جامعة محمد خيضر بسكرة
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق

مذكرة ماستر

الميدان : الحقوق والعلوم السياسية
الفرع: حقوق
التخصص: قانون دولي عام

رقم: .....

إعداد الطالبة:

مهني عفاف

يوم: **2022/06/27**

النظام القانوني للإقليم البحري

لجنة المناقشة:

دحامنية علي	أ. مح أ	جامعة بسكرة	رئيسا
العام رشيدة	أ. تعليم عالي	جامعة بسكرة	مشرفا ومقررا
لمعيني محمد	أ. مح أ	جامعة بسكرة	مناقشا

السنة الجامعية : 2021 – 2022

شكر و عرفان

الحمد لله الكريم الذي من علي بأن وفقني و أعانني على إتمام هذه المذكرة على ما هي عليه، أما بعد...

و إيمانا بفضل الاعتراف بالجميل و تقدير العون لأصحاب المعروف

فاني أتقدم بجزيل الشكر و عظيم الثناء لكل من ساعد في انجاز هذا العمل

و أخص شكري هذا أستاذتي الفاضلة البروفيسور " **العام رشيدة** " في أول المقام

على قبولها الإشراف على هذا العمل و على ما منحتني من إرشاد و توجيه سديد و نصح

قيم، و على رحابة صدرها و تواضعها في سبيل العلم و حبا فيه

ما شكل لي دافعا للاجتهاد و المثابرة لتقديم الأفضل

و اشكرها ثانيا لكونها " **أختاً**" و عونا حقا فضلا عن كونها أستاذة لي

فجزاها الله عني خيرا و أطال في عمرها

شكرا لكل من أضاء بعلمه عقل غيره

معني عفاف

إهداء

إلى "**سندي**" زوجي و شريكي و ساعدي في الحياة الذي أمدني بالقوة لمواصلة مسيرتي

أول ما أبصرت عيني و بصيرتي..." أنتِ" و أول سمعي و سمعتي..." أنتِ"

و أول نطقي و منطقي..." أنتِ"

إلى الكفاح الذي لا يتوقف، إلى الشامخة التي علمتني معنى الإصرار و الإيمان

مصدر فخري و اعتزازي، إلى نبع العطاء المتفاني

إلى حياتي..." **أمي**" أمد الله في عمرك و جزاك عني الفردوس الأعلى

إلى أبي حفظه الله و رعاه

إلى "والد زوجي" الدكتور الفاضل "**إسماعيل روينة**" من كان سببا لمضيي في هذا الدرب

الى العزيزة "**ماما بختة**" جدة زوجي، إلى من أدركت قيمة العلم و النجاح

إلى " فلذة كبدي" أولادي **آية الرحمان** و **إسماعيل** و **أسماء** و **فاطمة الزهراء** حفظهم الله

إلى إخوتي " عضدي" عبد السميع و عبد الرؤوف و عبير وسندس و ماريا

إلى صديقتي دليلة التي شجعتني في كل خطوة أخطوها

إلى صديقاتي الغاليات و إلى كل من أكن لهم المحبة و التقدير

إليكم جميعا أهدي ثمرة جهدي...

الباحثة

مقدمة

مقدمة

يمثل الإقليم عنصرا جوهريا من عناصر الدول، باعتباره الجزء الذي تستمد منه وجودها الفعلي، وتمارس بموجبه سيادتها و سلطاتها القانونية على وجه الدوام. و الإقليم على هذا النحو و كما هو متفق عليه يشمل إلى جانب الإقليم البري و الإقليم الجوي، و الإقليم البحري الذي تمتد إليه سيادة الدولة، أين تنفرد بممارسة حق مطلق عليه أو تمارسه إلى جانب حقوق دول أخرى.

و مما لا شك فيه أن واقع الحياة العملية فرض أن دراسة القانون الدولي البحري ليست من الدراسات السهلة كونها ليست بالدراسة القانونية الصرفة و كونها تتناول كثيرا من النواحي الإستراتيجية و السياسية و الاقتصادية...الخ. و هي أيضا تتصل بموضوع السيادة في الدولة فهو الضابط و الضامن لحدودها البحرية في مواجهة الآخرين من الأشخاص الدولية.

و نظرا للدور و الأهمية الكبيرة للبحر في حياة الدول و الشعوب، كونه يشكل حوالي 71 ٪ من سطح الكرة الأرضية، كما أنه يزخر بثروات هائلة و متنوعة من موارد حية وأخرى غير حية كالمعادن و البترول و الحديد...، إلى غير ذلك من المنافع التي تقوم عليها مصالح الإنسانية جمعاء، لاسيما منها المتعلقة بالملاحة البحرية التي تضمن سهولة التنقل و الحركة التجارية. فقد ثبت و منذ عصور التاريخ الأولى استعمال الإنسان للبحار، كوسيلة اتصال و مصدر إمداد الثروات السمكية، و كانت النظرة إلى البحار في بداياتها يسودها مبدأ الحرية للجميع في الاستعمال و الاستغلال.

أهمية الموضوع:

أولا: تشجيع الدول على القيام بمزيد من المعاهدات الدولية في المجال البحري و كذلك القيام بأبحاث أخرى في هدا المجال.

ثانيا: تمكين سلطات الدولة من معرفة مدى بسط سيادتها على إقليمها البحري بما يسمح بحيازتها عليه و استغلاله بشكل جيد.

ثالثا: تحديد المناطق التي لا تخضع لسيادة أي دولة.

دوافع اختيار الموضوع:

إلى جانب الأهمية الكبيرة للموضوع التي بيناها، فان من دوافع اختيارنا له و دراسته:

أولا: الدافع الشخصي وراء اختيارنا لهدا الموضوع هو تخصصنا في هذا الطور المتمثل في ماستر "القانون الدولي العام".

ثانيا: بعد صدور اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982، أصبحت موضوعات القانون الدولي للبحار ميدانا خصبا للبحث العلمي.

ثالثا: تحديد النظام القانوني الخاص بكل منطقة من مناطق البحر.

أهداف الدراسة:

تتجلى أهداف دراسة هذا الموضوع في:

أولا: تحديد النظام القانوني للإقليم البحري.

ثانيا: إثراء المكتبة القانونية في مجال القانون الدولي للبحار.

الدراسات السابقة:

و من الدراسات القليلة التي تناولت موضوع النظام القانوني للإقليم البحري نذكر:

– بطوش كهينة، الملاحة البحرية بين الحرية و التقيد، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، كلية الحقوق و العلوم السياسية، مدرسة الدكتوراه للقانون الأساسي و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2017.

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

صعوبات الدراسة:

خلال انجازنا لهذا البحث المتواضع اعترضتنا بعض الصعوبات التي عرقلت أحيانا السير الممنهج لدراستنا، نذكر منها: قلة المصادر و المراجع المتخصصة في مجال النظام

القانوني للإقليم البحري التي و إن توفرت فهي كمثلها من الدراسات الحديثة تتوفر في اللغة الأجنبية ما يتطلب ترجمتها قبل استغلالها.

إشكالية البحث:

- ما هي التقسيمات الأساسية للإقليم البحري و النظم القانونية المطبقة عليه ؟

مناهج البحث:

خلال قيامنا بهذا البحث قمنا بإتباع المنهج الوصفي التحليلي من خلال تحليل النصوص القانونية التي جاءت بها اتفاقيات الأمم المتحدة لقانون البحار، إضافة إلى اعتماد المنهج الاستدلالي و ذلك من خلال تطرقنا لتعريفات المفاهيم المدرجة في هذا البحث.

تقسيم الدراسة:

للإجابة عن الإشكالية المطروحة في هذا البحث ارتأينا تقسيم البحث كالتالي: مبحث تمهيدي نتطرق فيه إلى التطور التاريخي للقانون الدولي للبحار، تليه ثلاث فصول حسب ما تطلبه البحث و هي، الفصل الأول بعنوان الامتدادات البحرية ذات الحقوق السيادية " المياه الداخلية و المياه الإقليمية" ، أما الفصل الثاني فقد خصصناه للامتدادات البحرية ذات الحقوق الولائية " المنطقة المتاخمة و الجرف القاري و المنطقة الاقتصادية الخالصة" لنتناول في الفصل الثالث الامتدادات البحرية التي تنتفى فيها السيادة (أعالي البحار).

المبحث التمهيدي :التطور التاريخي للقانون الدولي للبحار

سنتناول في هذا المبحث التطور التاريخي للقانون الدولي للبحار، حيث سنتطرق في المطلب الأول القانون الدولي للبحار قبل الاتفاقيات الدولية، أما في المطلب الثاني فسنتطرق إلى اتفاقية جنيف للبحار لعام 1958 و في الأخير فان المطلب الثالث سيحتوي على اتفاقية القانون الدولي للبحار لعام 1982.

المطلب الأول: القانون الدولي للبحار قبل الاتفاقيات الدولية

ينقسم هذا المطلب إلى فرعين أولهما البحار في العصور القديمة، و ثانيهما تطور البحار عند المسلمين.

الفرع الأول: البحار في العصور القديمة

نشا قانون البحار في صورته الأولى عرفيا قبل تقنينه، تشير المصادر التاريخية إلى أن الوطن العربي كان يضم حضارات عريقة مثل الحضارة البابلية و الأشورية و الفرعونية و السبئية و الكنعانية و الغساسنة، و قد حصلت بين هذه الحضارات علاقات تجارية بحرية متطورة، و كان للفراعنة إسهام كبير في تنظيم الرحلات البحرية لاكتشاف البحار. ولهذه الحضارات صلات بالهند و الصين و أوروبا، و يذكر المؤرخ اليوناني (اجثاركيندس) إن عرب الجنوب، مثل عرب سبا و حضرموت و عمان، ملاحون مهرة يبحرون بسفن كبيرة،. و لهم مستعمرات يستوردون منها بضائع مختلفة، و يتاجرون مع الهند والقرن الإفريقي.

و ازدهرت التجارة البحرية في الخليج العربي، فكانت لهم تجارة مع الهند و دول البحر الأبيض المتوسط، و عرفوا علوم البحار ومنهم تعلم اليونانيون السير في الخطوط البحرية. ونقل الرومان العديد من العلوم من مصر إلى اللغة الرومانية.[1]

[1] سهيل حسين الفتلاوي، موسوعة القانون الدولي(6) القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، الأردن،2009،ص 14.

لقد كان للفلاسفة الأوائل بعض الآراء عن الظواهر الطبيعية،إلا أنهم لم يتطرقوا لذكر البحار، و مع إن المفاهيم القديمة كونت بعض أسس العلوم الحديثة، إلا أنها لم تتعمق في فهم أسرار البحار، ما عدا بعض المحاولات حول الملاحة لتسهيل أمر رحلاتهم البحرية و تجنب مخاطرها و قد قام (بيثيس) في القرن الرابع قبل الميلاد بربط العلاقة بين القمر و المد و الجزر، و درس اريسطو في الفترة نفسها الحياة في بحر ايجة و ناقش نظريات الفلاسفة الأوائل. و جمع (سترابوا) بعد ذلك في القرن الثاني قبل الميلاد بعض المعلومات عن المد بطريقة لم تكن معروفة[1].

الفرع الثاني: علوم البحار عند المسلمين

وردت العديد من الآيات في القرآن الكريم تذكر أهمية البحر للإنسان بوصفه مصدر معيشته لما يوفره من صيد الأسماك و توفير الطعام،و استخراج الحلي، و دورة مياه الطبيعة و نزول المطر، و سيطرت الإنسان عليه و تكريم الإنسان بخيراته و استخدامه للنقل. و دور الرياح في تسيير المركبات و هو ما يطلق عليه ب (الدفع الذاتي للسفن) و استخدام النجوم للاستدلال عن الإبحار و خطورة العواصف في النقل، و خطورة البحر بسبب عمقه و شدة أمواجه و ظلماته و ارتباط البحار المتعددة ببعضها، و ربط ما يحصل في البر بالبحر. و لا يزال المفسرون يجتهدون في تفسير هاته الآيات. و في كل فترة تخرج معجزة من إعجاز القرآن في علوم البحار.[2]

إن الموقع الجغرافي للوطن العربي من أهم المواقع الجغرافية لمقاربته من أهم البحار في العالم . كما أن للمسلمين مساهمات علمية كبيرة في مجال علم البحار. و يذكر العالم الجغرافي (ابن خرداذبة) سنة (232هـ-846م) في كتابه (المسالك و الممالك) أن الملاحين العرب في بحر العرب، على علم بان التيارات تعكس اتجاهها هناك مرتين في السنة. و بعد مرور مائة عام، وصف المسعودي في موسوعته (مروج الذهب و معادن الجوهر) حركات المحيط في جنوب بحر العرب قائلا: (أن البحر الحبشي يمتد من الشرق إلى الغرب على طول خط الاستواء، و أن التيار يتغير في معظم أنحاء هذا البحر عندما تتغير الرياح الموسمية).

---

[1] نفس المرجع السابق، ص ص 14-15.

[2] المرجع نفسه، ص ص 16-17.

و يذكر أن ابن ماجه قد درس بحر العرب في أربعين كتابا،تتضمن إرشادات ملاحية، و كان ملما بدورة الرياح في شمال خط الاستواء و جنوبه، فكيف إبرة البوصلة على قرص في علبة تضم دورة الرياح، كما كان يتحدث عن (فصول الملاحة في المحيط الهندي).[1]

و مع تقدم العلم و انطلاقه لاستكشاف أسرار الكون، بدأ البحث عن كيفية اللقاء بين البحر و النهر و دراسة غيبيات الماء حيث يلتقي البحر بالنهر، و درس درجات الملوحة و العذوبة بأجهزة دقيقة، و قاس درجات الحرارة، وحدد مقادير الكثافة و جمع عينات من الكائنات الحية و قام بتصنيفها و حدد أماكن وجودها، و درس قابليتها للعيش في البيئات النهرية و البحرية[2].

لم ترد تسمية القانون الدولي للبحار في العلوم اليونانية القديمة، كما لم ترد عند العرب و المسلمين و إن كانوا يعرفون علوم البحار، و يبحثونه ضمن العلوم الأخرى كعلم الجغرافيا. و ظهر علم البحار في العصور الوسطى في القرن الخامس عشر ميلادي في مؤلفات ابن ماجه؛ فقد وضع كتابين،الأول : الفوائد في علوم علم البحر و القواعد، و الثاني: حاوية الاختصار في علوم البحار، وهي كتب تفيد الملاح في أودية البحر و الدخول للموانئ، فإلى جانب القياسات الفلكية للتقويم الملاحية المختلفة، و مواعيد فتح البحر و غلقه و كذا طبيعة السواحل و الجزر و التيارات و المد و الجزر. وتعرف هاته الكتب في الوقت الحاضر المرشدات الملاحية. و تضمنت كتب الجغرافيين المسلمين فيها وصفا دقيقا لخطوط الملاحة البحرية مع شروحات لكل المعارك الإسلامية البحرية، و كذلك مبرزين التيارات المائية و الهوائية، و من أشهر الجغرافيين العرب الشريف الإدريسي و ابن الجبير و ابن بطوطة[3].

لقد كانت بداية اهتمام المسلمين بالبحار في تلك الفترة ولم تكن لديهم الخبرة الكافية سواء في الملاحة أو في صناعة السفن، لذلك نجد أنهم استخدموا أهل الروم ليبنوا لهم السفن لما كان لهم من خبرة واسعة في هذا المجال و بعد أن شاهدوا سفن الروم و عرفوا مدى فعاليتها في الحروب و الغزوات، و لم يدم هذا الأمر طويلا حتى أتقن المسلمون فن الملاحة وصناعة

---

[1] نفس المرجع السابق، ص ص 16-17.

[2] المرجع نفسه، ص 17.

[3] المرجع نفسه، ص ص 17-18.

السفن. ولم يكتفوا بالملاحة في البحار القديمة بل توغلوا في اقتحام البحار و المحيطات البعيدة و أوصلوا تجارتهم إلى مشارق الأرض و مغاربها. وبذلك كون المسلمون أساطيل من السفن التي كان لها دور كبير في الغزوات التي خاضتها الجيوش الإسلامية.

و لم يكتفي المسلمون بذلك، بل وضعوا مؤلفات عن علوم البحار كانت مصدرا رئيسيا في إثراء الحياة التشريعية الغربية فيما يتعلق بقانون البحار. وعلى الرغم من ذلك نجد أن الدكتور حامد سلطان يرى أن الدور الذي قامت به الدول الإسلامية في مجال البحار لا يتناسب مع عظمة شان الحضارة الإسلامية[1].

المطلب الثاني: اتفاقيات جنيف للقانون الدولي للبحار لعام 1958

سنتطرق في هذا المطلب إلى المساعي الأولية لاتفاقيات جنيف للقانون الدولي للبحار لعام 1958 في الفرع الأول و مضمون الاتفاقيات في الفرع الثاني.

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

يعد البريطاني (جون ميري) مؤسس علم البحار الحديث عندما ترأس اللجنة العلمية المتحدة للكشف العلمي للمحيطات، بينما يرى العلماء الأمريكان أن مؤسس علم البحار (ماثيوسفونتين ماوري) (1806-1873)،و كان ضابط في البحرية الأمريكية، وقام بجمع المعلومات بحكم وظيفته في المرصد البحري. و كتب كتابا بعنوان (الجغرافيا الطبيعية للبحر)، و كتابا آخر (مرشدات بحرية)، و يبدو انه لم يطلع على كتب ابن ماجه التي كانت أكثر علمية من كتبه.

[1] حسني موسى محمد رضوان، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الفكر و القانون، المنصورة، مصر، 2013، ص 9.

و بالرغم من قيام الكثيرين بالعديد من الرحلات حول العالم، بين القرنين الخامس عشر و الثامن عشر،لكنهم لم يحاولوا توسيع دائرة معلوماتهم العلمية حول البحار[1].

وكان لاتفاقية القسطنطينية عام 1888 المبرمة بين الدولة العثمانية و فرنسا و بريطانيا و اسبانيا و روسيا و هولندا، لتنظيم الملاحة في قناة السويس، دور في بداية تطبيق هذه الاتفاقية على القنوات الدولية الأخرى. وقد أسهمت دول أمريكا اللاتينية في تطور قانون البحار. كما أسهمت قوة الولايات المتحدة الأمريكية البحرية، و الشحن البحري التجاري و القرارات التي أصدرتها المحاكم الأمريكية في تطوير قواعد القانون الدولي للبحار[2].

و بذلت العصبة محاولات لتدوين القانون الدولي للبحار حيث أصدرت الجمعية العامة لعصبة الأمم في22 سبتمبر 1924قرارا أشارت فيه إلى رغبتها في المساهمة في تدوين القانون الدولي، و قد تصدر موضوع القانون الدولي للمياه الإقليمية قائمة تلك الموضوعات. و من ثم انعقد مؤتمر لاهاي عام 1930 م، و الذي حاولت من خلاله الدول المشاركة التوصل إلى صياغة اتفاقية دولية تنظم تقنين النظام القانوني للمياه الإقليمية، لكنه لم يكتب لتلك المحاولة النجاح. رغم فشل المؤتمر في الغرض الذي انعقد من اجله، إلا أن الدراسات و الأبحاث التي تقدمت بها وفود الدول المشاركة في هذا المؤتمر أصبحت احد المراجع الهامة لاتفاقية جنيف 1958 و اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982[3].

في21 نوفمبر 1949 م أصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة القرار رقم 17 الذي أنشأت بموجبه القانون الدولي، و قد أصدرت الجمعية العامة توجيهات بضرورة أن تضم تلك اللجنة كبار فقهاء القانون الدولي مع مراعاة التوزيع الجغرافي العادل. وقد احتل موضوع النظام القانوني للبحار قائمة أولويات تلك اللجنة منذ إنشائها، و في 1956 م أعدت لجنة القانون الدولي مشروع قانون ينظم البحار و يشمل 73 مادة. بعد إجراء العديد من المناقشات حول تلك المواد أصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة قرارها رقم 1009 المؤرخ في 21 فبراير 1957م، و طلبت من خلاله من الأمين العام للأمم المتحدة أن يدعو إلى انعقاد مؤتمر دولي في مارس

---

[1] سهيل حسين الفتلاوي. المرجع السابق. ص 19.

[2] المرجع نفسه، ص 20.

[3] حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص ص 15-16.

1958 م للتباحث فيما انتهى إليه تقرير لجنة القانون الدولي، و من ثم انعقد المؤتمر الأول للأمم المتحدة لقانون البحر جنيف 1958[1].

الفرع الثاني: محتوى اتفاقية جنيف في القانون الدولي للبحار لعام 1958

انشأ المؤتمر خمس لجان: الأولى حول البحر الإقليمية و المنطقة المتاخمة، و الثانية حول النظام العام للبحر العالي و الثالثة حول الصيد و حماية الموارد الحية في البحر العالي و الرابعة حول الجرف القاري و الخامسة حول حرية وصول الدول عديمة السواحل إلى البحر. وقد تم توصل المؤتمر إلى عقد أربع اتفاقيات هي: اتفاقية البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة و اتفاقية البحر العالي و اتفاقية الصيد و حماية الموارد الحية في البحر العالي و اتفاقية الجرف القاري، و كل اتفاقية منها تصبح سارية المفعول بعد مرور ثلاثين يوما من إيداع اثنتين و عشرين وثيقة انضمام لدى الأمين العام للأمم المتحدة. و قد أكدت اتفاقية البحر العالي في مادتها الثانية على أن "البحر العالي مفتوح لكل الدول، و لا يجوز لأية دولة أن تدعي شرعيا السيادة علي جزء منه..."[2].

و في قرارها المرقم 1307(13) في 10 ديسمبر 1958، حولت الجمعية العامة للأمم المتحدة الأمين العام للمنظمة الدعوة إلى مؤتمر ثاني حول قانون البحار لدراسة مسألتي تحديد مدى البحر الإقليمي و حدود الصيد اللتين لم يتوصل المؤتمر الأول إلى اتفاق بشأنهما و قد عقد المؤتمر في جنيف في الفترة الممتدة من 17-27 نيسان 1960، إلا انه لم يتوصل إلى نتيجة بشان المواضيع المعروضة عليه[3].

المطلب الثالث: اتفاقية الأمم المتحدة للقانون للدولي للبحار 1982

سنتحدث في هذا المطلب عن المسارات الأولية للاتفاقية الثانية للقانون الدولي للبحار لسنة1982 في الفرع الأول و عن محتوى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في الفرع الثاني.

---

[1] نفس المرجع السابق، ص 19.

[2] محمد الحاج حمود، لقانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، الأردن، 2008، ص ص 27-28.

[3] نفس المرجع السابق، ص 28.

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

على الرغم من الأهمية البالغة التي تتمتع بها اتفاقيات جنيف الأربع لسنة 1958، بوصفها خطوة هامة لتنظيم العلاقات بين الدول بخصوص مدى ما تتمتع به من سيادة و حقوق على هذه المناطق البحرية، إلا أن هذه الاتفاقيات لم تنجح في تسوية كل المشكلات المتعلقة بالبحار، و كذا اتساع البحر الإقليمي كمحل خلاف بين الدول، كما كان للتقدم العلمي و التكنولوجي الهائل في مجال استكشاف و استغلال الثروات الحية و غير الحية في البحار و غيره من الأمور الأخرى، خصوصا تلك المتعلقة باحتياجات الدول و الشعوب للثروات و الموارد الاقتصادية للبحار لمواجهة متطلباتها الاقتصادية، أثره في سعي الأمم المتحدة إلى إعادة النظر في اتفاقيات جنيف الأربع لسنة 1958 و البحث عن اتفاق جديد يأتي بالحلول المناسبة للمشكلات القائمة و ما قد يستجد من مشكلات أخرى[1].

و هو ما باشرت به هيئة الأمم المتحدة أين شكلت لجنة خاصة سنة 1968 تحت مسمى "لجنة الاستخدامات السليمة لقاع البحر"بغرض دراسة موضوع الاستخدامات السليمة لقاع البحر خارج حدود الولاية الإقليمية، و بعد سلسلة من الاجتماعات و المناقشات استمرت 5 سنوات،انتهت اللجنة من إعداد جدول أعمال يتكون من 25 موضوعا تمثل في مجملها النظام القانوني للبحار في مختلف مناطقها، و من مختلف النواحي الاقتصادية و الإستراتيجية، و بناءا على قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم(3029)، تمت الدعوة لانعقاد المؤتمر الثالث لقانون البحار و الذي عقدت أولى دوراته في نيويورك في الفترة الممتدة من 2 إلى 14 ديسمبر 1973، ثم توالت الدورات حتى عقدت الدورة 11 بمقر الأمم المتحدة في نيويورك في الفترة الممتدة من 22 إلى 24 سبتمبر 1982، و التي تم في نهايتها إقرار الاتفاقية الجديدة لقانون البحار في 30 ابريل 1982 و تم التوقيع عليها في مدينة مونتيجوباي بجمايكا في 10 ديسمبر 1982[2].

---

[1] بوزيدي خالد، النظام القانوني لسيادة الدولة على إقليمها البحري،مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في الحقوق–تخصص قانون عام معمق، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2014، ص 4.

[2] المرجع نفسه، ص 5.

الفرع الثاني: محتوى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

لقد تم التوقيع على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في مدينة مونتيجوباي بدولة جمايكا في 10 ديسمبر 1982، و دخلت حيز التنفيذ في 16 نوفمبر عام 1994 ، و ذلك بعد اثني عشر شهرا من إيداع صك التصديق الستين لدى الأمين العام للأمم المتحدة. صادق على الاتفاقية 167 طرفا اعتبارا من 10 كانون الثاني/ يناير عام 2016 م[1].

تتكون الاتفاقية من 30 مادة مقسمة على سبعة عشر جزءا على النحو التالي: المقدمة، البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة، المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، الدول الأرخبيلية، المنطقة الاقتصادية الخالصة،الجرف القاري، أعالي البحار، نظام الجزر، البحار المغلقة و الشبه مغلقة، حق وصول الدول غير الساحلية إلى البحر و منه حرية المرور العابر، حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها، البحث العلمي البحري، تنمية التكنولوجيا البحرية و نقلها، تسوية المنازعات، أحكام عامة، الأحكام الختامية.

كما كانت الاتفاقية تحتوي على 9 مرفقات هي كالتالي: الأنواع الكثيرة للارتحال، لجنة حدود الجرف القاري، الشروط الأساسية للتنقيب و الاستكشاف و الاستغلال، النظام الأساسي للمحكمة الدولية لقانون البحار، التحكيم، التحكيم الخاص، مشاركة المنظمات الدولية[2].

[1] الأمانة العامة، قانون البحار، المنظمة الاستشارية القانونية الآسيوية، نيودلهي، الهند، 2016، ص 3.

[2] اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الموقعة بتاريخ 10 ديسمبر 1982.

الفصل الأول:

الامتدادات البحرية ذات الحقوق السيادية

"المياه الداخلية و المياه

الإقليمية"

يعتبر المجال البحري من أهم مجالات الدولة الحيوية و الإستراتيجية، و يعتبر المجال الثاني من حيث الأهمية بعد اليابسة لما يلعبه من ادوار متعددة في حياة الإنسانية، كونه مستودعا للثروات البيولوجية و احتوائه على مخزونات معتبرة من الموارد المعدنية و الطاقوية، فضلا عن ذلك كله فالمجال البحري هو الواجهة التي تطل عليها الدولة على العالم الخارجي، هذه الواجهة التي كانت ولا تزال مصدر كل التخوفات و المخاطر الأمنية التى تأتي من وراء البحار.

لم يكن القدامى يهتمون بالبحر لأنه بالنسبة لهم عالم مجهول و لم تكن أهميته لتتعدى استعماله في الصيد، و كان ذلك يقتصر على أجزاء بسيطة من الساحل و بوسائل صيد بدائية، إلا انه على مر العصور و نظرا لما حصل من تقدم علمي و تطور تكنولوجي، تطورت وسائل الصيد و تعددت منافع البحار منها كذلك الوسائل العسكرية.

و قد واكب هذا التطور تطور آخر في النظام القانوني للبحار و المتمثل في اتفاقيات جنيف لعام 1958 و التي بموجبها قسمت البحر إلى أجزاء أساسية: المياه الداخلية، المياه الإقليمية، المنطقة المتاخمة، الجرف القاري و أعالي البحار و ذلك لتنظيم حقوق و واجبات الدول في تلك الأجزاء، وقد استحدثت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 المنطقة الاقتصادية الخالصة و من المعروف أن أعالي البحار لا تعتبر جزءا من إقليم الدولة و لا تخضع لسلطاتها، و لمعرفة مناطق البحر الخاضعة للسيادة الكاملة للدولة الساحلية فسيتم تناولها في مبحثين: في المبحث الأول المياه الداخلية و في المبحث الثاني البحر الإقليمي.

المبحث الأول: المياه الداخلية

يقصد بالمياه الداخلية تلك الأجزاء من البحر التي تتغلغل في إقليم الدولة و تتداخل فيه، و التي بحكم موقعها تخضع لقواعد خاصة غير القواعد التي سنقدمها بالنسبة لأعالي البحار و البحر الإقليمي. و تشمل المياه الداخلية خلاف التعاريج الساحلية الواقعة بين الشاطئ و بين الخطوط المستقيمة المعتبرة كبداية للبحر الإقليمي و التي سنبين أحكامها

عند دراسة القواعد الخاصة بهذا الجزء من البحر، الموانئ و الأحواض البحرية، الخلجان، البحار الداخلية، ولكل منها حكم خاص[1].

إن البحث في سيادة الدولة على المياه الداخلية التابعة لها، يقتضي منا تحديد مفهوم و محتوى المياه الداخلية و الطبيعة القانونية لها في المطلب الأول، ثم الصلاحيات أو سيادة الدولة في هده المنطقة من البحر في المطلب الثاني حتى نقف على نطاق هذه السيادة بالنسبة لحقوق الدول الأخرى.

المطلب الأول: تعريف المياه الداخلية و محتواها و طبيعتها القانونية

إذا كانت الدولة الساحلية باستطاعته أن تبسط نفوذها على المنطقة المحاذية لها من البحر على امتداد 12 ميلا انطلاقا من خط الأساس الذي يصل بين نقاط مناسبة من الشاطئ[2]، فان هذا النفوذ أو السلطة تسري كذلك على المياه التي تقع خلف هذا الخط.

الفرع الأول:تعريف المياه الداخلية

يعرفها الفقيه " اميل روبير بيران" بأنها «**المياه المجاورة للدولة الموجودة من خط الأساس إلى البحر الإقليمي**»[3].

تتكون المياه الداخلية من مجموع المياه المحصورة بين خط الأساس الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي و الساحل[4]، و هذا ما حددته المادة الثامنة من اتفاقية 1982 والتي تنص على انه «**تشكل المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي جزءا من المياه الداخلية للدولة**»[5]، وهذا ما حددته المادة الخامسة من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي و المنطقة المجاورة لعام 1958 بأنها «**المياه الواقعة في الجهة المقابلة للأرض**

---

[1]علي صادق أبو هيف القانون الدولي العام النظريات و المبادئ العامة–أشخاص القانون الدولي–النطاق الدولي– العلاقات الدواية– التنظيم الدولي–النزاعات الدولية–الحرب و الحياد، منشاة المعارف بالإسكندرية، مصر،د.س.ن،ص 359.

[2]المادة 7 فقرة 01 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

[3] Berrin (E.R), les grands problèmes internationaux, Edition Massan Paris, Milan, Barcelone,1995, P18.

[4]محمد الحاج حمود،المرجع السابق ص86.

[5]المادة 8 من اتفاقية قانون البحار 1982.

داخل الخط الذي يقاس ابتداء منه البحر الإقليمي»[1] و هكذا نجد أن اتفاقية 1982 لم تأت بجديد في هذا المجال.

الفرع الثاني: محتوى المياه الداخلية و طبيعتها القانونية

بالإضافة إلى ما تقدم من تحديد المقصود بالمياه الداخلية، فانه يدخل في نطاق تلك المياه كذلك الموانئ أو المرافئ و المراسي كما يدخل في نطاقها أيضا البحار الداخلية و البحار المغلقة و شبه المغلقة، و التي تدخل في نطاقها المضايق و البحيرات و الأنهار الدولية إضافة إلى القنوات الدولية[2].

إن المياه الداخلية و على اختلاف أنواعها، سواء خلجان، مضايق، أو قنوات فان للدولة الساحلية حقوق و واجبات على هذه المنطقة، وتمارس عليها سيادتها الكاملة، هذه السيادة لا تختلف في شيء عن سيادة الدولة على إقليمها البري وذلك بحكم ملاصقتها لذلك الإقليم[3].

المطلب الثاني: النظام القانوني للمياه الداخلية

إذا كانت للدولة الساحلية سيادة على مياهها الداخلية بجميع أنواعها، من موانئ و مراسي و مضايق و قنوات، فهي حرة إذن في ترك حرية الملاحة، فلها أن تمنع جميع السفن العامة أو الخاصة من طرف السلطات المختصة، كما لها أن تمنع الأجانب من القيام بالنشاطات الأخرى في مياهها الداخلية كالصيد و البحث العلمي و بناءا على هذا فان تبيان السيادة للدولة على هذه المنطقة يقتضي منا التطرق إلى القواعد المطبقة في حالة ما إذا كانت السفن الأجنبية الخاصة، ثم القواعد المطبقة على السفن الأجنبية العامة، وهو ما يسمح لنا في الأخير بتحديد سيادة الدولة على مياهها الداخلية.

---

[1] المادة 5 من اتفاقية جنيف لعام 1958.

[2] منصوري محمد، صلاحيات الدولة الساحلية على مناطقها البحرية في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار مونتيغوباي 10 ديسمبر1982و مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة قسنطينة1 قسنطينة،2014، ص16.

[3] المرجع نفسه، ص 18.

الفرع الأول: سيادة الدولة على السفن الأجنبية الخاصة

السفن الأجنبية الخاصة هي السفن التي يمتلكها الأفراد و الشركات الخاصة و تدخل ضمنها سفن الدولة لأغراض تجارية[1]. فالسفن الخاصة و بسبب اختلاف طبيعتها عن السفن العامة، فإنها تخضع بصورة عامة لاختصاص دولة الساحل ما لم يوجد حكم خاص يقضي بخلاف ذلك. لذا فالسفينة الخاصة ملزمة باحترام جميع اللوائح و القوانين المتعلقة بالملاحة و الصحة والجمارك و الشؤون الفنية، و كذلك ما يتعلق بأمن الدولة الساحلية، و خاصة بالنسبة للسفن التي تعمل بالطاقة الذرية و التي تحمل مواد مشعة أو سامة[2].

و لاختصاص الدولة الساحلية على السفن الخاصة، لا بد من التمييز بين الاختصاص المدني و الجنائي. و بالتالي بالنسبة للاختصاص المدني فقد نصت المادة 2/28 من اتفاقية 1982لقانون البحار على انه:

«لا يجوز للدولة الساحلية أن توقع إجراءات التنفيذ ضد السفينة أو تحتجزها لغرض أي دعوى مدنية إلا فيما يتعلق بالالتزامات التي تتحملها السفينة أو المسؤوليات التي تقع عليها أثناء رحلتها من خلال مياه الدولة الساحلية أو لغرض تلك الرحلة»[3].

أما بالنسبة للقضايا الجنائية فيختلف الموقف من دولة إلى أخرى ففي فرنسا يتبع القضاء الفرنسي الفتوى أصدرها مجلس الدولة في 20/ 11 /1806 في قضية Sally et Neruton و التي تقضي بان القضاء الفرنسي لا يختص في النظر في الجرائم التي ترتكب بين أفراد الطاقم، و كذلك في الواقع التي تمس النظام الداخلي للسفينة، و لكن يختص فيما يرتكب على ظهر السفينة من جرائم يكون فاعلها أو المجني عليه من غير أفراد الطاقم و كذلك الجرائم التي يرتكبها الأفراد في البر أو التي ترتب تهديدا أو إخلالا بالأمن في الميناء، و كذا الجرائم التي ترتكب على ظهر السفينة، إذا طلبت المعونة من السلطات المحلية[4] .

---

[1] مانع جمال عبد الناصر، القانون الدولي العام، الجزء الثاني، المجال الوطني للدولة، الجزائر، دار العلوم للنشر و التوزيع، 2009، ص 217.

[2] حمود محمد الحاج، المرجع السابق، ص 92.

[3] المادة 2/28 من اتفاقية قانون البحار 1982.

[4] حمود محمد الحاج، المرجع السابق، ص 93.

أما الفقه الانجليزي فقد اتجه في البداية إلى تقرير الاختصاص المطلق لدولة الميناء بالنسبة للوقائع التي تحدث على ظهر السفينة الأجنبية الموجودة في الميناء، إلا أن ما جرى عليه تعامل القضاء الانجليزي فيما بعد هو الخروج على القاعدة الإقليمية خصوصا فيما يتعلق بالنظام الداخلي للسفينة و العلاقة بين الربان و أفراد الطاقم، و بهذا يكون الموقف الانجليزي قد اقترب من الموقف الفرنسي[1].

الفرع الثاني: سيادة الدولة على السفن الأجنبية العامة

السفن العامة هي السفن التي تستخدمها السلطات العامة للدول لأداء خدمات عامة و لغير أغراض التجارة، و قد تكون سفن حربية أو غير حربية و عموما هذا النوع من السفن له وضع مختلف عن السفن الخاصة أثناء تواجدها في ميناء دولة أجنبية. ومن المسلم به فان السفينة الحربية كعينة ممتازة للسفن العامة فإنها كانت لفترة طويلة تستمد وضعها القانوني أينما حلت من فكرة الامتداد الإقليمي لدولة العلم، و قد اقتضت ضرورات حسن المعاملة الدولية إعفاء السفينة الحربية من الولاية القضائية للدولة المضيفة[2].

لا تمانع الدولة الساحلية من دخول السفن الأجنبية على اختلاف جنسياتها إلى مياهها الداخلية و الرسو في موانئها، مع ذلك فهي لا تقبل بدخول السفن الحربية إلا بترخيص خاص. كذلك فلها الحق في أن تنظم أو تمنع تواجد السفن العامة الأجنبية الحربية في موانئها، فلها أن تحدد مدة الإقامة و عدد السفن التي يمكن تواجدها في موانئها و شروط دخولها، و عادة ما تقوم دولة الميناء بحظر دخول السفن الحربية الأجنبية في أوقات الحرب[3].

ترتيبا لما سبق فان السفن الأجنبية العامة لا تخضع للاختصاص التشريعي أو القضائي لدولة الميناء بالنظر إلى كونها مظهر من مظاهر سلطات الدولة العام، مما يسبغ عليها صفة تمثيلية الدولة، إذا ما كانت هذه السفن تلتزم بعدم الخروج على التشريعات المحلية المتعلقة بالأمن و الصحة و الملاحة احتراما لسيادة الدولة الساحلية صاحبة الميناء.

---

[1] محيي الدين جمال، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، الجزائر، دار الخلدونية، 2009، ص 62.

[2] تنص المادة 29 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 « السفينة البحرية هي سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما رسميا و تحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية و لها جنسية هذه الدولة».

[3] محيي الدين جمال، المرجع السابق، ص 63.

المبحث الثاني: المياه الإقليمية

البحر الإقليمي أو البحر الساحلي هو منطقة إقليمية بحرية ملاصقة لشواطئ الدولة الساحلية، ونجد أن فكرة الإقليم البحري هي بمثابة تامين للدولة من نواح عدة: تامين الدفاع عن حدود سواحلها، و تامين للملاحة اتجاه موانئها، وتامين لمصالحها الاقتصادية، وتامين للصحة العامة في إقليمها وهذا يبين لنا رغبة كل دولة ساحلية في السيطرة على اكبر جزء ممكن في المياه المجاورة لإقليمها و إخضاعها لسيادتها و سلطتها[1].

و قد فشلت الجهود التي بدلت سنة 1930 م بلاهاي لتقنين دولي خاص بالبحر الإقليمي لسببين هما اختلاف وجهات النظر حول القواعد القانونية، و كذلك التطور المستمر في وسائل الهجوم و الدفاع و كدا مؤتمر البحار الذي انعقد في جنيف 1958 م و الذي اقر اتفاقية خاصة بالبحر الإقليمي، ولكن هذه الاتفاقية أغفلت المسائل التي كانت محل اختلاف بين الدول و تركتها على حالها. ولعل أهم ما يثير موضوع البحر الإقليمي هو تحديد طبيعة حق كل دولة على بحره الإقليمي و كذلك تحديد حدود هدا البحر و مداه[2].

انطلاقا مما سبق، نقسم دراستنا في هذا المبحث إلى أربعة مطالب نتطرق في المطلب الثاني إلى الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي، أما في المطلب الثالث نظام المرور في البحر الإقليمي ثم في المطلب الرابع تعيين حدود البحر الإقليمي.

المطلب الأول: مفهوم البحر الإقليمي

نتطرق في هذا المطلب إلى تحديد مفهوم البحر الإقليمي و ذلك بتقسيم هذا المطلب إلى فرعين، الفرع الأول التعريف الفقهي للبحر الإقليمي، أما في الفرع الثاني تعريف البحر الإقليمي وفقا للاتفاقيات الدولية.

---

[1] رشيدة العام، الوجيز في القانون الدولي العام، دار الأيام، الأردن، سنة 2015، ص 181.

[2] المرجع نفسه، ص 182.

الفرع الأول: التعريف الفقهي للبحر الإقليمي

إن فقهاء القانون الدولي قد اختلفوا حول موضوع تعريف المياه الإقليمية، ولعل السبب في ذلك يعود إلى عدم انسجام المعايير التي انطلق منها كل واحد[1].

الاتجاه الأول: والذي يعرف البحر الإقليمي على انه ذلك الجزء من أعالي البحار التابع للإقليم البري للدولة الساحلية في هذا الصدد يعرفه بعض الفقهاء« **هو ذلك الجزء من الإقليم البري للدولة الذي تغمره المياه**» و بعض الفقه العربي يقترب من هذا التصور و يقول في ذلك " إن إقليم الدولة يتضمن نطاقا من البحر يلامس السواحل هو البحر الإقليمي"

الاتجاه الثاني: يرتكز هذا الفقه على فكرة الملكية،حيث يرى في البحر الإقليمي جزء البحر الذي تعود ملكيته إلى الدولة الساحلية، و في ذلك يعرفه محمد سامي حنينة بأنه" **ذلك الجزء من البحار العامة الملاصقة للأرض و الذي يدخل في ملكيتها**" كما يتفق هذا التعريف مع فقه القانون الدولي التقليدي الأوروبي إذ يقول Freitas " يعود جزء البحر الملاصق للأرض إلى الذي يسيطر على الإقليم"[2].

الاتجاه الثالث: يأخذ هذا الاتجاه بالمعيار الجغرافي حصرا، بحيث يكتفي بتحديد موقع البحر الإقليمي بالنسبة من المناطق البحرية، فتعرفه الأستاذة Gautier بأنه " **النطاق البحري الواقع بين المياه الداخلية من جهة و المنطقة الاقتصادية من جهة أخرى**".

الاتجاه الرابع: هذا الاتجاه الذي يتزعمه الفقيه الفرنسي De La Paradelle إذ يقول بحرية البحار على إطلاقها، و من ثم يعتبر البحر الإقليمي جزءا لا يتجزأ منها، و قد أثبتت الممارسة الدولية كما هو مستقر في القانون الدولي عرفا و تفاقا عدم وجاهة هذا المنحنى و عليه لا يتصور أن يستقل البحر الإقليمي بتعريف بعينه إلا إذا أخذنا بعين الاعتبار معطيات أعالي البحار.

---

[1] مانع جمال عبد الناصر،المرجع السابق، ص 236.

[2] مرجع سابق، ص ص،236 -237.

الاتجاه الخامس: يستند هذا الفريق في تعريف البحر الإقليمي باعتماد معيار الحقوق التي تتمتع بها الدولة اتجاه هذا الحيز من البحر الإقليمي للمنطقة البحرية التي تثبت الدولة عليها جملة من الحقوق و التي لا يمكنها ادعاء ظهر لهذه الحقوق على المناطق الأخرى، يعرف الفقيه فوشي البحر الإقليمي على انه" **جزء من البحر الممتد من سواحل الإقليم و الذي يثبت عليه لصاحب الإقليم جملة من الحقوق**".

الاتجاه السادس: يتجه هذا الفريق إلى اعتماد معيار طبيعة النشاطات و الصلاحيات التي تمارسها الدولة على بحرها الإقليمي دون أن يفعل العوامل الجغرافية المتدخلة، حيث يشكل البحر الإقليمي لديهم المنطقة البحرية الواقعة بين إقليم الدولة البري و أعالي البحار و الذي تطوله سيادة الدولة إذا اعتبرنا قانونا أن المياه الداخلية تأخذ حكم الإقليم البري، وفي ذلك يقول الأستاذ رينيه ديبري " **تمتد سيادة الدولة و ولايتها القانونية إلى حيز من البحر يدعى بالبحر الإقليمي و هو محصور بين سواحل الدولة و أعالي البحار**" و يعتبر هذا الاتجاه هو الغالب من بين الأفكار المطروحة الأخرى[1].

الفرع الثاني: تعريف البحر الإقليمي وفقا للاتفاقيات الدولية

بالنسبة لمؤتمر لاهاي لتدوين القانون الدولي لعام 1930 فقد عرفه بما يلي: يشمل إقليم الدولة منطقة من البحر في هذه الاتفاقية باسم البحر الإقليمي، و تمارس السيادة على هذه المنطقة وفقا للشروط المحددة في هذه الاتفاقية و في بقية قواعد القانون الدولي.

أما اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة لعام 1958 م فكانت أكثر توفيقا في تعريف البحر الإقليمي، إذ نصت في مادتها الأولى على أن " **تمتد سيادة الدولة خارج إقليمها البري و مياهها الداخلية إلى منطقة من البحر متاخمة لشواطئها تعرف باسم البحر الإقليمي**" ثم حددت الماجة الثالثة من الاتفاقية بداية البحر الإقليمي بخط وهمي سمته بخط الأساس أو خط القاعدة، ويبدو أن هذا التعريف أدق و اشمل من التعاريف السابقة بالرغم من عدم استطاعته تحديد عرض هذا الجزء

و قد أخذت المادة الثانية من اتفاقية 1982 م بتعريف مشابه إذ قالت " **تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري و مياهها الداخلية، أو مياهها الأرخبيلية إذا كانت**

[1] مرجع سابق، ص ص، 238-239.

دولة أرخبيلية إلى حزام بخري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي"، و الفرق بين هذا التعريف و تعريف 1958 هو أن الأول استثنى المياه الأرخبيلية من وصف البحر الإقليمي بعد أن أخذت بها الاتفاقية بنصوص صريحة[1].

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي

يقصد بالطبيعة القانونية للبحر الإقليمي الأساس القانوني الذي يخول الدولة ممارسة رقابتها و المسوغ الذي تستند إليه في استقطابها الحقوق التي تدعيها على هذا الجزء من البحر المحاذي لشواطئها و الجدير بالذكر أن هذا الموضوع كان منذ القديم و لا يزال محل نقاش فقهي ثري من حيث الأسس و الأفكار التي تدور في مجملها حول تيارين أساسيين، يقول الأول بان البحر الإقليمي ما هو إلا جزء من أعالي البحار، و الثاني يناصر فكرة أن البحر الإقليمي ما هو إلا الجزء المغمور من إقليم الدولة[2].

سنتطرق في هذا المطلب إلى النظريات حيث سنتحدث عن الاتجاه الذي يعتبر البحر الإقليمي جزءا من أعالي البحار في الفرع الأول، وكذا عن النظريات التي تعتبر أن البحر الإقليمي جزء من إقليم الدولة الساحلية ثم التعامل الدولي مع سيادة الدولة على البحر الإقليمي في الفرع الثالث.

الفرع الأول: البحر الإقليمي جزء من أعالي البحار

يذهب أنصار هذا الاتجاه إلى أن البحر الإقليمي ما هو إلا جزء من أعالي البحار لا تتمتع فيه الدولة الساحلية إلا ببعض الحقوق التي تقتضيها دواعي امن و سلامة تلك الدولة، لذا فان حقوق الدولة الساحلية لا تغدو أن تكون استثناءا من الأصل العام، وهو حرية البحار و من ثم لا يجوز التوسع في هذا الاستثناء و من ابرز من نادى بهذا الرأي الأستاذ" لابراديل" و الأستاذ " فوشي"، إلا أن أنصار هذا الرأي قد تنازعوا أمرهم بينهم و على قدر اتفاقهم من حيث المبدأ نجد اختلافهم في التسبب حيث اعتمد كل منهم على نظرية خاصة به تبرر وجهة نظره، فقد تبنى لابراديل نظرية الاتفاقات الساحلية و بناءا على تلك النظرية

[1] محمد الحاج حمودة، المرجع السابق، ص 100.

[2] مانع جمال عبد الناصر، المرجع السابق، ص 241.

فان "**البحار تعد بمثابة ملكية مشتركة للدول، و لا يكون للدولة الساحلية على بحرها الإقليمي إلا حقوق ارتفاق**"[1].

إلا أن "فوشي" انتقد هذه النظرية بدعوى انه إذا تم التسليم بنظرية الارتفاقات الساحلية فمن الضروري أن توجد دولة خاصة و أخرى مخدومة و هو ما لا يمكن تحققه، وبناءا على هذا أسس "فوشي" نظريته على الحق المقرر لكل الدول و هو الحق في البقاء و الاستمرار و ترتكز تلك النظرية على أن البحر الإقليمي جزء من أعالي البحار و لكن الدولة الساحلية تمارس بعض الحقوق و الاختصاصات التي تكفل لها البقاء و الاستمرار، كما يقرر"فوشي" أن البحر الإقليمي ليست ملكية مشتركة بين الدول كما يقول "لابراديل" و يرى "فوشي" أن من حق جميع الدول الانتفاع بالبحر دون ضرر أو ضرار[2].

الفرع الثاني: البحر الإقليمي جزء من إقليم الدولة

على خلاف الاتجاه السابق، ذهب عدد كبير من الفقهاء إلى اعتبار أن البحر الإقليمي جزء من إقليم الدولة باعتباره امتداد للأرض اليابسة لكنه مغمور بالمياه، لكن أنصار هذا الرأي و أن اتفقوا على فكرة إلحاق البحر الإقليمي بإقليم الدولة إلا أنهم اختلفوا حول تفسير طبيعة ما تملكه الدولة في هذا الجزء، فمنهم من أسسها على فكرة الملكية و منهم من نظر إليها على أساس فكرة السيادة.إذ يرى كل من "بازل" و "هال" أن حقوق الدولة الساحلية في البحر الإقليمي هي حقوق ملكية و من هذا المنطق تملك الدولة حق فتح البحر الإقليمي و غلقه، و احتكار الصيد و الإبحار بين مرافئ البحر الإقليمي، و الحقيقة أن هذا التوجه يجد مصدره في العمل الدولي أين ادعت عدة حضارات ومنه الإمبراطورية الرومانية ملكية حوض البحر الأبيض المتوسط حيث أطلقوا عليه تسمية بحرنا "Mare Nostrum". إلا أن فكرة الملكية أعيب عليها كون الملكية تتضمن ضرورة وضع اليد أو الحيازة على الشيء المملوك بصورة فعلية ومستمرة و هو ما لا يتحقق بالنسبة للبحر الإقليمي، حيث انه غير قابل للتملك المادي و المستمر[3].

---

[1] حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 39.

[2] نفس المرجع السابق، ص 40.

[3] بوزيدي خالد، المرجع السابق، ص 12.

الفرع الثالث: التعامل الدولي مع سيادة الدولة على البحر الإقليمي

إن فكرة سيادة الدولة على البحر الإقليمي عرفت رواجا في التعامل الدولي سواء على النطاق الداخلي أو على النطاق الدولي. فمثلا من خلال قوانين الدول التي مدت سيادتها على البحر الإقليمي على غرار اللائحة البريطانية الصادرة عام 1908 و أيضا قانون الطيران المدني للبيرو الصادر عام 1965، وكذلك المرسوم المصري الصادر في 1970، أو على الصعيد الدولي اتفاقيتي جنيف للبحر الإقليمي و المنطقة المتخمة عام 1958 و الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، فقد أقرتا سيادة الدولة على بحرها الإقليمي، وكذا السيادة لمصلحة الملاحة الدولية، وهذا جوهر الفرق بين سيادة الدولة على إقليمها البري من ناحية و عن بحرها الإقليمي من ناحية أخرى[1].

تمارس الدولة الساحلية، كأصل عام السيادة الكاملة على بحرها الإقليمي و ذلك استنادا لأحكام المادة الثانية من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 التي نصت فقرتها الأولى على " **تمتد سيادة الدولة الساحلية على خارج إقليمها البري و مياهها الداخلية أو مياهها الأرخبيلية إذا كانت دولة أرخبيلية، إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي**"[2].

في ظل إقرار اتفاقيتي 1958 و 1982 بسيادة الدولة على بحرها الإقليمي إلا أنهما حصرتا هذه السيادة ببعض القيود التي تقتضيها مصلحة المجتمع الدولي ككل في ضمان اكبر قدر من حرية الملاحة[3].

و لقد وردت في كل من اتفاقية 1958 الأولى و كذا اتفاقية 1982 عبارة " **تمارس السيادة على البحر الإقليمي و هذا لمراعاة أحكام هذه الاتفاقية و غيرها من قواعد القانون الدولي**"،و عند مراجعة بقية مواد الاتفاقية و مراجعة قواعد القانون الدولي المتعلقة بهذا الموضوع، نلاحظ أن هذه السيادة تخضع لبعض القيود التي أهمها قيد حق المرور البريء للسفن الأجنبية و القيود المتعلقة بمركز هذه السفن عند وجودها في البحر الإقليمي[4].

---

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

[2] الفقرة (1) من المادة (2) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار1982.

[3] منصوري محمد، المرجع السابق، ص 58.

[4] محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص ص 127-128.

المطلب الثالث: نظام المرور في البحر الإقليمي

سنتطرق في هذا المطلب إلى حق المرور البريء للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي في الفرع الأول، و في الفرع الثاني نتحدث عن المركز القانوني للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي.

الفرع الأول: حق المرور البريء للسفن الأجنبية قي البحر الإقليمي

يمكن للدولة الساحلية بما لها من سيادة على بحرها الإقليمي أن تصنع تشريعات و تنظيمات تنظم بهما مرورها في مياهها، الإقليمية دون المساس بحق المرور البريء.

✍ أولا: محتوى المرور البريء و شروطه

يقصد بهذا الحق الملاحة عبر البحر الإقليمي بالنسبة للسفن التابعة لجميع الدول، تقصد اختراق ذلك البحر دون الوصول إلى المياه الداخلية[1]. أما في اتفاقيات قانون البحار، فقد اعتبر المرور البريء حقا للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي، حيث أفردت له اتفاقية جنيف لسنة 1958 تسعة من موادها، علاوة على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 السارية حاليا التي كرست للموضوع 16 مادة [2].

و يعتبر المرور البريء حقا خالصا دون تمييز للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي، و ليس للدولة الساحلية أن تعترض عليه أو تمنعه، فهو لا يتطلب الترخيص المسبق من طرفها و لا يستوجب النص عليه في اتفاق خاص يبرم بين الدول الساحلية و دولة العلم[3].

كما يشترط في المرور البريء أن يكون مرورا مجردا و أن يتصف بالبراءة، و قد أخذت المادة الثامنة عشر من اتفاقية 1982 أحكام المادة الرابعة عشر من اتفاقية 1958 مع بعض الإضافات و قد نصت على انه:

---

[1] نص المادة 17 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

[2] نص المواد من : 14 إلى 20 من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة لسنة 1958. نص المواد من 17 إلى 32 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

[3] محيي الدين جمال، المرجع السابق، ص 123.

«1-المرور يعني الملاحة خلال البحر الإقليمي لغرض:

أ- اجتياز هذا البحر دون دخول المياه الداخلية أو التوقف في مرسى أو في مرفق مينائي يقع خارج المياه الداخلية.

ب- التوجه إلى المياه الداخلية أو منها أو التوقف في احد هذه المراسي أو المرافق المينائية أو مغادرتها.

2- يكون المرور متواصلا و سريعا و مع هذا فان المرور يشتمل التوقف و الرسو ولكن فقط بقدر ما يكون هذا التوقف و الرسو من مقتضيات الملاحة العادية أو حين تستلزمها قوة قاهرة أو حالة شدة، أو حين يكونان لغرض تقديم المساعدة إلى أشخاص أو سفن أو طائرات في حالة خطر أو شدة»[1].

و قد عرفت المادة 19 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 المرور البريء بأنه المرور الذي لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها، و هو نفس التعريف الذي جاءت به اتفاقية جنيف لعام 1958.[2]

✍ **ثانيا: حقوق الدولة الساحلية في مواجهة المرور غير البريء**

عندما لا تتوفر شروط البراءة في المرور يعود للدولة الساحلية حقها في السيادة الكاملة على بحرها الإقليمي و كذا في اتخاذ الإجراءات التي تمنع ذلك المرور[3]. و هذا ما نصت عليه المادة 25 فقرة 01 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، و التي تنص على أن: « **للدولة الساحلية أن تتخذ في بحرها الإقليمي الخطوات اللازمة لمنع أي مرور لا يكون بريئا»**[4].

وعليه أمكن للدولة الساحلية طرد السفينة الأجنبية التي بادرت بخرق شروط المرور البريء، كما يجوز لها تحريك ولايتها الجنائية متى كان موضوع الانتهاك أو اتخاذ تدابير مضادة مع مراعاة شرط التناسب بين الفعل و ردة الفعل[5].

---

[1] المادة18 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

[2] المادة19 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

[3] حمود محمد الحاج، المرجع السابق، ص 133.

[4] الفقرة 01 من نص المادة 25 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

[5] مانع جمال عبد الناصر، المرجع السابق، ص 286.

ثالثا: تنظيم المرور للدولة الساحلية

لقد أعطت كل من اتفاقية جنيف لسنة 1958 و اتفاقية 1982 للدولة الساحلية الحق في وضع قوانين و أنظمة من اجل تنظيم المرور البريء للسفن الأجنبية عبر بحرها الإقليمي بشرط أن تكون هذه القوانين و الأنظمة متوافقة مع أحكام الاتفاقية و غيرها من قواعد القانون الدولي، إلا أن المادة 21 فقرة 1 من اتفاقية 1982 قيدت هذا الحق و حصرته في ميادين محددة تشمل سلامة الملاحة و تنظيم حركة المرور وحماية وسائل تسيير الملاحة و التسهيلات الملاحية و غير ذلك من المرافق و المنشئات، و حماية الكبلات و خطوط الأنابيب و حفظ الموارد الحية للبحر، ومنع خرق قوانين و أنظمة الدولة الساحلية[1].

رابعا: القواعد الخاصة بالمرور البريء لسفن معينة

تقتضي متطلبات الحماية المتعلقة بالأشخاص و الممتلكات البيئية على الدولة الساحلية أن تخضع بعض الفئات من السفن دون غيرها لقواعد خاصة في مرورها مرورا بريئا في البحر الإقليمي، والمقصود بهذه السفن (السفن الذرية)، إذ يجب على هذه الأخيرة أن تأخذ الإذن المسبق من الدولة الساحلية للمرور عبر بحرها الإقليمي، كذلك السفن الحربية التي يجب عليها أيضا اخذ الإذن المسبق من الدولة الساحلية التي تنظم لها مرورها، وتعتبر من السفن الخاصة الغواصات لذا يجب على هذه الأخيرة أن تطفو على سطح المياه الإقليمية و هي رافعة لعلمها عند مرورها مرورا بريئا على البحر الإقليمي للدولة الساحلية و تم تكريس هذا الشرط في الفقرة 6 من المادة 14 من اتفاقية 1958 الأولى و أيضا المادة 20 من اتفاقية 1982[2].

الفرع الثاني: المركز القانوني للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي

أولا : القواعد المطبقة على السفن الأجنبية العامة

تنقسم السفن الأجنبية العامة إلى نوعين، الأولى منها الحكومية المستعملة لأغراض تجارية، والثانية السفن الحكومية المستعملة لأغراض غير تجارية و السفن الحربية، فأما النوع الأول من السفن فيخضع لقواعد الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي، و تم استبعاد

[1] بوزيدي خالد، المرجع السابق، ص ص 28 – 30.

[2] المرجع نفسه، ص ص 28 – 30.

السفن الحكومية المستخدمة لأغراض تجارية من نطاق الحصانة السيادية و هذا ما قضت به المادة 31 و 32 من اتفاقية 1982، أما النوع الثاني فقد أكدت الاتفاقية على تمتع هذه السفن بالحصانة أثناء مرورها على البحر الإقليمي، و بالتالي لا يكون لسلطات دولة الساحل أن تمارس أي اختصاص جنائي و مدني، وعند عدم امتثال السفن الحربية أو الحكومية الغير تجارية لقوانين أو أنظمة دولة الساحل فانه لن يكون لدولة الساحل إلا أن تطلب منها مغادرة مياهها الإقليمية استنادا إلى المادة 30 من اتفاقية 1982، حيث إذا ترتب عن عدم الامتثال ضرر أو خسارة فان دولة العلم تتحمل المسؤولية كاملة[1].

ثانيا: القواعد المطبقة على السفن الخاصة

يقصد بالسفن الخاصة المملوكة و المستغلة من طرف أشخاص طبيعيين أو اعتباريين يخضعون للقانون الخاص، فهذه السفن لا تستفيد من الحصانة المقررة للسفن العامة، إذ تخضع السفن الخاصة لاختصاص الدولة الساحلية سواء المدني أو الجزائي، ففي الاختصاص الجزائي الدولة الساحلية لا تمارس ولايتها الجنائية إلا في الحالات التي تقرها المادة 27 من اتفاقية 1982 و كذا في المادة 8 من اتفاقية 1958 [2]. أما الاختصاص المدني فلا ينعقد إلا في حالة الالتزامات التي تتحملها السفينة أو المسؤوليات التي تقع عليها أثناء رحلتها خلال مياه الدولة الساحلية، وبغرض تلك الرحلة و أيضا يحق للدولة الساحلية وفقا لقوانين، أن توقع إجراءات التنفيذ خاص بأي دعوى مدنية ضد أي سفينة أجنبية راسية في بحرها الإقليمي أو مارة من خلاله أو احتجزها بعد مغادرة المياه الإقليمية[3].

المطلب الرابع: تعيين حدود البحر الإقليمي

سنتحدث في هذا الصدد عن خطوط الأساس في البحر الإقليمي في الفرع الأول ثم عن مدى البحر الإقليمي في الفرع التالي.

---

[1] حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص ص 49- 50.

[2] زازة لخضر، الوضع القانوني للسفن في بحرها الإقليمي، دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الدولي العام و العلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2010، ص ص 849- 864.

[3] المرجع نفسه، ص ص 902- 907.

الفرع الأول: خطوط الأساس في البحر الإقليمي

خط الأساس هو ذلك الخط الفاصل بين الإقليم اليابس للدولة و مناطقها البحرية المختلفة، ومنه تحدد بخط في عرض البحر تكون جميع نقاطه على أبعاد متساوية من نقاط خط الأساس و يساوي ذلك البعد الامتداد القانوني للمنطقة المعينة[1].

✍ أولا: خط الأساس العادي أو خط انحسار المياه

يتشكل خط الأساس العادي عن طريق ذلك الخط الذي يكشف عنه جزر البحر على طول الساحل و يبين على خرائط كبيرة الحجم معترف بها رسميا من قبل الدولة الساحلية، وتنفرد الدولة برسم ذلك الخط و تحديد أماكن مروره. و لقد تضمنت المادة 5 من اتفاقية 1982 ذلك[2].

✍ ثانيا: الخطوط المستقيمة

تستعمل هذه الطريقة عندما يكون في الساحل انبعاج عميق أو انقطاع أو حيث توجد سلسلة من الجزر على امتداد الساحل و على مسافة قريبة منه مباشرة، فتقوم هذه الطريقة على الربط بين النقاط البارزة على الساحل وقت أقصى الجزر، بحي يكون بينها و بين البر مياه داخلية تابعة للدولة الساحلية. يرجع الأصل في إبراز هذه الطريقة إلى حكم محكمة العدل الولية في قضية المصائد النرويجية البريطانية الذي أصدرته في 18 ديسمبر 1951، و هو ما أخذت به اتفاقية جنيف لسنة 1958 في مادته السابعة حيث حددت الحالات التي تطبق في هذه الحالة فضلا عن الشروط الواجب مراعاتها لرسم هذه الخطوط[3].

✍ ثالثا: تعيين خط الأساس في بعض الحالات الخاصة

تتنوع أساليب تعيين خط الأساس في بعض الحالات الخاصة كالخلجان و الموانئ و الجزر و الأنهار و المرتفعات التي تنحسر منها المياه وقت الجزر. إذ وضعت الاتفاقية الأولى لسنة 1958 و تبعتها في ذلك اتفاقية 1982 أحكاما خاصة لبيان كيفية رسم هذه الحالات.

---

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

[2] المرجع نفسه، ص 210.

[3] بوزيدي خالد، المرجع السابق، ص ص 19-20.

1. الخلجان:

في حالة الخلجان التابعة لدولة واحدة هنا يحدد خط الأساس المستقيم من نقطتي أدنى الجزر عند المدخل الطبيعي للخليج على ضفتيه بخط مستقيم وقت انحسار المياه وقت الجزر شريطة ألا يزيد اتساع هذه الفتحة عن 24 ميلا بحريا، أما إذا تجاوز الاتساع ذلك فان الحد يمد عبر فتحة الخليج من المكان الذي تكون فيه المسافة بين ضفتين 24 ميلا بحريا[1]. ويكون للخليج أكثر من مدخل واحد بسبب وجود عدة جزر في مدخله، ففي هذه الحالة يرسم نصف دائرة على قطر يعادل طوله مجموعة أطوال الخطوط المرسومة عبر المداخل المختلفة، و تحسب مسافة الجزر الموجودة داخل الخليج ضمن مساحة الخليج كما لو كانت جزء من مساحته المائية[2].

2. الموانئ :

تناولت المادة الثامنة من الاتفاقية الأولى لسنة 1958 و كذا المادة 11 من اتفاقية الأمم المتحدة 1982 موضوع الموانئ، فقضت بان يبدأ رسم خط الأساس من ابعد نقاط تلك الأجزاء و المنشئات الدائمة في المرافئ، و التي تعتبر جزءا من الإقليم البري[3].

الفرع الثاني: مدى البحر الإقليمي

لقد تناول المؤتمر على نحو ضمني في الفقرة الثانية من المادة 24 من اتفاقية البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة 1958 و التي جاء بها أنه « **لا يجوز أن تتجاوز المنطقة المتاخمة مسافة اثني عشرة ميلا من خط الأساس الذي يعتبر نقطة ابتداء في قياس عرض البحر الإقليمي وهو ما كان يعني أن الدولة التي تقوم بتحديد بحرها الإقليمي لمسافة اثني عشرة ميلا لا يكون لها أن تمارس حقوقا في أي منطقة بعد ذلك لادعاء أنها منطقة متاخمة**». و بقيت الموافقة الانفرادية للدول لتحديد عرض البحر الإقليمي، و أخذت معظم الدول باثني عشرة ميلا بحريا لاتساع بحرها الإقليمي و هو الأمر الذي قررته المادة الثالثة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بنصها على أن « **لكل دولة الحق في أن**

---

[1] نص المادة 10 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

[2] مانع جمال عبد الناصر، المرجع السابق، ص 262.

[3] علي مراح، تحديد المجالات البحرية الوطنية و تطبيقاتها في القانون الدولي، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية و السياسية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، الجزائر، د.س.ن، ص 973.

تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلا بحريا بقياس من خطوط الأساس المقررة وفقا لهذه الاتفاقية»[1].

[1] محيي جمال الدين، المرجع السابق، ص 134.

الفصل الثاني:

الامتدادات البحرية ذات الحقوق الولائية

"المنطقة المتاخمة و الجرف القاري

و المنطقة

الاقتصادية الخالصة"

إزاء مطالب الدول المتزايدة و رغبة بعضها في السيطرة على أوسع مساحة ممكنة من البحار و التي تشاطئ إقليمها البري، و استشراء النظرة التوسعية لدى معظم الدول الساحلية متذرعا بان مصالحها الأمنية و الإستراتيجية و الاقتصادية تتطلب فرض بعض سلطاتها على مجالات بحرية تلي بحرها الإقليمي، وعلى الرغم من أن العمل الدولي قد اقر تلك المطالبات،إلا أنه يجب التنويه إلى أن تلك المجالات البحرية ليست للدولة الساحلية فيها إلا حقوق سيادية أو ولاية وظيفية، وتتمثل تلك الامتدادات في المنطقة المتاخمة و الجرف القاري و المنطقة الاقتصادية الخالصة، وسوف نتعرف في هذا الفصل على النظام القانوني الذي يحكم كل من تلك المناطق و طرق تعيين حدودها في حالة التقابل و التجاور[1].

المبحث الأول: المنطقة المتاخمة

لا شك أن واقع الحياة العملية هو الذي فرض فكرة التسليم للدولة الساحلية بممارسة بعض الحقوق الولائية على نطاق بحري يتاخم بحرها الإقليمي و يليه مباشرة ما يعرف بالمنطقة المتاخمة، ولعل مرجع إقرار تلك الفكرة هو حاجة الدول الساحلية لتوفير حماية فعالة لبعض المصالح الخاصة في نطاق يتعدى منطقة البحر الإقليمي. ولمعرفة مضمون هاته المنطقة، قسمنا هذا المبحث إلى ثلاث مطالب: أولها مفهوم المنطقة المتاخمة و ثانيها سلطات الدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة و ثالثها تعيين حدود المنطقة المتاخمة[2].

المطلب الأول: مفهوم المنطقة المتاخمة

هي منطقة بحرية إضافية تمتد من نهاية البحر الإقليمي للدولة الشاطئية نحو البحر العالي إلى مسافة محدودة لكي تتمكن مثل هذه الدولة أن تباشر بعض حقوق الرقابة الضرورية فهي منطقة تعد جزءا لا يتجزأ من البحر الإقليمي، فهي منطقة من أعالي البحار المجاورة للبحار الإقليمية تمارس عليها دولة الساحل الرقابة الضرورية لمنع و معاقبة

[1] حسني موسى محمد رضوان، ، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى،دار الفكر و القانون، المنصورة، مصر، 2013. ص 67.

[2] المرجع نفسه، ص 68.

الخروج على نظامها الجمركي و المالي و الصحي، وكذا نظم الهجرة و التي ترتكب داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي[1].

الفرع الأول: التعريف الفقهي للمنطقة المتاخمة

عرفها الفقيه عبد الكريم عوض خليفة بأنها «**المنطقة المتاخمة أو المجاورة أو الملاصقة، هي منطقة تالية للبحر الإقليمي للدولة الساحلية، تمارس عليها الدولة الساحلية بعض الاختصاصات للمحافظة على كيانها**»[2]. و يعرفها أيضا الأستاذ نموشي نور الدين «**هي منطقة تالية للبحر الإقليمي للدولة الشاطئية و ملاصقة له تمارس عليها الدولة بعض الاختصاصات اللازمة للمحافظة على كيانها**»[3].

كذلك تعرفها الأستاذة العام رشيدة بأنها «**هي المنطقة التي تلي مباشرة البحر الإقليمي (أعالي البحار) تمارس فيها بعض الاختصاصات المحدودة تتصل بالشؤون الجمركية أو المالية الصحية أو شؤون الهجرة، ونلاحظ أن سلطان الدول على المنطقة المتاخمة دون سلطانها على البحر الإقليمي بكثير، وتقتضي الأوضاع المتبعة بان تقتصر اختصاصات كل دولة في المنطقة المتاخمة لبحرها الإقليمي على ما يتصل بالشؤون الجمركية المالية و الصحية، و بالا يتجاوز امتداد هذه المنطقة تسعة أميال بحرية عدا الثلاثة أميال المعتبرة بحرا إقليميا كحد أدنى**»[4].

الفرع الثاني: تعريف المنطقة المتاخمة وفقا للاتفاقيات الدولية

✍مؤتمر لاهاي 1930

اعترفت عصبة الأمم خلال مؤتمر لاهاي المتعلق بتقنين قواعد القانون الدولي المنعقد سنة 1930 بمفهوم المنطقة المتاخمة، لاسيما بعد التحقيق الذي قامت به اللجنة التحضيرية

---

[1] محيي الدين جمال، المرجع السابق، ص 148.

[2] عبد الكريم عوض خليفة، القانون الدولي للبحار دراسة في ضوء أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، د، ط، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2013، ص 66.

[3] نور الدين نموشي، الوجيز في القانون الدولي للبحار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. 1982، جامعة محمد خيذر بسكرة، كلية الحقوق و العلوم السياسية، قسم حقوق، 2015، ص 7.

[4] العام رشيدة، المرجع السابق، ص 187.

للمؤتمر، حيث وردت في الورقة التي قدمتها هذه الأخيرة إلى المؤتمر انه «**بإمكان الدولة الساحلية في البحر العالي المتاخم لمياهها الوطنية أن تمارس إجراءات الرقابة من اجل التصدي للمخالفات التي تلحق بتشريعها الجمركي أو تلك التي تنتهك قواعد الصحة أو تنتهك أمنها و سلامتها، مع ذلك لا يمكن ممارسة هذه الصلاحية خارج نطاق 12 ميل بحري حفاظا على حرية الملاحة**»[1].

✍ **ثانيا: اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة لعام 1958**

ورد في المادة 24 من اتفاقية 1958 فكرة المنطقة المتاخمة كنظام قانوني مستقل قائم بذاته عن فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة التي تخول للدولة الساحلية حق استكشاف و استغلال مصادر الثروة في تلك المنطقة في حين دور المنطقة المتاخمة يعتبر وقائي أو رقابي حيث تملك الدولة الساحلية في تلك المنطقة سلطة ممارسة الرقابة الوقائية التي تكفل صيانة مصالحها الأمنية و الجمركية و الصحية[2].

✍ **ثالثا: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982**

لقد أخذت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في مادتها 33 نفس نظام المنطقة المتاخمة الوارد في المادة 24 من اتفاقية 1958 مع فقرتين أساسيتين اثنين فقط. الأول يتعلق بتحديد مدى المنطقة المتاخمة بأربعة و عشرين ميلا بحريا اعتبارا من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي. و الثاني عدم النص على طريقة رسم حدود المنطقة المتاخمة بين الدول المتقابلة أو المتجاورة[3].

المطلب الثاني: اختصاصات الدولة الساحلية على المنطقة المتاخمة

لما كانت الدول لا تستطيع وضع حدود واضحة لنهاية بحره الإقليمي على غرار إقليمها البري، كان لابد أن تكون هناك سلطات ترشد السفن الأجنبية بحدود الدولة البحرية و هي البحر الإقليمي للدولة الساحلية عن طريق حماية تلك الحدود من خارجها و ليس من داخلها، ولمعرفة هذه الاختصاصات قسمنا المطلب إلى فرعين أولهما طبيعة سلطة الدولة

---

[1] مانع جمال عبد الناصر، المرجع السابق، ص 353.

[2] حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 70.

[3] محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 215.

الساحلية على منطقتها المتاخمة و ثانيها تحديد اختصاصات الدولة الساحلية على المنطقة المتاخمة[1].

الفرع الأول: طبيعة سلطة الدولة الساحلية على منطقتها المتاخمة

تعد هذه المنطقة استثناء على البحر العام الذي يسيطر عليه قاعدة حرية الملاحة البحرية على عكس البحر الإقليمي الذي يخضع لسيادة الدولة الكاملة، فالدولة هنا لا تتمتع بالسيادة الكاملة على هذه المنطقة، فمن حقها فقط منع خرق قوانينها و لوائحها الخاصة بالهجرة و الصحة والضرائب الجمركية، و هذا ما نصت عليه المادة 33 فقرة 01 من اتفاقية 1982[2].

إن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار1982، و في الفقرة الثانية من المادة 303 تجيز للدولة الساحلية مراقبة تجارة الأشياء ذات الطابع الأثري و التاريخي و أن تفترض أن من شأن انتشال هذه الأشياء من قاع البحر في المنطقة المتاخمة دون موافقتها أن يسفر عن خرق قوانينها و أنظمتها[3]. و هكذا تكون الدولة الساحلية قد مدت تشريعا إلى المنطقة المتاخمة[4].

و ليس للدولة الساحلية ولاية قانونية على الجرائم التي تقع على السفن الأجنبية في هذه المنطقة كما لها في البحر الإقليمي، و هذا طبقا للاستثناءات الواردة على حصانة السفن التي تتاجر بالمخدرات و الرق و القرصنة، فللدولة الساحلية سلطة ملاحقتها في المنطقة المتاخمة أو في أي منطقة أخرى[5].

---

[1] سهيل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص 125.

[2] تنص الفقرة01 من المادة 33 من اتفاقية 1982 على ما يلي: " 1- للدولة الساحلية في منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي تعرف "بالمنطقة المتاخمة"أن تمارس السيطرة اللازمة من اجل:

أ- منع خرق قوانينها و أنظمتها الجمركية أو الضريبية المتعلقة بالهجرة أو الصحة داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي.

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

[3] الفقرة 2 من المادة 303 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البخار لعام 1982.

[4] محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 217.

[5] سهيل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص 125.

الفرع الثاني: تحديد اختصاصات الدولة الساحلية على المنطقة المتاخمة

حددت اتفاقيتي جنيف 1958 و الأمم المتحدة لعام 1982 الغرض من تحديد هذه الاختصاصات للدولة الساحلية في المنطقة الساحلية.

إن الدولة الساحلية ليس لها سيادة على المنطقة المتاخمة، بل لها فقط حق ممارسة اختصاصات خاصة، و تتجلى هذه الاختصاصات في قضايا الأمن، وهو حق الدولة الساحلية في تامين سلامة الملاحة البحرية من الناحية الإدارية و القضائية و كذلك حماية امن الدولة من خلال السفن الحربية أو التجارية أو تحليق الطائرات من دخول المنطقة في ظروف خاصة[1]. و كذلك القضايا الجمركية و المالية، فمن حقها تفتيش السفن و مصادرتها و حجزها و مصادرة المواد الممنوعة و توقيع العقوبات المالية و الشخصية. كما تتجلى هذه الاختصاصات في مجال حفظ الصحة العامة، و هذا بسبب انتشار الأمراض المعدية التي يمكن أن تحملها السفن الأجنبية بحيث لا يسمح بالدخول لأية بضائع أو أفراد إلا إذا كان حاملا لشهادة طبية تفيد تحصينه من الأمراض،بالإضافة إلى مكافحة الهجرة غير الشرعية – خاصة للعمالة الأجنبية– إلى أرضها و التي قد تتسبب في العديد من المشكلات الاجتماعية و الأمنية داخل البلاد[2].

المطلب الثالث: تعيين حدود المنطقة المتاخمة

لمعرفة حدود المنطقة المتاخمة علينا الاستعانة بالاتفاقيتين الدوليتين لعام 1958 و 1982 لأنهما حددتا حدود المنطقة المتاخمة، ولذلك فقد قسمنا المطلب إلى فرعين. في الفرع الأول تعيين حدود المنطقة وفقا لاتفاقية جنيف 1958 و الفرع الثاني تعيين حدود المنطقة وفقا لاتفاقية الأمم عام 1982.

---

[1] منصوري محمد، المرجع السابق، ص 86.

[2] محيي الدين جمال، المرجع السابق، ص 151.

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

وفقا للفقرة الثانية من المادة 24لاتفاقية جنيف لعام 1958 المتعلقة بالبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة. لا يجوز للدولة أن تمدد في اتساع هذه المنطقة إلى ما وراء مسافة 12 ميلا بحريا بقياس من خطوط الأساس[1]، وهذا من شأنه أن يلغي من الناحية العملية هذه المنطقة في الحالة التي تمد فيها الدولة الساحلية عرض بحرها الإقليمي إلى 12 ميلا بحريا مما يؤدي إلى انعدام المنطقة المتاخمة[2].

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

لقد حددت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، فجاء نص الفقرة الثانية من المادة 33 على شكل يعطي هذه المنطقة وجودا حقيقيا، حيث سمحت للدولة الساحلية بمد المنطقة المذكورة إلى 24 ميلا بحريا، وقد نصت هذه الفقرة على أنه «**لا يجوز أن تمتد المنطقة المتاخمة إلى ابعد من 24 ميلا بحريا من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي**»[3].

أما فيما يتعلق بكيفية تعيين حدود المنطقة المتاخمة بين سواحل الدول المتلاصقة أو المتقابلة، فقد أغفلت الاتفاقية تماما إيراد حكم ينظم هذه المسالة و لكن يمكننا القول بان اتفاقية 1982 قد أحالتها إلى نص المادة 15 التي تقرر طريقة تعيين حدود البحر الإقليمي بين الدول المتلاصقة أو المتقابلة[4].

المبحث الثاني: الجرف القاري

يحظى الجرف القاري بأهمية كبيرة في ضوء التقدم العلمي و التقني في مجال استكشاف و استثمار قاع البحر و باطن أرضه، و تعد الولايات المتحدة الأمريكية صاحبة السبق في

---

[1] مانع جمال الدين، المرجع السابق، ص 354.

[2] محمد هواش، ريم عبود، القانون الدولي للبحار، منشورات الجامعة الافتراضية السورية، د. ط، سوريا، 2018، ص 56.

[3] المرجع نفسه، ص ص 80- 81.

[4] حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 74.

إعلان ولايتها على جرفها القاري اثر التصريح الشهير للرئيس ترومان الصادر بتاريخ 28- 09-1945 الذي أعلن فيه سياسة بلاده بشان الموارد الطبيعية الموجودة في قاع البحر و ما تحته من طبقات أرضية، و قد تضمن الإعلان اعتبار الجرف القاري امتدادا للكتلة الأرضية للدولة الساحلية، و لقد خصصت له اتفاقية جنيف 1958 أحكاما خاصة به في بعض المواد و التي جاءت بعدها اتفاقية 1982 لتقوم بتعديل بعض الأحكام المتعلقة بمعايير تحديد الجرف القاري[1].

و انطلاقا مما سبق ستنقسم دراستنا في هذا المبحث إلى أربعة مطالب، حيث سنتناول في المطلب الأول تعريف الجرف القاري، و في المبحث الثاني تعيين حدود الجرف القاري، أما في المطلب الثالث الطبيعة القانونية لجرف القاري و في الأخير نتطرق إلى النظام القانوني لموارد الجرف القاري في المطلب الرابع.

المطلب الأول: تعريف الجرف القاري

سنقسم هذا المطلب إلى فرعين، أولهما التعريف الفقهي للجرف القاري، أما الفرع الثاني فسنتطرق فيه إلى تعريف الجرف القاري وفقا للاتفاقيات الدولية.

الفرع الأول: التعريف الفقهي للجرف القاري

يعرفه الدكتور عبد الكريم عوض خليفة بأنه«**الامتداد القاري هو امتداد طبيعي للأرض تحت الماء لذا فهو يشكل استمرار للإقليم البري للدولة الساحلية في قاع و ما تحت قاع المساحات المائية البحرية المواجهة لشواطئها** »[2].

ويعرفه الأستاذ يوشيفوميتاناكا(YoushiFumi Tana Ka) بأنه « **من الناحية الجيولوجية، الجرف القاري هو منطقة مجاورة لقارة أو حول جزيرة ممتدة من خط المياه المنخفضة إلى العمق الذي يوجد فيه عادة زيادة ملحوظة في المنحدر إلى عمق اكبر**»[1].

[1]محمد هواش، ريم عبود، المرجع السابق، ص ص 77– 78.

[2]عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 75.

الفرع الثاني: تعريف الجرف القاري وفقا للاتفاقيات الدولة

إن تعريف الجرف القاري عرف تطورا كبيرا في مجال الممارسات الدولية، لذلك وجب التطرق في مرحلة أولى إلى تعريفه في أعمال لجنة القانون الدولي، ثم في المرحلة الثانية تعريفه وفق وفقا لاتفاقية جنيف لعام 1958 و في المرحلة الثالثة نتطرق لتعريف الجرف القاري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982.

✍ أولا: تعريف الجرف القاري في أعمال لجنة القانون الدولي

في سنة 1947 اقترح الأمين العام للأمم المتحدة في إطار فحص مجموع القانون الدولي و العمل على تقنينه بإنشاء لجنة القانون الدولي كهيئة خاصة تعنى بالموضوع، و بما أن القانون الدولي للبحار كان من الفروع التي نضجت للتقنين،فانه أوكل إلى لجنة القانون الدولي تسجيل الموضوع على جدول أعمالها ابتداء من سنة 1949 مع تعيين الأستاذ فرانسوا كمقرر خاص لها.

في سبيل انجاز مشروع اتفاقية دولية تعنى بالجرف القاري تلقت لجنة القانون الدولي دعم و مساعدة العديد من جمعيات القانون الدولي. و قد اضطلع بهذا الدور خصوصا كل من معهد القانون الدولي و جمعية بار للقانون الدولي و هي المؤسسات التي سبق لها و أن تناولت دراسة الموضوع من جوانبه العلمية.بالنسبة للجنة القانون الدولي، من ضمن مواضيع أخرى، كان لا بد من بلورة مبدأ قانوني يعترف بموجبه بحق خاص على الجرف القاري يضاف إلى الدولة الساحلية، هذا الحق إذا ما تم تحديد طبيعته يجب أن يراعي الحريات الدولية في أعالي البحار، هذه الحريات التي إلى حد ما لا تتعارض من حيث المبدأ مع حقوق الدولة الساحلية على أجزاء من الجرف القاري، وعليه تابعت اللجنة عملها حيث صدر عنها ثلاثة تقارير متعاقبة قبل انعقاد المؤتمر الدولي الذي سوف ينقح ثم يصادق على القراءة الأخيرة للتقرير في صيغة اتفاقية دولية[2].

---

[1]YoshiFumi Tana Ka, The internatioallaur of the Sea, First published, Cambridge UniversityPress, UK, june 2012, P132.

[2]مانع جمال عبد الناصر، المرجع السابق، ص ص 367- 368.

✍ ثانيا: تعريف الجرف القاري وفقا لاتفاقية جنيف 1958

عرض مشروع لجنة القانون الدولي بشان قانون البحار على الجمعية العامة للأمم المتحدة عام 1956 فقررت الدعوة إلى مؤتمر لممثلي الدول لبحث الموضوع. و فعلا عقد المؤتمر في جنيف للفترة من 24 شباط و لغاية 2 نيسان 1958، وقد انقسم المؤتمر الى خمس لجان رئيسية وزعت عليها المواضيع المعروضة للبحث، و اسند موضوع الجرف القاري إلى اللجنة الرابعة. و بعد مناقشة مشروع لجنة القانون الدولي، وضعت اللجنة تقريرها النهائي الذي أقرته الهيئة العامة للمؤتمر بأغلبية 57 صوتا مقابل 3 أصوات و امتناع ثماني دول عن التصويت، فتحت اتفاقية الجرف القاري للتوقيع في 29 نيسان 1958 و دخلت حيز التنفيذ في 10 حزيران 1964. و بلغت الدول الأطراف فيها 54 دولة في 31 كانون الأول 1981، وقد اعتمد مؤتمر 1958 الحل الذي قدمته لجنة القانون الدولي بصدد تعريف الجرف القاري بعد التصويت في لجنته الرابعة بأغلبية 51 صوتا و معارضة 9 وفود و امتناع 9 آخرين عن التصويت[1].

و قد صيغت المادة الأولى من اتفاقية 1958 حول الجرف القاري كالآتي: «**لأغراض هذه المواد تستعمل عبارة الجرف القاري للدلالة على (أ) قاع البحر و باطن المناطق المغمورة الملاصقة للساحل و الكائنة خارج منطقة البحر الإقليمي و ذلك إلى عمق 200 مترا و ابعد من ذلك إلى النقطة التي يسمح فيها عمق المياه أن تعلوها باستغلال الموارد الطبيعية لتلك المنطقة، (ب) قاع البحر و باطن المناطق المغمورة المماثلة الملاصقة لسواحل الجزر**»، لقد اعتمدت هذه المادة ثلاثة معايير لتحديد مفهوم الجرف القاري: معيار العمق و معيار القابلية على الاستثمار و معيار الملاصقة[2].

✍ ثالثا: تعريف الجرف القاري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة 1982

كان لابد لاتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بقانون البحار لعام 1982 أن تضع أحكاما جديدة للجرف القاري تزيل الالتباسات الحاصلة و توحد الموقف من هذه المنطقة من البحر، حيث نصت الفقرة الأولى من المادة 76 من اتفاقية 1982 على انه « **يشمل الحرف**

---

[1] محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص ص339- 30.

[2] المرجع نفسه، ص 340.

القاري لأي دولة ساحلية قاع و باطن ارض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء بحرها الإقليمي في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، أو إلى مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة» و عرفت الفقرة الثالثة من نفس المادة أن الجرف القاري هو «**الامتداد الواقع تحت مياه البحر للكتلة البرية الخاصة بالدولة الساحلية»**[1].

و عليه جاءت المادة 76 من اتفاقية 1982 بتصورات جديدة في تحديد الجرف القاري، حيث اعتمدت عدة معايير منها ما تتعلق بالتركيبة الجيومورفولوجية التي تعكس فكرة الامتداد الطبيعي، و كذا معيار البعد عن الساحل و المعيار الجيولوجي المتعلق بالتركيبة المادية لقاع البحر[2].و بالتالي يكون المؤتمر الثالث لقانون البحار قد حاول الاستجابة لمختلف التصورات حول تحديد الجرف القاري.

المطلب الثاني: تعيين حدود الجرف القاري

لمعرفة حدود الجرف القاري يجب علينا تقسيم المطلب إلى ثلاثة فروع، يتم التطرق في أولها إلى معايير تحديد الجرف القاري، و في ثانيها نتناول تحديد الجرف القاري بين الدول المتقابلة أو المتجاورة، وفي الأخير في الفرع الثالث نتطرق إلى لجنة تحديد الجرف القاري.

الفرع الأول: معايير تحديد الجرف القاري

تم الرجوع في مسالة تحديد الجرف القاري إلى ثلاثة معطيات أو معايير حسب ما نصت عليه اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982.

✍ **أولا: المعيار الطبيعي أو الجيومورفولوجي**

لقد أعطت اتفاقية 1982 مكانا مهما لفكرة الامتداد الطبيعي جسدته الفقرتان الأولى و الثالثة من المادة 76 إذ ورد في الفقرة الأولى أن الجرف القاري لأي دولة ساحلية يشمل "

[1] نص المادة 76 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

[2] محمد الحاج حمود، المرجع السابق، 350.

...قاع و باطن ارض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء بحره الإقليمي في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري حتى الطرف الخارجي للحافة القارية..."، و تنص الفقرة الثالثة على أن "**تشمل الحافة القارية الامتداد المغمور من الكتلة البرية للدولة الساحلية، وتتألف من قاع البحر و باطن الأرض للجرف و المنحدر و الارتفاع، و لكنها لا تشمل القاع العميق للمحيط بما فيه من ارتفاعات متطاولة و لا باطن أرضه**" **كما أشارت المادة 76 إلى المعيار الجيومورفولوجي في فقرتها الرابعة (أ) باعتمادها الخط المرسوم من مسافة معينة من سفح المنحدر القاري"**[1].

✍ **ثانيا: معيار المسافة**

أو معيار الامتداد الأفقي، فاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عوضت معيار عمق المياه إلى 200 متر بان قررت امتداد الجرف القاري بـ: 200 ميلا بحريا بقياس من خطوط الأساس التي تعتمد في قياس عرض البحر الإقليمي وهو ما نصت عليه الفقرة 01 من المادة 76 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار السالف ذكرها[2].

كما اعتمدت الاتفاقية معيار المسافة أيضا لتحديد الامتداد الطبيعي إذا زاد عن 200 ميل بحري، فالفقرة الخامسة من المادة 76 تحدد الحد الخارجي للجرف القاري في هذه الحالة بحد لا يزيد عن 350 ميلا بحريا اعتبارا من خط الأساس أو 100 ميل بحري من التساوي العميق عند 2500 متر، والفقرة الرابعة (أ) من المادة 76 قدرت ذلك الحد بحدود 60 ميلا بحريا من سفح المنحدر القاري[3].

✍ **ثالثا: المعيار الجيولوجي**

اعتمدت الفقرة الرابعة (أ) من المادة 76 المعيار الجيولوجي عندما يتجاوز مدى الامتداد الطبيعي 200 ميل بحري، وذلك وفقا للفقرة 07 من نفس المادة، وهذا بالرجوع إلى

---

[1] محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 350.

[2] سهيل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص 137.

[3] المرجع نفسه، ص 138.

ابعد النقاط الخارجية الثابتة التي لا يقل سمك الصخور الرسوبية عند كل منها عن 1٪ من اقصر مسافة من هذه النقطة إلى سفح المنحدر القاري[1].

و هذا المعيار اخذ في الحسبان التكوين المادي للصخور الرسوبية التي تكونت جراء انجراف الأتربة القارية و ترسبها على طول قاع البحر مشكلة طبقة سميكة على الجرف القاري، و هو في الغرض الذي يتجاوز فيه الامتداد الطبيعي للجرف القاري 200 ميل بحري[2].

الفرع الثاني: تحديد الجرف القاري بين الدول المتقابلة أو المتجاورة

لتحديد الجرف القاري بين الدول المتقابلة أو المتجاورة يجب التطرق أولا إلى التحديد في اتفاقية 1958 الرابعة ثم التحديد وفقا لاتفاقية 1982.

✍ أولا: تحديد الجرف القاري بين الدول المتقابلة أو المتجاورة وفقا لاتفاقية 1958 الرابعة

نصت المادة السادسة من اتفاقية جنيف لعام 1958 على القواعد الواجب إتباعها لتحديد الامتداد القاري بين الدول المتقابلة أو المتجاورة و بين الدول المعنية عن طريق الاتفاق أولا، فإذا لم تتوصل إلى اتفاق فانه يؤخذ بخط الوسط أو قاعدة الأبعاد المتساوية عند عدم وجود ظروف خاصة على النحو الآتي:

1. في حالة الدول المتقابلة فان الامتداد القاري يقسم بينها طبقا لخط الوسط.
2. أما قاعدة المسافات المتساوية فتطبق على الدول المتجاورة، ولكن دون إلزام، لان المادة السادسة من اتفاقية جنيف تنص على إمكانية الخروج عليها إذا دعت إلى ذلك ظروف خاصة مثل انبعاج استثنائي في الساحل أو وجود جزر أو ممرات للملاحة في وضع خاص[3].

---

[1] محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 351.

[2] منصوري محمد، المرجع السابق، ص 129.

[3] محمد عزيز، مدخل إلى القانون الدولي العام، ط 8، منشورات جامعة دمشق، سوريا، 2001، ص 228.

✍ ثالثا: تحديد الجرف القاري بين الدول المتقابلة او المتجاورة وفقا لاتفاقية1982

إن النص النهائي لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 قد جاء موفقا بين التيارين بحيث مزج بين طريقة خط الوسط المتساوي الأبعاد و مبادئ العدل و الإنصاف، حيث نصت الفقرة 01 من المادة 74 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على انه " **يتم تعيين حدود الجرف القاري بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة عن طريق الاتفاق على أساس القانون الدولي، كما أشير إليه في المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية من اجل التوصل إلى حل منصف...**".

يلاحظ أن الاتفاقية الجديدة في مجال تحديد الجرف القاري قد أخذت بمعيار وحيد و هو معيار الاتفاق حيث اشتمل على عنصرين:

1.أن يأتي الاتفاق مواكبا لما هو منصوص عليه في القانون الدولي من قواعد و مبادئ، سواءا تلك العرفية أو الأخرى ذات المصدر الاتفاقي دون تحديد.
2.أن يؤدي الاتفاق إلى حل عادل و منصف.[1]

الفرع الثالث: لجنة تحديد الجرف القاري

لقد قمنا بتقسيم هذا الفرع نقطتين، في النقطة الأولى نتطرق إلى تعريف اللجنة و نشأتها و في النقطة الثانية نتناول عمل اللجنة.

✍ أولا: تعريف باللجنة و نشأتها

هي هيئة خاصة تعمل على تكريس رقابة دولية على مسالة تحديد الدولة الساحلية للجرف القاري، وقد جاء النص على إنشائها كهيئة رقابية بالمرفق الثاني لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بناءا على مقترحات دولية تعاقبت خلال المؤتمر الثاني لقانون البحار و كان أولها المقترح الأمريكي عام 1970، تتكون اللجنة من 21 عضوا يشترط في ترشحهم الدراية و التخصص في علوم الجيولوجيا، الجيوفيزياء و الهدروغرافيا، فضلا عن تمتعهم بالكفاءة و النزاهة، يعين الأعضاء بناءا على نتائج الانتخاب من طرف

[1] مانع جمال الدين، المرجع السابق، ص ص 394- 395.

الدول المصادقة على الاتفاقية بدعوة من الأمين العام للأمم المتحدة لمدة 5 سنوات على أن يراعى في تشكيل اللجنة عامل التمثيل الجغرافي، حيث لا يجوز أن يمثل أكثر من ثلاثة أعضاء اللجنة منطقة جغرافية واحدة. و قد تم بالفعل انتخاب أعضاء لجنة حدود الجرف القاري في مارس 1997، و التأمت أول مرة في 04 سبتمبر 1998 حيث اعتمدت نظامها الأساسي، كما عقدت اللجنة آخر اجتماعاتها في 21 سبتمبر 2006 بمدينة نيويورك[1].

ثانيا: عمل اللجنة

تعمل هذه اللجنة على التحقق من حدود الجرف القاري التي أقرتها الدولة الساحلية إذا ما تجاوز الجرف القاري ال200 ميل بحري، و في سبيل ذلك تتأكد اللجنة من هذا التحديد التي قامت به الدولة بصفة أحادية الجانب قد جاء موافقا لما نصت عليه المادة 76 من الاتفاقية. و عليه لا يمكن للدولة الساحلية أن تحتج بحدود جرفها القاري خارج ال200 ميل بحري إلا إذا تمت تزكية هذه الحدود من طرف اللجنة، و من ثم لا ينعقد اختصاص اللجنة متى تعلق الأمر بتحديد جرف قاري يدخل ضمن حيز ال200 ميل و ذلك لسببين:

1.السبب الأول أن مسالة تحديد الجرف القاري في حدود 200 ميل أنها تدخل في مفهوم تحديد المنطقة الاقتصادية الخالصة التي كما تشمل قاع البحر و باطنه، فإنها تستغرق كذلك المياه التي تعلو إلى مسافة 200 ميل بحري في اتجاه البحر.
2.السبب أن الجماعة الدولية لا تثبت لها الصفة في التدخل في مسألة تحديد الجرف عن طريق اللجنة،إلا إذا تجاوز هذا الامتداد إلى ما وراء 200 ميل و دون 350 ميلا بحريا خشية أن يكون هذا الامتداد على حساب المنطقة الدولية التي توصف بكونها تراثا مشتركا للإنسانية[2].

[1]نفس المرجع السابق، ص ص 379- 380.
[2]المرجع نفسه، ص 380.

المطلب الثالث: الطبيعة القانونية للجرف القاري

سنتحدث في هذا المطلب على الطبيعة القانونية للجرف القاري، حيث سنتناول في الفرع الأول الطبيعة القانونية للجرف القاري وفقا لاتفاقية 1958 الرابعة، أما في الفرع الثاني الطبيعة القانونية للجرف القاري وفقا لاتفاقية 1982.

الفرع الأول: الطبيعة القانونية للجرف القاري وفقا لاتفاقية 1958 الرابعة

يرى بعض الفقهاء أن حق الدولة الساحلية على الامتداد القاري نابع من فكرة الحيازة في حين يؤيد البعض الآخر نظرية التبعية و هي الفكرة التي استند إليها كثير من الدول في تصريحاتها الأولى عند بدء ظهور نظرية الامتداد القاري، في حين يستند الاتجاه الثاني إلى معطيات علمية و واقعية لأن علماء طبقات الأرض يقولون بان الامتداد القاري هو جزء مغمور لليابسة في البحر و امتداد للقارة تحت الماء. هذه النظرية مدعمة بأفكار نظرية الاستمرار أو الجوار هي أقرب النظريات إلى القبول في إيجاد أساس فلسفي لحق الدولة في الامتداد القاري. و بناءا على ذلك فان بعضهم يرى أن حق الدولة في الامتداد القاري يرجع إلى أنه الامتداد الطبيعي للقارة في الماء، فهو ليس إلا إعادة الشيء إلى أصله.

أما اتفاقية جنيف للامتداد القاري فقد نصت الفقرة الثانية على أن حقوق الدولة في الامتداد القاري هي حقوق سيادية انفرادية أو خالصة؛ بمعنى أن عدم استثمار موارده لا يجيز للغير أن يمارس نشاطا أو يدعي حقا في هذا الامتداد القاري دون موافقة صريحة من الدول الشاطئية، وهي حقوق مضافة على الدول بذاتها و لا تعتمد على حياة فعلية أو رمزية أو حتى إعلان صريح. و أيدت محكمة العدل الدولية هذا الرأي في حكمها في قضايا بحر الشمال لعام 1969.[1]

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية للجرف القاري وفقا للاتفاقية 1982

تناولت المادة 77 من الاتفاقية موضوع سيادة الدولة على أساس منح الدولة الساحلية حقوقا سيادية على كامل الجرف القاري، و لم تمنحها مد سيادتها الكاملة إلى هذه المنطقة

[1] محمد عزيز شكري، المرجع السابق، ص ص 227-228.

كما فعلت فيما يتعلق بامتداد سيادة الدولة الساحلية إلى البحر الإقليمي، و قد نصت الفقرة الأولى على أن " **تمارس الدولة الساحلية على الجرف القاري حقوقا سيادية لأغراض استكشافية و استغلال موارده الطبيعية**" كما أكدت الفقرة الثانية بأن الحقوق السيادية الواردة في الفقرة الأولى هي حقوق خالصة للدولة الساحلية، و لا يجوز لأية جهة أن تقوم بأنشطة استكشاف و استغلال الموارد الطبيعية في الجرف القاري بدون موافقة صريحة من الدولة الساحلية، كما أن الفقرة الثالثة قد جاء فيها أن تتمتع الدولة الساحلية بالحقوق المذكورة أعلاه تثبت لها دون حاجة لأي إجراء آخر، فهي لا تحتاج إلى احتلال فعلي أو حكمي أو إلى أي إعلان صريح،وإنما هي حقوق سيادية ثابتة للدولة الساحلية على الجرف القاري دون أن يرتبط ذلك بمباشرة الاستغلال أو الاستكشاف[1].

كما ورد في الفقرة الرابع أن الموارد الطبيعية المشار إليها تتألف من" **الموارد المعدنية و غيرها من الموارد الحية لقاع البحار و باطن أرضها و بالإضافة إلى الكائنات الحية التي تنتمي إلى الأنواع الآبدة،أي الكائنات التي تكون، في المرحلة التي يمكن جنيها فيها، إما غير متحركة و موجودة على قاع البحر أو تحته، أو غير قادرة على الحركة ألا و هي على اتصال مادي دائم بقاع البحر أو باطن أرضه**"[2].

المطلب الرابع: النظام القانوني لموارد الجرف القاري

تتمتع الدولة الساحلية في جرفها القاري بممارسة حق أصيل يتعلق باستكشاف و استغلال موارده حسب ما نصت عليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، فضلا عن حقوق أخرى تبعية ورد ذكرها في أحكام متفرقة من نفس الاتفاقية، و في ما يلي سنتناول حقوق و واجبات الدولة الساحلية على جرفها القاري في الفرع الأول، ثم حقوق و واجبات الدول الأخرى في الفرع الثاني.

---

[1] محمد هواش، ريم عبودة، المرجع السابق، ص 80.

[2] نص الفقرة 04 من المادة 77 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار1982.

الفرع الأول: حقوق و واجبات الدولة الساحلية على جرفها القاري

سنتطرق أولا إلى حقوق الدولة الساحلية على جرفها القاري و ثانيا لواجباتها في جرفها القاري.

✍ أولا: حقوق الدولة الساحلية على جرفها القاري

1.حق الدولة الساحلية في استكشاف و استغلال الموارد الطبيعية لجرفها القاري

أوضحت الفقرة الأولى من المادة 77 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 أن حقوق السيادة المقررة لدولة الساحل إنما هي استكشاف و استغلال ما بها من موارد طبيعية، و هذا مفاده أن الهدف هو الاستكشاف و الاستغلال، و ان الموضوع هو الموارد الطبيعية الموجود بالمنطقة، و هو حق سيادي إذا لم تقم به الدولة الساحلية فلا يجوز لأحد القيام به بدون موافقة صريحة من الدولة الساحلية[1]. كذلك نلاحظ في نص الفقرة الرابعة من المادة 7 بأن حقوق الدولة الساحلية في جرفها القاري لا تتناول الثروة السمكية التي تخضع لأحكام المنطقة الاقتصادية الخالصة. كما أنها لم تقدم أي توضيح حاسم فيما يتعلق بالتمييز بين الأصناف المقيمة و الأصناف غير المقيمة تمييزا حاسما،إذ أن التحديد الوارد أعلاه ليس سوى تكرارا لما ورد في الفقرة الرابعة من المادة الثانية من اتفاقية جنيف لعام 1958 المتعلقة بالجرف القاري[2].

2.حقوق الدولة الساحلية الأخرى في الجرف القاري

فضلا عن الحق الأصيل الذي تمارسه الدولة الساحلية و المتمثل في استكشاف و استغلال الجرف القاري، فان لهذه الأخيرة حق التمتع بجملة من الحقوق الأخرى تستمد مصدرها من طبيعة الولاية الممارسة على هذا النطاق، حيث يمكن إجمالها فيما يلي: الحق في إجراء عمليات الحفر و انجاز الأنفاق استنادا للمادتين 81 و 83 من اتفاقية 1982، الحق في إجراء البحث العلمي و ذلك استنادا للمادة 146 من اتفاقية 1982، الحق في التصدي لتلوث البيئة البحرية لم يرد في الجزء السادس الخاص بالجرف القاري في اتفاقية

---

[1] منصوري محمد، المرجع السابق، ص ص 134- 135.

[2] المرجع نفسه، ص 135.

1982 أية إشارة إلى حقوق الدولة الساحلية في ميدان حماية البيئة البحرية، لكن يمكن استخلاص هذه الحقوق من المادة 208، الحق في وضع الكبلات و الأنابيب المغمورة و قد جاء هذا الحق في نص المادة 79 في فقرته الأولى، الحق في إقامة المنشآت و الجزر الاصطناعية و ذلك استنادا للمادة 80 من نفس الاتفاقية[1].

✍ ثانيا: واجبات الدولة الساحلية على جرفها القاري

يوجد التزامين يجب على الدولة الساحلية الالتزام بهما. أولهما التزام الدولة الساحلية بعدم الإضرار بحرية أعالي البحار، و ثانيهما التزامها بتقديم المدفوعات و المساهمات لاستغلال الجرف القاري.

1. التزام الدولة الساحلية بعدم الإضرار بحرية أعالي البحار

إن ولاية الدولة الساحلية على الجرف القاري لا تخولها المساس بالنظام القانوني الذي يدير المياه التي تعلوه أو الحيز الجوي فوق تلك المياه أو إلحاق الضرر بالمصالح الدولية في هذا المجال، وهذا ما نصت عليه المادة 78 من اتفاقية 1982. كذلك يجب الالتزام باحترام حقوق الدول الأخرى في وضع الكبلات و الأنابيب المغمورة و هو الالتزام المنصوص عليه بالمادة 79، و عليه لا يجوز الدولة الساحلية أن تحرم دول الغير من هذا الحق، هذا الحق الذي ينبثق من الحقوق و الحريات التقليدية الممارسة في أعالي البحار، مع ذلك حاولت الاتفاقية الموازنة بين التزامات الدولة الساحلية و حقوقها في هذا المجال بان أردفت هذا الالتزام بحق الدولة الساحلية في تحديد مسارات و مسالك هذه الأنابيب و الكبلات فضلا عن حقها في فرض رقابتها على هذا النشاط متى شكل هذا الأخير تهديدا للبيئة البحرية في منطقة الجرف القاري. و تعزز هذه الرقابة أكثر فأكثر متى كانت هذه الملحقات متجهة نحو البحر الإقليمي أو الإقليم البري للدولة الساحلية[2].

2. التزام الدولة الساحلية بتقديم المدفوعات و المساهمات

[1] نفس المرجع السابق، ص ص 137- 138.

[2] مانع جمال، عبد الناصر، المرجع السابق، ص ص 402 -403.

عندما تقوم الدولة الساحلية باستغلال موارد الجرف القاري وراء 200 ميل بحري من خطوط الأساس فإنها تلزم بتقديم المدفوعات أو مساهمات سنوية بصدد كل الإنتاج في موقع تعدين[1] بعد السنوات الخمس الأولى من الإنتاج في ذلك الموقع و يكون معدل المبلغ أو المساهمة وفقا لما حددته الاتفاقية من ضوابط[2].و هذا ما جاء في نص المادة 82 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 و التي تتعلق بالمدفوعات و المساهمات بصدد استغلال الجرف القاري وراء 200 ميل بحري[3].

الفرع الثاني: حقوق و واجبات الدول الأخرى على الجرف القاري للدولة الساحلية

بالرجوع إلى نصوص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، نجدها قد أقرت للدول الغير ممارسة جملة من الحقوق على الجرف القاري يصنفها الفقه إلى حقوق مباشرة و أخرى غير مباشرة. و بالتالي سنتناول الحقوق المباشرة أولا، ثم الحقوق غير المباشرة ثانيا.

✍ أولا: الحقوق المباشرة

و هي التي ورد سردها على سبيل الحصر بالمادة 79 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 و المتمثلة في حق مد الأنابيب و الكوابل المغمورة، كما يقع على هذه الدول الالتزام عند وضع الكبلات و الأنابيب المغمورة على الجرف القاري أن تأخذ بعين الاعتبار الكبلات و الأنابيب التي سبق للدول الأخرى و وضعها في نفس المنطقة[4]. وقد نصت الفقرة 05 من المادة 79 على ما يلي «**تولي الدول، عند وضع الكبلات و خطوط الأنابيب المغمورة، المراعاة الواجبة للكابلات أو خطوط الأنابيب الموضوعة من قبل. و ينبغي بوجه خاص عدم الأضرار بإمكانيات تصليح الكبلات أو خطوط الأنابيب الموجودة**»[5]. و عليه، نستنتج من هذه الفقرة انه يتعين على الدول الغير أن تراعي مصالح

---

[1]محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص ص 365- 366.

[2]مانع جمال عبد الناصر، المرجع السابق، ص ص 403- 404.

[3]نص المادة 82 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

[4]محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 367.

[5]نص الفقرة 5 من المادة 79 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

الجماعة الدولية في الجرف القاري تفاديا للفوضى و الأضرار بالمصالح التي عملت الاتفاقية على الاعتراف بها و احترامها.

ثانيا: الحقوق غير المباشرة

و هي تلك الحقوق التي تتمتع بها عموم الدول في المياه التي تعلو الجرف القاري و في الحيز الجوي فوق تلك المياه، و هي حقوق ثابتة للدول الغير و لا يجوز للدولة الساحلية إعاقتها أو منعها بدون مبرر[1].

و لما كانت هذه المياه التي تعلو الجرف القاري تأخذ حكم المنطقة الاقتصادية الخالصة أو أعالي البحار، فان لجميع الدول حرية الملاحة فيها أو التحليق فوقها، فضلا عن ممارسة الحقوق المتفرعة عنها من تشغيل السفن و الطائرات، وهذا وفقا للفقرة الأولى من المادة 58 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 و المتعلقة بالمنطقة الاقتصادية الخالصة، كما تتمتع هذه الدول بكافة الحقوق و الحريات المنصوص عليها بالمادة 87 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 و المتعلقة بحريات أعالي البحار، من حرية الملاحة و التحليق و وضع الكبلات و الأنابيب المغمورة، أو إقامة الجزر الاصطناعية و صيد الأسماك و مباشرة البحث العلمي[2].

المبحث الثالث: المنطقة الاقتصادية الخالصة

تعد المنطقة الاقتصادية الخالصة من أبرز المسائل التي عني مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار بدراستها منذ دوراته الأولى وتجسد هذا الاهتمام في تقنين الأحكام الخاصة بالمنطقة الاقتصادية الخالصة في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، حيث تناولتها بالتنظيم من المادة 55 إلى المادة 75، أين تقرر بموجبها مجموعة من الحقوق السيادية الخالصة للدولة الساحلية، بينما تلتزم الدولة الساحلية بعدد من الالتزامات

[1] مانع جمال الدين، المرجع السابق، ص 405.

[2] منصوري محمد، المرجع السابق، ص ص 142 – 143.

و الواجبات، بالإضافة إلى بعض القواعد الخاصة بتحديد المنطقة الاقتصادية الخالصة مقابل الحقوق المقررة لها[1].

و انطلاقا من ذلك سنقسم دراستنا في هذا المبحث إلى أربعة مطالب، نتطرق في أولها إلى تعريف المنطقة الاقتصادية الخالصة، ثم نتطرق إلى تعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة، ثم نبرز في المطلب الثالث الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة، و أخيرا النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة في المطلب الرابع.

المطلب الأول: تعريف المنطقة الاقتصادية الخالصة

سنتطرق في هذا المطلب إلى التعريف الفقهي للمنطقة الاقتصادية الخالصة في الفرع الأول و التعريف القانوني لها في الفرع الثاني.

الفرع الأول: التعريف الفقهي للمنطقة الاقتصادية الخالصة

يعرف الفقه المعاصر المنطقة الاقتصادية الخالصة على أنها "**منطقة واقعة وراء البحر الإقليمي و ملاصقة له، ولا تمتد لأكثر من 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي**"

كما يعرفها البعض الآخر بأنها " **مساحة من أعالي البحار ملاصقة للمياه الإقليمية للدولة الساحلية و تمتد خارجها، وتخضع لنظام قانوني حددته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 يشمل على بيان حقوق و اختصاصات الدولة لساحلية و حقوق و حريات الدول الأخرى**". من الملاحظ هنا أن التعريفات الفقهية في مجملها كانت مستلهمة من نصوص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982[2].

---

[1] بوزيدي خالد، المرجع السابق، ص 150.

[2] مانع جمال عبد الناصر، المرجع السابق، ص 423- 424.

الفرع الثاني: التعريف القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة

من الواضح أن نشوء فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة و دخولها الاتفاقية لم يكن مستندا لأي قواعد دولية وضعية أو أحكام وطنية مضطردة أو سلوك مقبول عموما. و هي بذلك تختلف عن مفاهيم أخرى دخلت الاتفاقية الجديدة و كانت قبل ذلك قد ترسخت في القانون الدولي و في التعامل الدولي، كالبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة و الجرف القاري. و في هذه الحالات فرضت الفكرة عن طريق التعامل، في حين سبقت الفكرة التعامل في حالة المنطقة الاقتصادية الخالصة كمؤسسة جديدة خلقتها الاتفاقية نتجت عن جهد للتطوير التدريجي للقانون الدولي عن طريق الابتكار و ليس عن طريق تقنين تعامل دولي موجود مسبقا[1].

لقد عرفت المادة 55 من اتفاقية الأمم المتحدة للقانون الدولي للبحار لعام 1982 المنطقة الاقتصادية الخالصة بأنها " **منطقة وراء البحر الإقليمي و ملاصقة له، يحكمها النظام القانوني المميز المقرر في هذا الجزء، وبموجبه تخضع حقوق الدولة الساحلية و ولايتها و حقوق الدول الأخرى و حرياتها للأحكام ذات الصلة من هذه الاتفاقية**"[2].

المطلب الثاني: تعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة

لتعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة سنقسم هذا البحث إلى فرعين اثنين، إذ سنتناول في الأول التعيين العادي لحدود المنطقة الاقتصادية الخالصة، و في الفرع الثاني الاستثناءات الواردة على التعيين العادي لحدود المنطقة الاقتصادية الخالصة.

---

[1] محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 254.

[2] نص المادة 55 من اتفاقية الأمم المتحدة للقانون الدولي للبحار لعام 1982.

الفرع الأول: التعيين العادي لحدود المنطقة الاقتصادية الخالصة

بينت المادة 57 من اتفاقية 1982 حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة حيث تنص المادة على أنه " **لا تمتد المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى أكثر من 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض لبحر الإقليمي**"[1].

و عليه تختص الدولة الساحلية بتحديد المنطقة الاقتصادية الخالصة بمسافة لا تزيد عن 200 ميل بحري ابتداءا من خطوط الأساس المستقيمة و ذلك وفقا لخط الأساس العادي، وهو آخر نقطة من الشاطئ تنحصر عندها المياه وقت الجزر كما هو مبين في الخرائط ذات المقياس الكبير المعترف بها رسميا من قبل الدولة الساحلية، أو حسب خطوط الأساس المستقيمة و التي يتم اللجوء إليها في حالات معينة سبق التطرق إليها. و بهذا الشكل فان امتداد المنطقة الاقتصادية الخالصة سيتأثر بشكل واضح تبعا للمسافة التي قد تحددها الدولة لبحرها الإقليمي، فإذا افترضنا أن دولة ما قد حددت بحرها الإقليمي بمسافة 8 أميال بحرية، فان أقصى اتساع ممكن للمنطقة الاقتصادية الخالصة هو 192 ميل بحري و لا بد أن تدخل هي الأخرى في نطاق المنطقة الاقتصادية الخالصة متى وجدت و كجزء متميز عنها رغم تداخلهما[2].

الفرع الثاني: الاستثناءات الواردة على التعين العادي لحدود المنطقة الاقتصادية الخالصة

إن الصعوبات تثار عندما يتعلق الأمر بتحديد منطقة اقتصادية خالصة بين دول ساحلية تطل على بحار مغلقة أو شبه مغلقة، مما يجعل سواحلها في وضع التجاور أو التقابل، لذلك نجد نص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 حل لهذه المشكلات في نص المادة 74 و التي قررت بموجبها الأحكام الواجب إتباعها في مثل هذه الحالات:

1) يتم تعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتجاورة عن طريق الاتفاق على أساس القانون الدولي، كما أشير إليه في المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية من التوصل لحل منصف.

---

[1] نص المادة 57 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

[2] منصوري محمد، مرجع سابق، ص 158.

2) إذا تعذر التوصل إلى اتفاق في غضون فترة معقولة من الزمن، لجأت الدول المعنية إلى الإجراءات المنصوص عليها في الجزء الخامس عشر و هو الجزء الخاص بتسوية النزاعات.
3) في انتظار التوصل إلى اتفاق وفقا لما هو منصوص عليه في الفقرة واحد تبذل الدول المعنية بروح من التفاهم و التعاون قصارى جهودها للدخول في ترتيبات مؤقتة ذات طابع عملي، وتعمل خلال هذه الفترة الانتقالية على عدم تعريض التوصل إلى الاتفاق النهائي للخطر أو إعاقته، و لا تنطوي هذه الترتيبات على أي مساس بأمر تعيين الحدود النهائي.
4) عند وجود اتفاق نافذ بين الدول المعنية، يفصل في المسائل المتصلة بتعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة وفقا لأحكام ذلك الاتفاق للامتداد القاري فيما بين الدول المتقابلة و المتجاورة.» [1]

المطلب الثالث: الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة

انقسمت الدول حول تحديد الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة إلى ثلاثة اتجاهات منذ دورات لجنة الاستخدامات السلمية لقيعان البحار. ففي دورات اللجنة طالبت بعض الدول بمد بحرها الإقليمي إلى 200 ميل بحري. و اعتبرت دول أخرى المنطقة الاقتصادية جزءا من البحر العالي و يكون للدولة الساحلية عليها حقوق تفضيلية. وبرز اتجاه ثالث يدعو إلى إنشاء منطقة جديدة ذات طبيعة خاصة تختلف عن البحر الإقليمي كما تختلف عن البحر العالي تمارس فيها الدولة الساحلية اختصاصات سيادية[2].

الاتجاه الأول: و هو الاتجاه الذي تزعمته الدول التي كانت تعارض مبدئيا إنشاء المنطقة الاقتصادية الخالصة، ممثلة في الدول البحرية الكبرى، فضلا عن الدول المتضررة جغرافيا و الدول الحبيسة، حيث نادت هذه الدول بضرورة اعتبار المنطقة الاقتصادية الخالصة جزء من أعالي البحار و تحصينها ضد السيادة للدولة الساحلية، و بالتالي خضوع هذه المنطقة للحريات التقليدية المعروفة في أعالي البحار.

---

[1] نص المادة 74من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

[2] محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص ص 319- 320.

الاتجاه الثاني: تبنت هذا الاتجاه الدول الساحلية التي تنفتح على البحار المفتوحة فضلا عن الدول الأرخبيلية التي برزت بقوة و استطاعت إسماع صوتها خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار مدعمة بالدول الساحلية المطلة على بحار فقيرة من حيث الموارد الحية مثل البحر الكاريبي، وتتلخص فكرة هذا الاتجاه على وجوب إخضاع المنطقة الاقتصادية الخالصة لولاية الدول الساحلية، و بالتالي عدم اعتبارها جزءا من أعالي البحار.

الاتجاه الثالث: و هو الاتجاه الذي تبنته الدول الساحلية النامية و ما عرف في سبعينيات القرن الماضي بمجموعة دول ال77، حيث تعتبر هذه الدول المنطقة الاقتصادية الخالصة منطقة طبيعية خاصة، حيث تستمد بعضا من طبيعتها القانونية من البحر الإقليمي و سيادة الدولة الساحلية الكاملة عليه و بين البحر العالي الذي تضمحل فيه كل مظاهر السيادة بمساواة جميع الدول من حيث الحقوق و الواجبات التي يقررها لها القانون الدولي[1].

و نحن من جانبنا نميل إلى الرأي الأخير لأننا نرى انه الأقرب للصواب، فاستقراء نص المادة 55 من اتفاقية 1982 نجد أن هذه الأخيرة قد وصفت المنطقة الاقتصادية الخالصة بأنها منطقة تالية لبحر الإقليمي، فهي إذا ليست جزءا منه، و يؤيد ذلك أيضا نص المادة 86 الذي عرف أعالي البحار بطريقة الاستبعاد حيث استبعدت الاتفاقية مناطق معينة من وصف أعالي البحار من ضمنها المنطقة الاقتصادية الخالصة فهي إذا ليست مياه أعالي بحار، و من هنا يمكننا القول بان المنطقة الاقتصادية الخالصة تخضع لنظام قانوني خاص بها[2].

المطلب الرابع: النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة

إن النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة هو عبارة عن مجموعة من الحقوق و الواجبات التي تمارسها الدولة الساحلية من جهة، و الدول الأخرى الساحلية و غير الساحلية من جهة أخرى و بالتالي فإننا سنعالج هذا الموضوع في فرعي: حقوق الدولة

[1] مانع جمال عبد الناصر، المرجع السابق، ص ص426- 427.

[2] حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص ص108- 109.

الساحلية و واجباتها ففي المنطقة الاقتصادية الخالصة في الفرع الأول، و حقوق و واجبات الدول الأخرى في هذه المنطقة في الفرع الثاني.

الفرع الأول: حقوق الدولة الساحلية و واجباتها ففي المنطقة الاقتصادية الخالصة

استنادا إلى المادة 56 من الاتفاقية العامة لقانون البحار أوضحت حقوق الدولة الساحلية على أساس أن يكون للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة.

✍ أولا: حقوق سيادية

و هي لغرض استكشاف و استغلال الموارد الطبيعية الحية منها و غير الحية للمياه التي تعلو البحر و باطن أرضه، و حفظ الموارد و إيراداتها و كذلك فيما يتعلق بالأنشطة الأخرى للاستكشاف و الاستغلال الاقتصاديين للمنطقة بإنتاج الطاقة من المياه و التيارات و الرياح، و هو ما تم النص عليه في الفقرة 01 من المادة 56 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

✍ ثانيا: الحقوق الولائية

فيما تتعلق بإقامة واستعمال الجزر الاصطناعية و المنشآت و التركيبات و البحث العلمي البحري، و حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها و غير ذلك مما نصت عليه الاتفاقية من حقوق و واجبات، و هو ما جاء في الفقرة القرة 01 (أ) من اتفاقية 1982[1].

✍ ثالثا: الواجبات

تقع على الدولة الساحلية عدة واجبات في المنطقة الاقتصادية الخالصة، من أبرزها احترام حقوق عموم الدول، حيث نجد أن الفقرة الثانية من المادة 56 قد ألزمت الدولة الساحلية بمراعاة حقوق و واجبات الدول الأخرى سواء الدول الساحلية و كذا الدول الحبيسة

[1] محيي الدين جمال، المرجع السابق، ص ص 175- 176.

و ما يترتب عن كليهما من واجبات و أضافت الفقرة الثانية من نفس المادة انه على الدولة الساحلية في هذه المنطقة أن تتصرف على نحو يتفق مع أحكام هاته الاتفاقية[1].

الفرع الثاني: حقوق و واجبات الدول الأخرى في المنطقة الاقتصادية الخالصة

جاء إقرار نظام المنطقة الاقتصادية الخالصة ليحقق مكاسب اقتصادية بالغة الأهمية بالنسبة للدول الساحلية، و ترتب عليه اتساع الامتدادات البحرية لها، و لكن هذا الاتساع لا يعني حرمان الدول الأخرى من الحريات التقليدية المقررة في أعالي البحار، والمتمثلة في حرية الملاحة و التحليق و وضع الكابلات و خطوط الأنابيب المغمورة و غير ذلك مما يتصل بهذه الحريات من أوجه استخدام البحر المشروعة دوليا كتلك المرتبطة بتشغيل السفن و الطائرات والكبلات و خطوط الأنابيب المغمورة و هذا ما جاءت به المادة58 من الاتفاقية لتؤكد عليه[2].

و فيما يتعلق بحقوق الدول غير الساحلية و الدول المتضررة جغرافيا فلقد أعطت الاتفاقية الحق لتلك الدول في المشاركة على أساس عادل في استغلال جزء مناسب من فائض الموارد الحية للمناطق الاقتصادية الخالصة للدول الساحلية الواقعة في نفس المنطقة أو جزء منها، لكن ينبغي الإشارة إلى أن الاتفاقية قد قررت حقوقا لتلك الدول في المنطقة إلا أنها قد وضعت ضوابط و التزامات تحكم تلك المسألة[3].

---

[1]الفقرة 02 من نص المادة 56 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

[2]حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 110.

[3]المرجع نفسه، ص 110.

الفصل الثالث:

الامتدادات البحرية التي تنفى فيها السيادة(أعالي البحار)

تشمل أعالي البحار جميع المياه المحيطة باليابسة إذا استثنينا تلك المنطقة التي يتصل فيها البحر بالأرض والتي تعرف بالمياه الساحلية أو الإقليمية، و لا تدخل أعالي البحار في ملكية أحد ولا تخضع لسيادة دول أو دولة معينة دون غيرها و لجميع الدول و الأفراد حق الانتفاع الحر بها على السواء، و تعتبر أعالي البحار مالا مخصصا للانتفاع العام المشترك و ليس مالا مشتركا أو مالا مباحا، و ذلك لأن اعتبارها مالا مباحا ستتبعه إمكانية تملكها عن طريق الاستيلاء و هو أمر غير مقبول بالنسبة للبحار و لان اعتبارها مالا مشتركا معناها أنها تدخل في الملكية المشتركة للدول و الثابت أنها لا تدخل في ملكية احد و أن الاشتراك الخاص بها ينصب على الانتفاع فقط[1].

كان البحر العالي يعرف على انه ذلك الجزء من المحيط الواقع وراء خط ممتد على طول الساحل و على مسافة منه. و لكن مع اتضاح معالم هذا التعريف تتحدد بشكل أدق، فقد عرفته المادة الأولى من اتفاقية البحر العالي المبرمة في جنيف 29 نيسان 1958 على أنه " **... جميع أجزاء البحر التي لا تعود لا إلى البحر الإقليمي و لا إلى المياه الداخلية لأية دولة**".

و يبدو أن هذا التعريف معيب من ناحيتين، فهو أولا يستند إلى تعابير تحتاج هي الأخرى إلى تحديد وتوضيح، فاتفاقيات جنيف لم تحدد مدى البحر الإقليمي و لم يستقر العرف الدولي على حد معين له، وتبعا لذلك يبقى البحر العالي غير محدد و خاضع لهوى الدول. و لهذا كان وجود البحر العالي كما عبر عن ذلك الأستاذ شاربيه، مرتبطا بعدم وجود سيادة الدول: " **حيث توجد سيادة للدول لا يوجد بحر عال، و حيث لا توجد سيادة للدول يوجد بحر عال**".و هو ثانيا لم يحدد الأجزاء المختلفة للبحر العالي كالمياه و القاع و باطن القاع و الفضاء الجوي الذي يعلوه و هل أن جميع هذه الأجزاء تدخل ضمن مفهوم البحر العالي. و مع ذلك، و رغم هذا النقص، لم نجد تعريفا حتى إبرام الاتفاقية الجديدة لقانون البحار عام 1982، يعتمد على عناصر ايجابية في تحديد البحر العالي، و إنما تعتمد جميع التعريفات على العناصر السلبية فهي تعتمد على البحر الإقليمي الذي كان يختلف مداه من كاتب أو

[1] رشيدة العام، المرجع السابق، ص ص 195- 196.

فقيه إلى آخر و من دولة إلى أخرى[1]. أما اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 فقد عرفت البحر العالي، في المادة 86 على انه" **جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما، و لا تشملها المياه الأرخبيلية لدولة أرخبيلية...**" و من اجل الاستفاضة في موضوع البحر العالي قسمنا هذا الفصل إلى مبحثين، نتناول مبدأ حرية أعالي البحار في المبحث الأول ونتناول القيود التي ترد على هذا المبدأ في المبحث الثاني.

المبحث الأول: مبدأ حرية أعالي البحار

سجلت اتفاقية أعالي البحار التي أقرت في مؤتمر جنيف 1958 هذه القاعدة حيث نصت في المادة الثانية على أنه " **لما كانت أعالي البحار مفتوحة لكل الأمم يحق لأي دولة أن تحاول فرض سيادتها على أي جزء منها و تمارس حرية أعالي البحار وفق الشروط الواردة في هذه الاتفاقية وفق مبادئ القانون الدولي الأخرى**"[2].

إذا كانت المادة الثانية من اتفاقية جنيف لعام 1958 الخاصة بأعالي البحار قد نصت على أربع حريات أساسية في أعالي البحار(حرية الملاحة و حرية التحليق فوق مياه أعالي البحار و حرية مد الأسلاك و الأنابيب المغمورة و حرية الصيد) فإن الفقرة الأولى من المادة 87 من اتفاقية 1982 قد تضمنت الإشارة إلى ست حريات أساسية تمارسها الدول في أعالي البحار و هي: حرية الملاحة، حرية التحليق، حرية وضع الكبلات و خطوط الأنابيب المغمورة، و هنا بمراعاة الجزء السادس، و حرية صيد الأسماك، و هنا بمراعاة الشروط المبينة في الفرع 2، وحرية البحث العلمي، و هنا بمراعاة الجزأين السادس و الثالث عشر[3]، و سنوالي شرح كل حرية من هذه الحريات على نحو ستة مطالب.

---

[1]محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص ص 395- 396.

[2]رشيدة العام، المرجع السابق، ص 196.

[3]حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 150.

المطلب الأول: حرية الملاحة

تعتبر حرية الملاحة أهم ما يتضمنه مبدأ حرية البحار العليا،هذه الحرية التي لا يمكن بدونها التوصل لممارسة بقية الحريات أو الاستفادة من البحار، انه حق أساسي و جوهري لجميع الشعوب، تستطيع عن طريقه تطوي علاقاتها الودية المتبادلة[1].

لقد اعترفت المادة الرابعة من اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام 1958 و المادة 90 من اتفاقية 1982 هذه الحرية بشكل واسع بقولها أن: " **لكل دولة، سواء كانت ساحلية أو غير ساحلية، الحق في أن تسير سفنا ترفع علمها في أعالي البحار**"و هكذا أقرت هذه النصوص ما جرى عليه تعامل المجتمع الدولي و اعترفت لجميع الدول دون استثناء بحق الاستفادة من أعالي البحار للملاحة. إلا أن الجديد فيها أنها لم تقتصر حق الملاحة في البحار على الدول فقط بل تعدته إلى المنظمات الدولية. لذا جاءت المادة السابعة من اتفاقية 1958 و المادة 93 من اتفاقية 1982 لتعترف للمنظمات الدولية بحق سير السفن في البحار[2]. وقد حسمت المادة 87 موضوع الملاحة بالنسبة لحرية السفن العائدة للدول الحبيسة حينما سارت بين الدول جميعا بغض النظر عن موقعها الجغرافي و اتصالها المباشر بالبحار، فلكل دول العالم و الشعوب الحق في أن تمارس الملاحة في البحار العالية عن طريق السفن التي تحمل علمها، أي لا بد من أن يكون لكل سفينة علم يدل على جنسيتها حتى تسهل معرفة الدولة التي تتبعها و الرجوع إليها عند الاقتضاء إما لحماية السفينة إذا كانت محل الاعتداء، و إما لمطالبتها بالتعويض إذا كانت متعدية، و تعتبر السفينة المحور الذي تدور حوله كافة المسائل المتعلقة بالقانون البحري سواءا في ذلك القانون البحري الداخلي أو القانون الدولي البحري الذي يهتم أساس بتنظيم الملاحة البحرية الدولية من كافة جوانبها[3]، و قد نصت المادة 91 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على أن:

---

[1] محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 427.

[2] المرجع نفسه ص 428.

[3] محيي الدين جمال، ص ص 227- 228.

1) " تحدد كل دولة شروط منح جنسيتها للسفن و لتسجيل السفن في إقليمها و للحق في رفع علمها، و تكون للسفن جنسية الدول التي يحق لها رفع علمها، و يجب أن تقوم رابطة حقيقية بين الدولة و السفينة.

2) **و تصدر كل دولة للسفن التي منحتها حق رفع علمها الوثائق الدالة على ذلك"**[1].

و قد أثيرت مشكلة الحروب على الملاحة منذ زمن باعتبار أن العمليات العسكرية في عرض البحار العالية تؤثر حتما على حرية الملاحة في البحار و تدفع السفن إلى تغيير طريقها أو تؤدي إلى إصابتها بأضرار. الأمر الذي دفع بعض رجال القانون الدولي إلى المطالبة بمنع العمليات العسكرية في عرض البحار العالية احتراما لمبدأ حرية البحار، حيث أن غياب السيادة عن البحر العالي لا تعني غياب السلطة عنه، فالبحر العالي " **حر من كل سيادة إقليمية، و لا يمكن أن يكون حرا من كل سيادة قانونية**" كما يقول فوشي. و هو كما يقول جيدل: " **لا يشكل مجالا يخرج عن كل قانون**".إن إخضاع البحر العالي إلى القانون هو ضرورة تفرض نفسها، حيث يجب أن يسود فيه النظام و الهدوء و يمنع فيه أي مساس بحرية استعمال الدول له، إلا أن مصلحة المجتمع الدولي تقتضي في نفس الوقت وضع عدد من القيود القانونية على هذه الحرية، فالحرية في حدود القانون هي النظام الأمثل للنشاطات في البحر العالي[2].

و قد ألقت الاتفاقية في مادتها 94 مجموعة من الواجبات على دولة علم السفينة و من أهم هذه الواجبات[3] :

1. أن تمارس كل دولة من الناحية الفعلية ولايتها و رقابتها في النواحي الإدارية و التقنية والاجتماعية على السفن التي ترفع علمها.
2. كما تلتزم كل دولة بشكل خاص بأن:

---

[1]نص المادة 91 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

[2]محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 429.

[3]حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 151.

أ- أن تمسك سجلا للسفن يتضمن أسماء السفن التي ترفع علمها و صفاتها الخاصة ما عدا السفن التي لا تنطبق عليها الأنظمة الدولية عموما و ذلك بسبب صغر حجمها.

ب- أن تضطلع بالولاية بموجب قانونها الداخلي على كل سفينة ترفع علمها و على ربانها و ضباطها و أفراد طاقمها و ذلك بخصوص المسائل الإدارية و التقنية و الاجتماعية الخاصة بالسفينة.

3. يجب على كل دولة أن تتخذ بالنسبة للسفن التي ترفع علمها ما يلزم من التدابير لتامين السلامة في البحار و ذلك فيما يتعلق بعدة أمور منها.

أ- بناء السفن و معداتها و صلاحيتها للبحار.

ب- تكوين طاقم السفينة و شروط العمل الخاصة بهم و تدريبهم.

ت- استخدام الإشارات و المحافظة على الاتصالات و منع المصادمات[1].

هذا بالإضافة إلى العديد من الالتزامات الأخرى التي ألقتها هذه المادة على عاتق دولة علم السفينة. كما تلتزم كل سفينة و هي تمارس حقها في الملاحة في أعالي البحار بان تراعي واجب المساعدة في حالات المصادمات البحرية، و في هذا الإطار ألقت المادة 98 من الاتفاقية على دولة علم السفينة بعض الالتزامات تتمثل في[2]:

1. أن تطالب كل دولة ربان السفينة التي ترفع علمها بان يقوم بقدر استطاعته، دون تعريض السفينة أو طاقمها أو ركابها لخطر جدي، بالأمور الآتية:

أ- تقديم المساعدة لأي شخص وجد في البحار معرضا لخطر الضياع.

ب- التوجه بكل ما يمكن من السرعة لإنقاذ أي أشخاص في حالة استغاثة إذا اخطر بحاجتهم للمساعدة و في حدود ما يكون هذا العمل متوقعا منه بصورة معقولة.

[1] نص المادة 94 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

[2] حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 152.

ت- تقديم المساعدة بعد حدوث مصادمة، للسفن الأخرى و لطاقمها و ركابها و حيثما يكون ذلك ممكنا، إعلام السفينة الأخرى باسم سفينته و بميناء تسجيلها و بأقرب ميناء ستتوجه إليه[1].

المطلب الثاني: حرية التحليق

تتمتع جميع الدول كذلك بحرية الملاحة الجوية، حيث يحق للطائرات التابعة لكافة الدول الطيران فوق منطقة أعالي البحار و التحليق في أجوائها على أي ارتفاع (المادة 87 من اتفاقية الأمم المتحدة من قانون البحار لعام 1982)، باعتبار أن المجال الجوي لمنطقة أعالي البحار له حكم تلك المنطقة من الناحية القانونية، و بالتالي فهو لا يخضع لسيادة أي دولة، و التحليق فيه حر لجميع الدول بشرط التزامها بمراعاة القواعد القانونية الدولية الواجبة و بشكل خاص تلك التي تقررها منظمة الطيران المدني الدولية[2].

المطلب الثالث: حرية وضع الكبلات و خطوط الأنابيب المغمورة

لكل دولة الحق في أن تلقي بأسلاك الهاتف و أن تمد خطوط الأنابيب في حوض أعالي البحار، و الواقع أن هذه الحرية قد اعترف بها منذ أمد بعيد بموجب معاهدة باريس في 14 فبراير 1884 و قررت عقوبات معينة عل إتلافها عمدا أو بإهمال ثم أكدت معاهدة جنيف هذه الحرية و كلفت صيانة هذه الأشياء و قررت هي الأخرى عقوبات على من يتسبب بخطئه العمدي أو بإهماله في إتلافها، و سارت معاهدة الأمم المتحدة على ذات المنهج[3]. حيث أصبحت الأحكام التي تنظم موضوع الأسلاك و الأنابيب المغمورة هي المواد 26-30 من اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام 1958[4]، كما نصت الفقرة الأولى من المادة 87 من اتفاقية 1982 في بندها الأول على هذه الحرية و اعتبرتها من الحريات الأساسية لأعالي

---

[1] نص المادة 98 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

[2] محمد هواش، ريم عبود، المرجع السابق، ص 96.

[3] محيي الدين جمال، المرجع السابق، ص 230.

[4] محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 447.

البحار، و خصصت المواد من 112 إلى 115 للأحكام المتعلقة بحق مختلف الدول في وضع الكبلات و مد أسلاك الهاتف و التلغراف و أنابيب البترول، كما تضمنت أحكاما تتعلق بالمسؤولية عن كسر أو إصابة احد الكبلات أو الأنابيب[1].

لقد أقرت المادة 112 في فقرتها الأولى ما جاء في الفقرة الأولى من المادة 87، و ورد فيها انه " يحق لجميع الدول وضع الكبلات و خطوط الأنابيب المغمورة على قاع أعالي البحار خارج حدود الجرف القاري"[2]. و أوجبت المادة 113 من اتفاقية 1982 على جميع الدول اتخاذ جميع الإجراءات التشريعية الضرورية لمعاقبة السفن التي ترفع علمها أو الأشخاص الخاضعين لولايتها و الذين يتسببون عن قصد أو نتيجة إهمال جرمي في قطع أو تحطيم الأسلاك و الأنابيب بطريقة يمكن أن تؤدي إلى قطع المواصلات البرقية أو الهاتفية أو إعاقتها. و يشمل ذلك السلوك الذي أريد به أن يؤدي إلى مثل هذه الكسر أو الإصابة،أي معاقبة فعل الشروع بارتكاب تلك الجرائم. و قد استثنى الحكم القطع أو التحطيم الذي يحدث نتيجة الدفاع عن الحياة أو لغرض حماية السفينة من الأخطار، شرط اتخاذ لكافة الاحتياطات الضرورية لتجنبه[3].

و قد ألزمت المادة 114 الدول لاعتماد القوانين و الأنظمة التي تنص على ضرورة أن يتحمل الأشخاص التابعين لولاية الدول، و الذين يمتلكون احد الكبلات أو خطوط الأنابيب، موضوع البحث، و يتسببون أثناء وضع أو تصليح تلك الكبلات أو الأنابيب بكسر أو إصابة الكبلات أو الأنابيب الأخرى تكاليف التصليحات للأضرار التي حدثت للأنابيب و الكبلات الأخرى نتيجة قيامهم بالأعمال المذكورة. كما نصت المادة 115 على حق كل دولة باعتماد القوانينو الأنظمة اللازمة بهدف ضمان حصول أصحاب السفن على تعويض عن الأضرار المترتبة عن تفادي إصابة احد الكبلات أو خطوط الأنابيب المغمورة، و ذلك من صاحب

---

[1] محمد هواش،ريم عبود، المرجع السابق، ص ص 96- 97.

[2] نص المادة 112 من الفقرة 01 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

[3] محمد الحاج حمود،المرجع السابق، ض 449.

الكابل أو خط الأنابيب، إذا اثبتوا أنهم ضحوا بمرساة أو شبكة أو أي أداة أخرى من أدوات الصيد و بشرط أن يكونوا قد اتخذوا مسبقا كافة التدابير الاحتياطية المعقولة[1].

المطلب الرابع: حرية صيد الأسماك

إن حق الصيد حق مكفول و معترف به إلى جميع الدول، فهي تملك حق متساوي في ممارسة الصيد و الانتفاع بجميع الموارد الحية و الثروات البحرية، و هنا يجب مراعاة حقوق الآخرين في المنطقة، أو محاولة عرقلة السفن الأخرى و أن تتسبب في الانقراض لبعض الأسماك، فالدول الكبرى هي التي لها حق الانتفاع الكامل باعتبار أن تمتلك الوسائل العلمية التي تمكنها من ذلك. أما الدول الصغرى حتى و لو كانت ساحلية لا تستطيع أن تستفيد من وضعها الجغرافي في الانتفاع بصفة متكافئة و تستغل الثروة السمكية الموجودة في سواحلها، وخوفا من هذا فان بعض الدول لجأت إلى اتساع حدود بحارها الإقليمية خوفا من دخول أساطيل الصيد الأجنبية في شواطئها[2].

اهتمت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بتنظيم موضوع الصيد في هذه المنطقة، و أعطت الحق لكافة الدول و رعاياها بالصيد في أعالي البحار، إلا أن ذلك مرهونا وفق المواد(116-120). فالمادة 116 من الاتفاقية تقرر حق كل الدول في قيام رعاياها بصيد الأسماك في مياه أعالي البحار،إلا أنها رهنت ذلك بضرورة مراعاة هذه الدول أولا لالتزاماتها الناجمة عن معاهدات دولية، و ثانيا لحقوق الدول الساحلية و واجباتها و كذلك مصالحها الواردة في هذه الاتفاقية. كذلك اهتمت الاتفاقية بوضع مجموعة من الضوابط و الالتزامات التي تكفل الاحتفاظ على الموارد الحية في أعالي البحار و كذلك التعاون بين الدول في حفظ و إدارة الموارد الحية. من بين هذه الالتزامات انه على جميع الدول الالتزام باتخاذ كل ما هو ضروري من التدابير بالنسبة إلى رعاياها من اجل حفظ الموارد الحية لأعالي البحار و كذلك فيما يتعلق بالتعاون مع غيرها من الدول من اجل اتخاذ هذه التدابير(المادة 117). أيضا الالتزام بالتعاون فيما بينهم بخصوص حفظ و إدارة الموارد الحية في مناطق أعالي البحار، و تدخل الدول التي يستغل رعاياها موارد حية متماثلة و الدول

[1] محمد هواش، ريم عبود، المرجع السابق، ص 97.

[2] محيي الدين جمال، المرجع السابق، ص 237.

التي يستغل رعاياها مواد مختلفة في نفس المنطقة في مفاوضات من اجل اتخاذ التدابير اللازمة لحفظ الموارد الحية المعينة. كذلك تلتزم الدول بالتعاون كلما كان ذلك ضروريا لكي تنشأ لهذا الغرض منظمات دولية دون إقليمية أو إقليمية لمصائد الأسماك(المادة 118)، أما فيما يتعلق بحفظ الموارد الحية لأعالي البحار فقد ألزمت المادة 119 من الاتفاقية الدول بضرورة مراعاة بعض القواعد التي تهدف إلى حفظ و صون أرصدة بعض أنواع الموارد الحية في أعالي البحار، و بما لا يؤدي إلى انقراض بعض الأسماك[1].إضافة إلى ذلك أشارت المادة 120 إلى موضوع الثدييات البحرية حيث نصت على انه " **تنطبق المادة 65 كذلك على حفظ و إدارة الثدييات البحرية في أعالي البحار**"[2].

المطلب الخامس: حرية البحث العلمي البحري

إن المادة الثانية من اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام 1958 لم تورد حرية إجراء البحث العلمي البحري ضمن الحريات التي يشملها مبدأ حرية أعالي البحار و إنما فسحنا المجال للتفكير بمضامين أخرى لهذا المبدأ[3].

أما المادة 87 من اتفاقية 1982 فقد أوردت حرية البحث العلمي ضمن حريات البحر العالي بشكل صريح، و نظرا للتطورات الحديثة في قانون البحار، حددت المادة 257 من هذه الاتفاقية ميدان ممارسة هذه الحرية بالعمود المائي خارج حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة إذ أن قاع و باطن البحر العالي أصبحا وفقا للاتفاقية الجديدة، أما جزءا من الجرف القاري إذا كان هذا الجرف ممتد وراء 200 ميل بحري أو جزءا من المنطقة الدولية لقاع البحار و المحيطات، و يخضع البحث العلمي البحري في هاتين المنطقتين لنظام خاص بهما يختلف عن نظام البحر العالي[4].

و قد حددت المادة 240 المبادئ العامة لإجراء البحث العلمي البحري بأربعة مبادئ هي:

---

[1] حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 154.

[2] نص المادة 120 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

[3] محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 453.

[4] المرجع نفسه، ص 454.

أ- أن يجري البحث العلمي للأغراض السلمية فقط.

ب- أن يجري البحث العلمي البحري بوسائل و طرق علمية مناسبة تتفق مع اتفاقية قانون البحار.

ت- لا يتعرض البحث العلمي البحري بطريقة لا يمكن تبريرها لأوجه الاستخدام المشروعة لأخرى للبحار المتفقة مع اتفاقية قانون البحار، ويولي الاحترام الواجب في سياق أوجه الاستخدام هذه

ث- يجري البحث العلمي وفقا لكافة الأنظمة ذات الصلة المعتمدة وفقا لاتفاقية قانون البحار بما فيها الأنظمة المتعلقة بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها[1].

و لا بد من الإشارة إلى الحكم الوارد في المادة 241 من اتفاقية 1982 الذي يقضي بأنه " **لا تشكل أنشطة البحث العلمي البحري الأساس القانوني لأية مطالبة بأي جزء من البيئة البحرية أو مواردها**" و هذا الحكم ينسجم مع الطبيعة القانونية للبحر العالي القائم على غياب السيادة لأي احد على هذا الجزء من البحار. كما انه لا يخل بحقوق الدولة الساحلية على المجالات البحرية الأخرى.

المطلب السادس: حرية إقامة الجزر الاصطناعية و غيرها من المنشآت

يكون بموجب هذه الحرية لجميع الدول الحق في إقامة جزر اصطناعية و غيرها من المنشآت أو التركيبات في أعالي البحار، و لكن شرط أن تكون هذه المنشآت غير متعارضة مع أحكام و قواعد القانون الدولي ذات الصلة، و كذلك ضرورة مراعاة أحكام الجزء السادس من الاتفاقية و الخاص بالامتداد القاري[2] و لا يكون لهذه الجزر و المنشآت مركز الطبيعية، و بالتالي لا يكون لها بحر إقليمي أو منطقة اقتصادية خالصة أو جرف قاري[3].

إن التعريف القانوني للجزيرة في مدلولها الطبيعي في العمل و الفقه الدوليين فقد اتفق على أن الجزيرة هي « **رقعة من الأرض متكونة طبيعيا و محاطة بالماء، و تعلو عليه في حالة**

---

[1] نص المادة 240 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

[2] حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 155.

[3] محمد هواش، ريم عبود، المرجع السابق، ص 99.

المد» و هذا هو التعريف المنصوص عليه في المادة 1/121 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، و هو تعريف مماثل للتعريف المنصوص عليه في الفقرة الأولى من المادة 10 من اتفاقية جنيف الخاصة بالبحر الإقليمي و المنطقة المجاورة، إلا أن الفقهاء لم يتوصلوا بعد إلى تعريف موحد إلى المقصود باصطلاح الجزيرة المصنوعة، ويمكننا القول بصفة عامة بأن الجزيرة المصنوعة جسم من صنع الإنسان يطفو ثابتا فوق ماء البحر مرتكزا على قاعه. فقد تكون الإرادة من إنشاء الجزيرة المصنوعة هو هدف علمي قوامه دراسة الحياة في البيئة البحرية أو اكتشاف أعماق البحار،أو قد تكون لهدف اقتصادي كما هي الجزيرة المصنوعة لاستغلال الحقول النفطية البحرية، وقد يكون الهدف سياسيا أو عسكريا، أو يكون مركزا للمراقبة أو رادار و قد يكون لاستخدامات عديدة و متنوعة[1].

لقد نصت الفقرة الأولى (د) من المادة 87 من اتفاقية 1982 على " **حرية إقامة الجزر الاصطناعية و غيرها من المنشآت المسموح به بموجب القانون الدولي رهنا بمراجعة الجزء السادس**". وعند استعراض مواد الجزء السادس الخاص بالجرف القاري نجد أن المادة 80 تحيل إلى المادة 60 الخاصة بالمنطقة الاقتصادية الخالصة. و من دراسة هذه المواد و غيرها من المواد ذات العلاقة نتوصل إلى النتائج التالية:

1. إن ميدان ممارسة حرية إقامة الجزر الاصطناعية و المنشآت و التركيبات ينحصر في المياه التي تعلو المنطقة الدولية لقيعان البحار.
2. إن إقامة الجزر الاصطناعية و المنشآت و التركيبات في البحر العالي حر لجميع الدول.
3. تلتزم الدولة التي تقيم هذه الجزر أو المنشآت أو التركيبات بتقديم الإشعار الواجب بذلك و الاحتفاظ بوسائل دائمة للتنبيه إلى وجودها. و تزال لأية منشآت أو تركيبات تهجر أو يتوقف استعمالها لضمان سلامة الملاحة مع مراعاة عدم الإضرار بالمجتمعات السمكية و البيئة البحرية و حقوق الدول الأخرى و واجباتها[2].

---

[1] محيي الدين جمال، المرجع السابق، ص ص 234- 235.

[2] محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 459.

4. يمكن إقامة مناطق سلامة معقولة حول هذه الجزر و المنشآت و التركيبات بحدود تضمن وجود صلة معقولة بينها وبين طبيعة و وظيفة الجزر الاصطناعية و المنشآت و التركيبات، و لا تتجاوز 500 متر حولها. و يعطي الإشعار الواجب عن مدى مناطق السلامة.
5. تلتزم جميع السفن باحترام مناطق السلامة و تطبق المعايير الدولية المقبولة عموما فيما يتعلق بالملاحة في جوار الجزر الاصطناعية و المنشآت و التركيبات و مناطق السلامة.
6. لا يجوز إقامة الجزر الاصطناعية و المنشآت و التركيبات ومناطق السلامة حولها إذا أدى ذلك إلى إعاقة الملاحة في الممرات البحرية المعترف بأنها جوهرية للملاحة الدولية.
7. ليس لهذه المنشآت و التركيبات مركز الجزر، و ليس لها بحر إقليمي و لا يؤثر وجودها على تعيين حدود البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري[1].

المبحث الثاني: القيود الواردة على مبدأ حرية أعالي البحار

إذا كان مبدأ حرية أعالي البحار يشكل القاعدة العامة فيما يتعلق باستخدام أعالي البحار مع ما يترتب على ذلك من نتائج على نحو ما سبق أن أشرنا، فان الممارسة الدولية استقرت منذ فترة طويلة على وضع بعض القيود اللازمة لعدم الخروج بمبدأ الحرية عن الأهداف و الإطار الذي تقرر من أجله، و قد شكلت هذه القيود قواعد عرفية استقر عليها العمل الدولي قبل أن يتم تقنينها في كل من اتفاقية 1958 بخصوص أعالي البحار و اتفاقية 1982.

باستقراء نصوص اتفاقية 1982 ذات الصلة نجد أن الفقرة الثانية من المادة 87 قد جاءت بقيد عام فيما يتعلق بحريات أعالي البحار يتمثل في أن تقوم الدولة بممارسة الحريات الواردة في الفقرة الأولى من هذه المادة مع ايلاء المراعاة الواجبة لمصالح الدول الأخرى في ممارستها لحرية أعالي البحار، و كذلك الاعتبار الواجب لما تنص عليه الاتفاقية من حقوق

[1] المرجع نفسه، ص 460.

فيما يتعلق بالأنشطة في المنطقة. كذلك وضعت المادة 88 من الاتفاقية قيدا عاما آخر يتعلق بضرورة تخصيص أعالي البحار للأغراض السلمية فقط[1].

إضافة لهذه القيود العامة، يمكن أن نستخلص من نصوص الاتفاقية قيودا خاصة أخرى جاءت بها الاتفاقية حتى لا يخرج مبدأ حرية أعالي البحار عن أهدافه الأساسية، و تتمثل هذه القيود في حظر الاتجار بالرقيق مكافحة القرصنة، مكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات و المواد التي تؤثر على العقل، قمع البث الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار و حق الزيارة و حق المطاردة الحديثة، وسنوالي شرح هذه القيود عبر ستة مطالب.

المطلب الأول: القرصنة البحرية

تم تعريف القرصنة في ظل اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 حيث كررت نفس البنود المتعلقة بالقرصنة في اتفاقية جنيف لأعالي البخار لسنة 1958، حيث نصت المادة 101 من اتفاقية 1982 على ما يلي:أي عمل من الأعمال التالية يشكل قرصنة:

أ- أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة أو طائرة خاصة و يكون موجها:

1. في أعالي البحار ضد سفينة أو طائرة أخرى، أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو على متن تلك الطائرة.
2. ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان خارج ولاية الدولة.

ب- أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل السفينة أو طائرة مع العلم بوقائع تضفي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة.

ت- أي عمل يحرض على ارتكاب احد الأعمال الموصوفة في الفقرتين الفرعيتين (أ) أو (ب) أو يسهل عن عمد ارتكابها[2].

أماعن قمع القرصنة البحرية في أعالي البحار، فنظرا لخطورة هذه الجريمة و تأثيرها السلبي على الملاحة البحرية في أعالي البحار، دعت الدول إلى مكافحتها و إلى أقصى حد ممكن

---

[1] حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 156.

[2] نص المادة 101 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

في قمع هذه الجريمة في أعالي البحار، و هذا ما نصت عليه المادة 100 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، حيث جاء نصها كالآتي« **تتعاون جميع الدول إلى أقصى حد ممكن في قمع القرصنة في أعالي البحار...**» و نفس الحكم الذي جاءت به اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958، كما أبدت المنظمة البحرية الدولية اهتماما كبيرا بحوادث القرصنة البحرية منذ عام 1982، و في عام 1984 نشأت لجنة السلامة البحرية، و قد تضمن قرار إنشائها بندا خاصا للقرصنة البحرية.

و مواكبة للتطورات الحاصلة في مجال الملاحة البحرية و تهديد السفن في أعالي البحار، وضعت المنظمة الدولية التزامات، فقد اشترطت أن تحمل جميع السفن على متنها بالإضافة لأجهزتها الملاحية جهاز الربط بالأقمار الصناعية الجديد (AISS) ضمن شبكة ربط عنكبوتية هي (GMDSS) و تتمثل مهمة الجهاز في قدرته على الرصد عن بعد لجميع بيانات السفن الموجودة في منطقة إبحارها، و ذلك كشبكة ربط ملاحية دولية ترتبط مباشرة مع محطات الرصد الأرضية[1].

و طبقا لنص المادة 107 من الاتفاقية، فانه لا يجوز القيام بعملية الضبط بسبب القرصنة إلا سفن أو طائرات عسكرية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية و مصرح لها بالقيام بذلك. و في حالة ضبط سفينة أو طائرة بشبهة القرصنة دون مبررات كافية، فان الدولة التي قامت بعملية الضبط تتحمل المسؤولية عن أية خسائر أو أضرار يسببها هذا الضبط، وذلك لصالح الدولة التي تحمل السفينة أو الطائرة محل الاشتباه لجنسيتها (106/م)[2].

كما أبرمت عام 1988 اتفاقية بشأن قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد السلامة البحرية و البروتوكول الملحق بها، وتذهب هذه الاتفاقية إلى ابعد من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، إذ أنها تقتضي من الدول الأطراف فرض عقوبة بموجب قوانينها الداخلية على

---

[1] بطوش كهينة، الملاحة البحرية بين الحرية و التقييد، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، كلية الحقوق و العلوم السياسية، مدرسة الدكتوراه للقانون الأساسي و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2017، ص109.

[2] حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 158.

الجرائم التي تغطيها الاتفاقية، و تقتضي منها تسليم المجرمين الموجودين ضمن ولايتها القضائية و تقديمهم للمحاكمة[1].

المطلب الثاني: حظر نقل الرقيق

كان نظام الرقيق يشكل احد المظاهر التي كانت موجودة في العصور القديمة و الوسطى إلى أن بذل المجتمع الدولي محاولات ايجابية في سبيل القضاء على هذه الظاهرة معتبرا إياها جريمة دولية، حيث توالت المعاهدات التي تحظر الرق و الاتجار به، كما حثت كل من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 و اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958 على قمع هذه الجريمة.

رغم انه لم يرد أي تعريف للاتجار بالرقيق لا في اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 و لا في اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958 إلا أنه يمكن تعريفه كآلاتي: " **كل فعل موجه إلى الإنسان بقصد استرقاقه سواء تتمثل في أسره أو في حيازته أو في النزول عنه للغير بمقابل أو بغير مقابل**"[2].

اتخذت اتفاقية قانون البحر لسنة 1982 في هذا الصدد حكما، في مادتها 99، على انه :« **تتخذ كل دولة تدابير فعالة لمنع معاقبة نقل الرقيق في السفن المأذون لها برفع علمها و لمنع الاستخدام غير المشروع لعلمها في هذا الغرض. و أي عبد يلجأ على ظهر أي سفينة، أيا كان علمها يصبح حرا بحكم الواقع**»[3].

و من المسلم به أن الخروج على قاعدة اختصاص دولة العلم في مجال مكافحة نقل الرقيق و الاتجار فيه قاصر على اختصاص البوليس دون اختصاص القضاء، و من ثم تختص محاكم دولة العلم دون غيرها بمحاكمة المسؤولين عن نقل الرقيق في السفن التي تحمل علمها، حيث تم منح السفن الحربية الحق في تفتيش السفن التجارية للتأكد من عدم ممارستها

---

[1] محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 469.

[2] بطوش كهينة، المرجع السابق، ص 192.

[3] نص المادة 99 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

لهذه التجارة، و تأكد هذا الحكم في الفقرة (ب) من المادة 22 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار والمادة 110 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982[1].

فالرق و العبودية ممنوعان على مختلف أشكالهما، و هذا ما تم تأكيده من خلال الاتفاقيتين السالفتين الذكر، إذ تحثان على اتخاذ كل التدابير الفعالة و اللازمة للمنع و المعاقبة على نقل الرقيق على السفن التي ترفع علمها و الاستخدام غير المشروع لعلمها في هذا الغرض، و من هنا أصبح حظر تجارة الرقيق يشكل احد القواعد الآمرة في القانون الدولي العام، و الذي يشكل بدوره احد القيود التي ترد على مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار، فإذا كانت حرية الملاحة هي حق مكفول لسفن كل الدول في مياه أعالي البحار، إلا أنه لا يجوز لهذه السفن أيا كان علمها أن تقوم بنقل الرقيق[2].

إلى جانب هذه الجريمة هناك جريمة أخرى تستدعي القضاء عليها باعتبارها أيضا قيد من القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار، و هي جريمة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المؤثرات العقلية.

المطلب الثالث: الاتجار غير المشروع بالمخدرات و المؤثرات العقلية

في سبيل التعريف بفعل الاتجار غير المشروع للمخدرات و المؤثرات العقلية، خصصت اتفاقية الأمم المتحدة 1988 مادتها الأولى و بالتحديد في الفقرة (ن) تعريفا للمخدرات بأنها أية مادة طبيعية كانت أو اصطناعية من المواد المدرجة في الجدول الأول و الثاني من الاتفاقية الوحيدة للمخدرات، حيث تنص على ما يلي: « **يقصد بتعبير "المخدر" أية مادة طبيعية كانت أو اصطناعية من المواد المدرجة في الجدول الأول و الثاني من الاتفاقية**

[1] نص المادة 110 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

[2] جلال فضل محمد العودي، القرصنة البحرية و حرية أعالي البحار، دراسة في أحكام القانون الدولي للبحار و القانون اليمني، رسالة مقدمة لنيل درجة دكتوراه القانون في القانون، كلية الحقوق، جامعة عدن، 2014، ص 140.

الوحيدة للمخدرات لسنة 1961، و من تلك الاتفاقية بطبيعتها المعدلة ببروتوكول سنة 1972 المعدل للاتفاقية الوحيدة للمخدرات لسنة 1961»[1].

كما عرفت نفس الاتفاقية في نفس المادة، الفقرة (ص) المؤثرات العقلية كالتالي « **يقصد بتعبير " المؤثرات العقلية " أية مادة طبيعية كانت أو اصطناعية، أو أية منتجات طبيعية مدرجة في الجدول الأول و الثاني و الثالث و الرابع من اتفاقية المؤثرات العقلية لسنة 1971»**[2].

نظرا لما يترتب عن الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو غيرها من المواد التي تؤثر على العقل من إضرار بصحة الإنسان، نصت المادة 108 من اتفاقية 1982 على ضرورة تعاون الدول في قمع هذه التجارة بواسطة السفن في أعالي البحار بالشكل الذي يشكل مخالفة للاتفاقيات الدولية. كما يكون لأية دولة لديها من الأسباب المعقولة ما يدعوها للاعتقاد بأن سفينة ترفع علمها تقوم بالاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل أن تطلب تعاون دول أخرى لقمع هذا الاتجار[3]. كما شملت اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات و المؤثرات العقلية لسنة 1988 في المادة 17 منها مجموعة من الإجراءات اللازمة من اجل السيطرة على تهريب هذه المواد في أعالي البحار، حيث حثت هي أيضا على التعاون لمنع الاتجار غير المشروع بالمخدرات و المؤثرات العقلية عن طريق البحر، حيث يكون لأي طرف تكون لديه الأسباب المعقولة للاعتقاد بأن إحدى السفن التي ترفع علمه أو ترفع علما و لا تحمل علامات التسجيل تقوم بالاتجار بهذه المواد أن تطلب المساعدة من الأطراف الأخرى لمنع هذا الاتجار، ويجب على الطرف الذي يطلب منها ذلك أن تقوم بالمساعدة قدر المستطاع، كما يكون لأي طرف الذي تكون لديه الأسباب المعقولة للاعتقاد بان إحدى السفن التي تمارس حرية الملاحة وفقا للقانون الدولي و ترفع

---

[1] نص المادة 01 من الفقرة (ن) من اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المؤثرات العقلية لسنة 1988.

[2] نص المادة 01 الفقرة (ص) من اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المؤثرات العقلية لسنة 1988.

[3] حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 158.

علم طرف آخر أو تحمل علامات تسجيل خاصة به تقوم بالاتجار بهذه المواد أن يخطر الدولة التي ترفع السفينة بهذا و يطلب منها إثباتا للتسجيل و إذنا باتخاذ التدابير الملائمة حيال هذه السفينة[1].

المطلب الرابع: البث الإذاعي

أدى التقدم العلمي و الفني الهائل إلى توافر إمكانات الإرسال الإذاعي المسموع أو المرئي و الذي يوجه إلى الجمهور في دولته أو دولة معينة على غير مقتضى القواعد الدولية المعمول بها[2].

يقصد بالبث الإذاعي غير المرخص به إرسال الإذاعات الصوتية أو التلفزيون من سفينة أو منشأة في أعالي البحار بنية استقبالها بما يخالف لأنظمة الدولية من عامة الجمهور، ويستثنى من ذلك نداءات الاستغاثة[3]. و هذا ما قضت به المادة 109 الفقرة 02 من اتفاقية لقانون البحار لعام 1982[4]. و ذلك لما ينطوي عليه هذا العمل من تهديد للنظام الدولي و استقراره القائم على احترام سيادة الدول و عدم التدخل في شؤونها الداخلية و تنمية العلاقات الودية بين الشعوب[5].

وفق الفقرة الرابعة من المادة المذكورة أعلاه، فانه لا يجوز لأية دولة في أعالي البحار– تتمتع بالولاية وفقا للأحكام المذكورة سابقا أن تقبض على أي شخص يعمل في البث الإذاعي غير المصرح به أو تحتجز أية سفينة مستخدمة في هذا الغرض، و تضبط أجهزة الإرسال الإذاعي، و ذلك لما لها من حق الزيارة وفق أحكام المادة 110 من ذات المعاهدة، و بأن هذا حق الزيارة و التحقيق ثبت في هذه الحالة للسفن الحربية و ما في حكمها لدولة لها ولاية، و هي إلى جانب دولة علم السفينة أو دولة تسجيل المنشاة الدولة التي يكون الشخص

---

[1] نص المادة 17 الفقرة 01 و 03 من اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات و المؤثرات العقلية لعام 1988.

[2] جلال فضل محمد العودي، المرجع السابق، ص 142.

[3] سهيل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص 234.

[4] نص المادة 109 الفقرة 02 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

[5] محيي الدين جمال، المرجع السابق، ص 220.

المتولي عملية البث من رعاياها، الدولة التي يمكنها استقبال البث او الدولة التي يشوش هذا البث على اتصالاتها اللاسلكية المصرح بها و يستتبع حق الدولة هذا في التفتيش الحق التوقف و القبض و المحاكمة[1].

المطلب الخامس: حق الزيارة

منحت اتفاقية قانون البحار، و من قبلها اتفاقية جنيف للبحر العالي لسنة 1958 السلطة لأي سفينة حربية في أعالي البحار أن تتفقد أية سفينة خاصة ترفع علما غير العلم الذي ترفعه السفينة الحربية و تمنح السفينة الحربية هذه السلطة بهدف التحقق من جدية رفع السفينة الخاصة لهذا العلم إذا ما اشتبهت لأسباب معقولة في أنها على الرغم من رفعها العلم الأجنبي أو رفضها إظهار علمها، هي في الواقع سفينة من نفس جنسية السفينة الحربية[2].

لقد قننت المادة 22 من اتفاقية 1958 بشان البحر العالي هذا العرف، فأجازت لقائد السفينة الحربية عند وجود ما يدعوه إلى الشك الجدي بقيام السفينة الخاصة بالقرصنة أو بتجارة الرقيق أو بكونها من نفس جنسية السفينة الحربية رغم رفعها لعلم أجنبي أو لرفضها إظهار علمها الحقيقي، أن ترسل زورقا بقيادة ضباط إلى السفينة المشتبه بها، و إذا استمر الاشتباه بعد مراجعة المستندات فيمكن للسفينة الحربية أن تباشر الفحص على ظهر السفينة مع مراعاة الاعتبارات الممكنة، ويجب التعويض عن جميع الأضرار التي تصيب السفينة المشتبه بها عند ثبوت عدم وجود أساس لتلك الاشتباهات. أما إذا عثر على ظهر السفينة بما يؤكد تلك الاشتباهات، فللسفينة الحربة احتجاز تلك السفينة و اقتيادها إلى احد موانئ دولة السفينة الحربية و عرض حالتها على محاكمها[3].

و قد جاءت المادة 110 من اتفاقية 1982 لتقرر انه " **باستثناء الحالات التي تكون فيها أعمال التدخل مستمدة من سلطات تمنحها معاهدة، ليس لأي سفينة حربية تصادف في أعالي البحار أية سفينة أجنبية من غير السفن التي تكون لها حصانة طبقا للمادتين 95**

---

[1] المرجع نفسه، ص 220.

[2] المرجع نفسه، ص 212.

[3] محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 470.

و 96 من هذه الاتفاقية ما يبرر تفقد هذه السفينة ما لم تتوفر أسباب جدية للاشتباه في أن السفينة تعمل في القرصنة أو في تجارة الرقيق أو البث الإذاعي غير المصرح به، على أن تكون لدولة علم السفينة الحربية ولاية بموجب المادة 109 أو أنها بدون جنسية وان السفينة على الرغم من رفعها لعلم أجنبي أو رفضها إظهار علمها، هي في الواقع سفينة من نفس جنسية السفينة الحربية "[1].

المطلب السادس: حق المطاردة الحديثة

يقصد بالمطاردة الحديثة حق سفن أو طائرات الدولة العامة في مطاردة السفن الأجنبية التي ترتكب عملا مخالفا لقواني و أنظمة الدولة المتعلقة بمناطق ولايتها الوطنية، ابتداءا من تلك المناطق و استمرار في البحر العالي، و ذلك لغرض اقتيادها إلى موانئ الدولة الساحلية لمحاكمتها[2].

يمنح هذا الحق للدولة الساحلية بموجب المادة 111 من اتفاقية 1982 إذا قامت سفينة أجنبية بارتكاب أحد الأفعال التي تشكل خرقا لقوانينها و أنظمتها و يشترط لممارسة هذا الحق أن تتوافر أسباب جدية لدى الدولة الساحلية بان السفينة الأجنبية قد خالفت قوانينها و أنظمتها أثناء تواجدها في المياه الداخلية أو الإرخبيلية أو الإقليمية أو المنطقة المتاخمة أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري و مناطق السلامة المحيطة بمنشاتها الموجودة فوق الجرف القاري. وأن تبدأ المطاردة من إحدى هذه المناطق، وتستمر دون انقطاع. كذلك أن تقوم بالمطاردة السفن أو الطائرات الحربية، أو التي تحمل علامات خارجية تدل بشكل واضح على أنها مخصصة لخدمة عامة.

و ينتهي حق الدولة بالمطاردة إذا دخلت السفينة في البحر الإقليمي للدولة التي تتبعها، أو في البحر الإقليمي لدولة أخرى، ويجب تعويض أية سفينة عما لحقها من خسائر أو أضرار

---

[1] حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 160.

[2] محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 474- 475.

نتيجة إيقافها أو احتجازها خارج البحر الإقليمي في ظروف لا تبرر ممارسة حق المطاردة الحديثة[1].

[1] محمد هواش، ريم عبود، المرجع السابق، ص 101- 102.

خاتمة

إن العلاقات بين الدول البحرية كانت من الضرورة أن تكون هناك قواعد تحكمها و تنظم سيادتها، سواء هذه الدول بحرية أو حبيسة و هذا ما أكد الحاجة الماسة للدول لوجود تقنين دولي يضمن مصالح الدول.

باستعراض أحكام اتفاقية 1982 نجدها قد قسمت المناطق البحرية، استنادا لفكرة السيادة إلى ثلاثة مناطق، و هي خاضعة لسيادة الدولة الساحلية و مناطق تخضع لحقوق سيادية، و مناطق أخرى تنتقي فيها سيادة الدولة لساحلية.

و قد تطرقنا في بحثنا هذا إلى جميع هاته المناطق و ذلك في ثلاثة فصول، فتناولنا كل منطقة بشكل منفرد بناءا على هذا التقسيم. و من خلال تتبعنا لهده المناطق البحرية سجلنا مجموعة من الملاحظات و النتائج نوردها على النحو التالي:

1) عدم تفعيل دور المنطقة المتاخمة كمنطقة خاضعة لسيادة الدولة الساحلية على أرض الواقع وفقا للقانون الدولي للبحار.
2) إن مسالة البحر الإقليمي للدولة الساحلية تعرف تداخل في نطاق تحديده من البحر الداخلي لنفس الدولة.
3) من النتائج المتوصل إليها كذلك أن إمكانيات الدول الساحلية تلعب دورا كبيرا في ممارستها لحقوقها على كل الأجزاء البحرية التي تقع تحت سيادتها أو خارجها.
4) و من النتائج المتوصل إليها كذلك أن إضفاء الطابع السياسي بين الدول يفقد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار طابعها الملزم.
5) و في الأخير نقول أنه حتى و إن قيدت اتفاقية قانون البحار حرية الملاحة البحرية لمصلحة المجتمع الدولي ككل، و كرست الملاحة بصفة نسبية، فهي تبقى معرضة للتعديل بما يتماشى مع التطورات القادمة وخاصة مع ازدياد رغبة الدول في امتلاك أعالي البحار.

❖ **التوصيات و المقترحات:**

بعد جملة **الملاحظات و النتائج** المتوصل إليها نبدي التوصيات و المقترحات التالية:

1) إعادة النظر في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لشرح الغموض الموجود فيها.
2) تمكين الدول الساحلية من ممارسة سيادتها أو حقوقها السيادية بغض النظر عن إمكانياتها بنصوص صريحة في الاتفاقية.

قائمة المصادر و المراجع

1. قائمة المصادر:

1.1 الاتفاقيات الدولية:

– اتفاقيات جنيف الدولية لقانون البحار لعام 1958.

– اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار(مونتيغوباي) الموقعة بتاريخ 10ديسمبر، 1982.

– اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات و المؤثرات العقلية لعام 1988.

2.1 الوثائق:

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

2. قائمة المراجع:

1.2 الكتب:

– حسني موسى محمد رضوان، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى،دار الفكر و القانون، المنصورة، مصر، 2013.

– رشيدة العام، الوجيز في القانون الدولي العام،دار الأيام، الأردن،2015.

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

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

– علي صادق أبو هيف، **القانون الدولي العام النظريات والمبادئ العامة– أشخاص القانون الدولي– النطاق الدولي– العلاقات الدولية– التنظيم الدولي– المنازعات الدولية– الحرب و الحياد**، منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر، د.س.ن.

– مانع جمال عبد الناصر، القانون الدولي العام، الجزء الثاني، المجال الوطني للدولة، الجزائر، دار العلوم للنشر و التوزيع، 2009.

– محمد الحاج حمود، **القانون الدولي للبحار**، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، الأردن.

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

– محمد عزيز شكري، **مدخل إلى القانون الدولي العام**، ط ،8 منشورات جامعة دمشق، سوريا،2001.

–محمد هواش، ريم عبود، **القانون الدولي للبحار**، منشورات الجامعة الافتراضية السورية، د.ط، سوريا، 2018.

– محيي الدين جمال، القانون الدولي للبحار،الطبعة الأولى، الجزائر، دار الخلدونية، 2009.

2.2 الرسائل الجامعية:

– بطوش كهينة، الملاحة البحرية بين الحرية و التقيد، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، كلية الحقوق و العلوم السياسية، مدرسة الدكتوراه للقانون الأساسي و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2017.

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

– جلال فضل محمد العودي، القرصنة البحرية و حرية أعالي البحار، دراسة في أحكام القانون الدولي للبحار و القانون اليمني، رسالة مقدمة لنيل درجة دكتوراه القانون في القانون، كلية الحقوق، جامعة عدن، 2014.

– زازة لخضر، الوضع القانوني للسفن في بحرها الإقليمي، دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الدولي العام و العلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2010.

- منصوري محمد، صلاحيات الدولة الساحلية على مناطقها البحرية في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار مونتيغوباي 10 ديسمبر 1982، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي، كلية الحقوق، جامعة قسنطينة 1، قسنطينة، 2014.

3-2 **المجلات والمحاضرات:**

- نور الدين نموشي، **الوجيز في القانون الدولي للبحار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار،1982** جامعة محمد خيضر بسكرة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق،2015.
- علي مراح،تحديد المجالات البحرية الوطنية و تطبيقاتها في القانون الدولي، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية و السياسية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر1، الجزائر.

Les Ouvrages:

- Berrin (E.R), les grands problèmes internationaux, Edition Massan Paris, Milan, Barcelone,1995.
- Yoshifumi Tanaka, **The International Law of the Sea**, First published, Cambridge University Press, UK, June2012.

الفهرس

مقدمة..... أ

المبحث التمهيدي: التطور التاريخي للقانون الدولي للبحار.....1

المطلب الأول: القانون الدولي للبحار.....1

المطلب الثاني: اتفاقيات جنيف للقانون الدولي للبحار لعام 1958.....4

المطلب الثالث: اتفاقية الأمم المتحدة للقانون الدولي للبحار لعام 1982.....6

الفصل الأول:.....9

الامتدادات البحرية ذات الحقوق السيادية " المياه الداخلية و المياه الإقليمية ".....9

المبحث الأول: المياه الداخلية.....10

المطلب الأول: تعريف المياه الداخلية و محتواها و طبيعتها القانونية.....11

المطلب الثاني: النظام القانوني للمياه الداخلية.....12

المبحث الثاني: المياه الإقليمية.....15

المطلب الأول: تعريف البحر الإقليمي.....15

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي.....18

المطلب الثالث: نظام المرور في البحر الإقليمي.....21

المطلب الرابع: تعيين حدود البحر الإقليمي.....24

الفصل الثاني: الامتدادات البحرية ذات الحقوق الولائية "المنطقة المتاخمة و الجرف القاري و المنطقة الاقتصادية الخالصة" 28

المبحث الأول: المنطقة المتاخمة.....29

المطلب الأول: تعريف المنطقة المتاخمة.....29

المطلب الثاني: اختصاصات الدولة الساحلية على المنطقة المتاخمة.....31

المطلب الثالث: تعيين حدود المنطقة المتاخمة.....33

المبحث الثاني: الجرف القاري.....34

المطلب الأول: تعريف الجرف القاري.....35

المطلب الثاني: تعيين حدود الجرف القاري.....38

المطلب الثالث: الطبيعية القانونية للجرف القاري.....43

المطلب الرابع: النظام القانوني للجرف القاري.....44

المبحث الثالث: المنطقة الاقتصادية الخالصة.....48

المطلب الأول: تعريف المنطقة الاقتصادية الخالصة.....49

المطلب الثاني: تعيين حدود تعريف المنطقة الاقتصادية الخالصة.....50

المطلب الثالث: الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة.....52

المطلب الرابع: النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة.....53

الفصل الثالث: الامتدادات البحرية التي تنفى فيها السيادة(أعالي البحار).....56

المبحث الأول: مبدأ حريات أعالي البحار.....57

المطلب الأول: حرية الملاحة.....58

المطلب لثاني: حرية التحليق.....62

المطلب الثالث: حرية وضع الكبلات و خطوط الأنابيب.....62

المطلب الرابع: حرية الصيد.....64

المطلب الخامس: حرية إقامة الجزر الاصطناعية.....65

المطلب السادس: حرية البحث العلمي.....66

المبحث الثاني: القيود الواردة على مبدأ حرية أعالي البحار.....68

المطلب الأول: مكافحة القرصنة.....69

المطلب الثاني: حظر نقل الرقيق.....71

المطلب الثالث: مكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات و المؤثرات العقلية.....72

المطلب الرابع: البث الإذاعي غير المصرح به.....74

المطلب الخامس: حق الزيارة.....75

المطلب الخامس: حق المطاردة الحديثة.....76

خاتمة.....78

قائمة المصادر و المراجع.....80

الفهرس.....83

ملخص

تنقسم البحار إلى ستة أجزاء رئيسية هي(المياه الداخلية، والبحر الإقليمي، والمنطقة المتاخمة والجرف القاري، والمنطقة الاقتصادية الخالصة وأعالي البحار) وتتمتع الدول بجملة من الحقوق على هذه المناطق، وتفرض عليها التزامات، حيث خصصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 الأحكام المخصصة لكل منطقة. حيث نصت المواد 2 و33 الفقرة 1 و55 و86 على تحديد على التوالي المياه الداخلية والمنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة ومنطقة أعالي البحار، ولكل منطقة من هذه المناطق خصوصية معينة تمارس عليها الدول كامل سيادتها ولها حرية التصرف فيها بما تراه مناسبا لمصلحتها.

Summary

The seas are divided into six main parts (inland waters, territorial sea, contiguous zone, continental shelf, exclusive economic zone and the high seas). region. Where Articles 2, 33, paragraph 1, 55 and 86 specify, respectively, the internal waters, the contiguous zone, the exclusive economic zone, and the high seas, and each of these zones has a specific privacy over which states exercise their full sovereignty and have the freedom to dispose of them as they deem appropriate for their interests.