

النظام القانوني للبحر الإقليمي في القانون الدولي العام

أ.د. خليل حسين

وإنما لها بعض الحقوق التي تقتضي سلامتها ومصالحها الدفاعية والاقتصادية والصحية مباشرتها في هذا الجزء الملاصق لها من البحر، بينما رأى فريق آخر، أن للدولة على هذا الجزء من البحر جميع الحقوق التي تمارسها على إقليمها باعتباره امتداداً للإقليم داخلياً في ملكيتها وخاضعاً لكامل سيادتها^(١). وثمة نظرية أخرى نادى بها «لابراديل» (De Lapradelle) مفادها أنه لا يمكن اعتبار الدول مالكة للبحر الإقليمي، ولا هي صاحبة سيادة عليه، لأن البحر بكامله ينبغي أن يخضع لنظام قانوني واحد هو ملكيته للجماعة الدولية، وإذا ما افترضنا وجود استثناء على هذه القاعدة على جزء من البحر الملاصق للشواطئ، فإنه لا يلغي صفة البحر بأنه ملك مشترك، تقول هذه النظرية بأن الدولة لا تتمتع بالسيادة على البحر

القسم الأول

النظام القانوني للبحر الإقليمي

نصت المادة الثانية من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، على امتداد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية، أو مياهها الأرخبيلية إذا كانت دولة أرخبيلية، إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي. كما تمتد تلك السيادة إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي، وكذلك إلى قاعه وباطن أرضه، وتمارس الدول السيادة على البحر الإقليمي وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي العام.

أولاً: الآراء الفقهية

ثمة من الفقهاء من رأى، أن البحر الإقليمي لا يدخل في ملكية الدولة كبقية أجزاء إقليمها،

(*) استاذ العلاقات الدولية والقانون الدولي في كلية الحقوق بالجامعة اللبنانية وأستاذ محاضر في كلية القيادة والأركان/الجيش اللبناني.

(١) أنزليوتي، القانون الدولي، ج ٢، ص ١٨٢.

الإقليمي، لأن السيد الحقيقي هو جماعة الدول المتحضرة.

عارض نظرية «لابراديل» الفقيه الفرنسي «فوشي»، الذي اعتبر أن البحر الإقليمي هو في الأصل قسم من أعالي البحار، تمارس عليه الدول الساحلية حقوقاً معينة واختصاصات محددة متفرعة عن الحق الأساسي الثابت لكل دولة، وهو حق الحفاظ على الحياة والبقاء، وأن البحار العالية ليست ملكاً لأحد، ويجوز لكل دولة أن تمارس عليها بعض التصرفات القانونية كحق الانتفاع والاستعمال، شرط ألا تهدد بقاء دولة أخرى أو تحرمها من ذات الحقوق، على أنه أعطى الحق للدولة الساحلية في أن تمنع هذا الانتفاع والاستعمال، إذا أنطوى على تهديد لحياتها أو بقائها، ثم تعرّض إلى تبيان الحقوق التي تثبت للدولة الساحلية على البحر الإقليمي وتحديد نطاقها، وأهمها الحق في منع اقتراب السفن المحاربة من شواطئ الدول المحايدة، والحق في ممارسة السلطات الجمركية في البحر الإقليمي، وكذلك ممارسة بعض الإجراءات الصحية، والاحتفاظ بحق الصيد في هذه المنطقة لحسابها، وأخيراً حقها في حظر المرور غير البريء في نطاق البحر الإقليمي بالنسبة للسفن الأجنبية، وينتج عن هذا الحق، الحق في ممارسة الاختصاص القضائي بنوعيه الجنائي والمدني في مواجهة الأعمال التي تقع على السفن في نطاق البحر الإقليمي والتي يكون من شأنها تهديد النظام العام في إقليم الدولة الساحلية^(٢).

وعلى الرغم من التباينات بين النظريتين السابقتين، إلا أنه يمكن الجزم بأن حقوق الدول الساحلية على بحرها الإقليمي سواءً أُطلق عليها مصطلح الحقوق السيادية أم حقوق الملكية، فإنها في حقيقة الأمر اختلاف على مصطلحات قانونية متغايرة تؤدي إلى نتيجة واحدة، فسواءً تمّ الأخذ بالنظرية الأولى التي تعتبر البحر الإقليمي امتداداً للإقليم البري للدولة داخلياً في ملكيتها وخاضعاً لكامل سيادتها، أم تمّ الأخذ بالنظرية الثانية التي تكيف طبيعة ملكية الدول على بحرها الإقليمي وكمارسة لبعض الحقوق التي تقتضي سلامتها ومصالحها الأمنية والدفاعية والاقتصادية مباشرتها على هذا الإقليم، فالنتيجة النهائية لهذه النظرية هي تحوّل هذه الحقوق إلى نوع من السيادة المطلقة التي تمارسها الدولة على جزء من البحر الملاصق لشواطئها بالرغم من السماح للسفن والمراكب الأجنبية بالمرور في هذه المنطقة، وإن كان مثل هذا الاستثناء الأخير، لا ينقص من سيادة الدولة على هذا الجزء البحري باعتباره يُتمتع فيه، بالتصرف والاستغلال والاستعمال بكافة وجوهه^(٣).

فالطبيعة القانونية لهذا التملك، تدور حول عنصرين متكاملين أساسيين، الأول يُترجم سيادة أي دولة على جزء من البحار كنتيجة حتمية لسياستها الاقتصادية، والثاني يتعلق بحق الدول في تملك جزء من البحار في مواجهة مفهوم الملكية المشتركة للإنسانية.

(٢) حامد سلطان، القانون الدولي العام، ص ٦٠٨ وما بعدها.

(٣) إن حق الدولة سواء كان حق ملكية أم حق سيادة على البحر الإقليمي فإنه قانون يمكن تكييفه بأنه حق ملكية يسري عليه ما يسري على إقليمها البري، وقد أخذ بهذا الرأي معهد القانون الدولي الأميركي سنة ١٩٢٦، ومؤتمر لاهاي سنة ١٩٢٠، ولجنة القانون الدولي التابعة للأمم المتحدة في مشروعها المقدم لمؤتمر جنيف سنة ١٩٥٨، حيث نصت المادتان ١ و ٢ من المشروع على أن سيادة الدولة تتناول البحر الإقليمي وقاعه وما تحت الثرى والطبقة الجوية التي تعلوه، وقد جاء في تعليق تلك اللجنة على المادة الأولى من المشروع، أن حقوق الدولة على بحرها الإقليمي لا تختلف في طبيعتها عن طبيعة سيادتها التي تباشرها على سائر أجزاء الإقليم المادة الأولى من مشروع التقنين الخاص بالبحر الإقليمي.

تتخذ الإجراءات اللازمة لمنع الصيد بطرق معينة، كالصيد بالمواد المتفجرة، كما لها أن تمنع السفن والمراكب الأجنبية من الصيد في بحرها الإقليمي^(٤).

كما نصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، على حق الدولة الساحلية وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية، اعتماد قوانين وأنظمة بشأن المرور البريء عبر البحر الإقليمي، ومن بينها حفظ الموارد الحية للبحر، ومنع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بمصائد الأسماك^(٥) مع مراعاة الاستثناء الوارد في المادة «٥١» من الاتفاقية والمتعلقة بحقوق الصيد التقليدية والأنشطة المشروعة الأخرى التي تمارسها الدول المجاورة والملاصقة لها مباشرة في بعض القطاعات الواقعة داخل المياه الأرخبيلية. وبذلك لم تشرع هذه الاتفاقية أي قيود على الدولة الساحلية في حقها المطلق لجهة الصيد في بحرها الإقليمي، كما لم تمنح أي حق أفضلية لأي دولة أخرى بالصيد في هذه المنطقة البحرية.

أما المظهر الثاني لسيادة الدولة على بحرها الإقليمي، فيتمثل في حقها في اتخاذ ما تراه من الإجراءات الكفيلة بالمحافظة على أمنها وسلامتها والدفاع عن إقليمها، كحقها في منع السفن الحربية من المرور عبر مياهها الوطنية محافظة على سلامة أراضيها، إلا بالشروط المنصوص عليها في هذه الاتفاقية^(٦).

وبذلك يعتبر مبدأ السيادة على البحر الإقليمي، كتعبير قانوني عن امتداد سيادة الدولة على إقليمها البري إلى جزء من مساحة من البحار تقع على شواطئها، أي امتداد السيادة من البر إلى البحر الملاصق لشواطئها، وتصبح هذه المنطقة خاضعة للدولة الشاطئية، تمارس عليها مظاهر السيادة التي تمارسها على إقليمها البري، وهو ما يطلق عليه في القانون الدولي مبدأ استمرارية سيادة الدولة على هذا الجزء من البحار، الأمر الذي يخالف مفهوم المنطقة المتاخمة أو المجاورة المنصوص عليها في اتفاقيات قانون البحار.

ثانياً: مظاهر سيادة الدول على البحر الإقليمي

لم تحدد اتفاقيات قانون البحار مظاهر سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي بشكل مفصل، إلا أنها معروفة من فقهاء القانون الدولي وأولى مظاهر هذه السيادة حق الدولة في تقرير احتكار الصيد بمختلف أنواعه واقتضاره على مواطنيها. ذلك أنه يحق للدولة الساحلية أن تشرع القوانين واللوائح التنظيمية اللازمة لتنظيم الصيد في بحرها الإقليمي، كأن تقوم بتحديد الصيد في فترات معينة من السنة على أنواع محددة من الأسماك والأحياء البحرية، ولها الحق في إقامة مزارع لتربية الأسماك وتنميتها، ولها الحق في تنظيم عملية الصيد، كأن

(٤) وقد نصت الفقرة الثانية من المادة التاسعة عشرة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، على اعتبار مرور سفينة أجنبية ضاراً بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها إذا قامت السفينة أثناء وجودها في البحر الإقليمي بأي من الأنشطة... ومن ضمنها «أي من أنشطة صيد السمك» وهذا التأكيد يدل على سيادة الدولة على بحرها الإقليمي، وممارستها لحق الصيد في هذه المنطقة على أجهزتها أو مواطنيها دون السماح لدولة أخرى أجنبية بممارسة هذا الحق إلا برضاها.

(٥) المادة «٢: فقرة ١» من اتفاقية قانون البحار.
(٦) أنظر المادتين ٣٠ و ٣١ من اتفاقية قانون البحار. ووفقاً أيضاً للمادتين ١٧ و ١٨ تستطيع الدولة الساحلية اتخاذ الإجراءات العسكرية داخل بحرها الإقليمي كزراعة الألغام وإقامة شبكات الرادار، وإقامة حواجز بحرية، وإنشاء أحواض جافة لإصلاح السفن. ولها الحق في منع أية سفينة مهما كان نوعها تجارية أم حربية الاقتراب من المنشآت وإلا اتخذت ضدها الإجراءات القانونية اللازمة. ومنها طلبها مغادرة تلك السفينة فوراً لمياهها الإقليمية، وحقها في المطالبة بالتعويض عن كافة الأضرار =

الموجودة في مياهها الإقليمية ولكن بشروط محددة منصوص عليها في المادتين ٢٧ و ٢٨ من اتفاقية قانون البحار.

وتمتد الولاية الجنائية للدولة الساحلية على ظهر سفينة أجنبية، إذا ارتكبت جريمة معينة على ظهر السفينة المارة في البحر الإقليمي، وامتدت نتائج تلك الجريمة المرتكبة إلى الدولة الساحلية، أو إذا طلب ربان السفينة أو ممثل دبلوماسي أو موظف قنصلي لدولة العلم مساعدة السلطات المحلية، أو إذا كانت تلك التدابير لازمة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو مواد المؤثرات العقلية.

أما الاختصاص الجنائي للدولة الساحلية، فيكون منوطاً لها دونما حاجة إلى اتخاذ إجراءات أخرى إذا ارتكبت جريمة على ظهر سفينة أجنبية كانت راسية في أحد موانئها ثم غادرتها وهي لا تزال تسير خلال بحرها الإقليمي، فيحق لها في هذه الحالة أن تتخذ الخطوات الكفيلة التي تسمح بها قوانينها، لإجراء توقيف أو تحقيق على ظهر سفينة أجنبية مارة في البحر الإقليمي بعد مغادرة مياهها الداخلية.

ومن المعروف طبقاً لنص المادة «٢٧» فقرة (١) من اتفاقية قانون البحار، أنه لا ينبغي للدولة الساحلية أن تمارس الولاية الجنائية على ظهر سفينة أجنبية مارة خلال بحرها الإقليمي لاعتقال أي شخص أو لإجراء أي تحقيق له علاقة بأي جريمة ارتكبت على ظهر السفينة قبل دخولها المياه الإقليمية إذا كانت السفينة الآتية من ميناء أجنبي تمر في البحر الإقليمي

ووفقاً لمبدأ سيادة الدول على بحرها الإقليمي، فلها مباشرة سلطاتها الجمركية، وبتحصيل الضرائب والرسوم، ولكن لا يجوز للدولة الساحلية أن تفرض رسوماً على السفن الأجنبية لمجرد مرورها عبر البحر الإقليمي، إلا إذا أدت لها خدمات محددة فتجبي هذه الرسوم مقابل تلك الخدمات لا مقابل مجرد المرور العابر^(٧).

ومن أهم الحقوق التي تمارسها الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي، الحق في فرض الإجراءات الصحية التي تراها مناسبة، فيجوز لها إيقاف السفن العابرة لبحرها الإقليمي، وتفتيشها من قبل رجال الحجر الصحي، والإطلاع على الأوراق الطبية الخاصة بها، ومباشرة عملية الحجر الصحي إذا علمت أن ثمة أوبئة معدية على ظهر تلك السفن. ويلاحظ أن مثل هذه الإجراءات نابعة من تطبيق مبدأ سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي وليست منصوصاً عليها في أي اتفاقية دولية^(٨).

كما يحق للدولة الساحلية أن تبسط ولايتها القضائية على كافة المسائل المدنية والجنائية في بحرها الإقليمي، أي مباشرة أعمال الضبط والتفتيش والقبض والتحقيق على ظهور السفن الأجنبية الموجودة في بحارها الإقليمية، وهذا الحق نابع من سيادة الدولة على إقليمها، بحيث تمتد الولاية القضائية إلى كل ما في الإقليم من أشخاص وأموال، وبذلك يمتد قضاء الدولة إلى السفن الراسية في موانئها، وإلى السفن

= التي تحصل لها نتيجة تلك الانتهاكات. إلا أنه يجب التنويه أن حق الدولة الساحلية في اتخاذ ما تراه مناسباً للدفاع عن أمنها وسلامتها يجب ألا يعيق حق المرور البريء للسفن التجارية الأجنبية طبقاً لما نصت عليه اتفاقية قانون البحار.

(٧) المادتين ٢٦ و ٢٧ من اتفاقية قانون البحار.

(٨) اتفاقية باريس في ٣ شباط / فبراير سنة ١٨٥٢ ومؤتمرات القسطنطينية في سنتي ١٨٥٦ و ١٨٧١، وفيينا في سني ١٨٤٤ و ١٨٩٢ وروما في سنة ١٨٨٥.

السفن الحربية، وهي في البحر الإقليمي لتلك الدولة لما لهذه السفن من حصانة ووضع قانوني، ذلك أن هذا النوع من السفن ليس له الامتثال لجميع القواعد المطبقة للقانون الدولي فقط، بل أيضاً لجميع أنظمة الدولة الساحلية بالنسبة إلى الملاحة. وإذا لم تراخ هذه السفن تلك الأنظمة يحق للدولة الساحلية أن تطلب منها مغادرة بحرهما الإقليمي فوراً^(١٢).

وتنص الفقرة الثانية من المادة الثانية من اتفاقية قانون البحار على امتداد سيادة الدولة الساحلية إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي وكذلك إلى قاعه وباطن أرضه.

القسم الثاني

تحديد البحر الإقليمي وتعيين حدوده

أولاً: تحديد البحر الإقليمي

كانت قضية تحديد عرض البحر الإقليمي مثار خلاف واضح إبان الأعمال التحضيرية لاتفاقية قانون البحار، كما كانت مثار خلاف بين الدول التي اشتركت في أعمال معاهدة جنيف لقانون البحار ١٩٥٨. فثمة دول رأت تحديد هذا البحر بمسافة لا تتعدى ثلاثة أميال بحرية وهو نفس المعيار الذي وضعه الفقيه «بنكرشوك» وأكده الفقيه «جولياني» بطريقة حسابية، إلا أن ثمة دولاً أخرى لم تطبق هذا المعيار، ومدّت بحرهما الإقليمي إلى مسافة ستة أميال، وذهبت دول أخرى إلى مدّ بحرهما الإقليمي إلى مسافة إثني عشر ميلاً وهو المعيار الذي أخذت به الاتفاقية الحالية، حيث أجازت لكل دولة أن تمد

مجرد مرور عابر ودون أن تدخل المياه الداخلية^(٩).

وتنص المادة «٢٨» من اتفاقية قانون البحار على عدم جواز الدولة الساحلية إيقاف سفينة أجنبية مارة خلال بحرهما الإقليمي، أو أن تحوّل اتجاهها لغرض ممارسة ولايتها المدنية في ما يتعلق بشخص ما على ظهر السفينة، ولكنها تستطيع من جهة أخرى اعتقال السفينة أو احتجازها نتيجة لحوادث وقعت في مياهها الداخلية أثناء قيامها بالرحلة المذكورة. كوقوع اصطدام أو القيام بعملية انتشار سفينة غارقة^(١٠).

يشار إلى أن السفن التجارية الأجنبية الموجودة في منطقة دولة ساحلية لا يمكن أن تصبح مكاناً للجوء السياسي، أو للهاربين من وجه العدالة. ومن هنا تستطيع السلطات المحلية الصعود إلى تلك السفن واعتقال الهاربين أو اللاجئين، وتستطيع كذلك محاكمة ربان السفينة لخرقه القانون الذي يحظر منع اللجوء إلى السفن التجارية^(١١).

عدا الاستثناءات المشار إليها، فإن الولاية القضائية للدولة الساحلية لا تمتد إلى الجرائم التي ترتكب على ظهر سفينة أجنبية أثناء وجودها في البحر الإقليمي، دون أن تكون لتلك الجرائم أدنى صلة بإقليم الدولة صاحبة هذا البحر أو بمواطنيها، ودون أن تمتد آثار تلك الجرائم إلى خارج السفينة بحيث تحدث اضطراباً أو إخلالاً بأمن الدولة صاحبة البحر الإقليمي. كذلك لا تمتد الولاية القضائية للدولة الساحلية على ما يرتكب من جرائم على ظهر

(٩) غيرهارد فان غلان، القانون بين الأمم، الجزء الثاني، ص ٩٢.

(١٠) المادتين «١٩ و ٢٠» من اتفاقية جنيف لقانون البحار ١٩٥٨.

(١١) غيرهارد فان غلان، مرجع سابق، ص ٨٩.

(١٢) المادة «٣١» من اتفاقية قانون البحار.

المناطق، خاصة عندما يكون هذا المرور بريئاً. فالمصالح الاقتصادية والإستراتيجية الحربية للدول الكبرى، ومصالح الدفاع والأمن التي تفرض قوانينها وتبعاتها على الدول النامية قد تتناقض بصورة واضحة، ولم يعد التوصل بالإجماع إلى رأي مشترك حول هذا الموضوع بالأمر السهل، وبذلك ظل امتداد البحر الإقليمي لكل دولة أمراً غير مجمع عليه، وُتُرك الموضوع بحسب تقدير كل دولة ساحلية، تحدد وفقاً لتشريعاتها الداخلية شرط ألا يتعدى مسافة الاثني عشر ميلاً المنصوص عليها في الاتفاقية.

ثانياً: كيفية قياس البحر الإقليمي

ظل موضوع كيفية قياس خط البحر الإقليمي مثار جدل وعدم اتفاق محدد، فثمة رأي ذهب إلى أن تحديد الخط ينبغي أن يرسم بحيث يكون موازياً لشاطئ الدولة في تعاريفه الطبيعية، ويتبعه في بروزه وتجاويفه المختلفة. والرأي الآخر ذهب إلى أن هذا الخط يتحدد بخطوط مستقيمة تمتد ليتصل بين الرؤوس البارزة على طول شواطئ الدولة. وثمة رأي ثالث حدّد خط القياس بخطوط مقوّسة تلتقي بخطوط رأسية بطول اتساع البحر الإقليمي.

حسّمت اتفاقية قانون البحار هذا الخلاف في المادة الرابعة منها، بحيث حددت الخط الفاصل بين المياه الداخلية والبحر الإقليمي هو الذي يكون، بعد كل نقطة عليه عن أقرب نقطة على خط الأساس، مساوياً لعرض البحر الإقليمي.

وبالنسبة لخط الأساس لقياس البحر الإقليمي، فقد قضت المادة الخامسة من اتفاقية قانون البحار، بأنه هو أدنى الجزر على امتداد

عرض بحرهما الإقليمي إلى مسافة لا تتجاوز إثني عشر ميلاً بحرياً بدءاً من خطوط الأساس المقررة وفقاً لهذه الاتفاقية^(١٣).

وبذلك تظهر المادة الثالثة من الاتفاقية حق كل دولة في مدّ بحرهما الإقليمي إلى مسافة لا تتعدى ثلاثة أميال، وبالتالي يجوز لأي دولة مدّ هذا البحر إلى مسافة تقل عن ذلك وهذا ما نادى به معظم الدول خلال دورات الأعمال التحضيرية لقانون البحار. إلا أن الفكرة الثانية والمنادية بمدّ البحر الإقليمي إلى إثني عشر ميلاً بحرياً قد انتصرت في النهاية نظراً لأن فكرة الأميال الثلاثة قد أصبحت تقليدية، وأن المعيار الذي استندت إليه أصبح غير مطبق. فمرمى المدفع قد تجاوز الآن الثلاثة أميال بألاف المرات، كما أن مصالح الدولة الساحلية قد تشعبت وتطورت نتيجة التقدم التقني في مجال استغلال ثروات البحار المائية والمعدنية، ويلاحظ الهدف الكامن وراء مناداة الدول العظمى بتحديد اتساع البحر الإقليمي إلى أقل مسافة ممكنة، باعتبارها المستفيدة الوحيدة من هذا التحديد سواء لجهة مرور أساطيلها التجارية والحربية القوية، أم لجهة استغلال ثروات البحار البيولوجية والمعدنية.

قابل هذا الرأي الضيق، مفهوم آخر نادى به الدول النامية والقائل بمدّ البحر الإقليمي إلى مسافة أبعد من ثلاثة أميال، لأن هذه الدول ليس لديها الإمكانيات التقنية لتطوير اقتصادياتها واستغلال ثرواتها البحرية بصورة مجدية، وبذلك فإنها مضطرة لمدّ اتساع بحرهما الإقليمي لمسافة واسعة حتى تتمكن من حماية ثرواتها البحرية من الاستنزاف من قبل الدول المتقدمة، إضافة إلى أن هذا الاتساع لا يؤثر ولا يتعارض ومبدأ حرية الملاحة والطيران عبر وفوق هذه

(١٣) المادة «٣» من اتفاقية قانون البحار.

اشتترطت الفقرات ٣ و ٤ و ٥ و ٦ من ذات المادة على ألا ينحرف رسم خطوط الأساس المستقيمة أي انحراف ذي شأن عن الاتجاه العام للساحل، ويتعين أن تكون المساحات البحرية التي تقع داخل نطاق الخطوط مرتبطة بالإقليم البري ارتباطاً كافياً لكي تخضع لنظام المياه الداخلية.

كما نصت الفقرة الرابعة من المادة «٧» من الاتفاقية على عدم رسم خطوط الأساس المستقيمة من المرتفعات التي تنحسر عنها المياه عند الجزر وإليها ما لم تكن قد بُنيت عليها منارات أو منشآت مماثلة تعلو دائماً سطح البحر، أو في الحالات التي يكون فيها مد خطوط الأساس من هذه المرتفعات وإليها قد حظي باعتراف دولي عام.

وأخيراً اشتترطت الفقرة السادسة من المادة «٧» من الاتفاقية عدم جواز تطبيق نظام خطوط الأساس المستقيمة على نحو يفصل البحر الإقليمي لدولة أخرى عن أعالي البحر أو عن المنطقة الاقتصادية الخالصة.

وحيث أن المادة «٨» من الاتفاقية قد تناولت تحديد خط قياس البحر الإقليمي بالنسبة للمياه الداخلية بحيث نصت الفقرة الأولى منها على أنه باستثناء ما هو منصوص عليه في الجزء الرابع من هذه الاتفاقية^(١٦)، تشكل المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي جزءاً من المياه الداخلية للدولة^(١٧).

الساحل، كما هو مبين على الخرائط ذات المقياس الكبير المعترف بها رسمياً من قبل الدولة الساحلية. ويعني تفسير هذه المادة أن قياس البحر الإقليمي يبدأ من آخر نقطة تنحسر عنها المياه وقت الجزر، وهو نفس الحكم الذي نصت عليه المادة الثالثة من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي سنة ١٩٥٨، وأن البحر الإقليمي يبدأ من آخر نقطة تنحسر عنها المياه وقت الجزر بحيث توازي الساحل في مختلف تعاريفه الطبيعية وتتبعه في أمكنة بروزه وتجاويفه.

أما كيفية تحديد خط الحد الخارجي للبحر الإقليمي في حالة الجزر الواقعة فوق حلقات مرجانية، أو الجزر المحاطة بشعاب مرجانية، فإن خط الأساس لقياس عرض البحر الإقليمي، هو حد أدنى الجزر للشعبة المرجانية باتجاه البحر كما هو مبين بالرمز المناسب على الخرائط المعترف بها رسمياً من قبل الدولة الساحلية^(١٤).

أما طريقة رسم خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي حيث يوجد في الساحل دخول عميق في اليابسة أو انقطاع، أو حيث توجد سلسلة من الجزر على امتداد الساحل وعلى مسافة قريبة منه مباشرة فإن اتفاقية قانون البحار قد حددت طريقة رسم هذا الخط وذلك برسم خطوط مستقيمة لتصل ما بين الرؤوس البارزة التي تصل بين نقاط مناسبة^(١٥).

ولكي تطبق الدولة الساحلية المعيار السابق طبقاً للمادة «٧» فقرة (٣) من الاتفاقية، فقد

(١٤) المادة «٦» من اتفاقية قانون البحار.

(١٥) المادة «٧» فقرة «أ» من اتفاقية قانون البحار.

(١٦) الجزء الرابع من الاتفاقية الخاص بالدول الأرخيلية، المواد من «٤٦» إلى «٥٤».

(١٧) وقد أضافت اتفاقية قانون البحار أحكاماً أخرى لجهة كيفية قياس البحر الإقليمي لبعض الحالات، خاصة حالة المرتفعات التي تنحسر عنها المياه عند الجزر، وهي تلك المساحة من الأرض المتكونة طبيعياً المحاطة بالمياه والتي تعلو عليها في حالة الجزر، لكنها تكون مغمورة عند المد، فعندما يكون المرتفع الذي تنحسر عنه المياه عند الجزر واقعاً كلياً أو جزئياً على

الداخلية، إلا أن تلك الاختصاصات تجابه ببعض الاستثناءات في المياه الإقليمية.

رابعاً: الموانئ والأحواض البحرية

من المعروف أن الموانئ والأحواض البحرية هي مواقع على شواطئ الدولة الساحلية، تُعد لاستقبال السفن بهدف الشحن أو التفريغ أو لأغراض السفر. وتعتبر الدولة الساحلية مالكة لموانئها والمنشآت المقامة عليها، واستناداً إلى هذه الملكية لها الحق في اتخاذ الإجراءات اللازمة لدخول السفن الأجنبية إليها، وإخضاعها للوائح الصحية والجمركية، وفرض الرسوم عليها مقابل الخدمات المقدمة إليها^(١٨).

وثمة اتفاقيات دولية نصت على الأحكام الواجب تطبيقها ومن أهمها اتفاقية جنيف ١٩٢٣ الخاصة بالنظام الدولي للموانئ البحرية التي أعطت الحق لجميع الدول الموقعة عليها في اتصال سفنها بالموانئ البحرية لكل منها،

ثالثاً: المياه الداخلية وخصائصها القانونية

يمكن تعريف المياه الداخلية، بأنها البحار والبحيرات والأنهار والخلجان والقنوات التي تكون جزءاً لا يتجزأ من إقليم الدولة وتباشر عليها جميع اختصاصاتها وسلطاتها المقررة لها بالنسبة لإقليمها البري، وقد يدخل في ذلك شقة من البحر محاذية للشاطئ ولصيقة به تنتهي عند الخط الرئيسي الذي يبدأ منه البحر الإقليمي^(١٨).

ويمكن تحديد الخصائص القانونية للمياه الداخلية بقيام الدولة بممارسة كل مظاهر السيادة كأى جزء من اليابسة، بحيث يختلف مظهر هذه السيادة عن البحر الإقليمي، ذلك أن السفن الأجنبية مثلاً تتمتع بحق المرور البريء في البحر الإقليمي ولكنها لا تتمتع بهذا الحق في المياه الداخلية. كما أن للدولة الساحلية القيام باختصاصها القضائي الكامل في المياه

= مسافة لا تتجاوز عرض البحر الإقليمي من البر أو من الجزيرة، يجوز أن يستخدم حد أدنى الجزر في ذلك المرتفع كخط أساسي لقياس عرض البحر الإقليمي المادة «١/١٣» من اتفاقية قانون البحار ولكن عندما يكون المرتفع الذي تحسّر عنه المياه عند الجزر واقعاً كلياً على مسافة تتجاوز عرض البحر الإقليمي من البر أو من الجزيرة، فلا يكون له بحر إقليمي خاص به المادة «٢/١٣» من اتفاقية قانون البحار. وقد أتت اتفاقية قانون البحار بحكم آخر يتعلق بقياس البحر الإقليمي وتحديد وتعيين حدوده بين دولتين متقابلتين ساحلياً أو متلاصقتين، بحيث نصت أحكام الاتفاقية على عدم أحقية أي من الدولتين، أن تمد بحرهما الإقليمي إلى أبعد من الخط الوسط الذي تكون كل نقطة عليه متساوية في بعدها عن أقرب النقاط على خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي لكل من الدولتين، ويستثنى من هذا الحكم في حال وجود اتفاق بينهما على خلاف ذلك، فيمكن بالتالي مخالفته، أو عندما يكون من الضروري بسبب سند تاريخي أو ظروف خاصة أخرى، تحديد البحر الإقليمي لكل من الدولتين بطريقة تخالف هذا الحكم المادة «١٥» من اتفاقية قانون البحار. وأخيراً نصت الاتفاقية على كيفية تحديد خط أساس البحر الإقليمي إذا كان ثمة نهر يصب مباشرة في البحر، ففي هذه الحالة يجب أن يكون الخط المستقيم عند مصب النهر بين نقطتين على حد أدنى الجزر بين ضفتيه المادة «٩» من اتفاقية قانون البحار.

(١٨) تعرضت اتفاقية قانون البحار لتعريف المياه الداخلية وخصائصها القانونية في إطار تحديد البحر الإقليمي، حيث نصت الفقرة الأولى من المادة الثامنة من الاتفاقية على أنه باستثناء ما هو منصوص عليه في الجزء الرابع، تشكل المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي جزءاً من المياه الداخلية للدولة.

(١٩) لكن الدول الساحلية لا تستطيع بموجب سيادتها المطلقة على موانئها حرمان السفن الأجنبية من استعمالها - إلا لأسباب مشروعة - وبذلك تظل الموانئ وخاصة زمن السلم مفتوحة لاستقبال تلك السفن، لأنه لو ترك لها العنان في إقفالها متى شئت لأضر ذلك بالتجارة الدولية، ولأخلت بمبدأ حرية الملاحة البحرية. وهكذا تظل هذه الموانئ مفتوحة لاستقبال السفن لتفريغها أو شحنها من البضائع والركاب، كما أنها تظل مفتوحة لاستقبال أية سفينة تطلب اللجوء إليها بسبب العواصف والأخطار الأخرى التي تهددها بالغرق، ولكن حرية الاستقبال، لا تنطبق عادة على السفن الحربية التي تخضع لقيود محددة للدخول إلى هذه الموانئ، لأنه يحق للدولة الساحلية تطبيقاً لحق الدفاع الشرعي أن تمنع دخول تلك السفن إلى موانئها إذا كان ثمة ما يخل بأمنها وسلامتها.

السفن الراسية في الموانئ البحرية لكل من كان يتمسك بدين بحري، ذلك طبقاً لمعاهدة بروكسل المبرمة في ١٠ أيار / مايو ١٩٥٢^(٢٢).

أما بالنسبة للاختصاص الجنائي للدولة الساحلية الولاية على هذه القضايا، والفصل فيها في بحرها الإقليمي، وتكون بذلك مختصة من باب أولى على الجرائم التي تقع في السفن الأجنبية الموجودة في موانئها، وقد تأيدت هذه القاعدة، أي الاختصاص الإقليمي للنظر في القضايا الجنائية من قبل الدول الساحلية طبقاً لأحكام الفقرة الأولى من المادة الرابعة من معاهدة بروكسل المبرمة في ١٠ أيار / مايو ١٩٥٢ الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائي، وبالتالي يحق للدولة أن تتعقب أي جريمة تقع في موانئها ولها أن تحاكم الجاني ويطبق عليه العقاب الذي يستحقه^(٢٣).

خامساً: الخلجان الوطنية

الخليج من الناحية القانونية عبارة عن مساحة من البحر تتغلغل في إقليم الدولة، وينتج عن عمق هذا التغلغل بالنسبة لاتساع فتحته وجود مساحة مائية تكاد تكون محاطة بالأرض^(٢٤). وقد عرّفت المادة «١٠» فقرة (٢) الخليج بأنه عبارة عن دخول واضح المعالم يكون توغله بالقياس إلى عرض مدخله على نحو يجعله يحتوي على مياه محصورة بالبر ويشكل أكثر من مجرد انحناء للساحل. غير أن التغلغل لا يعتبر خليجاً إلا إذا كانت مساحته

وفي الحصول على التسهيلات والمساعدات اللازمة، مع مراعاة المساواة بينها في المعاملة^(٢٥).

وقد جاءت اتفاقية قانون البحار بحكم خاص يتعلق بالمراسي التي تستخدم عادة لتحميل السفن وتفريغها ورسوها وأدخلتها في حدود البحر الإقليمي، والتي تكون لولا ذلك واقعة جزئياً أو كلياً خارج الحد الخارجي للبحر الإقليمي^(٢٦). ولكن المادة الحادية عشرة من الاتفاقية اعتبرت جزءاً من الساحل، بعد المنشآت المرفئية الدائمة التي تشكل جزءاً أصيلاً من النظام المرفئي. غير أنها خالفت الحكم في ما يتعلق بالمنشآت المقامة في عرض البحر والجزر الاصطناعية، بحيث لم تعتبرها من المنشآت المرفئية الدائمة وبالتالي عدم اعتبارها حداً لتعيين البحر الإقليمي.

أما بالنسبة لوضع السفن الأجنبية في موانئ الدولة الساحلية فهي تخضع لقوانين تلك الدولة الساحلية، إلا أن الأخيرة لا تستطيع ممارسة كافة سيادتها على هذه السفن باعتبار وضعها الوقي وأغراض محددة، وإنما تقتصر مظاهر هذه السيادة على تطبيق لوائحها الخاصة بالملاحة والجمارك والشرطة للمحافظة على أمنها وسلامتها. أما لجهة الاختصاص القضائي المدني فيعتبر من اختصاصها متى كان النزاع متعلقاً بشخص من غير طاقم السفينة الأجنبية، وأن لا تمتد هذه الولاية القضائية إذا كان النزاع متعلقاً بطاقمها، ولكن يجوز ممارسة إجراءات الحجز التحفظي على

(٢٠) علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، ط ٨، دار المعارف الإسكندرية، ص ٤٤٤.

(٢١) المادة «١٢» من اتفاقية قانون البحار.

(٢٢) حافظ غانم، القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٢ ص ٣٦٥.

(٢٣) المرجع السابق.

(٢٤) محفوظ غانم، مرجع سابق، ص ٣٦٩.

للمواد ١٤ إلى ٢٣ من اتفاقيات جنيف سنة ١٩٥٨ حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة.

وقد نصت اتفاقية قانون البحار على معنى المرور، ووصفته بأنه الملاحة خلال البحر الإقليمي بقصد اجتياز البحر دون الدخول إلى المياه الداخلية أو التوقف في ميناء يقع خارج المياه الداخلية^(٢٦). وهو كما يلاحظ اجتياز السفينة الأجنبية للبحر الإقليمي لدولة ساحلية دون أن تقصد الدخول إلى المياه الداخلية لتلك الدولة أو الرسو في أحد موانئها، وهي بذلك تكون عابرة سبيل اقتضتها ظروف الملاحة البحرية كخط سير ثابت. أما الصورة الثانية من صور المرور البريء خلال البحر الإقليمي فهي أن تسلك السفينة الأجنبية طريقها في البحر الإقليمي بغية الدخول إلى المياه الداخلية للدولة الساحلية، أو كان قصدها أن تتوقف في أحد المرافق المائية لتلك الدولة أو مغادرته^(٢٧). أما الصورة الثالثة من صور المرور البريء، أن تكون السفينة العابرة للبحر الإقليمي في حالة مرور متواصل وسريع، ولكن يشمل حالات محددة كتوقف السفينة مثلاً أو الرسو في أحد موانئ الدولة الساحلية عندما يكون ذلك التوقف أو الرسو من مقتضيات الملاحة العادية أو حين تستلزمها قوة قاهرة أو حالة شدة، أو حين يكون لغرض تقديم المساعدة إلى أشخاص أو سفن أو طائرات في حالة خطر شديد^(٢٨).

لقد وصفت المادة «١٨» من الاتفاقية معنى المرور، وحددته بأنه ينبغي أن يكون متواصلًا وسريعًا، وألا يكون ثمة توقف إلا في الحالات التي تقتضيها ضرورة الملاحة العادية، ذلك إذ

تعادل أو تفوق مساحة نصف دائرة قطرها خط يرسم عبر مدخل ذلك التغلغل.

وتعتبر الخلجان التي تعود سواحلها لدولة واحدة من المياه الداخلية، ويسري عليها ما يسري على المياه التي تكون سيادة الدولة عليها مطلقاً، ويلاحظ أن اتفاقية قانون البحار لم تتناول بالأحكام التنظيمية إلا الخلجان التي تعود سواحلها لدولة واحدة، ذلك في إطار قياس البحر الإقليمي، كما أن أحكام هذه الاتفاقية لا تنطبق على ما يسمى بالخلجان التاريخية^(٢٥).

والخلاف الذي لا زال قائماً، هو معيار تحديد الخليج الوطني عن الخليج الدولي، ومدى اتساع فتحته الموصولة بالبحر العام. وبما أن اتفاقية قانون البحار قد حسمت هذا النزاع القانوني طبقاً للفقرة (٤) من المادة العاشرة، حيث نصت على أنه إذا كانت المسافة بين حدي أدنى الجزر لنقطتي المدخل الطبيعي لخليج ما لا تتجاوز ٢٤ ميلاً بحرياً، جاز أن يرسم خط فاصل بين حدي أدنى الجزر المذكورين، وتعتبر المياه الواقعة داخل هذا الخط مياهاً إقليمية

القسم الثالث استثناءات سيادة الدولة على بحرها الإقليمي

أولاً: حق المرور البريء

يعود حق المرور البريء عبر البحار الإقليمية إلى القواعد العرفية، التي تطورت عبر السنين باعتبارها قواعد عرفية دولية، ثم تحولت من قواعد عرفية إلى نصوص تعاقدية طبقاً

(٢٥) المادة «١٠» فقرة «١ - ٦» من اتفاقية قانون البحار.

(٢٦) المادة «١٨» فقرة «١ أ» من اتفاقية قانون البحار.

(٢٧) المادة «١٨» فقرة «١ ب» من اتفاقية قانون البحار.

(٢٨) المادة «١٨» فقرة «٢» من اتفاقية قانون البحار.

السماح لكافة الدول بالمرور عبر بحرها الإقليمي^(٣٠).

يشار أن اتفاقية قانون البحار كانت أكثر وضوحاً من اتفاقية جنيف ١٩٥٨ المتعلقة بالبحر الإقليمي والمنطقة الملاصقة، إذ أوضحت الضرر الذي يلحق بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها جراء قيام السفن العابرة للبحر الإقليمي عبر القيام بأنشطة متعددة لم تتعرض لها اتفاقيات جنيف في المادة «١٤» منها والذي ورد فيها حكم واحد في شأن تعريف براءة المرور في خصوص سفن الصيد^(٣١). فقد قررت أن مرور السفن في البحار الإقليمية لا يعد بريئاً إذا كان لا يحترم القوانين واللوائح التي تنشرها وتصدرها الدول الساحلية في خصوص منع هذه السفن من الصيد في نطاق بحارها الإقليمية. إلا أن الاتفاقية لم تقتصر على هذا الحكم الذي نصت عليه المادة «١٤» من اتفاقية جنيف بشأن البحر الإقليمي، بل أضافت إليه أحكاماً جديدة ومعايير محددة اعتبرت القيام بها من قبل السفن الأجنبية مروراً ضاراً بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو الإخلال بأمنها إذا قامت تلك السفن بأي من الأنشطة والممارسات المذكورة في المادة «١٩» وأهمها:

أ. أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي، أو أي صورة أخرى تعتبر انتهاكاً لمبادئ القانون الدولي العام المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة^(٣٢).

لو كان المرور خلاف ذلك فقد يؤدي أحياناً إلى إثارة الشبهات حول هذه السفن، ويتجه الظن إلى أن توقفها راجع إلى أغراض أخرى كالتجسس، أو التقاط معلومات أخرى لها علاقة بتلك المنطقة التي تعتبر جزءاً من اليابسة بالنسبة للدولة الساحلية، ولكن تلك المادة أوردت استثناءات أملتتها الاعتبارات الإنسانية، إذ ربما يكون توقف السفن الأجنبية أو رسوها في المياه الإقليمية عائداً لظروف خارجة عن إرادتها كقوة قاهرة، أو حالة شدة، أو لغرض تقديم مساعدة إنسانية إلى أشخاص أو سفن أو طائرات في حالة خطر شديد، ففي هذه الحالة يجوز لتلك السفن التوقف لمواجهة تلك الضرورات التي لا تقتضيها عادة الملاحة العادية.

إن المعيار الذي استندت إليه الاتفاقية في تفسير معنى المرور البريء، هو ذلك الذي لم يضر بسلم الدولة الساحلية، والمقصود به أنه إذا تعرضت تلك الدولة لبعض الأضرار جراء السفن العابرة لمياهها الإقليمية وسواء أكانت تلك السفن تجارية أم حربية وذلك طبقاً لإطلاق نص المادة «١٧» شمول المرور البريء لكافة السفن^(٣٩)، فإنه يحق للدولة الساحلية أن تقوم باتخاذ الإجراءات الكفيلة بإزالة ذلك الضرر سواءً أكان صادراً من السفن أم الأشخاص الموجودين فيها، أم المواد التي تحملها، وفي هذه الحالة تستعيد الدولة الساحلية كامل سيادتها على بحرها الإقليمي، ويزول ذلك الالتزام الذي كان على عاتقها والمتمثل في

(٢٩) مادة «١٧» من اتفاقية قانون البحار.

(٣٠) قد يكون الضرر نتيجة عبور السفن الأجنبية للبحر الإقليمي لدولة ساحلية يخلّ بحسن نظامها أو بأمنها، وقد يكون مرور السفينة ذاتها مضرراً بالدولة الساحلية في الصور الثلاث التي ذكرتها الفقرة (١) من المادة «١٩» من الاتفاقية، وفي هذه الحالة يكون الأمر متروكاً للدولة المعنية اتخاذ ما تراه مناسباً لدرء تلك الأضرار وبالتالي منع المرور البريء لتلك السفن.

(٣١) مادة «١٤» فقرة «٥» من اتفاقية جنيف سنة ١٩٥٨ الخاصة بالبحر الإقليمي والمنطقة الملاصقة.

(٣٢) المادة «١٩» فقرة «٢ أ» من اتفاقية قانون البحار.

هـ. كما نصت المادة «١٩» صراحة على الأعمال التي تقوم بها سفن أجنبية في البحار الإقليمية، وتعتبر ضارة بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها أو باقتصادها، أي عمل من أعمال التلويث المقصود والخطير، أو أي من أنشطة صيد السمك، وهو الحكم الذي نصت عليه المادة «١٤» من اتفاقية جنيف سنة ١٩٥٨ الخاصة بالبحر الإقليمي والمنطقة الملاصقة .

و. كما تضمنت الاتفاقية حكماً عاماً يتعلق بالغواصات والمركبات، حيث ألزمت هذا النوع من السفن أن تبحر طافية ورافعة علمها حين تكون مارة في البحر الإقليمي^(٣٧). وهذا الحكم، يتعلق بتنظيم مرور السفن الحربية في البحار الإقليمية، وباستثناء هذا الشرط الذي تم النص عليه صراحة فإن السفن الحربية تكون مستثناة من كافة القيود الأخرى وخاصة السلطة القضائية للدولة الساحلية^(٣٨).

ويلاحظ أن اتفاقية قانون البحار قد حسمت الخلاف عندما نظمت الأحكام والقواعد المنطبقة على السفن الحربية وغيرها من السفن الحكومية المستعملة لأغراض غير تجارية، كتعريف السفينة الحربية^(٣٩)، والإجراءات التي

ب. أي مناورة أو تدريب بأسلحة من أي نوع^(٣٣)، وهذا العمل يوضح المرور غير البريء الذي يتعرض له أمن الدولة الساحلية جراء مرور السفن الحربية عبر بحرها الإقليمي، وهذا الفعل، لا يمكن اعتباره مروراً بريئاً طبقاً للطبيعة التي تقوم بها السفن والمتمثلة في إجراء مناورات عسكرية أو تدريب مسلح، ويحق للدولة الساحلية في هذه الحالة اتخاذ كافة الإجراءات الكفيلة بحفظ أمنها وسلامتها كما يرد مستقبلاً في ثنايا بحثنا هذا.

ج. إن مرور السفن مهما كانت طبيعتها تجارية أو عسكرية لا يمكن اعتباره بريئاً إذا قامت بأي عمل يهدف إلى جمع معلومات تضر بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها أو أي عمل دعائي يهدف إلى المساس بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها^(٣٤)، أو إطلاق أي طائرة أو إنزالها أو تحميلها، أو إطلاق أي جهاز عسكري أو إنزاله أو تحميله^(٣٥).

د. لا يكون بريئاً إذا قامت السفينة العابرة للبحر الإقليمي بتحميل أو إنزال أي سلعة أو عملة أو شخص خلافاً لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية، أو الضريبية، أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة^(٣٦).

(٣٣) المادة «١٩» فقرة «٢ ب» من اتفاقية قانون البحار.

(٣٤) المادة «١٩» فقرة ٢ - «ج ود» من اتفاقية قانون البحار.

(٣٥) المادة «١٩» فقرة «٢ هـ، و» من اتفاقية قانون البحار.

(٣٦) المادة «١٩» فقرة «٢ ز».

(٣٧) المادة «٢٠» من اتفاقية قانون البحار.

(٣٨) لاقت السفن الحربية الأجنبية المارة من خلال البحار الإقليمية، اهتماماً عالمياً في سنة ١٩٦٨ عندما استولت كوريا الشمالية على السفينة الأميركية «بويلو»، وهي سفينة استخبارات كانت تعمل قبالة ساحل كوريا وبسبب كونها جزءاً من البحرية الأميركية فاستندت في تلك الوضعية إلى المادة الثامنة من ميثاق جنيف سنة ١٩٥٨ الخاص بأعالي البحار، وأنه كان بموجب المادة ٢٢ من تلك الاتفاقية فإنه لا يجوز للسلطات الكورية الشمالية إلا أن تأمر السفينة الأميركية بمغادرة بحرها الإقليمي فوراً ودونما حاجة إلى اتخاذ أية إجراءات أخرى، إلا أنها استولت على السفينة واحتجزت بحارتها، بحجة أن تلك السفينة كانت تتجسس على منشآتها وسواحلها، واتصالاتها، ويتبين من هذا المثال مدى انطباق اتفاقيات قانون البحار على هذا النوع من السفن وتعارضها مع السلامة القومية للدول الساحلية، وهو، كما نرى موضوع معقد يحاول كل طرف توظيف أحكام قانون البحار لصالحه.

(٣٩) المادة «٢٩» من الاتفاقية.

الدولة الساحلية المعنية أن تعلن الإعلان الواجب عن جميع هذه القوانين والأنظمة^(٤٤) حتى تكون الدول الأخرى على علم كامل بها، كما أوردت الاتفاقية استثناءً وحيداً على عدم انطباق هذه القوانين والأنظمة الخاصة بالمرور البريء على تصميم السفن الأجنبية أو بنائها أو معداتها أو تكوين طواقمها، إلا إذا كان الغرض منها إعمال قواعد أو معايير دولية مقبولة عموماً^(٤٥).

كما أن اتفاقية قانون البحار أعطت الدولة الساحلية الحق في أن تفرض على السفن الأجنبية التي تمر عبر بحرها الإقليمي استخدام الممرات البحرية، وإتباع نظم تقسيم حركة المرور التي قد تعينها أو تقررها لتنظيم مرور السفن^(٤٦). كما أجازت الاتفاقية للدولة الساحلية أن تفرض على الناقلات والسفن التي تعمل بالقوة النووية، والسفن التي تحمل مواداً خطيرة أن تقصر مرورها على تلك الممرات البحرية. غير أن الاتفاقية ألزمت الدولة الساحلية أن تأخذ في حسابها عند تعيينها للممرات البحرية توصيات المنظمة الدولية المختصة، وأي قنوات تستخدم عادة للملاحة الدولية، وما لسفن وقنوات معينة من مميزات خاصة، وكثافة حركة المرور. وأخيراً أوجبت الاتفاقية على الدولة الساحلية أن تبين بوضوح حدود هذه الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور في خرائط تعلن عنها^(٤٧).

ولكن ما هي الإجراءات التي تستطيع أن

تستطيع الدولة الساحلية اتخاذها في مواجهة السفن الحربية التي لا تمتثل لقوانينها وأنظمتها^(٤٠)، ومسؤولية دولة العلم عن الضرر الذي تحدثه سفينة حربية أو سفينة حكومية أخرى مستعملة لأغراض غير تجارية^(٤١) والحصانات التي تتمتع بها هذه السفن عندما تعبر البحر الإقليمي^(٤٢).

وعلى الرغم من أن حق المرور البريء هو استثناء قانوني يرد على سيادة الدولة على بحرها الإقليمي، لكنها تستطيع في النهاية اتخاذ عدد من الإجراءات لتنظيم حركة المرور البريء عبر بحرها الإقليمي، وذلك بسنّ قوانين وأنظمة تهدف إلى سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري، وحماية وسائل تسيير الملاحة، وحماية الكابلات وخطوط الأنابيب، وحفظ الموارد الحية للبحر، ومنع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بمصادر الأسماك، والحفاظ على بيئة الدولة الساحلية ومنع تلوثها وحفظه والسيطرة عليه، والبحث العلمي البحري وأعمال المسح الهيدروغرافي، ومنع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة^(٤٣).

وألزمت الاتفاقية السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء خلال البحر الإقليمي، الامتثال لجميع هذه القوانين والأنظمة ولجميع الأنظمة الدولية المقبولة عموماً بشأن منع الصدمات في البحر، إلا أنه يتوجب على

(٤٠) المادة «٣٠» من الاتفاقية.

(٤١) المادة «٣١» من الاتفاقية.

(٤٢) المادة «٤١» من الاتفاقية.

(٤٣) المادة «٢١» فقرة «١ - أ، ب، ج، هـ، و، ز، ح» من اتفاقية قانون البحار.

(٤٤) المادة «٢١» فقرة «٣» من الاتفاقية.

(٤٥) المادة «٢١» فقرة «٢» من الاتفاقية.

(٤٦) المادة «٢٢» فقرة «١» من الاتفاقية.

(٤٧) المادة «٢٢» فقرة «٤» من الاتفاقية.

ولا يبدأ نفاذ هذا الإيقاف إلا بعد أن يعلن عنه الإعلان الواجب^(٤٩).

ثانياً: معاملة السفن الأجنبية العابرة للبحر الإقليمي

أما القيد الثاني الذي يحد من سيادة الدولة على بحرها الإقليمي، هو كيفية معاملتها للسفن الأجنبية المارة مروراً بريئاً، بدايةً، ألزمت الاتفاقية الدولة بعدم إعاقته المرور البريء للسفن الأجنبية عبر بحرها الإقليمي إلا وفقاً لما تنص عليه أحكام هذه الاتفاقية^(٥٠).

كما ألزم قانون البحار امتناع الدول عن فرض شروط على السفن الأجنبية من شأنها إنكار حق المرور البريء أو الإخلال به، وكذلك الامتناع عن القيام بأعمال تمييزية، سواء من الناحية القانونية أم الفعلية ضد سفن أي دولة أو ضد السفن التي تحمل البضائع إلى أي دولة أو منها أو لحسابها^(٥١).

لقد قيّدت اتفاقية قانون البحار الاختصاص التشريعي للدول الساحلية حينما حظرت على الدولة الساحلية فرض رسوم على السفن

تتخذها الدولة الساحلية عندما لا يكون مرور السفن الأجنبية خلال بحرها الإقليمي بريئاً؛ لقد أعطت اتفاقية قانون البحار الحق للدولة الساحلية أن تتخذ في بحرها الإقليمي مجموعة خطوات لمنع أي مرور لا يكون بريئاً، ومن أمثلة هذه الإجراءات إيقاف مرور السفن العابرة لمياهها الإقليمية إذا انطبقت عليه المعايير المنصوص عليها في المادة (١٩) من الاتفاقية، وهو المرور الذي يكون ضاراً بأمن الدولة الساحلية أو بحسن نظامها، كما تستطيع إيقاف السفن المتوجهة إلى مياهها الداخلية أو التي تريد التوقف في مرفق مينائي خارج المياه الداخلية، كما تستطيع اتخاذ الخطوات اللازمة لمنع أي خرق للشروط التي يخضع لها دخول تلك السفن إلى المياه الداخلية أو توقفها في المرفق المائية^(٤٨). كما يحق للدولة الساحلية أن توقف مؤقتاً، دون تمييز العمل بالمرور البريء للسفن الأجنبية في قطاعات محددة من بحرها الإقليمي إذا كان الإيقاف ضرورياً لحماية أمن تلك الدولة، بما في ذلك المناورات بالأسلحة،

(٤٨) المادة «٢٥» فقرة «٢» من الاتفاقية.

(٤٩) يشار إلى أن الأحكام الواردة في هذه المادة قد نصت عليها صراحة المادة «١٦» من اتفاقية جنيف الخاصة بالبحر الإقليمي والمنطقة الملاصقة سنة ١٩٥٨، إلا أنها احتوت على حكم آخر أهملته الاتفاقية الحالية ولم يرد في أحكامها، والمتعلق بعدم جواز وقف المرور البريء في المضائق التي تستعملها الملاحة الدولية مثلاً كان المضيق يصل بين جزء من البحار العالية وجزء آخر من البحار العالية أو بين البحر الإقليمي لدولة أجنبية المادة «١٦» فقرة «٤» من اتفاقية جنيف الخاصة بالبحر الإقليمي سنة ١٩٥٨. وقد تعرض بعض الشراح لحكمة إيراد النص الأخير في اتفاقية جنيف المنوّه عنها وذهبوا في رأيهم إلى أن هذا الموقف من جانب مؤتمر جنيف قصد منه معارضة حق الدول العربية في فرض إشراف كامل على مضائق تيران وصنافير بقصد منع الوصول إلى ميناء إيلات الإسرائيلي محمد غانم، مرجع سابق، ص ٤٠٣. وقد سبق وأن أثير هذا الموضوع أمام لجنة القانون الدولي عندما ناقش أعضاؤها التعليقات التي بعثت بها إسرائيل على المشروع الذي وضعته اللجنة في خصوص قانون البحار. وذكر الشراح أن هذا النص مخالف للحكم الذي أصدرته محكمة العدل الدولية بخصوص قضية مضيق «كورفو» سنة ١٩٥١، لأن المحكمة أوضحت أن ذلك المعيار الذي يجب أن ينطبق لتمييز المضائق الدولية التي لا يجوز تقييد الملاحة فيها من غيرها من المضائق، وهذا المعيار يقوم على أساسين ينبغي توافرها لاعتبار المضيق دولياً، أولهما أن يكون المضيق موصلاً بين بحرين من البحار العالية، وهذا الشرط لا يتوافر في مضيق تيران باعتباره يربط بين بحر عال وبحار إقليمية، وثانيهما أن يكون العرف قد تواتر على استعمال هذا المضيق كطريق من طرق الملاحة الدولية، والثابت أن مضيق تيران لم يسبق أن أطلق عليه هذا الوصف حامد سلطان، مرجع سابق، ص ٦١٥.

(٥٠) المادة «٢٤» فقرة «١» من اتفاقية قانون البحار.

(٥١) المادة «٢٤» فقرة «٢، ٣» من الاتفاقية.

ممارسة ولايتها الوطنية في ما يتعلق بشخص موجود على ظهر السفينة^(٥٤).

والحكمة من النص السابق هي عدم الحد من حرية الملاحة عبر البحر الإقليمي حتى لا تنتهز الدولة الساحلية مرور سفينة تجارية عبر بحرهما فتقوم بإيقافها ورفع دعوى مدنية ضد شخص موجود على ظهرها، الأمر الذي يؤدي إلى حجز السفينة وإيقافها لرفع الدعوى المدنية ضدها، إلا أن الفقرة الثانية من المادة (٢٨) من اتفاقية قانون البحار أجازت للدولة الساحلية توقيع إجراءات التنفيذ ضد السفينة أو احتجازها إذا تعلقت الدعوى بالالتزامات التي تتحملها السفينة أو المسؤوليات التي تقع عليها خلال رحلتها في مياه الدولة الساحلية أو لغرض تلك الرحلة^(٥٥).

أما بالنسبة للسفن المملوكة لحكومات أجنبية ومخصصة لخدمة عامة كالسفن الحربية وسفن البريد والمستشفيات، وهو ما يطلق عليها اصطلاح «السفن العامة» التي تدار عادة لغير الأغراض التجارية، فقد أفردت لها اتفاقية قانون البحار أحكاماً خاصة، منها تعريفها الدقيق للسفينة الحربية والتي وصفتها بأنها تلك التابعة للقوات المسلحة لدولة ما وتحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي تحمل جنسية الدولة وتكون تحت إمرة ضابط معين رسمياً من قبل حكومة تلك الدولة ويظهر إسمه

الأجنبية لمجرد مرورها خلال البحر الإقليمي، إلا إذا كان ذلك مقابل خدمات خاصة قدّمت لهذه السفن شرط ألا يكون ثمة تمييز في جبايتها بين السفن الأجنبية^(٥٦).

وفيما يتعلق بالولاية القضائية للدولة الساحلية، فإن فقهاء القانون الدولي يفرقون بين ولاية الدولة في القضايا الجنائية، وولايتها في الأمور المدنية، كذلك يفرقون بين السفن العامة والسفن الخاصة. فبالنسبة للقواعد المطبقة على السفن التجارية والسفن الحكومية المستعملة لأغراض تجارية، فإن الولاية القضائية للدولة الساحلية تختلف طبقاً للمسائل الجنائية أو المدنية، فالولاية الجنائية لا تمتد هنا إلى تلك السفن إلا إذا ارتكبت جريمة على ظهر السفينة أثناء مرورها، وقد امتدت نتائجها إليها، أو إذا كانت الجريمة من نوع يخلّ بسلم البلد أو بحسن النظام في البحر الإقليمي، أو إذا طلب ربان السفينة أو ممثل دبلوماسي أو موظف قنصلي لدولة العلم مساعدة السلطات المحلية، أو إذا كانت هذه التدابير لازمة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو مواد المؤثرات العقلية^(٥٧).

أما بالنسبة للاختصاص المدني للدولة الساحلية إزاء السفن الأجنبية العابرة لبحرها الإقليمي، فإن اتفاقية قانون البحار حظرت على الدولة الساحلية توقيف سفينة أجنبية مارّة خلال بحرهما الإقليمي أو تحويل اتجاهها لغرض

(٥٢) المادة «٢٦» فقرة «١، ٢» من اتفاقية قانون البحار.

(٥٣) المادة «٢٧» فقرة «١، ب، ج، ع» من اتفاقية قانون البحار.

(٥٤) المادة «٨٢» فقرة «١» من اتفاقية قانون البحار.

(٥٥) يلاحظ أن الإجراءات السابقة تخص السفينة الأجنبية العابرة والمارة للبحر الإقليمي للدولة الساحلية، ولكن الحكم يختلف إذا تعلق الموضوع بتلك السفن الأجنبية الراسية في مياه الدولة الداخلية أو تلك المارة بالبحر الإقليمي بعد مغادرتها المياه الداخلية للدولة الساحلية، فإن الاختصاص القضائي المدني في هذه الحالات يكون معقوداً للدولة الساحلية، فيجوز لها أن تبشر إزاءها كافة إجراءات التنفيذ المدنية، كما يجوز لها أيضاً حجز السفينة ذاتها لمباشرة الدعوى المدنية في مواجهتها حتى بعد مغادرتها للمياه الإقليمية لتلك الدولة الساحلية. راجع المادة «٨٢» فقرة «٣» من اتفاقية قانون البحار.

التي ترفع علمها مستثناة من كل سلطة قضائية للدولة الساحلية^(٥٨).

القسم الرابع المنطقة الملاصقة

يقصد بالمنطقة «المتاخمة» وفقاً لاتفاقية قانون البحار والتي يطلق عليها مصطلحات أخرى متشابهة كالمنطقة «المجاورة» أو «الملاصقة» أو منطقة «الحماية» أو منطقة «الاختصاص» أو منطقة «الأمن»، المساحة من جزء من البحار الإقليمية للدول الساحلية إلى أعالي البحار والتي تمتد إلى مسافة محددة تكون محصورة بين البحر الإقليمي وأعالي البحار تمارس فيها الدولة الساحلية بعض حقوق الرقابة الضرورية على هذه المنطقة.

أولاً: البعد التاريخي

اقتضت الاعتبارات العملية ضرورة إنشاء منطقة ملاصقة للبحر الإقليمي تقوم الدولة الساحلية فيها بممارسة بعض الحقوق والتمتع ببعض الامتيازات نتيجة تطور اتساع البحر الإقليمي وتحديد أقصى امتداد له.

إن الاكتشافات الحديثة التي أظهرت ما يخترنه أعماق البحار من ثروات معدنية متنوعة وبكميات ضخمة ستكون ملاذا للبشرية منذ معرفتها لأسرار البحار، هذه الدوافع الاقتصادية دفعت الدول الساحلية إلى عدم قناعتها بمسافة الثلاثة أميال التي كان البحر الإقليمي يمتد إليها، وبذلك سعت إلى توسيع رقعة هذه المنطقة لاستغلال تلك الموارد الاقتصادية المعدنية منها وغير المعدنية^(٥٩).

في قائمة الخدمة، ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية^(٥٦).

فإذا كانت السفينة العابرة للبحر الإقليمي على الصفة الواردة في الحكم السابق، فإن الولاية القضائية للدولة الساحلية لا تمتد عليها سواءً الجنائية منها أم المدنية، إذ لا يحق للدولة أن تحاكم أحد بحارتها أو توقفها من أجل الحجز عليها، وكل ما أعطى لها قانون البحار هو الطلب منها مغادرة البحر الإقليمي فوراً إذا لم تمثل السفينة لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور وتجاهلت أي طلب يقدم إليها للامتثال لتلك القوانين والأنظمة^(٥٧).

إن مرور السفن العامة عبر البحر الإقليمي لا يعفيها من أي مسؤولية تكون قد تسببت فيها للدولة الساحلية وألحقت بها خسارة أو ضرراً نتيجة عدم امتثالها لقوانين وأنظمة الدولة، أو خالفت أحكام هذه الاتفاقية أو غيرها من قواعد القانون الدولي، ففي هذه الحالة فرضت الاتفاقية جزاءً على دول العلم التي ترفعها هذه السفن ويتمثل في تحملها لكافة الخسائر والأضرار التي لحقت بالدولة خلال المرور، وتلتزم دولة العلم بدفع كافة الخسائر وتعويض كافة الأضرار اللاحقة بالدولة طبقاً للقواعد العامة في التعويض، وما عدا الاستثناءات التي تتمتع بها السفن الحربية والسفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية والمنصوص عليها في المادتين ٣٠ و ٣١ من اتفاقية قانون البحار فإن هذه السفن العامة تتمتع بكافة الحصانات الأخرى، باعتبارها جزءاً عائماً من أراضي الدولة

(٥٦) المادة «٢٩» من اتفاقية قانون البحار.

(٥٧) المادة «٣٠» من اتفاقية قانون البحار.

(٥٨) المادة «٣٢» من اتفاقية قانون البحار.

(٥٩) أول مصادر تاريخية تشريعية لاستغلال هذه المنطقة اقتصادياً تلك القوانين التي أصدرتها بريطانيا في نهاية القرن السابع =

على فرض رقابتها الصحية على منطقة خارج مياهها الإقليمية^(٦١).

ثانياً: الطبيعة القانونية للمنطقة المتاخمة

أعدت لجنة القانون الدولي دراسة تحضيرية لمؤتمر قانون البحار الذي عقد بجنيف عام ١٩٥٨، اعتبرت هذه المنطقة من أعالي البحار^(٦٢). وقد علقت لجنة القانون الدولي على المادة «٦٦» من مشروعها الذي يقابل المادة «٢٤» من اتفاقية جنيف لقانون البحار بأن القانون الدولي يعترف للدول، لأغراض معينة، بحق مباشرة نوع من الرقابة المانعة أو الواقية على جزء من أعالي البحار بامتداد البحار الإقليمية لهذه الدول. ومن المفهوم أن سلطة الرقابة هذه لا تغير النظام القانوني للمياه التي تستخدم هذه السلطة فيها فتبقى هذه المياه

ثمة دوافع اقتصادية أملت إنشاء المنطقة المتاخمة لتتمكن الدولة الساحلية من التمتع ببعض الامتيازات والحصول على بعض الحقوق في منطقة بحرية ملاصقة لبحرها الإقليمي ممتدة في منطقة أعالي البحار بمسافة محددة لا تتجاوز اتساعاً معيناً وهي لا تتعدى أربعة وعشرين ميلاً بحرياً من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي. كما ثمة دوافع ضريبية وجمركية، وكان مصدرها القوانين الوطنية التي تصدرها الدول المعنية^(٦٠).

كذلك ثمة دوافع أخرى كالعوامل الدفاعية والبواعث الأمنية، العسكرية منها أو الصحية أو الغنائم، وقد أدت هذه العوامل إلى إنشاء المنطقة المتاخمة نتيجة انتشار الأوبئة والطاعون التي تنقلها السفن وراكبوها، فعملت الدولة الساحلية

= عشر، والتي قصد منها فرض الرقابة على كافة السفن الوطنية منها أو الأجنبية التي لا تقصد ميناء الرسو الطبيعي، بل تبقى خارج البحر الإقليمي وتتصرف بطريقة مشبوهة كي تغافل سلطات الدولة لإفراغ شحناتها أو تشحن بضائع عن طريق التهريب، وبذلك لجأت بريطانيا إلى إصدار قوانين سنة ١٦٩٩ لفرض الرقابة البحرية على السفن التي كانت تقوم بتهريب الصوف من انكلترا وأيرلندا إلى الموانئ الأجنبية. كما قامت روسيا القيصرية بإصدار قوانين عام ١٧٩٩ و١٨١٢ لجعل منطقة الصيد تبدأ من خليج «بهرنغ» وتمتد إلى درجة ٥١ شمالاً في مسافات لا تبعد إلا بمقدار مائة ميل عن شواطئ آسيا وأميركا وحرمت روسيا على كافة السفن الأجنبية أن تقوم بالصيد في هذا المجال، بل وكانت تقوم بمصادرة السفن التي تخالف هذه القوانين، مصطفى الحفناوي، المرجع السابق، ص ١٧٧.

(٦٠) كالقانون الذي أصدرته بريطانيا عام ١٧٣٦ والقاضي بجواز زيارة السفن التي قد تكون محملة بالشاي، ذلك على بعد فرسخين من الساحل ومصادرة تلك البضاعة، وفرضت إسبانيا عام ١٧٧٥ رقابة جمركية في مسافة فرسخين حول شواطئها، كما أصدرت فرنسا عام ١٧٩١ قانوناً حدد المنطقة التي تجري فيها الرقابة الجمركية بمسافة فرسخين، ثم بلغت أربعة فراسخ طبقاً للقانون الصادر عام ١٧٩٤ ثم حددت بمسافة عشرين كيلو متراً في عام ١٨٧١. كما قامت الولايات المتحدة في مناسبات عديدة بفرض سلطاتها القضائية على مياه حاذية لبحرها الإقليمي لغايات محددة، وهكذا أعلنت لنفسها منذ عام ١٩٧٠ سلطة قضائية لأغراض جمركية على حزام يمتد بمسافة إثني عشر ميلاً من الساحل، وبموجب عدد من «معاهدات الخمور» الخاصة مع بريطانيا ودول أخرى أثناء عهد منع الخمور، أعطت الولايات المتحدة لنفسها الحق في توقيف وتفتيش واحتجاز السفن التابعة للدول الموقعة على المعاهدات وهي على مسافة ساعة إبحار من الساحل. المرجع ذاته، ص ١٧٩.

(٦١) أول من قام بذلك بريطانيا حينما قررت عام ١٧٥٨ منطقة امتداد تباشر فيها الرقابة الصحية وعرضها أربعة فراسخ بحرية، كما قامت بذلك الفعل كل من إسبانيا وإيطاليا وإن كانت منطقة الحماية مغايرة اتساعاً وضيقاً، كما أن البواعث العسكرية لها أهميتها في خلق المنطقة المتاخمة، فقد حوّل القانون الإنكليزي حكومة انكلترا منذ عام ١٧٨٨ أن تتخذ الإجراءات الكفيلة بالدفاع عن أراضي وممتلكات التاج في البحر الإقليمي وإلى الامتداد الذي تراه لازماً. وبعد اندلاع الحرب العالمية الثانية قرر الرئيس روزفلت إنشاء منطقة امتداد دفاعية عرضها مائتي ميل بحرية، تحيط بالشواطئ الأميركية، وتراقب فيها قوات الولايات المتحدة البحرية نشاط سفن المحاربين.

(٦٢) المادة «٢٤» من اتفاقية جنيف الخاصة بالبحر الإقليمي والمنطقة الملاصقة.

نصت على ذلك صراحة بحيث حظرت على أي من الدولتين، إلا بموجب اتفاق خاص بينهما، أن تمتد المنطقة المتاخمة الخاصة بها خارج الخط الذي يستعمل خطأً فاصلاً بينهما، والذي تكون كل نقطة فيه على بعد مساوٍ لبعده أي نقطة أخرى من خطوط الأساس التي يبدأ منها قياس البحر الإقليمي لكل من الدولتين^(٦٤).

إن اتفاقية قانون البحار، شأنها في ذلك شأن اتفاقية جنيف ١٩٥٨، لم تضع الباعث الاقتصادي من ضمن العوامل التي يجوز للدولة الساحلية بموجبه فرض سلطتها على هذه المنطقة ولكنها أشارت على سبيل الحصر في فرض رقابتها على منطقتها المتاخمة لبحرها الإقليمي، ذلك بهدف منع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي، ولها توقيع العقاب على كل من يخرق القوانين والأنظمة المنصوص عليها والتي تقع داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي^(٦٥).

وبذلك تكون اتفاقية قانون البحار قد استبعدت سلطات الدولة الساحلية في ما يتعلق بحق احتكار الصيد، وحققها في اتخاذ إجراءات تستهدف صيانة الثروة البيولوجية البحرية في هذه المنطقة، وحققها في اتخاذ إجراءات الدفاع العسكري والبحري في هذه المنطقة. كذلك لم تتناول هذه الاتفاقية رقابة الدولة على الفضاء الجوي لهذه المنطقة، كما أهملتها أيضاً اتفاقية جنيف سنة ١٩٥٨، إلا أنه ينبغي الإشارة في هذا الصدد إلى أن تقرير لجنة القانون الدولي عن هذه المسألة أشار إلى عدم تمتع الدولة الساحلية بحقوق الرقابة على الفضاء الجوي

أجزاءً من أعالي البحار ولا تخضع لسيادة دولة من الدول التي تباشر الرقابة فيها^(٦٣).

وبناء على ذلك، فإن فكرة المنطقة المتاخمة أصبحت نظاماً من أنظمة القانون الدولي العام، خاصة بعد النص عليها صراحة في اتفاقيات جنيف واتفاقية قانون البحار، وأن زهاب الفقهاء إلى اعتبار هذه المنطقة جزءاً من أعالي البحار فإنه ينتج عن هذا الفهم أن هذه المنطقة خلافاً للبحر الإقليمي، لا تخضع لسيادة الدولة الساحلية، كما أن الملاحة من خلالها حرة ومكفولة لكافة السفن مهما كان نوعها كشأن الملاحة في أعالي البحار بحيث لا يجوز للدولة الساحلية ممارسة أي حق فيها لإيقاف المرور أو منعه أو إخضاعه للوائحها وقوانينها، ولكن يجب الاعتراف بالسلطات التي تمارسها الدولة الساحلية على هذه المنطقة، وهي سلطات محددة، الغرض منها المحافظة على أمنها وسلامتها ومصالحها الحيوية بحيث لا يجوز التوسع فيها إلا بالقدر اللازم للمحافظة على تلك المصالح.

ثالثاً: امتداد المنطقة المتاخمة ومدى السيادة عليها

لا يجوز للدولة الساحلية التي تحدد اتساع بحرها الإقليمي بإثني عشر ميلاً بحرياً أن تمتد المنطقة المتاخمة لها بإثني عشر ميلاً أخرى بحيث لا يتعدى مجموع المنطقتين أربعة وعشرين ميلاً بحرياً. إلا أن الاتفاقية لم تتضمن حكماً خاصاً يتعلق بتحديد المنطقة المتاخمة حينما تكون شواطئ دولتين متجاورة أو يواجه بعضها الآخر، إلا أن اتفاقية جنيف سنة ١٩٥٨

(٦٣) تقرير لجنة القانون الدولي حول اتفاقيات جنيف سنة ١٩٥٨، والخاصة بقانون البحار.

(٦٤) المادة «٢٤» فقرة «٣» من اتفاقية جنيف الخاصة بالبحر الإقليمي والمنطقة الملاصقة سنة ١٩٥٨.

(٦٥) المادة «٣٢» فقرة «١ - أ، ب» من اتفاقية قانون البحار.

أما عن الأحكام الواردة في اتفاقية قانون البحار والتي تستحق الذكر فإنها تلك الواردة في المادة «٣٣» فقرة (٢) والتي أجازت للدولة الساحلية في تطبيقها للمادة «٣٣» والخاصة بسلطات الدولة في المنطقة المتاخمة. أنه في حالة انتشار الأشياء الأثرية والتاريخية التي يعثر عليها في المنطقة المتاخمة دون موافقتها يعتبر من الأعمال التي تشكل خرقاً للقوانين والأنظمة الخاصة بتلك الدولة، وبعبارة أخرى فإنه أصبح لهذه الدولة حق قانوني على هذه الأشياء التاريخية والأثرية التي يعثر عليها في المنطقة الملاصقة، وبذلك تمتد ولايتها القضائية وسلطاتها القانونية بطريقة مستترة على ما يوجد من هذه الأشياء في منطقة كانت ولايتها عليها محدودة جداً ومنصوصاً عليها على سبيل الحصر طبقاً لنص المادة ٣٣ من قانون البحار.

القسم الخامس الدول الأرخبية

عرّفت الاتفاقية، الدولة الأرخبية بأنها تلك التي تتكون كلياً من أرخبيل واحد أو أكثر وقد تضم جزراً أخرى؛ ويعني الأرخبيل مجموعة من الجزر، بما في ذلك أجزاء من جزر، والمياه الواصلة بينها والمعالم الطبيعية الأخرى التي يكون الترابط فيما بينها وثيقاً إلى حد تشكل معه هذه الجزر والمياه والمعالم الطبيعية الأخرى كياناً مستقلاً جغرافياً واقتصادياً وسياسياً، أو التي اعتبرت كذلك تاريخياً^(٦٦).

إن التعريف الأنف بيانه كان قد استعصي جداً إبان المؤتمر الثاني لقانون البحار عام ١٩٥٨. وكانت إندونيسيا والفلبين أكثر الدول اهتماماً بهذا الموضوع، وقادت الحملة من أجل معاملة خاصة للأرخبيلات الموجودة وسط

الذي يعلو المنطقة المتاخمة، ويستنتج من ذلك التقرير نية الدول في ترك الفضاء الجوي لهذه المنطقة حراً وغير مقيد بأي اتفاق لصالح الدولة التي تباشر بعض الاختصاصات على هذه المنطقة.

والواقع أنه بعد إقرار المنطقة الاقتصادية الخالصة والتي أعطت للدولة الساحلية حقوقاً سيادية لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية، الحية منها وغير الحية، وحفظ هذه الموارد وإدارتها، وبعد إقرار اتساع البحر الإقليمي لمسافة إثني عشر ميلاً بحرياً، فإن الحاجة العملية لإيجاد المنطقة المتاخمة لم يعد له ما يبرره، وقد كان يتوجب الاستغناء عن هذا المفهوم القانوني لمنطقة من البحار التي لم يعد لها مبرر والتي كانت في الأصل عبارة عن حيلة قانونية لمد سلطان الدولة الساحلية على جزء من البحار أمّلته الضرورات الاقتصادية وضيق البحر الإقليمي، وطالما انتفت هذه الأسباب بحلول مفاهيم جديدة، لم يعد ثمة ما يبرر وجود هذه المنطقة التي أصبح وضعها القانوني شاذاً في أحكام قانون البحار.

ومع الأخذ بكافة الاعتبارات السابقة فإن مفهوم المنطقة المتاخمة لعب دوراً هاماً في اتفاقية قانون البحار التي أتت بأحكام جديدة لم يكن منصوصاً عنها في اتفاقيات جنيف سنة ١٩٥٨ لسببين رئيسيين: أولهما، أصبح لكل دولة منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي تمتد إلى مسافة اثني عشر ميلاً بحرياً، وثانيهما، تمتع الدولة ببعض السلطات في هذه المنطقة، التي تقع داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة، ويعني بمفهوم المخالفة، بأن هذه الدولة لا تتمتع بمثل تلك السلطات في الأجزاء الأخرى من منطقتها الاقتصادية الخالصة.

(٦٦) المادة «٤٦» من الاتفاقية.

واستغلال مواردها لتنمية وتطوير مستوى معيشة شعوبها، وطالبت بإعداد قواعد قانونية جديدة للمحافظة على حقوقها ومصالحها الحيوية.

ففي سنة ١٩٧٢ اجتمعت كل من إندونيسيا، والفلبين، وفيجي، وموريس في مانيل لاتخاذ موقف موحد للحصول على حقوق أوسع من تلك التي كان يؤمل الحصول عليها عند إقرار مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة، ومنذ اجتماع كراكاس سنة ١٩٧٣ قدمت هذه الدول مجتمعة مشروعاً حول الدول الأرخبيلية، وعلى مدى الجلسات وتعاقبها تم التوصل إلى إعداد نصوص تفوضية أدت في النهاية إلى صياغة الجزء الرابع من الاتفاقية الذي يشمل المواد من ٤٦ إلى ٥٤.

أولاً: النظام القانوني للمياه الأرخبيلية

للأرخبيلات وسط المحيط، خصائص جغرافية متنوعة، ولها درجات مختلفة من التوحيد بين الجزر والبحار المحيطة بها، فثمة أرخبيلات تتكون من جزر صغيرة، وهناك أرخبيلات تتكون من جزيرة كبيرة، أو جزيرتين كبيرتين، يحيط بهما عدد من الجزر الصغيرة وأخيراً ثمة أرخبيلات تحوي عدداً من الجزر الكبيرة^(٦٨).

إن المعيار الذي يُرجع إليه بالنسبة لقياس خطوط الأساس الأرخبيلية، يكمن في رسم خطوط مستقيمة تربط بين أبعد النقاط في أبعد الجزر وبين الشعاب المتقطعة الانغمار في الأرخبيل، شرط أن تضم خطوط الأساس لهذه الجزر الرئيسة قطاعاً تتراوح فيه نسبة مساحة

المحيط بإحاطتها بنظام الخطوط الأساس المستقيمة لتصلها بأقصى الجزر بعداً. وعارضت هذا الاتجاه كل من الولايات المتحدة وبريطانيا اللتان بدتا قلقتين لتجنب تحويل مساحات واسعة من أعالي البحار إلى مياه داخلية^(٦٧).

وفي سنة ١٩٢٨ قام معهد القانون الدولي بإجراء دراسة قانونية على هذه المسألة ووضع تحديداً دقيقاً للتمييز بين الأرخبيلات الساحلية والأرخبيلات الواقعة في المحيطات. فبالنسبة للأولى تقاس المياه الإقليمية من أبعد جزر تقع على الساحل، أما بالنسبة للثانية فإن كافة الجزر تشكل وحدة واحدة شريطة ألا تكون المسافة التي تفصل بين جزيرتين ضعف اتساع المياه الإقليمية، وأن يقاس هذا الاتساع عن طريق خط يرسم بين أبعد النقاط للجزر.

وبالرغم من مناقشة هذا الموضوع في مؤتمر لاهاي ١٩٣٠، وعُرضت قضية من نفس النوع على محكمة العدل الدولية سنة ١٩٥١، وأعيدت مناقشته سنة ١٩٥٨ وسنة ١٩٦٠ إلا أنه لم يتم التوصل إلى أي حل مناسب يرضي كافة الأطراف، وظل معلقاً حتى بداية أعمال المؤتمر الثالث لقانون البحار.

عرض المؤتمر موضوع الدول الأرخبيلية أمام مؤتمر قانون البحار في سياق أوسع مما كان معروفاً في المؤتمرات السابقة وذلك بإدخاله ضمن تطور النظام الاقتصادي الدولي الجديد، خاصة أن معظم البلدان التي تشكل هذا الشكل الجغرافي حديثة العهد بالاستقلال، وطالبت بتكييف قانوني للأرخبيلات يتناسب وحاجتها الملحة إلى استخدام البحار لتطوير اقتصادياتها

(٦٧) بريسكوت، الجغرافية السياسية للمحيطات، ترجمة محمد الأور وإبراهيم عبد العزيز، الهيئة القومية للبحث العلمي، ط١، طرابلس ١٩٥٨، ص ٣٩ وما بعدها.

(٦٨) خليل حسين، الجغرافيا السياسية، دار المنهل اللبناني، بيروت، ٢٠٠٩، ص ١٠١.

١٢٥ ميلاً بحرياً^(٧٠)، بحيث لا ينحرف رسم خطوط الأساس هذه، أي انحراف ذي شأن عن الشكل العام للأرخبيل^(٧١)، ومن هذه الخطوط يبدأ حساب البحر الإقليمي، والمنطقة الملاصقة، والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري. كما أخذت الاتفاقية بالقواعد العامة لخطوط الأساس عندما نصت على عدم رسم خطوط الأساس هذه من المرتفعات التي تنحسر عنها المياه عند الجزر وإليها، ما لم تكن هذه قد بُنيت عليها منارات أو منشآت مماثلة تعلو دائماً سطح البحر، أو إذا كان المرتفع الذي تنحسر عنه المياه واقعاً كلياً أو جزئياً على مسافة من أقرب الجزر لا تتجاوز عرض البحر الإقليمي^(٧٢) كما لا يجوز للدولة الأرخبيلية تطبيق نظام خطوط الأساس هذه على نحو يفصل البحر الإقليمي لدولة أخرى عن أعالي البحار أو عن المنطقة الاقتصادية الخالصة^(٧٣).

وهكذا عند تطبيق تلك المعايير، تصبح الدول الأقل مساحة من الناحية الجغرافية أكثرها مساحة كدولتي فيجي وموريس، نظراً لوقوعها وسط المحيطات وتعدد جزرها بالرغم من ضآلة مساحتها البرية.

ويُقاس عرض البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري من خطوط الأساس الأرخبيلية طبقاً لما هو منصوص عليه في المادة «٤٧» من الاتفاقية، وتتمارس الدولة الأرخبيلية بناءً على هذا المقياس سيادتها على مساحات واسعة من المناطق البحرية، كما تمتد سيادتها إلى المياه التي تحصرها هذه الخطوط بصرف النظر عن

المياه إلى مساحة اليابسة بما فيها الحلقات المرجانية، ما بين ١ إلى ١ و ٩ إلى ١^(٦٩).

وهكذا في إطار التحديد السالف الذكر وداخل تلك الخطوط المستقيمة، تمارس الدول الأرخبيلية سيادتها الكاملة عليها، وهذه الخطوط يبدأ منها تعيين اتساع البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة، وتنتج عن ذلك مشكلتان هما: تعيين المنطقة الأرخبيلية من جهة، وخضوع هذه المنطقة البحرية لسيادة الدولة الأرخبيلية.

حاولت القوى العظمى تحديد اتساع المنطقة الأرخبيلية إلى أضيق مساحة ممكنة، واستندت في ادعائها على قرار محكمة العدل الدولية الصادر سنة ١٩٥١ حينما رفضت الأخذ بمعيار خطوط الأساس الرئيسية التي تصل بين أبعد نقاط الجزر الأرخبيلية، وأجازت المحكمة تطبيق هذا المعيار في حالة وقوع جزر مقابلة مباشرة لسواحل دولة قارية.

وثمة دول أخرى كالألمانيا الاتحادية وهولندا، اقترحت تحديد المنطقة الأرخبيلية بمسافة لا تتعدى ضعف اتساع المياه الإقليمية، بينما اقترحت بريطانيا تحديدها برسم خطوط أساسية مستقيمة لا تتجاوز مساحتها ثمانية وأربعين ميلاً بحرياً وهو الاقتراح الذي أخذت به الاتفاقية طبقاً لنص الفقرة الأولى من المادة «٤٧»، على ألا يتجاوز طول هذه الخطوط مائة ميل بحري، ومع ذلك يجوز أن تتجاوز هذا الطول نسبة أقصاها ٣٪ من مجموع عدد خطوط الأساس التي تضم أرخبيلاً ما، وذلك حتى طول أقصاه

(٦٩) المادة «١/٤٧» من الاتفاقية.

(٧٠) المادة «٢/٤٧» من الاتفاقية.

(٧١) المادة «٣/٤٧» من الاتفاقية.

(٧٢) المادة «٤/٤٧» من الاتفاقية.

(٧٣) المادة «٥/٤٧» من الاتفاقية.

هذه الدول في عدم قبولها لإنشاء نظام قانوني خاص لصالح الدول الأرخبيلية إلا في حدود مراعاتها لضمان الحرية المطلقة للملاحة والطيران طبقاً لما هو منصوص عليه في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية. وطبقاً لهذه الاعترافات أجازت الاتفاقية تمتع سفن جميع الدول بحق المرور البريء خلال المياه الإقليمية^(٧٦). كما نصت الاتفاقية على أحكام مطابقة لمرور عبر البحار الإقليمي عندما أعطت الحق للدولة الأرخبيلية أن توقف مؤقتاً، دون التمييز قانوناً أو فعلاً بين السفن الأجنبية، العمل بالمرور البريء للسفن الأجنبية في قطاعات محددة من مياهها الأرخبيلية إذا كان هذا الإيقاف ضرورياً لحماية أمن تلك الدولة، شرط ألا يبدأ نفاذ هذا الإيقاف إلا بعد أن يُعلن عنه الإعلان الواجب^(٧٧).

أما بخصوص السؤال الثاني الخاص بمراعاة مصالح الدول الأخرى وحقوقها المكتسبة في المنطقة الأرخبيلية، فقد ألزمت الاتفاقية الدول الأرخبيلية على احترام الاتفاقات القائمة مع الدول الأخرى والمتعلقة بحقوق الصيد والأنشطة المشروعة الأخرى التي تمارسها الدول المجاورة والملاصقة لها، كما تحترم الكابلات المغمورة الموجود التي وضعتها دول أخرى، كما تسمح بصيانة هذه الكابلات واستبدالها شريطة إخطارها بذلك^(٧٨).

ثانياً: حق المرور في الممرات البحرية الأرخبيلية
يعني المرور في الممرات البحرية

عمقها وعن بعدها عن الساحل^(٧٤). وتمتد هذه السيادة أيضاً إلى الفضاء الجوي فوق المياه الأرخبيلية وكذلك إلى قاعها وباطن أرضه وإلى الموارد الموجودة فيها.

ينتج عن سيادة الدولة الأرخبيلية على مياهها الإقليمية والمساحات المائية الأخرى المحصورة داخل خطوط الأساس التي يقاس منها هذه المساحات أن تمارس كافة صلاحياتها واختصاصاتها على هذه المنطقة، إلا أنه ترد بعض الاستثناءات عن حق السيادة هذه، وتتمثل في احترام الدولة الأرخبيلية للاتفاقات القائمة مع الدول الأخرى، وتعترف بحقوق الصيد التقليدية والأنشطة المشروعة الأخرى التي تمارسها الدول الأخرى المجاورة والملاصقة لها مباشرة في بعض القطاعات الواقعة داخل المياه الأرخبيلية^(٧٥).

إلا أن السؤال الذي يُثار في هذه الحالات هو مدى ضمان حرية الملاحة داخل المياه الأرخبيلية ومدى مراعاة مصالح الدول الأخرى وحقوقها المكتسبة في هذه المنطقة؟

إن القرارات التي اتخذتها كل من إندونيسيا والفلبين من طرف واحد والقاضية بمدى سيادتها الوطنية على كافة المياه الواقعة ضمن الجزء الذي يشكل المجموعة الموحدة لإقليمها، لم تؤثر على حرية المرور العابر عبر هذه المناطق، إلا أنه بعد مضي فترة زمنية وجيزة طالبت هاتان الدولتان ضرورة إبلاغهما مسبقاً عن مرور السفن الحربية عبر هذه المياه الأمر الذي كان مثار احتجاج الدول الكبرى كالولايات المتحدة، وبريطانيا، وفرنسا، واليابان. وشددت

(٧٤) المادة «٤٩» من الاتفاقية.

(٧٥) المادة «١/١٥» من الاتفاقية.

(٧٦) المادة «١/٥٢» من الاتفاقية.

(٧٧) المادة «٢/٥٢» من الاتفاقية.

(٧٨) المادة «٢/٥١» من الاتفاقية.

تجتاز هذه الممرات البحرية والطرق الجوية المياه الأربيلية والبحر الإقليمي الملاصق، وتشمل جميع طرق المرور العادية المستخدمة كطرق للملاحة أو التحليق الدوليين خلال المياه الأربيلية أو فوقها. كما تشمل، داخل هذه الطرق، في ما يتعلق بالسفن، جميع القنوات الملاحية العادية، شرط ألا يكون من الضروري إنشاء طرق جديدة تماثلها في الملاءمة بين نفس نقطتي الدخول والخروج^(٨١).

وطبقاً لأحكام الفقرة الخامسة من المادة «٥٣» فإن الممرات المشار إليها يتم تحديدها بسلسلة خطوط محورية متواصلة من نقاط دخول طرق المرور إلى نقاط الخروج منها. وبهذا يكون اتساع هذه الممرات لا يتعدى خمسين ميلاً طالما كان على السفن والطائرات المارة في الممرات البحرية الأربيلية ألا تنحرف أكثر من ٢٥ ميلاً بحرياً إلى أي من جانبي هذه الخطوط المحورية أثناء مرورها.

إن الدولة الأربيلية ليست حرة في اختيار هذه الممرات، وإنما يجب أن يتم ذلك بعد استشارة المنظمة الدولية المختصة بحيث تحيل هذه الدولة، عند تعيينها الممرات البحرية أو استبدالها أو عند تقرير نُظم تقسيم حركة المرور أو استبدالها، مقترحاتها إلى المنظمة الدولية المختصة بغية اعتمادها^(٨٢). أما إذا لم تقم الدولة الأربيلية بتعيين هذه الممرات البحرية والطرق الجوية، جاز ممارسة حق المرور في هذه الممرات خلال الطرق المستخدمة عادة في الملاحة الدولية.

إن محتوى حق المرور في الممرات البحرية

الأربيلية، ممارسة حقوق الملاحة والتحليق بالطريقة العادية لغرض وحيد، هو المرور العابر المتواصل والسريع غير المعاق بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين جزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة^(٧٩).

إن التعريف السالف ينطبق عمّا هو منصوص عليه في المادة «٢/٣٨» من الاتفاقية المتعلقة بحق المرور العابر خلال المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، كما أن المادة «٥٤» التي تنص على واجبات السفن والطائرات أثناء مرورها، وأنشطة البحث والمسح، وواجبات الدولة الأربيلية بشأن المرور في الممرات البحرية الأربيلية تنطبق عليها أحكام المواد: «٣٩، ٤٠، ٤٢، ٤٤» من الاتفاقية مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال، على المرور في الممرات البحرية الأربيلية.

وطبقاً لأحكام المادة «٤٤» التي أحالت إليه الاتفاقية الأحكام الخاصة بالمرور عبر الممرات البحرية الأربيلية فإن الدول الأربيلية لا تعيق هذا المرور، وعليها أن تقوم بالإعلان المناسب عن أي خطر يكون لها علم به يهدد الملاحة أو التحليق داخل هذه المياه أو فوقها، ولا يوقف هذا المرور العابر.

تستطيع الدولة الأربيلية بهدف تنظيم المرور عبر الممرات الأربيلية أن تحدد ممرات بحرية وطرقاً جوية فوقها لمرور السفن والطائرات الأجنبية مروراً متواصلًا وسريعاً خلال أو فوق مياهها الأربيلية والبحر الإقليمي الملاصق لها^(٨٠). ونصت الاتفاقية على أن

(٧٩) المادة «٣/٥٣» من الاتفاقية.

(٨٠) المادة «١/٥٣» من الاتفاقية.

(٨١) المادة «٤١/٥٣» من الاتفاقية.

(٨٢) المادة «٩/٥٣» من الاتفاقية.

بمعنى آخر أن تمر هذه السفن والطائرات عبر الممرات البحرية دون إبطاء، وثانيهما «أن تمتنع هذه السفن والطائرات عن أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة المشاطئة للمضيق» بمعنى أن تمتنع بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة المشاطئة للمضيق».

الأرخبيلية أصبح أكثر وضوحاً وتناسقاً حينما أحالت الاتفاقية المبادئ التي تنظمه إلى أحكام المادة «٣٩». فالفقرة الأولى من المادة «٣٩» تتحدث عن حكمين لا يضيفان جديداً إلى الالتزامات المنصوص عليها، أولهما على السفن والطائرات أثناء ممارستها حق المرور العابر «أن تمضي دون إبطاء خلال المضيق أو فوقه»،