) بين الباحث من خلاله تعيين حدود البحر الإقليمي من خلال رسم خطوط الأساس المحددة له وكذا ما مدى محدوديته.

وبعد إرساء البحر الإقليمي كأول منطقة بحرية خاضعة لسيادة الدولة الساحلية وفقا للقانون الدولي للبحار، انتقل الباحث إلى منطقة بحرية تالية للبحر الإقليمي. لهذا جاء المبحث الثاني معنونا ب ((المنطقة المتاخمة للدولة الساحلية))، فقد خلص من خلال هذا الأخير إلى مجموعة من النتائج هي:

- مرحلة ضبط مفهوم المنطقة المتاخمة للدولة الساحلية عبر تعريفات الفقهاء وكذا وفقا للاتفاقيات الدولية. ((المطلب الأول))
- مرحلة إبراز اختصاصات الدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة وذلك لتحديد طبيعتها وتبيان مواضع الاختصاصات فيها. ((المطلب الثاني))
- مرحلة تعيين حدود المنطقة المتاخمة للدولة بناء على اتفاقيتي 1958 و1982. ((المطلب الثالث))

يتصل حق سيادة الدول الساحلية على المناطق البحرية السالفة الذكر بوضع قانوني وجغرافي بالأساس لدول ساحلية كذلك تتكون من مجموعة جزر وتحيط بمعظمها المياه. ويطلق عليها الدول الأرخيبيلية. وهذا ما تطرق الباحث له في المبحث الثالث تحت عنوان ((المياه الأرخيبيلية للدولة الأرخيبيلية)) إذ خصص له أربعة مطالب أولها الإلمام بمفهوم المياه الأرخيبيلية للدولة الأرخيبيلية في نظر الفقهاء ووفقا للاتفاقيات الدولية ((المطلب الأول))، وانتقل بعد ذلك الباحث إلى تبيان الطبيعة القانونية للمياه الأرخيبيلية استنادا لفكرة السيادة ((المطلب الثاني))، وأوضح الباحث حدود المياه الأرخيبيلية مرتكزا في ذلك على خطوط الأساس الأرخيبيلية والاستثناءات الواردة عليها ((المطلب الثالث))، وفي الأخير تطرق الباحث إلى نظام المرور في المياه الأرخيبيلية بنوعيه المرور البريء وكذا المرور العابر في الممرات الأرخيبيلية ((المطلب الرابع)).

الفصل الثاني:

الحقوق السيادية للدولة الساحلية في المنطقة

الاقتصادية الخالصة والجرف القاري والمضائق البحرية

تتداخل سيادة الدولة الساحلية بسيادات الدول الأخرى أثناء ممارستها لتلك السيادة على الصعيد الخارجي، وتتداخل هذه أيضا مع قواعد القانون الدولي، ومن بين المجالات التي تتداخل فيها الدولة الساحلية مع الفاعلين الدوليين تلك المتعلقة بإقليم الدولة البحري؛ حيث فصلنا في الفصل الأول المناطق البحرية الخاضعة لسيادة وسلطان الدولة الساحلية وفقا للقانون الدولي للبحار، إلا أنه هناك مناطق بحرية لا يمكن الجزم بأنها تخضع كليا لسيادة الدولة الساحلية أو الجزم أنها لاتخضع لسيادة الدولة ساحليها نهائيا.

وعليه تم إسحداث وفقا لفقهاء القانون الدولي ما سمي بالحقوق السيادية أو الحقوق الولائية لهذه المناطق البحرية والتي تعني مركزا وسطا بين خضوعها للسيادة وبين إنقطاعها عنها، ولكن المعيار الأساسي لمعرفة هذه المناطق البحرية هو مدي بسط وتأثير سيادة الدولة الساحلية في مطلق النواحي.

وتعد هذه المناطق البحرية بالنسبة للدول الساحلية مياها إقليمية نظرا تغلب الطابع السيادي فيها أو وجود فيها حقوق سيادية

وبناء على ما سبق طرحه سننترق إلى التفصيل في هذه المناطق بناء على المعيار السابق ووفقا لأحكام اتفاقية 1982، في ثلاثة مباحث وهي: في المبحث الأول المنطقة الاقتصادية الخالصة، وفي المبحث الثاني الجرف القاري، أما في المبحث الثالث المضائق البحرية.

المبحث الأول: المنطقة الاقتصادية الخالصة

تعد المنطقة الاقتصادية الخالصة من أهم أوجه التحديد في القانون الدولي للبحار، الذي جاءت اتفاقية 1982 تجسيدا وتقنينا له فما كانت بمثابة نوع من التوفيق بين المبالغة في الادعاءات على مد السيادة الإقليمية على مسافات مترامية من البحار، وبين تطلع عدد كبير من دول العالم الثالث إلى الثروات الطبيعية في تحقيق تنميتها الاقتصادية. وقد تأكدت فكرة المنطقة الاقتصادية في مؤتمرات دولية وإقليمية على مستوى الدول الآسيوية والإفريقية وأمريكا اللاتينية، وحتى الدول البحرية الكبرى التي عارضتها في البداية، وعادت فوافقت عليها. لما تحققت لترضية البلدان النامية لوضع حد لامتداد بحارها الإقليمية ب 12 ميلا بحريا فقط، وضمان حرية المرور في المضائق.¹

ومن أجل الاستفاضة في المنطقة الاقتصادية الخالصة، ارتأينا تقسيم بحثنا إلى أربعة مطالب. نتطرق في أولها إلى مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة، ثم نبرز في المطلب الثاني الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة، على أن نتناول في المطلب الثالث نتطرق إلى تعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة، ثم نبث في المطلب الرابع في النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة.

المطلب الأول: مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة

نتطرق في هذا المطلب إلى التعريف الفقهي للمنطقة الاقتصادية الخالصة في الفرع الأول. وفي الفرع الثاني نتطرق إلى تعريف المنطقة الاقتصادية الخالصة وفقا للإتفاقيات الدولية.

الفرع الأول: التعريف الفقهي للمنطقة الاقتصادية الخالصة.

¹علي مراح، المرجع السابق، ص982.

يتفق الفقه القانون الدولي على أن فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة هي وليدة واقع وممارسة دولية إقليمية.¹

إذ يعرفها الفقه المعاصر ومن بينهم الأستاذ عصام العطية بأنها " هي منطقة واقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له يحكمها النظام القانوني المميز الذي أقرته اتفاقية قانون البحار لعام 1982".²

ويعرفها البعض الآخر على أنها " منطقة واقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له. ولا تمتد لأكثر من 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي". كما يرى البعض الآخر بأنها: " مساحة من أعالي البحار ملاصقة للمياه الإقليمية للدولة الساحلية وتمتد خارجها، وتخضع لنظام قانوني حددته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 يشمل على بيان حقوق واختصاصات الدولة الساحلية وحقوق وحرريات الدول الأخرى".³

الفرع الثاني: تعريف المنطقة الاقتصادية الخالصة وفقا للاتفاقيات الدولية.

لم يجر التنصيص في اتفاقيات جنيف لعام 1958 على المنطقة الاقتصادية الخالصة، إذ تعتبر هذه الأخيرة وليدة العرف الدولي في منطلقاتها. وبعدها جاءت لأول مرة جوهر فكرة المنطقة للاقتصادية الخالصة من طرف مندوب كينيا (MR. NJENGA) وذلك في 22 يناير 1971 في الاجتماع السنوي للجنة الاستشارية لدول آسيا وإفريقيا المنعقدة في كولومبو حيث عبر عنها بالمنطقة التي تختص فيها الدول الساحلية بمنح تصاريح للصيد مقابل حصولها على مساعدات

¹ منصور محمد، المنطقة الاقتصادية الخالصة بين الحقوق السيادية للدولة الساحلية ومصالح الدول الأخرى، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، العدد العاشر، المجلد الثاني، جامعة باتنة، الجزائر، جوان 2018، ص 665.

² عصام العطية، القانون الدولي العام، ط6، شركة العاتك للطباعة والنشر والتوزيع بغداد، 2006، ص 367.

³ منصور محمد، المنطقة الاقتصادية الخالصة بين الحقوق السيادية للدولة الساحلية ومصالح الدول الأخرى، المرجع السابق، ص 667.

فنية.¹ وثم عاد في الدورة التالية للجنة التي عقدت في لاغوس سنة 1972، واقترح تعريفا عاما لهذه المنطقة باعتبارها منطقة دولية تمارس فيها الدولة الساحلية سلطات حصرية على جميع الموارد الحية والمعدنية.²

أما اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 عرفت المنطقة الاقتصادية الخالصة في مادتها 55 بأنها "المنطقة الواقعة وراء البحر الإقليمي يحكمها النظام المميز المقرر في هذا الجزء وبموجبه تخضع حقوق الدولة الساحلية وولايتها وحقوق الدول الأخرى وحريتها إلى الأحكام ذات الصلة بهذه الاتفاقية".

وعليه يتضح أن المنطقة الاقتصادية الخاصة تختلف عن البحر الإقليمي لأنها تقع وراءه، وأيضا أن المنطقة الاقتصادية الخالصة لا تشكل جزء من أعالي البحار أو أنها جزء من البحر الإقليمي.³

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة.

تعد مسألة تحديد الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة أمرا بالغ الدقة والصعوبة، لما لها من أهمية جوهرية في تحديد ما للدولة الساحلية وما للدولة الأخرى من حقوق في هذه المنطقة.⁴ حيث ظهر ثلاث اتجاهات، بناء عليها يمكن تقسيم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع، في الفرع الأول المنطقة الاقتصادية الخالصة كجزء من أعالي البحار، أما في الفرع الثاني نتطرق إلى المنطقة الاقتصادية الخالصة كجزء من الدولة الساحلية، أما في الفرع الثالث نتناول المنطقة الاقتصادية الخالصة ذات طبيعة خاصة.

¹نواصر مليكة، المنطقة الاقتصادية الخالصة والعلمي البحري، مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية، جامعة عنابة، العدد 13، الجزائر، د.س.ن، ص 227.

²بوزيدي خالد، المرجع السابق، ص 152.

³نواصر مليكة، مرجع سابق، ص ص 227-228.

⁴بوزيدي خالد، المرجع السابق، ص 155.

الفرع الأول: المنطقة الاقتصادية الخالصة كجزء من أعالي البحار.

تبنى هذا المنطق الدول البحرية الكبرى والدول المتضررة جغرافياً، فيرى أن المنطقة الاقتصادية الخالصة جزء من أعالي البحار، ومرد هذا المنطق الذي تبنته هذه الدول في الحقيقة هو خشيتها من تعطيل الحريات التقليدية في أعالي البحار، إذا ما تم اعتبار المنطقة الاقتصادية الخالصة جزءاً مكماً لسيادة الدولة الساحلية، وهو ما يعني كذلك عدم مراعاة التوازن بين مصالح الدولة الساحلية من جهة، ومصالح الدول الأخرى من جهة أخرى من جهة ثانية، عدا كون المنطقة الاقتصادية الخالصة لا تزال فكرة جديدة، لم تكن استقرت بعد بشكل واضح في العلاقات الدولية.¹

الفرع الثاني: المنطقة الاقتصادية الخالصة كجزء من الدولة الساحلية.

وهناك طرح آخر تبنته الدول الساحلية النامية، إلى وجوب إخضاع المنطقة الاقتصادية الخالصة لولاية الدولة الساحلية، وبالتالي عدم اعتبارها جزءاً من أعالي البحار، لأن ذلك قد يؤدي حسبها إلى تعريض مصالحها خاصة الأمنية منها لأخطار عديدة واعتبارها جزءاً لا يتجزأ من إقليم الدولة الساحلية مع فرض سيادة الدولة الساحلية على هذه المنطقة.²

الفرع الثالث: المنطقة الاقتصادية الخالصة ذات طبيعة خاصة

وفي خضم هاته الآراء ظهر جانب ثالث تبنته مجموعة دول 77، حيث تعتبر هذه الدول المنطقة الاقتصادية الخالصة منطقة ذات طبيعة خاصة، تستمد بعضها من طبيعتها القانونية من البحر الإقليمي وسيادة الدولة الساحلية الكاملة عليه، والبعض الآخر تستمد من أعالي البحار الذي تمارس فيه السيادة بالمساواة مع جميع الدول.³

¹حسنى موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص108

²بوزيدي خالد، المرجع السابق، ص156.

³المرجع نفسه، ص156.

وعليه يستشف أنه بالرجوع إلى اتفاقية 1982، في مادتيها 55 و76، يمكن تصور الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة، فقد أوضحت المادة 55 من الاتفاقية من جهة بأن المنطقة الاقتصادية الخالصة هي منطقة واقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له، يحكمها النظام القانوني المميز والمقرر في هذا الجزء، والذي تخضع له بموجبه حقوق الدولة الساحلية واختصاصها، وحقوق الدول الأخرى وحررياتهم للأحكام ذات الصلة بهذه الاتفاقية، فبالرغم من أن هذه المادة لم توضح الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة، إلا أنها أخضعتها لنظام قانوني مميز و مقرر في هذه الاتفاقية، فبالرغم من هذه المادة لم تكشف عن الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة، إلا أنها أخضعتها لنظام قانوني مميز ومقرر بهذه الاتفاقية.¹

المطلب الثالث: تعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة.

لقد شملت اتفاقية 1982 لقانون البحار تنظيم كافة الجوانب القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة. بالأخص ما تعلق بتعيين حدود هذه المنطقة.² وبناء على ما سبق سنقسم هذا المطلب إلى فرعين نتناول في الفرع الأول التعيين العادي لحدود المنطقة الاقتصادية الخالصة، وفي الفرع الثاني الاستثناءات الواردة على التعيين العادي لحدود المنطقة الاقتصادية الخالصة.

الفرع الأول: التعيين العادي لحدود المنطقة الاقتصادية الخالصة.

وقد بينت ذلك في المادة 57 من نفس الاتفاقية على أنه: "لا تمتد المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى أكثر من 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي".³

¹نفس المرجع السابق، ص157.

²علي مراح، المرجع السابق، ص983.

³المادة 57 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

إذ حدد نص المادة 57 المنطقة الاقتصادية الخالصة بمسافة 200 ميل بحري من خط الأساس. بمعنى قياساً من البحر الإقليمي بمسافة 188 ميل بحري من نهاية البحر الإقليمي، حيث تمتد من الخط الوهمي المبين لنهاية البحر الإقليمي إلى خط وهمي آخر، وتختص الدولة بتحديدده بشرط ألا يتجاوز 200 ميل بحري عن خط الأساس العادي أو مجموع خطوط الأساس المستقيمة.¹

وعليه يكون امتداد الدول الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى 200 ميل بحري، مرهوناً بوجود هاته الأولى في بحار مفتوحة.

الفرع الثاني: الاستثناءات الواردة على التعيين العادي لحدود المنطقة الاقتصادية الخالصة.

من الواضح، أن المساحات البحرية الضيقة أو المحدودة لن تسمح للدول الشاطئية بتطوير مناطقها الاقتصادية حتى الحد الأقصى وهو 200 ميل بحري. كما يمكن أن تنشأ الصعوبات المتعلقة بالتقسيم بالنسبة للبحار المغلقة أو شبه المغلقة.²

والواقع أن تحديد المنطقة الاقتصادية الخالصة في هذه الوضعية، يتم وفقاً لمعيار المسافة، بحيث يسمح بتوزيع المناطق الاقتصادية الخالصة بين الدول بالتساوي، ويساعد هذا المعيار على تحديد المنطقة الاقتصادية الخاصة بسهولة، ويتميز على معيار عمق المياه أو الموقع الجغرافي. ويؤدي تحديد المنطقة الاقتصادية بـ 200 ميل بحري إلى أن يصبح ما يقرب من 35% من مساحة البحار الكلية داخلاً في نطاق الولاية الإقليمية للدولة الشاطئية.³

¹ منصور محمد، المنطقة الاقتصادية الخالصة بين الحقوق السيادية للدولة الساحلية ومصالح الدول الأخرى، المرجع السابق، ص 668-669.

² عبد المعز عبد الغفار نجم، المرجع السابق، ص 106.

³ المرجع نفسه، ص 107.

فبينت المادة 74 من خلال اتفاقية 1982 لتحديد قواعد التي تتبع في تحديد اتساع المنطقة الاقتصادية الخالصة بين الدول المتقابلة والدول المتلاصقة. حيث نصت على تحديد المنطقة الاقتصادية الخالصة بين دولتين متقابلتين أو متلاصقتين سوف يجري وفقا لأحكام القانون الدولي، كما هو منصوص عليه في المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية لكي تحقق حلا عادلا. وإذا لم يتم الاتفاق خلال فترة زمنية معقولة فعلى الدول المعنية اللجوء إلى إجراءات تسوية المنازعات المنصوص عليها في اتفاقية 1982. وإذا لم يتم التوصل إلى اتفاق، فإن الدول المعنية بروح من الفهم والتعاون سوف تبذل مجهوداتها للدخول في تنظيم مؤقت له طبيعة علمية، وخلال هذه الفترة فلن يؤثر ذلك أو يضعف من الوصول إلى اتفاق نهائي وسوف لا تضر هذه التنظيمات بالتحديد النهائي للمنطقة الاقتصادية الخالصة وفقا لنصوص هذا الاتفاق.¹

المطلب الرابع: النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة.

يتشكل النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة من مجموعة الحقوق والواجبات التي تمارسها الدولة الساحلية في هذه المنطقة من جهة، والدول الأخرى الساحلية والغير ساحلية من جهة أخرى.² وعليه سنتناول في هذا المطلب حقوق وواجبات الدولة الساحلية في منطقتها الاقتصادية الخالصة في الفرع الأول. أما في الفرع الثاني سنتطرق فيه إلى حقوق وواجبات الدول الأخرى في هذه المنطقة.

الفرع الأول: حقوق وواجبات الدولة الساحلية في منطقتها الاقتصادية الخالصة.

أولا-الحقوق: تنقسم حقوق الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى قسمين هما:
حقوق سيادية وحقوق ولائية.

¹نفس المرجع السابق، ص ص 107-108

²منصوري محمد، المنطقة الاقتصادية الخالصة بين الحقوق السيادية للدولة الساحلية ومصالح الدول الأخرى، المرجع السابق، ص 670.

1-الحقوق السيادية: هي الحقوق التي تمنح للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية الحية منها وغير الحية، للمياه التي تعلو قاع البحر ولقاع البحر وباطن أرضه، وحفظ هذه الموارد وإدارتها، وكذلك ما تعلق بالأنشطة الأخرى للاستكشاف والاستغلال الاقتصادي، كإنتاج الطاقة من المياه والتيارات والرياح.¹ وهو ما تم النص عليه في الفقرة الأولى "أ" من المادة 56 من اتفاقية 1982.

2-الحقوق الولائية: تحوز الدولة الساحلية حقوق ولائية على المنطقة الاقتصادية الخالصة، أي حق إشراف ومراقبة وتنظيم سواء في حالة قيامها بهذه الأنشطة، أو في حالة قيام الغير بها بعد الترخيص له بذلك من قبل الدولة الساحلية، وهذه الأنشطة تتعلق بإقامة واستعمال الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات، والبحث العلمي البحري، وكذا حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها،² وهو ما تم النص عليه في الفقرة الأولى "ب" من المادة 56 وكذا الفقرة الأولى من المادة 60 من اتفاقية 1982.

ثانيا-الواجبات: تقع على الدولة الساحلية عدة واجبات في المنطقة الاقتصادية الخالصة. من أبرزها احترام حقوق عموم الدول، حيث نجد أن الفقرة الثانية من المادة 56 قد ألزمت الدولة الساحلية بمراعاة حقوق وواجبات الدول الأخرى سواء الدول الساحلية وكذا الدول الحبيسة وما يترتب عن كليهما من واجبات وأضاف الفقرة الثانية من نفس المادة أنه على الدولة الساحلية في هذه المنطقة أن تتصرف على نحو يتفق مع أحكام هاته الاتفاقية.³

الفرع الثاني: حقوق وواجبات الدول الأخرى في المنطقة الاقتصادية الخالصة.

¹ عصام العطية، المرجع السابق، ص 368.

² منصور محمد، المنطقة الاقتصادية الخالصة بين الحقوق السيادية للدولة الساحلية ومصالح الدول الأخرى، المرجع السابق، ص 673-674.

³ الفقرة (2) من المادة (56) من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

أولاً- حقوق وواجبات الدول الساحلية الأخرى في المنطقة الاقتصادية الخالصة: تتمثل حقوق وواجبات الدول الساحلية الأخرى انطلاقاً من فكرة الحقوق السيادية، فالدولة الساحلية ليس لها سيادة كاملة في منطقتها الاقتصادية الخالصة، حيث تبقى الدول الأخرى محتقظة بحقوقها التقليدية المتمثلة في أغلب الحريات المتفرعة عن مبدأ حرية البحر العام، وكذا حقوق جديدة تتمثل في استغلال الفائض من الثروات الحية. وقد رسمت اتفاقية 1982 الإطار العام الذي يمكن من خلاله لبعض دول الغير(الساحلية) من أن تشارك في الثروات الحية للمنطقة الاقتصادية الخالصة، ومعينة في الوقت ذاته الالتزامات والواجبات الملقة على عاتق تلك الدول في هذه المنطقة.¹

ومن هذا المنطلق تضمنت اتفاقية 1982 في مادتها 58 حريات الدول الأخرى في المنطقة الاقتصادية الخالصة، والمتمثلة في تمتع هذه الدول بحرية الملاحة والتحليق ووضع الكابلات ووضع الأنابيب المغمورة وغير ذلك مما يتصل بهذه الحريات من أوجه استخدام البحر المشروعة دولياً كالبحث العلمي مثلاً.²

وإذا كانت الدولتين الساحليتين متجاورتين، فلكل منهما الحقوق الثابتة في المنطقة الاقتصادية التابعة لها، غير أن بعض الحقوق التي يتمتعان بها في المنطقة الاقتصادية الخالصة قد تكون مترابطة مما يتطلب التعاون فيما بينهما، ومن ذلك الثروة السمكية ثروة متحركة، وأن استغلالها والمحافظة عليها يتطلب التعاون فيما بينهما، وهذا ما يتطلب التعاون بين الدولتين بشكل مباشر أو عن طريق المنظمات الدولية. لكن رغم أن اتفاقية 1982 أرست حقوقاً لدول الغير في المنطقة الاقتصادية الخالصة، إلا أن هاته الحقوق والحريات مقيدة، حيث تلتزم سفن وطائرات هذه الدول باحترام القوانين والتنظيمات التي تضعها الدولة الساحلية.³

¹منصوري محمد، المنطقة الاقتصادية الخالصة بين الحقوق السيادية للدولة الساحلية ومصالح الدول الأخرى، المرجع السابق، ص676.

²المرجع نفسه، ص ص676-677.

³المرجع نفسه، ص ص677.

ثانيا- حقوق وواجبات الدول الغير ساحلية والمتضررة جغرافيا في المنطقة الاقتصادية الخالصة: خصت اتفاقية 1982 في جزئها العاشر بحق وصول الدول غير الساحلية إلى البحر ومنه وحرية المرور العابر. وقد طالبت الدول الغير ساحلية (الحييسة) منذ وقت بعيد بحقوق على ثروات البحار التي تشاطيء الدول المجاورة لها، وكان مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار فرصة مناسبة للإعراب عن هذه المطالب والتأكيد عليها، ففي هذا الصدد تعددت المشروعات التي ذهبت إلى تقرير حقوق للدول الحبيسة على ثروات المنطقة الاقتصادية الخالصة الطبيعية غير الحية والحية على حد سواء.¹

وقد كرس نص المادة 69 من نفس الاتفاقية حق الدول الحبيسة في المشاركة في ثروات المنطقة الاقتصادية الخالصة، غير أنها قصرت ذلك الحق في فائض الثروات الحية، ووضع مجموعة من الضوابط التي تحكم ذلك، منها أن يكون للدول غير الساحلية الحق في المشاركة على أساس منصف في استغلال جزء مناسب من فائض الموارد الحية للمناطق الاقتصادية الخالصة للدول الساحلية الواقعة في نفس المنطقة وتحدد الدول المعنية صور هذه المشاركة عن طريق اتفاقيات ثنائية أو إقليمية²، وهو نفس الأمر ينطبق على الدول المتضررة جغرافيا التي أقرتها المادة 70 من نفس الاتفاقية.³

في مقابل اكتساب حقوق للدول الحبيسة والمتضررة جغرافيا، يقع عليها التزامات تقوم بها من بين هاته الالتزامات، المراعاة الواجبة لحقوق الدول الساحلية وواجباتها في المنطقة الاقتصادية الخالصة وذلك خلال قيامها بممارسة حقوقها في هذه المنطقة، وكذا التزام سفن دول الغير باحترام مناطق السلامة المقامة من قبل دولة الساحل، مع التزام رعايا الدول الأخرى في المنطقة

¹ سليمان زرياني، حقوق وواجبات الدول الحبيسة والمتضررة جغرافيا في المنطقة الاقتصادية الخالصة على ضوء اتفاقية الأمم

المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، مجلة الحوار الفكري، جامعة أدرار، عدد 11، الجزائر، جوان 2016، ص 506.

² المرجع نفسه، ص 506-507.

³ المرجع نفسه، ص 509.

الاقتصادية الخالصة، بتدابير الحفظ والقوانين وأنظمة الدولة الساحلية. ولا يجوز للدول الغير ساحلية والدول المتضررة جغرافيا، أن تنقل حقوق استغلال الموارد الحية بشكل مباشر أو غير مباشر، إلى دولة ثالثة أو إلى رعاياها. وكذلك الالتزام بالمحافظة على البيئة البحرية للمنطقة.¹

وبهذا نكون قد أنهينا دراسة الحقوق السيادية للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، على أن نتطرق في المبحث الموالي لدراسة حقوق سيادية في منطقة بحرية أخرى، تلي المنطقة الاقتصادية الخالصة تدعى الجرف القاري.

المبحث الثاني: الجرف القاري.

مع التطور التكنولوجي وتوسع المطامع الاقتصادية، فقد أثرت مشاكل عديدة تتعلق بسيادة الدول على مساهمات من البحر أوسع وأبعد من نطاق البحر الإقليمي، حيث ادعت عدد من الدول وخاصة الكبر منها السيادة على قاع البحر وباطن الأرض تحته في منطقة تقع فيما وراء البحر الإقليمي، جرى تسميتها بالجرف القاري. وأيضا مع كثرة ادعاءات الدول وإعلاناتها في السيادة أو الولاية على هذه المناطق، فقد أرادت الأمم المتحدة وضع قواعد قانونية لضبط هذا التنافس وتنظيمه، وهي الأفكار التي جسدها في اتفاقية جنيف للجرف القاري سنة 1958 وتلتها اتفاقية 1982، معترفة للدولة الساحلية بجملة من الحقوق والصلاحيات مقابل حزمة من الالتزامات والقيود، التي تضمن ممارسة عموم الدول هي الأخرى لحقوقها المعترفة لها في إطار اتفاقية جنيف لسنة 1958 وكذلك اتفاقية الأمم المتحدة 1982.²

وانطلاقا مما سبق سنقسم دراستنا في هذا المبحث إلى أربعة مطالب، نتطرق في المطلب الأول إلى مفهوم الجرف القاري، ثم نتناول المطلب الثاني نتناول الطبيعة القانونية للجرف القاري

¹ نفس المرجع السابق، ص 511-514.

² بوزيدي خالد، المرجع السابق، ص 222.

ونبحث في المطلب الثالث إلى تعيين حدود الجرف القاري أما في المطلب الرابع نتطرق فيه إلى النظام القانوني لموارد الجرف القاري.

المطلب الأول: مفهوم الجرف القاري.

سنتناول في هذا المطلب في فرعين، أولهما التعريف الفقهي للجرف القاري. أما في الفرع الثاني سنتناول تعريف الجرف القاري وفقا للاتفاقيات الدولية.

الفرع الأول: التعريف الفقهي للجرف القاري.

اختلف فقهاء القانون الدولي في تحديد المصطلح المتعلق بالجرف القاري، خاصة إذا كان الأمر يتعلق باللغة العربية، وحاول الفقهاء العرب إيجاد مصطلح دقيق فأطلقوا عليه تارة "الامتداد القاري" وتارة أخرى "الإفريز القاري" ومرة "الرصيف القاري" ومرة أخرى "الرف القاري"، إذ أن هذا المفهوم يطلق عليه باللغات الأخرى بالإنجليزية **The continental Shelf** وبالفرنسية **Le plateau continental**¹.

ويعرف الفقهاء الجرف القاري بأنه: "الامتداد المغمور من القارة تحت البحر، ويربط الجرف القاري بين خط الساحل الأرضي وبين أول انحدار جوهري باتجاه البحر، بصرف النظر عن العمق".²

ويعرفه كذلك الدكتور عبد الكريم عوض خليفة بأنه "الامتداد القاري هو امتداد طبيعي للأرض تحت الماء، لذا فهو يشكل استمرارا للإقليم البري للدولة الساحلية في قاع وما تحت قاع المساحات المائية البحرية المواجهة لشواطئها".³

¹ خليل حسين، المرجع السابق، ص143.

² منصور محمد، صلاحيات الدولة الساحلية على مناطقها البحرية في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار مونتيفوباي 10 ديسمبر 1982، المرجع السابق، ص117.

³ عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص75.

ويعرفه كذلك الأستاذ يوشيفومي تاناكا (Yoshifumi Tanaka) بأنه: "من الناحية الجيولوجية، الجرف القاري هو منطقة مجاورة لقارة أو حول جزيرة ممتدة من خط المياه المنخفضة إلى العمق الذي يوجد فيه عادة زيادة ملحوظة في المنحدر إلى عمق أكبر.¹

الفرع الثاني: تعريف الجرف القاري وفقا للاتفاقيات الدولية.

عرف تعريف الجرف القاري تطورا كبيرا في مجال الممارسة الدولية، لذلك كان لزاما التطرق في مرحلة أولى إلى تعريفه في أعمال لجنة القانون الدولي، ثم في المرحلة الثانية تعريفه وفقا لاتفاقية جنيف لعام 1958، وفي المرحلة الثالثة نتطرق لتعريف الجرف القاري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982.²

أولا-تعريف الجرف القاري في لجنة أعمال القانون الدولي: بعد إعلان الرئيس الأمريكي ترومان في 28 ديسمبر 1945 الذي أعطى اللوم أ الحق في أن تضع رقابتها وسلطتها القضائية على قاع البحر وباطنه المجاور لسواحلها، تسارعت مطالب الدول بعد ذلك حول نفس الموضوع، من بينها جمايكا والسعودية وأستراليا والمكسيك. وفي سنة 1947، اقترح الأمين العام للأمم المتحدة في إطار فحص مجموع القانون الدولي والعمل على تنقيته إنشاء لجنة القانون الدولي كهيئة خاصة تعنى بالموضوع، وتمت إحالة الموضوع إلى جدول أعمال اللجنة في سنة 1949.³

وفي سبيل إنجاز مشروع اتفاقية دواية تعنى بالجرف القاري، تلقت لجنة القانون الدولي دعم ومساعدة العديد من جمعيات القانون الدولي، وقد اضطلع بهذا الدور خصوصا كل من معهد

¹Yoshifumi Tanaka, **The International Law of the Sea**, First published, Cambridge University Press, UK, June 2012, P132.

²منصوري محمد، **صلاحيات الدولة الساحلية على مناطقها البحرية في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار مونتيفوباي** 10 ديسمبر 1982، المرجع السابق، ص 118.

³المرجع نفسه، ص 119.

القانون الدولي، وجمعية بار للقانون الدولي، وهي المؤسسات التي سبق لها وأن تناولت دراسة الموضوع من جوانبه العلمية.¹

وأقرت لجنة القانون الدولي عام 1951 أول مشروع يتعلق بالجرف القاري والمواضيع المجاورة، حيث اعتمدت اللجنة في هذا المشروع معيار إمكانية الاستثمار فقط، وحددت الجرف القاري بأنه قاع وباطن قاع المناطق المغمورة خارج منطقة المياه الإقليمية وقد اعتمدت اللجنة هذا المعيار بأغلبية أعضائها. وبعدها بسنتين اعتمدت اللجنة معيار العمق ب 200 متر عمقا، وتركزت معيار القابلية للاستثمار. وفي دورة 1956 اعتمدت اللجنة معيارا مزدوجا يجمع بين معيار القابلية على الاستثمار ومعيار العمق، فقد عرفت الجرف القاري أنه: "قاع البحر وباطن قاع المناطق المغمورة المتاخمة للسواحل والواقعة خارج البحر الإقليمي إلى عمق 200 متر أو إلى أبعد من ذلك الحد إلى النقطة التي يسمح فيها عمق المياه العلوية باستثمار الموارد الطبيعية لتلك المناطق"، كما جاء في المادة 67 من تقرير اللجنة لعام 1956. وهذا النص رفع ضمن مشروع قدمته اللجنة إلى الجمعية العامة للأمم المتحدة.²

ثانيا- تعريف الجرف القاري وفقا لاتفاقية جنيف 1958: قد أدت كل هذه الأفكار إلى إنجاز معاهدة كاملة للجرف القاري سنة 1958، وذلك انطلاقا-كما سبق- من إعلان ترومان والممارسة الدولية التي انبثقت عنها مجموعة من المبادئ الأساسية التي استوتحت منها أعمال لجنة القانون الدولي و مؤتمر جنيف سنة 1958، التي انتهت بها التحضيرات إلى استكمال الاتفاق حول مسألة الجرف القاري في مؤتمر جنيف الأول لقانون البحار من 24 فيفري إلى 2 أبريل 1958؛ حيث شكلت خمس لجان رئيسية من المؤتمرين وزعت عليها المواضيع المعروضة للتباحث مسندة موضوع الجرف القاري إلى اللجنة الرابعة لدراسة الجرف القاري، وبعد مناقشته وضعت اللجنة

¹نفس المرجع السابق، ص ص 119-120.

²المرجع نفسه، ص ص 120-121.

المذكورة تقريرها النهائي الذي أقرته الهيئة العامة للمؤتمر بأغلبية 57 صوتا مقابل ثلاثة أصوات وامتناع 8 دول عن التصويت. ليفرد واحدة من أربع معاهدات ابرمت وقتها للجرف القاري، سميت بمعاهدة جنيف للجرف القاري لسنة 1958.¹أفرز طرح معاهدة جنيف لسنة 1958 ظهور اتجاهان مختلفان داخل لجنة الاستخدامات السلمية لقيعان البحار.

حيث يرى الاتجاه الأول بأن فكرة الجرف القاري ستختفي لتلاقيها مع فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة التقليل إلى حد أقصى من التجاوز على المنطقة الدولية لقيعان البحار. أما الاتجاه الثاني فيذهب إلى الاحتفاظ بالجرف القاري كمؤسسة مستقلة تتجاوز فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة لتضم كل الحافة القارية.²

ثالثا- تعريف الجرف القاري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982: بعد مد وجذب حول التوفيق بين الآراء، إذ طالت المفاوضات وصعبت لبين الوفود في المؤتمر الثالث لقانون البحار مما أخرج التوصل إلى الاتفاق حتى سنة 1980و التي ارتكزت على تحديد الحد الخارجي للجرف القاري فقط. دون الخوض في النظام القانوني له. وبعد عدة دورات تم الوصول الى اتفاق حول تعديلات في الصياغة، ثم توصل المؤتمر إلى إبرام معاهدة 1982 خصص الجزء السادس منها المكون من 10 مواد إلى الجرف القاري. ليدمج بعدها الجرف القانوني بالجرف الجغرافي. مما جعل اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 توضح مدى التطور المعترف الذي عرفه تحديد الجرف القاري منذ سنة 1958، الذي ورد عليه استثناءان، جاء الاستثناء الأول للفكرة أن للدولة الحق بامتلاك فيس هذه المسافة موارد قاع البحر حتى ولو لم يصل جرفها الجغرافي لحد 200 ميلا

¹محمد سعادي، تطور الجرف القاري في القانون الدولي للبحار واشكال تحديد الدولة الجزائرية لجرفها القاري، مجلة القانون، المركز الجامعي بغيليزان، العدد 8، الجزائر، جوان 2017، ص35.

²المرجع نفسه، ص ص36-38.

بحريا. أما الاستثناء الثاني فقد بين بأن استغلال موارد القاع ما بعد 200 ميلا بحريا يخضع لشروط خاصة حتى ولو كانت ضمن الجرف الجغرافي.¹

وبناء على ما سبق جاء تعريف محدد للجرف القاري من طرف المؤتمرين، وأخذت به اتفاقية 1982 حيث يشمل الجرف القاري لأي دولة ساحلية قاع وباطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء البحر 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 الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة.²

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للجرف القاري.

نتطرق في هذا المطلب إلى الطبيعة القانونية للجرف القاري. حيث سنتناوله في فرعين، في الفرع الأول الطبيعة القانونية للجرف القاري وفقا لاتفاقية 1958 الرابعة، أما في الفرع الثاني الطبيعة القانونية للجرف القاري وفقا لاتفاقية 1982.

الفرع الأول: الطبيعة القانونية للجرف القاري وفقا لاتفاقية 1958 الرابعة

يرى بعض الفقهاء أن حق الدولة الساحلية على الامتداد القاري نابع من فكرة الحيازة في حين يؤيد البعض الآخر نظرية التبعية، وهي الفكرة التي استندت إليها كثير من الدول في تصريحاتها الأولى عند بدء ظهور نظرية الامتداد القاري، والاتجاه الثاني يستند إلى معطيات علمية وواقعية، لظان علماء طبقات الأرض يقولون بأن الامتداد القاري هو مغمور لليابسة في البحر وامتداد للقارة تحت الماء، هذه النظرية مدعمة بأفكار نظرية الاستمرار أو الجوار وهي أقرب النظريات إلى القبول في إيجاد أساس فلسفي لحق الدولة على الامتداد القاري. وبناء على ذلك فإن بعضهم يرى

¹ نفس المرجع السابق، ص ص 38-42.

² خليل حسين، المرجع السابق، ص ص 149-150.

أن حق الدولة على الامتداد القاري يرجع إلى أنه الامتداد الطبيعي للقارة في الماء، فهو ليس إلا إعادة الشيء إلى أصله.¹

أما اتفاقية جنيف للامتداد القاري لسنة 1958 فقد نصت في الفقرة الثانية من المادة الثانية على أن حقوق الدولة على الامتداد القاري هي حقوق سيادية انفرادية خالصة. بمعنى أن عدم قيام الدولة الشاطئية باكتشاف الامتداد القاري أو عدم استثمار موارده، لا يجيز للغير أن يمارس نشاطا أو يدعي حقا في هذا الامتداد القاري دون موافقة صريحة من الدولة الشاطئية، وهي حقوق مضافة على الدول بذاتها ولا تعتمد على حيازة فعلية أو رمزية أو حتى إعلان صريح. وأيدت محكمة العدل الدولية هذا الرأي في حكمها في قضايا بحر الشمال لعام 1969.²

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية للجرف القاري وفقا لاتفاقية 1982.

أقرت الفقرة الأولى المادة 77 من اتفاقية 1982 صراحة على طبيعة القانونية للجرف القاري بالنسبة للدولة الساحلية بوصفه حقوقا سيادية في قولها: "1- تمارس الدولة الساحلية على الجرف القاري حقوقا سيادية لأغراض استكشافه واستغلال موارده الطبيعية... إلخ".³

ويتضح من خلال القراءة الشاملة لهذه المادة عدة أمور، وهي: - أن الحقوق التي تمارسها الدولة الساحلية على الامتداد القاري هي حقوقا سيادية، لأغراض استكشافه واستغلال الموارد المعدنية وغيرها من الموارد الغير حية لقاع البحر وباطن أرضها وبالإضافة إلى الكائنات الحية التي تنتمي إلى الأنواع الآبدة. - أن الحقوق السيادية خالصة **Exclusive rights**، بمعنى أنه في حالة قيام الدولة الساحلية بممارسة هذه الحقوق فلا يجوز لأحد أن يقوم بهذه الأنشطة دون موافقة صريحة منها. وهو نفس الأمر بالنسبة للاتفاقية السابقة. - وأيضا أن حقوق الدولة الساحلية على

¹محمد عزيز شكري، مدخل إلى القانون الدولي العام، ط8، منشورات جامعة دمشق، سوريا، 2001، ص227.

²المرجع نفسه، ص ص227-228.

³المادة 70 من اتفاقية 1982.

الامتداد القاري لصيقة بذات الدولة، أي لا تتوقف على الاحتلال، فعلي أو حكمي، ولا على أي إعلان صريح.¹

وبينت المادتان 78 و79 من اتفاقية 1982 القيود الواردة على حقوق الدولة الساحلية لحماية مصالح الدول الأخرى.² من أهمهما: -عدم المساس بالنظام القانوني لما هو فوق هذا الامتداد من ماء أو مجال جوي. -وأيضاً عدم الاعتداء على الملاحة وغيرها من حقوق وحريات الدول الأخرى النصوص عليها في الاتفاقية، وحضر أي تدخل غير مبرر لها. -وأيضاً من حق الدول الأخرى وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة على الامتداد القاري وفقاً للشروط الواردة في المادة 97 من نفس الاتفاقية، ولا يجوز للدولة الساحلية أن تعرقل ذلك.³

المطلب الثالث: تعيين حدود الجرف القاري.

بعد معرفة أن الجرف القاري يعني الأرض المغمورة تحت مياه البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، وبقيّة المنطقة الاقتصادية الخالصة. وجب تعيين حدود القاري وللتطرق إلى هذا الأول، كان لزاماً تقسيمه هذا المطلب إلى ثلاثة فروع. حيث نتناول في الفرع الأول معايير تحديد الجرف القاري، أما في الفرع الثاني نتطرق إلى تحديد الجرف القاري بين الدول المتقابلة أو المجاورة، ونتطرق في الفرع الثالث إلى لجنة تحديد الجرف القاري.

الفرع الأول: معايير تحديد الجرف القاري.

أفرزت اتفاقية 1982 عن ثلاثة معايير لتحديد الجرف القاري وهي:

أولاً-المعيار الطبيعي أو الجيومورفولوجي:أقرت هذا المعيار الفقرتان الأولى و الثانية من المادة 76 من اتفاقية 1982، أن الحافة القارية تشمل كلا من الامتداد القاري والانحدار القاري والارتفاع

¹ عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 81.

² المادة (78) و(79) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

³ عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 81-82.

القاري، وهو ما أكدته أيضا الأبحاث العلمية والتي أثبتت أن قاع البحر يبدأ في الانحدار التدريجي من الشاطئ إلى مسافة تختلف من قارة إلى أخرى، ومن مكان إلى آخر وهذا التدرج هو ما أطلق عليه اسم الامتداد القاري، وقد يكون الانحدار انحدارا شديدا مفاجئا في اتجاه الأعماق الكبيرة لقاع الحر ويطلق عليها هنا الانحدار القاري، وبعد هذه المنطقة تقل حدة هذا الانحدار ويعود إلى التدرج الهادي إلى الأعماق السحيقة ويسمى هذا الجزء بالمرتفع القاري، وهذا يعني أن الدولة ستمارس حقوقها حتى نهاية الحافة القارية مهما كان بعدها عن الشاطئ، وبدون أي تقييد لذلك ما دامت تمتد أمام سواحل الدولة.¹

ثانيا- معيار المسافة: اعتمدت المادة 76 كذلك من نفس الاتفاقية معيار المسافة في عدة حالات، فقد مدت افقرتها الأولى الجرف "القانوني" إلى مسافة 200 ميل بحري اعتبارا من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي إذا لم يكن الجرف القاري "طبيعي" -كما في السابق- يمتد إلى تلك المسافة. كما اعتمدت معيار المسافة أيضا لتحديد الامتداد الطبيعي إذا زاد عن 200 ميل بحري، والفقرة الخامسة تحدد الحد الخارجي للجرف القاري في هذه الحالة بحد لا يزيد عن 350 ميلا بحريا اعتبارا من خط الأساس أو 100 ميلا بحريا اعتبارا من التساوي العميق عند 2500 متر والفقرة الرابعة (أ2) تحدد ذلك الحد بحدود 60 ميلا بحريا من سفح المنحدر القاري.²

ثالثا- المعيار الجيولوجي: اعتمدت الفقرة الرابعة (أ) من المادة 76 من نفس الاتفاقية كذلك المعيار لجيولوجي عندما يتجاوز مدى الامتداد الطبيعي 200 ميل بحري، وذلك وفقا للفقرة 07 من نفس المادة، وهذا بالرجوع إلى أبعد النقاط الخارجية الثابتة لاتي لا يقل سمك الصخور الرسوبية عند كل منها 01% من أقصر مسافة من هذه النقطة إلى سفح المنحدر القاري. وهذا المعيار أخذ في الحسبان التكوين المادي للصخور الرسوبية التي تكونت من جراء انجراف الأتربة القارية

¹بوزيدي خالد، المرجع السابق، ص ص230-231.

²أعراب كميلة، المرجع السابق، ص243.

وترسبها على طول قاع البحر مشكلة طبقة سميكة على الجرف القاري، وفي الفرض الذي يتجاوز فيه الامتداد الطبيعي للجرف القاري 200 ميل بحري.¹

الفرع الثاني: تحديد الجرف القاري بين الدول المتقابلة أو المجاورة.

سنتطرق في هذا الفرع إلى تحديد الجرف القاري بين الدول المتقابلة أو المجاورة وفقا لاتفاقية 1958 الرابعة، ثم إلى تحديد الجرف القاري بين الدول المتقابلة أو المجاورة وفقا لاتفاقية 1982.

أولا- تحديد الجرف القاري بين الدول المتقابلة أو المجاورة وفقا لاتفاقية 1958 الرابعة: نصت المادة السادسة من اتفاقية جنيف لسنة 1958 على القواعد الواجب اتباعها لتحديد الامتداد القاري بين الدول المتقابلة أو المتجاورة وبين الدول المعنية عن طريق الاتفاق أولا، فإذا لم تتوصل إلى اتفاق فإنه يؤخذ بخط الوسط أو قاعدة الأبعاد المتساوية عند عدم وجود ظروف خاصة على النحو التالي: 1- في حالة الدول المتقابلة فإن الامتداد القاري يقسم طبقا لخط الوسط. 2- أما قاعدة المسافات المتساوية فتتطبق على الدول المتجاورة، ولكن دون إلزام، لأن المادة السادة من اتفاقية 1958 الرابعة تنص على إمكانية الخروج عليها إذا دعت إلى ذلك ظروف خاصة. مثل انبعاث استثنائي في الساحل أو وجود جزر أو ممرات للملاحة في وضع خاص.²

ثانيا- تحديد الجرف القاري بين الدول المتقابلة أو المجاورة وفقا لاتفاقية 1982: تضمنت المادة 83 من اتفاقية 1982 أحكاما تتعلق بتعيين حدود الجرف القاري بين الدول ذوات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة، ونصت الفقرة الأولى منها أن ذلك يتم عن طريق الاتفاق على أساس القانون الدولي، وفقا لما نصت عليه المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية من أجل التوصل إلى حل منصف. وفي حال تعذر التوصل إلى اتفاق خلال فترة معقولة، فقد تضمنت

¹ منصور محمد، صلاحيات الدولة الساحلية على مناطقها البحرية في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار مونتيفغوباي 10 ديسمبر 1982، المرجع السابق، ص 129.

² محمد عزيز شكري، المرجع السابق، ص 227.

الفقرة الثانية من نفس المادة أنه على الدول أن تلجأ إلى الإجراءات المنصوص عليها في الجزء الخامس عشر من الاتفاقية. كما تمت الإشارة إلى أنه ريثما يتم التوصل إلى اتفاق وفقا لما ذكر أعلاه، فإنه على الدول أن تبذل بروح من التفاهم والتعاون قصارى جهدها، للدخول في ترتيبات مؤتة ذات طابع عملي خلال هذه الفترة الانتقالية.¹

الفرع الثالث: لجنة تحديد الجرف القاري.

لجنة حدود الجرف القاري هي هيئة خاصة تعمل على تكريس رقابة دولية على أساس مسألة تحديد الدولة الساحلية للجرف القاري، وتتكون من 21 عضو يشترط في ترشحهم الدراية والتخصص في علوم الجيولوجيا، الجيو فيزياء، والهيدروغرافية، فضلا عن تمتعهم بالكفاءة والنزاهة. وقد نص على إنشائها بالمرفق الثاني للاتفاقية 1982 بناء على مقترحات دولية تعاقبت خلال المؤتمر الثاني لقانون البحار وكان أولها المقترح الأمريكي عام 1970. وينتخب أعضاء اللجنة من طرف الدول الأعضاء في المعاهدة من ضمن رعاياها مع مراعاة التوزيع الجغرافي العادل، وينتخبون لمدة 05 سنوات قابلة للتجديد، ويعمل كل واحد من أعضائها بمفرده. وقد اعتمدت اللجنة نظامها الداخلي في 04 سبتمبر 1998.²

وتعمل اللجنة على التحقق من حدود الجرف القاري التي أقرتها الدولة الساحلية إذا ما تجاوز الجرف القاري 200 ميل بحري، وفي سبيل ذلك تتأكد اللجنة من هذا التحديد الذي قامت به الدولة، بصفة أحادية الجانب، كما تقدم آراء علمية وتقنية بغية وضع معطيات للدول الساحلية، وهي تتوافق مع المادة 76 من اتفاقية 1982. كما أن الدولة الساحلية بعد أن تحدد جرفها القاري تقدم المعلومات المتعلقة بهذا التحديد إلى لجنة الجرف القاري، وتقوم اللجنة بتوجيه توصيات إلى

¹ محمد هوش، ريم عبود، ص ص 79-80

² منصور محمد، صلاحيات الدولة الساحلية على مناطقها البحرية في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار مونتيفغوي 10 ديسمبر 1982، المرجع السابق، ص ص 130-131.

الدولة الساحلية بشأن المسائل المتصلة بتقرير الحدود الخارجية لجرفها القاري، وتصبح هذه الحدود نهائية وملزمة.¹

المطلب الرابع: النظام القانوني لموارد الجرف القاري.

للإلمام بالنظام القانوني لموارد الجرف القاري ارتأينا تقسيم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع، نتطرق في الفرع الأول إلى حقوق وواجبات الدولة الساحلية على جرفها القاري، ونتناول في الفرع الثاني حقوق وواجبات الدول الأخرى في الجرف القاري للدولة الساحلية.

الفرع الأول: حقوق وواجبات الدولة الساحلية على جرفها القاري

سننتظر أولاً لحقوق الدولة الساحلية على جرفها القاري، وثانياً لواجباتها في جرفها القاري.

أولاً- حقوق الدولة الساحلية على جرفها القاري: وينقسم هذا العنصر بدوره إلى جزئين هما:

1- حق الدولة الساحلية في استكشاف واستغلال المواد الطبيعية لجرفها القاري: تقرر مختلف

مواد الجزء السادس من اتفاقية 1982 وعلى رأسها المادة 77 من نفس الاتفاقية بأن الدولة الساحلية تمارس حقوقها على الجرف القاري بغض استكشاف واستغلال ثرواته الطبيعية؛ وهذا يعني أن ممارسة الحقوق السياسية في الجرف القاري تنصب فقط على الاستكشاف والاستغلال. وبما أنها حقوق سيادية فإن الدولة الساحلية تستأثر بها وعليه ففي حالة عدم قيامها بالاستغلال أو غيره، فلا يمكن لأي أحد القيام بذلك دون موافقتها الصريحة. كما أن هذه الحقوق لا تحتاج إلى إعلان خاص، أو إجراء آخر بل تتمتع بها الدولة بموجب كونها امتداداً لإقليمها. وتحديد هذه الثروات بتمييزها عن الثروات الحية للمياه التي تعلو الجرف القاري، التي تخضع لحكم خاص، والتي يكن للأجانب الاستفادة منها في ظروف خاصة،

¹منصوري محمد، صلاحيات الدولة الساحلية على مناطقها البحرية في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار مونتيغوباي 10 ديسمبر 1982، المرجع السابق، ص 131.

وتحت بعض الشروط. وذلك استنادا لما نصت عليه الفقرة الرابعة من المادة 77 من نفس الاتفاقية.¹

2- حقوق الدولة الساحلية الأخرى (الفرعية أو الوظيفية) في الجرف القاري: فضلا عن الحق

الأصيل الذي تمارسه الدولة الساحلية والمتمثل في استكشاف واستغلال الجرف القاري، فإنها تتمتع بجملة من الحقوق الأخرى والتي تستمد مصدرها من طبيعة الولاية الممارسة على هذا النطاق، وقد أبدت اللجنة الثانية من المؤتمر الثالث لقانون البحار موافقتها على زيادة عدد ومدى حقوق الدولة الساحلية على جرفها القاري، وقد الأستاذ أ. فرون (O. Ferron) هذه الحقوق بأنها فرعية بوصفها ضرورية، ومن ثم فهي حقوق وظيفية بالنظر إلى الممارسة الفعلية لهذه الحقوق السيادية على الجرف القاري، وهذه الحقوق هي: - حفر الأنفاق وذلك استنادا للمادتين 81 و85 من اتفاقية 1982، - الحق في إقامة المنشآت و الجزر الاصطناعية وذلك استنادا للمادة 80 من نفس الاتفاقية، الحق في تنظيم وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة وذلك استنادا للمادة 79 من نفس الاتفاقية، - الحق في إجراء البحث العلمي البحري و الترخيص به في الجرف القاري وذلك استنادا للمواد من 246 إلى 249 من نفس الاتفاقية.²

ثانيا- واجبات الدولة الساحلية على جرفها القاري: ثمة التزامان يقعان على الدولة الساحلية بما يتعلق بسيادتها على الجرف القاري مقابل الحقوق السالفة الذكر: وهما عدم خرقها لحقوق الدول الأخرى فيما تتمتع به من حرية المواصلات في المياه التي تعلو الجرف القاري والحيز الجوي

¹ محمد بوسلطان، المرجع السابق، ص ص 246-247.

² عميرة فؤاد، النظام القانوني للجرف القاري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة قسنطينة، الجزائر، 2015، ص ص 96-106.

فوق تلك المياه، وتقديم مدفوعات مالية أو مساهمات عينية لقاء استغلال الموارد غير الحية للجرف القاري وراء 200 ميل بحري.¹

1-التزام الدولة الساحلية بعدم الإضرار بحرية أعالي البحار: نصت الفقرة الأولى من المادة 78 من اتفاقية 1982 على عدم مساس حقوق الدول الساحلية على الجرف القاري للنظام القانوني للمياه العلوية أو للحيز الجوي فوق تلك المياه. وما أن هذا الحكم يتناول البحر العالي، الذي تطبق فيه حرية الملاحة والتخليق ووضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة، وحرية إقامة الجزر الاصطناعية، وحرية صيد الأسماك وحرية البحث العلمي، فتكون هذه الممارسات مكفولة لكافة الدول في المياه العلوية أو الحيز الجوي. ويظهر من خلال الأحكام إمكانية التفرقة بين البحر كمصدر ومخزن للثروات، وبين البحر باعتباره طريقا للاتصالات والمواصلات الدولية، بحيث أصبحت هذه الأحكام توفق بين مصالح الدولة الساحلية وتلك الخاصة بالمجتمع الدولي، وهي نفس الأحكام التي تم تطبيقها بشأن المنطقة الاقتصادية الخالصة، بحيث تمارس الدولة الساحلية حقوقا سيادية على الثروات الطبيعية الكامنة في أعماق جرفها القاري، وتضمن بالتالي حرية الملاحة والاتصالات في المياه التي تعلو تلك المنطقة. وبذلك إن ممارسة هذه الحقوق والحريات تغطي نوعين أساسيين من الأنشطة التي يمكن ممارستها بطريقة متوازية وهما، مبدأ المحافظة على حرية الملاحة، وحق جميع الدول في وضع كابلات وخطوط الأنابيب المغمورة على الجرف القاري.²

3-التزام الدولة الساحلية بتقديم المدفوعات والمساهمات لاستغلال الجرف القاري وراء 200 ميل بحري: لقد أخذ المؤتمر الثالث لقانون البحار بعين الاعتبار الطبيعة الخاصة لحقوق الدولة الساحلية على جرفها القاري، واختار كحل توفيقى أن توزع الدولة الساحلية

¹ خليل حسين، المرجع السابق، ص173.

² المرجع نفسه، ص ص173-174.

العوائد التي تحصل عليها، و خاصة فيما يتعلق بالموارد المعدنية الواقعة فيما وراء 200 ميل بحري، وذلك تقديمها مدفوعات مالية أو مساهمات عينية لقاء استغلال هذه الموارد غير الحية، وبذلك تفادت هذه الدولة مشاركة الدول الأخرى في استغلالها لهذه المنطقة وحققها في ممارسة بعض الحقوق عليها، أو بسط ولايتها عليها، وإجراء أنشطة ذات طابع اقتصادي فيها.¹

وعليه إن العناصر الأساسية التي تشكل هذه الحلول التوفيقية يمكن تحديدها، أولاً إلى فكرة تسليم العوائد بدلاً من المشاركة في عملية الاستغلال ذاتها، وأن تحديد التزام تقسيم العوائد منصب على منطقة معينة بحيث لا تشمل الجرف القاري بكامله. ثانياً وأخيراً إيجاد علاقة بين هذه العملية وبين مفهوم التراث المشترك للإنسانية جمعاء، ومن هنا كان الدفع سواء أكان نقداً أم عينا يقدم للسلطة الدولية لا للدول ذاتها، ومن هنا جاء النص على هذا المبدأ في الفقرة الأولى من المادة 82 من اتفاقية 1982 الذي يلزم الدولة الساحلية بتقديم مدفوعات مالية أو مساهمات عينية لقاء استغلال الموارد غير الحية للجرف القاري وراء 200 ميل بحري.²

الفرع الثاني: حقوق وواجبات الدول الأخرى على الجرف القاري للدولة الساحلية.

يعد الاعتداد بمفهوم الامتداد الواسع للجرف القاري لفائدة الدولة الساحلية وقبول المجتمع الدولي بهذا التوسع على حساب المنطقة الدولية التي تعتبر تراثاً مشتركاً للإنسانية، كان لابد أن يراعي مسألة حقوق وواجبات دول الغير في هذا الحيز الذي استأثرت به دولة معينة، وبالرجوع إلى نصوص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 نجد أن المؤتمر الثالث لقانون البحار قد

¹ نفس المرجع السابق، ص 178.

² المرجع نفسه، ص ص 178-179.

أقر للدول الغير ممارستها جملة من الحقوق وتحملها جملة من الالتزامات الدولية في الجرف القاري، ويقسم الفقه هذه الحقوق والواجبات إلى نوعين هما¹:

أولاً-الحقوق والالتزامات المباشرة: وهي الحق في وضع الكابلات والأنابيب المغمورة على الجرف القاري، وهذا الحق تتمتع به الدول الأخرى تلقائياً دون ترخيص مسبق من الدولة الساحلية ودون تصور اعتراض من طرفها، وهذا ما نصت عليه صراحة الفقرة 5 من المادة 79 من اتفاقية 1982، ورغم هذه الطبيعة الأصلية لهذا الحق إلا أنه مقيد بجملة من القيود التي اقتضتها مصلحة المجتمع الدولي في حماية حقوق الدولة الساحلية على جرفها القاري وحقوق الدول الأخرى المنافسة في هذا الحيز والتي بنفس الحقوق وذات المركز القانوني، بالإضافة إلى متطلبات حماية البيئة البحرية، وقد سبق وأن تطرقنا إلى واجبات الدولة الساحلية في هذا المجال، وبقي أن نبحث في واجبات الدول الأخرى اتجاه بعضها عند ممارسة حق وضع الكابلات والأنابيب المغمورة في الجرف القاري، فالدول الأخرى ملزمة في هذا المجال أن تولي المراعاة الواجبة للكابلات أو الخطوط الواجبة للكابلات أو خطوط الأنابيب الموضوعة من قبل، وعدم الإضرار بإمكانيات إصلاحها؛ إذ يهدف هذا القيد إلى حماية مصالح الجميع، فإن تركت الدول تتصرف كما تشاء دون مراعاة وجود كابلات وأنابيب سابقة يؤدي إلى الإضرار بمصالح الجميع وإلى إحداث فوضى في العلاقات الدولية.²

ثانياً-الحقوق والالتزامات غير المباشرة: هي الحقوق والحريات التقليدية التي تتمتع بها عموم الدول والتي يتحدد نطاق ممارستها في المياه التي تعلق الجرف القاري وفي الحيز الجوي فوق تلك المياه، وقد ألزمت الفقرة الثانية من المادة 78 من اتفاقية 1982 الدولة الساحلية عند ممارستها لحقوقها على الجرف القاري بعدم الاعتداء على الملاحة وغيرها من حقوق وحريات الدول الأخرى

¹ عميرة فؤاد، المرجع السابق، ص 124-125.

² المرجع نفسه، ص 125.

المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو أن تسفر عن أي تدخل لا مبرر له في تلك الملاحة والحقوق والحريات فهذه حقوق ثابتة للدولة الغير ولا يجوز لدولة الإقليم إعاقتها أو منعها بدون مبرر معقول.¹

وبما أن المياه التي تلو الجرف القاري إما تشكل جزءا من المنطقة الاقتصادية الخالصة أو من أعالي البحار، فإن جميع الدول تتمتع في هذه المياه، إذا كانت من المنطقة الاقتصادية الخالصة بحرية الملاحة والطيران وما يرتبط بذلك من أوجه استخدام البحار المشروعة المرتبطة بتشغيل السفن والطائرات، وفقا للفقرة الأولى من المادة 58 من نفس الاتفاقية، وتتمتع بكافة الحريات المشار إليها في المادة 87 من الاتفاقية إذا كانت المياه من البحر العالي، أي بحريات الملاحة والتحليق ووضع الكابلات والأنابيب المغمورة وإقامة جزر اصطناعية وصيد الأسماك ومباشرة البحث العلمي.²

المبحث الثالث: المضائق البحرية.

لم يحظ موضوع من مواضيع قانون البحار بما حظيت به المضائق الدولية من أهمية واختلاف مرجعها ما لعبته هذه المناطق من أدوار بالغة الأهمية إن على الصعيد الأمني أو على الصعيد التجاري الدولي لاعتبارها طرقا دولية للمواصلات البحرية تجب كفالتها واستغلالها من قبل الجماعة الدولية ككل، وحظر استئثارها من طرف طائفة دون أخرى. وتظهر الكتابات القانونية أن أهمية المضائق الدولية عرفت قديما وكانت سببا في اندلاع حروب عدة منها ما هو قديم ومنها ما هو حديثا أيضا. فقد اندلعت حرب القرم بين تركيا وروسيا (1853-1856) بسبب البوسفور والدردينيل، كما ثار النزاع بين ألبانيا وبريطانيا بسبب مضيق وكورفو منذ عام 1945 وفصلت فيه

¹ نفس المرجع السابق، ص 125.

² المرجع نفسه، ص 126.

محكمة العدل الدولية 1949، فضلا عن أن حروب الدول العربية مع الكيان إسرائيل كانت ترجع في معظمها إلى المضائق العربية.¹

ولدراسة المضائق البحرية ارتأينا تقسيم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب، نستهلها بمفهوم المضائق البحرية وأنواعها في المطلب الأول ومن ثم النظام القانوني لمياه المضائق البحرية في المطلب الثاني، يليها نظام المرور في المضائق البحرية في المطلب الثالث.

المطلب الأول: مفهوم المضائق البحرية وأنواعها

نتطرق في هذا المطلب إلى مفهوم المضائق البحرية في الفرع الأول وأنواع المضائق البحرية في الفرع الثاني.

الفرع الأول: مفهوم المضائق البحرية.

نتناول أولا في هذا الفرع التعريف الفقهي للمضائق البحرية، وثانيا نتطرق إلى تعريف المضائق الدولية وفقا للاتفاقيات الدولية.

أولا-التعريف الفقهي للمضائق البحرية: تأثر الفقه الدولي في تعريفه للمضائق بمعيارين: هما معيار الخصائص الجغرافية ومعيار الاعتبارات القانونية.² ومن بعض تعاريف الفقهاء للمضيق البحري نجد:

تعريف الأستاذ محمد عزيز شكري للمضيق البحري يعرفه ب "لكي يعتبر المضيق الممر البحري من الناحية القانونية مضيقا لابد وأن يكون ممرا طبيعيا يصل بين جزئين من أعالي البحار ويستخدم للملاحة الدولية من قبل جميع السفن بمقتضى حق المرور البريء".³

¹ازاة لخضر، ص680.

²المرجع نفسه، ص681.

³محمد عزيز شكري، المرجع السابق، ص235.

وعرفه كذلك الأستاذ خليل حسين بأنه: " هو الممر البحري المحصور بين أرضين، مهما كانت تلك الأراضي، ومهما كان اتساع الممر، ومهما كان الاسم الذي يطلق عليه، سواء أطلق عليه مضيقاً، أو ممراً بحرياً، أو ممراً، أو قناة".¹

كما عرفه الأستاذ عبد المعز عبد الغفار نجم بأنه: "...مياه تفصل بين إقليمين وتصل بين بحرين. ويشترط لتوافر وصف المضيق توافر الشروط التالية: -أن تكون جزءاً من البحر-ألا تكون قد تكونت بطريقة صناعية-أن تكون محدودة الاتساع-أن تفصل بين منطقتين في الأرض".²

وعرفت كذلك الأستاذة الأستاذة آنا ج. لوبيز مارتين (Ana G. Lopez Martin) المضيق بأنه: " عبارة عن ممر بحري طبيعي تكون فيه المياه لا تزيد عن ضعف عرض البحر الإقليمي للدول الساحلية المعنية، والذي يفصل بين كتلتين أرضيتين، ويربط منطقة أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة مع منطقة أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة الأخرى، أو منطقة أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة مع البحر الإقليمي لدولة أجنبية وربما بمياهها الداخلية أو مياه أرخبيلها، وتستخدم في الملاحة الدولية".³

ونستنتج من خلال هذه التعاريف رغم منطلقاتها المعيارية إلا أنها تصب في جوهر المضائق البحرية.

ثانياً-تعريف المضائق الدولية وفقاً للاتفاقيات الدولية: لم تتطرق الاتفاقيات الدولية إلى تعريف المضائق الدولية، لكن جرى توصيفها ضمن النظام القانوني للمضائق البحرية في اتفاقية 1958

¹ خليل حسين، المرجع السابق، ص 113.

² عبد المعز عبد الغفار نجم، المرجع السابق، ص 51-52.

³ Ana G. Lopez Martin, **International Straits (Concept, Classification and Rules of Passage)**, Springer-Verlag Berlin Heidelberg, Germany, 2010, P61.

الرابعة وكذا اتفاقية 1982. وعند البحث في تعريف المضائق الدولية. وجدنا أن أول سند دولي للمضائق الدولية كان لمحكمة العدل الدولية في قضية كورفو بين ألبانيا والمملكة المتحدة سنة 1949 حيث نصت على أنه: "من المعترف به بصورة عامة وطبقا للعرف الدولي أن الدول تملك في وقت السلم الحق في مرور سفنها الحربية عبر المضائق المستعملة للملاحة الدولية بين جزئين من البحار العالية بدون تصريح سابق من الدولة الشاطئية، وذلك بشرط أن يكون المرور بريئا، وأنه طالما لم ينص على خلاف ذلك في اتفاقية دولية فإنه ليس من حق الدولة الشاطئية منع من هذا المرور عبر المضائق وقت السلم". ولقد تم الاعتماد لاحقا على هذا النص في الفقرة 4 من المادة 16 من اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958 وكذلك الجزء الثالث من اتفاقية 1982 في المواد من 34 إلى 45.¹

الفرع الثاني: أنواع المضائق البحرية.

تصنف المضائق الجغرافية إلى أنواع حسب موقعها الجغرافي وهي:

أولا- المضائق التي تصل بين بحر عالي وبحر إقليمي: إذا كان المضيق موصلا من البحر العام لبحر داخلي يقع في إقليم نفس الدولة التي يقع فيها المضيق، فإن المضيق يعتبر جزءا من المياه الداخلية للدولة أو الدول المطلة عليه، ومن ثم يخضع للاختصاص المطلق لها ولا يسري عليه حق المرور البريء. ويسري نفس الحكم على المضيق الموصل بين البحر العالي وبين مياه تاريخية. ولا أهمية لعدد الدول المطلة على المضيق، فما دامت مياه الداخلية أو تاريخية فإنها تخضع لسيادة الدولة أو الدول الشاطئية. وكذلك يأخذ المضيق الموصل إليها حكمها.²

¹ عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص143.

² عبد المعز عبد الغفار نجم، المرجع السابق، ص53.

ثانيا-المضائق التي تصل بين بحر عام وبحر إقليمي: يسري على المضيق حكم المياه الموصل لها، فتعتبر مياهه مياه إقليمية ومن ثم يكون للسفن التجارية حق المرور البريء فيه من مراعاة أحكام المرور البريء.¹

ثالثا-المضائق الموصلة بين جزئين من أعالي البحار أو بين منطقتين إقتصاديتين خالصتين أو معا: يعتبر هذا النوع من المضائق ممرا حرا للملاحة الدولية، ولو كان يقع بأكمله في إقليم دولة واحدة، بشرط أن يكون مستعملا بصفة عادية في الملاحة الدولية.²

المطلب الثاني: النظام القانوني لمياه المضائق البحرية

بعد معرفة أن المضيق ممر طبيعي ضيق بين كتل أرضية يصل بين بحرين أو بين مساحات كبيرة من المياه. تبين أن المضائق الدولية كانت من المسائل الخلافية بين الدول أثناء انعقاد مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار،³ وخصوصا ما تعلق بتحديد القانوني لمياهها. ومن خلال لاتفاقية 1982 تم استنتاج النظام القانوني لمياهها.

من خلال ما سبق، تم تقسيم هذا المطلب إلى فرعين حيث نتطرق في الفرع الأول المضائق الخاضعة لاتفاقية 1982 وفي الفرع الثاني نتناول المضائق التي لا تخضع لاتفاقية 1982.

الفرع الأول: المضائق الخاضعة لإتفاقية 1982.

تجدر الإشارة على أن النظام القانوني الخاص بالمضائق يقتصر على المرور أو المرور خلالها، ولا ينبغي أن يمس بأي مساحات من المياه الداخلية الموجودة داخل المضيق، إلا إذا أدى تقرير خط الأساس المستقيم إلى حصر مساحات مائية وجعلها مياهها داخلية، بعد أن لم تكثر تعتبر كذلك من قبل وهذا وفقا للفقرة "أ" من المادة 35 من إتفاقية 1982، ولا ينبغي له أن يمس النظام

¹نفس المرجع السابق، ص54.

²المرجع نفسه، ص54.

³عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص143-144.

القانوني للمياه الواقعة خارج البحار الإقليمية للدول المطلة على المضائق بوصف تلك المياه مناطق إقتصادية خالصة أو من أعالي البحار وذلك وفقا للفقرة "ب" من المادة 35 من نفس الاتفاقية. وقد ميزت الاتفاقية بين طائفتين من المضائق عبر معيارين هما:¹

أولاً-المضائق المستخدمة للملاحة الدولية (المعيار الغائي أو الوظيفي): هي المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة. وتتمتع جميع السفن والطائرات بحق المرور العابر خلال تلك المضائق.²

ثانياً- المضائق الموجودة بين جزء من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية (المعيار الثاني): أما الطائفة الثانية من المضائق، فهي تلك المضائق الموجودة بين جزء من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية، والمضائق التي تفصل ما بين جزيرة من جزر هذه الدولة، إذا وجد اتجاه الجزيرة طريق في أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة تتوافر فيه خصائص ملائمة ومماثلة من حيث الملاحة والمميزات الهيدروجغرافية وذلك استنادا للفقرة 1 من المادة 38 من اتفاقية 1982 وكذا الفقرة 1 "أ" من المادة 45 من نفس الاتفاقية. وينطبق على هذه الطائفة من المضائق نظام المرور البريء المماثل للمرور البريء في البحار الإقليمية.³

الفرع الثاني: المناطق التي لا تخضع لاتفاقية 1982.

لا يخضع لاتفاقية 1982 نوعين من المضائق، هما:

¹نفس المرجع السابق، ص144.

²المرجع نفسه، ص144-155.

³المرجع نفسه، ص146-147.

أولاً-المضائق التي تحكمها اتفاقيات دولية من زمن طويل: وجرى كذلك تسميتها بالاتفاقيات الدولية قديمة العهد، وهي التي نضمت ومنذ وقت مبكر، مسألة الملاحة في عدد من المضائق الدولية الحيوية في العالم.¹ ووفقاً للفقرة "ج" من اتفاقية 1982 أن النظام القانوني الخاص بالمضائق يقتصر على المرور أو العبور خلالها، ولا ينبغي له أن يمس النظام القانوني في المضائق التي تنظم المرور فيها، كلياً أو جزئياً، اتفاقات دولية قائمة ونافاذة منذ زمن طويل، ومتصلة على وجه التحديد بمثل هذه المضائق.²

ومن أهم المضائق التي تحكمها الاتفاقيات الدولية الخاصة: 1-المضائق التركية وتتكون من مضيق البسفور والدردينيل اللذين يربطان البحر الأسود بالبحر الأبيض المتوسط عبر بحر مرمري، 2-المضائق الدانمركية وتتكون من مضيق الحزام الصغير ومضيق الحزام الكبير ومضيق أوريسند وتربط بين بحر البلطيق وبحر الشمال، 3- مضيق جبل طارق ويربط هذا المضيق بين البحر الأبيض المتوسط والمحيط الأطلسي، 4-مضيق ماجلان ويربط هذا المضيق بين المحيطين الهادئ والأطلسي.³

ثانياً-المضائق التي يمر خلالها طرقاً توجد في أعالي البحار أو في منطقة اقتصادية خالصة: وفقاً للمادة 36 من اتفاقية 1982 يسري على أي مضيق مستخدم للملاحة الدولية، إذا وجد - خلال ذلك المضيق - طريق في أعالي البحار أو طريق يمر بمنطقة بمنطقة اقتصادية خالصة يكون ملائماً بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهدوجرافية. الأجزاء الأخرى ذات

¹جعفر خزعل الربيعي، القواعد الدولية للملاحة في المضائق الدولية، مجلة العلوم القانونية، جامعة بغداد، المجلد 20، العدد الأول، العراق، 2005، ص158.

²عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص147.

³جعفر خزعل الربيعي، المرجع السابق، ص ص158-160.

الصلة بهذه الإتفاقية، بما في ذلك الأحكام المتعلقة بحرية الملاحة وحرية التحليق، شريطة انطباقها عليها.¹

المطلب الثالث: نظام المرور في المضائق البحرية.

لم نظام المرور بصفة عامة والمرور العابر بصفة خاصة من الأنظمة المعروفة على صعيد الفقه الدولي أو الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالبحار، وإنما استحدث هذا النظام في المؤتمر الثالث لقانون البحار كمحاولة للتوفيق بين الاتجاهات المتعارضة للدول التي برزت خلال دورات المؤتمر.²

ولمعرفة نظام المرور في المضائق البحرية ارتأينا تقسيم هذا المطلب إلى فرعين. نتطرق في الفرع الأول إلى نظام المرور العابر في المضائق البحرية، ونبحث في الفرع الثاني نظام المرور البريء في المضائق البحرية.

الفرع الأول: نظام المرور العابر في المضائق البحرية

عرفت الفقرة من المادة 38 من اتفاقية 1982 المرور العابر بأنه ممارسة حريتي الملاحة والتحليق لغرض واحد وهو المرور المتواصل السريع في المضيق الموصل بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر بين من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، على ألا يؤدي هذا العبور المتواصل السريع إلى منع الدخول إلى الدول المضائقية أو مغادرتها أو العودة إليها، مع الأخذ بعين الاعتبار مراعاة شروط الدخول إلى تلك الدولة.³

¹ عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص149.

² جعفر خزعل الربيعي، المرجع السابق، ص167.

³ المرجع نفسه، ص167.

ويعتبر المرور العابر حق دولي وليس منحة من الدول المضائقية ومراعاة هذه الإخيرة عند ممارستها لسيادتها أو ولايتها على مياه المضيق وحيزه الجوي وقاعه وباطن أحكام الإتفاقية الواردة في هذا الخصوص.¹

وللخوض في تفاصيل نظام المرور العابر ارتأينا تقسيم هذا الفرع إلى عنصرين الأول وهو حقوق وواجبات السفن والطائرات الأجنبية أثناء المرور العابر والثاني حقوق وواجبات وواجبات الدول المشاطئة للمضيق.

أولاً- حقوق وواجبات السفن والطائرات الأجنبية أثناء المرور العابر: ويتجزأ هذا العنصر كذلك إلى جزأين الأول متعلق بالحقوق والثاني متعلق بالواجبات.

1- حقوق السفن والطائرات الأجنبية أثناء المرور العابر: بالرجوع إلى الفقرة 1 من المادة 38 من اتفاقية 1982 نجدها تقرر ما معناه أن جميع السفن تجارية كانت أو غير تجارية أو حربية تتمتع بحق المرور العابر، ووفقاً لنفس نص المادة فإنه يستفاد أن حق المرور العابر لا يجوز أن يعاقب بحيث يترتب عنه أنه لا يحق للدولة المضائقية أن تمنع أو تعيق المرور للسفن إذا كان هذا المرور متواصلاً أو سريعاً، وبخصوص المرور العابر للغواصات في المضيق، فإن ليس في الاتفاقية العامة (اتفاقية 1982) نص يمنع الغواصات أن تكون أثناء مرورها العابر غاطسة وذلك وفقاً للفقرة 2 من المادة 39. وحتى بالنسبة للطائرات الحربية وإمكانية التحليق فوق المضيق، فالملاحظ أن اتفاقية 1982 جاءت بنصوص صريحة تسمح بعملية التحليق وبإطلاق أي طائرة أو إنزالها أو تحميلها، وهذا لمجرد أنها في حالة مرور عابر كما لو أن المناطق التي يمارس فيها هذا المرور لا تعود إلى الدول المضائقية أو أنها في أعالي البحار وهذا وفقاً لنص الفقرة 1 و 2 من المادة 38 من نفس الاتفاقية.²

¹ نفس المرجع السابق، ص 168.

² زازة لخضر، المرجع السابق، ص ص 719-720.

2- واجبات السفن والطائرات أثناء المرور العابر في المضائق الدولية: حددت المادة 39 من اتفاقية 1982 أن على السفن والطائرات أثناء ممارستها حق المرور العابر في المضائق الدولية أن تلتزم بما يلي: - أن تمضي دون إبطاء المضيق أو فوقه، - أن تمتنع عن التهديد بالقوة أو باستعمالها ضد سيادة الدولة المضائقية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي، أو بأية صورة أخرى، - أن تمتنع عن أية أنشطة غير تلك اللازمة للأشكال المعتادة لعبورها المتواصل السريع، إلا إذا أصبح ذلك ضروريا بسبب قوة قاهرة أو ظروف طارئة، - أن تراعي الأحكام الأخرى المنصوص عليها في اتفاقية 1982، - أن تمتثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموما للسلامة في البحر ومنع تلوث السفن وخفضه والسيطرة عليه، - وعلى الطائرات أن تراعي قواعد الجو الموضوعية من قبل منظمة الطيران المدني الدولية والمنطبقة على الطائرات المدنية، وتمتثل الطائرات الحكومية بصورة اعتيادية لتدابير السلامة من قبل السلطة المناسبة المعينة دوليا للإشراف على الحركة الجوية أو الذبذبة اللاسلكية الدولية المخصصة لحالات الشدة.¹

ثانيا- حقوق وواجبات الدول المضائقية: وتم تقسيم هذا العنصر إلى جزأين أولهما حقوق الدول المضائقية، وثانيهما واجبات الدول المضائقية.

1- حقوق الدول المضائقية: تتضمن المادة 41 من اتفاقية 1982 أحكاما تسمح للدول المضائقية المستخدمة للملاحة الدولية بتنظيم حركة الملاحة، وتعيين الممرات البحرية في المضائق على النحو التالي: - يمكن للدول المضائقية أن تعين ممرات بحرية للملاحة في المضائق، وأن تقرر نظاما لتقسيم حركة المرور ضمن طرق بحرية محددة، عندما يكون ذلك لازما لتعزيز سلامة مرور السفن، ومنع الصدامات فيما بينها، - يمكن للدول المضائقية كذلك تعديل الممرات البحرية، ونظم تقسيم المرور المشار إليها، وذلك بعد أن تعلق الإعلان الواجب، - يجوز للدولة المضائقية، بموجب المادة 42 من نفس الاتفاقية، أن تعتمد قوانين وأنظمة بشأن المرور العابر في المضائق

¹أعراب كميلة، المرجع السابق، ص ص 234-236.

في مجالات سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري بالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية ومنع التلوث وخفضه والسيطرة عليه ومنع الصيد في المضائق بالنسبة لسفن الصيد، وكذا منع تحميل أو إنزال أي شخص أو سلعة أو عملة مخالفة لقوانين وأنظمة الدول المضائقية الجمركية والضريبية ناهيك عن تلك المتعلقة بالهجرة أو الصحة، -وأیضا يمكن الدولة المضائقية أن تُحمّل دولة علم السفينة، أو دولة تسجيل الطائرة، المسؤولية الدولية عن أية خسارة أو ضرر يلحق بالدولة المضائقية، ويكون ناجما عن تصرف سفينة أو طائرة تتمتع بالحصانة السيادية.¹

2- واجبات الدول المضائقية: لعل أول وأهم هذه الواجبات على الإطلاق، ما جاءت المادة 44 من اتفاقية 1982 والمتمثل في عدم جواز إعاقة المرور العابر من قبل الدولة المضائقية، بل بالعكس من ذلك، أنه يتعين على هذه الدولة، ووفق هذه المادة أيضا، أن تقوم بالإعلان المناسب عن أي خطر يكون لها علم به يهدد الملاحة أو التحليق داخل المضيق أو فوقه وهو ما يترتب عنه عدم جواز أو بناء منشآت داخل المضيق من قبل الدولة المضائقية يمكن أن ينتج عنها إعاقة للمرور العابر للسفن، ومن جهة أخرى فإنه ينبغي على الدولة أو الدول المضائقية والدول المستخدمة للمضيق أن تتعاون، عن طريق الاتفاق، على إقامة وصيانة ما يلزم في المضيق من وسائل تسيير الملاحة وضمان السلامة وأن تتعاون على منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه. وبالإضافة إلى ذلك فإنه يتعين على الدولة المضائقية وفقا للفقرة 1 من المادة 41 من نفس الاتفاقية أن تبين بوضوح جميع الممرات والنظم التي تعينها أو تقررها في خرائط يعلن عنها الإعلان الواجب. كما يتعين على الدولة المضائقية، وفقا للفقرة 1 من المادة 42، كذلك من نفس الاتفاقية ألا تميز بموجب قوانينها وأنظمتها هذه، قانونا أو فعلا، بين السفن الأجنبية، وألا يكون

¹ محمد هوش، ريم عبود، المرجع السابق، ص 60-61.

الأثر العملي لتطبيقها هو إنكار حق المرور العابر أو إعاقة أو الإخلال به، والإعلان الواجب عن جميع هذه القوانين.¹

الفرع الثاني: نظام المرور البريء في المضائق البحرية

تهدف القواعد الدولية للبحار بوجه عام والقواعد الخاصة بالملاحة بوجه خاص، إلى تحقيق التوازن والانسجام بين مصالح الجماعة الدولية والمصالح الخاصة للدول الساحلية، ولذلك فقد جرت الممارسة الدولية على فرض قيود ووجبات على السفن الأجنبية المارة من شواطئ هذه الدول تماشياً مع مقتضيات سيادتها الوطنية وسلامتها الإقليمية وحفاظاً على أمنها ونظامها وثرواتها. ويدعى هذا المرور بالمرور البريء الذي أصبح من القواعد الدولية الملزمة في هذا المجال.²

وللتوسع في نظام المرور البريء، ارتأينا تقسيم هذا الفرع إلى عنصرين أولهما تعريف نظام المرور البريء، وثانيهما حالات سريان المرور البريء على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية. أولاً- تعريف المرور البريء: عرفت المادة 19 من اتفاقية 1982 المرور البريء بقولها: "يكون المرور بريئاً ما دام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها. ويتم هذا المرور طبقاً لهذه الاتفاقية ولقواعد القانون الدولي الأخرى". وعليه إن تطبيق المرور البريء يشمل طبقاً للمادة 45 من نفس الاتفاقية المضائق البحرية المنصوص عليها في نفس الاتفاقية لكن في حالات معينة.³

ثانياً- حالات سريان المرور البريء على المضائق المستخدمة للملاحة البحرية: نصت الفقرة الأولى من المادة 38 من اتفاقية 1982 على أن: "...العابر العابر لا ينطبق إذا كان المضيق مشكلاً بجزيرة للدولة المشاطئة للمضيق، وبرر هذه الدولة ووجد اتجاه البحر من الجزيرة طريق

¹ازاة لخضر، المرجع السابق، ص ص724-725.

²جعفر خزعل الربيعي، المرجع السابق، ص172.

³المرجع نفسه، ص172.

في أعالي البحار، أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة يكون ملائماً بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية". وعليه أوضحت المادة 45 من نفس الاتفاقية أن نظام المرور البريء ينطبق على المضائق المذكورة في الفقرة 1 من المادة 38 من نفس الاتفاقية كذلك، أي عندما يكون المضيق متكوناً من إقليم الدولة وجزيرة تابعة لها، إذا وجد الطريق المذكور في تلك المادة.¹

ووفقاً للفقرة الأولى من المادة 45 من اتفاقية 1982، فإنه ينطبق أيضاً على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية التي تصل بين جزء من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية. كما أضافت الفقرة 2 من المادة 45 كذلك نصاً من شأنه أن يجعل من حق المرور في هذه المضائق يختلف قليلاً عن حق المرور في المياه الإقليمية من حيث عدم إمكان الدولة الساحلية إيقاف المرور البريء في هذه المضائق. وقد نصت الفقرة المذكورة على أنه: "لا يوقف المرور البريء خلال هذه المضائق". في حين أن المرور البريء في المياه الإقليمية يمكن توقيفه لفترة زمنية محددة وضمن مساحة محددة.²

¹محمد هواش، ريم عبود، المرجع السابق، ص 62.

²المرجع نفسه، ص 62.

خلاصة الفصل الثاني.

لقد جاء الفصل الثاني موسوم ب: ((الحقوق السيادية للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري والمضائق البحرية)). مقسما إلى ثلاثة مباحث، حيث عُنونَ المبحث الأول ب ((المنطقة الاقتصادية الخالصة))، وقد انصب جهد الباحث في هذا المبحث على الإحاطة بمفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة بناء على تعريفات الفقهاء وكذا ما تم النص عليه في الاتفاقيات الدولية ((المطلب الأول))، ثم انتقل الباحث في هذا المبحث إلى أبرز النظريات حول الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة ((المطلب الثاني)). أما ((المطلب الثالث))، فقد سعى الباحث من خلاله إلى تعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة وفقا لتعيين العادي وكذا الاستثناءات الواردة على هذا التحديد، وفي ((المطلب الرابع)) أبرز الباحث من خلاله النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة.

وبعد إرساء المنطقة الاقتصادية الخالصة كأول منطقة بحرية لها حقوق سيادية وفقا للقانون الدولي للبحار، انتقل الباحث إلى وضع جغرافي تالي للمنطقة الاقتصادية الخالصة. لهذا جاء المبحث الثاني معنونا ب ((الجرف القاري))، فقد خلص من خلال هذا الأخير مجموعة من النتائج:

- مرحلة ضبط مفهوم الجرف القاري عبر تعريفات الفقهاء وكذا وفقا للاتفاقيات الدولية.
((المطلب الأول))
- مرحلة تبيان الطبيعة القانونية للجرف القاري وفقا لاتفاقية 1958 الرابعة وكذا اتفاقية 1982.
((المطلب الثاني))
- مرحلة تعيين حدود الجرف القاري بناء على معايير تحديده ووضعيات تحديده وكذا اللجنة المعنية به. ((المطلب الثالث))

- مرحلة تبيان النظام القانوني لموارد الجرف القاري استنادا لحقوق وواجبات الدولة الساحلية وكذا حقوق وواجبات الدول الأخرى. ((المطلب الرابع))

تتصل الحقوق السيادية للدولة الساحلية على المناطق البحرية السالفة الذكر بوضع قانوني وجغرافي بالأساس وذلك حسب الموقع الجغرافي للدولة الساحلية من ناحية الحدود البحرية. وهذا ما تطرق الباحث له في المبحث الثالث تحت عنوان ((المضائق البحرية)) إذ خصص لهذا المبحث أربعة مطالب أولها الإلمام بمفهوم المضائق البحرية وإبراز أنواعها. ((المطلب الأول)). وانتقل بعد ذلك الباحث إلى تبيان النظام القانوني لمياه المضائق البحرية بناء على خضوعها لاتفاقية 1982 من عدمه. ((المطلب الثاني))، وفي الأخير تطرق الباحث إلى نظام المرور في المضائق البحرية بنوعيه المرور العابر وكذا المرور البريء. ((المطلب الثالث))

الخاتمة

خطى القانون الدولي للبحار خطوة عملاقة في المؤتمر الثالث لقانون البحار سنة 1973 الذي تمخض عنه إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 ودخولها حيز النفاذ سنة 1994 وبانضمام ستين دولة في ذلك الحين.

وهو ما يؤكد الحاجة الماسة للدول لوجود تقنين دولي يضمن مصالحها سواء كانت دول ساحلية أم حبيسة ويضمن كذلك عدم التعدي على سياداتها البحرية وكذا تنظيم سيادات الدول البحرية والعلاقات فيما بينها.

وباستعراض أحكام اتفاقية 1982 نجدها قد قسمت المناطق البحرية استنادا لفكرة السيادة إلى ثلاثة مناطق وهي مناطق خاضعة لسيادة الدولة الساحلية ومناطق تخضع لحقوق سيادية للدولة الساحلية ومناطق أخرى تنتفي فيها سيادة الدولة الساحلية.

وقد تطرقنا في بحثنا هذا إلى المناطق البحرية الخاضعة إما لسيادة الدولة الساحلية أو لها فيها حقوق سيادية وذلك في فصلين، فتناولنا كل منطقة بشكل منفرد بناء على هذا التقسيم.

ومن خلال تتبعنا لهذه المناطق البحرية، سجلنا مجموعة من **الملاحظات والنتائج** نوردتها على النحو التالي:

1- إن مسألة البحر الإقليمي للدولة الساحلية تعرف تداخل في نطاق تحديده مع البحر الداخلي لنفس الدولة الساحلية.

2- عدم تفعيل دور المنطقة المتاخمة كمنطقة خاضعة لسيادة الدولة الساحلية على أرض الواقع وفقا للقانون الدولي للبحار.

3- صعوبة تطبيق القواعد المتعلقة بالمياه الأرخيبيلية بسبب الموقع الجغرافي الدول الأرخيبيلية فكل دولة منها لها موضع جغرافي معين.

4- إن الاختصاصات الممنوحة للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة لا تجد تطبيقاً على أرض الواقع أمام إمكانيات الدول الممنوحة لها تلك الاختصاصات.

5- رغم اهتمام القانون الدولي للبحار بالجرف القاري من ناحية القواعد القانونية المنظمة له إلا أنه لا يعكس نظرة الدول الساحلية له في هذا الإطار وذلك بسبب الجزء العلمي التقني فيه على أرض الواقع.

6- إن المكانة التي تحظى بها المضائق البحرية لدى الدول المضائقية باعتبارها مواقع إستراتيجية هامة لديها وفقاً للقانون الدولي للبحار لا ينعكس على طريقة تنظيمها لها. نظراً لاحتواء هذا التنظيم على النزعة الذاتية بسبب الأحقية التاريخية للدول المنظمة لأغلب هذه المضائق.

7- ومن النتائج المتوصل إليها أن إضفاء الطابع السياسي بين الدول يفقد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار طابعها الملزم ويضعف الدول الساحلية في ممارستها للسيادتها وحقوقها السيادية.

8- ومن النتائج المتوصل إليها كذلك أن إمكانيات الدول الساحلية تلعب دوراً كبيراً في ممارستها لحقها سواء كان ذلك سيادة أم حقوق سيادية.

التوصيات والمقترحات:

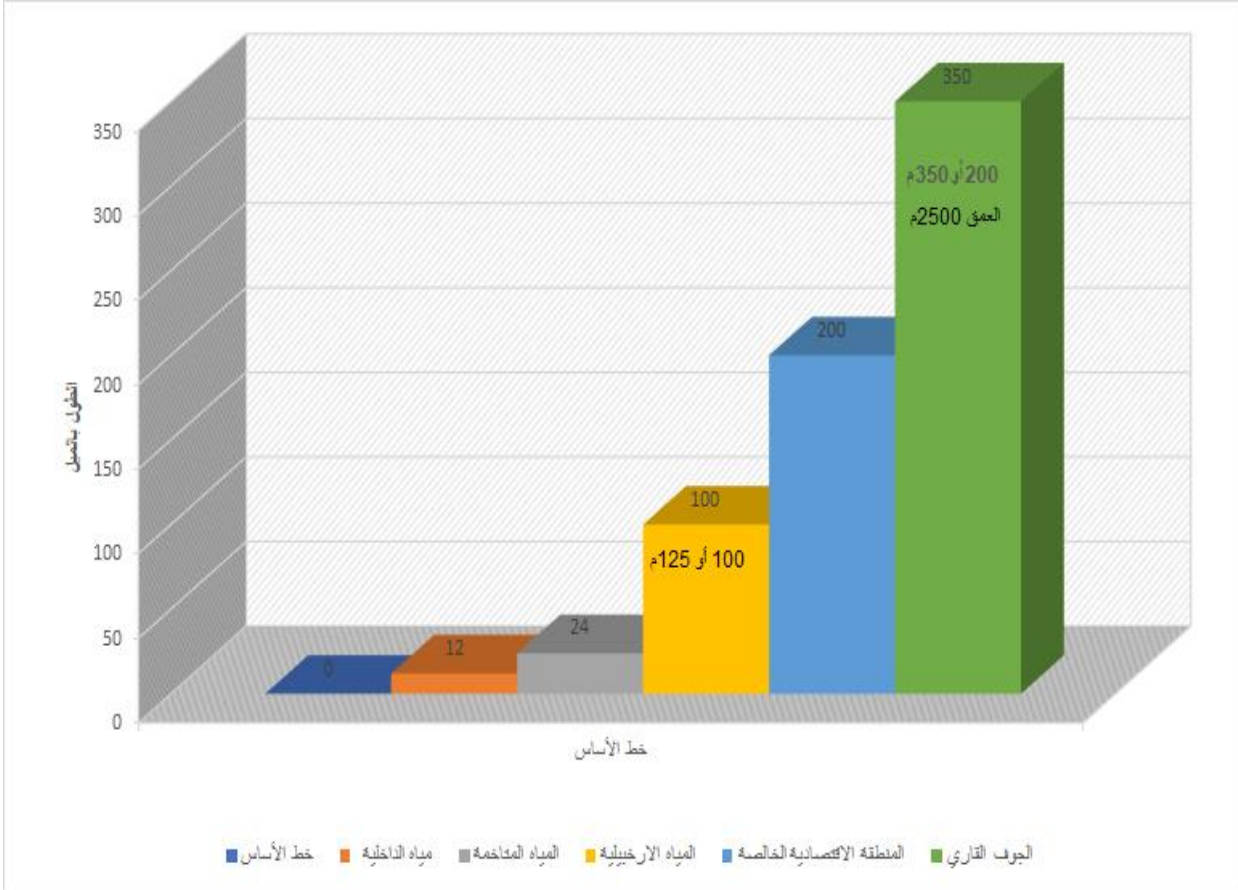
بعد جملة الملاحظات والنتائج التي توصلنا إليها نبدي التوصيات والمقترحات التالية:

1- إعادة النظر في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لشرح الغموض الذي تعتريه مواد الاتفاقية.

2- تمكين الدول الساحلية من ممارسة سيادتها أو حقوقها السيادية بغض النظر عن إمكانياتها بنصوص صريحة في الاتفاقية.

3- تفعيل الآليات المستحدثة وفقا لهذه الاتفاقية كلجنة مراقبة حدود الجرف القاري على أرض الواقع.

الملاحق:



1

جدول أعمدة بيانية لتوضيح المناطق البحرية للدولة الساحلية

¹ هذه الوثيقة من محاضرات أقيمت من طرف الأستاذ نور الدين النموشي على طلبة سنة الثانية ماستر، تخصص قانون دولي عام، بجامعة بسكرة، دفعة 2020/2019.

قائمة المصادر المراجع:

1- قائمة المصادر:

1-1 الاتفاقيات الدولية:

- اتفاقيات جنيف الدولية لقانون البحار لعام 1958.
- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (مونتيجويباي) الموقعة بتاريخ 10 ديسمبر 1982.

1-2 الوثائق:

- الأمانة العامة، قانون البحار، المنظمة الاستشارية القانونية الآسيوية، نيودلهي، الهند، 2016.

1-3 التقارير:

- تريفيس توليو، اتفاقيات جنيف عام 1958 لقانون البحار، المكتبة السمعية البصرية للقانون الدولي، الأمم المتحدة، 2010.

2- قائمة المراجع:

1-2 الكتب:

- خليل حسين، موسوعة القانون قانون البحار والجو الفضاء الخارجي الحرب والحياد وطرق تسوية المنازعات، الجزء الثاني، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2012.
- سهيل حسين الفتلاوي، موسوعة القانون الدولي (6) القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2009.
- عبد الكريم عوض خليفة، القانون الدولي للبحار دراسة في ضوء أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، د.ط، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2013.

- عبد المعز عبد الغفار نجم، الاتجاهات الحديثة في القانون الدولي الجديد للبحار، د.د.ن، 2006، د.ب.ن.
 - عصام العطية، القانون الدولي العام، ط6، شركة العاتك للطباعة والنشر والتوزيع بغداد، 2006.
 - علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام النظريات والمبادئ العامة- أشخاص القانون الدولي- النطاق الدولي- العلاقات الدولية- التنظيم الدولي- المنازعات الدولية- الحرب والحياد، منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر، د.س.ن.
 - محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2008.
 - محمد بوسلطان، مبادئ القانون الدولي العام، الجزء الأول، ب ط، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، 2005.
 - محمد عزيز شكري، مدخل إلى القانون الدولي العام، ط8، منشورات جامعة دمشق، سوريا، 2001.
 - محمد هوش، ريم عبود، القانون الدولي للبحار، منشورات الجامعة الافتراضية السورية، د.ط، سوريا، 2018.
 - موسى محمد رضوان حسني، سلسلة الرسائل العلمية -رسالة دكتوراه-القانون الدولي للبحار، دار الفكر والقانون، المنصورة، مصر، 2013.
- 2-2 الرسائل الجامعية:**
- لخضر زازة، الوضع القانوني للسفن في بحرها الإقليمي دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الدولي العام والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة وهران، وهران، الجزائر، 2010.

- خالد بوزيدي، النظام القانوني لسيادة الدولة على إقليمها البحري، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في الحقوق- تخصص قانون عام معمق، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2014.
- فؤاد عميرة، النظام القانوني للجرف القاري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة قسنطينة، الجزائر، 2015.
- محمد منصوري، صلاحيات الدولة الساحلية على مناطقها البحرية في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار مونتيجوباي 10 ديسمبر 1982، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة قسنطينة 1، قسنطينة، 2014.

2-3 المجالات والمحاضرات:

- جعفر خزعل الربيعي، القواعد الدولية للملاحة في المضائق الدولية، مجلة العلوم القانونية، جامعة بغداد، المجلد 20، العدد الأول، العراق، 2005.
- سعاد حسان، مظاهر سيادة الدولة على إقليمها البحري ومنطقتها المتاخمة، المجلة الإفريقية للدراسات القانونية، جامعة أدرار، المجلد الأول، العدد الثاني، ديسمبر 2017.
- سليمان زرباني، حقوق وواجبات الدول الحبيسة والمتضررة جغرافيا في المنطقة الاقتصادية الخالصة على ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، مجلة الحوار الفكري، جامعة أدرار، عدد 11، الجزائر، جوان 2016.
- على مراح، تحديد المجالات البحرية الوطنية وتطبيقاتها في القانون الدولي، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، الجزائر، د.س.ن.
- كميلة أعراب، النظام القانوني للإقليم البحري للدولة الساحلية وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، جامعة تيزي وزو، العدد الرابع، الجزائر، د.س.ن.

- محمد سعادي، تطور الجرف القاري في القانون الدولي للبحار واشكال تحديد الدولة الجزائرية لجرفها القاري، مجلة القانون، المركز الجامعي بغيليزان، العدد 8، الجزائر، جوان 2017.
- محمد منصوري، المنطقة الاقتصادية الخالصة بين الحقوق السيادية للدولة الساحلية ومصالح الدول الأخرى، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، العدد العاشر، المجلد الثاني، جامعة باتنة، الجزائر، جوان 2018.
- نواصر مليكة، المنطقة الاقتصادية الخالصة والعلمي البحري، مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية، جامعة عنابة، العدد 13، الجزائر، د.س.ن.
- نور الدين نموشي، الوجيز في القانون الدولي للبحار إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، جامعة محمد خيضر بسكرة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، 2015.

باللغة الأجنبية:

Les Ouvrages:

- Ana G. Lopez Martin, **International Straits (Concept, Classification and Rules of Passage)**, Springer-Verlag Berlin Heidelberg, Germany, 2010.
- Yoshifumi Tanaka, **The International Law of the Sea**, First published, Cambridge University Press, UK, June 2012.

الفهرس

أ.....	مقدمة
1	المبحث التمهيدي: التطور التاريخي للقانون الدولي للبحار
1	المطلب الأول: القانون الدولي للبحار كأعراف
4	المطلب الثاني: اتفاقيات جنيف للقانون الدولي للبحار لعام 1958
7	المطلب الثالث: اتفاقية الأمم المتحدة للقانون الدولي للبحار 1982
10.....	الفصل الأول:
10.....	سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي والمنطقة المتاخمة والمياه الأرخيلية
12.....	المبحث الأول: البحر الإقليمي للدولة الساحلية
12.....	المطلب الأول: مفهوم البحر الإقليمي
15.....	المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي
20.....	المطلب الثالث: نظام المرور في البحر الإقليمي
24.....	المطلب الرابع: تعيين حدود البحر الإقليمي
28.....	المبحث الثاني: المنطقة المتاخمة للدولة الساحلية
28.....	المطلب الأول مفهوم المنطقة المتاخمة
30.....	المطلب الثاني: اختصاصات الدولة الساحلية على المنطقة المتاخمة
33.....	المطلب الثالث: تعيين حدود المنطقة المتاخمة
35.....	المبحث الثالث: المياه الأرخيلية للدولة الأرخيلية
35.....	المطلب الأول: مفهوم المياه الأرخيلية
38.....	المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للمياه الأرخيلية
39.....	المطلب الثالث: تعيين حدود المياه الأرخيلية

41	المطلب الرابع: نظام المرور في المياه الأرخييلية.....
43	خلاصة الفصل الأول.....
45	الفصل الثاني:
45	الحقوق السيادية للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري والمضائق البحرية.....
47	المبحث الأول: المنطقة الاقتصادية الخالصة
47	المطلب الأول: مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة
49	المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة
51	المطلب الثالث: تعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة
53	المطلب الرابع: النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة
57	المبحث الثاني: الجرف القاري
58	المطلب الأول: مفهوم الجرف القاري.....
62	المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للجرف القاري
64	المطلب الثالث: تعيين حدود الجرف القاري.....
68	المطلب الرابع: النظام القانوني لموارد الجرف القاري.....
73	المبحث الثالث: المضائق البحرية.....
74	المطلب الأول: مفهوم المضائق البحرية وأنواعها
77	المطلب الثاني: النظام القانوني لمياه المضائق البحرية.....
80	المطلب الثالث: نظام المرور في المضائق البحرية
86	خلاصة الفصل الثاني.....
88	الخاتمة.....
91	الملاحق.....

92..... قائمة المصادر والمراجع

96..... الفهرس

ملخص

تتمتع الدولة الساحلية وفقا لأحكام اتفاقية 1982 بالسيادة أوبالحقوق السيادية، على المناطق البحرية التي تشكل مياهها الإقليمية ويمكن للدولة الساحلية من خلال هذه السيادة أو الحقوق السيادية ممارسة حقوقها السابقة إما بإستعمال أو استغلال الثروات الموجودة في هذه المناطق سواء التي كانت تعلقو قاع البحر أو قاعه أو باطن أرضه، وتتقررللدولة أيضا عن طريق هذه الحقوق حماية وحفظ وتنظيم الثروات في هذه المناطق. في مقابل ذلك، على الدولة الساحلية أن تتحمل واجباتها إتجاه السفن الأجنبية عند مرورها في هذه المناطق البحرية وإحترام كذلك سيادات الدول الأخرى وقواعد القانون الدولي.

- **الكلمات المفتاحية:** السيادة - الحقوق السيادية - الدولة الساحلية - المياه الإقليمية -
- البحر الإقليمي - المنطقة المتاخمة - المياه الأرخيبيلية - المنطقة الاقتصادية الخالصة -
- الجرف القاري - المضائق البحرية.

Résumé

Les états côtiers jouissent de l'autorité sur leurs eaux terretoriales et ce, conformément au traité de 1982. Cette souveraineté s'étend au- delà des côtes maritimes jusqu'aux profondeurs marines conformément aux conditions stipulées par le dit traité. Les droits maritimes comprennent les richesses des profondeurs dans ladite zone ainsi que les droits de passage des navires portant les bannières d'autres pays.

Chaque état doit obligatoirement respecter les règles et dispositions du droit maritimes.

Mots clés:

Souveraineté ; Droits de souveraineté ; L'état côtier ; Les eaux territoriales ; Les côtes maritimes ; Zones limitrophes ; Les eaux des archipels ; Zone exclusive économique ; Plate -forme continentale ; Fjords ou Détroits marins