



ملخص المذكرة

تتمتع الدولة بموجب اتفاقية الأمم المتحدة السنة 1982 بمجموعة من الحقوق والاختصاصات في إطار ممارستها لسيادتها على إقليمها البحري ، بما يمكنها من إدارة واستغلال و استكشاف الثروات الحية و غير الحية للمياه التي تعلو قاع البحر ، و لقاع البحر و باطن أرضه ، و كذا حفظ و حماية هذه الثروات ، عن طريق ما تتخذه من إجراءات و تدابير قانونية و أمنية ، لضمان سلامة إقليمها البحري بشكل عام ، و على عدة مستويات أمنية كانت أو اقتصادية أو جمركية أو صحية. على أن الدولة مفيدة في ممارستها لهذه الإختصاصات ببعض الالتزامات ، التي تستهدف حماية السفن الأجنبية أثناء مرورها بإقليمها البحري ، وكذا حماية المصالح الأخرى للدول بصفة عامة ، خاصة الدول الحبيسة منها و المتضررة جغرافيا

الكلمات المفتاحية :

1/ إقليم 2/ بمنطقة مناخمة 3/ منطقة اقتصادية خالصة 4/ جرف قاري

5/ السفينة 6/ المرور البريء 7/ الثروات البحرية .

جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم

المرجع: 09

كلية الحقوق و العلوم السياسية

قسم القانون العام

مذكرة نهاية الدراسة لنيل شهادة الماستر

نطاق فرض الدولة سيادتها على إقليمها البحري في ظل القانون الدولي

ميدان الحقوق و العلوم السياسية

التخصص: القانون الدولي العام

تحت إشراف الأستاذة:

مجبر فاتحة

الشعبة: حقوق

من إعداد الطالبة:

مولاي عائشة

أعضاء لجنة المناقشة

رئيسا

بن عوالي علي

الأستاذة(ة)

مشرفا مقررا

مجبر فاتحة

الأستاذة

مناقشا

رحوي فؤاد

الأستاذة(ة)

السنة الجامعية: 2019/2018

نوقشت يوم: 2019/06/30

شكر

نحمد الله ونشكره على فضله و نعمه ، وعملا بسنة نبينا محمد
صلى الله عليه وسلم وتبعا لهديه فشكر الناس من
شكر الله تعالى .

" من لم يشكر الناس لم يشكر الله "
لهذا أتقدم بالشكر الجزيل و الامتنان الخالص الى :
الأستاذة

"مبجر فاتحة "

على قبولها الإشراف على مذكرة تخرجي وعلى كل ما قدمته لي من عون
والى كل أساتذتي بكلية الحقوق والعلوم السياسية
وبالأخص **"رحوي فؤاد "**

وكل من مد لي يد العون من قريب او بعيد بالكثير او القليل
اتقدم بالشكر .

إهداء

الى شعاع النور ودافعي في الحياة الى أعظم الأمهات.... أمي

الى سبب طموحي في الحياة وبذرة حلمي..... أبي رحمه الله

الى من شاركوني دربيإخواتي و أخواتي

الى كل هؤلاء اهديأصدقائي و أحبتي وزملائي في الدراسة

كانت البحار منذ أمد بعيد من المواضيع الحساسة في العلاقات الدولية وذلك لكونها سبيلا للاتصال و مصدر للرزق و الغذاء و يكفي للتدليل على ذلك أن الدراسة الحديثة تعتبر أن مصدر التغذية للأجيال القادمة تكمن في قاع البحار و ما تحتها (التراث الإنساني المشترك أهمية كهذه وردت في القرآن حيث جاء ذكره في مواضيع كثيرة منها ما جاء في سورة إبراهيم الآية 32 " **وَسَخَّرَ لَكُمْ الْفُؤُكَ لِيَجْرِيَ فِي الْبَحْرِ بِأَمْرِهِ ۗ** **وَسَخَّرَ لَكُمْ الْأَنْهَارَ**"¹ و أهمية كهذه التي تجعله محل صراع منذ نشأة الجماعة الدولية ، لأن بعض الدول حاولت فرض سيطرتها على أجزاء كبيرة من البحار والمحيطات وإخضاعها لسيادتها على أساس قابليتها للحيازة ، وعلى هذا وجد ملوك بريطانيا وإسبانيا و برتغاليا إذ كانوا يصفون أنفسهم بملوك البحار وتبعاً لهذه المزاعم فقد أتجه الفقه الدولي منذ بداية القرن 17 إلى الانتصار لفكرة مضادة ، فالفقيه الهولندي (غروسيوس) ناد بالبحر المفتوح وحرية الملاحة في البحار لمواجهة آراء الفقهاء الإنجليز فيما يتعلق بالبحار المغلقة ، وفي النصف الثاني من القرن العشرين توصل المجتمع الدولي إلى تقنين القواعد المتعلقة بالبحار حيث أبرمت الاتفاقيات جنيف الأربع المتعلقة بقانون البحار سنة 1958² وهي تتعلق ب : البحر الإقليمي .

- المنطقة المتاخمة (الملاصقة و المجاورة) في أعالي البحار .
- اتفاقية الصيد و صيانة موارد الأحياء المائية بأعالي البحار .
- اتفاقية الامتداد القاري أو الجرف القاري أو الرصيف القاري .

وقد كان لعوامل التقدم العلمي و التكنولوجي وظهور دول جديدة وتطلعها إلى إقامة نظام اقتصادي قانوني دولي جديد يحقق لها التنمية المنشودة ، كما أن لمبدأ السيادة ومحاولة الدول بسط سيطرتها الإقليمية على أجزاء من البحار والمحيطات أثر في إعادة

¹- الآية : 32، من سورة إبراهيم .

²- رياض صالح ابو العطاء، القانون الدولي العام، اثره للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى ، الأردن، 2010 ص 281.

النظر في قواعد القانون الدولي للبحار، ولذلك تم إبرام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الموقع عليها في جمايكا سنة 1982¹.

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 إزدياد 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 أعماق هذه المناطق، حيث أثبتت الدراسات أن ما بين 20 % إلى 25 % من الإنتاج العالمي للبترول تستخرج من

¹- عبد الكريم علوان ، الوسيط في القانون الدولي العام ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الطبعة الاولى الاردن ، 1997، ص 64-65.

المسطحات القارية التي تغمرها مياه هذه المناطق، وأن نسبة 107 مليار قدم مكعب من الغاز الطبيعي توجد بهذه المسطحات القارية.

وتكمن أهمية دراسة هذا الموضوع في محاولة إبراز وبشكل واضح المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية و كذا المناطق البحرية التي اعتبرتھا 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.

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.

والسبب الشخصي لإختيار الموضوع هو رغبة مني في الخوض والتعمق في الإقليم البحري ومعرفة القوانين والاتفاقيات التي تحكمه وتضبطه .

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

ولدراسة هذا الموضوع يمكن طرح الإشكالية التي تتمثل في :

ما مجال فرض الدولة سيادتها على إقليمها البحري في ظل القانون الدولي ؟

قمنا بإتباع المنهج التحليلي وذلك من خلال الوقوف على الاحكام والنصوص المتعلقة بقوانين الإقليم البحري وأضف الى ذلك إتباعنا المنهج التاريخي للوقوف على التطور التاريخي الذي طرأ على الإقليم البحري ومتابعة المراحل التي مر بها .

وللإجابة عن هذه الإشكالية:

تناولنا في الفصل الأول مجال فرض الدولة سيادتها على إقليمها البحري، فتطرقنا في المبحث الأول فرض الدولة سيادتها على مياهها الداخلية وبحرها الاقليمي ، وفي المبحث الثاني القيود الواردة على السيادة الدولة الساحلية .

أما الفصل الثاني سلطة الدولة على المناطق المتاخمة والاقتصادية والجرف القاري فتطرقنا في المبحث الأول المنطقة المتاخمة و المنطقة الاقتصادية الخالصة والمبحث الثاني الجرف القاري.

ان المناطق التقليدية المعروفة منذ القدم و التي سعت الدول الساحلية إلى بسط سيادتها عليها على أساس قربها الشديد من الإقليم البري و من ثمة ضمان سلامة و أمن هذه الدول لا يأتي 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 إستعمال السفن الأجنبية لحقها في المرور البريء على المياه الداخلية و البحر الإقليمي التابع للدولة الساحلية خاصة مع ظهور حمى توسيع عرض البحر الإقليمي إلى حدود بعيدة ، ما شكل مساساً بحرية الملاحة البحرية الدولية.

ومع كل هذه الإختلافات فقد تدخلت إتفاقيات دولية لوضع حد لها من خلال تبيان الوضع القانوني الذي يحكم المجالات البحرية القريبة من إقليم الدولة و التي تتكون بالأساس من المياه الداخلية و بحرها الإقليمي من جهة (المبحث الأول) و من القيود الواردة على سيادة الدولة الساحلية من جهة أخرى (المبحث الثاني) و الواضح أن قوانين البحار تكون قد إعترفت للدولة الساحلية بسيادتها على هذه المناطق بما يتماشى مع مبدأ السيادة البحرية، إلا أنها من جهة أخرى لم تبخس حقوق الدول الأخرى من خلال إعترافها و تنظيمها لحق المرور البريء و حق المرور العابر بإعتبارهما يشكلان قيد على سيادة الدولة و إعترافاً بمبدأ حرية الملاحة الدولية.

المبحث الأول: فرض الدولة سيادتها على مياهها الداخلية و بحرها الإقليمي

تتكون المياه الداخلية من مجموع المياه المحصورة بين خط الأساس الذي يبدأ من قياس البحر الإقليمي والساحل². و لقد إهتم القانون الدولي للبحار بتحديد المياه الداخلية فأشارت المادة الخامسة من إتفاقية جنيف بشأن البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة الصادرة عام 1958 في فقرتها الأولى إلى "أن تعتبر جزءاً من المياه التي تقع في الجانب المواجه للأرض من خط قياس البحر الإقليمي جزءاً من المياه الداخلية للدولة"

¹ - نجد أن المشرع الجزائري قد اعتبر سيادته على كل من المياه الداخلية و البحر الإقليمي هي سيادة ملكية أي ملكية عمومية للدولة الجزائرية عندما نص في المادة: 7 (معدلة بالقانون 98 - 05) المتضمن القانون البحري، المؤرخ في اول ربيع الاول 1419 الموافق ل 25 يونيو 1998 ، ج ر رقم 47 لسنة 1998.

² - انظر حمود (محمد الحاج) القانون الدولي للبحار الطبعة الأولى عمان ، دار الثقافة للنشر والتوزيع 2008، ص 86.

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 جزءاً من المياه الداخلية للدولة"¹.

ووفقاً للتنظيم المعمول به والذي ورد في الإتفاقيات السالفة الذكر يوجد تميز بين أنظمة كل من المياه الداخلية و البحر الإقليمي و لعل هذا ما يتضح لأول وهلة من حرص واضعي هذه الإتفاقيات على إستخدام تعبير " المياه الداخلية " بدلاً من تعبير "البحر الداخلي" حتى لا يحدث الخلط بين الأخير و البحر الإقليمي، و من هنا أيضاً 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 دائماً خط إنحسار الجزر الموازي لتعرجات الشاطئ بل قد يكون و كثيراً ما يكون هو خط مستقيم يصل بين رؤوس التعرجات على الشاطئ أو الخط الذي يصل بين الشواطئ الخارجية للجزر المجاورة للشاطئ.

هذا و من المبادئ المستقرة أن المياه الداخلية تعد جزءاً لا يتجزأ من إقليم الدولة ، تخضع لسلطاتها و إختصاصها الداخلي ، فالدولة الساحلية تتولى بطرقها الخاصة تنظيم ولايتها و رقابتها الإدارية و التشريعية والقضائية على مياهها الداخلية ، وهو الأمر الذي إعترفت به القوانين الدولية للبحار و هو ما سنقف عليه من خلال التطرق إلى النظام القانوني الذي يحكم المياه الداخلية و كذا الوضع القانوني للسفن الأجنبية في موانئ الدولة.

المطلب الأول : سيادة الدولة على مياهها الداخلية

من المتعارف عليه أن المياه الداخلية تخضع للسيادة الكاملة للدولة الساحلية وهي سيادة توازي إلى حد كبير سيادتها على إقليمها البري نظراً لموقعها القريب من اليابس،

¹ - اتفاقية جنيف حول البحر الاقليمي والمنطقة المتاخمة بجنيف في 29 افريل 1958، ودخلت حيز التنفيذ 10 سبتمبر 1964.

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) كفيلا لإثبات سيادة الدولة على مياهها الداخلية.

الفرع الأول: النظام القانوني للمياه الداخلية

بالرجوع إلى النصوص القانونية الواردة في اتفاقيات قانون البحار، نجدها 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 جزء من إقليم الدولة، و الذي يخضع لسلطتها و اختصاصها 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 و القيام بها وفقا لأحكام و مبادئ القانون الدولي ذات العلاقة.

و ينجم 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 و إلى مياهها الداخلية،¹ 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، و استغلال هذه المياه في الأوجه التي تراها الدولة، تحقيقا لمصالحها و مصالح رعاياها. و من المعلوم أن سيادة الدولة على مياهها الداخلية يظهر بشكل جلي من خلال تعاملها مع السفن الأجنبية التي تدخل موانئها و

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

إخضاعها بشكل عام إلى قانونها الداخلي بما يفيد سيادتها على المنطقة كل ذلك مع مراعاة الأعراف و القوانين 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، و تردد 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 آنذاك لكل من الاختصاص الشخصي لدولة العلم و الاختصاص الإقليمي لدولة الميناء المتمتعة بكامل السيادة على موانئها و مختلف أجزاء مياهها الداخلية¹.

لأصل 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 إختصاص القضاء، وكل ذلك ما لم ترى دولة الميناء نفسها و لإعتبارات الملائمة ترك بعض المسائل المحدودة الأهمية- المحصورة داخل السفينة نفسها- لقبطانها الممثل لسلطان دولة العلم و ما لها من اختصاص شخصي على السفن المنتمية إلى جنسيتها، أما السفن الحربية 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 و مراعاة 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 لإتصافها بالسيادة و بالشخصية القانونية الدولية.

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

و قد ترتب على تمتع السفن الحربية بالحصانة أمام سلطات دولة الميناء و قضائها، 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.

و من ابرز السوابق القضائية في مجال منح الملجأ على ظهر السفن الحربية منح بريطانيا العظمى للملجأ للإمبراطور هيلاسيلاسي إمبراطور الحبشة في الرابع من مايو عام 1936 على ظهر سفينة حربية بريطانية راسية في ميناء جيبوتي و قد تم ذلك اثر فرار هيلاسيلاسي من بلاده في أعقاب غزو ايطاليا للحبشة و انتصارها على جيوش هذه الدولة.

أما السفن العامة التي تستخدمها السلطات العامة في الدولة لأداء خدمات عامة و لغير أغراض التجارة و هي قد تكون سفن حربية أو سفن غير حربية، و للسفن العامة وضع يختلف عن وضع السفن الخاصة أثناء تواجدها في ميناء دولة أجنبية و في 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 و هكذا، و عادة تقوم دولة الميناء بحظر دخول السفن الحربية الأجنبية في أوقات الحرب.

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 و الصحة و الملاحة ، و إذا حدث و لجأ أحد الخارجين على القانون إلى سفينة عامة أجنبية موجودة بميناء الدولة ، فمن المقرر – كقاعدة عرفية دولية

تسليم المجرم إلى السلطات المحلية ، فلا تملك هذه السلطات دخول السفينة و تفتيشها للقبض على المجرم ، و كل ما لها هو سلوك طريق المسؤولية الدولية¹.

الفرع الثالث : مشتملات المياه الداخلية

بما أن تعريف المياه الداخلية لم تتناوله اتفاقيات قانون البحار بشكل مباشر ومفصل ، حيث تشمل في الواقع والقانون الدولي للموانئ المرافئ المراسي والخلجان، المضائق، القنوات البحرية و كذا البحار الداخلية سواء كانت مغلقة و شبه مغلقة و تجدر الإشارة إلى أن تواجد الخلجان و المضائق و القنوات ليس واحد في العالم فهي قد توجد أحياناً ضمن المياه الداخلية و أحياناً أخرى ضمن البحر الإقليمي، و طالما أن أغلبها يوجد في المياه الداخلية فضلنا التطرق إليها ضمن هذا الإطار، إلا أن دراستنا لمكونات المياه الداخلية سوف تقتصر على الخلجان (اولاً) و القنوات البحرية (ثانياً) نظراً لأهميتهما في الملاحة الدولية و بروز بعض الخلافات حولهما.

اولاً: الخلجان

يقصد بالخليج مساحة بحرية تتداخل في الشاطئ نتيجة ما به من تعرجات طبيعية و حتى تعتبر هذه المساحة خليجاً من و جهة نظر القانون الدولي للبحار يجب أن تكون على درجة من إنحناء هذا الجزء من الشاطئ غير عادية بما يترتب عليه بأن تكون المياه محصورة باليابس ، ولقد عرفت الاتفاقية العامة لقانون البحار الخليج في المادة 2/10² و منه حتى يكون التعرج خليجاً بمفهوم القانون الدولي لا بد 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.

¹ - محمد بوسلطان، مرجع سابق ، ص 244 .

² - تنص المادة 2/10 من الاتفاقية العامة لقانون البحار سابق ذكرها " لأغراض هذه الاتفاقية يراد بالخليج انبعاث 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 الانبعاث لا يعتبر خليجاً إلا إذا كانت مساحته تعادل أو تفوق نصف دائرة قطرها خط يرسم عبر مدخل ذلك الانبعاث"

1- الخلجان الوطنية

وهو الخليج الذي يوجد كله داخل إقليم دولة واحدة ، و لقد كان الخلاف في منتصف هذا القرن قائماً حول إتساع الفتحة التي توصله بالبحر، فقررت محكمة العدل الدولية عند نظرها في قضية مصادئ السمك سنة 1951 بأن قاعدة العشر أميال المتواتر عليها لا يمكن إعتبارها قاعدة مستقرة من قواعد القانون الدولي، و هو الأمر الذي تبنته اتفاقيات قانون البحار عندما حددت إتساع فتحة الخليج الوطني إلى 24 ميلا بحرياً، و بالتالي تم حسم الخلاف حول إتساع فتحة الخليج نهائياً.

و الخليج الوطني يعد جزءا من المياه الداخلية للدولة الساحلية، تمارس عليه سيادتها إلى الحد المعترف به في القانون الدولي العام¹ و منه 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 ، و هي تخضع لسيادة الدولة الساحلية و اختصاصها العام ما لم يوجد على الخليج ميناء مفتوح للتجارة الدولية حيث يسري هنا نظام الميناء ، كما تمارس اختصاصها الإقليمي كاملا على من يدخل فيه من سفن و أشخاص كل ذلك مع مراعاة أحكام القانون الدولي .

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 ، و تعتبر الخلجان جزءا من المناطق الاقتصادية الخالصة باستثناء المساحة التي تدخل في البحر الإقليمي للدولة التي يقع في إقليمها الخليج.

و يثور البحث حول الوضع القانوني للخليج الدولي- الذي يقع في إقليم أكثر من دول- و يتسم حكم القانون الدولي هنا بالغموض و لقد عجزت لجنة القانون الدولي عن إيراد

¹ - محمد ناصر بوغزالة، القانون الدولي العام، الجزء الثالث ، المجال الوطني، مطبعة الكاهنة ، مصر، طبعة سنة 1999، ص120.

أحكام تتعلق بهذا النوع من الخلجان، كما أن المادة السابعة¹ من اتفاقية البحر الإقليمي و المنطقة 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 مياها 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 و ذلك عندما استبعدت من نطاق أعمالها الخلجان التاريخية² و يترتب على تطبيق فكرة الخليج التاريخي تحول الطبيعة القانونية للخليج المعني من خليج دولي إلى خليج وطني، و بالتالي تصبح مياها داخلية ضمن المياه الداخلية للدولة الساحلية المعنية، و لقد عبر الأستاذ "دي دراكو" 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، و أن الظروف الخاصة مثل الشكل الجغرافي و الاستعمال منذ قدم الزمان، و فوق كل ذلك مقتضيات الدفاع، هي عوامل تبرر مثل هذا الادعاء" و لقد أقر القضاء الدولي كذلك فكرة الخليج التاريخي في حكم محكمة العدل الدولية لدول وسط أمريكا في ماي 1917 في النزاع بين السلفادور و النيكاراغوا و الذي أبدت فيه اعتبار خليج فونسكا خليجا تاريخيا.

¹ - محمد بوسلطان، حمان بكاي، القانون الدولي العام، و حرب التحرير الجزائرية، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، ص246

² - المادة 7 من اتفاقية جنيف سابق ذكرها تقابلها المادة 10 من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار، جمايكا، 10 ديسمبر

و تتجه 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. و من الخلجان العربية المعروفة نذكر خليج العقبة الذي يخضع للسيادة المشتركة لثلاث دول عربية هي مصر في الغرب و المملكة 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 سواحلها بطريقة غير شرعية، ولقد تأزمت وضعيته منذ إبرام معاهدة سلام بين مصر و إسرائيل عام 1979 حيث جاء في المادة الخامسة منه " يعتبر الطرفان أن مضيق تيران و خليج العقبة من الممرات المائية الدولية المفتوحة لكافة الدول دون عائق أو إيقاف لحرية الملاحة أو العبور الجوي من و إلى أراضيه عبر مضيق تيران و خليج العقبة " بأن السند التاريخي على المياه الملاصقة للدولة الساحلية يمكن أن يتم بالشروط التالية:

- أ- أن تمارس الدولة الساحلية سيادتها على جزء معين من المياه البحرية لا يجوز لها أن تحوزه وفقا لقواعد القانون الدولي.
 - ب- أن تكون السيادة فعلية و معلنة.
 - ج- ألا تعترض الدول الأخرى على التصرفات السيادية للدولة الساحلية خلال تلك الفترة من الممارسة، أي قبولها الضمني.
- و منه يشكل هذا النص اعلاناً صريحاً من جانب مصر و إسرائيل 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 البحار¹.

¹ - جمال محي الدين، القانون الدولي للبحار، دار الخلدونية للنشر و التوزيع، الطبعة الأولى، د.ب.ن، 2009، ص 73.

كما أن الآراء انقسمت حول الطبيعة القانونية لخليج سيرت¹ فمنها من يرى بأنه خليج تاريخي و بالتالي مياهه داخلية تخضع لسيادة ليبيا و استندوا إلى أن هذه الأخيرة مارست سلطتها عليه منذ قديم الزمان و لم تكن هناك أية معارضة² أو نزاع و الدليل أنها كانت تحمي السفن الأجنبية العابرة فيه مقابل دفع مبالغ مالية ، و عليه تكون ليبيا قد اكتسبت حقوقاً عليه تتمثل في اعتباره مياهها داخلية لا يجوز ارتيادها إلا بضوابط حسب مفهوم نص المادة 10 من الاتفاقية العامة حول قانون البحار و التي 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، و التي تبين صراحة المقصود بالخليج في الفقرتين الأولى و الثانية، كما استبعدت الفقرة الخامسة إطلاق وصف الخليج القانوني على كل انبعاج تزيد فتحته على 24 ميل بحري و بالتالي لا تعتبر مياه ذلك الانبعاج مياه داخلية.

و بالرجوع إلى الأحكام المنظمة للخلجان يتجلى أن خليج سيرت وفقا لمفهوم القانون الدولي، يعد بمثابة خليج لأن سواحله تطل على دولة واحدة و لأن 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 و على هذا الأساس تكون مياهه دولية تخضع لمبدأ حرية الملاحة.

ثانيا: القنوات البحرية

يقصد بالقناة ممر بحري اصطناعي ضيق يفصل بين يابستين و موصل بين بحرين، و منه فإن العناصر المكونة للمضايق تتشابه تشابهاً كبيراً مع المضيق (ممر مائي ضيق فاصل بين يابستين ، موصل بين بحرين حرين ، المياه جزء من البحر وأخيراً

¹ - يقع هذا الخليج على الساحل الليبي يبلغ عرضه حوالي 500 كم، مياهه ليست عميقة و تعترضها مركبات مرجانية تجعل الملاحة فيه صعبة، ولقد بسطت ليبيا سيادتها عليه عبر التاريخ.

² - تجدر الملاحظة أن المعارضة الوحيدة على بسط ليبيا لسيادتها على الخليج قد صدرت عن الولايات المتحدة الأمريكية، وذلك على اثر إعلان ليبيا أن خليج سيرت تاريخي مما يخول لها التعامل معه على أساس أنها مياه داخلية.

الصلاحية للملاحة) أما الاختلاف يكمن في أن القناة ممر اصطناعي إذ يعد تدخل الإنسان فيها شرطاً أساسياً في إلحاق وصف القناة على الممر من خلال عمليات الحفر في حين أن المضيق هو ممر طبيعي، كما أن القناة عادة ما تصل بين بحرين حرين إلا استثناءً على خلاف المضائق التي تصل بين بحرين حرين و بين بحر حر و بحر داخلي¹.

و نظراً لكون أغلب القنوات البحرية تقع في إقليم دولة معينة فإنها عندئذ تعتبر قناة وطنية تخضع كلياً لسيادة الدولة، في حين أن القناة التي تصل بين بحرين حرين تعتبر قناة بحرية دولية تهدف إلى تسهيل الملاحة الدولية و خفض 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 .

ان التطرق للنظام القانوني الذي يحكم هذه القنوات و خلال المبادئ الدولية المتعارف عليها في هذا المجال، و عليه نميز بين وضعين²:

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 و تسمح للملاحة لمن تشاء و تفرض الرسوم التي تناسبها و تمنح حق الأفضلية لمن تحب، و تتخذ فيها زمن الحرب ما تراه مناسباً من تدابير عسكرية دفاعية و هذا هو نظام كونشيا في اليونان التي تصل بحر ايجة **mer Egée**، بالبحر الأيوني **MER IONIENNE** و افتتحت هذه القناة للملاحة في عام 1893 و طولها 6,2 كلم، و هي تعد جزءاً من الإقليم اليوناني و تتولى حكومة اليونان بمفردها تنظيم الملاحة فيها.

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 و التي تعود بالمنفعة على التجارة الدولية بأسرها ، و تميل الدول هنا إلى تدويل القناة، و التدويل لا يعني حرمان الدولة صاحبة الإقليم من صلاحيتها و سيادتها و إنما يهدف فقط إلى تقييد بعض صلاحيتها أو إلى

¹ - محمد ناصر بو غزالة ، مرجع سابق ، ص 136 .

² - جمال محي الدين، مرجع سابق، ص 106.

وضع بعض الالتزامات على عاتقها من أجل تسهيل مرور السفن الأجنبية و ذلك هو نظام قناة السويس، قناة بنما، قناة كييل.

و نظراً لأهمية قناة السويس في الملاحة الدولية و موقعها الكامل داخل التراب المصري ظهرت عدة خلافات على المستوى الدولي تمحورت من جهة حول الاعتراف بسيادة دولة مصر على قناة السويس و تنظيمها بشكل يضمن أمنها وسلامة ترابها و من جهة أخرى ضرورة ضمان حرية الملاحة الدولية عبر القناة و هي الأفكار التي جسدها الاتفاقية الدولية التي أبرمت في القسطنطينية في 29 أكتوبر 1888 و التي بينت النظام القانوني الذي يسري على قناة السويس و التي تتمثل في المبادئ التالية:

1- حرية الملاحة في قناة السويس لجميع السفن التجارية و الحربية، وقت السلم و وقت الحرب، مع مراعاة التزام السفن الحربية للمتحاربين عند مرورها في القناة عدم التوقف أو الإقامة بها و عدم إنزال قوات أو مواد عسكرية¹.

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

3- قناة السويس جزء من الإقليم المصري و تخضع للسيادة المصرية و اختصاصها الإقليمي و على هذا:

أ: تعتبر مياه قناة السويس مياهاً داخلية حيث تقع برمتها داخل الأرض المصرية.
ب: أن مصر هي المختصة وفقاً لاتفاقية القسطنطينية باتخاذ الإجراءات الضرورية لحماية القناة و الدفاع عن الأمن العام لمصر بشرط ألا يترتب المساس بالملاحة في القناة.

وقد استندت مصر إلى هذه الاتفاقية منذ بداية حرب فلسطين عام 1948 و ذلك لتبرير ما اتخذته من إجراءات ضرورية للدفاع عن مصر و عن الأراضي الواقعة شرق

¹ - احمد عبد الرحيم مصطفى مشكلة قناة السويس 1845 - 1958، معهد الدراسات العربية، 1966 - 1967، ص45.

القناة وفقا لحقوق الدولة المتحاربة ، ما دامت حالة حرب بين مصر و إسرائيل فان لمصر الحق في حظر مرور السفن الاسرائيلية في القناة و كذا غيرها من السفن المتعاملة مع إسرائيل و مصادرة ما تحمله من بضائع أيا كانت جنسية هذه السفينة، و استمرت 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 و أصدر قرارا بإدانتها و طلب رفع القيود التي فرضتها مصر،¹ إلا أن هذه الأخيرة لم تدعن للقرار على أساس أن ما اتخذته من إجراءات يتفق مع أحكام القانون الدولي و اتفاقية القسطنطينية ، و في سنة 1956 أصدرت مصر قرارا بتأميم قناة السويس الأمر الذي أثار احتجاج الكثير من الدول الغربية و على رأسها بريطانيا و فرنسا وأدى إلى القيام بالعدوان الثلاثي ضد مصر وعقب انتهاء العدوان و بانسحاب القوات المتعدية أعلنت مصر في 24 / 4 / 1957 تصريحاً انفرادياً بشأن النظام القانوني لقناة السويس يتضمن النص على احترام اتفاقية القسطنطينية .

فيما يتعلق بحرية الملاحة في قناة السويس و التعهد بصيانتها و تطويرها بما يتوافق مع مقتضيات الملاحة الحديثة، و يبين شروط تسيير و إدارة القناة و كيفية تسوية الخلافات و المشاكل التي قد تنشأ، ولكن نتيجة تماطل إسرائيل إستمر 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 و إسرائيل قد أزال السبب الذي كانت تستند إليه مصر في منع ، ثم تقييد مرور السفن الاسرائيلية 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 و التي تقضي أساسا أن يكون المرور بريئا أي غير ضار بأمن و سلامة و نظام الدولة صاحبة السيادة على القناة²

¹ - محمد ناصر بوغزالة، مرجع سابق، ص120.

² - جمال محي الدين ، مرجع سابق، ص 110

المطلب الثاني: فرض الدولة سيادتها على البحر الإقليمي

تتواجد عدة تعريفات للبحر 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 و مياهها الداخلية و الشاطئ من جهة و أعالي 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 و هو ما يبرر إعتبار عرض البحر الإقليمي يتحدد بمدى قذيفة المدفع و لكن مع مرور الوقت ظهرت الأهمية الاقتصادية للمنطقة التي تتمثل أساساً في الاستفادة من الثروة السمكية، ولقد توسعت هذه الأهمية لتشمل الجانب الصحي كونه يشكل حزام أمان من كل أشكال التلوث و الأمراض².

ونظراً لتزايد مصالح الدول الساحلية في البحر الإقليمي ظهرت عدة صراعات دولية وفقهية برزت بالخصوص من جهة في تحديد طبيعة سيادة الدولة على بحرها الإقليمي (الفرع الأول) و من جهة أخرى في عرض هذا البحر وكيفية حسابه(الفرع الثاني) ، كما أن الولاية القضائية حول السفن الأجنبية التي تعبر البحر الإقليمي باعتباره مظهر من مظاهر السيادة قد عرف بعض النزاعات في الاختصاص(فرع ثالث)

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

الفرع الأول : طبيعة سيادة الدولة على بحرها الإقليمي

تجدر الإشارة إلى أن الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي كانت محل خلاف فقهي عبر الفترات التاريخية المنصرمة ونظراً لاستقرار النظام القانوني للبحر الإقليمي نوعاً ما في اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 فقد فقدت الكثير من النظريات قيمتها القانونية كونها

¹ - محمد ناصر بو غزالة، مرجع سابق، ص150.

² - صلاح عامر، القانون الدولي الجديد للبحار، دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، دار النهضة العربية، القاهرة، 1985، ص198.

كانت قابلة للتفسير في الزمن الذي عاصرته ، و بصفة عامة كان النقاش حاداً بين الفقهاء حول الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي و الذي إنتهى بحصره في اتجاهين نتناولهما في الفرعين التاليين¹.

أولاً: البحر الإقليمي جزء من أعالي البحار

تتباين الأسس القانونية لأنصار هذا الاتجاه ما أدى إلى ظهور نظريتين:

1- نظرية حقوق الارتفاق الساحلية

مضمون النظرية و التي يتزعمها الفقيه "دي لابراديل" أن البحر الإقليمي جزء من أعالي البحار² تباشر عليه الدولة الساحلية مجموعة من الحقوق الارتفاقية تحقيقاً لمصالحها و أمنها سلامتها، فالبحر عام و هو مملوك للمجتمع الدولي صاحب السيادة عليه، و منه لا يمكن للدولة الساحلية أن تدعي السيادة عليه ولا أن تقر بعض القيود عليه. و لقد عيب على هذه النظرية أن حق الارتفاق يفترض وجود دولتين إحداهما خادمة و الأخرى مخدومة و هو أمر مستبعد الوجود، كما أن الاتفاق الدولي المنشئ لهذا الارتفاق غير موجود، و أخيراً فإن أصحاب هذه النظرية لم يبرزوا الأساس القانوني الذي إستندوا إليه في اعتبار أن المجتمع الدولي هو صاحب السيادة على البحر الإقليمي.

2- نظرية حق الحفظ أو حق البقاء

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

ثانياً: البحر الإقليمي جزء من إقليم الدولة

¹ - اسكندر احمد ، محاضرات في القانون الدولي العام (المجال الوطني للدولة)، ديوان المطبوعات الجامعية ،الجزائر، 1995،ص71.

² - محمد السعيد محمد الخطيب، الوضع القانوني للبحر الإقليمي ، دار النهضة العربية، القاهرة، 1975، ص 228.

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

1- نظرية حق الملكية

مفاد هذه النظرية أن البحر الإقليمي جزء من إقليم الدولة تباشر عليه الحقوق و التصرفات الواردة على ملكية الشخص العادي، و يرجع 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 و الإقليم البحري، إلا في فارق الطبيعة و يترتب 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 ترد على الإقليم، كما أن ملكية البحر الإقليمي يشمل بالإضافة إلى السطح الجزء اليابس المغمور بالمياه و الجزء الجوي الذي يعلوه ولقد وجهت لهذه النظرية الانتقادات التالية:

- أن الملكية تتطلب الحيادة و هي غير متوفرة وقد رد أنصار النظرية أنها حيادة حكمية.
- أن هذه النظرية متأثرة بالقانون الخاص و لا يتماشى ذلك مع أحكام القانون الدولي العام.
- أن من له ملكية شيء له حق التصرف فيه و لا يوجد في التاريخ ما يثبت أن دولة قد باعت بحرها الإقليمي أو تنازلت عليه أو رهنته.

2- نظرية حق السيادة :

مفاد هذه النظرية أن العلاقة بين الدولة و بحرها الإقليمي هي علاقة سيادة و الذي يفيد أن الدولة تمارس عددا من الصلاحيات على إقليمها البحري، لما لها من سيادة من حيث التنظيم و الإشراف و الرقابة و الاختصاص القضائي، و هي الأعمال المادية الكفيلة باحترام سيادة الدولة على إقليمها، و هي ضرورة ملحة تتطلبها مصلحة الدولة.

¹ - المادة 87 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سابق ذكرها نصت على "أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول ساحلية كانت أم غير ساحلية، و تمارس حرية أعالي البحار بموجب الشروط التي تتبناها هذه الاتفاقية و قواعد القانون الدولي الأخرى.

و يرى الفقيه "ديفينيو" أن (نظرية حق السيادة ليس لها مساوئ و مخاطر نظرية الملكية، و إن سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي سيادة خاصة محدودة، تمارسها باتفاق ضمني بين الأمم بهدف تيسير الملاحة التجارية)¹، إلا أن الفقيه "ديبانيه" يرى أن حق السيادة غير محدود إنما يتسع و يضيق حسب ظروف و مصالح الدولة الساحلية وقد أخذ بهذه النظرية معهد القانون الدولي في اجتماعه بباريس سنة 1894 في مادته الأولى، و تكررت المناداة بحق السيادة في مؤتمرات معهد القانون الدولي سنة 1911 وستوكهولم 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" و أقر مؤتمر لاهاي سنة 1930 سيادة الدولة على بحرها الإقليمي وكذا الحال في مؤتمر جنيف سنة 1958 بشأن البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة في مادتها الأولى و الرابعة، و هي الفكرة التي تبنتها اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، كما سيأتي بيانه .

ثالثا: موقف اتفاقية قانون البحار لسنة 1982

بالرجوع إلى اتفاقية مونتغوباي لسنة 1982 نجد أنها تطرقت لطبيعة سلطة الدولة على بحرها الإقليمي و اعترفت 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 الأخرى إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي.
- 2- تمتد هذه السيادة إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي و كذلك إلى قاع و باطن أرضه.
- 3- تمارس السيادة على البحر الإقليمي رهنا بمراعاة أحكام هذه الاتفاقية و غيرها من قواعد القانون الدولي" و منه يترتب على هذا الموقف النتائج التالية:

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

¹ - محمد السعيد محمد الخطيب، مرجع سابق، ص 258.

2- للدولة الساحلية حق قصر الملاحة و الصيد على رعاياها وكذا الاستغلال الاقتصادي.
3- ممارسة الدولة لصلاحياتها الخاصة بالرقابة و الإشراف و التنظيم 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 انه رقعة من البحر اقتضت اعتبارات معينة منح سلطات للدولة الساحلية المطلة 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 منعاً للتعسف في استعمالها، وهذا ما تقصده الجملة الأخيرة من التعريف و التي 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 سواحلها وعليه نخلص أن اتفاقية قانون البحار قد اعترفت بسيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي بالإضافة إلى الفضاء الجوي الذي يعلوه و قاع البحر و باطن تربته فلها حق مباشرة اختصاصها العام على بحرها الإقليمي ولا يحد من هذه السيادة و الاختصاص العام سوى قيد وحيد و هو المرور البريء للسفن الأجنبية¹ و هو القيد الذي سنتطرق إليه لاحقاً.

الفرع الثاني: تحديد البحر الإقليمي

إن مسألة تحديد البحر الإقليمي الكثير خلقت العديد من الخلافات بالنظر إلى ارتباطها باعتبارات مصلحيه تتمثل أساساً 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

¹ - إبراهيم محمد العناني، المرجع الاصل، ص120.

عند بحث هذه المسألة، ولم يتوصل هذا المؤتمر إلى تحديد لمدى البحر الإقليمي بسبب تضارب مصالح الدول خاصة منها الدول النامية التي تسعى دائماً في الاستئثار بمسافات بعيدة من البحر الإقليمي متمسكة بحقها في الاستفادة بثرواتها البحرية دعماً 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 (اولاً) والثانية تخص بطريقة قياسه (ثانياً) .

اولاً: إتساع البحر الإقليمي :

منذ أن عرفت فكرة البحر الإقليمي كان الاختلاف بارزاً دائماً حول مسألة إتساعه، ولقد تركزت الفكرة التقليدية في أن سلطة الدولة يمكن أن تمتد على المساحات البحرية التي يمكن للدولة أن تسيطر عليها فعلياً من على إقليمها البري¹. و قد تبنى هذه الفكرة الفقيه الهولندي "بنكوشوك" و بنى 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 و على رأسها بريطانيا العظمى. ومع ذلك اختلفت بعض الدول الأخرى مثل الدول الاسكندنافية التي أخذت بمسافة الأربعة أميال و روسيا بمسافة اثنا عشر ميل و إسبانيا 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 للمؤتمر باقتراح يكون أساساً للمناقشة مؤداه تحديد البحر الإقليمي بثلاث أميال بحرية، و الاعتراف لبعض الدول الساحلية المسماة صراحة ببحر إقليمي أوسع من ذلك²، و الاعتراف للدولة الساحلية بمنطقة من أعالي البحار تتاخم بحرهما الإقليمي تمارس عليها بعض إجراءات الرقابة الضرورية من جمركية و صحية

¹ - محمد سامي عبد الحميد، المرجع الاصلي، ص 210.

² - محمد سامي عبد الحميد، مرجع سابق، ص 212.

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 أجل تقنين و تطوير قواعد القانون الدولي ، و دراسة الموضوع في 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 و أن 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، و بذلك 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.

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

ثانيا: طريقة قياس البحر الإقليمي²

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

¹ - صرح سفير الولايات المتحدة الأمريكية لمؤتمر قانون البحار " قد توصل المؤتمر إلى حل مشكل زحف الاختصاص و ذلك عن طريق إجماع حول 12 ميل بحري كمياه إقليمية تمارس الدولة عليها سيادتها كاملة....."
² ! ملحق رقم 01 المتضمن عرض البحر الإقليمي.

الجزر و الشواطئ الطبيعية كقاعدة عامة مع وضع طرق أخرى في الحالات الاستثنائية سيأتي ذكرها.

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

1- الطريقة العادية

وتعتمد هذه الطريقة حسب المادة 05 على خط الأساس العادي لقياس البحر الإقليمي و هو حد أدنى الجزر على امتداد الساحل كما هو مبين على الخرائط ذات المقياس الكبير المعترف بها رسمياً من قبل الدولة الساحلية، مع العلم أن الحد الخارجي للبحر الإقليمي على خط الأساس هو ذلك الخط الذي يكون بعد كل نقطة عليه عن أقرب نقطة على خط الأساس مساوياً لعرض البحر، وتطبق نفس الطريقة على الجزر الموجودة فوق حلقات مرجانية أو المحاطة بشعب المرجان.

2- خطوط الأساس المستقيمة

هذه الطريقة توصلت إليها محكمة العدل الدولية بمناسبة تعرضها لقضية المصادم النرويجية سنة 1951 بين بريطانيا و النرويج، و التي تتلخص وقائعها في أن سفناً 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 1935/07/12 أخذت فيه بقاعدة خطوط الأساس المستقيمة المتصلة بين الجزر و الصخور الموجودة على طول الساحل النرويجي، مما 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 إلى سنة 1933. وأن الساحل النرويجي كثير التعاريج و الجزر، فتوصلت إلى أنه إذا كانت القواعد العامة تشير إلى أن خط الأساس لابد 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 إكتسبت دوماً صفة دولية و لا يمكن أن تخضع لإرادة دولة ما... وإذا كان صحيحاً 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" و لقد أخذت بقاعدة الخطوط المستقيمة اتفاقية جنيف لسنة 1958 ثم حذت حذوها اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 في مادتها السابعة¹.

3- الحالات الأخرى

- **الخلجان:** يتم القياس من حد أدنى الجزر لنقطتي مدخله الذي يجب ألا يتجاوز عرض البحر الإقليمي، المادة 10/ 5 و المادة 7 من اتفاقية جنيف.
- **المضايق:** انطلاقاً من خط الأساس أو خطوط الأساس المستقيمة يتم اعتمادها بدءاً من حد أدنى الجزر لمدخل فتحتي المضيق، الذي يجب ألا يتجاوز عرض البحر الإقليمي.
- **مصبات الأنهار:** خط الأساس يكون خطاً مستقيماً عبر مصب النهر بين نقطتين، على حد أدنى الجزر على ضفتيه.
- **الموانئ:** يتم تحديد خط الأساس انطلاقاً من ابعده المنشآت المرفئية الدائمة التي تشكل جزءاً أصيلاً من النظام المرفأ، التي تعد جزءاً من ساحل الدولة.

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، ص65.

- 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 و المتقابلة:** وفقا للقواعد العامة يتم التحديد وفقا لاتفاق الدول المعنية، و في 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 الإقليمي¹.

ولقد جاء في نص المادة 14 "يجوز للدولة الساحلية أن تحدد خطوط الأساس تبعا 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.

ثالثا: 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 بأن الوضع بالنسبة لمدى اتساع البحر الإقليمي يتلخص - حاليا - 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 الذكر².

و لقد 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 الدنمارك فلا يلتزم على غيرها من الدول باحترام سيادتها إلا على البحر الإقليمي كما حددته لنفسها، و في المقابل فإنه متى تبين أن دولة

¹ - ديوني بلقاسم، مرجع سابق، ص 66.

² - إبراهيم محمد العناني، دراسات في القانون الدولي للبحر، مجلة العلوم القانونية و الاقتصادية، مطبعة جامعة عين الشمس، سنة 1976، ص 90.

ساحلية قد حددت عرض بحرها الإقليمي بأكثر من اثني عشر ميل بحري كما هو الشأن للسلفادور أو ليبيريا أو البيرو، فلا إلتزام على غيرها من الدول بإحترام سيادتها على البحر الإقليمي المذكور إلا في حدود اثني عشر ميل بحري فحسب اعتباراً من خط الأساس. و لعل 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 و هو الأمر الذي سأنترق إليه في المطلب الثالث.

الفرع الثالث : الولاية القضائية على السفن الأجنبية في البحر الإقليمي

لكون 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 و البيئة والصحة و ما يضمن سريان قوانين الجمارك و نحوها، وأن قضاءها هو المختص - كأصل عام- بالنظر فيما يقع داخل إطار هذا البحر من جرائم (أولاً) و من منازعات مدنية (ثانياً) كما أن قانون البحار استحدث ما أصبح يعرف بحق الدولة الساحلية في مطاردة السفن الأجنبية (ثالثاً) كل ذلك دعماً لولايتها القضائية كمظهر من مظاهر ممارسة الدولة الساحلية لسيادتها على بحرها الإقليمي.

وتجدر الملاحظة أن دراستنا ستقتصر على السفن الخاصة على إعتبار أن السفن العامة¹ تتمتع بحصانة قانونية تمنع الدولة الساحلية من القيام بأي عمل قد يمسه 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.

أولاً : الاختصاص الجزائي

بالرجوع إلى نص المادة 27 من اتفاقية قانون البحار يتبين أن ولاية الدولة الساحلية في الأمور الجنائية على السفن الأجنبية عن مرورها في البحر الإقليمي بالحالات التالية:

¹ - انظر علوان (عبد الكريم)، المرجع السابق، ص 91.

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 العقل¹.

ما عدا هذه الحالات بالنسبة للسفن الخاصة أو التجارية عموماً فمن المقرر أنه ليس لدولة الساحلية أن تباشر اختصاصاً جنائياً 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.

و الملاحظ أن الدولة الساحلية لا تملك التعرض للسفن المارة في مياهها الإقليمية إذا كانت الجريمة قد وقعت خارج نطاق بحرها الإقليمي الذي نظمته المادة 5/57 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 أخيراً فإنه في تطبيق هذه القواعد يتعين على الدول الساحلية مراعاة قواعد الملاحة و إحترام أحكام القانون الدولي عند إجراء أي توقيف.

ثانياً : 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 و هما، اقتضاء الدولة الساحلية لدين أو تعويض و حاجة السفينة للملاحة، فغلب استمرار الملاحة على التوقف¹.

¹ - محمد ناصر بوغزالة، مرجع سابق، ص 175.

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 تباشر اجراءات التنفيذ إلا في حالتين :

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

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

و لقد نظمت المادة 28 من اتفاقية قانون البحار الإختصاص المدني¹ و يسري 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 الإقليمي، وهذا ما حصل سنة 1922 عندما ألفت الولايات المتحدة الامريكية 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 ألفت 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، و لقد اعترفت بريطانيا بشرعية القبض ما دام أن الصيد تم في البحر الإقليمي فالسفينة تعد كذلك، أما إذا كانت السفينة موجودة خارج البحر الإقليمي و لا ترسل زوارقها و لكنها تستقبل من الساحل فلا مجال

¹ - تنص المادة 28 من اتفاقية قانون البحار:

- 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 لغرض أي دعوى مدنية ضد أي سفينة أجنبية راسية في بحرها الإقليمي أو مارة خلال بحرها الإقليمي أو أن تحتجزها بعد مغادرة المياه الداخلية.

لتطبيق الوجود الحكمي ما دام أن الاتصال مفقود، لا من حيث الطاقم ، ولا من حيث الزوارق التي تتبع السفن¹.

ثالثا : 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 ابتداءً 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، فإن إمتنعت تبدأ هنا المطاردة.
- 3- أن تكون المطاردة حثيثة و متواصلة دون انقطاع حتى في حالة القوة القاهرة.
- 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 معها².
- 8- في حالة إيقاف السفينة أو احتجازها في ظروف لا تبرر ممارسة حق المطاردة تتحمل الدولة الساحلية المسؤولية الدولية المترتبة عن ذلك.

¹ - محمد ناصر بوغزالة، مرجع سابق، ص177.

² - حمود (محمد الحاج) ، المرجع الاصلي ، ص127.

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 تصرفاً مناقضاً لقواعد قانون البحار و أدى ذلك إلى إلحاق أضرار بأية سفينة أجنبية مارة ببحرها الإقليمي فإنه يقع عليها الالتزام بالتعويض.

المبحث الثاني: القيود الواردة على سيادة الدولة الساحلية

من المتعارف عليه أن المياه الداخلية تكون جزء من إقليم الدولة، كما أن البحر الإقليمي تمتد إليه سيادة الدولة كونه يقع على مسافة تقارب إقليم الدولة و من ثمة فقد اعترفت قوانين البحار للدولة الساحلية بممارسة كل مظاهر السلطة و السيادة على هذه المناطق، إلا أنه في كل مرة كانت تضع شرط مؤداه احترام قواعد القانون الدولي و أحكام اتفاقية قانون البحار على وجه الخصوص، في هذا المجال فقد وضعت إتفاقية قانون البحار قيد على سيادة الدولة على مياهها الداخلية و بحرها الإقليمي¹ عندما اعترفت للسفن الأجنبية بحق المرور البريء في هذه المناطق البحرية و بينت صور و شروط 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 بحراً إقليمياً 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 المضيق 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) .

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 و المقصود أن لا تلحق أضراراً بمصالح هذه الأخيرة، ولقد أشارت إليه المادة 17 من اتفاقية قانون البحار عندما نصت " رهنا بمراعاة هذه الاتفاقية، تتمتع سفن جميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، بحق المرور البريء خلال البحر الإقليمي".

و يفهم من المادة أن للسفن الأجنبية حرية إجتياز 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.

و المرور البريء ليس من الأفكار الجديدة بل فكرة تعود إلى عهد بعيد¹ و تعد بمثابة تنازل لصالح مبدأ حرية أعالي البحار من قبل مبدأ السيادة نتيجة الصراع الدائم و المتواصل بين هذين المبدأين، وقد تبلورت تلك الفكرة في النهاية في شكل نظام قانوني من خلال إتفاقية جنيف لسنة 1958 ثم إتفاقية مونتقوباى لسنة 1982.²، و يمكن للمرور البريء مثلما جاء في المادة 18 من الإتفاقية 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.
و يشترط في المرور البريء أن يكون متوصلا 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 الإتفاقية 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.

¹ - عوض محمد، حق المرور البريء في البحار، رسالة دكتوراة دولة، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، القاهرة 1977، ص 175

² - إتفاقية جنيف لسنة 1958، مرجع سابق و إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار للإطلاع على المواد المتعلقة بالمرور البريء.

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

ه- أي عمل من أعمال التلويث المقصود و الخطير يخالف هذه الاتفاقية¹.

و لقد وضعت الفقرة 2 من المادة 19 من إتفاقية مونتقوباي، بعد أن ذكرت مجموعة من الأنشطة بإمكانها أن تؤثر على طبيعة المرور، معياراً 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 فالسفينة الأجنبية التي تأتي عمل غير مذكور ضمن الحالات و ليست له علاقة بالمرور فيمكن تكييفه على أنه غير بريء، إلا أنه يمكن مناقشة بعض الأنشطة التي ليست لها صلة مباشرة بالمرور و تخرج عن الأنشطة السابق بيانها و في ذات الوقت لا تؤثر على الطبيعة القانونية للمرور البريء لإرتباطها بقواعد أخرى من قواعد القانون الدولي منها أعمال المساعدة البحرية و حالات القوة القاهرة.

و في هذا السياق تنص إتفاقية مونتقوباي في المادة 117 على واجب المساعدة البحرية ، حيث يجب على ربان السفينة تقديم المساعدة لأي شخص وجد في البحار معرضا لخطر الضياع ، و هي ملزمة بتقديم المساعدة بالقدر الممكن من السرعة وبصورة معقولة لإنقاذ أي شخص يستغيث، و من الواجب أيضا تقديم المساعدة للسفينة ولطاقمها و لركابها في حدود الإمكان، كما أن حالة الضرورة، أو القوة القاهرة 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.²

و جدير 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.

¹ - إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 (إتفاقية مونتقوباي) ، مرجع سابق ذكره.

² - إبراهيم محمد العناني، مرجع سابق، ص123.

و يقتضي المرور البريء حسب اتفاقية مونتقوباى عبر البحر الإقليمي بالنسبة لسفن الصيد الامتثال للقوانين و اللوائح 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 و كل ما في الأمر أن تلتزم بمراعاة اللوائح المتعلقة بالمرور و في حالة عدم الامتثال يحق للدولة الساحلية أن تطالبها بمغادرة بحرها 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 أساساً في ضرورة أخذ الحيطة و الحذر اللازمين أثناء ممارستها لحق المرور البريء¹.

الفرع الثاني: حقوق و واجبات الدولة الساحلية في تنظيم المرور البريء

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

- سلامة الملاحة و تنظيم 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

¹ - المادة 21 من اتفاقية مونتقوباى ، مرجع سابق ذكره.

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

- منع خرق قوانين و أنظمة الدول الساحلية الجمركية أو الضريبية المتعلقة بالهجرة أو الصحة.

و لا 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 و الأنظمة لتكون معروفة لدى الجميع و حتى يمكن الإلتزام بأحكامها من قبل السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء عبر البحر الإقليمي.

و يحق للدولة الساحلية كلما إقتضت ظروف سلامة الملاحة البحرية أن تفرض على السفن الأجنبية التي تمارس المرور البريء إستخدام الممرات البحرية التي تعينها و أن تفرض على الناقلات و السفن التي تعمل بالطاقة النووية أن تقصر مرورها على تلك الممرات، إلا أنه يتعين على الدولة الساحلية في تنظيمها للممرات و تقرير تقسيم حركة المرور أن تأخذ بالتوصيات التي تصدرها المنظمات الدولية المتخصصة و أن تضع في عين الاعتبار القنوات التي تستخدم عادة للملاحة الدولية و التناسب بين بعض أنواع السفن و بعض قنوات المرور و مراعاة كثافة المرور، أخيراً يتوجب على الدولة الساحلية توضيح حدود الممرات البحرية و نظم تقسيم حركة المرور في خرائط يتم الإعلان عنها. إلى جانب هذه الحقوق السالفة الذكر فقد أُلزمت اتفاقية قانون البحار الدول الساحلية احترام عدة واجبات من شأنها تدعيم حق الدول الأخرى في استعمال حق المرور البريء نذكر منها¹:

1- يجب على الدولة الساحلية ألا تعيق المرور البريء للسفن الأجنبية عبر بحرها الإقليمي .

2- عدم فرض شروط على السفن الأجنبية بغرض إنكار حق المرور البريء أو الإخلال به.

3- عدم التمييز قانوناً أو فعلاً بين سفن أي دولة و السفن التي تحمل بضائع إلى دولة ما أو منها أو لحسابها.

¹ - عبد القادر شريال، مرجع سابق ، ص32.

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، و يتعين 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 دولياً من خلال اتفاقية دولية و لا 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

تمت الإشارة سابقاً إلى أنه من النتائج المترتبة عن تمديد عرض البحر الإقليمي إلى 12 ميل اعتبار الكثير من المضائق بحراً إقليمياً بعد أن كانت تعتبر من أعالي البحار وقصد ضمان المرور لأساطيلها 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 ، و هو 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 بالمضائق المستعملة من أجل الملاحة الدولية و أطلق عليه اسم المرور العابر حتى يميز عن حق المرور البريء ما يوحي إلى وجود نوع من الاختلاف بينهما سيأتي بيانه.¹

الفرع الأول: تعريف المرور العابر

تنص الفقرة الثانية من المادة 38 من اتفاقية قانون البحار على أن "المرور العابر طبقاً لهذا الجزء هو ممارسة حرية الملاحة و التحليق من أجل هدف واحد، و هو المرور العابر المستمر و المتواصل في المضائق بين منطقة من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة و منطقة أخرى من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة" و مع ذلك لا

¹-اتفاقية جنيف لقانون البحار 1958، مرجع سابق ذكره.

يستبعد العبور المتواصل و السريع 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 لتضمن لأساطيلها البحرية و الجوية التنقل عبر المضائق الدولية و التحليق في أجواءها بقدر كبير من الحرية تقادياً للعراقيل المترتبة عن تغير الطبيعة القانونية لمياه تلك المضائق نتيجة قبول المؤتمر الثالث لقانون البحار توسيع البحر الإقليمي إلى 12 ميلاً، 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 الأرخيبيلية¹ حيث تخول المادة 53 من الاتفاقية الدول الأرخيبيلية أن تحدد ممرات بحرية و طرق جوية ملائمة فوقها لمرور السفن و الطائرات الأجنبية مروراً متواصلًا و سريعاً خلال أو فوق مياهها الأرخيبيلية و البحر 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 إتفاقية مونتقوباي إستجابة للضغط الممارس من قبل الدول الكبرى من جهة حقوق و واجبات الدولة الساحلية، و واجبات السفن و الطائرات من جهة أخرى. ولقد بينت الإتفاقية حقوق الدول المطلة على المضائق المستعملة من أجل الملاحة الدولية، و ذكرت من بينها:

- أ- أنه يجوز للدولة المطلة على المضيق أن تعين ممرات بحرية في المضائق لاستخدامها في الملاحة و أن تضع النظم اللازمة لتعزيز سلامة المرور و حسن إنتظامه.
- ب- يمكن للدول المطلة على المضيق أن تعين ممرات بحرية جديدة بدلاً من القديمة ، و أن تعدل نظم المرور كلما اقتضت الظروف شريطة أن تعلن عن ذلك الإعلان الواجب.

¹ - تعني الدولة الأرخيبيلية، الدولة التي تتكون من أرخبيل واحد أو أكثر، وقد تضم جزراً أخرى. ويعني الأرخيبيل مجموعة من الجزر بما في ذلك أجزاء من الجزر و المياه الواصلة بينهما و المعالم الطبيعية الأخرى.

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

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

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

و تجدر الإشارة إلى انه بالرجوع إلى أحكام الاتفاقية فإن الدول المطلة على المضيق مطالبة بالالتزام عند وضعها اللوائح و الأنظمة و القوانين، ألا تؤدي تلك الأنظمة في آخر المطاف إلى إنكار حق المرور البريء أو إعاقة 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.

و يتعين على الدول المطلة على المضيق التعاون فيما بينها من أجل إقامة و صيانة ما يلزم من وسائل تيسير الملاحة و السلامة و إجراء التحسينات من أجل تسهيل الملاحة البحرية الدولية و مكافحة السفن.

أما بالنسبة للواجبات المفروضة على السفن و الطائرات 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 الاتفاقية¹.

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 انتهاكاً لمبادئ القانون الدولي المنصوص عليها في ميثاق الأمم المتحدة.

¹ - اتفاقية جنيف بشأن أعالي البحار 1958 مرجع سابق نكره .

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

4- إحترام كافة القوانين و الأنظمة التي تسنها الدولة المطلة على المضيق و الخاصة بالمرور العابر، و التصرف على نحو مخالف لذلك يترتب عليه تحمل دولة علم السفينة أو دولة تسجيل الطائرة مسؤولية ذلك.

و عليه نخلص إلى أن كل من حق المرور البريء و حق المرور العابر يشكلان قيد على سيادة الدولة الساحلية وفقاً لأحكام الاتفاقية، إلا أنه بالتدقيق بين النظامين يتضح لنا أن هناك بعض الاختلاف بينهما نذكر منها:

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

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 ولا يوجد هذا الالتزام في حالة المرور العابر¹.

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.

هـ- 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 تسهيلاً للملاحة الدولية.

¹ - اتفاقية جنيف بشأن أعالي البحار 1958 مرجع سابق ذكره .

إن الجهات البحرية المتواجدة مباشرة وراء البحر الإقليمي على طول يمكن أن يصل إلى 200 ميل بحري ابتداءً 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 و عدم قابلية فرض السيادة عليها من أي دولة، إلا أن سعي العديد من الدول الساحلية و خاصة 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 و بين مبدأ السيادة الساحلية و مبدأ حرية أعالي البحار من جهة أخرى كان هذا الاعتراف مقتصرًا على منح الدولة الساحلية ما يسمى بالحقوق السيادية² على هذه المناطق.

و تتكون هذه المناطق أساساً من المنطقة المتاخمة 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 الأول)، و أخيراً افرز العمل الدولي إلى ميلاد ما أصبح يعرف بالجرف القاري (المبحث الثاني) من خلال التنظيم الدولي لهذه المنطقة الغنية بالثروات. و تجدر الإشارة إلى أن قوانين البحار تكون قد نظمت كل منطقة و جعلت لها نظاماً قانونياً 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 .

المبحث الأول: المنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة

أطلقت هذه التسمية على أساس أنها الأقرب إلى تفسير الحقوق الواردة على المنطقة، و لكونها كذلك معتمد من قبل اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

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

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

المطلب الأول: مفهوم المنطقة المتاخمة

لقد تعددت تسمية هذه المنطقة فقد أطلق عليها منطقة الحياد، منطقة الأمن، منطقة الاختصاص، منطقة المجاورة، المنطقة الملاصقة.....الخ.

و تعرف المنطقة المتاخمة على أنها منطقة بحرية إضافية تمتد من نهاية البحر الإقليمي¹ 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 البحار¹.

و لقد سعت الدول النامية إلى بسط سيادتها على المنطقة المتاخمة نظراً لقربها من شواطئها، و حاجتها لثرواتها من أجل دعم تنميتها، إلا أن تدخل الدول الكبرى بإسم 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 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، وكانت هذه القوانين تحدد المسافة البحرية التي كانت تخضع لرقابة السلطات الساحلية بثلاثة أميال بحرية أو أكثر.

و لقد أعجبت بعض الدول بهذه القوانين البريطانية فأصدرت قوانين مشابهة لها و لعل أحسن مثل على ذلك هو مثل الولايات المتحدة الامريكية التي أصدرت في العام 1920 قانوناً 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

¹ - انظر سعد الله (عمر)، معجم في القانون الدولي المعاصر، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر ، 2005ص

هذه العملية، و إكتشفت 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 تنزود 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 الولايات المتحدة الأمريكية إلى السعي نحو سد هذه الثغرة باستصدار قانون أخر 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" و كانت أولها مع بريطانيا عام 1924 و زال مفعول هذه المعاهدات في عام 1933 ، عندما ألغى الرئيس روزفلت قانون منع المسكرات في الولايات المتحدة الأمريكية¹.

و لعل أن المصالح المالية (الضريبية، الجمركية) للدول كان لها أثر كبير في ظهور هذه المنطقة ، و ازداد اهتمام الدول الساحلية بالمنطقة المتاخمة عندما أخذت هذه الدول تتدخل للإشراف على عمليات الاستيراد و التصدير و لفرض الرقابة الصحية على مداخل الإقليم لمنع تسرب الأمراض و الأوبئة إلى إقليمها و لقد تبنت فكرة المنطقة المتاخمة فعلا في القرن العشرين و وافق عليها المؤتمر الأول لقانون البحار المنعقد في مدينة لاهاي في سنة 1930، في مؤتمر جنيف الخاص بالبحار و المنعقد في سنة 1958،

1- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982. مرجع سابق

وأخيراً 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 تحديداً حقيقياً 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 أصلاً 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 إتساع الحد الأقصى للبحر الإقليمي و جعله 12 ميلا بحريا، أما الفقرة الثانية من المادة 33 السالفة الذكر ذكرت أن اتساع البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة معا بأربعة و عشرين ميلا بحريا، الأمر الذي يؤدي بتطبيق المادتين المذكورتين مجتمعتين، أن المنطقة المتاخمة لا يقل اتساعها عن 12 ميلا بحريا

الفرع الثالث: التكييف 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

1- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 ، مرجع سابق.

بذلك إلا أنها تعتبر كذلك و تتمتع الدولة عليها بنفس الحقوق المقررة للدولة الساحلية على بحرها الإقليمي و خاصة تلك المتعلقة بتنظيم الملاحة و حرية الملاحة فيها دونما قيد أو شرط إلا قيد الرقابة السالف الذكر¹.

و لعل 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 المنطقة.

الفرع الرابع: وظائف المنطقة المتاخمة.

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 إتفاق ابتداءً 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 الجديد ، 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 إجتماعاتها في جنيف خلال الفترة الممتدة ما بين 17 مارس إلى 10 ماي 1980 أنه أصبح الإعتقاد جازماً بإعتبار 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

1- جمال محي الدين، مرجع سابق، ص 149.

التدابير الوقائية الأغراض المقصودة منها ما كان للدولة الساحلية أن تتدخل لردع المخالفات التي تقع ضد الأنظمة المذكورة داخل إقليمه أو بحرهما الإقليمي، وذلك 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 الفرع إلى اولاً الرقابة المانعة وثانياً الرقابة العقابية.

اولاً : 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 للإشراف 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 مداخل إضافية تساعد على دعم الاقتصاد الوطني، وكذا إصلاح الأضرار التي تتسبب فيها السفن عند ملاحقتها في هذه المنطقة¹ و تملك الدولة الساحلية في هذه المنطقة أن تصدر القوانين التي تمنع الصيد في هذه المنطقة نظراً 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

1- محمد طلعت الغنيمي في قانون السلام، منشأة المعارف، الإسكندرية، السنة 1982، ص 750.

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 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 بحرّها الإقليمي¹.

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

1- محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص766.

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.

ثانيا : 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 المتاخمة¹.

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

1- إبراهيم محمد العناني، مرجع سابق، ص123.

وحسب المواد 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 ومسؤولية كاملة عن الأضرار التي تتسبب فيها هذه السفينة الحربية 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 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.

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 على مجرد الظن، وتبدأ المطاردة عندما تكون السفينة في المنطقة المتاخمة، ونفس القول يقال إذا كانت السفينة في البحر الإقليمي الساحلية، فإن الدولة الساحلية في هذه الحالة

1- يشترط أن تكون السفينة قد خرقت فعلا القوانين والأنظمة المذكورة، أما الاعتقاد بأن السفينة خرقت القوانين فإن المطاردة لا تتأسس أو المياه الأربيلية، 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 المنطقة المتاخمة وتقوم الدولة الساحلية بمطاردة السفن التي خرقت قوانينها وأنظمتها في المنطقة المتاخمة بواسطة السفن الحربية أو الطائرات حال إلقاء القبض عليها والتأكد من هويتها وهوية طاقمها.

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 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 في هذه المنطقة.

حسب المادة 86 من الاتفاقية الجديدة، فإن المنطقة المتاخمة تعتبر جزء من أعالي البحار لا تمارس عليها الدولة الساحلية السيادة الكاملة فماعد البحر الإقليمي، والمياه الداخلية فإن جميع أجزاء البحر الأخرى تعتبر من أعالي البحار، وأن لكل منطقة نظام خاص بها¹.

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 إنتقال من الوظائف والحقوق الإقليمية إلى مبدأ الحرية، أي تطبيق مبدأ الحرية بطريقة إقليمية، وهذا الأمر تسبب في تقسيم وتفتيت البحر إلى أجزاء قانونيا، مما يتسبب في تعقيد الأوضاع القانونية لهذه الأجزاء، وما تتسبب فيه هذه الأوضاع من خلافات ونزاعات دولية، وإذا كان من المقرر أن الدولة الساحلية تمارس على منطقتها المتاخمة

1- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 ، مرجع سابق.

وظائف تتمثل في حق المراقبة، الوقائية و العقابية، 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 أيضا أن المادة 2/303 قد إعتبرت أن انتشار الأشياء الأثرية ذات القيمة التاريخية من أعماق المنطقة المتاخمة دون إنها 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 كإستثناء 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 و التي يمكن حصرها فيما يلي:

- 1 - منع تلويث البيئة البحرية.¹
- 2 - حماية الأنابيب والأسلاك الموجودة في المنطقة المتاخمة.
- 3 - تنظيم الصيد وحماية الموارد.
- 4 - الاختصاص المتعلق بتنفيذ القرارات الملزمة الصادرة عن جهاز دولي مختص.

المطلب الثاني: المنطقة الاقتصادية الخالصة²

إستحدثت إتفاقية قانون البحار منطقة بحرية جديدة تعرف بالمنطقة الاقتصادية الخالصة و ذلك تلبية لمطلب الدول الإفريقية و دول أمريكا اللاتينية أثناء إنعقاد المؤتمر الثالث لقانون البحار، و ذلك بالرغم من معارضة الدول الكبرى التي كانت حريصة – بإعتبارها تملك الإمكانات ما يؤهلها للسيطرة على موارد البحار و المحيطات على ترك المنطقة البحرية لكل الدول تطبيقا لمبدأ حرية البحار، وتحقيقا للتوازن بين هذه المصالح المتعارضة ، تضمنت إتفاقية قانون البحار في الجزء الخامس منها القواعد القانونية التي

1 - إتفاقية برشلونة المتعلقة بحماية البيئة البحرية في البحر الأبيض المتوسط المبرمة في 16 نوفمبر 1976 و قد التزمت جميع الدول باتخاذ جميع الإجراءات اللازمة من أجل حماية البيئة البحرية.
2- الملحق رقم 02، حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة.

تحكم و تنظم هذه المنطقة بشكل يراعي تلك المصالح – فهي منطقة واقعة وراء البحر الإقليمي و ملاصقة 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 200میل- 12 ميل الخاصة بالمياه الإقليمية .

و عرفت 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 وولايتها و حقوق الدول الأخرى و حرياتها للأحكام ذات الصلة بأحكام هذه الاتفاقية"

و سنتطرق في هذا المطلب باختصار إلى الخلاف الدولي الذي برز في إطار المنطقة الاقتصادية خاصة في الطبيعة القانونية التي تحكم المنطقة و الذي 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 المشرع الجزائري كدولة دافعت رفقة الدول النامية عن من النظام القانوني الذي يحكم المنطقة¹.

الفرع الأول: الصراع الدولي حول المنطقة الاقتصادية الخالصة

تبعاً لاختلاف مصالح الدول الكبرى و النامية ظهرت الكثير من الخلافات والصراعات تمحورت أساساً في الاعتراف بالمنطقة الاقتصادية من جهة و الطبيعة القانونية التي تحكم المنطقة من جهة أخرى.

اولاً: 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

1- صلاح عامر، مرجع سابق، ص 56 .

أخرى، أما الدول النامية فطالبت بحقوق الأفضلية على مناطق تعد في الأصل من أعالي البحار، نظراً لحاجة هذه الدول الماسة إليها.

كما أنها تعتبر من أقرب المناطق إلى سواحلها، فتمارس عليها حقوقاً 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 نظراً لتقدم الملاحة وتزايد أهمية البحار والمحيطات كطرق المواصلات الدولية .

ولقد إمتد هذا الصراع لغاية ظهور إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والتي أقرت واعترفت بمنطقة جديدة تسمى :المنطقة الاقتصادية الخالصة، تمارس عليها الدولة الساحلية حقوقاً وتلتزم بواجبات، كل ذلك في إطار الموازنة بين سيادة الدول الساحلية و حرية أعالي البحار.

ثانياً: الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية

بدأت المناقشات حول الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية في الدوريتين الخامسة والسادسة اللتان انعقدتا في نيويورك 1976- 1977¹ و لقد سعت الدول إلى إيجاد نوع من التوفيق بين المصالح المتضاربة بينهما في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، غير أن الخلاف بقي قائماً 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، و بين المطالبة بتطبيق حرية أعالي البحار و مراعاة المصالح الاقتصادية للشعوب ظهر اتجاه آخر يدعو إلى التوفيق بين الاتجاهين بجعلها منطقة خاصة.

1/ المنطقة الاقتصادية الخالصة جزء من أعالي البحار

هذا الاتجاه تبنته الدول البحرية الكبرى، أيديتها في ذلك الدول المغلقة والدول المتضررة جغرافياً، حيث ترى أنه رغم امتياز الدول الساحلية ببعض الاختصاصات

1 - محمد ناصر ابو غزالة، مرجع سابق، ص 210.

الخالصة إلا أن المنطقة الاقتصادية الخالصة تبقى جزء من أعالي البحار وذلك بالاعتماد على الاعتبارات التالية:

ا- إقامة نظام المنطقة الاقتصادية الخالصة لا يقصد به الجانب الإقليمي، بل للدولة الساحلية حق الأفضلية في إستغلال وإستكشاف الموارد الحية وغير الحية، هذا الحق من حقوق الأفضلية الذي فضلته محكمة العدل الدولية في قضية المصائد بين آيسلندا وبريطانيا سنة 1974 ، وعلى هذا الأساس فإنه ما عدا حقوق الأفضلية هذه لا يجوز للدولة الساحلية ادعاء أي حق على المنطقة الاقتصادية الخالصة.

ب- 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 الأخيرة¹.

ج- 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 .

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

2/ 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 تماماً واعتمدت على أسانيد قانونية متعددة نذكر منها ما يلي:

1 - محمد ناصر بوغزالة، مرجع سابق، ص211.

أ - 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 الإحتياجات اللازمة لهم، بالإضافة إلى الضرورة الأمنية الملحة نتيجة الأخطار التي تهدد الدولة الساحلية من جراء القيام بالأعمال العسكرية في هذه المنطقة .

ب- إن الحقوق المقررة للدولة الساحلية لا تتعلق فقط بحق الإستغلال 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.

ج- 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، والتحليق، ومد الأنابيب والكابلات.¹

3/ 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 لا هي جزء من أعالي البحار وليست بحراً إقليمياً، ولكن ذات مركز قانوني خاص بها، ويستندون على الحجج التالية:

أ- 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 صلاحياتها على امتدادات قصيرة

1. محمد ناصر بو غزالة، مرجع سابق، ص211.

و بأقل قدر من السلطات لان المنطقة انتقالية بين السيادة التامة على بحرها الإقليمية و بين حرية أعالي البحار¹.

ب- 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.

ج- يشير البعض إلى فكرة الحقوق المتبقية التي وردت في المادة 59 من الاتفاقية " في الحالات التي لا تستند فيها هذه الاتفاقية إلى الدول الساحلية أو إلى دول أخرى حقوقاً 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 وإلى المجتمع الدولي" ، فالنص أقام توازناً دقيقاً بين الدول الساحلية ومصالح الدول الكبرى وهذا تعبير عن الوضع الخاص.

من المعلوم أن اتفاقية جنيف لسنة 1958 اعتبرت أن² كل الأجزاء الواقعة وراء المياه الداخلية و المياه الإقليمية تدخل ضمن أعالي البحار التي تخرج عن سيادة الدولة إطلاقاً و من بينها نجد المنطقة الاقتصادية الخالصة و التي يحكمها نظام قانوني خاص.

الفرع الثاني: النظام القانوني الخاص بالمنطقة الاقتصادية الخالصة

لقد جعلت اتفاقية الأمم المتحدة العامة لقانون البحار نظاماً خاصاً بالمنطقة الخالصة نظراً لحدائتها و أهميتها، و تجدر الإشارة أن هذا النظام يشمل حقوق و التزامات الدولة الساحلية من جهة و كذا حقوق الدول الأخرى.

1- أحمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار "على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982" ، طبعة 2 ، دار النهضة العربية، مصر، ص20.

2- اتفاقية جنيف بشأن اعالي البحار لسنة 1958, مرجع سابق.

اولاً: 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 قيوداً على هذه الحقوق من خلال المادة 57 ، قيوداً مكانياً حيث أن الدولة الساحلية عند ممارستها للحقوق المكرسة في الاتفاقية لا تتعدى 200 ميل بحري، أما المادة 85 فبينت أن الدولة عند ممارستها للحقوق المقررة في الاتفاقية، تلتزم بحقوق الدول الأخرى في هذه المنطقة¹.

1/ حقوق وواجبات الدولة الساحلية

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

- **"حقوق سيادية:** لغرض إستكشاف و إستغلال الموارد الطبيعية، الحية منها و غير الحية، للمياه التي تعلو قاع البحر و لقاع البحر و باطن أرضه، و حفظ هذه الموارد وإدارتها، و كذا فيما يتعلق بالأنشطة الأخرى، للإستكشاف و الإستغلال الاقتصاديين للمنطقة، كإنتاج الطاقة من المياه و التيارات و الرياح.

- **حقوق ولاية:** على الوجه المنصوص عليه في الأحكام ذات الصلة من هذه الاتفاقية فيما يتعلق بما يلي: إقامة و استغلال الجزر الاصطناعية و المنشآت و التركيبات، البحث العلمي البحري، حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها و أخيراً الحقوق و الواجبات المنصوص عليها في هذه الاتفاقية".

2 / واجبات الدول الساحلية

يمكن إجمال هذه الواجبات في النقاط التالية:

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

ب - حماية الثروات الطبيعية الحية و إدارتها إدارة رشيدة.

1- ديدوني بلقاسم، مرجع سابق ، ص25 .

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

د - الإلتزام بحماية البيئة البحرية، و هي من الواجبات الأساسية و ذلك بالسعي الى القضاء على التلوث أو التخفيف منه و هي بذلك تكون مدعوة مع تحمل المسؤولية في الحفاظ على البيئة البحرية و التي ينبغي أن تكون نظيفة وصالحة.

3 / حقوق الدول الأخرى

من المعلوم أن المنطقة الاقتصادية الخالصة مفتوحة للدول الساحلية وغير الساحلية والمبدأ العام أن كافة الدول تتمتع بالحرية المقررة في أعالي البحار، و بالتالي فان 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 و يترتب على ذلك عدة حريات نذكر حرية الملاحة، حرية التحليق، حرية وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة، حرية إقامة الجزر الاصطناعية و أخيرا حرية البحث العلمي ولكن مع مراعاة الشروط التي تفرضها الدولة الساحلية، و تراعي 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 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 والتحليق في المنطقة الاقتصادية الخالصة وأعالي البحار وضرورة التفريق بينهما.

ذهب رأي إلى أن نظام الملاحة في المنطقة الاقتصادية الخالصة يجب أن يكون وسطاً بين السيادة المطلقة والحرية المطلقة مع تقرير حرية العبور 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، 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 دولياً كالمناورات العسكرية أو إطلاق الصواريخ أو إقامة الملاهي العائمة، أو مراكز إرسال للإذاعة المرئية، وكل ما يتنافى مع حقوق الدولة الساحلية وفق مقرراته الاتفاقية¹.

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 إحترام المبدأ العام في قانون البحار وهو حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار².

كما أن المادة 1/70 من الإتفاقية وضعت قاعدة عامة تعطي فيها الحق للدول المتضررة جغرافياً الحق في المشاركة في إستغلال الموارد الحية الموجودة في المنطقة الاقتصادية الخالصة للدول الأخرى على أساس " الإنصاف والعدالة " في إستغلال جزء مناسب من هذا الفائض، وفقاً للقواعد المتعارف عليها دولياً في مجال الصيد البحري.

و النتيجة الأساسية التي نصل إليها من خلال ما سبق أن حقوق الدول الساحلية تتمثل في حقوق ولاية على المنطقة و حقوق سيادية لا ترقى إلى السيادة الكاملة المعروفة في المياه الداخلية و البحر الإقليمي، كما أن القيد الوحيد على الدولة الساحلية في ممارستها هو مراعاة حقوق الدول الأخرى وفقاً لأحكام الإتفاقية.

ثانياً: 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 عشر 15، وتطبق المحكمة المختصة- للوصول إلى حل للنزاع المعروض عليها- اتفاقية قانون البحار و قواعد القانون الدولي غير المتنافية مع هذه الاتفاقية.

¹ - لغيمة فضيلة - أنظمة المرور في أعالي البحار - مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون - فرع النشاطات البحرية و النشاطات الساحلية - جامعة مولود معمري تيزي وزو - كلية الحقوق و العلوم السياسية - 2016 - ص 23 ومابعدهما

2- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، مرجع سابق.

و يجوز للمحكمة في تثبيت النزاع المعروض عليها وفقا لمبادئ العدل و الإنصاف إذا اتفقت أطراف النزاع على ذلك، لكن يلاحظ أن هذه القواعد تنطبق في حالة ما إذا نشأ نزاع بين دولتين و كان متعلق بالحقوق المقررة طبقا للإتفاقية على المنطقة الاقتصادية الخالصة أما المادة 59 نصت " في الحالات التي لا تستند فيها هذه الإتفاقية إلى الدول الساحلية أو إلى دول أخرى حقوقاً 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 " هذا النص جاء عنوانه أساس حل المنازعات حول إسناد الحقوق و الولاية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، و الواضح أن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لم تبين ما إذا كان الأصل هو كون المنطقة الاقتصادية جزء من أعالي البحار و أن 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 تقيد هذه السيادة بقيود واردة على خلاف الأصل غايتها حماية المصالح المشروعة للدول الأخرى و بخاصة في مجال الملاحة و بالتالي عدم جواز التوسع في تحديد نطاق سريان هذه القيود.

و الراجح أن الإتفاقية قد تعمدت عدم اتخاذ موقف من المسألة سالفة 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، و السيادة كوصف لأي من المناطق المكونة للإقليم البحري للدولة.

الفرع الثالث: موقف القانون الجزائري من النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة

إن إتفاقية الأمم المتحدة لم تغفل أي وضعية من وضعيات البحر، فهناك دول سمح لها وضعها الجغرافي أن تقع على مشارف مساحات كبيرة من البحر تقوم بإستغلال وإستكشاف موارده الكامنة، سواء كانت هذه الموارد طبيعية عبارة عن أسماك أو أعشاب، أو عبارة عن موارد معدنية أو بترولية¹.

1- إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، مرجع سابق.

الجزائر و رغم أنها لم توقع على إتفاقية جنيف لعام 1958 ، فإنها 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 الأساس سنتطرق في الفرع الأول إلى الوضعية البحرية للجزائر وفي الفرع الثاني إلى تأسيس مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة في القانون الجزائري.

اولا: 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 كخليج الجزائر ، بالإضافة إلى تواجد جزر صغيرة، كما توصف الجزائر من الناحية البحرية من الدول المتضررة جغرافيا لعدة أسباب:

1/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 و هو بذلك يعتبر بحر شبه مغلق.¹

و لقد 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 كليا أو جزئيا أو أساسا من البحار الإقليمية والمناطق الاقتصادية الخالصة لدولتين ساحليتين أو أكثر" ، كل هذه الأوصاف التي وضعتها المادة

1- سليم حداد، التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي العربي، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، الطبعة

01 ،لبنان، 1994، ص122.

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 صنف البحر الأبيض المتوسط من بين البحار شبه المغلقة وكل الدول المجاورة له ذات وضعيات صعبة، فأغلبها متضررة جغرافيا وليست لها مناطق بحرية بالمقاييس المحددة في اتفاقية قانون البحار لعام **1982**.

ولعل الجزائر من بين الدول المتضررة جغرافيا 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.

2 / قوانين موروثة عن الحقبة الاستعمارية و كيفية إصلاحها

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

و في جويلية **1973** صدر القانون رقم القانون **29/73** الذي ألغى نهائياً العمل بالقوانين الفرنسية ، مع التأكيد على أن المياه الإقليمية للجزائر تحدد باثني عشر ميلا بحرياً على غرار الدول النامية، و بصدر دستور الجزائر لسنة **1976**¹ 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 تضامناً 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

1- الامر 97/76 الصادر في 1976/11/22، يتضمن دستور الجزائر المعدل والمتمم بموجب قانون رقم 01/16 الصادر في 26 مارس 2016.

الدول المجاورة للبحر الأبيض المتوسط، وأن أغلب هذه الدول كانت خاضعة للاستعمار مما جعل الاستعمار يتصرف بإسمها، 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 "الأبعاد المتساوية" كطريقة لتحديد الحدود البحرية لا سيما بالنسبة للدول ذات المساحات الضيقة، أي الدول المتضررة جغرافياً، ولقد إعتبرت هذا المبدأ مبدأ عاماً يحقق العدالة والمساواة بين الدول، لا سيما تلك الواقعة في حوض البحر الأبيض المتوسط، واستعملت الجزائر في هذا المبدأ الكثير من الحالات، فقد تم إعماده في تحديد حدودها البحرية مع إسبانيا في الجهة الغربية من السواحل الجزائرية، حيث منحت هذه الطريقة في التحديد إسبانيا ثلثين 3/2 من مساحة هذا الجزء.

و قد اعتمدت الجزائر هذه الطريقة في تحديد مناطقها البحرية القريبة من السواحل، و إعتبرتها 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 في قرارها الصادر في 1969/02/20 إعتبرت أن هذه الطريقة يمكن اعتمادها في مثل هذه الوضعيات الجغرافية¹.

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 إستغلال موارد المساحات البحرية بكل حرية دون مراعاة احتياجات الدول الضعيفة، ودون الأخذ بعين الاعتبار طبيعة هذه الموارد حيث أن أغلبها معرضة للإنقراض وبسرعة، خاصة وأن إنعدام المراقبة وسوء تسيير وتنظيم هذه الموارد يفتح المجال واسعاً للشركات العالمية المتخصصة في الصيد

1- قرار محكمة العدل الدولية الصادر في 1969/02/20 إعتبرت أن هذه الطريقة يمكن اعتمادها في مثل هذه الوضعيات الجغرافية.

البحري على الإستغلال المفرط لهذه الثروة، دون قيود رغبة في الحصول على موارد كبيرة.

ثانيا: 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 الإتفاقية 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 الإتفاقي للمنطقة الاقتصادية الخالصة بعد ظهور الإتفاقية والتوقيع عليها.

1 / 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 البحار¹.

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 إحفاف في حق الدول النامية خاصة المتضررة جغرافياً والمغلقة².

ولقد وضع هذا الدستور ثلاث نصوص تتعلق بمفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة وهي المواد 14, 25, 82 والتي حددت وضع المنطقة الاقتصادية، وحددت المادة 14

1- عبد القادر شريال، مرجع سابق، ص173.

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

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.

و كانت 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 نتائج 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 الطبيعية للمنطقة الاقتصادية الخالصة تخضع للسيادة الوطنية، وعلى هذا الأساس لا يمكن أن تقوم أي دولة أخرى باستغلال هذه الموارد وهي إمتداد لسيادة الدولة على إقليمها البري والجوي، وهذا بغرض زيادة تنميتها الاقتصادية في تلك الفترة، أما المادة 82 من الدستور فقد أوكلت مهمة الدفاع عن المنطقة الاقتصادية الخالصة ومواردها إلى الجيش الوطني الشعبي مستعملاً 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

1 - المادة 25 من دستور 1976

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

مناطق بحرية من أجل دعم تنميتها و إستغلال ثرواتها خاصة في مواجهة الدول الكبرى صاحب الإمكانيات الضخمة.

2 / 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 الخالصة¹.

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 1984/06/30 المتعلق بالأملاك الوطنية، و دستور 1989، يمكن القول أن هذا القانون² 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

¹ بلحاج قادة _ دور الدولة الساحلية في الحفاظ على الثروات في المنطقة الاقتصادية الخالصة _ مذكرة لنيل شهادة الماستر في النظام القانوني للبيئة _ جامعة الطاهر مولاي سعيدة _ 2015_2016 _ ص 20 وما بعدها .
² - القانون رقم 84-16. المؤرخ . 30. جوان سنة. 1984. يتعلق بالأملاك الوطنية(2) . ثم تم صدور القانون رقم. 90 - 30. المؤرخ أول ديسمبر سنة. 1990 .، المتعلق .بأملاك الوطنية ، المعدل و المتمم . .
 .أملاك اماعات. المحلية لية ظل نظام ازدواجية ملاك الوطنية.

غير حية هي خاضعة للسيادة الوطنية أو تلك الموارد الطبيعية بكل أنواعها الموجودة في الجرف القاري¹.

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

هذا القانون عدل بقانون جديد صدر في عام 1990، ولم يختلف هذا النص كثيراً 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.

وأما المناطق الخاضعة للسيادة الوطنية تطرقت إليها المادة 15 ولم تذكر المنطقة الاقتصادية الخالصة، وإعتبرت 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 حدثاً بارزاً 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 يقرها القانون الدولي على كل منطقة من مناطق المجال البحري التي ترجع إليها".

وبهذا يكون هذا الدستور قد ألغى مصطلح "السيادة" الذي كان ملازم للمنطقة الاقتصادية الخالصة، وتم استبدالها بمفهوم "الصلاحيات" التي يخولها القانون الدولي،

1- القانون رقم 16-84 المؤرخ في 30 جوان سنة 1984، مرجع سابق .

وهي الاختصاصات والوظائف الممنوحة وقت الاتفاقية، والمتمثلة في الاستكشاف والاستغلال، وحماية الموارد الحية الموجودة فيها¹.

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.
- ج- أن تعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة هو من اختصاص السلطة المختصة مع التشاور 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:

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

- أن تحديد المنطقة الاقتصادية الخالصة للجزائر يكون وفق المادة 57 من الإتفاقية مع الأخذ بعين الإعتبار مبدأ التشاور والإتفاق بين الدول المجاورة أو المتقابلة، وإحترام حقوق وحرية الدول الأخرى².

1- المرسوم الرئاسي رقم 18/89 الصادر في 02/28 المتضمن دستور 1989 المعدل والمتمم بموجب قانون رقم 01/16 المتضمن دستور 2016.

2- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 (اتفاقية مونتغويباي) مرجع سابق.

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 فعلياً، فهي لا تتمتع بمنطقة اقتصادية خالصة ولا جرف قاري جيولوجيا، وإنما عمدت إلى تأسيس هذا المفهوم من الناحية النظرية فقط، إلا أنه خلال الإتفاقيات 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.

المبحث الثاني: الجرف القاري

للجرف القاري عدة تسميات منها الامتداد القاري، الإفريز القاري الرصيف القاري العتبة القارية الاتساع القاري..... الخ و لقد اعتمدت اتفاقية البحار لسنة 1982 في الترجمة العربية مصطلحة الجرف القاري¹، وينصرف الجرف القاري إلى الطبقات الأرضية المغمورة بمياه البحر المنحدرة من شواطئ الدول و التي تمثل امتداد طبيعي لأرضية القارات².

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

1 - محمد ناصر بو غزالة، مرجع سابق، ص 210.

2 - إبراهيم العناني، مرجع سابق، ص 33.

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 **1975** **2,5** مليون برميل من البترول، وبهذا تكون المواد الطاقوية من البترول والغاز) تمثل الجزء الأكبر من المواد المعدنية الموجودة في الجرف القاري أي ما يمثل **90%** من الموارد المعدنية المستخرجة من أعماق البحار بالإضافة إلى الثروات السمكية الموجودة فوق السطح، أو ما يطلق عليها بالأسماك الراقدة والتي تعتبر كمصدر مهم للغذاء.

و نظراً لأهمية الجرف القاري فقد عرف مفهومه تطوراً كبيراً في الفقه و العمل الدوليين غايته وضع قواعد دولية جديدة تكون منضبطة و واضحة و متوازنة تحكم هذه المسألة و تكفل التوازن العادل و المعقول ما بين مصالح كل الدول الساحلية من جانب ومصصلحة الجماعة الدولية في مجموعها من جانب آخر، مع مراعاة الوضع الخاص للدول المتخلفة.

المطلب الأول: مراحل ظهور الجرف القاري¹

أول من أطلق مصطلح الجرف القاري كان على لسان المدير العام للمصائد الإسبانية عندما اقترح على المؤتمر الوطني لصيد البحر الذي أنعقد في مدريد سنة **1916** أن يلحق بالبحر الإقليمي منطقة من البحر، 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 مصطلحات مشابهة تدعي فيها السيادة على الجرف القاري² و منه كان من الضروري أن تهتم لجنة القانون الدولي بدراسة هذه المسألة تمهيداً للتقدم بمشروع نظام إتفاقي يحكمها على نحو ترضى عنه الجماعة الدولية بشكل يخلق التوازن بين المصالح المتعارضة (الفرع الثاني).

1 - محمد سامي عبد الحميد، مرجع سابق، ص272.

2 - محمد سامي عبد الحميد، مرجع سابق، ص 274.

الفرع الأول: إعلان ترومان السيادة على الجرف القاري

قام هاري ترومان في تاريخ 1945/10/28 بإصدار إعلانين الأول خاص بالصيد في أعالي البحار، و الثاني إستغلال ثروات الجرف القاري، و مؤدى التصريح الثاني أن الولايات المتحدة الأمريكية تعتبر الثروات الموجودة في قاع الجرف القاري و ما تحت القاع خاضعة لولايتها و اختصاصها الإستثماري ، وقد استند الإعلان إلى عدة مبررات منها :

- 1 - أن الجرف القاري يعد استمرارا طبيعيا لإقليم الدولة من الناحية الجغرافية.
 - 2 - حاجة الولايات المتحدة الأمريكية للموارد الكامنة في جرفها القاري من بترول ومعادن متنوعة.
 - 3 - إنفراد الدولة الساحلية باستغلال ثروات المنطقة و الإشراف عليها تحقيقا لاقتصادها وأمنها و الدفاع عن نفسها ضد النشاطات التي تقوم بها الدول قريبا من جرفها القاري.
- والحقيقة أن التصريح لم يتضمن إصطلاح السيادة عند تعرضه لبيان الحقوق التي تدعيها الولايات المتحدة الأمريكية على جرفها القاري المتاخم لبحرها الإقليمي ، 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.
- و إستناداً إلى هذا الطرح فقد أعلنت العديد من الدول الأمريكية امتداد سيادتها على جرفها القاري ابتداء من المكسيك بتاريخ 1945/10/29، الأرجنتين بتاريخ 1946/10/01، نيكاراغوا 1947/05/01، الشيلي 1947/06/23. كما أن الدول العربية سائرت الممارسات الدولية حيث قام حاكم البحرين بتاريخ 1949/06/05 بإصدار إعلان جاء فيه:²

" بما أن حق حكومة اية دولة ساحلية في ممارسة سلطتها على الموارد الطبيعية الموجودة في قاع البحار و الطبقة الأرضية الحدرية لسواحلها قد تقدر حسب مسلك دولي و ذلك بفعل ما اتخذته الحكومات الأخرى فعليه نصرح أن قاع البحر و الطبقة الحدرية

1 - محمد سامي عبد الحميد، مرجع سابق، ص 273 .

2 - محمد سامي عبد الحميد، مرجع سابق، ص 274 .

الواقعة حذر البحار العامة في الخليج العربي المتاخمة للمياه الإقليمية للبحرين و الممتد إلى اتجاه البحر إلى حدود 'تسعين بطريقة أكثر ضبطاً' عندما تدعو الظروف و بعد التشاور مع البلاد الأخرى تخص بلاد البحرين و تخضع لدائرة اختصاصها و سلطتها المطلقتين"

ومنه و أمام زحف الدول من اجل السيطرة على أجزاء أخرى من البحر خارج بحرهما الإقليمي و التي تعتبر في الأصل من أعالي البحار تدخلت لجنة القانون الدولي من أجل التمهيد لإبرام اتفاقيات دولية تبين فيه النظام القانوني الذي يحكم المنطقة مع الأخذ بعين الاعتبار مصالح الدول المتعارضة و هو 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 إتفاقية جنيف الخاصة بالجرف القاري و قد 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 و ثانيهما استحداث قواعد دولية جديدة تكمل النظام الدولي للجرف القاري، إلا انه و بالرغم من دخول الإتفاقية حيز النفاذ سنة 1964 فقد تعرضت للنقد بسبب غموض بعض أحكامها و تبني البعض الآخر نظر الدول المتقدمة على نحو يمس بمصالح الدول النامية¹.

ويعتمد المفهوم القانوني للجرف القاري في إتفاقية جنيف على فكرة أساسية مؤداه، 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.

1- إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 (إتفاقية مونتغويباي) مرجع سابق.

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 تبعا 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:

المعيار الأول يتعلق بالعمق **200 متر** كعمق حتى يمكن تحديد الجرف القاري، أما المعيار الثاني فهو معيار إمكانية الاستغلال، 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 فهو عبارة عن معيار تكميلي أو احتياطي يتيح للدولة الاستئثار بقاع البحر المتاخم لبحرها الإقليمي.

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

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

وتبنت الدول النامية موقفاً دعت فيه على ضرورة تحديد الجرف القاري وفق حاجياتها على أكبر قدر ممكن من الثروات الطبيعية الحية وغير الحية بحيث يتم تحديده

بمسافة معينة إنطلاقاً من شاطئ الدولة دون الأخذ بعين الإعتبار التبريرات الجيولوجية والجغرافية مع عدم المغالاة في إتساع تلك المنطقة.

ثانياً: 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 إتفاقية جنيف لعام 1958 والمتعلقة بالجرف القاري، بغية تجنب بعض الإنتقادات التي وجهت إليها. وعمدت الوفود المشاركة إلى وضع وتقديم الإقتراحات المتعلقة بالجرف القاري وعالجت الإتفاقية هذا الموضوع في المواد من 76 إلى 85 في الجزء السادس منها، ولقد تعرضت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 إلى تعريف الجرف القاري في المادة السادسة والسبعون حيث جاء فيها ما يلي¹:

"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 ميلاً بحرياً، فإنه في كل الأحوال لا يجب أن يزيد الجرف القاري عن مسافة 350 ميلاً بحرياً".

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 والإرتفاع، ولا تشمل القاع العميق للمحيط بما فيه من إرتفاعات متطولة 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 200 ميل بحري، أما بواسطة خط مرسوم وفق الفقرة السابعة بالرجوع إلى

1- إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 مرجع سابق.

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** ميلاً بحرياً من سفح المنحدر القاري".¹

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

1 - أنها حافظت على إستقلالية 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 الإستغلال.

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

4- اعتبرت أن قاع البحر المنطقة الاقتصادية الخالصة في كل الأحوال هو جرفاً قارياً مع إمكانية أن يمتد الجرف القاري إلى مسافة أقصاها **350** ميلاً بحرياً تقاس من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي.

وما يمكن ملاحظته أن الجرف القاري بمفهومه القانوني يتحقق لجميع الدول المطلّة 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 الإستغلال وهذا المفهوم يعطي حداً أدنى من الجرف القاري لجميع الدول، وهذا ما اصطلح عليه بالمنهجية العددية التي جاءت بها إتفاقية **1982**.

و تجدر الملاحظة أن حدود الجرف القاري بين الدول المتقابلة و المتجاورة يتم حسب المادة **83** من الإتفاقية العامة لقانون البحار عن طريق اتفاق على أساس القانون الدولي

1- إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 مرجع سابق.

كما أشير إليه في المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية، وإذا تعذر ذلك تعين اللجوء إلى إجراءات تسوية منازعات قانون البحار التي نظمتها الاتفاقية¹.

و بالتالي 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 و حريات معينة لكافة المتمتعين بوصف العضوية في الجماعة الدولية.

المطلب الثاني: الوضع القانوني الجرف القاري

لدى مقارنة أحكام إتفاقية مونتقوباي مع أحكام إتفاقية جنيف من حيث النظام القانوني الذي يحكم الجرف القاري نلاحظ أنها لم تأتي بجديد حيث تنص المادة 3/77 على عدم توقف "حقوق الدولة الساحلية على الجرف القاري على إحتلال فعلي أو حكمي و لا على إعلان صريح"².

ما يلاحظ على هذه المادة:

- 1 - أنها استخدمت تعبير حقوق سيادية و لم تستخدم عبارة سيادة كاملة و هذا راجع إلى بعض الحقوق الممنوحة للدول الأخرى على الجرف القاري.
- 2 - أن حقوق الدولة على الجرف القاري هي حقوق مانعة أي أن عدم قيامها بإستكشاف أو إستغلال المنطقة لا 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 : مظاهرة ممارسة الدولة لحقوق سيادته 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

1 - جمال محي الدين، مرجع سابق، ص 164.

2 - عبد القادر شريال، مرجع سابق، ص 111.

عند اصطياها و نذكر من بين هذه الحقوق التي تتمتع بها الدولة الساحلية على الجرف القاري:

أولاً: حق إستكشاف و استغلال الموارد الطبيعية للجرف القاري

و هو يعتبر حق سيادي بمعنى انه إذا لم تقم به الدولة الساحلية فلا يجوز لأي دولة أن تقوم بذلك دون موافقة صريحة من الدولة الساحلية المعنية¹.

ثانياً: حق مد الأنابيب 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 لإستخدام تلك المنطقة.

ثالثاً: حق إقامة الجزر الاصطناعية و المنشآت

تحيل المادة 80 من قانون إتفاقية البحار إلى المادة 60 التي تمنح للدولة الساحلية الولاية الخالصة على هذه الجزر و المنشآت الجمركية و الصحية و قوانين و أنظمة السلامة و الهجرة كما تجيز الاتفاقية للدولة الساحلية عند الضرورة أن تقيم حول تلك الجزر و المنشآت مناطق أمن معقولة بما لا يتجاوز 500 متر لضمان أمنها و سلامة الملاحة في المنطقة.

رابعاً: ممارسة حق الحفر

للدولة الساحلية الحق الخاص في الإذن بالحفر في الجرف القاري و تنظيم هذا الحفر لكافة الأغراض - المادة 81 من قانون إتفاقية البحار لسنة 1982².

كما يتقرر حق الحفر في حالة تعيين حدود الجرف بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة ووفقاً للمادة 83 فإن ذلك لا يخلُ إرتفاع الماء فوق باطن الأرض المادة 85 من نفس الإتفاقية.

1 - ديدوني بلقاسم، مرجع سابق، ص89.

2- إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 مرجع سابق.

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 الإلتزام بها منها:

1 - يمنع على الدولة الساحلية إعاقة المرور البريء أو المرور الحر البحري أو فوق المياه العلوية أو في الحيز الذي يعلو الجرف القاري، إذ لا يجوز للدولة الساحلية إعاقة 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.

2 - لا يجوز للدولة الساحلية أن تعرقل نظام المرور الحر للسفن و الطائرات 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 و الإستغلال لعرقلة هذا المرور، ولذات الغرض تنص المادة 78 من إتفاقية 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 و غيرها من الحقوق و حريات الدول المنصوص عليها في هذه الإتفاقية أو أن تسفر عن أي تدخل لا مبرر له في تلك الملاحة و الحقوق و الحريات.

كما تلتزم الدولة الساحلية بعدم عرقلة مد خطوط الأنابيب المغمورة و غيرها من الحريات المعترف بها لباقي الدول و لا يجوز لها، بطبيعة الحال، التدخل غير المبرر عند ممارسة الدول لحقوقها و حرياتها.

من جهة أخرى نصت المادة 79 على انه:

1 - يحق لجميع الدول وضع الكابلات و خطوط الأنابيب المغمورة على الجرف القاري.
2- مع مراعاة حق الدولة الساحلية في اتخاذ التدابير المعقولة لاستكشاف الجرف القاري و استغلال موارده الطبيعية و منع التلوث من خطوط الأنابيب و خفضه و السيطرة عليه، لا يجوز لهذه الدولة الساحلية أن تعرقل وضع أو صيانة هذه الكابلات أو خطوط الأنابيب.

3- تولى الدول عند وضع الكابلات مراعاة الكابلات الموجودة من قبل و ينبغي بوجه خاص عدم الإضرار بإمكانيات تصليح الكابلات و الأنابيب الموجودة فعلاً....."

الفرع الثالث: موقف القانون الجزائري من النظام القانوني للجرف القاري الذي

جاءت به اتفاقية قانون البحار¹ لعام 1982

وضعت المادة 76 من أن اتفاقية قانون البحار 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 إمتدادات 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 قانونياً 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 جغرافياً، وليس لها جرف قاري جغرافياً.

ولقد عملت الجزائر على تقنين مفهوم الجرف القاري منذ الإستقلال بحيث أن سيادتها على هذه المنطقة لم تكن مستقرة، ففي البداية كانت تقر بتطبيق السيادة على موارد الجرف القاري ثم بدأت تتقلص هذه السيادة.

أولاً: موقف المشرع الجزائري من نظام الجرف القاري قبل اتفاقية لعام 1982²

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

1- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 ، مرجع سابق

2- إتفاقية جنيف المتعلقة بالبحر العالي لسنة 1982، مرجع سابق

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 الإقتصاد الوطني مع الأخذ بعين الإعتبار وضعية الجزائر في البحر الأبيض المتوسط وتم التطرق لمفهوم الجرف القاري في المواد 14، 25، 82 حيث بينت هذه المواد أن مفهوم الجرف القاري للجزائر هو من المفاهيم المسلم بها لأنه إمتداد طبيعي لليابسة، واعتمد هذا المفهوم على أساس نظرية "الإمتداد 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 المواد الموارد الطبيعية للجرف القاري والثروات الموجودة في الجرف القاري لسيادة الدولة الجزائرية، وهو بذلك مقابل لمفهوم الحقوق السيادية الذي جاءت به إتفاقية جنيف لعام 1958 والمتعلقة بالجرف القاري، وذلك على إعتبار أن الحقوق السيادية ذات دلالتين: مدلول ضيق، ومدلول موسع، وفيما يتعلق بالجرف القاري فإنه يتم توسيع هذه الحقوق السيادية على موارد الجرف القاري لأنه إمتداد طبيعي لإقليم الدولة الساحلية¹.

إن نص المادة 14 من دستور 1976 إعتبرت 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.

أما الفقرة الثانية من المادة 25 فأقرت أن الموارد الطبيعية المعدنية والحية الموجودة فوق الجرف القاري أو في باطنه تمارس عليها الدولة السيادة الكاملة، والخالصة 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.

1- ديدوني بلقاسم، مرجع سابق، ص 270.

- 2- إن الجرف القاري للجزائر يخضع للسيادة الوطنية في حدود معينة.
- 3- إن الموارد الطبيعية الموجودة في الجرف القاري خالصة للدولة الجزائرية.
- 4- مهمة الجيش الوطني الشعبي حماية السيادة الوطنية على جميع مشتملات الإقليم والجرف القاري.

يتبين 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.

ثانيا: موقف المشرع الجزائري من نظام الجرف القاري بعد اتفاقية 1982¹

بعد التوقيع على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بدأت الجزائر تسعى إلى الإنضمام إليها، مما يتطلب منها إعادة صياغة بعض القوانين التي تتعارض مع نصوص الإتفاقية وإقرار بعض النصوص التي تتلاءم مع ما جاءت به الإتفاقية. وهنا يمكن الإشارة إلى القانون 16/84 الذي عدل بالقانون 30/90 والمتعلق بالأماك العمومية والذي لم يختلف كثيرا عن النصوص السابقة، بحيث إعتبر 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.

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 .

والملاحظ أن هذا القانون بدأ يتأقلم مع نصوص الإتفاقية تمهيداً للإضمام إلى الإتفاقية، و لو 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.

ورغم ذلك فإن مفهوم الجرف القاري بدأ يأخذ مكانه بشكل حقيقي في الدساتير الجزائرية ابتداء من دستور فيفري **1989** لكن ونظراً 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 **12،17،24** حيث إعتبرت أن إيجاد الجرف القاري قانونياً 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 بإثني عشر ميلاً بحرياً.

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 حقوقاً سيادية بغرض استكشاف واستغلال موارده الطبيعية التي هي بمثابة حقوق خالصة، وهذا ما أكدت عليه المادة **17** من دستور¹ **89** حيث إعتبرت أن موارد الجرف القاري خالصة للدولة ويهتم الجيش الوطني الشعبي بحمايتها وتأمينها بكافة الوسائل المتاحة لديه).

1- المرسوم الرئاسي رقم 18/89 الصادر في 02/28 المتضمن دستور 1989 المعدل والمتمم بموجب قانون رقم 01/16 المتضمن دستور 2016، الجريدة الرسمية رقم 14 المؤرخة في 7 مارس 2016 .

ولقد طبقت الجزائر مفهوم الجرف القاري ونظامه القانوني وفق ما جاء في إتفاقية 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 1996¹ حاولت الجزائر تقنين مفهوم الجرف القاري من أجل إستقراره كمفهوم قانوني يتناسب مع ما جاءت به إتفاقية 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 إعتبرت أن المواد الطبيعية الموجودة في الجرف القاري هي خاضعة لسيادة الدولة، فلا يجوز لأي دولة إستكشافها أو إستغلالها ما لم تسمح لها الجزائر بذلك، وهو ما يصطلح عليه في فقه الإتفاقية بالحقوق الخالصة .

وما يلاحظ على هذه النصوص التي إعتمدها 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 جغرافياً، فإنها لم تبرم أي إتفاق يتعلق باستغلال فائض المناطق في الدول المجاورة، رغم أن هذه المناطق تتمتع بفائض كبير، مثل موريتانيا التي تعتبر من الدول الغنية في هذا المجال، وقد اقتصررت الجزائر في إتفاقاتها معها في مجال تبادل الخبرات الفنية فقط .

1- المرسوم الرئاسي 438/96 الصادر في 1996/12/7 المتعلق باصدار نص تعديل دستور المصادق عليه في 1996/11/28 المتضمن دستور 1996 المعدل والمتمم بموجب القانون 01/16 المتضمن دستور 2016.

إن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام¹ 1982، قد أزالَت الغموض واللبس في النظام القانوني للجرف القاري، وقامت بتحديدِه تحديداً دقيقاً بما يتلاءم ومصالح الدول بشكل عام.

والجزائر بإعتبارها من الدول المتضررة جغرافياً حاولت الإستفادة من نظرية الجرف القاري، التي جاءت بها الإتفاقية، ورغم أنها كانت من قبل عبارة عن نصوص مشتتة ومتناقضة، غير أنها إلترمت بنصوص الاتفاقية بشكل واضح بصدور دستور 1996.

1- إتفاقية جنيف المتعلقة بالبحر العالي لسنة 1982، مرجع سابق

إن النتائج التي جاءت بها إتفاقية قانون البحار لعام 1982 تعتبر إنجازاً هاماً بالنظر إلى الدول التي إنضمت 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، وتسعة ملاحق وبها غطت جميع مجالات البحار والمحيطات .

وهذا ما عبر عنه الفقيه هاريس بقوله أن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 تعد إنجازاً عظيماً وفريداً من نوعه لما تميزت به من خصوصيات كبيرة.

ولقد حددت الإتفاقية المناطق البحرية الوظيفية تحديداً دقيقاً نظراً لما تتميز به هذه المناطق من أهمية ووضعت لها نظاماً خاصاً يختلف من منطقة لأخرى بإختلاف خصوصيات هذه المناطق آخذة بعين الإعتبار عدة معايير تتعلق في مجملها بالجانب الإقتصادي الأمني والجغرافي.

وقد ورثت الإتفاقية 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 إعتبرت الإتفاقية أن هذه الوظائف لا تمارس إلا في حدود 24 ميلاً بحرياً 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 بإعتبارها 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 ميلاً بحرياً.

إن الاتفاقية الجديدة قد خلقت مفاجأة كبيرة لدى المختصين بإبقائها على نظام المنطقة
المتاخمة في ظل مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة، وما يترتب عنه من تدوير 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 فكل منهما نظامها
وظائفها الخاصة بها.

لم تتوقف الاتفاقية عند هذا الحد، بل أضافت شيئاً لم يكن موجوداً 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 كرس 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 ميلاً بحرياً 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، والتحليق بكل أمان،
ووضع الكوابل والأنابيب المغمورة، وكل إستعمال مشروع لهذه الحريات، وأي نزاع

يتعلق بممارسة هذه الحقوق فيجب حله وفق مبدأ الإنصاف مع مراعاة مصالح جميع الدول.

ومن بين الإلتزامات التي فرضتها الإتفاقية 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 الإلتزامات 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 بالإتفاق على طريقة تراها مناسبة كطريقة خط الوسط أو الأبعاد المتساوية، أو عن طريق الظروف الخاصة بالإعتماد على بعض المعطيات كالوضع الجغرافي.

ولقد أقرت الجزائر المنطقة الاقتصادية الخالصة وأقرت معها جميع ما جاءت به الإتفاقية الجديدة من حقوق وإلتزامات وقد تشبثت الجزائر بالمطالبة بحقوقها بإعتبارها دولة متضررة جغرافيا من أجل تغطية حاجياتها من موارد المنطقة الاقتصادية الخالصة. وإذا كانت الإتفاقية قد حددت الوظائف والإختصاصات 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 بإعتباره ذلك الإمتداد الطبيعي ليااسة الدولة الساحلية، والذي يتداخل وبشكل واسع جدا مع نظام المنطقة الاقتصادية الخالصة

ولقد خصته الإتفاقية بالمواد من 76 إلى 85 من خلالها وضعت المعيار الذي يحدد به الجرف القاري إنطلاقاً من المعيار الجغرافي الذي يجمع كل الإمتدادات 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

المعياريين من أجل مساعدة جميع الدول على تحديد جرفها القاري ولو لم يكن موجوداً من الناحية الواقعية، وفي كل الحالات يجب ألا يتجاوز الجرف القاري 350 ميلاً بحرياً، وعلى الدولة التي تتمتع بهذه الزيادة أن تقدم مساهمات نظير إستغلالها لها.

وتمارس الدولة الساحلية على جرفها القاري وظيفتي إستكشاف وإستغلال الثروات الطبيعية الموجودة فيه أو عليه بشرط عدم المساس بالنظام القانوني للمياه العلوية والحيز الجوي الذي يعلو الجرف القاري بإعتبارها من أعالي البحار تمارس عليها الدول الأخرى حقوقها في الملاحة البحرية، وحرية وضع الكوابل 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 ليااسة الدول، وفيها إقترحت تحكيم قواعد ومبادئ القانون الدولي.

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

وما يمكن ملاحظته في الأخير أن الإتفاقية 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.

وفي ما توصلنا إليه من استنتاجات يمكن ان نعرض مجموعة من التوصيات نلتمسها في النقاط التالية :

- ضرورة توسيع صلاحيات الدولة الساحلية في كل من المنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري على غرار البحر الاقليمي ، لرقابة اكثر فاعلية ومنتجة تضمن حماية مصالحها الامنية والاقتصادية لتشمل التدابير الاحترازية للحد من هذه الخروقات .
- لزوم فتح باب الحوار والنقاش بين الدول فيما يخص النزاعات التي يمكن ان تنشأ بينها فيما يتعلق بمسالة تعيين الحدود البحرية، وكذا فتح مجال استغلال واستكشاف اقليمها البحرية وإقامة البحوث العلمية عن طريق تبادل المعلومات.
- ضرورة استحداث بعض التقنيات الحديثة من اجل تطوير واستغلال ايضا تحقيق الحماية المرجوة لهذه الثروات عن طريق الاستخدام الامثل لها .
- تفعيل انشاء نظام موحد للإشراف والتحقق من مدى احترام الدول الساحلية واستخدامها لإقليمها البحري للأغراض السلمية وامتناعها للأغراض العسكرية لوضع حد لمحاولات الدول الكبرى امام عدم وجود نص صريح في اتفاقية الامم المتحدة 1982 للاستغلال والاستعمال غير القانوني لإقليمها البحري للاعتداء على حقوق الدول الاخرى.
- ضرورة انشاء نظام موحد للإشراف والتحقق وضمن مشاركة الدول الحبيسة والمتضررة جغرافيا وممارسة حقها في استغلال الموارد الحية الموجودة في المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري في اطار اتفاقية الامم المتحدة 1982 للحد من المشاكل التي تتخبط فيها هذه الدول في مواجهة الدول الساحلية التي قد تحتج بعضها باعتماد اقتصادها بصفة كلية على الموارد الحية البحرية للحد من امكانية ممارسة الدول المتضررة جغرافيا لحقها في المشاركة.
- ضرورة تفعيل حق الاقاليم التي لم تحصل على الاستغلال او على الحكم الذاتي في الحفاظ على مصالحها والمشاركة في استكشاف واستغلال المناطق البحرية المجاورة لإقليمها البري والاستفادة على نحو عادل من الارباح التي قد تنجم عن كل استغلال للثروات الموجودة فيها، الذي يتم بموافقة ورضا لشعوب هذه الاقاليم.

أولاً: المراجع باللغة العربية

أ- الكتب العامة

1. أحمد ابو الوفا، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية سنة 1982، طبعة 2، دار النهضة العربية، مصر.
2. إسكندر احمد، محاضرات في القانون الدولي العام مجال الوطني للدولة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1995.
3. زهير حسيني، الاسس القانونية للسيادة على الخلجان التاريخية وخليج سرت الكبير، ندوة كلية القانون، جامعة قاريونس حول خليج سرت، سنة 1957.
4. سليم حداد، التنظيم القانوني للبحار والامن القومي العربي، المؤسسة الجامعية للدراسات لنشر والتوزيع، طبعة 1، لبنان، 1994.
5. عبد القادر شربال، البحر الأبيض المتوسط بين السيادة و الحرية، دار هومة للصناعة و النشر و التوزيع، بوزريعة، الجزائر، 2009.
6. محمد بوسلطان، مبادئ القانون الدولي، الجزء 1، دار الغرب للنشر والتوزيع وهران، 2000.
7. محمد بوسلطان، حمان بكاي، القانون الدولي العام، و حرب التحرير الجزائرية، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1998.
8. محمد سامي عبد الحميد، أصول القانون الدولي العام، الجزء الثالث، الحياة الدولية المجلد الأول، القانون الدبلوماسي و القانون القنصلي و القانون الدولي للبحر، الطبعة الثانية، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية 1998.
9. محمد ناصر بوغزالة، القانون الدولي العام، الجزء الثالث، المجال الوطني، مطبعة الكاهنة، سنة 1998.
10. رياض صالح ابو العطاء، القانون الدولي العام، اثناء للنشر والتوزيع، الطبعة الاولى الاردن، 2010.
11. عبد الكريم علوان، الوسيط في القانون الدولي العام، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الاولى الاردن، 1997.

12. سعد الله عمر، مرجع في القانون الدولي المعاصر، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر، 2005.

13. حمود محمد الحاج، القانون الدولي للبحار، الطبعة الاولى عمان، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2008.

ب- الكتب الخاصة

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

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

3. أحمد عبد الرحيم مصطفى، مشكلة قناة السويس 1845-1958، معهد الدراسات العربية، مصر، 1966-1967 .

4. جمال محي الدين، القانون الدولي للبحار، دار الخلدونية، الطبعة الأولى، 2009.

5. صلاح عامر، القانون الدولي الجديد للبحار، دراسة لأهم أحكام اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة 1985.

6. محمد السعيد محمد الخطيب، الوضع القانوني للبحر الاقليمي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1975.

7. محمد طلعت الغنيمي ، قانون السلام، الوضع للبحر الإقليمي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1975.

ثانياً: القوانين والوثائق

أ- الإتفاقيات

1. اتفاقية جنيف لقانون البحار 1958.

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

3. اتفاقية برشلونة المتعلقة بحماية البيئة البحرية في البحر الابيض المتوسط 1967 .

ب القوانين

1. القانون 403/63 الصادر في 12/10/1963 الذي يحدد المياه الإقليمية الجزائرية ،
الجريدة الرسمية رقم 76 المؤرخة في 15/10/1963.
2. القانون 16/84 الصادر في 30/06/1984، المتضمن الأملاك العمومية، الجريدة
الرسمية رقم 27 المؤرخة في 03/07/1984.
3. القانون 05/98 المتضمن للقانون البحري، المؤرخ في 25 يونيو 1998 عدد 47
المؤرخ في 27 يونيو 1998 المعدل والمتمم لأمر رقم 80/76 المؤرخ في 23
أكتوبر 1976 ، الجريدة الرسمية عدد 29 المؤرخة في 10 أبريل 1977 .

ج- الأوامر

1. الأمر 97/76 الصادر في 22 /11 /1976، يتضمن دستور الجزائري.

د- المراسيم

1. المرسوم الرئاسي رقم 18/89 الصادر في 28/02/1989، المتضمن نص الدستور
الجزائري، الجريدة الرسمية عدد 09.
2. المرسوم الرئاسي رقم 438/96 الصادر في 07/12/1996 المتعلق بإصدار نص
تعديل الدستور المصادق عليه في استفتاء 28/11/1996 ج.ر.ع 76، المؤرخة في
08/12/1996 ، المعدل بالقانون 01/16 المؤرخ في 06/03/2016 الجريدة الرسمية
رقم 14 المؤرخة في 07/03/2016.
3. المرسوم الرئاسي رقم 53/96 الصادر في 22/01/1996 يتضمن التصديق على
اتفاقية الأمم المتحدة المتضمن لقانون البحار، الجريدة الرسمية عدد 06 المؤرخة في
24/01/1996 .

ثالثا : رسائل الدكتوراه ومذكرات الماجستير

أ_ رسائل الدكتوراه

- 1_ عوض محمد، حق المرور البريء في البحار، رسالة دكتوراه دولة ، الحقوق، جامعة
عين شمس، القاهرة 1977.

ب_ مذكرات الماجستير

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_ لغيمة فضيلة _ أنظمة المرور في أعالي البحار _ مذكرة لنيل شهادة الماجستير في

القانون _ فرع النشاطات البحرية و النشاطات الساحلية _ جامعة مولود معمري

تيزي وزو _ كلية الحقوق و العلوم السياسية _ 2016

ج_ مذكرات الماستر

بلحاج قادة _ دور الدولة الساحلية في الحفاظ على الثروات في المنطقة الإقتصادية

الخالصة _ مذكرة لنيل شهادة الماستر في النظام القانوني للبيئة _ جامعة الطاهر مولاي

سعيدة _ 2015_2016.

إهداء

شكر

1.....	مقدمة
5.....	الفصل الأول : مجال فرض الدولة سيادتها على إقليمها البحري
5.....	المبحث الأول: فرض الدولة سيادتها على مياهها الداخلية و بحرها الاقليمي
6.....	المطلب الأول : سيادة الدولة على مياهها الداخلية
7.....	الفرع الأول: النظام القانوني للمياه الداخلية
8.....	الفرع الثاني: الوضع القانوني للسفن الأجنبية في موانئ الدولة
10.....	الفرع الثالث : مشتملات المياه الداخلية
10.....	اولا : الخلجان
14.....	ثانيا: القنوات البحرية
17.....	المطلب الثاني: فرض الدولة سيادتها على البحر الإقليمي
18.....	الفرع الاول : طبيعة سيادة الدولة على بحرها الإقليمي
18.....	أولا: البحر الإقليمي جزء من أعالي البحار
19.....	ثانيا: البحر الإقليمي جزء من إقليم الدولة
21.....	ثالثا: موقف اتفاقية قانون البحار لسنة 1982
22.....	الفرع الثاني: تحديد البحر الإقليمي
22.....	أولا: إتساع البحر الإقليمي
24.....	ثانيا: طريقة قياس البحر الإقليمي
27.....	ثالثا: الجهة المختصة بتحديد عرض البحر الإقليمي
27.....	الفرع الثالث : الولاية القضائية على السفن الأجنبية في البحر الإقليمي
28.....	اولا : الاختصاص الجزائي
29.....	ثانيا : الاختصاص المدني
30.....	ثالثا : حق مطاردة السفن الأجنبية
31.....	المبحث الثاني: القيود الواردة على سيادة الدولة الساحلية

32.....	المطلب الأول: حق المرور البريء.....
32.....	الفرع الأول: النظام القانوني للمرور البريء.....
35.....	الفرع الثاني: حقوق و واجبات الدولة الساحلية في تنظيم المرور البريء.....
37.....	المطلب الثاني: المرور العابر في المضائق المستعملة من أجل الملاحة الدولية.....
37.....	الفرع الأول: تعريف المرور العابر.....
38.....	الفرع الثاني: الأحكام العامة للمرور العابر عبر المضائق المستعملة للملاحة الدولية.....
41.....	الفصل الثاني : سلطة الدولة على المناطق المتاخمة الاقتصادية و الجرف القاري
41.....	المبحث الأول: المنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة.....
42.....	المطلب الأول: مفهوم المنطقة المتاخمة.....
42.....	الفرع الأول: خلفية ظهور المنطقة المتاخمة.....
44.....	الفرع الثاني: تحديد المنطقة المتاخمة.....
44.....	الفرع الثالث: التكيف القانوني للمنطقة المتاخمة.....
45.....	الفرع الرابع: وظائف المنطقة المتاخمة.....
46.....	أولا: الرقابة المانعة.....
48.....	ثانيا: الرقابة العقابية.....
51.....	المطلب الثاني: المنطقة الاقتصادية الخالصة.....
52.....	الفرع الأول: الصراع الدولي حول المنطقة الاقتصادية الخالصة.....
52.....	أولا: الاعتراف بالمنطقة الاقتصادية الخالصة.....
53.....	ثانيا: الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية.....
56.....	الفرع الثاني: النظام القانوني الخاص بالمنطقة الاقتصادية الخالصة.....
56.....	أولا: حقوق وواجبات الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة.....
59.....	ثانيا: أسس حل المنازعات في المنطقة الاقتصادية الخالصة.....
60.....	الفرع الثالث :موقف القانون الجزائري من النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة.....
60.....	أولا: الوضعية البحرية للجزائر.....

63.....	ثانيا: تأسيس مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة في القانون الجزائري
69.....	المبحث الثاني: الجرف القاري
70.....	المطلب الأول: مراحل ظهور الجرف القاري
70.....	الفرع الأول: إعلان ترومان السيادة على الجرف القاري
72.....	الفرع الثاني: التقنين الدولي لأحكام الجرف القاري
75.....	المطلب الثاني: الوضع القانوني الجرف القاري
76.....	الفرع الأول : مظاهر ممارسة الدولة لحقوق سيادته على جرفها القاري
77.....	الفرع الثاني: واجبات الدولة الساحلية
	الفرع الثالث :موقف القانون الجزائري من النظام القانوني للجرف القاري الذي .
78.....	جاءت به اتفاقية قانون البحار لعام1982
79.....	اولا: موقف المشرع الجزائري من نظام الجرف القاري قبل اتفاقية لعام
81.....	ثانيا: موقف المشرع الجزائري من نظام الجرف القاري بعد اتفاقية 1982
84.....	خاتمة
89.....	قائمة المراجع .

الملحق رقم 02



الملحق رقم 01

