



وزارة التعليم العالي و البحث العلمي
Ministère de l'Enseignement supérieur et de la recherche
scientifique



جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم

المرجع :

كلية الحقوق و العلوم السياسية

قسم : القانون العام

مذكرة نهاية الدراسة لنيل شهادة الماستر

الإقليم البحري بين سيادة الدولة وأحكام القانون الدولي

ميدان الحقوق و العلوم السياسية

التخصص: القانون الدولي العام

الشعبة: الحقوق

تحت اشراف الأستاذ :

من اعداد الطالبة:

بن عبو عفيف

والي نادية

أعضاء لجنة المناقشة

رئيسا

بوززيد خالد

الأستاذة

مشرفا مقرر

بن عبو عفيف

الأستاذ

مناقشا

درعي العربي

الأستاذة

السنة الجامعية: 2024/2023

نوقشت يوم 2024/06/27



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة عبد الحميد بن باديس - مستغانم



كلية الحقوق و العلوم السياسية
مصلحة التريضات



تصريح شرفي خاص بالالتزام بقواعد النزاهة العلمية لإنجاز البحث

أنا الممضي أدناه،

السيد: داي الجي نادية الصفة: طالبة
الحامل لبطاقة التعريف الوطنية رقم: M 990 8637 والصادرة بتاريخ: 29 12 2021
المسجل بكلية: العلوم والعلوم السياسية قسم: القانون العام (إقتصاديا)
والمكلف بإنجاز مذكرة ماستر بعنوان:

الإقليم الحر في بين إمارة الدولة و أحكام
القانون الدولي

أصرح بشرفي أنني ألتزم بمراعاة المعايير العلمية والمنهجية ومعايير الأخلاقيات المهنية والنزاهة الأكاديمية
المطلوبة في إنجاز البحث المذكور أعلاه.



التاريخ: 26 06 2024

إمضاء المعني

ال: بن عامر عايد
نائب
رئيس المجلس العلمي المركزي

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

" وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَ
تَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفَلَكَ هَوَاكِرًا فِيهِ وَ
لَتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَ لَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ "

سورة النحل، الآية 14

إهداء

يشرفني أن أهدي هذا العمل المتواضع وثمره جهدي لمن قال ربنا فيهما " وقضى ربك
إلا تعبدوا إلا إياه وبالوالدين إحساناً".

إلى الحبيبة أُمِّي التي حملتني تسعة أشهر وهنا على وهن وغمرتني حبا وأعانتني عدة
ودعاء.

إلى أبي العزيز الذي زرعتني بذرة ورعاني شجيرة وعلمني فضلا وكفلني بعطفه دهرًا،
وأسأل الله عزَّ وجلَّ أن يجعل هذا العمل لهما عزا وفخرا.

إلى سندي ومسندي بعد والديا أطال الله في عمرهما أخي العزيز وشقيقتي العزيزة.
إلى كل من أعانني بمرجع ووجه لي فكرة، أو شدَّ أزر بكلمة طيبة وصالح الدعاء.
كل صديقاتي وأصدقائي من قريب أو من بعيد وإلى كل الذين تذكروهم قلوبنا ولا يذكرهم
اللسان.

إلى روح جدتي محجوبة وجدي حبيب وعمتي عائشة رحمة الله عليهم وجزاهم الله خيرا
لوقوفهم معي طوال مشواري دراسي جزاهم الله خيرا لن أسنى فضلهم بعد الله

شكر و عرفان

الحمد والشكر لله سبحانه وتعالى الذي أنار دربنا بالعلم والمعرفة، وأعاننا ووفقنا في إتمام إنجاز هذه الدراسة، والصلاة والسلام على رسول الله محمد صلى الله عليه وسلم.

أتقدم بخالص الشكر والعرفان للأستاذ "بن عبو عفيف" الذي شرفني بقبول الإشراف على هذه المذكرة المتواضعة.

كما أشكر لجنة المناقشة على قبولها مناقشة هذه المذكرة وعلى النصائح والملاحظات الهامة والمفيدة التي ستزيد من قيمة المذكرة.

كما نشكر كل من قدم إلينا يد العون والمساعدة من قريب أو من بعيد، أساتذة وطلبة وإداريين، ونسأل المولى عز وجل أن يجعل ذلك في ميزان حسناتهم إنه قريب مجيب.

قائمة المختصرات

ص : صفحة

ع: العدد

م. ج : المجلة الجزائرية

م.أ.م: منشورات الأمم المتحدة

اتفاقية 1985 الأولى: اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتخامة (الأولى) عام
1985

-اتفاقية 1985 الرابعة : اتفاقية جنيف للجرف القاري (الرابعة) عام 1958

-اتفاقية 1982 : اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 (اتفاقية

مونيغوباوي)

م. ج : المجلة الجزائرية

مقدمة

مقدمة

يعتبر موضوع المناطق البحرية الخاضعة للولاية الوطنية، من المواضيع الهامة والجديرة بالدراسة والتعمق، فهي تكتسي أهمية كبيرة سواء بالنسبة للدولة الساحلية، أو الدول الأخرى، ومن جوانب عديدة ومتعددة.

فإذا بحثنا في الجانب الأمني لهذه المناطق، نجد أنها الأقرب لسواحل الدولة المجاورة لها، فهي بمثابة الحيز الأمني للدولة، إما أنها تكون درع واقى للدولة الساحلية من كل الأعمال غير المشروعة والآفات الخطيرة عندما تمارس عليها الدولة الساحلية كافة اختصاصاتها الأمنية وإما أن تكون مصدر خطر إذا لم تلتزم الدولة بتنفيذ إجراءاتها الأمنية حماية لإقليمها ومواطنيها من الأعمال غير المشروعة كالقرصنة، وتهريب السلع المحظورة والمخدرات ونقل الأوبئة والآفات.

وإذا تمعنا في المجال الاقتصادي لهذه المناطق، فنجد أن هذه المناطق تمثل موردا اقتصاديا هاما، سواء بالنسبة للدول المجاورة لها، أو دول العالم ككل، لأن ازدياد الاحتياجات البشرية ومتطلباتها نتيجة تزايد النمو السكاني فرض معه الزيادة في الموارد وذلك لسد حاجيات البشرية جمعاء لا سيما من الغذاء، هذه المناطق تستحوذ على الثروات النادرة من الأسماك بحيث أن معظم السلالات السمكية تتواجد بهذه المناطق، وحوالي 95 % من كمية الصيد العالمية السنوية، تصطاد بها، وذلك لعدة أسباب أهمها سهولة الصيد نظرا للقرب الشديد من سواحل الدولة الساحلية بالإضافة إلى الوفرة .

كما مكن التطور العلمي والتكنولوجي من استغلال الأعماق هذه المناطق، حيث أثبتت الدراسات أن ما بين 20 % إلى 25 % من الإنتاج العالمي للبترول تستخرج من المسطحات القارية التي تغمرها مياه هذه المناطق، وأن نسبة 107 مليار قدم مكعب من الغاز الطبيعي توجد بهذه المسطحات القارية.

هذه الأسباب وأسباب أخرى حركت شعور الدول بضرورة الاهتمام بهذه المناطق وتنظيمها تنظيمًا محكمًا بما يتوافق وجميع مصالح الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية، على أساس مبدأ العدل والمساواة بين جميع الدول.

وفي البداية عرفت هذه المناطق سيطرة الدول الكبرى، نظرًا للظروف التاريخية التي ساعدتها على ذلك، فهي دول تمتلك تكنولوجيا متطورة من جهة، ودول استعمارية من جهة أخرى.

إذا نظرنا إلى سيرة التطور التاريخي لهذه المناطق الهامة، فإننا نكتشف أنها مرت بمرحلتين أساسيتين، مرحلة الحرية المطلقة ومرحلة السيادة المضادة.
المرحلة الأولى: مرحلة حرية الملاحة البحرية.

بدأت هذه المرحلة منذ العصور القديمة، حيث انتشر مبدأ حرية الملاحة البحرية حيث لم يعرف البحر الإقليمي على الإطلاق، وطبق على هذه المناطق وما تخفيه، مبدأ "الشيء الذي لا يملكه أحد، « Res Nullus » وأول من نادى به هم الرومان، حيث اعتبروا أن حرية الصيد في البحار لا تمده حدود، ولهذا الغرض أنشئوا بوليس يعاقب كل من يعرقل هذا المبدأ. وفي العصور الوسطى، ظهرت فكرة البحر الإقليمي وضرورة تطبيق الدول الساحلية سيادتها على جزء منه، لأنه أقرب المناطق إلى شواطئها.

لكن تطبيق هذا المبدأ كان يختلف من دولة إلى أخرى، فاستولت بريطانيا، إسبانيا والبرتغال القوى الكبرى في تلك الحقبة على بحارها بأكملها، وتم التغني بمبدأ يسمح بتملك البحار مثلها مثل البراري.

في 1609 جاءت فكرة "البحر المفتوح" وأول من نادى بها هو الفقيه جروسيوس في كتابه الشهير "البحر المفتوح" وجاء بنقطتين هامتين:

الأولى: أن البحار غير قابلة للحيازة الفعلية وبالتالي لا تكون محلا لسيادة أية دولة.

الثانية: أن الطبيعة لا تمنح حق لأحد ليمتلك الأشياء التي يستعملها جميع الناس.

غير أن هذين الفكرتين لم يقصد بهما جروسيوس عدا الدفاع عن مصالح بلاده، في مواجهة الاسبان والبرتغال الذين فرضوا سيطرتهم على بحار كثيرة في القرن السادس عشر ليرد على جروسيوس، (Selden) و بالمقابل ظهر الفقيه الإنجليزي سيلدن في سنة 1635 ، وكتب كتاب عنوانه " البحر المغلق " " mase clausm " ركز فيه على قابلية البحر للتملك الخاص، وهو في الواقع ملك لبريطانيا، كما أنه لا يملك في جميع الأحوال إقصاء الآخرين من حق الملاحة البحرية .

ونشأ مبدأ الرقمية مع الفقيه " بارنولدي ساسفرانو " ، وأكد فيه على أنه لا يمكن أن يسمح للدولة الساحلية أن تمد سيادتها على مناطقها المجاورة لمسافة 100 ميل بحري. وتم العمل بطريقة جديدة وهي " مد البصر " حيث تم تطبيق هذه الطريقة في معاهدة أبرمت بين بريطانيا الجزائر في سنة 1683 ، وبين بريطانيا وهولندا، وقدرت هذه المسافة ما بين 14 و 21 ميلا بحريا.

في القرن السابع عشر نادى الفقيه بنكر شوك بطريقة أخرى وهي " مرسى المدفع " حيث عقب قائلا " إن سلطة الدولة الساحلية تنتهي حيث تنتهي قوة أسلحتها. " أما الفقيه الإيطالي " غالاني " اقترح في سنة 1772 فكرة ثلاثة أميال بحرية، كامتداد سيادة الدولة الساحلية، وتم تبني هذه الفكرة في العلاقات الدبلوماسية الدولية، وذلك من خلال المذكرة التي وجهتها الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا إلى فرنسا سنة 1793 ، وتم تطبيقها فيما يتعلق بالصيد سنة 1918 ثم تجاوزت بريطانيا هذه المسافة بحجة الضرورة الملحة لحماية إقليمها ومواطنيها، وذلك بفرض الرقابة الصحية والضريبية في المناطق القريبة من سواحلها وهذا ما عرف في بريطانيا في السنوات بين 1764 و 1736 بقوانين الذئاب البحرية، و التي اعتبرت فيما بعد كأساس لظهور المنطقة المتاخمة، ثم تبعتها الو.م.أ لتمد سيادتها إلى 12 ميل بحري، وذلك بإصدار قوانين سنة 1799 تحارب فيها تهريب المشروبات الروحية، وهذا مما أدى إلى استقرار المنطقة المتاخمة كمنطقة مجاورة

للبحر الإقليمي، وفي عام 1916 اهتدى عالم المحيطات الإسباني " أودين دي بوان " إلى فكرة جديدة وهي إلحاق منطقة إضافية إلى البحر « oden de buen » الإقليمي تسمى بالامتداد القاري، وتم تأكيد هذه الفكرة من طرف الكثير من الدول، وبرزت الفكرة أكثر من خلال تصريح " ترومان الشهير " في سنة 1945 الذي جاء فيه : إن الولايات المتحدة الأمريكية تمارس اختصاصها الكامل على الموارد الطبيعية الموجودة في القاع وما تحته الذي يلاصق شواطئها، لأنه امتداد لشواطئها، وكان يقصد آنذاك بالموارد الطبيعية، البترول والغاز، وقد انسأقت الكثير من الدول وراء هذه الفكرة وراحت تدعي جروفا قارية عن طريق محاولات فردية، وذلك بالاعتماد على الإمكانيات المتاحة لكل دولة.

إن ما ميز هذه المحاولات الأولى لتحديد المناطق البحرية الوظيفية للدول الساحلية، هو طغيان مصالح الدول الكبرى الرغبة في استعمال مبدأ حرية الملاحة البحرية لصالحها وتبرير جميع أعمالها غير المشروعة على ظهر البحر وفي مقابل ذلك سعي الدول النامية إلى بسط سيادتها على عدة مناطق بحرية تحت حجة حماية مصالحها ودعم تنميتها.

كما امتازت هذه المرحلة بالمحاولات الفردية غير المقننة والتي تفتقد في الكثير من الأحيان إلى التنظيم، فهي كانت عبارة عن حلول آنية فقط.

إن هذه المحاولات جعلت المجال خصبا لخلق قواعد جديدة تنظم وتحكم هذه المناطق فبدأ التفكير في اتفاقيات جامعة تستهلك كل الأفكار السابقة، وتأخذ بعين الاعتبار الظروف الحالية وترسيخ مبدأ الحقوق والواجبات في كل منطقة من مناطق البحر.

-المرحلة الثانية :مرحلة تقنين قواعد قانون البحار، والعمل على خلق التوازن بين السيادة الحرية.

يذكر أن أول محاولة لتقنين قواعد قانون البحار كانت في سنة 1930، حيث دعت عصبة الأمم المتحدة إلى عقد مؤتمر دولي لتقنين قواعد قانون البحار في لاهاي، ولكن هذه المحاولة لم تؤد إلى نتيجة بسبب اختلاف وجهات النظر بين المؤتمرين، وبعد هذه المحاولة تم التفكير في خلق قواعد جديدة وناجعة تنظم استغلال المناطق البحرية، وذلك بالحفظ على ثرواتها من كل الأخطار التي تهددها.

ونظرا لتضارب مصالح الدول-الكبرى والنامية - تم تكليف لجنة القانون الدولي بإعداد مشروع لأربعة اتفاقيات دولية، حيث تم عرضها على المؤتمر الأول المنعقد في جنيف سنة 1958

والذي انبثقت عنه أربع اتفاقيات وبروتوكول اختياري، هذه الاتفاقيات هي:

← اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة.

← اتفاقية أعالي البحار.

← اتفاقية الصيد وصيانة موارد الأحياء البحرية.

← اتفاقية الجرف القاري.

بالإضافة إلى بروتوكول اختياري لتسوية المنازعات في مسائل قانون البحار. هذه الاتفاقيات في الحقيقة قننت الأعراف الدولية السابقة في مجال قانون البحار، وتطرقت إلى تحديد المناطق البحرية الوطنية المجاورة لإقليم الدول الساحلية تحديدا مناسبا مع السعي الدائم إلى تطوير القواعد القديمة المتعلقة بهذه المناطق. رغم أن هذه الاتفاقيات أوردت لكل منطقة اتفاقية، فإنها لم توفي بحق هذه المناطق، وعسرت من مفهومها خاصة الجرف القاري، عندما حددت معايير لا تتوفر لكثير من الدول، هذه النقائص و غيرها جعلت اتفاقية 1958 تتعرض لانتقادات شديدة لا سيما من قبل دول العالم الثالث، مما عجل بهجرها و التفكير في البديل عنها.

وبموجب القرار الصادر عن الجمعية العامة رقم 3067 في 16 نوفمبر 1973 تم إنشاء لجنة تحضيرية للإعداد للمؤتمر الثالث لقانون البحار، حيث عقد دورته الأولى ما بين 3 إلى 14 ديسمبر 1973، هذا المؤتمر تطرق إلى كل المشاكل المتعلقة بقانون البحار ومعالجتها عن طريق المفاوضات المباشرة استغرقت لمدة 9 سنوات لغاية 10-12-1982 أين تم الإعلان عن الاتفاقية الجديدة لقانون البحار.

وقعت على هذه الاتفاقية 119 دولة بجمايكا، ورأى المختصون أن هذه الاتفاقية تعتبر أكبر اتفاقية من حيث عدد الدول المنظمة إليها وأغلبها من الدول النامية، ودخلت حيز التنفيذ في 16-11-1994 وتتكون هذه الاتفاقية من (320) مادة موزعة على 17 جزء وملاحق، وقد عنيت عناية كبيرة بتحديد المجالات البحرية وأنظمتها القانونية خاصة تلك المجاورة لإقليم الدولة الساحلية.

إضافة إلى المنطقة المتاخمة فقد أضافت هذه الاتفاقية منطقة جديدة هي المنطقة الاقتصادية الخالصة، وهذا نزولا عند رغبة الدول النامية التي طالما طالبت ودافعت عنها خلال دورات المؤتمر الثالث لقانون البحار.

وتكمن أهمية دراسة هذا الموضوع في محاولة إبراز وبشكل واضح المحلات البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية وكذا المناطق البحرية التي اعتبرتها الاتفاقية جزء من أعالي البحار لكنها من الناحية الواقعية والتشريعات الوطنية تخضع للولاية الوطنية وتمارس عليها الدول الساحلية، بعض الحقوق والوظائف مما جعلها تتميز عن بقية المناطق.

الإشكالية ومنهجية البحث:

ولدراسة هذا الموضوع وفي سياق هذه الدراسة سنحاول الاعتماد على المنهج التحليلي وذلك بمحاولة إعطاء دراسات واستنتاجات حول أحكام القانون الدولي للبحار ومحاولة تقييم وتحليل الآثار القانونية التي أنتجها بالنسبة للدول الساحلية عامة

والنامية خاصة ومحاولة الكشف عن بسط سيادتها بالقيام باستنتاجات وتحليلات حول مضمون هذا القانون و مختلف المجالات القانونية، هذا دون إغفال الاستعانة بالمنهج التاريخي أحيانا لارتباطه بتطور القانون الدولي البحري وفكرة التنظيم الدولي، وكذا دراسة التطورات والظروف التي صاحبت القانون البحري الدولي ، و من هنا يمكن طرح الإشكالية التالية:

إلى أي مدى تماشت أحكام قوانين البحار مع تطلعات الدول - خاصة النامية- في بسط سيادتها على مختلف المجالات البحرية؟ من حيث الاعتراف لها بهذه السيادة ومن حيث القيود المفروضة عليها.

من جهة أخرى وبالرجوع إلى أحكام القانون الدولي للبحار هل وفقت الدول الساحلية- خاصة النامية منه - في إخضاع بعض أجزاء أعالي البحار لسيادتها الوطنية؟

سنحاول الإجابة عن هذه الإشكاليات عن طريق دراسة شاملة لقواعد القانون الدولي للبحار والمناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية في فصلين:

الفصل الأول: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية

حقوق سيادية.

الفصل الأول:

المناطق البحرية الخاضعة لسيادة
الدولة الساحلية.

الفصل الأول: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

تمهيد:

المناطق التقليدية المعروفة منذ القدم والتي سعت الدول الساحلية إلى بسط سيادتها عليها على أساس قربها الشديد من الإقليم البري ومن ثمة ضمان سلامة وأمن هذه الدول لا يتأتى إلا بالسيطرة المطلقة على هذه المناطق، ولقد اختلفت الأسس القانونية بين الفقهاء في طبيعة السيادة الممارسة على المناطق القريبة من إقليم الدولة¹، كما ظهرت عدة نزاعات حول استعمال السفن الأجنبية لحقها في المرور البري على المياه الداخلية والبحر الإقليمي التابع للدولة الساحلية خاصة مع ظهور حمى توسيع عرض البحر الإقليمي إلى حدود بعيدة ما شكل مساسا بحرية الملاحة البحرية الدولي، ومع كل هذه الاختلافات فقد تدخلت اتفاقيات دولية لوضع حد لها من خلال تبيان الوضع القانوني الذي يحكم المجالات البحرية القريبة من إقليم الدولة والتي تتكون بالأساس من المياه الداخلية من جهة (المبحث الأول) و من البحر الإقليمي من جهة أخرى (المبحث الثاني) والواضح أن قوانين البحار تكون قد اعترفت للدولة الساحلية بسيادتها على هذه المناطق بما يتماشى مع مبدأ السيادة البحرية، إلا أنها من جهة أخرى لم تبخس حقوق الدول الأخرى من خلال اعترافها وتنظيمها لحق المرور البري و حق المرور العابر باعتبارهما يشكلان قيد على سيادة الدولة و اعترافا بمبدأ حرية الملاحة الدولية، ومنه السؤال المطروح.

فيما تتجلى مظاهر ممارسة الدولة لسيادتها في مناطقها الساحلية؟ وفيما تبرز

القيد الواردة عليها على تلك السيادة؟

¹ نجد أن المشرع الجزائري قد اعتبر سيادته على كل من المياه الداخلية و البحر الإقليمي هي سيادة ملكية أي ملكية عمومية للدولة الجزائري عندما نص في المادة: 7: (معدلة بالقانون 98 - 05) المتضمن القانون البحري" تشمل الأملاك العمومية البحرية على الأملاك العمومية البحرية الطبيعية والأملاك العمومية البحرية الاصطناعية، وتضم هذه الأملاك:- المياه الإقليمية وما تحتها، المياه الداخلية الواقعة من جانب الخط الذي تم ابتداء منه قياس المياه الإقليمية وهي تضم الخلجان الصغيرة والشواطئ التي تضم منطقة الساحل المغطى بأعلى مد خلال السنة في ظروف جوية عادية وبأراضي الانحسار والاتصال البحرية والموانئ

الفصل الأول: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

المبحث الأول: المياه الداخلية.

ينصرف اصطلاح المياه الداخلية، إلى المساحات المائية الأكثر قربا بل التصاقا بالساحل أو بتعبير آخر، هي المياه التي تقع في الجانب المواجه لليابسة من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي. و لقد اهتم القانون الدولي للبحار بتحديد المياه الداخلية فأشارت المادة الخامسة من اتفاقية جنيف بشأن البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة الصادرة عام 1958 في فقرتها الأولى إلى "أن تعتبر جزءا من المياه التي تقع في الجانب المواجه للأرض من خط قياس البحر الإقليمي جزءا من المياه الداخلية للدولة"

كما أنه تمت الإشارة للمياه الداخلية في موضع آخر في اتفاقية جنيف بشأن أعالي البحار عام 1958 حيث نصت في مادتها الأولى على أن "تعتبر أعالي البحار كل أجزاء البحر التي لا تدخل في البحر الإقليمي أو في المياه الداخلية للدولة" وسارت في هذا الاتجاه الاتفاقية العامة لقانون البحار حيث عرفت المياه الداخلية في الفقرة الأولى من المادة الثامنة حيث قررت أنه " باستثناء ما هو منصوص عليه في الجزء الرابع تشكل المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي جزءا من المياه الداخلية للدولة" ووفقا للتنظيم المعمول به والذي ورد في الاتفاقيات السالفة الذكر يوجد تميز بين أنظمة كل من المياه الداخلية و البحر الإقليمي و لعل هذا ما يتضح لأول وهلة من حرص واضعي هذه الاتفاقيات على استخدام تعبير " المياه الداخلية " بدلا من تعبير "البحر الداخلي" حتى لا يحدث الخلط بين الأخير و البحر الإقليمي، و من هنا أيضا جاء تحديد المياه الداخلية بأنها تلك التي تنحصر بين الساحل و خط الأساس الذي يبدأ منه حساب عرض البحر الإقليمي هذا الخط الذي هو ليس دائما خط انحسار الجزر الموازي لتعرجات الشاطئ بل قد يكون و كثيرا ما يكون هو خط مستقيم يصل بين رؤوس التعرجات على الشاطئ أو الخط الذي يصل بين الشواطئ الخارجية للجزر المجاورة للشاطئ.

الفصل الأول: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

هذا ومن المبادئ المستقرة أن المياه الداخلية تعد جزءاً لا يتجزأ من إقليم الدولة، تخضع لسلطاتها واختصاصها الداخلي، فالدولة الساحلية تتولى بطرقها الخاصة تنظيم ولايتها ورقابتها الإدارية والتشريعية والقضائية على مياهها الداخلية، وهو الأمر الذي اعترفت به القوانين الدولية للبحار وهو ما سنقف عليه من خلال التطرق إلى النظام القانوني الذي يحكم المياه الداخلية وكذا الوضع القانوني للسفن الأجنبية في موانئ الدولة.

المطلب الأول: سيادة الدولة على مياهها الداخلية.

من المسلم به أن المياه الداخلية تخضع للسيادة الكاملة للدولة الساحلية وهي سيادة تشبه إلى حد كبير سيادتها على إقليمها البري نظراً لموقعها القريب من اليابسة، ولعل أن التطرق إلى النظام القانوني الذي تخضع له المنطقة (الفرع الأول) والاختصاص القضائي لدولة الميناء إزاء السفن الأجنبية التي تدخل إقليم الدولة من خلال تبيان وضعها القانوني (الفرع الثاني) كفيلاً لإثبات سيادة الدولة على مياهها الداخلية.

الفرع الأول: النظام القانوني للمياه الداخلية.

بالرجوع إلى النصوص القانونية الواردة في اتفاقيات قانون البحار، نجد أنها تؤكد على أن المياه الداخلية حكمها حكم اليابس (مع الأخذ بعين الاعتبار طبيعة البحر)، يسري عليها ما يسري على اليابس من أحكام، ما دام أن هذه المياه تعتبر جزءاً من إقليم الدولة، و الذي يخضع لسلطاتها واختصاصها الداخلي و يتجلى ذلك في السلطة التقديرية للدولة- لما تملكه من سيادة- في تنظيم المياه الداخلية وفق للاعتبارات الداخلية شريطة عدم الإضرار بالدول الأخرى، عن طريق الالتزام بجملة من الواجبات المطلوبة من الدولة الساحلية والقيام بها وفقاً لأحكام و مبادئ القانون الدولي ذات العلاقة.

الفصل الأول: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

وينجم عن هذا، أن الدولة تبقى حرة في فتح أو منع السفن الأجنبية من دخول مياهها الداخلية تبعا للسلطات التي تملكها في هذه المنطقة البحرية من تشريعية، قضائية، رقابية و تنظيمية، لكن هذا لا يعني، أن الدولة الساحلية لها مطلق الحرية على مياهها الداخلية بل، كما سبق الذكر -أوجب عليها القانون الدولي، بعض القيود، ذات الطابع التنظيمي في مجال دخول و خروج السفن من وإلى مياهها الداخلية¹ والمستخلص من هذا أن صلاحيات الدولة في مياهها الداخلية تشمل مظاهر شتى، تتمثل في الإشراف على هذه المياه من حيث فرض سلطتها على السفن الداخلة إلى هذه المياه أو المغادرة لها، والحرص على تطبيق و احترام قوانينها، واستغلال هذه المياه في الأوجه التي تراها الدولة، تحقيقا لمصالحها ومصالح رعاياها.

ومن المعلوم أن سيادة الدولة على مياهها الداخلية يظهر بشكل جلي من خلال تعاملها مع السفن الأجنبية التي تدخل موانئها وإخضاعها بشكل عام إلى قانونها الداخلي بما يفيد سيادتها على المنطقة كل ذلك مع مراعاة الأعراف والقوانين الدولية ذات الصلة.

الفرع الثاني: الوضع القانوني للسفن الأجنبية في موانئ الدولة.

من المسلم به أن الغالب في العمل الدولي هو فتح كافة الدول موانئها غير الحربية للسفن التجارية على اختلاف جنسيتها، وتردد الحربية في مناسبات عدة على موانئ الدول الصديقة بعد إبلاغها و الحصول على موافقتها الصريحة أو الضمنية المتمثلة في عدم الاعتراض على عدم دخول موانئها، و من ثم يثور التساؤل حول ماهية الوضع القانوني للسفينة حال تواجدها في ميناء دولة معينة؟، و مدى خضوعها

¹ يتجه جانب من فقه القانون الدولي العام على رأسه العلامة شارل روسو إلى القول بوجود "حق" لكافة الدول في أن تدخل السفن التجارية لأي منها إلى موانئ الدول الأخرى، وإلى وجود "التزام" مقابل على عاتق كافة الدول مقتضاه عدم جواز إغلاق الموانئ في وجه السفن الأجنبية التجارية ما لم تقض ذلك وبصفة مؤقتة ضرورة حفظ الأمن أو منع انتشار الأوبئة، غير ذلك من أوجه الضرورة، ومقتضيات الأمن.

الفصل الأول: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

آنذاك لكل من الاختصاص الشخصي لدولة العلم والاختصاص الإقليمي لدولة الميناء المتمتعة بكامل السيادة على موانئها و مختلف أجزاء مياهها الداخلية؟¹.

الأصل -بصدد السفن التجارية- هو غلبة الاختصاص الإقليمي لدولة الميناء على الاختصاص الشخصي لدولة العلم، شأن السفينة في ذلك شأن سائر الأجانب المقيمين في إقليم أي من الدول، مما يستتبع خضوع السفينة التجارية لقوانين دولة الميناء و لوائحها و كافة اختصاصات سيادتها و على رأسها اختصاص القضاء، وكل ذلك ما لم تر دولة الميناء نفسها ولا اعتبارات الملائمة ترك بعض المسائل المحدودة الأهمية- المحصورة داخل السفينة نفسها- لقبطانها الممثل لسلطان دولة العلم وما لها من اختصاص شخصي على السفن المنتمية إلى جنسيتها²، أما السفن الحربية،³ فالأصل في شأنها هو غلبة الاختصاص الشخصي لدولة العلم على الاختصاص الإقليمي لدولة العلم على الاختصاص الإقليمي لدولة الميناء بالنظر لتواتر عرف الدول على ذلك ومراعاة لاعتبارات حاصلها كون السفينة عنصرا من عناصر القوات المسلحة للدولة، حال قيام الارتباط الواضح ما بين هذه القوات وسيادة الدولة نفسها، المتمتعة - بلا خلاف- بالحصانة أمام محاكم وسلطات غيرها من الدول بالنظر لاتصافها بالسيادة و بالشخصية القانونية الدولية.

¹ محمد سامي عبد الحميد، أصول القانون الدولي العام، الجزء الثالث، الحياة الدولية المجلد الأول، القانون الدبلوماسي والقانون القنصلي والقانون الدولي للبحر، الطبعة الثانية، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية 1998، ص200

² جرى العمل في مختلف الدول على عدم التدخل فيما يحدث داخل السفينة بين أفراد طاقمها، ما لم يطلب القبطان نفسه تدخل سلطات الميناء أو ما لم يؤد ما يقع داخل السفينة إلى الإخلال بالسكينة في الميناء.

³ تسري الأحكام الخاصة بوضع السفن الحربية في الموانئ الأجنبية على السفن العامة غير الحربية المخصصة للقيام بنشاط يتعلق بمرفق عام حكومي غير تجاري، مما يستتبع انتمائها إلى السلطة التنفيذية لدولة العلم ودخولها تحت مظلة الحصانة التي تتمتع بها هذه الدولة بوصف كونها دولة ذات سيادة وشخصا من أشخاص القانون الدولي العام

الفصل الأول: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

وقد ترتب على تمتع السفن الحربية بالحصانة أمام سلطات دولة الميناء وقضائها، مع ما يترتب على ذلك من عدم جواز دخول أي من رجال هذه السلطات إلى السفينة الحربية بغير إذن قبطانها، أن تواتر العمل على جواز منح الملجأ في هذه السفن بشرط أن يكون اللاجئ من رجال السياسة أو المشتغلين بها غير المرتكبين لجريمة من جرائم القانون العام، في حين أن الأمر يختلف بالنسبة للسفن التجارية إذ أن منح الملجأ على ظهرها أمر غير جائز، ومن حق دولة الميناء اقتحام السفينة التجارية للقبض على من يلجأ إليها وبصرف النظر عن انتمائه إلى طائفة المشتغلين بالسياسة أو مجرمي القانون العام.

ومن أبرز السوابق القضائية في مجال منح الملجأ على ظهر السفن الحربية منح بريطانيا العظمى الملجأ للإمبراطور هيلاسيلاسي إمبراطور الحبشة في الرابع من مايو عام 1936 على ظهر سفينة حربية بريطانية راسية في ميناء جيبوتي، وقد تم ذلك أثر قرار هيلاسيلاسي من بلاده في أعقاب غزو إيطاليا للحبشة وانتصارها على جيوش هذه الدولة.

أما السفن العامة التي تستخدمها السلطات العامة في الدولة لأداء خدمات عامة و لغير أغراض التجارة وهي قد تكون سفن حربية أو سفن غيرحربية، وللسفن العامة وضع يختلف عن وضع السفن الخاصة أثناء تواجدها في ميناء دولة أجنبية وفي هذا الخصوص تأخذ الدول أساسا بالمبادئ التالية:

1- لدولة الميناء الحق في أن تنظم أو تمنع تواجد السفن العامة الأجنبية خاصة السفن الحربية في موانئها، فلها أن تحدد مدة الإقامة و عدد السفن التي يمكن تواجدها في الميناء و شروط دخولها وهكذا، وعادة تقوم دولة الميناء بحظر دخول السفن الحربية الأجنبية في أوقات الحرب.

الفصل الأول: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

2- لا تخضع السفن العامة للاختصاص التشريعي أو القضائي لدولة الميناء بالنظر إلى كونها مظهرا من مظاهر سلطات الدولة العام مما يسبغ عليها صفة تمثيلية الدولة، و بما كانت هذه السفن تلتزم- احتراماً لسيادة دولة الميناء- بعدم الخروج على التشريعات المحلية المتعلقة بالأمن والصحة والملاحة، وإذا حدث ولجأ أحد الخارجين على القانون إلى سفينة عامة أجنبية موجودة بميناء الدولة، فمن المقرر - كقاعدة عرفية دولية - التزام قائد السفينة تسليم المجرم العادي إلى السلطات المحلية، ولا يوجد هذا الالتزام بالنسبة للمجرمين السياسيين إلا في حالة وجود التزام بتسليم المجرم ورفض قائد السفينة تسليمه إلى السلطات المحلية، فلا تملك هذه السلطات دخول السفينة وتفتيشها للقبض على المجرم، وكل ما لها هو سلوك طريق المسؤولية الدولية¹.

المطلب الثاني: مشتملات المياه الداخلية.

ما دام أن تعريف المياه الداخلية لم تعالجه اتفاقيات قانون البحار بشكل مباشر ودقيق، فإنها تشمل من حيث الواقع و القانون الدولي الموانئ²، المرافئ³، المراسي⁴، الخلجان، المضائق⁵، القنوات البحرية و كذا البحار الداخلية سواء كانت مغلقة وشبه

¹ محمد بوسلطان، حمان بكاي، القانون الدولي العام، و حرب التحرير الجزائرية، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر ص244

² يعرف الميناء بأنه ذلك المنفذ الطبيعي أو الصناعي، على الساحل الذي تتخذ منه السفن مأوى لإفراغ أو شحن أو إنزال الركاب والبضائع، و قد يكون هذا الميناء تجارياً أو عسكرياً أو ميناء صيد.

³ المرفأ هو موقع بحري تحتمي فيه السفن، الذي قد يكون طبيعياً أو صناعياً أو خليطاً بين الاثنين، والاختلاف بين الميناء و المرفأ هو أنه يمكن تصور وجود ميناء دون مرفأ،

⁴ المرسى منطقة بحرية مواجهة للميناء قد تكون بعيدة أو قريبة منه تحتمي فيها السفن من تقلبات البحر و هيجانه في انتظار دخولها إلى الميناء.

⁵ يقصد بالمضيق من الناحية الجغرافية ممر مائي طبيعي ضيق فاصل بين يابستين موصل بين بحرين

الفصل الأول: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

مغلقة¹، و تجدر الإشارة إلى أن تواجد الخلجان و المضائق و القنوات ليس واحد في العالم فهي قد توجد أحيانا ضمن المياه الداخلية و أحيانا أخرى ضمن البحر الإقليمي، وطالما أن أغلبها يوجد في المياه الداخلية فضلنا التطرق إليها ضمن هذا الإطار، إلا أن دراستنا لمكونات المياه الداخلية سوف تقتصر على الخلجان (الفرع الأول) و القنوات البحرية (الفرع الثاني) نظرا لأهميتهما في الملاحة الدولية و بروز بعض الخلافات حولهما.

الفرع الأول: الخلجان.

يقصد بالخليج مساحة بحرية تتداخل في الشاطئ نتيجة ما به من تعرجات طبيعية، و حتى تعتبر هذه المساحة خليجا من وجهة نظر القانون الدولي للبحار يجب أن تكون على درجة من انحناء هذا الجزء من الشاطئ غير عادية بما يترتب عليه بأن تكون المياه محصورة باليابس، ولقد عرفت الاتفاقية العامة لقانون البحار الخليج في المادة 10-2² ومنه حتى يكون التعرج خليجا بمفهوم القانون الدولي لابد من توفر معيارين، الأول أن تكون مياه البحر حبيسة أو محاصرة باليابس فيما عدا الفتحات المؤدية إلى البحر، و الثاني أن تزيد مساحة هذا التعرج أو تساوي مساحة نصف دائرة يكون قطرها هو الخط الذي يصل بين رأسي فتحة الخليج.

ولقد ثار خلاف فقهي ومن ثمة دولي حول الوضع القانوني لمياه الخليج أي متى تأخذ حكم المياه الداخلية؟ ومتى يمكن اعتبارها مياه إقليمية؟ ومتى يسري عليها حكم

¹ البحار المغلقة و الشبه مغلقة هي تلك التي تحيط بها اليابس من كل جوانبها، كالبحر الميت في فلسطين، بحر قزوين بين روسيا و إيران و بحر أرال في سيبيريا.

² تنص المادة 10-2 من الاتفاقية " لأغراض هذه الاتفاقية يراد بالخليج انبعاج واضح المعالم يكون توغله بالقياس إلى عرض مدخله على نحو يجعله يحتوي على مياه محصورة بالبر و يشكل أكثر من مجرد انحناء للساحل غير أن الانبعاج لا يعتبر خليجا إلا إذا كانت مساحته تعادل أو تفوق نصف دائرة قطرها خط يرسم عبر مدخل ذلك الانبعاج"

الفصل الأول: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

أعالي البحار؟ لأن من شأن الإجابة على ذلك تحديد طبيعة سيادة الدولة على الخليج الذي يتبعها.

نجيب على هذا التساؤل من خلال تبيان أنواع الخلجان ومنه ضبط وضعها القانوني.

1- الخلجان الوطنية:

وهو الخليج الذي يوجد كله داخل إقليم دولة واحدة، ولقد كان الخلاف في منتصف هذا القرن قائماً حول اتساع الفتحة التي توصله بالبحر، فقررت محكمة العدل الدولية عند نظرها في قضية مصائد السمك سنة 1951 بأن قاعدة العشر أميال المتواتر عليها لا يمكن اعتبارها قاعدة مستقرة من قواعد القانون الدولي، وهو الأمر الذي تبناه اتفاقيات قانون البحار عندما حددت اتساع فتحة الخليج الوطني إلى 24 ميلاً بحرياً، وبالتالي تم حسم الخلاف حول اتساع فتحة الخليج نهائياً.

والخليج الوطني يعد جزءاً من المياه الداخلية للدولة الساحلية، تمارس عليه سيادتها إلى الحد المعترف به في القانون الدولي العام¹ ومنه يسري على هذه المياه القواعد التي تسري على المياه الداخلية من حيث القواعد التشريعية، التنظيمية، الصحية والأمنية، فلها أن تمنع السفن الأجنبية من المرور فيه كما أن تقتصر الصيد فيه على مواطنيها، وهي تخضع لسيادة الدولة الساحلية واختصاصها العام ما لم يوجد على الخليج ميناء مفتوح للتجارة الدولية حيث يسري هنا نظام الميناء، كما تمارس اختصاصها الإقليمي كاملاً على من يدخل فيه من سفن وأشخاص، كل ذلك مع مراعاة أحكام القانون الدولي.

¹ أحمد سكندري، محمد ناصر بوغزالة، القانون الدولي العام، الجزء الثالث: المجال الوطني، مطبعة الكاهنة، طبعة سنة: 1998، ص 120.

الفصل الأول: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

2- الخلجان الدولية:

يعتبر الخليج دولي - وفقا لنص المادة العاشرة من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 - إذا زادت مساحته عن مساحة دائرة نصف قطرها يساوي ضعف مدى البحر الإقليمي للدولة، وتعتبر الخلجان جزءا من المناطق الاقتصادية الخالصة باستثناء المساحة التي تدخل في البحر الإقليمي للدولة التي يقع في إقليمها الخليج. ويثور البحث حول الوضع القانوني للخليج الدولي* الذي يقع في إقليم أكثر من دول* ويتسم حكم القانون الدولي هنا بالغموض ولقد عجزت لجنة القانون الدولي عن إيراد أحكام تتعلق بهذا النوع من الخلجان، كما أن المادة السابعة¹ من اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة لسنة 1958 تتحدث فقط عن الخلجان التي توجد في أراضي دولة واحدة، و منه يبقى أن نقول أنه تمتد سيادة كل دولة على الجزء الذي تطل عليه، وفقا للاتفاقيات المنعقدة بينها، أو على الأقل الاعتداد بخط الوسط، ما لم يكن هناك أسانيد تاريخية.

3- الخليج التاريخي:

وهي الخلجان بالمفهوم الجغرافي إلا أن الفتحة التي تصلها بالبحر تزيد عن 24 ميل و رغم ذلك يضيف عليها القانون الدولي وصف الخليج الوطني و تعد مياهها داخلية، و لقد جرى العرف الدولي على الاعتراف بسيادة الدولة على مثل تلك الخلجان لاعتبارات تاريخية و قانونية استنادا إلى استمرار وضع يد الدولة الساحلية مدة طويلة دون اعتراض باقي الدول الأخرى و هو الأمر الذي يعد بمثابة الموافقة الضمنية من قبل تلك الدول، و أكدت اتفاقية قانون البحار لسنة 1958 هذا المبدأ وذلك عندما استبعدت من نطاق أعمالها الخلجان التاريخية² و يترتب على تطبيق فكرة

¹ أحمد سكندري، محمد ناصر بوغزالة، القانون الدولي العام، الجزء الثالث: المجال الوطني، مطبعة الكاهنة، طبعة سنة:1998، ص120.

² محمد بوسلطان، حمان بكاي المرجع السابق. ص 246

الفصل الأول: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

الخليج التاريخي تحول الطبيعة القانونية للخليج المعني من خليج دولي إلى خليج وطني، وبالتالي تصبح مياهه داخلة ضمن المياه الداخلية للدولة الساحلية المعنية، ولقد عبر الأستاذ "دي دراغو" في رأيه المخالف لحكم محكمة التحكيم في النزاع الأمريكي الانجليزي حول المصائد لسنة 1910 فيما يخص الخلجان التاريخية بما يلي " حينما أكد هذا البلد سيادته عليها، وأن الظروف الخاصة مثل الشكل الجغرافي والاستعمال منذ قدم الزمان، وفوق كل ذلك مقتضيات الدفاع، هي عوامل تبرر مثل هذا الادعاء" ¹ ولقد أقر القضاء الدولي كذلك فكرة الخليج التاريخي في حكم محكمة العدل الدولية لدول وسط أمريكا في ماي 1917 في النزاع بين السلفادور والنيكاراجوا والذي أبدت فيه اعتبار خليج فونسكا خليجا تاريخيا.

وتتجه بعض الدول إلى وصف بعض الخلجان التي تتغلغل في شواطئها بالخلجان التاريخية لاعتبارات تتعلق بمصالحها الحيوية، وذلك مثل قرار الاتحاد السوفياتي سابق في 20- يوليو- 1957 باعتبار خليج فلاديفستوك المؤدي إلى بحر اليابان خليجا تاريخيا.

ومن الخلجان العربية المعروفة نذكر خليج العقبة² الذي يخضع للسيادة المشتركة لثلاث دول عربية هي مصر في الغرب والمملكة العربية السعودية في الشرق و المملكة الأردنية في رأس الخليج، ولقد باشرت هذه الدول سيادتها على الخليج بدون منازع لمدة أكثر من ألف سنة، إلا أن الخلاف حول الطبيعة القانونية للخليج و المضائق المؤدية إليه بدأ منذ أن أصبحت إسرائيل تتواجد على سواحله بطريقة غير شرعية، ولقد تآزمت وضعيته منذ إبرام معاهدة سلام بين مصر وإسرائيل عام 1979 حيث جاء في المادة الخامسة منه " يعتبر الطرفان أن مضيق

¹ المادة 7 من اتفاقية جنيف تقابلها المادة 10 من اتفاقية مونتقوباوي

² "quand ce pays a affirmé sa souveraineté sur elle et que les circonstance particulière telle que la configuration géographique l'usage immémorial et pardessus tout les nécessités de défense justifiant une telle prétention

الفصل الأول: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

تيران وخليج العقبة من الممرات المائية الدولية المفتوحة لكافة الدول دون عائق أو إيقاف لحرية الملاحة أو العبور الجوي من وإلى أراضيها عبر مضيق تيران وخليج العقبة" بأن السند التاريخي على المياه الملاصقة للدولة الساحلية يمكن أن يتم بالشروط التالية:

- 1- أن تمارس الدولة الساحلية سيادتها على جزء معين من المياه البحرية لا يجوز لها أن تحوزه وفقا لقواعد القانون الدولي.
 - 2- أن تكون السيادة فعلية ومعلنة.
 - 3- ألا تعترض الدول الأخرى على التصرفات السيادية للدولة الساحلية خلال تلك الفترة من الممارسة، أي قبولها الضمني.
- ومنه يشكل هذا النص¹ إعلانا صريحا من جانب مصر وإسرائيل على نفي أو إنهاء صفة المياه التاريخية بالنسبة لخليج العقبة، و من ثمة عدم اعتباره مياه داخلية يخضع لسيادة تلك الدول العربية بل خليجا دوليا يخضع لأحكام قوانين البحار.²
- كما أن الآراء انقسمت حول الطبيعة القانونية لخليج سيرت³ فمنها من يرى بأنه خليج تاريخي وبالتالي مياهه داخلية تخضع لسيادة ليبيا و استندوا إلى أن هذه الأخيرة مارست سلطتها عليه منذ قديم الزمان ولم تكن هناك أية معارضة⁴ أو نزاع والدليل أنها كانت تحمي السفن الأجنبية العبرة فيه مقابل دفع مبالغ مالية، وعليه تكون ليبيا

¹ يتراوح عرض خليج العقبة ما بين 12 على 18 ميل بحري و يبلغ طوله 99 ميلا بحريا و يبلغ طول شواطئه 230 ميل بحري.

² هذا النص عابه الصياغة القانونية الصحيحة، فمن جهة اعتبر النص خليج عقبة من الممرات المائية بينما ينصرف هذا النص في لغة القانون الدولي إلى المضائق و القنوات فقط، من جهة أخرى فإن النص جاء بصفة العموم مع أنه ابرم بين مصر و إسرائيل و لم يشمل كل الدول المطلة عليه و بالتالي لا ينطبق هذا النص سوى على الشريط الساحلي المجاور لمصر و إسرائيل، تطبيقا لمبدأ نسبية أثر المعاهدات.

³ جمال محي الدين، القانون الدولي للبحار، دار الخلدونية للنشر و التوزيع، طبعة 2009، ص 73.

⁴ يقع هذا الخليج على الساحل الليبي يبلغ عرضه حوالي 500 كم، مياهه ليست عميقة وتعترضها مركبات مرجانية تجعل الملاحة فيه صعبة، ولقد بسطت ليبيا سيادتها عليه عبر التاريخ.

الفصل الأول: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

قد اكتسبت حقوقا عليه تتمثل في اعتبارها مياهها داخلية لا يجوز ارتيادها إلا بضوابط حسب مفهوم نص المادة 10 من الاتفاقية العامة حول قانون البحار والتي تستبعد الخلجان التاريخية من نطاق تطبيقها، في حين يرى جانب آخر بأن هذا الخليج لا تتوافر فيه لا شروط الخليج التاريخي و لا شروط الخليج القانوني باعتبار أن المسافة ما بين نقطتي مدخل الخليج قد تجاوزت مسافة 24 ميلا بحريا و بالتالي لا تعد مياهه داخلية بل دولية و يستندون على نص المادة العاشرة من الاتفاقية، والتي تبين صراحة المقصود بالخليج في الفقرتين الأولى و الثانية، كما استبعدت الفقرة الخامسة إطلاق وصف الخليج القانوني على كل انبعاث تزيد فتحته على 24 ميل بحري و بالتالي لا تعتبر مياه ذلك الانبعاث مياه داخلية.

وبالرجوع إلى الأحكام المنظمة للخلجان يتجلى أن خليج سيرت وفقا لمفهوم القانون الدولي، يعد بمثابة خليج لأن سواحله تطل على دولة واحدة ولأن المياه الموجودة داخله تشكل نصف دائرة قطرها المسافة بين نقطتي مدخل الخليج، إلا أنه لا يعد خليجا بالمفهوم القانوني الذي وضعه قانون البحار لأن المسافة بين نقطتي المدخل قد تجاوزت الحد المنصوص عليه، أي 24 ميل بحري، وعلى هذا الأساس تكون مياهه دولية تخضع لمبدأ حرية الملاحة.

الفرع الثاني: القنوات البحرية.

يقصد بالقناة ممر بحري اصطناعي ضيق يفصل بين يابستين و موصل بين بحرين، و منه فان العناصر المكونة للمضايق تتشابه تشابها كبيرا مع المضيق (ممر مائي ضيق فاصل بين يابستين، موصل بين بحرين حرين، المياه جزء من البحر وأخيرا الصلاحية للملاحة) أما الاختلاف يكمن في أن القناة ممر اصطناعي إذ يعد تدخل الإنسان فيها شرطا أساسيا في إلحاق وصف القناة على الممر من خلال عمليات

الفصل الأول: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

الحفر¹ في حين أن المضيق هو ممر طبيعي، كما أن القناة عادة ما تصل بين بحرين حرين إلا استثناءا على خلاف المضائق التي تصل بين بحرين حرين وبين بحر حر وبحر داخلي.²

ونظرا لكون أغلب القنوات البحرية تقع في إقليم دولة معينة فإنها عندئذ تعتبر قناة وطنية تخضع كليا لسيادة الدولة، في حين أن القناة التي تصل بين بحرين حرين تعتبر قناة بحرية دولية تهدف إلى تسهيل الملاحة الدولية وخفض التكاليف، ولا خلاف حول الملكية الإقليمية لهذه القناة فهي تعود للدولة التي تخترق أرضها و تخضع لسيادتها و من هنا كيف يتم التوفيق بين هذه السيادة و بين ضرورة تسهيل الملاحة الدولية من خلال أحكام القانون الدولي؟

للإجابة على هذا التساؤل يجدر بنا التطرق للنظام القانوني الذي يحكم هذه القنوات وخلال المبادئ الدولية المتعارف عليها في هذا المجال، وعليه نميز بين وضعين³

← إذا لم تكن هناك معاهدة خاصة بالقناة القائمة في داخل إقليم الدولة بقيت القناة خاضعة لسيادة الدولة صاحبة الإقليم التي يحق لها أن تتصرف بالقناة كما تريد وتسمح للملاحة لمن تشاء و تفرض الرسوم التي تناسبها و تمنح حق الأفضلية لمن تحب، وتتخذ فيها زمن الحرب ما تراه مناسبا من تدابير عسكرية دفاعية و هذا هو نظام كونشيا في اليونان التي تصل بحر ايجة mer Egée، بالبحر الأيوني MER IONIENNE وافتتحت هذه القناة للملاحة في عام 1893 وطولها 6، 2 كلم، وهي تعد جزءا من الإقليمي اليوناني و تتولى حكومة اليونان بمفردها تنظيم الملاحة فيها.

¹ أثبتت الأحداث التاريخية أن حفر القنوات أدى إلى وفاة عشرات الآلاف من المواطنين خاصة قناة السويس التي استغرق حفرها عشر سنوات من 1859 إلى 1869 وقناة بنما 11 سنة من 1903 إلى 1914.

² أحمد اسكندري، محمد ناصر بوغزالة، المرجع السابق ص 136.

³ جمال محي الدين، المرجع السابق، ص 106.

الفصل الأول: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

← إذا كانت الملاحة في القناة خاضعة لاتفاق دولي بقيت السيادة على القناة للدولة صاحبة الإقليم، غير أنه يفرض على هذه الدولة التقييد ببعض الالتزامات البحرية و هذا حال جميع القنوات التي أسهمت الدول الأجنبية في شقها والتي تعود بالمنفعة على التجارة الدولية بأسرها، وتميل الدول هنا إلى تدويل القناة، والتدويل لا يعني حرمان الدولة صاحبة الإقليم من صلاحيتها و سيادتها و إنما يهدف فقط إلى تقييد بعض صلاحيتها أو إلى وضع بعض الالتزامات على عاتقها من أجل تسهيل مرور السفن الأجنبية وذلك هو نظام قناة السويس، قناة بنما، قناة كيبيل. ونظرا لأهمية قناة السويس¹ في الملاحة الدولية وموقعها الكامل داخل التراب المصري ظهرت عدة خلافات على المستوى الدولي تمحورت من جهة حول الاعتراف بسيادة دولة مصر على قناة السويس وتنظيمها بشكل يضمن أمنها وسلامة ترابها ومن جهة أخرى ضرورة ضمان حرية الملاحة الدولية عبر القناة وهي الأفكار التي جسدها الاتفاقية الدولية التي أبرمت في القسطنطينية في 29 أكتوبر 1888 والتي بينت النظام القانوني الذي يسري على قناة السويس والتي تتمثل في المبادئ التالية:

- 1- حرية الملاحة في قناة السويس لجميع السفن التجارية والحربية، وقت السلم ووقت الحرب، مع مراعاة التزام السفن الحربية للمتحاربين عند مرورها في القناة عدم التوقف أو الإقامة بها وعدم إنزال قوات أو مواد عسكرية.
- 2- القناة ممر مائي محايد، ويعني ذلك أن امتناع الدول الأطراف عن القيام بأي عمل حربي في القناة أو موانئها، ولا يجوز مهاجمة القناة أو محاصرتها

¹ قناة السويس ممر مائي اصطناعي يصل بين البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر، تقع بجمهورية مصر العربية

الفصل الأول: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

بحريا، كما لا يجوز مباشرة أي إجراء من شأنه عرقلة الملاحة في القناة أو في إحدى فتحتيها حتى مسافة ثلاثة أميال بحرية.

3- قناة السويس جزء من الإقليم المصري و تخضع للسيادة المصرية واختصاصها الإقليمي وعلى هذا:

أ: تعتبر مياه قناة السويس مياها داخلية حيث تقع برمتها داخل الأرض المصرية.

ب: أن مصر هي المختصة وفقا لاتفاقية القسطنطينية باتخاذ الإجراءات الضرورية لحماية القناة والدفاع عن الأمن العام لمصر بشرط ألا يترتب المساس بالملاحة في القناة.

وقد استندت مصر إلى هذه الاتفاقية منذ بداية حرب فلسطين عام 1948 وذلك لتبرير ما اتخذته من إجراءات ضرورية للدفاع عن مصر وعن الأراضي الواقعة شرق القناة وفقا لحقوق الدولة المتحاربة، ما دامت حالة حرب بين مصر وإسرائيل فان لمصر الحق في حظر مرور السفن الإسرائيلية في القناة وكذا غيرها من السفن المتعاملة مع إسرائيل ومصادرة ما تحمله من بضائع أيا كانت جنسية هذه السفينة. واستمرت مصر في تطبيق هذه الاجراءات بعد إبرام اتفاق الهدنة في 24 - 2 - 1949 مع إسرائيل على أساس أن الهدنة لا تنهي الحرب قانونا.

مما أدى إلى تدخل مجلس الأمن عام 1951 وأصدر قرارا بإدانته وطلب رفع القيود التي فرضتها مصر، إلا أن هذه الأخيرة لم تدعن للقرار على أساس أن ما اتخذته من إجراءات يتفق مع أحكام القانون الدولي و اتفاقية القسطنطينية، وفي سنة 1956 أصدرت مصر قرارا بتأميم قناة السويس الأمر الذي أثار احتجاج الكثير من الدول الغربية وعلى رأسها بريطانيا وفرنسا وأدى إلى القيام بالعدوان الثلاثي ضد مصر وعقب انتهاء العدوان وبانسحاب القوات المتعدية أعلنت مصر في 24 - 4 -

الفصل الأول: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

1957 تصريحا انفراديا بشأن النظام القانوني لقناة السويس يتضمن النص على احترام اتفاقية القسطنطينية فيما يتعلق بحرية الملاحة في قناة السويس والتعهد بصيانتها و تطويرها بما يتوافق مع مقتضيات الملاحة الحديثة، ويبين شروط تسيير وإدارة القناة و كيفية تسوية الخلافات و المشاكل التي قد تنشأ، ولكن نتيجة تماطل إسرائيل استمر إغلاق القناة في وجه الملاحة الدولية بصفة عامة إلى أن صدرت مصر قرارا بفتحها فور استعادتها للمناطق المحتلة شرق القناة عقب حرب أكتوبر 1973 و تم فعلا فتح القناة، وبدأت الملاحة فيها بشكل عادي، و يتضح أن إنهاء حالة الحرب بين مصر وإسرائيل قد أزال السبب الذي كانت تستند إليه مصر في منع، ثم تقييد مرور السفن الاسرائلية عبر قناة السويس، فيصبح لإسرائيل حقا مماثلا لحقوق بقية الدول في المرور عبر القناة، هذا المرور الذي يتم وفقا لمبادئ اتفاقية القسطنطينية التي سبق الإشارة إليها والتي تقضي أساسا أن يكون المرور بريئا أي غير ضار بأمن و سلامة و نظام الدولة صاحبة السيادة على القناة¹.

¹ جمال محي الدين، المرجع السابق، ص 110

الفصل الأول: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

المبحث الثاني: البحر الإقليمي:

لقد أطلقت عدة تسميات على البحر الإقليمي منها، المياه الداخلية، البحر القريب المتاخم، البحر الساحلي، البحر الشاطئي، البحر الوطني.....¹ الخ¹ والبحر الإقليمي هو مساحة من البحار متاخمة لشواطئ الدولة تمتد فيها وراء إقليمها البري ومياهاها الداخلية والشاطئ من جهة وأعالي البحار من جهة أخرى، أو كما عرفته المادة الثانية من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار"..... حزام بحري ملاصق لسواحل الدولة."

ولقد كان الاتجاه في بداية الأمر من خلال لجوء الدولة الساحلية إلى امتلاك بحر إقليمي هو المحافظة على سلامة إقليمها من أي اعتداء خارجي قد يأتي إليها عن طريق البحر وهو ما يبرر اعتبار عرض البحر الإقليمي يتحدد بمدى قذيفة المدفع ولكن مع مرور الوقت ظهرت الأهمية الاقتصادية للمنظفة التي تتمثل أساسا في الاستفادة من الثروة السمكية، ولقد توسعت هذه الأهمية لتشمل الجانب الصحي كونه يشكل حزام أمان من كل أشكال التلوث والأمراض.² ونظرا لتزايد مصالح الدول الساحلية في البحر الإقليمي ظهرت عدة صراعات دولية وفقهية برزت بالخصوص من جهة في تحديد طبيعة سيادة الدولة على بحرها الإقليمي (مطلب الأول) ومن جهة أخرى في عرض هذا البحر و كيفية حسابه (مطلب ثاني)، كما أن الولاية القضائية حول السفن الأجنبية التي تعبر البحر الإقليمي باعتباره مظهر من مظاهر السيادة قد عرف بعض النزاعات في الاختصاص (مطلب ثالث) ومهما يكن فإن مجيء اتفاقية

¹ أحمد اسكندري، محمد ناصر بوغزالة، المرجع السابق، ص144.

² صلاح عامر، القانون الدولي الجديد للبحار، دراسة لأهم أحكام اتفاقية أ.م.م لقانون البحار، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة 1985.

الفصل الأول: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

مونتغوباي قد فصلت في الكثير من الخلافات، أخذة بعين الاعتبار في ذلك مصالح الدول المتعارضة و حرية الملاحة الدولية.

المطلب الأول: طبيعة سيادة الدولة على بحرها الإقليمي.

نشير إلى أن الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي كان محل خلاف فقهي عبر الفترات التاريخية المنصرمة ونظرا لاستقرار النظام القانوني للبحر الإقليمي نوعا ما في اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 فقد فقدت الكثير من النظريات قيمتها القانونية كونها كانت قابلة للتفسير في الزمن الذي عاصرته، وبصفة عامة كان النقاش حادا بين الفقهاء حول الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي والذي انتهى بحصره في اتجاهين تناولهما في الفرعين التاليين.

الفرع الأول: البحر الإقليمي جزء من أعالي البحار.

لقد اختلفت الأسانيد القانونية لأنصار هذا الاتجاه ما أدى إلى بروز نظريتين:

أولا: نظرية حقوق الارتفاق الساحلية:

مضمون النظرية والتي يتزعمها الفقيه "دي لابراديل" أن البحر الإقليمي جزء من أعالي البحار¹ تباشر عليه الدولة الساحلية مجموعة من الحقوق الارتفاقية تحقيقا لمصالحها وأمنها سلامتها، فالبحر عام وهو مملوك للمجتمع الدولي صاحب السيادة عليه، ومنه لا يمكن للدولة الساحلية أن تدعي السيادة عليه ولا أن تقر بعض القيود عليه.

ولقد عيب على هذه النظرية أن حق الارتفاق يفترض وجود دولتين إحداهما خادمة والأخرى مخدومة وهو أمر مستبعد الوجود، كما أن الاتفاق الدولي المنشئ لهذا الارتفاق غير موجود، وأخيرا فإن أصحاب هذه النظرية لم يبرزوا الأساس القانوني

¹ حمد السعيد محمد الخطيب، الوضع القانوني للبحر الإقليمي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1975، ص 228.

الفصل الأول: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

الذي استندوا إليه في اعتبار أن المجتمع الدولي هو صاحب السيادة على البحر الإقليمي.

ثانياً: نظرية حق الحفظ أو حق البقاء.

نادى بهذه النظرية الفقيه الفرنسي "فوشاي" والقائلة أن الدولة الساحلية تباشر على البحر الإقليمي بعض الحقوق والاختصاصات الناتجة عن الحق الطبيعي المعترف به لكل دولة القاضي بالحفظ على وجودها وبقائها مع بقاء هذا الجزء من البحر قسماً من أعالي البحار، ولقد عيب على هذه النظرية عدم وضوح المدى الذي تباشر فيه الدولة اختصاصاتها.

الفرع الثاني: البحر الإقليمي جزء من إقليم الدولة.

يرى أصحاب هذه الاتجاه أن البحر الإقليمي يشكل امتداداً لإقليم الدولة الساحلية ما أدى إلى تأييده من غالبية الفقه، القضاء والعمل الدولي، ولو أن أصحاب هذا الاتجاه قد اختلفوا في الأساس القانوني الذي يقوم عليه اعتبار البحر الإقليمي جزءاً من إقليم الدولة نذكر من أهمها:

أولاً: نظرية حق الملكية:

مفاد هذه النظرية أن البحر الإقليمي جزء من إقليم الدولة تباشر عليه الحقوق والتصرفات الواردة على ملكية الشخص العادي، ويرجع الأصل التاريخي لهذه النظرية إلى العهد الروماني "الفقيه بلوتارك" حيث اعتبر وقتها البحر المتوسط بحيرة رومانية¹ وحسب هذه النظرية ليس هناك فرق بين ملكية الدولة للإقليم البري والإقليم البحري.

¹ لا يخضع البحر العالي لولاية أية دولة، والمبدأ العام الذي يحكم استعمال الدول البحر العام مبدأ الحرية، على معنى أن كافة الدول تستطيع أن تستعمل بحرية لا تقيدتها في هذا الشأن سوى الحقوق المماثلة للدول الأخرى، المادة 87 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار نصت على "أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول ساحلية كانت أم غير ساحلية، وتمارس حرية أعالي البحار بموجب الشروط التي تتبناها هذه الاتفاقية و قواعد القانون الدولي الأخرى

الفصل الأول: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

إلا في فارق الطبيعة ويترتب على ذلك أن الدولة تتمتع فوق إقليمها البحري بالسيادة عليه و ليس حق السيادة كون أن الأول يعني الملكية بينما حق السيادة هو مجموعة من الصلاحيات.

كما أن ملكية البحر الإقليمي يشمل بالإضافة إلى السطح الجزء اليابس المغمور بالمياه والجزء الجوي الذي يعلوه ولقد وجهت لهذه النظرية الانتقادات التالية:

1- أن الملكية تتطلب الحيابة و هي غير متوفرة وقد رد أنصار النظرية أنها حيابة حكمية.

2- أن هذه النظرية متأثرة بالقانون الخاص و لا يتماشى ذلك مع أحكام القانون الدولي العام.

3- إن من له ملكية شيء له حق التصرف فيه ولا يوجد في التاريخ ما يثبت أن دولة قد باعت بحرها الإقليمي أو تنازلت عليه أو رهنته.

ثانيا: نظرية حق السيادة.

مفاد هذه النظرية أن العلاقة بين الدولة وبحرها الإقليمي هي علاقة سيادة والذي يفيد أن الدولة تمارس عددا من الصلاحيات على إقليمها البحري، لما لها من سيادة من حيث التنظيم والإشراف والرقابة والاختصاص القضائي، وهي الأعمال المادية الكفيلة باحترام سيادة الدولة على إقليمها، وهي ضرورة ملحة تتطلبها مصلحة الدولة.

ويرى الفقيه "ديفينيو" أن (نظرية حق السيادة لها ليس مساوى و مخاطر نظرية الملكية، وإن سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي سيادة خاصة محدودة، تمارسها باتفاق ضمني بين الأمم بهدف تيسير الملاحة التجارية)¹، إلا أن الفقيه "ديبانبيه" يرى أن حق السيادة غير محدود إنما يتسع ويضيق حسب ظروف ومصالح

¹ محمد السعيد محمد الخطيب، المرجع السابق، ص 285.

الفصل الأول: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

الدولة الساحلية، وقد أخذ بهذه النظرية معهد القانون الدولي في اجتماعه بباريس سنة 1894 في مادته الأولى، وتكررت المناداة بحق السيادة في مؤتمرات معهد القانون الدولي سنة 1911. ستوكهولم سنة 1924 الذي ورد فيه في مادته الأولى: " أن الدولة تملك السيادة على منطقة من البحر تلامس شواطئها ضمن مدى معين، ووفقا لشروط معينة و أن هذه المنطقة تحمل اسم البحر الإقليمي".

الفرع الثالث: موقف اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

بالرجوع إلى اتفاقية مونتغوباي لسنة 1982 نجد أنها تطرقت لطبيعة سلطة الدولة على بحرها الإقليمي واعترفت للدولة الساحلية بالسيادة على بحرها الإقليمي عندما نصت في المادة الثانية من الاتفاقية على ما يلي:

1- "تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية أو مياهها الأرخيلية إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي .
2- تمتد هذه السيادة إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي وكذلك إلى قاع وباطن أرضه.

3- تمارس السيادة على البحر الإقليمي رهنا بمراعاة أحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي"

ومنه يترتب على هذا الموقف النتائج التالية:¹

1- لا يحق للدولة الساحلية منع مرور السفن في بحرها الإقليمي أو إيقافها، إلا إذا كان المرور غير بريء.

2- للدولة الساحلية حق قصر الملاحة والصيد على رعاياها وكذا الاستغلال الاقتصادي.

¹ أحمد اسكندر ، محمد ناصر بوغزالة، المرجع السابق.

الفصل الأول: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

3- ممارسة الدولة لصلاحياتها الخاصة بالرقابة والإشراف والتنظيم على بحرها الإقليمي.

4- ممارسة الولاية القضائية على السفن الأجنبية متى تم الإخلال بأمن الدولة الساحلية.

5- حق الدولة الساحلية في إبعاد النزاعات الحربية عن بحرها الإقليمي.

ومن هنا نخلص أن واضعي المادة الثانية من الاتفاقية السالفة الذكر ينظرون إلى البحر الإقليمي على أنه رقعة من البحر اقتضت اعتبارات معينة منح سلطات للدولة الساحلية المطلية عليه مباشرة، لتنظيم الملاحة فيه و ترجع هذه الاعتبارات إلى أهمية المحافظة على المصالح الأمنية و الاقتصادية للدولة الساحلية هذه المحافظة التي يجب إجراؤها في ضوء اعتبارات الصالح العام للجماعة الدولية منعا للتعسف في استعمالها، و هذا ما تقصده الجملة الأخيرة من التعريف والتي تقرر أن ممارسة السيادة على البحر الإقليمي تتم دون الإخلال بقواعد القانون الدولي بما في ذلك أحكام الاتفاقية و هي قواعد مقصدها الأساسي حماية الصالح العام للجماعة، وقد سبق لمحكمة العدل الدولية أن أكدت تلك الحقيقة بتقريرها أن أساس منح الدولة الساحلية سيادة على بحرها الإقليمي يستند إلى مصالح هذه الدولة على سواحلها¹

المطلب الثاني: تحديد البحر الإقليمي.

أثارت مسألة تحديد البحر الإقليمي الكثير من الخلافات بالنظر إلى ارتباطها باعتبارات مصلحيه تتمثل أساسا في تحديد مناطق الصيد واستغلال الثروات الأخرى، بالإضافة إلى الاعتبارات الإستراتيجية الأمنية فلقد واجهة المؤتمر الأول للتقنين الذي عقد في لاهاي عام 1930 تحت رعاية عصبة الأمم المتحدة الكثير من الصعوبات عند بحث هذه المسألة، ولم يتوصل هذا المؤتمر إلى تحديد لمدى البحر الإقليمي

¹ Mario scerni. les espaces maritimes et le pouvoir des Etats - RCADI; 1967- 3:P 132
la largeur de la mer territorial- RGDIP:1962:P;34 ET S de batdonnet

الفصل الأول: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

بسبب تضارب مصالح الدول خاصة منها الدول النامية التي تسعى دائما في الاستئثار بمسافات بعيدة من البحر الإقليمي متمسكة بحقها في الاستفادة بثرواتها البحرية دعما لتنميتها، في المقابل نجد الدول الكبرى تسعى إلى جعل عرض البحر الإقليمي ضيق على نحو يسمح باتساع أعالي البحار و منه السيطرة على البحار بوسائلها.

هذا و تتركز مشكلة التحديد للبحر الإقليمي في مسألتين جوهريتين الأولى تتصل باتساع البحر الإقليمي (الفرع الثاني) و الثانية تخص بطريقة قياسه (الفرع الثاني) والسؤال المطروح في هذا الصدد ما هو موقف اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 في هذا الصدد؟ وهل احترمت الدول أحكام الاتفاقية في هذا المجال؟ هذا ما سنحاول الإجابة عليه على النحو الآتي.

الفرع الأول: اتساع البحر الإقليمي.

منذ أن عرفت فكرة البحر الإقليمي كان الاختلاف بارزا دائما حول مسألة اتساعه، ولقد تركزت الفكرة التقليدية في أن سلطة الدولة يمكن أن تمتد على المساحات البحرية التي يمكن للدولة أن تسيطر عليها فعليا من على إقليمها البري.

وقد تبني هذه الفكرة الفقيه الهولندي "بنكوشوك" وبنى عليها معياره المتمثل في أبعد مدى تصل إليه قذيفة مدفع مثبت على الشاطئ، لأن هذه المنطقة هي التي يمكن أن تكون مرتبطة بالإقليم البري، ولما كان أقصى مدى للقذيفة في ذلك الوقت (القرن 18) يصل إلى ثلاث أميال بحرية فقد نصت عليه من الاتفاقيات الدولية التي أبرمت خلال القرن التاسع من جانب السلطات البحرية الكبرى وعلى رأسها بريطانيا العظمى. ومع ذلك اختلفت بعض الدول الأخرى مثل الدول الاسكندنافية التي أخذت بمسافة الأربعمائة أميال و روسيا بمسافة اثنا عشر ميل و اسبانيا ستة أميال، وفي مؤتمر التقنين الذي دعت إلى عقده عصبة الأمم عام 1930 في لاهاي، نوقشت مسألة اتساع البحر الإقليمي و عرضت و جهات نظر عديدة و تقدمت اللجنة التحضيرية

الفصل الأول: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

للمؤتمر باقتراح يكون أساسا للمناقشة مؤداه تحديد البحر الإقليمي بثلاث أميال بحرية، والاعتراف لبعض الدول الساحلية المسماة صراحة ببحر إقليمي أوسع من ذلك، والاعتراف للدولة الساحلية بمنطقة من أعالي البحار تتاخم بحرها الإقليمي تمارس عليها بعض إجراءات الرقابة الضرورية من جمركية و صحية وغيرها، على أن لا يزيد اتساع هذه المنطقة عن اثني عشر ميلا بدءا من الشاطئ، غير أن اللجنة المختصة في المؤتمر لم تؤيد هذا القرار، وبالتالي امتنع المؤتمر عن الفصل في مسألة وضع تحديد قانوني دولي لاتساع البحر الإقليمي.

ولقد تولت لجنة القانون الدولي التي شكلتها الجمعية العامة للأمم المتحدة من اجل تقنين و تطوير قواعد القانون الدولي، و دراسة الموضوع ثانيا بحثها و انتهت في مشروعها المقدم 1956 إلى الاعتراف بعدم وجود اتفاق في العمل الدولي حول اتساع البحر الإقليمي و لكنها أضافت تقرير أن القانون الدولي لا يسمح باتساع للبحر الإقليمي يتجاوز 12 ميل بحري وأن التحديد يجب أن يتم عن طريق الاتفاق في مؤتمر دولي، وخلال مناقشات مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار الذي عقد في جنيف تمسكت بعض الدول بمسافة ثلاث أميال بينما نادى الأخرى بجعله اثنا عشر ميل في حين اتجهت بعض الدول اللاتينية إلى الأخذ بمائتي ميل بحري، وبذلك لم تتوصل الدول إلى إقرار نص يحسم مشكلة اتساع البحر الإقليمي بحيث ظلت المسألة محل خلاف و تركت للمواقف الدولية فكل دولة عن طريق إصدار إعلان أو تشريع تبين اتساع بحرها الإقليمي.

وبمجيء اتفاقية مونتغوباي لسنة 1982 جاء في مضمون المادة الثالثة منه على أن اتساع البحر الإقليمي لا بد أن لا يتجاوز 12 ميلا بحريا ومنه نخلص أن الاتفاقية لم تفصل بشكل قطعي في مسافة موحدة بين الدول و إنما وضعت حدا أقصى يتعين

الفصل الأول: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

على الدول عدم تجاوزه عند تحديد اتساع بحرهما الإقليمي وهو 12 ميل بحري¹، إلا أن الملاحظ أن الكثير من الدول لم تحترم أحكام المادة الثالثة من الاتفاقية فراحت تحدد اتساع بحرهما الإقليمي ب30 ميلا، 200 ميل.....الخ.

الفرع الثاني: طريقة قياس البحر الإقليمي.

اختلف الفقه في تحديد طريقة قياس البحر الإقليمي أي النقطة أو الخط الذي يبدأ منه البحر الإقليمي الذي يعتبر في نفس الوقت نهاية المياه الداخلية للدولة الساحلية و قد تم الفصل في هذه المسألة باحتساب عرض البحر من آخر نقطة تنحصر عنها المياه في حالة الجزر والشواطئ الطبيعية كقاعدة عامة مع وضع طرق أخرى في الحالات الاستثنائية سيأتي ذكرها.

حددت المادة الخامسة من اتفاقية البحار طريقة تحديد خط الأساس² على النحو الآتي " باستثناء الحالات التي تنص فيها هذه الاتفاقية على غير ذلك، خط الأساس العادي لقياس عرض البحر الإقليمي أدنى الجزر على امتداد الساحل كما هو مبين على الخرائط ذات القياس الكبير المعترف بها رسميا من قبل الدول الساحلية" بالتالي وبالرجوع إلى أحكام اتفاقية قانون البحار خاصة المادة 05 وما يليها يمكن حصر طرق قياس البحر الإقليمي على النحو التالي:

أولا: الطريقة العادية:

وتعتمد هذه الطريقة حسب المادة 05 على خط الأساس العادي لقياس البحر الإقليمي وهو حد أدنى الجزر على امتداد الساحل كما هو مبين على الخرائط ذات المقياس الكبير المعترف بها رسميا من قبل الدولة الساحلية، مع العلم أن الحد

¹ إبراهيم محمد العناني، دراسات في القانون الدولي للبحر، مجلة العلوم القانونية و الاقتصادية، مطبعة جامعة عين الشمس، سنة 1976 .

² تمارس الدولة عليها سيادتها كاملة،....."

الفصل الأول: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

الخارجي للبحر الإقليمي على خط الأساس هو ذلك الخط الذي يكون بعد كل نقطة عليه عن أقرب نقطة على خط الأساس مساويا لعرض البحر، وتطبق نفس الطريقة على الجزر الموجودة فوق حلقات مرجانية أو المحاطة بشعب المرجان.

ثانيا: خطوط الأساس المستقيمة:

هذه الطريقة توصلت إليها محكمة العدل الدولية بمناسبة تعرضها لقضية المصائد النرويجية سنة 1951 بين بريطانيا والنرويج، والتي تتلخص وقائعها في أن سفننا بريطانية كانت تقوم بالصيد على مقربة من السواحل النرويجية منذ 1906، التي ترتبت عليها وقوع عدة حوادث بين الحين و الآخر، مع العلم أن النرويج حددت بحرها الإقليمي ب 4 أميال، ثم أصدرت مرسوم بتاريخ 12-07-1935 أخذت فيه بقاعدة خطوط الأساس المستقيمة المتصلة بين الجزر و الصخور الموجودة على طول الساحل النرويجي، ما أدى إلى معارضة بريطانية لأنه يؤدي إلى الوصول إلى مناطق الصيد البريطانية في بعض الأحيان، فلجأت هذه الأخيرة إلى محكمة العدل الدولية طالبة منها تعويضها عن الخسائر التي لحقتها عن العمل الذي قامت به النرويج، المتمثل في التصدي لسفن الصيد البريطانية التي تدخل منطقة التحديد، ولقد تبين للمحكمة من خلال النزاع أن النرويج تطبق قاعدة الخطوط المستقيمة ولم تلقى معارضة من الدول الأخرى و كذلك بريطانيا إلا سنة 1933، وأن الساحل النرويجي كثير التعاريج و الجزر، فتوصلت إلى أن إذا كانت القواعد العامة تشير إلى أن خط الأساس لا بد أن يتبع الاتجاه العام للشاطئ، فإن هناك معايير أخرى لا تطبق عليها هذه القاعدة و التي أخذت بها العديد من الدول دون اعتراض و التي فحواها أن خطوط الأساس المستقيمة تعني اختيار عدد من النقاط البارزة الملائمة لحد أدنى الجزر على طول الساحل ثم الوصول بينهما بخطوط مستقيمة، وهذا ما جعل المحكمة تصرح في حكمها " أن تحديد المجالات البحرية اكتسبت دوما صفة

الفصل الأول: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

دولية و لا يمكن أن تخضع لإرادة دولة ما... وإذا كان صحيحا أن عملية التحديد هي بحكم الضرورة عملية وحيدة للطرف، لان الدولة تتمتع لوحدها بالحق في إجرائها، فان صحة عملية التحديد إزاء الدول الأخرى، تخضع لقواعد القانون الدولي" ولقد أخذت بقاعدة الخطوط المستقيمة اتفاقية جنيف لسنة 1958 ثم حذت حذوها اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 في مادتها السابعة.

ثالثا: الحالات الأخرى.

← **الخلجان:** يتم القياس من حد أدنى الجزر لنقطتي مدخله الذي يجب ألا يتجاوز عرض البحر الإقليمي، المادة 10 - 4 و 5 والمادة 7 من اتفاقية جنيف.

← **المضايق:** انطلاقا من خط الأساس أو خطوط الأساس المستقيمة يتم اعتمادها بدءا من حد أدنى الجزر لمدخل فتحتي المضيق، الذي يجب ألا يتجاوز عرض البحر الإقليمي.

← **مصبات الأنهار:** خط الأساس يكون خطا مستقيما عبر مصب النهر بين نقطتين، على حد أدنى الجزر على ضفتيه.

← **الموانئ:** يتم تحديد خط الأساس انطلاقا من ابعده المنشآت المرفئية الدائمة التي تشكل جزءا أصيلا من النظام المرفأ، التي تعد جزءا من ساحل الدولة.

← **الجزر:** كقاعدة عامة تسري عليها القواعد العامة و العادية في التحديد إلا إذا كان وضع الجزيرة الجغرافي غير عادي فيتم الاستناد إلى قاعدة الخطوط المستقيمة.

← **تعين الحدود بين الدول المتجاورة والمتقابلة:** وفقا للقواعد العامة يتم التحديد وفقا لاتفاق الدول المعنية، وفي حالة عدم الاتفاق فلا يمكن للدول الأطراف أن تمد بحرهما الإقليمي لأبعد من خط الوسط الذي تقع كل نقطة فيه على بعد متساوي من أقرب نقاط خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي.

الفصل الأول: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

ولقد جاء في نص المادة 14* يجوز للدولة الساحلية أن تحدد خطوط الأساس تبعاً بأية طريقة من الطرق المنصوص عليها في المواد السابقة بما يناسب اختلاف الظروف" كما فرضت اتفاقية قانون البحار تجسيد هذا التحديد في خرائط مع إعلان الدول الأخرى و إيداع نسخة من ذلك لدى الأمين العام للأمم المتحدة.*

الفرع الثالث: الجهة المختصة بتحديد عرض البحر الإقليمي:

تنص المادة الثالثة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار " لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلا بحريا مقيسة من خطوط الأساس المقررة وفقا لهذه الاتفاقية" و يمكن القول بان الوضع بالنسبة لمدى اتساع البحر الإقليمي، يتلخص - حالياً - في أن القانون الدولي الوضعي قد حظر امتداد البحر الإقليمي لأي من الدول إلى أكثر من اثني عشر ميلا من خط الأساس الذي تتبعه، وفي أن الدولة هي المختصة بتحديد عرض بحرها الإقليمي بموجب تشريع داخلي تصدره لهذا الغرض و يشترط عدم تجاوز الحد الأقصى المنصوص عليه في المادة الثالثة السالفة الذكر.

ولقد أصدرت أغلب الدول تشريعات داخلية حددت فيه عرض بحرها الإقليمي باثني عشر ميل ولو أن الأمر لا يخلو من وجود قلة من الدول لم تلتزم بقاعدة الأثني عشر ميلا، و تجدر الإشارة إلى أن الدولة متى حددت عرض بحرها الإقليمي بأقل من اثني عشر ميلا بحريا كما هو الشأن للنرويج أو الدانمرك فلا التزام على غيرها من الدول باحترام سيادتها إلا على البحر الإقليمي كما حددته لنفسها، وفي المقابل فإنه متى تبين أن دولة ساحلية قد حددت عرض بحرها الإقليمي بأكثر من اثني عشر ميل بحري كما هو الشأن للسلفادور أو ليبيريا أو البيرو، فلا التزام على غيرها من الدول باحترام سيادتها على البحر الإقليمي المذكور إلا في حدود اثني عشر ميل بحري فحسب اعتبارا من خط الأساس.

الفصل الأول: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

ولعل أهم ما يبرز سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي هو اختصاصها قضائياً في النظر في جميع القضايا التي تقع في نطاقه سواء كانت جرائم أو منازعات ذات طابع مدني وهو الأمر الذي سأطرق إليه في المطلب الثالث.

المطلب الثالث: الولاية القضائية على السفن الأجنبية في البحر الإقليمي.

ولأن البحر الإقليمي جزء من إقليم الدولة تمارس عليه السيادة وفقاً لأحكام القانون الدولي، فمن المسلم به أن تشريعاتها و لوائحها تسري فيها كسريانها في الإقليم البري، وأن لسلطتها التنفيذية أن تتخذ فيه من الإجراءات ما يكفل المحافظة على الأمن والبيئة والصحة وما يضمن سريان قوانين الجمارك ونحوها، وأن قضاءها هو المختص - كأصل عام- بالنظر فيما يقع داخل إطار هذا البحر من جرائم (الفرع الأول) ومن منازعات مدنية (الفرع الثاني)، كما أن قانون البحار استحدث ما أصبح يعرف بحق الدولة الساحلية في مطاردة السفن الأجنبية (الفرع الثالث) كل ذلك دعماً لولايتها القضائية كمظهر من مظاهر ممارسة الدولة الساحلية لسيادتها على بحرها الإقليمي.

وتجد الملاحظة أن دراستنا ستقتصر على السفن الخاصة على اعتبار أن السفن العامة¹ تتمتع بحصانة قانونية تمنع الدولة الساحلية من القيام بأي عمل قد يمسهما ولكن هذا لا يعني أن هذا النوع من السفن لا يمكن ترتيب مسؤوليته عن كل الأضرار الصادرة عنه في البحر الإقليمي التابع للدولة الساحلية طبقاً للمادة 31 من الاتفاقية ولا يبقى للدولة الساحلية إلا أن تأمر السفينة المخالفة بمغادرة بحرها الإقليمي، المادة 30 من قانون البحار.

¹ هي السفن التي تملكها الدولة لأداء خدمات عامة قد تكون حربية و غير حربية كسفن البريد و المستشفيات و سفن الأرصاد الجوية

الفصل الأول: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

الفرع الأول: الاختصاص الجزائي.

بالرجوع إلى نص المادة 27 من ا.ق.ب يتبين أن ولاية الدولة الساحلية في الأمور الجنائية على السفن الأجنبية عن مرورها في البحر الإقليمي بالحالات التالية:

أ- إذا امتدت نتائج الجريمة إلى الدولة الساحلية.

ب- إذا كانت الجريمة من نوع يخل بسلم البلد أو بحسن النظام في البحر الإقليمي. ..

ج- إذا طلب ربان السفينة أو الممثل الدبلوماسي أو موظف قنصلي لدولة العلم تدخل الدولة الساحلية.

د- إذا كان تدخل الدولة الساحلية ضروري لمكافحة الاتجار غير مشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل.

ما عدا هذه الحالات بالنسبة للسفن الخاصة أو التجارية عموما فمن المقرر أنه ليس لدولة الساحلية أن تباشر اختصاصا جنائيا على السفن الأجنبية المارة على إقليمها البحري سواء للقبض على أي شخص أو لإجراء أية تحقيقات فيما يتصل بأية جريمة ارتكبت على ظهر السفينة أثناء مرورها.

والملاحظ أن الدولة الساحلية لا تملك التعرض للسفن المارة في مياهها الإقليمية إذا كانت الجريمة قد وقعت خارج نطاق بحرها الإقليمي الذي نظمته المادة 57- 5 التي نصت " لا يجوز للدولة الساحلية أن تتخذ أية خطوات على ظهر سفينة أجنبية مارة خلال بحرها الإقليمي من أجل توقيف أي شخص أو إجراء أي تحقيق بصدد أية جريمة ارتكبت قبل دخول السفينة البحر الإقليمي، إذا كانت السفينة قادمة من ميناء أجنبي و مارة فقط خلال البحر الإقليمي دون دخول المياه الداخلية"

و أخيرا فإنه في تطبيق هذه القواعد يتعين على الدول الساحلية مراعاة قواعد الملاحة و احترام أحكام القانون الدولي عند إجراء أي توقيف.

الفصل الأول: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

الفرع الثاني: الاختصاص المدني.

بالرجوع إلى القواعد العامة لا يجوز للدولة حجز أو توقيف سفينة مارة في بحرها الإقليمي بغية ممارسة اختصاصها المدني على شخص موجود على ظهر السفينة، لأن المشرع الدولي وازن بين مصلحتين وهما، اقتضاء الدولة الساحلية لدين أو تعويض و حاجة السفينة للملاحة، فغلب استمرار الملاحة على التوقف¹. لا يجوز للدولة الساحلية أن تحجز أو تحول مجرى سفينة أجنبية تمر في بحرها الإقليمي بقصد ممارسة ولاياتها المدنية تجاه شخص موجود على ظهر السفينة كما لا يجوز للدولة الساحلية أن تبشر اجراءات التنفيذ إلا في حالتين :

- في ما يتعلق بالالتزامات التي ارتبطت بها السفينة أو تعاقدت مع الدولة الساحلية بذاتها أو من خلال أثار مسؤولية السفينة بالمناسبة مرورها بالبحر الإقليمي.

- أن يتضمن قانون الدولة الساحلية ما يقضي باتخاذ إجراءات التنفيذ ضد السفينة الأجنبية الموجودة أو المارة على البحر الإقليمي.

ولقد نظمت المادة 28 من اتفاقية قانون البحار الاختصاص المدني² ويسري نفس الحكم في حالة الوجود الحكمي للسفينة، أي أن توجد السفينة في أعالي البحار لكن تتصل بالبحر الإقليمي بواسطة قواربها فتعد السفينة في هذه الحالة موجودة في البحر

¹ أحمد اسكندري، د: محمد ناصر بوغزالة، المرجع السابق، ص 175.

² تنص المادة 28 من ا.ق.ب "1- لا ينبغي للدولة الساحلية أن توقف سفينة أجنبية مارة خلال بحرها الإقليمي، أو أن تحول اتجاهها لغرض ممارسة ولايتها المدنية، فينا يتعلق بشخص موجود على ظهر السفينة. 2- لا يجوز للدولة الساحلية أن توقع إجراءات التنفيذ ضد السفينة أو أن تحتجزها لغرض أي دعوى مدنية إلا فيما يتعلق بالالتزامات التي تتحملها السفينة أو المسؤولية التي تقع عليها أثناء رحلتها خلال مياه الدولة الساحلية أو لغرض تلك الرحلة. 3- لا تخل الفقرة الثانية بحق الدولة الساحلية، وفقا لقوانينها في أن توقع إجراءات التنفيذ لغض أي دعوى مدنية ضد أي سفينة أجنبية راسية في بحرها الإقليمي أو مارة خلال بحرها الإقليمي أو أن تحتجزها بعد مغادرة المياه الداخلية.

الفصل الأول: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

الإقليمي، وهذا ما حصل سنة 1922 عندما أُلقت الو.م.أ القبض على سفينة بريطانية كانت موجودة بمقربة من الساحل الأمريكي على بعد 04 أميال، كانت تقوم بإنزال خمور كانت مهربة بواسطة أفراد طاقمها على قارب ميكانيكي، يملكه أحد الأمريكيين، و في سنة 1988 أُلقت السلطات الروسية القبض على سفينة كندية كانت توجد على مسافة 16 ميلا من السواحل الروسية التي كان أفراد طاقمها يقومون بالصيد بواسطة قوارب كانت موجودة على بعد نصف ميل من الساحل، ولقد اعترفت بريطانيا بشرعية القبض ما دام أن الصيد تم في البحر الإقليمي فالسفينة تعد كذلك، أما إذا كانت السفينة موجودة خارج البحر الإقليمي ولا ترسل زوارقها ولكنها تستقبل من الساحل فلا مجال لتطبيق الوجود الحكمي ما دام أن الاتصال مفقود، لا من حيث الطاقم، ولا من حيث الزوارق التي تتبع السفن.

الفرع الثالث: حق مطاردة السفن الأجنبية.

نفترض هذه الحالة عندما لا تستجيب السفينة الأجنبية- المشمولة بالولاية القضائية- لما يطلب منها من طرف الدولة الساحلية، ولقد استقر العرف الدولي على تتبع أو مطاردة السفن الأجنبية ابتداء من سنة 1906، عندما تم ضبط سفينتين أمريكيتين كانتا تصطادان في المياه الإقليمية الكندية دون إذن أو ترخيص، و من ذلك الحين تحددت شروط القيام بالمطاردة إلى غاية تنظيم اتفاقية قانون البحر لها في المادة 111 التي ورد فيها مراعاة البنود الآتية:

1- وجود أسباب وجيهة بأن السفينة قد انتهكت قوانين و أنظمة الدولة الساحلية دون أدنى شك.

2- تنبيه السفن الأجنبية بضرورة الانصياع لما يطلب منها بواسطة إشارات ضوئية أو لا سلكية، فان امتنعت تبدأ هنا المطاردة.

3- أن تكون المطاردة حثيثة و متواصلة دون انقطاع حتى في حالة القوة القاهرة.

الفصل الأول: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

- 4- أن تتم المطاردة بواسطة سفن حربية أو طائرات تحمل علامات تدل على أنها حكومية و مأذون لها.
 - 5- يجب أن يتم القبض على السفينة قبل أن تدخل في مياه تابعة لدولة ساحلية.
 - 6- على السفينة المطاردة ألا تسعى إلى إغراق السفينة أو تدميرها إلا إذا اضطرتها الظروف إلى ذلك الإجراء مع العلم أن المطاردة لا تشمل السفينة الأم بل تشمل زوارقها أو قواربها التي تعمل معها .
 - 7- في حالة إيقاف السفينة أو احتجازها في ظروف لا تبرر ممارسة حق المطاردة تتحمل الدولة الساحلية المسؤولية الدولية المترتبة عن ذلك.
- ومتى ثبت أن هذه الشروط لم تراعى فإن المطاردة تعتبر غير قانونية، ولقد بررت أحكام القانون الدولي القيام بالمطاردة بحماية حقوق الدولة الساحلية وحقها في رد الاعتداء على هذه الحقوق، ويبقى أن نشير إلى أنه إذا اتخذت الدولة الساحلية في معرض تطبيقها لقوانينها و نظمها تصرفا مناقضا لقواعد قانون البحار و أدى ذلك إلى إلحاق أضرار بأية سفينة أجنبية مارة ببحرها الإقليمي فإنه يقع عليها الالتزام بالتعويض.

الفصل الأول: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

المبحث الثالث: القيود الواردة على سيادة الدولة الساحلية.

من المسلم به أن المياه الداخلية تشكل جزء من إقليم الدولة، كما أن البحر الإقليمي تمتد إليه سيادة الدولة كونه يقع على مسافة تقارب إقليم الدولة ومن ثمة فقد اعترفت قوانين البحار للدولة الساحلية بممارسة كل مظاهر السلطة والسيادة على هذه المناطق، إلا أنه في كل مرة كانت تضع شرط مؤداه احترام قواعد القانون الدولي وأحكام اتفاقية قانون البحار على وجه الخصوص، في هذا المجال فقد وضعت اتفاقية قانون البحار قيد على سيادة الدولة على مياهها الداخلية و بحرها الإقليمي عندما اعترفت للسفن الأجنبية بحق المرور البريء في هذه المناطق البحرية وبينت صور وشروط المرور البريء (الفرع الأول)، كما أن تمديد سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي إلى 12 ميل بحري أدى إلى اعتبار ما يزيد عن 100 مضيق بحرا إقليميا بعدما كانت تابعة إلى أعالي البحار، ما أدى بالدول الكبرى إلى الضغط في مؤتمر اتفاقية قانون البحار من أجل فرض قيد على سيادة الدولة على الضيق المستعمل من أجل الملاحة الدولية، ولقد تمكنت هذه الأخيرة من فرض رأيها من خلال اعتراف اتفاقية مونتقوباي و لأول مرة لما أصبح يعرف بالمرور العابر مبرزة الأحكام العامة التي تنظمه (الفرع الثاني) و منه نتساءل حول مدى تأثير هذه القيود الوارد في قوانين البحار على سيادة الدولة الساحلية؟

المطلب الأول: حق المرور البريء.

يقصد بحق المرور البريء حق السفن التابعة للدول الأخرى الساحلية منها أو الغير الساحلية في العبور بالبحر الإقليمي التابع لدولة ساحلية، مادام هذا العبور يتسم بالبراءة والمقصود أن ألا تلحق أضرارا بمصالح هذه الأخيرة، ولقد أشارت إليه المادة 17 من اتفاقية قانون البحار عندما نصت " رهنا بمراعاة هذه الاتفاقية، تتمتع

الفصل الأول: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

سفن جميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، بحق المرور البريء خلال البحر الإقليمي".

ويفهم من المادة أن للسفن الأجنبية حرية اجتياز البحر الإقليمي للدولة الساحلية شريطة ألا يرافق هذا الاجتياز محاولة الإضرار بمصالح الدولة الساحلية أي أن يتم هذا المرور ببراءة.

الفرع الأول: النظام القانوني للمرور البريء.

والمرور البريء ليس من الأفكار الجديدة بل فكرة تعود إلى عهد بعيد¹ أو تعد بمثابة تنازل لصالح مبدأ حرية أعالي البحار من قبل مبدأ السيادة نتيجة الصراع الدائم و المتواصل بين هذين المبدئين، وقد تبلورت تلك الفكرة في النهاية في شكل نظام قانوني من خلال اتفاقية جنيف لسنة 1958 ثم اتفاقية مونتقوباي لسنة 1982.⁽²⁾ ، و يمكن للمرور البريء مثلما جاء في المادة 18 من الاتفاقية أن يتخذ إحدى الصور الآتية:

- 1- أن تعبر السفينة البحر الإقليمي دون أن تقصد أحد موانئ الدولة الساحلية أو أرصفتها،
- 2- أن تعبر السفينة البحر الإقليمي قصد دخول المياه الداخلية،
- 3- أن تعبر السفينة البحر الإقليمي باتجاه أعالي البحار بعد خروجها من المياه الداخلية.

¹ . عوض محمد. حق المرور البريء في البحار، رسالة دكتورة دولة ، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، القاهرة 1977 ص 175 و ما بعدها

² ارجع لاتفاقية جنيف لسنة 1958 و لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار للإطلاع على المواد المتعلقة بالمرور البريء.

الفصل الأول: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

ويشترط في المرور البريء أن يكون متواصلا و سريعا ولكن يمكن أن يشمل على التوقف المؤقت و الرسو في البحر الإقليمي في حالة الضرورة الملحة الناتجة عن قوة قاهرة أو محنة أو قصد تقديم مساعدة لأشخاص أو لسفن في حالة خطر، أما المادة 19 من نفس الاتفاقية فتناولت معنى المرور البريء و تعتبره بريئا طالما لا يمس بالسلم و النظام العام وأمن الدولة الساحلية، و يجب أن يتم وفقا لأحكام هذه المعاهدة و القواعد الأخرى للقانون الدولي، أما الفقرة الثانية من نفس المادة فتعدد الحالات التي يكون فيها المرور غير بريئا نذكر على سبيل المثال:

أ- أي تهديد بالقوة أو استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي.

ب- أي مناورة أو تدريب بأسلحة من أي نوع كان.

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

د- أي عمل دعائي يهدف إلى المساس بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها.

ه- أي عمل من أعمال التلوين المقصود و الخطير يخالف هذه الاتفاقية.....

ولقد وضعت الفقرة 2 من المادة 19 من اتفاقية مونتقوباي، بعد أن ذكرت مجموعة من الأنشطة بإمكانها أن تؤثر على طبيعة المرور، معيارا يفيد بأن كل نشاط ليست له علاقة مباشرة بالمرور بإمكانه أن يؤثر على طبيعة المرور، معيارا يفيد بأن كل نشاط ليست له علاقة مباشرة بالمرور بإمكانه أن يؤثر على الطبيعة القانونية للمرور و يجعله مرورا غير بريء .

وبما أن الحالات السالفة الذكر مذكورة على سبيل الحصر فالسفينه الأجنبية التي تأتي عمل غير مذكور ضمن الحالات و ليست له علاقة بالمرور فيمكن تكييفه على أنه غير بريء، إلا انه يمكن مناقشة بعض الأنشطة التي ليست لها صلة مباشرة بالمرور و تخرج عن الأنشطة السابق بيانها و في ذات الوقت لا تؤثر على

الفصل الأول: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

الطبيعة القانونية للمرور البريء لارتباطها بقواعد أخرى من قواعد القانون الدولي منها أعمال المساعدة البحرية و حالات القوة القاهرة.

وفي هذا السياق تنص 117 اتفاقية مونتقوباي في المادة على واجب المساعدة البحرية، حيث يجب على ربان السفينة تقديم المساعدة لأي شخص وجد في البحار معرضا لخطر الضياع، وهي ملزمة بتقديم المساعدة بالقدر الممكن من السرعة وبصورة معقولة لإنقاذ أي شخص يستغيث، ومن الواجب أيضا تقديم المساعدة للسفينة ولطاقمها ولركابها في حدود الإمكان، كما أن حالة الضرورة *la nécessité*، أو القوة القاهرة *cas de force majeure* سواء بالتوقف أو الرسو قصد مجابهة رياح شديدة أو حالة هيجان البحر أو لتجنب أي خطر يمكن القول بأنه يمثل حالة الشدة أو القوة القاهرة تعتبر من الحالات التي ليست لها علاقة بالمرور إلا أنها لا تؤثر في طبيعة المرور البريء.¹

وجدير بالذكر أن أعمال التلوث المقصود و الخطير من الأعمال التي تؤثر على طبيعة المرور البريء و الاختلاف في مسألة درجة الخطورة يمكن للقضاء الدولي أن يضع لها معيارا للتمييز بين التلوث الخطير و غير الخطير.

ويقتضي المرور البريء حسب اتفاقية مونتقوباي عبر البحر الإقليمي بالنسبة لسفن الصيد الامتثال للقوانين واللوائح التي تصدرها الدولة الساحلية و المتعلقة بمنع هذه السفن من ممارسة الصيد في البحر الإقليمي و إلا اعتبر مرورها غير بريء.

ويختلف وضع السفن الحربية الأجنبية عن وضع غيرها من السفن إذ من حق الدولة الساحلية أن تمنع دخول هذه السفن إلى موانئها إلا في حالة الضرورة، إلا أن هذا لا يحد من حق السفن الحربية الأجنبية دخول البحر الإقليمي وكل ما في الأمر أن تلتزم بمراعاة اللوائح المتعلقة بالمرور و في حالة عدم الامتثال يحق للدولة

¹ إبراهيم محمد العناني، المرجع السابق.

الفصل الأول: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

الساحلية أن تطالبها بمغادرة بحرهما الإقليمي، أما في ما يخص بمرور الغواصات في البحر الإقليمي فهي مطالبة بمقتضى المادة 20 من الاتفاقية بأن تطفو على سطح الماء و تظهر علمها أثناء ممارسة حقها في المرور، في حين أن السفن النووية التي تحمل مواد إشعاعية فقد أخضعتها الاتفاقية للالتزامات وفق المعاهدات الدولية تتمثل أساسا في ضرورة أخذ الحيطة و الحذر اللازمين أثناء ممارستها لحق المرور البريء¹.

الفرع الثاني: حقوق وواجبات الدولة الساحلية في تنظيم المرور البريء.

من منطلق سيادة الدولة الساحلية على بحرهما الإقليمي فقد اعترفت قوانين البحار لها بتنظيم المرور البريء بشكل يضمن سلامتها وأمنها وتنظيم الملاحة في مناطقها فلها في هذا الشأن أن تعتمد قوانين ولوائح تنظيمية² تتناول فيها على الخصوص المسائل التالية كلها أو بعضها:

- سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري،
- حماية وسائل تيسير الملاحة و غيرها من المرافق و المنشآت،
- حماية الأسلاك و خطوط الأنابيب و حفظ الموارد الحية للبحر،
- منع خرق قوانين الدولة الساحلية المتعلقة بمصائد الأسماك،
- الحفاظ على بيئة الدولة الساحلية و منع تلوثها،
- البحث العلمي البحري و أعمال المسح الهيدروغرافي،
- منع خرق قوانين و أنظمة الدول الساحلية الجمركية أو الضريبية المتعلقة بالهجرة أو الصحة.

¹ المادة 21 من اتفاقية مونتقوباي

² عبد القادر شربال، البحر الأبيض المتوسط بين السيادة و الحرية، دار هومة للصناعة و النشر و التوزيع، بوزريعة، الجزائر، 2009.

الفصل الأول: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

ولا يمكن للدولة الساحلية عندما تصدر هذه القوانين أن تتطرق لتنظيم تصميم السفن الأجنبية أو بنائها أو معداتها أو تكوين طاقمها إلا إذا جاءت تلك الإجراءات تطبيقاً لقواعد أو معايير دولية مقبولة عموماً، ويتعين على الدولة الساحلية أن تعلن عن جميع القوانين والأنظمة لتكون معروفة لدى الجميع وحتى يمكن الالتزام بأحكامها من قبل السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء عبر البحر الإقليمي.

ويحق للدولة الساحلية كلما اقتضت ظروف سلامة الملاحة البحرية أن تفرض على السفن الأجنبية التي تمارس المرور البريء استخدام الممرات البحرية التي تعينها، وأن تفرض على الناقلات والسفن التي تعمل بالطاقة النووية أن تقصر مرورها على تلك الممرات، إلا أنه يتعين على الدولة الساحلية في تنظيمها للممرات وتقرير تقسيم حركة المرور أن تأخذ بالتوصيات التي تصدرها المنظمات الدولية المتخصصة وأن تضع في عين الاعتبار القنوات التي تستخدم عادة للملاحة الدولية و التناسب بين بعض أنواع السفن و بعض قنوات المرور ومراعاة كثافة المرور، أخيراً يتوجب على الدولة الساحلية توضيح حدود الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور في خرائط يتم الإعلان عنها.

إلى جانب هذه الحقوق السالفة الذكر فقد ألزمت اتفاقية قانون البحار الدول الساحلية احترام عدة واجبات من شأنها تدعيم حق الدول الأخرى في استعمال حق المرور البريء نذكر منها:

- 1- يجب على الدولة الساحلية ألا تعيق المرور البريء للسفن الأجنبية عبر بحرها الإقليمي ولهذا تمتنع:
- 2- عدم فرض شروط على السفن الأجنبية بغرض إنكار حق المرور البريء أو الإخلال به.

الفصل الأول: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

3- عدم التمييز قانونا أو فعلا بين سفن أي دولة والسفن التي تحمل بضائع إلى دولة ما أو منها أو لحسابها.

4- تلتزم الدولة الساحلية بالإعلان في الوقت المناسب عن أي خطر على الملاحة تعلم بوجوده داخل بحرها الإقليمي.

ويعترف القانون الدولي للدولة الساحلية بحق اتخاذ الخطوات اللازمة لمنع أي مرور لا يكون بريء و أن تتخذ الإجراءات اللازمة لمنع أي خرق للشروط التي يخضع لها دخول السفن المتوجهة للمياه الداخلية أو التي تريد التوقف في مرافق الموانئ، ويتعين الإشارة في الأخير إلى أنه لا يجوز فرض الرسوم على السفن الأجنبية لمجرد مرورها عبر البحر الإقليمي على أساس أن هذا المرور هو حق معترف به دوليا من خلال اتفاقية دولية ولا يعتبر منحة من قبل الدولة حتى تفرض مثل تلك الرسوم إلا إذا كانت مقابل خدمات محددة تم تقديمها بالفعل للسفينة على أن يتم ذلك بدون تمييز بين السفن.

المطلب الثاني: المرور العابر في المضائق المستعملة من أجل الملاحة الدولية.

سبق وان أشرت إلى أنه من النتائج المترتبة عن تمديد عرض البحر الإقليمي إلى 12 ميل اعتبار الكثير من المضائق بحرا إقليميا بعد أن كانت تعتبر من أعالي البحار¹، وقصد ضمان المرور لأساطيله عبر تلك المضائق طالبت الدول الكبرى بزعامة الولايات المتحدة الأمريكية بضرورة التفرقة بين المرور في البحر الإقليمي في المضائق و المرور في البحر الإقليمي خارجها، وهو الطلب الذي سيشكل لا محال تقييد لسيادة الدولة الساحلية على المضيق الذي يتبعها، فكانت النتيجة أن رضخ المؤتمر لتلك الضغوطات عندما خلصت اتفاقية مونتقوباي إلى وضع نظام خاص

¹ Amand .rp" freedom of navigation through territorial waters and international traits" j.i.l .1975 p.180

الفصل الأول: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

بالمضايق المستعملة من أجل الملاحة الدولية وأطلق عليه اسم المرور العابر حتى يميز عن حق المرور البريء ما يوحي إلى وجود نوع من الاختلاف بينهما سيأتي بيانه.

الفرع الأول: تعريف المرور العابر.

تنص الفقرة الثانية من المادة 38 من ا، ق، ب على أن "المرور العابر طبقا لهذا الجزء هو ممارسة حرية الملاحة والتحليق من اجل هدف واحد، وهو المرور العابر المستمر والمتواصل في المضائق بين منطقة من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة ومنطقة أخرى من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة" ومع ذلك لا يستبعد العبور المتواصل والسريع المرور عبر المضيق لغرض دخول أو مغادرة أو العودة إلى دولة مطلة على المضيق مع مراعاة شروط الدخول إلى تلك الدولة، ومثلما هو معروف فقد تمكنت الدول الكبرى من فرض مفهوم المرور العابر **droit de transit** لتضمن لأساطيلها البحرية و الجوية التنقل عبر المضائق الدولية والتحليق في أجواءها بقدر كبير من الحرية تفاديا للعراقيل المترتبة عن تغير الطبيعة القانونية لمياه تلك المضائق نتيجة قبول المؤتمر الثالث لقانون البحار توسيع البحر الإقليمي إلى 12 ميلا، ويسري نظام المرور العابر على المناطق التالية:

- 1- المضائق التي تستعمل للملاحة البحرية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة و جزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة.
- 2- الممرات البحرية لدى الدول الأرخبيلية **L'ETAT ARCHIPEL**¹، حيث تخول المادة 53 من الاتفاقية الدول الأرخبيلية أن تحدد ممرات بحرية وطرق جوية ملائمة

¹ تعني الدولة الأرخبيلية، الدولة التي تتكون من أرخبيل واحد أو أكثر، وقد تضم جزرا آخر. ويعني الأرخبيل مجموعة من الجزر بما في ذلك أجزاء من الجزر و المياه الواصلة بينهما و المعالم الطبيعية الأخرى

الفصل الأول: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

فوقها لمرور السفن والطائرات الأجنبية مرورا متواصلا وسريعا خلال أو فوق مياهها الأرخبيلية والبحر الإقليمي الملاصق لها

الفرع الثاني: الأحكام العامة للمرور العابر عبر المضائق المستعملة للملاحة الدولية.

يشمل النظام القانوني الخاص بالمضائق البحرية المستعملة للملاحة الدولية الذي وضعته اتفاقية مونتقوباي استجابة للضغط الممارس من قبل الدول الكبرى من جهة حقوق و واجبات الدولة الساحلية، و واجبات السفن والطائرات من جهة أخرى. ولقد بينت الاتفاقية حقوق الدول المطلة على المضائق المستعملة من أجل الملاحة الدولية، وذكرت من بينها:

أ- أنه يجوز للدولة المطلة على المضيق أن تعين ممرات بحرية في المضائق لاستخدامها في الملاحة وأن تضع النظم اللازمة لتعزيز سلامة المرور و حسن انتظامه.

ب- يمكن للدول المطلة على المضيق أن تعين ممرات بحرية جديدة بدلا من القديمة، وأن تعدل نظم المرور كلما اقتضت الظروف شريطة أن تعلن عن ذلك الإعلان الواجب.

ج- عندما يتعلق الأمر بمضيق مشترك بين دولتين أو أكثر فإن الدول المعنية مطالبة بالتعاون فيما بينها والتشاور مع المنظمة الدولية المختصة قصد وضع أساليب المرور وضوابطها.

د- يمكن للدول المطلة على المضيق وضع الضوابط اللازمة لمنع التلوث وتنظيم الصيد أو منعه.

الفصل الأول: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

ه- للدول المطلة على المضيق حق منع شحن أو إنزال أي سلعة أو أي نشاط يشكل مخالفة للقوانين والأنظمة الجمركية أو الضريبية أو القوانين المتعلقة بالهجرة أو الصحة بالنسبة لتلك الدول.

وتجدر الإشارة إلى أنه بالرجوع إلى أحكام الاتفاقية فإن الدول المطلة على المضيق مطالبة بالالتزام عند وضعها اللوائح والأنظمة والقوانين، ألا تؤدي تلك الأنظمة في آخر المطاف إلى إنكار حق المرور البريء أو إعاقته أو الإخلال به، ومن ثمة يتعين الإعلان عن تلك التنظيمات قبل العمل بها بوقت كاف، كما يتعين على تلك الدول أن تعلن عن أي خطر تكون على علم به و من شأنه تهديد الملاحة أو التحليق داخل المضيق أو فوقه.

ويتعين على الدول المطلة على المضيق التعاون فيما بينها من أجل إقامة وصيانة ما يلزم من وسائل تيسير الملاحة والسلامة وإجراء التحسينات من أجل تسهيل الملاحة البحرية الدولية و مكافحة السفن،

أما بالنسبة للواجبات المفروضة على السفن والطائرات التي تمارس حقها في المرور العابر و التحليق فتتمثل على الخصوص فيما يلي:

1- على السفن و الطائرات أن تمارس حقها في المرور بكيفية سريعة و متواصلة وفقا لأحكام الاتفاقية.

2- الامتناع عن استخدام القوة أو التهديد باستخدامها ضد سيادة الدولة المطلة على المضيق أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي، أو بأية صورة أخرى مما يعد انتهاكا لمبادئ القانون الدولي المنصوص عليها في ميثاق الأمم المتحدة.

3- الامتناع عن أي نشاط غير ذلك اللازم لمرورها السريع المتواصل إلا إذا أصبح ضروريا بفعل القوة القاهرة أو حالة الضرورة.

الفصل الأول: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

4- احترام كافة القوانين والأنظمة التي تسنها الدولة المطلة على المضيق والخاصة بالمرور العابر، والتصرف على نحو مخالف لذلك يترتب عليه تحمل دولة علم السفينة أو دولة تسجيل الطائرة مسؤولية ذلك.

وعليه نخلص إلى أن كل من حق المرور البريء وحق المرور العابر يشكلان قيد على سيادة الدولة الساحلية وفقا لأحكام الاتفاقية، إلا انه بالتدقيق بين النظامين يتضح لنا أن هناك بعض الاختلاف بينهما نذكر منها:

أ- يسمح المرور البريء للسفن الأجنبية بالرسو والتوقف في ظروف معينة في حين لا يسمح لها بذلك في حالة المرور العابر إلا في حالة القوة القاهرة.

ب-ب- حق التحليق معترف به للطائرات عند ممارسة حق المرور العابر و على العكس من ذلك لا يعترف القانون الدولي بحق يدعى المرور البريء للطائرات.

ج- تلتزم الغواصات و المركبات الغاطسة بالطفو و رفع العلم في حالة المرور البريء و لا يوجد هذا الالتزام في حالة المرور العابر.

د- أجازت اتفاقية مونتقوباي للدول الساحلية فرض رسوم مقابل الخدمات التي تقدمها إلى السفن أثناء المرور البريء و لم ترد مثل هذه الإجازة بالنسبة للمرور البريء.

ه- تستطيع الدول الساحلية أن تحدد خطوط ملاحية معينة لممارسة حق المرور البريء، في حين لا تستطيع القيام بذلك في حالة المرور العابر إلا بعد عرض الأمر على المنظمة الدولية المختصة و التشاور معها.

نخلص إلى اتفاقيات قانون البحار قد اعترفت للدولة الساحلية بممارسة حق السيادة على مياهها الداخلية و بحرها الإقليمي إلا أنها قيدتها عندما فرضت عليها احترام - في إطار القانون الدولي - حق المرور البريء و حق المرور العابر عبر المضائق تسهيلا للملاحة الدولية.

الفصل الثاني:

المناطق البحرية العلوية التي تمارس
عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

تمهيد:

هي المناطق البحرية الواقعة مباشرة وراء البحر الإقليمي على مسافة يمكن أن تصل إلى 200 ميل بحري بدءاً من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي، ولقد فضلت عنوان المناطق البحرية العلوية نظراً لأن أصل هذه المناطق البحرية هي من أعالي البحار والتي يحكمها مبدأ حرية الملاحة البحرية وعدم قابلية فرض السيادة عليها من أي دولة، إلا أن سعي العديد من الدول الساحلية وخاصة منها النامية إلى بسط سيادتها - رغم معارضة الدول الكبرى لذلك¹ - على مناطق إضافية مستندة إلى عدة عوامل دفعت بقوانين البحار إلى الاعتراف بهذه المناطق الإضافية، إلا أنه ومن أجل خلق نوع من التوازن بين المصالح المتعارضة من جهة وبين مبدأ السيادة الساحلية و مبدأ حرية أعالي البحار من جهة أخرى كان هذا الاعتراف مقتصرًا على منح الدولة الساحلية ما يسمى بالحقوق السيادية⁽⁴⁷⁾ على هذه المناطق.

و تتكون هذه المناطق أساساً من المنطقة المتاخمة (المبحث الأول) وهي المنطقة التي تتاخم البحر الإقليمي للدولة الساحلية بمسافة إضافية تقدر بـ 12 ميل بحري من نهاية عرض البحر الإقليمي، كما أنه ولأغراض اقتصادية ظهرت منطقة إضافية تسمى المنطقة الاقتصادية الخالصة (المبحث الثاني)، وأخيراً أفرز العمل الدولي إلى ميلاد ما أصبح يعرف بالجرف القاري (المبحث الثالث) من خلال التنظيم الدولي لهذه المنطقة الغنية بالثروات.

¹ اعتبرت الدول الكبرى أن السماح للدول النامية بسط سيادتها على المزيد من المناطق البحرية من شأنه المساس بمبدأ حرية أعالي البحار وهو الأمر الذي سيحرمها أو يقيدتها في حقيقة الاعتراض من الوصول لتلك المناطق نظراً لتفوق أسطولها البحري.

² انظر النظام القانوني الذي يحكم كل منطقة من أجل استنتاج طبيعة السيادة.

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

و تجدر الإشارة إلى أن قوانين البحار تكون قد نظمت كل منطقة و جعلت لها نظاما قانونيا يحكمها، بينت فيه حقوق و واجبات كل من الدول الساحلية و الدول الأخرى على هذه المناطق، و هو النظام الذي نستخلص من خلاله طبيعة السيادة على هذه المناطق، أي هل هي سيادة من النوع الذي تمارسه الدولة الساحلية على مياهها الداخلية و بحرها الداخلي أم هي سيادة من نوع آخر؟ هذا التساؤل سنحاول الإجابة عنه من خلال استعراضنا للنظام القانوني⁽¹⁾ الذي يحكم كل منطقة انطلاقا من القوانين التي تحكم البحار و المبادئ العامة لأحكام القانون الدولي.

¹ نعني بالنظام القانوني مجموعة الحقوق و الواجبات الممنوحة أو المفروضة على الدول الساحلية أو

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

المبحث الأول: المنطقة المتاخمة.

المطلب الأول: مفهوم المنطقة المتاخمة.

لقد تعددت تسمية هذه المنطقة فقد أطلق عليها منطقة الحياد، منطقة الأمن، منطقة الاختصاص، منطقة المجاورة، المنطقة الملاصقة..... الخ، ولقد اعتمدت تسمية المنطقة المتاخمة على أساس أنها الأقرب إلى تفسير الحقوق الواردة على المنطقة، ولكونها كذلك معتمد من قبل اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

وتعرف المنطقة المتاخمة على أنها منطقة بحرية إضافية تمتد من نهاية البحر الإقليمي للدولة الشاطئية نحو البحر العالي إلى مسافة محدودة لكي تتمكن مثل هذه الدولة أن تباشر بعض حقوق الرقابة الضرورية فهي منطقة من أعالي البحار في الأصل تمارس عليها الدولة الساحلية بعض الوظائف المعترف بها في قوانين البحار. ولقد سعت الدول النامية إلى بسط سيادتها على المنطقة المتاخمة نظرا لقربها من شواطئها، وحاجتها لثرواتها من أجل دعم تنميتها، إلا أن تدخل الدول الكبرى باسم حرية أعالي البحار دفع بالمؤتمرين إلى محاولة إيجاد نوع من التكيف القانوني بما يضمن مصالح كل الدول.

الفرع الأول: خلفية ظهور المنطقة المتاخمة.

إن المصدر التاريخي التشريعي للمنطقة المتاخمة هو تلك التي بدأت بإصدارها بريطانيا منذ نهاية القرن التاسع عشر، و التي اصطلح على تسميتها قانون الذئاب البحرية "hovering laws" على أساس أنها كانت تفرض الرقابة و العقوبة على السفن التي كانت تتربص كالذئاب عند مسافة من البحر خارجة من نطاق البحر الإقليمي لكي تغافل سلطات الدولة الساحلية فتعمد إلى إفراغ أو شحن بضائع مهربة،

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

وكانت هذه القوانين تحدد المسافة البحرية التي كانت تخضع لرقابة السلطات الساحلية بثلاثة أميال بحرية أو أكثر.

ولقد أعجبت بعض الدول بهذه القوانين البريطانية فأصدرت قوانين مشابهة لها ولعل أحسن مثل على ذلك هو مثل الو.م.أ التي أصدرت في العام 1920 قانونا يحرم استيراد و إنتاج و تعاطي المشروبات الروحية في جميع أرجاء البلاد، مما أدى إلى تنشيط عملية التهريب إلى هذه البلاد، و إلى تكوين منظمات قوية للإشراف على هذه العملية، واكتشفت هذه المنظمات أن القوانين الأمريكية لا تفرض الرقابة الجمركية في مسافة الاثني عشر ميل الممتدة من الشاطئ حتى البحر، إلا على السفن التي تقصد أحد الموانئ الأمريكية فقط فاستغلت هذه الثغرة و راحت تتزود بأوراق تثبت أنها متجهة شطر الموانئ غير الأمريكية و تغافل السلطات و تفرغ حمولتها من المسكرات عن طريق قوارب صغيرة تصل الشاطئ خفية، ما اضطر الو.م.أ إلى السعي نحو سد هذه الثغرة باستصدار قانون آخر عام 1922 عرف "بقانون التعرفة" فرضت بواسطته رقابة جمركية على جميع السفن التي توجد على مسافة تتراوح بين 03 و 12 ميلا من شواطئها، و لقد احتجت دول كثيرا على رأسها بريطانيا، و لاقت واشنطن صعوبات جمة في علاقتها الخارجية، و لتذليل هذه الصعوبات عقدت سلسلة من المعاهدات مع دول اعترفت بموجبها بوجود منطقة ملاصقة يحق لواشنطن فيها أن تمارس حق الزيارة و الملاحقة و الحجز على السفن التي تؤول عمليات التهريب، و أطلق على هذه المعاهدات اسم " معاهدات المسكرات" وكانت أولها مع بريطانيا عام 1924 و زال مفعول هذه المعاهدات في عام 1933 ، عندما ألغى الرئيس روزفلت قانون منع المسكرات في الو.م.أ.

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

ولعل أن المصالح المالية (الضريبية، الجمركية) للدول كان لها أثر كبير في ظهور هذه المنطقة، وازداد اهتمام الدول الساحلية بالمنطقة المتاخمة عندما أخذت هذه الدول تتدخل للإشراف على عمليات الاستيراد والتصدير وفرض الرقابة الصحية على مداخل الإقليم لمنع تسرب الأمراض والأوبئة إلى إقليمها و لقد تبنت فكرة المنطقة المتاخمة فعلا في القرن العشرين ووافق عليها المؤتمر الأول لقانون البحار المنعقد في مدينة لاهاي في سنة 1930، في مؤتمر جنيف الخاص بالبحار و المنعقد في سنة 1958، وأخيرا في اتفاقية مونتغوباي لقانون البحار لسنة 1982¹.

الفرع الثاني: تحديد المنطقة المتاخمة.

نصت الفقرة الثانية من المادة 33 من معاهدة الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 على ما يلي: " لا يجوز أن تمتد المنطقة المتاخمة إلى أبعد من 24 ميلا بحريا من خطوط الأساس التي يقاس فيها عرض البحر الإقليمي." وواضح من هذا النص أنه يتضمن تحديدا حقيقيا بالنسبة لما كان عليه الوضع في معاهدة جنيف سنة 1958 الخاصة بالبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة و التي كانت تنص في المادة 24 على أنه " لا يجوز أن تجاوز المنطقة المتاخمة مسافة 12 ميلا من خط الأساس الذي يعتبر نقطة ابتداء في قياس البحر الإقليمي" فالمادة المذكورة كانت تنم عن احتمال عدم وجود منطقة متاخمة أصلا إن عمدت الدولة الساحلية المعنية إلى تحديد اتساع بحرها الإقليمي ب 12 ميلا بحريا، أما في معاهدة الأمم المتحدة المبرمة في جمايكا فقد تضمنت مادتها اتساع الحد الأقصى للبحر الإقليمي و جعله 12 ميلا بحريا، أما الفقرة الثانية من المادة 33 السالفة الذكر ذكرت أن اتساع البحر الإقليمي و المنطقة

¹ د: جمال محي الدين، المرجع السابق، ص 149

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

المتاخمة معا بأربعة وعشرين ميلا بحريا، الأمر الذي يؤدي بتطبيق المادتين المذكورتين مجتمعتين، أن المنطقة المتاخمة لا يقل اتساعها عن 12 ميلا بحريا.

الفرع الثالث: التكيف القانوني للمنطقة المتاخمة.

بالرغم من حرص الكثير من الدول خاصة النامية في مد سيادتها على عدة مناطق واقعة ما وراء بحرها الإقليمي، إلا أن الاتفاقية العامة لقانون البحار كانت واضحة في هذا الصدد عندما اعترفت فقط للدول الساحلية بحقوق سيادية تمارسها على المنطقة المتاخمة لا يمكن أن ترقى إلى السيادة المعروفة في البحر الإقليمي. ووفقا لنص المادة 24 من الاتفاقية تتمتع الدولة الساحلية بحقوق معينة على المنطقة المتاخمة تتعلق بالرقابة على الجمارك و الضرائب و الهجرة عبر هذه المنطقة مع مراعاة الظروف الصحية لمنع أية مخالفة تتعلق بهذه الأمور، وتعتبر المنطقة المتاخمة جزءا من أعالي البحار حسب تصريح اتفاقية جنيف رغم إغفال الاتفاقية الجديدة التصريح بذلك إلا أنها تعتبر كذلك و تتمتع الدولة عليها بنفس الحقوق المقررة للدولة الساحلية على بحرها الإقليمي و خاصة تلك المتعلقة بتنظيم الملاحة وحرية الملاحة فيها دونما قيد أو شرط إلا قيد الرقابة السالف الذكر¹.

ولعل أن التطرق إلى النظام القانوني الذي يحكم المنطقة المتاخمة كفيل بإظهار وبشكل جلي الطبيعة القانونية لهذه المنطقة و هو ما سأطرق له في المطلب الثاني من خلال الوظائف الممنوحة للدولة في المنطقة على أساس أن الدول الساحلية في الحقيقة قد منحت وظائف في شكل حقوق سيادية و لم تمنح السيادة الكاملة على هذه المناطق.

¹ جمال محي الدين، المرجع السابق، ص153

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

المطلب الثاني: وظائف المنطقة المتاخمة¹.

من المسلم به في العصر الحديث، أن المنطقة المتاخمة لم تعد من قواعد المجاملات أو تبادل المنافع العامة، وإنما هي نظام من أنظمة القانون الدولي وهي بذلك لا تحتاج لأي اتفاق دولي من أجل الاعتراف بها.

ورغم أن منشأها الأول كان عرفياً، غير أن هذا العرف تحول إلى اتفاق ابتداء من اتفاقية جنيف لعام (1958)، وصولاً إلى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، ومنذ انعقاد المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام (1973) أثير الإشكال حول جدوى بقاء المنطقة المتاخمة إذا ظهرت المنطقة الاقتصادية الخالصة بنظامها الجدي، وعلى هذا الأساس كان على المشاركين في المؤتمر القيام بدراسة كاملة وشاملة حول ما إذا كانت المنطقة الاقتصادية الخالصة تؤدي وظيفة المنطقة المتاخمة، وقد جاء في تقرير لجنة الخبراء العرب لقانون البحار عن اجتماعاتها في جنيف خلال الفترة الممتدة ما بين 17 مارس إلى 10 ماي 1980 أنه أصبح الاعتقاد جازماً باعتبار المنطقة المتاخمة نظام قانوني قائم بذاته لا يختلط بفكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة، ويكمن الهدف من المنطقة المتاخمة في ممارسة الرقابة الضرورية من أجل منع خرق قوانينها الجمركية والصحية والهجرة، وفرض عقوبات على ذلك، وبالتالي تكون حقوق الرقابة في المنطقة المجاورة من طبيعة وقائية هدفها هو توقي المخالفات المحتملة للقوانين الجمركية والصحية ونظم الهجرة التي تطبقها الدولة الساحلية داخل إقليمها أو في بحرها الإقليمي، فإذا لم تحقق التدابير الوقائية الأغراض المقصودة منها ما كان للدولة الساحلية أن تتدخل لردع المخالفات التي تقع ضد الأنظمة المذكورة داخل إقليمه أو بحرها الإقليمي، وذلك

¹ يرى جانب من الفقه أن المنطقة المتاخمة لا تدخل ضمن مجال السيادة الإقليمية للدولة الساحلية التي لا تمارس عليها حقوقاً سيادية بل تتمتع الدولة بصلاحيات وظيفية فقط.

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

بتوقيع العقاب على المخالفين لأحكامها، وبذلك تقوم المنطقة المتاخمة كنظام قانوني لا تختلط وظائفه بالأغراض التي تقوم عليها المنطقة الاقتصادية الخالصة، ولقد أقرت الاتفاقية الجديدة في المادة 33 الدولة الساحلية هذه المنطقة، بالإضافة إلى بعض الاختصاصات التي جاءت أخرى كالصيد في هذه المنطقة. ونقسم هذا المطلب إلى فرعين الأول نتناول فيه الرقابة المانعة والثاني الرقابة العقابية.

الفرع الأول: الرقابة المانعة.

يرى الكثير من الفقهاء من خلال تفسيرهم لأحكام الاتفاقية العامة لقانون البحار أن المنطقة المتاخمة هي جزء من أعالي البحار، ولا تمارس الدولة الساحلية عليها أي لون من ألوان السيادة، وإنما تقوم فقط باختصاص أو وظيفة "الرقابة" التي تستلزم منع خرق قوانينها الجمركية والصحية، والقوانين المتعلقة بالهجرة. وكانت المصالح المالية والضريبية من جهة هي الدافع الأكبر لوجود المنطقة المتاخمة، ومن جهة أخرى فقد اتخذتها الدول وسيلة من وسائل منع انتشار الأمراض المعدية التي قد تنقلها السفن الأجنبية القادمة من بلاد تنتشر فيها هذه الأمراض. و لقد ثبت تاريخياً أن الكثير من الدول كانت تحدد مناطق لإشراف الصحي، فإنجلترا مثلاً قررت سنة 1758 إنشاء مثل هذه المنطقة، عرفت بالمنطقة المجاورة طولها أربع عقد بحرية وذلك من أجل حماية البلاد من مرض الطاعون الذي كان منتشرًا في تلك الفترة.

ومن الناحية الاقتصادية فإن وضع بعض القوانين الجمركية والضريبية بإمكانه توفير مدا خيل إضافية تساعد على دعم الاقتصاد الوطني، وكذا إصلاح الأضرار التي تتسبب فيها السفن عند ملاحقتها في هذه المنطقة¹ وتملك الدولة الساحلية في هذه

¹ محمد طلعت الغنيمي في قانون السلام، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص 750

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

المنطقة أن تصدر القوانين التي تمنع الصيد في هذه المنطقة نظرا لعدة أسباب، سواء لنقص الموارد في هذه المنطقة أو وجود موارد طبيعية حية نادرة و التي يمكن أن يتسبب الصيد المكثف لها في الانقراض، كما لها أن تقوم بتقديم التصاريح للسفن التي تقوم بالصيد في هذه المنطقة، ووضع قوانين تحمي الثروة السمكية الموجودة في المنطقة من الانقراض ومن أجل هذا الغرض تقوم الدولة الساحلية بوضع القوانين التي تتلاءم مع منطقتها المتاخمة حسب كل وضعية، وتكون هذه القوانين في المجالات المذكورة في الفقرة الأولى في مجال الجمركة، ومجال الصحة، ومجال محاربة الهجرة السرية وبالمقابل يقع على عاتق الدولة الساحلية القيام بالإجراءات التي تؤدي إلى التعريف بقوانينها التي تمارسها على منطقتها المتاخمة، سواء عن طريق الاتفاقيات التي تبرمها مع الدول أو عن طريق الإنذار المبكر، فإذا أبرمت الدولة الساحلية اتفاقية مع دولة أجنبية من أجل رفع جميع الحواجز الجمركية بين الدولتين، أو عدم إخضاعها للمراقبة الصحية.

فلا تتذرع الدولة الساحلية بأن إحدى سفن هذه الدولة قامت بخرق قوانينها الجمركية أو الصحية، لأن الأصل عدم وجودها، كما يشترط أن تقوم بهذه الاختصاصات السلطة المختصة، بحيث تسهر على تطبيق هذه القوانين من أجل حماية مصالحها الإستراتيجية وضرورة الأمن الملحة، فالاعتداء على التشريع الجمركي يعتبر تهديد للدولة الساحلية وإضعاف لاقتصادها خاصة وأن الكثير من الدول تعتمد على الضرائب كأساس لميزانيتها والحقيقة أن هذه الضرائب والرسوم التي تفرضها الدولة الساحلية في منطقتها المتاخمة، هي كمقابل لاستعمال السفينة لهذه المنطقة، لأن هذا الاستعمال ينجر عنه عدة نتائج مضرّة تتطلب إمكانيات لإصلاحها، كتلويث مياه هذه المنطقة بالزيوت

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

والبتترول، وما تكلفه من أموال ضخمة لمنع انتشار بقع الزيت والبتترول وتصفية مياه المنطقة منها، وكذلك إذا قامت الدولة الساحلية بتقديم خدمات للسفن المارة بمنطقتها المتاخمة أو حتى بحرها الإقليمي.

إن التصرفات والأعمال غير المشروعة هي التي تستدعي تدخل الدولة الساحلية، وذلك بوضع قوانين تحمي منطقتها المتاخمة، فقد تقوم سفن أجنبية بشحن وتفريغ بضائع مهربة، انطلاقاً من هذه المنطقة، ويمكن أن تقوم برمي نفايات خطيرة على المنطقة وعلى ثرواتها كتفريغ مواد كيميائية خطيرة تقضي على الكائنات الحية الموجودة في المنطقة، ولا يمكن للدولة الساحلية أن تستغني عن هذه الوظيفة الأساسية المتمثلة في الوقاية، هذه الأخيرة يجب أن تكون في الحدود المسموح بها، بحيث لا يمكن للدولة الساحلية أن تتذرع بهذه الخاصية من أجل عرقلة حرية الملاحة البحرية في وجه السفن الأجنبية لأن المنطقة المتاخمة تعتبر في الأصل جزء من أعالي البحار، وتقوم الدول الأخرى باستعمال هذه المنطقة للضرورة الملحة، فهي منطقة عبور تسهل الملاحة الدولية، وبذلك دافعت الكثير من الدول لا سيما الكبرى منها على حرية الملاحة المطلقة بهذه المنطقة.

الفرع الثاني: الرقابة العقابية.

هذا النوع من الرقابة تلجأ إليه الدولة الساحلية عندما لا تفلح في فرض الرقابة الوقائية أو المانعة، فتقوم بإنزال العقوبة على كل سفينة وطنية أو أجنبية قامت بخرق القوانين التي وضعتها الدولة الساحلية على منطقتها المتاخمة، ويشترط في هذه الرقابة أن تكون السفينة قد ارتكبت هذه المخالفة عند تواجدها في المنطقة المتاخمة.

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

وقد نصت المادة 33 على أن الدولة الساحلية تقوم بالمعاقبة على أي خرق للقوانين والأنظمة المذكورة في الشرط الأول إذا حصل هذا الخرق داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي، ويشترط في هذه الرقابة حسب هذه الفقرة ما يلي:

1- أن تتعمد سفينة أجنبية أو وطنية الإخلال بالقواعد والتنظيمات الجمركية والصحية للدولة الساحلية.

2- أن ترتكب هذه المخالفة أثناء تواجدها في المنطقة المتاخمة.

3- أن تكون الدولة الساحلية قد قامت بالإجراءات اللازمة التي تجعل السفينة لا تتذرع بتجاهلها لهذه القوانين والتنظيمات

وحال قيام السفن الأجنبية أو الوطنية بخرق هذه القوانين، تقوم الدولة الساحلية بإلقاء القبض عليها بواسطة سفنها الحربية، وتنزل عليها العقوبة التي يقررها قانونها الداخلي ولا يثار الإشكال إذا كانت السفينة تجارية أو مستعملة لأغراض خاصة، لكن المشكل يطرح إذا كانت السفينة حربية، وهي بذلك تتمتع بحصانة دبلوماسية وتم إلقاء القبض عليها من طرف الدولة الساحلية وقد خرقت قوانينها في هذه المنطقة.

وحسب المواد 33، 32، 33 من الاتفاقية العامة، فإنه على الدولة الساحلية في هذه الحالة أن تطلب من السفينة الحربية مغادرة إقليمها البحري في الحال، وتكون بذلك دولة علم السفينة مسؤولة مسؤولية كاملة عن الأضرار التي تتسبب فيها هذه السفينة الحربية¹ وبهذا تكون السفن الحربية والحكومية في مأمن من عقاب الدولة الساحلية، لأنها تتمتع بحصانة دولية، لكن تتحمل الدولة التي تحمل السفينة علمها مسؤولية كل الأضرار التي تتسبب فيها هذه السفن واختصاص فرض العقوبة على السفن الحربية والحكومية يرجع

¹ « le régime des navires de guerre dans le cadre de la convention sur le droit de lamer » A.F.D.I ، 1982 ، P816.

)Bernard hoxman

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

إلى دولة العلم، رغم أن البعض ينادي بتفويض الجماعة الدولية اختصاص فرض العقوبة على السفن الحربية للدول الساحلية، فتقوم الدولة الساحلية بإجراءات الشرطة في حالة مخالفة هذه السفن لقوانينها وتنظيماتها واستنادا إلى اختصاص الدولة الساحلية في منطقتها المتاخمة، تقوم بإيقاف السفن المشكوك فيها ويمكن طلب بعض الوثائق من ربان السفينة، لكن قد يحدث ألا تستجيب السفينة لنداء حراس الشواطئ أو خفر السواحل، وتفر في اتجاه أعالي البحار، وفي هذه الحالة يطرح إشكال هل تقوم سفن الدولة الساحلية بمطاردتها حتى في أعالي البحار؟ أم أنها تمتنع عن هذا الإجراء؟

من المتعارف عليه فقها وقضاء أن حق المطاردة والتتبع هو حق ثابت للدولة الساحلية عندما تقوم السفن الأجنبية بخرق قوانينها، وذلك من أجل إلقاء القبض عليها واقتيادها لموانئها وقد أكدت المادة 111 من الاتفاقية العامة على هذا الحق، بحيث تقوم الدولة الساحلية بمراقبة منطقتها المتاخمة، وإذا خرقت السفينة الأجنبية لوائحها وأنظمتها تقوم بمطاردتها¹، وإذا ثبت بعد إلقاء القبض على هذه السفينة أنها لم تقم بخرق قوانين الدولة الساحلية أو لم تكن متواجدة في المنطقة المتاخمة أثناء إخطارها من طرف الدولة الساحلية، فإن الدولة الساحلية في هذه الحالة تلتزم بالتعويض عن كل الأضرار التي تسببت فيها لهذه السفينة، لأن الأصل عدم عرقلة الملاحة البحرية وحق المرور البريء مضمون لجميع الدول وتلتزم الدولة الساحلية بعدم عرقلة حسب المادة 17 من الاتفاقية الجديدة وعلى هذا الأساس فإن الدولة الساحلية منحت اختصاصات في منطقتها المتاخمة

¹ يشترط أن تكون السفينة قد خرقت فعلا القوانين والأنظمة المذكورة، أما الاعتقاد بأن السفينة خرقت القوانين فإن المطاردة لا تتأسس على مجرد الظن. وتبدأ المطاردة عندما تكون السفينة في المنطقة المتاخمة، ونفس القول يقال إذا كانت السفينة في البحر الإقليمي أو المياه الأرخيبيلية، كما أنه لا يشترط أن تكون السفينة التي أصدرت الأمر موجودة في البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة، "إصدار إشارة التوقف"، وتنتهي مطاردة السفينة التي قامت بخرق قوانين الدولة الساحلية بمجرد دخولها لبحرها الإقليمي، أي البحر الإقليمي لدولة علم السفينة، أو بتوقيفها ولذلك فإن المطاردة لا تقوم إلا إذا خرقت السفينة الأجنبية الحقوق التي أنشأت من أجله

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

بعكس اختلاف النظام القانوني للمنطقة المتاخمة عنه بالنسبة للمنطقة الاقتصادية الخالصة بحيث أن الدولة الساحلية تمارس اختصاصات المنع والعقاب عن خرق قوانينها الجمركية والصحية أو القوانين المتعلقة بالهجرة، عكس المنطقة الاقتصادية الخالصة التي بها نظام قانون خاص بها .

وبما أن المنطقة المتاخمة تعتبر جزء من أعالي البحار، فهي مفتوحة لجميع الدول الساحلية منها وغير الساحلية، وتشمل جميع الحريات المقررة في أعالي البحار، كحرية الملاحة، حرية التحليق، حرية وضع الأنابيب الكابلات المغمورة، وكذلك إقامة الجزر الاصطناعية بشرط موافقة الدولة الساحلية، وحرية الصيد في حدود ما تسمح به الدولة الساحلية، وكذلك البحث العلمي وكل الحريات المقررة ، والسؤال الذي يطرح نفسه هو إذا كانت المنطقة المتاخمة تعتبر جزء من أعالي البحار، فما هو الأساس القانوني الذي جاءت به الاتفاقية الجديدة لإقرارها المنطقة المتاخمة؟.

حسب المادة 86 من الاتفاقية الجديدة، فإن المنطقة المتاخمة تعتبر جزء من أعالي البحار لا تمارس عليها الدولة الساحلية السيادة الكاملة فماعد البحر الإقليمي، و المياه الداخلية فإن جميع أجزاء البحر الأخرى تعتبر من أعالي البحار، وأن لكل منطقة نظام خاص بها.

وإذا كانت المنطقة المتاخمة جزء من أعالي البحار، فإن الأصل هو حرية الملاحة البحرية والاستثناء هو أن تمارس الدولة الساحلية بعض الحقوق والاختصاصات، وهذه هي الميزة التي تفرق بين البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، ولذلك فإن هذه المنطقة تعتبر منطقة انتقال من الوظائف والحقوق الإقليمية إلى مبدأ الحرية، أي تطبيق مبدأ الحرية بطريقة إقليمية، وهذا الأمر تسبب في تقسيم ونفتيت البحر إلى أجزاء قانونيا، مما يتسبب في تعقيد الأوضاع القانونية لهذه الأجزاء، وما تتسبب فيه هذه الأوضاع من

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

خلافاً ونزاعات دولية، وإذا كان من المقرر أن الدولة الساحلية تمارس على منطقتها المتاخمة وظائف تتمثل في حق المراقبة، الوقائية والعقابية، فإن هناك هناك بعض الوظائف لم تنص عليها المادة 33 من الاتفاقية العامة ووردت في الجزء المتعلق بأعالي البحار، وهي وظائف استثنائية تمارسها الدولة الساحلية على منطقتها المتاخمة باعتبارها جزء من أعالي البحار، ومن خلال نصوص الاتفاقية نجد أيضاً أن المادة 303-2 قد اعتبرت أن انتشار الأشياء الأثرية ذات القيمة التاريخية من أعماق المنطقة المتاخمة دون إذنها يعتبر خرق لقوانينها، وفي هذا المجال يذهب جانب من الفقه إلى اعتبار أن هذا النص يتيح للدولة الساحلية مد سلطانها التشريعي على المنطقة المتاخمة وهذا كاستثناء يرد على حق الرقابة والمنع الممنوحين للدولة الساحلية.

إن هذه الوظائف الممنوحة للدولة الساحلية هي من قبيل الوظائف الضرورية، لأن الأصل هو أن المنطقة المتاخمة هي جزء من أعالي البحار فلا تمارس عليها الدولة الساحلية أي لون من ألوان السيادة، وإنما الضرورة الاقتصادية والصحية وضرورة الأمن هي التي فرضت هذه الوظائف والاختصاصات والتي يمكن حصرها فيما يلي:

1- منع تلويث البيئة البحرية.¹

2- حماية الأنابيب والأسلاك الموجودة في المنطقة المتاخمة.²

¹ قد يحدث أن تضع الدولة الساحلية بعض القوانين والأنظمة من أجل تطبيقها في منطقتها المتاخمة، لكن تكون هذه الأنظمة والقوانين خالية من النص صراحة على منع بعض الأفعال والتي تسبب ضرراً للبيئة البحرية في هذه المنطقة، أو تكون هذه الأفعال غير معروفة عند الدولة الساحلية عند إعدادها لهذه القوانين وقد تم التأكيد على هذا الاختصاص في الكثير من الاتفاقيات الدولية والمتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث منها تلك المبرمة في 29 نوفمبر 1969، والمعدلة ببروتوكول لندن في 12 نوفمبر 1973، بالإضافة إلى اتفاقية برشلونة المتعلقة بحماية البيئة البحرية في البحر الأبيض المتوسط المبرمة في 16 نوفمبر 1976 وقد التزمت جميع الدول باتخاذ جميع الإجراءات اللازمة من أجل حماية البيئة البحرية.

² يمكن في هذه الحالة أن تقوم الدولة الساحلة بإجراءات البوليس إذا قامت سفينة حربية بالقيام بإتلاف الأسلاك والأنابيب البحرية، وذلك عن طريق المطاردة على أن تتم المحاكمة في دولة علم السفينة وقد اعتبرت الاتفاقية الجديدة أن قوانين الدول يجب أن تعتبر في قوانينها أن كل إتلاف أو تكسير أو إصابة للكابلات المغمورة تحت أعالي البحار من قبل أي سفينة أو شخص تابع لها عن قصد

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية

حقوق سيادية.

- 3- تنظيم الصيد وحماية الموارد.¹
- 4- الاختصاص المتعلقة بتنفيذ القرارات الملزمة الصادرة عن جهاز دولي مختص.²

أو إهمال هو جريمة نظراً لما تسبب فيه من قطع للمواصلات بكل أنواعها وإعاقتها، أو إصابة أو تحطيم أنابيب مغمورة أو كابل كهربائي كل هذه الأفعال وغيرها تلتزم الدولة الساحلية وغير الساحلية بمحاربتها وتلتزم الدول التابعة لها السفن أو الأشخاص الذين قاموا بهذا الفعل المجرم بالتعويض عن الأضرار التي لحقت هذه المنشآت .

¹ عند قيام الدول الأخرى بممارسة الصيد في هذه المنطقة فإنها تلتزم بمراعاة حقوق الدولة الساحلية وقوانينها في مجال حماية الموارد الحية، وتلتزم كذلك بالاتفاقيات الدولية في هذا المجال، وعلى هذا الأساس فإن الدولة تقوم بتحديد كمية الصيد الواجب اصطيداً، وكذا الأنواع القابلة للصيد في هذه المنطقة وإذا لم تحترم الدولة المعنية هذه القوانين والاتفاقيات الدولية، فإنه يحق للدولة الساحلية التي هي طرف في الاتفاقية أن تقوم بضبط السفن التي تقوم بالإخلال بالتزاماتها مهما كان العلم الذي ترفعه، وذلك في إطار التعاون مع الدول الأخرى في إطار إقليمي لمحاربة الأفعال التي تستهدف الأضرار بالموارد الصيدية ، وتلتزم الدولة الساحلية بمحاربة كل الأعمال التي تعتبر مخالفة لقوانين الدولة وكذا الاتفاقيات الدولية كالبث الإذاعي والتلفزيوني غير المرخص ² إذا أصدر جهاز دولي تابع لهيئة دولية معترفاً بها قراراً إلزامياً، لجميع الدول الأعضاء من أجل التفتيش أو القبض، فإن الدولة الساحلية تلتزم بهذا القرار إذا كان محل التنفيذ من جهتها، ويترتب عن هذا أن تقوم بتفتيش كل سفينة تتواجد بالمنطقة المتاخمة يشتهب فيها أنها السفينة المعنية بالقرار.

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

المبحث الثاني: المنطقة الاقتصادية الخالصة.

استحدثت اتفاقية قانون البحار منطقة بحرية جديدة تعرف بالمنطقة الاقتصادية الخالصة وذلك تلبية لمطلب الدول الإفريقية ودول أمريكا اللاتينية أثناء انعقاد المؤتمر الثالث لقانون البحار، وذلك بالرغم من معارضة الدول الكبرى التي كانت حريصة -باعتبارها تملك الإمكانيات ما يؤهلها للسيطرة على موارد البحار والمحيطات على ترك المنطقة البحرية لكل الدول تطبيقاً لمبدأ حرية البحار، وتحقيقاً للتوازن بين هذه المصالح المتعارضة، تضمنت اتفاقية قانون البحار في الجزء الخامس منها القواعد القانونية التي تحكم وتنظم هذه المنطقة بشكل يراعي تلك المصالح - فهي منطقة واقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له و لا تمتد إلى أكثر من 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي تقاس منها عرض البحر الإقليمي، وعلى هذا الأساس فان عرض المنطقة الاقتصادية يكون حاصل طرح عرض البحر الإقليمي من هذه المسافة أي 200ميل- 12 ميل الخاصة بالمياه الإقليمية .

وعرفت المادة 55 من الاتفاقية المنطقة الاقتصادية على النحو التالي " المنطقة الاقتصادية الخالصة هي منطقة واقعة وراء البحر الإقليمي و ملاصقة له يحكمها النظام القانوني المميز المقرر في هذا الجزء و بموجبه تخضع الدول الساحلية وولاياتها و حقوق الدول الأخرى و حرياتها للأحكام ذات الصلة بأحكام هذه الاتفاقية" وسنتطرق في هذا المبحث باختصار إلى الخلاف الدولي الذي برز في إطار المنطقة الاقتصادية خاصة في الطبيعة القانونية التي تحكم المنطقة والذي يعكس مصالح الدول المتضاربة لنصل إلى موقف الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982 في هذا الشأن، لنعرج إلى النظام القانوني الذي أقرته الاتفاقية للمنطقة و الذي جعلته خاصاً، وكذا أسس حل النزاعات الدولية حول المنطقة، لنختم المبحث بتبيان موقف

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

المشرع الجزائري- كدولة دافعت رفقة الدول النامية عن من النظام القانوني الذي يحكم المنطقة.

المطلب الأول: الصراع الدولي حول المنطقة الاقتصادية الخالصة.

نظرا لاختلاف مصالح الدول الكبرى والنامية ظهرت عدة خلافات وصراعات تمحورت أساسا في الاعتراف بالمنطقة الاقتصادية من جهة (الفرع الأول)، والطبيعة القانونية التي تحكم المنطقة من جهة أخرى (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الاعتراف بالمنطقة الاقتصادية الخالصة:

ومنذ مدة ليست بالقصيرة احتدم الصراع بين الدول البحرية الكبرى والدول النامية حول الاعتراف بالمنطقة الاقتصادية، فالدول الكبرى تهدف إلى الحصول على مناطق بحرية إضافية سواء عن طريق الاتفاقية الدولية والتي تسمح لها بالاستغلال في إطار مبدأ حرية الملاحة البحرية من جهة، وفي إطار الإمكانيات الضخمة المتوفرة لديها من جهة أخرى، أما الدول النامية فطالبت بحقوق الأفضلية على مناطق تعد في الأصل من أعالي البحار، نظرا لحاجة هذه الدول الماسة إليها، كما أنها تعتبر من أقرب المناطق إلى سواحلها، فتمارس عليها حقوقا تميزها عن بقية الدول الأخرى، واحتجت الدول البحرية الكبرى على هذه المواقف معتبرة أن مبدأ حرية الملاحة البحرية- خاصة في أعالي البحار -من المبادئ المقررة في القانون الدولي، وهو من القواعد الرئيسية فيه والتي تفرض على جميع الدول مراعاتها وعدم الخروج عنها، وتم التأكيد على إلزامية هذا المبدأ في الجماعة الدولية نظرا لتقدم الملاحة وتزايد أهمية البحار والمحيطات كطرق المواصلات الدولية .

ولقد امتد هذا الصراع لغاية ظهور اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والتي أقرت واعترفت بمنطقة جديدة تسمى بالمنطقة الاقتصادية الخالصة،

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

تمارس عليها الدولة الساحلية حقوقا وتلتزم بواجبات، كل ذلك في إطار الموازنة بين سيادة الدول الساحلية و حرية أعالي البحار.

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية للمنطقة.

بدأت المناقشات حول الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية في الدولتين الخامسة و السادسة اللتان انعقدتا في نيويورك 1976- 1977¹ ولقد سعت الدول إلى إيجاد نوع من التوفيق بين المصالح المتضاربة بينهما في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، غير أن الخلاف بقي قائما حول التكييف القانوني لها بين الدول الكبرى التي تعطي لها معنى أعالي البحار وتعتبرها جزء منه وبين الدول النامية التي تحاول أن تخضعها لولايتها وتجعلها جزء من البحر الإقليمي، وبين المطالبة بتطبيق حرية أعالي البحار ومراعاة المصالح الاقتصادية للشعوب ظهر اتجاه آخر يدعو إلى التوفيق بين الاتجاهين بجعلها منطقة خاصة.

أولاً- المنطقة الاقتصادية الخالصة جزء من أعالي البحار.

هذا الاتجاه تبنته الدول البحرية الكبرى، أيدها في ذلك الدول المغلقة والدول المتضررة جغرافيا، حيث ترى أنه رغم امتياز الدول الساحلية ببعض الاختصاصات الخالصة إلا أن المنطقة الاقتصادية الخالصة تبقى جزء من أعالي البحار وذلك بالاعتماد على الاعتبارات التالية:

1- ← إن إقامة نظام المنطقة الاقتصادية الخالصة لا يقصد به الجانب الإقليمي، بل للدولة الساحلية حق الأفضلية في استغلال واستكشاف الموارد الحية وغير الحية، هذا الحق من حقوق الأفضلية الذي فضلته محكمة العدل الدولية في قضية المصائد بين

¹ أحمد اسكندري، د: محمد ناصر بوغزالة، المرجع السابق، ص 210.

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

أيسلندا وبريطانيا سنة 1974 ، وعلى هذا الأساس فإنه ما عدا حقوق الأفضلية هذه لا يجوز للدولة الساحلية ادعاء أي حق على المنطقة الاقتصادية الخالصة.

2- ← انه باستثناء الاعتراف للدولة الساحلية بهذه الحقوق الخالصة، لا تملك هذه الأخيرة حقوق أخرى غيرها حيث يسود مبدأ حرية أعالي البحار، مما دعا البعض إلى تشبيه هذه العلاقة بالوضع الخاص بالمصايد التي تقع وراء البحر الإقليمي للدولة الساحلية و قد تقرر لها حقوق أفضلية لهذه الأخيرة.¹

3- ← إن المنطقة الاقتصادية الخالصة جزء من أعالي البحار وفق المادة الأولى من اتفاقية جنيف لعام 1958 المتعلقة بأعالي البحار، حيث تعتبر هذه المادة كل أجزاء البحر هي عبارة عن جزء من أعالي البحار ما عدا المياه الداخلية والبحر الإقليمي.

4- ← أن تقرير حقوق أخرى للدولة الساحلية يؤدي إلى اعتبار المنطقة الاقتصادية الخالصة جزء من مياهها الإقليمية، وهذا يعتبر إجحافا في حق الدول الأخرى، لا سيما الكبرى منها و الحبيسة ، ولذلك لا يمكن اعتبار المنطقة الاقتصادية الخالصة جزء من إقليم الدولة الساحلية، وإنما هي جزء من أعالي البحار وأن سيطرة الدولة الساحلية عليها يعتبر خرقا لكل الاتفاقيات الدولية التي تقر بمبدأ حرية أعالي البحار.²

ثانيا- المنطقة الاقتصادية الخالصة تخضع لسيادة الدولة الساحلية.

تبنت هذا الاتجاه الدول النامية الذي مفاده أن المنطقة الاقتصادية الخالصة خاضعة لولاية الدول الساحلية على النقيض من الرأي الأول تماما واعتمدت على أسانيد قانونية متعددة نذكر منها ما يلي:

¹ أحمد اسكندري، المرجع السابق، ص، 211.

² 135 Jean-Pierre Quen Eudec ، op cit ، PP 345 ، 34

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية

حقوق سيادية.

1-← إن موقع هذه المنطقة لم يكن في وسط البحار والمحيطات، وإنما جاء مجاور لإقليم الدولة الساحلية، ومن تم كان عليها أن تمارس بعض الحقوق المانعة بغرض حماية سكانها وتوفير الاحتياجات اللازمة لهم، بالإضافة إلى الضرورة الأمنية الملحة نتيجة الأخطار التي تهدد الدولة الساحلية من جراء القيام بالأعمال العسكرية في هذه المنطقة .

2-← إن الحقوق المقررة للدولة الساحلية لا تتعلق فقط بحق الاستغلال بالنسبة للثروات الطبيعية وإنما يتعداه إلى كل أوجه الاستغلال الاقتصادي كإنشاء الجزر الاصطناعية وتوليد الطاقة من المياه والرياح، وكذلك فيما يتعلق بالبحث العلمي، وحماية البيئة، وبالتالي فإن حقوق الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة يتجاوز حقوقها على مناطق الصيد .

3-← إن القواعد المنظمة للمنطقة الاقتصادية الخالصة هي قواعد جديدة ، ولا يمكن مقارنتها أو إلحاقها بالقواعد التقليدية لا سيما الحريات التقليدية المتعلقة بأعالي البحار، ثم أن الحقوق المقررة للدولة الساحلية على منطقتها الاقتصادية الخالصة لا يقف عائقا في وجه الدول الأخرى إذ يمكن لها ممارسة حقها في الملاحة، والتحكيق، ومد الأنابيب والكابلات.

ثالثا - المنطقة الاقتصادية الخالصة ذات وضع قانوني خاص.

خلال دورات المؤتمر الثالث لقانون البحار، خاصة الدورة الخامسة عام 1976 والدورة السادسة 1977 تم مناقشة الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة، وتم التأكيد في الدورة السادسة على أن المنطقة الاقتصادية الخالصة ذات طبيعة خاصة « *SUI GENIRS* لا هي جزء من أعالي البحار وليست بحرا إقليميا، ولكن ذات مركز قانوني خاص بها، ويستندون على الحجج التالية:

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية

حقوق سيادية.

1- ← أن المنطقة الاقتصادية لا يمكن أن تمتد إلى مسافات كبيرة تمارس عليها الدولة الساحلية سيادتها، و لا يمكن أن تعتبر من أعالي البحار على نحو يسمح للدول الكبرى بممارسة صلاحيات واسعة فيجعل الدول الساحلية تباشر صلاحيتها على امتدادات قصيرة و بأقل قدر من السلطات لان المنطقة انتقالية بين السيادة التامة على بحرها الإقليمية و بين حرية أعالي البحار.

2- ← بالنظر إلى مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة الوارد في المادة 55 من الاتفاقية ، فإنها جاءت بحل وسط بين ادعاءات الدول الكبرى، والد فوع المقدمة من طرف الدول النامية، فالحقوق السيادية الممنوحة للدول الساحلية لا يمكن الاعتراض عليها، ومنح حقوق للدول الأخرى وفق المادة 58 لا تعترض عليها الدولة الساحلية إلا في حدود معينة.

3- ← يشير البعض إلى فكرة الحقوق المتبقية (RESIDUAL RIGHTS) التي وردت في المادة 59 من الاتفاقية " في الحالات التي لا تستند فيها هذه الاتفاقية إلى الدول الساحلية أو إلى دول أخرى حقوقا أو ولاية داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة و ينشأ فيها النزاع على أساس الإنصاف و في ضوء كافة الظروف ذات الصلة ، مع مراعاة أهمية النزاع بالنسبة إلى كل من الأطراف و إلى المجتمع الدولي " ، فالنص أقام توازنا دقيقا بين الدول الساحلية ومصالح الدول الكبرى وهذا تعبير عن الوضع الخاص.

من المعلوم أن اتفاقية جنيف لسنة 1958 اعتبرت أن كل الأجزاء الواقعة وراء المياه الداخلية والمياه الإقليمية تدخل ضمن أعالي البحار التي تخرج عن سيادة الدولة إطلاقا ومن بينها نجد المنطقة الاقتصادية الخالصة و التي يحكمها نظام قانوني خاص.

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

المطلب الثاني: النظام القانوني الخاص بالمنطقة الاقتصادية الخالصة.
لقد جعلت اتفاقية الأمم المتحدة العامة لقانون البحار نظاما خاصا بالمنطقة الخالصة نظرا لحداتها وأهميتها، وتجدر الإشارة أن هذا النظام يشمل حقوق والتزامات الدولة الساحلية من جهة و كذا حقوق الدول الأخرى.

الفرع الأول: حقوق وواجبات الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة.
لقد تطرقت الاتفاقية العامة للأمم المتحدة إلى الحقوق التي تستأثر بها الدولة الساحلية في منطقتها الاقتصادية الخالصة من خلال المادة 56 ، حيث بينت فيها أهم الحقوق ذات الطبيعة السيادية.

ووضعت قيودا على هذه الحقوق من خلال المادة 57 ، قيودا مكانيا حيث أن الدولة الساحلية عند ممارستها للحقوق المكرسة في الاتفاقية لا تتعدى 200 ميل بحري، أما المادة 58 فبينت أن الدولة عند ممارستها للحقوق المقررة في الاتفاقية، تلتزم بحقوق الدول الأخرى في هذه المنطقة.

أولا: حقوق وواجبات الدولة الساحلية:

1- **حقوق الدول الساحلية:** حددت المادة 56- 1 هذه الحقوق على النحو التالي:
للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة:

أ- "حقوق سيادية لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية، الحية منها وغير الحية، للمياه التي تعلو قاع البحر ولقاع البحر وباطن أرضه، وحفظ هذه الموارد وإدارتها، وكذا فيما يتعلق بالأنشطة الأخرى، للاستكشاف والاستغلال الاقتصاديين للمنطقة، كإنتاج الطاقة من المياه و التيارات والرياح.

ب- **حقوق ولاية على الوجه المنصوص عليه في الأحكام ذات الصلة من هذه الاتفاقية فيما يتعلق بما يلي:** إقامة واستغلال الجزر الاصطناعية والمنشآت

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

والتركيبات، البحث العلمي البحري، حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها وأخيرا الحقوق والواجبات المنصوص عليها في هذه الاتفاقية".

ثانيا: واجبات الدول الساحلية: يمكن إجمال هذه الواجبات في النقاط التالية:

1- عدم إعاقة الملاحة البحرية و الذي عالجته الاتفاقية في أحكام مختلفة خاصة المواد 57، 60، 87.

2- حماية الثروات الطبيعية الحية و إدارتها إدارة رشيدة.

3- الموافقة على إجراءات البحث العلمي في المنطقة الاقتصادية متى توفرت الشروط الموضوعية للقيام بذلك.

4- الالتزام بحماية البيئة البحرية، وهي من الواجبات الأساسية و ذلك بالسعي الى القضاء على التلوث أو التخفيف منه وهي بذلك تكون مدعوة مع تحمل المسؤولية في الحفاظ على البيئة البحرية والتي ينبغي أن تكون نظيفة وصالحة.

ثانيا- حقوق الدول الأخرى:

من المعلوم أن المنطقة الاقتصادية الخالصة مفتوحة للدول الساحلية وغير الساحلية والمبدأ العام أن كافة الدول تتمتع بالحريات المقررة في أعالي البحار، وبالتالي فإن حرية الملاحة في المنطقة الاقتصادية الخاصة مكفولة للدول الأخرى وفق المادة 58 من الاتفاقية على أساس أن المنطقة الاقتصادية الخالصة هي في الأصل من أعالي البحار ويترتب على ذلك عدة حريات نذكر حرية الملاحة، حرية التحليق، حرية وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة، حرية إقامة الجزر الاصطناعية وأخيرا حرية البحث العلمي ولكن مع مراعاة الشروط التي تفرضها الدولة الساحلية، وتراعي جميع الدول عند ممارستها لهذه الحقوق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية وفق المادة 3- 58 فإذا قامت الدول الأخرى بإقامة جزر اصطناعية ومنشآت عليها أن تخطر الدولة

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

الساحلية وتقيم عليها مناطق أمن، وأن تعتمد على المعلومات التي تقدمها لها الدولة الساحلية وعدم عرقلة الملاحة البحرية.

وخلال المؤتمر الثالث ثار جدل كبير حول حريتي الملاحة التحليق في المنطقة الاقتصادية الخالصة وأعلى البحار وضرورة التفريق بينهما.

ذهب رأي إلى أن نظام الملاحة في المنطقة الاقتصادية الخالصة يجب أن يكون وسطا بين السيادة المطلقة والحرية المطلقة مع تقرير حرية العبور **LIBRE** **TRANSITE** للسفن والطائرات التابعة لجميع الدول، وذهب رأي آخر إلى ضرورة تطبيق حق المرور العابر في المنطقة الاقتصادية الخالصة وفق المرور العابر المطبق على المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية، **RIGHT OF TRANSIT PASSAGE** والذي يعني العبور المتواصل والسريع.

هذه الآراء لم توفق في اقتراحاتها، لأن أغلب الدول المشاركة اعتبرت أن حقوق الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة شاملة ولا يمكن وضع تفرقة بينها.

ومهما يكن فإن الدول عند ممارستها لحقوقها في المنطقة الاقتصادية الخالصة، يقتضي الاستخدام المعقول وهو الامتناع عن القيام بأعمال غير مشروعة دوليا كالمناورات العسكرية أو إطلاق الصواريخ أو إقامة الملاهي العائمة، أو مراكز إرسال للإذاعة المرئية، وكل ما يتنافى مع حقوق الدولة الساحلية وفق ما قرره الاتفاقية.

وبهذا تكون المادة 58 من الاتفاقية قد وازنت بين ما تمارسه الدولة الساحلية في منطقتها الاقتصادية الخالصة وبين ما تمارسه الدول الأخرى، مع إعطاء الأولوية للدولة الساحلية في مجال وظيفتي الأمن والمراقبة وفي كل الحالات يجب احترام المبدأ العام في قانون البحار وهو حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار.

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية

حقوق سيادية.

كما أن المادة 70- 1 من الاتفاقية وضعت قاعدة عامة تعطي فيها الحق للدول المتضررة جغرافيا الحق في المشاركة في استغلال الموارد الحية الموجودة في المنطقة الاقتصادية الخالصة للدول الأخرى على أساس " الإنصاف والعدالة "في استغلال جزء مناسب من هذا الفائض، وفقا للقواعد المتعارف عليها دوليا في مجال الصيد البحري. والنتيجة الأساسية التي نصل إليها من خلال ما سبق أن حقوق الدول الساحلية تتمثل في حقوق ولاية على المنطقة وحقوق سيادية لا ترقى إلى السيادة الكاملة المعروفة في المياه الداخلية والبحر الإقليمي، كما أن القيد الوحيد على الدولة الساحلية في ممارستها هو مراعاة حقوق الدول الأخرى وفقا لأحكام الاتفاقية.

الفرع الثاني: أسس حل المنازعات في المنطقة الاقتصادية الخالصة.

من المقرر أن جميع المنازعات التي تنشأ عن تطبيق الأحكام الخاصة بالمنطقة الاقتصادية تخضع لإجراءات تسوية المنازعات المنصوص عليها في الجزء الخامس عشر15، وتطبق المحكمة المختصة- للوصول إلى حل للنزاع المعروض عليها- اتفاقية قانون البحار وقواعد القانون الدولي غير المتنافية مع هذه الاتفاقية. ويجوز للمحكمة في تثبيت النزاع المعروض عليها وفقا لمبادئ العدل والإنصاف إذا اتفقت أطراف النزاع على ذلك، لكن يلاحظ أن هذه القواعد تنطبق في حالة ما إذا نشأ نزاع بين دولتين وكان متعلق بالحقوق المقررة طبقا للاتفاقية على المنطقة الاقتصادية الخالصة أما المادة 59 نصت " في الحالات التي لا تستند فيها هذه الاتفاقية إلى الدول الساحلية أو إلى دول أخرى حقوقا أو ولاية داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة وينشأ فيها النزاع على أساس الإنصاف وفي ضوء كافة الظروف ذات الصلة، مع مراعاة أهمية النزاع بالنسبة إلى كل من الأطراف وإلى المجتمع

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

الدولي¹ هذا النص جاء عنوانه أساس حل المنازعات حول إسناد الحقوق والولاية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، والواضح أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لم تبين ما إذا كان الأصل هو كون المنطقة الاقتصادية جزء من أعالي البحار وأن حقوق الدولة الساحلية مجرد استثناء لا يتوسع في تفسيره - من أصل خضوعها لمبدأ حرية أعالي البحار، أم أن الأصل هو خضوع هذه المنطقة لسيادة الدولة الساحلية حال تقييد هذه السيادة بقيود واردة على خلاف الأصل غايتها حماية المصالح المشروعة للدول الأخرى و خاصة في مجال الملاحة و بالتالي عدم جواز التوسع في تحديد نطاق سريان هذه القيود.

والراجح أن الاتفاقية قد تعمدت عدم اتخاذ موقف من المسألة سالف الذكر بالنظر لعدم وضوح الرؤية في شأن مستقبل العرف الحديث النشأة الموحد للمنطقة الاقتصادية الخالصة بنظامها القانوني المقنن القائم على محاولة إيجاد نوع من توازن ما بين اعتبارين متعارضين في جوهرهما، ونص الحرية كوصف للبحر العالي، والسيادة كوصف لأي من المناطق المكونة للإقليم البحري للدولة.

¹ تستطيع استغلال ثروات البحر لأسباب عديدة ومتعددة، إما انعدام قدرتها على مد جرفها القاري بسبب مساوئ جغرافية الانكسارات والتعرجات الشديدة، وإما أن البحر الذي عليه شبه مغلق أو مغلق الدول غير الساحلية، وتطل عليه مجموعة كبيرة من الدول

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

المطلب الثالث: موقف القانون الجزائري من النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة .

اتفاقية الأمم المتحدة لم تغفل أي وضعية من وضعيات البحر، فهناك دول سمح لها وضعها الجغرافي أن تقع على مشارف مساحات كبيرة من البحر تقوم باستغلال واستكشاف موارده الكامنة، سواء كانت هذه الموارد طبيعية عبارة عن أسماك أو أعشاب، أو عبارة عن موارد معدنية أو بترولية.

الجزائر و رغم أنها لم توقع على اتفاقية جنيف لعام 1958 ، فإنه تلتزم بالقواعد العرفية وكذا جميع الأحكام الدولية التي أقرتها وتقرها الجماعة الدولية، وعلى هذا الأساس فإنه ينبغي عند التعرض إلى النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة للجزائر، أن نفحص الوضعية البحرية للجزائر وسعي المشرع إلى تأسيس المنطقة الاقتصادية الخالصة، وعلى هذا الأساسي سنتطرق في الفرع الأول إلى الوضعية البحرية للجزائر وفي الفرع الثاني إلى تأسيس مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة في القانون الجزائري.

الفرع الأول: الوضعية البحرية للجزائر.

تتوسط الجزائر الجهة الجنوبية لضفة البحر الأبيض المتوسط، تمتد شواطئها على مسافة تزيد عن 1200 كلم، إذ يحدها من الجهة الشرقية الحدود البحرية التونسية، والحدود المغربية غربا، ولعل ما يميز هذه السواحل هو تنوع طبيعتها الجغرافية وتمتاز بوضعيات ذات طبيعة خاصة، وتمتاز السواحل الجزائرية بالتعاريح والإلتواءات حيث توجد المناطق الجبلية والصخرية وكذلك وجود خلجان كثيرون خليج الجزائر ، بالإضافة إلى تواجد جزر صغيرة، كما توصف الجزائر من الناحية البحرية من الدول المتضررة جغرافيا لعدة أسباب:

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

أولا - الجزائر تقع على حواف بحر شبه مغلق:

يعتبر البحر الأبيض المتوسط من بين البحار الضيقة والمحصورة، وهو ذا أهمية كبيرة في مجال المواصلات الدولية، فيعتبر همزة وصل بين أوروبا من الجهة الشمالية وإفريقيا من الجهة الجنوبية، كما أنه يربط المحيط الأطلسي بالدول العربية الشرقية عن طريق مضيق جبل طارق وهو بذلك يعتبر بحر شبه مغلق.

ولقد عرفت المادة 122 البحر شبه المغلق بأنه "عبارة عن خليج أو حوض أو بحر بحيث تتواجد على جوانبه دولتان أو أكثر كما أنه يتصل ببحر آخر وبالمحيط بواسطة منفذ ضيق، أو يتألف كلياً أو جزئياً أو أساساً من البحار الإقليمية والمناطق الاقتصادية الخالصة لدولتين ساحليتين أو أكثر"، كل هذه الأوصاف التي وضعتها المادة 122 تنطبق على البحر الأبيض المتوسط، فهو بحر ضيق، متصل بالمحيط الأطلسي بفتحة ضيقة وهي مضيق جبل طارق، وتقع على جوانبه 15 دولة من بينها الجزائر.

وهذه المادة السالفة الذكر صنفته البحر الأبيض المتوسط من بين البحار شبه المغلقة وكل الدول المجاورة له ذات وضعيات صعبة، فأغلبها متضررة جغرافياً وليست لها مناطق بحرية بالمقاييس المحددة في اتفاقية قانون البحار لعام 1982 .

ولعل الجزائر من بين الدول المتضررة جغرافياً من هذه الوضعية وكان من اللازم أن تستفيد من الحقوق التي قررتها الاتفاقية لمثل هذه الوضعيات، فهناك ضيق المساحة، ونقص الموارد الحية و الغير الحية، التلوث و عدم الاتفاق الإقليمي.

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

ثانيا - قوانين موروثه عن الحقبة الاستعمارية و كيفية إصلاحها:

عقب الاستقلال أصدرت السلطات الجزائرية قانون 31 ديسمبر 1962 ، والذي يبيح العمل القوانين الفرنسية، ما عدا تلك التي تخالف السيادة الوطنية إلى إشعار آخر، والقانون الفرنسي في ذلك الوقت كان يأخذ كان بقاعدة الثلاث أميال لتحديد المياه الإقليمية، ويأخذ بمعياري العمق وإمكانية الاستغلال الذي جاءت بهما اتفاقية جنيف لعام (1958) والمتعلقة بالجرف القاري.

و في جويلية 1973 صدر القانون رقم القانون 73- 29 الذي ألغى نهائيا العمل بالقوانين الفرنسية ، مع التأكيد على أن المياه الإقليمية للجزائر تحدد باثني عشر ميلا بحريا على غرار الدول النامية، و بصدر دستور الجزائر لسنة 1976 أكدت المادة 25 منه على أن الجزائر تمارس سيادتها الكاملة على مياهها الإقليمية وعلى موارد الجرف القاري، وكذلك المنطقة الاقتصادية الخالصة التي كانت على طاولة التفاوض في المؤتمر الثالث لقانون البحار، لأن الجزائر كانت في هذه المرحلة من بين دول العالم الثالث التي تدافع على هذا المفهوم تضامنا مع الدول الإفريقية المجاورة التي تتمتع بمساحات بحرية كبيرة.

لم تبدي الجزائر رغبتها في الانضمام إلى اتفاقية جنيف لعام 1958 في وقت سابق بسبب عدم مشاركتها في مؤتمر جنيف و أن جميع الحاضرين في المؤتمر لم يكونوا من الدول المجاورة للبحر الأبيض المتوسط، وأن أغلب هذه الدول كانت خاضعة للاستعمار مما جعل الاستعمار يتصرف باسمها، وهذا مما لم توافق عليها.

ولقد طرحت الجزائر مشكل تحديد حدودها البحرية في المؤتمر الثالث لقانون البحار بسبب وجود سواحل دول أخرى مقابلة وقريبة جدا، بالإضافة إلى كثرة الجزر الصغيرة مثل جزيرتي البليار وسردينيا وعلى هذا الأساس دافعت الجزائر على مبدأ

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

"الأبعاد المتساوية" كطريقة لتحديد الحدود البحرية لا سيما بالنسبة للدول ذات المساحات الضيقة، أي الدول المتضررة جغرافيا، ولقد اعتبرت هذا المبدأ مبدأ عاما يحقق العدالة والمساواة بين الدول، لاسيما تلك الواقعة في حوض البحر الأبيض المتوسط، واستعملت الجزائر في هذا المبدأ الكثير من الحالات، فقد تم اعتماده في تحديد حدودها البحرية مع إسبانيا في الجهة الغربية من السواحل الجزائرية، حيث منحت هذه الطريقة في التحديد إسبانيا ثلثين 2- 3 من مساحة هذا الجزء.

وقد اعتمدت الجزائر هذه الطريقة في تحديد مناطقها البحرية القريبة من السواحل، واعتبرتها طريقة ناجعة وتحقق المساواة، فقد بررت موقفها على أساس أن هذه الطريقة تم اعتمادها والتأكيد عليها من طرف القضاء الدولي خاصة محكمة العدل الدولية وقرارها في قضية بحر الشمال، حيث أن قرارها الصادر في 20- 02- 1969 اعتبرت أن هذه الطريقة يمكن اعتمادها في مثل هذه الوضعيات الجغرافية، إن وجهة نظر الجزائر وتطلعاتها في قانون البحار الجديد، هو أنه لا يجب أن يؤدي قانون البحار الجديد هذا إلا مجرد تقسيم للمساحات البحرية، أي تحديد الحدود البحرية بطريقة نظرية ومجردة فقط، بل يجب التركيز على العدالة في تقسيم موارد هذه المناطق بين كل الدول مع الأخذ بعين الاعتبار خصوصيات كل دولة.

وأنكرت الجزائر الطرق الفوضوية في استغلال موارد المساحات البحرية بكل حرية دون مراعاة احتياجات الدول الضعيفة، ودون الأخذ بعين الاعتبار طبيعة هذه الموارد حيث أن أغلبها معرضة للانقراض وبسرعة، خاصة وأن انعدام المراقبة وسوء تسيير وتنظيم هذه الموارد يفتح المجال واسعا للشركات العالمية المتخصصة في الصيد البحري على الاستغلال المفرط لهذه الثروة، دون قيود رغبة في الحصول على موارد كبيرة.

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

الفرع الثاني: تأسيس مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة في القانون الجزائري.
عملت الجزائر على غرار الدول النامية على تكريس مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة منذ الدورات الأولى للمؤتمر الثالث لقانون البحار، من خلال الاقتراحات الهامة التي قدمتها في المؤتمر واعتبرت هذا المفهوم من المبادئ المهمة في قانون البحار الجديد، واعتبرت أن المؤتمر الثالث لقانون البحار إذا لم يحقق هذه النتيجة فإن أغلب الدول تعزف عنه وتهجر أعماله، ولن يتحقق منها أي شيء.
وقبل بروز الاتفاقية الجديدة إلى حيز الوجود، عمدت الجزائر إلى دسترة هذا المفهوم بتأثير من الظروف التي كانت سائدة في تلك الفترة السياسية منها والاقتصادية من خلال الدساتير والقوانين التي أصدرتها، وبدأت تتلاءم مع المفهوم الاتفاقي للمنطقة الاقتصادية الخالصة بعد ظهور الاتفاقية والتوقيع عليها.
أولا ← دسترة مفهوم المنطقة الاقتصادية قبل ظهور اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار السيادة المطلقة .

إن اعتماد مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة في الجزائر كان سابقا لأوانه، حيث تم ذلك قبل اعتماده دوليا من خلال اتفاقية 1982 بقرابة 06 سنوات، وهو ما يعد تعبيراً عن الرغبة التي أبدتها الجزائر خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار.
وصدر في هذا المجال أول نص رسمي يحدد الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة بالنسبة للجزائر هو الدستور الجزائري الصادر في 22 نوفمبر 1976 فلقد وضع هذا الدستور قاعدة جديدة أولية تعبر عن مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة تكون ملائمة أكثر للوضع الجديد للمناطق البحرية، وإصلاح ما جاءت به النصوص القديمة من إجحاف في حق الدول النامية خاصة المتضررة جغرافيا والمغلقة.

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

ولقد وضع هذا الدستور ثلاث نصوص تتعلق بمفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة وهي المواد 14 ، 25 ، 82 والتي حددت وضع المنطقة الاقتصادية، وحددت المادة 14 من الدستور الأملاك الوطنية، واعتبرتها ملك للمجموعة الوطنية حيث أكدت على أن كل أملاك الدولة هي ملك للمجموعة الوطنية، وبينت أن المنطقة الاقتصادية الخالصة هي جزء من الإقليم الجزائري.

وجاءت المادة 25¹ من الدستور أكثر وضوحاً، حيث بينت الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة الجزائرية، واعتبرتها خاضعة للسيادة الوطنية في مجال الموارد الطبيعية.

وفي الفقرة الأولى من نفس المادة جاء التأكيد على اعتبار المياه الإقليمية تابعة للسيادة الوطنية ماعدا حق المرور البريء، أما في الفقرة الثانية فقد اعتبرت موارد المنطقة الاقتصادية الخالصة خاضعة للسيادة المطلقة، ولم تبين فيها حق الدول الأخرى، هذه السيادة التي تعتبر كامتداد لسيادتها البرية والجوية.

ويترتب على هذا النص عدة نتائج² تعتبر كسوابق في تاريخ التشريع الوطني من جهة، وتكملة لتشريعات الكثير من الدول الأخرى في هذا المجال خاصة دول أمريكا اللاتينية في إقرارها لمناطق اقتصادية خالصة، فلقد بينت هذه المادة أن الموارد

¹ تمارس سيادة الدولة الجزائرية على مجموع ترابها الوطني وعلى مجالها الجوي وعلى مجموع مياهها الإقليمية .

2- تمارس سيادة الدول على كل الموارد المختلفة الموجودة على سطح جرفها القاري أو في باطنه وفي منطقتها الاقتصادية الخاصة بها.

² تمثل هذه النتائج فيما يلي:

1- الإقرار الرسمي للمنطقة الاقتصادية الخالصة تحت اسم المنطقة الاقتصادية الخاصة.

2- تحديد الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة.

3- تحديد الطبيعة القانونية لموارد المنطقة الاقتصادية الخالصة.

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

الطبيعية للمنطقة الاقتصادية الخالصة تخضع للسيادة الوطنية، وعلى هذا الأساس لا يمكن أن تقوم أي دولة أخرى باستغلال هذه الموارد وهي امتداد لسيادة الدولة على إقليمها البري والجوي، وهذا بغرض زيادة تنمية اقتصادها الاقتصادية في تلك الفترة، أما المادة 82 من الدستور فقد أوكلت مهمة الدفاع عن المنطقة الاقتصادية الخالصة ومواردها إلى الجيش الوطني الشعبي مستعملا في ذلك كل الوسائل حماية للوحدة الوطنية.

إن إقرار سيادة الدولة الجزائرية على موارد المنطقة الاقتصادية الخالصة كان يمتاز بجرأة وتحدي كبيرين في تلك المرحلة وذلك من خلال منح مهمة الدفاع عن موارد المنطقة الاقتصادية الخالصة للجيش الوطني الشعبي، وهو الذي يؤمن هذه الموارد، ولقد كان موقف الجزائر في هذه المرحلة يعكس إرادة الدول النامية في مد سيادتها على عدة مناطق بحرية من أجل دعم تنميتها و استغلال ثرواتها خاصة في مواجهة الدول الكبرى صاحب الإمكانيات الضخمة.

ثانيا ← اعتماد مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة بعد اتفاقية 1982 (السيادة المحدودة)

لقد اعتمد المشرع الجزائري عند تأسيسه لمفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة على فكرتين أساسيتين :

← فكرة الملكية العمومية للمنطقة الاقتصادية الخالصة،

← وفكرة السيادة على موارد المنطقة الاقتصادية الخالصة.

وبعد التوقيع على اتفاقية الأمم المتحدة في ديسمبر 1982 بادرت الجزائر إلى إصدار بعض القوانين لتطبيق مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة، وهنا يمكن الإشارة إلى القانون 84-16 الصادر في 30-06-1984 المتعلق بالأماكن الوطنية،

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

ودستور 1989، يمكن القول أن هذا القانون هو أول قانون يحدد وضع المنطقة الاقتصادية الخالصة للجزائر بعد التوقيع على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، وحدد في هذا القانون الوضع القانوني لموارد المنطقة الاقتصادية الخالصة سواء كانت موارد حية أو غير حية موجودة في قاع مياه المنطقة الاقتصادية الخالصة. ولقد بين القانون مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة بإعطائها معنى واضحا حيث جاء في نص المادة 15 منه على أنه يعد "خصوصا من الأملاك العمومية الطبيعية ... والمنطقة الاقتصادية الخالصة."

وبهذا النص تم تحديد الوضع القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة، حيث تم اعتبارها جزء من إقليم الدولة مثلها في ذلك مثل البحر الإقليمي والمياه الداخلية، كما نصت المادة 19 من القانون أن موارد المنطقة الاقتصادية الخالصة سواء كانت حية أو غير حية هي خاضعة للسيادة الوطنية أو تلك الموارد الطبيعية بكل أنواعها الموجودة في الجرف القاري.

وما يمكن ملاحظته أن هذا القانون عبر عن اتجاه الجزائر الرامي إلى تجسيد مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة، وفق ما جاءت به الاتفاقية الجديدة والدليل على ذلك هو اعتبار المنطقة الاقتصادية الخالصة مفهوم اقتصادي أكثر منه إقليمي فأكد على ضرورة حماية الموارد الطبيعية للمنطقة الاقتصادية.

هذا القانون عدل بقانون جديد صدر في عام 1990، ولم يختلف هذا النص كثيرا عن النصوص السابقة بحيث عدد خلال مجموعة من النصوص الموارد الطبيعية التي تخضع لسيادة الدولة ومنها موارد جميع أجزاء البحر القريبة من السواحل الجزائرية وقاع هذه المناطق.

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

وأما المناطق الخاضعة للسيادة الوطنية تطرقت إليها المادة 15 ولم تذكر المنطقة الاقتصادية الخالصة، واعتبرت أن المياه الإقليمية والمياه الداخلية وحدها تخضع للسيادة الوطنية، أما موارد المنطقة الاقتصادية الخالصة فتخضع للسيادة الوطنية بغرض المراقبة عليها وحمايتها حماية كاملة وعلى هذا الأساس يكون المشرع الجزائري قد خطى خطوة كبيرة في تقنين مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة باعتبارها حدثا بارزا في تاريخ التقنين الدولي للبحار، وقلص من مفهوم السيادة على المنطقة الاقتصادية الخالصة بحيث تمارس عليها الدولة الساحلية السيادة فيما يتعلق بالموارد الحية فقط، دستور 1989 تبنى هذه الأفكار، لكن بشكل أوسع، وبصورة جعلت النصوص أكثر شمولية مما كانت عليه تاركة المجال للتنظيمات والقوانين، فلقد جاء في نص المادة 12 الفقرة الثانية ما يلي: "تمارس الدولة الصلاحيات التي يقررها القانون الدولي على كل منطقة من مناطق المجال البحري التي ترجع إليها."

وبهذا يكون هذا الدستور قد ألغى مصطلح "السيادة" الذي كان ملازمًا للمنطقة الاقتصادية الخالصة، وتم استبدالها بمفهوم "الصلاحيات" التي يخولها القانون الدولي، وهي الاختصاصات والوظائف الممنوحة وقت الاتفاقية، والمتمثلة في الاستكشاف والاستغلال، وحماية الموارد الحية الموجودة فيها.

في حين أن الموارد الطبيعية الموجودة في المنطقة الاقتصادية الخالصة تدخل في اختصاص الدولة وتمارس عليها السيادة الكاملة، بتسييرها وتنظيمها، ويقصد بها جميع الموارد ويترتب على هذه النصوص النتائج التالية:

أ- تكريس المنطقة الاقتصادية كنظام مستقل عن الجرف القاري، وعلى كل أجزاء البحر.

ب- خضوع الموارد الوطنية للسيادة الوطنية.

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

ج- أن تعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة هو من اختصاص السلطة المختصة بالتشاور مع دول الجوار.

دستور 1996 في مادته 12 الفقرة الأولى جاء فيها أن سيادة الدولة تمارس على جميع المجالات، لا سيما المجال البحري، أما الفقرة الثانية فجاءت بمصطلح يختلف عن المصطلح الذي جاءت به المادة 12 من دستور 1989 وحيث جاء في نص الفقرة الثانية مايلي: "تمارس الدولة حقها السيد بقوة القانون الدولي على كل منطقة من مختلف مناطق المجال البحري التي ترجع إليها." وهذا النص انفرد عن النصوص السابقة ببعض المميزات يمكن ذكرها على الشكل التالي:

أ - أنه يتفق مع نص المادة 56 فقرة أ من الاتفاقية، والذي يعطي الدول الساحلية حقوقا سيادية بغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية الموجودة في المنطقة الاقتصادية الخالصة.

ب - أن تحديد المنطقة الاقتصادية الخالصة للجزائر يكون وفق المادة 57 من الاتفاقية مع الأخذ بعين الاعتبار مبدأ التشاور والاتفاق بين الدول المجاورة أو المتقابلة، واحترام حقوق وحرريات الدول الأخرى.

وأكدت المادة 17 من الدستور أن الجزائر تمارس السيادة على الموارد الطبيعية الحية والمعدنية الموجودة في منطقتها الاقتصادية الخاصة، ولا يمكن أن تكون محل استغلال من طرف الدول الأخرى إلا بترخيص، وقد أكدت المادة 25 على أن الجيش الوطني الشعبي وحده الذي يمكن له الدفاع عن سيادة الدولة على الموارد الطبيعية للمنطقة الاقتصادية الخالصة، والإقليم البحري الجزائري ككل.

والحقيقة أن الجزائر عمدت إلى وضع قوانين للتأكيد على المفهوم القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة دون وجودها فعليا، فهي لا تتمتع بمنطقة اقتصادية خالصة ولا

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

جرف قاري جيولوجيا، وإنما عمدت إلى تأسيس هذا المفهوم من الناحية النظرية فقط ، إلا أنه خلال الاتفاقيات التي أبرمتها في مجال استغلال الثروات الحية فإن الجزائر تكون قد أقرت منطقة صيد محفوظة، وهذا ما أكدت عليه في السابق.

ولقد تم إنشاء في هذا المجال المجلس الأعلى للبحر الذي يتولى تحديد السياسة البحرية للجزائر حيث تحدد المادة الثانية من المرسوم التأسيسي له المهام الموكلة إليه والتي تتحدد في وضع الخيارات الكبرى للسياسة البحرية وضبطها، كما هو مكلف بتطبيق الأحكام التشريعية والتنظيمية الخاصة بالسياسة البحرية وإيجاد الوسائل الملائمة.

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

المبحث الثالث: الجرف القاري.

يطلق على الجرف القاري عدة تسميات منها الامتداد القاري، الإفريز القاري الرصيف القاري العتبة القارية الاتساع القاري... الخ ولقد اعتمدت اتفاقية البحار لسنة 1982 في الترجمة العربية مصطلحة الجرف القاري¹، وينصرف الجرف القاري إلى الطبقات الأرضية المغمورة بمياه البحر المنحدرة من شواطئ الدول والتي تمثل امتداد طبيعي لأرضية القارات(66).

ولقد ازدادت أهمية الجرف القاري بعد الحرب الثانية، حيث تم اكتشاف البترول في أعماق البحار المجاورة، وغنى هذه المنطقة بالمعادن الأخرى، وكان لزاما استغلال ما أمكن استغلاله من هذه الثروات خاصة البترول الذي يمثل عاملا مهما في الاقتصاد حيث أن نسبة 98% من البترول التي تستخرج من أعماق البحار تستخرج من المنحدر القاري، رغم صعوبة الاستغلال. فإنتاج البترول تعدى 850.000 طن في سنة 1954 وأصبح 950 مليون طن في سنة 1976، أي ما يعادل 20% من الإنتاج العالمي للبترول، وبلغ احتياطي البترول من هذه المنطقة إلى 19%، 52 من الاحتياطي العام، أما الغاز فقد ازداد إنتاجه من أعماق، سنة 1975 14923، 24 من الأقدام المكعبة في اليوم أي ما يعادل (البحار فقد بلغ سنة 2، 51975 مليون برميل من البترول، وبهذا تكون المواد الطاقوية من البترول والغاز) تمثل الجزء الأكبر من المواد المعدنية الموجودة في الجرف القاري أي م ا يمثل 90% من الموارد المعدنية المستخرجة من أعماق البحار بالإضافة إلى الثروات السمكية الموجودة فوق السطح، أو ما يطلق عليها بالأسماك الرائدة والتي تعتبر كمصدر مهم للغذاء.

¹ احمد أسكندري، د.محمد ناصر بوغزالة المرجع السابق ص230

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

ونظرا لأهمية الجرف القاري فقد عرف مفهومه تطورا كبيرا في الفقه والعمل الدوليين غايته وضع قواعد دولية جديدة تكون منضبطة وواضحة ومتوازنة تحكم هذه المسألة وتكفل التوازن العادل والمعقول ما بين مصالح كل الدول الساحلية من جانب ومصصلحة الجماعة الدولية في مجموعها من جانب آخر، مع مراعاة الوضع الخاص للدول المتخلفة.¹

المطلب الأول: مراحل ظهور الجرف القاري(68).

تم استخدام مصطلح الجرف القاري على لسان المدير العام للمصائد الإسبانية عندما اقترح على المؤتمر الوطني لصيد البحر الذي انعقد في مدريد سنة 1916 أن يلحق بالبحر الإقليمي منطقة من البحر تسمى " **PLATFORMA CONTINENTAL** " لأن هذه المنطقة هي من أهم المناطق صلاحية لتطور الثروة السمكية ، إلا انه و من المتفق عليه أن البداية الحقيقية للاهتمام الدولي بمناطق الجرف القاري الواقعة فيما وراء البحور الإقليمية إنما يرجع إلى الإعلان الذي أصدره الرئيس الأمريكي هاري ترومان في 28-10-1945 (الفرع الأول) ما دفع العديد من الدول إلى إصدار تصريحات مشابهة تدعي فيها السيادة على الجرف القاري(69) و منه كان من الضروري أن تهتم لجنة القانون الدولي بدراسة هذه المسألة تمهيدا للتقدم بمشروع نظام اتفاقي يحكمها على نحو ترضى عنه الجماعة الدولية بشكل يخلق التوازن بين المصالح المتعارضة²(الفرع الثاني).

¹ إبراهيم العناني ، قانون البحار ، الجزء الأول ، المبادئ العامة، الملاحة البحرية، الصيد البحري 1985

² Dupuy ، D Vignes ، op cit ، P 281.

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

الفرع الأول: إعلان ترومان السيادة على الجرف القاري.

قام هاري ترومان في تاريخ 28-10-1945 بإصدار إعلانين الأول خاص بالصيد في أعالي البحار، والثاني استغلال ثروات الجرف القاري، ومؤدى التصريح الثاني أن الو.م.أ تعتبر الثروات الموجودة في قاع الجرف القاري وما تحت القاع خاضعة لولايتها واختصاصها الاستثماري، وقد استند الإعلان إلى عدة مبررات منها:

- 1- أن الجرف القاري يعد استمرارا طبيعيا لإقليم الدولة من الناحية الجغرافية.
- 2- حاجة الو.م.أ للموارد الكامنة في جرفها القاري من بترول ومعادن متنوعة...
- 3- انفراد الدولة الساحلية باستغلال ثروات المنطقة و الإشراف عليها تحقيقا لاقتصادها وأمنها والدفاع عن نفسها ضد النشاطات التي تقوم بها الدول قريبا من جرفها القاري. والحقيقة أن التصريح لم يتضمن اصطلاح السيادة عند تعرضه لبيان الحقوق التي تدعيها الو.م.أ على جرفها القاري المتاخم لبحرها الإقليمي بل استخدم كلمتين انجليزييتين هما **jurisdiction and control** و لا يخفى أن الولاية و الرقابة المشار إليهما في التصريح ما هما إلا المظهر العملي للسيادة في مفهومها القانوني الدقيق و من ثم يمكن القول بأن تصريح ترومان قد تضمن ادعاء السيادة بالرغم من عدم استعمال المصطلح¹.

واستنادا إلى هذا الطرح فقد أعلنت العديد من الدول الأمريكية امتداد سيادتها على جرفها القاري ابتداء من المكسيك بتاريخ 29-10-1945، الأرجنتين بتاريخ 01-10-1946، نيكاراغوا 01-05-1947، الشيلي 23-06-1947.

¹ د. محمد سامي عبد الحميد، المرجع السابق، ص 272 (.....تستعمل عبارة الامتداد القاري للدلالة: 1- على قاع البحر و الأرض الواقعة تحت قاع البحر في المساحات المائية المتاخمة للشاطئ الكائنة خارج البحر الإقليمي و ذلك على عمق 200

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

كما أن الدول العربية سايرت الممارسات الدولية حيث قام حاكم البحرين بتاريخ 05-06-1949 بإصدار إعلان جاء فيه:¹

"بما أن حق دولة أية حكومة ساحلية في ممارسة سلطتها على الموارد الطبيعية الموجودة في قاع البحار و الطبقة الأرضية الحدرية لسواحلها قد تقدر حسب مسلك دولي وذلك بفعل ما اتخذته الحكومات الأخرى فعليه نصرح أن قاع البحر والطبقة الحدرية الواقعة حذر البحار العامة في الخليج العربي المتاخمة للمياه الإقليمية للبحرين والممتد إلى اتجاه البحر إلى حدود 'تسعين بطريقة أكثر ضبطاً' عندما تدعو الظروف وبعد التشاور مع البلاد الأخرى 'تخص' بلاد البحرين و تخضع لدائرة اختصاصها وسلطتها المطلقتين"

ومنه و أمام زحف الدول من اجل السيطرة على أجزاء أخرى من البحر خارج بحرهما الإقليمي والتي تعتبر في الأصل من أعالي البحار تدخلت لجنة القانون الدولي من اجل التمهيد لإبرام اتفاقيات دولية تبين فيه النظام القانوني الذي يحكم المنطقة مع الأخذ بعين الاعتبار مصالح الدول المتعارضة وهو يمثل بداية مرحلة التقنين الدولي لأحكام الجرف القاري.

الفرع الثاني: التقنين الدولي لأحكام الجرف القاري.

أولاً: اتفاقية جنيف لسنة 1958

بداية توصلت الجماعة الدولية عن طريق لجنة القانون الدولي سنة 1958 إلى إبرام اتفاقية جنيف الخاصة بالجرف القاري وقد استهدفت- مشتملة على خمس عشر مادة- تحقيق غايتين متكاملتان أولهما تقنين الأعراف الدولية التي نشأت خلال الفترة الممتدة ما بين إعلان ترومان و انعقاد مؤتمر جنيف لقانون البحار .

¹ محمد سامي عبد الحميد، المرجع السابق، ص 274

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

و ثانيهما استحداث قواعد دولية جديدة تكمل النظام الدولي للجرف القاري، إلا انه وبالرغم من دخول الاتفاقية حيز النفاذ سنة 1964 فقد تعرضت للنقد بسبب غموض بعض أحكامها وتبني البعض الآخر نظر الدول المتقدمة على نحو يمس بمصالح الدول النامية.

ويعتمد المفهوم القانوني للجرف القاري في اتفاقية جنيف على فكرة أساسية مؤداها، أنه لا يشترط أن يتوافق فعلياً مع الظروف الجغرافية والجيولوجية للمنطقة وبالتالي يمكن أن يكون الجرف القاري موجوداً حتى في الوضعيات الضيقة، هذا من الناحية القانونية.

تنص الفقرة الأولى من المادة الأولى على أن عبارة الجرف القاري تستعمل للدلالة على قاع البحر والأرض الواقعة تحت قاع البحر في المساحات المائية للشاطئ والكائنة خارج البحر الإقليمي، وذلك حتى عمق مائتي متراً أو أبعد تبعاً لعمق المياه المتاخمة وبقدر ما يسمح ذلك باستغلال الموارد الطبيعية لتلك المناطق، أو على قاع البحر والأرض التي تحبه في المناطق البحرية المماثلة التي تجاور شواطئ الجزر 209 لقد وضعت هذه الفقرة مفهوماً قانونياً للجرف القاري على أساس معيارين : معيار المائتي **CRITÉRE BATHYMETIQUE** المعيار الأول يتعلق بالعمق متر كعمق حتى يمكن تحديد الجرف القاري، أما المعيار الثاني فهو معيار إمكانية الاستغلال **CRITER DE L'EXPLOITABILITE** ، وعلى هذا الأساس فإن المفهوم القانوني للجرف القاري يقصد به قاع البحر و ما تحته من طبقات من المناطق البحرية والتي يكون العمق فيها يصل إلى 200 متر أو إلى غاية توفر إمكانية الاستغلال وقد اعتبرت الاتفاقية أن المعيار الأصلي هو معيار العمق غير المتجاوز 200 متر، أما معيار إمكانية الاستغلال

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

فهو عبارة عن معيار تكميلي أو احتياطي يتيح للدولة الاستئثار بقاع البحر المتاخم لبحرها الإقليمية.

لقد تعرض هذا النص لانتقادات شديدة، فهذا النص في بدايته يخلق عدم التوازن بين الدول المتطورة والدول الضعيفة فان معيار العمق يجعل الدول الضعيفة لا تستفيد استفادة شاملة من جرفها القاري نظرا لعدم وجود العمق المقرر في الاتفاقية وهو 200 متر، أما معيار الاستغلال فإنه يتيح الفرصة أمام الدول الكبرى ذات الإمكانيات الواسعة في تحديد جروفها القارية عن طريق إمكانياتها، بينما الدول الضعيفة فلا يكون له جرف قاري نظرا لانعدام الإمكانيات اللازمة.

والمفهوم القانوني الذي جاءت به المادة 01 يوسع مطامع الدول الكبرى اقتصاديا حيث ظهرت مشاكل عديدة تتعلق بسيادة هذه الدول على مساحات كبيرة من البحر خارج البحر الإقليمي حيث ادعت العديد من الدول سيادتها على قيعان البحار وباطن الأرض تحته.

وتبنت الدول النامية موقفا دعت فيه على ضرورة تحديد الجرف القاري وفق حاجياتها على أكبر قدر ممكن من الثروات الطبيعية الحية وغير الحية بحيث يتم تحديده بمسافة معينة انطلاقا من شاطئ الدولة دون الأخذ بعين الاعتبار التبريرات الجيولوجية والجغرافية مع عدم المغالاة في اتساع تلك المنطقة

ثانيا: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982

لقد كثر الاهتمام بالجرف القاري خلال المناقشات التي تمت في المؤتمر الثالث لقانون البحار ابتداء من سنة 1973 إلى غاية 1982 وذلك بغية التوصل إلى حلول للمشاكل التي وقعت فيها اتفاقية جنيف لعام 1958 والمتعلقة بالجرف القاري، بغية تجنّب بعض الانتقادات التي وجهت إليها. وعمدت الوفود المشاركة إلى وضع وتقديم

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

الاقتراحات المتعلقة بالجرف القاري وعالجت الاتفاقية هذا الموضوع في المواد من 76 إلى 85 في الجزء السادس منها ، ولقد تعرضت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 إلى تعريف الجرف القاري في المادة السادسة والسبعون حيث جاء فيها ما يلي:

"إن الجرف القاري للدولة الساحلية هو قاع وما تحته من المساحات المغمورة، والتي تمتد إلى ما وراء البحر الإقليمي في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي للدولة الساحلية حتى الحد الخارجي للحافة القارية، أو إلى مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، إذ لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة وإذا زادت الحافة القارية عن 200 ميلا بحريا، فإنه في كل الأحوال لا يجب أن يزيد الجرف القاري عن مسافة 350 ميلا بحريا".

أما الفقرة الثالثة من المادة 76 عرفت الحافة القارية، بأنها تلك الامتداد المغمور من الكتلة البرية للدولة الساحلية، تتألف من قاع البحر وباطن الأرض للجرف والمنحدر والارتفاع، ولا تشمل القاع العميق للمحيط بما فيه من ارتفاعات متطاولة ولا باطن أرضه.

وبهذا تكون المادة 76 عرفت الجرف القاري على أساس معيارين، الأول هو معيار الحافة القارية، والثاني المعيار الجغرافي، وهو مسافة 200 ميل بحري، وحسب الفقرة الرابعة من المادة 76 ، فإن الدولة الساحلية تقوم بتحديد الطرف الخارجي للحافة القارية إذا تجاوزت المائتي ميل بحري 200 ميل بحري، أما بواسطة خط مرسوم وفق الفقرة السابعة بالرجوع إلى أبعد النقاط الخارجية الثابتة التي لا يقل سمك الصخور الرسوبية عند كل منها 1% من أقصر مسافة من هذه النقطة من سفح المنحدر القاري الشكل أو عن طريق وضع خط مرسوم وفق الفقرة 07 بالرجوع على النقاط الخارجية الثابتة لا تتجاوز 60 ميلا بحريا من سفح المنحدر القاري".

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

ما يلاحظ على المادة 76 في مفهوم وتحديد الجرف القاري أنها جاءت بأفكار جديدة تختلف عما جاءت به اتفاقية جنيف لعام 1958 والمتعلقة بالجرف القاري وأهم ما جاءت به هو:

- - 1 أنها حافظت على استقلالية نظرية الجرف القاري عن نظرية المنطقة الاقتصادية الخالصة رغم وجود تداخل بينهما في الكثير من الحالات.

- - 2 استبدلت معيار العمق بمعيار المسافة 200 ميل بحري، وألغت معيار إمكانية الاستغلال.

- - 3 وازنت بين المفهوم القانوني للجرف القاري والمفهوم الجغرافي له، وذلك بخلق نوع من المساواة بين

- - 4 اعتبرت أن قاع البحر المنطقة الاقتصادية الخالصة في كل الأحوال هو جرفا قاريا مع إمكانية أن يمتد الجرف القاري إلى مسافة أقصاها 350 ميلا بحريا تقاس من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي.

وما يمكن ملاحظته أن الجرف القاري بمفهومه القانوني يتحقق لجميع الدول المطلة على البحر باعتباره يشمل قاع البحر وما تحت القاع في المنطقة المغمورة المتاخمة لقاع البحر الإقليمي حتى مسافة 200 ميل بحري، بغض النظر عن عمق المياه التي تعلو هذه المنطقة، وبغض النظر كذلك عن مدى الاستغلال

وهذا المفهوم يعطي حدا أدنى من الجرف القاري لجميع الدول، وهذا ما اصطلح عليه بالمنهجية العددية التي جاءت بها اتفاقية 1982

وتجدر الملاحظة أن حدود الجرف القاري بين الدول المتقابلة و المتجاورة يتم حسب المادة 83 من الاتفاقية العامة لقانون البحار عن طريق اتفاق على أساس القانون الدولي كما أشير إليه في المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

الدولية، وإذا تعذر ذلك تعين اللجوء إلى اجراءات تسوية منازعات قانون البحار التي نظمتها الاتفاقية¹.

وبالتالي يتبين من أحكام الاتفاقيتين المذكورتين أن سيادة الدولة على جرفها القاري سيادة تقيدها غاية بعينها و تحد منها الحقوق و الحريات التي يكفلها القانون الدولي للدول الأخرى بموجب القواعد التي يتضمنها النظام القانوني التي تعلق الجرف و هي مياه تنتمي بالضرورة إلى البحر العالي أو إلى المنطقة الاقتصادية للدولة صاحبة الجرف القاري ومن شأن النظام القانوني لكليهما كفالة حقوق وحرريات معينة لكافة المتمتعين بوصف العضوية في الجماعة الدولية.

المطلب الثاني: النظام القانوني للجرف القاري.

عند مقارنة أحكام اتفاقية مونتقوباي مع أحكام اتفاقية جنيف من حيث النظام القانون الذي يحكم الجرف القاري نلاحظ أنها لم تأتي بجديد حيث تنص المادة 77-3 على عدم توقف "حقوق الدولة الساحلية على الجرف القاري على احتلال فعلي أو حكمي و لا على إعلان صريح"².

ما يلاحظ على هذه المادة:

1- أنها استخدمت تعبير حقوق سيادية **droit souverains** و لم تستخدم عبارة سيادة كاملة وهذا راجع إلى بعض الحقوق الممنوحة للدول الأخرى على الجرف القاري.

2- أن حقوق الدولة على الجرف القاري هي حقوق مانعة أي أن عدم قيامها باستكشاف أو استغلال المنطقة لا

¹ محمد سامي عبد الحميد، المرجع السابق، ص 274

² عبد القادر شربال، المرجع السابق ص111.

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

يخول الدول الأخرى أن تستغلها بدون موافقة صريحة منها.

3- أن حقوقها على المنطقة تثبت لها بدون أي إجراء آخر و بدون احتلال فعلي أو حكمي للمنطقة و لا على أي إعلان صريح.

الفرع الأول : مظاهر ممارسة الدولة لحقوق سيادية على جرفها القاري.

يقر القانون الدولي للبحار للدولة الساحلية حقوقا سيادية على الجرف القاري كما يبين كذلك المقصود بالثروات الطبيعية للجرف القاري التي تشمل الثروات المعدنية و غير بيولوجية لقاع البحار و جوف القاع و كذا الأحياء التي ليست لها قدرة ذاتية على الحركة عند اصطيادها و نذكر من بين هذه الحقوق التي تتمتع بها الدولة الساحلية على الجرف القاري:

أولاً- حق استكشاف و استغلال الموارد الطبيعية للجرف القاري:

وهو يعتبر حق سيادي بمعنى انه إذا لم تقم به الدولة الساحلية فلا يجوز لأي دولة أن تقوم بذلك دون موافقة صريحة من الدولة الساحلية المعنية.¹

ثانياً- حق مد أنابيب المغمورة :

للدولة الساحلية حق مد أنابيب مغمورة عبر جرفها القاري دون الرجوع إلى أية جهة أخرى حين أن الغير فهو مطالب بالرجوع إلى الدولة الساحلية المعنية لاستخدام تلك المنطقة.

¹ ديدوني بلقاسم: أجزاء أعالي البحار الخاضعة للولاية الوطنية في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي و العلاقات الدولية ، جامعة بن عكنون الجزائر في ، 2004، 2003

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

ثالثا- حق إقامة الجزر الاصطناعية و المنشئات:

تحيل المادة 80 من ق.ا.ب إلى المادة 60 التي تمنح للدولة الساحلية الولاية الخالصة على هذه الجزر والمنشآت الجمركية والصحية وقوانين وأنظمة السلامة والهجرة كما تجيز الاتفاقية للدولة الساحلية عند الضرورة أن تقيم حول تلك الجزر والمنشآت مناطق امن معقولة بما لا يتجاوز 500 متر لضمان أمنها وسلامة الملاحة في المنطقة.

رابعا- ممارسة حق الحفر:

للدولة الساحلية الحق الخاص في الإذن بالحفر في الجرف القاري و تنظيم هذا الحفر لكافة الأغراض _المادة 81 من ا.ق.ب لسنة 1982_ كما يتقرر حق الحفر في حالة تعيين حدود الجرف بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة ووفقا للمادة 83 فان ذلك لا يخل ارتفاع الماء فوق باطن الأرض المادة 85 من نفس الاتفاقية.

الفرع الثاني: واجبات الدولة الساحلية.

إلى جانب الحقوق التي تتمتع بها الدولة الساحلية على جرفها القاري هناك عدة التزامات فرضتها أحكام القانون الدولي للبحار يتعين على الدولة الساحلية الالتزام بها منها:

1- يمنع على الدولة الساحلية إعاقه المرور البريء أو المرور الحر البحري أو فوق المياه العلوية أو في الحيز الذي يعلو الجرف القاري، إذ لا يجوز للدولة الساحلية أعاقه المرور البريء إذا كانت إقامة المنشآت أو الجزر الاصطناعية أو عند ممارسة باقي حقوقها في جزء من الجرف القاري الذي تعلوه مياه تابعة للبحر الإقليمي.

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

2- لا يجوز للدولة الساحلية أن تعرقل نظام المرور الحر للسفن والطائرات في حالة ما إذا كان الجرف القاري الذي تمارس عليه الدولة الساحلية حقوقها تعلوه مياه تابعة للمنطقة الاقتصادية، إذ لا يحق لها التذرع بأعمال الاستكشاف والاستغلال لعرقلة هذا المرور، ولذات الغرض تنص المادة 78 من اتفاقية مونتغوباي على ما يلي:

أ- "لا تمس حقوق الدولة الساحلية على الجرف القاري النظام القانوني للمياه العلوية أو للحيز الجوي فوق تلك المياه،
ب- لا يجب أن تتعدى ممارسة الدولة الساحلية لحقوقها على الجرف القاري على الملاحة وغيرها من الحقوق وحرريات الدول المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو أن تسفر عن أي تدخل لا مبرر له في تلك الملاحة والحقوق والحرريات".
كما تلتزم الدولة الساحلية بعدم عرقلة مد خطوط الأنابيب المغمورة وغيرها من الحرريات المعترف بها لباقي الدول ولا يجوز لها، بطبيعة الحال، التدخل غير المبرر عند ممارسة الدول لحقوقها وحرياتها.
من جهة أخرى نصت المادة 79 على أنه:

1 - يحل لجميع الدول وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة على الجرف القاري.

2- مع مراعاة حق الدولة الساحلية في اتخاذ التدابير المعقولة لاستكشاف الجرف القاري واستغلال موارده الطبيعية و منع التلوث من خطوط الأنابيب وخفضه والسيطرة عليه، لا يجوز لهذه الدولة الساحلية أن تعرقل وضع أو صيانة هذه الكابلات أو خطوط الأنابيب.

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

3- تولي الدول عند وضع الكابلات مراعاة الكابلات الموجودة من قبل و ينبغي بوجه خاص عدم الإضرار بإمكانيات تصليح الكابلات والأنابيب الموجودة فعلا....."
المطلب الثالث: موقف القانون الجزائري من النظام القانوني للجرف القاري الذي جاءت به اتفاقية قانون البحار لعام 1982

من المعلوم أن اتفاقية قانون البحار وضعت في المادة 76 طريقتين لتحديد الجرف القاري، الأولى هي مسافة 200 ميل بحري تقاس من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي، وهي الطريقة الصالحة للدول التي لا تتوفر على امتدادات قارية بحيث تتواجد حدود الجرف القاري مع المنطقة الاقتصادية الخالصة.
الثانية: تعتمد على عمق الحافة القارية للجرف القاري، وهو معيار جغرافي، وفي كل الحالات لا يجوز أن تتجاوز المسافة 350 ميلا بحريا من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي.

وفي إطار هذا النظام الذي جاءت به الاتفاقية الجديدة تمكنت الكثير من الدول من تحديد جرفها القاري قانونيا ولو لم يكن موجودا من الناحية الجغرافية، وقد سعت الجزائر إلى تجسيد هذه الفكرة حيث بدأت في إيجاد قوانين تقر فيها بوجود الجرف القاري رغم أنها من الدول المتضررة جغرافيا، وليس لها جرف قاري جغرافيا.
ولقد عملت الجزائر على تقنين مفهوم الجرف القاري منذ الاستقلال بحيث أن سيادتها على هذه المنطقة لم تكن مستقرة، ففي البداية كانت تقر بتطبيق السيادة على موارد الجرف القاري ثم بدأت تتقلص هذه السيادة.

الفرع الأول: قبل اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

بعد إعلان ترومان لعام 1945، سعت الكثير من الدول إلى بسط سيادتها على جروفها القارية في مسافات معينة كدول أمريكا اللاتينية التي حدد مسافة 200 ميل

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

بحري كأساس لفرض سيادتها على الموارد الطبيعية الموجودة في هذه المنطقة، والجزائر وكبقية الدول عمدت بعد الاستقلال على إصدار قوانين تقر فيها سيادة الدولة على الموارد الطبيعية للجرف القاري.

أول قانون صدر في هذا المجال ويمكن الإشارة إليه هو دستور 22 نوفمبر 1976 الذي كرس مصالح الدولة في الحفاظ على الموارد الطبيعية للجرف القاري، من أجل تحقيق التنمية الشاملة، ودعم الاقتصاد الوطني مع الأخذ بعين الاعتبار وضعية الجزائر في البحر الأبيض المتوسط وتم التطرق لمفهوم الجرف القاري في المواد 82، 25، 14 حيث بينت هذه المواد أن مفهوم الجرف القاري للجزائر هو من المفاهيم المسلم بها لأنه امتداد طبيعي لليابسة، واعتمد هذا المفهوم على أساس نظرية "الامتداد الإقليمي" أي التكامل الإقليمي من اليابسة لغاية حدود معينة تحت البحر، ويحكمه نظام واحد بحيث أنه لا يمكن فصل أجزاء الإقليم عن بعضها البعض، ولقد أخضعت هذه الموارد الطبيعية للجرف القاري والثروات الموجودة في الجرف القاري لسيادة الدولة الجزائرية، وهو بذلك مقابل لمفهوم الحقوق السيادية الذي جاءت به اتفاقية جنيف لعام 1958 والمتعلقة بالجرف القاري، وذلك على اعتبار أن الحقوق السيادية ذات دلالتين: مدلول ضيق، ومدلول موسع، وفيما يتعلق بالجرف القاري فإنه يتم توسيع هذه الحقوق السيادية على موارد الجرف القاري لأنه امتداد طبيعي لإقليم الدولة الساحلية⁽¹⁾. إن نص المادة 14 من دستور 1976 اعتبرت الموارد الطبيعية الموجودة في الجرف القاري هي ملك للدولة، وهذه الملكية يحددها القانون، هذا النص فتح المجال للقوانين التنظيمية لكي تحدد ملكية الموارد الموجودة في الجرف القاري والنظام القانوني لها.

¹ ديدوني بلقاسم، المرجع السابق ص 270

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

أما الفقرة الثانية من المادة 25 فأقرت أن الموارد الطبيعية المعدنية والحية الموجودة فوق الجرف القاري أو في باطنه تمارس عليها الدولة السيادة الكاملة، والخاصة فلا يمكن لأي دولة استغلال هذه الموارد إلا بإذن صريح وفق شروط محددة، أما المادة 82 فقد منحت الحق للجيش الوطني الشعبي في حماية الموارد الطبيعية الموجودة في أو على الجرف القاري، لأنها خاضعة للسيادة الوطنية، ومهمة الجيش هي الدفاع عن السيادة الوطنية ويظهر من هذه النصوص النتائج التالية:

- 1- إن موارد الجرف القاري الحية أو غير الحية هي ملك للدولة الجزائرية.
- 2- إن الجرف القاري للجزائر يخضع للسيادة الوطنية في حدود معينة.
- 3- إن الموارد الطبيعية الموجودة في الجرف القاري خاصة للدولة الجزائرية.
- 4- مهمة الجيش الوطني الشعبي حماية السيادة الوطنية على جميع مشتملات الإقليم والجرف القاري.

ويتبين من هذه النصوص أنها أخذت بعين الاعتبار الوضعية الجغرافية التي تتمتع بها الجزائر باعتبارها من الدول المتضررة جغرافيا، فمعيار العمق الذي جاءت به اتفاقية جنيف لا يمكن تطبيقه على هذه الوضعية، أما معيار إمكانية الاستغلال فقد سمح للجزائر أن تبسط سيادتها على موارد الجرف القاري وفق الوسائل المتاحة لها.

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

الفرع الثاني: موقف المشرع الجزائري من نظام الجرف القاري بعد اتفاقية 1982¹
بعد التوقيع على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بدأت الجزائر تسعى إلى
الانضمام إليها، مما يتطلب منها إعادة صياغة بعض القوانين التي تتعارض مع نصوص
الاتفاقية وإقرار بعض النصوص التي تتلاءم مع ما جاءت به الاتفاقية.
وهنا يمكن الإشارة إلى القانون 84-16 الذي عدل بالقانون 90-30 ،
والمعلق بالأحكام العمومية والذي لم يختلف كثيرا عن النصوص السابقة، بحيث اعتبر
المواد الطبيعية الموجودة في المناطق المجاورة للسواحل الجزائرية في قاع هذه المناطق
تخضع للسيادة الوطنية، كما نلاحظ أن المادة 15 بينت المناطق التي تخضع للسيادة
الوطنية وهي جميع المناطق الخاضعة للسلطة القضائية الجزائرية.
ويترتب على هذا النص ما يلي
أ- إن الجرف القاري لا يخضع للسيادة المطلقة.
ب- أن الموارد الطبيعية للجرف القاري ملك للدولة.
ج- أن الموارد الطبيعية للجرف خالصة للدولة.
والملاحظ أن هذا القانون بدأ يتأقلم مع نصوص الاتفاقية تمهيدا للانضمام إلى
الاتفاقية، ولو أن القوانين التنظيمية التي تحدد مفهوم الجرف تكاد تكون معدومة لسبب
بسيط هو أن الجزائر لا تتمتع بالجرف القاري بمعناه الحقيقي، بحيث لا تستغل إلا نسبة
% 06 منه، الشيء الذي جعلها في منأى عن هذه القوانين.

¹ تعتبر الجزائر من الدول التي دعمت مفهوم الجرف القاري من وجهة نظر الدول النامية المغلقة منها أو
المتضررة جغرافيا، ورأت بأنه يجب أن يشمل المنطقة الاقتصادية الخالصة. ولقد وضعت المادة 76 من الاتفاقية
قاعدة لتحديد الجرف القاري 200 ميل بحري تقاس من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي مما سمح
للكثير من الدول بالادعاء بتحديد جرفها القاري قانونيا فقط منها الجزائر

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

ورغم ذلك فإن مفهوم الجرف القاري بدأ يأخذ مكانه بشكل حقيقي في الدساتير الجزائرية ابتداء من دستور فيفري 1989 لكن ونظرا لضيق الجرف القاري للجزائر فإنه يطرح في تحديده نفس المشكلة التي طرحت عند تحديد المنطقة الاقتصادية الخالصة، وعلى هذا الأساس فإن المفهوم القانوني للجرف القاري تجسد في الدستور الجزائري 1989 من خلال المواد 24، 17، 12، حيث اعتبرت أن إيجاد الجرف القاري قانونيا هو الأهم لأن التقسيم العادل والمتساوي لمناطق البحر لا تعارضه الطبيعة.

وضعت المادة 12 الفقرة الأولى قاعدة عامة وهي سيادة الدولة على إقليمها البري ومجالها الجوي ومياهها الإقليمية المحددة باثني عشر ميلا بحريا. أما في الفقرة الثانية فقد جاء فيها أنه تمارس الدولة "الصلاحيات" التي يقرها القانون الدولي على كل منطقة من مختلف مناطق المجال البحري التي ترجع إليها. وتكون هذه الفقرة تعبير عن الالتزام بنصوص اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بتحديد المناطق البحرية، والصلاحيات التي تمارسها على هذه المنطقة وفق المادة 76 من الاتفاقية التي تعطي للدولة الساحلية الحق في تحديد جرفها القاري إلى 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، وتمارس عليه الجزائر حقوقا سيادية بغرض استكشاف واستغلال موارده الطبيعية التي هي بمثابة حقوق خالصة، وهذا ما أكدت عليه المادة 17 من دستور 89 حيث اعتبرت أن موارد الجرف القاري خالصة للدولة ويهتم الجيش الوطني الشعبي بحمايتها وتأمينها بكافة الوسائل المتاحة لديه).

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

ولقد طبقت الجزائر مفهوم الجرف القاري ونظامه القانوني وفق ما جاء في اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 بما يتوافق مع مصالحها الاقتصادية من جهة وبين وضعها الجغرافي من جهة أخرى، الذي لا يسمح لها باستغلال جرفها القاري على أكمل وجه. أما في دستور 1996 حاولت الجزائر تقنين مفهوم الجرف القاري من أجل استقراره كمفهوم قانوني يتناسب مع ما جاءت به اتفاقية 1982 فنصت المادة 132 من التعديل الدستوري تمارس الدولة الجزائرية السيادة على جميع مجالاتها البرية والجوية وإقليمها البحري، كما تمارس " حقها السيد " الذي يقره القانون الدولي على كل منطقة من مختلف مناطق المجال البحري التي تعود إليها.

كما أن المادة 17 اعتبرت أن المواد الطبيعية الموجودة في الجرف القاري هي خاضعة لسيادة الدولة، فلا يجوز لأي دولة استكشافها أو استغلالها ما لم تسمح لها الجزائر بذلك، وهو ما يصطلح عليه في فقه الاتفاقية بالحقوق الخالصة .

وما يلاحظ على هذه النصوص التي اعتمدها المشرع الجزائري لتحديد مفهوم الجرف القاري هو:

- 1- أن هذه النصوص تتأثر بالوضع السياسي والاقتصادي للعالم، ولا سيما في الصراع الدولي بين الدول الثرية والدول الضعيفة.
 - 2- أن موارد المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري خاضعة للسيادة الوطنية.
 - 3- أن موارد المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري خالصة للدولة.
 - 4- أن الجرف القاري بمفهومه الجغرافي لا يتحقق بسبب عدم كفاية الواجهة البحرية التي تطل عليها الجزائر، ويتحقق فقط حكما.
- وما يمكن الإشارة إليه هو أن الجزائر رغم أنها من الدول المتضررة جغرافيا، فإنها لم تبرم أي اتفاق يتعلق باستغلال فائض المناطق في الدول المجاورة، رغم أن هذه

الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية.

المناطق تتمتع بفائض كبير، مثل موريتانيا التي تعتبر من الدول الغنية في هذا المجال، وقد اقتصررت الجزائر في اتفاقاتها معها في مجال تبادل الخبرات الفنية فقط .

إن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، قد أزالَت الغموض واللبس في النظام القانوني للجرف القاري، وقامت بتحديدِه تحديداً دقيقاً بما يتلاءم ومصالح الدول بشكل عام.

الجزائر باعتبارها من الدول المتضررة جغرافياً حاولت الاستفادة من نظرية الجرف القاري، التي جاءت بها الاتفاقية، ورغم أنها كانت من قبل عبارة عن نصوص مشتتة ومتناقضة، غير أنها التزمت بنصوص الاتفاقية بشكل واضح بصدور دستور 1996.

خاتمة

خاتمة

ان النتائج التي جاءت بها اتفاقية قانون البحار لعام 1982 تعتبر انجازا هاما في بالنظر إلى الدول التي انضمت إليها والبالغ عددها 119 دولة، وكذلك بالنظر إلى ما جاءت به من مواضيع في شكل مواد والتي يبلغ عددها 320 مادة مقسمة على 17 جزء، وتسع ملاحق وبها غطت جميع مجالات البحار والمحيطات .

وهذا ما عبر عنه الفقيه هاريس « D.G.HARIS » بقوله أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 تعد إنجازا عظيما وفريدا من نوعه لما تميزت به من خصوصيات كبيرة.

ولقد حددت الاتفاقية المناطق البحرية الوظيفية تحديدا دقيقا نظرا لما تتميز به هذه المناطق من أهمية ووضعت لها نظاما خاصا يختلف من منطقة لأخرى باختلاف خصوصيات هذه المناطق آخذة بعين الاعتبار عدة معايير تتعلق في مجملها بالجانب الاقتصادي الأمني والجغرافي.

وقد ورثت الاتفاقية مشاكل كبيرة في تحديد المناطق التي تعد جزء من أعالي البحار والمناطق التي تخضع لسيادة الدولة الساحلية، بحيث أن أغلب الدول كانت تقر بأن لكل دولة ساحلية الحق في حماية مصالحها في حدود تتجاوز الحدود التي كانت تعرف بالبحر الإقليمي.

وتعرضت في البداية إلى المنطقة المتاخمة في المادة 33 الفقرة الأولى والثانية، واعتبرتها منطقة تحاك البحر الإقليمي للدولة الساحلية تمارس عليها الدولة الساحلية بعض الوظائف والاختصاصات تتمثل في الرقابة المانعة لخرق قوانينها الجمركية والضريبية والصحة وتلك المتعلقة بالهجرة والمعاقبة على كل تجاوز لهذه الاختصاصات دون أن يرقى ذلك إلى ممارسة السيادة بمفهومها التقليدي، كما اعتبرت الاتفاقية أن

هذه الوظائف لا تمارس إلا في حدود 24 ميلا بحريا من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي.

ويمكن القول أن المادة 33 قد أضافت إلى البحر الإقليمي 12 ميل آخر وقلصت من مفهوم السيادة الذي يطبق على البحر الإقليمي، وحصرتها في بعض الوظائف المهمة التي لا غنى للدولة الساحلية عنها باعتبارها المتضرر الأكبر من الأعمال غير المشروعة والتي تضر أكثر فأكثر باقتصادها ومواطنيها.

وأرجأت تحديد هذه المنطقة إلى إرادة الدولة الساحلية بالطريقة التي تتخذها في تحديد بحرها الإقليمي بالزيادة أو النقصان دائما في حدود 24 ميلا بحريا.

إن الاتفاقية الجديدة قد خلقت مفاجأة كبيرة لدى المختصين بإبقائها على نظام المنطقة المتاخمة في ظل مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة، وما يترتب عنه من تذييب للمنطقة المتاخمة في حدود المائتي ميل بحري.

لكن هذا الموقف لم يكن صدفة بل تمخض عن دورات المؤتمر الثالث لقانون البحار، لا سيما خلال دورة جنيف لعام 1975، حيث جاء في تقرير خبراء العرب لقانون البحار، أن المنطقة الاقتصادية الخالصة لا تقوم مقام المنطقة المتاخمة فلكل منهما نظامها ووظائفها الخاصة بها.

لم تتوقف الاتفاقية عند هذا الحد، بل أضافت شيئا لم يكن موجودا من قبل، وذلك لفض النزاع الذي فرضه تكتل الدول التي تنادي بتقليص مبدأ حرية الملاحة البحرية على مناطق والتي هي في أغلبها من الدول النامية، وبين دول تنادي بضرورة تقليص السيادة - محدودة الإمكانيات - على هذه المناطق والتي هي في أغلبها من الدول البحرية الكبرى.

وعلى هذا الأساس كرست الاتفاقية مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة وفق الجزء الخامس حاولت معها إرضاء " بنوع من الشمولية " رغبات جميع الدول حتى لا تتعثر مسيرة الاتفاقية في نصف الطريق.

وقد اعتبرت أن المنطقة الاقتصادية الخالصة هي منطقة واقعة بجوار البحر الإقليمي وملاحقة له يحكمها النظام القانوني الذي تقرره الاتفاقية في المادة 55 ، وتمارس الدولة الساحلية وظيفتي استغلال واستكشاف الموارد الطبيعية الموجودة فيها، بشرط عدم عرقلة مبدأ حرية أعالي البحار وما يتفرع عنه حسب المادة 56 ، كما تلتزم بتحديد منطقتها الاقتصادية الخالصة بمائتي ميل بحري تقاس من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي، وهو في حدود 188 ميلا بحريا إذا حذفنا منه اتساع البحر الإقليمي.

لم تهمل الاتفاقية حقوق الدول الأخرى حيث أعطت لجميع الدول سواء كانت ساحلية أو غير ساحلية بممارسة حقوقها المتمثلة في الملاحة بكل حرية، والتخليق بكل أمان، ووضع الكابلات والأنابيب المغمورة، وكل استعمال مشروع لهذه الحريات، وأي نزاع يتعلق بممارسة هذه الحقوق فيجب حله وفق مبدأ الإنصاف مع مراعاة مصالح جميع الدول.

ومن بين الالتزامات التي فرضتها الاتفاقية على الدول الساحلية هي حماية البيئة البحرية من التلوث بواسطة المركبات العائمة أو المنشآت والتركيبات المستقرة بحيث يجب أن تقيم مناطق آمنة على جميع المنشآت والتركيبات والجزر الاصطناعية التي تقيمها وتضمن عدم خرق القوانين الصحية والبيئية في هذه المنطقة.

ومن بين أهم الالتزامات التي تقع على عاتق الدولة الساحلية هي احترام حق الدول غير الساحلية أو المتضررة جغرافيا في المشاركة في فائض المنطقة الاقتصادية

الخالصة والعمل على مساعدة هذه الدول لممارسة حقوقها رغم أن الأمر يبدو في غاية الصعوبة.

وتلتزم الدول المتقابلة أو المتجاورة ذات المساحات الضيقة أو الواقعة على بحار شبه مغلقة مثل " الجزائر " بتحديد مناطقها الاقتصادية الخالصة وفق المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية، وإذا تعذر ذلك يتم اللجوء إلى الاتفاق بين هذه الدول وذلك بالاتفاق على طريقة تراها مناسبة كطريقة خط الوسط أو الأبعاد المتساوية، أو عن طريق الظروف الخاصة بالاعتماد على بعض المعطيات كالوضع الجغرافي.

الجزائر كبقية الدول بادرت إلى إيجاد المنطقة الاقتصادية الخالصة في وقت سابق عن الاتفاقية، وأقرت بعد ذلك ما جاء في الاتفاقية من خلال القوانين التي أصدرتها في هذا الجانب، بحيث أخضعت موارد المنطقة الاقتصادية الخالصة الحية منها وغير الحية إلى السيادة الوطنية.

ولقد أقرت الجزائر المنطقة الاقتصادية الخالصة وأقرت معها جميع ما جاءت به الاتفاقية الجديدة من حقوق والتزامات وقد تشبثت الجزائر بالمطالبة بحقوقها باعتبارها دولة متضررة جغرافيا من أجل تغطية حاجياتها من موارد المنطقة الاقتصادية الخالصة.

وإذا كانت الاتفاقية قد حددت الوظائف والاختصاصات التي تمارسها الدولة الساحلية على المياه العلوية في حدود المائتي ميل بحري، فإنها لم تهمل ما هو مغمور تحت مياهها أو ما يسمى بالجرف القاري باعتباره ذلك الامتداد الطبيعي ليابسة الدولة الساحلية، والذي يتداخل وبشكل واسع جدا مع نظام المنطقة الاقتصادية الخالصة كما ذهب إلى ذلك الفقيه E.D.BROWN وأطلق عليها مصطلح « OVER LAPING » .

ولقد خصته الاتفاقية بالمواد من 76 إلى 85 من خلالها وضعت المعيار الذي يحدد به الجرف القاري انطلاقا من المعيار الجغرافي الذي يجمع كل الامتدادات الطبيعية

لغاية الحافة الخارجية، والمعيار القانوني الذي تحدد به الدولة الساحلية جرفها القاري هو 200 ميل بحري تقاس من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي، وجاءت بهاذين المعيارين من أجل مساعدة جميع الدول على تحديد جرفها القاري ولو لم يكن موجودا من الناحية الواقعية، وفي كل الحالات يجب ألا يتجاوز الجرف القاري 350 ميلا بحريا، وعلى الدولة التي تتمتع بهذه الزيادة أن تقدم مساهمات نظير استغلالها لها.

وتمارس الدولة الساحلية على جرفها القاري وظيفتي استكشاف واستغلال الثروات الطبيعية الموجودة فيه أو عليه بشرط عدم المساس بالنظام القانوني للمياه العلوية والحيز الجوي الذي يعلو الجرف القاري باعتبارها من أعالي البحار تمارس عليها الدول الأخرى حقوقها في الملاحة البحرية، وحرية وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة وجميع الحقوق والحريات الأخرى وفق الشروط التي حددتها الاتفاقية.

وتلتزم الدول المتقابلة أو المتجاورة بتحديد جروفها القارية عن طريق الاتفاق وعلى أساس القانون الدولي كما هو محدد في المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية بأي طريقة كانت تتفق عليها الدول.

وإذا لم يتوصل إلى حل يتم اللجوء إلى إحدى الوسائل السلمية لحل هذا النزاع المنصوص عليها في الجزء الخامس من الاتفاقية.

ولقد تطرقت محكمة العدل الدولية إلى قضايا كثيرة في مجال تحديد الجرف القاري الشيء الذي ساعد على إيجاد نصوص قانونية لتحديد الجرف القاري كقضية بحر الشمال عام 1969، وكقضية تحديد الجرف القاري بين ليبيا وتونس 1977 وركزت فيها على تحديد الجرف القاري واعتبرت أنه امتداد طبيعي ليايسة الدول، وفيها اقترحت تحكيم قواعد ومبادئ القانون الدولي.

وفي هذا الإطار دافعت الجزائر على مبدأ الأبعاد المتساوية واعتبرته من المبادئ التي تحقق العدالة والمساواة بين الدول.

وما يمكن ملاحظته في الأخير أن الاتفاقية الجديدة وازنت بين مطالب الدول من خلال وضع نصوص قانونية عامة تنظم هذه المناطق، غير أنها تخدم بشكل كبير الدول الكبرى ذات الإمكانيات الكبيرة في حين لم تستفيد الدول النامية إلا من النصوص القانونية.

قائمة المصادر والمراجع:

قائمة المصادر والمراجع:

أولاً: المراجع باللغة العربية:

أ- الكتب:

1. أحمد اسكندري ، محمد ناصر بوغزالة، القانون الدولي العام، الجزء الثالث، المجال الوطني، مطبعة الكاهنة، 1998.
2. عبد القادر شربال، البحر الأبيض المتوسط بين السيادة و الحرية، دار هومة للصناعة و النشر والتوزيع، بوزريعة، الجزائر، 2009.
3. جمال محي الدين، القانون الدولي للبحار، دار الخلدونية، الطبعة الأولى، 2009.
4. محمد سامي عبد الحميد، أصول القانون الدولي العام، الجزء الثالث، الحياة الدولية المجلد الأول، القانون الدبلوماسي والقانون القنصلي و القانون الدولي للبحر، الطبعة الثانية، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية 1998.
5. السعيد محمد الخطيب، الوضع للبحر الإقليمي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1975.
6. محمد بوسلطان، حمان بكاي، القانون الدولي العام، وحرب التحرير الجزائرية، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر.
7. صلاح عامر، القانون الدولي الجديد للبحار، دراسة لأهم أحكام اتفاقية أم.م.م لقانون البحار، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة 1985 .
8. إبراهيم محمد العناني، دراسات في القانون الدولي للبحر، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، مطبعة جامعة عين الشمس، سنة 1976 .
9. عوض محمد.حق المرور البريء في البحار، رسالة دكتوراة دولة، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، القاهرة 1977.

10. محمد طلعت الغنيمي في قانون السلام، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1982.

11. إبراهيم العناني، قانون البحار، الجزء الأول، المبادئ العامة، الملاحة البحرية، الصيد البحري 1985.

12. محمد بوسلطان " : مبادئ القانون الدولي"، الجزء 1، دار الغرب للنشر والتوزيع، وهران، 2000 .

ب- الرسائل و المذكرات:

1-ديدوني بلقاسم: أجزاء أعالي البحار الخاضعة للولاية الوطنية في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي و العلاقات الدولية، جامعة بن عكنون الجزائر في ، 2004، 2003.

2- محمد عمر مدني، المناطق البحرية السعودية في ضوء أحكام القانون الدولي للبحار.

ج -القوانين والوثائق:

1-الوثائق:

- اتفاقية جنيف لقانون البحار 1958.

- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 (اتفاقية مونتغوباي).

2-القوانين:

- القانون 63- 403 الصادر في 12- 10- 1963 الذي يحدد المياه الإقليمية الجزائرية، ج.ر.ع.2.

- الأمر 76- 97 الصادر في 22- 11- 1976، يتضمن دستور الجزائر.

- القانون 84- 16 الصادر في 30- 06- 1984، المتضمن الأملاك العمومية، ج، ر، ع، 2، 1984.

قائمة المصادر والمراجع

- القانون رقم 90-30 الصادر في 01-12-1990، المتضمن الأملاك الوطنية، ج، ر، ع52، 1990.
- المرسوم الرئاسي رقم 89-18 الصادر في 28-02-1989، المتضمن نص الدستور، 1989، ج، ر، ع، 09.
- المرسوم الرئاسي رقم 96-438 الصادر في 07-12-1996 المتعلق بإصدار نص تعديل الدستور المصادق عليه في استفتاء 28-11-1996 ج، ر، ع، 76، 1996. - المرسوم الرئاسي رقم 96-53 الصادر في 22-01-1996 يتضمن التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة المتضمن لقانون البحار، ج، ر، ع، 06، 1996.

ثانيا: المراجع باللغة الأجنبية:

- Bernard H ،Oxman ، « le régime des navires de guerre dans le cadre de la convention des nations unies sur le droit du la mer » A.F.D.I ، 1982. 13 - Jean -pierre ، Quendec ، « la zone économique exclusive » R.G.D.I.P N°(01) ، 1975

مراجع أخرى:

- شبكة الانترنت.

فهرس الموضوعات

إهداء

شكر و عرفان

قائمة المختصرات

أ	مقدمة.....
	الفصل الأول: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية
9	تمهيد:.....
10	المبحث الأول: المياه الداخلية.....
11	المطلب الأول: سيادة الدولة على مياهها الداخلية.....
11	الفرع الأول: النظام القانوني للمياه الداخلية.....
12	الفرع الثاني: الوضع القانوني للسفن الأجنبية في موانئ الدولة.....
15	المطلب الثاني: مشتملات المياه الداخلية.....
16	الفرع الأول: الخلجان.....
21	الفرع الثاني: القنوات البحرية.....
26	المبحث الثاني: البحر الإقليمي:.....
27	المطلب الأول: طبيعة سيادة الدولة على بحرها الإقليمي.....
27	الفرع الأول: البحر الإقليمي جزء من أعالي البحار.....
28	الفرع الثاني: البحر الإقليمي جزء من إقليم الدولة.....
31	المطلب الثاني: تحديد البحر الإقليمي.....
32	الفرع الأول: اتساع البحر الإقليمي.....
34	الفرع الثاني: طريقة قياس البحر الإقليمي.....
38	المطلب الثالث: الولاية القضائية على السفن الأجنبية في البحر الإقليمي.....
39	الفرع الأول: الاختصاص الجزائي.....
40	الفرع الثاني: الاختصاص المدني.....
41	الفرع الثالث: حق مطاردة السفن الأجنبية.....

43.....	المبحث الثالث: القيود الواردة على سيادة الدولة الساحلية.
43.....	المطلب الأول: حق المرور البريء.
44.....	الفرع الأول: النظام القانوني للمرور البريء.
47.....	الفرع الثاني: حقوق وواجبات الدولة الساحلية في تنظيم المرور البريء.
49...	المطلب الثاني: المرور العابر في المضائق المستعملة من أجل الملاحة الدولية.
50.....	الفرع الأول: تعريف المرور العابر.
	الفرع الثاني: الأحكام العامة للمرور العابر عبر المضائق المستعملة للملاحة الدولية.
51.....	الدولية.
	الفصل الثاني: المناطق البحرية العلوية التي تمارس عليها الدولة الساحلية حقوق سيادية
55.....	تمهيد:
57.....	المبحث الأول: المنطقة المتاخمة.
57.....	المطلب الأول: مفهوم المنطقة المتاخمة.
57.....	الفرع الأول: خلفية ظهور المنطقة المتاخمة.
59.....	الفرع الثاني: تحديد المنطقة المتاخمة.
60.....	الفرع الثالث: التكيف القانوني للمنطقة المتاخمة.
61.....	المطلب الثاني: وظائف المنطقة المتاخمة.
62.....	الفرع الأول: الرقابة المانعة.
64.....	الفرع الثاني: الرقابة العقابية.
70.....	المبحث الثاني: المنطقة الاقتصادية الخالصة.
71.....	المطلب الأول: الصراع الدولي حول المنطقة الاقتصادية الخالصة.
71.....	الفرع الأول: الاعتراف بالمنطقة الاقتصادية الخالصة:
72.....	الفرع الثاني: الطبيعة القانونية للمنطقة.
76.....	المطلب الثاني: النظام القانوني الخاص بالمنطقة الاقتصادية الخالصة.
76.....	الفرع الأول: حقوق وواجبات الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة.
79.....	الفرع الثاني: أسس حل المنازعات في المنطقة الاقتصادية الخالصة.
	المطلب الثالث: موقف القانون الجزائري من النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة
81.....	الخالصة

81.....	الفرع الأول: الوضعية البحرية للجزائر .
85.....	الفرع الثاني: تأسيس مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة في القانون الجزائري.
92.....	المبحث الثالث: الجرف القاري .
93.....	المطلب الأول: مراحل ظهور الجرف القاري (68).
94.....	الفرع الأول: إعلان ترومان السيادة على الجرف القاري.
95.....	الفرع الثاني: التقنين الدولي لأحكام الجرف القاري.
100.....	المطلب الثاني: النظام القانوني للجرف القاري .
101.....	الفرع الأول : مظاهر ممارسة الدولة لحقوق سيادية على جرفها القاري.
102.....	الفرع الثاني: واجبات الدولة الساحلية .
	المطلب الثالث :موقف القانون الجزائري من النظام القانوني للجرف القاري الذي
104.....	جاءت به اتفاقية قانون البحار لعام1982
104.....	الفرع الأول: قبل اتفاقية قانون البحار لعام1982 .
	الفرع الثاني: موقف المشرع الجزائري من نظام الجرف القاري بعد اتفاقية 1982
107.....	
112.....	خاتمة.....
119.....	قائمة المصادر والمراجع:
122.....	فهرس الموضوعات.....
125.....	ملخص مذكرة الماستر.....

ملخص مذكرة الماجستير

تعد سيادة الدولة على اقليمها البحري سيادة ثابتة ومستقرة في القانون الدولي شأنها شأن سيادة الدولة على اقليم البري والجوي، وحيث تتمتع الدولة بالموجب اتفاقية الامم المتحدة سنة 1982 بالمجموعة من الحقوق للممارستها في إطار قانوني على اقليمها البحري بما يمكنها من إدارة واستغلال الثروات الحية والغير الحية للمياه وما صاحبه من تطور علمي وتكنولوجي وحضاري هائل، وكذلك حمايتها عن طريق إجراءات تتخذها للسلامة بالشكل العام، وعلى هذا فإن الدولة مقيدة في ممارستها لهذه الاختصاصات بهدف حماية السفن الأجنبية وحماية المصالح الاخرى للدول، نتيجة تحديد المناطق البحرية وإلحاق سيادة بها توازياً وعدلاً مع كل الدول للأهمية الإقليم البحري كالمصدر للنمو والرفاهية سواء بالنسبة للدول الكبرى او الدول الفقيرة.

الكلمات المفتاحية: 1/ الاقليم /2/ البحر الاقليمي /3/ المنطقة الاقتصادية الخالصة /4/ الجرف القاري /5/ أعالي البحار /6/ الثروات البحرية.

Abstract of The master thesis

The rome statue. The objectivity included general principles of criminal law, The sovereignty of a state over its maritime territory is considered a stable and established sovereignty in international law , similar to sovereignty over land and airspace. Under the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) of 1982 , states are granted a set of rights to exercise within their maritime domain , enabling them to manage and exploit both living and non-living resources in the waters , benefiting from significant scientific , technological , and cultural advancements. Additionally , states are responsible for protecting their maritime territories through general safety measures. Consequently , states are limited in exercising these jurisdictional powers to protect foreign ships and the interests of other nations. This is achieved through the demarcation of maritime zones and the assertion of sovereignty over them , ensuring fairness and equity among all nations. The significance of maritime territories as sources of growth and prosperity is paramount for both developed and developing nations alike

Key words: 1/Territory 2/Territorial Sea 3/ Exclusive Economic Zone 4/Continental Shelf 5/ high seas 6/ marine wealth.