

النظام القانوني لسيادة الدولة على إقليمها البحري

مذكرة تخرج لنيل شهادة (الماجستير في الحقوق)-تخصص قانون عام عمق-

تحت إشراف الأستاذ:

م إعداد الطالب:

أ.د بن سهلة ثاني بن علي

بوزيدي خالد

أعضاء لجنة المناقشة :

رئيسا	جامعة تلمسان	أستاذ محاضر(أ)	د.دايم بلقاسم
مشرفا	جامعة تلمسان	أستاذ	د.بن سهلة ثاني بن علي
مناقشا	جامعة تلمسان	أستاذ	د.بدران مراد

2014 - 2013

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا
وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَاجِرَ
فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ ۗ وَلِعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ ﴿١٤﴾

سورة النحل

صَدَقَ اللَّهُ الْعَظِيمُ

إهداء

إلى من كلله الله بالهبة و الوقار...إلى من علمني العطاء بدون انتظار

إلى من أحمل إسمه بكل افتخار...إلى والدي العزيز

إلى معنى الحب و إلى معنى الحنان و التفاني...إلى بسمه الحياة وسر الوجود

إلى من كان دعائها سر نجاحي و حنانها بلسم جراحي

إلى أغلى الحبايب...أمي الحبيبة

إلى والدي رحمها الله و أسكنهما فسيح جناته...آمين

إلى من بها أكبر و عليها أعتمد...إلى شمعة متقدة تنير ظلمة حياتي

إلى من بوجودها أكتسب قوة و محبة لا حدود لها

إلى أختي سعاد

إلى سارة، وصال مروى، مرام، محمد المهدي، فتحي، محمد، عكاشة، ياسمين

إلى أعز أصدقائي...هشام، سمير، يوسف

إلى كل من يعرفني...أهدي إليكم ثمرة جهدي

خالد

شكر و تقدير

الحمد لله الذي من عليّ بأن وفقني و أعانني على إتمام هذه المذكرة أما بعد...

و إيماننا بفضل الإعراف بالجميل و تقدير الشكر و الإمتنان لأصحاب المعروف

فإني أتقدم بالشكر الجزيل و الثناء العظيم لكل من ساعد في إنجاز هذا العمل و أخص بالذكر :

الأستاذ بن سهلة ثاني بن علي علي قبوله الإشراف على هذه المذكرة

و علي ما منحني من صدر واسع و نصح و إرشاد ساعد على إخراج هذا العمل بهذه الصورة

أسأل الله أن يجزيه عني خير الجزاء

كما أتقدم بالشكر الجزيل لأعضاء لجنة المناقشة

على قبولهما مناقشة هذا العمل المتواضع و إثراءه بالنصائح و التوجيهات

و شكري موصول لكلية الحقوق بجامعة أبي بكر بلقايد بتلمسان بأقسامها عميدا و أساتذة

و الذين كان لهم فضل التدريس و التوجيه في مرحلتي الليسانس و الماجستير

كما أشكر كل موظفي مكتبة كلية الحقوق على مساعدتهم لي

و تزويدي بكل ما أحتمه بتعاون تام و أمانة و إخلاص

شكري الخالص إلى كل من ساعدني و مد لي يد العون

قائمة بأهم المختصرات

ص :صفحة

Liste des abréviations

AFDUDC: anuario da facultade de dereito da universidade da couruna

BNC: Bibliothèque national du canada

BOE: boletin oficial del estado

CIJ: cour internationale de justice

CNRS: centre national de la recherche scientifique

FAO: Food and agriculture organisation

ISBN: international standard book

JOR: journal officiel de la république française

LC: loi canadienne

N: numéro

P: page

UICN: union international pour la conservation de la nature

مقدمة :

يمثل الإقليم عنصراً جوهرياً و أساسياً من عناصر الدول ، باعتبارها الجزء الذي تستمد منه وجودها الفعلي ، وتتمارس بموجب سيادتها و سلطاتها القانونية على وجه الدوام و الإستمرار . و الإقليم على هذا النحو و كما هو متفق عليه يشمل إلى جانب الإقليم البري و الإقليم الجوي ، الإقليم البحري الذي تمتد إليه سيادة الدولة ، أين تنفرد بممارسة حق مطلق عليه أو تمارسه إلى جانب حقوق دول أخرى .

و البحر لغة يعني الماء الكثير ملحا كان أو عذبا ، غير أنه خص بالماء الكثير المالح غالبا ، ليخرج بذلك ماء الأنهار و العيون و نحو ذلك ¹ ، أما لدى فقهاء القانون فينصرف مفهوم البحر إلى مجموع المساحات المغطاة بالمياه الملحة المتصلة على الأنهار و العيون لعدم توافر الإتصال بين أجزائها ، مثل البحر الميت و بحر قزوين ² .

و نظرا للدور و الأهمية الكبيرة للبحر في حياة الدول و الشعوب ، كونه يشكل حوالي 71 % من سطح الكرة الأرضية ، كما أنه يزخر بثروات هائلة و متنوعة من موارد حية و أخرى غير حية كالمعادن و البترول و الحديد ...، إلى غير ذلك من المصالح التي تقوم عليها مصالح الإنسانية جمعاء ، لاسيما منها المتعلقة بالملاحة البحرية التي تضمن سهولة التنقل و الحركة التجارية . فقد ثبت و منذ عصور التاريخ الأولى إستعمال الإنسان للبحار ، كوسيلة اتصال و مصدر إمداد للثروات السمكية ، وكانت النظرة إلى البحار في بدايتها يسودها مبدأ الحرية للجميع في الإستعمال و الإستغلال .

1- عبد الرحمن بن أحمد محمد بن فابح ، أحكام البحر في الفقه الإسلامي ، دار الأندلس الخضراء للنشر و التوزيع ، الطبعة الأولى ، المملكة العربية السعودية ، 1421 هـ - 2000 ، ص 36

²- حيث عرفه Vincent Philippe بقوله :

(La mer est constituée des espaces d'eau salée se trouvant en communication libre et naturelle sur toute l'étendue du globe). Voir Vicent Philippe, Droit de la mer , Edition Larcier, France, 2008, p 11

غير أنه و منذ أن أدركت الشعوب خاصة في العصور الوسطى مدى الأهمية السياسية للبحر كميدان للسيطرة و التحكم ،وكذلك أهميتها الإقتصادية ،سعت إلى فرض سيادتها على مساحات كبيرة منها، مثل ما كان عليه الأمر بالنسبة للإمبراطورية الرومانية التي كانت تدعي بحقها في السيطرة على حوض البحر المتوسط. وقد ظلت هذه الإدعاءات قائمة بعد زوال الإمبراطوريات الكبيرة ،و ظهور الدول فعلى أساس الاعتبارات السياسية و الإقتصادية و الأمنية ،اتجهت الدول إلى بسط سيادتها على مناطق البحار التي ترى أهميتها بالنسبة إليها ،حيث أعلنت البندقية سيادتها على بحر الأدرياتيك ،وادعت البرتغال سيادتها على كل من المحيط الهندي و المحيط الأطلسي ،وادعت إسبانيا سيادتها على المحيط الهادي و خليج المكسيك ،وقد كان الهدف من وراء هذه الإدعاءات يتجه أساسا إلى جانب الإعتبارات السياسية إلى احتكار الدول استغلال ثروات هذه المساحات البحرية ،و خاصة في مجال الصيد ،وكذلك الرقابة على كافة المظاهر الأخرى للملاحة¹.

و بازدياد النشاط التجاري و الصناعي و التي أدت بدورها إلى ازدياد الطلب العالمي على الطاقة و غيرها من المصادر ،كلها عوامل ساهمت في إبراز البحر كعامل مهم في هذا الخصوص ،باعتماره مخزونا غنيا بالثروات الحية منها و غير الحية التي توفر الإحتياجات الأساسية للدول و الشعوب من الغذاء و الطاقة لعقد من الزمن. وهو ما جعل بعض الدول تغير من مواقفها التقليدية إتجاه البحار ،و تبدي رغبتها في أكثر من مناسبة بمد سيادتها على المناطق البحرية المجاورة لإقليمها البحري إلى مسافات متفاوتة ،واضعة بذلك حدا للمبدأ القاضي بحرية البحار و الملاحة و الذي ظل سائدا و لفترة طويلة من الزمن ،وهو ما لم يرق لكثير من الدول ،التي عارضت فكرة السيادة على البحار ودعت إلى إقرار مبدأ حرية الملاحة فيها .

1- إبراهيم العناني ،قانون البحار الجزء 1 (المبادئ العامة ،الملاحة البحرية ،الصيد البحري) ،دار الفكر العربي،الأردن ،1985، ص 5

وهو ما انعكس أيضا على الكتابات الفقهية آنذاك ،حيث تباينت وجهات نظر فقهاء القانون الدولي هي الأخرى بخصوص الوضع القانوني للبحار ،و مدى إمكانية فرض السيادة عليها ،حيث نادى الإتجاه الأول الذي كان يتزعمهم الفقيه الهولندي (جروسسيوس)،بفكرة حرية الملاحة و جعلها مفتوحة لكل الشعوب ،وعدم جعلها حكرا على دولة أو دول بعينها ،في حين نادى الإتجاه الثاني الذي كان يتزعمهم الفقيه الإنجليزي (سلدن) بضرورة إخضاع البحار لسيادة الدولة و سلطانتها¹ . ورغم استمرار الصراع بين هذين الإتجاهين ،وعدم نجاح أحدهما في التغلب على الآخر ،إلا أن قانون البحار شهد تغيرات متلاحقة و سريعة ،لم تكن إلا انعكاسا للتغيرات الخاصة باهتمام الدول و مصالحها السياسية و الإقتصادية و العسكرية ،و غيرها من العوامل التي ساعدت على هذه التغيرات التي كان لها أثرها على حقوق الدول و واجباتها ،فيما يتعلق باستغلال الثروات الحية و غير الحية الموجودة في مياه البحار و قيعانها.

و من ثم بدأ المجتمع الدولي بالتفكير في وضع نظام قانوني يحكم و ينظم مسألة سيادة الدول على مناطق بحرية مجاورة لإقليمها البري ،و قد ظهر ذلك جليا منذ أوائل القرن العشرين ،عندما أعدت اللجنة الخاصة التي شكلتها عصبة الأمم سنة 1924 مشروع اتفاقية بشأن المياه الإقليمية ،إلا أن مؤتمر لاهاي لسنة 1930 و الذي عقد لتقنين هذا المشروع فشل في الإتفاق حول تحديد مدى و اتساع هذه المياه² .و لكن و رغم عدم نجاح مؤتمر لاهاي في التوصل لاتفاقية دولية في هذا الشأن ،إلا أن الجهود التي بذلت لم تذهب سدى ،حيث كانت الدراسات و البحوث التي أعدت بمناسبة انعقاده مرجعا هاما استندت إليه جهود الأمم المتحدة فيما بعد ،وذلك من خلال سعي هذه الأخيرة إلى تطوير و تقنين القواعد العرفية التي كانت منظمة لعلاقات الدول في هذا الشأن.

1- أحمد أبو الوفا محمد ،القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية و الوطنية و سلوك الدول و اتفاقية 1982 ،دار النهضة العربية ،مصر ،2006 ،ص 7- 8

2- إبراهيم محمد الدمغة ،القانون الدولي الجديد للبحار ،درا النهضة العربية ،مصر ،1998 ،ص 18

و قد بدأت محاولات الأمم المتحدة بخصوص هذا الموضوع تأخذ تطورات إيجابية ،عندما قامت لجنة القانون الدولي التابعة للجمعية العامة ،منذ سنة 1948 بدراسة قواعد قانون البحار بهدف إعداد مشروع اتفاقات دولية في هذا الإطار ،و انتهى إلى الدعوة بعقد مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار بمدينة جنيف في الفترة من 24 فبراير إلى 28 فبراير 1958¹، و الذي انتهى إلى تبني أربع إتفاقيات في هذا الخصوص ،هي الإتفاقية المتعلقة بالبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة و الإتفاقية الخاصة بالجرف القاري ،و الإتفاقية الخاصة بأعالي البحار و أخيرا الإتفاقية الخاصة بالصيد و المحافظة على الموارد الحية في البحار العالية.

غير أنه و على الرغم من الأهمية البالغة التي تتمتع بها اتفاقيات جنيف الأربع لسنة 1958 ،بوصفها خطوة هامة لتنظيم العلاقات بين الدول بخصوص مدى ما تتمتع به من سيادة و حقوق على هذه المناطق البحرية، إلا أن هذه الإتفاقيات لم تنجح في تسوية كل المشكلات المتعلقة بالبحار ،حيث ظلت العديد من المسائل خصوصا تلك المتعلقة بحق الصيد و التنقيب عن الثروات الحية في البحار ،و كذا اتساع البحر الإقليمي ،محل خلاف بين الدول ،كما كان للتقدم العلمي و التكنولوجي الهائل في مجال استكشاف و استغلال الثروات الحية و غير الحية في البحار ،و غيره من الأمور الأخرى ،خصوصا تلك المتعلقة باحتياجات الدول و الشعوب للثروات و الموارد الإقتصادية للبحار لمواجهة متطلباتها الإقتصادية ،أثره في سعي الأمم المتحدة إلى إعادة النظر في اتفاقيات جنيف الأربع لسنة 1958 و البحث عن اتفاق جديد يأتي بالحلول المناسبة للمشكلات القائمة ،و ما قد يستجد من مشكلات أخرى.

1- رياض صالح أبو العطا ،القانون الدولي العام ،إثراء للنشر و التوزيع ،الطبعة الأولى ،الأردن ،2010 ،ص 281

و هو ما باشرت به هيئة الأمم المتحدة أين شكلت لجنة خاصة سنة 1968 تحت مسمى "لجنة الإستخدامات السلمية لقاع البحر"، بغرض دراسة موضوع الإستخدامات السلمية لقاع البحر خارج حدود الولاية الإقليمية، و بعد سلسلة من الإجتماعات و المناقشات التي استمرت 5 سنوات، إنتهت اللجنة من إعداد جدول أعمال يتكون من 25 موضوعا تمثل في مجملها النظام القانوني للبحار في مختلف مناطقها، ومن مختلف النواحي الإقتصادية و الإستراتيجية¹. و بناء على قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم (3029)، تمت الدعوة لانعقاد المؤتمر الثالث لقانون البحار و الذي عقدت أولى دوراته في نيويورك في الفترة من 2 إلى 14 ديسمبر 1973، ثم توالى الدورات حتى عقدت الدورة 11 بمقر الأمم المتحدة في نيويورك في الفترة من 22 إلى 24 سبتمبر سنة 1982، التي تم في نهايتها إقرار الإتفاقية الجديدة لقانون البحار في 30 أبريل 1982، و تم التوقيع عليها في مدينة مونتيجويباي بجمايكا في 10 ديسمبر 1982². وهي تشمل على 17 جزءا يبلغ مجموع موادها 320 مادة، فضلا عن 19 ملحقا هي في مجموعها جزء لا يتجزأ من الإتفاقية في حد ذاتها، مستحدثة بذلك أحكاما جديدة تخص مناطق بحرية هي المياه الأرخيبيلية، و المنطقة الإقتصادية الخالصة، و المنطقة. علاوة على المناطق البحرية الأخرى و التي سبق و أن نظمتها اتفاقيات جنيف الأربع لسنة 1958، و هي المياه الداخلية، و البحر الإقليمي و المنطقة المتخمة، و الجرف القاري، و أعالي البحار.

و على الرغم من أن كلا من اتفاقيات جنيف الأربع لسنة 1958 و اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، قد تناولت بالتنظيم العديد من الأمور المتعلقة باستخدام و استغلال المناطق البحرية بمختلف أنواعها، فإننا سنقتصر على دراسة الأحكام المتعلقة بالنظام القانوني لسيادة الدولة على كل

1- Lévy Jean-Pierre, La troisième conférence sur le droit de la mer, Annuaire français de droit international, 1971, p 784-793

² - عبد الكريم علوان، الوسيط في القانون الدولي العام، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الطبعة الأولى، الأردن، 1997، ص 64-65

من البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة و المنطقة الإقتصادية الخالصة و الجرف القاري ،حتى يكون بوسعنا و بقدر الإمكان الإمام بمختلف الجوانب القانونية لكل مساحة من هذه المساحات البحرية من حيث امتدادها،و حقوق و واجبات الدول الساحلية و غير الساحلية عليها ،ومدى الحماية المقررة لكل منطقة من هذه المناطق .و من ثم فلا يدخل في دراستنا هذه موضوع البحار المغلقة و البحيرات و القنوات و الأنهار التي تقع داخل مشتملات إقليم الدولة ،و من ثم تعتبر جزءا من مياهها الداخلية البرية ،كما يلاحظ أننا سنقتصر في هذه الدراسة على بحث النظام القانوني لسيادة الدولة على إقليمها البحري في وقت السلم ،فلا يدخل في دراستنا إذن قواعد القانون الدولي التي تنظم الحرب البحرية ،و غني عن البيان أيضا أنه لا يدخل في دراستنا بحث القواعد القانونية المنظمة للروابط التي تنشأ بين الأفراد و الهيئات الخاصة بصدد الملاحة البحرية و النقل البحري ،و التي تكون موضوعات دراسة القانون البحري.

و تأتي أهمية هذه الدراسة كمحاولة منا للبحث عن مدى ما تتمتع به الدول من صلاحيات و حقوق على إقليمها البحري ،في إطار اتفاقيات جنيف لسنة 1958 و اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 ،و إثراء هذا الموضوع بالمستجدات التي طرأت على الساحة الدولية في هذا المجال ،بتبيان مواقف المحاكم الدولية بشأن النزاعات التي طرأت أمامها و في مواضيع مختلفة ،لاسيما منها تلك المتعلقة بمسألة تعيين الحدود البحرية ،علاوة على مواقف الدولية المستجدة أيضا في هذا الخصوص ،بعد مرور حوالي 31 سنة من إبرام اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982،لاسيما ما يخص منها مواقف الدولة الجزائرية المختلفة منذ صدور دستور 1963،وما رافقه من مراسيم و اتفاقيات إقليمية و دولية ،بخصوص تعيين و تنظيم و استغلال الإقليم البحري الجزائري.

و ما يزيد من أهمية هذه الدراسة كذلك هو الوضع التكنولوجي و العلمي المتقدم حاليا ، و الذي أفرز معه صراعا دوليا متنامي نحو استغلال هذه الإمكانيات الضخمة لاستكشاف و استغلال الثروات الحية و غير الحية الكامنة في هذه المساحات البحرية ، مما ولد مع هذه الرغبة مشاكل عديدة منها ما هو متعلق بإجراء البحوث العلمية البحرية ، أو استغلال ثروات البحار ، أو حماية البيئة البحرية ، و هي مواضيع ذات أهمية بالغة سنسعى و بقدر الإمكان إلى توضيحها عبر تبيان النظام القانوني لسيادة الدول على إقليمها البحري.

ترتبا على كل ما سبق يبقى أن نستعرض الإشكالية الرئيسية التي يثيرها و يقتضها هذا الموضوع ، فإذا كانت كل من اتفاقيات جنيف لسنة 1958 و اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 قد وضعت أحكاما و نصوصا لتنظيم الإقليم البحري للدولة الساحلية ، فما هي السلطات و الحقوق التي قررتها للدولة الساحلية على إقليمها البحري؟ و ما هي طبيعة هذه السلطات و الحقوق؟

وإن كنا نرى أن هذه الإشكالية تتفرع عنها هي الأخرى إشكاليتين:

- فإذا سلمنا مسبقا بوجود اختصاصات و صلاحيات للدولة الساحلية في إقليمها البحري ، فإلى أي مدى يمكن أن تصل هذه الصلاحيات و الإختصاصات في مواجهة السفن الأجنبية المارة خلال الإقليم البحري للدولة الساحلية؟ و ما هي الضمانات و الحقوق و الإلتزامات المقابلة والمقررة بدورها للسفن الأجنبية خلال مرورها؟

-و إذا كانت مسألة دراسة هذه الأحكام ممكنة بالنسبة للدول التي تملك سواحل ممتدة و مجاورة لإقليمها البحري ، فما هو الوضع القانوني بالنسبة للدول التي لا تملك ساحلا أو لا تستطيع أن تمتد

إقليمها البحري بفعل عوامل جغرافية؟ و هل تملك هذه الدول الحق في تسيير سفنها و المشاركة في

استكشاف و استغلال الثروات الحية و غير الحية الموجودة على سطح و قاع البحر؟

من أجل ذلك و للوصول إلى إدراك هذه الحقائق اعتمدنا في هذه الدراسة على أكثر من منهج

من مناهج البحث العلمي ،حيث استعنا ب :

-المنهج التاريخي : للوقوف على التطور التاريخي الذي طرأ على الإقليم البحري ، و متابعة المراحل

التي مر بها ،انطلاقا مما كان عليه إلى ما آل إليه .

-المنهج التحليلي : و ذلك من خلال الوقوف على أحكام و نصوص اتفاقيات جنيف لسنة 1958

و اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 ،التي تناولت موضوع سيادة الدولة على إقليمها البحري ،من أجل

تحديد الحقوق و الصلاحيات المقررة للدولة الساحلية و ما يترتب عنها من التزامات و واجبات .

-المنهج المقارن : و الذي حاولنا بموجبه التطرق إلى موقف مختلف النصوص و الأحكام القانونية التي

وردت في اتفاقيات جنيف لسنة 1958 و اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 ،و غيرها من الإتفاقيات

أو التشريعات المقارنة ،و الوقوف على أبعادها و أهدافها و خلفياتها و ربطها و انسجامها .

و انطلاقا مما سبق و للإجابة عن الإشكاليات المثارة ،سنقسم دراستنا إلى فصلين :

نبحث في الفصل الأول :مظاهر سيادة الدولة على بحرها الإقليمي و منطقتها المتاخمة .

و نبحث في الفصل الثاني :مظاهر سيادة الدولة على منطقتها الإقتصادية الخالصة و جرفها القاري .

الفصل الأول: مظاهر سيادة الدولة على بحرهما الإقليمي و منطقتها المتاخمة

إن مطالب العديد من الدول منذ أواخر القرن 15 و بداية القرن 16، المتجهة نحو التسليم لها بممارسة السيادة على جزء من البحار، بدأ يكسر شيئاً فشيئاً من المبدأ التقليدي الذي كان و لفترة من الزمن يقضي بحرية البحار، حيث لا يمكن لأي دولة كانت أن تدعي سيادتها أو سلطانها على المياه الملاصقة لشواطئها.

ولعدة اعتبارات أمنية منها و اقتصادية و صحية، ساد الإتجاه الغالب بعد العديد من المؤتمرات و الملتقيات التي نظمت لمناقشة موضوع ممارسة الدولة الساحلية، لمجموعة من السلطات و الصلاحيات في المناطق البحرية المجاورة لشواطئها، و توجت هذه الجهود بإبرام أول اتفاقية في مجال القانون الدولي للبحار، وهي اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة و التي أقرت للدولة الساحلية بالحق في ممارسة السيادة على الأجزاء المجاورة و القريبة من شواطئها، اصطلاح على تسميتها بالبحر الاقليمي إلى جانب المنطقة المتاخمة.

ثم تأكدت هذه المكتسبات الإقليمية للدولة الساحلية، خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار الذي توج بإبرام اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982.

ومن هنا سنقسم دراستنا في هذا الفصل إلى مبحثين، نتعرض في المبحث الأول إلى الولاية القانونية للدولة الساحلية على البحر الإقليمي، ثم نتطرق في المبحث الثاني إلى الولاية القانونية للدولة الساحلية على المنطقة المتاخمة.

المبحث الأول: الولاية القانونية للدولة الساحلية على بحرها الإقليمي

لقد برزت فكرة مد سيادة الدولة على جزء من البحر (اصطلاح على تسميته بالبحر الإقليمي)، نتيجة لما رأته الدول من ضرورات و اعتبارات حتمية، خاصة تلك المتعلقة بالمسائل الأمنية التي يكون فيها البحر الإقليمي بمثابة حزام أمن لها ضد المخاطر التي قد تتعرض لها، سواء من النواحي الاقتصادية أو الصحية أو العسكرية، فضلا عن رغبتها في حماية حقها الإنفرادي في استثمار و استغلال ثروات البحر الإقليمي .

وعلى هذا الأساس اعترف للدولة الساحلية بمجموعة من الصلاحيات و السلطات داخل بحرها الإقليمي، في مقابل إحترامها لبعض الضوابط الخاصة بملاحة السفن، حتى لا تتعطل معها مصالح الدول الأخرى، و لضمان أكبر قدر من حرية الملاحة.

المطلب الأول: صلاحيات الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي و مدى تقييدها بحق المرور البريء

إن الإقرار للدولة الساحلية بممارسة سيادتها على البحر الإقليمي و ما لقيه من تجاوب واسع من غالبية الدول، قابله من جانب آخر نقاش كبير و تحفظ نسبي، إستجابة لمصلحة الجماعة الدولية في تمكين السفن الأجنبية من مرور و عبور البحر الإقليمي، كقيد أصلي على سيادة الدولة في هذه المنطقة البحرية، إضافة إلى قيود أخرى تبعية تتعلق بمركز السفينة الأجنبية أثناء تواجدها بالبحر الإقليمي.

ولا يمكن بأي حال من الأحوال أن نتطرق إلى هذا الموضوع، بدون أن نقف على موضوع آخر يشمل الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي، علاوة على كيفية تحديده و امتداده. وهو ما يمكننا في الأخير

من تحديد مدى السلطات التي تمارسها الدولة الساحلية على السفينة الأجنبية خلال تواجدها ببحرها الإقليمي.

الفرع الأول: الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي و عناصر تحديده

تعد مسألة تحديد الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي واتساعه من المسائل ذات الأهمية الكبيرة، ليس بالنسبة للدولة الساحلية فقط، وإنما هي من الأوليات التي يعنى بتنظيمها القانون الدولي للبحار لتحسين العلاقات الدولية عموماً، كونها تؤثر و بشكل مباشر على تحديد سائر المناطق البحرية الأخرى و اتساعها، و مدى السلطات و الإختصاصات التي يمكن أن تباشرها الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي، و ما يترتب عن ذلك من ارتدادات على المركز القانوني للسفن الأجنبية خلال أو أثناء مرورها به.

الأمر الذي يجعل من الضروري بما كان أن نقف على مفهوم و مدى البحر الإقليمي، وكذا طبيعته القانونية، لتحديد الحقوق و الصلاحيات التي تتمتع بها الدولة الساحلية إزاء بحرها الإقليمي.

أولاً: الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي

لقد ثار نقاش في الفقه حول الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي، لتحديد الحقوق و الصلاحيات التي تتمتع بها الدولة الساحلية إزاء هذا البحر، و على إثر هذه النقاشات ظهرت عدة نظريات، اختلفت آراءها بين اتجاه يرى أن البحر الإقليمي جزء من الإقليم، و عليه تبسط الدولة كامل إرادتها و قوتها و نفوذها عليه، و بين اتجاه معاكس لا يرى أي ولاية قانونية للدولة الساحلية على هذه المنطقة، و إنما تعتبر البحر الإقليمي جزء من أعالي البحار.

- النظرية الأولى: البحر الإقليمي جزء من أعالي البحار

يرى هذا الإتجاه أن البحر الإقليمي هو قسم من أعالي البحار، و هو الرأي الذي أيده فريق من فقهاء القانون الدولي يتزعمهم LaPradelle و Fauchille، إلا أنهما اختلفا من حيث التدليل بهذا المبدأ.

إذ ذهب La Pradelle في رأيه على أنه لا يمكن اعتبار الدولة مالكة للبحر الإقليمي، و لا صاحبة السيادة عليه، و إنما المجتمع الدولي هو صاحب السيادة على البحر الإقليمي، و كل ما للدولة الشاطئية المطلة عليه هو بعض حقوق الإرتفاق التي تضمن مصالحها الأمنية و الإقتصادية و الصحية بوصفها دولة شاطئية¹. و عليه يمكن القول أن البحر الإقليمي حسب LaPradelle ملكية مشتركة، و ليس حكرا على الدولة الساحلية فقط، التي ليس لها الحق حسبه في الإدعاء بحقها في ممارسة الإختصاص التشريعي أو المدني أو الجنائي في نطاق البحر الإقليمي.

إلا أن رأي La Pradelle انتقد بشدة من طرف العديد من الفقهاء من بينهم Fauchille، الذي استبعد فكرة سيادة الدولة على البحر الإقليمي هو الآخر كونه يعتبر حسب رأيه جزء من أعالي البحار، و لكن في المقابل اعترف للدولة الساحلية بممارسة ببعض الحقوق و الإختصاصات على بحرها الإقليمي، بناء على اعتبارات و ضرورات حمايتها و المحافظة على أمنها²، كالحق في منع مرور السفن الأجنبية غير البريء خلال البحر الإقليمي، و الحق في ممارسة الإختصاص القضائي المدني و الجنائي في مواجهة الأعمال التي تقع على السفن أثناء مرورها بالبحر الإقليمي. إلا أن هذا الرأي قد تعرض للنقد هو الآخر، كونه غير مبني على أسس واقعية

1- اسكندري أحمد، محاضرات في القانون الدولي العام (المجال الوطني للدولة)، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1995، ص 71

2- صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار، دار النهضة العربية، مصر، 1989، ص 83

و على ما استقر عليه الفقه و العمل الدوليين ،الذان سارا على اعتبار هذه المنطقة أقرب إلى إقليم الدولة الساحلية ،ومن هنا جاء الرأي القائل بأن البحر الإقليمي جزء من إقليم الدولة الساحلية.

النظرية الثانية: البحر الإقليمي جزء من إقليم الدولة الساحلية

على خلاف الإتجاه السابق ،ذهب عدد كبير من الفقهاء إلى اعتبار البحر الإقليمي جزء من إقليم الدولة ،باعتباره امتدادا للأرض اليابسة لكنه مغمور بالمياه ،لكن أنصار هذا الرأي و إن اتفقوا على فكرة إلحاق البحر الإقليمي بإقليم الدولة ،إلا أنهم اختلفوا حول تفسير طبيعة ما تملكه الدولة في هذا الجزء ،فمنهم من أسسها على فكرة الملكية و منهم من نظر إليها على أساس فكرة السيادة.

إذ يرى كل من " بازل " و " هال " أن حقوق الدولة الساحلية في البحر الإقليمي هي حقوق ملكية ،و من هذا المنطلق تملك الدولة حق فتح البحر الإقليمي و غلقه ،و احتكار الصيد و الإبحار بين مرافئ البحر الإقليمي¹ ،و الحقيقة أن هذا التوجه يجد مصدره في العمل الدولي ،أين ادعت عدة حضارات منها الإمبراطورية الرومانية ملكية حوض البحر الأبيض المتوسط حيث أطلقوا عليه تسمية بحرنا "Mare Nostrum"². إلا أن فكرة الملكية أعيب عليها كون الملكية تتضمن ضرورة وضع اليد أو الحيازة على الشيء المملوك ،بصورة فعلية و مستمرة و هو ما لا يتحقق بالنسبة للبحر الإقليمي ،حيث أنه غير قابل للتملك المادي و المستمر³.

و أمام هذه الإنتقادات ذهب الرأي الثاني الذي يرى في البحر الإقليمي جزءا من إقليم الدولة الساحلية و خاضعا لسيادتها ،و الحقيقة أن هذا الرأي عرف إجماعا كبيرا للدول أثناء مناقشة مسألة المياه

1- إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 14

2- لخضر زاره، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي ،دراسة مقارنة في ضوء القانون الدولي للبحار ،مذكرة ماجستير في القانون الدولي العام و العلاقات الدولية ،كلية الحقوق ،جامعة وهران ،2010 ،الجزائر ،ص 269

3- محمد سلامة مسلم الدويك ،البحر في القانون الدولي ،منشورات الحلبي الحقوقية ،الأردن ،2011 ،ص 55

الإقليمية في لجان مؤتمر لاهاي لتقنين القانون الدولي في سنة 1930¹، وهو ما سارت عليه محكمة التحكيم الدولية في حكمها الصادر عام 1951 في قضية (Grisbadarna)²، حيث قضت أن الأرض هي التي تعطي للدولة الساحلية حق على المياه التي تحيط بشواطئها³.

هذا المبدأ إذن و الذي يرى في البحر الإقليمي ذلك الجزء من إقليم الدولة و الخاضع لسيادتها، جرى تقنينه في اتفاقية جنيف لسنة 1958⁴ في المادة الأولى منها بقولها (بقولها) (تمتد سيادة الدولة خارج إقليمها البري و مياهها الداخلية، إلى منطقة من البحر محاذية لشواطئها تعرف باسم البحر الإقليمي). أما اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982⁵، فقد عرفت البحر الإقليمي بموجب المادة الثانية بقولها (تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري و مياهها الداخلية أو مياهها الأرخيبيلية، إذا كانت دولة أرخبيلية إلى حزام ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي؛

تمتد هذه السيادة إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي و كذلك إلى قاعه و باطن الأرض). إلا أن هذه السيادة ينبغي أن تمارس بمراعاة أحكام هذه الإتفاقية و غيرها من قواعد القانون الدولي، منعا للتعسف في استعمالها، وهذا ما تقصده الجملة الأخيرة من التعريف الوارد في الفقرة الثالثة من المادة الثانية من اتفاقية 1982.

-
- 1- عبد الله العريان، قانون البحار الدولي، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد 9، 1963، مصر، ص 77
 - 2- عادل أحمد الطائي، قواعد التفسير القضائي للمعاهدة الدولية، مجلة الشريعة و القانون، العدد 46، 2011، الأردن، ص 406
 - 3- حيث جاء في حكم محكمة التحكيم الدولية ما يلي:

" Considérant que cette opinion est conforme aux principes fondamentaux du droit des gens, tant ancien que moderne d'après les quelles le territoire maritime est une dépendant nécessaire d'un territoire terrestre", voir Recueil des sentences arbitrales, affaire des Grisbadarna (Norvège, Suède), 23 octobre 1909, volume XI, p 159

- 4- اعتمدت اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة بجنييف في 29 أبريل 1958، و دخلت حيز التنفيذ 10 سبتمبر 1964

- 5- صادقت الجزائر على اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 بموجب المرسوم رقم 05-96 المؤرخ في 10 يناير 1996، المتضمن الموافقة على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، الجريدة الرسمية عدد 3 مؤرخة في 14 يناير 1996، ص 16.

بالإضافة إلى ذلك فإن الدول عادة ما تنص هي الأخرى في قوانينها الداخلية المنظمة و المحددة لمياهها الإقليمية على خضوعها لسيادتها¹، و هو ما نصت عليه المادة 12 من الدستور الجزائري لسنة 1996² بقولها (تمارس سيادة الدولة على مجالها البري و مجالها الجوي ، و على مياهها ، كما تمارس الدولة حقها السيد الذي يقره القانون الدولي على كل منطقة من مختلف مناطق المجال البحري التي ترجع إليها)³. و هو ما يعني أن هذه المادة تكرس فكرة سيادة الدولة الجزائرية على بحرها الإقليمي من خلال ممارسة صلاحياتها و اختصاصاتها ، بما يتوافق و نصوص اتفاقية الأمم المتحدة و غيرها من قواعد القانون الدولي .

و باعتبار البحر الإقليمي على هذا النحو فقد أطلق عليه الفقه تسميات مختلفة ، إلا أنها من الناحية القانونية تفيد معنى واحد هو معنى البحر الإقليمي ، ومن قبيل التسميات نذكر " المياه الإقليمية "⁴ ، كما يطلق على البحر الإقليمي تسمية البحر القريب أو المتاخم ، و البحر المجاور ، و البحر الحدي و أيضا البحر الساحلي .

1- و من أمثلة تلك القوانين الداخلية تشير إل القانون الإيراني المتعلق بالمياه الإقليمية الإيرانية الصادر في 12 يونيو 1959 ، و المرسوم الجمهوري العراقي رقم 435 و المؤرخ في 4 نوفمبر 1958 ، للمزيد أنظر راشد ناصر النعيمي ، مشاكل قياس البحر الإقليمي الكويتي في ضوء القانون الدولي ، مذكرة ماجستير في القانون العام ، كلية الحقوق ، قسم القانون العام ، جامعة الشرق الأوسط للدراسات العليا ، 2010 ، الكويت ، ص 28

2- المرسوم الرئاسي رقم 96-438 مؤرخ في 26 رجب عام 1417 الموافق 7 ديسمبر عام 1996 ، و الذي يتعلق بإصدار نص تعديل الدستور ، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية رقم 76 ل 8 ديسمبر 1996 ، ص 6

3- و المقصود بلفظ " مياهها " المنصوص عليه في المادة 12 من دستور 1996 يعد غامضا و يحتمل عدة معاني ، إلا أننا نعتقد بأن المشرع الدستوري يقصد بهذه العبارة " المياه الإقليمية " ، وهذا ما نصت عليه المادة 25 من دستور 1976 بقولها (تمارس سيادة الدولة الجزائرية على مجموع ترابها الوطني و على مجالها الجوي ، و على مياهها الإقليمية...) . للمزيد أنظر سهيلة قمودي ، مجال السيادة البحرية الجزائرية حسب المادة 12 من دستور 1996 ، مجلة الإجتهد القضائي ، العدد 4 ، 2005 ، الجزائر ، ص 243

4- و إن كان البعض يستعمل هذا المعنى ليشمل في الوقت نفسه المياه الداخلية و البحر الإقليمي ، إلا أن هذا القول في حقيقة الأمر لا يصدق كون النظام القانوني في المياه الداخلية يختلف عنه في البحر الإقليمي . للمزيد أنظر محمد حافظ غانم ، الوجيز في القانون الدولي العام ، دار النهضة العربية ، مصر ، 1979 ، ص 262

و على العموم فإن تبيان الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي، بصرفنا إلى موضع آخر لا يستقيم المدلول العام لهذه المنطقة من دون التعرض له، و هو الموضوع المتمثل في قياس البحر الإقليمي وبيان طرق تحديده.

ثانياً: تحديد و قياس البحر الإقليمي

يرتكز موضوع تحديد البحر الإقليمي على مسألتين أساسيتين: تتعلق المسألة الأولى باتساع البحر الإقليمي، والمسألة الثانية خاصة بطريق قياسه.

1- اتساع البحر الإقليمي:

لقد عرفت مسألة اتساع البحر الإقليمي العديد من المناقشات، لارتباطها باعتبارات مصلحة تتمثل أساساً في تحديد مناطق الصيد و استغلال الثروات الأخرى بالإضافة إلى الاعتبارات الاستراتيجية الأمنية. و على هذا الصعيد وضع الفقيه الهولندي Bynkershoek سنة 1703 معياره المتمثل في أبعد مدى تصل إليه قذيفة المدفع، حيث قرر أن البحر الإقليمي يمتد إلى أبعد نقطة تصل إليها قذيفة مدفع، واعتبر أن سلطان الدولة ينتهي حيث تنتهي قوة سلاحها، وجاء بعده Galiani سنة 1872 و حدد المدى الذي تبلغه قذيفة المدفع ب 3 أميال بحرية¹.

و إزاء هذا الاختلاف لم يعد اتساع البحر الإقليمي موحداً، إذ أخذت دول منها فرنسا و هولندا ب 3 أميال، بينما حددت بعض الدول منها السويد و النرويج بحرها الإقليمي ب 4 أميال، أما دول أمريكا اللاتينية فحددت بحرها الإقليمي ب 200 ميل بحري². واستمر هذا الخلاف كذلك

1- Pancraccio Jean-Paul, Droit international des espaces ,Armand colin, France,1997, p 78

2- محمد حافظ غانم، المرجع السابق، ص 264

أثناء مناقشة مسألة اتساع البحر الإقليمي، الذي دعت إلى عقده عصبة الأمم سنة 1930 بلاهاي، حيث لم توافق اللجنة المختصة في المؤتمر على الإقتراح الذي تقدمت به اللجنة التحضيرية التي حددت البحر الإقليمي ب 3 أميال، واستمر الخلاف أيضا حتى في مؤتمر الأمم المتحدة الأول و الثاني لقانون البحار بجنيف سنة 1958 و 1960 على التوالي، و تركت مسألة تحديد اتساع البحر الإقليمي للمواقف الإنفرادية للدولة بموجب ما تصدره من تشريعات¹، وقد لوحظ أن غالبية الدول قد أخذت بمسافة 12 ميل بحري²، وهو ما أثر في المناقشات التي جرت داخل المؤتمر الثالث لقانون البحار، حيث ساد الإتجاه نحو تعميم الأخذ بقاعدة 12 ميل بحري، وهو ما أقرته المادة 3 من اتفاقية 1982 بقولها (لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلا بحريا مقاسة من خطوط الأساس المقررة وفقا لهذه الاتفاقية). إذن فالإتفاقية العامة تقضي بأن البحر الإقليمي لا يجب أن يتجاوز 12 ميل بحري من جهة، ومن جهة ثانية أن يتم قياسه وفقا لخطوط الأساس المقررة و المعتمدة من طرف الإتفاقية نفسها.

2- قياس البحر الإقليمي:

باستعراضنا لنصوص اتفاقية 1982، نجد أنها قد حددت طريقتين تلجأ بموجبهما الدول لقياس بحرها الإقليمي خط الأساس العادي؛ و خطوط الأساس المستقيمة. و فيما يلي سنتعرض إلى كيفية قياس

1- عبد الفتاح حسن، مؤتمر الأمم المتحدة الثاني لقانون البحار، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد 26، مصر، ص 6 و مابعدا

2- حيث أخذت فرنسا بموجب القانون الصادر في 24 ديسمبر 1971 بقاعدة 12 ميل بحري لاتساع بحرها الإقليمي.

Voir Pancraccio Jean-Paul, op.cit, p 80

كما أخذت بنفس القاعدة جمهورية مصر العربية، بموجب القرار الجمهوري رقم 180، أنظر إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 20؛ و هو ما أخذت به الجزائر كذلك بموجب المرسوم رقم 403-63 المؤرخ في 23 جمادى الأول 1383 الموافق ل 12 أكتوبر 1963، المنضمّن تحديد نطاق المياه الإقليمية الجزائرية، الجريدة الرسمية الجزائرية رقم 76 لسنة 1963

البحر الإقليمي وفقا للطريقتين معا، إضافة إلى بعض الحالات الخاصة التي تؤثر في تحديد و قياس البحر الإقليمي.

أ- قياس البحر الإقليمي وفقا لخط الأساس العادي:

لقد نصت على هذه الحالة المادة الخامسة من اتفاقية 1982 باعتبارها القاعدة العامة لرسم نقاط خط الأساس العادي¹، حيث تنص على أنه (باستثناء الحالات التي تنص فيها هذه الإتفاقية على غير ذلك، خط الأساس العادي لقياس عرض البحر الإقليمي هو حد أدنى الجزر على امتداد الساحل كما هو مبين على الخرائط ذات المقياس الكبير المعترف بها رسميا من قبل الدولة الساحلية)، وهو نفس الحكم الذي أورده المادة الثالثة من اتفاقية جنيف لسنة 1958، وقبلهما حكم محكمة العدل الدولية في قضية المصائد النرويجية سنة 1951².

و هذا يعني أنه في غير الحالات الإستثنائية التي قررت لها الإتفاقية أحكاما خاصة، فإن قياس البحر الإقليمي يبدأ من آخر نقطة تنحسر عنها مياه البحر وقت الجزر، وهي النقطة التي توازي شاطئ الدولة في مختلف تعاريجها و التواءاته الطبيعية، وهو ما أوجبت المادة الخامسة من اتفاقية 1982 أن يكون مبينا على الخرائط الجغرافية البحرية ذات المقياس الكبير، و التي تعترف بها الدولة الساحلية رسميا.

1- يعرف خط الأساس بكونه خطا وهميا يفصل البحر الإقليمي عن اليابسة أو المياه الداخلية، ويقصد به أيضا الخط الوهمي المستقيم الموازي للساحل و الذي يتبعه في مختلف تعاريجها و التواءاته الطبيعية. للمزيد أنظر جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام، الجزء الثاني، المجال الوطني للدولة (البري، البحري، الجوي)، دار العلوم للنشر و التوزيع، الجزائر، 2009، ص 250

2- حيث جاء في حكم محكمة العدل الدولية مايلي:

" La cour, n'a pas de difficulté à reconnaître que: pour mesurer la largeur de la mer territoriale, c'est la laisse de basse mer et non celle de la haute mer ou une moyenne ces deux laisses qui a été généralement adoptée par la pratique des Etats. Ce critère est le plus favorable à l'Etat côtier et mer en évidence le caractère des eaux territoriales comme accessoires du territoire terrese...". Voir Recueil des sentences arbitrales, affaire des Grisbadarna (Norvège , Suède), 23 Octobre 1909, p 128

و استثناء من هذه القاعدة أوردت الإتفاقية العامة أحكاما أخرى ،بالنسبة لحالات طبيعية من شأنها أن تؤثر على طريقة رسم خطوط الأساس العادية ،وهي حالة الجزر الواقعة فوق حلقات مرجانية ،حيث يكون خط الأساس هو حد أدنى الجزر للشعب المرجانية باتجاه البحر¹ . هذا وقد قررت الفقرة الأولى من المادة 13 حكما خاصا بالمرتفعات التي تنحسر عنها المياه عند الجزر ،و الواقعة كليا أو جزئيا على مسافة لا تتجاوز عرض بحر الإقليمي من البر أو من جزيرة ،حيث أجازت أن يستخدم حد أدنى الجزر في ذلك المرتفع كخط أساسي لقياس عرض البحر الإقليمي ،كما أضافت الفقرة الثانية من المادة 13 الحالة التي يكون فيها المرتفع الذي تنحسر عنه المياه عند الجزر واقعا كليا على مسافة تتجاوز عرض البحر الإقليمي من البر أو جزيرة ،حيث لم تجز أن يستخدم حد أدنى الجزر في ذلك المرتفع كخط أساس لقياس عرض البحر الإقليمي ،و إنما يتم اعتبار هذا المرتفع غير موجود ويقاس عرض البحر الإقليمي انطلاقا من الساحل ،أي من آخر نقطة تنحصر عنها مياه البحر وقت الجزر. و للإشارة فإنه في كلتا الحالتين الأخيرتين يزيد عرض البحر الإقليمي عن مسافة 12 ميل بحري.

ب- قياس البحر الإقليمي وفقا لخطوط الأساس المستقيمة:

تستعمل هذه الطريقة عندما يكون في الساحل انبعاج عميق أو انقطاع ،أو حيث توجد سلسلة من الجزر على امتداد الساحل و على مسافة قريبة منه مباشرة ،فتقوم هذه الطريقة على الربط بين الخطوط المستقيمة الموصلة بين النقاط البارزة على الساحل وقت أقصى الجزر ،بحيث يكون بينها وبين البر مياه داخلية تابعة للدولة الساحلية² . ويرجع الأصل في إبراز هذه الطريقة إلى حكم محكمة العدل الدولية

1- المادة 6 من اتفاقية 1982

2- محمد الحاج حمود ،القانون الدولي للبحار ،دار الثقافة للنشر و التوزيع ،الطبعة الثانية ،الأردن ،2005 ،ص 102

في قضية المصائد النرويجية البريطانية، الذي أصدرته في 18 ديسمبر 1951¹، وهو ما أخذت به إتفاقية جنيف لسنة 1958 في المادة الرابعة، ومن بعدها إتفاقية 1982 في المادة السابعة حيث حددت الحالات التي تطبق في هذه الحالة فضلا عن الشروط الواجب مراعاتها لرسم هذه الخطوط.

وعلى هذا الأساس و في الحالة التي يكون فيها الساحل متعرجا، أو في الحالة التي توجد على امتداده سلسلة من الجزر وعلى مسافة قريبة منه، فقد نصت المادة 7 فقرة 1 على أن ترسم خطوط الأساس المستقيمة في هاتين الحالتين بطريقة تصل بين الرؤوس أو النقاط الخارجية لهذه التعرجات أو الصخور أو الجزر²، ومن ثم فإن المياه الواقعة بين هذه التضاريس و ما وراء خط الأساس باتجاه شاطئ الدولة الساحلية، تعد مياه داخلية تخضع لسيادة الدولة الساحلية.

و في الحالة التي يكون فيها الساحل شديد التقلب بسبب وجود دلتا³، فإن خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي حسب المادة 9 من إتفاقية 1982 يكون خطا مستقيما بين نقطتين على حد أدنى الجزر على ضفتي النهر. أما في حالة الخلجان التي نصت عليها المادة 10 من إتفاقية 1982⁴، فلا بد أن نميز بين نوعين: الخلجان التابعة لدولة واحدة، و الخلجان التابعة لأكثر من دولة. فبالنسبة للنوع الأول إذا كانت الخارجية للخليج لا تتجاوز 34 ميلا بحريا، فإنه يرسم خط يصل بين نقاط انحسار المياه وقت الجزر عند الساحل عند فتحة الخليج، أما إذا تجاوزت الفتحة الخارجية للخليج 34 ميل بحري داخل الخليج بطريقة تسمح بأن يجسر أكبر مساحة ممكنة من الماء بواسطة خط

1- حيث حددت النرويج بموجب قانون 12 جويلية 1935 عرض بحرهما الإقليمي ب 4 أميال بحرية، وجعلت قياسها يبدأ من الخطوط المستقيمة التي تصل من مجموعة من الجزر و الصخور الموجودة على طول الساحل النرويجي. للمزيد أنظر جمال محي الدين، القانون الدولي للبحار، دار الخلدونية، الطبعة الأولى، الجزائر، 2009، ص 138

2- الفقرة 1 من المادة 7 من إتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

3- وهي حالة النهر الذي يصب في البحر مباشرة، ومثال ذلك نهر النيل الذي يصب في البحر الأبيض المتوسط، ونهر الدانوب الذي يصب في البحر الأسود

4- وتقابلها المادة 7 من إتفاقية جنيف لسنة 1958

بمذا الطول، وتعتبر المياه الواقعة كذلك داخل هذه الخطوط مياه داخلية. أما بالنسبة للخلجان التابعة لأكثر من دولة، فإنه لا يجوز لأي منها أن تمتد بجزرها الإقليمي أبعد من الخط المتوسط، الذي تقع كل نقطة منه على أبعاد متساوية من أقرب النقاط على خط الأساس.

و يستثنى من الأحكام السابقة الذكر، ما يسمى بالخلجان التاريخية إذ لا تطبق عليها أحكام المادة 10، ولا نظام خطوط الأساس المستقيمة المنصوص عليها في المادة 7 من اتفاقية 1982، إلا أن كل من اتفاقية جنيف لسنة 1958 واتفاقية 1982 لم تحدد طريقة لرسم خط الأساس فيها، ولهذا تحدد الدول خط الأساس حسب رغباتها و مصالحها الخاصة¹.

أما فيما يخص تحديد البحر الإقليمي بين الدولتين المتجاورة أو المتقابلة، فقد نظمت المادة 15 من اتفاقية 1982² الأحكام و القواعد المتعلقة بهذا التحديد، وذلك برسم خط مستقيم تبعد كل نقطة فيه بأبعاد متساوية عن خطي الأساس للدولتين كوسيلة احتياطية يلجأ إليها البلدان، إلا إذا اتفقت كل من الدولتين بسبب سند تاريخي أو ظروف خاصة على تعيين حدود البحر الإقليمي بينهما بطريقة تخالف هذا الحكم.

وانطلاقاً مما سبق فإن للدولة الساحلية أن تحدد خطوط الأساس على سواحلها، بأي طريقة من الطرق السابق ذكرها "خطوط الأساس العادية أو خطوط الأساس المستقيمة"، بما يتناسب مع اختلاف

1- إذ تستند فكرة الخلجان التاريخية إلى نظرية عامة قائمة على السند التاريخي، وبموجبه يمكن أن تخضع منطقة ما إلى سيادة الدولة بتوافر شرطين أساسيين، يتعلق الأول بممارسة الدولة على ذلك الخليج لمدة طويلة أو غير معلومة، أما الشرط الثاني فيتمثل في قبول الدول الأخرى بتلك الممارسة، أو على الأقل عدم معارضتها. وقد أدى تطبيق هذه النظرية إلى اعتبار عدد من الخلجان الصغيرة و الواسعة خلجاناً تاريخية، مثل خليج سرت الكبير الذي اعتبرته ليبيا خليجاً تاريخياً سنة 1973. للمزيد أنظر محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 105

2- و تقابلها المادة 12 من اتفاقية جنيف لسنة 1958

الظروف الطبيعية و الجغرافية¹، وهي الطريقة التي لجأت إلى إعمالها غالبية الدول ومن بينها الجزائر، بموجب المرسوم رقم 84-181 الذي يحدد الخطوط الأساسية التي يقاس انطلاقاً منها عرض المناطق البحرية التي تخضع للقضاء الجزائري²، إذ بينت المادتين الأولى و الثانية منه طريقة و إحدائيات رسم هذه الخطوط، واستعملت طريقة خطوط الأساس المستقيمة على بعض المعالم الطبيعية في الجهة الغربية من السواحل³.

الفرع الثاني: حق المرور البريء ومدى سلطة الدولة في تنظيمه

البحر الإقليمي كما رأينا هو جزء من إقليم الدولة تمارس عليه الدولة سيادتها، غير أن العرف الدولي فرض قيوداً على سيادة الدولة يتمثل في حق السفن الأجنبية في المرور البريء، كرد فعل لادعاءات بعض الدول التي سعت في بداية القرن 17 إلى احتكار البحار المحاذية لسواحلها، مما أدى إلى عرقلة التجارة الدولية و قطع المرور في وجه السفن التجارية⁴.

أما عن تأصيل فكرة حق المرور البريء فيرجع الفضل في إبرازها إلى الفقه التقليدي الذي اعتمد أسلوب المناظرة بين أنصار حرية البحار و على رأسهم الفقيه الهولندي "غروسبيوس"⁵، وبين مؤيدي نظرية احتكار الدولة لمساحات واسعة من البحار المحاذية لسواحلها، الذين يتزعمهم الإنجليزي "سالدن".

1- المادة 14 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

2- المرسوم رقم 84-181 مؤرخ في 7 ذي القعدة عام 1404 الموافق 4 غشت سنة 1984 يحدد الخطوط الأساسية التي يقاس انطلاقاً منها عرض المناطق البحرية التي تخضع للقضاء الجزائري، الجريدة الرسمية رقم 32 لسنة 1984، ص 1202

3- المواد 1 و 2 من المرسوم رقم 84-181

4- فالمرور البريء ليس رخصة تمنح للسفن الأجنبية من جانب سلطات الدولة الساحلية، بل هو حق ثابت لها. للمزيد من التفاصيل أنظر عادل أحمد الطائي، القانون الدولي العام، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الطبعة الأولى، الأردن، 2009، ص 247

5- حيث يعتبر غروسبيوس حق المرور البريء هو المقدمة المنطقية للحق العام للملاحة البحرية، ذلك أن لكل أمة حق التجارة و الاتصال بغيرها من الأمم، ومن ثم رأى غروسبيوس أن حق المرور البريء هو "حق تابع للتجارة". للمزيد أنظر لخضر زار، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي، المرجع السابق، ص 289

كما كان لجمعية القانون الدولي دور مهم في شرح الأبعاد العملية و القانونية لحق المرور البريء ، حيث أخذ بهذه الفكرة معهد القانون الدولي في دورتي باريس سنة 1894 و ستوكهولم سنة 1928¹.

وحتى هذا الوقت استقر المرور البريء في الممارسة الدولية على أساس المعاملة بالمثل ، إلى أن تأيد هذا الحق العرفي بالنص عليه في عدد من المعاهدات و الإتفاقيات الدولية ، نذكر منها معاهدة فرساي المبرمة في 28 جوان 1919 ، و الإتفاقية الخاصة بحرية العبور و الموقعة ببرشلونة في 20 أبريل 1921 ، إذ جاء في المادة 2 فقرة 2 من اللائحة المرفقة بها ما نصه (تسمح الدول المتعاقدة بالمرور عبر مياهها الإقليمية وفقا للشروط و القيود المتعارف عليها)²، ثم تدعم و تؤكد هذا الحق في اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة حيث أفردت لها 6 من موادها (المواد من 14 إلى 20)، و من بعدها اتفاقية 1982 والتي نظمت الأحكام المتصلة بنظام المرور البريء من المواد 17 إلى 32. ولدراسة نظام المرور البريء يستوجب علينا التعرف على مفهومه و محتواه ، ومدى سلطة الدولة الساحلية في تنظيمه و واجباتها اتجاهه.

أولا: مفهوم المرور البريء

يعتبر المرور البريء حقا مستقرا عليه في العرف و الفقه الدوليين ، وليس رخصة ، لذا لا تستلزم ممارسته النص عليه في اتفاقية دولية ، ولا تحتاج السفن الأجنبية للتمتع بهذا الحق إلى موافقة الدولة

1- إذ تنص المادة 6 من اللائحة المقدمة من معهد القانون الدولي في دورة باريس 1894 بأن (للسفن التجارية الحق في المرور البريء في البحر الإقليمي... و تخضع السفن المارة التي تخل بقوانين الدولة و لوائحها إلى ولاية هذه الدولة). أنظر جمال عبد الناصر مانع ، المرجع السابق ، ص 279

2- علي صادق أبو الهيف ، القانون الدولي المعاصر ، منشأة المعارف ، مصر ، 1975 ، ص 349 و للإشارة فقد نصت المادة 8 من الملحق 3 من اتفاقية السلام بين مصر و إسرائيل المبرمة في 26 مارس 1976 على حق سفن كل طرف في المرور البريء في المياه الإقليمية الخاضعة لسيادة كل منهما ، بقولها (... يقر كل طرف بحق سفن الطرف الآخر في المرور البريء في المياه الإقليمية طبقا لقواعد القانون الدولي)

الساحلية، وهذا واضح من نص المادة 17 من اتفاقية 1982¹ التي تنص على أنه (...تتمتع سفن جميع الدول الساحلية كانت أم غير ساحلية لحق المرور البريء خلال البحر الإقليمي).

و حسب المادة 18 فقرة 2 من اتفاقية 1982 يعني المرور البريء بأنه (الملاحة خلال البحر الإقليمي لغرض اجتياز هذا البحر دون دخول المياه الداخلية أو التوقف في مرسى أو مرفق مينائي يقع خارج المياه الداخلية؛ أو التوجه إلى المياه الداخلية أو منها أو التوقف في أحد هذه المراسي أو المرافق المينائية أو مغادرته).

و بموجب ذلك يتم المرور في ثلاثة حالات، تتمثل الحالة الأولى في المرور عبر البحر الإقليمي فقط، دون الوصول أو الدخول إلى المياه الداخلية للدولة الساحلية؛ أما الحالة الثانية فتتمثل في القدوم من أعالي البحار و المرور خلال البحر الإقليمي بغية التوجه و الدخول إلى المياه الداخلية؛ وأخيراً تتمثل الحالة الثالثة في الخروج من المياه الداخلية للدولة الساحلية باتجاه البحر الإقليمي و المرور عبره. و في جميع الحالات يشترط أن يكون المرور متواصلاً وسريعاً، وأن يقتصر فقط على المرور المجرد، وعليه لا يسمح للسفينة بالتوقف أو الإقامة إلا في الحالة التي تقتضيها الملاحة العادية، أو حين تستلزمها قوة قاهرة أو حالة شدة²، كأن يكون التوقف نتيجة عطب أصاب محرك السفينة أو اشتعال الحريق في جزء منها، أو حتى من أجل تقديم المساعدة إلى أشخاص أو سفن أو طائرات في حالة خطر أو شدة، وبمجرد انتهاء هذه الحالات الإستثنائية وزاؤها يصبح من الواجب على السفينة مواصلة المرور على نحو متواصل و سريع، و الملاحظ أن هناك عدداً من الدول ذهبت إلى أبعد من ذلك

1- وتقابلها المادة 15 من اتفاقية جنيف لسنة 1958

2- المادة 18 فقرة 2 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

حيث حددت مدة التوقف و الإرساء، و بمجرد انتهائها تستأنف السفن الأجنبية رحلتها، كالجائر مثلا التي حددتها ب 24 ساعة¹.

و تجدر الإشارة هنا، أن شرط أن يكون مرور السفن الأجنبية في البحر الإقليمي سريعا و متواصلا لم يكن موجودا في اتفاقية جنيف لسنة 1958، وإنما أضيف في اتفاقية 1982 بناء على اقتراح تقدمت به كل من ماليزيا و المغرب و سلطنة عمان و اليمن، إلى لجنة أعماق البحار التابعة للأمم المتحدة سنة 1974 خلال أعمال المؤتمر الثالث لقانون البحار، وكان الغرض من هذا الإقتراح توضيح معنى المرور حتى لا تتعسف أي دولة في استخدامه أو تفسره بسوء نية، على نحو يتعارض فيه مع الهدف من الإتفاقية²، وهو خلق وحمية التوازن بين مصالح الدول التي تمارس حق المرور البريء من جهة، ومصالح الدول الساحلية التي تمارس سيادتها على هذا الجزء من البحر من جهة أخرى.

و على العموم فإن حق المرور في البحر الإقليمي للدولة الساحلية لا يثبت للسفن الأجنبية، إلا إذا اتصف بطابع البراءة و متى انتفت عنه هذه الصفة فقد المرور شرعيته، ومن ثم كان للدولة الساحلية أن تتخذ الإجراءات الكفيلة لمنعه.

وقد قامت كل من اتفاقية جنيف لسنة 1958 و من بعدها اتفاقية 1982 بوصف المرور البريء، فحسب الفقرة الأولى من المادة 19 من اتفاقية 1982 " يكون المرور بريئا مادام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها، ويتم هذا المرور طبقا لهذه الإتفاقية و لقواعد القانون

1- راجع المادة 9 من المرسوم رقم 72-194 المؤرخ في 27 شعبان عام 1392 الموافق 5 أكتوبر سنة 1972، يتضمن تنظيم مرور السفن الحربية الأجنبية بالمياه الإقليمية الجزائرية و توقفها بالموانئ الجزائرية في زمن السلم، الجريدة الرسمية رقم 86 لسنة 1972، ص 1372

2- حميدة بملول، النظام القانوني للمرور العابر في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، مذكرة ماجستير في القانون الدولي، السنة الجامعية 2009، كلية الحقوق، جامعة بن عكنون، الجزائر، ص 41

الدولي"¹. و من ثم يكون المرور بريئا و مشروعاً، إذا لم تقم السفن الأجنبية بأي عمل ضار من شأنه أن يهدد بسلم أو أمن الدولة الساحلية أو بحسن نظامها²، ولمزيد من التوضيح حاولت اتفاقية 1982 حصر وصف المرور البريء في جملة من الأفعال و الأعمال التي إن وقعت اعتبر المرور غير بريء، حيث نصت الفقرة الثانية من المادة 19 من اتفاقية 1982³ على أنه (يعتبر مرور سفينة أجنبية ضارا بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو أمنها، إذا قامت السفينة أثناء وجودها في البحر الإقليمي بأي من الأنشطة التالية:

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

ب- أي مناورة أو تدريب بأسلحة من أي نوع؛

ج- أي عمل يهدف إلى جمع معلومات تضر بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها؛

د- أي عمل عدائي يهدف إلى المساس بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها؛

هـ- إطلاق أي طائرة أو انزالها أو تحميلها؛

و- إطلاق أي جهاز عسكري أو انزاله أو تحميله؛

1- وتقابلها الفقرة 4 من المادة 14 من اتفاقية جنيف لسنة 1958

2- و يبرر الفقهاء ذلك بأنه إذا كان حق المرور البريء استثناء من أصل عام هو حق سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي، فإنه يجب أن يقدر بقدره و لا يتوسع فيه. للمزيد أنظر جمال محي الدين، المرجع السابق، ص 126

3- و للإشارة هنا فإن اتفاقية جنيف لسنة 1958 لم تشر في المادة 14 منها إلى الأفعال أو الأعمال التي يوصف المرور في ظلها بأنه غير بريء، وإنما اكتفت في الفقرة 5 منها بالإشارة إلى ضرورة أن تحترم سفن الصيد الأجنبية القوانين و الأنظمة التي تضعها الدولة الساحلية و تعلنها لمنع الصيد في البحر الإقليمي، وإلا اعتبر المرور غير بريء

ز- تحميل أو انزال أي سلعة أو عملة أو شخص خلافا لقوانين و أنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة؛

ح- أي عمل من أعمال التلويث المفصود و الخطير يخالف هذه الإتفاقية؛

ط- أي من أنشطة صيد السمك؛

ي- القيام بأنشطة بحث أو مسح؛

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

وعليه يتضح لنا من الفقرة الفرعية (أ) من الفقرة الثانية أعلاه، أنها تطابق على نحو قريب إحدى المبادئ العامة في ميثاق الأمم المتحدة، والمنصوص عليها في المادة الثانية فقرة 4 حيث "يتمتع أعضاء الهيئة جميعا في علاقاتهم الدولية عن التهديد باستعمال القوة أو استخدامها ضد سلامة الأراضي أو الاستقلال السياسي لأية دولة أو على أي وجه آخر لا يتفق و مقاصد الأمم المتحدة"¹.

إلا أن عبارة (أو أية صورة أخرى انتهاكا لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة) تشير إشكالا حقيقيا، وهو ما يعطي للدولة الساحلية سلطة تقديرية واسعة في تفسير المرور البريء، وبذلك يثبت لها الحق في أن تمنع مرور السفينة الأجنبية خلال بحرها الإقليمي يدعو انتهاك هذه الأخيرة لمبادئ القانون الدولي العام المجسدة في الميثاق، من أجل ذلك نادى البعض² بضرورة التقليل من السلطة

1- المادة 1 من ميثاق الأمم المتحدة الموقع في 26 جوان 1945 في سان فرانسيسكو و الذي دخل حيز التنفيذ في 24 أكتوبر 1945

2- من بينهم الأستاذ جمال عبد الناصر مانع و محمد الحاج حمود، أنظر جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 285؛ و محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 132

التقديرية للدولة الساحلية في هذا المجال ،حيث اشترطوا أن يكون التهديد بخرق القانون الدولي حاصلًا أثناء مرور السفينة ،وذلك لإيجاد علاقة سببية بين الصفة غير البريئة للمرور و بين أمن وسلامة الدولة الساحلية .وبناء على ما تقدم فإن المرور لا يعتبر بريئًا إذا قامت السفينة خلال مرورها في البحر الإقليمي ،بأي من الأنشطة و الحالات الوارد على سبيل الحصر في الفقرة الثانية من المادة 19 أعلاه.

ثانيا:مدى سلطة الدولة الساحلية في تنظيم مرور السفن البريء

لقد أقرت كل من اتفاقية جنيف لسنة 1958 و اتفاقية 1982 للدولة الساحلية بمجموعة من الحقوق و الصلاحيات في مواجهة المرور غير البريء ،وتنظيم الحركة الملاحية خلال بجرها الإقليمي ،وذلك على النحو التالي:

1- حقوق الدولة الساحلية في مواجهة المرور غير البريء

لقد سبق و أن أشرنا إلى أن السفن الأجنبية ينبغي عليها أن تتقيد بالضوابط التي وضعتها المادة 19 فقرة 2 من اتفاقية 1982 ،أثناء وجودها في البحر الإقليمي حتى يكتسب هذا المرور صفة البراءة ،إلا أنه قد لا تتقيد بعض السفن بهذه الضوابط مما يسقط عنها براءة مرورها ،وعندها يعود للدولة الساحلية حقها في اتخاذ الإجراءات المناسبة لمنع مرور السفن غير البريء ،وهو ما أشارت إليه المادة 25 فقرة 1 من اتفاقية 1982 حيث تنص على أنه(للدولة الساحلية أن تتخذ في بجرها الإقليمي الخطوات اللازمة لمنع أي مرور لا يكون بريئًا)¹.ومن ثم أمكن للدولة الساحلية أن تتصرف بصور متعددة ،فيمكنها طرد السفينة الأجنبية أو حتى ممارسة ولايتها الجنائية ،فالمادة 27 من اتفاقية 1982² تنص من ضمن

1- وتقابلها المادة 16 فقرة 1 من اتفاقية جنيف لسنة 1958

2- ويقابلها نص المادة 19 فقرة 1 بند (ب) من اتفاقية جنيف لسنة 1958

ما تنص عليه من جرائم ترتكب على متن السفينة و تمتد إليها ولاية الدولة الساحلية الجنائية هي تلك الجرائم التي تخل بسلم البلد أو بحسن نظام البحر الإقليمي¹.

ومما ينبغي الإشارة إليه هو أن هذه الإجراءات المتخذة من قبل الدولة الساحلية في مواجهة المرور غير البريء، لا تقبل الاستثناء بالنسبة للسفن الحربية الأجنبية و غيرها من السفن الحكومية المستعملة لأغراض غير تجارية، حيث لا تتمتع هذه السفن بالحصانة و هذا وفقا لنص المادة 32 من اتفاقية 1982²، التي تشير إلى الإستثناءات التي تمس حصانات هذه السفن، وهي الإستثناءات الواردة في المادة 25 فقرة 1 بند (أ) و التي سبق الإشارة إليها، والمادتين 30 و 31 من اتفاقية 1982.

هذا وزيادة على الإجراءات المقررة للدولة الساحلية اتخاذها في مواجهة المرور الغير بريء بموجب المادة 25 فقرة 1، لها أن تتخذ الخطوات اللازمة لمنع أي خرق للشروط التي تخضع لها السفن الأجنبية المتوجهة إلى المياه الداخلية، أو تلك التي تريد التوقف في مرفق مينائي خارج هذه المياه³، على أن تقوم بالإعلان الواجب عن هذه الشروط، وأن تبلغها إلى المنظمة الدولية المختصة. وعلى كل دولة أن تشترط على ريان سفينة ترفع علما أو تكون مسجلة فيها، ترتيبات معينة بهدف منع تلوث البيئة البحرية و خفضه و السيطرة عليه، أو أن يزود تلك الدولة بناء على طلبها بمعلومات إذا كانت السفينة متوجهة إلى دولة واقعة في نفس المنطقة الإقليمية، ومشاركة في مثل هذه الترتيبات التعاونية و أن يبين إذا كان الأمر كذلك، ما إذا كانت السفينة مستوفية في مثل هذه الترتيبات التعاونية اشتراطات دخول موانئ

1- وفي هذا الشأن يقول محمد الحاج حمود "ورغم كون هذا النص (المادة 27 فقرة 1 بند ب) غير مطابق لتعريف النشاطات التي تجعل من المرور مورا غير بريء إلا أنه يتفق مع جوهر ذلك التعريف". أنظر محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 123 راجع كذلك نص المادة 27 فقرة 1 بند (أ) من اتفاقية 1982

2- سنتطرق إلى هذا الموضوع بشيء من التفصيل عند التحدث عن القواعد الخاصة بالمرور البريء للسفن الحربية

3- المادة 25 فقرة 2 من اتفاقية 1982

تلك الدولة¹.

ويحق للدولة الساحلية إضافة إلى ذلك أن توقف ممارسة المرور البريء في بحرهما الإقليمي وفقا للمادة 25 فقرة 3 من اتفاقية 1982 التي كررت ما تضمنته المادة 16 فقرة 3 من اتفاقية جنيف لسنة 1958، وأضافت إلى جانب أن يكون هذا الإيقاف ضروريا لحماية أمن الدولة، حالة المناورات العسكرية²، حيث تنص المادة 25 فقرة 3 على أنه (للدولة الساحلية أن توقف مؤقتا دون تمييز قانونا أو فعلا بين السفن الأجنبية العمل بالمرور البريء للسفن الأجنبية في قطاعات محددة من بحرهما الإقليمي، إذا كان هذا الإيقاف ضروريا لحماية أمن تلك الدولة بما في ذلك المناورات بالأسلحة، ولا يبدأ نفاذ هذا الإيقاف إلا بعد أن يعلن عنه الإعلان الواجب). ومن ثم أصبح حق من حق الدولة الساحلية وقف ممارسة المرور البريء في بحرهما الإقليمي، إذا كان ذلك الوقف ضروريا لحماية أمن تلك الدولة، بما في ذلك المناورات بالأسلحة وفقا للشروط و الضوابط التالي:

- أن يكون وقف العمل بالمرور البريء للسفن الأجنبية محددًا في الزمن أي مؤقتًا، وذلك بأن تعلن الدولة مدة سريانه و نفاذه؛

- أن يقتصر المنع على مناطق محدودة من البحر الإقليمي، ومن ثم ينبغي أن لا يشمل هذا المنع كامل البحر الإقليمي للدولة الساحلية؛

1- المادة 211 فقرة 3 من اتفاقية 1982، و للإشارة فإن هذه المادة قد أدرجت في اتفاقية 1982 على إثر حادثة ناقلة النفط Amoco cadiz، والتي تعتبر واحدة من أسوأ الكوارث البيئية في التاريخ، أين تسربت كمية هائلة من النفط (حوالي 223.000 طن) قرب سواحل Bretonnes في 17 مارس 1978. للمزيد أنظر :

Marchand Michel, Amoco cadiz, Bilan du colloque sur les conséquences d'une pollution ccidentelle par Hydrocarbures ,Brest-novembre 1979,CEXO 1987,Rapports scientifique et techniques numéro 44. Archimer, France, p 56

2- وقد تم إضافة عبارة (بما في ذلك المناورات العسكرية) نتيجة مفاوضات جرت حول اقتراح بلجيكي، وأدخلت في النص التفاوضي سنة 1980. للمزيد أنظر محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 135

- وأن يشمل وقف العمل بالمرور البريء كافة السفن الأجنبية دون التمييز بينها؛

- أن يكون الوقف ضروريا لحماية أمن الدولة الساحلية، أو بسبب مناورات عسكرية تجريها على

سواحلها؛

ومتى توافرت هذه الشروط و الضوابط أمكن للدولة الساحلية أن توقف العمل بالمرور البريء للسفن

الأجنبية في بحرها الإقليمي.

و هذا على عكس المضايق الدولية التي يطبق فيها المرور البريء، حيث لا يجوز للدولة الساحلية أن

تعتمد إلى وقف هذا المرور في جميع الأحوال، وإنما و في حالة الضرورة القصوى يمكن للدولة تقييد حق

المرور البريء، بتنظيم حركة الملاحة فيه، وفرض ممرات خاصة بحركة السفن¹. وهو ما نصت عليه

المادة 45 فقرة 2 من اتفاقية 1982 بقولها (لا يوقف المرور البريء خلال هذه المضايق)، وهو ما تؤكد

كذلك في الحكم الصادر عن محكمة العدل الدولية في قضية كورفو في 9 أبريل 1949².

1- أنظر سعيد بن سلمان العبري، النظام القانوني للملاحة في المضايق الدولية، دار النهضة العربية، مصر، 1995، ص 93

2- حيث جاء في الحكم ما يلي :

(...Le fait d'avoir toléré l'existence sans notification de ce champ de mine dans le chenal nord de Corfou, lequel est une voie de navigation international, constitue une violation du droit de passage innocent dont jouissent les navires étrangers de guerre ou de commerce, sur une telle voie de navigation international).

وقولها كذلك :

(Que le passage des navires de sa majesté par le chenal nord de Corfou, le 22 octobre 1946, est un cas d'exercice du droit de passage innocent conforme au droit et à la pratique des nations civilisées). Voir affaire du détroit de Corfou (fond), arrêt du 9 avril 1949, cour international de justice C.I.J, recueil 1949, paragraphe 4, p 10

راجع حول هذا الموضوع كذلك وسام الدين العكلة، النظام القانوني للمضيق الدولي (دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء أحكام

القانون الدولي)، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية و القانونية، المجلد 27، العدد الرابع، 2011، سوريا، ص 3115

2-تنظيم المرور البريء من قبل الدولة الساحلية:

لقد أعطت كل من اتفاقية جنيف لسنة 1958 و اتفاقية 1982 للدولة الساحلية الحق في وضع قوانين و أنظمة ،من أجل تنظيم المرور البريء للسفن الأجنبية عبر بحرها الإقليمي ،بشرط أن تكون هذه القوانين و الأنظمة متوافقة مع أحكام الإتفاقية و غيرها من قواعد القانون الدولي. إلا أن المادة 21 فقرة 1 من اتفاقية 1982 قيدت هذا الحق و حصرته في ميادين محددة ،تشمل (سلامة الملاحة و تنظيم حركة المرور ؛و حماية وسائل تيسير الملاحة و التسهيلات الملاحية و غير ذلك من المرافق أو المنشآت ؛و حماية الكابلات و خطوط الأنابيب ؛و حفظ الموارد الحية للبحر ؛و منع خرق قوانين و أنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بمصائد الأسماك ؛و الحفاظ على بيئة الدولة الساحلية و منع تلوثها و حفظه و السيطرة عليه؛البحث العلمي البحري و أعمال المسح الهيدروغرافي ؛و منع خرق قوانين و أنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالمهجرة أو الصحة.

و الواضح من خلال المادة أعلاه إطلاق سيادة الدولة الساحلية في هذا الموضوع ،حيث يتعين على السفينة الأجنبية أن تراعي جميع القوانين و الأنظمة التي تسنها الدولة الساحلية على وجه الإطلاق ،و في أي موضوع له علاقة بالنقل و الملاحة¹. و من ثم كانت هذه المادة أكثر دقة بإشارتها إلى الميادين التي يمكن في إطارها أن تتناولها الدولة الساحلية كلياً أو جزئياً بالتنظيم ،عبر سننها لمجموعة من الأنظمة و القوانين.

و حتى لا تعيق هذه القوانين و الأنظمة حق السفن الأجنبية في المرور البريء بشكل خاص ،و مصالح الدولة بشكل عام ،فقد ألزمت المادة 24 من اتفاقية 1982 الدولة الساحلية بأن لا تعيق المرور البريء

1- لحضر زاره ،الوضع القانوني للسفينة في المناطق البحرية المختلفة ،دراسة في ضوء القانون الدولي الجديد ،رسالة دكتوراه في القانون الدولي

العام و العلاقات الدولية ،كلية الحقوق ،جامعة وهران ،1999-2004، الجزائر ،ص 105

للسفن الأجنبية خلال بجرها الإقليمي إلا وفقا لهذه الإتفاقية، وأن تمتنع عن فرض شروط على السفن الأجنبية يكون أثرها العملي إنكار حق المرور البريء أو الإخلال به، أو التمييز قانونا أو فعلا ضد سفن أي دولة، أو ضد السفن التي تحمل بضائع إلى أي دولة أو منها أو لحسابها. كما ألزمت الفقرة الثالثة من المادة 24 بأن تعلن الدولة الساحلية الإعلان الواجب عن جميع هذه القوانين و الأنظمة.

وفي مقابل ذلك ينبغي على كافة السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء خلال البحر الإقليمي، أن تمثل لجميع هذه القوانين و الأنظمة، ولجميع الأنظمة الدولية المقبولة عموما بشأن منع المصادمات في البحر¹. إلا أن الفقرة الثانية من المادة 21 استثنت من تطبيق هذه القوانين و الأنظمة تصميم السفن الأجنبية أو بناءها أو معداتها، أو تكوين طوقمها، وقد أثار هذا الموضوع نقاشا طويلا في المؤتمر الثالث لقانون البحار، إذ حاولت وفود الدول المتقدمة أن تخضع تصميم السفن و بناءها ومعداتها وتكوين طوقمها إلى السلطة التنظيمية للدولة الساحلية، معتمدة في ذلك على ما لديها من سفن متطورة وتقنيات عالية في ميادين بناء السفن و تجهيزها و إعداد طوقمها، في حين عارضت وفود الدول النامية الموقف السابق بسبب إفتقارها إلى تلك الإمكانيات الفنية، ولأن تطوير سفنها وفق الشروط الفنية التي تتطلبها قوانين الدول المتطورة يكلفها مبالغ طائلة تفوق إمكانياتها المادية، وفي الأخير توصل المؤتمر إلى الصيغة التوفيقية الواردة في هذه الفقرة التي تحدد الغرض من وضع القوانين و الأنظمة بإعمال قواعد

¹-والمقصود بهذه الأنظمة الدولية المقبولة عموما بشأن منع المصادمات في البحر، الإشارة إلى الإتفاقيات التالية:

- Convention de 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer;
- Accord de 1930 relatif aux signaux maritimes, traité de 1940 sur le droit de la navigation commercial;
- Convention de 1965 visant à faciliter le tarif maritime international, telle qu'amendée. Voir Nation Unis ,Le droit de la mer, Obligation des Etats au terme de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer et des instruments complémentaires, 2005, p 42

أو معايير دولية مقبولة عموماً، والمقصود هنا بالقواعد و المعايير المقبولة عموماً الإشارة إلى اتفاقية لندن لسنة 1973 حول التلوث من السفن التي دخلت حيز التنفيذ سنة 1983¹.

ومن خلال ما سبق يتبين لنا مدى حرص اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 على أن تكون القوانين و الأنظمة التي تعتمدها الدولة الساحلية بشأن المرور البريء عبر بحرها الإقليمي معقولة، بشكل لا ينقص من نطاق المرور البريء أو يضر به من جهة، ولا يتعارض مع أحكام هذه الإتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي من جهة أخرى.

3-القواعد الخاصة بالمرور البريء لسفن معينة:

تقتضي متطلبات الحماية المتعلقة بالأشخاص و الممتلكات و البيئة على الدولة الساحلية، أن تخضع بعض الفئات من السفن دون غيرها لقواعد خاصة في مرورها مرورا بريئا في البحر الإقليمي، والمقصود بهذه السفن، السفن الذرية و السفن ذات الحمولة الخطرة و الغواصات و السفن الحربية.

أ-السفن الذرية و السفن ذات الحمولة الخطرة:

لقد حظيت مسألة مرور السفن الأجنبية التي تعمل بالطاقة النووية أو السفن التي تحمل مواد نووية، أو مواد أخرى ذات طبيعة خطيرة أو مؤذية باهتمام كبير خلال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، حيث عبرت الكثير من الدول عن التخوف من الأخطار التي يمكن أن تنجم عن مرور السفن التي تعمل بالطاقة النووية أو تحمل مواد نووية أو خطيرة، سواء خشية وقوع حوادث لتلك السفن أو لاعتبارات المحافظة على البيئة البحرية، بينما حرصت الدول الصناعية الكبرى على التأكيد على حق

1- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 136

هذه السفن في المرور البريء¹، وبادرت إلى إبرام عدد من الإتفاقيات الدولية التي كان يسمح بناءا عليها للسفن النووية بالمرور في مياهها الإقليمية، كالاتفاقات التي عقدتها الولايات المتحدة الأمريكية مع بريطانيا و إيرلندا و ألمانيا حول دخول السفينة الذرية Savannah إلى المياه الإقليمية لهذه الدول والسماح لهذه الأخيرة بتفتيشها أثناء مرورها في بحرها الإقليمي، وتنظيم إلقاء المواد الذرية في مياهها².

ومن ثم أقرت إتفاقية 1982 بموجب المادة 23 مجموعة من القيود و الضوابط على ملاحه هذه السفن في البحر الإقليمي، ولكن دون الإخلال بحقها في المرور البريء، حيث نصت على أنه (على السفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية، أثناء ممارستها لحق المرور البريء عبر البحر الإقليمي أن تحمل من الوثائق، وأن تراعي من التدابير الوقائية الخاصة، ما قرره الإتفاقيات الدولية فيما يتعلق بتلك السفن). وعليه اعترفت المادة 23 أعلاه بمجموعة من الصلاحيات و الإجراءات أثناء ممارسة هذه السفن لحق المرور البريء، أولها هو الإعتراف للدولة الساحلية بحقها في تحديد ممرات بحرية في بحرها الإقليمي خاصة بهذه السفن³، إضافة إلى صلاحيتها في فحص ورقابة مدى مراعاة هذه السفن للتدابير الوقائية، المقررة بموجب الإتفاقيات الدولية الخاصة بهذه

1- وكانت الولايات المتحدة الأمريكية و الإتحاد السوفياتي في مقدمة الدول التي قامت ببناء سفن تعمل بالطاقة النووية، حيث جاءت Savannah الأمريكية و lilin السوفياتية على رأس القائمة، ثم جاءت بعدها السفينة الألمانية Otto Hahn، ثم سفيني الصين الشعبية Bac-Phn و Zan-tham، ثم Mutsu اليابانية، ثم قامت بريطانيا و السويد باقتحام هذا المجال بعد ذلك. للمزيد أنظر صالح الدين عامر، المرجع السابق، ص 97 و 98

2- وفي هذا الشأن يقول Kovar :

(C'est ce qui apparut clairement lorsque le gouvernement américain envisagea de faire effectuer un périple maritime européen au navire marchand nucléaire "Savannah" pendant l'été et l'automne 1964, il était prévu que le "Savannah" devait faire escale en juin 1964 en Allemagne et en Grande-Bretagne, en été dans les pays scandinaves et en Irlande...). voir Kovar Robert, Les accord conclus au sujet du Savannah et la responsabilité civile des exploitants de navires nucléaires, annuaire français de droit international, 1965, p 787

3 - المادة 22 فقرة 2 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

السفن. والملاحظ أن العبارة الأخيرة التي تضمنتها المادة 23 أعلاه (ما قررته الإتفاقيات الدولية فيما يتعلق بهذه السفن)، تكون قد أشارت بالخصوص إلى اتفاقية لندن لسنة 1974، وهو ما يثير إشكالات عديدة لعدم دخول هذه الإتفاقية حيز النفاذ، إلى أن بعض الدول الساحلية حاولت التصدي له، عن طريق إصدارها لتشريعات وطنية تعنى بالقواعد التي يتعين على السفن النووية إتباعها، كأن تشترط حصول هذه الأخيرة على إذن مسبق قبل دخولها البحر الإقليمي¹.

هذا ويثبت للدولة الساحلية الحق في اعتراضها ومنعها ملاحه السفن النووية أو السفن التي تحمل مواد ذات طبيعة خطيرة أو مؤذية في بحرها الإقليمي، متى قدرت أن في ذلك المرور خطرا على أمنها وسلامة بيئتها البحرية، أو خشية عرقلة الحركة الملاحية في مياهها ووقوع حوادث لتلك السفن. وهذا ما أيدته المحكمة الدولية لقانون البحار في حكمها الصادر في 3 ديسمبر 2001²، في قضية المركب الصناعي بين إيرلندا و بريطانيا، حيث أقرت المحكمة لإيرلندا بأن تعتمد عند الإقتضاء التدابير الرامية لمنع تلوث البيئة البحرية الناجم عن محطة MOX³.

1- ومن بين تلك التشريعات نذكر القانون الإسباني رقم 25 مؤرخ في 29 أبريل 1965، و القانون اليميني رقم 45 لسنة 1977، والقانون الفرنسي رقم 65-956 المتعلق بالمسؤولية المدنية لمستغلي السفن النووية إذ كان ينص على شرط الحصول على ترخيص مسبق و بشروط مسبقة أخرى. للمزيد راجع لحضر زاره، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي، المرجع السابق، ص 581

2- حيث طالبت إيرلندا من المحكمة أن تتخذ تدابير تحفظية و مؤقتة لمنع بريطانيا من نقل مواد مشعة، وحماية البيئة البحرية في الساحل الإيرلندي، وعبرت الحكومة عن طلبها هذا بقولها :

(Le gouvernement irlandais est préoccupé par le fait que la mise en service de l'usine va contribuer à une pollution accrue de la mer d'Irlande et il met l'accent sur les risques potentiels que comportent les transferts de matiers radioactives à destination et en provenance de l'usine). Voir Affaire de l'usine Mox (Irlande C. Royaume-Uni), tribunal international du droit de la mer, Itlos/press 59, 13 novembre 2001, p 3

3- حيث جاء في منطوق قرار المحكمة الدولية لقانون البحار الصادر في 03 ديسمبر 2001 ما يلي :

(...De surveiller les risques ou les effets qui pourraient découler ou résulter, pour la mer d'Irlande, des opérations de l'usine Mox...le Royenne Unie veille immédiatement l'autorisation a ce qu'il n'y ait pas de transferts, a l'intérieur des eaux ou en provenance des eaux relevant de sa souveraineté ou sur lesquelles il exerce des droit souverains de quelques substances, matières ou déchets radioactifs que ce soit, qui seraient liés aux opérations ou à des activités préparatoires aux opération de l'usine Mox...). Voir Prononcé de l'ordonnance dans l'affaire de l'usine MOX (Irlande C. Royenne-Uni), tribunal international du droit de la mer, ITLOS/PRESS 62, 3 décembre 2001, p 3

ب-السفن الحربية:

لقد عرفت المادة 29 من اتفاقية 1982 السفن الحربية بقولها (لأغراض هذه الإتفاقية تعني "السفينة الحربية" ،سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما وتحمل العلامات الخارجة المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدولة ،وتكون تحت إمرة ضابط معين رسميا من قبل حكومة تلك الدولة ويظهر إسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو فيما يعادها ،ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الإنضباط في القوات المسلحة)¹.

وقد أثار موضوع المرور البريء للسفن الحربية في البحر الإقليمي خلافا طويلا في الفقه الدولي ،بين فريق يرى بإنكار ذلك الحق على السفن الحربية² ،وبين فريق آخر يعترف لهذه السفن بحق المرور البريء عبر البحر الإقليمي³ ،وامتد هذا الخلاف على مستوى مجمع القانون الدولي الذي أقر خلال دورته المنعقدة بباريس سنة 1894 ،بأن لكافة السفن دون الحربية منها حق التمتع بالمرور البريء في البحر الإقليمي ،ثم تراجع عن موقفه هذا و اعترف خلال دورته المنعقدة في ستوكهولم سنة 1928 ،بحق السفن الحربية الأجنبية في المرور البريء ،وأن للدولة الساحلية حق تنظيم هذا المرور،وفي ذلك اعتراف صريح للدولة الساحلية بأن تضع قيودا استثنائية على هذا الحق تتمثل أساسا في اشتراط الإذن المسبق ،وتحديد الممرات البحرية التي ينبغي أن تتقيد بها ،وتخضع لها السفن الحربية خلال مرورها في البحر الإقليمي⁴. أما مؤتمر تقنين القانون الدولي الذي دعت عصبة الأمم إلى عقده في لاهاي سنة 1930 ،فقد اعتمد موقفا مغايرا ،وتضمن مشروع لاهاي نصا يقرر أنه لا يجوز كقواعد عامة للدولة

1- وهو تعريف مشابه لما تضمنته المادة 8 فقرة 2 من اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول أعالي البحار ،المبرمة بجنيف في 29 أبريل 1958 ،ودخلت حيز التنفيذ في 30 سبتمبر 1962

2- ومن هؤلاء سورنس و هول ،للمزيد راجع صلاح الدين عامر ،المرجع السابق ،ص 104

3- ومن بينهم أوبنهايم و هايد و جيدل ،للمزيد راجع صلاح الدين عامر ،المرجع السابق ،ص 104

4- جمال عبد الناصر مانع ،المرجع السابق ،ص 295

الساحلية أن تمنع مرور السفن الحربية الأجنبية في مياهها الإقليمية، وليس لها أن تفرض تصريحا أو إخطارا مسبقا لذلك¹.

أما على مستوى القضاء الدولي فقد كان لقرار محكمة العدل الدولي في قضية كورفو سنة 1948 بين بريطانيا و ألبانيا، أهمية بالغة بالنسبة لموضوع مرور السفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي، بالرغم من أن القضية كانت تتعلق بمسألة المضائق، إلا أن هذا لم يمنع المحكمة من التعرض لمسألة مرور السفن الحربية على اعتبار أن الجزء الشمالي لمضيق كورفو هو بحر إقليمي تشترك فيه كل من اليونان و ألبانيا². حيث جاء في قرار المحكمة ما مفاده "أن الدول طبقا للعرف الدولي والمعترف به بصورة عامة لها الحق في وقت السلم في عبور سفنها الحربية في المضائق الدولية التي تصل بين جزأين من أعالي البحار، دون الحصول على إذن مسبق من الدولة الساحلية، شريطة أن يكون المرور بريئا، و ما لم توجد معاهدة دولية تقضي بخلاف ذلك، فليس من حق الدولة الساحلية أن تمنع المرور في المضائق الدولية في وقت السلم"³.

ومن هنا يتبين لنا أن المحكمة الدولية وإن أقرت بحق مرور السفن الحربية الأجنبية، دون شرط الحصول على ترخيص أو إخطار مسبق لذلك من طرف الدولة الساحلية، إلا أنها كفلت للدولة الساحلية تنظيمها إياه، بشكل لا يؤثر على حق السفن الحربية في المرور البريء، وبناء على هذه الظروف لم تقبل المحكمة إدعاء ألبانيا بأن بريطانيا قد انتهكت سيادتها، بإرسال سفن حربية في الضيق دون إذن سابق من السلطات الألبانية.

1- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 143

2- وسام الدين العكلة، المرجع السابق، ص 315

3- وقد جاء قرار المحكمة كما يلي:

(...Que le passage des navires de majesté par le canal nord de Corfou, le 22 Octobre 1946, est un cas d'exercice du droit de passage innocent conforme au droit et à la pratique des nations civilisées). Voir Affaire du détroit de Corfou, Arrêt du 9 Avril 1949, p 10

أما لجنة القانون الدولي فقد اعترفت في المشروع الذي رفعته إلى الجمعية العامة، إخضاع مرور السفن الحربية الأجنبية إلى ترخيص أو إخطار مسبقين، إلا أن هذا الإقتراح لم يحظى بالموافقة، الأمر الذي جعل من اتفاقية البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة لسنة 1958 يخلو من أي إشارة حول مرور السفن الحربية. وفي هذا الإطار اختلفت مواقف الدول، بين مؤيد لحق السفن الحربية الأجنبية في المرور البريء خلال البحر الإقليمي دون اشتراط الحصول على إذن أو ترخيص مسبق، مستندين إلى عبارة "القواعد العامة التي تطبق على كافة السفن" التي نظمتها المواد من 14 إلى 17 من اتفاقية جنيف لسنة 1958، ومن ثم يمتد حق المرور البريء ليشمل السفن الحربية¹، بينما عارضت دول أخرى مرور هذه السفن واشترطت لذلك الحصول على ترخيص أو إخطار مسبق، وأدرجتها ضمن تشريعاتها الوطنية²، من بينها الجزائر التي اشترطت في المادة الأولى من المرسوم رقم 72-194³ ضرورة حصول السفن الحربية الأجنبية على ترخيص مسبق للمرور في المياه الإقليمية الجزائرية حيث تنص المادة على أنه (يتوقف دخول السفن الحربية في المياه الإقليمية و عبورها بدون غرض عدواني ... على رخصة سابقة تمنحها السلطات المختصة الجزائرية، حسب الإجراءات المحددة في هذا المرسوم).

ولم تخل مناقشات مؤتمر الأمم المتحدة الثالث هي الأخرى من هذه الإختلافات، خاصة مع تمسك بعض الدول بمواقفها من اشتراط الإذن أو الاخطار المسبق، وهو الأمر الذي جسده وثيقة الإتجاهات الرئيسية التي وضعتها اللجنة الثانية للمؤتمر في دورة كاركاس سنة 1974، وهي المواقف التي ظلت

1- ومن بين هذه الدول الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا وهولندا و الدانمرك و ألمانيا و إيران و بيرو و السويد، للمزيد راجع محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 144

2- ومن هذه الدول فرنسا وإيطاليا و الإتحاد السوفياتي سابقا و النرويج و بلجيكا و مصر، للمزيد راجع صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 105 و 106

3- المرسوم رقم 72-194 المؤرخ في 5 أكتوبر 1972، يتضمن مرور السفن الحربية الأجنبية بالمياه الإقليمية الجزائرية و توقفها بالموانئ الجزائرية زمن السلم، الجريدة الرسمية عدد 86 مؤرخة في 27 أكتوبر 1972

على حالها حتى وضع الصيغة النهائية لاتفاقية 1982، والتي جاءت خالية هي الأخرى من أي نص صريح أو مباشر يحسم هذه المسألة نهائياً¹. وعليه بقي الأمر محل تأويل وتقدير فسرته الفقه لصالح الاعتراف بحق المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية، كلما كان البحر الإقليمي في وضع يجعل المرور فيها أمراً ضرورياً للملاحة الدولية، على أن يكون للدولة الساحلية في غير تلك الأحوال الحق أن تشترط الإذن أو الإخطار المسبق كشرط للسماح للسفن الأجنبية بالمرور البريء في البحر الإقليمي²، مستنديين في ذلك إلى ما جاء في اتفاقية 1982 من نصوص متعلقة بتنظيم المرور البريء، والوضع القانوني للسفن الحربية في البحر الإقليمي، إذ تنص المادة 21 فقرة 1 بند (ب) على حق الدولة الساحلية في أن تعتمد قوانين وأنظمة بشأن المرور البريء، تتناول "سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور في البحر الإقليمي"، و"حماية وسائل تسيير الملاحة و التسهيلات الملاحية وغير ذلك من المرافق والمنشآت"³. وكذا حقها في أن تفرض على السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء خلال بحرها الإقليمي، استخدام الممرات البحرية و اتباع نظام تقسيم حركة المرور التي قد تعينها أو تقررها لتنظيم مرور السفن، كلما اقتضت ذلك سلامة الملاحة⁴. وحقها في طلب مغادرة هاته السفن لبحرها الإقليمي، إذا لم تمثل لقوانين و أنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال مياهها الإقليمية، وتجاهلت أي طلب يقدم إليها للإمتثال لتلك القوانين و الأنظمة⁵.

1- لحضر زاره، الوضع القانوني للسفينة في المناطق البحرية المختلفة، المرجع السابق، ص 119

2- صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 107 و 108

3- المادة 21 فقرة 1 بند (أ) و (ب) من اتفاقية 1982

4- المادة 22 فقرة 1 من اتفاقية 1982

5- المادة 30 من اتفاقية 1982

3- الغواصات:

لقد استقر العرف و العمل الدوليين على وجوب أن تلتزم الغواصات بالإبحار في البحر الإقليمي، طافية ورافعة علمها¹، وقد تجسدت هذه القاعدة في الفقرة 6 من المادة 14 من اتفاقية جنيف لسنة 1958 بقولها (على الغواصات أن تسير فوق سطح الماء وأن ترفع علمها)، وهو المضمون نفسه تقريبا الذي جاءت به المادة 20 اتفاقية 1982 بقولها (على الغواصات و المركبات الغاطسة الأخرى أن تبهر طافية ورافعة علمها حيث تكون في البحر الإقليمي)، بعد رفض المؤتمر 3 لقانون البحار الإقتراح البريطاني²، والإقتراح الفيجي³، الذي كان يهدف إلى التخفيف من هذه القاعدة، بعدم إلزام الغواصة بالإبحار طافية ورافعة علمها تلقائيا، إلا إذا طلبت منها الدولة الساحلية ذلك.

إلا أن الإشكالية المثارة في هذا الصدد تتعلق بمسألة ما إذا كان مرور الغواصة في البحر الإقليمي وهي في وضعية الغطس يشكل مرورا غير بريء؟

بالعودة إلى اتفاقية جنيف لسنة 1958 و اتفاقية 1982، فإننا نلاحظ بأن القاعدة المتعلقة بمرور الغواصات قد كتبت بشكل مستقل عن القاعدة المتعلقة بالصفة غير البريئة للمرور، وعليه نستخلص

1- جمال عبد الناصر، المرجع السابق، ص 301

2- حيث جاء في المادة 20 من مشاريع المواد المتعلقة بالبحر الإقليمي و المضائق المقدمة من بريطانيا في 3 جويلية 1974 خلال أعمال المؤتمر الثالث لقانون البحار ما يلي :

(Submarines and other underwater vehicles in incnet passage maybe enquired to navigate on the surface and to show their flag).United Kingdom, draft articles on the territorial sea and straits, A/CONF.62/C.2/L.3, p 185

3- إذ جاء في المادة 6 من مشاريع المواد المتعلقة بالمرور عبر البحر الإقليمي، والمقدمة من جمهورية فيجي في 23 جويلية 1974 خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار ما يلي :

(Submarines and other underwater vehicles maybe required to navigate on the surface and to show their flag excepting cases where they:

A-Have given prior notification of their passage to the coastal state;

B-If so required by the coastal state...)

Fiji, Draft Articles relating to passage through the territorial sea, /CONF.62/C.2/L.19, p 196

بأن غطس الغواصة أثناء مرورها لا يفقده براءته، إلا إذا أضر بالسلم أو بحسن النظام أو بأمن الدولة الساحلية، حسب الفقرة الرابعة من المادة 14 من اتفاقية جنيف لسنة 1958، أو إذا قامت الغواصة أثناء ذلك المرور بأحد الأفعال المنصوص عليها في الفقرة الثانية من المادة 19 من اتفاقية 1982.

ومن ثم ينبغي أن تلتزم الغواصة بالإبحار في البحر الإقليمي طافية ورافعة علمها، وفي حالة مخالفتها لذلك الالتزام تكون قد وضعت نفسها في موقف غير قانوني، يدعو إلى الشك في كونها ترتكب فعلا من الأفعال الواردة في المادة 19 والتي تنفي عنها صفة البراءة¹، ومن ثم يحق للدولة الساحلية أن تتخذ الخطوات و الإجراءات اللازمة و المعقولة، لأن تجعل الغواصة تطفو على سطح البحر، بما في ذلك اللجوء إلى إجراء تدريبي باستعمال القوة كإرسال متفجرات تحذيرية، دون أن تمسها بأذى وفقا للفقرة الأولى من المادة 25 من اتفاقية 1982.

وفي الأخير ومما سبق بيانه، يمكن القول بأن إقرار كل من اتفاقية جنيف لسنة 1958 و اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 للسفن الأجنبية بحق المرور البريء في البحر الإقليمي، لا يعد انتقاصا من سيادة الدولة كون هذا الحق قد وافقت عليه الدول من جهة، ومن جهة أخرى فإن هذا الحق الذي تتمتع به السفن الأجنبية لا يعفيها من الإمتثال للقواعد و التنظيمات التي تسنها الدولة الساحلية، بهدف صيانة أمنها و حماية سواحلها و تنظيم الحركة الملاحية. إلا أن السؤال الذي يثور هنا هو بيان مدى السلطات التي يمكن أن تمارسها الدولة الساحلية، من الناحية الجنائية و المدنية على السفن الأجنبية أثناء مرورها أو تواجدها بالبحر الإقليمي، وهو ما سنتعرض إليه في الفرع الموالي.

1- جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 302

الفرع 3: الولاية القانونية للدولة على السفن الأجنبية في بحرها الإقليمي

باعتبار البحر الإقليمي منطقة بحرية خاضعة لسيادة الدولة الساحلية، فإنه يترتب على ذلك حقها في ممارسة سلطتها على كافة السفن الأجنبية أثناء مرورها أو تواجها بالبحر الإقليمي، ولكن نظرا للطبيعة الخاصة لبعض السفن و ما تتمتع به من حصانة تواترت عليه الدول، حرصت اتفاقية 1982 وقبلها اتفاقية جنيف لسنة 1958 على وضع أحكام خاصة لمعاملة تلك السفن، و فرقت بين السفن الأجنبية الخاصة، وما بين السفن الأجنبية العامة.

أولا: الإختصاص القانوني على السفن الأجنبية الخاصة:

يقصد بالسفن الخاصة تلك السفن التجارية التي تقوم بأنشطة النقل بالمعنى الواسع، سواء في نقل البضائع أو الأشخاص، أم استخدمت في عمليات السياحة و النزهة، أو لإجراء أبحاث خاصة لصالح بعض الشركات، أي أن يكون الغرض من نشاطها هو تحقيق الربح و المكسب، وليس لأداء خدمة عامة لصالح الدولة¹. و لمعرفة مدى خضوع هذا النوع من السفن للولاية القانونية للدولة الساحلية، فإن العمل الدولي قد جرى على التفرقة بين الإختصاص المدني و الإختصاص الجنائي، فيما يصدر عن هذه السفن من أفعال و تصرفات خلال مرورها بالبحر الإقليمي.

1- الإختصاص المدني على السفن الأجنبية الخاصة:

يقصد بالإختصاص المدني هنا، مدى اختصاص سلطات الدولة الساحلية بالتصرفات و الوقائع المتعلقة بالأشخاص التي تحدث على ظهر السفينة، و كذلك مدى الولاية على السفينة ذاتها، أي مدى جواز توقيع الحجز التحفظي عليها للوفاء بالديون المترتبة على ملاكها.

1- علي ابراهيم، القانون الدولي العام، الجزء الثاني، الشخصية الدولية، الإقليم البري و البحري و الجوي، دار النهضة العربية، مصر، 1997، ص 384

ففيما يخص الولاية على الأشخاص، فقد منعت الفقرة الأولى من المادة 28 من اتفاقية 1982 على الدولة الساحلية أن توقف أو تحول اتجاه السفن الأجنبية المارة، من أجل ممارسة ولايتها المدنية فيما يتعلق بشخص موجود على ظهر السفينة¹. ويرى بعض شراح القانون الدولي أن اتفاقية 1982 باستعمالها عبارة (لا ينبغي) في الفقرة أعلاه، والتي تقابلها في اللغة الإنجليزية عبارة "Should not"² و بالفرنسية " Ne devrait pas "³، إنما قصد من وراءها عقد الإختصاص للدولة الساحلية كقاعدة عامة وعدم اختصاصها هو الإستثناء، وفي هذا السياق حاولت بعض المقترحات المقدمة في المؤتمر الثالث لقانون البحار، استبدال عبارة "should not" بعبارة "Shall not"⁴، والتي تعني المنع الجازم وتعطي عكس المعنى السابق، إلا أن هذه المحاولات لم تفلح.

و الواقع أن تدخل سلطات الدولة في هذا المجال، يعيق الملاحة البحرية نوعاً ما، و الأمر ليس خطيراً حتى تتدخل الدولة الساحلية في هذا الأمر، و مثال ذلك إذا باع سائح منقولاً مملوكاً له وهو على ظهر

1- الفقرة 1 من المادة 28 من اتفاقية 1982

2- حيث جاء في الفقرة 1 من المادة 28 من اتفاقية 1982 باللغة الإنجليزية ما يلي:

(The coastal state should not stop Or divert a foreign ship passing through the territorial sea for the pur pose of exercising civil jurisdiction in relation to a person on board the ship).

3- وجاء في الفقرة 1 من المادة 28 من اتفاقية 1982 باللغة الفرنسية كالآتي:

(L'état côtier ne devrait ni stopper ni Dérouter un navire étranger passant dans la mer territoriale pour exercer sa juridiction civile à l'égard d'une personne se trouvent à bord).

4- حيث جاء في الفقرة 1 من المادة 9 من مشاريع المواد المتعلقة بالمرور عبر البحر الإقليمي، والمقدمة من "FIJI" في 23 جويلية 1974 خلال الأعمال المؤتمر 3 لقانون البحار ما يلي:

(The coastal state shall not stop on divert a foreign ship Passing through the territorial sea for the purpose of exercising civil jurisdiction in relation to a person on board the ship).A/CONF.62/C.2/L.19

وهو ما ورد كذلك في الفقرة 1 من المادة 24 من مشاريع المواد المقدمة من بلغاريا و ألمانيا و بولندا و الإتحاد السوفياتي في 29 جويلية

1974، راجع الوثيقة A/CONF.62/C..2/L.26

السفينة، فإن عقد البيع في هاته الحالة يخضع لقانون دولة العالم، باعتباره تصرفا قانونيا مدنيا لا يعني الدولة الساحلية في شيء.

أما فيما يخص الولاية على السفينة ذاتها، أي مدى جواز توقيع الحجز التحفظي¹ أو التنفيذي² عليها من قبل الدولة الساحلية، للوفاء بديونها عند مرورها في بحرها الإقليمي، فقد أجابت عن ذلك الفقرة الثانية و الثالثة من المادة 28 من اتفاقية 1982 بقولها: (لا يجوز للدولة الساحلية أن توقع إجراءات التنفيذ ضد السفينة أو تحجزها لغرض أي دعوى مدنية، إلا فيما يتعلق بالالتزامات التي تحملها السفينة أو المسؤوليات التي تقع عليها أثناء رحلتها خلال مياه الدولة الساحلية أو لغرض تلك الرحلة؛ لا تحل الفقرة الثانية بحق الدولة الساحلية وفقا لقوانينها في أن توقع إجراءات التنفيذ لغرض أي دعوى مدنية ضد سفينة أجنبية راسية في بحرها الإقليمي أو مارة خلال بحرها الإقليمي، أن تحجزها بعد مغادرة المياه الداخلية)³.

ومن هنا يتضح أن الأصل العام هو عدم جواز توقيع الحجز على السفينة إلا في حالتين، الأولى أن تقوم الدولة الساحلية بتوقيع الحجز ضد السفينة مقابل الالتزامات التي تم التعاقد عليها أثناء مرورها في البحر الإقليمي، كأن تمتنع عن دفع مصاريف التفريغ أو الشحن؛ و الثانية إذا كانت السفينة قد تحصلت على خدمات أثناء وجودها بالمياه الداخلية، ثم تحركت باتجاه البحر الإقليمي دون دفع ثمن هذه الخدمات. وفي كلتا الحالتين يشترط لحجز السفينة أن يكون قد صدر قرار بتوقيع إجراءات التنفيذ

1- يقصد بالحجز التحفظي منع السفينة من السفر خشية قيام المجهز بتفريغها. للمزيد أنظر محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر و التوزيع، 2011، الجزائر، ص 172

2- ويعد الحجز التنفيذي على السفينة امتداد للحجز التحفظي بحيث إذا لم يتم المجهز بدفع ما عليه من ديون، ثم توقيع الحجز التنفيذي على السفينة بغرض التمهيدي لبيعها و استيفاء حقه من ثمنها. للمزيد أنظر محمد عبد الفتاح ترك، الحجز على السفينة، دار الجامعة الجديدة، 2005، مصر، ص 129

3- و تقابلها الفقرة 2 و 3 من المادة 20 من اتفاقية جنيف لسنة 1958

من جهة معنية ،سواء من محكمة أو جهة إدارية مختصة ،وعلى ذلك الأساس جاز للدولة الساحلية توقيع الحجز التنفيذي على السفينة ،أو الحجز الاحتياطي على السفينة ،أو الحراسة القضائية عن طرق وضع السفينة تحت حراسة تمنع خروجها¹.

وفي غير هاتين الحالتين اللتين سبق الإشارة إليهما ،لا يجوز توقيع الحجز على السفينة أبدا ،حتى ولو كان عليها دين سابق لصالح شخص أو دولة أخرى ،قبل تواجدها في البحر الإقليمي للدولة الساحلية ،حيث اشترطت الفقرة الثانية و الثالثة من المادة 28 أعلاه لحجز السفينة ،أن تقع الإلتزامات التي تحملتها السفينة أثناء رحلتها خلال مياه الدولة الساحلية ،أو لغرض تلك الرحلة.

2-الإختصاص الجنائي على السفينة الأجنبية الخاصة:

قد يحدث أن ترتكب على ظهر السفينة جريمة ما من قبل أحد الأفراد المتواجدين على متنها ،خلال مرورها عبر البحر الإقليمي ،و هو ما يثير التساؤل عن الجهة المختصة بمتابعة الجاني و معاقبته ،فهل ينعقد الإختصاص في هذه الحالة للدولة الساحلية ،أم أن الجاني يعاقب وفقا لدولة العلم؟

لقد أثير هذا التساؤل أواخر القرن 19 في قضية التصادم البحري الذي بين السفينة الألمانية "Franconia" وسفينة بريطانية في المياه الإقليمية ،حيث نتج عنه مقتل أحد الرعايا الإنجليز ،وتحمل المسؤولية ريان السفينة الألمانية ،وقدم للمحاكمة أمام القضاء الإنجليزي بتهمة القتل إلا أن القضاء الإنجليزي حكم بأغلبية صوت واحد بعدم الإختصاص ،مما دفع البرلمان الإنجليزي إلى إصدار قانون يجيز للمحاكم حق النظر في الجرائم التي تقع في مياهها الإقليمية².

1- سهيل حسين الفتلاوي ،القانون الدولي للبحار ،دار الثقافة ،الطبعة الأولى ،الأردن ،2009 ،ص 120

2- وليد بيطار ،القانون الدولي العام ،المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع ،الطبعة الأولى ،لبنان ،2008 ،صفحة 337

أما بالنسبة لاتفاقية 1982، وباستقراء المادة 27 منها يتضح لنا أنها قد جعلت القاعدة العامة هي عدم جواز ممارسة الدولة الساحلية لأي اختصاص أو ولاية جنائية، بشأن الجرائم التي ترتكب على ظهر سفينة أجنبية خلال مرورها ببحرها الإقليمي، وجعلت من تدخل الدولة الإستثناء على هذه القاعدة العامة، حيث أشارت الفقرة الثانية من المادة 27 إلى حالات ممارسة الدولة الساحلية لولايتها الجنائية على سبيل الحصر، هذه الحالات هي :

-إذا امتدت نتائج الجريمة إلى الدولة الساحلية، كأن يترتب على تبادل إطلاق النار بين الأفراد الموجودين على ظهر السفينة أثناء مرورها بالبحر الإقليمي، إصابة أحد مواطني الدول الساحلية و هو يمارس الصيد مثلاً؛

-إذا كانت الجريمة من نوع يخل بسلم الدولة الساحلية أو بحسن النظام في بحرها الإقليمي، كأن تسبب تبادل إطلاق النار بين الأفراد على ظهر السفينة في عرقلة الملاحة البحرية؛

-إذا طلب ريان السفينة أو ممثل دبلوماسي أو موظف قنصلي للدولة التي ترفع السفينة علمها، مساعدة السلطات المحلية؛

-أو إذا كانت هذه التدابير، كتوقيف أحد الأشخاص الموجودين على متن السفينة، أو إجراء تحقيق معه، لازمة لمكافحة الإتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل¹.

وزيادة على هذه الإستثناءات، فقد أشارت الفقرة الثانية من المادة 27 من اتفاقية 1982 إلى حالة خاصة أخرى، ألا وهي حق الدولة الساحلية في اتخاذ جميع الخطوات التي تأذن بها قوانينها، لإجراء توقيف أو تحقيق على ظهر سفينة أجنبية أثناء تواجدها بالبحر الإقليمي، إذا ما كانت الجريمة

1- الفقرة 2 من المادة 27 من اتفاقية 1982

قد ارتكبت أثناء وجود السفينة في المياه الداخلية، حيث تنص الفقرة الثانية من المادة 27 على أنه (لا تمس الأحكام المذكورة أعلاه حق الدولة الساحلية في اتخاذ أية خطوات تأذن بها قوانينها لإجراء توقيف أو تحقيق على ظهر سفينة أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي بعد مغادرة مياهها الداخلية).

وهو نفس النهج الذي سار عليه المشرع الجزائري، حيث حصر اختصاصه الجنائي على ما يقع من جرائم على ظهر باخرة أجنبية في المياه الداخلية بموجب المادة 590 من قانون الإجراءات الجزائية التي تنص على أنه (تختص الجهات القضائية الجزائرية بالنظر في الجنايات و الجنح... التي ترتكب في ميناء بحرية جزائرية على ظهر باخرة تجارية أجنبية)¹.

وبالتالي ينبغي أن تقع الجريمة على متن السفينة الأجنبية أثناء تواجدها في المياه الداخلية حتى تدخل سلطات الدولة في اتخاذ كافة الاجراءات التي ينص عليها قانونها في الشروع في أعمال التوقيف أو التحقيق، حتى ولو غادرت هذه السفينة المياه الداخلية، ولكن بشرط أن تكون مازالت في البحر الإقليمي للدولة الساحلية، ويرجع أساس تقرير هذه الحق على اعتبار أن ارتكاب الجريمة في المياه الداخلية للدولة الساحلية، يشكل اعتداء مباشرا على نظامها القانوني و على سيادتها².

وفي كلتا الحالتين³ تخطر الدولة الساحلية ممثلا دبلوماسيا أو موظفا قنصليا تابعا لدولة العلم قبل اتخاذ أية تدابير إذا طلب منها الريان ذلك، وتسهل الاتصال بين هذا الممثل أو الموظف وطاقم السفينة، كما يجوز للدولة الساحلية في حالة الطوارئ إرسال هذا الاخطار أثناء اتخاذ التدابير إذا لم تتمكن من إرساله

1- الأمر رقم 66-155 المؤرخ في 18 صفر 1386 الموافق 8 يونيو سنة 1966، يتضمن قانون الإجراءات الجزائية المعدل و المتمم

بالقانون رقم 06-22 المؤرخ في 20 ديسمبر 2006، الجريدة الرسمية رقم 84 مؤرخة في 24 ديسمبر 2006

2- أحمد أبو الوفا محمد، المرجع السابق، ص 212

3- ونقصد بذلك حالة ارتكاب الجريمة أثناء وجود السفينة في البحر الإقليمي، و حالة ارتكاب الجريمة على ظهر السفينة و هي بصدد الخروج من المياه الداخلية باتجاه البحر الإقليمي.

قبل البدء فيها. وفي جميع الأحوال ينبغي على الدولة الساحلية أن تأخذ بعين الاعتبار مصالح الملاحة البحرية، عند نظرها فيما إذا كان ينبغي إجراء توقيف أو عند نظرها في كيفية إجراء ذلك التوقيف.

أما فيما يخص الحالة الأخيرة التي أشارت إليها الفقرة الخامسة من المادة 27 من اتفاقية 1982، فإنه لا يجوز للدولة الساحلية أن تمارس ولايتها الجنائية على جريمة ارتكبت على ظهر سفينة أجنبية قبل دخولها البحر الإقليمي إذا كانت السفينة قادمة من ميناء أجنبي، ومارة فقط خلال البحر الإقليمي دون دخول المياه الداخلية. ولكن تستطيع الدولة الساحلية في مقابل ذلك أن تمارس ولايتها الجنائية أو إذا دخلت السفينة المياه الداخلية للدولة الساحلية و لو كانت الجريمة قد ارتكبت في أعالي البحار¹.

ثانياً: الإختصاص القانوني على السفن الأجنبية العامة

يقصد بالسفن العامة تلك السفن المملوكة للدولة و التي تقوم بأنشطة عامة ليس الهدف من وراءها تحقيق الربح و المكسب، وإنما هدفها أداء خدمة عامة مثل السفن الحربية و سفن البريد و المستشفيات و الأرصاد الجوية و الأبحاث العلمية، و السفن المخصصة لأغراض إنسانية كالصليب الأحمر و الهلال الأحمر². و مما لا شك فيه أن مرور هذه السفن خلال البحر الإقليمي للدولة الساحلية، باعتبارها مظهرًا من مظاهر سيادة دولة علمها، و من منطلق خضوع البحر الإقليمي لسيادة الدولة الساحلية، يثير التساؤل حول مجال الولاية القضائية التي تمارسها الدولة الساحلية على هذه السفن.

باستعراض نصوص اتفاقية 1982 و بالخصوص المواد 30 و 31 و 32، يتضح لنا أنها تذهب في مجموعها إلى أن هذه السفن تتمتع بحصانة كاملة و تامة، تجعلها بمنأى عن خضوعها لاختصاص

1- وفي هذا الشأن يقول علي إبراهيم بأن (التفسير المنطقي لنص الفقرة 5 من المادة 27 من اتفاقية 1982 يقود إلى ما ذهبنا إليه من اختصاص الدولة بالتحقيق في الجريمة، طالما دخلت السفينة المياه الداخلية و إلا لما كان هناك معنى لعبارة "دون دخول المياه الداخلية"). للمزيد أنظر علي إبراهيم، المرجع السابق، ص 388

2- سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، المرجع السابق، ص 121

الدولة الساحلية، حيث نصت المادة 32 من اتفاقية 1982 و التي جاءت تحت عنوان "حصانات السفن الحربية و السفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية"، على أنه (ليس في هذه الإتفاقية عدا الإستثناءات الواردة في القسم الفرعي "ألف" وفي المادتين 30 و 31 ما يمس الحصانات التي تتمتع بها السفن الحربية و السفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية).

وبالتالي لا يجوز للدولة الساحلية اتخاذ أي إجراء قسري ضد السفينة الحربية مهما كانت طبيعته، كإخضاعها للتفتيش أو الحجز أو فرض الرسوم الجمركية، إلا أن هذا لا يعني إعفاء السفينة أو دولتها من المسؤولية نهائيا، وإنما تتحمل دولة العلم المسؤولية الكاملة عن أية خسارة أو ضرر يلحق بالدولة الساحلية، نتيجة عدم تقييد سفنها العامة بقوانين و أنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بالمرور البريء خلال مجرها الإقليمي، وهو ما قضت به المادة 31 من اتفاقية 1982، ومن ثم وجب على دولة العلم كنتيجة أساسية لقيام مسؤوليتها الدولية في هذا النطاق الإلتزام بالرد¹، أو دفع التعويض اللازم لإصلاح الضرر²، أو الترضية³، بإحداها أو بالجمع بينها وهو ما نصت عليه المادة 34 من مشاريع المواد المتعلقة بمسؤولية الدولة عن الأفعال غير المشروعة بقولها (يكون الجبر الكامل للخسارة الناجمة عن الفعل غير المشروع دوليا عن طريق الرد و التعويض و الترضية بإحداها أو الجمع بينها، وفقا لأحكام هذا الفصل)⁴.

- 1- و الرد يعني إعادة الحالة إلى ما كانت عليه قبل ارتكاب الفعل غير مشروع دوليا، بشرط أن يكون هذا الرد غير مستحيل ماديا. للمزيد أنظر عامر تونسي، المسؤولية الدولية، منشورات حلب، الجزائر، 1995، ص 361
- 2- ويكون بدفع مبلغ من المال يغطي كل ضرر قابل للتقييم النقدي، بما فيه الخسائر اللاحقة و تفويت الفرصة. للمزيد راجع عمر نعيمة، النظرية العامة للمسؤولية الدولية في ضوء التقنين الجديد، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2010، ص 286
- 3- و الترضية تعني قيام الدولة المسؤولة بعد إقرار التصرفات الصادرة عن سلطاتها أو موظفيها نتيجة الضرر الذي ألحقه هذا الفعل، ومن صورها إقرار الدولة المسؤولة بالخرق، أو تعبير عن الأسف، أو اعتذار رسمي. للمزيد راجع عمر نعيمة المرجع السابق، ص 291 و ما بعدها
- 4- مشاريع المواد المتعلقة بمسؤولية الدولة عن الأفعال غير المشروعة دوليا، تقرير لجنة القانون الدولي عن أعمال دورتها 53، المنعقدة ب تاريخ 26 نوفمبر 2001، الوثيقة A/56/589

على أن الفقه الدولي يتعامل مع موضوع الحصانة و الإختصاص على أساس التفرقة بين حصانة السفينة و حصانة طاقمها من جهة ،وبين ما يرتكب عل ظهرها من جرائم وبين ما يقع منها على البر من جهة أخرى ،وقد سار العمل الدولي في معظمه على الأخذ بهذه الفكرة ،ومن القضايا ذات الصلة يمكن الإشارة إلى الحادث الذي وقع سنة 1842 بمناسبة إقامة أسطول حربي فرنسي بميناء بريطاني ،حيث عمد بحاران فرنسيان إلى أسلوب المقاتلة الثنائية وكان ذلك على اليابسة، وأسفرت عن مقتل أحد البحارين ،وإلقاء السلطات البريطانية القبض على القاتل الذي تم إدانته بالرغم من مساعي السفير الفرنسي¹ .

ومن ثم نلاحظ أن بريطانيا لم تقم بتوقيف السفينة الفرنسية أو تفتيشها ،وإنما مارست إختصاصها الجزائي على أحد أفراد السفينة الذي صدرت منه المخالفة على يابستها،على أساس أن قوانينها الداخلية تجرم مثل هذه الأفعال ،وهذا تمييز واضح بين الحصانة التي تتمتع بها هذه السفن من جهة ،و بين المركز القانوني لأفراد طاقمها من جهة أخرى.وللإشارة فإن ممارسة الدولة الساحلية لاختصاصها على ما يرتكبه أفراد طاقم السفينة ،إنما يكون فقط في الحالة التي يكون فيها أفراد السفينة خارجها ،ووقعت جرائمهم على البر وكانوا قد ارتكبوها بغير مناسبة عملهم² ،فإذا وصل الجاني إلى متن السفينة قبل إلقاء القبض عليه ،فعندها لا يحق للدولة الساحلية اتخاذ أي إجراء كأن توقف السفينة أو تحتجزها بغرض

1- لخضر زاره ،الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي ،المرجع السابق ،ص 808

2- حيث نصت المادة 18 من قرارات معهد القانون الدولي المعقودة في 28 أوت 1928 حول قواعد تنظيم السفن و طواقمها على أنه :
(Les crimes et délits commis à bord des bâtiments militaires, soit par les gens de l'équipage, soit par toutes autres personnes se trouvant a bords sont soustraits à l'exercice de la compétence de tribunaux de l'Etat du port, aussi longtemps que le bâtiment s'y trouve, quelle que soit la nationalité des auteurs ou des victimes). Voir session de Stockholm ,28 Aout 1928, Projet de règlement relatif à la mer territorial en temps de paix.

www.idi-iiil.org/idif/resolution F/1928_stock_03_fr.pdf

التحقيق، وإنما تكتفي هنا بطلب محاكمتهم وفق قوانين دولة العلم. أما بالنسبة للأفعال المرتكبة على اليابسة، وخلال تأدية البحارة لمهامهم، فإن الاختصاص ينعقد لدولة العلم وجوبا، ولو أُلقت الدولة القبض على البحار الجاني، فإنه يتوجب عليها تسليمه إلى قائد السفينة إذا ما طلب منها ذلك، ولها أن تطلب من دولة العلم محاكمته وفق قوانينها، وأن تطلعها على نتيجة المحاكمة¹.

وبذلك نكون قد فرغنا من عرض صلاحيات الدولة الساحلية ومدى تقيدها بحق المرور البريء، أين تمتلك هذه الأخيرة الحق في اتخاذ مجموعة من التدابير و الإجراءات التي تكفل تنظيم هذا الحق، دون الإعتداء عليه أو الانتقاص منه. على أنه وإضافة إلى ذلك وكنتيجة حتمية لمبدأ سيادة الدولة على بحرها الاقليمي، فإن لها أن تباشر جملة من الإختصاصات الخالصة في عدة مجالات وميادين، نتطرق إليها في المطلب الموالي.

1- وهو ما أشارت إليه المادة 18 من قرارات دورة لاهاي لمعهد القانون الدولي المعقودة في 23 أوت حول قواعد تنظيم السفن وطواقمها في الموانئ الأجنبية، حيث تنص :

(Si des gens du bord se trouvant à terre commettent des infractions Aux loi du pays, ils peuvent être par les arrêtés par les agents de l'autorité territoriale et déférés à la justice locale...mais seulement exiger qu'ils soit déférés à leurs tribunaux nationaux et qu'avis lui soit donné du résultat des poursuites.

Si les personnes inculpées su délit ou du crime commis à terre s'y trouvaient en service commandé...elle doivent ...livrée avec le procès-verbaux constatant les fait, et avec demande, s'il ya lieu, qu'elles soient poursuivies devant leur autorité nationale compétence, avec avis du résultat de ces poursuites). Voir session de Stockholm ,28 Aout 1928, Projet de règlement relatif à la mer territorial en temps de paix.

www.idi-iiil.org/idif/resolution F/1928_stock_03_fr.pdf

المطلب الثاني: الإختصاصات الخالصة للدولة الساحلية على بحرها الإقليمي

إن من بين النتائج التي تترتب على إخضاع البحر الإقليمي لسيادة الدولة الساحلية، هي الإعتراف لهذه الأخيرة بمباشرة جملة من الإختصاصات الخالصة كقاعدة عامة، في المجالات الإقتصادية و الأمنية و الصحية.

فتقوم ببناء على ذلك بسن التشريعات و اللوائح لتنظيم الملاحة و الصيد و الشؤون الصحية و الأمن و الجمارك، و التي ينبغي أن تلتزم بها كافة السفن الأجنبية أثناء مرورها في البحر الإقليمي وبخاصة تلك المتعلقة بنظم النقل و الملاحة، كما تطبق على الفضاء الجوي الذي يعلو البحر الإقليمي و كذلك القاع و ما تحت القاع.

الفرع الأول: حق الصيد في البحر الإقليمي و تنظيمه

يعد موضوع الصيد البحري من المواضيع الهامة التي تنفرد الدولة الساحلية بتنظيمها و حمايتها على بحرها الإقليمي، باعتبارها من المصالح الهامة لهذه الدول، حيث احتل الصيد مكانة بارزة في النشاط البشري منذ العصور القديمة، أين نظم القانون الروماني موضوع الصيد البحري، و اعتبره حقاً خالصاً للدولة الرومانية¹. وقد أخذ هذا الموضوع يكتسب أهمية متزايدة نتيجة التطور التقني الحديث الخاص باستغلال الموارد الحية للبحار، و ما تزخر به مياه البحر من ثروة سمكية هائلة لا يجوز استمرار التخلي

1- و بموجب هذا القانون وضعت الدولة الرومانية قواعد تنظم بموجبها عملية الصيد، نظام مراقبة منعت بمقتضاه الصيد على بعض الأفراد، و على فترات معينة، و في هذا الشأن يقول Hallé Michel :

(L'Etat romain exerçait donc une juridiction, Un Droit de contrôle, celui-ci, aussi bien pour assurer le bien public que le droit de pêcheurs, disposait d'inspecteurs de plage... ainsi, il était interdit de vendre un poisson qui se serait échappé de viviers appartenant à l'Etat romain et qu'on aurait pêché...). voir Hallé Michel, La pêche dans le droit romain, les cahiers de droit, vol.21,1980, p 988

عنها، وهو ما أقرت به اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول الصيد البحري و الحفاظ على الموارد الحية¹.

وقد أدرجت اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة، موضوع الصيد البحري ضمن الفقرة 4 من المادة 14 بقولها (لا يعتبر مرور سفن الصيد الأجنبية بريثا، إذا لم ترع هذه السفن القوانين و الأنظمة التي تضعها الدولة الساحلية، وتعلنها لمنع الصيد في البحر الإقليمي). كما ذكرته المادة 19 فقرة 2 بند (ط) من اتفاقية 1982 ضمن الحالات التي يؤدي المساس بها إلى نفي براءة مرور السفن الأجنبية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية²، كما ذكرته أيضا المادة 21 فقرة 1 بند (هـ) بنصها على أن (للدولة الساحلية أن تعتمد طبقا لأحكام هذه الإتفاقية و غيرها من قواعد القانون الدولي، قوانين و أنظمة بشأن المرور عبر البحر الإقليمي، تتناول الأمور التالية كلها أو بعضها : ... (هـ) منع حرق قوانين و أنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بمصائد الأسماك...).

ومن مجمل هذه النصوص يستفاد أن للدولة الساحلية بمقتضى سيادتها على بحرها الإقليمي، أن تضع التنظيم الملائم لممارسة الصيد و الإحتفاظ به لرعاياها وحدهم، والتي يؤدي المساس بها إلى نفي براءة عن مرور السفن الأجنبية، وفي هذا الصدد اعتبر تقرير المرصد الأورو متوسطي لحقوق الانسان، انتهاكات السلطات الإسرائيلية لحق الصيادين الفلسطينيين في قطاع غزة تتنافى مع القانون الدولي، حيث قلص الإحتلال الإسرائيلي إتساع البحر الإقليمي ومن ثم حق الصيد البحري في الشاطئ الشرقي للبحر

1- حيث جاء في مقدمة الإتفاقية ما نصه :

(Les Etats parties à la présente Convention Considérant que le développement de la technique moderne en matière d'exploitation des ressources biologiques de la mer, en augmentant les possibilités humaines de satisfaire aux besoins d'une population mondiale croissante, expose certaines de ces ressources au risque d'exploitation excessive...). Voir Convention sur la pêche et la conservation des ressources biologiques de la haute mer, faite à Genève le 29 avril 1985, Entrée en vigueur le 20 mars 1966. Nations Unies, Recueil des Traités, vol. 559, p 20

2- المادة 19 فقرة 2 بند (ط) من اتفاقية 1982

الأبيض المتوسط سنة 2000 إلى 10 أميال، ثم إلى 6 أميال مع أسر الجندي الإسرائيلي (شاليط)، ثم المنع التام أثناء الحرب الأخيرة على غزة نهاية 2008، وبعد الحرب حددت إسرائيل المسافة ب 3 أميال فقط، مع العلم أن المناطق الغنية بالأسمك تبدأ من مسافة 10 أميال بحرية حسبما يشير الصيادون الفلسطينيون، والخبراء في هذا المجال¹.

وعلى العموم ومن أمثلة التشريعات الوطنية التي نظمت موضوع الصيد في البحر الإقليمي يمكن ذكر كل من القانون الفرنسي رقم 99-574 المؤرخ في 09 جويلية 1999، والمتعلق بتنظيم الصيد البحري²؛ وكذا القرار الوزاري رقم 94/4 المتضمن قانون الصيد البحري و حماية الثروة المائية الحية لسلطنة عمان³؛ و مشروع القانون المغربي رقم 1.73.225 المتعلق بتنظيم الصيد البحري⁴، والذي جاء بهدف الوقاية من الصيد غير القانوني و غير المصرح به وغير المنظم؛ المرسوم الملكي الإسباني رقم 347/2011 و المتعلق بتنظيم الصيد البحري⁵.

أما بالنسبة للتشريعات الوطنية الجزائرية التي نظمت موضوع الصيد البحري، فيمكن أن نشير إلى الأمر رقم 76/80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري⁶، متبوعا

1- تقرير المرصد الأورو متوسطي لحقوق الإنسان حول انتهاكات السلطات الإسرائيلية لحق الصيادين الفلسطينيين في قطاع غزة، الصادر في 27 ماي 2012، ص 9، والمنشور على الموقع التالي :

www.aleyatona.net/arabic/data/attachements/2012/gaza-fishermen-euomid_5-12.pdf

2- Loi 99-574 du 09-07-1999, d'orientation agricole, JORF 10 juillet 1999

3- والذي نص بدوره في المادة 4 منه على وجوب أن تتوفر في مقدم طلب تراخيص الصيد مجموعة من الضوابط و الشروط أهمها "أن يكون عماني الجنسية". القرار الوزاري رقم 94/4 المتضمن قانون الصيد البحري وحماية الثروة المائية الحية لسلطنة عمان، المؤرخ في 9 رمضان 1414 الموافق ل 20 فبراير 1994، الجريدة الرسمية لسلطنة عمان العدد 988

4- ظهير شريف بمثابة قانون رقم 1.37.225، بتاريخ 27 شوال 1393 الموافق ل 23 نوفمبر 1993، يتعلق بتنظيم الصيد البحري، الجريدة الرسمية للمملكة المغربية، السنة 62، عدد 3187، مؤرخة في 3 ذو القعدة 1393 الموافق ل 28 نوفمبر 1973

5- Real Decreto 347/2011, de 11 de marzo, por el que se regula la pesca marítima, boletín oficial del Estado num 81, martes 5 de abril de 2011, sec 1, p 34854

6- أمر رقم 76-80 مؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق ل 23 أكتوبر 1976، الجريدة الرسمية رقم 29 لسنة 1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في أول ربيع الأول 1419 الموافق ل 25 يونيو سنة 1998 يتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية رقم 47 لسنة 1998

بالأمر رقم 76-84 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 و المتعلق بالتنظيم العام للصيد البحري¹، الذي حددت المادة الأولى منه المقصود بالصيد البحري بقولها (الصيد البحري كل عمل يرمي إلى قنص أو استخراج حيوانات أو نباتات من ماء البحر تكون البيئة العادية للحياة أو تكونها في أغلب الأحيان)، و حصرت المادة السادسة منه ممارسة الصيد البحري في المياه الإقليمية الجزائرية على السفن الجزائرية دون غيرها من السفن الأجنبية، التي يمكن أن يمنح لها استثناء ترخيص مؤقت للقيام بعمليات الصيد العلمي². ثم أضاف المرسوم التشريعي رقم 94-13 المؤرخ في 28 ماي 1994³، الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالصيد البحري في الفقرة الثالثة من المادة 11، إمكانية منح ترخيص للسفن الأجنبية لممارسة الصيد التجاري⁴، المخصص لأنواع الأسماك الكثيرة الترحال فقط، مقابل تسديد حقوق الصيد البحري، غير أن هذه الأحكام لا يمكن أن تخل بأي شكل من الأشكال بحق المرور البريء المعترف به لسفن الصيد الأجنبية خلال البحر الإقليمي للدولة الجزائرية، شريطة أن تمتثل هذه السفن للقواعد المنصوص عليها في التشريع الجاري به العمل⁵.

ثم عاود المشرع الجزائري الإهتمام بموضوع الصيد البحري بأن أصدر القانون رقم 01-11 و المتعلق بالصيد البحري و تربية المائيات⁶، ويعتبر هذا القانون منظومة جد وافية من الأحكام القانونية التي تهدف

1- أمر رقم 76-84 مؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر 1976، يتضمن التنظيم العام للصيد البحري، الجريدة الرسمية العدد 30، مؤرخة في 13 أبريل 1977، الصفحة 556

2- وقد حددت المادة 3 فقرة 1 من الأمر أعلاه المقصود بالصيد البحري العلمي على أنه (كل ممارسة للصيد البحري بغرض الدراسة و البحث)

3- مرسوم تشريعي رقم 94-13 مؤرخ في 17 ذي الحجة عام 1414 الموافق ل 28 يونيو سنة 1994، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالصيد البحري، الجريدة الرسمية عدد 40 مؤرخة في 22 يونيو 1994، ص 5

4- وقد حددت المادة 3 فقرة 3 من المرسوم التشريعي رقم 94-13، المقصود بالصيد البحري التجاري على أنه (كل ممارسة للصيد البحري بغرض الربح)

5- وهو ما أشارت إليه المادة 8 من الأمر رقم 76-84 و المادة 12 من المرسوم التشريعي رقم 94-13

6- القانون رقم 01-11 مؤرخ في 11 ربيع الثاني عام 1422 الموافق 3 يوليو سنة 2001، يتعلق بالصيد البحري و تربية المائيات، الجريدة الرسمية عدد 36 مؤرخة في 8 يوليو 2001، الصفحة 3

تهدف إلى المحافظة على الموارد البحرية الجزائرية و حظر الصيد و تنظيمه و معاقبة المخالفين ،وفي هذا الإطار قضت المادة السابعة منه بأن الموارد البيولوجية المتواجدة في المياه الإقليمية الجزائرية تشكل ملكا وطنيا ،تقوم السلطة المكلفة بالصيد البحري بتحديد شروط و كفاءات الحفاظ عليها و الوصول إليها واستغلالها و تسييرها ،وعلى كل سفينة تحمل الراية الأجنبية و المرخص لها بممارسة نشاط الصيد التجاري في المياه الإقليمية ،أن تمتثل للتشريع الجاري به العمل في مجال المحافظة على الموارد البيولوجية و حماية البيئة البحرية.

ومن ثم ومن محمل النصوص القانونية السابق الإشارة إليها ،فإنه فضلا عن حق الدولة الساحلية في إدارة مصائدنا و الإشراف عليها وإصدار اللوائح المتعلقة بها ،واحتكار الصيد البحري و الاحتفاظ به لرعاياها وحدهم ،فإنه بإمكانها استثناء أن تسمح للأجانب بممارسة الصيد في بحرنا الإقليمي ،في حدود معينة ووفق ضوابط معينة يتفق عليها ،على أن هذه الإمكانيات تأخذ عدة أشكال ،فتتجسد إما بموجب اتفاق دولي ثنائي ،أو في إطار اتفاقية جماعية إقليمية.ومن أمثلة الإتفاقيات الثنائية نشير إلى اتفاقية الشراكة بين المغرب و الاتحاد الأوروبي في مجال الصيد البحري ،والذي خصص بداخلها فصلا لتنظيم الصيد ،وفيه تلتزم المغرب بالسماح لسفن الصيد التابعة للإتحاد الأوروبي بالانخراط في أنشطة الصيد في المياه الإقليمية المغربية¹ ،مقابل امتثال وخضوع هذه السفن للقوانين و اللوائح المعمول بها في المغرب.بالإضافة إلى التعاون في المجال التقني كالتكوين المهني و البحث العلمي البحري ،و الإستكشاف المشترك لمناطق الصيد ومكافحة التلوث البحري ،علما أن المغرب يتعامل في هذا الأساس مع إقليم

1- وهو ما نصت عليه المادة 5 فقرة 1 من الإتفاقية بقولها :

(Le Maroc s'engage à autoriser des navires Communautaires à exercer des activités de pêche dans sa zone de pêche conformément au présent accord protocole et annexe compris). Voir Accord de partenariat dans le secteur de la pêche entre la communauté européenne et le royaume de Maroc, journal officiel de l'union européenne , L 141/4, 29.05.2006

الصحراء الغربية كأنها جزء لا يتجزأ من ترابه الوطني، ففي منشور لوزارة الصيد البحري بالمملكة المغربية سنة 2008، تبين استراتيجية التنمية على طول الساحل من طنجة شمال المغرب إلى الداخلة جنوب الصحراء الغربية، بهدف الرفع من المنتج السمكي بالإقليم عبر استثمارات ضخمة في البنية التحتية، وهو ما يخالف موقف الأمم المتحدة الصريح، حيث تعتبر أنه لا يمكن أن تتم أي أنشطة اقتصادية بشكل قانوني في إقليم لا يزال ينتظر تصفية الاستعمار، إلا عن طرق احترام رغبات و مصالح شعب هذا الإقليم¹. وفي هذا الصدد وخلال تقديم السيدة "إيزابيلا لوفي" عضو البرلمان الأوروبي، ومقررة لجنة التنمية بالبرلمان تقريرها داخل لجنة التنمية بتاريخ 10 أكتوبر 2011، طالبت البرلمان الأوروبي برفض مقترح تمديد اتفاق الصيد الأوروبية المغربية لمدة سنة واحدة، بسبب الخسارة المالية الكبيرة للاتحاد، إضافة إلى إضرارها بمياه المحيط الأطلسي قبالة الصحراء الغربية، علاوة على إهمال المغرب لتساؤلات المفوضية الأوروبية حول رغبات واستفادة الشعب الصحراوي من الإتفاق، وعلى هذا الأساس رفض الاتحاد الأوروبي تجديد إتفاقية الصيد البحري مع المغرب في 14 ديسمبر 2011، حيث أيد 296 صوت تمديد الإتفاقية في حين عارض 326 صوت تجديد الإتفاقية، والسبب هو "عدم وجود منافع إقتصادية للشعب الصحراوي"².

ومن أمثلة الاتفاقيات الشائبة كذلك، الإتفاق التونسي الإيطالي الذي يقوم على الإستغلال المشترك للمصايد عن طريق تأسيس شركات مختلطة برأسمال مشترك لتونس (51%) وإيطاليا (49%)، مع

1- منظمة مراقبة الثروات بالصحراء الغربية (WSRW)، التقرير التقييمي للجنة التنمية و الصيد التابعة للاتحاد الأوروبي حول الصيد في الصحراء الغربية، بتاريخ 11.12.2012، www.wsrw.org/a145x2132

2- Francois Catzeflis, Pêche abusives en Afrique de l'ouest, un pillage organisé, 09 octobre, 2011.

www.greenpeace.org/africa/global/africa/publications/pillagepoissons_maroc_sahara_occid.pdf

تأجير السفن الإيطالية وتسويق السمك دون ضرائب، مع تخصيص بعض المنح للتكوين المهني و إنشاء مدرسة للصيد بتونس¹.

وبدورها أبرمت الجزائر العديد من الاتفاقيات الثنائية في هذا المجال، نذكر منها الاتفاقية المبرمة بين الجزائر وموريتانيا في ميدان الصيد البحري في 18 أبريل 2003²، والذي يهدف إلى تعزيز التعاون بين البلدين في مجال إستغلال الموارد البحرية، وبناء وتصليح سفن الصيد و التكوين و البحث العلمي البحري، مع إمكانية توسيع التعاون ليشمل بلدان و مؤسسات عمومية عربية أو إفريقية إذا رغبت في ذلك. على أن التعاون مع موريتانيا في هذا المجال قديم جدا حيث تم التوقيع على الاتفاقية الأولى سنة 1975 في مجال النقل و الصيد البحري³.

ومن أمثلة الاتفاقيات الجماعية نشير إلى الإتفاق الأوروبي المتعلق بالسياسة المشتركة داخل المجموعة الأوروبية في مجال الصيد البحري المبرمة سنة 1983⁴، وكذا اتفاقية التعاون العربي المشترك في مجال الصيد البحري المبرمة سنة 1979، وتضم 10 دولة عربية⁵، وأسفرت عن تأسيس الشركة العربية للمصايد، بهدف استغلال الموارد البحرية الحية في المياه الإقليمية للدول الأعضاء، وتصنيع هذه الموارد و تسويقها.

1- عبد المنعم داوود، القانون الدولي للبحار و المشكلات البحرية العربية، منشأة المعارف، الطبعة الأولى، مصر، 1999، ص 181
2- مرسوم رئاسي رقم 05-190 مؤرخ في 19 ربيع الثاني رقم 1426 الموافق 28 مايو 2005، يتضمن التصديق على الإتفاق الإطار في ميدان الصيد البحرية بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، وحكومة الجمهورية الإسلامية الموريتانية، الموقع بنواكشوط في 15 صفر 1424 الموافق 18 أبريل 2003، الجريدة الرسمية عدد 37 مؤرخة في 29 ماي 2005

3- Boushaba Abdelmadjid, l'Algérie et le droit des pêches maritimes, thèse pour le doctorat d'état, Faculté de droit, Université mentouri Constantine, décembre 2008, Algérie, p 17

4- جمال عبد الناصر، المرجع السابق، ص 275

5- وهي السعودية و الكويت و السودان و قطر و مصر و الأردن و تونس و موريتانيا و اليمن و فلسطين. للمزيد حول هذا الموضوع راجع عبد المنعم محمد داوود، المرجع السابق، ص 182

وفي الأخير و إلى جانب حق الدولة الساحلية في تنظيم الصيد البحري ،سواء كان لرعاياها أو لغيرهم من الأجانب فإن استغلال الثروات الطبيعية الأخرى ،مثل المعادن و البترول و غير ذلك من الثروات الطبيعية الموجودة في مياه البحر الإقليمي وقاعه و ما تحت القاع حق خالص للدولة الساحلية ،ولا يجوز لدولة أخرى إستكشاف أو استغلال أي من هذه الثروات ،إلا بإذن من الدولة الساحلية ،متضمنا شروط هذا الاستكشاف أو الإستغلال¹.

الفرع الثاني: حق ممارسة البحث العلمي البحري و تنظيمه

يكتسب البحث العلمي البحري أهمية ودورا كبيرين في إظهار الحقائق الجغرافية ،والجيولوجية و البايولوجية و التنمية المستدامة ،مما يسهل عملية استغلال الثروات و الموارد الطبيعية الموجودة على مستوى البحر الإقليمي² ، كما تؤدي الأبحاث العلمية البحرية إلى مزيد من المعرفة حول البيئة البحرية بشكل عام ،وعليه أكدت اتفاقية 1982 في الجزء 13 منها على ضرورة جمع المعلومات و البيانات عن التلوث البحري بهدف التعجيل لتحليل المشكلة وتحديد تدابير الإستجابة المناسبة لحلها ، كما دعت الدول للتعاون في تعزيز الدراسات و تنفيذ برامج البحث العلمي ،وتشجيع تبادل المعلومات و البيانات المكتسبة عن تلوث البيئة البحرية³ ، كما أكدت اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث

1- وفي هذا الإطار يمكن أن نشير إلى المادة 18 من القانون الفلسطيني رقم 1 لسنة 1999 بشأن المصادر الطبيعية ،التي لا تجيز منح تراخيص للأجانب لاستغلال الثروات الطبيعية البحرية في المياه الاقليمية الفلسطينية ،إلا بموجب اتفاقية خاصة تعقدها وزارة الصناعة مع الطرف الأجنبي بعد موافقة مجلس الوزراء .القانون رقم 1 لسنة 1999 بشأن المصادر الطبيعية ،الصادر بالوقائع الفلسطينية المؤرخة في 24 يونيو 1999، الموافق ل 6 شوال 1419 هجرية.

2- فقد ساهمت الأبحاث العلمية البحرية في توفير المعلومات الأساسية الضرورية لتنظيم التنقيب على الموارد ،واستكشافها و استغلالها مع دراسة واقع الثروات المعدنية في البحار الذي يعتمد بشكل أساسي على دراسة جيولوجيا قاع البحار التي تسهل من عملية استخراج الثروات المعدنية و النباتية .للمزيد راجع عبد المنعم محمد داوود ،المرجع السابق ،ص 200

3- المادة 200 من اتفاقية 1982

المبرمة في 13 فبراير 1976 ببرشلونة¹، على أهمية البحث العلمي البحري للحد من التلوث ومكافحته حيث نصت الفقرة الثانية من المادة 13 على أنه (تتعهد الدول الأطراف المتعاقدة بتشجيع البحوث في مجال التكنولوجيا السلمية بيئيا و الحصول عليها ونقلها، بما في ذلك تكنولوجيا الإنتاج النظيف و التعاون في وضع عمليات إنتاج نظيف و إقامتها و تنفيذها)، وتبعاً لذلك أصبحت الدول تدرك بأن ثروة الأمم المتقدمة صناعياً هي في جانب هام تطبيقاً لنتائج البحث العلمي البحري، لما تعكسه هذه الأبحاث من آثار إيجابية على اقتصاديات الدول².

وعلى الرغم من هذه الأهمية المتنامية لموضوع البحث العلمي، إلا أنه لم يطرح على جدول أعمال لجنة القانون الدولي في مؤتمر جنيف لسنة 1958 خلال دوراته المنعقدة في 1951 و 1952 و 1953، إلا بعد اتفاق الدول المشاركة في الأعمال التحضيرية لاتفاقيات جنيف، على تقرير بعض الحقوق للدولة الساحلية على مناطق الجرف القاري المقبلة لشواطئها، لذا أدرج موضوع البحث العلمي البحري على جدول أعمال لجنة القانون الدولي التي بدأت دراسته في اجتماعها المنعقد سنة 1956 و 1958، إلا أنه لم يحظ بالعناية الكافية. لكن سرعان ما تداركت الدول أهمية البحث العلمي البحري خلال مؤتمر الثالث لقانون البحار، وقدمت العديد من وفود الدول المشاركة في المؤتمر ورقة عمل تبرز هذه الأهمية، لعل أبرزها تلك التي تقدم بها الوفد الكندي في 25 جويلية 1972، وجاء فيها (إن الأبحاث العلمية البحرية تحقق مستوى من الفهم الذي يسمح بالتقويم الصحيح، و التنبؤ بالعمليات

1- اعتمدت اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث في 16 فبراير 1976 من قبل مؤتمر المفوضين للدول الساحلية في منطقة البحر الأبيض المتوسط، لحماية البحر الأبيض المتوسط الذي عقد ببرشلونة، ودخلت حيز التنفيذ في 12 فبراير 1978، و تم تعديل الاتفاقية الأصلية بواسطة التعديلات المعتمدة في 10 يونيو 1995 من قبل مؤتمر المفوضين في اتفاقية حماية البحر المتوسط من التلوث وبروتوكولاتها، الذي عقد ببرشلونة في الفترة من 9 إلى 10 جوان، وبدأ نفاذ الاتفاقية المعدلة التي سجلت على أنها اتفاقية حماية البيئة البحرية و المنطقة الساحلية للبحر المتوسط في 9 جويلية 2004

2- أحمد أبو الوفا محمد، المرجع السابق، ص 65

المحيطية ويوفر الأساس لتطوير السياسة و الإدارة المحيطية ،التي تضمن عدم تلف نوعية موارد البيئة والإستخدام المعقول لهذه البيئة ،لخدمة الإنسانية جمعاء و التقدم الاقتصادي لمصلحة التعاون الدولي)¹ .

إلا أنه و أمام هذا الاهتمام الواضح للدول ،واتفاقها حول أهمية البحث العلمي البحري ،وضرورة صياغة نصوص لتنظيم هذا الموضوع في خضم الإتفاقية الجديدة ،ساد اختلاف في المواقف بين الدول النامية و الدول الكبرى داخل أروقة المؤتمر الثالث لقانون البحار ،حول إعطاء مفهوم دقيق للبحث العلمي البحري ،مما دعى اللجنة الثالثة المسؤولة عن البحث العلمي البحري و البيئة البحرية ونقل التكنولوجيا إلى إعطاء تعريف مفاده أن (البحث العلمي البحري هو تلك الدراسات التي تجري في البيئة البحرية ،لمنفعة الجنس البشري و لزيادة المعرفة عدا ما يتعلق بالإستثمارات الصناعية وغيرها من النشاطات الأخرى ،التي تهدف إلى الإستثمار المباشر للموارد البحرية ،على أن يكون البحث العلمي البحري للأغراض السلمية ،وتكون نتائجه ملكا للبشرية). إلا أن هذا التعريف لم يحد من تلك الإختلافات و التباينات ،حيث اعترضت عليه الدول الكبرى لاستبعاده الإستكشافات و الإستثمارات الصناعية. واستمر الوضع على حاله كذلك إلى حين إعداد النص الموحد غير الرسمي الذي عرف البحث العلمي البحري على أنه (كل دراسة وكل عمل تجريبي موجه إلى زيادة معرفة الانسان بالبيئة البحرية)،غير أن التعريف لم يسلم من المعارضة هو الآخر ،ولكن هذه المرة من قبل الدول النامية التي طالبت بتعديله لأنه لم يتضمن وسائل و أماكن البحث². لذا تم حذف التعريف من النصوص اللاحقة ولم يدخل

1- طارق زياد أبو الحاج ،النظام القانوني للأبحاث العلمية في المنطقة الإقتصادية الخالصة ،رسالة ماجستير في القانون العام ،كلية

الحقوق ،قسم القانون العام ،جامعة الشرق الأوسط ،ديسمبر 2009 ،الأردن ،صفحة 72 و 80

2- وفي هذا الإطار اقترح مندوب العراق إضافة العبارة التالية في نهاية التعاريف (بأي وسيلة ومن أي مكان)،وهو الأمر الذي رفضته و عارضته كل من أمريكا وألمانيا و الإتحاد السوفياتي سابقا،وطالבו بإلغاء هذا التعريف لعدم الحاجة إليه .للمزيد حول هذا الموضوع إبراهيم محمد الدغمة ،القانون الدولي للبحار ،المؤتمر الثالث واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ،دار النهضة العربية ،مصر ،1998 ،ص 421

في صلب الإتفاقية ،حيث خلت اتفاقية 1982 من أي تعريف العلمي البحري ،وهو أمر منطقي نتيجة لاختلاف وتباين المواقف و الآراء بين كل من الدول الكبرى و الدول النامية كما رأينا سابقا.

وأمام هذا الوضع تبنت العديد من الدول عملية تعريف البحث العلمي البحري في تشريعاتها الوطنية ،من ذلك نذكر مثلا القرار رقم 103 المؤرخ في 1413/08/10 هـ المتعلق بنظام البحث العلمي البحري في المناطق البحرية التابعة للمملكة العربية السعودية¹ ،في الفقرة الأولى من المادة الثانية بقولها (البحث العلمي البحري يعني كافة الأنشطة العلمية و الفنية التي تجري في المناطق البحرية، بما في ذلك التصوير و التسجيل لأغراض علمية ،والدراسات أو الأبحاث المائية و البحث عن الثروات البحرية).وعلى العموم ومن خلال التعاريف السابقة ،نجد بأنه ينبغي أن يتم إجراء البحث العلمي البحري للأغراض السلمية وحدها ،وبوسائل وطرق علمية مناسبة تتفق مع اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 بم فيها الأنظمة المتعلقة بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها.

وعلى ضوء ما سبق أفردت اتفاقية 1982 قسما خاصا بتنظيم البحث العلمي البحري في الجزء 13 منها ،وقد نصت المادة 245 من اتفاقية 1982 على حق الدولة الساحلية في تنظيم أنشطة البحث العلمي البحري في بحرها الإقليمي ،بنصها على أنه (للدولة الساحلية في ممارستها لسيادتها الحق دون غيرها في تنظيم البحث العلمي البحري في بحرها الإقليمي و الترخيص به وإجراءه ،ولا يجري البحث العلمي البحري في هذا البحر إلا بموافقة صريحة من الدولة الساحلية وبموجب الشروط التي تحددها).وبناء على ذلك يحق للدولة الساحلية أن تباشر بنفسها أنشطة البحث العلمي البحري في بحرها الإقليمي دون قيد أو شرط ،كما لا يسمح لأي دولة بإجراء البحث العلمي البحري في البحر

1- القرار رقم 103 المؤرخ في 1413/08/10 هـ و المتعلق بنظام البحث العلمي البحري في المناطق البحرية التابعة للمملكة العربية السعودية ،المنشور في صحيفة أم القرى ،رقم م/12 المؤرخة في 1413/08/11 هـ

الإقليمي لدولة ما، دون الحصول على الموافقة المسبقة للدولة الساحلية وبالشروط التي تحددها هذه الأخيرة، ومن ثم يحق للدولة الساحلية أن تطلب استيفاء أية بيانات أو معلومات تراها ضرورية، قبل أن تمنح ترخيصاً إلى دولة ما بغرض ممارسة أنشطة البحث العلمي البحري خلال مجرها الإقليمي. كما يحق للدولة الساحلية رفض أي طلب يقدم إليها في هذا الشأن، دون أن يقع عليها التزام قانوني بتبرير رفضها لأنها و حدها و دون غيرها لها حق تنظيم البحث العلمي البحري في مجرها الإقليمي.

كما تملك الدولة الساحلية الحق المطلق في وقف أو منع أي نشاط متعلق بالبحث العلمي البحري، إذا قامت أي دولة بممارسة هذا النشاط دون الحصول على ترخيص وموافقة مسبقة من طرف الدولة الساحلية، أو إذا لم تكن أنشطة البحث هذه تجري وفقاً للشروط والضوابط التي حددتها الدولة الساحلية ضمن موافقتها.

وفي هذا السياق يثور تساؤل مهم حول حكم ممارسة السفن الأجنبية لأنشطة البحث العلمي البحري، أثناء مرورها بالبحر الإقليمي استناداً لحق المرور البريء؟

لقد كان هذا الموضوع محل جدل كبير بين فقهاء القانون الدولي بعد تبني اتفاقية جنيف لسنة 1958، فقد أقرت هذه الأخيرة حق السفن الأجنبية في ممارسة حق المرور البريء بالبحر الإقليمي، وذلك بموجب المادة 10 منها، غير أنها لم تتناول حكم إمكانية ممارسة أنشطة البحث العلمي البحري أثناء هذا المرور، وعليه رأى البعض إمكانية ممارسة السفن الأجنبية لأنشطة البحث العلمي البحري عند مرورها بالبحر الإقليمي، طالما تبخر بسرعتها العادية دون توقف أو رسو، إلا أن الرأي المتقدم كان محل معارضة من غالبية فقهاء القانون الدولي، مستنديين في ذلك بحق الدولة الساحلية

في تنظيم البحث العلمي البحري في بحرهما الإقليمي ،ومن ثم يحق لها منع السفن الأجنبية من القيام بأي نشاط بحري ،ولو كان ذلك المرور بريئاً¹ .

وأمام هذا الوضع حرصت اتفاقية 1982 على بيان حكم ممارسة أنشطة البحث العلمي البحري ،أثناء مرور السفن الأجنبية مروراً بريئاً في البحر الإقليمي ،حيث نصت الفقرة الثانية من المادة 19 على اعتبار مرور السفن الأجنبية ضاراً بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها وبأمنها ،إذا قامت السفينة أثناء وجودها في البحر الإقليمي بأي من أنشطة البحث أو المسح ،وهو الحكم الذي أكدت عليه الفقرة الأولى من المادة 21 حيث نصت على حق الدولة الساحلية في اعتماد القوانين و الأنظمة المتعلقة بالمرور البريء عبر بحرهما الإقليمي تتناول تنظيم البحث العلمي البحري وأعمال المسح الهيدروغرافي.ومن ثم فإن إجراء السفن الأجنبية لأنشطة البحث العلمي البحري أثناء مرورها بالبحر الإقليمي لدولة ما ،يجعل هذا المرور غير بريء ،وبالتالي يحق للدولة الساحلية اتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع هذا المرور² .

وبالتالي ينبغي على أية دولة ترغب في إجراء البحث العلمي البحري في البحر الإقليمي لدولة ما ،أن تطلب موافقة هذه الأخيرة ،والتي تلتزم هي الأخرى بعدم تجاهل الطلبات المقدمة إليها لممارسة أنشطة البحث العلمي البحري ،وكذا عدم التأخير في إصدار التراخيص لأسباب غير مقبولة ،وهو ما أكدته العبارة الأخيرة من الفقرة الثالثة للمادة 246 من اتفاقية 1982 بقولها (...وتحقيقاً لهذه الغاية تضع الدولة الساحلية من القواعد و الاجراءات ما يضمن عدم تأخير هذه الموافقة أو رفضها بصورة

1- محمد سامح عمرو ،البحث العلمي البحري في ضوء أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 ،المركز الأصيل للطبع والنشر و التوزيع ،الطبعة الأولى ،مصر ،2003 ،ص 48

2- وللمزيد حول الإجراءات التي يحق للدولة الساحلية اتخاذها في مواجهة المرور غير البريء ،راجع ما سبق الإشارة إليه في الفرع الثاني تحت عنوان حق المرور البريء و مدى سلطة الدولة في تنظيمه ،صفحة 22 و ما بعدها

غير معقولة). ولكن هل تملك الدول وحدها حق طلب ممارسة أنشطة البحث العلمي البحري في البحر الإقليمي للدولة الساحلية، أم يمتد ذلك إلى أشخاص أخرى في القانون الدولي؟ وبعبارة أخرى من له حق طلب ممارسة أنشطة البحث العلمي البحري؟

لقد أجابت عن هذا التساؤل المادة 238 من اتفاقية 1982، حيث نصت على أنه (لجميع الدول بغض النظر عن موقعها الجغرافي و للمنظمات الدولية المختصة، الحق في إجراء البحث العلمي البحري، رهنا بمراعاة حقوق وواجبات الدول الأخرى كما تنص عليه هذه الإتفاقية)، ومن هنا نلاحظ أن حق طلب ممارسة أنشطة البحث العلمي البحري، لا يقتصر على الدول فقط و إنما يمتد إلى غيرها من أشخاص القانون الدولي، وتفيد عبارة "جميع الدول" الواردة في المادة أعلاه، امتداد هذا الحق إلى جميع الدول الساحلية منها وغير الساحلية بما فيها الدول الحبيسة، أي بصرف النظر عن موقعها الجغرافي¹.

كما تتمتع المنظمات الدولية بحق طلب ممارسة أنشطة البحث العلمي البحري وفقا للمادة 238 أعلاه، وهي تشمل كل من المنظمات الدولية الحكومية و غير الحكومية نظرا لعمومية النص، ويشترط أن تكون هذه المنظمة وفقا للميثاق المنشئ لها، مختصة بالإشراف على الأبحاث العلمية البحرية².

ولكن هل يتوقف حق ممارسة أنشطة البحث العلمي البحري على الدول و المنظمات الدولية المتخصصة، وبعبارة أخرى هل تتمتع الأشخاص الطبيعيين أو المعنويين التابعين لدولة ما، بالحق في ممارسة أنشطة البحث العلمي البحري؟

1- وقد تبنت اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، هذه القاعدة كذلك في المادة 87 فقرة 1 بند (و) حيث أعطت للدولة الساحلية والدول الحبيسة الحق في القيام بأنشطة البحث العلمي البحري في أعالي البحار، وذلك بقولها (أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، وتمارس حرية أعالي البحار بموجب الشروط التي تبينها هذه الإتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى، وتشتمل فيما تشتمل بالنسبة إلى كل من الدول الساحلية وغير الساحلية على... حرية البحث العلمي...)

2- ويرى البعض عدم كفاية أن تنص الوثيقة المنشئة للمنظمة الدولية على حق ممارسة البحث العلمي البحري، وإنما يجب أن تملك هذه المنظمة المقدرة على القيام أو الإشراف على هذا النشاط. للمزيد أنظر محمد سامح عمرو، المرجع السابق، ص 104

بالعودة إلى المادة 238 أعلاه نجد بأنها لم تشر إلى الأشخاص الطبيعية أو المعنوية ، باعتبارهم ممن يتمتعون بحق ممارسة أنشطة البحث العلمي البحري ، وعلى هذا الأساس استقر فقهاء القانون الدولي على تمتع هؤلاء الأشخاص بهذا الحق ، وهو الحكم الذي أكدته الفقرة الثانية من المادة 263 من اتفاقية 1982 التي تقرر مسؤولية الدول والمنظمات المختصة ، عن الإجراءات التي اتخذتها بنفسها فيما يتعلق بالبحث العلمي البحري ، أو تلك التي تتخذ نيابة عنها من قبل الأشخاص الطبيعيين أو المعنويين¹ . ومن هنا يتضح أن حق طلب ممارسة البحث العلمي البحري ، يتوقف حصراً على الدول و المنظمات الدولية المختصة ، دون أن يمتد إلى الأشخاص الطبيعية أو المعنوية ، وكل ما في الأمر أن هؤلاء الأشخاص يملكون ممارسة هذا النشاط تحت رعاية وإشراف الدول التي تتبعها أو المنظمات الدولية المختصة ، وهو ما يبرر وقوع المسؤولية بشكل كامل على الدول أو المنظمات الدولية المختصة ، حتى ولو تمت ممارسة هذا النشاط بواسطة أشخاص طبيعية أو معنوية .

وفي مقابل هذه الحقوق التي تتمتع بها الدول و المنظمات الدولية المختصة ، والتي تتلخص في حق التقدم بطلب ممارسة أنشطة البحث العلمي البحري ، وحق الحصول على رد الدولة الساحلية بأسرع وقت ممكن ، يقع على عاتقها مجموعة من الإلتزامات التي أشارت إليها اتفاقية 1982 ، حيث تلتزم الدول و المنظمات الدولية المختصة بتقديم الطلبات المتعلقة بممارسة البحث العلمي البحري إلى الدولة الساحلية ، عن طريق وسائل الاتصال الرسمية الملائمة ، وبناءً على ذلك ينبغي أن تقدم هذه الطلبات إلى الهيئات أو الإدارات الوطنية المعنية ، والتي تحددها الدولة الساحلية ، وفي حالة عدم تحديدها ، فينبغي أن توجه هذه الطلبات إلى الدولة الساحلية من خلال القنوات الدبلوماسية المستقر عليها في العمل

1- الفقرة 2 من المادة 263 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

الدولي ، باعتبارها وسيلة ملائمة لتوافر العلم لدى الدولة الساحلية¹ ، كما تلتزم بإمداد الدولة الساحلية المعنية بكل المعلومات و البيانات المتعلقة بالنشاط البحثي ، و بتمكين خبراء وممثلي الدولة الساحلية من المشاركة في أي مرحلة من مراحل النشاط البحثي ، متى طلبت الدولة الساحلية ذلك² ، ودون إلزامها بتحمل أية مساهمات مالية في تكاليف الأنشطة البحثية³ .

كما يحق للدولة الساحلية طبقا للفقرة 1 بند (ب) و (ج) و (د) من المادة 249 من اتفاقية 1982 ، في الحصول على التقارير الأولية للنشاط البحثي بأسرع ما يمكن عمليا ، و بالنتائج و الإستنتاجات النهائية بعد إنجاز البحث ، وفي هذا الإطار تلتزم الدول و المنظمات الدولية المختصة بتيسير حصول الدولة الساحلية بناء على طلبها، على جميع البيانات و العينات المستمدة من مشروع البحث العلمي البحري ، وتزويدها كذلك ببيانات يمكن نسخها بعينات يمكن تقسيمها دون المساس بقيمتها العلمية ، كما تلتزم بتزويد الدولة الساحلية عند الطلب ، بتقييم لهذه البيانات و العينات ونتائج البحث ، أو تقديم المساعدة في تقييمها أو تفسيرها. غير أن هذا الحق يثير الكثير من التساؤلات حول موضوع حقوق الملكية الفكرية للجهات القائمة على أنشطة البحث العلمي البحري ، وذلك بالنسبة لنتائج الأبحاث و المعلومات و النتائج التي تم التوصل إليها نتيجة القيام بالنشاط البحثي ، ويثار هذا التساؤل نتيجة عدم تناول الإتفاقية أحكاما خاصة لحماية حقوق الدول و المنظمات الدولية المختصة في هذا المجال.

1- وهو ما أشارت إليه المادة 250 من اتفاقية 1982 حيث نصت على أن (تتم الإتصالات المتعلقة بمشاريع البحث العلمي من خلال القنوات الرسمية المناسبة ، إلا إذا اتفق على خلاف ذلك)

2- Nation Unies ,Recherche scientifique marin, guide révisé pour l'application des dispositions pertinentes de la Convention des Nations Unis sur le droit de la mer , 2011, p 10

3- راجع الفقرة 1 بند (ب) من اتفاقية 1982

أما في العلاقة بين الدول و المنظمات الدولية المختصة فيما بينها ،فقد نصت المادة 244 على أن تتيح الدول و المنظمات الدولية المختصة نشر النتائج و المعلومات المتعلقة بالنشاط البحثي ،وذلك بهدف تعزيز التعاون بينها في مجال البحث العلمي البحري ،وكذا تشجيع تدفق البيانات و المعلومات العلمية ،ونقل المعرفة الناتجة عن البحث العلمي البحري وخاصة إلى الدول النامية¹ ،غير أن الفقرة الثانية من المادة 249 و المادة 302 على التوالي قد حولت للدولة الساحلية الحق في حجب نتائج البحث العلمي البحري ،متى اتصلت هذه النتائج اتصالا مباشرا باستكشاف و استغلال الثروات الطبيعية في مناطقها البحرية ،أو تعارضت مع المصالح الأساسية لأمنها.

الفرع الثالث: حق الدولة الساحلية في حماية مصالحها الجمركية

لقد تنبعت الدول إلى ضرورة حماية مصالحها الجمركية خلال مؤتمر لاهاي لسنة 1930، حيث اعتبرتها المادة الثالثة من مشروع اتفاقية البحر الإقليمي من ضمن المسائل التي يعد المساس بها نافيا لبراءة المرور عن السفن الأجنبية ،كما أشارت إليها المادة الخامسة من نفس المشروع من ضمن المصالح الجديرة بالحماية ،غير أن هذه المصالح لم تظهر جلية في اتفاقية جنيف لسنة 1958 ،بسبب الخلاف الذي نشأ حولها خلال صياغة لجنة القانون الدولي سنة 1956 ،للمادة 17 التي تبين مختلف المصالح التي يحق للدولة الساحلية حمايتها، حيث شددت الولايات المتحدة الأمريكية على موقفها بأن المرور لا يكون بريئا إلا في حالة الاضرار بأمن الدولة الساحلية فقط ،بينما رأت دول أمريكا اللاتينية ضرورة مراعاة مصالح جميع مصالح الدولة الساحلية الأخرى ،وعدم قصرها على المصلحة الأمنية فقط ،وهو الأمر الذي انتقدته بشدة كل من بريطانيا وهولندا ،اللتين رأتا أن ذكر هذه المصالح من دون تخصيصها من شأنه أن يطلق يد الدولة الساحلية ،ومن ثم وجب تحديد هذه المصالح بمصالح الأمن ،والهجرة و المصالح الجمركية

1- راجع المادة 244 من اتفاقية 1982

و المالية¹. وأمام هذه الإختلاف خلت نصوص اتفاقية جنيف لسنة 1958 من ذكر المصالح الجمركية، واقتصرت المادة 14 منها على نفي براءة مرور السفن في الحالة التي يكون فيها ضارا بالسلام، وحسن النظام أو سلامة الدولة الساحلية². إلا أن المصالح الجمركية هذه كانت سببا في إنشاء المنطقة المتاخمة، كما سوف نرى لاحقا.

و بالنظر إلى أهمية هذه المصالح بالنسبة إلى الدولة الساحلية، فقد عمدت غالبية الدول خلال تلك الفترة، إلى إصدار مجموعة من القوانين تتولى بموجبها تنظيم وحماية مصالحها الجمركية، منها لوائح نيوزلندا الصادرة في 16/09/1966 المتعلق بالسلطة الجمركية وحق تفتيش السفن، واللوائح الإسبانية ل 16 جويلية 1964، والقانون الجمركية الصيني ل 19 جوان 1934، واللوائح الجمركية الإيطالية ل 25/09/1940، والتقنين الجمركي اللبناني ل 30 جوان 1954³.

إلا أنه وأمام تزايد المخاطر والتحديات التي تواجه مصالح الدولة الجمركية في ظل العولمة و تدويل الإرهاب، و ما يرتبط به من انتقال السلع و المواد المحظورة و المقيدة، أولت الدول خلال المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لسنة 1982 رغبتها الكبيرة في تنظيم هذا المجال، باعتبارها من المصالح الجديدة بالحماية، وتجسدت هذه المطالب في نصوص اتفاقية 1982 حيث تناولتها المادة 19 في الفقرة الثانية بند (ز)، كشرط لبراءة المرور، وذلك بقولها (يعتبر مرور سفينة أجنبية ضارا بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها إذا قامت السفينة أثناء وجودها في البحر الإقليمي بأي من الأنشطة التالية:

1- حيث كانت المادة 17 تنص على أنه (للدولة الساحلية أن تتخذ في بحرها الإقليمي التدابير الضرورية لحماية نفسها ضد أي عمل يضر بأمنها أو بأية مصلحة أخرى يجوز أن تحميها، وفقا لأحكام هذا المشروع). راجع بخصوص هذه الموضوع. لخضر زاره، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي، المرجع السابق، ص 618 و 619

2- حيث جاء في الفقرة 4 من المادة 14 ما يلي (يكون المرور بريئا طالما أنه غير ضار بالسلام وحسن النظام أو سلامة الدولة الساحلية؛ وكذلك في الحالة التي لا تراعي فيها السفن الأجنبية القوانين و الأنظمة التي تضعها الدولة الساحلية لمنع الصيد في البحر الإقليمي)

3- لخضر زاره، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي، المرجع السابق، ص 619

(ز) تحميل أو إنزال أي سلعة أو عملة أو شخص خلافا لقوانين و أنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالمهجرة أو بالصحة). وإضافة إلى ذلك فقد حولت المادة 21 في فقرتها الأولى بند (ح) للدولة الساحلية الحق في تنظيم مصالحا الجمركية و حمايتها بموجب قوانين الداخلية حيث تنص على أنه (للدولة الساحلية أن تعتمد طبقا لأحكام هذه الإتفاقية و غيرها من قواعد القانون الدولي ،قوانين و أنظمة بشأن المرور البريء عبر البحر الإقليمي تتناول الأمور التالية كلها أو بعضها:(ح) منع حرق قوانين و أنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالمهجرة أو الصحة).

وعلى هذا الأساس باتت الدولة الساحلية تتمتع بحقها الكامل في اتخاذ التدابير الكفيلة ،لمنع تهريب الأموال و البضائع من و إلى نطاقها الجمركي ،فضلا عن فرضها الرقابة على ما يمت بالصلة بشؤون المهجرة غير الشرعية ،ولها في سبيل ذلك أن تفتش السفن الموجودة في هذه المناطق ،وتحتجزها في حالة المخالفة و تعقبها حتى البحر العام في حالة المطاردة الحثيثة ،التي تعتبر أداة الدولة في ممارسة مالها من سيادة على بحرها الإقليمي ،وحقها في الدفاع عن كيانها و مصالحها ،غير أنه ينبغي للدولة مراعاة بعض الشروط و الضوابط ،خلال ممارسة حق المطاردة الحثيثة حتى تأخذ هذه الأخيرة صبغة مشروعة ،وهذه الشروط هي :

1- أن تكون هناك قرينة قوية على أن السفينة قد ارتكبت أثناء وجودها في البحر الإقليمي مخالفة قانونية ،مما يخضع لسلطات الدولة صاحبة الاقليم ،ولا يكفي مجرد الإشتباه؛

2- أن تحاول هاته السفينة الإفلات بعد صدور أمر لها بالوقوف من السلطات الإقليمية المختصة، أثناء وجودها في إقليمها البحري¹؛

3- وأن تكون المطاردة مستمرة و غير منقطعة ، فإذا انقطعت المطاردة لأي سبب كان ولو بسبب القوة القاهرة، أصبحت المطاردة غير مشروعة، إلا أنه لا يشترط أن تقوم سفينة واحدة بالمطاردة، بل يجوز أن تتابعها عدة سفن أو طائرات متوالية، فتبدأها سفينة ثم تكمل سفينة أخرى المطاردة؛

4- وأخيرا ينبغي أن يتم القبض على السفينة محل المطاردة قبل أن تدخل المياه الإقليمية لدولتها أو لدولة أخرى، وتبعاً لذلك يمكن إكمال المطاردة في أعالي البحار².

أما فيما يخص موضوع الهجرة غير الشرعية، فقد أفرد بروتوكول الأمم المتحدة لمكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر و البحر و الجو³، مواد خاصة تتعلق بتعزيز التعاون الدولي في مجال مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البحر⁴، فزيادة على ضرورة تعاون الدول الأطراف وفقاً لأحكام القانون الدولي للبحار، وفقاً للمادة 7 من البروتوكول، أوردت المادة الثامنة منه مجموعة من التدابير التي يمكن للدولة الساحلية اتخاذها ضد السفن المشتبه في تورطها بتهريب المهاجرين، فبالنسبة للسفن الوطنية، فلا

1- الفقرة 1 و 6 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

2- المادة 23 من اتفاقية أعالي البحار لسنة 1958

3- بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر و البحر و الجو، المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، الذي اعتمد وعرض للتوقيع والتصديق والانضمام بموجب قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 25 المؤرخ في 15 تشرين الثاني/نوفمبر 2000، المصادق عليها بموجب المرسوم الرئاسي رقم 03-418 المؤرخ في 09/11/2003، الجريدة الرسمية الجزائرية، عدد 69 المؤرخة في 17 رمضان 1424 الموافق ل 12 نوفمبر 2003

4- على أن التعاون الدولي في هذا المجال يمكن أن يأخذ شكلاً رسمياً أو غير رسمي، وينطوي التعاون غير الرسمي على طلبات المساعدة بين أجهزة الشرطة في عمليات التحقيق، ويمكن للتعاون الرسمي أن يستند إلى اتفاقيات ثنائية أو متعددة الأطراف بشأن المساعدة القانونية المتبادلة في المسائل الإجرامية أو تسليم المجرمين. للمزيد حول هذا الموضوع أنظر مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، الدورة 5، فيينا، 18-22 تشرين الأول/أكتوبر 2010 CTOC/COP/2010/7.

http://www.unodc.org/documents/treaties/organized_crime/2010_CTOC_COP_WG2_1/CTO_C_COP_WG.2_2011_1_A.pdf

يشار أي إشكال باعتبارها خاضعة لسيادة الدولة، أما بخصوص السفن التي ليس لها جنسية فالمستقر في الفقه و القانون الدوليين أنها تعتبر قرصانا، و القرصان عدو مشترك لجميع الدول، مما يبيح لكافة الدول اعتراضها و التدخل لتوقيفها دون طلب إذن¹.

أما بالنسبة لسفن إحدى الدول الأطراف، تلتزم الدولة التي تكون لديها أسباب معقولة للإشتباه في أن هذه السفن تعمل في تهريب المهاجرين عن طريق البحر بأن تبلغ دولة العلم بذلك، وتطلب منها تأكيد التسجيل و أن تطلب من دولة العلم في حال التسجيل، إذنا باتخاذ التدابير المناسبة اتجاه تلك السفينة، وما تحمله على متنها من أشخاص وبضائع حسبما تأذن به دولة العلم، إذا وجد دليل يثبت أن السفينة تعمل على تهريب المهاجرين عن طريق البحر، ولا تتخذ الدولة أي تدابير إضافية دون إذن صريح من دولة العلم، باستثناء التدابير الضرورية لإزالة خطر وشيك على حياة الأشخاص، أو التدابير المنبثقة من اتفاقات ثنائية أو متعددة الأطراف تتصل بالموضوع، وبعد إتمام الإجراءات و التدابير، يتعين على الدولة أن تبلغ دولة العلم المعنية على وجه السرعة بنتائج تلك التدابير².

وعلى ضوء ما تقرر في إطار اتفاقية 1982 للدولة الساحلية بإصدار نصوص تشريعية لتنظيم وحماية المصالح الجمركية، أصدرت العديد من الدول قوانين ذات صلة بالموضوع، من بينها الجزائر التي اعتمدت مجموعة من القوانين لهذا الغرض، نذكر منها القانون الجمركي رقم 79-07 المعدل و المتمم بموجب القانون رقم 98-10 المؤرخ في 22 أوت 1998³، الذي حدد مجموعة من الإجراءات و التدابير

1- بن فريجة رشيد، جريمة مغادرة الإقليم الوطني بصفة غير شرعية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الجنائية و علم الإجرام، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، السنة الجامعية 2009-2010، الجزائر، ص 107-108

2- الفقرة من 2 إلى 6 من المادة 8 من بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر و البحر و الجو.

3- القانون رقم 79-07 المؤرخ في 26 شعبان عام 1399 الموافق ل 21 يوليو 1979، يتضمن قانون الجمارك، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 30 الصادر في 29 جويلية 1979، معدل و متمم بالقانون رقم 98-10، المؤرخ في 29 ربيع الثاني 1419 الموافق ل 22 غشت 1998، الجريدة الرسمية رقم 61 لسنة 1998

الجمركية لحماية الإقتصاد الوطني و المصلحة العامة ،فأقر حق موظفي الجمارك بتفتيش البضائع و الأشخاص ووسائل النقل ،واتخاذ كافة التدابير التي يراها كفيلة لكشف الجرائم و الحد منها ،وهو ما نصت عليه المادة 41 من قانون الجمارك بقولها (يمكن لأعوان الجمارك في إطار الفحص و المراقبة الجمركية تفتيش البضائع ووسائل النقل و الأشخاص ،مع مراعاة الإختصاص الإقليمي لكل فرقة)،وهكذا سمح القانون لأعوان الجمارك إخضاع الأشخاص للتفتيش الجسماني في حالة ممارسته لأعمال التهريب ،وعند اكتشاف أمور غير شرعية كالمواد المخدرة مثلا عند تفتيش أمتعتهم ،أو تظهر إشارات على ملاحظتهم تدل على توريطهم¹. ولأعوان المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ² حق تفتيش السفن الراسية داخل البحر الإقليمي ،وذلك بالصعود إلى السفن داخل نطاق الرقابة الجمركية لتفتيشها أو المطالبة بتقديم قوائم الشحن وغيرها من المستندات التي تقتضيها القواعد المقررة.

كما اعتمدت الجزائر القانون رقم 06-20 المؤرخ في 11 ديسمبر 2006 المتضمن الموافقة على الأمر رقم 06-09 المؤرخ في 15 جويلية 2006 ،الذي يعدل ويتمم الأمر رقم 05-06 المؤرخ في 23 أوت 2005 و المتعلق بمكافحة التهريب³ ،الذي تضمن مجموعة من الإجراءات و التدابير الوقائية بهدف مكافحة التهريب ،ونص في الفصل الرابع منه على عقوبة تهريب البضائع.

أما بخصوص تدابير مكافحة الهجرة الغير شرعية ،فقد خصص المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المؤرخ

1- الفقرة 1 من المادة 42 من قانون الجمارك الجزائري

2- ثم تحويل هذه السلطة (أي تفتيش السفن) إلى أعوان المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ ،إثر توزيع صلاحية الرقابة في المنطقة البحرية من النطاق الجمركي بين أعوان الجمارك إلى هذه الفئة الأخيرة ،عندما يتعلق الأمر بالنقل بحرا .للمزيد حول هذا الموضوع أنظر رحمان حسية ،البحث عن الجرائم الجمركية و إثباتها في ظل القانون الجزائري ،مذكرة ماجستير في القانون فرع قانون الأعمال ،كلية الحقوق بوخالفة ،جامعة مولود معمري ،تيزي وزو ،2010 ،الجزائر ،ص 17

3- القانون رقم 06-20 المؤرخ في 11 ديسمبر 2006 مؤرخ في 20 ذي القعدة عام 1477 الموافق 11 ديسمبر سنة 2006 ،الجريدة الرسمية عدد 80 مؤرخة في 11 ديسمبر 2006 ،يتضمن الموافقة على الأمر رقم 06-90 المؤرخ في 19 جمادى الثانية عام 1427 الموافق 15 يوليو سنة 2006 ،الذي يعدل ويتمم الأمر رقم 05-06 المؤرخ في 18 رجب عام 1426 الموافق 23 غشت سنة 2005 و المتعلق بمكافحة التهريب ،الجريدة الرسمية عدد 59 مؤرخة في 28 غشت 2005

في 06 يناير 2002 الذي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ¹ الفرع الأول من فصله الثاني، لتنظيم عمليات عبور الركاب بهدف تعزيز النظام العام ومراقبة الهجرة، حيث نصت المادة 14 منه على أن (لا يتم إركاب و إنزال الركاب وسياراتهم و أمتعتهم إلا في المحطات البحرية أو المباني أو الأماكن المماثلة المخصصة لهذا الغرض)، وعلى هذا الأساس تكون هذه المادة قد نصت صراحة على منع أي إنزال أو إركاب في غير الأماكن التي حددها، لاسيما إن وقعت خلال البحر الإقليمي أثناء عملية المرور.

كما خصص المشرع الجزائري مجموعة من النصوص القانونية في القانون البحري، لمكافحة الهجرة السرية و غير الشرعية، أشارت إليها المواد من 857 إلى 859 الوارد في الفصل الخامس من الكتاب الثاني، حيث نصت هذه المواد على حالة وجود مسافر خفية على متن سفينة من الميناء أو في البحر، أين ينبغي لربان هذه السفينة تسليم هذا الراكب الخفي إلى السلطات المختصة في أول ميناء تتوقف فيه، مع تصريح يتضمن جميع المعلومات التي لديه والمتعلقة بالراكب الخفي، الذي تطبق عليه عقوبات جزائية وهو ما قضت به المادة 859 فقرة 2 بقولها (وعلاوة على ذلك تطبق على راكب خفي عقوبات جزائية تحددها أحكام هذا الأمر)²، كما تضمن قانون العقوبات الجزائري نصوصا قانونية تجرم فعل تهريب المهاجرين وذلك في الفصل الأول من الباب الثاني بعنوان "تهريب المهاجرين"، الذي يحتوي على 12 مادة (من المادة 303 مكرر 30 إلى 308 مكرر 41).

1- المرسوم تنفيذي رقم 02-01 مؤرخ في 22 شوال عام 1422 الموافق ل 6 يناير 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها، الجريدة الرسمية عدد 1 مؤرخة 22 شوال عام 1422 الموافق ل 06 يناير 2002

2- هذه العقوبات نصت عليها كل من المادة 544 و المادة 545 من القانون البحري الجزائري

الفرع الرابع: حق الدولة الساحلية في حماية البيئة البحرية

يعد موضوع البيئة البحرية وحمايتها من التلوث، من بين أكثر المواضيع التي حظيت باهتمام دولي متصاعد ومتزايد، لما لها من أهمية طبيعية واقتصادية وإستراتيجية¹، تعبر بشكل مباشر عن المصالح التنموية و الأمنية للدولة الساحلية، غير أنه وعلى الرغم من هذا الإهتمام فإنه لا يوجد تعريف متفق عليه لتحديد المقصود بتلوث البيئة البحرية، حيث وردت عدة تعريفات له، نذكر منها تعريف منظمة الأغذية و الزراعة (FAO) الوارد في وثائق مؤتمرها المنعقد في روما خلال شهر ديسمبر 1970، بأن (التلوث ينتج من إدخال الانسان في البيئة البحرية موادا يمكن أن تسبب نتائج مؤذية، كالأضرار بالثروات البيولوجية و الأخطار على الصحة الإنسانية، وعرقلة النشاطات البحرية بما فيها صيد الأسماك وإفساد مزايا البحر)². وعرفته لجنة القانون الدولي أثناء إعدادها استخدام المجاري المائية في الأغراض غير الملاحية بأنه (يعني أي تعديل مادي أو كيميائي أو بيولوجي في تركيب أو نوعية مياه شبكة مجاري مائية دولية عن طريق مواد أو أنواع أو طاقة يدخلها الانسان بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، مما يسبب إضرارا بصحة البشر أو بسلامتهم أو برفاهيتهم)³، كما عرفته اتفاقية حماية البيئة البحرية و المنطقة الساحلية

1- فمن الناحية الطبيعية تظهر أهمية حماية البيئة البحرية كون الماء هو العنصر الأساسي في تكوين كافة الكائنات الحية، مما يجعله لا غنى عنه لاستمرار المياه على الأرض، كما للبيئة البحرية دور في تحقيق التوازن المناخي لما تنسم به البحار من ارتفاع حرارتها، أما من الناحية الإقتصادية فتكمن أهمية البيئة البحرية باعتبارها مصدرا للغذاء و الثروات المعدنية، وممرا حيويا للمواصلات، بينما تظهر أهمية البيئة البحرية من الناحية الإستراتيجية كنتيجة مباشرة للتطورات الهائلة في مجال التقنية و الإستراتيجية العسكرية، حيث تميل الدول إلى تأمين حدودها البحرية و المحافظة على مصالحها الإقتصادية. للمزيد حول هذا الموضوع أنظر المركز الوطني للمعلومات، التقرير الثاني للوضع البيئي في اليمن

لسنة 2001، ص 58-60، www.yemen-nic.info/contents/goog/11.pdf

2- صليحة علي صداقة، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط، منشورات جامعة قار يونس، الطبعة الأولى، ليبيا، 1996، ص 43

3- محمد سعيد عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية و الطرق القانونية لحمايتها وفقا لقانون دولة الإمارات العربية المتحدة، دراسة مقارنة مع القانون المصري وبعض القوانين العربية، دار الجامعة الجديدة، الطبعة الأولى، مصر، 2008،

للبحر المتوسط لسنة 1976، في المادة الثانية فقرة 1 بنصها على أنه (يعني التلوث قيام الإنسان بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال مواد أو طاقة في البيئة البحرية، بما في ذلك في مصاب الأنهار، ينتج عنها أو يحتمل أن ينتج عنها آثار ضارة تلحق بالمواد الحية و الحياة البحرية، وأخطار على الصحة البشرية و تعوق الأنشطة البحرية، بما في ذلك صيد الأسماك و الإستعمالات المشروعة للبحر وتضر بنوعية استخدام مياه البحر وخفض الإستمتاع بها)، وعرفته اتفاقية 1982 في البند الرابع من الفقرة الأولى من المادة الأولى بقولها (يعني تلوث البيئة البحرية ادخال الانسان في البيئة البحرية، بما في ذلك مصاب الأنهار، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، مواد أو طاقة تنجم عنها أو يحتمل أن تنجم عنها آثار مؤذية، مثل الإضرار بالموارد الحية و الحياة البحرية، وتعرض الصحة البشرية للأخطار، وإعاقة الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك و غيره من أوجه الإستخدام المشروعة للبحار، و الخط من نوعية قابلية مياه البحر للإستعمال).

ومن خلال هذه التعاريف السابقة، يتضح أنها جميعها ترجع التلوث لإرادة الإنسان المباشرة أو غير المباشرة، دون الأخذ بعين الإعتبار بأنه قد تكون لإرادة غير الإنسان مساهمة في تلوث البيئة البحرية¹، مع ملاحظة أنه لا يشترط أن تكون الآثار الضارة قد وقعت بالفعل، بل يكفي أن يكون هناك احتمال بأن الفعل المتسبب بالتلوث يمكن أن يؤدي إلى إحداث هذا الضرر مستقبلاً.

وعلى العموم فإنه و على الرغم من الإهتمام المتزايد الذي حظي به موضوع حماية البيئة البحرية للدولة الساحلية، فإن هذا الأخير لم يكن واضحاً في اتفاقية جنيف لسنة 1958، حيث لم تتضمن

1- ذلك أن الطبيعة قد تتدخل في إحداث التغيير عن طريق البراكين و الزلازل و الفيضانات، ولكن رغم ما تحمله هذه الظواهر من تحديد للتوازن البيئي، فإنه لا يمكن أن تكون محلاً للتنظيم القانوني لحماية البيئة البحرية، إذ يقتصر هذا التنظيم على التغيير الإرادي للبيئة، ويقصد به فعل الإنسان سواء كان هذا الفعل مؤدياً للتغيير بطريقة مباشرة أو غير مباشرة. للمزيد راجع محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 111

هذه الأخيرة أية نص قانوني يشير إلى هذا الموضوع، إذ لم تجعل منه شرطا من شروط براءة المرور التي أوردتها المادة 14 من اتفاقية 1958. وأمام هذا الوضع ركزت معظم الدول على تشريعاتها الداخلية كوسيلة صارمة لحماية بيئتها البحرية، ومن بين تلك التشريعات نذكر القانون الهولندي ل 13 نوفمبر 1969 الذي يعتبر المساس بالبيئة البحرية جريمة لا تقل عقوبة الحبس فيها عن السنة، وعلى نحو مماثل ذهبت اللوائح البرازيلية الصادرة في 17 نوفمبر 1967، وكذلك اللوائح الفيدرالية الأمريكية لسنة 1970، وقرار مجلس وزراء الاتحاد السوفياتي ل 14 فبراير 1974، والمرسوم التشريعي البرتغالي رقم 619 و 43 الصادر بتاريخ 28 سبتمبر 1965، والقانون المصري رقم 230 لسنة 1960، والقانون الكويتي رقم 12 لسنة 1964، والقانون الفرنسي رقم 164-1371 المؤرخ في 26 ديسمبر 1964 و المتعلق بحماية المياه الإقليمية من التلوث بالموارد البترولية¹.

واستمرت الجهود الرامية لمكافحة تلوث البيئة البحرية، خلال هذه المرحلة ولم تقتصر على التشريعات الوطنية، بل امتدت لأبد من ذلك، حيث أبرمت العديد من الإتفاقيات الدولية و الإقليمية من بينها اتفاقية لندن لسنة 1954 و المتعلقة بمنع تلوث البحر بالزيت، التي حظرت إلقاء زيت البترول أو أي خليط من تتجاوز نسبته 100 مليون، في المناطق القريبة من الشواطئ حتى مسافة 100 ميل بحري². وكذا اتفاقية لندن لسنة 1972 بشأن منع التلوث البحري بإغراق النفايات و المواد الأخرى، حيث أقرت واجب الدول الأطراف في اتخاذ كافة الإجراءات و التدابير الممكنة لمنع تلوث البيئة البحرية الناجم من السفن أو الطائرات أو الأرصفة البحرية أو من أي أجهزة متحركة في البحار، بواسطة

1- وهي كلها تشريعات تضمنت حظر المساس بالبيئة البحرية للبحر الإقليمي، ونصت على عقوبات متفاوتة على مخالفتها. للمزيد أنظر بن قري سفيان، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية في ظل التشريع الجزائري، مذكرة لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء، 2004-2005، الجزائر، ص 17

2- مصطفى معوض عبد التواب، جرائم التلوث من الناحيتين القانونية و الفنية، منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر، 1986، ص 426

إغراق النفايات أو أية مواد ضارة أخرى يمكن أن تعرض الصحة الإنسانية للخطر أو تضر بالشروات البيولوجية أو بالحيوانات و النباتات البحرية أو تضر بالأغراض الترفيهية للبيئة، وهو نفس الهدف الذي سعت إلى تحقيقه اتفاقية أوسلو لسنة 1972 لمنع التلوث البحري بالإغراق¹. إضافة إلى اتفاقية الكويت لسنة 1978 للتعاون في حماية الخليج العربي من التلوث، واتفاقية المحافظة على بيئة الأحمر وخليج عدن لسنة 1982، والتي نصت على ضرورة اتخاذ جميع التدابير المناسبة سواء بصفة انفرادية أو جماعية، لمنع وتقليل التلوث في البحر الناجم عن إلقاء الفضلات، وغيرها من المواد من السفن و الطائرات².

وإلى جانب الإتفاقيات الدولية السابق الإشارة إليها، يمكن أن نشير إلى مجموعة من الإتفاقيات و التي استهدفت بدورها حماية البيئة البحرية من أخطار التلوث، أهمها اتفاقية برشلونة لحماية بيئة البحر المتوسط لسنة 1976 و التي ألحق بها بروتوكول خاص بمنع التلوث الناجم عن الإغراق من السفن و الطائرات، وبروتوكول خاص بمنع التلوث الناجم عن البترول و المواد الأخرى، وقد ألزمت الإتفاقية الدول باتخاذ كافة التدابير المناسبة سواء منفردة أو مشتركة، لوقاية منطقة البحر المتوسط من كافة أنواع تلوث البيئة البحرية الناجمة عن الإغراق أو التفريغ من السفن و الطائرات، أو نتيجة عمليات الإستكشاف و الإستغلال لموارد قاع البحر و باطن تربيته، أو من الأنهار أو المنشآت الساحلية، أو من أية مصادر على أقاليم الدول الأطراف.

إلا أن تزايد أعداد الكوارث البحرية من جهة، و قصور الاتفاقيات الدولية من جهة أخرى، كان دافعا قويا وراء اهتمام المجتمع الدولي و إدراكه بخطورة التلوث البيئي البحري، خلال المؤتمر الثالث لقانون

1- عبد الواحد محمد الفار، الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها من أخطار التلوث، دراسة قانونية في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، دار النهضة العربية، مصر، 1985، ص 42

2- أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية و الإتفاقيات الإقليمية و المعاهدات الدولية، منشأة المعارف الإسكندرية، مصر، 1998، ص 94

البحار الذي أخذ بعين الإعتبار الإتفاقيات الدولية المبرمة في هذا المجال ،في حين تطلب فيما يبرم من الإتفاقيات الخاصة بحماية البيئة البحرية بعد ذلك ،أن تتماشى مع المبادئ و الأهداف العامة للإتفاقية العامة للأمم المتحدة لسنة 1982. وقد جاء أفراد الإتفاقية للجزء 12 و الذي يضم 45 مادة لتنظيم حماية البيئة البحرية من التلوث و السيطرة عليه حال وقوعه وتأسيس المسؤولية عنه ،تعبيرا عن اهتمام المؤتمر الثالث لقانون البحار بموضوع البيئة البحرية وذلك بالنسبة لجميع مصادره ،سواء كانت مصادر برية أو ناجمة عن المنشآت و الأجهزة المستدامة في استكشاف أو استغلال المواد الطبيعية لقاع البحر وباطن أرضها ؛أو الناجم من الإغراق أو من السفن ؛أو كان من الجو أو خلاله.

1- التلوث من مصادر من البر:

يجد هذا المصدر أساسه في البند (أ) من الفقرة الثالثة من المادة 195 من اتفاقية 1982 ،حيث تنص على أنه (تتناول التدابير المتخذة عملا بهذا الجزء جميع مصادر تلوث البيئة البحرية و تشمل هذه التدابير فيما تشمل ،التدابير التي يراد بها الإقلال إلى أبعد مدى ممكن من:

(أ)إطلاق المواد السامة أو الضارة أو المؤذية ،و لاسيما منها المواد الصامدة من مصادر من البر...).

وكذا المادة 207 التي تنص في فقرتها الأولى على أن (تعتمد الدول قوانين و أنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية من مصادر في البر ،بما في ذلك الأنهار ومصاها وخطوط الأنابيب ومخارج التصريف ،وخفض ذلك التطور و السيطرة عليه ،مع مراعاة ما اتفق عليه دوليا من قواعد ومعايير ومن ممارسات و إجراءات موصى بها).

ومن ثم يشمل التلوث الصادر من البر، التلوث بالصرف الصحي و المياه القذرة التي تتكون من مجموع المياه المستعملة في المنازل و المطابخ و الحمامات ،وكذلك فضلات دورات المياه ،ومياه الأمطار ،والمياه

المستخدمة في غسل الطرقات و المساحات و السيارات و الآليات ، و بالإضافة إلى هذه المخالفات العضوية نجد مخلفات غير عضوية تنتج عن صهر المعادن و الأسلاك المعدنية و المنتجات الكيماوية كالأصباغ و الدهون و غيرها¹، كما يشمل التلوث الصادر من البر المخلفات الصناعية، التي تكمن خطورتها في نوع المادة المصنعة كالصناعات الكيماوية و المنظفات و صناعة المبيدات إلى الصناعات الغذائية، والتي يترتب عليها أضرار لا حصر لها عند وصولها لمياه البحر².

ومن هنا تظهر خطورة المصادر البرية كعامل أساسي لتلوث البيئة البحرية، وهو الأمر الذي أكده برنامج الأمم المتحدة للبيئة سنة 2000 من أن أكثر من 80 % من تلوث البحار المتوسطة، سببه برنامج الفضلات و المجاري القادمة من الأراضي المجاورة³.

2- التلوث الناجم عن أوجه النشاط المتعلقة بقاع البحر :

تعد الأنشطة المختلفة التي تقوم بها الدول للكشف عن قيعان البحار و استغلال مواردها، من أكثر الأسباب المؤدية إلى تلوث البيئة البحرية، خاصة بعد أن اتجهت أغلب الدول الساحلية للتنقيب و البحث عن البترول و الغاز الطبيعي، لاستكشاف مستودعات ومخازن الطاقة، لمواجهة الطلب المتزايد

1- وفي هذا الصدد يمكن أن نشير إلى تقرير وزارة البيئة وتهيئة الإقليم الجزائرية لسنة 2004 حول مستقبل البيئة، الذي قدر خلال سنة 2004 حوالي 220 مليون م³ من المياه القذرة الناتجة عن الصرف الصحي و الصناعي بالجزائر، أغلبها تشق طريقها نحو مياه البحر. للمزيد حول هذا الموضوع أنظر كريمة بورحلي، التلوث البحري و تأثيره على البحارة (دراسة ميدانية بميناء الصيد بوديس جيجل)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع، تخصص بيئة، كلية العلوم الإنسانية و العلوم الاجتماعية، قسم علم اجتماع، جامعة منتوري قسنطينة، 2009-2010، الجزائر، ص 72

2- و للإشارة هنا فإن النفايات الصناعية في الجزائر تخلف سنويا أكثر من 220 مليون م³ من المياه المستعملة و التي تؤدي بدورها إلى تكون نحو 55 ألف طن من الطيب البيولوجي على الأوكسجين، و 134 ألف طن من المواد العالقة و 8 ألف طن من المواد الأوتوية، أغلبها تصل إلى البحر عن طريق المياه الجوفية أو السدود. للمزيد أنظر بالي حمزة، موساوي عمر، المؤتمر العلمي الدولي حول التنمية المستدامة و الكفاءات الإستخدامية للموارد المتاحة أيام 07 و 08 أبريل 2008، مداخلة بعنوان إدماج البعد البيئي في السياسة الصناعية في الجزائر لتحقيق التنمية المستدامة، بكلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة فرحات عباس، سطيف، الجزائر، ص 6

3- برنامج الأمم المتحدة للبيئة للمحافظة على التنوع البيولوجي بالإقليم المتوسطي Sapbio، 2000، ص 36

و الحاجة الماسة للنفط الذي يشكل المصدر الإقتصادي و الرئيسي للطاقة¹. إضافة إلى الحوادث الكثيرة التي وقعت في العالم ،من ضمنها حادثة كانتاربال بولاية كاليفورنيا في الولايات المتحدة الأمريكية ،حيث تسربت إلى البحر 10 آلاف طن من النفط و تلوثت مياه البحر حيث أصبحت مستنقعا مساحته 18000 كم ،إضافة إلى حادثة إيكوفسك في بحر الشمال التي أدت إلى انتشارها آلاف طن من النفط طيلة 11 يوما ،و تسربت كميات كبيرة منه أثناء التنقيب عن النفط سنة 1968².

على أن الأنشطة الخاصة بقاع البحر ،لا تقف عند مجرد التنقيب و البحث عن البترول ومشتقاته ،بل يمتد هذا النشاط ليشمل العديد من أوجه الإستغلال الأخرى ،مثل إنشاء المحطات البحرية لخدمة سفن النقل العملاقة التي تحمل المواد البترولية أو الكيماوية ،أو غيرها من المواد الخطرة ،وكذا إقامة مستودعات التخزين ،ومد خطوط أنابيب الزيت و الغاز الطبيعي السائل ،واستخدام حركة المد و الجزر و التيارات و الميل الانحداري في توليد الطاقة الكهربائية ،و وضع و تثبيت الجزر الصناعية و المنشآت و الهياكل الطافية ،واستخراج المعدات كالرصاص و القصدير وغيرها من الأنشطة التي تعد مظهرا من مظاهر التقدم التكنولوجي³. ونظرا لأن هذه الأنشطة تدخل في نطاق الحقوق السيادية التي تتمتع بها الدول الساحلية لاستغلال مواردها الطبيعية ،وبسبب الحوادث التي قد تنجم عن هذه الأنشطة و التي تتسبب في تسرب النفط بكميات كبيرة إلى مياه البحر ،فقد ربطت اتفاقية 1982 بين حق الإستغلال المعترف به للدول و الإلتزام بحماية البيئة البحرية و المحافظة عليها ،حيث نصت المادة 193 على أن (للدول حق سيادي

1- وقد بلغ عدد الدول التي تقوم باستكشاف و استغلال البترول والغاز الطبيعي بقاع البحر ،إلى أكثر من 25 دولة يمتد نشاطها ابتداء من بحر الشمال إلى سواحل الهند الغربية و ساحل البرازيل وجنوب الصين و القطب الشمالي ،ويقدر الانتاج العالمي من البترول الناتج من مناطق قاع البحر بما يوازي 40 % من الناتج السنوي العالمي ،ومن المتوقع أن تزداد نسبة الإنتاج من هذا المصدر لتصبح أكثر من نصف الناتج الكلي العالمي قبل نهاية هذا القرن .للمزيد حول هذا الموضوع أنظر عبد الواحد محمد الفار ،المرجع السابق ،ص 36

2- جابر ابراهيم الرواي ،تلوث البحار و المسؤولية المترتبة عليه في ظل قانون البحار ،قانون البحار الجديد و المصالح العربية ،دراسة لمجموعة من الباحثين ،1989 ،تونس ،ص 321

3- صليحة علي صداقة ،المرجع السابق ،ص 90

في استغلال مواردها الطبيعية عملا بسياستها البيئية، ووفقا لالتزاماتها بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها).

3- التلوث عن طريق الإغراق:

لقد تناولت المادة 210 من اتفاقية 1982 موضوع التلوث الناجم عن طريق الإغراق و نصت الفقرة الأولى منها على أنه (تعتمد الدول قوانين و أنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية عن طريق الإغراق و خفضه والسيطرة عليه)، وعرفت المادة الأولى فقرة 5 بند (أ) المقصود بالإغراق على أنه (أي تصريف متعمد في البحر لفضلات أو المواد الأخرى من السفن؛ أو الطائرات؛ أو الأرصفة؛ أو غير ذلك من التركيبات الصناعية، و أي اغراق متعمد في البحر للسفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غير ذلك من التركيبات الصناعية، و أي إغراق متعمد في البحر للسفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غير ذلك من التركيبات الإصطناعية).

وباعتبار أن المواد التي يجري التخلص منها هي عادة مواد سامة أو مؤذية أو ضارة، فضلا عن أن الفعل ذاته يتم في شكل عمدي أي بعد إعداد مسبق، لا شك أن الإغراق يعتبر من أهم مصادر تلوث البيئة البحرية و أشدها خطورة، خاصة بعد أن أصبحت النفايات الذرية تمثل نسبة عالية من المواد التي يجري التخلص منها عن طريق الاغراق، تلك النفايات التي أثبتت الدراسات العلمية أنها تؤثر على الخواص الطبيعية للمياه البحرية، مما يؤثر بالتالي على الأحياء المائية و يقضي عليها بالتدرج¹. وفي سبيل ذلك نصت الفقرة الخامسة من المادة 210 السالفة الذكر، على أن لا يتم الإغراق داخل البحر الإقليمي بدون موافقة صريحة و مسبقه من الدولة الساحلية، التي لها الحق في الإذن بهذا الإغراق و تنظيمه و مراقبته، بعد التشاور الواجب مع الدول الأخرى، التي قد تتأثر به تأثيرا ضارا بسبب موقعها الجغرافي.

1- عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص 40

4-التلوث من السفن :

يمكن تعريف التلوث الناجم من السفن استنادا لنص المادة 2 فقرة 6 من اتفاقية لندن لمنع التلوث من السفن لسنة 1973 بأنه (أي حدث يتضمن إفراغ حال أو محتمل لمادة ضارة في البحر أو أي تدفقات لمثل هذه المادة)، بينما إشارة الفقرة الثانية منها إلى مفهوم المادة الضارة بأنها (أي مادة يمكن أن يسفر إدخالها إلى البحر تعريض صحة الإنسان للخطر، أو الإضرار بالمواد الحية و الحياة البحرية)، وعرفت الفقرة الثالثة من المادة ذاتها الإفراغ بأنه (أي إفلات أو طرح أو تدفق أو تسرب أو ضخ أو قذف أو انسكاب لمادة ضارة في البحر)¹.

وعلى هذا الأساس يحدث التلوث من السفن في عدة صور أهمها أعمال النقل البحري، وما يترتب على ذلك من أضرار تلحق بالبيئة البحرية من جراء الإلقاء العمدي و غير العمدي لمواد ملوثة، حيث تقوم السفن بعملية تنظيف خزاناتها من بقايا حمولتها متجاهلة بذلك التجهيزات المتواجدة في الموانئ المعدة للقيام بعمليات التنظيف، فالجزائر مثلا يوجد بها مرفئين مجهزين بمنشآت استقبال مياه الصبورة، وهما مرفأ بوجي بطاقة استيعاب تقدر ب 12.9 مليون طن و مرفأ أرزو بطاقة استيعاب تقدر ب 20.9 مليون طن. وتحتل ناقلات البترول داخل الإطار العام لتلوث مياه البحر من السفن الجانب الأكبر، بسبب حوادث اصطدام أو غرق ناقلات النفط مما يتسبب في أضرار كبيرة نتيجة لتسرب النفط، حيث تم تسجيل حوالي 2766 حالة حادث اصطدام وغرق ناقلات نفط في الفترة ما بين 1961 و 1972². مثل حادثة انفجار ناقلة النفط الفرنسية Betelegense في 8 يناير 1979

1- راجع الفقرة 2 و 3 و 6 من المادة 2 من اتفاقية منع التلوث من السفن المبرمة في 2 نوفمبر 1973 بلندن، الملحق بروتوكول 1978 و 1997

2- Bertrand R. Alain, Transport maritime et pollution accidentelle par le pétrole, faite et chiffres (1951-1999), Edition Technip , France,2000, p 99

و غرقها بالقرب من ميناء الشحن في خليج Bantry Bay أثناء عملية تفريغ حمولتها من البترول¹. و حادث ناقلة البترول الليبيرية الشهيرة Torey Canyon في 18 مارس 1967 قرب السواحل الإنجليزية، والذي أدى إلى وقوع أضرار جسيمة بها، إثر تسرب البترول من أحواضها إلى البحر²، إضافة إلى أحد أكبر الحوادث البحرية جساممة وخطورة في التاريخ الحديث، والتي وقعت في المياه الأمريكية في مارس 1989، وتسبب في ضرر جسيم لسواحل الولايات المتحدة الأمريكية، والبيئة البحرية فيها³.

وعلى العموم و إن كان يبدو أن الإتفاقية قد حصرت مصادر تلوث البيئة البحرية، إلا أن الواقع يدل على أنه لا يمكن حصر تلك المصادر حصرا شاملا وجامعا، ذلك أنه كلما ازداد التقدم العلمي و التكنولوجيا، كلما ازدادت احتمالات التلوث من مصادر جديدة، وقد أكدت الإتفاقية على هذا المعنى صراحة في المادة 194 فقرة 1 حيث نصت على أن (تتخذ الدول فرادى أو جماعات حسب الإقتضاء كافة التدابير اللازمة و المتماشية مع هذه الإتفاقية لمنع تلوث البيئة البحرية، أيا كان مصدر...)، وهذا يعني على سبيل المثال أن مكافحة التلوث الناشئ عن استخدام الطاقة النووية، يدخل في نطاق الإلتزام رغم عدم ورود النص عليه صراحة في الإتفاقية. وفي هذا الإطار و لغرض حماية البيئة البحرية من التلوث، فقد وضعت اتفاقية 1982، أحكاما عامة تلتزم بها الدول الأطراف، حيث نصت على أن تتخذ الدول منفردة أو مشتركة حسب الإقتضاء، جميع ما يلزم من التدابير المتماشية مع هذه الإتفاقية لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه و السيطرة عليه أيا كان مصدره، مستخدمة لهذا الغرض أفضل الوسائل العلمية المتاحة لها و المتفقة مع قدراتها.

1- بديرية العوضي، تعليق على حكم بشأن تلويث البحار بالزيت و ضرورة التخلي عن الإهمال كأساس لتحديد المسؤولية في قضايا التلوث، مجلة الحقوق و الشريعة، السنة 3، العدد الأول، ربيع الآخر 1399 هـ، الموافق لشهر مارس 1979، مصر، ص 193

2- Queneudec Jean-Pierre, Les incidences de l'affaire du torrey canyon sur le droit de la mer, annuaire Français de droit international, 1968, p 701

3- محمد السيد الفقي، المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمخروقات، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، لبنان، 2002، ص 15

كما تتخذ الدول لذات الغرض جميع ما يلزم من التدابير، لكي لا تؤدي الأنشطة التي تجري في بحرهما الإقليمي، إلى إلحاق ضرر بدول أخرى عن طريق التلوث، وأن لا ينتشر التلوث عن تلك الأنشطة خارج المناطق التي تمارس فيها حقوقا سيادية وفقا لاتفاقية 1982¹، كما ألزمت الدول بالإعلام عن حالات تلوث البيئة البحرية، خاصة الدول التي ترى أنها معرضة للتأثر بذلك الضرر، وكذلك المنظمات الدولية المتخصصة².

كما ألزمت الاتفاقية الدول باعتماد قوانين و أنظمة لمنع وخفض تلوث البيئة البحرية و السيطرة عليه، و تطلبت أن تكون هذه القوانين و الأنظمة أكثر فاعلية من القواعد و الأنظمة التي تضعها السلطة الدولية لقاع البحار، و في هذا الإطار أصدرت غالبية الدول تشريعات، كوسيلة لحماية بيئتها البحرية³، من ضمنها الجزائر التي أقرت مجموعة من النصوص القانوني ذات الصلة، منها القانون البحري الجزائري الصادر بموجب الأمر رقم 76-80 المعدل و المتمم بموجب القانون رقم 98-05، والذي تضمن نصوصه القانونية عدة أحكام خاصة بالتلوث البحري، تعززت بجملة من الإجراءات الصارمة، وصلت إلى حد عقوبة الإعدام في حالة إلقاء ربان السفينة عمدا لنفايات مشعة في المياه الوطنية، بغض النظر عن جنسيته أو جنسية السفينة⁴. و إضافة إلى ذلك أصدرت الجزائر القانون رقم 83-03 المؤرخ في 5 فيفري 1983 و الذي خصص الفصل الثالث من الباب الثالث منه

1- راجع الفقرة 1 و 2 من المادة 4 من اتفاقية 1982

2- ومن بين تلك المنظمات الدولية المتخصصة، منظمة الصليب الأخضر التي أنشأت بجنيف سنة 1993 لتعمل بالتعاون مع الأمم المتحدة على حماية البيئة البحرية الدولي، للمزيد أنظر عباس إبراهيم دشتي، الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط، رسالة ماجستير في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2010، ص 86؛ راجع كذلك المادة 198 من اتفاقية 1982

3- مثل القانون الأردني رقم 52 لسنة 2006 المنشور بالجريدة الرسمية رقم 4787 في 16 سبتمبر 2006، والقانون اليمني رقم 11 لسنة 1993، المتعلق بحماية البيئة البحرية من التلوث المنشور في الجريدة الرسمية اليمنية عدد 8/8 لسنة 1993، و القانون اللبناني رقم 444 المؤرخ في 29 جويلية 2004، المنشور في الجريدة الرسمية اللبنانية رقم 44 بتاريخ 8 أوت 2004

4- المادة 500 من القانون البحري الجزائري

لهذا الموضوع ، و نظم منع كل عمليات صب أو غم أو حرق في البحر لمختلف المواد بموجب المادة 48 منه ،ونظم الترخيص بذلك في المواد 49 و 51 و 52.

إلا أنه و على رغم هذه التدابير التي اتخذتها الجزائر بشأن حماية البيئة البحرية،فقد أظهر الإحصائيات المقدمة من قبل السلطات المختصة الجزائرية ،أن نسبة وعدد الحوادث على المياه الإقليمية الجزائرية في تزايد ،إذ بلغ عددها 4 حوادث في الفترة بين 1986 و 1989 ،وارتفع إلى 8 حوادث بين 1995 و 1998 ،و 7 حوادث خلال سنتي 2002 و 2003 وحدها¹.

كما ألزمت اتفاقية 1982 بموجب 197 الدول الأطراف بالتعاون الدولي ،من أجل وضع وصياغة قواعد ومعايير دولية لحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها ،تتماشى واتفاقية 1982 ،واستنادا إلى ذلك أبرمت العديد من الإتفاقيات الاقليمية و الدولية ،نذكر منها ميثاق المغرب العربي حول حماية البيئة البحرية و التنمية المستدامة ،المبرمة بنواكشوط في 11 نوفمبر 1992 ،والذي خصص الجزء الخامس منه لحماية البيئة البحرية ،حيث نص على ضرورة اتخاذ عدة تدابير من طرف دول المغرب العربي لمكافحة التلوث البحري وخفضه و السيطرة عليه ،وكذا المحافظة على الموارد البحرية ،وذلك بإصدار نصوص تشريعية و تعزيز التعاون و التنسيق بين دول المغرب العربي لتحقيق هذه الغاية. كما أبرمت لذات الغرض كل من اتفاقية Rio de Janeiro ،واتفاقية نيويورك المبرمة في 9 ماي 1992².

وعلى العموم ومن أجل ضمان عدم انتهاك قوانين الدولة الساحلية أو نظمها المعتمدة وفقا لهذه الإتفاقية ،من أجل منع التلوث البحري و خفضه و السيطرة عليه ،فقد أجازت المادة 220 منها للدولة الساحلية عندما تكون السفينة موجودة طوعا داخل موانئها ،أو في إحدى محطاتها النهائية القريبة

1- لخضر زاره ،الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي ،المرجع السابق ،ص 631

2- وعلي جمال ،الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث ،رسالة دكتوراه في القانون الخاص ،كلية الحقوق و العلوم السياسية ،جامعة أبو بكر بلقايد ،2009-2010 ،الجزائر ،ص 135

من الشاطئ ،أن تقيم الدعوى عندما يكون هذا الإنتهاك قد وقع داخل البحر الإقليمي ، كما يجوز لها أن تقوم بتفتيش السفينة ، وأن تقيم وفقا لقوانينها دعوى تشمل احتجاز السفينة.

غير أنه و بالرغم من اختصاص الدولة الساحلية بمحاكمة السفينة المخالفة لقوانينها الخاصة بمنع التلوث البحري وفقا لقوانينها الداخلية ، إلا أنه لا يجوز أن تفرض على السفينة المخالفة إلا العقوبات النقدية فقط ، إلا في حالة فعل تلويث متعمد وخطير داخل البحر الإقليمي . كما لا تمارس الدولة الساحلية هذه الاختصاصات في حالة ما إذا قامت دولة العلم ، باتخاذ مثل تلك الإجراءات ضد السفينة المخالفة التابعة لها ، خلال 6 أشهر من تاريخ إقامة الدعوى للمرة الأولى ، إلا إذا تعلقت هذه الدعوى بقضية ضرر جسيم لحق بالدول الساحلية¹.

ومن خلال مضمون هذا المبحث نكون قد خلصنا إلى مظاهر سيادة الدولة الساحلية على بجرها الإقليمي ، التي أقرتها اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 ، غير أنه وبغرض قيام الدولة الساحلية بحماية مصالحها فيما يتجاوز بجرها الاقليمي ، خاصة فيما يتعلق بسلامة السفن وما يتصل بهذا الأمر من مسائل جمركية و مالية و صحية ، نشأت المنطقة المتاخمة التي ستكون موضوع دراستنا في المبحث الموالي.

1- المادة 228 فقرة 1 و المادة 230 فقرة 2 من اتفاقية 1982

المبحث 2: الولاية القانونية للدولة الساحلية على المنطقة المتاخمة

إن المنطقة المتاخمة تعني التسليم للدولة الساحلية، بممارسة بعض الإختصاصات و الصلاحيات على جزء من البحر يتاخم أو يلي بحرها الإقليمي، لمنع و معاقبة الخروج على نظمها الجمركية و المالية و الصحية و المتعلقة بالهجرة، داخل إقليمها أو مياهها الداخلية أو بحرها الإقليمي.

وعلى هذا الأساس يستدعي الحديث عن مظاهر سيادة الدولة في المنطقة المتاخمة، وتحديد مدى السلطات و الولاية القانونية التي تتمتع بها الدولة الساحلية عليها، التطرق إلى اختصاصات الدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة (المطلب الأول)، ثم النظام القانوني و وضعية السفن الأجنبية في المنطقة المتاخمة (المطلب الثاني).

المطلب الأول: إختصاصات الدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة

لم تكن المنطقة المتاخمة وليدة نص قانوني معين أو اتفاقية معين، وإنما نشأت كنتيجة لمجموعة من المواقف و المناقشات على مستوى كل من العرف و الفقه الدولي، لغرض حماية المصالح الخاصة للدولة الساحلية.

وعليه سنخصص لهذا الموضوع ثلاثة فروع، نتعرض فيها إلى الطبيعة القانونية للمنطقة المتاخمة، ونطاقها وتعداد الإختصاصات و المصالح التي يراد حمايتها عن طريق الأخذ بالمنطقة المتاخمة.

الفرع الأول: نشأة و نطاق المنطقة المتاخمة

من أجل تحديد مدى السلطات و الحقوق التي تتمتع بها الدولة الساحلية في منطقتها المتاخمة، ووجب التطرق إلى التطور التاريخي لفكرة المنطقة المتاخمة، ثم اتساع المنطقة المتاخمة وفقاً لاتفاقية جنيف لسنة 1958 حول البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة و اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، و ما يثيره هذا الأخير من إشكالات تتعلق أساساً برسم حدود المنطقة المتاخمة بين الدول المتقابلة و المتجاورة، وذلك على النحو التالي.

أولاً: نشأة و تطور فكرة المنطقة المتاخمة

إن فكرة المنطقة المتاخمة و التي تعني التسليم للدولة الساحلية بممارسة بعض السلطات على جزء من البحر يتاخم بجزرها الإقليمي، ليست جديدة، لذا فإن البعض يري أن فكرة المنطقة المتاخمة قد جاءت للتوفيق بين المعيارين اللذين قام (بنكر شوك) و (جاليانى)، بوضعهما سنة 1703 لتحديد مسافة البحر الإقليمي بالمدى الذي تصل إليه قذيفة المدفع المنصوب على سواحل الدولة و 3 أميال بحرية، حيث بدأ التعارض بين المعيارين السابقين في حالة تجاوز هذا المدى فظهرت فكرة المنطقة المتاخمة التي تمتد بعد نهاية 3 أميال، أي بعد انتهاء مسافة البحر الإقليمي، لتمارس الدولة الساحلية عليها بعض حقوق الرقابة الضرورية لحماية مصالحها الجمركية و المالية و الصحية¹.

واستمر الوضع القانوني للمنطقة المتاخمة على ما هو عليه خلال هذه الفترة، حتى القرن 18 أين أصدرت بريطانيا سلسلة من القوانين سنة 1718 و 1736 و 1764 أطلق عليها

1- اسكندري أحمد، المرجع السابق، ص 96

قوانين الذئاب البحرية¹، ومقتضى هذه القوانين تأكد حق السلطات البريطانية في فرض الرقابة أو إنزال العقاب على السفن الوطنية و الأجنبية، التي تتصرف بطريقة مشبوهة لإفراغ أو شحن بضائع مهربة، على مسافة تتجاوز نطاق البحر الإقليمي البريطاني، وهكذا أقامت بريطانيا منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي بإرادتها المنفردة طبقا لقوانين الذئاب البحرية.

هذا التوجه البريطاني سرعان ما انتقل إلى غيرها من الدول، من بينها الولايات المتحدة الأمريكية التي أصدرت سنة 1922 القانون المعروف بـ **Tarrif Act**، والذي أعطى للسلطات الأمريكية الحق في فرض رقابة جمركية على السفن الأجنبية، التي توجد ما بين مسافة ثلاثة أميال بحرية التي ينتهي عندها نطاق البحر الإقليمي و 12 ميل بحري، و توقيع الجزاءات المختلفة عليها لمواجهة و مكافحة تهريب المشروبات الكحولية.

غير أن تحديد الدول للمنطقة المتاخمة بإرادتها المنفردة بموجب ما تصدره من قوانين أبرز العديد من الخلافات و الصراعات، خاصة بين بريطانيا و الولايات المتحدة الأمريكية، وهو ما دفعهما إلى إبرام معاهدات المشروبات الكحولية في 23 يناير 1924، تبعها معاهدات أخرى مع بعض الدول الأوروبية التي أسست حق التتبع و المطاردة و القبض على السفن خارج حدود البحر الإقليمي².

وقد سلكت الدول الأوروبية نفس النهج الذي اتبعته نظيرتها الأمريكية حيث أنشئت فرنسا منطقة رقابة جمركية، تمتد إلى غاية 20 كيلومتر بموجب القانون الجمركي الفرنسي

1- Bedjaoui Mohammed, Droit international, Bilan et perspectives, tome 2, Édition A.pedone, France, 1991, p 920

2- وليد بيطار، المرجع السابق، ص 342 و 343

الصادر في سنة 1926، الذي منح الحق لرجال الجمارك الفرنسيين بتفتيش السفن الأجنبية قبل دخولها للبحر الإقليمي الفرنسي، بغرض حماية مصالحها الإقتصادية و الأمنية.

هذا الموقف الفرنسي شجع الدول الأخرى المطلة على البحر المتوسط كسوريا ولبنان، التي أنشئت منطقة جمركية متاخمة لبحرها الإقليمي، على امتداد 20 كيلومتر، وكذلك فعلت إسبانيا و إيطاليا و يوغوسلافيا، حيث مدت هذه الدول منطقتها الجمركية إلى مسافة 12 ميل بحري، بينما حددت تركيا مسافة 4 أميال بحرية، كأقصى اتساع لمنطقتها الجمركية¹.

وعلى ضوء هذه الأحداث و مواقف الدول المتسارعة، انعقد مؤتمر ستوكهولم في 28 أوت 1928، وظهر فيه اهتمام الدول بفكرة انشاء منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي جليا، حيث عبرت الدول المشاركة عن رغبتها الكبيرة في انشاء منطقة بحرية تلي البحر الإقليمي، بغرض حماية مصالحها الإقتصادية و الأمنية بصفة عامة، وهو ما تحقق فعلا، إذ أقر مشروع لائحة دورة ستوكهولم بشأن البحر الإقليمي زمن السلم، بضرورة إنشاء منطقة بحرية متاخمة للبحر الإقليمي، لا يتجاوز اتساعها 9 أميال بحرية، تتخذ فيها الدولة الساحلية التدابير اللازمة لسلامتها، واحترام حيادها ولضمان عدم خرق قوانينها المتعلقة بالأمن و الصحة و الجمارك و الصيد².

1- Académie de droit international de la Haye, Recueil des cours 1992, Martinus Nijhoff Publishers, France, 1994, p 247-249.

2- حيث نصت المادة 12 من مشروع لائحة دورة ستوكهولم بشأن البحر الإقليمي زمن السلم لسنة 1928 على أنه:

(Dans une zone supplémentaire contiguë à la mer territoriale, l'Etat côtier peut prendre des mesures nécessaires à sa sécurité au respect de sa neutralité, à la police sanitaire, douanière, et de la pêche, il est compétent pour connaître, dans cette zone supplémentaire, des infractions aux lois et règlements concernant ces matières). Voir session de Stockholm, 28 Aout 1928, Projet de règlement relatif à la mer territorial en temps de paix.

www.idi-iil.org/idiif/resolution F/1928_stock_03_fr.pdf

و لتحقيق هذه الغاية فقد نصت المادة 13 من مشروع لائحة دورة ستوكهولم بشأن البحر الإقليمي زمن السلم، على حق الدولة الساحلية في مطاردة السفينة الأجنبية المخالفة في منطقتها المتاخمة، بل و اعتقالها و محاكمتها إذا ما تم القبض عليها، قبل دخولها البحر الإقليمي لدولة ثالثة¹.

وقد تأكدت فكرة المنطقة المتاخمة مرة أخرى خلال مؤتمر لاهاي المنعقد سنة 1930، حيث اتجهت غالبية الدول المشاركة فيه، إلى التسليم بحق الدولة الساحلية في ممارسة بعض الاختصاصات في منطقة تجاور بحرها الإقليمي، لغرض حماية أمنها ومصالحها الصحية و الجمركية².

وعند بحث لجنة القانون الدولي التابعة للأمم المتحدة، موضوع إعداد مشروع اتفاقيات قانون البحار، أثارت المنطقة المتاخمة الكثير من الجدل و النقاش داخل لجنة القانون الدولي، وقد كان أكثر الخلاف داخل اللجنة مرتكزا حول طبيعة الحقوق التي تمارسها الدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة، وعلى إثر المناقشات المستمرة و الحادة توصلت لجنة القانون

1- إذ نصت المادة 13 من مشروع لائحة دورة ستوكهولم بشأن البحر الإقليمي زمن السلم لسنة 1928 على أنه:

(La poursuite commencée par l'Etat riverain pour infraction à ses lois règlements dans la mer territorial ou dans la zone contigüe supplémentaire visée à l'article précédent, pour être continuée sur la haute mer et l'Etat riverain aura la faculté d'arrêter et de juger le navire poursuivi.

La poursuite et interrompue des que le navire entre dans la mer territorial de son pays ou d'une tierce puissance.

En cas de capture en dehors de la mer territoriale ou de la zone contigüe, le fait sera notifié sans délai à l'Etat dont le navire capturé porte le pavillon). Voir session de Stockholm ,28 Aout 1928, Projet de règlement relatif à la mer territorial en temps de paix. www.idi-iiil.org/idif/resolution F/1928_stock_03_fr.pdf

2- حيث بلغ عدد الدول الموافقة على إنشاء المنطقة المتاخمة خلال انعقاد مؤتمر لاهاي سنة 1930، 19 دولة من بينها مصر، وقد اعترضت على الفكرة 9 دول، وامتنعت 9 دول أخرى عن إبداء رأيها. للمزيد أنظر محمد سامي عبد الحميد، أصول القانون الدولي العام، الجزء الثالث، الطبعة الثانية، دار المطبوعات الجامعة، مصر، 1998، ص 237

الدولي إلى اتفاق حول نص المادة 66 من المشروع الذي أقرته في دورة 1956، و الذي ينص على ما يلي (للدولة الساحلية أن تباشر في منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي الرقابة الضرورية لأجل :

أ- منع خرق نظمها الجمركية و المالية و الصحية داخل إقليمها أو بجزرها الإقليمي؛

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

لا يجوز امتداد المنطقة المتاخمة أبعد من 12 ميلا بحريا من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي.

عند تقابل أو تتاخم سواحل دولتين لكل منهما الأخرى، فلا يحق لأي من الدولتين عندما يتعذر الوصول إلى اتفاق بشأن الخلاف القائم بينهما، أن تمتد منطقتها المتاخمة أبعد من الخط الوسط الذي تقع كل نقطة منه على أبعاد متساوية من أقرب النقاط في خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحار الإقليمية للدولتين)¹.

لكن ورغم ما أقرته لجنة القانون الدولي، من حقوق تمارسها الدولة الساحلية على منطقتها المتاخمة لمنع خرق قوانينها و نظمها الجمركية و المالية و الصحية، إلا أنها رفضت الاعتراف في ذات الوقت للدولة الساحلية بحقوق خاصة في موضوع الأمن، وذلك بسبب الطبيعة الغامضة جدا لعبارة الأمن.

1- هذا النص موجود في الكتاب السنوي للجنة القانون الدولي لسنة 1956، A/CN.4.104 ؛

وفي وثيقة الأمم المتحدة رقم A/3159

وتجدر الإشارة هنا إلى أن هذا النص ثم إقراره بذاته في المادة 24 من اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة ،فيما عدا إضافة موضوع الهجرة ضمن المواضيع الأخرى التي يمكن للدولة الساحلية حمايتها في منطقتها المتاخمة ،حي جاء في الفقرة 1 بند (أ) من المادة 24 من اتفاقية جنيف لسنة 1958 على أنه (يجوز للدولة الساحلية أن تباشر على منطقة مجاورة لبحرها الإقليمي الرقابة الضرورية لأجل:

(أ) منع خرق قوانينها الجمركية ،المالية ،الصحية ،أو المتعلقة بالهجرة، داخل إقليمها الأرضي أو في بحرها الإقليمي).

و هكذا و على الرغم من اختلاف الدول ،و عدم اتفاقها بشكل واضح على السلطات التي يمكن أن يسلم بها للدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة، إلا أن الدول قد سلمت بصفة عامة بمبدأ المنطقة المتاخمة كنتيجة حتمية للحاجة إلى حماية المصالح المالية و الجمركية للدول الساحلية ،ومن ثم فإن المنطقة المتاخمة قد أصبحت نظاما من أنظمة القانون الدولي على أساس عربي قبل أن تدخل دائرة القانون المدون ،بتوقيع اتفاقية البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة بجنيف سنة 1958.

وقد أخذت اتفاقية 1982 في المادة 33 بنفس نظام المنطقة المتاخمة في المادة 24 من اتفاقية جنيف لسنة 1958 ،مع ثلاثة فروق أساسية¹. يتعلق الأول بتحديد امتداد المنطقة المتاخمة ب 24 ميلا بحريا ،اعتبارا من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي ،بدلا من 12 ميل بحرية ؛والثاني يتعلق باختصاص الدولة الساحلية بالمعاقبة ،حيث

1- المادة 33 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

أضافت اتفاقية 1982 بموجب المادة 33 فقرة 1 بند (ب)، لفظ اللوائح، على عكس المادة 24 من اتفاقية جنيف لسنة 1958 التي كانت تنص على اختصاص الدولة الساحلية، بالمعاقبة على خرق القوانين فقط؛ أما الفرق الثالث فيكمن في عدم نص اتفاقية 1982 على طريقة لرسم حدود المنطقة المتاخمة بين الدول المتقابلة أو المتجاورة، على عكس اتفاقية جنيف لسنة 1958، التي عاجلت هذا الموضوع في المادة 24 منها كما سوف نرى فيما بعد.

على أن صياغة فكرة المنطقة المتاخمة بشكلها الحالي في المادة 33 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، لم يكن بالأمر الهين، حيث سادت نقاشات حادة بين وفود الدول المشاركة، بين من يرى عدم ضرورة الإبقاء على نظام المنطقة المتاخمة، في ظل إنشاء الاتفاقية الجديدة للمنطقة الاقتصادية الخالصة، وقد تزعم هذا الموقف كل من المكسيك و الكامبيرون و الطوغو و الهند و إندونيسيا و إسبانيا.

بينما ذهبت كل من مصر و كينيا و العراق و البحرين و بيرو و الكويت و البرتغال وحتى الجزائر، إلى ضرورة الإبقاء على فكرة المنطقة المتاخمة، كون هذه الأخيرة تختلف في هدفها عن المنطقة الاقتصادية الخالصة بصفة كلية و الذي يتحدد بمراقبة و حماية مصالحها الجمركية و الضريبية و الصحية و الهجرة كذلك¹.

1- حيث جاء على لسان ممثل الجزائر في دورة 1974 ما يلي:

(M. Medjad "Algérie" Il pense que sou pays doit pouvoir établir des normes strictes en vue de protéger le milieu marin adjacent à ses côtes, aussi juge t'il préférable de ne pas supprimer le concept de zone contigüe, mais simplement d'en renvoyer l'examen à une date postérieure à celui du concept de zone économique).

و للمزيد من مواقف الدول حول ضرورة الإبقاء على نظام المنطقة المتاخمة أنظر :

Recueil des traités, Nations Unis, 9ème séance, vendredi 19 juillet 1974, Venezuela, p 134-136

ثانيا :تحديد المنطقة المتاخمة

لقد نصت الفقرة الثانية من المادة 24 من اتفاقية جنيف لسنة 1958 ،على حق الدولة الساحلية في تحديد المنطقة المتاخمة بمسافة لا تزيد عن 12 ميل بحري ،ابتداءا من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي¹ ،ومن ثم فإن كل تمديد للبحر الإقليمي إلى حدود 12 ميل بحري ،سوف يؤدي بالضرورة إلى استحالة وجود المنطقة المتاخمة بصفة ضمنية.

أما اتفاقية 1982 ،وحتى تتلافى الوقوع في هذه الوضعية فقد نصت بموجب الفقرة الثانية من المادة 33 على أنه (لا يجوز أن تمتد المنطقة المتاخمة إلى أبعد من 24 ميلا بحريا من خطوط الأساس الذي يقاس منها عرض البحر الإقليمي)،ومن خلال هذا النص يتضح لنا جليا أنه ليس للدولة الساحلية أن تحدد المنطقة المتاخمة بأكثر من 24 ميلا بحريا من خط الأساس ،فإذا كانت الدولة الساحلية قد حددت البحر الإقليمي مثلا ب 12 ميل بحري ،فتكون مسافة المنطقة المتاخمة حينئذ 12 ميل بحري كذلك ،أما إذا حددت البحر الإقليمي ب 6 أميال بحرية ،فإن أقصى امتداد للمنطقة المتاخمة في هذه الحالة هو 18 ميل بحري ،و السبب في ذلك راجع إلى أن اتفاقية 1982 قد حددت قياس المنطقة المتاخمة من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي ،وهو يشمل (أي 24 ميل بحري) ضمنا البحر الإقليمي ،وعليه يمكن القول أن مسافة المنطقة المتاخمة تزيد كلما حددت الدولة الساحلية ،اتساع بحرها الإقليمي ،بمسافة تقل عن 12 ميل بحري.

1- حيث نصت الفقرة 2 من المادة 24 من اتفاقية جنيف لسنة 1958 على أنه (لا يجوز أن تمتد المنطقة المجاورة وراء اثني عشر ميلا ابتداء من خط القياس الذي منه يقاس عرض البحر الإقليمي)

ويرجع السبب في عدم تحديد المنطقة المتاخمة من نهاية البحر الإقليمي، إلى أن نهاية البحر الإقليمي غير واضحة، وقد لا تعرف المسافة التي حددتها الدولة للبحر الإقليمي، لهذا يعتمد على خطوط الأساس عند التقاء البر بمياه البحر في قياس المنطقة المتاخمة¹.

وفي هذا الإطار، نصت غالبية الدول في تشريعاتها الوطنية على نفس الحكم الوارد في المادة 33 من اتفاقية 1982، حول امتداد المنطقة المتاخمة، نذكر منها المادة الخامسة فقرة 1 من القانون اللبناني رقم 163 المتضمن تحديد و إعلان المناطق البحرية للجمهورية اللبنانية²، التي تنص على أنه:

(تقع المنطقة المتاخمة وراء البحر الإقليمي و تلاصقه و تمتد إلى 24 ميلا بحريا مقيسة من خط الأساس).

وهو نفس الحكم الذي أورده القانون المغربي رقم 1.81 المنشأة بموجبه منطقة إقتصادية خالصة على مسافة 200 ميل بحري عرض الشواطئ المغربية، في الفصل السابع منه³؛ وقانون المحيطات الكندي الصادر سنة 1996⁴. و المرسوم البحري رقم 8 لسنة 1993 الذي حدد هو الآخر المنطقة المتاخمة لدولة البحرين، و التي تمتد على مسافة 24 ميل بحري مقيسة

1- سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي العام في السلم، دار الثقافة، الطبعة الأولى، الأردن، 2010، ص 347

2- القانون اللبناني رقم 163 المؤرخ في 2011/08/17، و المتضمن تحديد و إعلان المناطق البحرية للجمهورية اللبنانية، الجريدة الرسمية اللبنانية رقم 39، الصادرة بتاريخ 2011/08/25

3- ظهير شريف رقم 1.81.179 بتاريخ 3 جمادى الآخر 1401 الموافق ل 8 أبريل 1981، يتضمن الأمر بتنفيذ القانون رقم 1.81 المنشأة بموجبه منطقة إقتصادية خالصة على مسافة 200 ميل بحري عرض الشواطئ المغربية، الجريدة الرسمية للمملكة المغربية عدد 685 بتاريخ 8 أبريل 1981

4- حيث نصت المادة 10 منه كما يلي :

(La zone contigüe du canada est la zone maritime comprise entre la Limite extérieur de la mer territorial et la ligne dont chaque point est à une distance de 24 milles du Point le plus proche de la ligne de base de la mer territoriale). Loi Canadienne sur les océans ,sanctionnée le 18/12/1996, L.C.1996, ch.31, voir TR/97-21

من خطوط الأساس التي يقاس منها البحر الإقليمي¹. بينما نصت السنغال على إنشاء منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي، بموجب المادة الثانية من القانون رقم 14-85 المؤرخ في 25 فيفري 1985 باتساع لا يتجاوز 12 ميل بحري، تقاس انطلاقاً من الحد الخارجي للبحر الإقليمي²، إذ أن السنغال كانت من بين الدول المتحمسة لإنشاء المنطقة المتاخمة، وعبرت عن موقفها هذا في أكثر من مناسبة خلال دورات المؤتمر الثالث لقانون البحار، بغرض وضع حد للإستغلال المفرط للموارد البيولوجية على المياه المتاخمة لبحرها الإقليمي³.

أما فيما يخص الجزائر فقد نصت هي الأخرى على فكرة المنطقة المتاخمة، ضمن التشريعات الوطنية، كقانون الجمارك الجزائري الجديد حيث نص في مادته الأولى على مجال تطبيق هذا القانون بقولها (يشمل الإقليم الجمركي، نطاق تطبيق هذا القانون، الإقليم الوطني و المياه الداخلية و المياه الإقليمية و المنطقة المتاخمة و الفضاء الجوي الذي يعلوها).

كما نلمس اهتمام المشرع الجزائري بالمنطقة المتاخمة و إن كان متأخراً قليلاً، بالمقارنة مع دول أخرى مجاورة للجزائر كالمغرب أو تونس مثلاً، ضمن المرسوم الرئاسي رقم 04-344 المؤرخ

1- حيث نصت المادة 2 من المرسوم البحري رقم 8 لسنة 1993 على أنه (يكون عرض المنطقة المتاخمة لدولة البحرين 24 ميل بحرياً يقاس من خطوط الأساس المشار إليها في المادة 1 من هذا القانون). مرسوم بقانون رقم 8 لسنة 1993 بشأن البحر الإقليمي لدولة البحرين و المنطقة المتاخمة، الجريدة الرسمية لدولة البحرين، العدد 2056، الصادرة بتاريخ 21 أبريل 1993

2- حيث نصت المادة 2 من القانون السنغالي رقم 14-85 على أنه:

(Il est créé une zone contigüe de 12 milles marin mesurée à partir de la limite extérieur de mer territoriale). Loi n 85-14 du 25 février 1985, portant délimitation de la mer territoriale de la zone contigüe et du plateau continental, Journal Officiel Sénégalaise n° 6060 du 25 février 1985.

3- للمزيد حول هذا الموضوع أنظر:

Bardonnat Daniel, La dénonciation par le gouvernement sénégalais de la convention sur la mer territoriale et la zone contigüe et de la convention sur la pêche et la conservation des ressources biologiques de la haute mer, en date du 29 Avril 1958 a Genève, annuaire français de droit international, 1979, p 123-127

في 6 نوفمبر 2004¹، الذي أسست بموجبه الدولة الجزائرية منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي على مسافة 24 ميلا بحريا يتم قياسها انطلاقا من خطوط الأساس للبحر الإقليمي²، تمارس الدولة الجزائرية خلال هذه المنطقة بصريح المادة الثانية من المرسوم رقم 04-344، حق المراقبة طبقا للمادتين 33 و 303 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 حيث تنص المادة الثانية من المرسوم أعلاه على أنه (يمارس حق المراقبة داخل هذه المنطقة طبقا للمادتين 33 و 303 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المذكورة أعلاه).

ولكن إذا كانت مسألة اتساع المنطقة المتاخمة لا تثير إشكالات في غالب الأحيان، إلا أنه قد يتعارض تحديد المنطقة المتاخمة مع حقوق منطقة بحرية لدولة ساحلية أخرى متقابلة أو مجاورة، بأن تكون المسافة لا تسمح بتعيين منطقة متاخمة بالحد الذي تقرره الدولة، فما العمل في مثل هذه الحالة ؟

بالرجوع إلى نصوص اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، نجد بأن هذه الأخيرة لم تتطرق إلى هذه الإشكالية، على عكس اتفاقية جنيف لسنة 1958 التي عاجلت هذا الموضوع من خلال المادة 24. على أن عدم معالجة اتفاقية 1982 لتحديد المنطقة المتاخمة بين الدول المتجاورة أو المتقابلة، لا يعدو أن يكون نسيانا لهذه النقطة، و التفسير الأكثر قبولا هو رغبة المشاركين في المؤتمر إلى عدم زيادة تعقيد المفاوضات التي مرت بمراحل حرجة، أثناء دورات المؤتمر المختلفة، وقد يمكن تفسير هذا الفراغ بعدم فائدة وجود قاعدة لتحديد المنطقة

1- مرسوم رئاسي رقم 04-344 مؤرخ في 23 رمضان عام 1425 الموافق ل 6 نوفمبر سنة 2004، يؤسس منطقة متاخمة للبحر الإقليمي، الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 70، مؤرخة في 21 رمضان عام 1425، الموافق ل 7 نوفمبر سنة 2004

2- حيث نصت المادة الأولى من المرسوم الرئاسي رقم 04-344 على أنه (تؤسس منطقة متاخمة للبحر الإقليمي، امتداد هذه المنطقة 24 ميلا بحريا، يتم قياسها انطلاقا من خطوط الأساس للبحر الإقليمي)

المتاخمة، ذلك أن هذه المنطقة مشمولة بالمنطقة الاقتصادية الخالصة، وبالتالي فإن تحديد هذه الأخيرة يؤدي تلقائياً إلى تحديد المنطقة المتاخمة¹.

ولكن ما العمل لو أن الدول المعنية أو إحداها لم تعلن عن منطقة اقتصادية خالصة؟
في هاته الحالة نجد حلين:

الحل الأول هو تطبيق المادة 15 من اتفاقية 1982 و التي تنظم تعيين حدود البحر الإقليمي بين دولتين ذات سواحل متقابلة أو متلاصقة².

والحل الثاني هو اللجوء إلى طريقة تساوي البعد المذكور في الفقرة الثالثة من المادة 24 من اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة، إذ يمكن اعتبارها كقاعدة عرفية استناداً إلى الفقرة 1 من المادة 311 من اتفاقية 1982، التي تعطي الغلبة لاتفاقية 1982 على اتفاقية 1958، وهذا يعني أنه و في حالة عدم التوافق فإن اتفاقيات 1958 لا تعتبر ملغاة بالنسبة للعلاقات بين الأطراف فيها، و الفقرة الثالثة من المادة 311 تؤكد هذا التفسير إذ أنها تنص على أن الإتفاقية (لا تغير من حقوق الدول الأطراف والتزاماتها الناشئة عن اتفاقيات أخرى تتماشى مع هذه الاتفاقية)، وهكذا تبقى الفقرة الثالثة من المادة 24 من اتفاقية جنيف 1958 نافذة المفعول، طالما أن اتفاقية 1982 ساكنة عن تحديد المنطقة المتاخمة بين الدول المتجاورة أو المتقابلة و لا تتعارض مع أحكامها.

1- عبد الله بوقفنة، القانون الدولي العام القانون الدولي المعاصر و القانون الدستوري، دراسة مقارنة نظرية و تطبيقية، دار الهدى، الجزائر، 2012، ص 320

2- وقد سبق الإشارة إلى كيفية تعيين حدود البحر الإقليمي بين دولتين ذات سواحل متقابلة أو متلاصقة في ص 21

على أن الفقرة الثالثة من المادة 24 من اتفاقية لسنة 1958 تقضي بأن يتم تعيين حدود المنطقة المتاخمة بين الدول المتقابلة أو المتجاورة، إما عن طريق اتفاق بينهما تتفق من خلاله الدولتين على حل وسط يقضي بتحديد المنطقة المتاخمة، وهذه هي القاعدة. أما في حالة ما إذا تعذر الوصول إلى اتفاق بينهما، فيكون حد المنطقة المتاخمة عبارة عن الخط المتوسط الذي يقع على أبعاد متساوية من القاعدة التي يقاس منها البحر الإقليمي لكل من الدولتين¹.

وأخيراً ومن منطلق مواقف الدول التي سبق بيانها، أقرت اتفاقية جنيف لسنة 1958 المتعلقة بالبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة و اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 للدولة الساحلية بممارسة ما يلزم لمنع أو قمع الإخلال بقوانينها، و لوائحها المتعلقة بالهجرة و بالشؤون الصحية و الضريبية و الجمركية، وفيما يلي سنعدد المصالح التي يراد حمايتها عن طريق الأخذ بمنطقة متاخمة.

الفرع الثاني: الإجراءات الحمائية الخاصة بالشؤون الجمركية و الضريبية

تعد المصالح الجمركية و المالية الدافع الأكبر الذي دعى إلى انشاء المنطقة المتاخمة، فنجد أن إسبانيا قد أقرت إنشاء منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي، منذ قانون 15 أكتوبر 1894 مداها 6 أميال بحرية بهدف حماية مصالحها الجمركية و المالية (الضريبية)، وهو نفس الموقف الذي اتخذته كل من اليونان و إيطاليا و فرنسا، إلا أن الإختلاف الوحيد كان في مسافة و اتساع المنطقة المتاخمة، حيث كانت اليونان تمدها إلى 12 ميل بحري، بينما قدرت

1- حيث تنص الفقرة 3 من المادة 24 من اتفاقية جنيف لسنة 1958 على أنه (عندما تتقابل أو تتجاور سواحل دولتين فإن أي من الدولتين لا يحق لها عندما يتعذر الوصول إلى اتفاق بينهما، أن تمد منطقتها المجارة إلى ما وراء الخط المتوسط الذي تقع كل نقطة منه على أبعاد متساوية من أقرب النقط في خط القياس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي من الدولتين)

إيطاليا اتساعها ب 20 كلم طبقا للقانون الصادر في 26 يناير 1896، في حين مدت فرنسا منطقتها المتاخمة لهذا الغرض أيضا إلى 10 أميال بحرية، حسب القانون الصادر في 27 مارس 1817¹.

إضافة إلى قوانين الذئاب البريطانية لسنة 1718 و 1763 و 1764 التي خولت لبريطانيا إنشاء منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي، بهدف معاينة أصحاب السفن الذين يخرقون القوانين البريطانية المتعلقة بقوانين الجمارك. كما صدر القانون الأمريكي لسنة 1820 لذات الغرض وهو فرض الرقابة الجمركية و المالية إلى مسافة 12 ميل بحري من الساحل، حيث كانت الولايات المتحدة الأمريكية تعاني في ذلك الوقت من مشكلة تهريب المشروبات الكحولية، ثم جاء بعده قانون التعريف لسنة 1922 ليعلن بإرادة منفردة عن فرض الرقابة الجمركية الأمريكية على جميع السفن مهما كان العلم الذي ترفعه في المسافة ما بين 3 أميال و 12 ميل بحري من الساحل الأمريكي.

وإضافة إلى ما استقر العمل عليه بالإعتراف للدولة الساحلية بحق ممارسة الإختصاصات الجمركية و المالية على مسافات تمتد أكثر من 12 ميل بحري، فقد نصت على هذا الإختصاص اتفاقية جنيف لسنة 1958 في الفقرة 1 بند (أ) و (ب) من المادة 24، بقولها (يجوز للدولة الساحلية أن تمارس على منطقة مجاورة لبحرها الإقليمي الرقابة الضرورية لأجل :

(أ) منع خرق قوانينها الجمركية و المالية... داخل إقليمها الأرضي أو في بحرها الإقليمي؛

1- محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، مصر، 1998، ص 171

(ب) المعاقبة على حرق القوانين و النظم السابقة ،التي ترتكب على إقليمها الأرضي أو بحرها الإقليمي).

وهو نفس الحكم الذي تضمنته اتفاقية 1982 بموجب المادة 33 فقرة حيث تنص على أنه (للدولة الساحلية في منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي تعرف بالمنطقة المتاخمة ،أن تمارس السيطرة اللازمة من أجل:

(أ) منع حرق قوانينها و أنظمتها الجمركية أو الضريبية ... داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي؛

(ب) المعاقبة على أي حرق للقوانين و الأنظمة المذكورة أعلاه حصل داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي).

ومن خلال هذين النصين المشار إليهما ،يتضح لنا جليا أنه و على الرغم من أنهما نصا على نفس الحكم ،إلا أن المادة 33 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 قد أضافت لفظا جديدا لم تتضمنه اتفاقية جنيف لسنة 1958 ،وهو ذلك المتمثل في "أنظمتها"، إذ نصت المادة 33 من اتفاقية 1982 على اختصاص الدولة الساحلية بمنع حرق قوانينها و أنظمتها الجمركية أو الضريبية ،على عكس المادة 24 من اتفاقية جنيف التي نصت على اختصاص الدولة الساحلية بمنع حرق قوانينها الجمركية أو الضريبية فقط.

ولا شك أن من شأن هذه الإختصاصات الممنوحة للدولة الساحلية في منطقتها المتاخمة رصد تحرك السفن ،وهو ما يضمن دخول السلع و البضائع إلى الدولة الساحلية بطريقة قانونية عن طريق تقديمها إلى الجمارك ،ودفع الرسوم و الضرائب.

وعلى العموم و بموجب هذين النصين ،فإن سلطات الدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة تنحصر في منع ومعاقبة الأفعال المخالفة لتشريعات و أنظمتها الدولة الساحلية الجمركية و المالية ،والمرتكبة أو التي على وشك أن ترتكب في إقليمها البري أو بحرهما الإقليمي ،وكلا النصين السابق الإشارة اليهما صريحين في هذا المجال .

و على ضوء ما تقرر للدولة الساحلية في إطار اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة ،و اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982،من صلاحيات قصد حماية مصالحها الجمركية و المالية في منطقتها المتاخمة ،قامت العديد من الدول بإصدار نصوص قانونية تأكيداً لهذا الحق ،بغية تنظيم و تحديد السلطات الممكن اتخاذها من جانب الدولة الساحلية لحماية مصالحها الجمركية و المالية ،وفقاً لما قضت به اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982. نذكر منها قانون الجمارك الموحد لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية لسنة 1999¹ ،و الذي نظم عمليات الإستيراد و التصدير و تطبيق التعريفات الجمركية و استيفاء الرسوم الجمركية على البضائع الواردة ،و مراحل تخليص البضاعة ،و الإعفاءات و الإدخال المؤقت للبضائع ،و طبيعة الإجراءات الجمركية في المناطق البحرية المختلفة ،من بينها المنطقة المتاخمة ،و فقا للمادة الأولى من قانون الجمارك الموحد لدول الخليج العربية ،التي حددت نطاق تطبيق هذا القانون .

و كذا القانون التونسي رقم 34 لسنة 2008 و المتعلق بإصدار مجلة الديوانة² ،الذي تولى

1- نظام قانون الجمارك الموحد لمجلس التعاون لدول الخليج العربية ،و لائحته التنفيذية ،و مذكرته الإيضاحية ،الذي تم إقراره في 29 نوفمبر 1999 ،و دخل حيز التنفيذ سنة 2003 ،منشور في الجريدة الرسمية لدولة سلطنة عمان رقم 752 ،الصادرة في 2003/10/01

2- القانون عدد 34 لسنة 2008 المؤرخ في 2 جوان 2008 ،الموافق ل 27 جمادى الأول 1429 هـ ،يتعلق بإصدار مجلة الديوانة ،المنشورة في الرائد الرسمي للجمهورية التونسية ،عدد 47 المؤرخ في 10 جوان 2008

تنظيم عملية التصدير و الإستيراد، و حماية العلامات و بيانات المنشأ، و مراقبة التجارة الخارجية و الصرف، و حقوق الملكية الفكرية المرتبطة بالتجارة، و حق تفتيش البضائع و السفن و الأشخاص، وهو ما نصت عليه الفقرة الأولى من المادة 56 من مجلة الديوانة التونسية بقولها (يجوز لأعوان الديوانة في نطاق تطبيق أحكام هذه المجلة، و سعياً وراء البحث في المخالفات و الجناح الديوانية، إجراء تفتيش على البضائع و وسائل النقل و الأشخاص). بشرط أن تتم عملية التفتيش هذه أثناء وجود السفينة بالمنطقة البحرية من النطاق الجمركي، الذي يحنوي وفقاً للفقرة الأولى من الفصل الأول على مناطق بحرية عديدة من بينها المنطقة المتاخمة، و ذلك بقولها (يشمل التراب الديواني التونسي المشار إليه في هذه المجلة بعبارة "التراب الديواني" الأراضي الترابية التونسية و مياهها الداخلية و الإقليمية، و الجزر الطبيعية التونسية، و ما يحيط بهذه الجرو من مياه داخلية و إقليمية، و الجزر الإصطناعية و المنشآت و التركيبات المقامة في المنطقة الإقتصادية الخالصة أو الجرف القاري، و كذا الفضاء الجوي للبلاد التونسية).

كما اعتمدت الجزائر هي الأخرى مجموعة من القوانين ذات الصلة، نذكر منها القانون الجمركي رقم 07-79 المعدل و المتمم بموجب القانون رقم 01-98 المؤرخ في 22 أوت 1998، و الذي حدد مجموعة من الإجراءات التي يمكن للدولة الجزائرية اتخاذها، في سبيل منع خرق قوانينها و أنظمتها خاصة الجمركية و المالية منها في المنطقة الجمركية الجزائرية، التي تشمل المنطقة المتاخمة، وفقاً لما نصت عليه المادة الأولى من قانون الجمارك الجزائري بقولها (يشمل الإقليم الجمركي، نطاق تطبيق هذا القانون الإقليم الوطني و المياه الداخلية و المياه الإقليمية و المنطقة المتاخمة و الفضاء الجوي الذي يعلوها).

و عليه يتعين على ريان السفينة فور الدخول إلى المنطقة المتاخمة ، و عند أول طلب تقديم يومية السفينة و التصريح بالسفينة أو بأية وثيقة أخرى تقوم مقامها إلى أعوان الجمارك ، عند صعودهم على متن السفينة قصد تأشيرها ، و تسلم نسخة من التصريح بالحمولة أو أية وثيقة تقوم مقامها لأعوان الجمارك ، لتمكينهم من ممارسة المراقبة¹ ، أو تحصيل أو بالعمل على ضمان تحصيل جميع الحقوق و الرسوم المستحقة عند استيراد البضائع أو تصديرها².

و من أجل هذه الإعتبارات أقر قانون الجمارك الجزائري حق موظفي الجمارك بتفتيش البضائع و الأشخاص و السفن ، و ذلك بالصعود إلى السفن داخل نطاق الرقابة الجمركية لتفتيشها أو المطالبة بتقديم قوائم الشحن ، و غيرها من المستندات التي تقتضيها القواعد المقررة ، وهو ما نصت عليه المادة 41 من قانون الجمارك بقولها (يمكن لأعوان الجمارك في إطار الفحص و المراقبة الجمركية تفتيش البضائع و وسائل النقل ، و الأشخاص ، مع مراعاة الإختصاص الإقليمي لكل فرقة).

و لهذا الغرض فقد مكنت المادة 38 من قانون الجمارك الجزائري أعوان الجمارك من استعمال أسلحتهم ، في حالة ما إذا تعرضوا إلى اعتداءات أو وسائل عنف من قبل أشخاص مسلحين ، أو في حالة عدم امتثال السفن إلى أمر التوقف ، كما يمكن لأعوان الجمارك أيضا و لذات الغرض إستعمال جميع الآلات المناسبة أو الوسائل المادية لسد الطريق ، قصد توقيف السفينة المخالفة³.

1- المادة 53 من قانون الجمارك الجزائري

2- المادة 240 من قانون الجمارك الجزائري

3- المادة 43 من قانون الجمارك الجزائري

و بغرض منع كل خرق للقوانين و الأنظمة التي تتولى إدارة الجمارك تطبيقها و التي ينص هذا القانون على قمعها¹، وفقاً لما قضت به المادة 33 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، فقد أورد القسم التاسع من قانون الجمارك الجزائري سلسلة من العقوبات تحت عنوان "أحكام جزائية" تنقسم فيها المخالفات الجمركية إلى 5 درجات، و تنقسم الجناح الجمركية إلى 4 درجات، و تتعدد العقوبات فيها من الغرامة إلى الحبس، على حسب درجة المخالفة أو الجنحة المرتكبة.

أما بخصوص تدابير مكافحة التهريب عن طريق البحر، فالمعلوم أن هذا الأخير يتم بين الدول التي يكون بينها حدود بحرية، بحيث تستخدم سفن البضائع كما تستخدم السفن الصغيرة وكذلك زوارق الصيد، ويلجأ بعض مهربي المخدرات إلى استخدام ما يسمى "بالصبير"، وهو أن المهربين وفي حالة تعذر وصولهم إلى مناطق الإنزال في المنطقة المتفق عليها، فإنهم يلجئون إلى تخزين المادة المهربة في مياه البحر حتى يستطيعوا التصرف فيها. ومن صور عمليات التهريب يمكن أن نشير إلى تهريب الأسلحة و الذخيرة و تهريب العملات، و تهريب البضائع المقلدة، و تهريب المواد الخطرة و المشعة، و تهريب المعادن الثمينة و تهريب المخدرات و المنشطات... إلى غير ذلك من الأشكال و الصور².

ولعل من أبرز الوسائل التي تأخذ بها أجهزة المكافحة للكشف عن عمليات التهريب بكل أشكالها و صورها، و الحد منها و مكافحتها، و من ثم منع خرق قوانينها الجمركية

1- المادة 240 مكرر من قانون الجمارك الجزائري

2- عبد الرحمن العنزي، أمن الحدود البحرية الدولية ودوره في تعزيز أمن الدولة، الملتقى العلمي حول "قضايا الملاحة البحرية و تأثيره على الأمن" خلال الفترة من 13 و 15 / 04 / 1433 هـ الموافق ل 06 و 08 / 03 / 2012 بجامعة الحسن الأول، كلية العلوم الإستراتيجية بمراكش، بالشراكة مع جامعة نايف للعلوم الأمنية بالمملكة العربية السعودية، ص 10 وما بعدها

و المالية، الإستشعار عن بعد، و ذلك باستخدام طائرات خاصة، وكذلك استخدام أجهزة الرادار و وسائل الرؤية الليلية، وأجهزت الكشف بالأشعة تحت الحمراء واستخدام الكلاب البوليسية الكاشفة عن المخدرات، و استخدام وسائل الاتصالات الحديثة التي تمكن رجال المكافحة من أداء مهامهم و واجباتهم، و استخدام المعدات البرية و البحرية المناسبة من سيارات مجهزة، وكذلك الزوارق البحرية و توفير الأسلحة الشخصية التي تمكن رجال المكافحة من السيطرة على الموقف.

أما المقصود بالسيطرة اللازمة، والتي وردت الإشارة إليها في الفقرة الأولى من المادة 33 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982¹، فقد جرى العمل الدولي على أن تمارس الدولة سلطات تشريعية و إدارية و عقابية في المنطقة المتاخمة تسمح لها بإلزام الغير باحترامها، سواء بالإستيلاء أو القبض و توقيع الجزاء على المخالف، بالغرامة أو غيرها من الجزاءات². وفي هذا السياق يمكننا استعارة نص المادة 73 من اتفاقية 1982 في شأن تنفيذ قوانين و أنظمة الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، عند مخالفة سفن الصيد للقوانين و الأنظمة الصادرة عن الدولة الساحلية³.

1- وتقابلها الفقرة الأولى من المادة 24 من اتفاقية جنيف لسنة 1958

2- و في هذا الشأن يقول Pancracia Jean Paul :

Ces compétences signifient concrètement que l'Etat riverain peut faire stopper les navires privés Etrangers, les visiter ,contrôler papiers de bord et cargaison et, s'ils sont effectivement en infraction, le conduire un port pour le soumettre à sa justice. voir Pancracia Jean Paul, op.cit, p 137

3- نشير في هذا الخصوص إلى أن السبب الذي دفعنا إلى إجراء مثل هذه الإستعارة، هو وجه التقارب بين المنطقتين، حيث تعد المنطقة المتاخمة جزءا من المنطقة الاقتصادية الخالصة، كما أن تنفيذ قوانين و أنظمة الدولة الساحلية هو الهدف من المادة 73، و هو هدف يكاد يتعادل مع الهدف من تنفيذ قوانين و أنظمة الدولة الساحلية، من خلال ممارسة السيطرة لمنع مخالفة تنفيذ تلك القوانين و الأنظمة.

فيذا استعرضنا الوسائل التي حددتها المادة 73 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، نجد أنها قد أعطت للدولة الساحلية اتخاذ مجموعة من التدابير ومن بينها تفقد السفن و تفتيشها و احتجازها، وإقامة دعوى قضائية ضدها وفقاً لما قد تقتضيه الضرورة، لضمان الإمتثال لقوانينها و أنظمتها ومنع حرقها.

غير أنه و في مقابل الوسائل و التدابير السابقة، التي أقرتها الفقرة الأولى من المادة 73 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، إلا أنها نصت في نفس الوقت على ضمانات محددة منها إخلاء سبيل السفن التي أخضعت للإحتجاز و طواقمها، لدى تقديم كفالة معقولة أو ضمان آخر. كما نصت المادة 73 من اتفاقية 1982 على ضمانة أخرى حددتها الفقرة الثالثة، حيث أكدت على عدم جواز أن تشمل العقوبات التي تفرضها الدولة الساحلية على مخالفة قوانينها و أنظمتها، عقوبة السجن، إلا إذا اتفقت الدول المعنية على خلاف ذلك.

كما أشارت الفقرة 4 من المادة 73 إلى ضمانة أخرى، تتمثل في ضرورة أن تسارع الدولة الساحلية في حالات احتجاز السفن الأجنبية أو احتباسها إلى إبلاغ دولة العلم، بالوسائل المناسبة و الإجراءات المتخذة و بالعقوبات التي يتم فرضها على السفينة المخالفة¹، وذلك حتى تتمكن دولة العلم من متابعة تلك الإجراءات و التأكد من مدى ملائمتها، من عدمه.

1- حيث نصت المادة 73 من اتفاقية 1982 على أنه (1- للدولة الساحلية... أن تتخذ تدابير من بينها تفقد السفن و تفتيشها و احتجازها و إقامة دعوى قضائية ضدها، وفقاً لما قد تقتضيه الضرورة، لضمان الإمتثال للقوانين و الأنظمة التي اعتمدها طبقاً لهذه الاتفاقية؛

يخلى من غير تأخير سبيل السفن التي أخضعت للإحتجاز و طواقمها لدى تقديم كفالة معقولة أو ضمان آخر؛ لا يجوز أن تشمل العقوبات التي تفرضها الدولة الساحلية على مخالفة قوانينها و أنظمتها المتعلقة بمصائد الأسماك... عقوبة السجن، إلا إذا اتفقت الدول المعنية على خلاف ذلك، ولا أي شكل آخر من العقوبة المدنية؛ في حالات احتجاز السفن الأجنبية أو احتباسها، على الدول الساحلية أن تسارع إلى إبلاغ دولة العلم بالوسائل المناسبة، بالإجراء المتخذ و بأية عقوبات تفرض بعد ذلك).

و لكن هل يمكن أن تشمل هذه التدابير فيما تشمله من حقوق خاصة بموضوع الجمارك
و الضرائب ،حقوقا أخرى خاصة بالأمن؟

لقد طرح هذا التساؤل في حقيقة الأمر أمام لجنة القانون الدولي التابعة للأمم المتحدة ،عند
بحثها لموضوع إعداد مشروع اتفاقيات قانون البحار لسنة 1956 ،وقد أثار الكثير من النقاش
داخل اللجنة ،ولم يلق هذا الموضوع إجماعا كبيرا من طرف الدول المشاركة ،وعلى إثر ذلك
رفضت لجنة القانون الدولي الاعتراف للدولة الساحلية بحقوق خاصة بموضوع الأمن ،وذلك
بسبب الطبيعة الغامضة جدا لعبارة الأمن"¹ ،و من هذا المنطلق جاءت المادة 24 من اتفاقية
جنيف لسنة 1958 خالية من أي إشارة لموضوع الأمن.

وهو الموقف نفسه الذي ظل ثابتا حتى أثناء صياغة اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982
حيث لم تعترف المادة 33 منها هي الأخرى ،بحقوق خاصة للدولة الساحلية في موضوع
الأمن في منطقتها المتاخمة.

إلا أن الممارسة الدولية في هذا المجال ،قد جاءت على نحو يختلف تماما عما ذهبت إليه كل
من اتفاقية جنيف لسنة 1958 المتعلقة بالبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة و اتفاقية الأمم
المتحدة لسنة 1982 .حيث نجد موقف غالبية الدول الكبرى خلال الفترة الزمنية التي سبقت
إبرام اتفاقية جنيف لسنة 1958 ،متجها نحو الاعتراف لنفسها بحق اتخاذ الإجراءات
الضرورية القسرية ،لحماية مصالحها الأمنية و العسكرية قي منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي

1- محمد الحاج حمود ،المرجع السابق ،ص 214

أطلق عليها تسمية "منطقة أمنية"، كما هو الحال بالنسبة لإيطاليا التي أنشأتها بموجب قانون 1912 وكذا الولايات المتحدة الأمريكية سنة 1918¹.

إذ وصفت غالبية الدول هذا الوضع الجديد آنذاك بالحتمي، خاصة و أن معظم الدول التي أقرت هذه المنطقة كانت على أعقاب الحرب العالمية الأولى، فوجدت أن مسافة الأميال الثلاثة التقليدية للبحر الإقليمي لا تكفي لحماية الدولة ضد العمليات العسكرية المعادية لها، وعليه فلا يمكن للدول أن تنتظر مكتوفة اليدين حتى يقترب الخطر من شواطئها إلى هذا الحد.

وحتى لا يترك هذا الوضع الجديد من دون تنظيم محكم، يضبط حدود و سلطات الدولة الساحلية في هذه المناطق الأمنية، فقد أجازت الفقرة الثانية من المادة 22 من المشروع الغير رسمي لاتفاقية جنيف، على حق الدولة الساحلية في إقامة مناطق من هذا القبيل، ولكنها اشترطت في نفس الوقت أن يكون ذلك بصفة مؤقتة².

على أن هناك دولا نصت بعد ذلك صراحة على اختصاصها بحماية مصالحها الأمنية في المنطقة المتاخمة، مخالفة بذلك النصوص اتفاقية جنيف لسنة 1958، وهو الوضع الذي ينطبق على مصر التي اعترفت لنفسها، بموجب القرار الجمهوري رقم 180 المؤرخ في 17 فبراير 1958، بحقوقها في حماية مصالحها الأمنية في منطقتها المتاخمة، حيث نصت المادة 9 منه على أنه (لتنفيذ القوانين و اللوائح الخاصة بالأمن و الملاحة و الأغراض المالية و الصحية، يتناول

1- Académie de droit international de la Haye, op.cit, p 249-250

2- محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 172

الإشراف البحري منطقة تالية للبحر الساحلي و ملاصقة له ،تمتد إلى مسافة 6 أميال بحرية أخرى و تضاف إلى 12 ميلا المقيسة من خطوط القاعدة للبحر الساحلي ،ولا يسري هذا الحكم على حقوق جمهورية مصر في شؤون الصيد).

وهو الموقف الذي اعتبره صلاح الدين عامر متعارضاً مع نص المادة 24 من اتفاقية جنيف لسنة 1958 ،و المادة 33 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 ،وهو ما سيحتم على مصر حسبه أن تعيد النظر في موقفها هذا ،خاصة و أنها صادقت على اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 في 10 ديسمبر 1982¹.

الفرع الثالث :الإجراءات الحمائية الخاصة بشؤون الصحة و الصيد و الهجرة

لقد قررت الفقرة الأولى من المادة 33 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982² هذا الحق للدولة الساحلية ،بقولها (للدولة الساحلية في منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي،تعرف بالمنطقة المتاخمة ،أن تمارس السيطرة اللازمة من أجل:

(أ)منع خرق قوانينها و أنظمتها...المتعلقة بالهجرة أو الصحة داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي؛

(ب)المعاقبة على أي خرق للقوانين و الأنظمة المذكورة أعلاه حصل داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي).

1- صلاح الدين عامر ،المرجع السابق ،ص 199

2- و تقابلها المادة 24 فقرة 1 من اتفاقية جنيف لسنة 1958

فمصالح الدولة الساحلية المتعلقة بالمهجرة و الصحة و الصيد ، كانت من بين الدوافع الرئيسية كذلك ، إلى جانب المصالح الجمركية و الضريبية التي أنشئت من أجلها المنطقة المتاخمة .

فمن الناحية الصحية ، اتخذتها الدول وسيلة من وسائل منع انتشار عدوى الأمراض المعدية التي يمكن أن تحملها إليها السفن القادمة من بلاد موبوءة يكون قد انتشر فيها مرض معين ، لذلك نجد أن هناك عدة دول تحدد منطقة للإشراف الصحي يختلف مداها و اتساعها باختلاف نظرة كل دولة أقرت بإنشائها ، فأنجلترا مثلا قررت سنة 1758 ، إنشاء منطقة بحرية متاخمة مداها 4 أميال بحرية للإشراف الصحي بقصد حماية البلاد من مرض الطاعون ، وقد أنقصت هذه المنطقة بعد ذلك إلى ميلين ، ثم أصبح مداها الآن ثلاثة أميال بحرية ، كما مدت إيطاليا منطقة الإشراف الصحي إلى 5 كيلومترات وهكذا¹ .

على أنه يمكن القول أن المصالح الصحية تشمل فيما تشمل أيضا من مدلول ، مكافحة التلوث البحري ، وحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها ، حيث ينبغي على السفن الأجنبية هنا أن تمتثل لما تضعه و تعتمده الدولة الساحلية من قواعد و أنظمة لحماية بيئتها البحرية ، وفقا لما نص عليه الجزء 12 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 تحت عنوان "حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها" ، أين تملك الدولة الساحلية إتخاذ جميع التدابير المناسبة لمنع تلوث البيئة البحرية و خفضه و السيطرة عليه أي كان مصدره ، و الوسائل الضرورية لحماية النظم الإيكولوجية النادرة أو السريعة التأثير ، أو المهددة أو المعرضة للخطر ، مستخدمة لهذا الغرض أفضل الوسائل العلمية المتاحة لها و المتفقة مع قدراتها ، على أن تشمل هذه التدابير فيما تشمل التدابير التي راد منها الإقلال إلى أبعد مدى ممكن من :

1- محمد طلعت الغنيمي ، المرجع السابق ، ص 172

- التلوث من السفن، و بخاصة التدابير لغرض منع الحوادث و مواجهة حالات الطوارئ و تأمين سلامة العمليات في البحر، و منع التصريف المتعمد و غير المتعمد، و تنظيم تصميم السفن و بناءها و تجهيزها و تشغيلها و تكوين طواقمها؛

- التلوث من المنشآت و الأجهزة المستخدمة في استكشاف أو استغلال الموارد الطبيعية لقاع البحر و باطن أرضه، و بخاصة التدبير لغرض منع الحوادث و مواجهة حالات الطوارئ و تأمين سلامة العمليات في البحر، و تنظيم تصميم تلك المنشآت أو الأجهزة، و بناء تجهيزها و تشغيلها و تكوين طواقمها؛

- التلوث من المنشآت و الأجهزة الأخرى العاملة في البيئة البحرية، و بخاصة التدابير لغرض منع الحوادث و مواجهة حالات الطوارئ، و تأمين سلامة العمليات في البحر، و تنظيم تصميم تلك المنشآت أو الأجهزة و بناءها و تجهيزها و تشغيلها و تكوين طواقمها.

فيحق للدولة الساحلية بناء على ذلك و في حالة تأكدها من أن السفينة مبحرة في منطقتها المتاخمة، قد انتهكت قوانينها و أنظمتها الصحية، مهددة بذلك بإلحاق الضرر بالبيئة البحرية، أن تتخذ بقدر ما هو ممكن عمليا تدابير إدارية لمنع السفينة من الإبحار، و لا يجوز لهذه الدول أن تسمح للسفينة بالتحرك، إلا إلى أقرب حوض مناسب لإصلاح السفن، على أن تسمح لها بمواصلة سيرها فورا بعد إزالة أسباب الإتهاك¹.

أما من الناحية المتعلقة بشؤون الصيد، فترجع إلى أن كثيرا من الدول تعتمد في حياتها على الصيد، سواء باعتبارها مصدرا للرزق أو مصدرا هاميا في انعاش الفعالية الإقتصادية، حيث

1- المادة 119 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

يعمل على إضفاء ديناميكية في حركة الإقتصاد الوطني¹، و من منطلق ما للدولة الساحلية بموجب اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة و اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، من حق خالص في الصيد في بحرهما الإقليمي، و الذي يخول لها أن تضع التنظيم الملائم لممارسته، دون أن يخل أو يقيد بأي شكل من الأشكال بحق المرور المعترف به للسفن الأجنبية في كل من البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة، شريطة أن تمتثل هذه السفن للقواعد المنصوص عليها في التشريع الجاري به العمل.

و الواقع أن الدول تحاول أن تحافظ على مصالحها الإقتصادية بصفة عامة، والتي يمكن أن تحصل عليها من البحر بواسطة فكرة المنطقة المتاخمة، ومثال ذلك الأمر الذي أصدره اسكندر الأول قيصر روسيا في سنة 1812، و اعتبر بمقتضاه أن المياه الروسية تشمل كل امتداد مضيق بمرنغ حتى درجة 51 عرض شمالا، بمسافة 100 ميل من القارة الآسيوية و الأمريكية، ومنع السفن الأجنبية من ارتياد هذه المياه و إلا تعرضت للمصادرة².

أما فيما يتعلق بمصالح الدولة الساحلية المتعلقة بالهجرة، فالمعلوم أن هذه الأخيرة تعد ظاهرة إجتماعية طبيعية، كونها تتم بدون وثائق سفر رسمية و بطريقة سرية و ملتوية باستعمال وسائل وطرق مختلفة، إلا أنها تحولت إلى ظاهرة تهدد باستقرار الدولة الساحلية و أمنها، و أصبحت

1- ففي المغرب مثلا يصنف قطاع الصيد البحري في المرتبة 3 ضمن سلم أسس الإقتصاد المغربي بعد الفوسفاط. أنظر التقرير الإقتصادي و المالي الصادر عن وزارة الإقتصاد و المالية المغربية، بالمزامنة مع مشروع قانون المالية المغربي لسنة 2013 المنشور في موقع الوزارة، ص 26 http://finances.gov.ma/depf/publications/rapport-ref_2013_arabe.pdf وفي تونس يبلغ الناتج المحلي الخام الاجمالي من الصيد البحري لسنة 2006، 12.3 %، وهي تشغل 16.3 من اليد العاملة الإجمالية. للمزيد أنظر دراسات حول واقع و اتفاق الإقتصاد التونسي، الصادر عن المعهد التونسي للقدرة التنافسية و الدراسات الكمية التابع لوزارة التنمية الجهوية و التخطيط التونسية، يناير 2013، ص 6 www.mdc.gov.tn/fileadmin/liste_ouvrages/etudes/pdf/2013.pdf

2- محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 172

بذلك تشكل تحديا حقيقيا مفروضا أمام المجتمع الدولي ككل، نظرا للمخاطر الناجمة عنها حيث باتت تصنف في المرتبة الثالثة بعد المتاجرة بالمخدرات و الأسلحة¹، و ذلك بسبب التزايد الرهيب في عدد الأشخاص الذين يتم تهريبهم عن طريق البحر لقصر المسافة و مدة السفر²، باتجاه الدول الأوروبية خاصة، على عكس الدول المغاربية مثلا التي شهدت هذه الظاهرة عن طريق قوارب الموت التي تنتقل من شواطئها متجهة إلى الساحل الجنوبي، لكل من فرنسا و إسبانيا و إيطاليا³.

وعلى اعتبار أن معظم حالات الهجرة غير الشرعية تنجم عن الإتجار بالأشخاص، فيمكن أن نقيس مجموعة من الإجراءات التي يمكن للدولة الساحلية اتخاذها إضافة إلى تلك التي سبق الإشارة إليها⁴، لمكافحة الهجرة في منطقتها المتاخمة و التي ينص عليها بروتوكول منع و قمع و معاقبة الإتجار بالأشخاص⁵. حيث حث الدول الأطراف على أن تتعاون معا من خلال تبادل المعلومات وفقا لقوانينها الداخلية، حتى تتمكن من تحديد ما إذا كان الأفراد الذين

1- الأخصر عمر الدهيمي، دراسة حول الهجرة السرية في الجزائر، بحث مقدم يوم 18 فبراير 2013 في الندوة العلمية حول التجارب العربية في مكافحة الهجرة غير المشروعة، بجامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، المملكة العربية السعودية، ص 2

2- فرنسا و إيطاليا و اليونان أبلغت المنظمة البحرية الدولية أنها رصدت وجود حوالي 3375 مهاجرا غير شرعي، ثم نقلهم بحرا خلال الفترة من نيسان / أبريل 1999 إلى نيسان / أبريل 2001، و أبلغت اسبانيا في تقريرها المقدم إلى المنظمة البحرية الدولية، عن أنها رصدت ما يقرب من 1735 مهاجرا غير شرعي في المياه الخاضعة لسيادتها أو لولايتها القضائية خلال سنة 2000، وعن أن هذه الأرقام لا تشمل العدد المجهول من المهاجرين الذين لم يرصد وجودهم أو الذين اعتقلتهم السلطات، بمن فيهم المهاجرون الذين تكون قد زهقت روحهم. للمزيد حول هذا الموضوع أنظر، تقرير الأمين العام، المحيطات و قانون البحار، الدورة السادسة و الخمسون، الجمعية العامة، الأمم المتحدة، A/56/58/ADD.1

3- فالجزائر و المغرب و تونس مثلا تعد دولا مصدرة، ومنطقة عبور للمهاجرين الأفارقة غير الشرعيين. للمزيد أنظر محمد رضا التميمي، الهجرة غير القانونية من خلال التشريعات الوطنية و المواثيق الدولية، دفاتر السياسة و القانون، جامعة ورقلة، العدد الرابع، يناير 2011، الجزائر، ص 263 و ما بعدها

4- الصفحة 85 و ما بعدها

5- بروتوكول منع و معاقبة الإتجار بالأشخاص و بخاصة النساء و الأطفال، المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، المعتمد بموجب قرار الجمعية العامة رقم 25، الدورة 55 المؤرخ في 15 تشرين / 2 نوفمبر 2000

يعبرون حدودا دولية، أو يشرعون في عبورها بوثائق سفر، تخص أشخاصا آخرين أو بدون وثائق سفرهم، من مرتكبي جرائم الاتجار بالأشخاص أو من ضحاياه، وتحديد أنواع وثائق السفر التي استعملها الأفراد أو شرعوا في استعمالها لعبور حدود دولية بهدف الإبحار بالأشخاص، وتحديد الوسائل و الأساليب التي تستعملها الجماعات الإجرامية المنظمة لغرض الإبحار بالأشخاص، بما في ذلك تجنيد الضحايا ونقلهم و التدابير الممكنة لكشفها.

كما حدد بروتوكول منع و معاقبة الإبحار بالأشخاص مجموعة من التدابير وفقا للمادة 10 و 13، التي ينبغي على الدول أن تقوم بها من أجل مكافحة الإبحار بالأشخاص ومن بين هذه التدابير:

- تعزيز الضوابط الحدودية بقدر ما يكون ضروريا لمنع و كشف الإبحار بالأشخاص؛

- اعتماد تدابير تشريعية أو تدابير أخرى مناسبة لكي تمنع استخدام وسائل النقل التي يشغلها الناقلون التجاريون في ارتكاب الجرائم المقررة وفقا للمادة 5 من هذا البروتوكول؛

- إرساء التزام بأن يتأكد الناقلون التجاريون، بما في ذلك أي شركة نقل أو مالك أو مشغل أي وسيلة نقل من أن كل الركاب يحملون وثائق السفر الضرورية لدخول الدولة المستقبلة؛

- يتعين على كل دولة طرف أن تنظر في اتخاذ تدابير تسمح، وفقا لقانونها الداخلي، بعدم الموافقة على دخول الأشخاص المتورطين في ارتكاب جرائم مقررة وفقا لهذا البروتوكول، أو إلغاء تأشيرات سفرهم؛

-يتعين على الدول الأطراف أن تنظر في تعزيز التعاون فيما بين أجهزة مراقبة الحدود، وذلك بوسائل منها إنشاء قنوات مباشرة للاتصال و المحافظة عليها¹.

زيادة على ذلك فقد نص بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر و البحر و الجو، المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية الصادر سنة 2000²، على مجموعة من التدابير بموجب المادة 11 من بينها :

-تعزيز الدول الأطراف للضوابط الحدودية إلى أقصى حد ممكن بقدر ما يكون ذلك ضروريا، لمنع و كشف تهريب المهاجرين؛

-تعتمد كل دولة طرف تدابير تشريعية أو تدابير أخرى مناسبة لكي تمنع إلى أقصى حد ممكن، استخدام وسائل النقل التي يستغلها الناقلون التجاريون في ارتكاب الفعل المجرم؛

-تتضمن تلك التدابير عند الاقتضاء، ودون الإخلال بالاتفاقيات الدولية المنطبقة، إرساء التزام الناقلين التجاريين، بما في ذلك أي شركة نقل أو مالك مستغل لأي وسيلة نقل، بالتأكد من أن كل الركاب يحملون وثائق السفر الضرورية لدخول الدولة المستقبلة؛

-تتخذ كل دولة طرف التدابير اللازمة، وفقا لقوانينها الداخلية، لفرض جزاءات في حالة الإخلال بالإلتزام المبين في الفقرة الثالثة من هذه المادة³.

1- المادة 10 و 13 من بروتوكول منع و معاقبة الإتجار بالأشخاص وبخاصة النساء و الأطفال، المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية

2- بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر و البحر و الجو المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، المعتمد بموجب قرار الجمعية العامة رقم 25، الدورة 55 المؤرخ في 15 تشرين الثاني /نوفمبر، 2000

3- المادة 11 من بروتوكول تهريب المهاجرين عن طريق البر و البحر و الجو، المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية

وعلى العموم و إن كانت الأمور التي تقدم بياها واضحة إلا أن هناك تساؤلا يلوح في الأفق ،حول نطاق سلطات الدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة ؟ فهل تنحصر تلك السلطات بمنع و معاقبة الأفعال المخالفة لتشريعات الدولة الساحلية الجمركية و المالية و الصحية و المتعلقة بالهجرة ،و المرتكبة أو التي على وشك أن ترتكب في الإقليم البري أو في البحر الإقليمي ،أم أنها تشمل الأفعال المرتكبة أو التي سترتكب في المنطقة المتاخمة نفسها ؟ وبعبارة أخرى ،هل تملك الدولة الساحلية ،بالإضافة إلى المنع و المعاقبة اختصاصا تشريعيا محدودا في المنطقة المتاخمة ؟

بالرجوع إلى اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة، نجد بأن سلطات الدولة الساحلية في منطقتها المتاخمة ،قد تحددت بحقها في التدخل للمنع و المعاقبة عن الأفعال المحتملة الوقوع أو الواقعة فعلا في نطاق إقليم الدولة الساحلية أو بجزرها الإقليمي دون المنطقة المتاخمة .وهذا القول ينطبق أيضا على اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 بالفقرة الأولى بند (أ) من المادة 33 تستخدم عبارة (داخل إقليمها أو بجزرها الإقليمي) ،مثلها مثل اتفاقية جنيف لسنة 1958 التي تضمنت المادة 24 فقرة 1 بند (أ) منها نفس العبارة ،وهي عبارة واضحة لا تقبل التفسير .

إلا أن الجديد هو ما جاءت به المادة 303 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 المتعلقة بالأشياء الأثرية و التاريخية التي يعثر عليها في البحر ،فالفقرة الأولى منها تنص على أنه (على الدول واجب حماية الأشياء ذات الطابع الأثري و التاريخي التي يعثر عليها في البحر ،وعليها أن تتعاون تحقيقا لهذه الغاية)، ثم تأتي الفقرة الثانية من المادة نفسها ،وهي المتعلقة بالمنطقة المتاخمة موضوع بحثنا ،وتنص على أنه (بغية السيطرة على الإبحار بهذه الأشياء ،يجوز للدولة

الساحلية في تطبيقها للمادة 33، أن تفترض أن من شأن انتشار هذه الأشياء من قاع البحر من المنطقة المشار إليها في تلك المادة "وهي المنطقة المتاخمة" دون موافقتها، أن يسفر عن حرق للقوانين و الأنظمة المشار إليها في تلك المادة داخل إقليمها أو بحرهما الإقليمي).

ومن خلال نص هذه المادة، لاسيما الفقرة الثانية منها، يتضح لنا أنها تجيز للدولة الساحلية مراقبة تجارة الأشياء ذات الطابع الأثري و التاريخي، وأن تفترض أن من شأن انتشار هذه الأشياء من قاع البحر في المنطقة المتاخمة دون موافقتها أن يسفر عن حرق قوانينها و أنظمتها، وهكذا تكون الدولة الساحلية قد مدت تشريعها إلى المنطقة المتاخمة بموجب هذا الإختصاص الممنوح لها بمقتضى المادة 333 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982.

وهو ما يدفع بالدولة إلى أن تتخذ بجميع المقاييس، التدابير الوقائية و الردعية لضمان عدم انتشار هذه الأشياء. هذه النتيجة التي لا يمكن التوصل إليها إلا بعد إثبات افتراض قطعي من قبل الدول الساحلية حتى يصبح كل انتشار لهذه الأشياء حرقا لقوانينها، وتصبح معها السفن في حالة مخالفة تطبق عليها التدابير المناسبة¹.

وما تجدر الإشارة إليه، هو أنه إذا كانت المادة 33 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 تعطي الحق للدولة الساحلية في اتخاذ التدابير الردعية بعد ثبوت مخالفة السفن، فإن المادة 333 منها تعطي للدولة الساحلية زيادة على التدابير الوقائية، اتخاذ التدابير الردعية في مواجهة السفن لمجرد افتراض ورود هذه المخالفات منها. وهو ما يوحي سلفا بأن هذه المادة تعامل المنطقة المتاخمة كما لو كانت منطقة خاضعة لسيادة الدولة الساحلية، وليس للدولة الساحلية عليها مجرد ولاية محدودة.

1- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 216

وعلى العموم، ومما سبق بيانه فإنه لا يجوز للدولة الساحلية أن تمارس صلاحيات أكثر مما ثم إقراره سالفا، بموجب المادة 33 و المادة 333 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، إلا إذا كان ذلك محولا لها بموجب اتفاقية دولية، ذلك أنه يمكن أن تكون المنطقة المتاخمة موضوع اتفاقية دولية تحول للدولة الساحلية اختصاصات أكثر فيها، كأن يجعل من هذه المنطقة "منطقة سلامة" للدولة الساحلية، كما هو الحال بالنسبة لمعاهدة 11 فيفري 1971 التي تمنع وضع أسلحة نووية أو أسلحة تدمير جماعي أخرى في قاع البحر و المحيطات¹، ومن باب أولى منع وضع هذا النوع من الأسلحة في المنطقة المتاخمة، وهو ما أشارت إليه المادة الثانية من معاهدة 11 فيفري 1971².

1- معاهدة حظر وضع الأسلحة النووية و غيرها من أسلحة الإبادة الجماعية في قاع البحر و المحيطات وكذلك في ما تحتها، المبرمة بواشنطن و لندن و موسكو في 11 فيفري 1971، التي وافقت عليها الجمعية العامة في 26 يونيو 1973.

Traité interdisant de placer des armes nucléaires et d'autre armes de destruction massive sur le fond des mers et des océans, ainsi que dans leur sous-sol, conclu à Londres, Moscou et Washington le 11 février 1971, approuvé par l'assemblée fédérale le 26 juin 1973

2- حيث نصت المادة 2 من معاهدة حظر وضع الأسلحة النووية و غيرها من أسلحة الإبادة الجماعية في قاع البحر و المحيطات، وكذلك فيما تحتها المبرمة بواشنطن و لندن و موسكو في 11 فيفري 1971 على أنه:

(aux fins du présent Traité, la limite extérieure de la zone du fond des mers visée à l'article premier coïncidera avec la limite extérieure de la zone de douze milles mentionnée dans la deuxième partie de la Convention sur la mer territoriale et la zone contigüe, signée à Genève le 29 avril 1958, et elle mesurée conformément aux dispositions de la première partie, section II, de ladite convention et conformément au droit international)

وقد حرصت المادة الثالثة منها على وضع مجموعة من التدابير و الإجراءات التي يمكن للدولة الساحلية اتخاذها، في سبيل حظر وضع الأسلحة النووية و غيرها من أسلحة الإبادة الجماعية في قاع البحار و المحيطات و ما تحتها.

حيث أقرت للدولة الساحلية الحق في اتخاذ إجراءات وقائية كالتحقق و مراقبة أنشطة الدول الأطراف في الاتفاقية، بما في ذلك التشاور و التعاون بين الدول الأطراف للمضي قدما في التحقيقات، حول المزاعم أو الشكوك التي يمكن أن تثيرها الدولة الساحلية، على قيام إحدى الدول الأطراف بخرق تعهدها المتمثل أساسا في حرصها على عدم وضع الأسلحة النووية و غيرها من أسلحة الإبادة الجماعية في قاع البحار و المحيطات و ما تحتها.

و الجدير بالذكر أن المعاهدة، و خلال نصها على تعداد التدابير و الإجراءات التي يمكن للدولة الساحلية اتخاذها في سبيل حظر وضع الأسلحة النووية، و غيرها من أسلحة الإبادة الجماعية في قاع البحار و المحيطات و ما تحتها، فقد أشارت في نفس الوقت على أن هذه التدابير المعترف بها للدولة الساحلية، لا يمكن أن تفسر بأي حال من الأحوال بما يخل باتفاقية جنيف لسنة 1958 حول البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة و اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، أو يمس بالحقوق المعترف بها للدولة الساحلية على بحرها الإقليمي و منطقتها المتاخمة أو جرفها القاري¹.

1- المادة 6 من معاهدة حظر وضع الأسلحة النووية و غيرها من أسلحة الإبادة الجماعية في قاع البحر و المحيطات، وكذلك فيما تحتها المدرمة بواشنطن و لندن و موسكو في 11 فيفري

المطلب الثاني: المركز القانوني للسفن الأجنبية في المنطقة المتاخمة

لقد ذكرنا فيما سبق أن اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، و قبلها اتفاقية جنيف لسنة 1958 المتعلقة بالبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة، قد أقرت للدولة الساحلية بعض الحقوق، لمنع خرق قوانينها و أنظمتها الجمركية أو المتعلقة بالهجرة أو بالصحة، حيث ينبغي على السفن الأجنبية احترامها خلال مرورها بالمنطقة المتاخمة، تحت طائلة العقاب في حالة خرق للقوانين و الأنظمة المذكورة سابقا. وهو ما يعطيها الحق كذلك في تتبع السفينة المخالفة إعمالا لنظام المطاردة الحثيثة.

وانطلاقا من هذا كان لزاما علينا أن نتساءل عن المركز القانوني للسفن الأجنبية أثناء مرورها في المنطقة المتاخمة، وهو ما سنتناوله بشيء من التفصيل في الفرعين المواليين، نعالج في الفرع الأول مسألة صلاحيات الدولة الساحلية في مواجهة السفن الأجنبية في منطقتها المتاخمة، و في الفرع الثاني نتعرض إلى نظام المطاردة الحثيثة في المنطقة المتاخمة.

الفرع الأول: الأساس القانوني لحق الدولة الساحلية في ممارسة رقابتها على السفن الأجنبية

إذا كان التسليم للدولة الساحلية بممارسة بعض الإختصاصات و السلطات على المنطقة المتاخمة، لحماية قوانينها و أنظمتها المتعلقة بالجمارك و الضرائب و الصحة و الهجرة، قد عرف مواقف متقاربة بين جميع الدول، حيث أبدت العديد من الدول رغبتها و اهتمامها الكبيرين في إنشاء منطقة بحرية تتاخم بجزرها الإقليمي بغرض حماية مصالحها الإقتصادية و الأمنية بصفة عامة، وهو ما تحقق فعلا على ضوء اتفاقية جنيف لسنة 1958 المتعلقة بالبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة، و اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، اللتان أقرت للدولة الساحلية بحقها

في اتخاذ إجراءات وقائية و ردعية في مواجهة السفن الأجنبية ،لضمان و منع خرق قوانينها و نظمها الجمركية و المالية و الصحية و كذا تلك المتعلقة بالمهجرة ،داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي .

إلا أن هذه المواقف سرعان ما انقسمت ،حين أثيرت مسألة الأساس و التكييف القانوني الذي يمكن للدولة الساحلية أن تستند إليه ،عند قيامها بممارسة رقابتها على السفن الأجنبية .

فعلى الرغم من الموقف الصريح الذي تبنته اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة ،حيث اعتبرت المنطقة المتاخمة جزءا من أعالي البحار غير خاضع لسيادة الدولة الساحلية ،بصريح المادة 24 منها بقولها (يجوز للدولة الساحلية أن تباشر على "منطقة من البحر العالي" مجاورة لبحرها الإقليمي الرقابة الضرورية...) .وذلك بعد النقاش الكبير الذي دار داخل لجنة القانون الدولي التابعة للأمم المتحدة ،عند بحثها لموضوع إعداد مشروع اتفاقية قانون البحار لسنة 1956 ،حيث طالبت العديد من الدول بالإعتراف للدولة الساحلية بحقوق خاصة بموضوع الأمن ،علاوة على المواضيع الأخرى المتعلقة بالجمارك و الضرائب و الصحية و المهجرة ،و لم يلقى هذا المقترح إجماعا كبيرا من طرف الدول المشاركة و على إثر ذلك رفضت لجنة القانون الدولي الإعتراف للدولة الساحلية بحقوق موضوع الأمن ،وذلك بسبب الطبيعة الغامضة جدا لعبارة الأمن¹ .

و من هذا المنطلق جاءت المادة 24 من اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة خالية من أي إشارة لموضوع الأمن ،حيث نصت هذه الأخيرة على أنه

1- محمد الحاج حمود ،المرجع السابق ،ص 214

(يجوز للدولة الساحلية أن تباشر على منطقة من البحر العالي مجاورة لبحرها الإقليمي الرقابة
الضرورية لأجل:

(أ) منع خرق قوانينها الجمركية و المالية و الصحية أو المتعلقة بالهجرة داخل إقليمها الأرضي
أو في بحرها الإقليمي؛

(ب) المعاقبة على خرق القوانين و النظم السابقة، التي ترتكب على إقليمها الأرضي أو في
بحرها الإقليمي).

إلا أن الرغبة الكبيرة لبعض الدول الساحلية في مد إقليمها البحري إلى أبعد مسافة ممكنة
و إخضاعها لسيطرتها من جهة، و خشية بعض الدول الأخرى من تعطيل الحريات التقليدية
في أعالي البحار، و على رأسها حرية المرور من جهة أخرى، أدخل الدول المشاركة في دورات
المؤتمر الثالث لقانون البحار في نقاش حاد، تباينت على إثره موقف و آراء الدول، حيث
انقسمت إلى اتجاهين :

1- الإتجاه الأول :

وهو الإتجاه الذي تزعمته كل من المكسيك و الكاميرون و الطوغو و الهند و إندونيسيا
و إسبانيا، التي اعتبرت المنطقة المتاخمة جزءاً من أعالي البحار، تنطبق عليها جميع الحريات
التقليدية المنبثقة عن البحر العالي.

فالدولة حسب هذا الإتجاه لا تتمتع بالسيادة الكاملة على منطقتها المتاخمة المقطعة أصلا من البحر العالي، و إن كان من حقها أن تمارس في هذه المنطقة ما يلزم لمنع أو قمع الإخلال بقوانينها و لوائحها المتعلقة بالمجرة و بالشؤون الصحية و الضريبية و الجمركية¹.

و انطلاقا من ذلك قدمت هذه الدول خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار، في الدورة التاسعة المنعقدة ببنزويلا سنة 1974، وثيقة حول مدى ملائمة و جدوى الإبقاء على المنطقة المتاخمة، خاصة بعد أن تم الإتفاق على استحداث المنطقة الإقتصادية الخالصة كمنطقة بحرية واقعة وراء البحر الإقليمي و ملاصقة له، يصل امتدادها إلى 200 ميل بحري، محسوبة من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي².

2- الإتجاه الثاني :

وهو الإتجاه الذي تتزعمه كل من مصر و كينيا و العراق و البحرين و بيرو و الكويت و البرتغال، التي اعتبرت المنطقة المتاخمة جزءا مكملا لإقليمها البحري و خاضعا لسيادتها و بالتالي عدم اعتبارها جزءا من أعالي البحار، لأن ذلك قد يؤدي حسبها إلى تعريض مصالحها، خاصة الأمنية منها إلى أخطار عديدة.

و بناء على ذلك و على خلاف الإتجاه السابق، نادى هذه الدول بضرورة الإبقاء على فكرة المنطقة المتاخمة، حتى و إن تم الإتفاق على إنشاء المنطقة الإقتصادية الخالصة، كون

1- محمد سامي عبد الحميد، المرجع السابق، ص 240

2- وهو ما جاء على لسان ممثل إندونيسيا M.Djalal :

"M.Djalal (Indonésie) convient que la zone contigue perdra de son importance si la notion de zone économique est approuvée". Voir Recueil des traités , Nations Unis , 9 éme séance , Vendredi 19 Juillet 1974 , Venezuela , p 134

أن الهدف الأساسي من وراء إنشاء المنطقة المتاخمة يختلف و بصفة كلية عن الهدف من وراء إنشاء المنطقة الإقتصادية الخالصة، و الذي يتحدد بمراقبة و حماية مصالحها الجمركية و الضريبية و الصحية و الهجرة كذلك¹.

بل أكثر من ذلك فقد طالبت هذه الدول استنادا إلى اعتباراتها القائمة أساسا، على أن المنطقة المتاخمة جزء من الإقليم البحري للدولة الساحلية، و خاضع لسلطانها و سيادتها، بمزيد من الصلاحيات و السلطات المخولة لها بموجب المادة 24 من اتفاقية جنيف لسنة 1958 و المتعلقة بالجمارك و الضرائب و الصحة و الهجرة، حيث قدمت كولومبيا مقترحا بغية تنظيم و مراقبة الصيد و الحقوق التاريخية الثابتة، إلا أنه لم يلقى إجماعا كبيرا من قبل الدول المشاركة².

و على إثر ذلك جاءت اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 خالية من أي إشارة إلى هذا الحق، حيث نصت المادة 33 منها على أنه (للدولة الساحلية في منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي تعرف بالمنطقة المتاخمة، أن تمارس السيطرة اللازمة من أجل :

(أ) منع خرق قوانينها و أنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي؛

1- وهو ما جاء على لسان ممثل البحرين M.Al-nimer :

"M.Al-nimer (Bahrein) dit que la zone contigue a son propre, qui concerne la sécurité nationale, le contrôle fiscale et douanier, le contrôle sanitaire et l'immigration, et que ce concept n'est pas incompatible avec celui de mer territoriale ou de zone économique...". Voir Recueil des traités ,Nations Unis ,9 éme séance ,Vendredi 19 Juillet 1974 , Venezuela , p 135

2- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 216

(ب) المعاقبة على أي خرق للقوانين و الأنظمة المذكورة أعلاه حصل داخل إقليمها أو بجرها الإقليمي).

و على ضوء هذه التجاذبات صدرت اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، التي خلقت من أي نص صريح يمكن أن يرشدنا و يحسم مسألة الأساس و التكييف القانوني الذي تستند إليه الدولة الساحلية، خلال ممارسة رقابتها على السفن الأجنبية المخالفة لقوانينها و أنظمتها المتعلقة بالجمارك و الضرائب و الصحة و الهجرة.

غير أنه و بالرجوع إلى نص المادتين 33 و 303 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 يمكننا استنتاج و تحديد مسألة الأساس القانوني، فقد أوضحت المادة 33 من الاتفاقية من جهة بأن المنطقة المتاخمة، عبارة عن منطقة بحرية واقعة وراء البحر الإقليمي و ملاصقة له، تمتد إلى أبعد من 24 ميلا بحريا من خطوط الأساس المستقيمة التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، تمارس خلاله الدولة الساحلية السيطرة اللازمة من أجل منع خرق قوانينها و أنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة داخل إقليمها أو بجرها الإقليمي و كذا المعاقبة على أي خرق للقوانين و الأنظمة المذكورة أعلاه حصل داخل إقليمها أو بجرها الإقليمي. وهو ما يمنح للدولة الساحلية الحق في أن تمارس سلطات تشريعية و إدارية و عقابية في المنطقة المتاخمة، تسمح لها بالزام الغير باحترامها، سواء بالإستيلاء أو القبض و توقيع الجزاء على المخالف بالغرامة، و غيرها من الجزاءات¹، وهو ما لا يتحقق بأي حال من الأحوال في حالة ما إذا اعتبرنا أن المنطقة المتاخمة جزء من أعالي البحار.

1- Pandacia Jean Paul, op.cit, p 137

و علاوة على ذلك، فإنه و باستعراض نصوص اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 أيضا نجدها تجيز في المادة 303 منها للدولة الساحلية مراقبة تجارة الأشياء ذات الطابع الأثري و التاريخي، و أن تفترض أن من شأن انتشار هذه الأشياء من قاع البحر في المنطقة المتاخمة دون موافقتها، أن يسفر عن خرق قوانينها و أنظمتها¹.

و هكذا تكون الدولة الساحلية قد مدت تشريعها إلى المنطقة المتاخمة بموجب هذا الإختصاص الممنوح لها، بمقتضى المادة 303 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، وهو ما يدفعنا إلى القول بأن هذه المادة قد تعاملت مع المنطقة المتاخمة كما لو كانت منطقة بحرية خاضعة لسيادة الدولة الساحلية، و ليس باعتبارها جزءا من أعالي البحار.

و بناء على ما تقدم و بدلالة المادتين 33 و 303 من اتفاقية الامم المتحدة لسنة 1982، يتبين لنا بأن المنطقة المتاخمة ليس جزءا من البحر الإقليمي بالمعنى الحقيقي، كما أنها لا تدخل في نطاق أعالي البحار، و إنما تعتبر ذات طبيعة قانونية خاصة، تتمتع بموجبها الدولة الساحلية و تستند بناء عليها بسلطة اتخاذ مجموعة من التدابير و الإجراءات، في مواجهة السفن الأجنبية المخالفة لقوانينها و أنظمتها المتعلقة بالجمارك و الضرائب و الصحة و الهجرة.

1- المادة 303 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

الفرع الثاني: صلاحيات الدولة الساحلية في مواجهة السفن الأجنبية في منطقتها المتاخمة

لتحديد موقف اتفاقية جنيف لسنة 1958 و اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 من صلاحيات الدولة الساحلية في مواجهة السفن الأجنبية في منطقتها المتاخمة، لا بد لنا من إعادة النظر في مجمل الحقوق و الإختصاصات الممنوحة للدولة الساحلية في منطقتها المتاخمة .

فبالرجوع إلى نص المادة 33 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982¹، يتضح لنا جليا أن الإختصاصات التي منحتها للدولة الساحلية، لحماية مصالحها الخاصة بالجمارك و الضرائب و الصحة و الهجرة، تمارس على نوعين من المستويات :

1- المستوى الوقائي :

حيث تمارس الدولة الساحلية صلاحيات البوليس في منطقتها المتاخمة، من أجل مراقبة السفن الأجنبية الخاصة و العامة، وهو ما أشار إليه المستشار البريطاني في منازعة بمرنغ من (أن الدولة يمكن أن تعمل شيئا قبل أن تصل السفينة إلى الأميال الثلاثة، إذا كان لازما لصالح الدولة، ولا يكون للسفينة ذات النية السيئة أن تشير مسألة أنها لم تدخل بعد في البحر الإقليمي)².

وعلى هذا الأساس يمكن للدولة الساحلية أن توقف السفن الأجنبية و الخاصة و أن تخضعها لحق الزيارة، و أن تراقب و تظطلع على أوراقها و مستنداتها وكذا حمولتها. وإذا تبين للدولة الساحلية مخالفة السفينة، بخرقها لقوانينها و أنظمتها المتعلقة بالجمارك، الضرائب

1- و تقابلها المادة 24 من اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة

2- محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 173

و الصحة و الهجرة ،جاز للدولة الساحلية في هذه الحالة أن تطبق عليها الجزاءات المناسبة لمخالفتها و التي تنص عليها قوانينها ،وهو ما جرى عليه العمل الدولي ،حيث فسرت هيئة الجمارك البريطانية سنة 1875 قانون الجمارك البريطاني ،على أنه يسمح بالإستيلاء و القبض على السفن الأجنبية فيما بعد ثلاثة أميال ،أي فيما وراء البحر الإقليمي¹ .

2-المستوى الردعي:

و هي المرحلة التي تأتي بعد المستوى الأول الوقائي ،أين ثبتت فيها مخالفة السفينة لقوانين و نظم الدولة الساحلية المتعلقة بالجمارك و الضرائب ،والصحة و الهجرة ،فمجرد ثبوت هذا الخرق تتقرر للدولة الساحلية صلاحية فرض العقوبة و الجزاء المناسبين على السفينة المخالفة ،وفقا لقوانينها الداخلية كحجز السفينة مثلا أو مصادرة أموالها أو حملتها ،أو فرض غرامات معينة ،إلى غير ذلك من العقوبات التي قد تصل في بعض الأحيان إلى السجن² .

غير أن العقوبات المشار إليها سابقا لا يمكن توقيعها أو فرضها على السفن الأجنبية الخاصة ،إلى في حالة خرقها لقوانين و نظم الدولة الساحلية المتعلقة بالجمارك و الضرائب و الصحة و الهجرة ،في إقليمها أو بجزرها الإقليمي فقط ،وهو ما نصت عليه صراحة المادة 33 فقرة 1 بند (أ) من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982³ ،بقولها (للدول الساحلية في منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي تعرف بالمنطقة المتاخمة ،أن تمارس الرقابة اللازمة من أجل:

1- محمد الحاج حمود ،المرجع السابق ،ص 220

2- أنظر لحضر زاره ،الوضع القانوني للسفينة في المناطق البحرية المختلفة ،المرجع السابق ،ص 135

3- و تقابلها الفقرة 1 بند (أ) من اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة

(ب) المعاقبة على أي مخالفة للأنشطة المذكورة أعلاه حصلت داخل إقليمها أو بجرها الإقليمي).

كما أن الإختصاصات و الصلاحيات هذه و المخولة للدولة الساحلية في منطقتها المتاخمة في مواجهة السفن الأجنبية المخالفة لقوانينها و نظمها المتعلقة بالجمارك و الضرائب و الصحة و الهجرة ، لا تنطبق بمفهوم المخالفة على السفن الأجنبية العامة التي تقوم بأنشطة عامة ، ليس الهدف من وراءها تحقيق الربح و الخسارة ، و إنما هدفها اداء خدمة عامة ، مثل السفن الحربية و سفن البريد و المستشفيات و الأرصاد الجوية و الأبحاث العلمية ، و السفن المخصصة لأغراض إنسانية كالصليب الأحمر و الهلال الأحمر باعتبارها مظهرا من مظاهر سيادة دولة علمها¹.

فقياسا على نصوص اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 و بالخصوص المواد 30 و 31 و 32 ، تتمتع هذه السفن بحصانة كاملة و تامة ، تجعلها بمنأى عن خضوعها لاختصاص الدولة الساحلية ، حيث نصت المادة 32 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 و التي جاءت تحت عنوان "حصانات السفن الحربية و السفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية" ، على أنه (ليس في هذه الإتفاقية عدا الإستثناءات الواردة في القسم الفرعي "ألف" و في المادتين 30 و 31 ، ما يمس الحصانات التي تتمتع بها السفن الحربية و السفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية).

و يعود أساس هذا المركز الي تتمتع به هذه السفن خلال مرورها بالمنطقة المتاخمة في نظر الفقه السابق إلى "إقليمية السفن" ، إلا أن هذا التفسير سرعان ما تغير حيث لم يعد الفقه

1- سهيل حسين الفتلاوي ، القانون الدولي للبحار ، المرجع السابق ، ص 121

يستند إليه في الوقت الحاضر، و بدأت تظهر أفكار جديدة لتفسير هذا الأساس، منها الصفة التمثيلية للسفن الحربية و الإحترام المتبادل للسيادة، و الأحداث من ذلك القول أن هذه السفن تشكل عنصرا من عناصر الخدمة العامة مخصصة للدفاع الوطني لدولة العلم¹.

و بالتالي لا يجوز للدولة الساحلية أن تقوم باتخاذ أي إجراء قسري ضد السفينة الحربية مهما كانت طبيعته بناء على نص المادة 33 فقرة 1 بند (أ) من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، كإخضاعها للتفتيش أو الحجز أو فرض الرسوم الجمركية، نتيجة لخرق هذه السفينة بقوانين و نظم الدولة الساحلية المتعلقة بالجمارك و الضرائب و الصحة و الهجرة خلال مرورها بمنطقتها المتاخمة.

إلا أنه و في مقابل الحصانة التي تتمتع بها هذه السفن، ووجب عليها خلال مرورها بالمنطقة المتاخمة لأي دولة ساحلية أن تتقيد بالقواعد الخاصة المحددة بموجب المادة 33 فقرة 1 بند (أ) من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، و ذلك بأن لا يصدر منها أي نشاط مريب يمكن أن تفسره الدولة الساحلية على أنه تصرف مخالف لقوانينها و نظمها المتعلقة بالجمارك و الضرائب و الصحة و الهجرة، حيث يعطي ذلك للدولة الساحلية الحق استثناء في اتخاذ تدابير مضادة بدءا بتوجيهها طلب إلى هذه السفن بضرورة الإمتثال لقوانينها و أنظمتها، و في حالة عدم الإلتزام بقواعدها جاز للدولة الساحلية أن تطلب من ريان السفينة مغادرة منطقتها المتاخمة فوراً².

1- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 152

2- راجع المادة 20 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، و اتفاقية جنيف لسنة 1958

ولكن هل تملك الدولة الساحلية أن تسن القوانين و النظم في منطقتها المتاخمة، وتفرض احترامها على السفن الأجنبية المارة في منطقتها المتاخمة، وأن توقع عقوبات على السفن الأجنبية في حالة مخالفتها لها؟

في الحقيقة إذا تقيدنا بنص المادة 33 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، والمادة 24 من اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة، نقول و بكل وضوح أنه لا يمكن للدولة الساحلية أن تمد اختصاصها التشريعي على منطقتها المتاخمة، فكل من النصين صريحين في كون هذا الإختصاص، قاصر على إقليم الدولة الساحلية و بحرهما الإقليمي.

غير أنه و بخلاف اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة، فقد تضمنت اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 حكما جديدا يسمح للدولة الساحلية أن تمد اختصاصها التشريعي في منطقتها المتاخمة، و المعاقبة على مخالفتها بموجب المادة 303 التي تنص على أنه (على الدول واجب حماية الأشياء ذات الطابع الأثري و التاريخي التي يعثر عليها في البحر، وعليها أن تتعاون تحقيقا لهذه الغاية... بغية السيطرة على الإتجار بهذه الأشياء.

يجوز للدولة الساحلية في تطبيقها للمادة 33، أن تفترض أن من شأن انتشار هذه الأشياء من قاع البحر في المنطقة المشار إليها في تلك المادة دون موافقتها، أن يسفر عن خرق للقوانين و الأنظمة المشار إليها في تلك المادة داخل إقليمها أو بحرهما الإقليمي).

ومن خلال ما سبق نلاحظ أن هذه المادة قد أعطت للدولة الساحلية اختصاصات إضافية على تلك المشار إليها في المادة 33 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، والمادة 24 من اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة، وهو ما يعني صلاحية الدولة الساحلية في اتخاذ الإجراءات الوقائية و الردعية السابق الإشارة إليها في مواجهة السفن الأجنبية، لضمان عدم انتشار هذه الأشياء ذات الطابع الأثري و التاريخي من قاع البحر في منطقتها المتاخمة.

ولكن ما ينبغي الإشارة إليه في هذه النقطة بالذات، هو أنه إذا كانت المادة 33 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، تعطي الحق للدولة الساحلية في توقيع العقوبة، بعد ثبوت مخالفة و حرق السفينة الأجنبية لقوانينها و نظمها المتعلقة بالجمارك و الضرائب و الصحة و الهجرة¹، فإن المادة 303 تعطي للدولة الساحلية حق فرض العقوبات في مواجهة السفن الأجنبية، لمجرد افتراض أن من شأن انتشار الأشياء ذات الطابع الأثري و التاريخي من قاع البحر دون موافقتها، أن يسفر عن حرق قوانينها و أنظمتها²، وهو ما يدفعنا إلى القول بأن هذه المادة تعامل المنطقة المتاخمة كما لو كانت منطقة خاضعة لسيادة الدولة الساحلية، وليس منطقة بحرية تمارس عليها الدولة الساحلية ولاية محدودة.

وفي الأخير و زيادة على ما تم بيانه، يمكن الإشارة كذلك إلى أن السفن بمختلف أنواعها و جنسياتها، تتمتع في المنطقة المتاخمة للدول الأخرى بحرية الملاحة و التوقف و الدخول و الخروج منها بدون موافقة الدولة الساحلية، باعتبارها من الحريات التقليدية لأعالي البحار³.

1- الفقرة 1 بند (ب) من المادة 33 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

2- الفقرة 2 من المادة 303 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

3- حميدة بملول، المرجع السابق، ص 9

وليس للدولة الساحلية ولاية جنائية أو مدنية على السفن الأجنبية الشكل الذي تمارسه في البحر الإقليمي، ولكنها تستطيع معاقبة السفن التي خرقت قوانينها و أنظمتها على الوجه الذي سبق و أن شرحناه أعلاه، كما تستطيع منع السفن الأجنبية من استغلال مياه البحر و قاعه لأغراض إقتصادية كالصيد و البحث العلمي البحري، بدون موافقة صريحة من الدولة الساحلية.

ولكن هل يمكن للدولة الساحلية في مقابل ما تتمتع به من صلاحيات في منطقتها المتاخمة، لمواجهة السفن الأجنبية المخالفة لقوانينها و أنظمتها المتعلقة بالجمارك و الضرائب و الصحة و الهجرة، أن تقوم بمنع مرور سفن معينة خلال المنطقة المتاخمة، أو أن تفرض تصريحاً أو ترخيصاً للقيام بذلك؟

بالرجوع إلى كل من المادة 24 من اتفاقية جنيف لسنة 1958، و المادة 33 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، نجد بأنها تشير إلى حق الدولة الساحلية في أن تمارس السيطرة اللازمة، من أجل منع خرق قوانينها و أنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة، وهو ما يفهم منه ضمناً حق الدولة الساحلية في أن تقوم بما يلزم، و بما تراه ضروريا لحماية مصالحها، بما في ذلك فرض التصريح لممر سفن معينة في منطقتها المتاخمة أو لدخولها بجزرها الإقليمي.

وهي نفس النقطة التي أشار إليها سهيل حسين الفتلاوي بقوله (ومن هذا المنطلق، تتواجد في المنطقة المتاخمة السلطات الجمركية و الضريبية و حرس الحدود و الهجرة و المؤسسات

الصحية، من أجل عدم خرق قوانينها و أنظمتها و منح التصاريح بذلك، لدخول السفن الأجنبية إلى بحرهما الإقليمي إذا تطلب ذلك...¹.

كما أشارت إلى ذلك بعض الدول في تشريعاتها الوطنية صراحة، من ذلك المادة 30 من القرار البحري رقم 3 لسنة 2006 بشأن إدارة المخلفات الخطرة²، بقولها (لا يسمح بمرور السفن التي تحمل المخلفات الخطرة في البحر الإقليمي لمملكة البحرين و المنطقة المتاخمة له، دون ترخيص من الجهة المعنية بعد التنسيق مع الإدارة المختصة).

وعلى هذه الجهة إخطار الإدارة المختصة بتاريخ دخول و مغادرة هذه السفن، و ما قد ينتج عن مرورها بالمناطق المشار إليها من تلوث البيئة).

وهو الموقف الذي سلمت به في حقيق الأمر كذلك اتفاقية بازل، بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة و التخلص منها عبر الحدود المعتمدة بجنيف في 22 سبتمبر 1995³، حيث نصت في المادة السادسة منها على أنه (تخطر دولة التصدير، عن طريق السلطة المختصة فيها أو تطلب من المولد أو المصدر أن يخطر السلطة المختصة في الدول المعنية كتابة، بأي نقل مقترح لنفايات خطرة أو نفايات أخرى عبر الحدود).

1- سهيل حسين الفتلاوي، الموجز في القانون الدولي العام، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الطبعة الأولى، الأردن، 2009، ص 248
2- قرار رقم 3 لسنة 2006 بشأن إدارة المخلفات الخطرة، الجريدة الرسمية لدولة البحرين رقم 1020، مؤرخة في 24 ربيع الآخر 1426 هـ، الموافق ل 22 مايو 2006
3- وقد صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 06-170 مؤرخ في 24 ربيع الثاني عام 1427 الموافق ل 22 مايو سنة 2006، يتضمن التصديق على تعديل اتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة و التخلص منها عبر الحدود، المعتمدة بجنيف في 22 سبتمبر 1995، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية العدد 35، مؤرخة في 1 جمادى الأول عام 1427 هـ، الموافق ل 28 مايو سنة 2006.

وقد أكدت الإتفاقية في المادة الرابعة فقرة 12 على أن هذا الوضع ليس من شأنه أن يؤثر بأي طريقة كانت على سيادة الدولة على بحرها الإقليمي المحدد وفقا للقانون الدولي، وعلى الحقوق السيادية و الولاية القضائية للدولة في منطقتها الإقتصادية الخالصة و جرفها القاري وفقا للقانون الدولي، وعلى ممارسة سفن و طائرات كل الدول للحقوق و الحريات الملاحية المنصوص عليها في القانون الدولي، وهي إشارة واضحة منها إلى اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982.

الفرع الثالث: نظام المطاردة الحثيثة في المنطقة المتاخمة

يعتبر هذا الموضوع نقطة أخرى لا تقل أهمية عن سابقتها، إذ يتبادر في الأذهان مدى حق الدولة الساحلية في تعقب السفن الأجنبية المخالفة، و الذي يعبر عنه في القانون الدولي للبحار بحق المطاردة الحثيثة (المستمرة)¹ اعتبارا من منطقتها المتاخمة، بسبب خرق السفن الأجنبية لقوانينها و أنظمتها الخاصة بالجمارك و الضرائب و الصحة و الهجرة .

قبل ذلك ينبغي الإشارة إلى أن المقصود بالمطاردة الحثيثة عموما، هو حق السفن الحربية التابعة لدولة ما أن تطارد السفن التابعة لدولة أخرى نتيجة مخالفة هذه الأخيرة قوانين الدولة

1- و للإشارة فقد اختلفت التسميات التي تطلق على المطاردة الحثيثة، فالبعض يستخدم مصطلح حق التتبع و البعض الآخر استخدم مصطلح حق المطاردة الساخنة، لكن جميعها مترادفات، وتعطي نفس المعنى، فالفقه الإنجليزي من جانبه يستخدم أحيانا المصطلحات التالية "the right of hot pursuit" أو "in flagrante delicto" أو "immediate pursuit"، أما الفقه الفرنسي فيستخدم عبارة "le droit de poursuite" وجميعها تعني أن المطاردة تبدأ مباشرة بعد ارتكاب المخالفة، للمزيد أنظر:

Verhoeven Joe, Droit international publique, Edition Larcier, Bruxelles, 2000, p 566-567

الساحلية، بحيث تستمر المطاردة في أعالي البحار، من أجل القبض عليها و محاكمتها¹.

فالغرض من المطاردة الحثيثة وفقا لهذا المفهوم يبدو جليا، و هو معاقبة و متابعة السفينة الأجنبية المخالفة، ذلك أن انتهاك سفينة أجنبية لقوانين و أنظمة الدولة الساحلية خلال مرورها بالمنطقة المتخمة للدولة الساحلية، يجعلها كنتيجة حتمية لنشاطها العدواني هذا مسؤولة في نظر اتفاقية جنيف لسنة 1958 و اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، لذا شرع للدولة الساحلية متابعة و ملاحقة السفن الأجنبية بموجب نظام المطاردة الحثيثة، حتى لا يكون هرب السفينة سببا لتهرب السفينة من مسؤوليتها، و من ثم فإن هربها إلى أعالي البحار لا يتيح لها التهرب من المسؤولية، وهو ما يفسر استمرارية حق الدولة الساحلية في مطاردة السفينة الأجنبية المخالفة حتى أعالي البحار.

و المطاردة الحثيثة بهذا المفهوم تجدد لها تطبيقات كثيرة على الساحة الدولية، من بينها ما أشارت إليه المحكمة العليا في الولايات المتحدة الأمريكية، في قضية *Flora Mariena* سنة 1826، إلى أن حق المطاردة الحثيثة و إلقاء القبض على السفينة المذكورة أعلاه، هو إجراء غير مخالف للقانون في حالة ما إذا ارتكبت السفينة الأجنبية مخالفة صريحة للقوانين الداخلية للولايات المتحدة الأمريكية، و هو ما أشارت إليه كذلك المحكمة العليا في كندا

1- وهو التعريف الذي قدمه Vincent Philippe بقوله :

"Le droit de la poursuite est le droit reconnue a l'Etat côtier de continuer en haute mer, aux moyen D'un de ses navires de guerre, la poursuite mon interrompue d'un navire étranger dont il considère qu'il est en contravention, dans une zone sous sa souveraineté ou juridiction, à ses loi et règlement applicables à cette zone, conformément au droit international". Voir Vincent Philippe, op.cit, p 136

سنة 1906، بموجب حكمها الصادر في القضية المعروفة باسم *The Ship North vs The King*، حيث أعلنت بوضوح مبدأ المطاردة الحثيثة¹.

وقد نظمت كل من اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول أعالي البحار بموجب المادة 23 منها، وكذا المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 هذا الحق صراحة، و أجازت كل منها بدأ المطاردة الحثيثة اعتبارا من المنطقة المتاخمة، و وضعت شروطا رئيسية ينبغي توافرها كلها من أجل تحقق مطاردة صحيحة، بمعنى أن عدم توافر إحدى هذه الشروط يعني سقوط حق المطاردة، وهو ما أكدت عليه محكمة العدل الدولية في قرارها الصادر في قضية *M/V Saiga* في 1 جويلية 1999². هذه الشروط هي على نوعين شروط شكلية و أخرى موضوعية.

أولا : الشروط الشكلية للمطاردة الحثيثة

لقد أشارت المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، إلى مجموعة من الشروط الشكلية، منها ما هو مرتبط بالمكان الذي تبدأ منه المطاردة، حيث تنص الفقرة الأولى

1-"Dans l'affaire du Marina Flora, en 1826, la cour suprême des Etats-Unis a indiqué que le droit de Poursuite et la capture en mer étaient légales dans le cas ou un navire étranger avait commis une infraction à l'intérieur de la juridiction des Etats-Unis ce n'est qu'un peu plus tard, en 1906, avec la décision "The ship north vs the king" que la cour suprême du Canada a reconnu la doctrine du droit de poursuite". Voir Monari Laurence, Utilisations et ABUS de l'espace aérien international, B.N.C, Canada, 1996, p 41

2- حيث جاء في حكمها الصادر في 1 جويلية 1999 ما يلي :

(The tribunal notes that the conditions for the exercise Of the right of hot article 111 of the convention are cumulative; of them has to be satisfied for the pursuit to be legitimate under the convention in this cas, the trubunal finds that several of these conditions were not fulfilled). Voir *M/V Saiga Case (No.2)*, St Vincent and the Grenadines Guinea, list of case No.2, 1July 1999, paragraph 164

من المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 على أنه (...تبدأ المطاردة عندما تكون السفينة الأجنبية أو أحد زوارقها داخل... المنطقة المتاخمة للدولة القائمة بالمطاردة...).

ومن خلال هذا النص يتبين لنا أن المطاردة الحثيثة ليست مرتبطة فقط بالبحر الإقليمي وإنما تشمل مناطق بحرية أخرى تخضع لسيادة الدولة، وهذا التغير المكاني مرتبط بالمكان الذي يمكن أن تقع فيه المخالفة، لكن الفكرة الرئيسية هو أن المطاردة يجب أن تبدأ عندما تكون السفينة الأجنبية أو أحد زوارقها داخل المنطقة المتاخمة.

إضافة إلى ذلك فقد اشترطت المادة 111 من اتفاقية 1982، أن تتم المطاردة من قبل سفينة حربية أو غيرها من السفن التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية و مأذون لها بذلك، مما يعني بمفهوم المخالفة أن السفن الخاصة أو السفن السياحية أو التجارية، لا يحق لها القيام بمطاردة السفينة الأجنبية المخالفة.

على أن تقرير المطاردة الحثيثة للسفن الحربية، لا يجوز أن يؤدي إلى إغراق السفينة الملاحقة، وهو ما تم إقراره منذ سنة 1930 في قضية I'm Alone بين كندا و الولايات المتحدة الأمريكية، إلا أن عملية إغراقها بشكل غير قصدي أثناء المطاردة الحثيثة قد يعتبر جائزا قانونا¹.

كما يشترط أن تكون السفينة الملاحقة غير حربية، حيث تتمتع هذه الأخيرة بحصانة تجعلها بمنأى عن أي ولاية، أو خضوع لقضاء الدولة الساحلية في منطقتها المتاخمة أو إقليمها البحري بصفة عامة، و كما رأينا أيضا فيما سبق، فإن مخالفة سفينة حربية أجنبية لقوانين

1- عامر غسان سليمان فاخوري، حق المطاردة الحثيثة في البحر، مجلة الشريعة و القانون، السنة 26، العدد 49، صفر 1433 هـ الموافق ل يناير 2012، الإمارات العربية المتحدة، ص 301

و أنظمة الدولة الساحلية في بحرهما الإقليمي ، لا يعطيها الحق بمطاردة السفينة الحربية المخالفة ، وإنما يقتصر حقها بمطالبتها بمغادرة بحرهما الإقليمي على الفور¹ ، وهو الوضع القانوني نفسه الذي ينطبق في المنطقة المتاخمة ، في حالة ما إذا خالفت سفينة أجنبية قوانين و أنظمة الدولة الساحلية الخاصة بالجمارك و الضرائب و الصحة و الهجرة ، حيث يقتصر حق الدولة الساحلية في مطالبتها بمغادرة منطقتها المتاخمة على الفور .

و أخيرا و اضافة إلى الشروط الشكلية السابق الإشارة إليها ، فقد أشارت الفقرة الرابعة من المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 إلى ضابط شكلي آخر ، حيث ربطت بدأ المطاردة بضرورة إعطاء إشارة ضوئية أو صوتية بالتوقف ، من مسافة تستطيع معها السفينة الأجنبية أن ترى الإشارة أو تسمعها² .

و الملاحظ من خلال هذه المادة أنها لم تحدد عدد المرات التي يجب استخدامها لإعطاء الإشارة ، كما أنها لم تحدد بعد المسافة بين كل من السفينة المطاردة و السفينة الملاحقة ، التي تبقى في الأخير محل تقدير من طرف الدولة الساحلية المعنية ، تستطيع من خلاله السفينة الملاحقة أن تسمع أو ترى تلك الإشارة ، فالهدف الأساسي من وراء هذا الإجراء و المتمثل في إعطاء إشارة أو ضوئية أو صوتية بالتوقف ، هو إعلام السفينة الأجنبية بضرورة التوقف من أجل التحقق ، من مدى مخالفتها لقوانين و أنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بالجمارك و الضرائب و الصحة و الهجرة خلال تواجدها بمنطقتها المتاخمة .

1- وهو ما سبق الإشارة إليه في الصفحة 26 و ما بعدها ؛

راجع كذلك المادة 31 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

2- الفقرة 4 من المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

ثانيا :الشروط الموضوعية للمطاردة الحثيثة

لقد أعطت المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 ،للدولة الساحلية الحق في بدأ المطاردة الحثيثة إعتبارا من منطقتها المتاخمة ،إذا توافرت لديها أسباب وجيهة للإعتقاد بأن السفينة انتهكت قوانين و أنظمة الدولة الساحلية الخاصة بالجمارك أو الضرائب أو الصحة أو الهجرة.

غير أن ما ينبغي ملاحظته حول هذه النقطة بالذات ،هو عدم وضوح عبارة "أسباب وجيهة للإعتقاد" ،فهل يقصد بها أن تكون الدولة متأكدة بأنه قد حصل خرق لقوانينها و نظمها، أو تكفي مجرد الشك لقيام حقها في المطاردة الحثيثة؟

بالرجوع إلى العمل الدولي نجد أن المحكمة الدولية لقانون البحار ،قد أشارت في قضية M/V Saiga أن الشكوك التي أسست عليها السلطات الغينية حق المطاردة الحثيثة غير كافية لإيقاف السفينة¹ ،مما يعني أن المحكمة الدولية للبحار قد أخذت بضرورة أن يتوفر لدى الدولة الساحلية قرائن كافية ،تؤكد خرق السفينة محل المطاردة لقوانينها و نظمها المتعلقة بالجمارك أو الضرائب أو الصحة أو الهجرة.

و إضافة إلى الشرط السابق بيانه ،اشتترطت المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 أن تكون المطاردة مستمرة ،و غير متقطعة ،ومن ثم فلو قامت مثلا إحدى السفن

1- حيث جاء في قرار المحكمة الدولي لقانون البحار ما يلي:

(The tribunal has already concluded that no laws or regulations of guinea applicable in accordance with the convention were violated by the Saiga. It follows that there was no legal basis for the exercise of the right of hot pursuit by Guinea a in this case). Voir M/V Saiga cas (No.2), St vincent and the Grenadines v. Guinea, list of cas No.2, 1 July 1999, paragraph 149

الحرية التابعة للدولة الساحلية بمطاردة سفينة أجنبية، اعتباراً من منطقتها المتاخمة لخرقها قوانينها و أنظمتها المتعلقة بالجمارك أو الضرائب أو الصحة أو الهجرة، ثم توقفت المطاردة من جانب سفن الدولة الساحلية المختصة بسبب عطل أصاب محرك السفينة المطاردة، أو بسبب محاولة السفينة المطاردة مساعدة سفينة أو زورق كان على وشك الغرق قبالة سواحلها، و خلال قيامها بعملية مطاردة السفينة الأجنبية المخالفة لقوانينها و نظمها في منطقتها المتاخمة، فإنه لا يجوز أن تكمل السفينة الحربية التابعة للدولة الساحلية المطاردة الحثيثة في هذه الحالة، لعدم توافر شرط الإستمرارية المحدد وفقاً للمادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، غير أنه لا يعد في نفس الوقت انقطاعاً إذا قامت سفينة ما بتسليم زمام المطاردة إلى سفينة أخرى¹.

غير أن الملاحظ هو أن اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 لم تحدد زمناً معيناً لاستمرارية المطاردة كما لم تحدد مسافة معينة، وبناءً على ذلك فالمطاردة الحثيثة غير مقيدة لا بالزمان و لا بالمسافة، وهو ما نستشفه عملياً في قضية السفينة **South Tomi**، حيث استمرت المطاردة 14 يوماً و في قضية السفينة **Viarsa** التي استمرت فترة المطاردة فيها 21 يوماً، وهي تعتبر أطول مطاردة حثيثة تم تسجيلها عبر التاريخ².

على أن الدولة الساحلية إذ تمارس حق المطاردة الحثيثة إنما تقوم بذلك تحت مسؤوليتها، فإذا اتضح أنها كانت غير محقة في ممارسته، أو أن القرائن التي استندت إليها لا تبرر تصرفها، فإنها

1- وهو ما عبر عنه Aust Anthony بقوله :

(It will probably not be interrupted merely by another ship taking over the pursuit).
Voir Aust Anthony, Handbook of international law, Cambridge university press, 2005, p 293

2- عمار غسان سليمان فاخوري، المرجع السابق، ص 318

عندئذ تصبح مسئولة عن هذا التصرف. وقد حصل في 22 مارس 1929، أن أغرق حرس الشواطئ الأمريكية السفينة الكندية I'm Alone، أثناء مطاردته لها بسبب محاولتها تهريب خمور إلى الولايات المتحدة الأمريكية، فلما عرض الأمر على اللجنة الكندية الأمريكية المختلطة، تبين من التحقيق أن إغراق السفينة كان متجاوزا الحد المطلوب في المطاردة، ولذا اعتبر فعلا غير مشروع، وحكمت اللجنة على الولايات المتحدة الأمريكية بأن تدفع مبلغ 25.000 دولار كتعويض عنه¹.

1- محمد طلعت الغنمي، المرجع السابق، ص 150

نخلص من مضمون هذا الفصل، إلى أن كل من اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة و اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، قد حددت منطقتين محاذيتين لشواطئ الدولة الساحلية، واعتبرتتهما خاضعتين لولايتها الإقليمية.

فالمنطقة الأولى عي البحر الإقليمي، وكما رأينا فإنها و بصريح اتفاقية جنيف لسنة 1958 و اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، وكذا التشريعات الوطنية، قد اعتبرته منطقة تخضع لسيادة الدولة الساحلية، وحولتها على هذا الأساس ممارسة مجموعة من الإختصاصات، تهدف في مجملها إلى حماية مصالح الدولة الساحلية الأمنية منها و الإقتصادية و الصحية، مع مراعاة مصالح الدول الأخرى. حيث أقرت اتفاقية قانون البحار حق المرور البريء، الذي يعتبر حقاً للسفن الأجنبية في أن تمارسه طالما أنها لا تقوم بأي عمل من الأعمال التي تضمنتها الإتفاقية، و التي من شأنها أن ترفع عن المرور طابع البراءة، كما اعترفت في مقابل ذلك للدولة الساحلية بحقها في تنظيم مرور السفن الأجنبية و سن تشريعات مختلفة في هذا الشأن، فالدولة الساحلية لها الحق في أن تنظم دخول السفن الحربية و أن تخضعها لشروط و قيود معينة، وهو الأمر نفسه بالنسبة للسفن ذات الحمولات الخطيرة، أو التي تعمل بالطاقة النووية أو الغواصات.

أما فيما يتعلق بالمنطقة الثانية و هي المنطقة المتاخمة، فقد رأينا أنه قد تقرر في ظل كل من اتفاقية جنيف لسنة 1958 و اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، التسليم للدولة الساحلية بممارسة بعض السلطات لحماية مصالحها الخاصة، فيما يتجاوز بجزرها الإقليمي خاصة فيما يتعلق بالجمارك أو الضرائب أو الصحة أو الهجرة. وهو ما يدفع إلى القول في بادئ الأمر إلى أن من سلطة الدولة الساحلية، أن توقف أو تحجز أي سفينة أجنبية ترتكب أيا من المخالفات

السابقة، بل و تطبيق العقوبات المناسبة إذا ثبتت مسؤوليتها في المخالفة، وهو ما يعطيها الحق كذلك في تتبع السفينة المخالفة إعمالاً لنظام المطاردة الحثيثة. هذا وقد أضافت اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 كما أسلفنا الذكر عنصراً آخر في إطار الإختصاصات المذكورة سلفاً، وهو ما أشارت إليه المادة 303 التي تعطي الحق للدولة الساحلية إلى أن تتخذ كافة التدابير المناسبة، لضمان حماية الأشياء ذات الطابع الأثري و التاريخي التي يعثر عليها في البحر وعدم انتشارها من قاع البحر في المنطقة المتاخمة.

غير أنه و علاوة على هذين المنطقتين البحريتين المشار اليهما في هذا الفصل، و بسبب تطلعات الدول لضم أجزاء أخرى من أعالي البحار و من ثم مد اقليمها البحري، فقد أقرت اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 مد ولاية الدولة الساحلية إلى منطقتين أخريتين هما المنطقة الإقتصادية الخالصة و الجرف القاري، التي حولت للدولة الساحلية ممارسة بعض الصلاحيات على الوجه الذي سنبينه في الفصل الموالي.

الفصل الثاني: مظاهر سيادة الدولة على منطقتها الاقتصادية الخالصة و جرفها القاري

تعد تطلعات الدول إلى بسط سيادتها على مناطق جديدة من البحار، بهدف الإستغلال و الإستثمار بمواردها، و مطالباتها بمزيد من الحقوق الإنفرادية بمناطق جديدة إلى جانب الحقوق المقررة لها في كل من البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة، بمثابة دافع قوي نحو الاعتراف للدولة الساحلية بمطالبها.

و لا شك أن المنطقة الاقتصادية الخالصة و الجرف القاري يعدان من أهم أوجه التجديد في القانون الدولي للبحار، و إن كانت فكرة الجرف القاري قد استقرت في إطار اتفاقية جنيف الخاصة بالجرف القاري لسنة 1958، فإن المنطقة الاقتصادية الخالصة قد تجسدت في اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982. على أن استقرار هذه المناطق بوصفها نظاما جديدا في القانون الدولي للبحار، يدفعنا إلى التساؤل عن نطاق الصلاحيات و الحقوق المقررة للدولة الساحلية في كل من المنطقة الاقتصادية الخالصة و الجرف القاري.

وهو ما يدعونا إلى تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين نتعرض في المبحث الأول إلى الولاية القانونية للدولة الساحلية في منطقتها الاقتصادية الخالصة، و في المبحث الثاني نتعرض إلى الولاية القانونية للدولة الساحلية على جرفها القاري.

المبحث الأول: الولاية القانونية للدولة الساحلية في منطقتها الاقتصادية الخالصة

تعد المنطقة الاقتصادية الخالصة من أبرز المسائل التي عني مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار بدراستها منذ دوراته الأولى، و تجسد هذا الإهتمام في تقنين الأحكام الخاصة بالمنطقة الاقتصادية الخالصة، في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، حيث تناولتها بالتنظيم من المادة 55 إلى المادة 75، أين تقرر بموجبها مجموعة من الحقوق السيادية الخالصة للدولة الساحلية، بينما تلتزم الدولة الساحلية بعدد من الإلتزامات و الواجبات، بالإضافة إلى بعض القواعد الخاصة بتحديد المنطقة الاقتصادية الخالصة مقابل الحقوق المقررة لها.

و انطلاقا من ذلك سنقسم دراستنا في هذا المبحث إلى قسمين نتعرض في المطلب الأول إلى الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة و وضعية السفن الأجنبية خلالها، و في المطلب الثاني نتعرض إلى سلطات الدولة و حدودها في المنطقة الاقتصادية الخالصة.

المطلب الأول: الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة و وضعية السفن الأجنبية خلالها

إن إقرار المنطقة الاقتصادية الخالصة كحزام بحري جديد تمتد إليه سلطات و ولاية الدولة الساحلية، أثار الكثير من النقاشات الحادة حول النظام القانوني الذي يحكم هذه المنطقة، و ظل الخلاف مستمرا حول طبيعتها القانونية. و الحقيقة أن هذه المناقشات هي على درجة كبيرة من الأهمية بالنظر إلى ما يمكن أن يترتب عن ذلك من تأثير على وضعية السفن الأجنبية و الملاحة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة.

الفرع الأول: الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة و امتدادها

إذا كان مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة هو مفهوم حديث في ظل القانون الدولي للبحار، فإن أصلها التاريخي يعود إلى نهاية الثلاثينيات و بالتحديد سنة 1939، أين اقترح الرئيس الأمريكي روزفلت في أعقاب الحرب العالمية الثانية، وضع منطقة محايدة حول أمريكا قطرها 300 ميل بحري ابتداء من السواحل¹. وبعد انتهاء الحرب العالمية الثانية أصدر الرئيس الأمريكي ترومان في 28 سبتمبر 1945 إعلاناً، أعرب فيه عن الضرورة العاجلة لحماية ثروات الصيد الساحلية، عن طريق إنشاء مناطق حماية في مجالات البحر العالي متاخمة للبحر الإقليمي للولايات المتحدة الأمريكية. و على إثر هذا الإعلان أصدر الرئيس الشيلي سنة 1947 إعلاناً، مدد بموجبه السيادة على المناطق البحرية المجاورة للمياه الإقليمية على امتداد 200 ميل بحري، بهدف حماية مصالحها المتعلقة بالصيد، وقد اعترف هذا الإعلان بحقوق الدول الأخرى في إطار المعاملة بالمثل².

وتبعاً لهذين الإعلانين توالى مواقف الدول المشابهة، أين أصدرت العديد من الدول معظمها من أمريكا اللاتينية تشريعات وطنية مدت بموجبها سيادتها و اختصاصها على مناطق بحيرة مجاورة لمياهها الإقليمية، من بينها مرسوم دولة بيرو رقم 781 المؤرخ في 11 أوت 1947، و السلفادور في 14 سبتمبر 1950 و كوستاريكا في سنة 1955، و البرازيل في 5 مارس 1971، إلا أنها اختلفت في الصلاحيات المخولة للدولة الساحلية ممارستها في هذه المنطقة. فالبعض من هذه القوانين مدها

1- بوكعبان العربي، الأبعاد البيئية و الإنمائية لنظام المنطقة الاقتصادية الخالصة، أطروحة دكتوراه دولة في القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة سيدي بلعباس، 2003-2004، الجزائر، ص 88

2-(La zona marítima que hoy se conoce como la zona económica exclusiva encuentra, su origen en la proclamación que hizo en 1947 el presidente de Chile, mediante la cual se reivindicó la soberanía sobre el zócalo continental y sobre los mares adyacentes hasta la distancia de 200 millas). Voir Orrego Vicuna Francisco, La zona económica exclusiva: Régimen y naturaleza jurídica en el derecho internacional, Editorial jurídica de Chile, Chile, 1991, p 11

إلى 200 ميل بحري و أخضع ملاحاة السفن الأجنبية فيها لنظام المرور البريء¹، و البعض الآخر من القوانين مد سيادته على الثروات إلى مسافة 200 ميل بحري، إلا أنها احتفظت بحرية الملاحة في تلك المنطقة².

هذه المواقف التي أبدتها دول أمريكا اللاتينية سرعان ما انتقلت إلى الدول الإفريقية، وإن كانت قد ظهرت بشكل متأخر نسبيا بسبب تأخر حصول الدول الإفريقية على الإستقلال قياسا إلى استقلال دول أمريكا اللاتينية، حيث عبر ممثل كينيا في الإجتماع السنوي للجنة الاستشارية الأفروآسيوية الذي عقد في كولومبو سنة 1971، لأول مرة عن جوهر فكرة المنطقة الإقتصادية الخالصة، عندما أعلن أنه من المتعين النظر إلى المنطقة الإقتصادية الخالصة بوصفها نطاقا بحريا، يكون للدولة الساحلية أن تصدر بشأنه تصاريح الصيد في مقابل حصولها على مساعدات فنية، ثم عاد في الدورة التالية للجنة التي عقدت في لاجوس سنة 1972، واقترح تعريفا عاما لهذه المنطقة باعتبارها منطقة تمارس فيها الدولة الساحلية سلطات حصرية على جميع الموارد الحية و المعدنية³.

ثم جاء إعلان منظمة الوحدة الإفريقية الذي تم اقراره في أديس أبابا في 24 ماي 1973، و أعيد في مقديشو في 11 جوان 1974، لينص صراحة على تأييد الدول الإفريقية لإنشاء المنطقة الإقتصادية الخالصة فيما وراء بحرهما الإقليمي لا تتعدى 200 ميل بحري من خط الأساس الذي يقاس منه البحر الإقليمي، تمارس الدولة الساحلية سيادتها الدائمة فيها على كل الموارد الحية و المعدنية، على أن تدار

1- كما هو الحال بالنسبة للإكوادور، حيث أعلنت في 21 فبراير 1951 مد سيادتها على مناطق البحر المجاورة لأقاليمها البرية و إلى مسافة 200 ميل بحري و تطبيق نظام المرور البريء على السفن الأجنبية فيها، ورغم أن التصريح لم يستعمل تعبير البحر الإقليمي إلى أنه قصد بشكل واضح توسيع هذه المنطقة من البحر. للمزيد راجع محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 250

2- كما هو الشأن بالنسبة للمرسوم رقم 781 المؤرخ في 11 أوت 1947 لدولة بيرو، و الذي نص في المادة 4 منه على أن هذا الإعلان لا يضر بالحق في الملاحة الحرة لجمي سفن العالم في إطار القانون الدولي. للمزيد راجع بوكعبان العربي، المرجع السابق، ص 92

3- سليم حداد، التنظيم القانوني للبحار و الأمن القومي العربي، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع، الطبعة الأولى، لبنان، 1994، ص 56

هذه المنطقة دون الإضرار بالإستخدامات الأخرى المشروعة للبحر، وهي حرية الملاحة و التحليق و وضع الكابلات و خطوط الأنابيب¹.

وقد وجدت هذه الأفكار ترحيبا واسعا من جانب الدول الأوروبية ،حيث أصدرت فرنسا القانون رقم 65-76 المؤرخ في 16 جويلية 1976 و المتعلق بتحديد المنطقة الإقتصادية الخالصة قبالة السواحل الفرنسية²، كما نُهجت إسبانيا نفس نهج جارتها الفرنسية ،و أعلنت بموجب القانون رقم 15/1978 عن إنشاء منطقة إقتصادية خالصة متاخمة لسواحلها المطللة على المحيط الأطلسي تصل إلى مسافة 200 ميل بحري،إبتداءا من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحري الإقليمي³. ثم انتقلت فيما بعد إلى كل من الولايات المتحدة الأمريكية و الإتحاد السوفياتي سابقا،الذين عبرا عن تأييدهما لفكرة المنطقة الإقتصادية الخالصة، في مقترحهما المقدم خلال انعقاد المؤتمر الثالث لقانون

1- حيث جاء في إعلان منظمة الوحدة الإفريقية بشأن قضايا قانون البحار ما يلي :

(That the African state recognize the righ of each coastal state to establish an exclusive economie zone beyond their territorial seas whose limits shall not exceed 200 nautical miles, measured from the baseline establishing their territorial seas.

That in such zones the coastal states shall exercise permanent sovereignty over all the living and mineral resources and shall manage the zone without undu interference with the other legitimate uses of the sea, namely, freedom of navigation over flight and laying of cables and pipelines...).

Declaration of the organization of African Unity on the issues of the law of the sea. A/CONF.62/33, 19 July 1974

² -La France avait notamment constaté que, grâce a ses nombreux territoire d'outre-mer, elle allait bénéficier d'une exclusivité de pêche sur une surface maritime considérable , la France a, à l'heure actuelle une zone économique exclusive total de 10,2 millions de km². Voir Vincent Philippe, op.cit, p 93

³ -L'Espagne a proclamé une zone zee de 200.m.au large de leur côtes, en indiquant toute fois qu'elle ne s'applique pas aux eaux méditerranéennes en ce qui concerne l'Espagne, la loi 15/1978 de 28 février déclare comme zone exclusive l'espace adjacent à la mer territorial espagnol , jusqu'à une distance de deux cents milles nautiques , comptes à partir de la ligne de base de cette mer territorial. voir Sobuno Heredia Jose manuel, L'approche national en matière des zones maritime en méditerranée, AFDUDC, 2009, p 759

البحار¹. وهو ما سمح لمحكمة العدل الدولية بأن تعترف في قرارها الصادر في 3 جوان 1985 في قضية الجرف القاري بين الجماهيرية الليبية و مالطة، بأن هذا المفهوم قد اكتسب قيمة عرفية².

ومن هذا المنطلق يظهر لنا الدور الفعال الذي لعبته دول أمريكا اللاتينية و دول العالم الثالث في إقرار و تأسيس المنطقة الإقتصادية الخالصة، غير أن التقدم التكنولوجي و العلمي، دفع الدول المختلفة إلى التطلع إلى ثروات البحار باعتبارها موردا مهما و أساسيا يعتمد عليها في سد احتياجاتها من الموارد الغذائية و المعدنية على حد سواء، و علاوة على الدافع الإقتصادي كان دافع الأمن أكثر وضوحا عند تحديد المنطقة الإقتصادية الخالصة، ففي خلال النقاشات التي دارت في لجنة الإستخدام السلمي لقاع البحر التي شكلتها الأمم المتحدة سنة 1976 و الدورات التي عقدها مؤتمر الأمم المتحدة للبحار، تبنت الدول الآخذة في النمو اتجاهها جديدا يؤكد على ضرورة أن يراعى عند وضع تنظيم لاستخدامات البحار حاجة الدول في حماية مصالحها و أمنها القومي و سيادتها، و كان الباعث لمد

1- حيث جاء في المادة 2 من مقترح الإتحاد السوفياتي ما يلي:

(The coastal state shall, within the limits of the economic zone, exercise in a accordance with this convention sovereign right over all living and mineral resources in the waters, the sea-bed and the subsoil thereof). Union of soviet socialist republics, draft articles on the economic zone, A/CONF.62/C.2/L.38, 5 August 1974

و على نحو مماثل نصت الفقرة 1 من المادة 1 من المقترح الأمريكي على أنه :

(The coast state exercises in and throughout an area beyond and adjacent to its territorial sea, known as the economic zone, the jurisdiction and the sovereign and exclusive rights...). United states of America, draft articles for a chapter on the economic zone and the continental shelf, A/CONF.62/C.2/L.47, 8 August 1974

2- حيث جاء في قرار محكمة العدل الدولية ما يلي :

(La pratique des Etats démontre que l'institution de la zone économique exclusive, ou il est de règle que le titre soit déterminé par la distance, s'est intégrée du droit coutumier). Plateau continental (Jamahiriya arabe libyenne / Malte), arrêt, C.I.J, Recueil 3 juin 1985, p 33

الإقليم البحري إلى مسافة 200 ميل بحري هو اعتبارات الأمن الوطني أيضا¹.

وفيما يلي سنبين الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة وكذا امتدادها حتى يتسنى لنا فيما بعد تحديد وضعية السفن الأجنبية خلالها.

أولا : الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة

تعد مسألة تحديد الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة أمرا بالغ الدقة و الصعوبة ،لما لها من أهمية جوهرية في تحديد ما للدولة الساحلية وما للدول الأخرى من حقوق في هذه المنطقة ،وهو ما ظهر جليا خلال دورات المؤتمر الثالث لقانون البحار ،خاصة في الدورة الخامسة في نيويورك سنة 1976 و الدورة السادسة في نيويورك سنة 1977 ،حيث قدمت خلال ذلك آراء و جرت مناقشات بين الدول تبلورت في ثلاثة اتجاهات :

إتجاه تبنته الدول البحرية الكبرى و الدول الحبيسة و الدول المتضررة جغرافيا ،يذهب إلى أن المنطقة الاقتصادية الخالصة جزء من أعالي البحار ،ومرد هذا الإتجاه الذي تبنته هذه الدول في الحقيقة هو خشيتها من تعطيل الحريات التقليدية في أعالي البحار ،إذا ما تم اعتبار المنطقة الاقتصادية الخالصة جزءا مكملا لسيادة الدولة الساحلية ،وهو ما يعني كذلك عدم مراعاة التوازن بين مصالح الدولة الساحلية من جهة ،ومصالح الدول الأخرى من جهة ثانية² ،علاوة على كون المنطقة الاقتصادية الخالصة لا تزال

1- حيث لم يعد مفهوم الأمن يقتصر على تحقيق الأمن الداخلي للدولة و ضمان احترام المواطنين للقوانين فحسب ،بل أصبح للأمن مفهوم أوسع يشمل أيضا تحقيق أمن الدولة الخارجي ،بما يضمن سلامتها في علاقتها بغيرها من الدول و سيادتها الإقليمية ،وهو ما يعبر عنه هنا بالإستراتيجية الأمنية للدولة .للمزيد حول هذا الموضوع أنظر أحمد بن عبد الله سماوة ،إجراءات الضبط و التحقيق في جرائم تهريب المخدرات وفق نظام أمن الحدود و القانون البحري ،محاضرات مقدمة في الدورة التدريبية (التحقيق المتقدم في قضايا المخدرات) ،جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ،كلية التدريب ،السعودية، 2008 ،ص 6

2- جابر إبراهيم الراوي ،المرجع السابق ،ص 151

فكرة جديدة ، لم تكن قد استقرت بعد بشكل واضح في العلاقات الدولية.

بينما ناد اتجاه ثاني تبنته الدول الساحلية النامية ، إلى وجوب إخضاع المنطقة الاقتصادية الخالصة لولاية الدولة الساحلية ، وبالتالي عدم اعتبارها جزءا من أعالي البحار ، لأن ذلك قد يؤدي حسبها إلى تعريض مصالحها خاصة الأمنية منها لأخطار عديدة¹.

وعلى ضوء هذه التحاذبات بين الإتجاهين السابقين برز اتجاه ثالث تبنته مجموعة الدول 77 ، حيث تعتبر هذه الدول المنطقة الاقتصادية الخالصة منطقة ذات طبيعة خاصة ، تستمد بعضها من طبيعتها القانونية من البحر الإقليمي و سيادة الدولة الساحلية الكاملة عليه ، والبعض الآخر تستمده من أعالي البحار الذي تمارس فيه السيادة بالمساواة مع جميع الدول².

وعلى العموم فإنه و بالرجوع إلى اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، و بالتحديد نص المادة 55 و 76 منها ، يمكننا استنتاج و تحديد الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة ، فقد أوضحت المادة 55 من الإتفاقية من جهة بأن المنطقة الاقتصادية الخالصة هي منطقة واقعة وراء البحر الإقليمي و ملاصقة له ، يحكمها النظام القانوني المميز و المقرر في هذا الجزء ، و الذي تخضع بموجبه حقوق الدولة الساحلية و اختصاصاتها ، و حقوق الدول الأخرى و حرياتهم للأحكام ذات الصلة

1- وفي هذا الشأن يقول Awadh mohamed al mour :

(Realizing that under the above mentioned article, the EEZ in its entirety is not high seas, maritime powers and other states whose interests are not in line with the provisions of the said article...argued that the above article is unacceptable and in particular endangers the continuance of rights which traditionally they do exercise in maritime areas beyond the territorial sea...). Voir Awadh mohamed al mour ,The legal status of the exclusive economic zone. 38 ص 1977، 33، المجلد الدولي، المجلد 33، 1977، ص 38

2- جمال عبد الناصر مانع ، المرجع السابق ، ص 429

بمذه الإتفاقية¹، فبالرغم من أن هذه المادة لم توضح الطبيعة القانونية للمنطقة الإقتصادية الخالصة، إلا أنها أخضعتها لنظام قانوني مميز و مقرر بمذه الإتفاقية. و بالتالي يمكن القول أن هذه المادة قد ميزت بين النظام القانوني الذي يحكم المنطقة الإقتصادية الخالصة، و النظام القانوني الذي يحكم المناطق البحرية الأخرى كالبحر الإقليمي الذي يخضع لسيادة الدولة الساحلية.

ومن جهة أخرى فإن المادة 86 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، حينما عدت حصرا المناطق البحرية التي تدخل في مفهوم أعالي البحار، لم تكن المنطقة الإقتصادية الخالصة من بينها حيث نصت على أنه (تنطبق أحكام هذا الجزء على جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الإقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما ...)². وبذلك تكون المادة السابقة قد استثنت المنطقة الإقتصادية الخالصة من أعالي البحار بصريح العبارة.

و بناء على ما تقدم و بدلالة المادتين 55 و 86 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، يتبين لنا أن المنطقة الإقتصادية الخالصة ليست جزءا من البحر الإقليمي، كما أنها لا تدخل في نطاق أعالي البحار، وإنما تعتبر ذات طبيعة قانونية خاصة، تقوم أساسا على التمييز بين الثروات الكامنة فيها و الإتصالات، إذ يعترف فيها بالمصالح الإقتصادية للدول الساحلية مع المحافظة على مبدأ حرية الملاحة و التحليق و وضع الأسلاك و الأنابيب بالنسبة للدول الأخرى، وهو ما صرح به مندوب الأروغواي عند التوقيع على اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 بقوله (أن الطابع القانوني للمنطقة الإقتصادية الخالصة كما تعرفها الإتفاقية، ونطاق الحقوق التي تقرها الإتفاقية للدولة الساحلية، لا تدع مجالاً للشك في أن تلك المنطقة خاضعة بطبيعتها للولاية الوطنية، بصورة تختلف عن البحر الإقليمي و أنها ليست

1- المادة 55 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

2- المادة 86 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

جزءاً من أعالي البحار¹.

ثانياً: امتداد المنطقة الاقتصادية الخالصة

لقد حددت المادة 57 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 امتداد المنطقة الاقتصادية الخالصة بمسافة لا تتجاوز 200 ميل بحري، تكريماً لممارسة معظم الدول الساحلية في تحديدها لنطاق هذه المنطقة قبل هذه الاتفاقية². وذلك بقولها (لا تمتد المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى أكثر من 200 ميل بحري، من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي).

و عليه تختص الدولة الساحلية بتحديد امتداد المنطقة الاقتصادية الخالصة بمسافة لا تزيد عن 200 ميل بحري، ابتداءً من خطوط الأساس المستقيمة وذلك وفقاً لخط الأساس العادي، وهو آخر نقطة على الشاطئ تنحسر عنها المياه وقت الجزر كما هو مبين على الخرائط ذات المقياس الكبير المعترف بها رسمياً من قبل الدولة الساحلية، أو حسب خطوط الأساس المستقيمة و التي يتم اللجوء إليها في حالات معينة سبق التطرق إليها³. وبهذا الشكل فإن امتداد المنطقة الاقتصادية الخالصة سيتأثر بشكل واضح تبعاً للمسافة التي قد تحددها الدولة لبحرها الإقليمي، فإذا افترضنا أن دولة ما قد حددت بحرها الإقليمي بمسافة 8 أميال بحرية، فإن أقصى اتساع ممكن للمنطقة الاقتصادية الخالصة هو 192 ميل بحري وهكذا...، ومن المسلم به أيضاً أن المنطقة المتاخمة لا بد و أن تدخل هي الأخرى في نطاق المنطقة الاقتصادية الخالصة متى وجدت و كجزء متميز عنها رغم تداخلهما.

1- و على نحو قريب أيضاً كذلك صرح كل من مندوب التشيلي و البرازيل و مصر، للمزيد حول هذا الموضوع راجع سليم حداد، المرجع

السابق، ص 58 و 59

2- و هو ما سبق و أن شرحناه بشيء من التفصيل في ص من 126 إلى 129

3- راجع في هذا الصدد ص 16-17

و على العموم و إن كانت مسألة تحديد امتداد المنطقة الاقتصادية الخالصة لا تطرح إشكالات خاصة، في كثير من الأحيان إلا أنه قد تثار بعض الصعوبات بخصوص هذه المسألة بين الدول المتقابلة أو المتجاورة، وهو ما تصدت له المادة 74 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، حيث قضت بأن يتم تعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة عن طريق الإتفاق على أساس القانون الدولي، بغية التوصل إلى حل منصف كما أشير إليه في المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية¹. وهي الطريقة التي أكدت على اتباعها محكمة العدل الدولية في قرارها الصادر في 12 أكتوبر 1984، بشأن تحديد الحدود البحرية في قضية **Golfe du Maine** بين كندا و الولايات المتحدة الأمريكية، كونها القاعدة الأكثر ملائمة مع القانون الدولي².

وبناء على ما تقدم فإنه يتعين على الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة في مثل هذه الحالات البحث عن قواعد المعاهدات الدولية النافذة و قواعد العرف الدولي و المبادئ العامة للقانون³، كالاتجاه إلى القواعد المتعلقة بتحديد الجرف القاري، و التي استندت في ذلك إلى خط الوسط في مثل هكذا حالات، بالإضافة إلى قواعد العرف الدولي و التي حاول القضاء الدولي استخلاصها في عدة قضايا أبرزها قضية تعيين الحدود البحرية في المنطقة الواقعة بين **Jan Mayen و Groenland**، بصدد

1- الفقرة 1 من المادة 74 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

2- حيث جاء في قرار محكمة العدل الدولية ما يلي :

(A ce propos , il importe d'observer que les articles 74 paragraphe 1 et 83 paragraphe 1, relatifs respectivement à la zone économique exclusive et au plateau continental, donnent une définition identique de la règle de droit international en matière de délimitation...). Voir Affaire de la délimitation de la frontière maritime dans la région du golfe du Maine "canada/Etats-Unis d'Amérique", arrêt ,C.I.J du 12 octobre 1984 , p 249

3- المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية

النزاع بين الدنمارك و النرويج ، و الصادر في 14 جوان 1993¹.

و لكن في حالة ما إذا تعذر على الدول ذات الشواطئ المتقابلة أو المتجاورة الوصول إلى اتفاق يكفل تعيين المنطقة الاقتصادية الخالصة بينهما ،خلال فترة زمنية معقولة ،فإنه يتعين على الدول المعنية أن تلجأ إلى تسوية النزاع القائم بالطرق السلمية وفقاً للجزء 15 من الإتفاقية² في المواد من 279 إلى 285 ،كالتفاوض و التوفيق أو باللجوء إلى المحكمة الدولية لقانون البحار.

ويمكن أن نشير في هذا الإطار إلى العديد من النزاعات المتعلقة بتحديد المنطقة الاقتصادية الخالصة من بينها النزاع القائم بين كل من لبنان و إسرائيل و قبرص ،حيث قامت لبنان بإبرام اتفاقية ثنائية مع قبرص لتحديد حدود المناطق الاقتصادية الخالصة لكل من البلدين في منتصف 2007 ،إلا أن البرلمان اللبناني لم يصادق عليها حتى الآن. كما قامت كل من مصر و قبرص بإبرام اتفاقية ثنائية لتحديد حدود المناطق الاقتصادية الخالصة بينهما في 17 فبراير 2003 ،بمسافة تمتد إلى 200 ميل بحري³. كما قامت كل من الجزائر و تونس بإبرام اتفاقية ثنائية بينهما بالجزائر في 11 يوليو سنة 2011 بغرض ترسيم الحدود البحرية بينهما⁴، تضمنت 9 مواد تتعلق بتحديد إحداثيات و وضع خطوط مائية افتراضية ،تمتد بين مدينتي "طبرقة" التونسية و "الطارف" الجزائرية المطلتين على البحر الأبيض المتوسط.

1-IHRAI Saïd, La zone économique exclusive, problèmes de la délimitation, colloque international sur le processus de délimitation maritime étude d'un cas fictif, Monaco, 27-29 mars 2003, Edition A. Pedone, France, 2004 ,p 81-82

2- الفقرة 2 من المادة 74 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

3- Sobrino Heredia José manuel, op.cit, p 757-759

4- مرسوم رئاسي رقم 13-316 مؤرخ في 10 ذي القعدة عام 1431 الموافق 16 سبتمبر سنة 2003 ،يتضمن التصديق

على الإتفاقية المتعلقة بضبط الحدود البحرية بين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية ،و الجمهورية التونسية ،الجريدة الرسمية عدد 46

مؤرخة في 11 يوليو سنة 2011

و بناء على ما سبق أصدرت العديد من الدول تشريعات وطنية أنشأت بموجبها منطقة إقتصادية خالصة تمتد إلى مسافة لا تتجاوز 200 ميل بحري ، كما هو الشأن بالنسبة للمغرب الذي عين منطقة إقتصادية خالصة تمتد إلى مسافة 200 ميل بحري على السواحل المغربية المطللة على المحيط الأطلسي ، بموجب القانون رقم 1.81 المؤرخ في 8 أفريل 1981. كما أنشأت فرنسا منطقة إقتصادية خالصة في البحر الأبيض المتوسط لتحل محل منطقة حماية البيئة البحرية التي أنشأت سنة 2003، على نفس اتساعها و المقدر ب 70 ميل بحري بموجب المرسوم رقم 1148-2012 المؤرخ في 12 أكتوبر 2012¹.

أما بالنسبة للجزائر فالوضع مختلف نوعا ما ، حيث لم يصدر أي نص تنظيمي لتطبيق فكرة المنطقة الإقتصادية الخالصة ، رغم أن الجزائر كانت من بين الدول المتحمسة لإقرارها ضمن المفاهيم الجديدة لقانون البحار ، و طالبت أثناء المؤتمر الثالث لقانون البحار بحقوق سيادية² ، و اكتفت بتكريسها بصفة عامة بموجب المادة 12 من دستور 1996 ، و ذلك بإحالتها إلى القانون الدولي وهي إشارة واضحة إلى اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، مع إضافة عبارة حقها السيد ،حي نصت على أنه (...تمارس الدولة حقها السيد الذي يقره القانون الدولي على كل منطقة من مختلف مناطق المجال البحري الذي ترجع إليها...).

1- حيث جاء في مقدمة المرسوم ما يلي :

(Création d'une zone économique exclusive en méditerranée qui se substitue à la zone de protection écologique créée en 2003). Décret N° 2012-1148 du 12 Octobre 2012, portant création d'une zone économique exclusive au large des côtes du territoire de la république en Méditerranée, JORF n° 0240 du 14 Octobre 2012, p 16056

2- سهيلة قمودي ، المرجع السابق ، ص 247

غير أنه يمكننا أن نشير في مقابل ذلك إلى المرسوم التشريعي رقم 94-13 المؤرخ في 17 ماي 1994¹، والذي أقر بإنشاء منطقة صيد محفظة تمتد إلى 32 ميلا بحريا بين الحدود البحرية الغربية و رأس تنس و 52 ميلا بحريا من رأس تنس إلى الحدود البحرية الشرقية، حسب المادة 6 من المرسوم التشريعي، وهي المادة الوحيدة التي نجد فيها هذه التسمية (منطقة صيد محفظة)، بينما نجد باقي المواد الأخرى تتكلم عن القواعد المتعلقة بالصيد البحري في المناطق الخاضعة للولاية الوطنية الجزائرية.

و قد كان للموقف الجزائري من إنشاء هذه المنطقة تأثير كبير حسب الكثير من المتبعين في علاقتها مع الدول الأخرى خاصة الدول المقابلة للسواحل الجزائرية، فالتسمية المطلقة على هذه المنطقة (منطقة صيد محفظة)، تشير كثير من الجدل خاصة إذا علمنا أن اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 لا تعرف هذه التسمية، و تشير فقط إلى منطقتا صيد وهما "منطقة صيد تفضيلية" و "منطقة الصيد الخالصة"، ولعل أبرز الردود عن الموقف الجزائري هو ذلك المرسوم الملكي الإسباني رقم 1315-1997 المؤرخ في 01 أوت 1997²، الذي أنشأ منطقة صيد إسبانية متاخمة لسواحلها المطللة على البحر الأبيض المتوسط تمتد إلى مسافة 49 ميلا بحريا، على الرغم من أن إسبانيا تملك منطقة إقتصادية خالصة على المحيط الأطلسي، أنشأها بموجب القانون رقم 15-1978 و الذي سبق و أن أشرنا إليه سابقا³.

و أخيرا و بعد تحديد كل من الطبيعة القانونية للمنطقة الإقتصادية الخالصة و امتدادها، فإنه يتعين

علينا البحث عن الوضع القانوني للسفن الأجنبية خلال مرورها في المنطقة الإقتصادية الخالصة، و مدى

1- مرسوم تشريعي رقم 94-13 مؤرخ في 17 ذي الحجة عام 1414 الموافق 28 مايو سنة 1994، يحدد القواعد العامة المتعلقة

بالصيد البحري، الجريدة الرسمية الجزائرية العدد 40 مؤرخة في 12 محرم عام 1415 هـ، ص5

2- و هو ما نصت عليه المادة 1 من المرسوم الملكي الإسباني رقم 1315-1997 بقولها:

(Se establece en el mar Mediterraneo una zona de proteccion pesquera, delimitada por una lnea imaginaria que... distante 49 millas). Real Decreto 1315-1997, de 1 de agosto por el que se establece una zona de protection pesquera en el mar Mediterraneo, BOE, num 204, Martes 26 Agosto 1997, p 25628

3- راجع حول هذا الموضوع ص 153

سلطة الدولة الساحلية في تنظيم هذه الحركة الملاحية للسفن الأجنبية.

الفرع الثاني: الملاحة البحرية للسفن في المنطقة الاقتصادية الخالصة و مدى سلطة الدولة في تنظيمها

إن إقرار اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، ووسط مطالب غالبية الدول بمنطقة اقتصادية خالصة ذات طبيعة خاصة، تباشر خلالها الدولة الساحلية مجموعة من الصلاحيات و الإختصاصات، قد قابله في نفس الوقت ردود أفعال متفاوتة من جانب الدول نفسها خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار، تؤكد على ضرورة التزام الدولة الساحلية باحترام حرية الملاحة الدولية في هذه المنطقة، كونها جزءا مقتطعا من أعالي البحار، و القول بغير ذلك يعرقل و يعيق ملاحه السفن الأجنبية.

أولا: مبدأ حرية الملاحة للسفن في المنطقة الاقتصادية الخالصة

لقد اختلفت حول تحديد النظام القانوني الذي يحكم هذا المبدأ، و إن كانت قد اتفقت في مجملها على ضرورة إعمال مبدأ حرية الملاحة في المنطقة الاقتصادية الخالصة، حيث ذهب كل من ممثل كينيا و بيرو في دورة كاركاس المنعقدة سنة 1974 إلى القول بوجود التمييز بين حرية الملاحة التي تجري ممارستها في أعالي البحار، و بين الملاحة التي تمارس في المنطقة الاقتصادية الخالصة، فإذا كان المبدأ الذي يحكم الملاحة في البحر الإقليمي هو المرور البريء، بمعنى السماح من جهة بمرور السفن الأجنبية التجارية أو السفن الحكومية ذات الأغراض التجارية دون أية قيود، مع اشتراط الإذن المسبق أو الإخطار في حالة السفن الأجنبية الحربية. وإذا كان المرور الحر هو أساس الملاحة في أعالي البحار، فإن النظام القانوني الذي ينبغي أن يحكم الملاحة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، يجب أن يتوسط كل من نظام المرور البريء في البحر الإقليمي، ونظام المرور الحر في أعالي البحار، وذلك بتقرير حرية العبور لكافة السفن الأجنبية التابعة لكافة الدول دون أي تمييز فعلي أو عملي. بينما نادى ممثل مالطة بنظام مغاير

تماما عن ذلك الذي نادى به كل من بيرو و كينيا ،حيث طالبت مالطة بأن يطبق على المنطقة الاقتصادية الخالصة نظام المرور الذي يطبق على المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية ،و المعروف بحق المرور العابر الذي يعني العبور المتواصل و السريع ¹ .

و الحقيقة أن هذه الاختلافات و التباين في وجهات النظر مرده إلى مواقف الدول قبل دورات المؤتمر الثالث لقانون البحار ،حيث أصدرت الدول الساحلية قوانين نشأت بموجبها المناطق الاقتصادية الخالصة ،حيث نجد أن هناك دولا اعترفت في مقابل الصلاحيات التي تمارسها في هذه المنطقة بحرية الملاحة ،كما هو الشأن بالنسبة مرسوم دولة بيرو رقم 781 المؤرخ في 11 أوت 1947² ،والذي أكد في المادة الرابعة منه على حق الملاحة لجميع سفن دول العالم خلال منطقتها الاقتصادية الخالصة التي أنشأها بموجب هذا المرسوم في إطار القانون الدولي. في حين أن هناك دولا أخضعت ملاحه السفن الأجنبية لنظام المرور البريء الذي يحكم البحر الإقليمي ،كما هو الشأن بالنسبة للإكوادور حيث أعلنت في 21 فبراير 1951 مد سيادتها على مناطق البحر المجاورة لأقاليمها البحرية و إلى مسافة 200 ميل بحري ،يطبق فيها نظام المرور البريء ³ .

و بناء على ما سبق ،و أمام مواقف بعض الدول المتحمسة من جهة ،و المتحفظة من جهة أخرى ،حرصت اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 على التوفيق بينها ،حيث أكدت على مبدأ حرية الملاحة في المنطقة الاقتصادية الخالصة في عدد من النصوص التي أوردتها ،و عليه أقرت المادة 58 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 لجميع الدول بحرية الملاحة في المنطقة الاقتصادية الخالصة ،سواء

1- جلال عبد الله معوض ،الأبعاد الإنمائية لقانون البحار الجديد و مصالح بلدان العالم الثالث و البلدان العربية مع إشارة خاصة إلى

المنطقة الاقتصادية الخالصة ،المنظمة العربية للتربية و الثقافة و العلوم ،تونس ،1989 ،ص 456

2- و قد سبق و أن أشرنا إلى هذا المرسوم وغيرها من المراسيم في ص 127

3- محمد الحاج حمود ،المرجع السابق ،ص 250

تعلق الأمر بالسفن التجارية، أو السفن الحكومية المستعملة لأغراض غير تجارية و السفن الحربية، إذ تنص الفقرة الأولى منها على أنه (في المنطقة الاقتصادية الخالصة تتمتع جميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية، و رهنا بمراعاة الأحكام ذات الصلة من هذه الاتفاقية، و بالحريات المشار إليها في المادة 87 و المتعلقة بالملاحة و التحليق و وضع الكابلات و خطوط الأنابيب المغمورة و غير ذلك مما يتصل بهذه الحريات من أوجه استخدام البحر المشروعة دولياً، كتلك المرتبطة بتشغيل السفن و الطائرات و الكابلات، وخطوط الأنابيب المغمورة، و المتفقة مع الأحكام الأخرى من هذه الإتفاقية).

ومن هنا يتضح صراحة توجه اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، حيث كفلت حرية الملاحة لجميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية، بالإشارة إلى المادة 87 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، و التي نصت على حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار لجميع الدول، بغض النظر عن موقعها الجغرافي سواء كانت ساحلية أو غير ساحلية¹.

و من أجل ذلك و ضماناً لممارسة فعلية و عملية لحرية الملاحة من جانب السفن الأجنبية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، فقد ألزمت المادة 60 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 الدولة الساحلية باتخاذ كافة التدابير و الإجراءات المناسبة التي تحول دون إعاقة الملاحة البحرية في هذه المنطقة، بأن تقوم بالإخطار عما تقيمه من جزر اصطناعية و منشآت و تركيبات، و أن تحتفظ دائماً بوسائل التحذير بوجودها، و أن تعين حولها مناطق سلامة معقولة، و في حالة تخليها عن أي منها أو إيقاف استعمالها ينبغي عليها إزالتها كاملة، كما ينبغي على الدولة الساحلية الإمتناع عن إقامة

1- حيث تنص الفقرة 1 بند (أ) من المادة 87 على أنه (أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، و تمارس حرية أعالي البحار بموجب الشروط التي تبينها هذه الإتفاقية و قواعد القانون الدولي الأخرى، و تشمل فيما تشتمل بالنسبة إلى كل من الدول الساحلية و غير الساحلية على: (أ) حرية الملاحة...)

مثل هذه المنشآت، إذا كان من شأن ذلك أن يؤدي إلى إعاقة استخدام الممرات البحرية المعترف بأنها جوهرية للملاحة البحرية¹.

إلى جانب ذلك، وبهدف تجنب إعاقة الملاحة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، فقد ألزمت المادة 226 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 الدولة الساحلية، بالعمل على الإفراج السريع عن السفن، مقابل كفالة أو أي ضمان مالي مناسب في حالة ثبوت انتهاكها للقوانين و الأنظمة المطبقة، أو للقواعد و المعايير الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، كما ألزمت هذه المادة أيضا الدولة الساحلية بأن تقتصر في التفتيش المادي للسفن الأجنبية، على فحص ما يكون مطلوباً من السفينة أن تحمله من شهادات و سجلات و وثائق أخرى بمقتضى القواعد و المعايير الدولية المقبولة عموماً، أو على فحص أية وثائق مماثلة تحملها السفينة، و ألا تقوم بالمزيد من هذا التفتيش إلا في حالات محددة، كأن تتوافر أسباب واضحة للاعتقاد بأن حالة السفينة أو معداتها لا تتطابق إلى حد كبير مع تفاصيل تلك الوثائق، أو لعدم صحة الشهادات و السجلات التي تحملها السفينة، أو لعدم كفاية هذه الوثائق و السجلات للتأكد أو التحقق من انتهاك مشتبه فيه².

ثانياً: مدى سلطة الدولة الساحلية في تنظيم الملاحة البحرية للسفن في منطقتها

الإقتصادية الخالصة

في مقابل ما أولته اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 من أهمية لضمان حرية الملاحة، وعدم إعاقتها أو عرقلتها في وجه السفن الأجنبية خلال تواجدها بالمنطقة الاقتصادية الخالصة، فإنها لم تهمل أيضاً مصالح الدولة الساحلية، حيث حرصت اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 على توازن بين حرية

1- الفقرة 3 و 4 و 7 من المادة 60 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

2- الفقرة 1 بند (أ) من المادة 226 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

الملاحة من جهة ، و حقوق الدولة الساحلية في منطقتها الإقتصادية الخالصة من جهة أخرى ، وهو الأمر الذي نستشفه من نص المادة 58 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 ، حيث قضت في فقرتها الأولى بأن (تولي الدولة في ممارستها لحقوقها و أداءها لواجباتها بموجب هذه الإتفاقية في المنطقة الإقتصادية الخالصة ،المراعاة الواجبة لحقوق الدولة الساحلية و واجباتها و تمثل للقوانين و الأنظمة التي تعتمدها الدولة الساحلية وفقا لأحكام هذه الإتفاقية و غيرها من قواعد القانون الدولي ،بالقدر الذي لا تتنافى به مع هذا الجزء).

فالمادة أعلاه تشير إشارة واضحة إلى التزام كافة الدول أثناء ممارسة سفنها للملاحة البحرية ،باحترام قوانين و أنظمة الدولة الساحلية التي تعتمدها في منطقتها الإقتصادية الخالصة بغرض تيسير الملاحة البحرية و تنظيمها ،إضافة إلى أن كون عبارة "تمثل للقوانين و الأنظمة التي تعتمدها الدولة الساحلية وفقا لأحكام هذه الإتفاقية" الواردة في الفقرة الثالثة من المادة 58 ،تشير إلى حق الدولة الساحلية في أن تنظم في منطقتها الإقتصادية الخالصة قوانين و أنظمة بخصوص الملاحة البحرية ،يتعين على السفن الأجنبية أثناء تواجدها بالمنطقة الإقتصادية الخالصة أن تراعيها و أن تمثل لها¹ .و لعل أبرز مثال على ما تضعه الدولة الساحلية من قواعد و أنظمة لضمان سلامة الملاحة البحرية و تنظيمها هو ما أشارت إليه الفقرة الرابعة من المادة 60 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 ،حيث أجازت للدولة الساحلية أن تقيم مناطق سلامة تتخذ فيها التدابير المناسبة لضمان سلامة الملاحة البحرية ،و ألزمت على جميع السفن ضرورة أن تحترم مناطق السلامة هذه.

1- و هو ما يعبر عنه لخضر زازة بكونه : (أمرا طبيعيا من حيث ما تقتضيه طبيعة هذه المنطقة و كذا الغرض الذي أنشأت من أجله).للمزيد راجع لخضر زازة ،الوضع القانوني للسفينة في المناطق البحرية المختلفة ،المرجع السابق ،ص 152

و من ثم جاز للدولة الساحلية أن تتخذ ما تراه مناسباً، كذلك من تدابير لضمان احترام القوانين و الأنظمة التي تضعها الدولة الساحلية في منطقتها الاقتصادية الخالصة، من بينها تفقد السفن و تفتيشها و احتجازها و إقامة دعاوى قضائية ضدها وفقاً لما قد تقتضيه الضرورة، وهو ما قضت به الفقرة الأولى من المادة 73 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، حيث نصت على أنه (للدولة الساحلية في ممارسة حقوقها السيادية في استكشاف و استغلال و حفظ و إدارة الموارد الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، أن تتخذ تدابير من بينها تفقد السفن و تفتيشها و احتجازها و إقامة دعاوى قضائية ضدها، وفقاً لما قد تقتضيه الضرورة، لضمان الإمتثال للقوانين و الأنظمة التي اعتمدها طبقاً لهذه الاتفاقية).

غير أنه و في مقابل التدابير السابقة التي أقرتها الفقرة الأولى من المادة 73، إلا أنها نصت في الفقرات الموالية على ضمانات محددة منها إخلاء سبيل السفن التي أخضعت للإحتجاز و طواقمها، لدى تقديم كفالة معقولة أو ضمان آخر¹، كما أشارت الفقرة السابعة إلى ضمانة أخرى، حيث أكدت على عدم جواز أن تشمل العقوبات التي تفرضها الدولة الساحلية على مخالفة قوانينها و أنظمتها عقوبة السجن، و لا أي شكل آخر من العقوبة المدنية، إلا إذا اتفقت الدول المعنية على خلاف ذلك، فمثلاً يوجد اتفاق من هذا النوع بين روسيا و اليابان، فإذا حجز الجانب الروسي سفينة يابانية بسبب قيامها بصيد غير مشروع للأسماك، فإنه يتوجب على روسيا تسليمها للسلطات اليابانية التي يفترض عليها القيام بالتحقيقات و الإجراءات القضائية و الإدارية اللازمة².

1- حيث نصت الفقرة 2 من المادة 73 على أنه (يجلي من غير تأخير سبيل السفن التي أخضعت للإحتجاز و طواقمها لدى تقديم كفالة معقولة أو ضمان آخر)

2- إي.إ.لوكاشوك، القانون الدولي العام، الجزء الخاص، ترجمة محمد حسن القضاة، السوراق للنشر و التوزيع، الطبعة الأولى، الأردن، 2010، ص 206

وفي كل هذه الحالات سواء في حالة احتجاز السفينة أو احتباسها، ينبغي على الدولة الساحلية أن تسارع إلى إبلاغ دولة العلم بالوسائل المناسبة، بالإجراء المتخذ و بأي عقوبات تفرض بعد ذلك¹، حتى تتمكن دولة العلم من متابعة تلك الإجراءات و التأكد من ملائمتها من عدمه.

على أن التدابير السابق الإشارة إليها و المنصوص عليها في المادة 73 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، لا تنطبق على السفن الحربية و السفن الحكومية المستخدمة لأغراض غير تجارية، حيث تتمتع كل منهما وفقاً للمادتين 95 و 96 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 بحصانة تجعلهم بمنأى عن الخضوع لقوانين أو قضاء أي دولة عدا دولة العلم. كما ينبغي على الدولة الساحلية أن تتجنب اللجوء إلى استخدام القوة ضد السفن التي تنتهك قوانينها في المنطقة الاقتصادية الخالصة، إلا بهدف ردع أو اجهاض أي هجمات أو عمليات مقاومة مسلحة تهدد سلامة و أمن الدولة الساحلية في منطقتها الاقتصادية الخالصة و يعرضها للخطر، على أن يكون هذا الإجراء مسبقاً بتحذيرات واضحة عن نية استخدامها، وذلك بإطلاق النار مثلاً بصورة تحذيرية في الهواء².

و على العموم يمكن القول وفقاً لما سبق بأن مبدأ حرية الملاحة الذي أقرته اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، بالنسبة للسفن الأجنبية في المنطقة الاقتصادية الخالصة لا يتقيد بمجرد وجود السفينة في تلك المنطقة، و إنما يتقيد بالنظر إلى السلوك الذي تمارسه تلك السفينة في المنطقة، فمثلاً يمكن للدولة الساحلية أن تقوم بإيقاف سفينة صيد أجنبية أو تفتيشها، في حالة ما إذا مارست الصيد في المنطقة الاقتصادية الخالصة دون ترخيص³.

1- الفقرة 4 من المادة 73 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

2- إ.إ.لوكاشوك، المرجع السابق، ص 208

3- حيث ينبغي على سفن الصيد وفقاً للفقرة 4 بند (أ) من المادة 62 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، أن تحصل على ترخيص وفقاً لما تنص عليه أنظمة و قوانين الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، وهذا ما سنبينه فيما بعد

و في الأخير نشير إلى أن اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، قد أقرت إلى جانب حرية الملاحة البحرية للسفن الأجنبية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، حرية الملاحة الجوية أو الطيران، و هو ما أشارت إليه المادة 67 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 بقولها (في المنطقة الاقتصادية الخالصة تتمتع جميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، و رهنا بمراعاة الأحكام ذات الصلة من هذه الاتفاقية بالحريات المشار إليها في المادة 87 و المتعلقة بالملاحة و التحليق...)، و يرجوعنا إلى المادة 87 من الاتفاقية التي أحالتنا إليها المادة أعلاه، نجدها تشير إلى حرية الملاحة الجوية في البند (ب) فقرة 1 بقولها (أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية، و تمارس حرية أعالي البحار بموجب الشروط التي تبينها هذه الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى، و تشمل فيما تشمل بالنسبة إلى كل من الدولة الساحلية و غير الساحلية، على : (ب) حرية التحليق...).

و عليه و بموجب المواد أعلاه تتمتع جميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية بحق الطيران أو الملاحة الجوية فوق المنطقة الاقتصادية الخالصة، على أن هذا الحق يخضع بدوره إلى نفس النظام الذي يحكم الملاحة البحرية للسفن الأجنبية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، فالطائرات يمكنها أن تلوث البيئة البحرية، و هو ما أشارت إليه اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، حيث نصت في المادة 212 على كون الجو مصدرا من مصادر تلوث البيئة البحرية، و أوجبت على الدول أن تضع قوانين و أنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية من الجو أو من خلاله و خفضه و السيطرة عليه، تنطبق على المجال الجوي الخاضع لسيادتها، و ألزمت الطائرات في مقابل ذلك بضرورة مراعاتها لضمان سلامة الملاحة البحرية من جهة، و مكافحة تلوث البيئة البحرية من جهة أخرى¹، و لذلك فالطائرات التي تقوم بأنشطة ملوثة للبيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، يمكن اعتراضها من طرف الدولة الساحلية للتحقيق

1- الفقرة 1 من المادة 212 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

في نشاطاتها. غير أن ما يمكن الإشارة إليه في هذا الخصوص، هو أنه و على خلاف الملاحة البحرية فإن المادة 60 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، لم تشترط عدم إقامة الجزر الإصطناعية و المنشآت و التركيبات إذا كان من شأنه أن يعرقل الملاحة الجوية، و إنما جعلت إعاقه استخدام الممرات البحرية سببا لهذا المنع¹، و من ثم جاز للدولة الساحلية أن تقيم هذه الجزر و المنشآت و التركيبات في أي مكان دون أن تأخذ بعين الإعتبار خطوط الملاحة الجوية الضرورية للطيران.

إلا أن هناك من الفقهاء من يرى أنه من أجل تجنب النزاعات الدولية المتعلقة بحقوق الدول الأخرى في استعمال الفضاء الخارجي الذي يعلو المنطقة الاقتصادية الخالصة، فإنه لا يجب أن تقام هذه الجزر و التركيبات، إذا كان من شأنها عرقلة الملاحة الجوية الدولية و هذا قياسا على ما ورد في الفقرة السابعة من المادة 60 و المتعلقة بالملاحة الجوية².

الفرع الثالث: نظام المطاردة الحثيثة في المنطقة الاقتصادية الخالصة

لقد أقرت اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 بحق الدولة الساحلية في ممارسة المطاردة الحثيثة، للسفن التي تخترق القوانين و الأنظمة التي تعتمد عليها الدولة في منطقتها الاقتصادية الخالصة، حيث نصت الفقرة الثانية من المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 على أنه (ينطبق حق المطاردة الحثيثة مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال على المنطقة الاقتصادية الخالصة أو على الجرف القاري، بما في ذلك مناطق السلامة المحيطة بالمنشآت المقامة في الجرف، من انتهاكات لقوانين الدولة الساحلية و أنظمتها المنطبقة وفقا لهذه الاتفاقية على المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري، بما في ذلك مناطق السلامة المذكورة).

1- حيث تنص الفقرة 7 من المادة 600 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 على أنه (لا يجوز إقامة الجزر الإصطناعية و المنشآت و التركيبات و مناطق السلامة حولها إذا ترتبت على ذلك إعاقه لاستخدام الممرات البحرية المعترف بأنها جوهريه للملاحة البحرية)

2- بوكعبان العربي، المرجع السابق، ص 155

ومن ثم تعد المادة أعلاه بمثابة ترخيص للدولة الساحلية في ملاحقة السفن الأجنبية التي تنتهك قوانين و أنظمة الدولة الساحلية في منطقتها الإقتصادية الخالصة ،ابتداءً من هذه المنطقة و استمراراً إلى أعالي البحار ،وذلك بغرض اقتيادها إلى موانئ الدولة الساحلية و مسائلتها ،والذي هو في نفس الوقت استثناء على قاعدة حرية الملاحة البحرية و اختصاص دول العلم في أعالي البحار ،حيث لا تستطيع أي دولة أن تمارس اختصاصها أو ولايتها على السفن الأجنبية في أعالي البحار ،و هي القاعدة المعترف بها بموجب المادة 92 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 إذ تنص في الفقرة الأولى منها على أن (تبحر السفينة تحت علم دولة واحدة فقط ،و تكون خاضعة لولايتها الخالصة في أعالي البحار إلا في حالات استثنائية منصوص عليها صراحة في معاهدات دولية أو في هذه الإتفاقية...).

و عليه يتضح لنا الهدف الأساسي من وراء إقرار المطاردة الحثيثة ،و هو أن هروب السفينة الأجنبية التي قامت بانتهاك قوانين و أنظمة الدولة الساحلية في منطقتها الإقتصادية الخالصة ،كقيامها مثلاً بممارسة الصيد بغير تصريح من الدولة الساحلية إلى أعالي البحار ،لا يمكن اعتباره بأية حال من الأحوال وسيلة للتهرب من المسؤولية ،وذلك بأن يتم وضع السفينة المخالفة في نفس الموقف كما لو كانت قد اعتقلت في لحظة ارتكابها للمخالفة¹.

غير أنه و لما كان حق المطاردة الحثيثة بمثابة استثناء على حرية الملاحة في أعالي البحار ،و نظراً للخطورة التي يمكن أن تنجر عن استخدام هذا الحق من جانب الدولة الساحلية ،كونه مرتبط بجوانب

1- و في هذا الشأن يقول Williams :

(The basis of allowing a pursuit is to place the alleged offender in the same position as if he had been arrested at the time of the commission of the offence). Voir Glanville Williams, The juridical basis of hot pursuit, 20 british, Year book of international law, 1939, p 83

أمنية و قسرية ،فقد أخضعت اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 ممارسة هذا الحق ،بضرورة توافر مجموعة من الضوابط و الشروط:

فالفقرة الأولى من المادة 111 من الاتفاقية أعطت للدولة الساحلية الحق بالمطاردة ،إذا توافر لديها أسباب و جبهة للإعتقاد بأن السفينة قد انتهكت قوانينها و أنظمتها ،و قد سبق و أن بينا المقصود بعبارة (الأسباب الوجيهة للإعتقاد) الواردة في الفقرة أعلاه،بأن على الدولة الساحلية أن تتأكد من حصول انتهاك أو خرق لقوانينها و ليس مجرد الشك¹. وهو ما تأكد في 7 أوت 2003 في قضية السفينة viarsa ،أين طلبت السفن الحربية الأسترالية من السفينة الأوروغويانية viarsa التوقف بعد أن شكت بأنها تقوم بالصيد غير المصرح به في منطقتها الإقتصادية الخالصة ،إلا أن هذه الأخيرة رفضت التوقف ،و تمت المطاردة الحثيثة للسفينة viarsa لمدة ثلاثة أسابيع متواصلة و ألقى القبض عليها بالقرب من جنوب إفريقيا ،و تم اقتيادها و متابعتها أمام القضاء الأسترالي ،الذي برء السفينة viarsa على أساس أن حراس السواحل الأستراليين لم يشاهدوا البحارة يصيدون في منطقة الصيد الأسترالية ،و أن القضية من أساسها قائمة على دلائل افتراضية غير دقيقة².

و عليه فإذا ما تأكدت الدولة الساحلية من خرق إحدى السفن لقوانينها و أنظمتها جاز للدولة الساحلية أن تقوم بمطاردتها انطلاقا من المنطقة الإقتصادية الخالصة ،حسب الفقرة الثانية من المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 و ليس خارجها،وهو ما تأكد في قضية

1- وقد شرحنا المقصود بعبارة "الأسباب الوجيهة للإعتقاد" بشيء من التفصيل في ص 120-121

2- وهو ما عبر عنه محامي الدفاع بقوله:

(The authorities had not seen the men fishing in the Australian fishing zone and the case had been based entirely upon circumstantial evidence). Voir Barid Rachel, Arrests in a cold climate, part2, sahping hot pursuit through state practice, Antarctic and southern ocean law and policy occasional papers, 2009, p 13

السفينة south tomi ، أين برأت إحدى المحاكم الأسترالية السفينة التوغولية south tomi على اعتبار أن السلطات الأسترالية المختصة ، لم تأمر السفينة بالتوقف عندما كانت داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة لأستراليا و ليس خارجها¹ ، بمعنى أن المطاردة الحثيثة كانت قد بدأت عندما كانت السفينة خارج المنطقة الاقتصادية الخالصة لأستراليا ، وهو ما يعد مخالفا لنص الفقرة الثانية من المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 .

و علاوة على الشرطين السابقين فقد أشارت الفقرة الرابعة من المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 ، على ضرورة أن تقوم الدولة الساحلية بتوجيه تنبيهه إلى السفينة المراد مطاردتها ، من مسافة تستطيع معها السفينة الأجنبية أن ترى الإشارة أو تسمعها ، و في حالة ما إذا رفضت السفينة المراد مطاردتها التوقف رغم تنبيهها من جانب الدولة الساحلية ، جاز للدولة الساحلية مطاردتها بواسطة سفن حربية أو طائرات عسكرية ، أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية و مأذون لها بذلك ، و هو ما اشترطته الفقرة الرابعة من المادة الخامسة بقولها (لا يجوز أن تمارس حق المطاردة الحثيثة إلا سفن حربية أو طائرات عسكرية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية و مأذون لها بذلك). و بموجب الفقرة أعلاه نستنتج أنه لا يحق لكل من السفن الخاصة أو التجارية أن تقوم بالمطاردة .

و على العموم و قياسا على ما تتمتع به السفن الحربية الأجنبية من حصانة بموجب المادة 92 و 95 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 ، فإنه لا يحق للدولة الساحلية أن تقوم بمطاردة السفينة الحربية الأجنبية المخالفة ، و إنما يقتصر حقها بمطالبتها بمغادرة منطقتها الاقتصادية الخالصة على الفور ، و هذا قياسا على نص المادة 30 من الاتفاقية التي تنص على أنه (إذا لم تمثل أي سفينة حربية لقوانين

1- عامر غسان سليمان فاخوري ، المرجع السابق ، ص 297

و أنظمة الدولة الساحلية... و تجاهلت أي طلب يقدم إليها للامتنال لتلك القوانين و الأنظمة، جاز للدولة الساحلية أن تطلب إليها مغادرة البحر الإقليمي على الفور)، علاوة على حقها في مطالبة دولة العلم بالتعويض عن أية خسائر أو أضرار يلحق بالدولة الساحلية نتيجة عدم امتثال السفينة لقوانينها و أنظمتها¹.

و أخيرا فقد اشترطت الفقرة الأولى من المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، لمواصله المطاردة الحثيثة أن تكون مستمرة، وذلك بقولها (...و لا يجوز مواصلة المطاردة... إلا إذا كانت المطاردة لم تنقطع). و عليه فإذا ما انقطعت هذه المطاردة لأي سبب كإغاثة سفينة معينة أو لعطل أصاب السفينة التي تقوم بالمطاردة، فإنه لا يجوز لهاته الأخيرة مواصلة المطاردة، و لعل أبر مثال واضح على ذلك هو ما ورد في قضية السفينة الروسية LENA التي كانت تمارس الصيد في المياه الإقليمية الأسترالية دون ترخيص، فقامت على إثر ذلك البحرية الأسترالية بمطاردتها، إلا أن هاته الأخيرة تلقت أثناء المطاردة رسالة إغاثة من قبل إحدى الزوارق، فأوقفت البحرية الأسترالية مطاردتها للسفينة LENA و تحركت لإنقاذ الزورق²، و بموجب ذلك و وفقا للفقرة الأولى من المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 التي سبق الإشارة إليها أعلاه، فإنه لا يمكن مواصلة المطاردة الحثيثة من قبل البحرية الأسترالية في هذا المثال لأن المطاردة قد تخللها انقطاع.

و لكن و في مقابل الضوابط و الشروط التي وضعتها اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 لممارسة الدولة الساحلية حق المطاردة الحثيثة، و رهنا بما قد ينجم عن هذا الحق من خطورة أو أضرار، نتيجة عدم امتثال الدولة الساحلية للضوابط التي وضعتها المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة

1- المادة 31 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

2- عامر غسان سليمان فاخوري، المرجع السابق، ص 317

لسنة 1982، فقد أجازت الفقرة الأخيرة منها و في حالة إيقاف أو احتجاز سفينة أجنبية في ظروف لا تبرر ممارسة حق المطاردة الحثيثة، جاز لهذه الأخيرة أن تطلب التعويض من الدولة الساحلية جراء أي خسارة أو ضرر يكون قد لحق بها نتيجة لذلك¹.

و في الأخير لا يسعنا مما تقدم إلا أن نثير إشكالية مهمة، فكون المادة 111 تشير إلى حق المطاردة الحثيثة، و نحن نعلم أنه و بموجب المادة 58 فقد تقررت حرية الملاحة البحرية لجميع السفن الأجنبية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، فلو افترضنا أن إحدى السفن قد قامت بانتهاك قوانين الدولة الساحلية في منطقتها الاقتصادية الخالصة، وقامت هذه الأخيرة بالمطاردة و استمرت المطاردة حتى وصل الأمر بالسفينة المخالفة إلى دخول المياه الإقليمية لدولة ثالثة، فهل يحق في هذه الحالة للدولة أن تمنع مرور هذه السفينة في منطقتها الاقتصادية الخالصة مثلاً أو إقليمها البحري بصفة عامة؟

إن هذا التساؤل قد فتح باب المناقشة أمام الفقه، فمنهم من اعتبر أن هروب السفينة المخالفة لا يشكل أي تهديد للدولة الثالثة²، ومن ثم لا يحق لها منع مرور هذه السفينة في إقليمها البحري بصفة عامة .

بينما ذهب رأي ثاني إلى عكس ذلك و اعتبر هذا التفسير غير مقبول و غير منطقي، كون أن عملية الهروب هذه تشكل في حد ذاتها هروباً من المسؤولية، نتيجة لخرقها لقوانين و أنظمة الدولة الساحلية، مدعمين حججهم بكون الدولة الساحلية لا يمكن أن تكون بأي حال من الأحوال ممرا

1- الفقرة 8 من المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

2- و في هذا الشأن يقول Flewelling على أنه:

(l'état côtier ne peut pas prévenir le passage d'un navires étranger poursuivi dans sa territoire maritime, car elle ne pose pas de menace pour elle...). Voir Flewelling.P, suivi, contrôle et surveillance de l'aménagement des pêches, F.A.O, 1996 , p 202

للمجرمين أيا كانت صفتهم¹، و من ثم وجب على الدولة الثالثة أن تقوم بمنع هذا المرور.

إلا أننا و بالعودة إلى ما جرى عليه العمل الدولي، فإننا نجد أن الكثير من السفن الإسرائيلية أو الأمريكية قد استخدمت حق المرور لعبور قناة السويس، مع العلم أن بعض هذه السفن كان لديه نوايا حرية اتجاه إيران أو العراق، و مع ذلك لم تمنع مصر هذه السفن من العبور، كونها لا تحمل توجهات عدائية اتجاه مصر، و بحجة اتفاقية الأستانة الدولية المبرمة في 29 أكتوبر 1888، و التي تنظم حرية الملاحة في قناة السويس، و التي تنص في المادة 4 منها على أنه "و بما أن القناة البحرية تظل زمن الحرب طريقا حرا و لو كان ذلك لمرور السفن الحربية للدول المتحاربة عملا بالمادة الأولى من هذه المعاهدة"²، غير أن المسألة في العموم تبقى محل تقدير من جانب الدولة الساحلية.

و بهذا نكون قد خلصنا من تبيان النظام القانوني و وضعية السفن الأجنبية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، أين تملك الدولة الساحلية مجموعة من الصلاحيات في مقابل حق الملاحة البحرية الذي تتمتع به السفن الأجنبية في منطقتها الاقتصادية الخالصة وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، بغرض فرض احترام القوانين و الأنظمة التي تعتمدها في هذه المنطقة. كما تملك الدولة الساحلية إضافة إلى ذلك مجموعة من السلطات و الحقوق نظمتها اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، سنتطرق إليها في المطلب الموالي.

1- و في هذا الشأن يقول Frédérique Vallon على أنه:

(...l'État côtier doit empêcher le passage des navires étrangers qui ne respectent pas les lois et les règlements des autres pays, Pour que ne devienne pas un refuge pour ce navire abus...). Voir Vallon Frédérique, De l'utilité d'un droit international en matière de troisième nucléaire maritime, Edition publibook, France, 2012, p 140-141

2- و قد جاء نص المادة 4 من الاتفاقية على النحو التالي:

(The maritime canal remaining open in time of war as free passage, even to ships of war of belligerents, according to the terms of article 1 of the present treaty). convention between Great Britain, Germany, Austria, Turkey, Respecting the free navigation of the Suez maritime canal at Constantinople, 29 October 1888

المطلب الثاني : سلطات الدولة الساحلية و حدودها في المنطقة الاقتصادية الخالصة

لقد حددت اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 السلطات التي تتمتع بها الدولة في المنطقة الاقتصادية الخالصة، بموجب المادة 56 و قسمتها إلى حقوق سيادة و ولاية، هذا الإختلاف قاد بين المصطلحات قاد الفقه إلى العديد من النقاشات لتحديد مفهومهما¹، على أن أرجحها هو من يرى بأن المقصود بها بدقة هو أن حقوق الدولة الساحلية لا يمكن أن تمارس من قبل الغير، بينما يقصد بالولاية قدرة صاحب السيادة على أن يؤثر في حقوق الأشخاص سواء بسن القوانين أو إصدار الأحكام².

غير أنه و إضافة إلى ما قرره اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 للدولة الساحلية من سلطات في منطقتها الاقتصادية الخالصة، فقد رتب في مقابل ذلك حقوقا لدول معينة غير الدولة الساحلية، متى توافرت شروط معينة في تلك الدول و في المنطقة الاقتصادية الخالصة، و على هذا الأساس سنقسم دراستنا في هذا المطلب إلى أربعة فروع، نتناول في الفرع الأول حقوق الدولة الساحلية على الموارد الطبيعية، و في الفرع الثاني نتعرض إلى ولاية الدولة الساحلية في إقامة الجزر الإصطناعية و المنشآت و استخدامها، و نتناول في الفرع الثالث ولاية الدولة الساحلية في البحث العلمي و صيانة البيئة البحرية، أما في الفرع الرابع و الأخير فسنستحدث عن وضعية عموم الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة.

1- بينما يرى الفقه العربي عدم وجود أي اختلاف واضح بينهما، سوى أن مصطلح الحق يستخدم في إطار القانون الخاص، و مصطلح الولاية يستخدم في إطار القانون العام، ذهب الفقه الفرنسي إلى أبعد من ذلك، إذ يصف ترجمة المصطلح الإنجليزي Jurisdiction الذي يعني الولاية، بالمصطلح الإنجليزي compétence و الذي يعني الاختصاص، كون الولاية حسبهم تنصرف إلى معان متعددة تختلف بحسب موقع استعمالها. للمزيد حول هذا الموضوع راجع جابر ابراهيم الراوي، المرجع السابق، ص 134

2- وقد عبر أصحاب هذا الفكرة و من بينهم طارق زياد أبو الحاج عن موقفه هذا بأن "الصفة الجوهرية للحق تكمن في الغاية الاقتصادية المحددة لها، و للوصول إلى هذه الغاية لا بد من انفراد الدولة الساحلية في الإستفادة من هذه الثروات و منع الغير من الوصول إليها، إلا في حدود الأحكام الواردة في الإتفاقية". للمزيد حول هذا الموضوع راجع طارق زياد أبو الحاج، المرجع السابق، ص 23

الفرع الأول: الحقوق السيادية للدولة الساحلية على الموارد الطبيعية

تتمتع الدولة الساحلية بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 في منطقتها الإقتصادية الخالصة، بحقوق سيادية كاملة بخصوص استكشاف و استغلال الموارد الطبيعية الحية و غير الحية، وحفظ هذه الموارد و إدارتها للمياه التي تعلو قاع البحر أو لقاع البحر و باطن أرضه، و كذلك فيما يتعلق بالأنشطة الأخرى للإستكشاف و الإستغلال الإقتصاديين للمنطقة، كإنتاج الطاقة و التيارات و الرياح¹، و بذلك تكون الإتفاقية قد حددت على سبيل الحصر الحقوق السيادية للدولة الساحلية في منطقتها الإقتصادية الخالصة بحسب موضوعها إلى نوعين، سنبينها في كل موضوع على حدى كالآتي.

أولا: استكشاف الموارد الطبيعية الحية و استغلالها و حفظها و إدارتها

يقصد بالموارد الطبيعية الحية كافة الثروات الحية الحيوانية منها و النباتية الموجود في المياه التي تعلو قاع البحر أو على قاع البحر أو في باطن أرضه، و تشمل الثروات الحيوانية جميع أنواع الأسماك الموجودة في المنطقة الإقتصادية الخالصة، بما في ذلك الأنواع الكثيرة الارتحال²، و الثدييات البحرية³، و الأنواع البحرية النهريّة السريعة و الأنواع النهريّة البحرية السريعة⁴، و لا يدخل ضمن الثروات الحيوانية الأنواع الأبدية وفقا للمادة 68 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، التي تنص على أنه (لا ينطبق هذا الجزء

1- الفقرة 1 بند (أ) من المادة 56 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

2- و قد ذكرتها المادة 64 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

3- و قد نصت عليها المادة 65 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

4- و يقصد بالأنواع النهريّة السريعة تلك الأسماك التي تتكاثر في الأنهار و تعيش في البحار، بينما يقصد بالأنواع البحرية السريعة تلك

الأسماك التي تتكاثر في البحار و تعيش قرب الأنهار. و ما عبر عنه Bardonnnet Danial, et Virally Michel بقولهم :

(Les espèces anadromes effectuent de longues migrations en mer avant de regagner infailliblement leur rivière d'origine pour frayer... au contraire des espèces anadromes, les espèces catadromes "anguilles, chanos de l'Indo-Pacifique" vivent en eau douce et se reproduisent en mer...). Voir Bardonnnet Daniel, et Virally Michel, Le nouveau droit international de la mer, Edition A.Pedone, 1983, p 194-195

على الأنواع المعرفة في الفقرة 4 من المادة (77)¹، أما الثروات النباتية فتشمل كافة الأعشاب و النباتات البحرية.

و انطلاقاً من نص المادة 56 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 التي أقرت للدولة الساحلية باستكشاف جميع هذه الثروات و استغلالها و حفظها و إدارتها، استكملت باقي نصوص الاتفاقية ببيان الإجراءات و الصلاحيات التي تتمتع بها الدولة الساحلية لتحقيق هذا الغرض. إذ حددت المادة 61 و 62 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 جملة من الإجراءات و التدابير اللازمة لحفظ الموارد الحية و إدارتها، و لصون أرصدة الأنواع المجتناة أو تجديدها بمستويات تدر أقصى غلة قابلة للدوام، بدءاً بحق الدولة الساحلية في أن تقرر لوحدها كمية الصيد المسموح بها من الموارد البحرية الحية في منطقتها الإقتصادية الخالصة، بهدف عدم تعرض بقاء الموارد الحية في هذه المنطقة لخطر الاستغلال المفرط²؛ ثم تقوم الدولة الساحلية بتحديد قدراتها على جني الموارد الحية للمنطقة الإقتصادية الخالصة؛ و عندما لا تكون للدولة الساحلية القدرة على جني كمية من الصيد المسموح بها بأكملها، تتيح للدول الأخرى عن طريق الإتفاقيات أو غيرها من الترتيبات، فرص الوصول إلى الفائض من كمية الصيد المسموح بها، لتعزيز الإستخدام الأمثل للموارد البيولوجية³.

غير أن ما يلفت الانتباه هو خلو اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 من تحديد المقصود بعبارة "الفائض من كمية الصيد"، الواردة في الفقرة الثانية من المادة 62 وذلك نتيجة اختلاف مواقف الدول

1- و قد عرفت الفقرة الرابعة من المادة 77 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 الأنواع الأبدية بقولها (...الأنواع الأبدية، أي الكائنات التي تكون في المرحلة التي يمكن جنيها فيها، إما غير متحركة و موجودة على قاع البحر أو تحتها، أو غير قادرة على الحركة إلا و هي على اتصال مادي دائم بقاع البحر أو باطن أرضه)

2- الفقرة الأولى و الثانية من المادة 61 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

3- الفقرة الثانية من المادة 62 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

خلال دورات المؤتمر الثالث لقانون البحار حول تحديد هذا الفائض ، و العوامل المؤثرة في هذا التحديد ، و مدى التزام الدولة الساحلية بالسماح للغير بجني هذا الفائض ، و من بين تلك المواقف يمكن أن نشير إلى موقف المكسيك ، التي عبرت على يد ممثليها (Astaneada) خلال دورة مارس 1971 ، و الذي أكد على أن نسبة الأرصد السميكية ينبغي أن تقتصر على الدولة الساحلية حسب قدراتها و إمكانيتها ، و شدد على كون هذه الإمكانيات تختلف مما لا شك فيه بين دولة و أخرى¹.

إلا أن هذه المواقف المختلفة لم تمنع اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 ، من تحديد بعض الوسائل الكفيلة بتحديد الفائض من كمية الصيد ، و هو ما أشارت إليه الفقرة الثانية من المادة 61 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 ، التي أكدت على أن تتخذ الدولة الساحلية بعين الإعتبار "أفضل الأدلة العلمية المتوفرة لديها" ، و لكن ورغم ذلك تبقى هذه المسألة من الناحية العلمية في غاية التعقيد و الصعوبة لسببين ، أولهما هو أن الإتفاقية لا تكتفي بالقوانين البيولوجية لتحديد العوامل التي يمكن أن تأخذ في الإعتبار لتحديد تلك الكمية ؛ أما السبب الثاني فيكمن في أن الدولة الساحلية لا تستطيع دائما التصرف بشكل منعزل ، لأن هجرة الأسماك تجعل التعاون في الغالب ضروري مع دولة أخرى أو عدة دول ، من أجل تقييم و إدارة و استثمار الأرصد المشتركة بين هذه الدول بشكل عقلائي .

و في كل هاته الحالات تضع الدولة الساحلية في اعتبارها لتحديد كمية الصيد المسموح بها و إتاحتها للدول الأخرى فرصة الوصول إلى منطقتها الإقتصادية الخالصة ، كافة العوامل البيئية و الإقتصادية

1- و قد جاء موقف ممثل المكسيك على النحو التالي :

(La proportion des stock de poissons qui devait être réservé a l'Etat côtier dans cette zone devrait être fonction de sa capacité de prise et il fit remarque que cette capacité serait appelé à s'accroître dans le cas des pays en développement). Voir Carroz M. Jean, Le nouveau droit des pêches et a notion d'excédent, Annuaire français de droit international, 1978, p 852-855

ذات الصلة لاسيما احتياجاتها من الثروات السمكية، و المتطلبات الخاصة للدول الحبيسة و الدول المتضررة جغرافيا و الدول النامية، و الدول التي اعتاد رعاياها الصيد في المنطقة، و الدول التي بذلت جهدا كبيرا في إجراءات البحوث المتعلقة بتلك الأرصدة و في التعرف عليها¹.

و في نفس السياق و بغية تحقيق الأهداف المرجوة، فقد أعطت اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 للدولة الساحلية الحق في وضع القوانين و الأنظمة، التي تكفل لها اتخاذ التدابير و الإجراءات اللازمة لحفظ الموارد الحية و إدارتها، على أن يلتزم بها رعايا الدول الأخرى الذين يقومون بالصيد في المنطقة الإقتصادية الخالصة، و بشرط أن تكون هذه القوانين و الأنظمة المعتمدة من جانب الدولة الساحلية متفقة مع أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 و لا تتعارض معها، وهو ما تناولته أحكام الفقرة الرابعة من المادة 62 حيث أشارت على سبيل المثال إلى المواضيع التي يمكن للدولة أن تتضمنها هذه القوانين و الأنظمة²، و هي:

1- إصدار التراخيص للصيادين و سفن الصيد و معداته، بما في ذلك الرسوم و غيرها من المدفوعات التي يمكن في حالة الدولة الساحلية النامية أن تتألف من تعويض مناسب في ميدان التمويل و المعدات، و التكنولوجيا المتعلقة بصناعة صيد الأسماك. وهو ما قضت به أغلب التشريعات الوطنية في هذا المجال نذكر منها، القانون رقم 81.1 المنشأة بموجبه للمنطقة الإقتصادية الخالصة المغربية، و الذي نص في الفصل الثالث منه على حصر ممارسة حقوق الصيد في هذه المنطقة على السفن المغربية

1- راجع الفقرة الرابعة من المادة 61 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

2- و ما يدل على أن التعداد الوارد في الفقرة 4 من المادة 62 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 قد ورد على سبيل المثال، هو عبارة "و يجوز أن تتناول فيما تناوله" و التي تقابلها باللغة الفرنسية "Peuvent porter notamment"، وباللغة الإنجليزية "and may relat inter alia"، وهي عبارات تفيد نفس المعنى و هي إمكانية أن تنظم الدولة الساحلية مواضيع إضافية لم تذكرها هذه الإتفاقية ضمن قوانينها الداخلية، ولكن بشرط أن تتفق مع أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982.

فقط، إلا أن هذا الأخير أشار بدوره إلى القانون رقم 1.73.255 المتعلق بتنظيم الصيد البحري، و الذي نص في الفصل الثاني منه على ضرورة الحصول على رخصة لممارسة الصيد البحري. كما خصصت اللائحة التنفيذية لقانون الصيد البحري لسلطنة عمان رقم 4-94 الفصل الثاني منه لتراخيص الصيد البحري، ونص في المادة الثانية منه على أنه (لا يجوز ممارسة عمليات الصيد و الأنشطة المرتبطة بها إلا بعد الحصول على الترخيص اللازم بذلك وفقا لأحكام هذه اللائحة)، و بينت المواد الأخرى الإجراءات اللازمة للحصول على الترخيص و السلطة المكلفة بإصدار الترخيص.

و هو الوضع نفسه بالنسبة للجزائر، على الرغم من أن الجزائر قد تبنت إنشاء منطقة محفظة للصيد بدلا من منطقة إقتصادية خالصة، بموجب المرسوم التشريعي رقم 94-13 الذي نص في المادة 9 منه على أنه (تتوقف ممارسة الصيد البحري في المياه التي تخضع للقضاء الوطني على رخصة يسلمها الوزير المكلف بالصيد البحري).

2- تقرير الأنواع التي يجوز صيدها و تحديد حصص الصيد، سواء فيما يتعلق بسلالات معينة أو مجموعات من السلالات أو بكمية الصيد في فترة من الزمن، أو كمية الصيد المسموح بها لرعايا أية دولة في فترة محدودة. و هو ما أشار إليه الجزء الخامس من القانون المغربي رقم 1.73.255 تحت عنوان النظام الخاص بحجم الأسماك المصيدة، حيث منع في الفصل 23 منه صيد بعض الأنواع على سبيل المحصر¹، بينما حدد الفصل الثاني منه مدة صلاحية رخصة الصيد البحري بسنة واحدة فقط.

1- من بينها الأسماك التي لم يبلغ طولها بعد 10 سنتيمترات من العين إلى بداية الذنب، أنواع المحار التي لا يبلغ عرضها الكامل 5 سنتيمترات، و أنواع السرطان و جراد البحر التي يقل طولها عن 17 سنتيمترات، و الصدفيات التي يقل طولها عن 5 سنتيمترات، و المحار المتقل و القنafd البحرية التي يقل طولها عن 5 سنتيمترات.

أما المشرع الجزائري فقد نص في المادة 11 من المرسوم التشريعي رقم 94-13 على أن الترخيص للسفن الأجنبية بممارسة الصيد البحري لا يشمل إلا أنواع الأسماك الكثيرة الترحال فقط، مقابل تسديد حقوق الصيد البحري.

3-تنظيم مواسم الصيد و قطاعاتها، و أنواع و أدوات الصيد و أحجامها و كمياتها و أنواع و أحجام و عدد سفن الصيد المسموح باستخدامها؛

4-تحديد أعمار و أحجام الأسماك و غيرها من الأنواع المسموح بصيدها؛

5-تحديد المعلومات المطلوب من سفن الصيد تقديمها، بما في ذلك إحصائيات كمية الصيد و مجهوده و التقارير التي تقدم عن مواقع السفن؛

6-تطلب القيام بإذن من الدولة الساحلية و تحت رقابتها، ببرامج أبحاث محددة عن مصائد الأسماك و تنظيم إجراء هذه الأبحاث، بما في ذلك أخذ العينات من الكميات المصيدة، و التصرف في العينات و إبلاغ البيانات العملية المتصلة بذلك؛

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

8-إنزال هذه السفن كل الصيد أو جزءا منه في موانئ الدولة الساحلية؛

9-الأحكام و الشروط المتصلة بالمشاريع المشتركة أو غيرها من الترتيبات التعاونية؛

10-الإحتياجات إلى تدريب العاملين و نقل تكنولوجيا المصائد، بما في ذلك تعزيز قدرة الدولة الساحلية على القيام بالأبحاث الخاصة بالمصائد؛

11-إجراءات التنفيذ.

و من خلال ما سبق يتضح لنا أن دور القوانين و الأنظمة التي خولت اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 للدولة الساحلية بإصدارها، لحفظ مواردها البحرية و إدارتها، إنما يأتي كجزء مكمل للجوانب التفصيلية التي عالجتها الإتفاقية، وهو ما يفسر ترك الإتفاقية تنظيم هذه المسائل و الموضوعات للدولة الساحلية، و ما يفسر كذلك اشتراط الفقرة الرابعة من المادة 62 أن تكون تلك القوانين و الأنظمة متماشية مع الإتفاقية¹.

ثانيا :إستكشاف و استغلال الموارد الطبيعية غير الحية و حفظها و إدارتها

لقد أقرت اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 هذا الحق بموجب الفقرة الأولى من المادة 56 بقولها (للدولة الساحلية في المنطقة الإقتصادية الخالصة :

(أ)حقوق سيادية لغرض استكشاف و استغلال الموارد الطبيعية...غير الحية التي تعلق قاع البحر و لقاع البحر و باطن أرضه، و حفظ هذه الموارد و إدارتها).

و هي بذلك حقوق مشابهة تماما لما تتمتع به الدولة الساحلية من حقوق على الموارد الطبيعية الحية، كون الفقرة أعلاه قد نصت أيضا على هذه الحقوق، إلى جانب حق الدولة الساحلية في استكشاف و استغلال مواردها الطبيعية غير الحية في منطقتها الإقتصادية الخالصة.

و الإستكشاف حسب الفقرة أعلاه هو مرحلة سابقة على عملية استغلال الثروات غير الحية، كونه إجراء يهدف إلى مسح شامل للمنطقة الإقتصادية الخالصة و ثرواتها، و ما يستتبع ذلك من أعمال الحفر و الجرف و أخذ العينات الجوفية و التنقيب، و إذابة المعادن و غير ذلك من الأعمال التي يتطلبها الإستكشاف. أما استغلال الموارد غير الحية فهو يشمل كافة الأعمال اللازمة لاستخراج الثروات المعدنية

1- الفقرة 4 من المادة 62 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

من المنطقة الاقتصادية الخالصة ،سواء من المياه التي تعلو قاع البحار ،أو من القاع أو باطن القاع ،بصريح الفقرة الأولى من المادة 56 أعلاه.

غير أن ما تجدر الإشارة إليه في هذا الإطار ،و على الرغم من أن الفقرة أعلاه قد أشارت إلى هذه الحقوق إلى جانب حق الدولة الساحلية في استكشاف و استغلال مواردها الطبيعية الحية في منطقتها الاقتصادية الخالصة ،إلا أن اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 و بخلاف الوضع الذي تقدم شرحه حول الموارد الطبيعية الحية، لم تعالج موضوع حفظ و إدارة الموارد الطبيعية غير الحية ،و اكتفت في الفقرة الثالثة من المادة 56 بإحالة تنظيم هذه المسألة فيما يتعلق بالموارد الطبيعية الحية إلى الجزء الخامس منها ،و هو الجزء الخاص بالجرف القاري ،حيث نصت على أنه (تمارس الحقوق المبينة في هذه المادة فيما يتعلق بقاع البحر و باطن أرضه وفقا للجزء الخامس)،و هو ما يعني إذن بأن تنظيم استكشاف و استغلال و حفظ و إدارة الموارد غير الحية الموجودة في قاع المنطقة الاقتصادية الخالصة ،أو في باطن أرضها ،يخضع للأحكام الخاصة بالجرف القاري ،و هو الموقف الذي أكدته محكمة العدل الدولية في قرارها الصادر في 03 جوان 1985 ،بصدد النزاع حول تحديد الجرف القاري بين ليبيا و مالطا¹.

و على إثر هذه الإحالة تسائل البعض خاصة الدول الإفريقية ،عن الجدوى من الإبقاء على نظام الجرف القاري ،حيث اعتبرت أن مد المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى 200 ميل بحري ،غايته حل عادل لمسألة المدى الخارجي لولاية الدولة الساحلية ،على قيعان البحار خارج البحر الإقليمي ،و بالتالي فإنها تشمل

1- حيث جاء في قرار محكمة العدل الدولية ما يلي:

(In the view of the court...as the 1982 convention demonstrates, the two institutions-continental shelf and exclusive economic zone-are linked together in modern law, since the rights enjoyed by a state over its continental shelf would also be possessed by it over the sea-bed and subsoil of any exclusive economic zone).Voir International cour of justice, case concerning the continental shelf (Libyan arab Jamahiriya/Malte, judgment 3 June 1985, p 33

معظم منطقة الجرف القاري، و تعطي للدولة الساحلية نفس الحقوق التي يمنحها لها الجرف القاري، زيادة على ذلك فإنها تشمل المياه التي تعلق المنطقة الاقتصادية الخالصة و التي لا تدخل ضمن نظام الجرف القاري، و هو ما يعني حسبهم استبعاد مد الدولة الساحلية لولايتها على الجرف القاري¹. بينما نادى دول أمريكا اللاتينية في مشاريعها المقدمة خلال دورات المؤتمر الثالث لقانون البحار، إلى الإبقاء على النظامين معا (المنطقة الاقتصادية الخالصة و الجرف القاري)، مع إجراء بعض التعديلات و الأخذ بعين الاعتبار الظروف الجيولوجية و الجغرافية لمنطقة الجرف القاري، و الفصل بينها و بين المنطقة الاقتصادية الخالصة، على أساس أن الدولة الساحلية قد اكتسبت حقوقا مكتسبة لا يجوز تعديلها أو تغييرها إلا بموافقتها².

إلا أنه و بالرجوع إلى اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، لاسيما المادة 57 التي حددت امتداد المنطقة الاقتصادية الخالصة بمسافة لا تتجاوز 200 ميل بحري، و المادة 76 من الاتفاقية التي حددت امتداد الجرف القاري بمسافة 350 ميل بحري، و استنادا إلى ذلك يمكن القول بأن الجرف القاري لا يوجد من الناحية الفعلية في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، إلا في الحالة التي يمتد فيها إلى مسافة تتجاوز امتداد المنطقة الاقتصادية الخالصة، أي تتجاوز 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها البحر الإقليمي.

1-(The views of the African states on the limite of the continental shelf was the external limit of the continental shelf ought to coincide with that of the exclusive economic zone).Voir Leiden Sijthoff, The exclusive economic zone, a study of evolution and progressive development of the international law of the sea, Institut Universitaire de hautes etudes internationales, 1978, p 177

2- بوكرا إدريس، الأبعاد الإنمائية لقانون البحار الجديد لسنة 1982، مذكرة ماجستير في القانون الدولي و العلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة بن عكنون، 2003-2004، الجزائر، ص 33-34

و إضافة إلى ذلك فإن للدولة الساحلية وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 كما سوف نرى لاحقا حقوقا سيادية على الجرف القاري، في حين أن لها حقوقا سيادية على ثروات المنطقة الإقتصادية الخالصة، و ليس على المنطقة الإقتصادية الخالصة نفسها.

و هو ما يعني أن صبغة الحقوق التي تتمتع بها الدولة الساحلية على الثروات الحية بالمنطقة الإقتصادية الخالصة، تختلف عن تلك التي تتمتع بها على الثروات غير الحية، فبالنسبة للأولى تكون حقوق الدولة الساحلية مجردة من أي وصف أو قيد، في أن حقوقها السيادية على الثروات غير الحية هي حقوق خالصة، بمعنى أنه إذا لم تقم الدولة الساحلية باستكشافها، فلا يجوز لأحد أن يقوم بهذه الأنشطة بدون موافقة صريحة منها¹، وهو ما يبرر اعتراف اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 لبعض الدول خاصة الحبيسة منها و المتضررة جغرافيا، بمشاركة الدولة الساحلية في استغلال الثروات الحية لمنطقتها الإقتصادية الخالصة²، بينما لا نلمس مثل هذا الحق بالنسبة للثروات غير الحية التي تنظمها من المادة 77 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، بإحالة من الفقرة الثالثة من المادة 56 من الإتفاقية.

و على العموم و إضافة إلى ما اعترفت به اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 للدولة الساحلية من حقوق سيادية، لاستكشاف و استغلال الموارد الطبيعية الحية و غير الحية في منطقتها الإقتصادية الخالصة، فقد أقرت إلى جانب ذلك في الشطر الأخير من الفقرة 1 بند (أ) من المادة 56، بحق الدولة الساحلية باستكشاف و استغلال أي نشاط أخرى يمكن أن يعود عليها بمنفعة إقتصادية، و أشارت على سبيل المثال إلى إحدى هذه الأنشطة، و المتمثلة في إنتاج الطاقة من المياه و التيارات

1- حيث نصت الفقرة 1 و 2 من المادة 77 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 على أنه (تمارس الدول الساحلية على الجرف القاري حقوقا سيادية لأغراض استكشاف و استغلال موارده الطبيعية.

إن الحقوق المشار إليها في الفقرة 1 خالصة بمعنى أنه إذا لم تقم الدولة الساحلية باستكشاف الجرف القاري أو استغلال موارده الطبيعية، فلا يجوز لأحد أن يقوم بهذه الأنشطة بدون موافقة صريحة من الدولة الساحلية)

2- و هو ما سيأتي شرحه بنوع من التفصيل في الفرع 4 من هذه المطلب

و الرياح، و هي إشارة واضحة من خلال هذا النص إلى دفع كافة الدول و تحفيزهم نحو مصادر طاقة بديلة و سلمية و غير ضارة بالبيئة البحرية، وهو ما يتماشى و سعي اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 لمكافحة ظاهرة التلوث البحري و الحد منه. و لا يخفى على أحد الآن حاجة العالم بأسره إلى الطاقة في ظل ما تعيشه أغلب دول العالم من تقدم هائل لم يسبق له مثيل من جهة، و ارتفاع في أسعار الطاقة لاسيما النفط الذي يعد المصدر الأول للطاقة في العالم من جهة أخرى، كلها مستجدات بذلت على إثرها جهود كبيرة، تمخضت عنها نزوح عدة دول إلى ما يعرف بإنتاج الطاقة عن طريق الوسائل البديلة، سواء عن طريق مياه البحر أو التيارات أو الرياح¹.

الفرع الثاني: ولاية الدولة الساحلية في إقامة الجزر الإصطناعية و المنشآت و استخدامها

لقد منحت اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 للدولة الساحلية بموجب المادة 56 منها، ولاية فيما يتعلق بإقامة الجزر الإصطناعية و المنشآت و التركيبات، حيث نصت الفقرة 1 بند (ب) على أنه (للدولة الساحلية في المنطقة الإقتصادية الخالصة:

(ب) ولاية على الموجه المنصوص عليه في الأحكام ذات الصلة من هذه الإتفاقية فيما يتعلق بما يلي:

- إقامة و استعمال الجزر الإصطناعية و المنشآت و التركيبات).

1- حيث توصل علماء في جامعة أستان فورد الأمريكية عن طريق دراسة قاموا بها للإمكانات الكامنة لطاقة الرياح سنة 2006، أن قوة الرياح قادرة على توليد كهرباء مستدامة أكثر كفاية لسد احتياجات العالم من الطاقة، و قالوا بأن الإستفادة من 20 بالمائة فقط من هذه الطاقة قد ينتج كهرباء أكثر بشمانية أضعاف مما استهلكه العالم كله في العام 2000. للمزيد حول هذا الموضوع راجع كمال عبد الجاني، مداخلة بعنوان إمكانية استغلال طاقة الرياح في توليد الكهرباء في العراق، خلال المؤتمر العلمي الدولي المنعقد أيام 07-08 أفريل 2008، حول التنمية المستدامة و الكفاءة الإستخدامية للموارد المتاحة، بجامعة فرحات عباس، سطيف، كلية العلوم الإقتصادية و التسيير، ص 3 و ما بعدها

و قبل الغوص في تفاصيل هذه الحق المقرر للدولة الساحلية ،ينبغي أن نشير في هذا الخصوص إلى أن الجزر الإصطناعية التي أشارت إليها المادة 56 أعلاه تختلف تماما في مفهومها و معناها عن الجزر الطبيعية من جهة.فالجزر الإصطناعية هي تلك المنشآت المقامة على قاع البحر و تعلو مياهه ،و مخصصة لأغراض التحميل و التفريغ أو لأغراض استكشاف و استخراج الثروات المعدنية من البحار¹، أما الجزر الطبيعية فهي امتداد طبيعي للأرض محاط بالمياه ،و التي تظل غير مغطاة عند المد العالي².

كما لا ينبغي الخلط كذلك بين الوضع القانوني للجزيرة الإصطناعية و الوضع القانوني للجزر الطبيعية ،فقد نصت الفقرة الثامنة من المادة 60 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 على أن الأحكام القانونية الخاصة بالجزر الطبيعية لا تسري على الجزر الإصطناعية ،و على أن هذه الأخيرة ليس لها بحر إقليمي خاص بها، كما أن وجودها لا يؤثر على تعيين حدود البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري ،و أن كلمة الجزر إذا أطلقت دون وصف فالمقصود بها هو الجزيرة الطبيعية.

1- ومن هذا المنطلق يرى محمد سامي عبد الحميد على أنه "ينبغي أن ننظر إلى الجزر الإصطناعية على أساس أنها مستحدثة بفعل الإنسان و من صنعه ،أنظر محمد سامي عبد الحميد ،المرجع السابق ،ص 259

2- المادة 10 و الفقرة 1 من المادة 121 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

و في هذا الشأن يقول Thanachai wachira بأنه ينبغي أن ننظر إلى الجزر الطبيعية على أنها حالة جغرافية وذلك على النحو التالي:

(L'île est ici définie par rapport à sa condition géographique). Voir Thanachai wachira worakam, les rochers est le droit de la mer, mémoire de D.E.A, droit international et organisations internationales, université de paris (panthéon-Sorbonne), 1999-2000, p 13

و هو تعريف مشابه على نحو قريب لذلك الذي تقدم به ممثل الجزائر خلال المؤتمر 3 لقانون البحار حيث جاء فيه ما يلي:

(Une Île est une étendue naturelle de terre entourée d'eau de tous côtés à marée haute).
A/CONF.62.C.2/L.62, p 269

و من جهة أخرى ونظرا لاستقرار قاعدة الجزر الإصطناعية على قاع البحر كما سبق و أن شرحناه قبل قليل ، نجد أن هذه الأخيرة تختلف كذلك عن السفن و عن كل المنشآت التي تشبه السفن من الناحية القانونية ، كالتركيبات و الهياكل الصناعية المتحركة بنفسها و الجزر الطافية الطبيعية المتحركة .

أما المنشآت و التركيبات المشار إليها أيضا في المادة 56 أعلاه من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 ، فتعني الدعامات البحرية و التجهيزات و الأجهزة الأخرى المستخدمة في الأغراض المنصوص عليها في المادة 56 ، و في غير ذلك من الأغراض الإقتصادية¹ .

و على العموم و تعريضا لما ذهبت إليه المادة 56 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 من تقرير حق الدولة الساحلية ، في حق إقامة و استعمال الجزر الإصطناعية و المنشآت و التركيبات ، فقد أوردت المادة 60 أحكاما خاصة لتنظيم هذا الحق حيث أقرت الفقرة الأولى منها هي الأخرى بحق الدولة الساحلية دون غيرها في أن تقيم ، و في أن تجيز و تنظم إقامة وتشغيل و استخدام الجزر الإصطناعية و المنشآت و التركيبات في المنطقة الإقتصادية الخالصة ، وهذا يعني أن إقامة و تشغيل و استخدام هذه الجزر و المنشآت و التركيبات هو حق للدولة الساحلية تستخدمه و تحتكره لوحدها ، غير أن هذا لا يمنعها من أن ترخص للدول أو الشركات خاصة كانت أو عامة ، و تسمح للغير بإقامة هذه الجزر و المنشآت و التركيبات في منطقتها الإقتصادية الخالصة² ، وهو ما أكدت عليه أيضا الفقرة الثانية من المادة 60 حين وصفت ولاية الدولة الساحلية على الجزر الإصطناعية أو المنشآت و التركيبات بأنها "ولاية خالصة" من جهة ، وهذا ما يعني استثثار الدولة الساحلية بهذا الحق دون غيرها . كما مدت ولاية الدولة الساحلية هذه من جهة أخرى على القوانين و الأنظمة الجمركية و الضريبية و الصحية ، و قوانين

1- محمد الحاج حمود ، المرجع السابق ، ص 268

2- و بالتالي ترفع علمها الخاص طالما حصلت على الإجازة أو الترخيص من الدولة الساحلية . للمزيد حول هذا الموضوع راجع عبد المنعم

محمد داوود ، المرجع السابق ، ص 137

و أنظمة السلامة و الهجرة، ولا شك أن مد ولاية الدولة الساحلية هنا يجعل من حقوق الدولة الساحلية في هذا المجال، تختلف عن تلك التي تتمتع بها في منطقتها المتاخمة، التي تقتصر على حق الرقابة كما سبق و أن شرحناه عند تطرقنا إلى موضوع المنطقة المتاخمة.

و نتيجة لما سبق ذكره يحق للدولة الساحلية باعتبارها صاحبة الحق الأصيل، أن تقيم الجزر الإصطناعية و تقوم بتشغيلها و استخدامها، و تميز للغير ذلك على الوجه الذي سبق و أن بيناه أعلاه. فمثلا يجوز لها أن تقيم جزيرة عليها علامات ضوئية لإرشاد السفن الداخلة للمياه الوطنية، كما يحق لها كذلك إقامة المنشآت و التركيبات بغرض استكشاف و استغلال الموارد الطبيعية الحية و غير الحية للمياه التي تعلو قاع البحر و لقاع البحر، و باطن أرضه، و تحفظ هذه الموارد و إدارتها، وكذلك فيما يتعلق بالأنشطة الأخرى للإستكشاف و الإستغلال الإقتصادي للمنطقة الاقتصادية الخالصة كإنتاج الطاقة من المياه و التيارات و الرياح¹، و يدخل في هذا الحق ذلك المنشآت و التركيبات التي تقيمها الدولة الساحلية، و المتعلقة بأعمال البحث العلمي و حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها.

على أن هذا الحق المعترف به للدولة الساحلية في منطقتها الاقتصادية الخالصة لا يقتصر على إقامة تلك المنشآت بهدف الإستغلال الإقتصادي فقط، و إنما يمكن أن يمتد إلى أهداف أخرى غير الأهداف الاقتصادية، كاستخدامها لهبوط و إقلاع الطائرات، أو لأغراض سياحية، و هو ما يمكن أن نستخلصه من نص الفقرة الأولى للمادتين 56 و 60 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، حيث منحت للدولة الساحلية ولاية بخصوص إقامة الجزر الاصطناعية و المنشآت و التركيبات، دون تقييد هذا الحق بأي قيد أو غرض معين.

¹ - الفقرة 1 بند (أ) من المادة 56 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

و هذا بخلاف اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول الجرف القاري، التي قيدت في المادة الخامسة منها إقامة هذه المنشآت باستكشاف و استغلال ثروات الجرف القاري فقط، بمعنى أنها حصرت حق الدولة الساحلية هنا لأغراض إقتصادية فقط¹.

و لكن و إن كان التفسير السابق لنص المادتين 56 و 60 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 يتمشى و الطرح الذي سبق بيانه، و المتعلق بحق الدولة الساحلية في إقامة و استعمال الجزر الإصطناعية و المنشآت و التركيبات، لأي هدف أو غرض كان، سواء أكان إقتصاديا أو غير إقتصادي، إلا أن الإشكالية التي قد تنور هنا على اعتبار حق الدولة الساحلية قائما، حتى ولو كان الغرض الأساسي من هذا الإنشاء غير اقتصادي، يدعوننا إلى التساؤل فيما إذا كان من حق الدولة الساحلية إقامة هذه المنشآت لأغراض عسكرية؟

في حقيقة الأمر فإنه و برجعنا إلى اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، فإننا لا نجد نصا صريحا يرشدنا و بشكل واضح للإجابة عن هذا التساؤل، و إنما يمكن أن نستشف هذه الإجابة بشكل ضمني، من ديباجة اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، إذ قيدت استخدام البحار و المحيطات في الأغراض السلمية فقط²، وهو ما أكدته الجمعية العامة كذلك في تقريرها الصادر سنة 1987³.

1- و ما سيأتي بيانه و شرحه بنوع من التفصيل، عندما نتطرق إلى موضوع الجرف القاري.

2- حيث جاء في ديباجة اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 ما يلي (وإذ تسلّم باستحسان العمل عن طريق هذه الإتفاقية، و مع إيلاء المراعاة الواجبة لسيدة كل الدول، على إقامة نظام قانوني للبحار و المحيطات يسير الإتصالات الدولية، و يشجع على استخدام البحار و المحيطات في الأغراض السلمية، و الإنتفاع بمواردها على نحو يتسم بالإنصاف و الكفاءة و صون مواردها الحية، و دراسة حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها)

3- حيث جاء في تقرير الجمعية العامة للأمم المتحدة لسنة 1987 ما يلي:

(Le comité a reconnu qu'il fallait assurer que l'espace continue d'être utilisé à des fins pacifiques et qu'il pouvait apporter une contribution importante à cette fins. Il a convenue en outre qu'un moyen efficace d'assurer que l'espace continue d'être utilisé à des fins pacifiques était de renforcer la coopération internationale dans l'exploration et les utilisations pacifiques de l'espace). Voir le Rapport du comité de utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique, assemblé générale, Documents officiels, 42 session supplément n°20, A/42/20

و هو الموقف نفسه الذي تبنته غالبية الدول المشاركة خلال دورات المؤتمر الثالث لقانون البحار، إذ أكدت في أكثر من مناسبة على ضرورة قصر استخدام المجالات البحرية للأغراض السلمية، حيث تقدمت 18 دولة إفريقية إلى اللجنة الثانية في الدورة الثانية لمؤتمر كاركاس 1974 بمشروع مواد، تضمنت المادة 10 منه النص على أنه لا يحق لأي دولة أن تبني أو تقيم أو تنشئ أو تشغل في المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة أخرى، أية منشآت عسكرية أو أية منشآت أو أجهزة أخرى لأية أغراض أخرى كانت من غير موافقة الدولة الساحلية¹.

ومما سبق يمكن أن نستنتج ضمناً، عدم جواز إقامة و استعمال الجزر الإصطناعية و المنشآت و التركيبات لأغراض عسكرية من طرف الدولة الساحلية، أو غيرها من الدول و الشركات المرخص لها من طرف الدولة الساحلية بذلك، و إن كانت التفسيرات الفقهية لهذا الإستبعاد قد اختلفت، حيث يرى **Barbar Kwiatowska** بأن الدافع الأكبر نحو هذا الإستبعاد، هو ناتج أساساً عن ضغوط القوى الكبرى للقضاء على الهياكل التي تستخدم لأغراض عسكرية من اختصاص الدولة الساحلية²، بينما فسر محمد الحاج حمود هذا الإستبعاد بقوله "أن هذا التفسير... يدعونا إلى القول باستبعاد الجزر الإصطناعية و المنشآت و التركيبات لأغراض عسكرية، فالإطار الذي توجد فيه هذه

1- مفيد شهاب، قانون البحار الجديد و المضائق المستخدمة للملاحة البحرية، المنظمة العربية للتربية و الثقافة و العلوم، تونس، 1989، ص 535

2- وقد جاء هذه الموقف ل Barbara kwiatowska على النحو التالي :

(This exclusion of the term devices from article 60 and its maintenance in other articles of the convention is, according to ox man, a direct result of pressure from the major powers to eliminate structures used for military purposes from coastal state jurisdiction), Voir Kwiatkowski Barbara, The 200 mile exclusive economic zone in the new law of the sea, Kluwer academic publishers, Netherlands, 1989, p 108

الأحكام و الغرض من إعطاء الدولة الساحلية هذا الحق ،يدعو للإعتقاد بحصر هذا النشاط بالنشاط الإقتصادي دون العسكري"¹.

و على العموم و بناء على ما تقدم ،فإنه و إن كانت اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 قد أقرت للدولة الساحلية ولاية خاصة فيما يتعلق بإقامة و استعمال الجزر الإصطناعية و المنشآت و التركيبات ،فإنها قد وضعت في مقابل ذلك مجموعة من الضوابط لتحكم و تنظم هذا الحق مراعاة لمصالح الجماعة الدولية ،لا سيما فيما يخص الملاحة البحرية في المنطقة الإقتصادية الخالصة كما جاء في المادة 60 منها،حيث ألزمت هذه الأخيرة في فقرتها الثالثة الدولة الساحلية بتقديم الإشعار الواجب عن إقامة هذه الجزر الإصطناعية أو المنشآت أو التركيبات ،و وضع وسائل دائمة للتنبيه إلى وجودها ،كما ألزمتها بإزالة أية منشآت أو تركيبات تهمجر أو يتوقف استعمالها لضمان سلامة الملاحة ،على أن تولى الدولة الساحلية عند إزالة هذه المنشآت المراعاة الواجبة لصيد السمك و حماية البيئة البحرية ،و حقوق الدول الأخرى و واجباتهم.

و زيادة على ما سبق و حرصا منها على سلامة الملاحة الدولية ،فقد أوكلت الفقرة الرابعة من المادة 60 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 للدولة الساحلية حي تقتضي ضرورة ذلك ،أن تقيم حول هذه الجزر الإصطناعية و المنشآت و التركيبات مناطق سلامة معقولة ،تتخذ خلالها الدولة الساحلية التدابير المناسبة لضمان سلامة الملاحة ،و سلامة الجزر الإصطناعية و المنشآت و التركيبات ،على أن لا تتجاوز مسافة مناطق السلامة هذه 500 متر حولها مقيسة من كل نقطة من نقاط طرفها الخارجي ،و مع الأخذ بعين الإعتبار المعايير الدولية المنطبقة عند إقامة مناطق السلامة ،على نحو يضمن وجود صلة معقولة بينها و بين طبيعة و وظيفة الجزر الإصطناعية أو المنشآت

1- محمد الحاج حمود ،المرجع السابق ،ص 268

أو التركيبات ،و إن كان بالإمكان استثناء أن تتجاوز مدى مناطق السلامة 500 متر ،إذا أجازت ذلك المعايير الدولية المقبولة عموما أو أوصت به المنظمة الدولية المختصة¹.

و أخيرا و تعزيزا على ما سبق ،و رغبة منها في حماية الملاحة الدولية فقد منعت الفقرة السابعة من المادة 60 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 الدولة الساحلية من إقامة الجزر الإصطناعية و المنشآت و التركيبات و مناطق السلامة حولها أيضا ،إذا ترتبت على ذلك إعاقة لاستخدام الممرات البحرية المعترف بأنها جوهريّة للملاحة الدولية .و يتضح هذا الحق أكثر في حالة الدولة المضائقية ،أي التي تشاطئ أحد المضائق الدولية ،و التي يوجد قريبا من سواحلها ممرات بحرية معترف بأنها جوهريّة للملاحة الدولية ،حيث لا يجوز لها إقامة مثل تلك الجزر و المنشآت و التركيبات ،طالما أنها تعرقل الملاحة الدولية في ممر ملاحى معترف بأهميته الجوهريّة في الملاحة الدولية².

و على هذا الأساس و مما تقدم بيانه ،فإننا نجد أن اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 وكما اعترفت للدولة الساحلية بولايتها الخالصة في إقامة و استعمال الجزر الإصطناعية و المنشآت و التركيبات ،فإنها قد أحاطت هذا الحق في مقابل ذلك بجملة من الضوابط ،التي تهدف أساسا إلى ضمان سلامة الملاحة البحرية ،و التي تعبر هي الأخرى عن مصالح الجماعة الدولية في المنطقة الإقتصادية الخالصة.

1- الفقرة 4 و 5 من المادة 60 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

2- عبد المنعم محمد داوود ،المرجع السابق ،ص 158

الفرع الثالث :ولاية الدولة الساحلية فيما يخص البحث العلمي و حماية البيئة البحرية

نظرا لعلاقة التكامل الكبير بين البحث العلمي البحري و البيئة البحرية¹، فقد أفردنا دراستهما في هذا

الفرع و ذلك على النحو التالي:

أولا :ولاية الدولة الساحلية فيما يخص البحث العلمي البحري

إن الإعتراف للدولة الساحلية بهذه الولاية في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، يجزنا إلى الحديث في حقيقة الأمر قبل ذلك إلى ما شهدته الأعمال التحضيرية للإتفاقية خلال دورات المؤتمر الثالث لقانون البحار، من جدل و مناقشات تتعلق بصياغة القواعد المتعلقة بممارسة أنشطة البحث العلمي البحري في المنطقة الإقتصادية الخالصة، و ذلك بمجرد اعتماد الدول المشاركة في الأعمال التحضيرية لفكرة المنطقة الإقتصادية الخالصة و امتدادها لمسافة 200 ميل بحري منذ اجتماع كاركاس المنعقد سنة 1974²، حيث برزت ثلاثة إتجاهات لكل منها موقف و وجهة نظر معينة، بالنسبة لمدى ما تمتع به الدولة الساحلية من حقوق متعلقة بممارسة البحث العلمي البحري في المنطقة الإقتصادية الخالصة.

ف نجد الإتجاه الأول و الذي تمثله الدول الساحلية النامية قد اتجه نحو إعطاء صلاحيات واسعة للدولة

الساحلية فيما يتعلق بالبحث العلمي البحري، عن طريق الإعتراف لها بحقها في تنظيم و ترخيص إجراء

1- كون البحث العلمي البحري و بشكل عام، يؤدي إلى مزيد من المعرفة حول البيئة البحرية، وهو ما أكدت عليه المادة 200 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 بحثها على أن (تتعاون الدول مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة لغرض تعزيز الدراسات و القيام ببرامج البحث العلمي البحري و تشجيع تبادل المعلومات و البيانات المكتسبة عن تلوث البيئة البحرية، و تسعى إلى المشاركة مشاركة نشطة في البرامج الإقليمية و العالمية لاكتساب المعرفة اللازمة لتقييم طبيعة التلوث و مدها، و لتقييم التعرض له و مساراته و أخطاره و وسائل علاجه)

2- Marffy Annick, Les difficultés posés par la mise en application du nouveau régime de la recherche scientifique marin avant l'entrée en vigueur de la convention des nations unies sur le droit de la mer, Annuaire français de droit international , Edition du CNRS, France, 1989, p 737

البحث العلمي البحري في منطقتها الاقتصادية الخالصة¹. بينما قلل الإتجاه الثاني و الذي تمثله الدول الإشتراكية نوعا ما من هذه الصلاحيات ،حيث نادى هذه الدول بضرورة التمييز بين نوعين من البحوث العلمية البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة ،فبالنسبة للأبحاث العلمية المتعلقة باستكشاف و استغلال الموارد الحية و غير الحية ،فقد أخضعتها للموافقة المسبقة للدولة الساحلية ،أما بالنسبة لبقية الأبحاث فهي في نظرها يتم إجرائها بكل حرية و دون الحاجة إلى موافقة الدولة الساحلية². بينما ذهب الرأي الثالث خلافا تماما لما ذهب إليه الإتجاهين السابقين ،ونادى بإجراء البحث العلمي البحري في المنطقة الاقتصادية الخالصة بكل حرية ،باعتباره امتدادا لحرية أعالي البحار مع إخطار الدولة الساحلية بالبداية بالبحث³.

1- حيث جاء في البند 2 (أ) فقرة 1 من مشاريع المواد المقدمة من كولومبيا ممثلة بمجموعة 77 بشأن البحوث العلمية البحرية ما يلي:
(Coastal state have the exclusive right to conduct and regulate marine scientific research in their...and to authorize and regulate such research...). Document A/CONF.62/C.3/L.13, Colombia :draft articles on marine scientific research, 22 August 1974

2- حيث جاء في الفقرة 1 من المادة 6 من مشاريع المواد المقدمة من قبل بلغاريا و دول اشتراكية أخرى بشأن البحوث العلمية البحرية ما يلي:

(In the economic zone established in accordance with this convention, Marin scientific research related to the exploration and exploitation of the living and non-living resources of the zone shall be conducted with the consent of the coastal state...). Document A/CONF.62/C.3/L.26, Bulgaria, Byelorussian soviet socialist republic, Czechoslovakia, German democratic republic, Hungary, Mongolia, Poland, Ukrainian soviet socialist republic and union of soviet socialist republics, Draft article on marine scientific research, 3 April 1975

3- حيث جاء في البند (أ) فقرة 4 و ك من مشاريع المواد المقدمة من الدول الحبيسة و المتضررة جغرافيا ،بشأن البحوث العلمية البحرية ما يلي:

(Marin scientific research shall be conducted subject to rights of coastal states within the areas under their sovereignty and/or jurisdiction.

...open to the unhampered pursuit of scientific research by all states on a basis of equality, without discrimination of any kind...). Document A/CONF.62/C.3/L.17, texts on intern 13 (Marin scientific research), 23 August 1974

غير أن اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 و رغم هذه المواقف المختلفة و المتباينة، إلا أنها تبنت اتجاهها محايدا و توفيقيا في نفس الوقت بين الإتجاهات الثلاثة السابقة، راعت و حاولت من خلاله إرضاء جميع الأطراف، وهذا ما يستشف من نصوصها المنظمة لموضوع البحث العلمي البحري في المنطقة الاقتصادية الخالصة¹، حيث نجد اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 قد أقرت و اعترفت للدولة الساحلية بولايتها في تنظيم البحث العلمي البحري، بموجب المادة 56 فقرة 1 بند (ب)، و التي تركت مسألة تنظيم هذا الحق للمادة 246 في فقرتها الأولى و الثانية التي نصت هي الأخرى و أكدت على حق الدولة الساحلية في تنظيم البحث العلمي البحري في المنطقة الاقتصادية الخالصة، و الترخيص به و إجراءه، فكقاعدة عامة لا يجوز ممارسة أنشطة البحث العلمي البحري في المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة الساحلية دون الحصول على موافقتها المسبقة، غير أن هذه الموافقة تختلف عما هو منصوص عليه بالنسبة للبحر الإقليمي لأنه يتوجب عليها أن تمنح هذه الموافقة في الظروف العادية ضمن شروط محددة²، أبرزها أن تخصص مشاريع البحث العلمي البحري التي وافقت الدولة الساحلية على إجراءها للأغراض السلمية فقط، و من أجل زيادة المعرفة العلمية بالبيئة البحرية لمنفعة الإنسانية جمعاء .

و تحقيقا لهذه الغاية ألزمت الفقرة الثالثة من المادة 246 الدولة الساحلية بأن تضع من القواعد و الإجراءات، لضمان عدم تأخير هذه الموافقة أو رفضها بصورة غير معقولة، و بذلك تكون عبارة "الظروف العادية" التي وردت في الفقرة الثالثة من المادة 246، قد جاءت لمصلحة الدول و المنظمات الدولية التي لها مصلحة في إجراء البحث العلمي البحري، بحيث تلتزم الدولة الساحلية كما رأينا أن تمنح

1- و لاشك أن هذا التنظيم يكتسب أهمية كبيرة، خاصة إذا ما وضعنا في الإعتبار مدى لزوم ممارسة أنشطة البحث العلمي البحري للوقوف على حجم الثروات الحية و غير الحية في هذه المناطق، بغية الإستفادة منها و العمل على حمايتها بما يضمن عدم تهديدها بسبب الإستغلال الزائد لها، مثلما قضت بذلك المادة 61 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

2- بينما تستطيع الدولة الساحلية أن توافق أو ترفض على إجراء البحث العلمي البحري في بحرها الإقليمي، دون اعتبار لأية ظروف، و هو ما سبق و أن تطرقنا إليه عند حديثنا عن موضوع البحث العلمي البحري في البحر الإقليمي راجع ص 60-69

موافقتها في هذه الحالة على مشاريع البحث العلمي البحري، وإن كانت هذه العبارة حسب رأي الكثيرين من بينهم محمد الحاج حمود "عاملا من عوامل الغموض التي تسمح بقيام اختلاف بين الدول بشأن تحديد معناها"¹.

كما جاءت اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 بأحكام جديدة تتعلق بالموافقة الضمنية، التي يجوز بمقتضاها للدول أو المنظمات الدولية المتخصصة الشروع في إجراء البحث العلمي البحري في المنطقة الاقتصادية الخالصة، بعد 6 أشهر من التاريخ الذي تقدمت فيه إلى الدولة الساحلية بالمعلومات المطلوبة عملا بالمادة 248، و المتمثلة أساسا في (طبيعة المشروع و أهدافه، و الأسلوب و الوسائل التي تستخدم، بما في ذلك أسماء السفن و حمولتها و طرازها و فئاتها و وصف للمعدات العلمية، و المناطق الجغرافية المحددة بدقة المقرر أن يجري فيها المشروع و التاريخ المتوقع لأول وصول و لآخر رحيل لسفن البحث العلمي أو لتكوين المعدات و إزالتها حسب الإقتضاء، و إسم كل من المعهد الذي يرعى البحث و مديره و الشخص المسؤول عن المشروع، و المدى الذي يرى أن من الممكن للدولة الساحلية في حدوده أن تشترك في المشروع أو أن تكون ممثلة فيه)²، ما لم تقم الدولة الساحلية في غضون أربعة أشهر من استلام التبليغ بالإعلان عن قرارها.

و إن كان نص المادة 248 أعلاه و الذي تضمن حكم الموافقة الضمنية على العموم قد لاقى معارضة شديدة من قبل الدول الساحلية، التي نادى بضرورة الحصول على موافقة صريحة و مسبقة، إلا أن هذا التفضيل الواضح لمصلحة الدولة التي تقوم بالبحث العلمي البحري في المنطقة الاقتصادية الخالصة الوارد في الفقرة الثالثة من المادة 246 و المادة 248، سرعان ما قابلته اتفاقية الأمم المتحدة

1- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 273

2- المادة 248 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

لسنة 1982 بأحكام أخرى راعت فيها مصالح الدولة الساحلية، حيث يحق لها تعطيل هذه الموافقة الضمنية و تأخير القيام بالبحث العلمي البحري، في حالة ما إذا أبلغت الدولة الساحلية الدول أو المنظمة الدولية المتخصصة التي تجري البحث، بأنها قد حجبت موافقتها بمقتضى الفقرة الخامسة من المادة 246¹؛ أو أن المعلومات المقدمة من تلك الدولة أو المنظمة الدولية المختصة فيما يتعلق بطبيعة مشروع البحث و أهدافه لا تتطابق مع الحقائق البيئية بجلاء؛ أو أنه توجد التزامات لم يوف بها بعد فيما يخص الشروط المقررة في المادة 249، تتعلق بمشروع بحث علمي بحري سابق قامت به تلك الدولة أو المنظمة².

كما سنت الإتفاقية أحكاماً أخرى لصالح الدولة الساحلية، التي تستطيع طلب تعليق أية أنشطة بحث علمي بحري تجري داخل منطقتها الإقتصادية الخالصة، إذا لم تكن هذه الأنشطة تجري وفقاً للمعلومات المزودة حسب الشروط المنصوص عليها في المادة 248، التي استندت إليها موافقة الدولة الساحلية، أو إذا أجمعت الدولة أو المنظمة الدولية المتخصصة التي تجري أنشطة البحث العلمي البحري، عن الإمتثال لأحكام المادة 249 بشأن حقوق الدولة الساحلية فيما يتعلق بالمشروع العلمي البحري³، و التي يمكن تلخيصها في النقاط التالية:

1- و التي تقضي بحق الدولة الساحلية في حجب موافقتها على إجراء دولة أخرى أو منظمة دولية مختصة لمشروع بحث علمي بحري، إذا كان ذلك المشروع "ذا أثر مبر على استكشاف و استغلال الموارد الطبيعية الحية منها أو غير الحية، ينطوي على حفر في الجرف القاري أو استخدام المتفجرات أو إدخال مواد ضارة إلى البيئة البحرية، ينطوي على بناء أو تشغيل أو استخدام الجزر الإصطناعية و المنشآت و التركيبات، يتضمن معلومات مزودة تتعلق بطبيعة و أهداف المشروع و لكنها غير دقيقة، أو إذا كانت على الدولة أو المنظمة الدولية المختصة القائمة بالبحث التزامات لم يوف بها بعد اتجاه على الدولة الساحلية من مشروع بحث سابق". راجع الفقرة 5 من المادة 246

من إتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

2- المادة 252 من إتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

3- الفقرة 1 من المادة 253 من إتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

-ضمان حقوق الدولة الساحلية في أن تشترك إذا رغبت في مشروع البحث العلمي البحري أو أن تكون ممثلة فيه ، و خاصة على ظهر سفن البحث و غيرها من السفن أو منشآت البحث العلمي كلما أمكن علميا ،دون دفع أي أجر لعلماء الدولة الساحلية و دون إلزامها بالإسهام في تكاليف المشروع ؛

-تزويد الدولة الساحلية ببناء على طلبها بالتقارير الأولية بأسرع ما يمكن عمليا و بالنتائج و الإستنتاجات النهائية بعد إنجاز البحث؛

-التعهد بتيسير حصول الدولة الساحلية ببناء على طلبها ،على جميع البيانات و العينات المستمدة من مشروع البحث العلمي البحري ، و تزويدها كذلك ببيانات يمكن نسخها و عينات يمكن تقسيمها دون المساس بقيمتها العلمية؛

-تزويد الدولة الساحلية عند الطلب ،بتقييم لهذه البيانات و العينات و نتائج البحث ،أو تقديم المساعدة في تقييمها أو تفسيرها؛

-ضمان اتاحة نتائج البحث على الصعيد الدولي بالطرق الوطنية أو الدولية المناسبة و بأسرع ما يمكن عمليا؛

-إعلام الدولة الساحلية فورا بأي تغيير رئيسي في برنامج البحث؛

-إزالة منشآت أو معدات البحث العلمي إثر الإلتهاء من البحث ، ما لم يتفق على غير ذلك¹.

و بناء على ما تقدم ،و بمقارنتنا لمواقف الدول التي سبق و أن أشرنا إليها خلال دورات المؤتمر الثالث لقانون البحار ،و موقف اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، فإننا نلاحظ وجود تنازلات متبادلة

1- المادة 248 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

من جميع الأطراف ،ساعدت في الوصول إلى حل توفيقى ،يراعى مصالح الدولة الساحلية من جهة ،و مصالح الدول أو المنظمات الدولية المتخصصة القائمة بالبحث العلمي البحري من جهة أخرى.

ثانيا :ولاية الدولة الساحلية فيما يخص حماية البيئة البحرية

لقد أقرت المادة 56 فقرة 1 بند 3 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 ولاية الدولة الساحلية فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية ،و الحفاظ عليها في منطقتها الإقتصادية الخالصة.

على أن الإعتراف للدولة الساحلية بولايتها فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها في منطقتها الإقتصادية الخالصة ،كان محل اهتمام واسع خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار ،بعدها كانت الدولة الساحلية ملزمة في وقت مضى وفقا لقواعد اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1958 حول البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة ،بحماية البيئة البحرية من التلوث في بحرهما الإقليمي و منطقتها المتاخمة ،إذا اعتمدنا التفسير الواسع لعبارة "النظم الصحية" الواردة في المادة 24 من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة.

و قد توجت هذه الجهود بإقرار المادة 56 فقرة 1 بند 3 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 ،ولاية الدولة الساحلية فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها في منطقتها الإقتصادية الخالصة ،على أنها لم تصف هذه الولاية "بالخالصة" ،بخلاف ما كان عليه النص في المادة 45 من النص الموحد غير الرسمي للتفاوض ،وقد حذفت كلمة "الخالصة" نتيجة الجهود

التي بذلت للوصول إلى نص توافقي، إذ كانت الدول البحرية الكبرى و الدول الحبيسة و المتضررة جغرافيا تعارض أي توسيع لسلطات الدولة الساحلية¹.

و حرصا من الدول المشاركة في المؤتمر الثالث لقانون البحار على أن لا تؤدي إجراءات حماية البيئة البحرية إلى تقييد تلك الحقوق، فقد طالبت بوضع نص قانوني عند صياغة اتفاقية قانون البحار، يؤكد و يصون الحقوق السيادية للدولة الساحلية على ثروات المنطقة الاقتصادية الخالصة²، و هو نفس الموقف الذي تبنته الدول الإفريقية عموما، في إعلان منظمة الوحدة الإفريقية بشأن المسائل المتصلة بقانون البحار لسنة 1974، الذي جاء فيه بأن "الدول الإفريقية تعترف بأن كل دولة لها الحق في إدارة مواردها وفقا لسياساتها البيئية، و التزاماتها بحماية البيئة البحرية"³.

و قد تجسدت هذه الآراء فعلا في المادة 193 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 بقولها (للدول حق سيادي في استغلال مواردها الطبيعية عملا بسياساتها البيئية و وفقا لالتزاماتها)، على أن اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 قد قيدت ممارسة الدولة الساحلية لولايتها فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية

1- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 275

2- حيث جاء في المادة 5 من المشروع الذي تقدمت به كل من كندا و فيجي و غانا و إيران و إسبانيا ما يلي:

(Nothing in these articles shall derogate from the sovereign right of a state to exploit its own resources pursuant to its environmental policies and in accordance with its duty to protect and preserve the marine environment both in its own interests and in the interests of mankind as a whole). Document A/CONF.62/C.3/L.6, Canada, Fiji, Ghana, Guyana, Iceland, India, Iran, New Zealand, Philippines and Spain, Draft articles on a zonal approach to the preservation of the marine environment, 31 July 1974

3- و قد جاء النص الأصلي على النحو التالي:

(Les Etats Africains reconnaissent que tout Etat a le droit de gérer ses ressources conformément à sa politique de l'environnement et qu'il lui incombe certaines obligations en matière de l'environnement et qu'il lui incombe certaines obligations en matière de prévention et de répression de la pollution du milieu marin). Voir Taschereau Louis, La nouvelle convention sur le droit de la mer et la lutte contre la pollution marin d'origine tellurique, les cahiers de droit, 1983, p 334

في منطقتها الإقتصادية الخالصة، على نحو يتفق مع أحكام هذه الإتفاقية¹، و هي إحالة ضمنية إلى الجزء 12 من إتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، الذي أجاز للدولة الساحلية أن تضع قوانين و أنظمة لحماية البيئة البحرية في منطقتها الإقتصادية الخالصة من أي مصدر كان، على أن لا تكون هذه القوانين و الأنظمة و التدابير أقل فعالية من القواعد و المعايير الدولية و من الموصى به من الممارسات و الإجراءات الدولية.

و إضافة إلى ذلك فقد ألزمت الفقرة 3 من المادة 60 من إتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 الدولة الساحلية بمراعاة حماية البيئة البحرية، عند ممارستها لولايتها المتعلقة بإقامة الجزر الإصطناعية و المنشآت و التركيبات في المنطقة الإقتصادية الخالصة، بأن تضع القوانين و الأنظمة الكافية و المناسبة للوقاية و الحد من تلوث البيئة البحرية، لاسيما عند قيامها بإزالة أية منشآت أو تركيبات تهجر أو يتوقف استعمالها، و هو ما أشارت إليه الفقرة الأولى من المادة 208 من إتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 بقولها (تعتمد الدولة الساحلية قوانين و أنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية و خفضه و السيطرة عليه و الناشئ عما يخضع لولايتها من أنشطة تخص قاع البحار، أو ما يرتبط بتلك الأنشطة، و عما يدخل في ولايتها من جزر إصطناعية و منشآت و تركيبات و ذلك عملاً بالمادتين 60 و 80).

و لإعطاء و ضمان أكبر قدر ممكن من الفعالية للقوانين و الأنظمة التي تضعها الدولة الساحلية للوقاية و الحد من تلوث البيئة البحرية، فقد منحت إتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 للدولة الساحلية الحق في أن تنفذ القوانين و الأنظمة التي وضعتها لهذا الغرض، و أن تتخذ ما يلزم من التدابير لإعمال القواعد و المعايير الدولية المنطبقة لقوانينها و أنظمتها المعتمدة وفقاً لهذه الإتفاقية، فلها أن تطلب من السفينة تقديم معلومات عن هويتها و ميناء تسجيلها و ميناء زيارتها الأخيرة و ميناء زيارتها

1- الفقرة 2 من المادة 56 من إتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

التالية، عندما تتوافر لدى الدولة الساحلية أسباب واضحة للإعتقاد بأن سفينة قد ارتكبت في منطقتها الإقتصادية الخالصة، إنتهاك للقواعد و المعايير الدولية المنطبقة من أجل منع التلوث من السفن و خفضه و السيطرة عليه، أو لقوانين تلك الدولة و أنظمتها المتماشية مع هذه القواعد و المعايير و المنفذة لها¹.

غير أنه و في حالة ما إذا أسفر هذا الإنتهاك عن تصريف كبير يسبب تلوثا هاما، أو يهدد بحدوث تلوث هام للبيئة البحرية في المنطقة الإقتصادية الخالصة للدولة الساحلية، جاز لهذه الأخيرة أن تقوم بتفتيش السفينة تفتيشا ماديا في الأمور المتصلة بالإنتهاك، إذا رفضت السفينة تقديم معلومات أو إذا كانت المعلومات التي قدمتها مختلفة بصورة واضحة عن الحالة الواقعية الظاهرة، و إذا كانت ظروف القضية تبرر إجراء هذا التفتيش²، كما يحق للدولة الساحلية إضافة إلى ذلك أن تقيم وفقا لقوانينها دعوى تشمل احتجاز السفينة، إذا ألحق التلوث ضررا جسيما أو يهدد بإلحاق ضرر جسيم بساحل الدولة الساحلية، أو مصالحها المرتبطة به أو بأي من موارد بحرها الإقليمي أو منطقتها الإقتصادية الخالصة³.

و في نفس السياق و لإعطاء أكبر قدر ممكن من الفعالية للقوانين و الأنظمة التي تضعها الدولة الساحلية للوقاية و الحد من تلوث البيئة البحرية، فقد ألزمت اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 الدول عموما، بأن تتخذ تدابير مناسبة تضمن من خلالها امتثال السفن الرافعة لعلمها أو المسجلة فيها، للقواعد و المعايير الدولية المنطبقة و الموضوعة عن طريق منظمة دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام، و لقوانينها و أنظمتها المعتمدة وفقا لهذه الإتفاقية من أجل منع تلوث البيئة البحرية، كأن تمنع السفن الرافعة لعلمها أو المسجلة فيها من الإبحار حتى تستجيب لمتطلبات القواعد و المعايير الدولية، بما

1- الفقرة 3 من المادة 220 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

2- الفقرة 5 من المادة 220 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

3- الفقرة 6 من المادة 220 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

في ذلك المتطلبات المتعلقة بتصميم السفن وبناءها و معداتها و تكوين طواقمها ،أو تضمن أن تكون السفن الرافعة لعلمها أو المسجلة فيها حاملة على متنها الشهادات التي تتطلبها القواعد و المعايير الدولية ، و تكفل تفتيش السفن الرافعة لعلمها بصورة دورية للتحقق من أن هذه الشهادات مطابقة للحالة الفعلية للسفن ،و التي تتمتع بحجية مماثلة لحجية الشهادات التي تصدرها الدولة الساحلية ،إلا إذا كانت هناك أسباب واضحة للإعتقاد بأن حالة السفينة لا تتطابق إلى حد بعيد مع البيانات المدونة في الشهادات¹.

و أخيرا و لذات الغرض أيضا ،فقد حفزت و رغبت اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 الدول للتعاون على أساس عالمي أو إقليمي مباشر ،أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة² ،لوضع قواعد و معايير و ممارسات و إجراءات دولية لحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها ،تتماشى و اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 .و لعل من أبرز مظاهر هذا التعاون ما قضت به المادة 198 و 199 ،حيث ألزمت الدولة الساحلية و في الحالة التي تكون على علم بوشوك وقوع ضرر يعرض البيئة البحرية للخطر ،بإخطار الدول الأخرى التي ترى أنها معرضة للتأثر بذلك الضرر ، وكذلك المنظمات الدولية المختصة التي ينبغي عليها هي الأخرى أن تتعاون مع الدولة الساحلية ،وفقا لقدراتها و قدر المستطاع للقضاء على آثار التلوث و كذلك منع الضرر أو خفضه إلى الحد الأدنى.

1- المادة 217 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

2- و من بين المنظمات الدولية المختصة ،نجد المنظمة البحرية الدولية (IMO) التي تأسست سنة 1948 و مقرها بلندن ،و من أهدافها العمل على تحسين الأمان في البحار و مكافحة التلوث البحري ،و ارساء نظام لتعويض الأشخاص الذين يتكبدون خسائر مالية بسبب التلوث البحري ،للمزيد حول هذه الموضوع أنظر :

LEFEVRE Hélène, et Courde Pierre-Antoine, La sécurité maritime et la protection de l'environnement quelles contradictions, Edition Bureau Veritas, 1998, p 5-6

ضف إلى ذلك تعاون الدول و المنظمات المختصة في مجال البحث العلمي البحري ،بغرض تشجيع تبادل المعلومات و البيانات عن تلوث البيئة البحرية ،و المشاركة في البرامج الإقليمية و العالمية لاكتساب المعرفة اللازمة لتقييم طبيعة التلوث و مدها ،و كيفية التعرض له و معرفة مساراته و أخطاره و وسائل علاجه ،وعلى ضوء المعلومات و البيانات المتحصل عليها عن طريق هذا التعاون،تقوم الدول بوضع معايير علمية مناسبة لصياغة و إعداد قواعد و ضوابط لمنع تلوث البيئة البحرية و خفضه و السيطرة عليه.

الفرع الرابع :حق المشاركة للدول الأخرى في المنطقة الاقتصادية الخالصة

نظرا لحدثة المنطقة الاقتصادية الخالصة ،وطبيعة الحقوق المعترف فيها للدولة الساحلية ،فقد حاولت اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 تحقيق نوع من التوافق و التوازن ما بين السيادة المحدودة ،و الحقوق المستحدثة للدولة الساحلية على منطقتها الاقتصادية الخالصة ،و مبدأ حرية البحار الذي كان ينطبق أصلا على هذه المنطقة قبل إقرار الإتفاقية¹ ،و استحدثت مراعاة لذلك قواعد و أحكام غايتها تمكين الدول عامة ،و الدول الحبيسة و المتضررة جغرافيا خاصة ،من الإستفادة ببعض الحقوق في المنطقة الاقتصادية الخالصة ،وذلك على النحو التالي:

أولا :حقوق و التزامات عموم الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة

و المقصود هنا بعبارة "عموم الدول" ،هي كافة الدول الساحلية غير تلك المعترف لها طبعا طبقا لاتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 بالولاية القانونية في منطقتها الاقتصادية الخالصة كما رأينا

1- و في هذا الشأن يقول محمد سامي عبد الحميد "إن الراجح في نظرنا أن الإتفاقية قد تعمدت عدم اتخاذ موقف من خضوع المنطقة الاقتصادية الخالصة لمبدأ حرية البحر العالي ،أم لسيادة الدولة الساحلية ،لعدم وضوح الرؤية في شأن مستقبل العرف حديث النشأة الموجه للمنطقة الاقتصادية الخالصة بنظامها القانوني المقنن القائم على محاولة إيجاد نوع من التوازن ما بين اعتبارين متعارضين في جوهرهما ،و هما الحرية كوصف للبحر العالي ،و السيادة كوصف لأي من المناطق المكونة للإقليم البحري للدول .للمزيد حول هذا الموضوع راجع محمد سامي عبد الحميد ،المرجع السابق ،ص 262

سالفًا، وهو ما نستشفه من نص المادة 58 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 التي أقرت لكافة الدول الساحلية مجموعة من الحقوق، كما أُلقت على عاتقها و في مقابل ذلك رزنامة من الواجبات في المنطقة الإقتصادية الخالصة.

ف نجد الفقرة الأولى من المادة 58 من اتفاقية الأمم المتحدة قد حددت حقوق عموم الدول الساحلية، بقولها (في المنطقة الإقتصادية الخالصة تتمتع جميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية، ورهنًا بمراعاة الأحكام ذات الصلة من هذه الإتفاقية بالحريات المشار إليها في المادة 78، و المتعلقة بالملاحة و التحليق و وضع الكابلات و خطوط الأنابيب المغمورة، و غير ذلك مما يتصل بهذه الحريات من أوجه استخدام البحر المشروعة دوليًا، كتلك المرتبطة بتشغيل السفن و الطائرات و الكابلات و خطوط الأنابيب المغمورة، و المتفقة مع الأحكام الأخرى من هذه الإتفاقية).

و من خلال هذا النص يتضح لنا جليًا بأن اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، قد حاولت الإبقاء فيما يتعلق بحقوق عموم الدول على المبدأ العام للحريات التقليدية المقررة في أعالي البحار، و التي تشمل حسب النص أعلاه حق الملاحة و الطيران في المنطقة الإقتصادية الخالصة، و حق مد الكابلات و الأنابيب المغمورة، و الحق في الإستخدامات الأخرى المشروعة دوليًا، على أنها قد استثنت طبقًا للفقرة أعلاه الحريات الأخرى المعترف بها للدول في أعالي البحار طبقًا للمادة 87 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، و التي تشمل حرية إقامة الجزر الإصطناعية و غيرها من المنشآت المسموح بها بموجب القانون الدولي، و حرية الصيد و حرية البحث العلمي البحري¹، كونها صلاحيات تختكر الدولة الساحلية ممارستها لوحدها في المنطقة الإقتصادية الخالصة بموجب الإتفاقية نفسها.

1- المادة 78 فقرة 1 بند (د) و (هـ) و (و) من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

و إضافة إلى الحقوق المعترف بها لعموم الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة، بموجب الفقرة الأولى من المادة 58 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، فقد أضافت الفقرة الثانية منها مجموعة أخرى من الحقوق بإحالتها للمواد 88 إلى 115 من الاتفاقية، التي تنظم في جعبتها أحكاماً تنطبق على أعالي البحار، و بمراجعتنا لهذه المواد نجد بأن عموم الدول تملك الحق في تسيير سفن ترفع علمها في المنطقة الاقتصادية الخالصة، إلا في حالات استثنائية نصت عليها الاتفاقية صراحة، كما تتمتع السفن الحربية و السفن التي تستخدم في مهمات حكومة غير تجارية، بحصانة تامة تجعلها بمنأى عن خضوعها لولاية أي دولة غير دولة العلم.

علاوة على تحريم هذه المواد لنقل الرقيق، و حثها على أن تتعاون الدول و إلى أقصى حد ممكن لقمع القرصنة، و محاربة الإتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد تؤثر على العقل، و قمع البث الإذاعي غير المصرح به و حق الزيارة و المطاردة الحثيثة، حيث لا تنتهي هذه الأخيرة إلا بدخول السفينة التي تجرى مطاردتها البحر الإقليمي للدولة التي تنتمي إليها أو البحر الإقليمي لدولة أخرى¹، و من ثم فإذا انطلقت دول معينة في مطاردة سفينة خالفت قوانينها و أنظمتها من منطقتها الاقتصادية الخالصة، فإن هذه المطاردة تستمر حتى في حالة ما إذا دخلت منطقة اقتصادية خالصة تابعة لدولة أخرى، و هذا يعني أن عموم الدول تتمتع بحق المطاردة الحثيثة في المناطق الاقتصادية الخالصة طبقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982.

إلا أنه و في مقابل ما أقرته اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 لعموم الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة، بموجب الفقرة الأولى و الثانية من المادة 58، فقد عادت في مناسبات أخرى عديدة ألزمت

1- الفقرة 3 من المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

من خلالها عموم الدول، بأن تولي في ممارستها لحقوقها و أداءها لواجباتها بموجب هذه الإتفاقية في المنطقة الإقتصادية الخالصة المراعاة الواجبة لحقوق الدولة الساحلية و واجباتها¹، و تمثل للقوانين و الأنظمة التي تعتمد عليها الدولة الساحلية وفقا لأحكام هذه الإتفاقية، و غيرها من قواعد القانون الدولي بالقدر الذي لا تتنافى به مع هذا الجزء، و هو ما يعني التزام السفن الأجنبية خلال ملاحتها في المنطقة الإقتصادية الخالصة بالقوانين و الأنظمة التي تضعها الدولة الساحلية، سواء تلك التي تضعها بغرض تنظيم ملاحه السفن و سلامتها، في مناطق السلامة التي تنشئها حول الجزر الإصطناعية و المنشآت و التركيبات، أو تلك التي تتخذها لحماية الثروة الحية و البيعة البحرية عموما، أو لإدارة و تنظيم البحث العلمي البحري في منطقتها الإقتصادية الخالصة.

ثانيا : حقوق و التزامات الدول غير الساحلية و الدول المتضررة جغرافيا في المنطقة الإقتصادية الخالصة

إن الإندفاع المتزايد للدول من أجل السيطرة على سواحل البحار و استثمارها، و إن كان قد جلب معه من جهة العديد من الأهداف التي كانت ترسمها غالبية الدول خلال مطالبها التي تقدمت بها، للإعتراف لها بممارسة مجموعة من الصلاحيات في المنطقة الإقتصادية الخالصة، فإنه قد خلق من جهة أخرى مشاكل عديدة أمام عدم قدرة بعض الدول على مواكبة ذلك التطور و الإنتفاع من هذه المنطقة البحرية، و ذلك لعدة أسباب و عوامل تتخلص في الوضع الجغرافي الذي تحرز به بعض الدول، و المعبر عنها بالدول الحبيسة و الدول المتضررة جغرافيا.

1- و هو التزام متبادل في حقيقة الأمر بين الدولة الساحلية و واجباتها، حيث تتمتع الدولة الساحلية عن إعاقه الملاحه البحرية للسفن الأجنبية في منطقتها الإقتصادية الخالصة، كما تلتزم بعد عرقلة الحقوق التي رأيناها سابق، و التي تتمتع بها عموم الدول بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، على أن هذه الأخيرة تلتزم أيضا أثناء ممارستها لهذه الحقوق بمراعاتها لحقوق الدولة الساحلية المعترف لها بها

و الدول الحبيسة في حقيقة الأمر لا تثير و لم تشر أي إشكال لتحديد مفهومها حيث عرفتھا
الفقرة الأولى من المادة 124 بأنها (كل دولة ليس لها ساحل بحري)¹، إلا أنه و على عكس ما هو
الأمر بالنسبة للدول الحبيسة، فإن تحديد مفهوم التضرر الجغرافي يعد مسألة في غاية الصعوبة، حيث ظل
هذا الأمر محل أخذ و جذب في دواتر المؤتمر الثالث لقانون البحار، و قد كانت أول محاولة لتحديد
مفهوم الدول المتضررة جغرافيا تلك التي تقد بها مندوب سنغافورة في 18 مارس 1973 على أنها تلك
"الدول غير الساحلية و الدول ذات الجرف القاري المغلق، و الدول ذات الجرف القاري الضيق أو ذات
الساحل القصير جدا"². وهو الموقف المشابه الذي تبنته الجزائر³ و السنغال و مالطة في 16 جويلية
1973 .

بينما تقدمت جمايكا في المشروع الذي عرضته في 13 أوت 1973 بمفهوم مغاير تماما لذلك
التعريف الذي تقدمت بها الدول التي ذكرناها آنفا، حيث جاء في المادة الخامسة من هذا المشروع
ما يلي (لأغراض هذه المواد يقصد بالدول الساحلية المتضررة جغرافيا، الدول النامية التي و لأسباب
جيولوجية أو بيولوجية أو بيئية :

- لا تحصل على فوائد جوهرية من توسيع ولايتها؛

1- و توجد حول العالم 42 دولة حبيسة، 2 منها في أمريكا اللاتينية و 15 دولة افريقية، و 15 دولة أوروبية، و 10 دول آسيوية للمزيد
حول هذا الموضوع أنظر :

Raballand Gaël, l'Asie centrale ou la fatalité de l'enclavement, IFEAC-L'Harmattan,
2005, p 111-113

2- حيث جاء في تدخل مندوب سنغافورة ما يلي:

(Pays sans littoral, pays à plateau continental enclavé et pays à plateau continental
étroit ou à littoral de faible longueur). Voir Pulvenis Jean-Francois, La notion d'état
géographiquement désavantagé et le nouveau droit de la mer, Annuaire français de
droit international, 1976 , p 687

3- خاصة إذا علمنا أن الجزائر تعد من ضمن الدول المتضررة جغرافيا

-أو المتأثرة بشكل ضار من توسيع الولاية البحرية للدول الأخرى؛

-أو التي لها سواحل قصيرة و لا تستطيع مد ولايتها البحرية بشكل موحد).

بينما حدد مندوب النمسا مفهوم الدول المتضررة جغرافيا بأنها تلك (الدول عديمة السواحل و الدول الملاصقة لدول ساحلية أو المقابلة و الدول ذات السواحل القصيرة، و الدول التي لا تمثل الولاية المتسعة بالنسبة لها أية فائدة من ناحية الموارد)¹.

و من هنا نلمس أن جل المحاولات التي تقدمت به الدول لتحديد مفهوم الدول المتضررة جغرافيا، قد ارتكز على المعيار الجغرافي بشكل أساسي في التعريف الأول أعلاه، و على المعيار الجغرافي و البيئي في التعريف الثاني أعلاه، و على المعيار الإقتصادي في التعريف الثالث أعلاه الذي يقوم أساسا على عدم قدرة هذه الدول على الإستفادة إقتصاديا من مد ولايتها، و ذلك بسبب عدم وجود موارد في المنطقة الإقتصادية الخالصة، أو لضرر يصيبها بسبب مد الدول الملاصقة أو المقابلة لها لولايتها. وقد انتقدت هذه المقترحات جميعها كونها لم تغطي كما رأينا جميع الحالات و ركزت على معيار واحد فقط.

غير أن المقترح الذي تقدم به السفير نادنان إلى لجنة التفاوض، قد لقي تجاوبا و قبولا كبيرين من طرف وفود الدول المشاركة²، و وافق خلالها المؤتمر بإجماع على هذا التعريف مع بعض التعديلات الطفيفة التي تؤثر كثيرا في المعنى، و أدرج هذا الأخير في الفقرة الثانية من المادة 70 من اتفاقية الأمم لسنة 1982 التي تنص على أنه (... تعني الدول المتضررة

1- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 291

2- حيث عرفاها بأنها (الدول الساحلية، بما فيها الدول المحاذية لبحار مغلقة أو شبه مغلقة، التي تجعل خصائصها الجغرافية معتمدة في تلبية الحاجات الغذائية لسكانها أو لجزء منهم، على استغلال الموارد الحية للمناطق الإقتصادية الخالصة لدول أخرى واقعة في نفس المنطقة دون الإقليمية أو الإقليمية، و الدول الساحلية التي لا تستطيع ادعاء مناطق إقتصادية خالصة بها)، أنظر بوكعبان العربي، المرجع السابق، ص 163

جغرافيا الدول الساحلية بما في ذلك الدول المشاطئة لبحار مغلقة أو شبه مغلقة، التي يجعلها موقعها الجغرافي معتمدة في حصولها على امدادات كافية من السمك لأغراض تغذية سكانها أو جزء من سكانها، على استغلال الموارد الحية للمناطق الإقتصادية الخالصة لدول أخرى واقعة في نفس المنطقة دون الإقليمية أو الإقليمية، وكذلك الدول الساحلية التي لا تستطيع ادعاء مناطق إقتصادية خالصة خاصة بها).

دون أن ننسى في حقيقة الأمر الدور الكبير الذي قامت به الدول الحبيسة لتعاطفها مع مطالب الدول المتضررة جغرافيا، لاعتقادها الكبير في ذلك الوقت بأن مفهوم الدول المتضررة جغرافيا يشمل أيضا طائفة الدول الحبيسة، باعتبارها جميعها ضحايا عدم التكافؤ الطبيعي أو الجغرافي مع خلاف في الدرجة¹، وهو ما يمكن أن نلمسه في إعلان كامبالا (أوغندا و التي تعد دولة حبيسة) لسنة 1974 الذي نادى بحماية المصالح المشتركة للمجتمع الدولي ككل، و توفير التنمية العادلة مع مشاركة جميع الدول بما في ذلك الحبيسة و المتضررة جغرافيا².

و بناء على الجهود و المناقشات التي تمت في دورات المؤتمر الثالث لقانون البحار، و التي أكدت كلها على حق الدول الحبيسة و المتضررة جغرافيا في المشاركة في استكشاف و استثمار الموارد الحية

1- عبد الله الأشعل، الدول الحبيسة و مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار، مجلة الحقوق و الشريعة، السنة 5، العدد 4، 1981، ص 230

2- حيث جاء في إعلان كامبالا ما يلي:

(...Believing that the conference should strive, in drawing up the said order, to ensure the common interests of the international community as a whole and to provide for the orderly and equitable development and enjoyment of ocean resources, with geographically disadvantaged states...). Document A/CONF.62/23, The Kampala declaration, 2 May 1974

و غير الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، و على أساس متساو و بدون تمييز¹، و مع ذلك أيضا فقد حاولت بعض الدول الساحلية تقييد هذا الحق بشرط حصول الدول الحبيسة و المتضررة جغرافيا على موافقة الدولة الساحلية نفسها، عن طريق إجراء مشاورات فيما بينها بغية تحديد طريقة معينة و مناسبة لممارسة هذا الحق².

و أمام هذه التجاذبات حاولت اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 الإستجابة لهذه المطالب، مراعاة لمصلحة كل طرف، و نظمت ضمن المادتين 69 و 70 منها حق الدول الحبيسة و المتضررة جغرافيا في المشاركة في استغلال جزء مناسب من فائض الموارد الحية للمنطقة الاقتصادية الخالصة على أساس منصف، كضابط و معيار يتم من خلاله معرفة الحدود التي تتمكن معها الدول الحبيسة المتضررة جغرافيا، من ممارسة حقها في المشاركة المشار إليها في المادتين 69 و 70 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 .

1- حيث جاء في المشروع الذي تقدمت به هذه الدول ما يلي:

(Laud-Locked and other geographically disadvantaged states shall, have the right to participate in the exploration and exploitation of the non-living resources of the...zone of neigh-boring coastal states on an equal and non-discriminatory basis. Equitable arrangement for the exercise of this right shall be made by the states concerned). Document A/CONF.62/C.2/L.23, Draft articles on participates of land-locked and other geographically disadvantaged states in the exploration and exploitation of the living and non-living resources in the area beyond the territorial sea, 5 August 1974

2- حيث جاء في المشروع الذي تقدمت به تركيا ما يلي:

(The general rules set out in chapters..."chapters reeling to territorial sea and economic zone) of this convention shall be applied in en closed and semi-enclosed seas, in a manner consistent with equity.

States bordering enclosed and semi-enclosed seas may hold consultations among them-selves with a view to determining the manner and method of application, appropriate for their region, for the purposes of this article). Document A/CONF.62/C.2/L.56, Turkey, draft article on enclosed and semi-en closed seas, 13 August 1974

غير أن هذا المعيار قد لقي تحفظاً و انتقادات لاذعة من جانب الدول ،حيث أبدت تحوفاً كبيراً من عدم وجود نص في اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 يحدد المقصود بهذا المصطلح ،مما قد يشير معه الكثير من الخلافات بسبب مرونة هذا المعيار .و هو ما فتح باب الإجتهدات الفقهية في هذا المجال ،التي اتفقت في مجملها على أن "الأساس المنصف" إنما يتحدد (على حسب الظروف و الأحوال الخاصة لكل من تلك الدول و لكل من المناطق الإقتصادية الخالصة)¹،وهو معيار حسب رأي الكثيرين يرجع بالفائدة على الدول الحبيسة و المتضررة جغرافياً في المقام الأول²،حيث يعطي لهذه الدول أفضلية و أولوية على الدول الأخرى التي يكون لها حق المشاركة في استغلال نفس الثروات ،كالدول النامية الأخرى الواقعة في نفس المنطقة دون الإقليمية أو الإقليمية ،و الدول التي اعتاد رعاياها الصيد في المنطقة الإقتصادية الخالصة ،أو تلك التي تبذل جهوداً ملموسة في البحث و التعرف على الأرصدة .

وقد حثت اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 الدول المعنية على التعاون فيما بينها لتحديد أحكام المشاركة في استغلال الموارد الحية ،و ذلك عن طريق الإتفاقيات الثنائية أو دون الإقليمية أو الإقليمية ،لتفادي إحداث آثار ضارة بالمجتمعات المتعيشة بصيد الأسماك ،و حاجتها الغذائية من موارد تلك المنطقة أو ضارة بصناعة صيد الأسماك في الدولة الساحلية³ .

و بذلك تكون الدولة المعنية هي المختصة لوحدها بتحديد معيار "الأساس المنصف" ،الذي يتم من خلاله تعيين الحدود التي تتمكن من خلالها الدول الحبيسة و المتضررة جغرافياً من المشاركة

1- محمد الحاج حمود ،المرجع السابق ،ص 313

2- عادل أحمد الطائي ،حق الدول المتضررة جغرافياً في استغلال المنطقة الإقتصادية الخالصة ،المنظمة العربية للتربية و الثقافة و العلوم ،1989 ،تونس ،ص 365

3- الفقرة من المادة 69 و الفقرة 3 من المادة 70 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

في استغلال الموارد الحية للمنطقة الاقتصادية الخالصة، على أن يتم في مقابل ذلك مراعاة مجموعة من الضوابط و الحدود التي يمكن تلخيصها فيما يلي:

أ- القيد المتعلق بتحديد كمية الصيد المسموح بها :

وفقا للفقرة الأولى من المادة 69 و 70 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، فإن حق مشاركة الدول الحبيسة و المتضررة جغرافيا ينحصر في جزء مناسب من فائض الموارد الحية، الذي تعينه الدولة الساحلية لوحدها في المنطقة الاقتصادية الخالصة بحرية تامة، و دون أي قيد يذكر يمكن أن يؤثر معه على القرار الذي تتخذه الدولة الساحلية بهذا الخصوص، وهو ما يستشف من نص المادة 62 فقرة 2 بقولها (تقدر الدولة الساحلية قدرتها على جني الموارد الحية للمنطقة الاقتصادية الخالصة، و عندما لا تكون للدولة الساحلية القدر على جني كمية الصيد المسموح بها بأكملها، تتيح للدول الأخرى... فرص الوصول إلى الفائض من كمية الصيد المسموح بها).

أما عن تحديد الفائض من كمية الصيد المسموح بها من جانب الدولة الساحلية في منطقتها الاقتصادية الخالصة، فإن هذه الأخيرة تكون ملزمة بمراعاة أفضلية الدول الحبيسة و المتضررة جغرافيا خاصة النامية منها، للوصول إلى ذلك الفائض أو على جزء مناسب منه¹، يتحدد من قبل الدول المعنية آخذة بعين الاعتبار ما يتصل بذلك من الظروف الاقتصادية و الجغرافية لجميع الدول المعنية².

1- و هو ما يستشف أيضا من نص الفقرة 2 من المادة 62 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 بقولها (...مع إيلاء اعتبار خاص لأحكام المادتين 69 و 70 و بخاصة فيما يتعلق بالدول النامية المذكورة في تلك الأحكام)

2- و الظروف الاقتصادية المقصود بها هنا تلتخص في عدة أمور أبرزها، مراعاة أهمية الموارد الحية في القطاع بالنسبة إلى اقتصاد الدولة الساحلية المعنية و إلى مصالحها الوطنية الأخرى، و احتياجات الدول النامية في المنطقة دون الإقليمية أو الإقليمية لجني جزء من الفائض، و ضرورة الإقلال إلى أدنى حد من الإختلال الاقتصادي في الدول التي اعتاد رعاياها الصيد في المنطقة، أو التي بذلت جهدا كبيرا في إجراء البحوث المتعلقة بتلك الأرصادة و في التعرف عليها، راجع الفقرة 3 من المادة 62 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

و بناءاً على ما تقدم و بمفهوم المخالفة و في حالة عدم وجود الفائض في كمية الصيد، بأن تكون الدولة الساحلية قادرة على استغلال كمية الصيد كلها المسموح بها من الموارد الحية لمنطقتها الإقتصادية الخالصة، فإن ذلك يعني انعدام حق الدول الحبيسة و المتضررة جغرافياً في استغلال الموارد الحية، وذلك لانتهاء السبب الذي يمنح هذه الدول هذا الحق وهو وجود الفائض في كمية الصيد، باستثناء الدول النامية الحبيسة و المتضررة جغرافياً، حيث يكون على الدولة الساحلية و الدول المعنية الإلتزام بوضع ترتيبات منصفة على صعيد ثنائي أو دون إقليمي أو إقليمي، لكي تسمح للدول النامية المتضررة جغرافياً و الواقعة في نفس المنطقة دون الإقليمية أو الاقليمية، وفقاً لما تقتضيه الظروف و بشروط مرضية لجميع الأطراف¹.

و من ثم تكون اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 و بموجب الفقرة الرابعة من المادة 70 و الفقرة الثالثة من المادة 69، قد منحت و خصت الدول النامية الحبيسة و المتضررة جغرافياً بحق المشاركة في استغلال الموارد الحية للمنطقة الإقتصادية الخالصة، للدولة الساحلية الواقعة ضمن منطقتها الإقليمية أو دون الإقليمية، و على أساس منصف أيضاً، دون أدنى اعتبار للقيود الذي أورده الفقرة الثانية من المادة 69 و الفقرة الثالثة من المادة 70 القائم على أساس وجود فائض في كمية الصيد.

ب- القيد المتعلق بالتدابير المقررة للدولة الساحلية لحفظ و إدارة الموارد الحية :

لقد أشارت إلى هذا القيد كل من الفقرة الأولى من المادة 69 و 70 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 بإحالتها إلى المواد 61 و 62، و التي تستطيع الدولة الساحلية في ظل أحكامهما اتخاذ التدبير اللازمة لحفظ و إدارة الثروات الحية وفق أفضل الأدلة العلمية المتوافرة لديها، من أجل عدم تعرض بقاء الموارد الحية لخطر الاستغلال المفرط و من أجل صون الأرصدة المحتناة أو تجديدها بمستويات يمكن

1- الفقرة 3 من المادة 69 و الفقرة 4 من المادة 70 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

أن تدر أقصى غلة قابلة للدوام، وهي في سبيل ذلك قادرة على وضع القوانين و الأنظمة المتماشية مع الإتفاقية¹.

و في إطار هذه السلطات الممنوحة للدولة الساحلية أمكن لها و في حالة عدم الإمتثال لتدابير الحفظ هذه، و للشروط و الأحكام الأخرى المقررة في قوانينها و أنظمتها، أن تحرم الدول الحبيسة و المتضررة جغرافيا من المشاركة في استغلال الموارد الحية في منطقتها الاقتصادية الخالصة، و هذا ما يمكن أن نستشفه أيضا من نص الفقرة الرابعة من المادة 60 م اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 بقولها (يتقيد راعيا الدول الأخرى الذين يقومون بالصيد في المنطقة الإقتصادية الخالصة، بتدابير الحفظ و الشروط و الأحكام الأخرى المقررة في قوانين و أنظمة الدولة الساحلية).

ج- القيد المتعلق بدرجة و مدى الإعتماد على موارد المنطقة الإقتصادية الخالصة

و هو القيد الذي أوردته الفقرة الخامسة و السادسة من المادة 69 و 70 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، و التي ربطت ممارسة الدول المتقدمة النمو الحبيسة و المتضررة جغرافيا في استغلال الموارد الحية في المناطق الإقتصادية الخالصة للدول الساحلية المتقدمة النمو الواقعة في المنطقة دون الإقليمية أو الإقليمية فقط.

غير أن حق الدول الحبيسة و المتضررة جغرافيا المشاركة في استغلال الموارد الحية في المنطقة الإقتصادية الخالصة، يبقى مرهونا حتى و إن توافرت شروطه بالحالة الإقتصادية للدولة الساحلية نفسها في منطقتها الإقتصادية الخالصة، وهو ما قضت به المادة 71 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 بقولها (لا تنطبق المادة 69 و 70 في حالة الدولة الساحلية التي يعتمد إقتصادها اعتمادا شبيه كلي

1- الفقرة 2 و 3 من المادة 69 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

على استغلال الموارد الحية لمنطقتها الإقتصادية الخالصة). و هو ما يعني حسب المادة أعلاه سقوط حق الدول الحبيسة و المتضررة جغرافيا في استغلال الموارد الحية في المنطقة الإقتصادية الخالصة للدولة الساحلية، في الحالة التي يعتمد فيها اقتصاد هذه الأخيرة اعتمادا شبه كلي على استغلال الموارد الحية لمنطقتها الإقتصادية الخالصة.

د- القيد المتعلق بنقل الحقوق :

إذ يمتنع على الدول الحبيسة و المتضررة جغرافيا حسب المادة 72 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، نقل حقوق استغلال الموارد الحية التي تحصلت عليها وفق الضوابط التي ذكرها آنفا، إلى دولة ثالثة أو رعاياها بشكل مباشر أو غير مباشر، سواء تم ذلك بالتأجير أو بالترخيص أو بإقامة مشاريع مشتركة، أو بأية طريقة أخرى يكون لها أثر إحداث ذلك النقل¹.

إلا أن هذا القيد لا يحول في نفس الوقت دون حصول الدول الحبيسة و المتضررة جغرافيا على مساعدة فنية أو مالية من دولة ثالثة أو من منظمات دولية، بغرض تيسير ممارسة الدول الحبيسة و المتضررة جغرافيا لحقوقها في المشاركة في استغلال الثروات الحية للمناطق الإقتصادية الخالصة للدول الساحلية، بشرط ألا يؤدي ذلك إلى نقل تلك الحقوق إلى الدول الثالثة².

و إن كانت مسألة نقل الحقوق تبقى في الأخير بين أيدي الدول المعنية نفسها، إذ بإمكانها أن تتفق على نقل حقوق استغلال الموارد الحية وفق شكل معين تحدده و تراه مناسبا، وهو ما يستشف من عبارة "ما لم تتفق الدول المعنية على غير ذلك" الواردة في الفقرة الأولى من المادة 72 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982.

1- الفقرة 1 من المادة 70 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

2- الفقرة 2 من المادة 70 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

و بهذا نكون قد انتهينا من دراسة مظاهر سيادة الدولة في المنطقة الإقتصادية الخالصة ،على أن
نخصص المبحث الموالي لدارسة مظاهر سيادة الدولة في منطقة بحرية أخرى تلي المنطقة الإقتصادية
الخالصة ،و تدعى الجرف القاري.

المبحث الثاني: الولاية القانونية للدولة الساحلية على جرفها القاري

نظرا للتقدم العلمي و توسع المطامع الإقتصادية، فقد أثبتت مشاكل عديدة تتعلق بسيادة الدول على مساهمات من البحر أوسع و أبعد من نطاق البحر الإقليمي، حيث ادعت عدد من الدول و خاصة الكبرى منها السيادة على قاع البحر و باطن الأرض تحته في منطقة تقع فيما وراء البحر الإقليمي، جرى الإصطلاح على تسميتها الجرف القاري¹.

و نظرا لكثرة ادعاءات الدول و إعلاناتها في السيادة أو الولاية على هذه المناطق، فقد أرادت الأمم المتحدة وضع قواعد قانونية لضبط هذا التنافس و تنظيمه، وهي الأفكار التي جسدها في اتفاقية جنيف لسنة 1958، ثم اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، معترفة بذلك للدولة الساحلية بجملة من الحقوق و الصلاحيات مقابل حزمة من الإلتزامات و القيود، التي تضمن ممارسة عموم الدول هي الأخرى لحقوقها المعترفة لها في إطار اتفاقية جنيف لسنة 1958 و اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982.

و انطلاقا من ذلك سنقسم دراستنا في هذا المبحث إلى مطلبين، نتعرض في المطلب الأول إلى صلاحيات الدولة الساحلية في استغلال و استثمار الجرف القاري، ثم نتعرض في المطلب الثاني إلى المركز القانوني للسفن الأجنبية و عموم الدول في الجرف القاري.

المطلب الأول: صلاحيات الدولة الساحلية في استغلال و استثمار الجرف القاري

تتمتع الدولة الساحلية في جرفها القاري بحقوق سيادية خالصة و لصيقة بذاتها، تجعلها تحتكر و تقوم لوحدها باستكشاف الجرف القاري أو استغلال موارده الطبيعية، فلا يجوز لأحد أن يقوم بهذه الأنشطة

1- يستخدم للتعبير عن هذه المنطقة إصطلاحات عديدة مثل: العتبة القارية، الرصيف القاري، الرفرف القاري، المسطح القاري، الجرف القاري (وهو الإصطلاح المستخدم في اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982)، و نفضل استخدام اصطلاح الجرف القاري لوضوحه من الناحية اللغوية

بدون موافقة صريحة من الدولة الساحلية، ودون أن يتوقف حق الدولة الساحلية هذا على احتلال فعلي أو حكمي، ولا على أي إعلان صريح من جانبها¹، وهو ما توضحه أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1958 و 1982 التي منحت الدولة الساحلية اختصاصات سيادة واسعة النطاق على جرفها القاري و مواردها، غايتها استكشاف الجرف القاري و استغلال موارده الطبيعية، وذلك ما سنبينه في هذا المطلب بعد أن نتطرق إلى مراحل تطور الجرف القاري و اتساعه.

الفرع الأول: نشأة و نطاق الجرف القاري

من أجل تحديد مدى السلطات و الحقوق التي تتمتع بها الدولة الساحلية في جرفها القاري، ووجب التطرق إلى التطور التاريخي لفكرة الجرف القاري، ثم اتساع الجرف القاري وفقاً لاتفاقية جنيف لسنة 1958 حول الجرف القاري و اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، و ما يثيره هذا الأخير من إشكالات تتعلق أساساً برسم حدود الجرف القاري بين الدول المتقابلة و المتجاورة، وذلك على النحو التالي.

أولاً: نشأة و تطور الجرف القاري

يعد الجرف القاري من أكثر المناطق البحرية أهمية للدولة الساحلية، وذلك نظراً لما تتمتع به هذه المنطقة من أهمية إقتصادية كبيرة، أظهرها التقدم العلمي و التكنولوجي الخاص باستكشاف الثروات غير الحية الكامنة في قاع البحر و المحيطات، حيث ثبت أنه يوجد فوق مساحات قاع البحر المجاور لشواطئ الدولة الممثلة لمناطق الجرف القاري ثروة سمكية تشكل ما يعرف "بمساندة الأسماك الراقدة"، الأمر الذي يقدم للبشرية إمداداً غذائياً هاماً، و تتمثل هذه الثروات فيما يعيش بالقرب من القاع من الأسماك

1- وهو الشيء الذي يميز الجرف القاري عن المنطقة الإقتصادية الخالصة، الذي يتوقف امتداد اختصاص الدولة الساحلية إليها على صدور إعلان من جانبها تحدد فيه مدى اتساع هذه المنطقة معبرة عن اتجاه إرادتها إلى ممارسة اختصاصات سيادتها على مواردها الطبيعية، وقد سبق و أن أشرنا إلى ذلك في ص 179-185

وهو ما يطلق عليه ب"سمك القاع"¹، وهو ما صرح به المدير العام للمصايد الإسبانية (Odon de Buen) خلال انعقاد المؤتمر الوطني لصيد البحر الذي عقد في مدريد سنة 1916، أين اقترح أن يلحق بالبحر الإقليمي منطقة بحرية أطلق عليها الجرف القاري، وذكر أن هذه المنطقة هي أكثر مناطق البحر صلاحية لنمو الثروة السمكية و أغناها بالصيد.²

و على هذا الأساس فقد جذبت الثروات التي ينطوي عليها الجرف القاري الأنظار، سواء تلك الثروات البيولوجية البحرية أو الثروات المعدنية وخاصة البترولية. و كان للولايات المتحدة الأمريكية السبق في إعلان ولاياتها على امتداداتها القارية، بموجب تصريح ترومان الذي صدر في 28 سبتمبر 1945 لذات السبب، حيث جاء تعبيرا عن خوف الولايات المتحدة الأمريكية من نفاذ احتياطاتها النفطية، ورغبتها المتزايدة و الملححة من أجل البحث عن مصادر جديدة للبترول و موارد أخرى من هذا القبيل، و التي يمكن العثور عليها في الجرف القاري اعتبرت من خلاله الولايات المتحدة الأمريكية الثروات الطبيعية الموجودة في قاع البحر و باطن ذلك القاع في منطقة الجرف القاري، الواقع وراء البحر الإقليمي و المجاورة لسواحل الولايات المتحدة الأمريكية مملوكة وخاضعة لولايتها و رقابتها³، وقد صدر مع

1- عادل عبد الله المسدي، محاضرات في القانون الدولي للبحار طبقا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى، مصر، 2008، ص 110

2-It is also said that Odon de buen proposed in 1916 at a national fishery congress in Madrid that the territorial sea be extended so as to include the waters above the continental shelf. Voir Oda Shigeru, International control of sea resources, Kluwer academic publishers, Netherland, 1989, p 157

3- حيث جاء في إعلان ترومان ما يلي:

(The government of the united states regards the natural resource of the subsoil and sea-bed the continental shelf beneath the high seas but contiguous to the coast of the united states as appertaining to the united states, subject to its jurisdiction and control...need for new sources of petroleum and other such resources were to found along the continental shelf). Voir Suarez V. Suzette, The outer limits of the continental shelf legal aspects of their establishment, Springer Berlin heidelberg, New York, 2008, p 25-26

إعلان ترومان "أمر تنفيذي" رقم 9633 المؤرخ في 28 سبتمبر 1945 أخضع هذه الثروات لإدارة وزير الداخلية¹.

و في أعقاب هذا الإعلان توالت مواقف عدة دول أخرى، أخذت في تصرّيجاتها وضعا مشابها لإعلان ترومان، ونادت هي الأخرى بتوسيع و فرض سلطاتها على جرفها القاري، حيث نجد أن بعض الدول قد قصرت مطالبها بحق الولاية و الرقابة بغرض استكشاف و استغلال الموارد الطبيعية في منطقة قاع و ما تحت امتداد قاع الجرف القاري، كما هو الشأن بالنسبة لإعلان الولايات المتحدة الأمريكية و المرسوم البرازيلي رقم 28-480 المؤرخ في 28 نوفمبر 1950، و إعلان نيجارو المؤرخ في 1 ماي 1947²، و إعلان مملكة البحرين المؤرخ في 5 جوان 1949³.

بينما نجد دولا أخرى أصدرت إعلاناتها و تصرّيجاتها مطالبة بالثروات المعدنية الموجودة على أو تحت قاع الجرف القاري المجاور لسواحلها، مثل إعلان الأرجنتين المؤرخ في 11 أكتوبر 1946، و إعلان

1-Executive order no 9633 of 28 September 1945 entitled reserving and placing certain resources of the continental shelf under the control and jurisdiction of the secretary of the interior. Voir The code of federal regulations of the united states of America title 3-the president 1949-1953 compilation, published in the federal, united state, 1958

2- حيث نص إعلان نيجارو في المادة 3 منه على ما يلي :

(Les règles régissant la navigation dans les eaux recouvrant le susdit plateau continental resteront en vigueur sans préjudice de tous autres règlements qui pourront être promulgués, en particulier concernant la pêche dans cette région). Voir Hounshell, Chales D, Horshell and Kemp, L.Hugh, the continental shelf, a study in national interest and international Law, Journal of public law, 1956, p 353

3- حيث جاء في الإعلان ما يلي : (بما أن حق حكومة ساحلية في ممارسة سلطاتها على الموارد الطبيعية الموجودة في قاع البحر و الطبيعة الأرضية الجذرية لسواحلها حسب مسلك دولي...فعليه نصح أن قاع البحر و الطبقة الجذرية...تخضع لدائرة اختصاصها و سلطاتها المطلقتين). أنظر محمد سلامة الدويك، المرجع السابق، ص 87

المكسيك المؤرخ في 29 أكتوبر 1945، التي مدت سيادتها ليس فقط على قاع و ما تحت قاع الجرف القاري، وإنما على المياه التي تعلو الجرف القاري كذلك¹.

و رغبة منها في توحيد و تقريب وجهات النظر هذه و تنظيمها، بدأت الأمم المتحدة في فحص مسائل البحار بصفة منظمة عن طريق لجنة القانون الدولي سنة 1949، أي بعد حوالي 4 سنوات فقط من إعلان ترومان في 28 سبتمبر 1945، و أقرت سنة 1951 أول مشروع مواد يتعلق بالجرف القاري، حيث عرف هذا الأخير بأنه (قاع و باطن قاع المناطق المغمورة المتاخمة للسواحل و الواقعة خارج منطقة المياه الإقليمية، حيث يسمح عمق المياه العلوية باستثمار الموارد الطبيعية لقاع البحر و لباطنه)²، وبذلك يكون هذا المشروع قد أخذ بمعيار إمكانية الاستثمار فقط، و الذي يرتبط أساسا بالإمكانات التقنية التي تملكها الدولة في هذا المجال، دون تحديد معين لعمق الجرف القاري.

و هو ما عارضته الدول بشدة، حيث طابت بتعديل مشروع المواد أعلاه، وهو ما تحقق فعلا حيث قامت اللجنة بدراسة هذه الملاحظات بطريقة أكثر تفصيلا، وقامت على إثر ذلك بتعديل مشروع المواد المقدمة خلال دورتها التي عقدت سنة 1953، معتمدة معيار العمق في هذا المشروع بدل معيار إمكانية الاستثمار الذي أخذت به في دورة 1951، حيث قضت المادة الأولى من المشروع بأن "مصطلح الجرف القاري يشير إلى قاع البحر و باطن قاع المناطق المغمورة، المتاخمة للسواحل و الواقعة خارج منطقة

1- In article 27, express statements would be inserted declaring direct national ownership not only of the continental shelf and sea bed, but also of the sea waters converging them. Voir Yong Richard, Recent developments with respect to the continental shelf, the American journal of international law, 1948, p 851-852

2 - حيث نصت المادة 1 منه على ما يلي:

(As used in these articles, the term "continental shelf" refers to the sea-bed and subsoil of the submarine areas contiguous to the coast, but outside, the area of territorial sea, where the water of this allowed upper investment of the natural resources of the sea-bed and subsoil). I.L.C Report, 3rd, sess, 1951, General Assembly, 6th, session official records, supp, N° 9 (A/1859)

البحر الإقليمي على عمق 200 متر¹، معترفة بذلك للدولة الساحلية بمجموعة من الحقوق على قاع و باطن قاع الجرف القاري، دون أن يؤثر ذلك على الوضع القانوني للمياه أو المجال الجوي الذي يعلو الجرف القاري.

ثم ما لبث أن قدمت لجنة القانون الدولي مشروعاً آخر في دورتها المنعقدة سنة 1956، معتمدة معياراً مزدوجاً يجمع بين معيار إمكانية الإستثمار و معيار العمق، حيث عرفت المادة الأولى من المشروع الجرف القاري على أنه (قاع البحر و باطن قاع المناطق المغمورة المحاذية للسواحل، و الواقعة خارج البحر الإقليمي إلى عمق 200 أو إلى أبعد من ذلك، إلى النقطة التي يسمح فيها عمق المياه العلوية باستثمار الموارد الطبيعية لتلك المناطق)².

و قد اعتمد مؤتمر 1958 هذا التعريف الأخير مع بعض الإضافات، و أصبحت المادة الأولى من اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول الجرف القاري³، حيث نصت المادة الأولى منها على ما يلي:
(لأغراض هذه المواد تستعمل عبارة الجرف القاري للدلالة على :

1- و تنص المادة 1 من مشروع 1953 على ما يلي :

(As used in these articles, the term "continental shelf" refers to the sea-bed and subsoil of the submarine areas contiguous to the coast, but outside the area of the territorial sea, to a depth of two hundred meters). I.L.C Report 5th, Sess, 1953, General Assembly, 8th session, Official Records, supp, N°9 (A/2456)

2- حيث نصت المادة 1 من مشروع 1956 على ما يلي :

(The term "continental shelf" is as referring to the sea-bed and subsoil of the submarine areas adjacent to the coast, but outside the area of the territorial sea, to a depth of 200 meters or, beyond that limit, to where the depth of the superjacent waters admits of the exploitation of the natural resources of the said areas). I.L.C Report 8th, Sess, 1956, General Assembly, 11th session, Official Records, supp, N°9 (A/2159)

3- حررت إتفاقية جنيف لسنة 1958 حول الجرف القاري في 29 أبريل 1958، و دخلت حيز التنفيذ في 10 جوان 1964

(أ)-قاع البحر و باطن المناطق المغمورة الملاصقة للساحل و الكائنة خراج منطقة البحر الإقليمي ،وذلك إلى عمق 200 متر أو أبعد من ذلك إلى النقطة التي يسمح فيها عمق المياه التي تعلوها باستغلال الموارد الطبيعية لتلك المنطقة؛

(ب)-قاع البحر و باطن المناطق المغمورة المماثلة الملاصقة لسواحل الجزر).

و من خلال هذا التعريف يتضح لنا أنه ،و على عكس التعريفات المشار إليها أعلاه ،و التي تقدمت بها لجنة القانون الدولي خلال دوراتها لسنة 1951 و 1953 و 1956 ،فقد تبنت إتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1958 إضافة إلى معيار إمكانية الإستغلال و معيار العمق ،معيارا آخر و المتمثل في معيار الملاصقة الذي يعني "القرب و الإستثمار الطبيعي للمساحات المغمورة من أرض الإقليم"¹، و هذا يعني كما سوف نرى بعد قليل بأنه لا يمكن مد الجرف القاري بصورة غير محدودة.

غير أن هذا التعريف قد أثار الكثير من الجدل بين فقهاء القانون الدولي ،لأنه لا يطابق التعريف العلمي و الجيولوجي للجرف القاري "المحدد بين الشاطئ و أول انحدار هام في اتجاه عرض البحر و الذي يكون على أي مسافة"² من ناحية ،ومن ناحية أخرى فإن معيار إمكانية الإستغلال كما ورد في التعريف السابق معيار غير عملي ،لأن الإمكانية الحالية للإستثمار عند بعض الدول المتقدمة صناعيا قد تصل إلى أعماق المحيط ،و بالتالي فإن هذا المعيار و حسب رأي الكثيرين "يفتح المجال للتنافس

1- نيبيل أحمد حلمي ،الإمتداد القاري و القواعد الحديثة للقانون الدولي للبحار ،دكتوراه في القانون الدولي للبحار ،جامعة المنصورة ، كلية الحقوق ،قسم قانون دولي ،1978 ،مصر ،ص 127

2- وهو التعريف الذي قدمه Bourcart Jacques بقوله :

(Le plateau continental est de la limiter entre la rivage et la première rupture de pente importance, vers le large, quelle qu'on soit la côte). Voir Bourcart Jacques, Géographie du fond des mers, Etude de relief des océans, Poyot, France, 1949, p 130-131

و الصراع بين الدول المتقدمة صناعيا و بين الدول النامية"¹، إضافة إلى أن الأخذ بمعيار العمق لتحديد الحد الخارجي للجرف القاري قد يؤدي إلى الإضرار بمصالح بعض الدول بسبب ظروفها الجغرافية، التي قد يكون عمق المياه المحددة ب 200 متر من السطح لا يؤمن لها استغلال ثرواتها الطبيعية الكامنة في باطنها².

و من هذا المنطلق نادى الدول بضرورة تحديد الجرف القاري بمسافة معينة من شاطئ الدولة، دون الإستناد إلى تبريرات جيولوجية أو جغرافية قد يكون الأفضل لمعظم دول العالم، بشرط عدم المغالاة في اتساع تلك المنطقة، خاصة و أن هناك مجموعة كبيرة من الدول لا يسمح لها موقعها الجغرافي بمد جرفها القاري إلى مسافة 200 ميل بحري، كما هو الحال بالنسبة إلى معظم دول الخليج العربي³ و الجزائر⁴، و على العكس من ذلك نجد أن اتساع الجرف القاري في مضيق Albering يصل إلى اتساع 800 ميل، كما يصل اتساعه في New Engalnd إلى 250 ميل⁵.

وهو الأمر الذي راعته اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 حيث اعتمدت معيار 200 ميل بحري كامتداد للجرف القاري، إذ نصت الفقرة الأولى من المادة 76 على ما يلي : (يشمل الجرف القاري لأي دولة ساحلية قاع و باطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء بحرهما الإقليمي، في جميع أنحاء الإمتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، أو إلى مسافة

1- خطاب صكار العاني، مشكلة البحر الإقليمي و الجرف القاري في الخليج العربي و قانون البحار الجديد (دراسة في الجيوبوليتيكي)، المنظمة العربية للتربية و الثقافة و العلوم، 1989، تونس، ص 554

2- نبيل أحمد حلمي، المرجع السابق، ص 94

3- خطاب صكار العاني، المرجع السابق، ص 555

4- حيث تعد الجزائر دولة متضررة جغرافيا لأن جرفها القاري عميق جدا، بحيث الإنحدار فيه مفاجئ يصل إلى 300 متر، للمزيد حول هذا الموضوع أنظر سهيلة قمودي، المرجع السابق، ص 247

5- Talley Drew Jean, Continental shelf law outdistanced by science and technology, Louisiana law review, 1979, p 109

200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة)، و فيما يلي سنبين المعايير التي اعتمدها لتحديد و قياس الحد الخارجي للجرف القاري.

ثانيا :قياس الحد الخارجي للجرف القاري

لقد اعتمدت اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 من خلال المادة 76 أعلاه على معيارين أساسيين لتعيين الحد الخارجي للجرف القاري :

فبالنسبة للمعيار الأول فهو معيار جيومورفولوجي ،جسدته الفقرتان الأولى و الثانية من المادة 76 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 ،إذ ورد في الفقرة الأولى أن "الجرف القاري لأي دولة ساحلية يشمل...قاع و باطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء بحرها الإقليمي في جميع أنحاء الإمتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري حتى الطرف الخارجي للحافة القارية..."، كما نصت الفقرة الثالثة على أن "تشمل الحافة القارية الإمتداد المغمور من الكتلة البرية للدولة الساحلية ،و تتألف من قاع البحر و باطن الأرض للجرف و المنحدر و الإرتفاع ،ولكنها لا تشمل القاع العميق للمحيط بما فيه من ارتفاعات متطاولة و لا باطن أرضه".

وكما هو واضح إذن من الفقرتين أعلاه فإن الحافة القارية تشمل كلا من الإمتداد القاري و الإنحدار القاري و الإرتفاع القاري ،و هو ما أكدته الأبحاث العلمية التي أثبتت أن قاع البحر يبدأ في الإنحدار التدريجي من الشاطئ إلى مسافة تختلف من قارة إلى أخرى ،ومن مكان لآخر،وهذا التدرج هو ما أطلق عليه إسم الإمتداد القاري ،وقد يكون الإنحدار انحدارا شديدا مفاجئا في اتجاه الأعماق الكبيرة لقاع البحر و يطلق عليها هنا الإنحدار القاري ،وبعد هذه المنطقة تقل حدة الإنحدار و يعود إلى التدرج

المهادي إلى الأعماق السحيقة و يسمى هذا الجزء بالمرتفع القاري¹، وهذا يعني أن الدولة ستمارس حقوقها حتى نهاية الحافة القارية مهما كان بعدها عن الشاطئ، و بدون أي تقييد لذلك ما دامت تمتد أمام سواحل الدولة.

أما المعيار الثاني فهو معيار المسافة، ويكون ذلك بتحديد مسافة من الشاطئ تعتبر هي الحد الأدنى لممارسة الدولة الساحلية لحقوقها على الجرف القاري و هي مسافة 200 ميل بحري، تقاس من الخطوط الأساسية التي يقاس منها اتساع البحر الإقليمي، أي أنه و في حالة انتهاء الحافة القارية الممتدة من الساحل إلى مسافة تصل إلى أقل من 200 ميل بحري، فإن حقوق الدولة الساحلية لن تقف عند نهاية هذه المسافة، بل ستمتد على قاع البحر و ما تحت القاع حتى مسافة 200 ميل بحري من الشاطئ². وهكذا حتى و لو لم تتمتع الدولة الساحلية بأي جرف قاري طبيعي أو كانت لا تمتلك إلا جرفا قاريا، تقع حافته القارية على مدى أقل من 200 ميل بحري من الشاطئ، إلا أنه يمكنها استثمار الموارد الواقعة على أرض و في قعر المياه البحرية في المنطقة المعروفة هكذا جزافا، و في مثل هذه الحالات فإن الجرف القاري ليس له وجود مادي و إنما ووجود قانوني³.

أما إذا وجدت الحافة القارية على بعد أكثر من 200 ميل بحري، فقد نصت الفقرة الخامسة من المادة 76 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 في هذه الحالة، على أن يتم تحديد الحد الخارجي للجرف القاري بمسافة لا تزيد عن 350 ميل بحري اعتبارا من خط الأساس، أو 10 ميل بحري اعتبارا

1- نبيل أحمد حلمي، المرجع السابق، ص 77

2- الفقرة 1 من المادة 76 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

3- بيار ماري دوبري، ترجمة محمد عرب صاصيلا، سليم حداد، القانون الدولي العام، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع، لبنان، 2011، ص 799

من التساوي العمقي عند 2500 متر، الذي هو خط يربط بين الأعماق البالغ مداها 2500 متر¹.

و في هذه الحالة تلتزم الدولة الساحلية حسب الفقرة الأولى و الثانية من المادة 28 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 بتقديم مدفوعات مالية أو مساهمات عينية، لقاء استغلال الموارد غير الحية للجرف القاري وراء 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، يكون معدل المبلغ أو المساهمة في السنة 1.6% من قيمة أو حجم الإنتاج في موقع التعدين، و يرتفع هذا المعدل بنسبة 1% من قيمة أو حجم الإنتاج في موقع التعدين، و يرتفع هذا المعدل بنسبة 7% بعد ذلك، و لا يشمل الموارد المستخدمة فيما يتصل بالاستغلال.

و من خلال ما سبق يمكننا القول بأن المعايير المشار إليها أعلاه و المعتمدة من قبل اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 بموجب المادة 76، تؤدي في الواقع إلى امتصاص قاع و باطن قاع المنطقة الإقتصادية الخالصة من قبل الجرف القاري، بإحالتها لمسألة تنظيم حقوق الدولة الساحلية فيما يتعلق بقاع البحر و باطن أرضه وفقا للجزء السادس، وهو الجزء الذي ينظم منطقة الجرف القاري الذي نحن بصدد دراسته، وهو ما توصل إليه محمد الحاج حمود أيضا بقوله أن "الحل الذي أتت به المادة 76 يؤدي بنا إلى القول إذن بأن الجرف القاري هو الذي استوعب المنطقة الإقتصادية الخالصة"².

إلى أن تحديد الجرف القاري على النحو الذي بيناه، قد أثار صراعات عميقة بين الدول المتقابلة أو المتجاورة، وهو ما سارعت الدول و الأمم المتحدة إلى حله باقتراح أساليب معينة يبنى عليها

1- و تجدر الإشارة هنا إلى عمق البحار و المحيطات بتفاوت من منطقة على أخرى، حيث يبلغ عمق أطول بقعة نحو 11.000 متر بالقرب من جزر الفلبين، و يبلغ متوسط عمق المحيط الهادئ نفسه نحو 4280 مترا، و متوسط عمق المحيط الأطلسي حوالي 3920 متر، و المحيط الهندي نحو 3960 متر، للمزيد حول هذا الموضوع أنظر :

Gallois Lucien, Mers et océans, Annales de géographie, 1932, p 653-656

2- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 353

هذا التحديد لتجنب النزاعات على أكبر قدر ممكن، و التي قد تقوم بسبب هذا التحديد. ويمكن أن نلمس هذا الإهتمام في المشروع الذي تقدمت به لجنة القانون الدولي سنة 1951، حيث شددت فيه على ضرورة إيجاد صيغة لرسم الحدود الدولية في المياه الإقليمية، و التي يمكن أن تستخدم أيضا لتحديد الجرف القاري التابع لدولتين مطلتين على نفس الجرف القاري، و اقترحت بناءً على ذلك أن يتم تحديد الحدود بالإتفاق أو التحكيم التجاري، وهو ما لقي معارضة شديدة من جانب الدول، و على إثر ذلك ارتأت اللجنة إضافة حكم له، في مشروعها الذي قدمته سنة 1956، لتصبح بعد ذلك الصياغة على النحو التالي "يجب أن تتحدد حدود الجرف القاري بالإتفاق، و في حالة عدم وجود الإتفاق يطبق مبدأ الخط المتساوي الأبعاد، ما لم تكن هناك ظروف خاصة"¹.

وهو ما لقي ترحيبا من أغلبية الدول المشاركة، لتصبح بعد ذلك المادة السادسة من اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول الجرف القاري، فنظمت في فقرتها الأولى تحديد الجرف القاري بين الدول المتقابلة بقولها (عندما يكون نفس الجرف القاري ملاصقا لإقليم دولتين أو أكثر ذات سواحل متقابلة، فإنه يجري تعيين حدود الجرف القاري العائدة لكل منهما بموجب الإتفاق وعند عدم وجود الإتفاق، و ما لم تكن هناك ظروف خاصة تبرر إيجاد تحديد آخر، فإن خط الحدود يكون الخط الوسط الذي تبعد كل نقطة فيه بعدا متساويا عن أقرب النقاط على خطوط الأساس التي يجري منها قياس عرض البحر الإقليمي لكل من هذه الدول)، أما الحدود بين الدول المتجاورة فقد عالجتها الفقرة الثانية من نفس المادة بقولها (عندما يكون نفس الجرف القاري ملاصقا لإقليم دولتين متجاورتين، فإنه يجري تعيين حدود الجرف القاري بينهما بموجب الإتفاق، و عند عدم وجود اتفاق و ما لم تكن هناك ظروف خاصة تبرر

1- شربال عبد القادر، تحديد المجالات البحرية في البحر الأبيض المتوسط، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة جيلالي

اليابس، سيدي بلعباس، 2001، ص 217

إيجاد تحديد آخر، فإن ذلك يتم بتطبيق مبدأ تساوي البعد من أقرب النقاط من خطوط الأساس التي يجري منها قياس عرض البحر الإقليمي لكل من هذه الدول).

و بذلك أخذت الإتفاقية بفكرة تقسيم الإتفاق لتحديد الحدود بين الدول المتقابلة أو المتجاورة، و أضافت إلى ذلك الإعتماد على رسم خط الوسط أو خط تساوي البعد¹ عند عدم وجود ظروف خاصة تستدعي رسم تلك الحدود بطريقة أخرى.

غير أن التحديد قد أثار تساؤلات حول ما إذا كان هذا المعيار يعني تمكين الدولة الساحلية من مد ولايتها حتى خط الوسط في قاع البحر بين الدول المتقابلة، و بالتالي تكون كافة مناطق قاع البحر مقسمة بين الدول الساحلية، و حينئذ لا نكون بحاجة إلى نظام قانوني خاص بقاع البحر، حيث أن النظام القانوني للجرف القاري هو الذي سيكون مطبقا، و بموجب ذلك يكون للدولة الساحلية حق الإستكشاف و الإستغلال على كل مناطق القاع و التربة تحتها، الأمر الذي سيؤدي إلى صعوبات عملية و خطيرة، إذ أن تقسيم قاع البحر بين الدول الساحلية ليس بمهمة سهلة و يؤدي إلى كثير من النزاعات بين الدول، إذا أخذنا بعين الإعتبار مسألة الجزر و جرفها القاري عند تطبيق التقسيم، فضلا عن العقبات التي ستنشأ أمام حرية الملاحة بالنسبة للغواصات.

وهو ما ظهر جليا في الواقع العملي حيث أدى وجود الجزر إلى تطور النزاع بين (تركيا و اليونان) عند تحديد الجرف القاري لهما، فاليونان تؤكد على الجرف القاري للجزر العائدة لها، مما يعني أن جرفها القاري يمتد حتى سواحل غرب تركيا بموجب اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول الجرف القاري، التي تمنح

1- يقصد بخط الوسط ذلك الخط الذي يفصل بين الدول المتقابلة، و الذي تكون كل نقطة منه على أبعاد متساوية من نقاط محددة على خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي لدولتين، أما خط تساوي البعد فهو الخط المرسوم بين دولتين متجاورتين و التي تكون كل نقطة منه على أبعاد متساوية من نقاط معينة على خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي للدولتين. أنظر محمد

الجزر جرفا قاريا ،وهو الأمر الذي رفضته تركيا ،على اعتبار أنها ليست من الدول الموقعة على اتفاقية جنيف لسنة 1958¹ ،وهو الأمر الذي دفع اليونان للجوء إلى مجلس الأمن الدولي الذي أصدر القرار رقم 395 سنة 1976 ،و شدد فيه على ضرورة قيام الجانبين بمراجعة حل المنازعات بالطرق السلمية ،و وقف الأعمال الإستفزازية و إمكانية مشاركة محكمة العدل الدولية في حل النزاع² ،و هو ما رحبت به اليونان و عارضته تركيا لاستصدار حكم من المحكمة لتحديد الجرف القاري ،مما دفع محكمة العدل الدولية في الأخير إلى رفض الطلب اليوناني ،على أساس أن المحكمة غير مختصة بسبب عدم إبداء تركيا موافقتها على قبول ولاية المحكمة³.

و تجنبنا للصراعات و النزاعات التي يمكن أن يطرحها الحل الذي قدمته المادة السادسة من اتفاقية جنيف حول الجرف القاري ،و المتعلق بتحديد الجرف القاري بين الدول المتقابلة أو المتجاورة ،جاءت اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 بموقف مغاير عن الموقف السابق ،بإزالتها لقواعد تساوي البعد التي تلجأ إليها الدول عند عدم وجود ظروف خاصة تستدعي رسم تلك الحدود بطريق أخرى ،كون عبارة "ظروف خاصة" التي أوردتها المادة السادسة من اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول الجرف القاري ،تعبر

1- Bettati Mario, L'affaire du plateau continental de la mer Egée devant la cour internationale, Annuaire français de droit international, 1976, p 99-102

2- حيث جاء في قرار مجلس الأمن ما يلي:

(...Invite les gouvernement de la Grèce et de la Turquie à continuer à cet égard à tenir compte de la contribution que les instances judiciaires compétentes, en particulier la cour internationale de la justice ,peuvent apporter au règlement de tout différend d'ordre juridique substituent qu'ils pourraient identifier dans le contexte de leur litige actuelle). Résolution 395 du conseil de sécurité de 25 Août 1976, paragraphe 4,S/12167

3- و دعمت المحكمة موقفها هذا بقولها:

(Nous avons jugé nécessaire de procéder à cette adhésion sous certaines réserves, celles-ci sont celles qui sont énumérées à l'article 2 du projet de loi soumis, et consistent d'une part, en la répétition de l'une des deux réservés que nous avons formulées quand nous avons accepté la compétence obligatoire de la cour permanente réserve sous lettre "b", l'autre étant établie dans l'article 29 du l'acte, et d'autre part, dans les réserves énumérés à l'article 39 a l'acte...la cour a rejeté la demande car il faut le consentement des deux pays). Affaire du plateau continental de la mer Egée (Gréco-turque), Arrêt C.I.J du 19 décembre 1978, p 28

في حد ذاتها عن مفهوم واسع يمكن لكل دولة و بسبب عدم تحديد الإتفاقية لمعناها أن تفسرها لحسابها، و بالقدر الذي يمكنها من تعيين الجرف القاري وفق أقصى حد ممكن، خاصة و كما قلنا بأن الجرف القاري يعتبر منطقة غنية بالثروات و المعادن، وهو ما يفسر من جهة الرغبة الجارحة للدول في استغلاله و استكشافه، و كثرة النزاعات من جهة أخرى. و هو الأمر الذي أكدته محكمة التحكيم في قرارها الصادر في 30 جوان 1977 بشأن النزاع القائم بين فرنسا و بريطانيا حول تحديد حدود الجرف القاري بينهما¹، حيث أقرت بأن مدى ملائمة اللجوء إلى مبدأ الخط المتساوي الأبعاد ينبغي أن تتحدد على ضوء الظواهر الجغرافية و الظروف الأخرى، كون المادة السادسة لم تعرف الظروف الخاصة، و لم تضع المعايير التي يمكن الإستناد إليها حينما تكون هناك ظروف تبرر خطأ آخر للحدود غير الخط المتساوي².

و بناء على ذلك اعتمدت اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 على معيار واحد فقط لتحديد حدود الجرف القاري بين الدول المتقابلة أو المتجاورة، و هو معيار الإتفاق حيث نصت الفقرة الأولى من المادة 74 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 على أن (يتم تعيين حدود الجرف القاري بين

1- وقد قام النزاع بشأن منطقتين، المنطقة الأولى حيث توجد الجزر البريطانية النورماندية التي تعود لبريطانيا و التي تقع قرب الساحل الفرنسي، حيث طلبت بريطانيا بأن يكون التحديد بواسطة خط واحد يضم الجزر و يعطيها الأثر الكامل، أما فرنسا فقد اقترحت رسم خط الوسط بين الدولتين و خط آخر يحيط بالجزر، أما فيما يخص المنطقة الثانية التي تتميز بوجود جزر سيلبي، فقد اقترحت بريطانيا رسم خط متساوي الأبعاد يحدد باللجوء إلى امتدادات الإتجاه العام لسواحل الدولتين. للمزيد حول هذا الموضوع أنظر :

Documentation française, tribunal arbitral, France/Royaume unie, décision de 30/06/1977, 1977, France, paragraphe 33 et 35

2- حيث جاء في قرار المحكمة ما يلي:

(l'article 6 ne formule pas le principe de l'équidistance et les "circonstance spéciales" comme étant deux règles séparées, la règle annoncée par cet article pour chacune des deux situations constitue une seule règle, combinant le tribunal est entièrement libre l'appréciation des circonstances géographiques et autres qui sont pertinentes pour délimiter le plateau continental). Documentation française, tribunal arbitral, France/Royaume unie, décision de 30/06/1977, 1977, France, paragraphe 40

الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتجاورة عن طريق الإتفاق على أساس القانون الدولي ، كما أشير إليه في المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية من أجل التوصل إلى حل منصف).ومن ثم فقد حسمت الإتفاقية من خلال النص أعلاه مسألة تحديد حدود الجرف القاري بين الدول المتقابلة أو المتجاورة عن طريق الإتفاق ،على أن يكون محتوى الإتفاق متفقاً مع قواعد القانون الدولي العرفية و الإتفاقية ،و أن يؤدي اتفاق التحديد هذا إلى حل منصف ،وفي انتظار التوصل إلى اتفاق وفقاً لما هو منصوص عليه في الفقرة الأولى ،تبذل الدول المعنية بروح من التفاهم و التعاون قصارى جهودها للدخول في ترتيبات مؤقتة ذات طابع علمي ،و تعمل خلال هذه الفترة الإنتقالية على عدم تعريض التوصل إلى الإتفاق النهائي للخطر أو إعاقته¹.

و في حالة ما إذا تعذر على الدول المعنية التوصل إلى اتفاق في غضون فترة معقولة من الزمن ،لجأت الدول المعنية إلى تطبيق وسائل تسوية المنازعات المنصوص عليها في الجزء 15² ،بالطرق السلمية وفقاً للفقرة الثالثة من المادة الثانية من ميثاق الأمم المتحدة ،وهي تركز أساساً في المفاوضة ؛و التحقيق ؛و الوساطة ؛و التوفيق ؛و التحكيم و التسوية القضائية ،أو أن يلجئوا إلى الوكالات و التنظيمات الإقليمية ،أو غيرها من الوسائل السلمية التي يقع عليها اختيارها.

و تجدر الإشارة هنا إلى أنه قد أبرمت العديد من الإتفاقيات الثنائية ،سواء تلك التي بين الدول المتجاورة أو المتقابلة لتحديد حدودها البحرية ،نذكر منها الإتفاقية الثنائية لتحديد الجرف القاري بين قطر و إيران و المبرمة في 20 سبتمبر 1969 ،و التي حددت حدود الجرف القاري بين إيران و قطر

1- الفقرة 3 من المادة 83 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

2- المادة 279 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

على أساس قاعدة الأبعاد المتساوية¹، وكذلك الإتفاقية المبرمة بين تونس و إيطاليا المبرمة في 20 يناير 1978، والتي أشارت في مادتها الأولى إلى تطبيق قاعدة تساوي البعد أو خط الوسط لتحديد حدود الجرف القاري²، و الإتفاقية الثنائية لتحديد الجرف القاري بين إنجلترا و إيرلندا المبرمة في 7 نوفمبر 1988³.

إلا أن اكتشافات الدول للغاز كما هو الشأن في الجرف القاري لإسرائيل و الذي اعتبرته لبنان موجودا في منطقتها الإقتصادية الخالصة، و النفط في الجرف القاري الذي تتنازع عليه كل من الكويت و السعودية، و غيرها من الموارد تعد المساهم الأكبر في كثرة النزاعات و توتر العلاقات بين الدول، في ظل تطلع كل دولة إلى استغلال هذه الثروات، مما يعطل و يعرقل عملية إيجاد حل سلمي و نهائي يتم من خلاله تعيين حدود الجرف القاري بين الدول المتقابلة أو المتجاورة، كما هو الشأن بالنسبة للنزاع بين إيران و الكويت الذي ما زالت عملية المفاوضات مستمرة فيه أكثر من عشرة سنوات حول مسألة تحديد الجرف القاري بينهما، حيث لم تفضي هذه المحادثات إلى أي نتيجة أمام عزم كل من البلدين لاسيما إيران على إنتاج النفط في منطقة الجرف القاري بشكل أحادي⁴.

و بناء على ما تقدم فقد أقرت اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 و قبلها اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول الجرف القاري للدولة الساحلية بممارسة مجموعة من الحقوق السيادية

1- بدرية عبد الله العوضي، المرجع السابق، ص 108-110

2- Labrecque Georges, les différends territoriaux en Afrique règlement juridictionnel, l'harmattan , 2005, p 137

3- Emmanuel Decaux, l'accord anglo-irlandais relatif à la délimitation du plateau continental et ses effets à l'égard de pays tiers, Annuaire français de droit international, 1999, p 757-758

4- Othman Abdulmalik al-salih, problème de la délimitation du plateau entre Koweït et ses voisin, مجلة الحقوق و الشريعة، السنة 2، العدد 1، مؤرخة في صفر 1398 هـ الموافق ل يناير 1978، الكويت، ص 6-12

الخالصة، غايتها استكشاف الجرف القاري و استغلال موارده الطبيعية على النحو الذي سنبينه في الفرعين المواليين.

الفرع الثاني: حق الدولة الساحلية في استكشاف و استغلال الموارد الطبيعية لجرفها القاري

إن حق الدولة الساحلية في استكشاف و استغلال الموارد الطبيعية لجرفها القاري، يجد مصدره في إعلان ترومان لسنة 1945 الذي أسس فكرة الجرف القاري، وأكد على حق الدولة الساحلية في استخدام و حفظ و حماية الموارد الموجودة في قاع و باطن المياه الملاصقة للبحر الإقليمي للدولة الساحلية، و التي كانت تخضع آنذاك لنظام أعالي البحار¹، و إن كان يقصد الإعلان من وراء ذكره لعبارة الموارد الطبيعية، موارد البترول و المعادن الأخرى .

و هو ما اعتمده لجنة القانون الدولي في مشروعها الذي تقدمت به سنة 1951، حيث ظهر جليا تأثيرها بما جاء به إعلان ترومان، أين قصرت حق الدولة الساحلية في استكشاف و استغلال الموارد الطبيعية لجرفها القاري على الثروات المعدنية فقط، كما أعلنت صراحة بأن كل من نشاط الصيد و حماية ثروات البحر يجب أن تعامل بشكل مستقل عن الجرف القاري²، وهو ما يعني أن مشروع 1951 قد أخضع تنظيم هذه النشاطات للنظام القانوني

1- حيث جاء في الإعلان ما يلي:

(The government of the United states regards the natural resource of the subsoil and sea-bed the continental shelf beneath the high seas but contiguous to the coast of the United states as appertaining to the United states as appertaining to the United states, subject to its jurisdiction and control...reed for new sources of petroleum and other such resources were to found along the continental shelf). Voir Suarez V. Suzette, op.cit, p 25-26

2- حيث نصت الفقرة 1 من المادة 6 من المشروع على ما يلي:

(The exploration of the continental shelf and the exploitation of its natural resources must not result in any unjustifiable interference with navigation, fishing or fish production). I.L.C Report , 3rd, sess, 1951, General Assembly , 6th, session official records, supp, N° 9 (A/1859)

الذي يحكم أعالي البحار، وهو الأمر الذي سبب انتقادات واسعة من جانب الدول، حيث أبدت طموحا وإرادة كبيرتين من أجل توسيع صلاحياتها و حقوقها في منطقة الجرف القاري، وهو ما تحقق لها أين عدلت لجنة القانون الدولي مشروع 1951، و أضافت إلى جانب الموارد الطبيعية المعدنية، الموارد الطبيعية المتعلقة بشكل دائم بقاع البحر في مشروعها الذي تقدمت به سنة 1953.

و قد أخذت اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول الجرف القاري في الفقرة الرابعة من المادة الثانية، و اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 في الفقرة الرابعة من المادة 77 بهذا المفهوم، فعرفت الموارد الطبيعية بقولها (تتألف الموارد الطبيعية المشار إليها في هذا الجزء من الموارد المعدنية و غيرها من الموارد غير الحية لقاع البحار و باطن أرضها، و بالإضافة إلى الكائنات الحية التي تنتمي إلى الأنواع الآبدة، أي الكائنات التي تكون في المرحلة التي يمكن جنيها فيها، إما غير متحركة و موجودة على قاع البحر أو تحته، أو غير قادرة على الحركة ألا و هي على اتصال مادي دائم بقاع البحر أو باطن أرضه).

و من خلال النص أعلاه، يتضح لنا جليا بأن كل من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 و اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول الجرف القاري، قد حددت الموارد الطبيعية التي يحق للدولة الساحلية استكشافها و استغلالها في الموارد المعدنية و غيرها من الموارد غير الحية لقاع البحار و باطن أرضها، بالإضافة إلى الكائنات الحية التي تنتمي إلى الأنواع الآبدة، مستبعدة بذلك الأسماك التي تعيش في أعماق البحار و الأنواع الأخرى التي رغم أنها تعيش في البحر، يكون لها مسكن عرضي في أعماقه، وهو ما يعني أن النص أعلاه قد اعترف للدولة

الساحلية بحق الصيد في الجرف القاري ،بعدها كان المبدأ الراسخ قبل هذه الفترة هو حرية الصيد في منطقة الجرف القاري باعتبارها جزء من أعالي البحار.

إلا أنه و إن كانت الفقرة الرابعة من المادة 77 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 قد أكدت على حق الصيد للدولة الساحلية في الجرف القاري ،كما هو الحال في الفقرة الرابعة من المادة الثانية من اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول الجرف القاري ،إلا أنه من الناحية الفعلية فقد أصبحت الدولة الساحلية تتمتع بحقوق الصيد إلى مسافة 200 ميل بحري من الساحل، حتى و إن كان الحد الخارجي لجرفها القاري الفعلي لا يصل لتلك المسافة .و بهذه القاعدة فإن اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 استطاعت إلى حد ما مسيطرة الإتجاهات التي نادت بها دول العالم الثالث ،من عدم مطابقة الحد الخارجي للقانوني للجرف القاري كما يحدده العلماء من ناحية ،و عدم ثبات الحد الخارجي القانوني من ناحية أخرى بسبب قواعده القابلة للإستثمار خارج مسافة 200 متر عمق ،كما نصت على ذلك المادة الأولى من اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول الجرف القاري ،و التي كانت محلا لاختلاف وجهات النظر بين الدول و كذلك بين الفقهاء منذ إبرام الاتفاقية¹.

و من ناحية أخرى فإن استئثار الدول الساحلية بصورة مطلقة بحقوق الصيد ،من خلال استغلال الثروات الحية بصفة خاصة و الموارد الطبيعية بصفة عامة في الجرف القاري ،أكدتها الفقرة الثانية من المادة 77 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 ،حيث حددت هذه الأخيرة مفهوم حقوق السيادة بالخالصة ،بمعنى أنه إذا لم تقم الدولة الساحلية باستغلال الموارد

1- Parsons L.S, La gestion des pêches maritimes au canada, conseil national de recherches du canada, 1995, p 270-271

الطبيعية في الجرف القاري، فلا يجوز لأحد أن يقوم بهذه الأنشطة بدون موافقة صريحة من الدولة الساحلية.

و من هذا المنطلق و بغية استكشاف و استثمار هذه الثروات ،يحق للدولة الساحلية أن تقوم بتنظيم هذه الأعمال بموجب ما تصدره من قوانين و تنظيمات بصفتها صاحب الحق الخالص ،وهو ما قامت به الجزائر على الرغم من أنها دولة متضررة جغرافيا ،لأن جرفها القاري عميق جدا بحيث الإنحدار فيه مفاجئ يصل إلى 3000 متر ،فالوضعية الجيولوجية تجعل إقامة جرف قاري أمرا مستحيلا ،و لكن الوضعية القانونية لهذه المنطقة التي أنشأها دستور 1976¹ ،ودعمها قانون المالية لسنة 1979² ،تؤكد على إمكانية استغلاله .وهو ما أكدته كذلك وزارة الصيد البحري و الموارد الصيدية الجزائرية ،حيث أقرت بأن معظم الأرصدة السمكية بشكل خاص و البيولوجية تقع عموما في هذا الشرط الساحلي ،ولهذا الغرض رسمت الوزارة مخططا وطنيا لتنمية أنشطة صيد الأسماك و تربية الأحياء المائية (2003-2007)، يستهدف الإستغلال العقلاني و المنظم للموارد السمكية في الجرف القاري ،حيث فرضت ضرورة الحصول على ترخيص لذلك ،كما أشارت

1- حيث نصت المادة 25 من دستور 1976 على ما يلي : (تمارس سيادة الدولة الجزائرية على مجموع ترابها الوطني و على مجالها الجوي و على مياهها الإقليمية.

كما تمارس سيادة الدولة على كل الموارد المختلفة الموجودة على كل سطح جرفها القاري أو في باطنه ،و في منطقتها الإقتصادية الخالصة). الأمر رقم 76-97 مؤرخ في 30 ذي القعدة 1396 الموافق ل 22 نوفمبر 1976 يتضمن إصدار دستور الجمهورية الجزائرية الشعبية ،الجريدة الرسمية رقم 94 بتاريخ 2 ذو الحجة 1396 الموافق ل 24 نوفمبر 1976 ص 1290

2- حيث نصت المادة 75 من قانون المالية لسنة 1978 على ما يلي :

(يشمل مجال تطبيق الإتاوة على الإنتاج و تطبيق الضريبة المباشرة على الأرباح مجموع التراب الوطني ،بما فيه الجرف القاري). القانون رقم 78-13 مؤرخ في أول صفر 1399 الموافق 31 ديسمبر 1978 ،يتضمن قانون المالية لسنة 1979 ،الجريدة الرسمية عدد 55 مؤرخة في 1 صفر 1399 ،الموافق ل 31 ديسمبر 1978

إلى فتح باب الإستثمار في هذا المجال لأنواع محددة من هذه الموارد، منها المرجان الأحمر و الإسفنج، الطحالب، وقنفاذ البحر والمحار¹.

كما يحق للدولة الساحلية بناء على اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 و اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول الجرف القاري، أن تتخذ جميع الإجراءات الضرورية بغرض استكشاف و استغلال الموارد الطبيعية الموجودة في جرفها القاري، فيحق لها القيام بالمسح الشامل للجرف القاري بغرض التعرف على الثروات الطبيعية الموجودة فيه، و يشمل ذلك الحفر و الجرف و أخذ العينات الجوفية و التنقيب و إذابة المعادن، و يمكن للدولة الساحلية أن تقوم بذلك بنفسها أو بواسطة أشخاص أو شركات وطنية أو أجنبية. أما الاستغلال فيقصد به كافة الأعمال التي تستهدف استخراج هذه الموارد من قاع و باطن قاع الجرف القاري، و الدولة الساحلية حرة في القيام بالإستغلال بنفسها أو عن طريق شركات أو أشخاص معنوية أو وطنية أو أجنبية، فهي صاحبة الحق السيادي في اختيار الطريقة المناسبة للإستغلال².

وقد ورد النص على هذه الإجراءات في المادة 18 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 بقولها (يكون للدولة الساحلية الحق الخالص في الإذن بالحفر في الجرف القاري و تنظيم هذا الحفر في الجرف القاري و تنظيم هذا الحفر لكافة الأغراض)، وهو نفس الحكم الذي كانت تقضي به المادة السابعة من اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول الجرف القاري، حيث نصت على أنه (لا تخل أحكام هذه الإتفاقية بأية حال بحق الدولة الساحلية في استغلال ما تحت

1- Ministère de la pêche et des ressources halieutiques, Schéma National de développement des activités de la pêche et de l'aquaculture, 2003-2007, page 9
www.mpeche.gov.dz/IMG/pdf/PNDPA_français.pdf

2- Rémond .M, l'exploration pétrolière en mer et le droit (droit maritime, droit de la mer), Editions Technip, Paris, 1970, p 19-24

الشرى بشق أنفاق فيها، مهما بلغ ارتفاع طبقة الماء فوقها)، و من خلال النصين أعلاه نلاحظ أن المادة 81 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، قد وصفت حق الدولة الساحلية بالحفر في الجرف القاري و الإذن به "بالحق الخالص"، على عكس الحق الذي تتمتع به الدولة الساحلية بالنسبة للإستكشاف و الإستثمار، حيث وصفت المادة 74 هذا الحق "بالسيادي" وهو ما يعني أن الحق المعترف به للدولة الساحلية في مجال تنظيم الحفر في الجرف القاري، لا يستمد من السيادة و إنما أملتته الحاجة العلمية للقيام بالحفر، لا لغرض الإستكشاف و الإستغلال فقط و إنما لكافة الأغراض، أي أنه يتضمن تخفيفاً من سلطة الدولة في منح الإذن إذا تطلبت تلك الأغراض القيام بهذا الحفر، على الرغم من حصر سلطة إعطاء الإذن للدولة الساحلية فقط.

و كنتيجة لهذا الحكم فقد أصدرت بعض الدول قوانين تلزم الدول الأخرى بضرورة الحصول على ترخيص مسبق، بغية استكشاف هذه الأخيرة للموارد الطبيعية الموجودة في جرفها القاري، نذكر منها القانون اليمني رقم 37 المؤرخ في 17 أبريل 1991¹ و الذي حظر في المادة 21 على أي شخص أجنبي طبيعي أو اعتباري، القيام باستكشاف أو استثمار الموارد الطبيعية المتحددة الكامنة في الجرف القاري للجمهورية، أو القيام بأي تنقيب أو بحث أو حفر، أو إجراء أية بحوث علمية، أو إنشاء أو صيانة أي نوع من الجزر الإصطناعية أو المنشآت البحرية و التجهيزات و أي تركيبات، أو إجراء أي عمليات تشغيل أو إصلاح لأي غرض كان ما لم تكن هناك اتفاقية خاصة مع الجمهورية، أو ترخيص صريح من سلطاتها

1- قرار جمهوري بالقانون رقم 37 لسنة 1991 بشأن البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة و المنطقة الاقتصادية الخالصة و الجرف القاري، الجريدة الرسمية اليمنية رقم 404 المؤرخة في 28 رمضان 1411 الموافق ل 13 أبريل 1991

المختصة. كما قضت المادة 22 منه و في حالة استغلال ثروة طبيعية دون علم الدولة أو إذنها بعقوبة الحبس لمدة لا تتجاوز 3 سنوات، و غرامة لا تزيد على 250.000 ريال، دون المساس بحقها في الحصول على تعويض لا يقل عن قيمة ما استخرج من ثروة.

و على العموم فقد شهدت الفترة الحديثة عمليات حفر و تنقيب مكثفة من جانب الدول في الجرف القاري، أدت مجملها إلى اكتشاف حقول نفط و غاز، نذكر منها أعمال التنقيب و الحفر الذي قامت بها إيران في سنة 2000 في منطقة "الذرة"، إلا أنها انتهت بسبب احتجاج دولة الكويت و معارضتها لعمليات الحفر هذه، كونها منطقة متنازع عليها، و دخلت على إثر ذلك كل من الدولتين في مفاوضات لاستغلال حقل غاز "الذرة"¹.

كما رخصت دول أخرى لشركات أجنبية من أجل القيام بعمليات الحفر و التنقيب في جرفها القاري، مثل ما هو الشأن بالنسبة لغانا التي رخصت في فبراير 2006 للشركة الروسية (Lukoil Entamera)، من أجل تنفيذ مشروع استكشاف و استغلال حق النفط (Dzata) الغاني.

و إضافة إلى الحقوق المشار إليها أعلاه، فإن للدولة الساحلية الحق في إقامة الجزر الإصطناعية و المنشآت و التركيبات بغرض استكشاف و استغلال الموارد الطبيعية، فلها الحق مثلاً في إقامة المنصات البترولية لاكتشاف و استغلال البترول، كما للدولة الساحلية و لذات الغرض الحق كذلك في إقامة المنشآت و التركيبات للقيام بأعمال البحث العلمي، و حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها. ويسري على حق الدولة الساحلية في إقامة الجزر و المنشآت

1- و وفق التقديرات الأولية فإن المخزون النفطي في حقل الذرة البحري، يبلغ حوالي 11 تريليون قدم مكعب من الغاز الطبيعي. للمزيد أنظر خطاب صكار العاني، المرجع السابق، ص 558

و التركيبات في الجرف القاري ، نفس النظام القانوني المنصوص عليه في المادة 60 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 و الخاص بالمنطقة الإقتصادية الخالصة ، وهو ما نصت عليه المادة 80 من الإتفاقية بقولها (تنطبق المادة 60 ، مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال على الجزر الإصطناعية و المنشآت و التركيبات المقامة على الجرف القاري). و هو ما نصت عليه الفقرة الثانية من المادة الخامسة من اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول الجرف القاري¹ ، و إن كانت هذه الأخيرة قد نظمت مسألة حق الدولة الساحلية في إنشاء و صيانة و تشغيل المنشآت و التركيبات في نفس المادة ، إلا أنها تتفق في أحكامها مع نص المادة 60 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982.

و بناء على ما سبق يكون للدولة الساحلية الحق دون غيرها في أن تقيم و في أن تجيز و تنظم إقامة و تشغيل و استخدام الجزر الإصطناعية و المنشآت و التركيبات في جرفها القاري ، كما لها حيث تقضي الضرورة ذلك أن تقيم حول هذا الجزر الإصطناعية و المنشآت و التركيبات مناطق سلامة ، على نحو يضمن وجود صلة معقولة بينها و بين طبيعة و وظيفة الجزر الإصطناعية أو المنشآت أو التركيبات ، ولا تتجاوز مسافة 500 متر حولها مقيسة من كل نقطة من نقاط طرفها الخارجي².

و ينبغي على الدولة الساحلية أن تتخذ في مناطق السلامة هذه جميع الإجراءات التي تكفل المحافظة على ثروات البحر الطبيعية ، و وقايتها من كل ما يضر بها ، بما في ذلك إزالة

1- حيث نصت الفقرة 2 من المادة 5 من اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول الجرف القاري على ما يلي : (...للدولة الساحلية الحق

في إنشاء و صيانة و تشغيل المنشآت و الأجهزة الضرورية التي تقيمها في الرصيف القاري بغرض اكتشافه و استغلال ثرواته الطبيعية)

2- الفقرة 5 من المادة 60 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 التي تقابلها الفقرة 3 من المادة 5 من اتفاقية جنيف

لسنة 1958 حول الجرف القاري

المنشآت و التركيبات التي تهجر أو يتوقف استعمالها لضمان سلامة الملاحة البحرية، إذ يجب على الدولة الساحلية أن تولي في هذه الإزالة المراعاة الواجبة لصيد الأسماك و حماية البيئة البحرية، و حقوق الدول الأخرى و واجباتها، و يتم التعريف على نحو مناسب بعمق و موقع و أبعاد أية منشآت أو تركيبات لا تزال كلياً¹، كما تمتنع الدولة الساحلية عن إقامة الجزر الإصطناعية و المنشآت و التركيبات و مناطق السلامة حولها، إذا ترتب على ذلك إعاقة لاستخدام الممرات البحرية المعترف بأنها جوهرية للملاحة الدولية². و لا يكون على أية حال لهذه الجزر الإصطناعية و المنشآت و التركيبات مركز الجزر، كما أن وجودها لا يؤثر على تعيين حدود الجرف القاري، وهو ما نصت عليه صراحة الفقرة الثامنة من المادة 60 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 بقولها (ليس للجزر الإصطناعية و المنشآت و التركيبات مركز الجزر، و ليس لها بحر إقليمي خاص بها، كما أن وجودها لا يؤثر على تعيين حدود البحر الإقليمي أو المنطقة الإقتصادية الخالصة أو الجرف القاري).

و على العموم و نحن بصدد الحديث عن حقوق الدولة الساحلية في جرفها القاري، و بعد أن رأينا أن تلك الحقوق ذات طبيعة إقتصادية واضحة، فإنه قد يثور التساؤل عما إذا كانت حقوق الدولة الساحلية على جرفها القاري، منحصرة في هذه الإستخدامات السلمية فحسب، أم أن للدولة الساحلية إلى جانب ذلك الحق في أن تستخدم الجرف القاري، لأغراض عسكرية؟

1- الفقرة 3 من المادة 60 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 و التي تقابلها الفقرة 5 من المادة 5 من اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول الجرف القاري

2- الفقرة 7 من المادة 60 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 و التي تقابلها الفقرة 6 من المادة 5 من اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول الجرف القاري

بالرجوع إلى اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول الجرف القاري لاسيما الفقرة الثانية من المادة الخامسة، نجد أنها قد استبعدت مطلقا فكرة إقامة هذه المنشآت أو التركيبات لأغراض عسكرية، حيث قيدت حق الدولة الساحلية في إقامة هذه المنشآت بغرض استكشاف واستغلال الثروات الطبيعية للجرف القاري فقط، بمعنى أنها قد حصرت حق الدولة الساحلية هنا لإغراض اقتصادية فقط¹.

إلا أنه و برجعنا إلى اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، نجد أنها قد أحالت كما سبق و أن أشرنا إلى ذلك أعلاه، مسألة تنظيم حق الدولة الساحلية في إنشاء الجزر الإصطناعية و المنشآت و التركيبات في جرفها القاري، إلى المادة 60 منها و الخاصة بالمنطقة الاقتصادية الخالصة، و قد سبق و أن قلنا عند تطرقنا إلى موضوع المنطقة الاقتصادية الخالصة، إلى أنه و على الرغم من عدم وجود نص صريح يقودنا إلى البث نهائيا في هذا الأمر، إلا أن مواقف الدول خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار، و التفسير الضمني لدياجة اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 التي قيدت استخدام البحار و المحيطات في الأغراض السلمية فقط، تؤكد على عدم جواز إقامة و استعمال الجزر الإصطناعية و المنشآت و التركيبات في الجرف القاري لأغراض عسكرية.

و هو الأمر الذي أكده العديد من الفقهاء من بينهم Barbara tkowskha، الذي ذهب إلى القول بأن "الدافع الأكبر نحو هذا الإستبعاد هو ناتج أساسا عن ضغوط الدول

1- وهو ما ذهب إليه محمد طلعت الغنيمي بقوله (إن مشروع إقامة منشآت عسكرية على القاع هو عمل غير مشروع، إذ أن مفهوم المادة 5 التي اقتصر على إجازة إقامة المنشآت بغرض كشف و استغلال الموارد الطبيعية، يستبعد إقامة المنشآت العسكرية و تجعل من هذه الإقامة إجراء مخالف للقانون الدولي). أنظر محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 279

القوى الكبرى، للقضاء على الهياكل التي تستخدم لأغراض عسكرية من اختصاص الدولة الساحلية"¹.

و إن كان البعض الآخر قد أبدى تخوفه في هذا المجال²، في ظل عدم وجود نظام موحد للإشراف و التحقق من مدى احترام الدول الساحلية و امتناعها عن استخدام الجرف القاري لأغراض عسكرية، وكذا الصعوبات التي يمكنها أن تنشأ عند محاولة إقامة مثل هذا النظام.

الفرع الثالث: حق الدولة الساحلية في تنظيم البحث العلمي و حماية البيئة البحرية في جرفها القاري

إن طبيعة الحقوق التي أشرنا إليها و المعترف بها للدولة الساحلية في جرفها القاري، و المتعلق أساسا باستكشاف و استغلال الموارد الطبيعية الموجودة في هذه المنطقة البحرية، تنبأ لنا بأهمية موضوع البحث العلمي البحري باعتباره وسيلة مهمة للغاية، من شأنها الكشف عن هذه الثروات و تقديرها و تقييمها، و لا تخفى أيضا أهمية موضوع حماية البيئة البحرية في الجرف القاري، كون جميع مراحل الاستكشاف و الإستغلال التي تقوم بها الدولة الساحلية في هذا الجزء من البحر، من شأنها أن يترتب عنها بعض الحوادث التي قد ينجم عنها إضرار بالبيئة البحرية، و فيما يلي سنبين على حدى هذه الحقوق المعترف بها للدولة الساحلية في جرفها القاري، في مجال البحث العلمي البحري و حماية البيئة البحرية.

1-(This exclusion of the term "devices from article 60, its maintenance in other articles of pressure from the major powers to ox man, a direct result of pressure from the major powers to eliminate structures used for military purposes from coastal state jurisdiction). Voir Kwiatkowska Barbara, op.cit, p 108

2- من بينهم محمد طلعت الغنيمي، الذي عبر عن ذلك بقوله (...ثم أن قاعدة أو إعلاننا يمنع استخدام القاع لأغراض عسكرية يتطلب نظاما للإشراف و التحقق من احترام القاعدة، و ليس خافيا أن إقامة نظام كهذا لا بد أن تعترضه صعاب حمة على الرغم مما تقدمه بعض الهيئات الدولية من مساعدة). أنظر محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 280

أولاً : حق الدولة الساحلية في إجراء البحث العلمي البحري و الترخيص به

لقد نصت على هذا الحق الفقرة الثامنة من المادة الخامسة من اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول الجرف القاري ،بقولها (يجب للحصول على موافقة الدولة الساحلية قبل إجراء أي بحث من الأبحاث الخاصة بالرصيف القاري ،حينما تجري هذه الأبحاث في الموقع ،و مع ذلك لا ترفض الدولة الساحلية عادة إعطاء موافقتها حينما يقدم الطلب من هيئة متخصصة ،و يكون البحث المطلوب بطبيعته علميا بحثا و متصلا بمعرفة الخصائص الطبيعية و البيولوجية للرصيف القاري ،وهذا بشرط أن يكون للدولة الساحلية إذا ما رغبت في ذلك الحق في الإشتراك في الأبحاث ،أو في أن يكون لها مندوب يمثلها فيها ،و بشرط إعلان نتائج الأبحاث في جميع الأحوال).

و قد أكدت مرة أخرى على هذا الحق اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 ،حيث قضت في الفقرة الأولى من المادة 246 منها على ما يلي (للدولة الساحلية في ممارستها لولايتها ،الحق في تنظيم البحث العلمي البحري في مناطقها الإقتصادية الخالصة و على جرفها القاري ،والترخيص به و إجرائه وفقا للأحكام ذات الصلة في هذه الإتفاقية).

و بناء على النصين أعلاه تملك الدولة الساحلية سلطة واسعة في مجال البحث العلمي البحري ،حيث يحق لها أن تقوم بنفسها بالأبحاث العلمية في جرفها القاري ،كما يحق لها أن تمنح ترخيص بذلك لدولة أخرى أو منظمة دولية مختصة ،هذه الأخيرة التي يحق لها بأي حال من الأحوال أن تقوم بإجراء البحث العلمي البحري في الجرف القاري ،بدون موافقة صريحة

و إذن مسبق من الدولة الساحلية¹، التي يتعين عليها الأخرى أن تمنح موافقتها في الظروف العادية على مشاريع البحث العلمي البحري التي تضطلع بها الدول الأخرى أو المنظمات الدولي المختصة في جرفها القاري، وفقا لهذه الإتفاقية للأغراض السلمية وحدها، و من أجل زيادة المعرفة العلمية بالبيئة البحرية لمنفعة الإنسانية جمعاء، و تحقيقا لهذه الغاية تضع الدولة الساحلية من القواعد و الإجراءات ما يضمن عدم تأخير هذه الموافقة أو رفضها بصورة غير معقولة .

غير أنه يجوز للدولة الساحلية في مقابل ذلك و في إطار ممارستها لصلاحياتها التقديرية، أن تحجب موافقتها على إجراء دولة أخرى أو منظمة دولية مختصة لمشروع بحث علمي بحري على جرفها القاري، إذا كان ذلك المشروع ذو أثر مباشر على استكشاف و استغلال الموارد الطبيعية الحية منها أو غير الحية؛ أو ينطوي على حفر في الجرف القاري أو استخدام المتفجرات أو إدخال مواد ضارة إلى البيئة البحرية؛ أو ينطوي على بناء أو تشغيل أو استخدام الجزر الإصطناعية و المنشآت و التركيبات المشار إليها في المادة 60 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982؛ أو إذا لم يتضمن مشروع البحث العلمي البحري معلومات دقيقة عملا بالمادة 248 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، كأن يكون الهدف من إجراء البحث العلمي البحري أو طبيعته، غير مخصصين للأغراض السلمية أو من شأنه الإضرار بالبيئة البحرية للدولة الساحلية، أو إذا كانت على الدول أو المنظمة الدولية المختصة القائمة بالبحث إلتزامات لم يوفى بها بعد اتجاه الدولة الساحلية من مشروع بحث سابق².

1- الفقرة 2 من المادة 246 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

2- الفقرة 3 و 5 من المادة 246 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

إلا أنه و بالرغم من ذلك ،فليس للدولة الساحلية أن تمارس صلاحياتها التقديرية لحجب الموافقة كما شرحنا ذلك آنفا ،فيما يتعلق بمشاريع البحث العلمي البحري التي سيجري القيام بها على الجرف القاري وراء 200 ميل بحري ،من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي ،خارج تلك القطاعات المحددة التي يجوز للدولة الساحلية أن تعلن في أي وقت تعيينها قطاعات تجري فيها ،أو على وشك أن تجري فيها خلال فترة معقولة ،عمليات استغلال أو عمليات استكشاف تفصيلية تتركز على تلك القطاعات ،وتوجه الدول الساحلية إشعارا خلال مهلة معقولة بتعيين هذه القطاعات وكذلك بأية تعديلات عليها ،و لا كنها لا تكون ملزمة بتقديم تفاصيل عن العمليات في هذه القطاعات.

و من ثم و بموجب الفقرة السادسة من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 ،فإن موافقة الدولة الساحلية على المشاريع التي تتقدم بها الدول أو المنظمات الدولية المختصة ،بغية إجراء الأبحاث العلمية البحرية في جرفها القاري تغدو شبه إجبارية عليها¹ و ذلك في الحالة التي يتم فيها إجراء مشروع البحث العلمي البحري هذا في جرفها القاري ،على مسافة تتعدى 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي ،وذلك إذا ما استثنينا بطبيعة الحال وفقا للمادة السادسة من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 القطاعات المحددة

1- وهو ما أكدته الأمم المتحدة في كتبها السنوي لسنة 2005 ،حيث علقت على الفقرة 6 من المادة 246 بقولها :
(Obligation de l'Etat côtier de notifier dans des délais raisonnables les zones sur le plateau continental à plus de 200 milles marins des ligne de bases qu'il peut à tout moment désigner comme faisant l'objet ou devant faite l'objet dans un délai raisonnable de travaux d'exploitation ou de travaux d'exploration poussée). Voir Nations Unis, Le droit de la mer, obligations des Etats parties aux termes de la convention des nations unis sur le droit de la mer et des instructions complémentâmes, op.cit, p 40

من جانب الدولة الساحلية، و التي تجري فيها أو على وشك أن تجري فيها خلال فترة معقولة عمليات استغلال، أو عمليات استكشاف تفصيلية تتركز على تلك القطاعات.

ثانيا :حق الدولة الساحلية في حماية البيئة البحرية في جرفها القاري

إن منطقة الجرف القاري كغيرها من المناطق البحرية الخاضعة للولاية القانونية للدولة الساحلية، وبسبب طبيعة الحقوق المعترف بها للدولة الساحلية باستكشاف و استغلال موارده الطبيعية، سواء تلك المتعلقة بالحفر أو التنقيب عن هذه الثروات أو تلك المتعلقة بإنشاء الجزر الإصطناعية و المنشآت و التركيبات، فإنه قد ينجم و أن يترتب بمناسبةها حوادث تهدد البيئة البحرية للجرف القاري بصفة عامة، و الموارد غير الحية لقاع البحار و باطن أرضها بصفة خاصة، وهو ما جعل مسألة حماية البيئة البحرية في الجرف القاري محط اهتمام بالغ من جانب الدول و هيئة الأمم المتحدة، منذ المراحل الأولى التي سعت فيها إلى وضع نظام دولي تخضع له منطقة الجرف القاري.

وقد تمخض عن هذا الإهتمام بأن اعترفت اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول الجرف القاري¹، بحق الدولة الساحلية في حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها في مناسبتين، حيث نصت في الفقرة الأولى من المادة الخامسة منها على ما يلي (لا يجوز أن يترتب على اكتشاف الرصيف القاري و استغلال ثرواته الطبيعية تعويق الملاحة دون مبرر، أو تعويق الصيد و المحافظة على الثروات الطبيعية)، كما قضت الفقرة السابعة من نفس المادة بأن تتخذ الدولة

1-(Whereas recognized jurisdiction over these resources in required in the interest of their conservation and prudent utilization when and as development undertaken...and since self-protection compels the coastal nation keep close watch over activities off its shores which are of the nature necessary for utilization of these resources). Voir Oda Shigeru, Fifty years of the law of the sea, Kluwer law international, Netherlands , 2003, p 25

في مناطق الأمن التي تنشأها حول المنشآت و التركيبات في جرفها القاري ،جميع الإجراءات التي تكفل المحافظة على ثروات البحر الطبيعية و وقايتها من كل ما يضر بها.

وهو ذات الموقف الذي تبنته اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 حيث نصت في الفقرة الثالثة من المادة 60 منها¹،على وجوب أن تراعي الدولة الساحلية عند إقامة أو إزالة الجزر الإصطناعية أو المنشآت أو التركيبات حماية البيئة البحرية ،و ذلك بتقديم الإشعار الواجب عن إقامة هذه الجزر الإصطناعية أو المنشآت أو التركيبات ،و الإحتفاظ بوسائل دائمة للتنبيه إلى وجودها ،و كذا إزالة أية منشآت أو تركيبات تهجر أو يتوقف استعمالها ،لضمان سلامة الملاحة البحرية من جهة ،وسلامة البيئة البحرية في الجرف القاري من جهة ثانية.

كما منحت اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 للدولة الساحلية الحق في اعتماد مجموعة من التدابير ،بغرض منع تلوث البيئة البحرية و خفضه و السيطرة عليه ،وهو ما يمكن أن نستشفه من نص المادة 208 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 ،التي أعطت الحق للدولة الساحلية في أن تعتمد قوانين و أنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية و خفضه و السيطرة عليه ،و الناشئ عما يخضع لولايتها من أنشطة تخص قاع البحر أو ما يرتبط بتلك الأنشطة ،و عما يدخل في ولايتها من جزر إصطناعية و منشآت و تركيبات ،و ذلك عملا بالمادتين 60 و 80 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982². كما أعطتها حق اتخاذ تدابير أخرى لمنع هذا التلوث و خفضه و السيطرة عليه ،وقد اشترطت المادة أن لا تكون هذه

1- وقد بينا في وقت سابق أن المادة 80 قد أحالت مسألة تنظيم إقامة و تشغيل و استخدام الجزر الإصطناعية و المنشآت و التركيبات في الجرف القاري ،إلى المادة 60 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 و الخاصة بالمنطقة الاقتصادية الخالصة ،مع مراعاة ما يقتضيه الحال بين المنطقة الاقتصادية الخالصة و الجرف القاري.

2- الفقرة 1 من المادة 208 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

القوانين و التدابير أقل فاعلية من القواعد و المعايير الدولية ،ومن الموصى به الممارسات و الإجراءات الدولية.

كما حثت و شجعت الدول على التعاون و التنسيق فيما بينها من أجل الحد من تلوث البيئة البحرية في الجرف القاري ،حيث نصت الفقرة الرابعة من المادة 208 على ما يلي (تسعى الدول إلى الموائمة بين سياستها في هذا الصدد على الصعيد الإقليمي المناسب)،وهو ما أكدت عليه أيضا اتفاقية حماية البيئة البحرية و المنطقة الساحلية للبحر المتوسط بجنهها الدول المتعاقدة على أن (تتخذ كافة التدابير المناسبة لمنع التلوث و التخفيف منه و مكافحته و القضاء عليه إلى أقصى مدى ممكن في منطقة البحر المتوسط ،الناجم عن عمليات استكشاف و استغلال الرصيف القاري و قاع البحر و تربته التحتية)¹.

وفي هذا الإطار يمكن أن نشير إلى القانون الفرنسي رقم 68-1181 المؤرخ في 30 ديسمبر 1968 ،الذي حدد في المادة 31 منه الجهات المسؤولة عن كشف الإنتهاكات التي تشكل تهديدا للبيئة البحرية في الجرف القاري ،بواسطة ما يقومون به من تحريات و تحقيقات و جمع المعلومات لهذا الغرض².وهو ما يجعل من اختصاص و حق الدولة الساحلية في إصدار القوانين و الأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية و الحد و السيطرة عليه في الجرف القاري ،مسألة في غاية الأهمية ،كونها وسيلة فعالة لضمان تعزيز السيطرة اللازمة للدولة

1- المادة 7 من اتفاقية حماية البيئة البحرية و المنطقة الساحلية للبحر المتوسط

2- هؤلاء الأشخاص حسب المادة 31 من القانون الفرنسي رقم 68-1181 هم:

(Les officiers et agent de police judiciaire; les administrateurs des affaires maritimes; les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes; les officiers de port et officiers de port adjoints; les agents des douanes). Loi n° 68-1181 du 30 décembre 1968 relative a l'exploration du plateau continental et à l'exploitation de ses ressources naturelles, JORF N° 0000 du 31/12/1968, p 12404

الساحلية في هذا المجال على حرفها القاري من جهة ،وكذا تحديد الإجراءات اللازمة لتلك
الحماية و منع الإعتداء عليها من جهة أخرى.

المطلب الثاني: المركز القانوني للسفن الأجنبية و عموم الدول في الجرف القاري

إن حرص الدول و اندفاعها نحو مد ولايتها على الجرف القاري، و الإعتراف لنفسها بحقوق سيادية بهدف استكشاف و استغلال الموارد الطبيعية للجرف القاري، كما تقرر في الإعلانات المنفردة لمختلف الدول لعل أبرزها إعلان ترومان لسنة 1945، و الذي أكدته فيما بعد كل من اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول الجرف القاري، و اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، قد قابلته في نفس الوقت اهتمام بالغ من جانب الدول بمدى تأثير هذا المد على وضعية السفن الأجنبية و عموم الدول في الجرف القاري.

حيث سارعت الدول و بمقتضى ما أصدرته من إعلانات في المراحل الأولى لنشأة الجرف القاري، إلى الإعتراف للسفن الأجنبية و الدول بمجموعة من الحقوق في جرفها القاري، وهو الأمر الذي أكدته كل من اتفاقية جنيف لسنة 1958 و اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، التي ألزمت هي الأخرى الدولة الساحلية في ممارستها لحقوقها في الجرف القاري باحترام و مراعاة حقوق الدول في الملاحة و الطيران، و وضع الكابلات و الأنابيب المغمورة على الجرف القاري.

الفرع الأول: الأساس القانوني لحق الدولة الساحلية في ممارسة الرقابة على السفن و عموم الدول في جرفها القاري

إن طبيعة الجرف القاري باعتباره امتداد مغمور بالمياه لإقليم الدولة اليابس الخاضع لكامل سيادتها، شكل دولا حافظا قويا للدول لأن تتطلع إلى ممارسة سيادتها على جرفها القاري، بغية استكشافه و استغلال موارده الطبيعية.

وهو ما استقر عليه العمل في الممارسة الدولية، حيث حرصت الدول على تحيد مالها من اختصاصات سيادية في و على جرفها القاري، بغرض استكشاف و استغلال موارده، و بيان ما يقيد الدولة في ممارستها لاختصاصاتها المذكورة من قيود تستهدف حماية مصالح الدول الأخرى، و حقها في الاستفادة من الحريات التي يتضمنها مبدأ حرية البحر العالي، و مالها من سلطات و حقوق بغرض ممارسة الرقابة على السفن الأجنبية و عموم الدول في جرفها القاري، لضمان حماية مصالحها و حقوقها المقررة في هذه المنطقة البحرية.

إلا أنها اختلفت في الأساس القانوني الذي تسند إليه لضمان ممارستها لحقوقها المتعلقة باستكشاف و استغلال مواردها الطبيعية من جهة، و مراقبة مدى امتثال السفن الأجنبية و عموم الدول للقواعد و الأنظمة المقررة في جرفها القاري.

حيث نجد الولايات المتحدة الأمريكية قد اعتبرت بموجب تصريح ترومان الذي صدر في 28 نوفمبر 1945، الثروات الطبيعية الموجودة في قاع البحر و باطن ذلك القاع في منطقة الجرف القاري فقط، مملوكة و خاضعة لولايتها و رقابتها¹، مما يعني بمفهوم المخالفة أنه قد أخضع النشاطات التي تقع في المياه التي تعلو الجرف القاري للنظام القانوني الذي يحكم أعالي البحار، مما أعطى للولايات المتحدة الأمريكية حق ممارسة رقابة محدودة على السفن الأجنبية، غرضها حماية الثروات الطبيعية الموجودة في قاع البحر و باطن ذلك القاع في منطقة

1- حيث جاء في إعلان ترومان ما يلي:

(The government of the united states regards the natural resource of the subsoil and sea-bed the continental shelf beneath the high seas but contiguous to the coast of the united states as appertaining to the united states, subject to its jurisdiction and control...need for new sources of petroleum and other such resources were to found along the continental shelf). Voir Suarez V. Suzette, op.cit, p 25-26

الجرف القاري، بينما تتمتع السفن الأجنبية بقدر واسع من الحرية في التنقل و المرور خلال الجرف القاري للولايات المتحدة الأمريكية، دون أي عائق و في أي حال من الأحوال¹.

بينما نجد دولا أخرى قد وسعت من مجال سيادتها، ليس فقط على قاع و ما تحت قاع الجرف القاري، و إنما على المياه التي تعلو الجرف القاري كذلك، كما هو الشأن بالنسبة لإعلان المكسيك المؤرخ في 29 أكتوبر 1945²، الذي اعتبر الجرف القاري جزءا لا يتجزأ من الإقليم البحري المكسيكي، تمارس عليه سيادتها المطلقة بغرض استغلال و استكشاف الثروات الكامنة فيه، و ضمان هذا الحق بممارسة حقها في الرقابة على السفن الأجنبية و عموم الدول في جرفها القاري.

و يرجع هذا التضارب القائم بين الدول خلال تلك الفترة أساسا، كون منطقة الجرف القاري لم تكن قد ترسخت بعد في القانون الدولي للبحار، حيث كانت تعتبر جزءا مكملا لأعالي البحار من جهة، و كذا خوف الدول من جهة أخرى من أن الإعتراف للدول بصلاحيات أوسع، و سيادة مطلقة على هذا الجزء البحري، قد يعطل نوعا ما من حرية مرور السفن، بسبب القيود التي يمكن أن تفرضها الدولة الساحلية عليها خلال مرورها بجرفها القاري، بحجة حماية مصالحها و ثرواتها الكامنة في منطقة قاع و ما تحت امتداد قاع جرفها القاري.

1- حيث جاء في إعلان ترومان لسنة 1945 كما يلي:

(The character as high seas of the waters above the continental shelf and the right to their free and unimpeded navigation are in no way thus affected). Voir Lauterphacht Elihu, International law reports 1960, Gzotius publications, Great Britain, 1989, p 129

2-Voir Young Richard, op.cit, p 851-852

إلا أن هذا التضارب سرعان ما بدأ يتلاشى ، في ظل المحاولات المكثفة التي قامت بها هيئة الأمم المتحدة عن طريق لجنة القانون الدولي ، منذ طرحها لمشروعها الأول سنة 1951 و 1953 و 1956 ، الذي حاولت فيه توحيد و تقريب وجهات النظر بين المواقف الدولية السابقة ، و هو ما تحقق فعلا ، حيث لم تعترف في مشروع 1953 إلا بحقوق سيادية على قاع البحر و باطن ذلك القاع في منطقة الجرف القاري ، دون أن يؤثر ذلك على الوضع القانوني للمياه أو المجال الجوي الذي يعلو الجرف القاري ، إلا أنها أضافت كترضية للدول المنادية بتوسيع صلاحياتها و سلطاتها في هذه المنطقة البحرية ، إلى جانب حقوق الدولة السيادية و اختصاصها برقابة مواردها الطبيعية المعدنية ، الموارد الطبيعية المتعلقة بشكل دائم بقاع البحر¹ .

وهو الأساس الذي اعتمده اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول الجرف القاري ، حيث نصت في المادة الثانية منها على أنه (تباشر الدولة الساحلية حقوق السيادة على الرصيف القاري بغرض استكشافه و استغلال ثرواته الطبيعية .

تقتصر الحقوق المشار إليها في الفقرة الأولى من هذه المادة على الدولة الساحلية ، بمعنى أنه إذا لم تقم هذه الدولة باستكشاف الجرف الرصيف القاري و استغلال ثرواته الطبيعية ، فلا يجوز لأية دولة أخرى أن تمارس هذا النشاط أو تدعي هذه الحقوق على الرصيف القاري ، إلا إذا حصلت موافقة صريحة من الدولة الساحلية .

1- حيث نصت المادة 1 من مشروع 1956 على ما يلي :

(The term "continental shelf" is as referring to the sea-bed and subsoil of the submarine areas adjacent to the coast, but outside the area of the territorial sea, to a depth of 200 meters or, beyond that limit, to where the depth of the superjacent waters admits of the exploitation of the natural resources of the said areas). I.L.C Report 8th, Sess, 1956, General Assembly, 11th session, Official Records, supp, N°9 (A/2159)

تعتبر حقوق الدولة الساحلية على الرصيف القاري منفصلة عن الإحتلال الفعلي أو الصوري و عن أي إعلان ظاهر).

و هو ما قضت به المادة 77 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 على أنه (تمارس الدولة الساحلية على الجرف القاري حقوقا سيادية لأغراض استكشاف و استغلال موارده الطبيعية.

إن الحقوق المشار إليها في الفقرة الأولى خالصة ،بمعنى أنه لم تقم الدولة الساحلية باستكشاف و استغلال موارده الطبيعية ،فلا يجوز لأحد أن يقوم بهذه الأنشطة بدون موافقة صريحة من الدولة الساحلية.

لا تتوقف حقوق الدولة الساحلية على الجرف القاري على احتلال فعلي أو حكومي و لا على أي إعلان صريح).

و من خلال هذين النصين يتضح لنا جليا من جهة بأن الدولة الساحلية لا تتمتع بالسيادة على الجرف القاري ،و إنما تتمتع فقط بحقوق سيادية عليه ،ومعلوم أن السيادة شاملة و مانعة بحيث تشتمل على كل الحقوق و تمنع الغير من المشاركة في ممارستها ،بينما تقتصر الحقوق السيادية على ممارسة الدولة الساحلية لبعض الحقوق المحددة بالاسم ،إلا أن هذا التمييز بين السيادة و الحقوق السيادية خاصة في ميدان حقوق الدولة الساحلية على جرفها القاري ،قد رآه البعض غير مفيد من الناحية العملية كون الحقوق في نظرهم ما هي إلا واجهة وظيفية للسيادة¹. و هو الأمر الذي أكدته محكمة العدل الدولية في قرارها الذي أصدرته في قضية الجرف القاري لبحر (Egée) بين تركيا و اليونان الصادر في 19 ديسمبر 1978 ،حيث أشارت إلى أن "الحقوق المعترف بها للدولة الساحلية على جرفها

1- محمد الحاج حمود ،المرجع السابق ،ص 359

القاري من وجهة نظر قانونية، هي في آن واحد نشوء عن السيادة الإقليمية للدولة الساحلية و ملحق تاريخي لها"¹.

و لا يخفى أنه من المتصور حالياً أن تعلو الجرف القاري مياه المنطقة الاقتصادية الخالصة أو مياه البحر العالي أو مياه كل منهما في نطاق معين، فمن المتصور أن تعلو الجرف القاري بأكمله مياه البحر العالي، إذا لم تعلن الدولة الساحلية وجود منطقة اقتصادية خالصة لها، و من المتصور أن تعلو الجرف القاري بأكمله مياه المنطقة الاقتصادية الخالصة، إذا كان للدولة المعنية منطقة اقتصادية خالصة محددة ب 200 ميل بحري، اعتباراً من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، و إذا لم يتجاوز جرفها القاري هذه المسافة عينها، و من المتصور أن تعلو مياه المنطقة الاقتصادية الخالصة جزء من الجرف القاري، و أن تعلو مياه البحر العالي الجزء الآخر، إذا حددت الدول المعنية عرض منطقتها الاقتصادية الخالصة بأقل من 200 ميل بحري، أو إذا تجاوز جرفها القاري مسافة 200 ميل بحري، حيث يمكن أن يصل امتداد هذا الأخير إلى مسافة 350 ميل بحري، طبقاً للفقرة 6 من المادة 76 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

ومن جهة أخرى فإن المنطقة الاقتصادية الخالصة تمتد إلى 200 ميل بحري مقاسة من خط الأساس للبحر الإقليمي، كما أن الجرف القاري يمتد إلى ما وراء البحر الإقليمي حتى الطرف الخارجي للحافة القارية أو إلى مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس، مع ملاحظة جواز امتداد الجرف القاري

1- حيث جاء في قرار المحكمة ما يلي :

(Les droits sur le plateau continental sont du point de vue juridique à la fois une émanation de la souveraineté territoriale de l'Etat riverain et un accessoire automatique de celle-ci). Affaire du plateau continental de la mer Egée (Gréco-turque), Arrêt G.I.j DU 19 décembre 1978, p 34

إلى أبعد من ذلك على النحو الذي سبق و أن شرحناه¹. ومن ثم فإن المنطقة الإقتصادية الخالصة و الجرف القاري يمتد كل منهما إلى مسافة 200 ميل بحري أو أكثر بالنسبة للجرف القاري، و الملاحظ كذلك أن اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 قد أعطت للدولة الساحلية حقوقا فيما يتعلق بقاع البحر و باطن أرض المنطقة الإقتصادية الخالصة وفقا للجزء السادس²، الذي ينظم حقوق الدولة الساحلية في جرفها القاري، وهذا يعني أن الحقوق التي تمارسها الدولة الساحلية في قاع البحر و باطن أرض المنطقة الإقتصادية الخالصة و الجرف القاري تخضعان لنظام قانوني واحد، و هو ما دفع البعض إلى القول بأن "الجرف القاري للدولة هو قاع المنطقة الإقتصادية الخالصة، و أن المنطقة الإقتصادية الخالصة هي المياه التي تعلو الجرف القاري"³.

إلا أنه و برجعنا إلى نص المادة 56 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، نجد أنها تشير إلى أن حقوق الدولة الساحلية في منطقتها الإقتصادية الخالصة تشمل استكشاف و استغلال الموارد الطبيعية الحية منها و غير الحية للمياه التي تعلو قاع البحر و لقاع البحر و باطن أرضه، وهذا ما يعني أن الحقوق السيادية هذه المعترف بها للدولة الساحلية في منطقتها الإقتصادية الخالصة، كما تشمل المنطقة المائية فإنها تشمل كذلك المنطقة الترابية أسفل الماء، و بناء على ذلك استند الرأي الغالب من الفقهاء للتمييز بين المنطقة الإقتصادية الخالصة و الجرف القاري، و نادوا بضرورة الفصل بين المنطقتين، بحيث أن المنطقة الإقتصادية الخالصة و في حالة عدم وجود جرف قاري، فإنها تشمل الحيز المائي بالإضافة إلى القاع

1- أنظر الصفحة 230-232

2- حيث تنص المادة 56 فقرة 3 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 على أنه (تمارس الحقوق المبينة في هذه المادة فيما يتعلق بقاع البحر و باطن أرضه وفقا للجزء السادس)

3- محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 385

و ما تحت القاع، أما في حالة وجود جرف قاري فسوف تكون المنطقة الإقتصادية عبارة عن الحيز المائي فقط، و منطقة القاع و ما تحت القاع هي منطقة الجرف القاري¹.

الفرع الثاني: الوضعية القانونية للسفن الأجنبية في الجرف القاري

يعد موضوع النظام القانوني الذي يحكم مرور السفن الأجنبية في الجرف القاري ومدى ما تتمتع به من حقوق، من المسائل التي حظيت باهتمام بالغ من جانب الدول، حيث طرحت هذه الفكرة منذ أن طرحت فكرة الجرف القاري في المجال الدولي، إذ شدد إعلان ترومان لسنة 1945 على حق السفن الأجنبية في المرور و التنقل بحرية خلال الجرف القاري للولايات المتحدة الأمريكية، دون أي عائق و في أي حال من الأحوال²، كما تبني إعلان نيجارو المؤرخ في 1 ماي 1947 نفس الموقف، حيث نص على بقاء القواعد التي تحكم الملاحة في أعالي البحار حيز التطبيق في المياه التي تعلو الجرف القاري³.

وقد أخذت لجنة القانون الدولي بهذا المبدأ أيضا منذ طرحها لمشروعها الأول سنة 1951، الذي قضى في المادة الثالثة منه على أن الحقوق المعترف بها للدولة الساحلية على الجرف القاري، لا يمكن أن يؤثر على الوضع القانوني للمياه التي تعلوه باعتبارها مياه

1- أنظر عبد المنعم محمد داوود، المرجع السابق، ص 95

2- حيث جاء في إعلان ترومان لسنة 1945 كما يلي:

(The character as high seas of the waters above the continental shelf and the right to their free and unimpeded navigation are in no way thus affected). Voir Lauterphacht Elihu, op.cit, p 129

3- حيث جاء في إعلان نيجارو ما يلي:

(Les règles régissant la navigation dans les eaux recouvrant le susdit plateau continental resteront en vigueur). Voir Hounshell, Cheles D. Hounshell and kemp, L. Hugh, op.cit, p 353

أعالي البحار ، و لا المجال الجوي الذي يعلو هذه المياه ، كما قضت بذلك المادة الرابعة من مشروع لجنة القانون الدولي لسنة 1953¹.

ثم دخل هذا المبدأ اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول الجرف القاري التي نصت في المادة الثالثة منها على ما يلي (لا تخل حقوق الدولة الساحلية على الرصيف القاري ، بنظام المياه التي فوقه باعتباره مياه أعالي البحار ، أو بالنظام المقرر لطبقة الفضاء الجوي الذي يعلو هذه المياه). ثم استقر هذا المبدأ أخيرا في اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 ، حيث نصت في المادة 78 منها على أنه (لا تمس حقوق الدول الساحلية على الجرف القاري النظام القانوني للمياه العلوية أو للحيز الجوي فوق تلك المياه).

لا يجب أن تتعدى ممارسة الدولة الساحلية لحقوقها على الجرف القاري على الملاحة و غيرها من حقوق و حريات الدول الأخرى المنصوص عليها في هذه الإتفاقية ، أو أن تسفر عن أي تدخل لا مبرر له في تلك الملاحة و الحقوق و الواجبات).

و من خلال مجمل هذه النصوص يتضح لنا جليا ، بأن جميع السفن الأجنبية تتمتع بحرية الملاحة في العمود المائي للجرف القاري ، بنفس القدر الذي تتمتع به في البحر العالي ، هذا الأخير الذي تحكمه قاعدة أساسية مفادها حرية الملاحة و التي أكدت عليها المادة 90 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 ، بنصها على حق كل دولة ساحلية كانت أو غير

1- حيث نصت المادة 3 و المادة 4 على التوالي من المشروع على ما يلي :

(The rights of the coastal state over the continental shelf do not affect the legal status of the airspace above the superjacent waters).

(The right of the coastal state over the continental shelf do not affect the legal status of the airspace above the superjacent waters). I.L.C Report 5th, Sess, 1953, General Assembly, 8th session, Official Records, supp, N°9 (A/2456)

ساحلية أن تسير في البحر العالي ما تشاء من السفن الرافعة لعلمها ،حربية كانت هذه السفن أو عامة غير حربية أو من قبيل السفن التجارية.

و حرصا منها على كفاءة ممارسة السفن الأجنبية لهذا الحق و عدم عرقلته،فقد قامت كل من اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول الجرف القاري و اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 ،بوضع مجموعة من القواعد الكفيلة التي تضمن ممارسة هذا الحق و سلامته ،ف نجد المادة 60 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982¹ قد نصت على ضرورة أن تراعي الدولة الساحلية عند إقامتها للجزر الإصطناعية أو المنشآت أو التركيبات أو مناطق السلامة في جرفها القاري ،حرية المرور المعترف بها للسفن الأجنبية خاصة في الممرات البحرية المعترف بأنها جوهريّة للملاحة الدولية ،و ذلك بقولها (لا يجوز إقامة الجزر الإصطناعية و المنشآت و التركيبات و مناطق السلامة حولها ،إذا ترتبت على ذلك إعاقة لاستخدام الممرات البحرية المعترف بأنها جوهريّة للملاحة الدولية)، كما ألزمت الدولة الساحلية في مناسبة أخرى بإزالة أية منشآت تهمجر أو يتوقف استعمالها لضمان سلامة الملاحة².

إلا أنه و مراعاة لمصالح الدولة الساحلية ،وبغية تحقيق توازن بين حقوق الدولة الساحلية في جرفها القاري من جهة ،و بين حق السفن الأجنبية في الملاحة خلال الجرف القاري ،فقد ألزمت اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 هذه الأخيرة بمراعاة حقوق الدولة الساحلية المعترف لها بها في جرفها القاري ،و ما تضعه الدولة أيضا من قوانين و أنظمة تنظم بمقتضاها

1- و التي أحالتنا إليها المادة 80 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 بقولها (تنطبق المادة 60 ،مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال على الجزر الإصطناعية والمنشآت و التركيبات المقامة على الجرف القاري)

2- الفقرة 3 من المادة 60 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

عملية استغلال و استكشاف الموارد الطبيعية في جرفها القاري، وكذا عملية البحث العلمي البحري و حماية البيئة البحرية.

فبالعودة إلى اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 نجدها قد ألزمت السفن الأجنبية التي تمارس حرية الملاحة في الجرف القاري للدولة الساحلية، باحترام مناطق السلامة التي تنشأها الدولة الساحلية في جرفها القاري وفقا للمادة 80، و أن تطبق المعايير الدولية المقبولة عموما فيما يتعلق بالملاحة في جوار الجزر الإصطناعية و المنشآت و التركيبات و مناطق السلامة¹، و أن تمتنع أيضا عن استكشاف أو استغلال الموارد الطبيعية كالصيد مثلا خلال مرورها بالجرف القاري، إلا بترخيص من جانب الدولة الساحلية باعتبار هذه الحقوق المشار إليها "خالصة"، بمعنى أنه إذا لم تقم الدولة الساحلية باستكشاف الجرف القاري أو استغلال موارده الطبيعية، فلا يجوز لأحد أن يقوم بهذه الأنشطة بدون موافقة صريحة من الدولة الساحلية².

كما يمتنع عليها أيضا القيام بإجراء البحوث العلمية البحرية خلال مرورها بالجرف القاري، بدون موافقة الدولة الساحلية وفقا للفقرة الثانية من المادة 246 التي تنص على أنه (يجري البحث العلمي البحري في... الجرف القاري بموافقة الدولة الساحلية)، وهو ذات الموقف

1- الفقرة 6 من المادة 60 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 و التي تقابلها الفقرة 3 من اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول الجرف القاري

2- الفقرة 2 من المادة 77 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982؛ وقد قال في هذا الخصوص Oxman H. Bernard تعليقا على المادة 77 ما يلي:

(Les droits souverains exclusifs de l'Etat côtier en matière d'exploration et d'exploitation ou des ressources naturelles du plateau continental ne se reportent pas particulièrement aux activités des navires...). Voir Oxman H. Bernard, Le régime des navires de guerre dans le cadre de la convention des nations unis sur le droit de la mer, Annuaire français de droit international, 1982, p 839

الذي تبنته اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول الجرف القاري، حيث نصت في الفقرة الثامنة من المادة الخامسة على ما يلي (يجب الحصول على موافقة الدولة الساحلية قبل إجراء أي بحث من الأبحاث الخاصة بالجرف القاري)، كما ينبغي عليها أن تلتزم باحترام القوانين و الأنظمة التي تضعها الدولة الساحلية فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية في جرفها القاري، وفقا للمادة 208 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982.

و حرصا منها على كفالة و ضمان احترام السفن الأجنبية لهذه القواعد بصفة خاصة، و حقوق الدولة الساحلية بصفة عامة خلال مرورها بالجرف القاري، سهرت الدول خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار على وضع نظام قانوني يسمح للدولة الساحلية بمتابعة و مطاردة السفن الأجنبية المخالفة لقوانين و أنظمة الدولة الساحلية في جرفها القاري¹، حيث تقدمت كل من الأرجنتين و أستراليا و الشيلي و كولومبيا و الولايات المتحدة الأمريكية و المكسيك و نيوزلاندا، بمشروع مواد في 16 أوت 1974، نص على أن حق المطاردة الحثيثة يطبق مع ما يقتضيه اختلاف الحال، على الخروقات المرتكبة في الجرف القاري، بما فيها مناطق السلامة التي تحيط بالمنشآت الموجودة في الجرف القاري، ضد قوانين و أنظمة الدولة الساحلية المطبقة بموجب الإتفاقية الجديدة في الجرف القاري، بما فيها مناطق السلامة المذكورة².

1- Troisième conférence Nation Unies sur le droit de la mer ,Doc.off.vol III ,Document de la conférence, p 213

2- وقد جاء في هذا المشروع ما يلي:

(The right of hot pursuit shall apply, mutatis mutandis, to violations in the...continental shelf, including safety zones around continental shelf in satiations, of the laws and regulations of the coastal state applicable in accordance with this convention to the...continental shelf, including such safety zones). Draf article for inclusion in the chapter on the high seas ,16 August 1974 ,Document A/CONF.62/C.2/L.66

و من خلال ما سبق نلاحظ بأن هذا الإقتراح حاول بقدر الإمكان أن يأخذ بعين الإعتبار التطور الحاصل في قواعد القانون الدولي للبحار، و المتمثل في منطقة الجرف القاري كمجال بحري تمارس فيه الدولة الساحلية حقوقا سيادية، و حتى يكون لهذه الحقوق فعالية، اقترحت الدول أعلاه بأن يكون للدولة الساحلية حق ممارسة المطاردة الحثيثة انطلاقا من هذه المنطقة، إذا انتهكت سفينة أجنبية قوانين و أنظمة الدولة الساحلية المطبقة فيها بموجب القواعد القانونية الجديدة.

و هو ما أخذت به اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، حيث نصت في الفقرة الثانية من المادة 111 منها على ما يلي: (ينطبق حق المطاردة الحثيثة مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال على ما يقع...على الجرف القاري بما في ذلك مناطق السلامة المحيطة بالمنشآت المقامة في الجرف القاري، من انتهاكات لقوانين الدولة الساحلية و أنظمتها المنطبقة وفقا لهذه الإتفاقية على...الجرف القاري، بما في ذلك مناطق السلامة المذكورة).

و بموجب الفقرة أعلاه يحق للدولة الساحلية أن تمارس حق المطاردة الحثيثة، في حالة وقوع انتهاكات لقوانين الدولة الساحلية و أنظمتها المطبقة وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 على الجرف القاري، و هي بذلك تحيلنا إلى الحقوق المعترف بها للدولة الساحلية على جرفها القاري طبقا للإتفاقية أعلاه، و المتعلقة أساسا بالحقوق السيادية لغرض استكشاف و استغلال الموارد الطبيعية، و تنظيم البحث العلمي البحري، و حماية البيئة البحري و الحفاظ عليها، و بناءا عليه يمكن للدولة الساحلية أن تمارس حق المطارد الحثيثة حين يتم خرق قوانينها و أنظمتها المتعلقة بعملية استكشاف و استغلال الموارد الطبيعية

في جرفها القاري، أو حين تقوم السفينة الأجنبية بسلوك يلحق ضرراً بالبيئة البحرية في هذه المنطقة.

إلا أنه و بالعودة إلى الفقرة الأولى من المادة 78 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 التي تنص على أنه (لا تمس حقوق الدولة الساحلية على الجرف القاري النظام القانوني للمياه العلوية أو للحيز الجوي فوق تلك المياه)، فقد يبدو للوهلة الأولى وكأنها تعرقل هذه المطاردة، طالما أن حقوق الدولة الساحلية على الجرف القاري يجب أن لا تمس النظام القانوني للمياه العلوية أو للحيز الجوي فوق هذه المياه، إلا أن هذا لا يعني أنه لا يمكن ممارسة هذا الحق في الجرف القاري، فبالنظر إلى أن المطاردة الحثيثة يمكن أن تستمر في البحر العالي، فإن هذا لا يمنع من ممارسة تلك المطاردة من المياه التي تعلو الجرف القاري، و مادام أن اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 تنشئ واجبات على السفن الأجنبية باحترام مناطق السلامة و الخضوع لأنظمة و قوانين هذه المنطقة، فسيكون من البديهي أن تخول الدولة الساحلية حق تنفيذ التدابير اللازمة لاحترام هذه القوانين و الأنظمة، بما فيها حق المطاردة الحثيثة للسفن الأجنبية في حالة خرقها لمقتضيات تلك القوانين و الأنظمة¹.

و عليه يتحقق لدى الدولة الساحلية حقها في ممارسة المطاردة الحثيثة طبقاً للفقرة الثانية من المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، في حالة انتهاك السفن الأجنبية المارة في جرفها القاري، لقوانين الدولة الساحلية و أنظمتها المنطبقة وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 على الجرف القاري، ومناطق السلامة المحيطة بالمنشآت المقامة في الجرف القاري.

1- وهو ما أكدته كل من إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 457؛ و إبراهيم محمد الدمغة، المرجع السابق، ص 206

و لا تعتبر المطاردة الحثيثة قد بدأت ما لم تكن السفينة القائمة بالمطاردة قد اقتنعت بالوسائل العلمية المتاحة لها ، بأن السفينة هدف المطاردة أو أحد زوارقها أو قواربها الأخرى التي تعمل كفريق واحد ، و تستخدم السفينة المطاردة كسفينة أم موجود فوق الجرف القاري . ولا يجوز بدأ المطاردة إلا بعد إعطاء إشارة ضوئية أو صوتية بالتوقف من مسافة تستطيع معها السفينة الأجنبية أن ترى الإشارة أو تسمعها ، و لا يجوز أن تمارس حق المطاردة الحثيثة إلا سفن حربية أو طائرات عسكرية أو غيرها من السفن أو الطائرات ، التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية و مأذون لها بذلك .

و عند القيام بالمطاردة الحثيثة بواسطة طائرة فيجب على الطائرة التي تصدر الأمر بالتوقف أن تطارد السفينة بنفسها فعلياً ، حتى تصل سفينة أو طائرة أخرى تابعة للدولة الساحلية تكون قد دعتها الطائرة لتتابع المطاردة ، ما لم تكن الطائرة ذاتها قادرة على احتجاز السفينة ، و لا يكفي لتبرير احتجاز السفينة في هذه الحالة أن تكون الطائرة قد شاهدت السفينة مجرد مشاهدة و هي ترتكب الإتهام ، أو هي محل شبهة في انتهاكها ، إن لم تكن السفينة قد أمرت بالوقوف أو طوردت من قبل الطائرة نفسها ، أو طائرة أخرى ، أو سفن تتابع المطاردة دون انقطاع .

و ينتهي حق المطاردة الحثيثة المقرر للدولة الساحلية في مواجهة السفن الأجنبية التي تنتهك قوانينها و أنظمتها المنطبقة على جرفها القاري ، بمجرد دخول السفينة الأجنبية المخالفة التي تجري مطاردتها البحر الإقليمي للدولة التي تنتمي إليها ، أو البحر الإقليمي لدولة أخرى ، ما لم يكن هناك اتفاق مسبق ينص على غير ذلك¹ . و الحكمة من المنع واضحة ، فلا يجوز

1- الفقرة 3 و 4 و 5 و 6 و 8 من المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

أن يصبح حق المطاردة الحثيثة سببا لحدوث نزاعات إقليمية بين الدول ، و لهذا فإن المطاردة يجب أن تتوقف عند دخول السفينة المخالفة للمياه الإقليمية لدولة أخرى.

إلا أنه و في المجال العملي ، فيظهر لنا جليا للعيان حرص الدول على تحقيق فكرة الحماية الإقليمية للبحار ، حيث أظهرت الدول حرصها على ضرورة أن تنقل حق المطاردة الحثيثة بمفهومه الواسع لبعضها البعض ، من خلال إبرام إتفاقيات ثنائية أو جماعية ، و من الأمثلة على هذا النوع من التعاون على مستوى القارة الإفريقية ، نجد اتفاقية التعاون الإقليمي في ممارسة المطاردة البحرية المبرمة في 1 سبتمبر 1993 بكونكاري (غينيا)، وهي تجمع بين كل من جمهورية الرأس الأخضر ؛ غامبيا ؛ غينيا ؛ غينيا بيساو ؛ موريتانيا ؛ و السنغال ؛ و التي تسمح لسفن الدول الموقعة بمتابعة عملية المطاردة من قبل السفن المختلفة للدول الأعضاء وفقا للمادة الثالثة من الإتفاقية أعلاه¹.

وكذا الإتفاق بين فرنسا و أستراليا الموقع سنة 2007 ، و الذي يعطي كلا من الدولتين الحق في دخول المياه الإقليمية للدولة الأخرى ، أثناء مطاردة سفينة انتهكت القوانين المتعلقة بالصيد في إقليمها البحري، وفقا للمادة الثالثة و الرابعة من الإتفاقية².

1- وقد نصت المادة 3 من الإتفاقية بقولها :

(Tout navire en activité de pêche dans les eaux sous juridiction d'un des Etat parties à la présente convention peut être pour suivi et arraisonné par un navire ou aéronef de cet Etat, au-delà de sa frontière maritime). Voir Granier Laurent, Aspects contemporains du droit de l'environnement en Afrique de l'ouest et central, U.I.C.N, 2008, p 142

2- و في هذا الشأن يقول Mary ANN Palma على أنه :

(The 2007 Australia-France agreement of the 2003 treaty by making provisions for bilateral cooperative en forcement activities and hot pursuit). Voir ANN Palma Mary, Maritime Isamenyi and William Edeson, Promoting sustainable fisheries :the international legal and policy framework to combat illegal, unreported and unregulated fishing, Martinus nijhoff publishers , The Netherlands ,2010 , p 154

و على العموم فإنه لا يوجد ما يمنع من أن المطاردة الحثيثة تبدأ من جديد بعد خروج السفينة المخالفة من المياه الإقليمية للدولة الثالثة، وهو ما أكد عليه الفقيه Poulantzas إذ رأى هذا الأخير أنه من المناسب أن تبدأ المطاردة من جديد في ظروف تكون فيها السفينة المخالفة لديها النية في الهروب من القانون¹.

و أخيراً فإنه و في حالة ما إذا أوقفت الدولة الساحلية أو احتجزت سفينة أجنبية في جرفها القاري، في ظروف لا تبرر ممارسة المطاردة الحثيثة، فيلتزم عليها أن تقوم بدفع تعويض عن أية خسارة أو ضرر يكون قد لحق بالسفينة الأجنبية نتيجة لذلك، وفقاً للفقرة الثامنة من المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982.

الفرع الثالث: الوضعية القانونية لعموم الدول في الجرف القاري

إن الإعراف للدول خاصة منها الحبيسة و المتضررة جغرافياً بوضع قانوني خاص في الجرف القاري للدولة الساحلية، قد بدأت تظهر معالمه منذ أول مشروع تقدمت به لجنة القانون الدولي سنة 1951، حيث اعترف هذا الأخير لعموم الدول بحقها في ممارسة مجموعة من الحقوق لخصتها المواد 3 و 4 و 5 من المشروع، والتي أكدت على حقوق الدول الأخرى في وضع الكابلات و الأنابيب المغمورة على الجرف القاري²، وكذا حرية الملاحة و الطيران

1- وقد قال الفقيه Poulantzas في هذا الشأن ما يلي :

(It is appropriate to recommence hot pursuit in situations whereby the offending vessel has had a short stay or passage through the territorial waters with the intent to evade the law). Poulantzas M. Nicholas, The right of hot pursuit in international law, Martinus Nijhoff publishers, 2002, The Netherlands , p 231

2- حيث نصت المادة 5 منه على ما يلي :

(Subject to its right to take reasonable measures for the exploration of the continental shelf and the exploitation of its natural resources, the coastal state may not prevent the establishment on maintenance of submarine cables). I.L.C Report , 3rd, sess, 1951, General Assembly , 6th, session official records, supp, N° 9 (A/1859)

في العمود المائي للحرف القاري و في الحيز الجوي الذي يعلوه¹. وهو ما رسخته اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول الجرف القاري، حيث نصت في المادة الثالثة منها على أنه (لا تخل حقوق الدولة الساحلية على الجرف القاري، بنظام المياه التي فوقه باعتبارها مياه أعالي البحار أو بالنظام المقرر لطبقة الفضاء الجوي الذي يعلو هذه المياه)، كما قضت المادة الرابعة منها على أنه (لا يجوز للدولة الساحلية أن تعوق تركيب أو صيانة الكابلات و خطوط الأنابيب الممتدة تحت الماء إلى الرصيف القاري، و ذلك مع عدم الإخلال بحقها في اتخاذ الإجراءات المعقولة لاكتشاف الجرف القاري و استغلال ثرواته الطبيعية).

أما اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، فالملاحظ أنها و إن كانت قد أخذت بما سبق و أن تم تقريره في اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول الجرف القاري، إلا أنها حاولت التوسع أكثر في مجال الوضع القانوني لعموم الدول في الجرف القاري، فإلى جانب ما أقرته من حقوق لهذه الدول في الجرف القاري من جهة، فإنها و من جهة أخرى قيدت هذه الحقوق بجملة من القيود التي اقتضتها مصلحة المجتمع الدولي في حماية حقوق الدولة الساحلية على جرفها القاري، وذلك لخلق نوع من التوازن بين مصلحة الدولة الساحلية و مصلحة الدول الأخرى.

فإضافة إلى الحقوق و الحريات التي سبق و أن كرستها اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول الجرف القاري، و المتمثلة أساسا في حق عموم الدول في حرية الملاحة في الجرف القاري

1- و قد نصت المادة 3 منه على ما يلي :

(The rights of the coastal state over the continental shelf do not effect the legal status of the superjacent waters as high seas)

و نصت المادة 4 منه على ما يلي :

(The right of the coastal state over the continental shelf do not effect the legal status of the airspace above the superjacent waters).

I.L.C Report 5th, Sess, 1953, General Assembly, 8th session, Official Records, supp, N°9 (A/2456)

و التحليق فوق مياهه ،و التي نصت عليها المادة 78 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 بقولها (لا تمس حقوق الدولة الساحلية على الجرف القاري النظام القانوني للمياه العلوية أو للحيز الجوي فوق تلك المياه).

لا يجب أن تتعدى ممارسة الدولة الساحلية لحقوقها على الجرف القاري على الملاحة و غيرها من حقوق و حريات الدول الأخرى المنصوص عليها في هذه الاتفاقية ،أو أن تسفر عن أي تدخل لا مبرر له في تلك الملاحة و الحقوق و الحريات).

و هي كلها قد قيدها اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 بمجموعة من الضوابط ،تتلخص في ضرورة احترام عموم الدول عند ممارستها سواء لحرية الملاحة أو التحليق فوق الجرف القاري ،لقوانين و أنظمة الدولة الساحلية المنطبقة وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 على الجرف القاري ،و مناطق السلامة المحيطة بالمنشآت المقامة في الجرف القاري طبقا للفقرة الثانية من المادة 111 من الإتفاقية¹ ،خاصة فيما يتعلق منها بمسألة حماية البيئة البحرية في الجرف القاري للدولة الساحلية ،وذلك إذا أخذنا بعين الإعتبار أن كل من السفن و الطائرات تعد مصدرا من مصادر تلوث البيئة البحرية بصفة عامة ،طبقا للمادة 211 و 212 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 ،و التي أعطت كل منها للدولة الساحلية الحق في اعتماد و وضع قوانين و أنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن أو من الجو أو من خلاله ،وخفض هذا التلوث و السيطرة عليه ،بشرط أن لا تكون هذه الأخيرة أقل فعالية

1- وقد سبق و أن تطرقنا إلى القيود الواردة على حرية السفن الأجنبية في الملاحة خلال الجرف القاري للدولة الساحلية بشيء من التفصيل في الفرع 2 من المطلب 2 ،ص 264-271

من القواعد و المعايير الدولية المقبولة عموماً ، و الموضوعة عن طريق المنظمة الدولية المختصة
أو مؤتمر دبلوماسي عام.

و علاوة على ما سبق فقد جعلت اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 مد الكابلات
و الأنابيب المغمورة حقاً لجميع الدول ، دون تصور اعتراض من الدولة الساحلية لممارسته¹ وفقاً
للفقرة الأولى من المادة 79 من الإتفاقية التي تنص على أنه (يحق لجميع الدول وضع
الكابلات و خطوط الأنابيب المغمورة على الجرف القاري ، وفقاً لأحكام هذه المادة). و حماية
منها لهذا الحق فقد قضت الفقرة الثانية من المادة 79 على أنه (مع مراعاة حق الدولة
الساحلية في اتخاذ تدابير معقولة لاستكشاف الجرف القاري ، و استغلال موارده الطبيعية
و منع التلوث من خطوط الأنابيب و خفضه و السيطرة عليه ، لا يجوز لهذه الدولة أن تعرقل
وضع أو صيانة هذه الكابلات أو خطوط الأنابيب).

إلا أنه و بعد أن أكدت اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 على حق جميع الدول في مد
الكابلات و الأنابيب المغمورة ، عدت القيود المختلفة التي تخضع لها ممارسة هذا الحق ، إذ
أخضعت تعيين مسار تلك الكابلات و الأنابيب إلى الموافقة المسبقة للدولة الساحلية ، و هو
ما نصت عليه الفقرة الثالثة من المادة 79 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 بقولها
(يخضع تعيين المسار لوضع خطوط الأنابيب هذه على الجرف القاري لموافقة الدولة
الساحلية).

1- و في هذا الشأن يقول جمال عبد الناصر مانع (إن حقي مد الأنابيب و الكوابل المغمورة... من حيث المبدأ تمارسان تلقائياً دون تصور
اعتراض من الدولة الساحلية). للمزيد أنظر جمال عبد الناصر مانع ، المرجع السابق ، ص 405

و بالإضافة إلى حق الدولة الساحلية بالموافقة على تعيين مسار الأنابيب المغمورة، يحق لها أيضا اتخاذ تدابير معقولة لاستكشاف الجرف القاري و استغلال موارده، كما يحق للدولة الساحلية اتخاذ تدابير معقولة لمنع التلوث من خطوط الأنابيب و خفضه و السيطرة عليه¹، و ما من شك أن هذه التدابير المعقولة قد تقيّد من حق الدول في مد الكابلات و الأنابيب المغمورة.

و علاوة على هذه القيود فقد ألزمت الفقرة الرابعة من المادة 79 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، أن تولى الدول عند وضع الكابلات و خطوط الأنابيب المغمورة، المراعاة الواجبة للكابلات أو خطوط الأنابيب الموضوعة من قبل، و عدم الإضرار بإمكانيات تصليح الكابلات أو خطوط الأنابيب الموجودة فعلا، وهو ما يقيّد نوعا ما أيضا من حق الدول في مد الكابلات و الأنابيب المغمورة في الجرف القاري للدولة الساحلية.

و من ضمن المكتسبات الجديدة لعموم الدول لاسيما الدول الحبيسة منها و المتضررة جغرافيا، هو ما جاءت به المادة 82 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، وذلك بعد الجهد الكبير الذي بذلته الدول المتضررة جغرافيا خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار، أين حاولت هذه الأخيرة التقليل من عدم المساواة الذي يسببه مد الجرف القاري وراء 200 ميل بحري، عن طريق المشاركة في استثمار موارد الحافة القارية. إلا أن الدول الساحلية ذات

1- الفقرة 4 من المادة 79 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

الجروف القارية الواسعة رفضت مثل تلك المحاولات، معتبرة ثروات الجرف القاري حقا خالصا لها¹.

وفي خضم هذا التضارب في المواقف، ظهر من الضروري البحث عن حل توافيقي يضمن حقوق الجميع، و نتيجة للمفاوضات المكثفة بدأت معالم الحل التوافيقي تتبلور تدريجيا، إلى أن استقرت في المادة 82 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، وقد تركزت الحلول المقدمة حول هذه المادة في مجموعة من النقاط الأساسية، وأولها هو مقاسمة العوائد بدلا من المشاركة في الإستثمار، إذ ألزمت الفقرة الأولى من المادة 82 من الإتفاقية أن تقدم الدول الساحلية مدفوعات مالية أو مساهمات عينية لقاء استغلال الموارد غير الحية للجرف القاري وراء 200 ميل بحري، و قد تكفلت الفقرة الثانية من نفس المادة بالنص على صيغة لتحديد مبالغ المدفوعات أو المساهمات، أي أن تلتزم بموجبها الدولة الساحلية و لقاء استغلالها للموارد غير الحية للجرف القاري وراء 200 ميل بحري، بتقديم المدفوعات أو المساهمات سنويا، بعد السنوات الخمس الأولى من الإنتاج في ذلك الموقع، و يكون معدل المبلغ أو المساهمة في السنة السادسة 1% من قيمة أو حجم الإنتاج في موقع التعدين، و يرتفع هذا المعدل بنسبة 1% عن كل سنة لاحقة حتى السنة 12، ويظل عند نسبة 7% بعد ذلك، و لا يشمل الإنتاج الموارد المستخدمة فيما يتصل بالإستغلال.

1-(It is widely accepted that article 82 of the 1982 unclose represents a compromise between the divergent interests and thus legal positions of two groups of states at the third united nations conference on the law of the sea "unclose III", the so-called broad margin states insisted on claiming sovereign rights and jurisdiction over their continental shelves beyond 200 m, whereas and apposing group of state comprised mainly but not exclusively, of land-locked and geographically disadvantaged states , argued for a final limit for coastal state continental shelves to be set at 200 m). Voir Hester Meyer Holger, Nele Matz-lunck Arya seibert-fobr, Silja voneky, Law of the sea in dialogue, Springer Heidelberg Dordrecht , 2011 , p 131

و من جانبها فقد استتنت الفقرة الثالثة من المادة 82 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 الدول النامية التي هي مستوردة صافية لمورد معدني ينتج من جرفها القاري ،من تقديم هذه المدفوعات أو المساهمات لقاء ذلك المورد المعدني ،وهو حل توفيق لم يعني جميع الدول النامية ،كما أنه لم يساوي بين جميع الدول المستثمرة.

كما استمرت المادة 82 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 في سرد بعض الحقوق و الإمتيازات لهذه الدول ،حيث قضت في الفقرة الرابعة منها بأن تقدم المدفوعات أو المساهمات عن طريق السلطة التي تتولى توزيعها على الدول الأطراف في هذه الإتفاقية على أساس معايير التقاسم المنصف ،آخذة في عين الإعتبار مصالح الدول النامية و احتياجاتها و لاسيما الدول الأقل نموا و غير الساحلية بينها.

و قد نظمت الأمم المتحدة لسنة 1982 الأحكام العامة المتعلقة بهذه السلطة من حيث كيفية إنشائها و طبيعة السلطة و مبادئها الأساسية ،في المواد من 156 و 191 من الجزء 11 من الإتفاقية. و السلطة الدولية لقاع البحر حسب المادة 157 من الإتفاقية ،هي تلك المنظمة التي تقوم الدول الأطراف عن طريقها وفقا لهذا الجزء بتنظيم الأنشطة في المنطقة و رقابتها بصورة خاصة بغية إدارة موارد المنطقة ،و تكون من صلاحيات و وظائف السلطة أيضا تلك التي تمنحها إياها صراحة هذه الإتفاقية¹ ،مثل المسؤولية التي أوكلتها إياها الفقرة الرابعة من المادة 82 المشار إليها أعلاه ،و المتمثل أساسا في توزيع المدفوعات أو المساهمات

1- الفقرة 1 و 2 من المادة 157 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

و للمزيد من المعلومات و التوضيح حول صلاحيات السلطة الدولية لقاع البحر بصفة عامة ،أنظر :

Djamchid Momtaz ,La commission préparatoire de l'autorité internationale des fonds marins et du tribunal du droit de la mer ,Annuaire français de droit international , 1984, p 864-886

المستمدة من استغلال الدولة الساحلية للموارد غير الحية للجرف القاري وراء 200 ميل بحري، على الدول الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 على أساس معايير التقاسم المنصف، آخذة بعين الإعتبار مصالح الدول النامية و احتياجاتها، و لا سيما الدول الأقل نمواً و غير الساحلية بينها.

على أن السلطة الدولية لقاع البحر تتكون من ثلاثة هيئات رئيسية و هي الجمعية و المجلس و الأمانة¹، كما يجوز طبقاً للفقرة الثانية من المادة 158 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 أن ينشأ من الهيئات الفرعية ما قد يعتبر ضرورياً.

و طبقاً للفقرة 1 بند "و" (1) من المادة 160، فإن الجمعية هي التي تتكفل بدراسة و إقرار القواعد و الأنظمة و الإجراءات المتعلقة بالتقاسم المنصف للفوائد الإقتصادية المستمدة من الأنشطة في المنطقة، و بالمدفوعات و المساهمات المقدمة من قبل الدولة الساحلية مقابل استغلالها للموارد غير الحية في الجرف القاري وراء 200 ميل بحري، بناء على توصية المجلس واطعة في الإعتبار الخاص مصالح و احتياجات الدول النامية و الشعوب التي لم تنل الإستقلال بالكامل، أو و ضعا آخر من أوضاع الحكم الذاتي، و إذا لم توافق الجمعية على توصيات المجلس²، أعادتها إليه للنظر فيها من جديد في ضوء الآراء التي أعربت عنها الجمعية.

1- الفقرة 1 من المادة 158 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

2- و للإشارة و بناء على الفقرة 8 من المادة 159 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، تتخذ المقررات في المسائل الموضوعية بأغلبية ثلثي الأعضاء الحاضرين و المصوتين، بشرط أن تضم هذه الأغلبية، أغلبية الأعضاء المشتركين في الدورة، و عندما ينشأ خلاف حول ما إذا كانت مسألة ما موضوعية أم لا، تعامل تلك المسألة كمسألة موضوعية إلا إذا قررت الجمعية غير ذلك بالأغلبية المطلوبة للمقررات في المسائل الموضوعية

و إذا رجعنا إلى المادة 162 فنجدها هي الأخرى قد نصت على حق المجلس في تقديم توصيات إلى الجمعية ،بقواعد و أنظمة و إجراءات بشأن الإقتسام العادل للفوائد المالية ،و غيرها من الفوائد الإقتصادية المستمدة من الأنشطة في المنطقة و المدفوعات و المساهمات المقدمة عملا بالمادة 82 ،واضعا في الإعتبار الخاص مصالح و احتياجات الدول النامية و الشعوب التي لم تنل الإستقلال التام ،أو وضعا آخر من أوضاع الحكم الذاتي¹.

1- فقرة 1 بند س (1) من المادة 162 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982

و بهذا نكون قد انتهينا من دراسة الفصل الثاني ،الذي خصصناه لدراسة مظاهر سيادة الدولة في كل من المنطقة الاقتصادية الخالصة ،و الجرف القاري .

و قد توصلنا فيما يتعلق بالمنطقة الاقتصادية الخالصة إلى أن للدولة الساحلية فيها حقوقا سيادية ،قنتتها المادة 56 و 73 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 ،غايتها استكشاف و حفظ و إدارة و استغلال الموارد الطبيعية الحية و غير الحية ،و غيرها من الموارد الاقتصادية لهذه المنطقة ،و حماية البيئة البحرية فيها و القيام بالبحوث العلمية البحرية ،و إقامة الجزر الاصطناعية و غيرها من المنشآت و التركيبات . فضلا عما استحدثته اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 من قواعد جديدة غايتها تمكين عموم الدول ،لاسيما غير الساحلية منها و المتضررة جغرافيا ،من الاستفادة على نحو معين من فائض الموارد الحية للمنطقة الاقتصادية الخالصة ،عدا ما يخص منها الدول الساحلية التي يعتمد إقتصادها اعتمادا كليا أو شبه كلي على استغلال الموارد الحية لمنطقتها الاقتصادية الخالصة .

و فيما يخص الجرف القاري فقد رأينا أيضا أنه قد تقرر في ظل كل من اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول الجرف القاري و اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 ،التسليم للدولة الساحلية بحقوق سيادية خالصة لصيقة بذاتها ،من شأنها أن تمنحها اختصاصات سيادة واسعة النطاق على الجرف القاري و موارده ،غايتها استكشاف الجرف القاري و استغلال موارده الطبيعية . و كما تبين لنا من الإتفاقيتين أعلاه كذلك فإنه يجد من حقوق الدولة الساحلية السيادية على جرفها القاري ،الحقوق و الحريات التي كفلتها كلتا الإتفاقيتين للدول الأخرى ،بموجب القواعد التي ينظمها النظام القانوني للمياه التي تعلق الجرف القاري ،وهي بالضرورة مياه تنتمي إلى البحر العالي أو إلى المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة صاحبة الجرف القاري ،ومن شأن النظام القانوني لكليهما كفالة حقوق و حريات معينة لعموم الدول .

الخاتمة :

إن رغبة الدول و اهتماماتها المتزايدة بفكرة مد سيادتها على الإقليم البحري ، و الإعتراف لها بمجموعة من الصلاحيات و الإختصاصات التي تضمن فرض سيطرتها عليه ، و تولد حقها في استكشاف و استغلال و حماية الثروات الحية و غير الحية الكامنة فيه ، و ما صاحبه من تطور علمي و تكنولوجي و حضاري هائل ، قد جعل من الإقليم البحري مصدرا للنمو و الرفاهية و الصراعات ، سواء بالنسبة للدول الكبرى أو الدول الفقيرة ، وهو ما أبرزته دراستنا هذه التي قمنا بها حول موضوع النظام القانوني لسيادة الدولة على إقليمها البحري ، و التي توصلنا من خلالها إلى عدد من الاستنتاجات المهمة ، يمكننا إجمالها في النقاط التالية :

- ففيما يتعلق بطبيعة و حجم الإختصاصات و السلطات الممنوحة للدولة الساحلية على إقليمها البحري بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 ، فالملاحظ أنها تختلف بحسب كل منطقة بحرية ، فهي "سيادة شبه مطلقة" في البحر الإقليمي تستأثر بموجبها الدولة الساحلية بممارسة إختصاصات تشريعية و قضائية و إقتصادية و أمنية ، في مقابل الإعتراف لسفن الدول الأجنبية ببعض الحقوق التي تفرضها متطلبات الملاحة البحرية ، بينما وصفت الإتفاقية الإختصاصات الممنوحة للدولة الساحلية في كل من المنطقة المتاخمة و المنطقة الإقتصادية الخالصة و الجرف القاري "بالحقوق السيادية الخالصة" ، حيث أخضعتها لنظام قانوني مميز عن ذلك الذي يحكم البحر الإقليمي ، وهو ما يجعلها ذات طبيعة قانونية خاصة تجمع بين مصالح الدولة الساحلية و مصالح الدول الأخرى .

- و أن الطبيعة القانونية التي اكتسبتها كل منطقة بحرية من مناطق الإقليم البحري، قد أثرت و بشكل ملموس على وضعية السفن الأجنبية فيه، فهي تمتع في البحر الإقليمي بحق المرور البريء، الذي لا تحتاج فيه إلى موافقة أو رخصة أو إذن مسبق من الدولة الساحلية للقيام به، مع إعطاء هذه الأخيرة صلاحيات وفق قيم معينة بغية تنظيمه، بينما يتم المرور بطابع من الحرية في كل المنطقة المتاخمة و المنطقة الاقتصادية الخالصة و الجرف القاري. غير أن هذا الوضع و إن كان يفسر في وقت سابق لاسيما أثناء إبرام اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، بفكر حداثة المناطق البحرية من جهة، و تخوف عدة دول من إعطاء صلاحيات أوسع للدولة الساحلية مما يعرّق من مصالح الدول الأخرى، خاصة منها المتعلقة بالملاحة البحرية من جهة أخرى، فإنه في الوقت الحالي و أمام تقارب وجهات النظر بين الدول و رغبتها الكبيرة ليس فقط من أجل بسط سيطرتها الكاملة على هذه المناطق، بل و حتى المناوأة بمكتسبات إقليمية بحرية جديدة، و ما يشهده العالم كذلك من تحديات أمنية و اقتصادية جديدة، فقد أصبح و من الضروري توسيع صلاحيات الدولة الساحلية و سلطاتها بغية تنظيم مرور السفن الأجنبية في إقليمها البحري، وأن لا يقتصر الأمر كما هو معمول به على مجرد المطاردة الحثيثة.

- كما أن مسألة السلطات و الحقوق الممنوحة للدولة الساحلية في إقليمها البحري بصفة عامة تبقى محل نظر و أخذ و رد، سيما و أن اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 لم تفصل و بصفة صريحة في مدى إمكانية استخدام و استكشاف و استغلال الدولة الساحلية لإقليمها البحري في الأغراض السلمية فقط دون العسكرية منها، وإن كانت نصوص الاتفاقية تشير ضمنا إلى حصر هذه الحقوق في المجال السلمي فقط.

- كما يلاحظ من خلال نصوص اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، اقتصرها على التنظيم السطحي لمسألة مكافحة ظاهرة تلوث البيئة البحرية و الحد منها، حيث اقتصر في أغلب موادها المنظمة لهذا الموضوع بوضع أحكام عامة، أحالت في كثير منها تنظيم هذه المسألة إلى القوانين و الأنظمة التي تضعها الدولة الساحلية، و الإتفاقيات الدولية و الإقليمية التي يتم وضعها في إطار التعاون الدولي و الإقليمي كوسيلة لحماية البيئة البحرية، دون أن تقدم حلولا كافية أو إجراءات احترازية أو ردعية للحد من ظاهرة تلوث البيئة البحرية، التي تظل في ارتفاع و تنامي مستمر، كون القوانين و الإتفاقيات التي أشارت إليها تظل غير كافية هي الأخرى للحد من هذه الظاهرة.

- أما فيما يخص مسألة مشاركة الدول الحبيسة و المتضررة جغرافيا في استغلال الموارد الحية الكامنة في المنطقة الاقتصادية الخالصة و الجرف القاري للدولة الساحلية، فقد يثور الكثير من الجدل و الصراعات لاسيما و أن اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 قد أشارت إلى هذا الحق، دون توضيح المسائل الفنية التي يقوم عليها، كما هو الشأن بالنسبة لمعياري الفائض و الأساس المنصف الذي يتم من خلالهما معرفة الحدود التي تتمكن من خلالها الدول الحبيسة و المتضررة جغرافيا من ممارسة حقها في المشاركة، حيث لم تحدد المقصود بمهدين المعيارين، وهو ما خلق الكثير من الخلافات و التحفظات بسبب مرونتهما.

- كما نلاحظ أيضا على المستويين القانوني و العملي، عدم الإهتمام الكبير للدولة الجزائرية بكم الثروات الحية و غير الحية الكامنة في الإقليمي البحري الجزائري، الذي تمتد سواحله إلى ما يعادل 1200 كم، في ظل عدم توفيرها للوسائل العلمية و المادية الكفيلة باستكشاف و استغلال هذه الثروات الطبيعية، و انشغالها بكل من المحروقات و الغاز الذي تمثل مداخله

98 % من الناتج المحلي الخام الجزائري، مقارنة بالعديد من الدول المجاورة كالمغرب و تونس و موريتانيا خاصة، و الدول العربية و الإفريقية بصفة عامة، التي تعتبر أقل دخلا و حجما من حيث الإمكانيات بالنسبة للجزائر، بحيث تولي هذه الدول اهتماما واضحا و كبيرا بإقليمها البحري على المستوى الداخلي و الخارجي، بما تضعه من قوانين و أنظمة ذات الصلة به، وبما تبرمه من اتفاقيات إقليمية لأغراض أمنية منها أو اقتصادية.

و في ضوء ما توصلنا إليه من استنتاجات يمكن أن نعرض مجموعة من التوصيات التي نلتمسها في النقاط التالية :

- ضرورة توسيع صلاحيات الدولة الساحلية في كل من المنطقة المتاخمة و المنطقة الاقتصادية الخالصة و الجرف القاري على غرار البحر الإقليمي، لرقابة أكثر فاعلية و منتجة تضمن من خلالها الدولة الساحلية حماية مصالح الأمنة و الاقتصادية، لتمتد هذه الصلاحيات ليس فقط بعد اختراق قوانينها و أنظمتها، و إنما لتشمل أيضا التدابير الإحترازية للحد من هذه الخروقات.
- لزوم فتح باب الحوار و النقاش بين الدول فيما يخص النزاعات التي يمكن أن تنشأ بينها فيما يتعلق بمسألة تعيين الحدود البحرية، و كذا فتح مجال التعاون و التنسيق بينها لدراسة المواضيع المشتركة التي تخص كيفية استغلال و استكشاف أقاليمها البحرية، و إقامة البحوث العلمية، عن طريق تبادل المعلومات، و مكافحة تلوث البيئة البحرية، بما يشكل أرضية صلبة لتطوير و تحسين العلاقات بين الدول.

- ضرورة استحداث بعض التقنيات الحديثة من أجل تطوير و استغلال مثالي للثروات الحية و غير الحية الموجود في الإقليم البحري ، و هو ما يكفل أيضا تحقيق الحماية المرجوة لهذه الثورات عن طريق الإستخدام الأمثل لها.
- تفعيل إنشاء نظام موحد للإشراف و التحقق من مدى احترام الدول الساحلية و استخدامها لإقليمها البحري للأغراض السلمية ، و امتناعها عن استخدامه للأغراض العسكرية ، لوضع حد لمحاولات الدول الكبرى ، أمام عدم وجود نص صريح في اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 للإستغلال و الإستعمال غير القانوني لإقليمها البحري للاعتداء على حقوق الدول الأخرى.
- ضرورة إنشاء نظام موحد للإشراف و التحقق و ضمان مشاركة الدول الحبيسة و المتضررة جغرافيا ، و ممارسة حقها في استغلال الموارد الحية الموجودة في المنطقة الإقتصادية الخالصة و الجرف القاري في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 ، للحد من المشاكل التي تتخبط فيها هذه الدول في مواجهة الدول الساحلية ، التي قد تحتج بعضها باعتماد إقتصادها بصفة كلية على الموارد الحية البحرية ، للمنع و الحد من إمكانية ممارسة الدول الحبيسة و المتضررة جغرافيا لحقها في المشاركة.
- ضرورة تفعيل حق الأقاليم التي لم تحصل على الإستقلال أو على الحكم الذاتي في الحفاظ على مصالحها ، و المشاركة في استكشاف و استغلال المناطق البحرية المجاورة لإقليمها البري ، و الإستفادة على نحو عادل من الأرباح التي قد تنجم عن كل استغلال للثروات الموجودة فيها ، الذي يتم بموافقة و رضا شعوب هذه الأقاليم.

قائمة المراجع

- المراجع العامة :

- أحمد أبو الوفا محمد، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية و الوطنية و سلوك الدول و اتفاقية 1982، دار النهضة العربية، مصر، 2006
- إ.إ.لوكاشوك، القانون الدولي العام، الجزء الخاص، ترجمة محمد حسن القضاة، الوراق للنشر و التوزيع، الطبعة الأولى، الأردن، 2010
- إبراهيم العناني، قانون البحار الجزء 1 (المبادئ العامة، الملاحة البحرية، الصيد البحري)، دار الفكر العربي، الأردن، 1985
- إبراهيم محمد الدمغة، القانون الدولي للبحار، المؤتمر الثالث واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، دار النهضة العربية، مصر، 1998
- إبراهيم محمد الدمغة، القانون الدولي الجديد للبحار، درا النهضة العربية، مصر، 1998
- اسكندري أحمد، محاضرات في القانون الدولي العام (المجال الوطني للدولة)، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1995
- بيار ماري دوبري، ترجمة محمد عرب صاصيلا، سليم حداد، القانون الدولي العام، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع، لبنان، 2011
- جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام، الجزء الثاني، المجال الوطني للدولة (البري، البحري، الجوي)، دار العلوم للنشر و التوزيع، الجزائر، 2009
- جمال محي الدين، القانون الدولي للبحار، دار الخلدونية، الطبعة الأولى، الجزائر، 2009
- رياض صالح أبو العطا، القانون الدولي العام، إثراء للنشر و التوزيع، الطبعة الأولى، الأردن، 2010
- سعيد بن سلمان العبري، النظام القانوني للملاحة في المضائق الدولية، دار النهضة العربية، مصر، 1995

- سليم حداد، التنظيم القانوني للبحار و الأمن القومي العربي، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع، الطبعة الأولى، لبنان، 1994
- سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة، الطبعة الأولى، الأردن، 2009
- سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي العام في السلم، دار الثقافة، الطبعة الأولى، الأردن، 2010
- سهيل حسين الفتلاوي، الموجز في القانون الدولي العام، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الطبعة الأولى، الأردن، 2009
- صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار، دار النهضة العربية، مصر، 1989
- عادل أحمد الطائي، القانون الدولي العام، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الطبعة الأولى، الأردن، 2009
- عادل عبد الله المسدي، محاضرات في القانون الدولي للبحار طبقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى، مصر، 2008
- عامر تونسي، المسؤولية الدولية، منشورات حلب، الجزائر، 1995
- عبد الرحمن بن أحمد محمد بن فايع، أحكام البحر في الفقه الإسلامي، دار الأندلس الخضراء للنشر و التوزيع، الطبعة الأولى، المملكة العربية السعودية، 1421 هـ - 2000
- عبد الكريم علوان، الوسيط في القانون الدولي العام، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الطبعة الأولى، الأردن، 1997
- عبد الله بوقفة، القانون الدولي العام القانون الدولي المعاصر و القانون الدستوري، دراسة مقارنة نظرية و تطبيقية، دار الهدى، الجزائر، 2012
- عبد المنعم داوود، القانون الدولي للبحار و المشكلات البحرية العربية، منشأة المعارف، الطبعة الأولى، مصر، 1999
- علي ابراهيم، القانون الدولي العام، الجزء الثاني، الشخصية الدولية، الإقليم البري و البحري و الجوي، دار النهضة العربية، مصر، 1997
- علي صادق أبو الهيف، القانون الدولي المعاصر، منشأة المعارف، مصر، 1975

- عمر نعيمة، النظرية العامة للمسؤولية الدولية في ضوء التقنين الجديد، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2010
- محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الطبعة الثانية، الأردن، 2005
- محمد حافظ غانم، الوجيز في القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، مصر، 1979
- محمد سامي عبد الحميد، أصول القانون الدولي العام، الجزء الثالث، الطبعة الثانية، دار المطبوعات الجامعة، مصر، 1998
- محمد سلامة مسلم الدويك، البحر في القانون الدولي، منشورات الحلبي الحقوقية، الأردن، 2011
- محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، مصر، 1998
- محمد عبد الفتاح ترك، الحجز على السفينة، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2005
- محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر و التوزيع، الجزائر، 2011
- وليد بيطار، القانون الدولي العام، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع، الطبعة الأولى، لبنان، 2008

-المراجع الخاصة :

-الكتب و المؤلفات :

- أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية و الإتفاقيات الإقليمية و المعاهدات الدولية، منشأة المعارف الإسكندرية، مصر، 1998
- محمد سعيد عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية و الطرق القانونية لحمايتها وفقا لقانون دولة الإمارات العربية المتحدة، دراسة مقارنة مع القانون المصري وبعض القوانين العربية، دار الجامعة الجديدة، الطبعة الأولى، مصر، 2008
- صليحة علي صداقة، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط، منشورات جامعة قار يونس، الطبعة الأولى، ليبيا، 1996
- عبد الواحد محمد الفار، الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها من أخطار التلوث، دراسة قانونية في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، دار النهضة العربية، مصر، 1985

-محمد السيد الفقهي، المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمخروقات، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، لبنان، 2002

-محمد سامح عمرو، البحث العلمي البحري في ضوء أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، المركز الأصيل للطبع و النشر و التوزيع، الطبعة الأولى، مصر، 2003

-معوض عبد التواب، جرائم التلوث من الناحيتين القانونية و الفنية، منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر، 1986

-الرسائل و المذكرات :

-رسائل الدكتوراه :

-بوكعبان العربي، الأبعاد البيئية و الإنمائية لنظام المنطقة الإقتصادية الخالصة، أطروحة دكتوراه دولة في القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة سيدي بلعباس، 2003-2004، الجزائر

-شربال عبد القادر، تحديد المجالات البحرية في البحر الأبيض المتوسط، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة جيلالي اليابس، سيدي بلعباس، 2001، الجزائر

-لخضر زاره، الوضع القانوني للسفينة في المناطق البحرية المختلفة، دراسة في ضوء القانون الدولي الجديد، رسالة دكتوراه في القانون الدولي العام و العلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة وهران، 1999-2004، الجزائر

-نبيل أحمد حلمي، الإمتداد القاري و القواعد الحديثة للقانون الدولي للبحار، دكتوراه في القانون الدولي للبحار، جامعة المنصورة، كلية الحقوق، قسم قانون دولي، 1978، مصر

وعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، 2009-2010، الجزائر

-مذكرات الماجستير :

-بن فريجة رشيد، جريمة مغادرة الإقليم الوطني بصفة غير شرعية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الجنائية و علم الإجرام، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، السنة الجامعية 2009-2010، الجزائر

- بوكرا إدريس، الأبعاد الإنمائية لقانون البحار الجديد لسنة 1982، مذكرة ماجستير في القانون الدولي و العلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة بن عكنون، 2003-2004، الجزائر

- حميدة بملول، النظام القانوني للمرور العابر في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، مذكرة ماجستير في القانون الدولي، السنة الجامعية 2009، كلية الحقوق، جامعة بن عكنون، الجزائر

- راشد ناصر النعيمي، مشاكل قياس البحر الإقليمي الكويتي في ضوء القانون الدولي، مذكرة ماجستير في القانون العام، كلية الحقوق، قسم القانون العام، جامعة الشرق الأوسط للدراسات العليا، 2010، الكويت

- رحمانى حسيبة، البحث عن الجرائم الجمركية و إثباتها في ظل القانون الجزائري، مذكرة ماجستير في القانون فرع قانون الأعمال، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، كلية الحقوق بوخالفة، 2010، الجزائر

- طارق زياد أبو الحاج، النظام القانوني للأبحاث العلمية في المنطقة الإقتصادية الخالصة، رسالة ماجستير في القانون العام، كلية الحقوق، قسم القانون العام، جامعة الشرق الأوسط، ديسمبر 2009، الأردن

- عباس إبراهيم دشقي، الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط، رسالة ماجستير في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، 2010، الأردن

- كريمة بورحلي، التلوث البحري و تأثيره على البحارة (دراسة ميدانية بميناء الصيد بوديس جيجل)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع، تخصص بيئة، جامعة منتوري، قسنطينة، كلية العلوم الإنسانية و العلوم الإجتماعية قسم علم إجتماع، 2009-2010، الجزائر

- لخضر زاره، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي، دراسة مقارنة في ضوء القانون الدولي للبحار، مذكرة ماجستير في القانون الدولي العام و العلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2010، الجزائر

- مذكرات التخرج من المدرسة العليا للقضاء :

- بن قري سفيان، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية في ظل التشريع الجزائري، مذكرة لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء، 2004-2005، الجزائر

-المقالات :

- بدرية العوضي ، تعليق على حكم بشأن تلويث البحار بالزيت و ضرورة التخلي عن الإهمال كأساس لتحديد المسؤولية في قضايا التلويث ، مجلة الحقوق و الشريعة ، السنة 3 ، العدد الأول ، ربيع الآخر 1399 هـ ، الموافق لشهر مارس 1979 ، الكويت
- جابر ابراهيم الرواي ، تلوث البحار و المسؤولية المترتبة عليه في ظل قانون البحار ، قانون البحار الجديد و المصالح العربية ، دراسة لمجموعة من الباحثين ، المنظمة العربية للتربية و الثقافة و العلوم ، 1989 ، تونس
- جلال عبد الله معوض ، الأبعاد الإنمائية لقانون البحار الجديد و مصالح بلدان العالم الثالث و البلدان العربية مع إشارة خاصة إلى المنطقة الإقتصادية الخالصة ، المنظمة العربية للتربية و الثقافة و العلوم ، 1989 ، تونس
- خطاب صكار العاني ، مشكلة البحر الإقليمي و الجرف القاري في الخليج العربي و قانون البحار الجديد (دراسة في الجيوبوليتيكي) ، المنظمة العربية للتربية و الثقافة و العلوم ، تونس ، 1989
- سهيلة قمودي ، مجال السيادة البحرية الجزائرية حسب المادة 12 من دستور 1996 ، مجلة الإجتهد القضائي ، العدد 4 ، 2005 ، الجزائر
- عادل أحمد الطائي ، حق الدول المتضررة جغرافيا في استغلال المنطقة الإقتصادية الخالصة ، المنظمة العربية للتربية و الثقافة و العلوم ، 1989 ، تونس
- عادل أحمد الطائي ، قواعد التفسير القضائي للمعاهدة الدولية ، مجلة الشريعة و القانون ، العدد 46 ، 2011 ، الأردن
- عامر غسان سليمان فاخوري ، حق المطاردة الحثيثة في البحر ، مجلة الشريعة و القانون ، السنة 26 ، العدد 49 ، صفر 1433 هـ الموافق ل يناير 2012 ، الإمارات العربية المتحدة
- عبد الفتاح حسن ، مؤتمر الأمم المتحدة الثاني لقانون البحار ، المجلة المصرية للقانون الدولي ، المجلد 26 ، مصر
- عبد الله الأشعل ، الدول الحبيسة و مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار ، مجلة الحقوق و الشريعة ، السنة 5 ، العدد 4 ، 1981 ، مصر
- عبد الله العريان ، قانون البحار الدولي ، المجلة المصرية للقانون الدولي ، المجلد 9 ، 1963 ، مصر

- محمد رضا التميمي، المهجرة غير القانونية من خلال التشريعات الوطنية و المواثيق الدولية، دفاتر السياسة و القانون، جامعة ورقلة، العدد الرابع، يناير 2011، الجزائر
- مفيد شهاب، قانون البحار الجديد و المضائق المستخدمة للملاحة البحرية، المنظمة العربية للتربية و الثقافة و العلوم، 1989، تونس
- وسام الدين العكلة، النظام القانوني للمضيق الدولي (دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي)، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية و القانونية، المجلد 27، العدد الرابع، 2011، سوريا

-الملتقيات و الدراسات :

- أحمد بن عبد الله سبباوة، إجراءات الضبط و التحقيق في جرائم تهريب المخدرات وفق نظام أمن الحدود و القانون البحري، محاضرات مقدمة في الدورة التدريبية (التحقيق المتقدم في قضايا المخدرات)، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، كلية التدريب، السعودية، 2008
- الأخصر عمر الدهيمي، دراسة حول المهجرة السرية في الجزائر، بحث مقدم يوم 18 فبراير 2013 في الندوة العلمية حول التجارب العربية في مكافحة المهجرة غير المشروعة، بجامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، المملكة العربية السعودية
- بالي حمزة، موساوي عمر، المؤتمر العلمي الدولي حول التنمية المستدامة و الكفاءات الإستخدامية للموارد المتاحة أيام 07 و 08 أبريل 2008، مداخلة بعنوان إدماج البعد البيئي في السياسة الصناعية في الجزائر لتحقيق التنمية المستدامة، بكلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة فرحات عباس، سطيف، الجزائر
- عبد الرحمن العنزي، أمن الحدود البحرية الدولية ودوره في تعزيز أمن الدولة، الملتقى العلمي حول "قضايا الملاحة البحرية و تأثيره على الأمن" خلال الفترة من 13 و 15 / 04 / 1433 هـ الموافق ل 06 و 08 / 03 / 2012 بجامعة الحسن الأول، كلية العلوم الإستراتيجية بمراكش، بالشراكة مع جامعة نايف للعلوم الأمنية بالمملكة العربية السعودية
- كمال عبدا لجاني، مداخلة بعنوان إمكانية استغلال طاقة الرياح في توليد الكهرباء في العراق، خلال المؤتمر العلمي الدولي المنعقد أيام 07-08 أبريل 2008، حول التنمية المستدامة و الكفاءة الإستخدامية للموارد المتاحة، بجامعة فرحات عباس، سطيف، كلية العلوم الاقتصادية و التسيير، الجزائر

-مواقع الإنترنت :

-التقرير الإقتصادي و المالي الصادر عن وزارة الإقتصاد و المالية المغربية ،بالمزامنة مع مشروع قانون المالية المغربي لسنة 2013 المنشور في موقع الوزارة

http://finances.gov.ma/depf/publications/rapport-ref_2013_arabe.pdf

-المركز الوطني للمعلومات ،التقرير الثاني للوضع البيئي في اليمن لسنة 2001

www.yemen-nic.info/contents/goog/11.pdf

-برنامج الأمم المتحدة للبيئة للمحافظة على التنوع البيولوجي بالإقليم المتوسطي Sapbio ،2000،
Sapbio.rac-spa.org/sapbioara.pdf

-تقرير المرصد الأورو متوسطي لحقوق الإنسان حول انتهاكات السلطات الإسرائيلية لحق الصيادين الفلسطينيين في قطاع غزة ،الصادر في 27 ماي 2012 ،ص 9 ،والمنشور على الموقع التالي :

www.aleyatona.net/arabic/data/attachements/2012/gaza-fishermen-euromid_5-12.pdf

-دراسات حول واقع و اتفاق الإقتصاد التونسي ،الصادر عن المعهد التونسي للقدرة التنافسية و الدراسات الكمية التابع لوزارة التنمية الجهوية و التخطيط التونسية ،يناير 2013

www.mdci.gov.tn/fileadmin/liste_ouvrages/etudes.pdf/2013.pdf

-منظمة مراقبة الثروات بالصحراء الغربية التابعة للاتحاد الأوروبي حول الصيد في الصحراء الغربية ،التقرير التقييمي للجنة التنمية و الصيد ،بتاريخ 11.12.2012
www.wsrw.org/a145x2132

-مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية ،الدورة 5 ،فيينا ،18 - 22 تشرين الأول/أكتوبر 2010 CTOC/COP/2010/7

http://www.unodc.org/documents/treaties/organized_crime/2010_CTOC_COP_WG2_1/CTOC_COP_WG.2_2011_1_A.pdf

-النصوص القانونية :

-القوانين الداخلية :

-الدستور :

-الأمر رقم 76-97 مؤرخ في 30 ذي القعدة 1396 الموافق ل 22 نوفمبر 1976 يتضمن إصدار دستور الجمهورية الجزائرية الشعبية، الجريدة الرسمية رقم 94 بتاريخ 2 ذو الحجة 1396 الموافق ل 24 نوفمبر 1976 ص 1290

-الدستور الجزائري لسنة 1996، الجريدة الرسمية رقم 76 المؤرخة في 8 ديسمبر 1996 معدل ب القانون رقم 02-03 المؤرخ في 10 أبريل 2002 و القانون رقم 08-19 المؤرخ في 15 نوفمبر 2008 الجريدة الرسمية رقم 63 المؤرخة في 16 نوفمبر 2008

-الإتفاقيات و المعاهدات الدولية :

-المرسوم رقم 05-96 المؤرخ في 10 يناير 1996، المتضمن الموافقة على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، الجريدة الرسمية عدد 3 مؤرخة في 14 يناير 1996

-المرسوم رئاسي رقم 05-190 مؤرخ في 19 ربيع الثاني رقم 1426 الموافق 28 مايو 2005، يتضمن التصديق على الإتفاق الإطاري في ميدان الصيد البحرية بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، وحكومة الجمهورية الإسلامية الموريتانية، الموقع بنواكشوط في 15 صفر 1424 الموافق 18 أبريل 2003، الجريدة الرسمية عدد 37 مؤرخة في 29 ماي 2005

-المرسوم الرئاسي رقم 06-170 مؤرخ في 24 ربيع الثاني عام 1427 الموافق ل 22 مايو سنة 2006، يتضمن التصديق على تعديل اتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة و التخلص منها عبر الحدود، المعتمدة بجنيف في 22 سبتمبر 1995، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية العدد 35، مؤرخة في 1 جمادى الأول عام 1427 هـ، الموافق ل 28 مايو سنة 2006

-إتفاقية جنيف لسنة 1958 حول الجرف القاري المعتمدة بجنيف في 29 أبريل 1958، و التي دخلت حيز التنفيذ في 10 جوان 1964

-إتفاقية جنيف لسنة 1958 حول البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة المعتمدة بجنيف في 29 أبريل 1958، و التي دخلت حيز التنفيذ 10 سبتمبر 1964

-معاهدة حظر وضع الأسلحة النووية و غيرها من أسلحة الإبادة الجماعية في قاع البحر و المحيطات وكذلك في ما تحتها،المبرمة بواشنطن و لندن و موسكو في 11 فيفري 1971، التي وافقت عليها الجمعية العامة في 26 يونيو 1973.

-بروتوكول منع و معاقبة الإتجار بالأشخاص و بخاصة النساء و الأطفال،المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، المعتمد بموجب قرار الجمعية العامة رقم 25،الدورة 55 المؤرخ في 15 تشرين / 2 نوفمبر 2000

-بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر و البحر و الجو،المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية،الذي اعتمد وعرض للتوقيع و التصديق و الإنضمام بموجب قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 25 المؤرخ في 15 تشرين الثاني/نوفمبر 2000،المصادق عليها بموجب المرسوم الرئاسي رقم 03-418 المؤرخ في 09/11/2003،الجريدة الرسمية الجزائرية،عدد 69 المؤرخة في 17 رمضان 1424 الموافق ل 12 نوفمبر 2003

-اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث في 16 فبراير 1976 المعتمدة من قبل مؤتمر المفوضين للدول الساحلية في منطقة البحر الأبيض المتوسط،لحماية البحر الأبيض المتوسط الذي عقد ببرشلونة،و التي دخلت حيز التنفيذ في 12 فبراير 1978،وتم تعديل الإتفاقية الأصلية بواسطة التعديلات المعتمدة في 10 يونيو 1995 من قبل مؤتمر المفوضين في اتفاقية حماية البحر المتوسط من التلوث وبروتوكولاتها،الذي عقد ببرشلونة في الفترة من 9 إلى 10 جوان، وبدأ نفاذ الإتفاقية المعدلة التي سجلت على أنها اتفاقية حماية البيئة البحرية و المنطقة الساحلية للبحر المتوسط في 9 جويلية 2004

-القوانين :

-الأمر رقم 66-155 المؤرخ في 18 صفر 1386 الموافق 8 يونيو سنة 1966،يتضمن قانون الإجراءات الجزائية المعدل و المتمم بالقانون رقم 06-22 المؤرخ في 20 ديسمبر 2006،الجريدة الرسمية رقم 84 مؤرخة في 24 ديسمبر 2006

-أمر رقم 76-84 مؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر 1976،يتضمن التنظيم العام للصيد البحري،الجريد الرسمية العدد 30،مؤرخة في 13 أبريل 1977،الصفحة 556

-أمر رقم 76-80 مؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق ل 23 أكتوبر 1976،الجريدة الرسمية رقم 29 لسنة 1977،المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في أول ربيع الأول 1419 الموافق ل 25 يونيو سنة 1998 يتضمن القانون البحري،الجريد الرسمية رقم 47 لسنة 1998

-القانون رقم 78-13 مؤرخ في أول صفر 1399 الموافق 31 ديسمبر 1978 ،يتضمن قانون المالية لسنة 1979،الجريدة الرسمية عدد 55 مؤرخة في 1 صفر 1399 ،الموافق ل 31 ديسمبر 1978

-القانون رقم 79-07 المؤرخ في 26 شعبان عام 1399 الموافق ل 21 يوليو 1979 ،يتضمن قانون الجمارك ،الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية ،العدد 30 الصادر في 29 جويلية 1979 ،معدل ومتمم بالقانون رقم 98-10 ،المؤرخ في 29 ربيع الثاني 1419 الموافق ل 22 غشت 1998 ،الجريدة الرسمية رقم 61 لسنة 1998

-القانون رقم 06-20 المؤرخ في 11 ديسمبر 2006 مؤرخ في 20 ذي القعدة عام 1477 الموافق 11 ديسمبر سنة 2006 ،الجريدة الرسمية عدد 80 مؤرخة في 11 ديسمبر 2006 ،يتضمن الموافقة على الأمر رقم 06-90 المؤرخ في 19 جمادى الثانية عام 1427 الموافق 15 يوليو سنة 2006،الذي يعدل ويتمم الأمر رقم 05-06 المؤرخ في 18 رجب عام 1426 الموافق 23 غشت سنة 2005 و المتعلق بمكافحة التهريب ،الجريدة الرسمية عدد 59 مؤرخة في 28 غشت 2005

-القانون رقم 01-11 مؤرخ في 11 ربيع الثاني عام 1422 الموافق 3 يوليو سنة 2001 ،يتعلق بالصيد البحري و تربية المائيات ،الجريدة الرسمية عدد 36 مؤرخة في 8 يوليو 2001 ،الصفحة 3

-التنظيمات :

-المرسوم رقم 63-403 المؤرخ في 23 جمادى الأول 1383 الموافق ل 12 أكتوبر 1963 ،المتضمن تحديد نطاق المياه الإقليمية الجزائرية ،الجريدة الرسمية الجزائرية رقم 76 لسنة 1963

-المرسوم رقم 72-194 المؤرخ في 27 شعبان عام 1392 الموافق 5 أكتوبر سنة 1972 ،يتضمن تنظيم مرور السفن الحربية الأجنبية بالمياه الإقليمية الجزائرية و توقفها بالموانئ الجزائرية في زمن السلم ،الجريدة الرسمية رقم 86 لسنة 1972،ص 1372

-المرسوم رقم 84-181 مؤرخ في 7 ذي القعدة عام 1404 الموافق 4 غشت سنة 1984 يحدد الخطوط الأساسية التي يقاس انطلاقا منها عرض المناطق البحرية التي تخضع للقضاء الجزائري ،الجريدة الرسمية رقم 32 لسنة 1984 ،ص 1202

-المرسوم تشريعي رقم 94-13 مؤرخ في 17 ذي الحجة عام 1414 الموافق ل 28 يونيو سنة 1994 ،يحدد القواعد العامة المتعلقة بالصيد البحري ،الجريدة الرسمية عدد 40 مؤرخة في 22 يونيو 1994 ، ص 5

-المرسوم تنفيذي رقم 02-01 مؤرخ في 22 شوال عام 1422 الموافق ل 6 يناير 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها،الجريدة الرسمية عدد 1 مؤرخة 22 شوال عام 1422 الموافق ل 06 يناير 2002

-المرسوم رئاسي رقم 04-344 مؤرخ في 23 رمضان عام 1425 الموافق ل 6 نوفمبر سنة 2004، يؤسس منطقة متاخمة للبحر الإقليمي، الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 70، مؤرخة في 21 رمضان عام 1425، الموافق ل 7 نوفمبر سنة 2004

-القوانين العربية :

-ظهير شريف بمثابة قانون رقم 1.37.225، بتاريخ 27 شوال 1393 الموافق ل 23 نوفمبر 1993، يتعلق بتنظيم الصيد البحري، الجريد الرسمية للمملكة المغربية، السنة 62، عدد 3187، مؤرخة في 3 ذو القعدة 1393 الموافق ل 28 نوفمبر 1973

-ظهير شريف رقم 1.81.179 بتاريخ 3 جمادى الآخر 1401 الموافق ل 8 أبريل 1981، يتضمن الأمر بتنفيذ القانون رقم 1.81 المنشأة بموجبه منطقة إقتصادية خالصة علة مسافة 200 ميل بحري عرض الشواطئ المغربية، الجريدة الرسمية للمملكة المغربية عدد 685 بتاريخ 8 أبريل 1981

-قرار جمهوري بالقانون رقم 37 لسنة 1991 بشأن البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة و المنطقة الإقتصادية الخالصة و الجرف القاري، الجريدة الرسمية اليمنية رقم 404 المؤرخة في 28 رمضان 1411 الموافق ل 13 أبريل 1991

-القانون اليمني رقم 11 لسنة 1993، المتعلق بحماية البيئة البحرية من التلوث المنشور في الجريدة الرسمية اليمنية عدد 8/8 لسنة 1993

-مرسوم بقانون رقم 8 لسنة 1993 بشأن البحر الإقليمي لدولة البحرين و المنطقة المتاخمة، الجريدة الرسمية لدولة البحرين، العدد 2056، الصادرة بتاريخ 21 أبريل 1993

-القرار الوزاري رقم 94/4 المتضمن قانون الصيد البحري و حماية الثروة المائية الحية لسلطنة عمان، المؤرخ في 9 رمضان 1414 الموافق ل 20 فبراير 1994، الجريدة الرسمية لسلطنة عمان العدد 988

-القانون رقم 1 لسنة 1999 بشأن المصادر الطبيعية، الصادر بالوقائع الفلسطينية المؤرخة في 24 يونيو 1999، الموافق ل 6 شوال 1419 هجرية

-القانون اللبناني رقم 444 المؤرخ في 29 جويلية 2004، المنشور في الجريدة الرسمية اللبنانية رقم 44 بتاريخ 8 أوت 2004

-القانون الأردني رقم 52 لسنة 2006 المنشور بالجريدة الرسمية رقم 4787 في 16 سبتمبر 2006

-القانون اللبناني رقم 163 المؤرخ في 2011/08/17، و المتضمن تحديد و إعلان المناطق البحرية للجمهورية اللبنانية، الجريدة الرسمية اللبنانية رقم 39، الصادرة بتاريخ 2011/08/25

-نظام قانون الجمارك الموحد لمجلس التعاون لدول الخليج العربية، و لائحته التنفيذية، و مذكرته الإيضاحية، الذي تم إقراره في 29 نوفمبر 1999، و دخل حيز التنفيذ سنة 2003، منشور في الجريدة الرسمية لدولة سلطنة عمان رقم 752، الصادرة في 2003/10/01

-القانون عدد 34 لسنة 2008 المؤرخ في 2 جوان 2008، الموافق ل 27 جمادى الأول 1429 هـ، يتعلق بإصدار مجلة الديوانة، المنشورة في الرائد الرسمي للجمهورية التونسية، عدد 47 المؤرخ في 10 جوان 2008

-القرار رقم 103 المؤرخ في 1413/08/10 هـ و المتعلق بنظام البحث العلمي البحري في المناطق البحرية التابعة للملكة العربية السعودية، المنشور في صحيفة أم القرى، رقم م/12 المؤرخة في 1413/08/11 هـ

Les ouvrages généraux :

-En Français :

- Académie de droit international de la Haye, Recueil des cours 1992, Martinus Nijhoff Publishers, France, 1994
- Bardonnnet Daniel, et Virally Michel, Le nouveau droit international de la mer, Edition A.Pedone, 1983
- Bedjaoui Mohammed, Droit international, Bilan et perspectives, tome 2, Édition A.pedone, France, 1991
- Gallois Lucien, Mers et océans, Annales de géographie, 1932
- Labrecque Georges, Les différends territoriaux en Afrique règlement juridictionnel, l'harmattan , 2005
- Monari Laurence, Utilisations et ABUS de l'espace aérien international, B.N.C, 1996, Canada press, 2005

- Pancraccio Jean-Paul, Droit international des espaces ,Armand colin, France, 1997
- Pulvenis Jean-Francois, La notion d'état géographiquement désavantagé et le nouveau droit de la mer, Annuaire français de droit international, 1976
- Raballand Gaël, l'Asie centrale ou la fatalité de l'enclavement, IFEAC-L'Harmattan, 2005
- Vallon Frédérique, De l'utilité d'un droit international en matière de troisième nucléaire maritime, Edition publibook, France, 2012
- Verhoeven Joe, Droit international publique, Edition Larcier, Bruxelles, 2000
- Vincent Philippe, Droit de la mer, Edition Larcier, Bruxelles, 2008

-En Anglais :

- 14- Anthony Aust, Handbook of international law, Cambridge university press, 2005
- 43- Lauterphacht Elihu, Hersch au terpacht, international law reports 1960, Gzotius publications, Great Britain, 1989
- 48- Meyer Holger Hester, Nele Matz-lunck Arya seibert-fobr, Silja voneky, Law of the sea in dialogue, Springer Heidelberg Dordrecht , 2011
- 46- Palma Mary ANN, Isamenyi Maritime and Edeson William, Promoting sustainable fisheries :the international legal and policy framework to combat illegal, unreported and unregulated fishing, Martinus nijhoff publishers, The Netherlands, 2010
- 42-Shigeruoda, Fifty years of the law of the sea, Kluwer law international, Netherlands, 2003

Les ouvrages spéciaux :

-Livres :

-En Français :

Bardonnet Daniel, La dénonciation par le gouvernement sénégalais de la convention sur la mer territorial et la zone contigüe et de la convention sur la pêche et la conservation des ressources biologiques de la haute mer, en date du 29 Avril 1958 a Genève, Annuaire français de droit international, 1979

- Bertrand Alain.R, Transport maritime et pollution accidentelle par le pétrole, faite et chiffres (1951-1999), Edition Technip, France, 2000
- Bettati Mario, L'affaire du plateau continental de la mer Egée devant la cour internationale, Annuaire français de droit international, 1976
- Bourcart Jacques, Géographie du fond des mers, Etude de relief des océans, Poyot, France, 1949
- Carroz M. Jean, Le nouveau droit des pêches et a notion d'excédent, Annuaire français de droit international, 1978
- Decaux Emmanuel, l'accord anglo-irlandais relatif à la délimitation du plateau continental et ses effets à l'égard de pays tiers, Annuaire français de droit international, 1999
- Djamchid Momtaz ,La commission préparatoire de l'autorité internationale des fonds marins et du tribunal du droit de la mer , Annuaire français de droit international, 1984
- Flewwelling.P, suivi, Contrôle et surveillance de l'aménagement des pêches, F.A.O, 1996
- Granier Laurent, Aspects contemporains du droit de l'environnement en Afrique de l'ouest et central, U.I.C.N, 2008
- Hallé Michel, La pêche dans le droit romain, les cahiers de droit, vol.21,1980
- Kovar Robert, Les accord conclus au sujet du Savannah et la responsabilité civile des exploitants de navires nucléaires, annuaire français de droit international, 1965
- LEFEVRE Hélène,et Courde Pierre-Antoine, La sécurité maritime et la protection de l'environnement quelles contradictions, Edition Bureau Vertis, 1998
- Marffy Annick, Les difficultés posés par la mise en application du nouveau régime de la recherche scientifique marin avant l'entrée en vigueur de la convention des nations unies sur le droit de la mer, Annuaire français de droit international , Edition du CNRS, France, 1989
- Nations Unies, Droit de la mer, Obligation des Etats au terme de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer et des instruments complémentaires, I.S.B.N, 2005

- Nation unies, Recherche scientifique marin, guide révisé pour l'application des dispositions pertinentes de la Convention des nations unies sur le droit de la mer, New York, 2011

- Oxman H. Bernard, Le régime des navires de guerre dans le cadre de la convention des nations unies sur le droit de la mer, Annuaire français de droit international, 1982

-Parsons L.S, La gestion des pêches maritimes au Canada, conseil national de Recherches du Canada, 1995

- Queneudec Jean-Pierre, Les incidences de l'affaire du Torrey Canyon sur le droit de la mer, annuaire Français de droit international, 1968

- Rémond. M, l'exploration pétrolière en mer et le droit (droit maritime, droit de la mer), Editions Technip, Paris 1970

- Sobuno Heredia Jose manuel, L'approche nationale en matière des zones maritime en méditerranée, AFDUDC, 2009

- Taschereau Louis, La nouvelle convention sur le droit de la mer et la lutte contre la pollution marine d'origine tellurique, les cahiers de droit, 1983

-En Anglais :

-Barid Rachel, Arrests in a cold climate, part2, shaping hot pursuit through state practice, Antarctic and southern ocean law and policy occasional papers, 2009

-Glanville Williams, The juridical basis of hot pursuit, 20 British Year book of international law, 1939

-Hounshell, Charles D, Hounshell and Kemp, Hugh. L, The continental shelf, a study in national interest and international law, Journal of public law, 1956

25- Kwiatkowski Barbara, The 200 mile exclusive economic zone in the new law of the sea, Kluwer academic publishers, Netherlands, 1989

24- Leiden Sijthoff, the exclusive economic zone, a study of evolution and progressive development of the international law of the sea, Institute Universitaire de hautes études internationales, 1978

30- Oda Shigeru, International control of sea resources, Kluwer academic publishers, 1989, Netherlands

47- Poulantzas M. Nicholas, The right of hot pursuit in international law, Martinus Nijhoff publishers, The Netherlands, 2002

- Suarez V. Suzette, the outer limits of the continental shelf legal aspects of their establishment, Springer Berlin heidelberg, New York, 2008

- Talley Drew Jean, Continental shelf law outdistanced by science and technology, Louisiana law review, 1979

- Yong Richard, Recent developments with respect to the continental shelf, the American journal of international law, 1948

-En Espagnol :

15- Orrego Vicuna Francisco, La zona economica exclusiva: Regimen y naturaleza juridica en el derecho internacional, Editorial juridica de chile, chile, 1991

-Thésés et mémoires :

- Boushaba Abdelmadjid, l'Algérie et le droit des pêches maritimes, thèse pour le doctorat d'état, Faculté de droit, Université mentouri Constantine, décembre 2008, Algérie

-Thanachai wachira worakam, Les reochers est le droit de la mer, mémoir de D.E.A, droit international et organisations internationales, université de paris (panthéon-Sorbonne), 1999-2000

-Articles :

-En Français :

-Othman abdulmalik al-salih, problème de la délimitation du plateau entre Koweït et ses voisin. مجلة الحقوق و الشريعة، السنة 2، العدد 1 مؤرخة في صفر 1398 هـ الموافق ل يناير 1978

-En Anglais :

-Awadh mohamed al mour ,The legal status of the exclusive economic zone.1977، 33، المجلد 33، المجلة المصرية للقانون الدولي،

-Colloques :

- IHRAI Saïd, la zone économique exclusive, problèmes de la délimitation, colloque international sur le processus de délimitation

maritime étude d'un cas fictif, Monaco, 27-29 mars 2003, Edition A.Pedone,2004 ,France

- Marchand Michel, Amoco cadiz, Bilan du colloque sur les conséquences d'une pollution accidentelle par Hydrocarbures ,Brest-novembre 1979,CEXO 1987,Rapports scientifique et techniques numéro 44. Archimer, France

-Documents :

-Document A/56/589, 26 Novembre 2001

-Document Nation Unis A/CN.4.104, 1956

- Document A/56/58/ADD.1

-United Kingdom, draft articles on the territorial sea and straits, A/CONF.62/C.2/L.3

-Fiji, Draft Articles relating to passage through the territorial sea, A/CONF.62/C.2/L.19

-Document A/CONF.62/C..2/L.26

-Document A/CONF.62/23, The Kampala declaration, 2 May 1974

-Recueil des traités, Nations Unis, 9ème séance, vendredi 19 juillet 1974, Venezuela

-Declaration of the organization of African Unity on the issues of the law of the sea. A/CONF.62/33, 19 July 1974

-Rapport du comité de utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique, assemblée générale, documents officiels, 42 session supplément n°20, A/42/20

-Document A/CONF.62/C.3/L.6, Canada, Fiji, Ghana, Guyana, Iceland, India, Iran, New Zealand, Philippines and Spain, Draft articles on a zonal approach to the preservation of the marine environment, 31 July 1974

-Document A/CONF.62/C.2/L.23, Draft articles on participation of land-locked and other geographically disadvantaged states in the exploration and exploitation of the living and non-living resources in the area beyond the territorial sea, 5 August 1974

-Union of Soviet Socialist Republics, draft articles on the economic zone, A/CONF.62/C.2/L.38, 5 August 1974

-United states of America, draft articles for a chapter on the economic zone and the continental shelf, A/CONF.62/C.2/L.47, 8 August 1974

-Document A/CONF.62/C.2/L.56, Turkey, draft article on enclosed and semi-en closed seas, 13 August 1974

-Draf article for inclusion in the chapter on the high seas ,16 August 1974,Document A/CONF.62/C.2/L.66

-Document A/CONF.62/C.3/L.13, Colombia :draft articles on marine scientific research, 22 August 1974

-Document A/CONF.62/C.3/L.17, texts on intern 13 (Marin scientific research), 23 August 1974

-Document A/CONF.62/C.3/L.26, Bulgaria, Byelorussian soviet socialist republic, Czechoslovakia, German democratic republic, Hungary, Mongolia, Poland, Ukrainian soviet socialist republic and union of soviet socialist republics, Draft article on marine scientific research, 3 April 1975

-I.L.C Report , 3rd, sess, 1951, General Assembly , 6th, session official records, supp, N° 9 (A/1859)

-I.L.C Report 5th, Sess, 1953, General Assembly, 8th session, Official Records, supp, N°9 (A/2456)

-I.L.C Report 8th, Sess, 1956, General Assembly, 11th session, Official Records, supp, N°9 (A/2159)

-Troisième conférence Nation Unies sur le droit de la mer ,Doc.off.vol III.Document de la conférence

-Sites web :

-Francois Catzeflis, Pêche abusives en Afrique de l'ouest, un pillage organisé, 09 octobre, 2011.

www.greenpeace.org/africa/global/africa/publications/pillagepoissons_m_aro_sahara_occid.pdf

-Ministère de la pêche et des ressources halieutiques, Schéma National de développement des activités de la pêche et de l'aquaculture, 2003-2007,page 9

www.mpeche.gove.dz/IMG/pdf/PNDPA_français.pdf

-Rapport de la commission du droit international sur les travaux de sa huitième session (A/3159) 1956, Vol.2
www.unteaty.un.org/ilc/reports/french/a_cn4_104.pdf

-Session de Stockholm ,28 Aout 1928, Projet de règlement relatif à la mer territorial en temps de paix.
www.idi-iil.org/idif/resolution F/1928_stock_03_fr.pdf

-Les décisions des tribunaux et des organismes internationaux :

-Recueil des sentences arbitrales, Affaire des Grisbadarna (Norvège , Suède), 23 Octobre 1909

-Affaire du détroit de Corfou (fond), arrêt du 9 avril 1949, cour international de justice C.I.J, recueil 1949

-Documentation française, tribunal arbitral, France/Royaume unie, décision de 30/06/1977, 1977,France

-Affaire de la délimitation de la frontière maritime dans la région du golfe du Maine "canada/Etats-Unis d'Amérique", arrêt ,C.I.J du 12 octobre 1984

-Plateau continental (Jamahiriya arabe libyenne / Malte), arrêt, C.I.J, Recueil 3 juin 1985

-M/V Saiga Case (No.2), St Vincent and the Grenadines Guinea, list of case No.2, 1July 1999

-Affaire de l'usine Mox (Irlande C.Royaume-Uni), tribunal international du droit de la mer, Itlos/press 59, 13 novembre 2001

-Prononcé de l'ordonnance dans l'affaire de l'usine MOX (Irlande C. Royenne-Uni),tribunal international du droit de la mer, ITLOS/PRESS 62, 3 décembre 2001

-Résolution 395 du conseil de sécurité de 25 Août 1976, S/12167

-Les accords internationaux :

-Convention sur la pêche et la conservation des ressources biologiques de la haute mer, faite à Genève le 29 avril 1985, Entrée en vigueur le 20 mars 1966. Nations Unies, Recueil des Traités, vol. 559

-Convention between Great Britain, Germany, Austria, Turkey, Respecting the free navigation of the Suez maritime canal at Constantinople,29 October 1888

-Accord de partenariat dans le secteur de la pêche entre la communauté européenne et le royaume de Maroc, journal officiel de l'union européenne , L 141/4, 29.05.2006

-Lois étrangères:

-The code of federal regulations of the united states of America title 3-the president 1949-1953 compilation, published in the federal, united state, 1958

-Loi n° 68-1181 du 30 décembre 1968 relative a l'exploration du plateau continental et à l'exploitation de ses ressources naturelles, JORF N° 0000 du 31/12/1968, page 12404

-Loi n 85-14 du 25 février 1985, portant délimitation de la mer territoriale de la zone contigüe et du plateau continental, journal officiel sénégalaise n 6060 du 25 février 1985

-Loi Canadienne sur les océans ,sanctionnée le 18/12/1996, L.C.1996, ch.31

-Real Decreto 1315-1997, de 1 de agosto por el que se establece una zona de protection pesquera en el mar Mediterraneo, BOE, num 204, Martes 26 Agosto 1997, page 25628

-Loi 99-574 du 09-07-1999, d'orientation agricole, JORF 10 juillet 1999

-Real Decreto 347/2011, de 11 de marzo, por el que se regula la pesca maritima, boletin oficial del Estado num 81, martes 5 de abril de 2011, sec 1, page 34854

-Décret N° 2012-1148 du 12 Octobre 2012, portant création d'une zone économique exclusive au large des côtes du territoire de la république en Méditerranée, JORF n° 0240 du 14 Octobre 2012, page 16056

الفهرس

1	مقدمة
9	الفصل الأول: مظاهر سيادة الدولة على بحرها الإقليمي و منطقتها المتاخمة
10	المبحث الأول: الولاية القانونية للدولة الساحلية على بحرها الإقليمي
	المطلب الأول: صلاحيات الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي و مدى تقييدها بحق المرور
10	البريء
11	الفرع الأول: الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي و عناصر تحديده
11	أولا: الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي
16	ثانيا: تحديد و قياس البحر الإقليمي
22	الفرع الثاني: حق المرور البريء و مدى سلطة الدولة في تنظيمه
23	أولا: مفهوم المرور البريء
28	ثانيا: مدى سلطة الدولة الساحلية في تنظيم مرور السفن البريء
43	الفرع الثالث: الولاية القانونية للدولة على السفن الأجنبية في بحرها الإقليمي
43	أولا: الإختصاص القانوني على السفن الأجنبية الخاصة
49	ثانيا: الإختصاص القانوني على السفن الأجنبية العامة
53	المطلب الثاني: الإختصاصات الخاصة للدولة الساحلية على بحرها الإقليمي
53	الفرع الأول: حق الصيد في البحر الإقليمي و تنظيمه
60	الفرع الثاني: حق ممارسة البحث العلمي البحري و تنظيمه
69	الفرع الثالث: حق الدولة الساحلية في حماية مصالحها الجمركية

76	الفرع الرابع: حق الدولة الساحلية في حماية البيئة البحرية
89	المبحث الثاني: الولاية القانونية للدولة الساحلية على المنطقة المتاخمة
89	المطلب الأول: إختصاصات الدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة
90	الفرع الأول: نشأة و نطاق المنطقة المتاخمة
90	أولا: نشأة و تطور المنطقة المتاخمة
97	ثانيا: تحديد المنطقة المتاخمة
102	الفرع الثاني: الإجراءات الحمائية الخاصة بالشؤون الجمركية و الضريبية
113	الفرع الثالث: الإجراءات الحمائية الخاصة بشؤون الصحة و الصيد و الهجرة
124	المطلب الثاني: المركز القانوني للسفن الأجنبية في المنطقة المتاخمة
124	الفرع الأول: الأساس القانوني لحق الدول الساحلية في ممارسة رقابتها على السفن الأجنبية
131	الفرع الثاني: صلاحيات الدولة الساحلية في مواجهة السفن الأجنبية في منطقتها المتاخمة
139	الفرع الثالث: نظام المطاردة الحثيثة في المنطقة المتاخمة
141	أولا: الشروط الشكلية للمطاردة الحثيثة
144	ثانيا: الشروط الموضوعية للمطاردة الحثيثة
149	الفصل الثاني: مظاهر سيادة الدولة على منطقتها الاقتصادية الخالصة و جرفها القاري
150	المبحث الأول: الولاية القانونية للدولة الساحلية في منطقتها الاقتصادية الخالصة
	المطلب الأول: الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة و وضعية السفن الأجنبية
150	خلالها
151	الفرع الأول: الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة و امتدادها
155	أولا: الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة

- 158 ثانيا :امتداد المنطقة الإقتصادية الخالصة
- الفرع الثاني :الملاحة البحرية للسفن في المنطقة الإقتصادية الخالصة و مدى سلطة الدولة
- 163 في تنظيمه
- 163 أولا :مبدأ حرية الملاحة للسفن في المنطقة الإقتصادية الخالصة
- ثانيا :مدى سلطة الدولة الساحلية في تنظيم الملاحة البحرية للسفن في منطقتها
- 166 الإقتصادية الخالصة
- 171 الفرع الثالث :نظام المطاردة الحثيثة في المنطقة الإقتصادية الخالصة
- 178 المطلب الثاني :سلطات الدولة الساحلية و حدودها في المنطقة الإقتصادية الخالصة
- 179 الفرع الأول :الحقوق السيادية للدولة الساحلية على الموارد الطبيعية
- 179 أولا :استكشاف الموارد الطبيعية الحية و استغلالها و حفظها و إدارتها
- 185 ثانيا :استكشاف و استغلال الموارد الطبيعية غير الحية و حفظها و إدارتها
- 189 الفرع الثاني :ولاية الدولة الساحلية في إقامة الجزر الإصطناعية و المنشآت و استخدامها
- 197 الفرع الثالث :ولاية الدولة الساحلية فيما يخص البحث العلمي و حماية البيئة البحرية
- 197 أولا :ولاية الدولة الساحلية فيما يخص البحث العلمي البحري
- 203 ثانيا :ولاية الدولة الساحلية فيما يخص حماية البيئة البحرية
- 208 الفرع الرابع :حق المشاركة للدول الأخرى في المنطقة الإقتصادية الخالصة
- 208 أولا :حقوق و التزامات عموم الدول في المنطقة الإقتصادية الخالصة
- ثانيا :حقوق و التزامات الدول غير الساحلية و الدول المتضررة جغرافيا في المنطقة
- 211 الإقتصادية الخالصة
- 222 المبحث الثاني :الولاية القانونية للدولة الساحلية على جرفها القاري

222	المطلب الأول: صلاحيات الدولة الساحلية في استغلال و استثمار الجرف القاري
223	الفرع الأول: نشأة و نطاق الجرف القاري
223	أولا: نشأة و تطور الجرف القاري
230	ثانيا: قياس الحد الخارجي للجرف القاري
239	الفرع الثاني: حق الدولة الساحلية في استكشاف و استغلال الموارد الطبيعية لجرفها القاري
	الفرع الثالث: حق الدولة الساحلية في تنظيم البحث العلمي و حماية البيئة البحرية
249	في جرفها القاري
250	أولا: حق الدولة الساحلية في إجراء البحث العلمي البحري و الترخيص به
253	ثانيا: حق الدولة الساحلية في حماية البيئة البحرية في جرفها القاري
257	المطلب الثاني: المركز القانوني للسفن الأجنبية و عموم الدول في الجرف القاري
	الفرع الأول: الأساس القانوني لحق الدولة الساحلية في ممارسة الرقابة على السفن و عموم
257	الدول في جرفها القاري
264	الفرع الثاني: الوضعية القانونية للسفن الأجنبية في الجرف القاري
273	الفرع الثالث: الوضعية القانونية لعموم الدول في الجرف القاري
283	الخاتمة
288	قائمة المراجع

ملخص :

تتمتع الدولة بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 بمجموعة من الحقوق و الإختصاصات في إطار ممارستها لسيادتها على إقليمها البحري، بما يمكنها من إدارة و استغلال و استكشاف الثروات الحية و غير الحية للمياه التي تعلو قاع البحر، و لقاع البحر و باطن أرضه، و كذا حفظ و حماية هذه الثروات، عن طريق ما تتخذه من إجراءات و تدابير قانونية و أمنية، لضمان سلامة إقليمها البحري بشكل عام، و على عدة مستويات أمنية كانت أو اقتصادية أو جمركية أو صحية. على أن الدولة مقيدة في ممارستها لهذه الإختصاصات ببعض الإلتزامات، التي تستهدف حماية السفن الأجنبية أثناء مرورها بإقليمها البحري، وكذا حماية المصالح الأخرى للدول بصفة عامة، خاصة الدول الحبيسة منها و المتضررة جغرافيا.

الكلمات المفتاحية : إقليم، منطقة متاخمة، منطقة إقتصادية خالصة، جرف قاري، السفينة، المرور البريء، الثروات البحرية.

Résumé :

L'état jouit en vertu de la convention des Nations Unis de l'année 1982, d'un ensemble de droits et de spécialités dans le cadre de l'exercice de sa souveraineté sur sa zone maritime comme la gestion, l'exploitation et les découvertes des ressources naturelles biologiques et minérales dans les fonds marins et leur sous-sol, leur préservation et protection au moyen des mesures et procédures légales et sécuritaires pour la sécurité de sa zone maritime en général et à différents niveaux, tels que : économique, douanière et sanitaire, l'état est soumis dans l'exercice de ses spécialités à quelques obligations ayant pour but la protection des navires étrangers lors de leur passage par sa zone maritime ainsi que la protection d'autres intérêts des pays notamment ceux qui sont sans littoral et ceux qui sont géographiquement désavantagés.

Mots-clés : territoire ,zone contigue ,zone économique exclusive ,plateau continental , navire , le passage inoffensif ,les ressources marines.

Abstract :

The state enjoys according to the United Nations conventions of 1982 of a set of rights and specialités within the exercice of its sovereignty over its maritime zone as the management, exploitation and discoveries of biological and mineral resources of the seabed and subsoil, preservation and protection through the measures and procedures for safety and legal security of the maritime zone in general and at different levels as economic, customs and health. The state is subject in the exercice of its specialties to some of the obligations aimed at protecting foreign ship as they pass by its maritime zone and the protection of other interests of countries including those landlocked and those are geographically disadvantaged.

Keywords : territory ,contiguous zone ,exclusive economic zone ,continental shelf, ship ,innocent passage , marine resources.