القانون الدولي للبحار الحديث

تأليف
دكتور علي خليل أسماعيل الحديثي
أستاذ القانون الدولي المشارك

2020

المجموعة العلمية للطباعة والنشر والتوزيع
القاهرة

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَٰنِ الرَّحِيمِ

﴿ اللَّهُ نُورُ السَّمَاوَاتِ وَالْأَرْضِ مَثَلُ نُورِهِ كَمِشْكَاةٍ فِيهَا مِصْبَاحٌ الْمِصْبَاحُ فِي زُجَاجَةٍ الزُّجَاجَةُ كَأَنَّهَا كَوْكَبٌ دُرِّيٌّ يُوقَدُ مِنْ شَجَرَةٍ مُبَارَكَةٍ زَيْتُونَةٍ لَا شَرْقِيَّةٍ وَلَا غَرْبِيَّةٍ يَكَادُ زَيْتُهَا يُضِيءُ وَلَوْ لَمْ تَمْسَسْهُ نَارٌ نُورٌ عَلَى نُورٍ يَهْدِي اللَّهُ لِنُورِهِ مَنْ يَشَاءُ وَيَضْرِبُ اللَّهُ الْأَمْثَالَ لِلنَّاسِ وَاللَّهُ بِكُلِّ شَيْءٍ عَلِيمٌ﴾ [النور: 35].

صَدَقَ اللهُ العَظيم

المقدمة

ان القانون الدولي للبحار في حالة تطور مستمر على مدى قرون عديدة. في البداية كانت القواعد القانونية التي تحكم البحار هي قواعد عرفية ناتجة عن تراكم الممارسات الدولية، فضلاً عن آراء كبار الفقهاء كالفقيه فيتوريا وجنتيلي وغروشيوس. وبعد ذلك أخذت تلك القواعد بالتطور تدريجياً نتيجة ظهور هيئات دولية تميزت بإهتمامها في القانون الدولي العرفي، وأسهمت في إبرام العديد من الإتفاقيات التي دعمت القواعد القانونية لقانون البحار[1]. وقد بذلت كذلك جهود كبيرة لتدوين قانون البحار رغم فشل لجنة القانون الدولي في ذلك، إلا أنها كانت المحفز الرئيسي لعقد مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار، ومن ثم إعتماد قراراتها في نهاية المطاف في إتفاقيات جنيف الأربع لعام 1958[2].

(1) جدير بالذكر, أن الفقه الفرنسي يميز بين عدة أنواع للقانون البحري التي يشتمل عليها وهي كل من: 1- القانون الدولي البحري العام, الذي يشتمل الأحكام الخاصة بالعلاقات البحرية التي تنشأ بين الدول في وقتي السلم والحرب (وهو موضوع دراستنا)؛ 2- القانون البحري العام الإداري, الذي ينظم العلاقات الناشئة بين السفن التجارية والحكومة من جهة وبين السلطات الإدارية من جهة أخرى؛ 3- القانون البحري الجنائي, ويشتمل على القواعد العقابية الخاصة بالجرائم التي ترتكب على ظهر السفن؛ 4- القانون البحري الخاص بفرعيه البحري التجاري, الذي ينظم العلاقات التجارية مابين الأفراد والشركات التجارية البحرية. في حين ينظم قانون العمل البحري, وهو الفرع الثاني للقانون الخاص البحري بقواعد العمل الخاصة بتشغيل البحاريين وشروط تشغيلهم ومرتباتهم. للزيادة أنظر, د. محمد كامل أمين, شرح القانون البحري (الوطني والمختلط مع المقارنة بالتشريع الفرنسي), ج1, ط2, مطبعة مصطفى البابي الحلبي وأولاده, القاهرة, 1945, ص36 ومابعدها.

(2) وهي الأتفاقية المتعلقة بالبحر الأقليمي والمنطقة الملاصقة, وأتفاقية أعالي البحار, وأتفاقية

لقد كان منتصف القرن العشرين فترة مضطربة للشؤون الدولية خاصة في فترة الحرب الباردة. فضلاً عن الأحداث التي أسهمت في تطوير منظومة الأمم المتحدة، من إنهاء الاستعمار وظهور دول جديدة في المجتمع الدولي سعت الى تحدي النظام القائم آنذاك. بما في ذلك ظهور الاتحاد الأوروبي كقوة فاعلة ومؤثرة في إرساء قواعد القانون الدولي الحديث. كما أثرت هذه التيارات الجيوسياسية بشكل وآخر على طريقة التفاوض في المؤتمر الثالث للأمم المتحدة، والاستقرار في نهاية المطاف على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

مع ذلك، فأن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 قد عززت القواعد القانونية التي أوجدتها الدول من خلال ممارساتها العرفية والسوابق القضائية، فضلا عن آراء كبار فقهائها ومنذ قرون عديدة.

وقد نشأت قواعد جديدة بفعل هذه الاتفاقية التي أسهمت بشكل مباشر في تطور القانون الدولي للبحار. إذ لم تقتصر قواعدها على تناول المسائل المتعلقة بإتساع البحر الأقليمي للدول على سبيل المثال، بل ذهبت أبعد من ذلك في التنظيم لتتناول أحكاماً جديدة في التعامل مع قاع البحار، والدول الأرخبيلية، وحماية البيئة البحرية، والبحوث العلمية البحرية والتسوية الإلزامية

الأمتداد القاري, وأخيراً الأتفاقية الخاصة بالصيد والمحافظة على موارد الأحياء المائية في أعالي البحار. للزيادة أنظر, د. حامد سلطان/ د. عائشة راتب/ د. صلاح الدين عامر, القانون الدولي العام, ط1, دار النهضة العربية, القاهرة, 1978, ص 490.

للمنازعات. والأهم من ذلك، هو سعي الأتفاقية لتحقيق التوازن مابين حقوق ومصالح الدول الساحلية والدول البحرية، وتناولها لمختلف المسائل المتعلقة بالمناطق البحرية خاصة المختلطة منها في إطار واضح من الادارة والاستخدام بموجب قانون البحار. فضلاً عن إقرار المنطقة الاقتصادية الخالصة باعتبارها منطقة سيادية ومصالح مشروعة للدولة الساحلية.

على الرغم من كل هذه التطورات في قواعد القانون الدولي للبحار، الا أنها لم تبقى ثابتة عند هذه النقطة في الوقت الذي اعتمدت فيه اتفاقية 1982. بل هناك إتفاقيتين آخرتين كانت قد اعتمدت في عام 1994، لتهتم بالتعامل مع التعديلات الخاصة بأحكام قيعان البحار العميقة في الجزء الحادي عشر من بنود الإتفاقية، وكذلك توسيع نطاق الاتفاقية للتعامل بشكل أكثر فعالية لتشمل المناطق المتداخلة وحتى الأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال. كما واصلت الدول ممارساتها لتوسيع وتطوير تطبيق وتفسير أجزاء أخرى من الاتفاقية، خاصة تلك التي تتعامل مع حقوقها وحريتها الملاحية، والجزر الأرخبيلية، وحماية البيئة البحرية والبحوث العلمية البحرية.

فضلاً عن ذلك، فهناك مساهمات كبيرة من قبل مؤسسات دولية أخرى مرتبطة بقانون البحار في تفسير وتفعيل قانون البحار على النحو المتوخى في الاتفاقية، كالمحكمة الدولية لقانون البحار، والسلطة الدولية لقاع البحار ولجنة حدود الجرف القاري. فضلاً عن جهود الأمم المتحدة في استضافة الاجتماعات السنوية للدول الأطراف في الاتفاقية ونشر المعلومات والبيانات

المعنية بقانون البحار، وذلك من خلال شعبة الأمم المتحدة لشؤون المحيطات وقانون البحار (UNDOALOS).

ومع ذلك، فأن القواعد الدولية لقانون البحار ومنذ ذلك الحين ماتزال في تطور مستمر. حيث يواصل المجتمع الدولي جهوده لوضع ضوابط جديدة لإحكام قواعده وتطويرها بشكل كامل، كالضوابط المتعلقة بدولة العلم والدول الساحلية، وضوابط ممارسة الدولة الساحلية لسيادتها على مياهها الأقليمية خاصة فيما يتعلق بالسيطرة على التلوث البحري. فضلاً عن الضوابط المتعلقة بنهايات الحد الخارجي والحدود البحرية المعلقة، وكذلك مسألة تداخل المطالبات بالجرف القاري الخارجي، والتي تثير حالياً القلق والحساسية الدبلوماسية.

فضلاً عن ذلك، تواجه القانون الدولي للبحار حاليا تحديات جديدة أخرى مستمدة أساسا من آثار تغير المناخ والآثار البيئية الأخرى، وتنامي نفوذ الشركات غير الحكومية (الخاصة) لمكافحة القرصنة[1]. اذ كان هناك تقدير بسيط من عواقب تغير المناخ عندما كانت المفاوضات جارية بشأن اتفاقية عام 1982، ولكن في وقت مبكر من القرن الحادي والعشرين ظهرت آثاره على المحيطات والسواحل في العالم لتكون الآثار الحقيقة لتغير المناخ هي بداية المفهوم الجديد التي لاتزال قواعدها مجهولة لقانون البحار. وستكون

(1) Carolin Liss, Privatising the Fight Against Somali pirates, Asia Research Center, Working Paper No. 152, 11/2008, Perth (Western Australia), at p. 6 et seq. (pp. 6-14

هناك حاجة إلى إعادة التفكير في كيفية معالجة المجتمع الدولي لمشاكل عدة منها تآكل السواحل، تحويل خطوط الأساس، وإختفاء بعض الجزر المنخفضة في حالات المد والجزر، وآثار الاحتباس الحراري على البيئة في المحيطات وعلى الموارد البحرية الحية فيها، هذا من جانب. ومن جانب آخر، هو تنامي عمليات القرصنة البحرية الإقليمية في عامي 2008 و2009 والتي أسفرت عن ردود فعل دولية غير مسبوقة من جانب المجتمع الدولي للتعامل مع هذا المظهر المعاصر لتهديد الأمن البحري.

من خلال ماتقدم، نفهم أن هذه الأحداث الأخيرة قد أسهمت بشكل كبير في بناء قواعد متطورة وصلبة للقانون الدولي للبحار، إذ لايمكن التعامل مع تلك التحديات الجديدة وفق قواعد قانونية تفتقر تنظيمها. كما كانت وعلى مدى قرون عديدة، مستمرة في مسارها التطوري، لتحقيق التوازن بين القواعد الراسخة الجذور في القانون الدولي للبحار والاستعداد لتكيف القانون لحل المعضلات الحديثة.

وفي كتابة هذا الكتاب الذي يعد الجزء الثاني لكتابنا الأول القانون الدولي العام أعتمدنا مصادر كثيرة حول القانون الدولي للبحار، وقد أشرنا إلى الأعمال التاريخية والمعاصرة كذلك، مراعين في ذلك الإيجاز في الشرح والوضوح في العرض، وفي ختام الكتاب نورد المصادر التي نعتبرها مفيدة بشكل خاص وموثوقة للقارئ الكريم ومن يريد الاستزادة في البحث من طلبتنا الأعزاء.

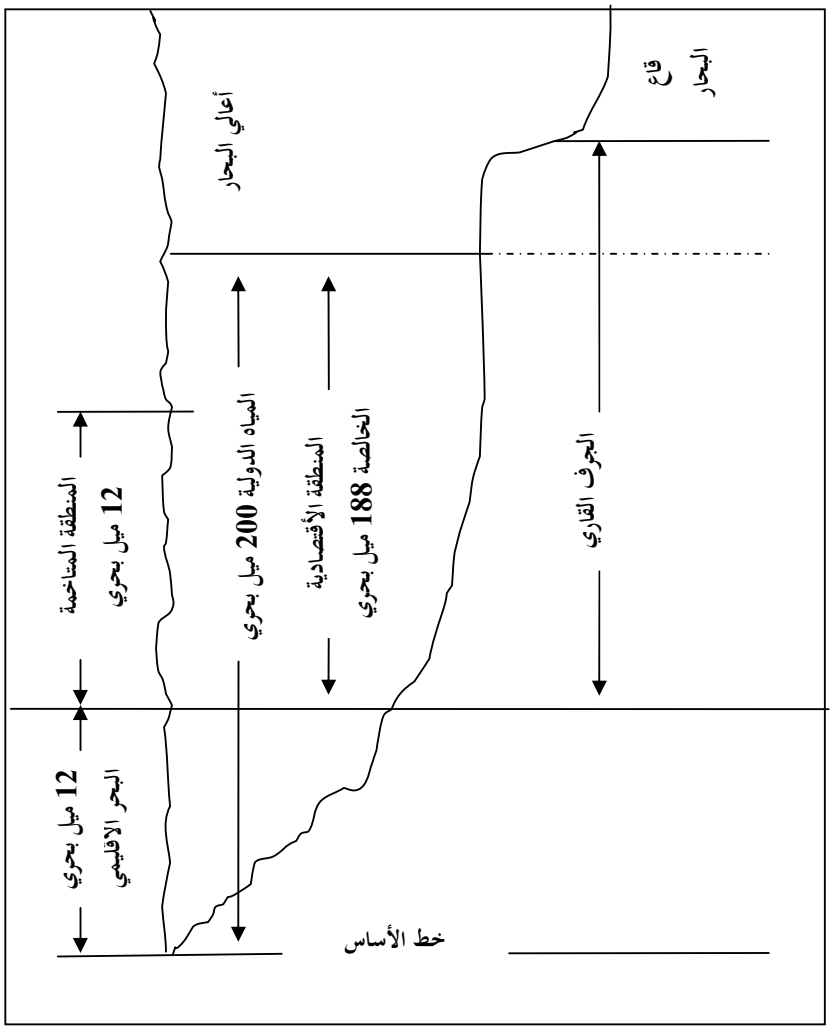
وأملنا في ذلك هو التوفيق في أداء الرسالة وتحقيق الغاية في خدمة الباحث العربي.

والله ولي التوفيق

علي خليل أسماعيل الحديثي

الباب التمهيدي
المدخل لقانون البحار
Introduction to the International Law of the Sea

المناطق البحرية



الباب التمهيدي
المدخل لقانون البحار
الفصل الأول
ماهية القانون الدولي للبحار
Definition of the International Law of the Sea

يعد قانون البحار من أهم موضوعات القانون الدولي المعاصر، إذ لاتقتصر قواعده على المباديء التي تحتويها الاتفاقيات الدولية كأتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982[1] مثلا، بل وتستمد قواعده أيضا من مجموعة من المعاهدات الأخرى والممارسات الدولية وكذلك القواعد الخاصة بالأدارة الدولية للمحيطات.

لقد كانت الأصول الأولية لهذا القانون تهتم بتحديد حالة البحار والمحيطات والسيطرة عليها، في حين أن قانون البحار المعاصر يذهب الى ماوراء التركيز على مدى سيادة الدولة الساحلية وولايتها القضائية، ليشمل في الوقت ذاته

(1) تجدر الأشارة الى أن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار نشأت أعقاب المؤتمر الثالث للجمعية العامة للأمم المتحدة لقانون البحار لأول مرة في نيويورك في ديسمبر عام 1973 وأستكمل عمله بعد التوقيع على الأتفاقية في 10 ديسمبر 1982 التي وقعت في (جامايكا). ودخلت الأتفاقية حيز التنفيذ في 16 نوفمبر 1994 بعد أن صادقت عليها غالبية الدول ثم أعقبها الأتحاد الأوروبي بالتصديق على الأتفاقية عام 1998. راجع في تفصيل ذلك قرار الجمعية العامة رقم 48/263 في دورتها الثامنة والأربعون.

الأهتمام بقاع وأعالي البحار، فضلا عن تنمية الأرصدة السمكية وتنظيم البحوث العلمية والأستخدامات العسكرية للمحيطات، وحماية البيئة البحرية كذلك.

مع ذلك ليس من السهولة تعريف قانون البحار لكن يمكن القول أنه عبارة عن "مجموعة القواعد القانونية العرفية والأتفاقية التي تنظم وضع البحار بأجزائها وتفرعاتها من مياه إقليمية، مناطق متاخمة، مناطق إقتصادية خالصة، جرف قاري، بحر عام، ممرات مائية ودولية، قنوات، خلجان دولية وتأريخية وكذلك قاع البحار والمحيطات وإستخدام ماتحتها ومافوقها من مياه في الملاحة والصيد والثروات الطبيعية"[1]. كما أن قواعد قانون البحار تتفاعل اليوم مع كل المفاهيم السائدة في القانون الدولي العام، ونظرا للأهمية البالغة للبحار والمحيطات فستكون هناك انعكاسات واضحة بكل تأكيد على مفاهيم جديدة في القانون الدولي لم يتم تناولها بالتطوير بعد.

لقد مر القانون الدولي للبحار بعدد من المراحل المتميزة بدءا بالمرحلة العرفية التي تم فيها تقسيم البحار والمحيطات الى ثلاثة مناطق بحرية (المياه الداخلية، البحر الأقليمي وأعالي البحار)، الى المناقشات النظرية بين الفقهاء حول الوضع القانوني للمحيطات والهيمنة على حرية إعالي البحار، ومن ثم

(1) See Wolfgang Graf Vitzthum/Alexander Proelß, Erste Abschnitt; Begriff, Geschichte und Rechtsquellen des Seerechts, in: ders. (Hg.), Handbuch des Seerechts, C.H. Beck Verl., München, 2006, at p. 4.

التدوين التدريجي للقانون بعد إتفاقيات جنيف لعام 1958 والتي تم فيها تقسيم البحار الى خمسة مناطق بحرية (المياه الداخلية، البحر الأقليمي، المنطقة المتاخمة، الأمتداد القاري وأعالي البحار)، ثم اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 التي قسمت بموجبها البحار الى ثمانية مناطق رئيسية (المياه الداخلية، البحر الأقليمي، المنطقة المتاخمة، المنطقة الأقتصادية الخالصة، أعالي البحار، المياه الأرخبيلية، الجرف القاري والمنطقة الدولية). وأخيرا مرحلة قانون المعاهدات التي نجدها قد أستقرت نسبيا مع بداية القرن الحالي.

مع ذلك فالممارسات والجهود الدولية الحالية تثبت أن القانون لايزال في حالة من التطور والتنظيم لمعالجة مجموعة التحديات المعاصرة للأمن البحري (القرصنة)، وحكم المحيطات أو الأختصاص الأقليمي لدولة العلم في مناطق معينة مثل بحر الصين الجنوبي والمحيط المنجمد الشمالي. فضلا عن التحديات الأخرى المتمثلة في تغير المناخ والتأثيرات الناجمة عنه، والآثار المترتبة على فضاء المحيطات من إرتفاع مستوى المياه الأقليمية والدولية فضلا عن العواقب التي لايمكن التنبؤ بها لاسيما تلك التي تتعلق بالدول الساحلية.

ومايلي هذا الفصل سيتضمن البحث في التطور التأريخي لنشأة قانون البحار، والنتائج التي أسفرت عنها مفاوضات المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار، ثم نتناول المصادر المميزة للقانون الدولي والتي تشكل القانون الدولي للبحار. فضلا عن النظر في بعض التحديات المعاصرة التي تواجه قانون البحار والتي سنبحثها في فصول لاحقة من الكتاب.

الفصل الثاني
نشأة القانون الدولي للبحار ومراحل تطوره
Historical Development of the International Law of the Sea

أن تأريخ القانون الدولي للبحار منذ بداياته حتى منتصف القرن العشرين تهيمن عليه الممارسات الأوروبية. فالتكنولوجيا البحرية المتطورة أتاحت لهم إستكشاف الأجزاء النائية والتي لايمكن الوصول إليها من قيعان المحيطات، فضلا عن التدابير الوقائية والمراقبة وتنظيم النشاط البشري في المحيطات. لذلك فان مفهوم البحار والمحيطات أصبح اليوم مرتبط بالقوة البحرية التي منحت الدولة القدرة على إنفاذ وحكم وصولها الى المحيطات في الوقت الذي يتطلب الأمر فيه الدفاع عن سيادتها أو حماية مصالحها في الموارد البحرية من أي تهديد خارجي[1].

لقد كان القانون الدولي للبحار في السابق محكوما بمبدأ حرية البحار، ويعد الفقيه الهولندي هوغو غروشيوس هو أول من ساهم في تدوين قواعد هذا القانون في كتابه الشهير (حرية البحار Mare Libro) الصادر عام

(1) See Thomas Wemyss Fulton, The Sovereignty of the Sea, William Blackwood & Sons, Edinburgh, 1911, (1976 Reports), p. 3.

1608[1]. في المقابل ساد مفهوم آخر ينادي بضرورة اخضاع البحار لسيادة الدولة وسلطانها، ودافع عن هذا الأتجاه الفقيه البريطاني جون سيلدن في كتابه الشهير (البحار المغلقة Mare Clausum) الصادر عام 1635.[2]

عليه، يمكن القول أن القانون الدولي للبحار نشأ وتطور خلال ثلاثة مراحل تأريخية رئيسة، وهي:

أولاً: المرحلة العرفية

ترجع بدايات هذه المرحلة الى الألف الثالث قبل الميلاد حينما كانت تربط دول البحر الأبيض المتوسط علاقات تجارية بحرية فيما بينها. فنشأت أولى القواعد البحرية العرفية في بابل بلاد مابين النهرين، إذ تعد أول من عرفت مايسمى بعقد التأمين البحري الذي أنتقل مفهومه الى مصر القديمة واليونان بفعل التواصل التجاري مع بابل. وهكذا الأغريق في عقد القرض البحري، والرومان بقانون رودس المتعلق بالخسارة البحرية المشتركة. وفيما يلي بيان لأهم الفترات التأريخية التي يستند فيها القانون الدولي للبحار في مرحلته العرفية.

(1) See Philip Caryl Jessup, The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction, New York, 1927, (1970 Reports), p. 4, Rn. 3.

(2) Daniel Patrick O'Connell, The International Law of the Sea, Vol. 1, Oxford University Press, Oxford, 1984, p. 2.

1- العصور القديمة:

ان التساؤل الذي يثار في هذه المرحلة تحديداً هو متى وجدت قواعد قانون البحار؟ وكيف نشأت وتطورت ضمن قواعد القانون الدولي العام؟

لقد عرف البابليون في بلاد مابين النهرين أولى القواعد البحرية، إذ كانت لهم شرائع تنظم تجارتهم البحرية مع الشعوب الأخرى وذلك في الفترة مابين الألف الثالث الى الألف الرابع قبل الميلاد. ثم تطورت تلك القواعد لتصل في تنظيمها الى عصرها الذهبي عند حلول الألف السادس قبل الميلاد، وذلك في شبه القارة الهندية، وفي مصر القديمة (الفراعنة) الذين أستخدموا مياه البحر الأبيض المتوسط فبنوا السفن التجارية والأساطيل الحربية لحفظ سيادتهم السياسية من جهة، وتنظيم تجارتهم البحرية مع الفينقيين وشعوب حوض المتوسط كأييجة وكريت من جهة أخرى. (1)

وفي القرن التاسع قبل الميلاد، نشط الفينيقيون في التوسع البحري وأعتمدوا على شبكة من الأتصالات التجارية مع كافة الدول الساحلية للبحر المتوسط بل ذهبوا الى أبعد من ذلك في تبادلاتهم التجارية ليركبوا البحر الى جزر الآزور البرتغالية وجزر الكناري، فقد كان القانون البحري آنذاك يفتقد الى أية قواعد تحكم المعاملات التجارية أو قواعد الحرب أو الصيد البحري أو حتى المستعمرات المستكشفة والقرصنة في أعالي البحار. (2)

(1) أنظر, د. محمد كامل أمين ملش, شرح القانون البحري, مطبعة مصطفى البابي الحلبي, ط2, القاهرة, 1945, ص 6.

(2) Micheal Koch, Überlegungen zur Geschichte der Iberischen Halbinsel im 1. Jts. v. Chr., in: Kathleen Ulbert (Hrsg.), Hispania Antiqua, Mainz, 2001at p. 237 et seq. (pp. 235-239)

أما عن فترة مابين 1450-1200 ق.م فقد تجسدت في هيمنة الأغريق على الملاحة والصيد البحري وطرق الشحن الساحلية. وساعد في ذلك البعد التأريخي والأقتصادي، فضلا عن الموقع الجغرافي الذي يتمتع بها الأغريق (اليونان القديمة) وما تشكله الطبيعة الأرخبيلية لبحر إيجة كمركز لحوض البحر المتوسط. (1)

مع بداية القرن الثالث عشر قبل الميلاد عرفت الشعوب لأول مرة مسألة التنظيم القانوني الدولي لكثير من الممارسات والقواعد العرفية البحرية الخاصة بالملاحة والصيد البحري وكذلك المتعلقة بالتجارة البحرية، رغم الإضطرابات الدولية العاصفة آنذاك والتي تجسدت في حروب الأمبراطورية الرومانية لفرض سيطرتها على دول وحوض البحر المتوسط بالقوة. (2)

بالتالي، أصبح مبدأ الأحتكار البحري واحدا من المباديء الرومانية المسلم بها في تلك الفترة، كما أعتمدوا التقنية المتطورة في بناء السفن والملاحة، وأنفذوا بذلك سيطرتهم على أهم الطرق الساحلية الرئيسية لضمان دعم

(1) See Micheal Koch, a.a.O., p. 16 et seq.

(2) أنظر, د. حسني موسى محمد رضوان, القانون الدولي للبحار, دار الفكر والقانون, ط1, المنصورة, 2013, ص 6.

الأمـن للأسـاطيل البحريـة والتجاريـة التـي وصـلت الـى الهنـد والصـين وحمايتها كذلك من أعمال القرصنة.[1]

والحقيقـة، كانـت هنـاك حالـة مـن التنـاقض المـزدوج فـي السـيطرة الفعليـة للرومان على أعالي البحار، ساهمت بشكل وآخر بإخفاق حالة التطور في التنظيم الدولي للبحار والسبب في ذلك هو تدهور الوضـع الأمنـي للملاحـة البحرية وتنامي القرصنة في تلك الفترة بشكل كبير[2]. لذلك كانـت مسـألة مكافحـة القرصـنة معروفـة منـذ ذلـك الوقـت وحتـى يومنـا هـذا وإن كانـت بشكل نسبي.[3]

(1) See Johan Ferguson, China and Rome, in: Hildegard Temporini/ Wolfgang Haase, Aufstieg und Niedergang der Römischen Welt, Bd. II, Berlin, 1978, p. 581 et seq.

(2) جدير بالذكر, أنه جاء في تقرير للمؤرخ الأغريقي الشهير ثوسيديديس (أول مؤرخ إغريقي ساهم في كتابة تأريخ حقبة زمنية عصيبة من عصر الحضارة الأغريقية وصاحب كتاب تأريخ الحرب البولونيزية حيث عاش في الفترة مابين (460 ق.م– 395 ق.م) يذكر فيه صورة دقيقة جداً عن القرصنة في البحار اليونانية في فترة ماقبل الحرب الفارسية حيث كانت هجمات القراصنة على السفن التجارية ومداهمة المناطق والمدن الساحلية ونهبها جزءا من الحياة اليومية للقراصنة, للزيادة أنظر,

- Roberto Ago, The First International Communities in the Mediterranean World, The Britsh Yearbook Internation Law (BYIL) Vol. 53, No 1, 1982, at p. 215 et seq. (pp. 213-217)

(3) Erich Ziebarth, Beiträge zur Geschichte des Seeraubs und des Seehandels im alten Griechenland, Bd. 30, Hamburg, 1929, p. 5.

2- العصر الأغريقي:

لقد كانت اليونان (600 ق.م) تتألف من مجتمعات أو بتعبير أصح من (دويلات) مستقلة مماثلة للدول، وتنظم العلاقات الداخلية فيما بينها باتفاقات تعاقدية. أما عن علاقاتها الخارجية فتنظمها فضلاً عن نصوص القانون الطبيعي نصوص أخرى من الاتفاقات الدولية، كأتفاقتها التعاقدية سواء مع دول الشرق كالأمبراطورية الفارسية أو مع الأمبراطورية الرومانية من جهة الغرب.[1]

وفي سياق الحرب البيلوبونيسية (460-431 ق.م)[2] التي شهدتها اليونان القديمة (أثينا)، وضعت قواعد أتفاقية جديدة تلبية لإحتياجات التجارة البحرية في فترة توسعاتها الأستعمارية والتجارية، كما فرضت فيها أثينا سيادتها الكاملة على شواطئ البحر المتوسط حيث أعتبرت حدودها الطبيعية تمتد الى

(1) See Hermann Bengston/Robert Werner, Die Staatsverträge des Alterturms; Die Verträge der griesch-römischen Welt von 700 bis 338 v. Chr., Bd. II, 2. Aufl., 1975, p. 145 et seq.

(2) وجدير بالذكر, أن الحرب البيلوبونيسية الأولى بدأت عام 460 ق.م حيث كانت بين أثينا والمدن البيلوبونيسية, وقد انضمت إسبرطة إليها بعد 5 أعوام من الحرب. أما الحرب البيلوبونيسية الثانية (431- 403ق.م) كان سببها التوسعات الاستعمارية والتجارية لأثينا في حينها, وذلك على حساب كورنث حليفة إسبرطة فاندلعت الحرب مابين جماعة أثينا التي تتكون من: أثينا – يوبويا – الجزر الكيكلادية – والمدن الأيونية (والتي شكلت الاتحاد الديلي)، بالإضافة لأكارنايا وثيساليا. أما عن حلفاء إسبرطة فكانوا: أغلب البيلوبونيسوس – بويوتيا – مقدونيا – فوكيس, في حين بقيت أمكنة أخرى مثل إبيروس وأيتوليا وكريت كذلك أرغوس وأخايا (الوحيدتان في البيلوبونيسوس) على الحياد. للزيادة نظر:
- Bruno Bleckmann, Der Peloponnesische Krieg, München, 2007, at p. 37 et seq.

ماهو أبعد من حدودها في مياهها الأقليمية، وشكلت بذلك ما يسمى بالأتحاد الكونفدرالي الديلي (477-478 ق.م) الذي كان يتألف من مجموعة كبيرة من المدن اليونانية الشاطئية يصل عددها الى مايقارب 260 مدينة.

وقد أصبحت أثينا مركزاً للنشاط التجاري البحري وتردها السلع والبضائع من جميع أنحاء العالم (وكما يشير الى ذلك المؤرخ اليوناني الشهير ثوسيديديس)[1]، الذي يضيف الى أن كل تلك التصرفات من الدول في علاقاتها التجارية البحرية المتشابكة مع أثينا أخذت طابعاً تنظيمياً لأهميتها في تلك الفترة خاصة في المسائل المتعلقة بتأمين قواعد الحماية والأمن للسفن التجارية الناقلة لبضائعها المستوردة. فقد أضافت لمفهوم السيادة البحرية مفاهيم قانونية أخرى مثل السماح للسفن التجارية المحايدة بالمرور، والتي ساهمت دون أدنى شك في تطوير قواعد القانون الدولي البحري.[2] هذا من جانب.

من جانب آخر، تأتي مرحلة صعود سبارتا بأنتصارها على أثينا في الحرب البيلوبونيسية الثانية (422 ق.م) لتنتقل إليها سيادة البحر المتوسط ولكن لفترة

(1) أنظر الهامش رقم 2, ص 19 من الكتاب.

(2) See Coleman Phillipson, The International Law and Custom of Ancient, Bd. II, London, 1911, at p. 376 et seq.

قصيرة تنتهي بسيادة الأساطيل البحرية الفارسية في (394 ق.م).[1]

وكنتيجة لتلك الحروب فقد تسببت في ضعف وإنهاك اليونان إقتصاديا، مما ساعد الملك المقدوني فيليب الثاني على إحتلالها ونقل السيادة البحرية لبحر إيجه والبحر المتوسط إليه وذلك في عام (383 ق.م)، لتبدأ مرحلة جديدة من فتوحات الإمبراطورية المقدونية للشرق[2]. وبعد خلافة الأسكندر الأكبر لوالده الملك المقدوني فيليب الثاني تابع فتوحاته نحو الشرق حتى حدود الصين، فسقطت بذلك الأمبراطورية الفارسية على يده. وشهدت اليونان مرحلة جديدة سميت بالعصر الهلنستي (330-323 ق.م).[3]

الى جانب ذلك، فقد بقيت الاتفاقات الداخلية التي أبرمتها دول الأتحاد

(1) See Raimund Schulz, Athen und Sparta (Reihe Geschichte Kompakt- Antike), Darmstadt, 2003, at p. 25 et seq.
(2) See Alexander Demandt, Die hellenistischen Monarchien. In: Antik Staatsformen, Akademie Verl., Berlin, 1995, at p. 74 f.
(3) See Hermann Bengston/Robert Werner, (op.cit), pp. 195-199 et seq.

الأغريقي أو ماتسمى بـ (رابطة كورنث)[1]، والأتفاقيات الدولية كذلك المتعلقة (بالهيمنة البحرية والحدود) كتلك المبرمة مع مملكة فارس. فضلا عن الأعراف السائدة في (فترة الهدنة بين أثينا وأسبرطة 324 ق.م)، مثل المعاملة بالمثل وحظر مرور السفن الحربية الأجنبية في المياه الأقليمية وغيرها، أدت الى ترسيخ مفاهيم قانونية جديدة ساهمت جميعا بتطور القانون الدولي للبحار.[2]

فضلا عن الممارسات الدولية التي كانت بمثابة العرف الدولي والتي كان لها الأثر الكبير في أستقرار هذه المفاهيم في تعاملاتهم التجارية والبحرية ومن ثم أعتمادها كمبادئ تمت صياغتها فيما بعد في نصوص قانونية، كما في إدانة القرصنة على سبيل المثال والحق في أستخدام القوة ضد ما يهدد سلامة الموانئ والمرافئ البحرية. وكذلك الحق بالتعويض عن الأضرار التي تلحق

(1) جدير بالذكر, أن رابطة كورنث أو(كونغرس كورنث) هو إتحاد أو حلف عسكري أسسه الملك فيليب الثاني المقدوني في الفترة (338–337 ق.م) وذلك لتوحيد مقدونيا مع الدول والمدن الأغريقية لتشكيل تحالف عسكري هدفه تسهيل إستخدام القوات العسكرية في الحرب ضد الفرس. وكان من ضمن المبادئ التي رسخها هذا الأتحاد والتي ساهمت في تطور قواعد القانون الدولي للبحار دون أدنى شك, هي: (1– مبدأ حرية الملاحة للسفن في البحار, 2– مبدأ ضمان حماية المرافئ والموانئ البحرية, 3– مبدأ عدم التدخل في الشؤون الداخلية للدول الأعضاء), للزيادة أنظر:

- Klaus Tausend, Amphiktyonie und Symmachie; Formen zwischenstaatlicher Beziehungen im archaischen Griechenland, Historia Einzelschriften, Bd. 73, Stuttgart, 1992, at p. 113.

(2) See Coleman Phillipson, (op.cit), at p. 377 et seq.

بالسفن والبضائع والتي شملت الأشخاص الموجودين على متنها أيضا. سواء كان هذا الضرر ناجم عن تصادم بحري أو من قبل الغير في الدولة الساحلية أو المشاطئة لمضيق أو في الميناء.[1]

بناءاً على ذلك، يمكن القول ان محاولات تقنين قانون البحار قد جرت منذ النصف الثاني للقرن الخامس قبل الميلاد. وكان الغرض من ذلك هو تأمين طرق الملاحة وفرض سيطرتها وسيادتها البحرية لضمان سلامة أساطيلها الحربية والتجارية، فضلا عن السفن التجارية التي تمر عبر تلك الطرق البحرية، وكذلك الموانئ التي أنشأت لخدمة عمليات الشحن والنقل البحري. مما دعا أثينا الى التحالف مع المدن المشاطئة لبحر إيجة لمنع أي تدخل أجنبي قد يهدد سيادتها، وأبرمت لتحقيق هذا الهدف العديد من الأتفاقيات الخاصة بالتجارة والشحن ومكافحة القرصنة. فضلا عن ذلك، النظام الضريبي الذي أبتدعته أثينا، والذي يفرق في المعاملة الضريبية للسفن الحربية الأجنبية عن السفن التجارية أو على انتقال الأفراد والبضائع.[2]

والحقيقة، لم يكن ذلك إلا انعكاسا للفكر السياسي والآيديولوجي الذي يميز مرحلة العصر الأغريقي في نشوء وتطور القواعد الدولية لقانون البحار.

(1) See Wolfgang Graf Vitzthum/Alexander Proelß, a.a.O., at pp. 58-66.

(2) See Raimund Schulz, (op.cit), at p. 54 et seq.

3- العصر الروماني:

لقد كان لصعود روما كقوة عظمى في البحر الأبيض المتوسط ومن ثم كقوة عالمية تمثلت بالأمبراطورية الرومانية، جعلت من القواعد القانونية في تطور دائم وسريع، إذ يمكن القول أن آثار هذا العصر يمكن العثور عليها في قوانين المجتمعات الحديثة اليوم.

لقد بلغت فتوحات الأمبراطورية الرومانية مداها في (168 ق.م) وفرضت روما سيادتها حتى على منافسيها الرئيسيين من المقدونيين والسلوقيين. ولم يكن سوى المصريين والجرمان الذين كانوا مايزالون مستقلين عنها. أما عن الفينقيون فقد كانوا يشكلون ثاني اكبر مركز تجاري في شمال أفريقيا (قرطاج)، وأخذوا بمنافسة روما في ملاحتها البحرية في البحر المتوسط. لذلك كانت مسألة إحتلال قرطاج وفتح مصر ثم أسبانيا وفرنسا ثم بريطانيا غربا هي نهاية للجزء الحر المتبقي لروما لتحكم سيطرتها على معظم دول العالم المعروف في ذلك الوقت.

أمام هذه الفتوحات الواسعة، وتنوع العلاقات التجارية التي لم تكن معروفة مع الشعوب التي أخضعتها لسيطرتها، ترتب عليها تطورات جغرافية وأجتماعية وسياسية في الدولة الرومانية. وظهرت مشاكل لم تكن معروفة من قبل. لذلك دعت الحاجة الى إيجاد قواعد قانونية جديدة لمواجهتها. مما أدى الى تطور القانون الروماني بشكل سريع. ففي الوقت الذي كان قانون الألواح الأثني

عشر يعد من أهم القوانين التي صدرت في هذه المرحلة، إلا ان ظهور قانون الشعوب كان مهما لإستيعاب مانجم عن هذه العلاقات التجارية الجديدة من مشاكل وإيجاد الحلول القانونية لها، وظهرت كذلك العديد من المؤلفات الفقهية[1] التي تناولت شرحا مفصلا لكثير من المسائل المتعلقة بقضايا القانون المدني فضلا عن الشروحات الوافية على منشورات البريتور المدني وبريتور الأجانب.[2]

ويعد من ان اهم مميزات هذا العصر هو ظهور التدوين أو التقنين للقواعد القانونية وتشريعها. ومن ثم ازدياد المبادئ القانونية وصدور العديد من القوانين الجديدة. وبالتالي فقد تنوعت مصادر التشريع فيه وتم تدوينها جميعا فيما يعرف بمدونة جستنيان الشهيرة[3]، والتي أحتوت على أهم المبادئ الجوهرية التي مايزال تطبيقها معمولا لحد الآن في القانون البحري الدولي،

(1) جدير بالذكر, أن العصر الروماني أمتاز أيضا بظهور مشاهير من الفقهاء الذين ساهموا في تطور القانون الروماني واثروا الفقه حتى وصل الى أعلى مراحل تقدمه من الدقة والبحث العلمي, كأمثال الفقيه جوليان و بمبونيوس وغايوس وشيشرون.

(2) للزيادة راجع, د. صوفي حسن أبو طالب, تأريخ النظم القانونية والأجتماعية, دار النهضة العربية, بيروت, 1972, ص240. وكذلك أنظر, د. صاحب عبيد الفتلاوي, تأريخ القانون, مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع, 1998, عمان, ص106 ومابعدها.

(3) تجدر الأشارة الى أن مدونة جستنيان تضم اثني عشر كتابا, وكل كتاب مقسم الى أبواب, والأبواب مقسمة الى فقرات, بحيث تتضمن المبادئ العامة للقانون, وكذلك مجموعةالتشريعات والقوانين المستحدثة والقوانين الجديدة المقترحة. فضلاً عن مجموعة القوانين وهي سجل قضائي يُغطي الكثير من المحاكمات والقرارات. للزيادة أنظر:

– د. صاحب عبيد الفتلاوي, المرجع السابق, ص 129.

كقانون الكوارث والقواعد الخاصة بالتأمين والمسؤولية والتعويض عن حالات مثل التصادم البحري أو غرق السفينة والذي تقابله تعويضات مختلفة تختلف بإختلاف نسبة أو طبيعة الخطر سواء كان جزئي أو صغير أو خطر كبير. فضلا عن القواعد الخاصة بالملاحة البحرية كمبدأ حرية البحار طالما لايشكل تعارضا مع القانون الروماني.[1]

- **مفهوم مارا نوستروم Mare Nostrum**

ان مارا نوستروم لدى الرومان هو مفهوم مثير للجدل. فهو تعبير عن الهيمنة والسيادة السياسية لروما على البحر المتوسط من جهة.[2] والالتزامات المرتبطة بضمانة الأمن من القراصنة وحفظ النظام من جهة أخرى.[3]

فالبحر المتوسط لم يكن فقط موضع سيادة وهيمنة أكثر ماكان منطقة رومانية آمنة. وهناك في الحقيقة تفاسير لآراء فقهية عديدة لهذا المصطلح، إلا أنها

(1) See Karl Heinz Ziegler, Das Völkerrecht der römischen Republik, in: Wolfgang Haase / Heldegard Temporini (Hrsg.), Aufstieg und Niedergang der römischen Welt (ANRW); Geschichte und Kultur Roms im Spiegel der neueren Forschung - Recht, Religion, Sprache und Literatur bis zum Ende des 2. Jahrhunderts v. Chr., Tl. 1, Bd. 2, Berlin, New York, 1972, at p. 68 et seq.

(2) See Richard Hennig, Geopolitik; Die Lehre vom Staat als Lebewesen, 2. Aufl., Springer Verl., Teubner, 1931, at p. 207 et seq; See too, Philip Allott, Mare Nostrum: A New International Law oft he Sea, American Journal of International Law 86 (AJIL), 1992, at p. 764 (764-787) et seq.

(3) See Viktor Burr, Nostrum Mare; Ursprung und Geschichte der Namen des Mittelmeeres und seiner Teilmeere im Altertum, Würzburger Stud. Altwiss., Bd. 4, Stuttgart, 1932, p. 128.

جميعا تشير الى السيادة السياسية للإمبراطورية الرومانية او بتعبير أدق ملكيتها للبحر الأبيض المتوسط. رغم انها لم تستبعد بعض الدول الساحلية كقرطاج من إدعائها بالحقوق البحرية الخاصة.[1]

لذلك وجدت هناك عقود دولية خاصة ابرمت في الفترة الرومانية المتأخرة مع قرطاج حول حظر أو السماح للسفن الرومانية وحلفائهم وذلك في الحالات الطارئة فقط، حيث يسمح بالمرور بالمياه الداخلية أو أستخدام موانئها (**Nothafenrecht**) لرسو سفنهم بسبب الخطر المتمثل بالعواصف أو القرصنة.[2]

وقد كانت هذه العقود بالطبع تشكل الحاجز الجغرافي للجزء المتمثل بخط الجزر المقابل لأفريقيا من البحر (قرطاج) والتي تدعي روما أمتداد نفوذها إليه.[3]

والحقيقة، لقد كان لقرطاج التأثير الواضح على التحكم بالنشاط التجاري لغرب البحر المتوسط. فقد كانت تحتكر تجارة المواد الخام المارة عبر مياهها الأقليمية الساحلية.[4]

(1) See Viktor Burr, ibid.

(2) See Johannes-Hendrik Thiel, A history of Roman sea-power before the Second Punic War, Amsterdam, 1954, at p. 9 et seq.

(3) Johannes Thiel, ibid.

(4) أنظر, ص25 من الكتاب.

ونتيجة لذلك كانت روما تطمح من وراء اتفاقاتها التعاقدية مع قرطاج في تخصيص المناطق الآمنة لتجارتها البحرية مع حلفائها، وحمايتها من أية تهديدات عسكرية بسبب الحرب أو بسبب القرصنة. كما كانت ترى ان من خلال تلك الاتفاقات يمكنها الاستمرار في توسعها الجيوسياسي في المنطقة. وهذا مايجسده مفهوم (مارا نوستروم) في الواقع، فرض الهيمنة السيادية لروما على البحر المتوسط وحمايته من خطرالقرصنة.[1]

ثانياً: مرحلة التدوين (العصور الوسطى وعصر النهضة):

لقد شكلت الحرب نهاية لمرحلة العصور القديمة خاصة بعد تراجع وضعف الإمبراطورية الرومانية (الغربية) وهجرة الشعوب منها أواخر القرن الخامس بعد الميلاد (ولايشمل ذلك التراجع بالنسبة للأمبراطورية الرومانية الشرقية

(3) جدير بالذكر, أن القرصنة البحرية أزدادت بشكل كبير خاصة بعد وفاة الأسكندر الأكبر في عام 323 (ق.ب), وحل الدولة الهيليستينية في القرن الثاني قبل الميلاد. وخلال فترة صعود روما, فقد كانت هناك تقارير مفصلة تصف جرائم القرصنة التي أرتكبت في موانئ وسواحل البحر المتوسط من خطف وسرقة وتجارة رقيق. فالمعارك من وجهة نظر فقهاء القانون الروماني ضد القراصنة لم تكن حروبا, بل إجراءات بوليسية حيث كانوا يصنفون بأنهم أناس أرهابيين وعقوبتهم القانونية هي الأعدام. وهي نفس العقوبة التي هي سارية اليوم في اتفاقية قانون البحار - القانون البحري في المادة 100 منه.، فأتفاقية قانون البحار ترى أيضا ان القرصنة تمثل تحد جنائي للمجتمع الدولي, لذلك يتطلب من الجميع التعاون في مكافحته.
- See Coleman Phillipson, (op.cit), at p. 373.

التي كانت عاصمتها بيزنطة [1]).

لذلك فالتطورات القانونية في هذه المرحلة التأريخية بسيط جداً ويكاد ان لايذكر، والتي تنحصر حقيقة في الفترة ما بين عامي 800 م – 1500م وهي فترة الانتقال من والى مرحلة العصور الوسطى أي مابين 400 م إلى 800 م. والسبب في ذلك يرجع الى إنشغال الأمبراطورية بالحروب وما صاحبها من انعدام للأمن في البحر، ومن ثم انخفاض النشاط التجاري البحري انخفاضا كبيرا، تسبب بالتالي الى إنعدام أي تطور في المجال القانوني وبقاء العمل بالقواعد القديمة (قانون جستنيان) خاصة في المنازعات المتعلقة بالقانون البحري. وهي القواعد المستمدة من القانون الروماني الكلاسيكي من شرق الأمبراطورية **Corpus Iuris Civilis**.[2]

أما عن أهم مميزات مرحلة العصور الوسطى فهو ظهور بدايات العولمة الحقيقة في أوروبا التي ساهمت بتطور القواعد الدولية البحرية. فالتطورات

(1) بيزنطة أو (القسطنطينية) التي توارثها الأغريق ثم الرومان على مر الزمن والتي كانت رمزا لسيطرتهم على شرق البحر المتوسط, والتي قام بفتحها السلطان العثماني محمد الفاتح في العام 1453, وتعرف بالأناضول أو أسطنبول العاصمة التركية.

(2) See Karl-Friedrich Krieger, Die Entwicklung des Seerechts im Mittelmeerraum von der Antike bis zum Consolat de Mar, in Jahrbuch für internationales Recht (JIR) 16, 1973, at p. 179 et seq. (pp. 179-208); كذلك للزيادة, أنظر الهامش رقم 3, ص 26 من الكتاب.

المتعددة لهذه الحقبة من الزمن أرتبطت بتطور العلاقات الدولية بشكل عام بين القوى الأوروبية في الغرب والمتمثلة بكل من الأمبراطورية الرومانية والمدن الأيطالية المتحالفة معها، كالفاتيكان، فرنسا، أسبانيا، هولاندا وإنجلترا من جهة. والأمبراطورية العثمانية في الشرق من جهة أخرى.[1]

وإذا كان العرف الدولي قد ساهم بشكل كبير في تطور القواعد القانونية البحرية، فان للعقود التجارية الدولية في القرون الوسطى دورا أكثر أهمية في ذلك. ففي القرن الثاني عشر نجد في إيطاليا على سبيل المثال، ظهور مجموعة من النصوص القانونية البحرية تدعى (بالقوانين الأماليفية) وهي مجموعة من القوانين البحرية تم جمعها في الفترة مابين 839م -1200م في مدينة أمالفي الأيطالية حيث دامت لقرون كمصدر ونموذج في التعاملات الدولية التجارية.[2]

وكمبدأ عام فان حرية البحار في العصور الوسطى بقيت خاضعة للقانون الروماني. إلا ان ذلك لم يمنع من مطالبة البعض من الدول الساحلية للسيطرة على البحار والمضائق المشاطئة لها كالدنمارك مثلاً، التي فرضت الرسوم على السفن المارة في مياهها الأقليمية للوصول الى بحر البلطيق وحاولت مد

(1) See Karl Heinz Ziegler, (op.cit), at pp. 89-92.
(2) See Karl-Friedrich Krieger, (op.cit), at p. 208.
(3) See Wilhelm Georg Grewe, Fontes Historiae Iuris Gentium; Quellen zur Geschichte des Völkerrechts, Bd. 1, Vol. 1, Walter de Gruyter Verl., Berlin, 1995, at p. 159.

سيطرتها وتوسيع حكمها عليه بالكامل.[1] وكذلك بريطانيا التي زعمت أن بحر الشمال يخضع لسيادتها الأقليمية أيضاً.[2]

وتعد من أشهر تلك المطالبات هي مطالبة البندقية بالبحر الأدرياتيكي. حيث كان لهذه المدينة التجارية والساحلية في شمال إيطاليا أسطول بحري قوي، فبعد أن وسعت الجمهورية حكمها على طول ساحل البحر الأدرياتيكي تمكنت أيضا من السيطرة على هذا الجزء من البحر الأبيض المتوسط وتأمين الحماية القانونية لكافة الدول الساحلية ومن أعمال القرصنة كذلك. [3]

والحقيقة ان كل هذه المطالبات من الدول الساحلية على أجزاء من أعالي البحار تم قبولها من خلال الممارسات الدولية. فضلا عن الوضع القانوني لأعالي البحار كما هو شائع في القانون الروماني قد ترك هذه المطالبات دون مساس.

أما عن التطور الذي شهدته الدول الساحلية في القرون الوسطى فلم يقتصر على القواعد القانونية البحرية من ترتيب الحقوق والألتزامات وحسب بل شمل

(1) See Thomas Wemyss Fulton, (op.cit), at p. 29 et seq.
(2) Ibid.
(3) See Georg Stadtmüller, Geschichte des Völkerrechts, Bd. 1, Schröder Verl., Hannover, 1951, at p. 80 et seq.

الأمن والنظام العام ايضا، والذي تمثل بشكل أساسي في دعم بابا الفاتيكان في مكافحة القرصنة البحرية في عموم أوروبا في ذلك الوقت.
حيث نشأت في العديد من الدول الساحلية [1] محاكم خاصة بإدانة القرصنة ولصوص البحر.[2]

ورغم التطور الحاصل لقواعد القانون البحري في هذه المرحلة إلا انها لم تعرف قواعد قانونية موحدة للحرب البحرية. إلا تلك اللوائح الخاصة بقواعد الحرب البحرية التي عثر عليها في برشلونة وذلك في النصف الثاني من القرن الرابع عشر والمعروفة بأسم **(Consolat del Mare)**. والتي تضمنت قواعد خاصة بالحياد لحماية التجارة البحرية في وقت الحرب، وقواعد أخرى خاصة بمصادرة السفن المحايدة التي تحمل بضائع لدولة معادية.[3]

(1) كما هو الحال بالنسبة لإيطاليا, فرنسا, هولاندا, اسبانيا, بريطانيا والدولة العثمانية. راجع ص 31 من الكتاب.

(2) See Karl Heinz Ziegler, (op.cit), at p. 132.

(3) See Karl-Friedrich Krieger, (op.cit), at p. 102.

1- العصر الأسباني – البرتغالي (الآيبيري)[1]:

تعتبر الفترة من القرن الخامس عشر الى القرن السادس عشر هي بداية نفوذ العصر الآيبيري في المجتمع الدولي، والعصر الأكثر تميزاً للقانون الدولي للبحار خاصة بعد اكتشاف القارة الأميريكة عام 1492م.[2]

لقد كان للتنافس الاسباني – البرتغالي نحو المناطق المكتشفة حديثًا أثر بالغ في تطور القانون الدولي للبحار. فقد شهد هذا العصر تنظيماً قانونياً في السيطرة والأستعمار للمناطق المكتشفة حديثاً في القارات الأجنبية وقد جسدتها معاهدة توردیسیلاس Tordesillas لعام 1494م بين كلا الدولتين المتنافستين. إذ تمكنتا من إخضاع أجزاء كبيرة وغنية من أمريكا الوسطى والجنوبية وكذلك جنوب شرق آسيا لسيطرتهما. فضلا عن ذلك، ما أضفاه الفاتيكان من شرعية دولية تمثلت في المراسم التي أصدرها البابا الكسندر السادس لدعم مفهوم الأحتكار والسيطرة الاستعمارية.

وطبقاً لمعاهدة توردیسیلاس قامت كل من اسبانيا والبرتغال بتقسيم المحيط الأطلسي بالكامل إلى مجالين احتكاريين، وذلك باستخدام خط ترسيم خيالي على بعد 370 ميل غرب جزر الرأس الأخضر (رأس الرجاء الصالح). وقامت على هذا الأساس فيما بعد بإحتكار الملاحة البحرية في

(1) See De Oliver Marques, History of Portugal, 2nd edition, Columbia Uni. Press, New York, 1972, p. 322.
(2) See Karl Heinz Ziegler, (op.cit), at p. 132.

التجارة والشحن البحري مع الهند ومنع سفن الدول الأخرى من حق المرور في المحيط الأطلسي.[1]

كان لهذا الموقف الاسباني– البرتغالي المتمثل في إحتكار الملاحة والصيد وكذلك حق المرور في البحر العام أثر سلبي كبير خاصة لكل من هولاندا وبريطانيا، التي قطع عنهما طريق الملاحة والتجارة نحو الهند. مما أثار حفيظة هذه الدول وتضامنها مع فرنسا لتقويض معاهدة توردیسیلاس من جهة. والعمل مع المؤسسات الهامة لقانون البحار لإضفاء الطابع الجزائي على المعاهدة المذكورة وترسيخ مبدأ حرية البحار الذي جسده الفقيه هوغو غروشيوس في كتابه (De Mare libero) عام 1609م.[2]

(1) See Fahl Gundolf, Der Grundsatz der Freiheit der Meere in der Staatenpraxis von 1493–1649, Köln, 1969, at p.25 et seq.

(2) See Horst Pietschmann, Die staatliche Organisation des kolonialen Iberoamerika, Klett-Cotta Verlag, Stuttgart, 1980, at pp. 46-47.

2- عصر الفقيه هوغو غروشيوس[1]:

في العام 1609م ظهر مؤلف لكاتب لم يكن معروفا آنذاك من قبل المجتمع الدولي يحمل أفكاراً مناهضة ليس فقط للكاثوليكية الآيبيرية المتمثلة بالسيطرة وأحتكار الملاحة البحرية بل ولإحتكار الصيد من قبل بريطانيا ايضا وذلك في المناطق المحيطة بجزرها من البحر. لذلك فان البحر من وجهة نظر غروشيوس هو ملكية شائعة غير قابلة للإحتكار ومتاحة للأستخدام من قبل الجميع. لذا فهو ينادي بمبدأ حرية البحار في مؤلفه المعروف بالبحر الحر (De Mare libero)، وهو عبارة عن جزء من مؤلف آخر كبير له بعنوان قانون الغنائم (De Jure Praeda) الذي نشره عام 1604م.

والحقيقة، ان الفقيه غروشيوس كان قد استمد مصادر نظريته في حرية البحار من مجموعة من المؤلفات الشهيرة لكبار فقهاء قانون ذلك العصر، كمؤلف المنازعات والممارسات المثيرة للجدل (Controversiae Illustres) المنشور في عام 1564م للفقيه فيرناندو باسكويث

(1) هوغو غروشيوس هو الفقيه الهولندي الأصل الملقب بأبو القانون الدولي فيلسوف سياسي ورجل دين بروتستانتي نادى بفكرة التسامح وهو مؤسس فكرة القانون الطبيعي, ولد عام 1583 في مدينة ديلف الهولندية وتوفي عام 1645 في مدينة روستوك الألمانية.
للزيادة أنظر:
- Christian Gizewski, Hugo Grotius und das antike Völkerrecht; In: Der Staat, Hrsgg. Ernst-Wolfgang Böckenförde, Rolf Grawert, Johannes Kunisch, Fritz Ossenbühl, Helmut Quaritsch, Rainer Wahl, Dunker und Humblot GmbH., 32. Band, Heft 3, Berlin, 1993, pp. 325–355.

(Fernando Vasquez de Menchaca)[1]، ومؤلف نظرية الحرب العادلة (bellum iustum) المنشور عام 1559م للفقيه دي بيتوريا (Francisco de Vitoria)[2] والشرح الثالث لمؤلف قانون الحرب والسلام (Jure Belli libro tres) الصادر عام 1588م للفقيه جينتيلي (Alberico Gentili)[3].

كما ان مؤلف البحر الحر يعد من المراجع القضائية المعتمدة خاصة في

(1) جدير بالذكر, ان الفقيه الأسباني فيرناندو فاسكويز ولد عام 1504م فالادوليد شمال اسبانيا, درس القانون الروماني ثم اصبح قاضيا في المحكمة العليا, وهو واحد من رواد المدرسة الأسبانية المتأخرة Spanische Spätkolastik والتي عرفت فيما بعد بجامعة سالامانجا, وله مؤلفات شهيرة حول الحرب والسلام وحقوق الأنسان وقد توفي عام 1566م. للزيادة أنظر:

- Christian Gizewski, (op.cit), at p. 332.

(2) والفقيه فرانشيسكو دي فيتوريا ولد في عام 1483م في مدينة فيتوريا شمال أسبانيا يعتبر مؤسس المدرسة الأسبانية المتأخرة (وهي ثاني أعرق مدرسة في شبه الجزيرة الآيبيرية تعنى بالدراسات اللاهوتية الكاثوليكية الفلسفية والقانونية تحولت فيما بعد الى جامعة سالامانجا الشهيرة), وهو صاحب نظرية الحرب العادلة, وسيادة الدولة وهو أول من أرسى مفهوم قانون الدول الذي عرف فيما بعد بالقانون الدولي, وقد توفي في مدينة سالامانجا الأسبانية عام 1546م.

- للزيادة أنظر, المرجع السابق.

(3) أما الفقيه البيرجو جنتيلي فهو من مواليد عام 1552م في مدينة سان جينيسو الأيطالية هاجر الى بريطانيا بسبب مضايقات الكنيسة الكاثوليكية له حيث كان من الديانة المسيحية البروتستانتية, عمل أستاذا للقانون المدني في جامعة أوكسفورد في لندن, ولديه أكثر من 20 مؤلفاً في القانون الدولي, وهو أول من كتب في قواعد الحرب, وتعتبر من أهم أعماله مؤلفه الشرح الثالث لقانون الحرب والسلام, وقد توفي في لندن عام 1608م.

- للزيادة أنظر, المرجع السابق نفسه.

قضية السفينة البرتغالية (سانتا كاترينا) التي أستولت عليها السفن الهولندية في المناطق الأسبانية من البحر عام 1603م، المعروضة أمام محكمة لاهاي الدولية.[1]

في الوقت نفسه ظهرت دراسات جديدة تدعمها الدول التي تدعي ملكيتها للبحار تهاجم فيه المبدأ الذي نادى به الفقيه غروشيوس في البحر الحر. كتلك التي تمثلت بآراء الفقيه البريطاني يوهان سيلدن في مؤلفه الذي يحمل عنوان البحر المغلق (Mare clausum) المنشور عام 1653م، حيث دافع فيه عن المصالح الأقتصادية الوطنية لانكلترا، والذي تناول فيه آراء ومفاهيم مناقضة لتلك التي جاءت في البحر الحر أو المفتوح. مدعيا في ذلك أن من حق بريطانيا وطبقا لسيادتها أن تغلق البحار المحيطة بالجزر التابعة لها. إلا انها في نهاية المطاف لم تلق تأثيرا في المجتمع الدولي كتلك التي جاء بها الفقيه غروشيوس في حرية البحار، خاصة بعد أن قام في النهاية بتعديل وجهات نظره إلى حدما عام 1625، عندما نشر مؤلف (De Jure Belli ac Pacis) الذي تم الأعتراف به على وجوب تمييز أعالي البحار عن البحار الداخلية والمضايق والخلجان، التي شكلت جوهر مبدأ البحر الحر، والذي أصبح واحداً والتي أصبحت حتى من المبادئ الجوهرية في القانون الدولي للبحار.[2]

كما ان لمبدأ حرية البحار دور مهم خاصة مع بدايات القرن السابع عشر

(1) See Christian Gizewski, (op.cit), at p. 332.
(2) Christian Gizewski, (op.cit), at p. 326 et seq.

حيث جاء منسجماً مع الكثير من المصالح البحرية للدول الأوروبية كهولندا وفرنسا، والذي تمثل في منافسة البرتغال وأسبانيا في الهيمنة على البحار والبحث عن مستعمرات جديدة لها، حيث اصبحت فيما بعد الدولة الرائدة في مجال الشحن البحري والتجارة خاصة مع الهند الشرقية. لذلك دافعت هولندا بشدة عن فكرة غروشيوس في مفاوضات السلام التي عقدت في كل من مونستر واوسنابروك في المانيا، ولعبت دورا كبيراً للأعتراف بحرية البحار كمبدأ دولي عام تم اعتماده في نصوص أتفاقية وستفاليا للسلام التي ابرمت عام 1648م، وهو واحدا من اهم المبادئ الدولية حتى اليوم.[1]

3- العصر الفرنسي – البريطاني:

ان فترة مابعد معاهدة وستفاليا للسلام عام 1648م وحتى انعقاد مؤتمر فيننا عام 1815م هي فترة النفوذ والهيمنة الفرنسية على عموم أوروبا وعلى الملاحة البحرية.

ويمكن القول ايضا ان تطور القواعد الدولية لقانون البحار حتى بداية هذا العصر كانت قد تقاسمته القوى الأوروبية العظمى في تلك الفترة والمتمثلة بكل من اسبانيا، هولندا، فرنسا، انكلترا والدول الأسكندنافية.

لذلك فنحن بصدد فترة زمنية مهمة شهدتها اوروبا من حروب طويلة وثورات واستقلال وسيادة. انعكست آثارها على تطور القوانين الداخلية

(1) Christian Gizewski, ibid, at p. 328.

للدول الأوروبية بشكل عام وبشكل خاص على قواعد القانون الدولي وقانون البحار.

فقد شهدت فرنسا على سبيل المثال، تنظيما كبيرا للعديد من القواعد القانونية منها تشريع الملك لويس السادس عشر عام 1681م لقانون التجارة البحرية الفرنسية، الذي استمد نصوص قواعده من قواعد قانونية قديمة كالقانون البحري الأماليفي (الأيطالي) الخاص بالتجارة البحرية وكذلك اللوائح الخاصة بقواعد الحياد والحرب البحرية (قواعد برشلونة) والمعروفة بأسم (**Consolat del Mare**)[1].[2]

كذلك اصبح مبدأ حرية البحار في فترة النفوذ الفرنسي من المبادئ الجوهرية في القانون البحري، فضلا عن تنظيم حقوق الدول المشاطئة للبحر فيما يتعلق بحقوق الصيد وضمان سيادتها على مياهها الأقليمية. وقد ظهرت كتابات عديدة تدعو لذلك مثل قانون أعالي البحار للفيلسوف الألماني كرستيان فولف (**Ius Gentium**) المنشور عام 1758م. وحرية الصيد في اعالي البحار (**Le Droit des Gens**) للفقيه الفرنسي دي فاتيل المنشور عام 1758م، والذي ينادي بحق الدول في استخدام اعالي البحار وحرية الصيد فيه. فضلا عن سيادة الدولة البحرية

(1) راجع الصفحة 31 ومابعدها من الكتاب.

(2) See Karl Heinz Ziegler, (op.cit), at p. 159.

(3) See Thomas Baty, The Three-Mile Limit, American Jornal Of International Law (AJIL), Vol. 22, 1928, at p. 503 et seq. (pp. 503-537)

للفقيه الهولندي كورنيلوس فان بونكرشوك (**De Dominio Maris**) المنشور عام 1703م، والذي يحدد فيه امتداد سيادة الدولة المشاطئة للبحر بالمدى الذي تصل اليه قذيفة مدفع وهي 3 ميل بحري.[1]

اما في بريطانيا فقد اسست بما يعرف (**The Hovering Acts**) وهو نظام قانوني عرف بأسم قانون العبور أو المرور الذي طبق على الولاية القضائية للسفن والأشخاص على متنها سواء للمارة منها أو للراسية في مياهها الأقليمية التي حددتها ب 24 ميل بحري.[2]

جدير بالذكر، ان مفهوم حرية البحار الذي ترسخ بقوة في فترة النفوذ الفرنسي لم يعد له ذلك الحظور في بداية فترة النفوذ البريطاني، بل طبقت على البحار قواعد خاصة بالحرب البحرية منذ بداية حرب الأعوام السبعة مع فرنسا (1756–1763م) استمرت لغاية مؤتمر فيننا عام 1815م.

فالهيمنة البريطانية أمتدت على جميع البحار وصادرت جميع السفن التجارية المارة نحو أوروبا بل أصدرت قانونا في ذلك سمي بقانون البحث عن السفن (**right of search of ships**)، كما بسطت نفوذها كذلك على كافة المستعمرات الفرنسية من شمال أمريكا وحتى افريقيا وجنوب

(1) See Wyndham Walker, Territorial Waters; The Cannon Shot Rule, British Year International Law (BYIL), Vol. 22, 1945, at p. 214 et seq. (pp. 210-231)
(2) See Karl Heinz Ziegler, (op.cit), at p. 159.

شرق أسيا.[1]

كما أدى انشغال القوى الأوروبية العظمى بالحرب الى اعادة نشاط القرصنة البحرية مرة اخرى، مما اضطر العديد من الدول لعقد اتفاقيات ثنائية لحماية تجارتها وملاحتها البحرية كالأتفاق المعقود بين بروسيا وأمريكا عام 1757م.[2]

فضلا عن ذلك، فاستمرار النفوذ البريطاني على البحار والمستعمرات البعيدة لم يمنع المجتمع الدولي في هذه الفترة من التنظيم، بل يعتبر هذا العصر بحق عصر التنظيم القانوني للعلاقات الدولية بشكل عام وقواعد القانون الدولي والقانون البحري بشكل خاص. فانعقاد مؤتمر فيينا للسلام عام 1815م يمثل مرحلة تأريخية جديدة من التطور وعلامة فارقة في تأريخ العلاقات الدولية والنظام الدولي. نظراً للافكار والمبادئ التي أقرتها الدول المنتصرة (النمسا وروسيا وبروسيا وبريطانيا) في حربها مع فرنسا، والتي بقيت نافذة حتى اندلاع الحرب العالمية الأولى عام 1914م، مثل مبدأ توازن القوى الأوروبية ومبدأ سيادة الدول ومبدأ الحياد ومبدأ تحريم تجارة الرقيق و حرية الملاحة في الأنهار الدولية.[3]

(1) See Georg Friedrich de Martens, Nouveau Recuil General de Traites et Autres Actes Relatifs aux Rapports de Droit International, Bd. II, Felix Stoerk ed., Göttingen, 2012, at p. 566.
(2) See Karl Heinz Ziegler, (op.cit), at p. 211.

بناءا على ذلك، فقد شهدت هذه الفترة من النفوذ البريطاني مشاريع تدوين قانونية كبيرة في خاصة في مجال الملاحة البحرية لتأمين الطرق المؤدية الى مستعمراتها المترامية في العالم، لذلك عملت على تحديث إعلان باريس لقواعد الحرب البحرية عام 1856م، وتنظيم قواعد التجارة البحرية المحايدة وقواعد اخرى لحقوق وواجبات الدول المحايدة في حالة الحرب البحرية وذلك بموجب اتفاقيات لاهاي الأولى والثانية عام 1899-1907. فضلا عن تشريع قوانين خاصة بالحرب واخرى لجرائم الحرب استدعت الى انشاء محكمة دولية خاصة في لاهاي، تلجأ اليها الدول في حالة عدم اتفاق اطراف الدعوى على قرارات المحاكم الوطنية.[1]

فضلا عن ذلك، جاء اعلان لندن الخاص بالملاحة البحرية عام 1909م، الذي يبحث بشؤون الحرب والحصار الأقتصادي ومصادرة السفن غير المحايدة فضلا عن أحكام اخرى تتعلق بحقوق الدول المحايدة والذي لم يتم الأخذ به من قبل الدول الأخرى وبالتالي لم يعمل به رسميا.[2]

(1) See Pitman Benjamin Potter, Origin oft he Term International Organization, American Jornal Of International Law (AJIL), Vol. 39, 1945, at p. 803 et seq. (pp. 803-806)
(2) See Karl Heinz Ziegler, (op.cit), at p. 231.

والحقيقة ان اعلان لندن جاء كمحاول اخيرة من بريطانيا للحفاظ على نفوذها الأستعماري وهيمنتها البحرية من التهديدات التي بدأت تتنامى بشكل كبير سواء الأقتصادية منها المتمثلة بجودة الصناعة الألمانية واليابانية التي اخذت تنافسها في الأسواق العالمية من جهة، أو العسكرية المتمثلة بروسيا والمانيا وفرنسا وايطاليا وبلجيكا وكذلك البرتغال التي بدأت تتنافس على مستعمراتها في شرق آسيا وافريقيا وامريكا اللاتينية من جهة أخرى. لذلك كانت هناك نية لعقد مؤتمر دولي ثالث في لاهاي لتفعيل ماتم الأتفاق عليه في المؤتمرين السابقين وذلك عام 1914م إلا ان قيام الحرب العالمية الأولى احال دون ذلك لينتهي عصر النفوذ البريطاني.[1]

ثالثاً: قانون البحار في العصر الحديث:

ان من اهم سمات هذا العصر هو العمل الدولي على تقنين مشروع قانون دولي بحري يحظى باحترام وموافقة جميع الدول لاستغلال البحار والمحيطات.

فبعد اكتشاف النفط والغاز الطبيعي ازداد الأهتمام الدولي بتنظيم استخراجه وخاصة من قاع البحار والمحيطات، اذ اصبح من اهم مصادر الطاقة في هذا العصر. فضلا عن التقدم العلمي الذي ساعد في استغلال البحار لتوليد الطاقة واجراء البحوث العلمية ومد كابلات الاتصال في

(1) See Walther Schücking, Das Werk vom Haag; Der Staatenverband der Haager Konfrenzen, Vol. I., American Jornal Of International Law (AJIL), 1914, at p. 212 et seq. (pp. 212-328.

اعماق البحار واقامة المنشآت الصناعية والنفطية في اعالي البحار.

كما تزايدت اهمية البحار بالنسبة للتجارة الدولية التي اعتمدت بشكل مباشر على النقل البحري. فازدادت بذلك مطامع القوى العظمى للسيطرة على طرق الملاحة والمضائق البحرية تحقيقا لمصالحها السياسية والأقتصادية والعسكرية. وقد يثار التساؤل في هذه الصدد عن الوضع القانوني لمرور السفن في المضائق البحرية. فنذكر في ذلك المضائق التركية (البسفور والدردنيل) على سبيل المثال، لما لها من موقع استراتيجي متميز ودور كبير في تطور قواعد قانون البحار خاصة فيما يتعلق بحق المرور في المضائق البحرية. فقد كانت وعلى مر التأريخ موضعا لأطماع روسيا القيصرية، فضلا عن كونها واحده من اسباب اندلاع الحرب العالمية الأولى عام 1914م.

الحقيقة، ان تأريخ مضيقا البسفور والدردنيل اتسم منذ القدم بدموية الصراع مابين الأمبراطورية الروسية وتركيا العثمانية، للأستحواذ على ممرها الوحيد نحو البحر الأسود ومن ثم الى البحر المتوسط. فكان اول اتفاق دولي يعقد بين الطرفين في عام 1841م يقضي بحرية الملاحة التجارية امام جميع السفن. واثير هذا الخلاف مرة اخرى عند ابرام اتفاقية باريس للسلام عام 1856م، اعقاب انتهاء حرب القرم بانتصار تركيا وحليفاتها (ذلك الوقت) فرنسا وبريطانيا على روسيا القيصرية، فقضت بحرية الملاحة فيها ومنعت السفن الحربية المعادية لتركيا من المرور الى

البحر الأسود.[1]

مـع بدايـة القـرن العشـرين ازدادت اهميـة هـذه المضـايق بالنسـبة بالنسـبة لمطامع روسيا القيصرية في السيطرة عليها كونها المنفذ الوحيد لملاحتها التجارية نحو المتوسط، لذلك دخلت في حرب مع حليفاتها فرنسا وبريطانيا ضـد تركيـا العثمانيـة، فكانـت واحـدة مـن اسـباب انـدلاع الحـرب العالميـة الأولـى، التـي انتهـت بهزيمـة الدولـة العثمانيـة وبالتـالي خضـعت مضـائقها لمعاهدة لوزان للسلام عام 1923م، والتي نصت على حرية مرور السفن التجارية ووضعت قيودا على مرور السفن الحربية الى البحر الأسود. كما اثير موضوعها مرة اخرى من قبل ايطاليا الصاعدة كقوة بحرية عظمى في المنطقة ليتم اعادة تنظيم الوضع القانون للمضائق التركية بتعديل معاهدة لوزان من خلال اتفاقية مونترو عام 1936م، والتي مازالت نافذة حتى اليوم.[2]

1- الحربين العالميتين الأولى والثانية:

ان الوضـع القـانوني للبحـار لـم يشـهد اي تطـور خـلال فتـرة الحـربين العالميتين الأولى والثانية، بل تعطل العمل بمبدأ حرية البحار بسبب حالة

(1) See Stevan Kosta Pavalovic, A History oft he Balkans 1804-1945, Longman ed., London, 1999, at p. 175 et seq.
(2) See Stevan Kosta Pavalovic, (op.cit), at p. 231.
(3) See Christian Meurer, Wilsons Vierzehn Punkte und das Völlkerrecht; in Wörterbuch des Völlkerrecht und der diplomatie, Hersg. Carl Strupp, Bd. 3, Berlin, 1929, at p. 529 et seq.

الحرب وانتشار السفن والغواصات الحربية للدول المتحاربة في البحار والمحيطات، حتى جاءت مقررات ويلسون وودرو لتأمين حرية الملاحة في البحار في وقتي السلم والحرب، والتي اعتمدت كواحدة من المبادئ الأربعة عشر في اتفاقية السلام بعد الحرب العالمية الأولى عام 1918م.[1]

بعد الحرب العالمية الاولى اهتمت عصبة الأمم عام 1919م بمسألة تدوين القانون الدولي وأسست في عام 1924م لجنة من فقهاء وخبراء القانون الدولي عرفت فيما بعد بلجنة القانون الدولي[2]. وبالتالي تقدمت هذه اللجنة بمشروع لتحديد مفهوم المياه الأقليمية للدولة والنظام القانوني لها وذلك في مؤتمر التدوين في لاهاي عام 1930م، بمقتضاه يتم تحديد مسافة البحر الأقليمي ب 3 ميل بحري ابتداءا من خط انحسار المياه وعلى طول الساحل، والأعتراف لها ايضا بمنطقة متاخمة فيما وراء بحرها الأقليمي لتمتد سيادة الدولة اليه ويعتبر جزء من حدودها القومية. كما ان جهود لجنة القانون الدول لم تتوقف على الرغم من عدم اتفاق الدول في مؤتمر لاهاي لعام 1930م على مقترحات اللجنة انفة الذكر.[3]

(1) انظر, قرار الجمعية العامة للامم المتحدة رقم 1949/174.

(2) See Wolfgang Graf Vitzthum (Hersg), Die Eropäsche Gemeinschaft und das Internationale Seerecht, in; Archev des Öffentlichen Rechts, Mohr Siebeck Verl., Vol. 111, No. 1, Tübingen, 1986, at p. 33 et seq. (pp. 33-62)

2- إتفاقيات الأمم المتحدة:

ان جهود المجتمع الدولي قد تضاعفت بشكل كبير بعد الحرب العالمية الثانية وحتى عام 1990م، اذ ظهرت دول جديدة على الخارطة السياسية، فضلا عن المنظمات الدولية كالامم المتحدة التي اخذت على عاتقها مسألة حفظ الأمن والسلم الدوليين، وتنامت العلاقات الدولية بشكل كبير بما في ذلك القواعد الخاصة بقانون البحار ومسائل البحث في مصادره.

لذلك حظي قانون البحار في النصف الثاني من القرن العشرين باهتمام دولي كبير، والعمل على تنظيم حقوق الدول المشاطئة والمياه المتاخمة لها، وكذلك المسائل المتعلقة بحقوق التنقيب عن النفط في البحار والمحيطات لذلك تم تحديد المياه الأقليمية بدقة وصياغة قواعد قانونية منظمة لقانون البحار وكذلك تنظيم مسائل المنازعات الدولية والعمل على حلها بالطرق السلمية، فضلا عن نظام للقانون البحري وكيفية استخدامه.

لقد تكللت هذه الجهود بانعقاد مؤتمر جنيف لقانون البحار لعام 1958م و1960م، ليمثل محاولة اولى للتقنين لتنظيم وسائل التقنية والتطور واستخداماتها في البحار والمحيطات خاصة في اعماق البحار في ظل قواعد القانون الدولي الحديثة. ومن نتائج هذا المؤتمر هو تقسيم البحر الى خمسة اقسام وهي (المياه الداخلية، البحر الأقليمي، المنطقة المتاخمة، الجرف القاري واعالي البحار) بعد ان كان البحر مقسم الى

ثلاثة مناطق (المياه الداخلية، البحر الأقليمي واعالي البحار) فقط.[1]

في المؤتمر الثالث للامم المتحدة 1973–1982م، تم اقرار اتفاقية الامم المتحدة قانون البحار التي تعتبر دستور البحار، حيث ساهمت في حل عددا من القضايا الهامة والمتعلقة باستخدام المحيطات والسيادة عليه. اذ اقرت حقوق حرية الملاحة وتعيين الحدود البحرية للمياه الأقليمية ب 12 ميل بحري بدلا من 3 أميال بحرية، فضلا عن تعيين حدود المنطقة الأقتصادية الخالصة الى 200 ميلا بحريا ابتداءا من خط انحسار المياه من الشاطئ، وتوسيع نطاق حقوق الجرف القاري لتصل الى مسافة 350 ميلا بحريا من خط انحسار المياه من الشاطئ كذلك. ثم حددت كذلك المبادئ العامة لإستغلال الموارد البحرية في اعماق البحار بانشاء سلطة دولية لقاع البحار.

كما اكدت الاتفاقية في المواد (192–237) على مفاهيم جديدة للحماية الدولية للبيئة البحرية والمحافظة عليها، وانشئت لذلك المحكمة الدولية لقانون البحار (ITLOS)[2] ومقرها في مدينة هامبورغ واوكلت لها مهمة

(1) See Wolfgang Graf Vitzthum (Hersg), Die Eropäsche Gemeinschaft und das Internationale Seerecht, (op.cit), at p. 35.

(2) جدير بالذكر,أن المحكمة الدولية لقانون البحار تعمل منذ العام 1997 كجهاز قضائي مستقل أنشيء بموجب إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982, وتختص بالنظر في المنازعات الدولية المتعلقة بالبحار, وتتكون من 21 قاضي يتم إنتخابهم من بين الدول الأعضاء في الإتفاقية وذلك لمدة 3 سنوات قابلة للتجديد. للزيادة أنظر:
- Wolfgang Graf Vitzthum (Hersg), Die Eropäsche

الفصل في المنازعات الدولية المتعلقة بقانون البحار.

ان مبدأ حرية البحار اثار التساؤل حول مدى مشاركة كل من الدول الفقيرة والنامية والتي ليس لها من الصناعة والتقدم مايسمح لها من استغلال قيعان واعماق البحار والمحيطات كالدول المتقدمة.

والحقيقة، ان هذه المنطقة اصبحت تقترب كثيرا من مفهوم البحر المغلق (Mare Clausum)، وذلك لإحتكارها من قبل هذه الدول ليس فقط للثروة السمكية بل وللثروات الأخرى كالنفط والغاز، وهو مايتناقض مع مبدأ حرية اعالي البحار (المادة 87 من اتفاقية قانون البحار)، الذي يعد من المبادئ الجوهرية المهمة في الاتفاقية والتي اشارت في الفقرة الاولى من هذه المادة الى ان اعالي البحار مفتوحة لجميع الدول، سواء كانت ساحلية ام غير ساحلية، متقدمة ام نامية، لها الحق في استغلال هذه الاجزاء البحرية للملاحة والتحليق ووضع الكابلات واقامة الجزر الاصطناعية واستغلال ثرواتها الطبيعية فضلا عن ممارسة حريتها في البحث العلمي وبالشكل الذي لايتقاطع مع اهداف الاتفاقية، وذلك باعتبار ان هذه المنطقة من البحر هي ارث جماعي للانسانية.[1]

Gemeinschaft und das Internationale Seerecht, (op.cit), at p. 42.

(1) See Wolfgang Graf Vitzthum (Hersg), Die Eropäsche Gemeinschaft und das Internationale Seerecht, (op.cit), at p. 45.
(2) Ibid.

بناءا على ذلك، عقدت مؤتمرات عديدة (Pacum in Maribus) حول ترسيخ مفهوم حرية البحار في مشروع تقنين جديد لقانون البحار يأخذ بنظر الاعتبار مبدأ المساواة بين الدول ليكون شاملا من حيث استغلاله والأستفادة منه دون ان يقتصر على نفوذ وسيطرة دولة معينة.

فضلا عن ذلك، فقد لعبت اوروبا دورا كبيرا جدا في تطور قواعد القانون البحري وعلى مر العصور منذ اكتشافها للقارة الأمريكية وحتى امتداد نفوذها لدول جنوب شرق اسيا. فالتطور الحاصل في اوروبا قد اضاف الكثير من الدقة والتنظيم لقواعد قانون البحار، خاصة بعد ابرام اتفاقية بروكسل للاتحاد الاوروبي، التي اجابت على المسائل المتعلقة بمبدأ المساواة آنف الذكر في القانون البحري الأوروبي (EG–Meer)، وذلك فيما يتعلق بموضوع المصائد البحرية وحرية الدول في الملاحة البحرية والتجارية والذي ترسخ بقوة بعد التوقيع على اتفاقية الغات للتجارة.[1]

(1) See James Harrison, Making the Law of the Sea, Cambridge University Press, Cambridge, 2013, at p. 229 et seq.

الفصل الثالث
مصادر القانون الدولي للبحار
Sources of the International Law of the Sea

من حيث المبدأ، لاتوجد أية سمات خاصة فيما يتعلق بالمصادر القانونية لقانون البحار مقارنة بخصائص القانون الدولي العام، حتى بالنسبة للأعمال ذات الصلة بالبحار لموضوعات القانون الدولي، فالمادة 1/38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولي جاءت معبرة عن منطق قانوني مجرد في ترتيبها لمصادر القانون الدولي، إذ لا وجود للتسلسل الهرمي في قواعده العامة، مع ذلك فهي تفتقر للمعيار الحصري لمصادر قانون البحار.[1]

والمعيار المعول عليه في هذا الصدد، هو معيار التعاقد فهو المصدر الأساس الذي يقوم عليه النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولي، خاصة فيما يتعلق بمصادر القواعد الدولية لقانون البحار. فالعقود هي بمثابة قانون خاص للمبادئ القانونية العامة، كمبدأ حرية الأرادة، مبدأ حسن النية ومبدأ الإغلاق الحكمي[2] في القانون الدولي (الذي يحرم على الدولة الطرف في أتفاق دولي

(1) See Wolfgang Graf Vitzthum (Hersg), Die Eropäsche Gemeinschaft und das Internationale Seerecht, (op.cit), at p. 98 et seq.

(2) وهو مبدأ مانع يفيد الإغلاق للتناقض, ويرتبط ايضا بالإلتزامات التعاقدية للدولة وضرورة

ان تدافع عن موقف حالي لها يناقض موقف سابق وفي ذات الأتفاق. كأن تقوم بالدفع ببطلان المعاهدة التي ابرمتها سابقا متمسكة بالخطأ الذي كانت على علم مسبق به، إلا أنها تصرفت وكأن الخطأ غير موجود).[1]

والحقيقة، ان المصادر القانونية التي تشير اليها المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولي، تثير التساؤل عن مدى الترتيب الذي يعكسه المعنى الفعلي لمصادر القانون ذات الصلة بقانون البحار؟ فمن يتطلع الى تاريخ قانون البحار، بما في ذلك قوانين الحرب البحرية، يجد ان المصدر الأساسي لها والأكثر أهمية من بين المصادر القانونية الأخرى هو القانون العرفي. فالقواعد الأتفاقية أو التعاقدية، هي التي في الغالب ما يتم تعديلها بواسطة القواعد العرفية، كتمديد مسافة البحر الإقليمي من 3 إلى 12 ميل بحري على سبيل المثال.[2] فضلا عن ذلك، القواعد القانونية التي اضفتها مؤتمرات الأمم المتحدة البحرية الأربع للأعوام (1958، 1960، 1973-

تنفيذها بحسن نية دون نقضها إضرارا للطرف الآخر من التعاقد. للزيادة أنظر, د. عامر عبد الفتاح الجومرد/ دز خالدة ذنون مرعي الطائي, تأصيل فكرة الإرادة المنفردة للدولة, بحث منشور في مجلة الرافدين للحقوق, السنة الحادية عشرة, المجلد 8, العدد 27, جامعة الموصل, 2006, ص 220. (211-248)

(2) للزيادة أنظر, د. نزار العنبكي, في الألتزام الناشيء عن الوعد الصادر من جانب واحد وتطبيقاته في القانون الدولي العام, بحث منشور في مجلة العلوم القانونية والسياسية, مجلد 6, العدد الأول والثاني, مطبعة العاني, بغداد, 1978, ص 178. (178-288)

(1) See Edward Duncan Brown, The International Law of the Sea, Vol. 1., Darmouth, 1994, at p. 209.

1982) وذلك في سياق تدوين القانون الدولي البحري.[1]

وبناءا على ذلك، سنتناول مسألة التكافؤ ما بين المصادر القانونية للقواعد الدولية العامة الواردة في المادة 1/38* مع المصدر الرئيس لقانون البحار وهو العقد أو الأتفاق الدولي كما يلي:

أولاً: الإتفاقات الدولية International Conventions

ان للإتفاقات الدولية سواء كانت عامة أو خاصة لها الأولوية في الترتيب من بين قائمة المصادر القانونية الواردة في المادة 1/38 (أ)* من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية. وقد تأكدت أهمية الاتفاقات الدولية بشكل كبير بما ورد من نصوص في إتفاقية فيينا لقانون المعاهدات لعام 1969. حيث أرست مفهوم الإتفاق كمصدر أساسي حينما تتصرف إرادة الدول الأطراف الى فيما بينها الى ذلك، كالأتفاق على تقنين أو تعديل قواعد عرفية أو الإتفاق على إستحداث قواعد أخرى جديدة. ومن ثم الإتفاق كذلك على صياغتها في نصوص مدونة لتكون بمثابة العقد المبرم فيما بينهم، والتي يطلق عليها فيما بعد بالإتفاق أو المعاهدة أو البروتوكول إن كانت هناك

(1) See Wolfgang Graf Vitzthum, Friedlicher Wandel durch völkerrechtliche Rechtsetzung, in: Jost Delbrück (Hrsg.), Völkerrecht und Kriegesverhütung, Verl. Dunker & Humblot, Berlin, 1979, at p. 90.

* التي تقرر (ان وظيفة المحكمة ان تفصل في المنازعات التي ترفع إليها وفقاً لإحكام القانون الدولي, وهي تطبق في هذا الشأن: (أ) الاتفاقات الدولية العامة والخاصة التي تضع قواعد معترفاً بها صراحة من جانب الدول المتنازعة).

إتفاقات أخرى ملحقة بنفس المعاهدة التي ستحكم العلاقات القانونية الدولية بين أطرافها المتعاقدين (سواء كانوا دولاً أم دول ومنظمات دولية).

كما أن هذا المفهوم، قد ترسخ في أكثر من معاهدة دولية، فنجده على سبيل المثال كما في إتفاقيات جنيف لعام 1958 المتعلقة بقانون البحار. حيث أنها قائمة على معيار التعاقد أو الإتفاق في نصوص موادها القانونية. ففي مسائل تحديد الحدود البحرية مثلاً، تشير المادة 12 من الإتفاقية والمتعلقة بمسائل البحر الأقليمي الى النص (عندما تتقابل أو تتجاور سواحل دولتين، فلا يحق لأي منهما، عند عدم وجود أتفاق بينهما من أن تمد بحرها الأقليمي الى ماوراء خط الوسط.....)[1]. وكذلك فيما يتعلق بمسائل الجرف القاري التي تتناولها المادة 1/6 من الأتفاقية بالنص على حالة الدول المتقابلة والمشتركة معا بالجرف القاري (حين يكون جرف قاري واحد ملاصقاً لأراضي دولتين أو أكثر وتكون السواحل متواجهة لبعضها البعض فأنه يجري تعيين حدود الجرف القاري العائدة لكل منهما بموجب الإتفاق، وعند عدم وجود الإتفاق، .....، فأن خط الحدود يكون الخط الوسط الذي تبعد كل نقطة فيه بعداً متساوياً عن أقرب النقاط على خطوط الأساس التي يجري منها قياس عرض البحر الأقليمي لكل من هذه الدول). أما المادة 2/6 من الإتفاقية فهي تنص على

(1) جدير بالذكر، أن من بين قضايا تعيين الحدود البحرية المهمة التي لم يتم التوصل إلى إتفاق بشأن حل لها هي مايلي: (أ- قضية جزر الكناري بين أسبانيا والمغرب؛ ب- رومانيا وأوكرانيا في البحر الأسود؛ ج- الخليج العربي بين أيران والكويت، وأحتجاج العراق على عمليات تعيين الحدود البحرية بين الكويت والسعودية- الوثيقة (S/2000/821). للزيادة أنظر:
- وثيقة الجمعية العامة A/56/58، 2001، p.13.

حالة الدول المتجاورة (حين يكون الجرف القاري ملاصقاً لأراضي دولتين متحاذيتين، فأنه يجري تعيين حدود الجرف القاري بينهما بموجب الإتفاق،....). وطبقاً لهذا المفهوم، فقد أكتسبت إتفاقيات جنيف لعام 1958 أهمية تأريخية كبيرة حيث وصفت بالقانون التقليدي للبحار، لما لها من أثر كبير في إرساء مفهوم الإتفاق أو التعاقد كمصدر سابق على العرف الدولي لقانون البحار. هذا من جانب.

من جانب آخر، فقد أشارت المادة (1/311 من أتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982) بشكل واضح على أهمية الإتفاق أو التعاقد، حينما نصت على أن (تكون لإتفاقية عام 1982 فيما بين الدول الأطراف فيها، الغلبة على إتفاقيات جنيف لقانون البحار الموقعة في 29.04.1958، ....)، علماً أن الدول الموقعة على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 يزيد عددها على 147 دولة. وبالتالي، فأنه وبموجب هذه المادة تكون الاتفاقات الأخيرة بين الدول الأطراف هي الملزمة لها فقط في علاقاتها المتبادلة.

أيضاً ماجاء في نص المادة 103[1] من ميثاق منظمة الأمم المتحدة، حيث تشير وبصراحة الى أهمية الإتفاق أو التعاقد كمصدر لقانون البحار الدولي مقارنة مع بقية المصادر الأخرى.

(1) جدير بالذكر أن نص المادة 103 من ميثاق الأمم المتحدة هو كما يلي (إذا تعارضت الألتزامات التي يرتبط بها أعضاء الأمم المتحدة وفقاً لإحكام هذا الميثاق مع أي إلتزام دولي آخر يرتبطون به فالعبرة بإلتزاماتهم المترتبة على هذا الميثاق).

* التي تقرر (ان وظيفة المحكمة ان تفصل في المنازعات التي ترفع إليها وفقاً لإحكام القانون الدولي وهي تطبق في هذا الشأن: (أ).....؛ (ب) العادات الدولية المرعية المعتبرة بمثابة قانون دلّ عليه تواتر الأستعمال).

ثانياً: العرف الدولي International Custom

بالإضافة إلى أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار والمعاهدات الخاصة المتعلقة بالقانون الدولي، فإن القانون العرفي للبحار، المشار إليه في المادة 1/38 (ب)* من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية، له أهمية كبيرة.

وفقًا للفقه الدولي، يشتمل القانون العرفي على مجموعة قواعد للسلوك المطبق حتى الآن من قبل أشخاص القانون الدولي في علاقاتهم مع بعضهم البعض. وهو مايمثل عنصر الممارسة العملية المتكررة الذي يحقق (الركن المادي) للعرف، ويشمل تصرفات الدولة وسلوكها في حالة معينة بغض النظر عن كون هذا التصرف ايجابياً ام سلبياً، كالتغييرات الدبلوماسية، ومعاهدات الدولة، والتعليمات الصادرة من الدولة لممثليها في المؤتمرات الدولية، وكذلك قرارات المحاكم الدولية والمحلية ومحاكم التحكيم التي تعتبر مهمة أيضاً لما لها من دور كبير في إظهار القواعد العرفية إذ ساعدت على ظهور قواعد خاصة كالامتيازات القانونية لإستغلال الجرف القاري من قبل الدول الساحلية، التي ناشدت بها الولايات المتحدة في إعلان ترومان عام 1945 مثلاً. وقد تبعها إعلانات مماثلة من دول أخرى كألمانيا وهولندا والدنمارك، أدى ذلك الى تبني المفهوم الوارد في المواد (1-3 من اتفاقية جنيف لعام 1958 الخاصة بالجرف القاري) وذلك بمثابة تأكيد لاحق وصادر عن محكمة العدل الدولية في قضية بحر الشمال.[1]

(1) وفقاً لتقارير محكمة العدل الدولي, هناك بالفعل ممارسات دولية متعارف عليها فيما بين

أما عن مسألة الأعتراف والقبول الدولي لصحة تصرفات الدولة وممارساتها العملية، هو ماتحدده قناعات الدول التي صدر في مواجهتها ذلك التصرف ليقترن (بالركن المعنوي) للعرف، وهو الأعتقاد الذي يفيد بان الأعتياد على ممارسة هذا التصرف وإن كان من قبيل المجاملة بين الدول لا أكثر إلا ان هناك إجماعا دولياً (أساسه الأعتقاد) على أن مخالفته تعد بمثابة إنتهاك لإلتزام قانوني، وهذا الأعتقاد هو أساس نشوء الحكم العرفي. لذلك ينبغي لتحقيق العرف توافر ركنين أساسيين هما المادي والمعنوي فضلاً عن أستمرار العمل به خلال فترة زمنية معينة.[1]

إذن فالأعتياد على ممارسة التصرف مع أستمرار قبول الدول له، هو أساس نشوء القاعدة العرفية في الماضي، لتتغير، فتصبح اليوم ترجمة قانونية مقابلة للقانون العرفي، والذي قد يخضع للتدوين في وقت لاحق وفقًا لمعاهدة دولية، ما لم ينص الأتفاق على خلاف ذلك بجواز تعديل القانون العرفي أو إلغاؤه . ومثال على ذلك، التطور الحاصل في عرض البحر الأقليمي.[2]

الدول كألمانيا والدنمارك وهولندا, خاصة فيما يتعلق بممارساتهم في استغلال موارد الجرف القاري لبحر الشمال, إذ لايحكمها إلا القانون العرفي فيما بين هذه الدول فقط ويترتب على ذلك أن ممارسة الدولة لا يجب أن تكون موحدة تمامً, فالعبرة بالقانون العرفي. للزيادة أنظر:

- International Court of Justice (ICJ) Reports, 1969, at p. 31 Rn. 42; And See too, Maurice Mendelson, The formation of customary International Law, Recueil des Cours (RdC), Vol. 272, Verl. Brill, Leiden, 1998, at p. 155 et seq. (155-410)

(1) Maurice Mendelson, ibid

(2) See Wolfgang Graf Vitzthum (Hersg), Die Eropäsche Gemeinschaft

فضلا عن ذلك، فالقانون العرفي كمصدر لقانون البحار له أهمية كبيرة في المجتمع الدولي خاصة فيما يتعلق بتوحيد القواعد العرفية الدولية. مع ذلك تتزايد رغبة بعض الدول في تنظيم قواعدها العرفية الإقليمية، فالدول الفقيرة التي لم تطور من ممارساتها البحرية وتفتقد الصناعة والتقدم ومايسمح لها من استغلال الموارد البحرية كالدول المتقدمة، أخذت تلجأ الى تطوير قواعدها العرفية المحلية أو الأقليمية لإنشاء قواعد قانونية وإن كانت تساهم بلا شك في تطوير القواعد الدولية لقانون البحار، إلا ان ذلك يمكنها من تحقيق ممارسة متساوية لحقوقها البحرية، طالما كان ذلك لايشكل تهديداً أو إنتهاكاً لقواعد القانون الدولي، بما في ذلك مبدأ المساواة في السيادة بين الدول.[1]

und das Internationale Seerecht, (op.cit), at p. 42.

(3) See Wolfgang Graf Vitzthum (Hersg), Die Eropäsche Gemeinschaft und das Internationale Seerecht, (op.cit), at pp. 84 et seq.

* التي تقرر (ان وظيفة المحكمة ان تفصل في المنازعات التي ترفع إليها وفقاً لإحكام القانون الدولي, وهي تطبق في هذا الشأن:
(أ).....؛ (ب).....؛ (ج) مبادئ القانون العامة التي أقرتها الأمم المتمدينة).

ثالثاً: مبادئ القانون العامة General Principels of Law

إن المبادئ العامة للقانون، كما أشارت اليها المادة 1/38(ج)* من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية*، هي المبادئ الموضوعية أو الإجرائية أو القانونية التي يتم إنشاؤها بواسطة القانون المقارن، والذي تقره معظم قواعد القانون الداخلي من قبل "الأمم المتحضرة". ويلجأ الى هذه المبادئ في المقام الأول كوسيلة مساعدة في التفسير لسد الثغرات الموجودة في القانون العرفي عند إفتقادها للمعاهدات. كما يمكن أن تتضمن مبادئ أخرى (كمبدأ القانون اللاحق ينسخ السابق، ومبدأ قانون المنطق، والعقد شريعة المتعاقدين ومبدأ حسن النية وغيرها من المبادئ). أما فيما يتعلق بالمضمون، فتشتمل المبادئ العامة للقانون على عناصر أساسية للنظام القانوني الدولي (كمبدأ الإغلاق الحكمي[1]، ومبدأ الحق في الاستماع الى المتهم، ونداء القوة القاهرة، والتعسف في استخدام الحقوق). وعلى الرغم من اتساعها إلا إنها تمتلك قوة ملزمة بشكل طبيعي.[2]

(1) راجع صفحة 53 من الكتاب.

(2) See Wolfgang Graf Vitzthum (Hersg), Die Eropäsche Gemeinschaft und das Internationale Seerecht, (op.cit), at pp. 84 et seq.

(3) See Albert Bleckmann, Die Aufgabe einer Methodenlehre des Völkerrechts, Nomos Verl., 1. Aufl., München, 1978, 26 ff.

والمبادئ العامة للقانون رغم أنها لا تتطلب أية ممارسة كالقانون العرفي، إلا ان المجتمع الدولي يحتفظ بها في نظمه القانونية رغم عدم إعتمادها كمصدر مستقل لقانون البحار، إذ لايعدو محتواها عن مبادئ قانونية عامة في القانون الدولي.[1]

في مجال تدوين القانون الدولي البحري، لاتلعب المبادئ العامة للقانون أي دور أساسي في هذه المسألة، إلا ما أستثني لأعتبارات من مبادئ العدل والأنصاف وذلك كما ورد في نصوص أتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 وفي كل الأحوال هي مستمدة من القانون الوطني. أو ما أستثني وفقاً للفقه القانوني لمحكمة العدل الدولية، فهي تستند الى تلك المبادئ عند نظرها في دعاوى حدود المناطق البحرية المتنازع عليها.[2]

(1) See North Sea Continental Shelf (Germany v. Denmark; Germany v. Netherlands), International Court of Justice (ICJ) Reports, 1969, at p. 31 Rn. 42; And Continental Shelf (Tunisia v. Libyan Arab Jamahiriya), International Court of Justice (ICJ) Reports 1982, at p. 17 Rn 58 ff.

* التي تقرر (ان وظيفة المحكمة ان تفصل في المنازعات التي ترفع إليها وفقاً لإحكام القانون الدولي, وهي تطبق في هذا الشأن:
(أ).....؛ (ب).....؛ (ج).....؛ (د) أحكام المحاكم ومذاهب كبار المؤلفين في القانون العام في مختلف الأمم). ويعتبر هذا أو ذاك مصدراً احتياطياً لقواعد القانون وذلك مع مراعاة أحكام المادة 59.

رابعاً: مصادر أخرى لقانون البحار Other Sources

وفقا لصياغة المادة 1/38 (د)* من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية، تعتبر السوابق القضائية من قرارات وأحكام المحاكم ومذاهب كبار الفقهاء في القانون الدولي العام في مختلف الدول مصادر ثانوية لقانون البحار الدولي. مع مراعاة العمل بأحكام المادة 59 من النظام الأساسي وهو (ان قوة الألزام تكون من جانب واحد لقرارات محكمة العدل الدولية).

والحقيقة، أن هذا التصنيف للمصادر ناتج عن دور المحكمة التاريخي ومساهمتها في تدوين القواعد الدولية، إذ من الصعوبة بمكان تجميع كافة المفاهيم لكبار الفقهاء وأساتذة القانون الدولي في مختلف دول العالم. مع ذلك، هناك مساهمات غنية في هذا الصدد صادرة عن بعض الهيئات والمنظمات الدولية غير الحكومية كمعهد القانون الدولي ورابطة القانون الدولي على سبيل المثال، وكلاهما تأسس عام 1873.[1]

فضلا عن ذلك، فالمادة 38 أعلاه من نظام المحكمة الأساسي لا تعنى بالسوابق والقرارات القضائية كمصدر قانوني صادر عن القضاء من محكمة العدل الدولية فقط، بل والأحكام الصادرة من محاكم التحكيم الدولية وقرارات

(1) See Ulrich Fastenrath, Lücken im Völkerrecht; zu Rechtscharakter, Quellen, Systemzusammenhang, Methodenlehre und Funktion des Völkerrecht, Bd. 39, Duncker und Humblot Verl., Berlin, 1988, p. 89.

القضاة الوطنيين ايضاً.

كما أن قائمة المصادر الواردة في فهرس المادة 1/38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية هي قائمة شاملة لمصادر القانون الدولي، لا غاية لها إلا لتسهيل حصول محكمة العدل الدولي على العدالة. وللمحكمة ايضاً دور بارز في تعديل أو إلغاء القواعد القانونية حتى ولو كانت تلك القواعد قد صممت في الأصل على إنها نهائية فيما يتعلق بالقانون الدولي.

فضلا عن ذلك، القواعد القانونية التي تنشئها الدول نفسها، وهي القادرة أيضًا على تطوير أشكال جديدة من تلك القواعد. وبالتالي، لايجب أن يُفهم من وراء ذلك أن المصادر القانونية في دائرة القانون الدولي هي مصادر مغلقة. بل لابد تطويرها والعمل على تشكيل أنواع ممكنة أخرى من المصادر القانونية إذا ما تم الأتفاق عليها.[1]

وهنا قد يثار التساؤل، عن إمكانية إعتماد قرارات المنظمات الدولية "كمصادر جديدة للقانون"! في ضوء إزدياد عدد هذه المنظمات خاصة منها ذات الصلة بالبحار والمحيطات ؟

من حيث المبدأ، فأن ذلك يعتمد على تلك الأهمية التي توليها "دساتير" أو

(1) See Ulrich Fastenrath, Lücken im Völkerrecht, (op.cit), at p. 93.

"مواثيق" هذه المنظمات فضلا عن وزنها في المجتمع الدولي، فهي بموجب القانون الدولي تعد بمثابة معاهدة دستورية! والمفهوم الوارد في المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية يذهب الى تنوع المصادر القانونية.

ومع ذلك، لا يزال من المشكوك فيه ما إذا كانت بعض المعايير تعد بمثابة مصادر للقانون أم لا ! وإن توافقت وظيفياً مع تلك المصادر المدرجة في المادة 1/38 الفقرات (أ، ب، ج، د) من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية.

فالدول عادة لاتأخذ "بالاتفاقيات الدولية" فقط، كما أشارت إليها المادة 1/38 (أ) من النظام الأساسي للمحكمة الدولية. وهي تستند في ذلك الى نص المادة 34/ الفقرة 1 (يحق للدول فقط من أن تكون أطرافاً في الدعاوى أمام محكمة العدل الدولية).

والتساؤل في هذا الصدد ايضاً، هو عن مدى المقارنة مابين قواعد (التشريعات الثانوية) التي تصدرها المنظمات الدولية مع معايير المعاهدات التأسيسية (القانون الأساسي أو ميثاق المنظمة) بمثابة "قانون"، فهل تعتبر من قبيل المصادر القانونية ذات مرتبة أدنى؟

الحقيقة، أنه لا يوجد مثل هذا التسلسل الهرمي في المصادر المذكورة في المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية، بغض النظر عن تبعية مبادئ القانون العامة. فالقرارات الصادرة عن الجمعية العامة للأمم المتحدة

مثلاً والمتعلقة بقانون البحار، لا تتضمن إلا الطبيعة القانونية "للتوصيات" (المواد 11-14 من ميثاق الأمم المتحدة). وبالتالي، فهي تفتقر إلى القوة القانونية، حتى لو كانت قد أسهمت في إرساء مفاهيم أو قرارات قانونية سياسية مهمة.

كذلك الحال فيما يتعلق بالعقود الدولية، وفيما إذا كانت عقود الدول مع الشركات متعددة الجنسيات من قبيل المصادر القانونية أم لا ؟ رغم أنها تعد "معاهدة دولية" ! والجواب هو أن هذه المعاهدات لها طابع دولي متعلق بالمحتوى. فالمعاهدات التي تبرمها الشركات مع الدول، مثل عقود توريد المواد الخام، لا يوجد لها مصدر قانوني مستقل. وفي ضوء قانون البحار، تتولى السلطة الدولية لقاع البحار[1] مسؤولية الأمتثال لقواعد القانون، خاصة مايتعلق منها بالعقود التي تبرمها مع الأشخاص الأعتبارية من شركات أو مؤسسات في ذات الأقليم. إذ يجب أن تكون هذه الشركات ممارسة للأعمال التجارية والتعدين (أعماق البحار)، طبقاً لنص المادة 2/153 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (استخراج المواد الخام).

(1) جدير بالذكر, أن السلطة الدولية لقاع البحار هي المنظمة التي تقوم من خلالها الدول الأطراف في أتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار, بتنظيم ومراقبة الأنشطة التي تجري في منطقة قاع البحار الدولية (قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها), وذلك بهدف تنظيم موارد هذه المنطقة.

(2) المادة 2/193 تنص (الألتزام بضمان الأمتثال لهذه الأتفاقية والمسؤولية عن الأضرار:
1)...
,2) دون الأخلال بقواعد القانون الدولي وبالمادة 22 من المرفق الثالث تترتب على الضرر الناجم

ومع ذلك، لم يتم منحهم أي موضوعية في القانون الدولي. ويظهر ذلك بشكل صريح في المادة 1/139 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، والتي بموجبها يجب أن تكون الأشخاص الأعتبارية تحت سيطرة الدول المتعاقدة. فضلاً عن تقرير مسؤوليتها عن الأخطاء الواردة في حالة الأختيار أو المراقبة طبقاً للمادة 2/139 من إتفاقية الأمم المتحدة الثالثة لقانون البحار[1].

هذا ما يبرر تأجيل التصويت حتى إشعار آخر، على مسألة التوسع في إعتماد مصادر أخرى تكون مطابقة للمصادر المذكورة في المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية.[2]

عن عدم قيام دولة طرف أو منظمة دولية بإلتزاماتها بموجب هذا الجزء مسؤولية, وتتحمل الدول الأطراف أو المنظمات الدولية العاملة معاً مسؤولية تضامنية وفردية, غير أن الدولة الطرف لاتكون مسؤولة عن الضرر الناجم عن أي عدم أمتثال لهذا الجزؤ من قبل شخص زكته بموجب الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة 2 من المادة 153, إذا كانت الدولة الطرف قد أتخذت جميع التدابير اللازمة والمناسبة لضمان الأمتثال الفعال بموجب الفقرة 4 من المادة 153 والفقرة 4 من المادة 4 من المرفق الثالث).

(1) See Ulrich Fastenrath, Lücken im Völkerrecht, (op.cit), at p. 98 et seq.
(2) Ibid.

الباب الأول

الأحكام الدولية للمياه

International Provisions of Water

الباب الأول
الأحكام الدولية للمياه

تشكل المياه الداخلية والبحر الإقليمي والمياه الأرخبيلية الجزء البحري من إقليم الدول، وتسمى بمنطقة الحوض البحري التي تخضع لسيادة الدولة الساحلية. ولا ينبغي إغفال أن طبيعة ونطاق هذه السيادة تمتد فوق سطح البحر وتحت سطح البحر، خاصة فيما يتعلق بالمياه الداخلية من جهة والبحر الإقليمي أو المياه الأرخبيلية من جهة أخرى.

والسيادة هي ممارسة الدولة بالحد الأقصى لسلطتها السياسية والقانونية لحدودها بما فيها البحرية الإقليمية والممتدة لمسافة 12 ميل بحرياً، ولايحد من هذه السيادة إلا الأحكام الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، والقانون العرفي الدولي ذي الصلة والمبادئ العامة للقانون. وبالتالي، فالدولة ملزمة بالتنازل عن شيء من سيادتها الوطنية، لضمان حقوق والتزامات دولية أخرى، كالتي تتعلق على سبيل المثال بحق المرور العابر خلال بحرها الإقليمي والدخول إلى موانئها الساحلية مع إحترام أنظمتها القانونية.[1]

(1) للزيادة أنظر, د. علي صادق أبو هيف, القانون الدولي العام, منشأة المعارف, الإسكندرية, 1995, ص 101 ومابعدها.

(2) جدير بالذكر, أن نشأة مفهوم إمتداد ولاية الدولة الساحلية الى المنطقة الإقتصادية ومابعدها

أما المضائق فهي وإن كانت تنتمي لإقليم الدولة الوطني، إلا إنها تخضع لنظام قانوني خاص وهو حق المرور العابر لإنها تخدم الملاحة البحرية الدولية طبقاً لحكم (المادة 38 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار). بطبيعة الحال، فأن هذا النظام لا يتم تطبيقه إلا إذا كان هناك جانب ملاحي وجغرافي طبيعي لعبور البحر عبر المضيق، وكذلك الحال فيما يتعلق بالمنطقة الإقتصادية الخالصة أو بإعالي البحار طبقاً لحكم (المادة 36 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار).

وجدير بالذكر، أن المنطقة الإقتصادية الخالصة (المنطقة المجاورة)، هي منطقة وظيفية تابعة للدولة الساحلية، أي منطقة (يفترض) أن لا تتمتع فيها الدولة الساحلية إلا بسلطات وظيفية محدودة فقط. إلا أن ذلك لم يمنع الدول الساحلية من أمتداد ولايتها البحرية على المنطقة الإقتصادية الخالصة والجرف القاري، بحجة حقوقها التأريخية في حماية حدود مياهها الإقليمية.[1]

الى الجرف القاري تعود إلى فترة الهيمنة البريطانية على البحار في العالم للفترة مابين (1736- 1876) حيث أصدرت قانون البحث عن السفن (Right of search of ships) ومنعت بموجبه السفن الأجنبية من الإقتراب من سواحلها لمسافة 24 ميلا بحري، للزيادة أنظر:

- Wolfgang Graf Vitzthum/Alexander Proelß, a.a.O., at p. 84 et seq; Karl Heinz Ziegler, (op.cit), at p. 159.

الفصل الأول
المياه الداخلية
Interior Waters

أولاً: تمهيد وتعريف

كانت المياه الداخلية تعرف في السابق بأسم المياه البحرية الداخلية والتي يتم تحديدها أساساً بموجب قانون المعاهدات. إلا أن لجنة القانون الدولي ذهبت الى الأخذ بتعبير المياه الداخلية بدلا من المياه البحرية الداخلية تجنباً للخلط مع تعبير البحر الأقليمي وهو الذي أعتمدته غالبية الهيئات الدولية، ولا سيما التعريف الوارد بموجب المادة 1/8 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، والتي تعتبر المياه التي تقع في الجانب المواجه للأرض من الساحل أي خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي هو المياه الداخلية للدولة. وهو ذات المعنى الذي حددته المادة 1/5 من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة لعام 1958.

وهذا التعريف يتطلب منا أيضاً التعريف "بخط الأساس" الذي هو عبارة عن خط مستقيم يصل بين رؤوس النقاط البارزة لشاطيء الدولة بشرط أن لايبعد عن الاتجاه العام للشاطيء وأن تكون المياه التي خلفه متصلة بما فيه الكفاية باليابسة وهي المياه الإقليمية للدولة الساحلية.

والحقيقة، أن في تفسير المادة 1/8 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار قد يعطي إنطباعاً خاطئاً خاصة فيما يتعلق بالمياه الداخلية الأخرى للدولة مثل الأنهار والبحيرات. فعلى سبيل المثال، هناك البعض من البحيرات لايعتبر من قبيل المياه الداخلية كما هو الحال بالنسبة لبحر سوابيان في جنوب ألمانيا وبحر قزوين في جنوب شرق روسيا (غرب آسيا)، وفي ديباجة إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار نجد أنها تنص فعلاً على أنه "ينبغي إقامة نظام قانوني للمحيطات والبحار"، ولا توجد إشارة واضحة لهذا النوع من المياه الداخلية "البحرية" ماعدا نص المادة 122 من الأتفاقية والتي تتعلق (بالبحار المغلقة وشبه المغلقة والتي تشكل جزءاً من البحر الأقليمي أو المنطقة الأقتصادية الخالصة لدولتان أو أكثر من الدول الساحلية). بل أن التعريف الوارد في المادة 1/8 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، لاينطبق على حوالي 20 دولة أرخبيلية، بما في ذلك الفلبين وإندونيسيا وموريشيوس وفيجي أو حتى جزر البهاما.

فضلاً عن ذلك، يجب تمييز المياه الداخلية عن تلك المياه الداخلية التي تشكل أرخبيلاً. فالدول الأرخبيلية يمكنها اليوم ووفقًا للمادة 47 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أن تضع خطوط أساس للأرخبيل يصل طولها إلى مسافة 125 ميلًا بحريًا في أقصى النقاط الخارجية لأرخبيلها.

بالإضافة إلى المياه الأرخبيلية، هناك المياه الداخلية الأخرى مثل الخلجان ومصبات الأنهار، والتي قد تكون مفتوحة أمام البحر فتشكل مياه داخلية

بحرية. أو التي تنتهي بخزانات السدود والبحار الداخلية المحاطة بأكثر من دولة واحدة مثل (بحر سوابيان وبحيرة إيري وبحيرة أونتاريو)، والتي يجب تتمييزها عن تلك المياه الداخلية المحاطة بالكامل بأقليم الدولة، بغض النظر عن نوعية المياه سواء كانت عذبة أم مالحة.

كذلك الحال بالنسبة للقنوات المائية، فهي مياه داخلية ولكن يجب أيضاً التمييز ما بين تلك التي تربط بين نهرين أو أكثر مثل (قناة الراين الرئيسية في نهر الدانوب) وتلك التي تربط البحر أو المحيط إلى بحر أو محيط آخر (مثل بحر الشمال أو بنما أو قناة السويس). فهذه المياه لها صبغة بحرية وإن كانت تنتمي إلى المياه الداخلية للدولة.

كما قد يرتبط البحر ببحر آخر أو بالمحيط مثلاً كما في بحر البلطيق أو البحر الأسود أو بحر آزوف، وكذلك مايتعلق بالوضع القانوني للبحار المغلقة كمعاهدة الدول المحيطة ببحر قزوين، وهي في الغالب تشكل جزءاً من البحر الأقليمي أو المنطقة الأقتصادية الخالصة لدولتان أو أكثر من الدول الساحلية والتي أشارت إليها بالتنظيم أحكام المادة 122 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

والحقيقة، إن مسألة تطبيق القانون الدولي من عدمه تلعب دوراً كبيراً خاصة في موضوع إستغلال الموارد المعدنية بين الدول المشاطئة للبحار أو البحيرات الداخلية. وفي ظل غياب القواعد التعاقدية أو حتى العرفية، يكون من الطبيعي أن تشترك الدول المشاطئة معاً بإستغلال الموارد الطبيعية في قاع

هذه البحار أو البحيرات.

ولكن، السؤال الذي يثار حول مدى تطبيق القانون الدولي للبحار؟ والى أي مدى يمكن أن تذهب المادة 122 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في إعتماد مبدأ المساواة بين الدول فيما يخص إستغلال الموارد الطبيعية من قاع المنطقة البحرية التي تشترك فيها الدول المشاطئة في البحر الأقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة.

يتبين من خلال نص المادة 56[1] و 77[2] من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، أنها تستثني (الدول الأخرى) لأغراض البحث عن الموارد الطبيعية واستغلالها طبقاً لمبدأ السيادة. هذا يعني أن الدول ناقصة السيادة أو حتى الدول الضعيفة سوف تتنازل عن حقها في إستغلال مواردها الطبيعية لصالح الدول الأقوى منها.

على هذه الخلفية، فإن النزاع بين الدول الساحلية الخمسة حول الوضع

(1) تنص المادة 1/56 على (للدولة الساحلية في المنطقة الأقتصادية: أ- حقوق سيادية لغرض أستكشاف وأستغلال الموارد الطبيعية,.....).

(2) تنص المادة 1/77 على (تمارس الدولة الساحلية على الجرف القاري حقوقاً سيادية لأغراض إستكشافه وإستغلال موارده الطبيعية) حقوق سيادية لغرض أستكشاف وأستغلال الموارد الطبيعية,.....).

القانوني لبحر قزوين أمر مفهوم. فكل من إيران وتركمانستان وروسيا تذهب الى أعتبار أن هذا البحر هو عبارة عن "بحيرة داخلية". أما عن أذربيجان وكازاخستان، التي يوجد على شواطئها البحرية أكبر الرواسب النفطية، فهي تعتبر أن هذا "البحر داخلياً" وليست بحيرة داخلية. وبالتالي، تنطبق عليه أحكام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ومن ثم يلعب الوضع القانوني دورًا في حرية مد خطوط الأنابيب البحرية. إذ أن أذربيجان وبدعم من الولايات المتحدة الأمريكية تعمل منذ فترة على مد خط أنابيب النفط من كازاخستان عبر تركمانستان إلى أذربيجان في قاع بحر قزوين. فإذا كان الوضع القانوني لبحر قزوين على أنه "بحراً داخلياً"، فسيتم الأمر حتى من دون موافقة روسيا وفقًا للمواد (1/58[1])، 79[2]، 1/87(ج)[3] من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون

(1) تنص المادة 1/58 على (في المنطقة الأقتصادية الخالصة تتمتع جميع الدول الساحلية أو غير الساحلية .....بالحريات المشار إليها في المادة 87 من هذه الأتفاقية والمتعلقة بالملاحة والتحليق ووضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة....).

(2) تنص المادة 79 على (1- يحق لجميع الدول وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة على الجرف القاري...., 2- مع مراعاة حق الدولة الساحلية في إتخاذ تدابير معقولة....ومن التلوث من خطوط الأنابيب وتخفيضه والسيطرة عليه, 3- تعيين المسار لوضع خطوط الأنابيب, 4- ليس في هذا الجزء مايمس حقوق الدولة الساحلية في وضع شروط للكابلات وخطوط الأنابيب التي تدخل بحرها الأقليمي, 5- تولي الدول عند وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة المراعاة الواجبة للكابلات أو خطوط الأنابيب الموضوعة من قبل).

(3) تنص المادة 1/87(ج) على (أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول....,ج) حرية وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة,.....).

البحار لعام 1982).

أما عن روسيا، فسيكون ذلك سبباً رئيسياً للمطالبة بحالة المياه الداخلية لبحر قزوين، وإلا ستخسر احتكارها الحالي لنقل النفط والغاز الكازاخستاني إلى أوروبا الغربية.

ثانياً: حدود المياه الداخلية

1) خطوط الأساس

يشكل خط الأساس الحدود البحرية للمياه الداخلية، وفي نفس الوقت يشكل النهاية التي تقاس منها حدود مستوى البحر من البحر الإقليمي (12 ميلا بحري) والمنطقة المتاخمة له (12 ميلا بحريا أخرى) وكذلك الجرف القاري (200 ميل بحري).

بالإضافة إلى المدى البحري للمناطق البحرية المذكورة أعلاه، فكل منطقة من هذه المناطق البحرية وأعالي البحار تتمتع بأهمية جيوسياسية كبيرة، أساسها الأمتداد والتوسع (الولاية القضائية الزاحفة) لسيادة الدولة الساحلية التي هي في الجهة المقابلة من البحر.

كما أن خطوط الأساس التي تقاس منها الحدود البحرية قد لاتكون ثابتة (متغيرة). وقد تحتاج تلك الخطوط التي تنشئها الدولة الساحلية وفقاً للقانون الدولي من وقت لآخر إلى إعادة تعريف، كما في حالة تآكل الأراضي الساحلية للدولة مثلاً.

لذلك يكون من حيث المبدأ للدولة الساحلية حرية إختيار واحدة من الطرق التالية التي تستخدمها في إنشاء خطوط الأساس الخاصة بها، ولايمنع ذلك من أن يكون لها خطان أساسيان مختلفان، وكما يلي:

أ) خط الأساس العادي أو الطبيعي

خط الأساس العادي هو خط المياه المنخفض (خط إنحسار الجزر) على طول الساحل، "كما هو مسجل في المخططات البحرية واسعة النطاق المعترف بها رسميًا من قبل الدولة الساحلية" (المادة 5 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار).

كما يجب الأخذ بعين الأعتبار عند إنشاء خطوط الأساس العادية مسألة الموانئ ومرافقها البعيدة عن الساحل (منافذ الموانئ)، إذ تعتبر وفقاً للمادة 11 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار جزءاً من الساحل (كالأرصفة البحرية، وحواجز الأمواج)، ولايدخل في هذا المفهوم المنشآت البحرية المقامة في البحر الأقليمي أو الجزر الصناعية. كما لايجوز رسم خطوط مستقيمة من وإلى مرافق الموانئ، بل يمتد خط الأساس المستقيم على طول مرافق المنافذ

الدائمة الأبعد، التي تشكل جزءًا من نظام المنفذ كما هو واضح من المادة 12 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

فضلا عن ذلك، توضح المادتان 6 و13 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار كيفية رسم خط الأساس الطبيعي للجزر الواقعة على الشعاب والحلقات المرجانية أو المحاطة بشعاب مرجانية، حيث يتم رسم خط الأساس من حد أدنى الجزر للشعاب المرجانية بإتجاه البحر والذي يجب أن لايزيد عن مسافة (12 ميلاً بحرياً كحد أقصى) من البر الرئيسي أو من أبعد جزيرة.

في مثل هذه الحالات، لا يمتد خط الأساس على طول خط المياه المنخفضة بالساحل، ولكن على طول خط المياه المنخفضة للشعاب المرجانية باتجاه البحر. بينما توضح المادة 6 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أن المياه الموجودة داخل بحيرة مرجانية هي مياه داخلية، إلا أنها تترك في نفس الوقت مسألة الأجابة عن السؤال عن كيفية رسم خط الأساس عند مدخل الجزيرة المرجانية للدولة الساحلية، وهو أي خط من هذا القبيل شرط أن لا يؤثر سلبًا على حقوق المرور وحرية الملاحة والحقوق الأخرى التي تنص عليها الاتفاقية.

ب) خطوط الأساس المستقيمة

ويلجأ الى طريقة رسم خطوط الأساس المستقيمة في حالة السواحل التي لاتسمح طبيعتها بتطبيق خط الأساس العادي أو الطبيعي، أي ذات الجوانب

الوعرة والشقوق العميقة أو في حالة وجود سلسلة من الجزر البحرية (مثل الجزر الفريزية)[1]، وكذلك في حالة السواحل المتغير تبعاً لظروفها الطبيعية كتلك التي تشكل دلتا مائياً متشعباً (مثل دلتا النيل في البحر المتوسط).

فضلا عن ذلك، فأن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لاتقدم إجابة واضحة على السؤال: هل يجب وضع خطوط أساسية حتى لو كانت الأجزاء الساحلية التي تفصل مابين دولتين أو أكثر ذات جوانب وعرة وشقوق عميقة، أو إذا كانت تشكل سلسلة من الجزر على طول الساحل الذي تشترك به دولتين كالجزر الفريزية على سبيل المثال؟

في هذه الحالات، يمكن رسم خط أساس مستقيم إما بين "الجزر الحدودية" أو من "الجزر الحدودية" إلى النقطة على ساحل البر الرئيسي، حيث تلتقي الحدود البرية بين الدولتين بخط المياه المنخفض. كما فعلته ألمانيا والدنمارك عندما رسمت خط أساس مستقيم بين الجزر الفريزية الشمالية على طول الساحل (من النقطة الشمالية الغربية من جزيرة سيلت إلى روما فلاك وذلك على خط المياه المنخفضة)، حيث ينتهي الجزء الألماني من خط الأساس المستقيم عند النقطة التي يبدأ فيها الجزء الدنماركي من خط الأساس المستقيم.

مع ذلك، وإن كانت هذه الرؤية لا تستند إلى صياغة المادة 1/7 من إتفاقية

(1) وهي سلسلة من الجزر في بحر الشمال على الساحل الهولندي وموازية لبحر فادن.

الأمم المتحدة لقانون البحار، إلا أنها بطيبعة الحال تستند الى ممارسات الدولة والاتفاق فيما بينها.

كما أن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار تضع شروطاً معينة في المادة 7 منها عند إنشاء خطوط أساس مستقيمة، وذلك لمنع إفراط الدول الساحلية من مد النقاط البارزة نحو مياه البحر الأقليمي. على سبيل المثال، تحدد المادة 3/7 مسار خطوط الأساس المستقيمة بالشكل الذي لا (ينحرف بشكل كبير عن الاتجاه العام للساحل كي يبقى خاضعاً لنظام المياه الداخلية). أو لايجوز رسم خطوط الأساس المستقيمة على المرتفعات الصخرية التي لاتظهر إلاعند حالة الجزر، مالم يكن عليها بناء كفنار مثلاً أو منشآت مماثلة كمرافق للموانئ أو إذا ماكانت تتمتع بإعتراف دولي (المادة 4/7).

علاوة على ذلك، لايجوز رسم خط الأساس المستقيم بالشكل الذي يجعل فيه البحر الإقليمي لدولة أخرى معزولاً عن أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة (المادة 6/7). إذ يجب ربط المناطق البحرية الواقعة على الجانب الأرضي من خطوط الأساس المستقيمة ارتباطًا وثيقاً بالمنطقة البرية بحيث تكون في حدود المياه الداخلية.

2) الأنهار الأساسية والخلجان

وفقاً للمادة 9 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، بالنسبة للأنهار التي

"تصب" مباشرة في البحر، فإن خط الأساس هو خط مستقيم مرسوم عبر مصب النهر بين النقاط التي تقع على خط المياه المنخفض لشواطئها، حتى وإن كان مصب النهر يشكل دلتا مائياً بين حدود دولتين شاطئيتين، إذ لاتتقيد بعدد الدول المشاطئة (مثل نهر أودر بين بولندا وألمانيا) و(نهر إمس بين ألمانيا وهولندا).

على عكس الأحكام الخاصة بالخلجان، فالمادة 1/10 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار تحدد بأن ينتمي ساحل الخليج الى دولة واحدة فقط، ويجب أن يكون سطح الماء أكبر من قطر نصف دائري لخط مرسوم من خلال المدخل (المادة 2/10 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار)، كما لايمكن أستنتاج نسبة العرض إلى طول الخليج مباشرة. فتساؤل المادة أعلاه يطرح نفسه عندما تشير الى أن يكون الخليج (محاطاً بالأرض). فالغرض من هذا المعيار هو قصر تطبيق الأسلوب نصف الدائري على هذا النوع من الخلجان، والعامل الحاسم في تعريف الخليج هو المنطقة التي تقع داخل خط المياه الضحلة على طول الخط الساحلي والخط الذي يربط المياه الضحلة (حد أدنى الجزر) بنقطتي مدخله الطبيعية على أن لاتتجاوز مسافتها 24 ميلاً بحرياً (المادة 3،4/10 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار).

ولإنشاء خطوط الأساس يجب التمييز بين ثلاثة أنواع مختلفة من الخلجان: بين الخلجان الوطنية والدولية والتاريخية.

أ) الخلجان الوطنية

وهي التي تقع سواحلها في إقليم دولة واحدة، حيث لا يتجاوز أتساع الفتحة التي توصلها بالبحر على 24 ميلاً بحرياً، وتعد المياه المحصورة به مياه داخلية، ومن الخلجان الوطنية على سبيل المثال (خليج بنما، وخليج السويس، وخليج تونس، وخليج سرت في ليبيا).

ب) الخلجان الدولية (القانونية)

وهي التي تشترك في شواطئها عدة دول، وتزيد فيها فتحة الدخول على 24 ميلا بحري، حيث يتم رسم خط وهمي عند إنحسار المياه (حد أدنى الجزر) بين نقطتي مدخله الطبيعية وبشكل لايتجاوز ال 24 ميلا بحريا. وبطبيعة الحال يتم تحديد المياه الأقليمية والمنطقة الأقتصادية الخالصة إبتداءاً من هذا الخط الوهمي بإتجاه أعالي البحار(المادة 5/10 من اتفاقية قانون البحار)، ويخضع الخليج في مثل هذه الحالة الى السيادة المشتركة للدول المشاطئة له. والأمثلة على هذا النوع من الخلجان كثيرة منها (الخليج العربي الذي تشترك به كل من إيران والعراق والكويت والأمارات العربية المتحدة والسعودية وقطر والبحرين وعمان، وخليج مانار بين الهند وسريلانكا، وخليج تايلاند بين كمبوديا وفيتنام، وخليج ريو دي إيا بلاتا بين الأرجنتين وأوروغواي).

ج) الخلجان التأريخية

الخلجان التاريخية هي تلك التي تمتثل مياهها بسمة الوجود التأريخي كشرط أساسي لمثل هذا النوع من الخلجان ولايشترط أن تكون مسافة الفتحة التي

توصلها بالبحر 24 ميل بحري، بل لابد أن تكون الدولة أو الدول المشاطئة قد أدعت السيادة المباشرة عليها منذ فترة طويلة وتمارس اختصاصها الوطني في مياه الخليج بإعتباره مياها داخلية.[1]

وفي قرار لمحكمة العدل الدولية تأكد مفهوم الخلجان التأريخية أيضاً، وذلك في قضية المصائد النرويجية بين انجلترا والنرويج عام 1951، عندما اشارت الى طلب النرويج بأنه يستند الى حقها في تلك المياه التي تمارس السيادة المباشرة والهادئة إذ لم يسبق وأن نازعتها دولة عليه منذ أكثر من 300 سنة وهي بمثابة مياه داخلية لها ينبغي أخذها بنظر الأعتبار.[2]

وبأستقراء نصوص إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار واتفاقية جنيف للبحر الأقليمي والمنطقة المتاخمة، نجد ان كلا الأتفاقيتين قد خلت صراحة من أي

(1) See Peter Malanczuk, Akehurst´s Modern Introduction to International Law, 7.ed., Taylor & Francis Group, New York, 1997, at p. 182 et seq;

- أنظر كذلك, د. عصام العطية, القانون الدولي العام, طبعة جديدة, مكتبة السنهوري, بغداد, 2011, ص 346؛ كذلك, د. محمد طلعت الغنيمي, القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة, مطبعة أطلس, القاهرة, 1975, ص 56 ومابعدها.

(2) International Court of Justice (ICJ) Reports, 1951, at p.130

(3) والتي تنص (لاتتطبق الأحكام الآنفة على مايسمى بالخلجان التأريخية, ولا في أية حالة يطبق فيها نظام خطوط الأساس المستقيمة المنصوص عليها في المادة 7).

(4) والتي تنص (لاتطبق أحكام النصوص السابقة على الخلجان التأريخية ولا في حالة الخلجان التي تستعمل فيها طريقة خطوط الأساس المستقيمة).

(5) أنظر د. حسني موسى محمد رضوان, مرجع سابق, ص 34 ومابعدها.

تعريف لهذا النوع من الخلجان، إلا من بعض الأشارات الواردة في نص المادة 6/10 (من اتفاقية قانون البحار)[1]، ونص المادة 6/7 (من اتفاقية جنيف للبحر الأقليمي والمنطقة المتاخمة)[2].[3]

في الوقت الحاضر، توجد حوالي 20 من الخلجان التأريخية التي تقع في إقليم دولة واحدة، كما في خليج بطرس الأكبر في روسيا، وخليج تارنو في إيطاليا، وخليج سرت في ليبيا، وخليج الولايات المتحدة الأمريكية على سبيل المثال. فضلا عن خليج هدسون في كندا، إذ يعتبر أكبر الخلجان التأريخية في العالم فهو ضعف حجم بحر الشمال.

كما أن محكمة العدل الدولية تميز بين الخلجان التأريخية التي تقع في إقليم دولة واحدة والخلجان التأريخية التي تشترك فيها عدة دول، كما في خليج تريستا في بحر الأدرياتيك الذي تشترك فيه كل من الدول (ايطاليا، سلوفينيا، كرواتيا، البوسنة والهرسك، صربيا، مونتينيغرو وألبانيا)، وخليج المكسيك بين كل من الدول (الولايات المتحدة الأمريكية، والمكسيك وكوبا)، وخليج فنلندا الذي يمتد بين فنلندا وإستونيا وروسيا.

كذلك، فقد رفضت محكمة العدل الدولي مطالبات لدول عديدة للإعتراف بمياه خلجانها على أنها من مياه تأريخية، وقد أستندت الى رفضها في تلك الادعاءات هو إفتقادها لشرط ممارسة الدولة لسيادتها الفعلية لفترة طويلة من الزمن تكفي لتكون سبباً للمطالبة.

وأخيرا، بالنسبة للخلجان التي ليست قانونية أو تاريخية، فإن خط الأساس يتبع القاعدة العامة للمادة 5 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، وان مياهها تتبع المياه الداخلية للدولة الساحلية، أما عن المياه خارج هذه المنطقة فهي تتبع المنطقة الاقتصادية الخالصة. وفي حالة الخلجان التي تشترك في شواطئها أكثر من دولة واحدة والتي يقل عرضها عن مجموع عرض البحر الإقليمي، فإن خط الوسط (خط تساو البعد) بين خطوط المياه المنخفضة عند الجزر هو الذي يشكل الحدود مابينها، ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك (انظر المادة 15 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار).

3) خطوط الأساس في المياه الأرخبيلية

تنطبق قواعد رسم خطوط الأساس في مصبات الأنهار والموانئ والخلجان التي نوقشت أعلاه أيضاً على رسم خطوط الترسيم في المياه الأرخبيلية طبقاً للمادة 50 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. ومع ذلك، لا تحتوي المادة 50 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على أي إشارة إلى المادة 6 والمادة 13 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، والتي تنظمان خط الأساس في المياه المنخفضة فقط، هذا من جانب.

من جانب أخر، فأن المياه الأرخبيلية بغض النظر عن عمقها أو بعدها عن الساحل تعتبر مياه داخلية طبقاً لنص المادة 1/49 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار[1]. في حين أن هذا الوصف للمياه الأرخبيلية الوارد في المادة أعلاه تتجاهله المادة 4/47 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، إذ لا تعتبر قاع وباطن أرض الشعاب المرجانية أو الجزر المرجانية جزءاً من المياه الداخلية، مالم يكن عليها بناء فنار مثلاً، أو منشآت مماثلة تعلو سطح البحر، أو إذا كان هذا المرتفع من الأرض والذي تنحسر عنه المياه يقع كلياً أو جزئياً على مسافة لاتتجاوز عرض البحر الأقليمي من أقرب الجزر إليه.

4) تحديد المياه الداخلية

عادة، تشكل النهاية الفعلية للأراضي الجافة الحدود البرية للمياه الداخلية، وبالنسبة لمياه الدلتا والأنهار التي تصب مباشرة في البحر فطبقاً للمادة 2/7 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، تكون أبعد نقطة بأتجاه البحر من حد أدنى الجزر هي حدود المياه الداخلية (تعتبر جزء من إقليم الدولة الساحلية).

فضلاً عن ذلك، فالدول الساحلية التي تشترك في الدلتا أو مصبات الأنهار،

(1) نص المادة 1/49 من أتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (تمتد سيادة الدولة الأرخبيلية الى المياه التي تحصرها خطوط الأساس الأرخبيلية المرسومة وفقاً للمادة 47, والتي تعرف بالمياه الأرخبيلية, بصرف النظر عن عمقها وعن بعدها عن الساحل).

تكون حرة في تحديد مفهوم مياهها الداخلية وذلك في حالات معينة مثل حماية البيئة البحرية، وبطبيعة الحال طبقاً للإتفاق المبرم فيما بينها (المادة 1/237 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار).

وعليه، فقد تمتد المياه الداخلية للدولة الساحلية الى نقطة أبعد من تلك المشار إليها في المادة 2/7 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، لتصل الى النقطة من مجرى النهر التي تنتهي بها المياه العذبة وتشهد زيادة ملحوظة في الملوحة عند انخفاض المد في حالة الجزر (المادة 1/1 من اتفاقية هلسنكي بشأن حماية وأستخدام المجاري المائية العابرة للحدود والبحيرات الدولية لعام 1992) وذلك فيما بين الدول المشاطئة لبحر البلطيق.

لكن السؤال الذي يثار في هذه الحالة، هو كيف يتم تعيين حدود المياه الداخلية بين الدول ذات السواحل المتجاورة، خاصة عندما لا يتشكل خط الأساس لدولة واحدة عن طريق خط المياه المنخفض على طول ساحلها؟

الحقيقة، لايوجد جواب واضح في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لهذه المسألة، كما هو الحال مع البحر الأقليمي أو الجرف القاري حيث تحتوي إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على أحكام محددة بترسيم الحدود فيها وذلك في المواد (15، 74، 83 منها).

مع ذلك، فأن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار تفرق بين طريقتين لترسيم الحدود في مثل هذه الحالة، والتي يمكن وصفها (بالحلول المنصفة). فالأولى،

هي تحديد خط وسط يفصل المياه الداخلية بين الدولتين بالتساوي. أما الثانية، فتستخدم في الحالات التي تكون فيها حدود المياه الداخلية بإتجاه البحر، حيث يتم رسم خطوط الأساس المستقيمة على طول الجزر البحرية أو منتصف خط التجويف في الخليج الذي تشترك به الدول الساحلية.

والأمثلة الدولية بهذا الخصوص كثيرة منها على سبيل المثال، الأتفاق المبرم بين ألمانيا وبولندا عام 1950 وذلك لتحديد المياه الداخلية لبحيرة شتيتسين (ثاني أكبر بحيرة في بحر البلطيق) التي تقع عند مصب نهر الأودر الذي يفصل بين حدود الدولتين. وكذلك الأتفاق المبرم بين ألمانيا والدنمارك طبقاً لمعاهدة فرساي عام 1919 لتحديد خط حدود المياه الداخلية لخليج فلنسبورغ (في الجانب الغربي لبحر البلطيق)، وكذلك في الشمال الشرقي (أي اليابسة) من جزيرة سيلت. وفي قضية الجرف القاري أيضاً بين تونس وليبيا لدى محكمة العدل الدولية، حيث تطالب بها تونس كمياه داخلية[1].[2]

كما أن خطوط الترسيم لحدود المياه الداخلية المتفق عليها (تعاقدياً)، تكون مرسومة وفقاً لنص المادة 83 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، وذلك على شكل خرائط ذات مقياس أو مقاييس ملائمة للتثبت من موقعها، أو قوائم بالأحداثيات الجغرافية، وتودع نسخة منها لدى الأمانة العامة للأمم المتحدة

(1) International Court of Justice (ICJ) Reports, 1982, pp. 18-71.
(2) See, Wolfgang Graf Vitzthum/Alexander Proelß, a.a.O., at p. 140 et seq.
(3) See, Myron Nordquist, United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, Springer Netherlands Verl., Bd. V, Berlin, 1989, (n 80), at pp. 109-116; See Wolfgang Graf Vitzthum (Hersg), Die

طبقاً للمواد (16، 8/47-9، 75، 84 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار).[1]

أما في حالة عدم التوصل إلى اتفاق بشأن ترسيم الحدود لتمييز المياه الداخلية خلال فترة معقولة، تلجأ الدول في هذه الحالة الى تسوية النزاع طبقاً للجزء الخامس عشر من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عملاً بنص الفقرة 2 من المادة 74، أي اللجوء الى تطبيق مماثل لأحكام سابقة بهذا الصدد.

والسؤال الأخير الذي يطرح نفسه حول ما إذا كان تطبيق المادة 2/74 أعلاه لم يفي بالغرض ولم يؤدي الى حل النزاع، فماذا ينبغي للدول في هذه الحالة لأعتماد إجراءات إلزامية كتلك التي يتعين تنفيذها وفقاً للمادة 286[2] من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار؟

في هذه الحالة، يحق للدول الأطراف في النزاع من الطلب بإعلان مكتوب بإختيار واحدة من الوسائل التالية لتسوية النزاع وهي إما عرض الموضوع على (المحكمة الدولية لقانون البحار، أو محكمة العدل الدولية، أو محكمة

Eropäsche Gemeinschaft und das Internationale Seerecht, (op.cit), at p. 114 et seq.

(1) جدير بالذكر, أن المادة 286 تنص على (رهناً بمراعاة الفرع 3, يحال أي نزاع يتعلق بتفسير هذه الأتفاقية أو تطبيقها عند عدم التوصل الى تسوية وفقاً للفرع 1, بناءاً على طلب أي طرف في النزاع, الى المحكمة ذات الأختصاص بموجب هذا الفرع).

بتفسير هذه الأتفاقية أو تطبيقها عند عدم التوصل الى تسوية وفقاً للفرع 1, بناءاً على طلب أي طرف في النزاع, الى المحكمة ذات الأختصاص بموجب هذا الفرع).

تحكيم دولية أو محكمة تحكيم خاصة) للفصل بالنزاع المعروض طبقاً لنص المادة (1/287/(أ)،(ب)،(ج)،(د) من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار).

كما قد لاتتفق الدول الأطراف في النزاع على أختيار واحدة من تلك الوسائل المشار إليها أعلاه. في هذه الحالة، لايمكن الزام الدولة الطرف في النزاع برفعه الى المحكمة المختصة دون إرادتها، إذ ترى إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أن للمياه الداخلية طابع سياسي يختلف عن تلك المسائل المتعلقة بالبحر الأقليمي أو الجرف القاري طبقاً للمواد (15، 74، 83) منها[1]. وبالتالي، يكون من حق الدولة المطالبة باستبعاد تطبيق أحكام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار من تسوية النزاع المتعلق بتعيين حدود المياه الداخلية، بإعلان رسمي منها بموجب المادة (1/298/ 6 (أ) من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار).

(1) تنص المادة 1/2 من أتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على (تمتد هذه السيادة الى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي وكذلك الى قاعه وباطن أرضه).

(2) كذلك جاء في نص المادة 1/1 من إتفاقية جنيف للبحر الأقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 (تمتد سيادة الدولة الى ماوراء أراضيها السيادية ومياهها الداخلية إلى أمتداد البحر المطل على ساحلها والذي يعرف بأسم البحر الإقليمي).

ثالثاً: الوضع القانوني للمياه الداخلية

1) السيادة

فيما يتعلق بالقانون الدولي والقانون الدستوري، تشمل أراضي الدولة الساحلية بجانب أراضيها أيضًا المياه البحرية aquitori من البحر الإقليمي، وكذلك المجال الجوي أعلاه والأرض وماتحت الأرض بين جميع هذه الأجزاء من الأراضي الوطنية. وبالتالي فالمياه الداخلية هي جزء من الإقليم، وتخضع بشكل أساسي للسيادة الإقليمية للدولة الساحلية، ومن ثم تسري عليها قوانينها دون اية قيود[1].

وقد تأكد هذا المفهوم في قضية الأنشطة العسكرية وشبه العسكرية الأمريكية في نيكاراغوا عام 1986 لدى محكمة العدل الدولي عندما جاء في حيثيات قرارها بهذا الصدد أن (المفهوم القانوني الأساسي لسيادة الدولة في القانون الدولي العرفي، هو القائم على مبدأ المساواة الوارد في المادة 1/2 من ميثاق منظمة الأمم المتحدة، وبالتالي فهو يمتد إلى المياه الداخلية والبحر الإقليمي لكل دولة)[2]. وكذلك ماجاء في قرارها مؤخرًا في قضية الجرف القاري بين

(1) See Wolfgang Graf Vitzthum (Hersg), Die Eropäsche Gemeinschaft und das Internationale Seerecht, (op.cit), at p. 114 et seq.
(2) (ICJ) Reports, 1986, p. 14, para. 111.
(3) (ICJ) Reports, 2012, p.4, para. 107.

نيكاراغوا وكولومبيا عام 2012 (أن للدولة الساحلية على المياه الداخلية حقوق سيادية لغرض استكشاف واستغلال مواردها الطبيعية)[1].

ونتيجة لهذا الوضع القانوني بإنفتاح المياه الداخلية المباشر على البحر، تنشأ حقوق أخرى لدول ثالثة لاتقل أهمية عن حقوق الدولة الساحلية ولا يجب أن تتعارض ومفهوم السيادة على المياه الإقليمية للدولة الساحلية، كحقوق الوصول والمرور العابر وغيرها من حقوق الاستخدام، وذلك طبقاً للحدود الموضوعة بموجب المادة 8 من قانون البحار الدولي.

مع ذلك، قد تنجم بعض المشاكل العملية بسبب تنازع السيادة في المياه الداخلية وذلك عندما تكون هذه المياه مشتركة تتقاسمها أكثر من دولة واحدة، كما في الخلجان التاريخية ومصبات الأنهار، على سبيل المثال. في هذه الحالة تخضع المياه الداخلية الى (مبدأ الملكية المشتركة). إذا لم يكن من الممكن التوصل إلى اتفاق بشأن مسار الحدود فيها، ويكون تحديد الحدود التعاقدي لممارسة السيادة وفقًا للمعايير الجغرافية أو الإدارية هو الأنسب في ذلك.[2]

(1) See, Myre Smith McDougal/William Burke, The Public Order of the Oceans: A Contemporary International Law of the Sea, Verl. New Haven Press, New Haven, 1962, at p. 173.

2) دخول السفن الأجنبية

بحكم سيادتها الإقليمية، قد تمنع الدولة الساحلية من حيث المبدأ السفن الأجنبية من دخول مياهها الداخلية، إذا ماكانت تستخدم مياهها الداخلية أو موانئها لأغراض عسكرية، على سبيل المثال. أو قد تكون السفن الأجنبية سفن صيد للأسماك غير مشروعة.

وقد تستبعد الدولة الساحلية السفن الأجنبية من الوصول إلى مياهها الداخلية أيضا، إذا ماكانت قد أعلنت عن مناطق خالية من الأسلحة النووية، على سبيل المثال. وبالتالي لها أن ترفض السماح للسفن التي تمتلك طاقة نووية أو تلك التي تنقل المواد النووية، من الوصول إلى مياهها ومرافئها.

مع ذلك، لا يمكن تبرير مسألة المنع من الوصول الى المياه الداخلية إلا بموجب إتفاقات دولية (البحرية) ثنائية أم جماعية. وبالتالي، تخضع لمبدأ المعاملة بالمثل خاصة فيما يتعلق بسفن الصيد والسفن الحربية. حين يتعهد الطرفان بمنح سفن الطرف الآخر، باستثناءات معينة بالنسبة للوصول إلى المياه الداخية لكل منها.

وفيما يتعلق بدول الإتحاد الأوروبي، فالسفن المسجلة في دولة عضو في الاتحاد الأوروبي وتبحر تحت علمها، فلها الحق في دخول المياه الداخلية

للدول الأعضاء الأخرى.[1] أما عن سفن البلدان غير الساحلية والبالغ عددها 42 دولة، فيمكن الحصول على حق الدخول إلى المياه الداخلية (الموانئ البحرية) لدولة العبور بموجب المادة (1/125 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار).

إذن فالدول غير الساحلية لها الحق أيضاً في الوصول إلى البحر ومنه وتتمتع بحرية العبور عبر المياه الأقليمية لدول العبور الساحلية لممارسة الحقوق المنصوص عليها في المادة (1/124(ط) من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار).

هذا لا يعني أن حقوق الوصول إلى موانئ دولة المرور من قبل سفن الدول غير الساحلية حق مطلق. بل يحق لدول العبور من "ممارسة سيادتها الكاملة على أراضيها" وذلك باتخاذ التدابير اللازمة لضمان حقوق الوصول من قبل السفن الأجنبية، بالشكل الذي لايمس بأي حال من الأحوال مصالحها المشروعة الأخرى (المادة 3/125 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار). وبالتالي، فقد يتم الحظر من حيث المبدأ على السفن الأجنبية من الوصول إلى موانئ معينة (كالموانئ العسكرية على سبيل المثال)، أو تعليق الدخول مؤقتًا إلى موانئها عندما تكون هناك ضرورة لحماية الأمن أو المصالحهم المشروعة للدولة.

(1) راجع المادة 49 ومابعدها من قانون الأتحاد الأوروبي لعام 2006.

أما عن حالة الضرورة والقوة القاهرة، كمبدأ عام تتمتع السفن الأجنبية بحق الوصول إلى المياه الداخلية للدولة الساحلية وموانئها خاصة في الحالات الطارئة. إلا أن السؤال الذي يثار في هذا الصدد، فيما إذا صاحب حق الوصول أخطار محتملة قد تقع على الدولة الساحلية؟

نذكر على سبيل المثال، مافعلته أستراليا حينما استجاب وزير الخارجية الأسترالي في نوفمبر 1992 لطلب البرلمان بشأن ما إذا كان الأستراليون سوف يسمحون لسفينة يابانية تحمل البلوتونيوم وقادمة من فرنسا إلى اليابان بالوصول الى ميناء أسترالي كونها في حالة أستغاثة. وقد كان الفعل متوافقًا مع القانون الدولي الحالي عندما رفضت أستراليا السماح للسفينة اليابانية التي تحمل مواد مشعة نووية بدخول مياهها الداخلية أو موانئها، طالما كان الدخول إلى الدولة الساحلية يشكل تهديداً خطيرًا على البيئة المحيطة بالدولة الساحلية.[1]

وقد تأكد هذا المفهوم في قرار محكمة العدل الدولية في قضية الأنشطة العسكرية وشبه العسكرية في نيكاراغوا، حيث جاء في نص المادة 2/16 منه انه (على الدولة الساحلية، بحكم سيادتها أن تنظم حق الوصول إلى مياهها الداخلية وموانئها).

(1) See Rüdiger Wolfrum, Recht der Flagge und „Billige Flaggen“, BDGVR (Deutsche Gesellschaft für Völkerrecht) Bd. 31, Heidelberg, 1990, (121-143) p. 139f.

بناءاً على ذلك، فأن حق الدولة الساحلية لايقتصر على فرض الشروط كالوفاء بمتطلبات السلامة الفنية للشحن أو تقديم مستندات معينة خاصة بالسفن التي تعمل بالطاقة النووية للوصول الى مياهها الداخلية فقط. بل يتجاوز ذلك الى البحر الإقليمي لإتخاذ "التدابير اللازمة" ضد السفن الأجنبية التي يشكل دخولها إليه تهديداً للبيئة البحرية (المواد 2/125، 3/211 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار).

3) الإستخدام

من حيث المبدأ، يمكن للدولة الساحلية نظرًا لسيادتها على المياه الداخلية، الحق في الاستفادة الكاملة لمساحة أراضيها وكذلك مجالها الجوي الذي يعلوها من دون أية قيود. وحق الإستخدام للمياه الداخلية يتمثل في إقامة المنشآت والمرافق البحرية عليها، وكذلك اقامة السدود والجزر الأصطناعية ومحطات الطاقة المستخدمة في حالات المد والجزر و"المزارع المائية" و"توربينات الرياح البحرية" التي أصبحت ضرورية في مسائل الطاقة، شريطة أن لاتتعارض مع سلامة الشحن والمرور البريء للسفن الأجنبية طبقاً لنص للمادة 1/24 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

وقد تستخدم المياه الداخلية لما يعرف بالإغراق أي طمر النفايات النووية فيها. ورغم أهمية الموضوع لإرتباطه بمشاكل تلوث البيئة البحرية، إلا أن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لم تحظر الإغراق في المياه الداخلية صراحة، وإنما أكتفت بالإشارة الى هذا الموضوع كـ "إلتزام دولي عام" لمساسه بسيادة

الدولة الساحلية طبقاً (للمادة 192 إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار).

من جانب آخر، فقد أشارت صراحة في نص (المادة 5/210 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار) الى حظر مسألة الإغراق في البحر الإقليمي والمنطقة الإقتصادية الخالصة أو حتى في الجرف القاري من دون موافقة الدولة الساحلية أو التشاور معها.

بناءاً على ذلك، فالمادة 210 من إتفاقية الأمم المتحدة والمتعلقة بحظر التلوث عن طريق الإغراق لاتبرر الخلط بين إلقاء النفايات المشعة (عالية المستوى) أو غيرها من المواد الأخرى. بقدر الإتفاقات الدولية الإقليمية لحماية البيئة البحرية، مثل اتفاقية لندن OSPAR لعام 1992 لمنع التلوث البحري[1]، والتي تحظر إغراق نفايات المفاعلات النووية والمواد السامة الأخرى في المياه الداخلية.[2]

والتلوث عن طريق الإغراق لم يكن معروفاً في السابق، ولكن مع إزدياد حالة

(1) تجدر الأشارة, الى أن أتفاقية لندن OSPER الموقعة بتأريخ 22.09.1992 هي عبارة عن جمع إتفاقيتين سابقتين هما أتفاقية أوسلو لعام 1972 الخاصة بالإغراق وأتفاقية باريس لعام 1974 الخاصة بإغراق المواد الخطرة بيئياً من مصادر البر الرئيسي, وتتعلق بالمياه الداخلية لكل من دول البلطيق ونهر الراين وكذلك بحر الشمال وتشمل أيضاً تنظيم إقامة توربينات الرياح وأجهزة الحفر, للزيادة أنظر:

- Heinrich Schneider, Die Fischereipolitik der Europäschen Gemeinschaft, Springer Verl., St. Gallen, 1998, at p. 149.

(2) Ibid., at p. 150 et seq.

الطمر خاصة في المياه الداخلية للنفايات الكيميائية كمركبات ثلاثي بوتيل القصدير على سبيل المثال (وهو عنصر مهم في دهانات السفن البحرية وتأثيرة السلبي فاعل جداً على الكائنات البحرية)، لذلك أخذت الدول المعنية بتنظيم مسألة الإغراق والسيطرة عليها منعاً لتلوث البيئة البحرية.[1]

4) الأشياء الأثرية أو التاريخية

بحكم سيادتها على المياه الداخلية، تتمتع الدولة الساحلية ايضاً بالولاية التشريعية الكاملة "للأشياء الأثرية أو التاريخية" الموجودة في قاع المياه الداخلية أو المغمورة تحت القاع من باطن الأرض. وكذلك لها الحق الحصري في وضع قواعد للمحافظة على تراثها الثقافي المغمور في مياهها الداخلية، أو منح التصاريح التي تسمح لدول أخرى في إعداد البحوث والدراسات الأثرية أو حتى إستخراجه.[2]

كما أن الحق في البحث الأثري تكرسه الإتفاقات الدولية سواء أكان ذلك في المياه الداخلية أم في بحرها الإقليمي أو منطقتها الإقتصادية الخالصة وكذلك جرفها القاري. فإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار توجب على الدول من حماية القطع الأثرية أو التاريخية الموجودة في قاع البحر، وأن تتعاون فيما بينها خاصة في مسائل تنظيم البحوث العلمية البحرية وفقًا (للمواد 245،

(1) See, Heinrich Schneider, (op.cit), at p. 150 et seq.

(2) راجع المادة 2/303 من أتفاقية قانون البحار لعام 1982.

246 منها).

في حين أن إتفاقية اليونسكو لحماية التراث المغمور تحت الماء لعام 2001 تلزم الدول الأطراف المتعاقدة بإتخاذ جميع التدابير المتعلقة بحماية التراث المغمور بالمياه الداخلية والمحافظة عليه من عمليات السلب والنهب غير المشروع والقرصنة.[1] وهي تقصد بذلك الأشياء المغمورة تحت الماء لأكثر من 100 سنة من حطام السفن والمدن الغارقة والأعمال الفنية والكنوز والمواني‌ء القديمة التي تغطيها المياه.

5) الحرب البحرية

تخضع المياه الداخلية أيضاً لقانون الحرب البحرية في حالة النزاع المسلح، إذ قد تعمد الدولة لزرع الألغام وإتخاذ تدابير الحرب البحرية الأخرى لحماية سواحلها من التهديدات الخارجية، خاصة عندما تكون ممتدة ويتعذر عليها من حمايتها بالكامل من قبل قواتها البحرية أو البرية، هذا من جانب.

من جانب آخر، يثار التساؤل حول إذا ماقامت دولة أخرى ليست الدولة الساحلية بزرع الألغام البحرية في المياه الداخلية للأخيرة دون موافقتها ؟ والحقيقة، أن هذه المسألة تمس بجوهر سيادة الدولة الساحلية. وكمبدأ عام فإن

(1) راجع المادة 6 من إتفاقية اليونسكو بشأن حماية التراث الثقافي المغمور بالمياه لعام 2001.

الدول ملزمة باحترام السيادة الإقليمية (والوطنية) للدول الأخرى، وهذا ما أقرته محكمة العدل الدولي في قضية الأنشطة العسكرية وشبه العسكرية في نيكاراغوا، التي أعتبرت فيها ان زرع الألغام في بحرها الأقليمي والهجمات التي وقعت على ميناء نيكاراغوا ومنشآتها النفطية، ليست فقط أمر غير مقبول لتعارضها مع مبادئ القانون الدولي الإنساني، وإنما تعد أيضاً انتهاكاً للإتفاقات الدولية، خاصة الإتفاق بشأن ألغام التماس ذاتية الحركة تحت سطح البحر (المادة 5 من إتفاقية لاهاي الثامنة لعام 1907)[1]، والتي من أهم أهدافها هو توفير الأمن لملاحة السفن للدول المحايدة وحقها في المرور البريء (ديباجة إتفاقية لاهاي الثامنة).

خلاف ذلك، لايحق للدول المحايدة من حيث المبدأ من أستخدام حقها في المرور البريء إذا مامنعت الدولة الساحلية ذلك بشكل مؤقت إذا ماكان ضرورياً لحماية أمن مياهها الداخلية (المادة 2/52 إتفاقية قانون البحار).

ومع ذلك يتعين على الدولة الساحلية طبقاً لمبدأ حرية الملاحة البحرية وعملاً بالمادة 2/8 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، من أن تتخذ جميع التدابير الممكنة لسلامة الملاحة، فضلاً عن واجبها في إشعار السفن في المرور البريء عن المناطق الخطرة إذا ماكانت في حالة حرب. وإلا فسوف

(1) تجدر الأشارة إلى أن المادة 5 تنص على (إلتزام الدول التي قامت بزراعة الإلغام ببذل كل ما في وسعها لإزالتها عند نهاية الحرب أما فيما يتعلق بألغام التماس المستقرة فقد ألتزمت الدول التي وضعتها بالقرب من سواحل دول أخرى أن تبلغ الأخيرة بذلك وأن يعمل كل طرف على إزالة الإلغام الموجودة في مياهه الإقليمية في أقرب وقت ممكن).

تثار مسؤوليتها الدولية طبقاً للمادة 2/24 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، وبالتالي تكون الدولة الساحلية ملزمة بالتعويضات نتيجة إنتهاكها لإلتزام الإشعار، إذا مالم ماتعرضت السفن الأجنبية المارة في مياهها الإقليمية لأضرار بسبب الألغام.

رابعاً: الوضع القانوني للسفن الأجنبية

ان الوضع القانوني للسفن الأجنبية في المياه الداخلية لاتنظمه المعاهدات الدولية للقانون البحري، إلا إنه كمبدأ عام تنطبق قواعد ومبادئ القانون الدولي العام (ديباجة إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار). لذلك يثار في هذا الصدد التساؤل عن الوضع القانوني للسفن الأجنبية، سواء كانت تجارية أو حربية (المادة 29 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار).

من حيث المبدأ، ينطبق النظام القانوني للدولة الساحلية بأكمله على كلا النوعين من السفن إثناء مرورها في مياهها الداخلية. ومع ذلك، هناك استثناءات عرفية. على سبيل المثال، تنطبق أيضاً قوانين دولة العلم الخاصة بالتأديب والخدمة وقوانين العمل على كافة العمليات الداخلية للسفن التي تحمل علم دولتها.[1]

وبالتالي، فإن جميع السفن الأجنبية في المياه الداخلية تخضع لكل من الولاية

(1) See Rüdiger Wolfrum, (op.cit), p. 127f.

الإقليمية للساحل ودولة الميناء وسيادة دولة العلم مقيدة بسيادة الدولة الساحلية. ويمكن للدولة الساحلية من إتخاذ جميع التدابير اللازمة ضد السفن الأجنبية أو الغواصات مجهول الهوية المارة تحت العمق من مياهها الإقليمية بما في ذلك استخدام القوة لمنع المرور إذا ماكان هذا المرور غير مبرر أو بريء.[1]

كما وتعفى السفن الأجنبية الموجودة في المياه الداخلية من الولاية القضائية أو القوة القسرية للدولة الساحلية أي لايجوز لسلطاتها القيام بأية أعمال سيادية على هذه السفن، كأن تكون موضوع حجز أو إجراءات قضائية من تنفيذ أوامر القبض أو الرهن في الدولة الساحلية.[2]

أما في حالة عدم إمتثال هذه السفن لتشريعات الدولة الساحلية، فيحق لها عندها من مطالبتها بمغادرة مياهها الإقليمية على الفور (المادة 30 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار). وتثار مسؤولية دولة العلم في هذه الحالة بموجب القانون الدولي للبحار عن أية أضرار أو خسارة قد تلحق بالدولة الساحلية نتيجة عدم امتثال هذه السفن أثناء إقامتها في المياه الداخلية (المادة 31 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار).

كما أن الأستثناءات العرفية الدولية من الولاية القضائية والقوة القسرية للدولة الساحلية غير واردة في هذا المجال، إلا إذا كانت السفينة في حالة الضرورة

(1) See Rüdiger Wolfrum, (op.cit), ibid., p. 127f
(2) Ibid., p. 128.

أو القوة القاهرة. ولا تعفى كذلك من جميع قوانين الدولة الساحلية، كالقوانين الخاصة بالضرائب والجمارك والهجرة والسلامة البحرية وغيرها من القوانين التي تتعلق بدخول المياه الداخلية أو موانئ الدولة الساحلية.[1]

خامساً: حماية البيئة البحرية في المياه الداخلية

ان العديد من الدول الساحلية أخذت في النصف الثاني من القرن العشرين إلى إخضاع المناطق البحرية أكثر فأكثر لسيادتها، فكل منطقة من هذه المناطق البحرية وأعالي البحار كما أسلفنا سابقاً تتمتع بأهمية جيوسياسية كبيرة، أساسها الإمتداد والتوسع. وبالمقابل صاحبها تطور كبير لسيادتها أيضاً ولكنه معاكس وتحديداُ في مجال حماية البيئة. وبالتالي، أصبحت سيادة الدول الساحلية مقيدة أكثر فأكثر كما أصبحت ممارستها لتلك السيادة والمشاكل الناجمة عنها وطرق حلها مرتبطة إرتباطاً وثيقاً بالاتفاقيات الدولية والقانون الدولي العرفي (ديباجة إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار).

1) إدراج المياه الداخلية في الإتفاقيات البيئية البحرية

فيما يتعلق بسيادة الدول الساحلية للمياه الداخلية، فقد تم استبعاد المياه الداخلية في الاتفاقيات البحرية القديمة بشكل صريح من نطاق هذه الاتفاقيات، وذلك توقعاً لعدم تضرر الدولة الساحلية من الناحية الإقتصادية.

(1) Rüdiger Wolfrum, (op.cit), ibid., at p. 129.

وأخضعت المياه الداخلية بالتالي للسلطة التنظيمية الوطنية للدولة الساحلية.[1]

بمعنى آخر، أن النطاق الإقليمي المحدود لتلك الإتفاقيات أستتبعها مساوئ بيئية بعيدة المدى، وعلى وجه الخصوص، الضرر الذاتي للدولة الساحلية المترتب عن تلوث مياهها الداخلية. فالمياه الداخلية ليست معزولة عن الفضاء البحري، وبالتالي فهي جزء من النظام البيئي البحري الكلي. لذلك كانت مسألة إدراج المياه الداخلية في الإتفاقيات البيئية البحرية ضروري لمصالح الحماية البحرية الفعالة والشاملة.

كمبدأ عام، فقد جاء في الجزء الحادي عشر من ديباجة إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بإعتبار المياه الداخلية جزءاً من البيئة البحرية وبالتالي تشملها بالحماية والحفظ. وكما هو واضح من تعريف "تلوث البيئة البحرية" في المادة 1/1 رقم (4) من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، فإن لوائح حماية البيئة في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار تنطبق على "البيئة البحرية". بما في ذلك مصبات الأنهار التي تعتبر من المياه الداخلية. ومع ذلك ، فإن مسألة التطبيق الخاص في الاتفاقيات البحرية المبرمة بموجب المادة 1/237 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لا يزال ضيقاً بإدراج المياه الداخلية في النطاق الإقليمي لإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.[2]

(1) See Robin Churchill/Vaughan Lowe, The Law of The Sea, 3rd edition, Manchester Uni. Press, Manchester, 1994, at p. 66.
(2) Ibid., p.67.

2) السلطات التنظيمية

هناك إلتزام دولي عام بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها، وذلك طبقاً لنص المادة 192 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. فضلاً عن ذلك، فالدول الساحلية تتمتع بحكم سيادتها بالولاية التشريعية الشاملة على مياهها الداخلية والأرخبيلية وكذلك بحرها الإقليمي. وبالتالي، لها أن تسن من التشريعات مايمنع ويحد من تلوث بيئتها البحرية خاصة تلك الناجمة منها عن مرور السفن الأجنبية سواء أكان ذلك مروراً عابراً أم بريئاً في المياه الداخلية (المادة 1/211 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار)، هذا من ناحية.

من ناحية أخرى، هناك إلتزامات محددة على الدول سواء كانت ساحلية أم لا لأن تعتمدها بموجب اتفاقيات محددة تتعلق بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها، ولا سيما في إطار المنظمات الدولية والإقليمية، ووضع القواعد والتشريعات الوطنية بما ينسجم ومضمون تلك الإتفاقيات، وذلك لمنع وتقليل ومراقبة تلوث البيئة البحرية في المياه الداخلية (المادة 2،1/212 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار).

كذلك في حال وجود الإتفاقيات الدولية الملزمة، فهذا لا يمنع الدول الساحلية من إعتماد قواعد أكثر شمولاً وأكثر فعالية لحماية البيئة البحرية في مياهها الداخلية، لأن تلك الإتفاقيات غالباً ما تحدد معايير عامة فقط. أما عن المعايير الخاصة، فقد تأخذ بها بعض الدول الساحلية ليس بحكم مفهوم سيادتها فقط، بل بحكم الأهمية الإقتصادية الكبيرة لموانئها البحرية، كما هو

حال الولايات المتحدة الأمريكية على سبيل المثال، إذ تعتمد بحكم الواقع على معايير دولية مشددة نسبياً منها مايتعلق بمسائل تصميم السفن وتشييدها، بل قد يتجاوز الأمر الى إختيار وتجهيزات طاقمها، كي تسمح أو تمنع وصول السفن الأجنبية إلى موانئها. وهذا في الواقع مالايتعارض وأحكام المادة 2/21 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، التي لاتحظر شروط التشغيل للسفن الأجنبية أو بنائها أو معداتها أو حتى تكوين طواقمها بما لايتجاوز فيه والقواعد أوالمعايير الدولية المعترف بها عموماً.[1]

(1) Robin Churchill/Vaughan Lowe, ibid., (op.cit), at p. 68.

الفصل الثاني
البحر الإقليمي
Territorial Sea

لم يعد البحر الإقليمي مجرد جزءاً من الدولة الساحلية، بل أصبح منطقة نفوذ إنساني تحكمها العلاقات القانونية الدولية، فأصبحت بذلك قاع البحار بشكل عام والمياه الساحلية بشكل خاص مساحات مشتركة للنفوذ البشري. وإن أتخذت المياه الساحلية أشكالاً مختلفة قد يصعب معها إعتبارها من قبيل البحر الإقليمي، كالأرخبيل أو السواحل الحادة والمسطحة.[1] كما يعد من أكثر المناطق البحرية أهمية، لإختلاف طبيعته القانونية عن المناطق البحرية الأخرى، إذ تمتد سيادة الدولة الساحلية إليه بكل مايحتويه من مياه وقاع وباطن أرض بل والحيز الجوي الذي يعلو مياهه كذلك. لذلك أولى له القانون الدولي العام أهمية كبيرة فحدد نطاقه ومحتواه على أسس ومعايير دولية ذات صلة بقانون البحار الدولي.

(1) Carl Schmitt, Das Meer gegen das Land (1941), in: Günter Maschke (Hrsg.), Staat, Großraum, Nomos, Berlin, 1995, p. 398 (395-422).

أولاً: مقدمة تأريخية

أن فكرة البحر الساحلي أو الإقليمي قديمة تعود في جذورها الى (المار نوستروم) أو مبدأ الإحتكار البحري[1]، الذي كان واحدا من المباديء المعروفة في الفقه الروماني آنذاك، ومفادها الهيمنة والسيادة السياسية للإمبراطورية الرومانية على البحار. ثم تطور مفهوم البحر الإقليمي في الفقه الروماني وذلك في القرن الرابع عشر ليذهب إلى مد الدولة الساحلية لإختصاصها لمسافات بعيدة من البحر الذي تشاطئه لتصل الى أقصى مدى الإبصار في يوم مشرق[2].

ثم جاء الفقه الهولندي في القرن السابع عشر ليضع معيار (الأميال الثلاثة) لفكرة البحر الإقليمي، حيث تمتد سيادة الدولة الساحلية على حدودها البحرية بمدى المدفع الذي حددته آنذاك بثلاثة أميال بحرية فقط. والتي أصبحت فيما بعد قاعدة عرفية تبنته العديد من الدول في تشريعاتها الداخلية وتطبيقاتها العملية. وقد أستمر العمل بها رغم المحاولات الدولية العديدة لتعديل مداه لأكثر من ثلاثة أميال بحرية، إلا أنها فشلت في ذلك لتمسك بعض الدول

(1) راجع الصفحات 18, 27 وما بعدها من الكتاب.

(2) د. محمد طلعت الغنيمي, القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة, مطبعة أطلس, القاهرة, 1975, ص 130.

بمعيار الأميال الثلاثة، كما في مؤتمر لاهاي لعام 1930 الذي عقد تحت رعاية عصبة الأمم. ثم أستتبعها فشل مؤتمري جنيف لعام 1958 و 1960 وإن تم فيه تحديد الإمتداد البحري إلى 12 ميل بحري، كما جاء في نص المادة 11 من إتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958، إلا أن الدول لم تأخذ بها[1]. بعد ذلك، جاءت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 لتحسم الخلاف حول هذا الموضوع وذلك في الجزء الثاني منها (المادة 2,1/2)، حيث نصت لا على مجرد إمتداد حدود هذه المنطقة البحرية لمسافة 12 ميلا بحري، بل وعلى إمتداد سيادة الدولة الساحلية إلى خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية أو الأرخبيلية، ليشمل الحيز الجوي أيضاً لهذه المنطقة المعروفة بأسم البحر الإقليمي وكذلك قاع وباطن أرضه.[2]

وتقوم فكرة الإمتداد هذه إلى مسافة 12 ميلا بحري على مبدأ المصالح الحيوية للدولة الساحلية على مياهها الإقليمية، فهي المسؤولة عن حماية مصالحها وأمنها القومي في هذه المنطقة من أي خطر خارجي قد يهدد وجودها وأستقلالها، وهذا لن يتحقق إلا بفرض سيادة الدولة على هذه المساحات البحرية الملاصقة لشواطئها. فضلاً عن ذلك، الإعتبارات الأخرى

(1) أنظر, د. محمد طلعت الغنيمي, المرجع السابق, ص 130 ومابعدها.

(2) أنظر, د. حسني موسى محمد رضوان, مرجع سابق, ص 40 ومابعدها.

(3) أنظر, د. السيد مصطفى أحمد أبو الخير, الحماية القانونية للبيئة البحرية في القانون الدولي للبحار, ط1, إيتراك للطباعة والنشر, القاهرة, 2012, ص 127.

كالصحية والأجتماعية والإقتصادية التي تمنح الدولة الساحلية حقوقاً سيادية على هذه المنطقة من البحر.[1]

ثانياً: الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي

تتطلب معرفة الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي دراسة الآراء الفقهية التي ذهبت على أثره إلى قسمين، والتي أثارت جدلاً واسعاً في فقه القانون الدولي:

الرأي الأول: يرى أن البحر الإقليمي جزء من الدولة الساحلية

طبقاً لمبدأ السيادة، فللدولة الساحلية أن تمارس إختصاصها ليمتد إلى الحزام البحري الملاصق لمياهها الساحلية، وهذا الحزام هو ما يعرف بالمياه الإقليمية، حيث تمارس عليه الدولة حقوقها السيادية تماماً مثل الإقليم البري. إلا أن سيادة الدولة الساحلية على البحر الإقليمي ليست مطلقة، إذ لايحددها القانون الوطني، وإنما هي سيادة نسبية محددة بالقيود الواردة أصلاً في قواعد القانون الدولي العام كقيدي المرور البريء والولاية على السفن الأجنبية[2]. لذلك فأن الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي هي ذات الطبيعة القانونية لإقليم الدولة البري. وقد لقي هذا الرأي القبول والإجماع الدوليين، وهو الأمر الذي

(1) أنظر, د. محمد طلعت الغنيمي, مرجع سابق, ص 136 ومابعدها. كذلك أنظر كتابنا, القانون الدولي العام المباديء والأصول, ج1, ط1, مطبعة دار النهضة, القاهرة,2010, ص 280 ومابعدها.

(2) أنظر, د. حسني موسى محمد رضوان, مرجع سابق, ص 40.

أكدته محكمة العدل الدولية في حكمها في قضية المصايد بين بريطانيا والنرويج عام 1951 حيث قررت أن (الأرض هي التي تمنح الدولة الساحلية حقوقاً على المياه التي تحيط بسواحلها)[1]، هذا من ناحية.

من ناحية أخرى، فقد تأكد هذا المبدأ في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 وذلك في نص المادة الثانية منها وكالآتي:

(1- تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية، أو مياهها الأرخبيلية إذا كانت الدولة أرخبيلية، إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي.

(2- تمتد هذه السيادة إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي وكذلك قاعه وباطن أرضه.

(3- تمارس السيادة على البحر الإقليمي رهناً بمراعاة أحكام هذه الإتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي).

الرأي الثاني: يرى أن البحر الإقليمي جزء من أعالي البحار

ولايمنع ذلك من تمتع الدولة الساحلية ببعض الحقوق والتدابير اللازمة لحماية أمنها ومصالحها القومية، دون أن تكون حقوقاً سيادية أو قائمة على فكرة ملكية الدولة للبحر الإقليمي.[2]

(1) أنظر, د. حسني موسى محمد رضوان, مرجع سابق, ص 40.

(2) أنظر, د. السيد مصطفى أحمد أبو الخير, مرجع سابق, ص 133.

من حيث المبدأ العام، قد يتفق أصحاب هذا الرأي على أن البحر الإقليمي ماهو إلا بمثابة ملك مشترك للدول جميعاً، إلا أنهم يختلفون من حيث الأسس التي أستندوا عليها في تسبيبهم لهذا المبدأ. فمنهم من أستند إلى نظرية ألارتفاق الدولي أي أن الدولة الساحلية لا تملك على البحر الإقليمي إلا حقوقها الإرتفاقية المتمثلة في حماية أمنها القومي ونظامها العام الصحي والإقتصادي.[1]

في حين ذهب الفريق الثاني إلى عكس ذلك الإتجاه، إذ نفى فكرة الملكية المشتركة للبحر الإقليمي، وأستند إلى نظرية حق الدولة في البقاء وفي ممارسة الحقوق والإختصاصات التي تؤمن للدولة الساحلية بقاءها وأستمرارها، كالحق في حظر المرور غير البريء، والحق في ممارسة إختصاصاتها في الولاية القضائية في منطقة البحر الإقليمي.[2]

ثالثاً: حدود البحر الإقليمي

أن دراسة هذه المسألة يترتب عليها نتائج قانونية هامة تتعلق بأنظمة الملاحة الدولية في عموم المناطق البحرية. فمعرفة عرض البحر الإقليمي للدولة

(1) أنظر, د. صلاح الدين عامر, القانون الدولي للبحار؛ دراسة لأهم أحكام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982, ط2, دار النهضة العربية, القاهرة, 2000, ص 107 ومابعدها.

(2) المرجع السابق نفسه.

الساحلية وتحديد أبعاده، لها أهمية خاصة مايتعلق منها بالسيادة الإقليمية أو المائية للدولة الساحلية، ومايترتب على ذلك من إلتزامات جراء إستخدام البحر الإقليمي.

1) عرض البحر الإقليم

إن تحديد عرض البحر الإقليمي كانت محل نزاع وخلاف بين الدول، وقد تأكد ذلك من خلال المحاولات الدولية العديدة لتقنين هذه المسألة منذ مؤتمر لاهاي لعام 1930 الذي فشل في وضع قاعدة دولية مقبولة في مجال تحديد عرض البحر الإقليمي، وقد تجددت المحاولات ثانية في مؤتمر جنيف للأمم المتحدة. لعام 1958، رغم نجاحها في إبرام الإتفاق الدولي الخاص بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، إلا أنها لم توفق في القبول الدولي لما حددته ضمناً بمسافة 12 ميلاً بحرياً لعرض البحر الإقليمي.[1]

لابد من الإشارة هنا، إلى مصالح الدول الكبرى وحماية نفوذها على أجزاء كبيرة من البحار هي وراء فشل هذه المحاولات التي كان آخرها مؤتمر الأمم المتحدة الثاني في جنيف لعام 1960، وبالتالي بقي موضوع تحديد عرض البحر الإقليمي أمراً غير متفق عليه.[2]

(1) د. صلاح الدين عامر, القانون الدولي للبحار, مرجع سابق, ص 131.

(2) المرجع السابق نفسه, ص132.

على خلاف ماسبق، فقد أتجهت غالبية الدول المشتركة في المؤتمر الثالث للأمم المتحدة المنعقد في نيويورك إلى قبول تحديد البحر الإقليمي بمسافة لاتتجاوز 12 ميلاً بحرياً، وبالتالي التوصل إلى لهذه المشكلة. والتي تم تقنينها في المادة الثالثة من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بالنص (لكل دولة الحق في أن تحدد بحرها الإقليمي بمسافة لاتتجاوز أثنى عشر ميلاً بحرياً مقيسة من خطوط الأساس المقررة وفقاً لهذه الإتفاقية).

2) أبعاد البحر الإقليمي

تضمنت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 قواعداً يتم من خلالها قياس وتحديد عرض البحر الإقليمي للدولة الساحلية. وكما اسلفنا، فقد أشارت المادة الثالثة من الإتفاقية إلى عرض البحر الإقليمي وحددته بمسافة 12 ميلاً بحرياً، أما عن أبعادها فتبدأ من خط الأساس الذي قررته الإتفاقية في (المادتين 5، 7) منها، كما أشارت إلى نوعين من خطوط الأساس وهما العادية أو الطبيعية والمستقيمة[1].

أ- خط الأساس العادي أو الطبيعي

تقضي المادة 5 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بأن طريقة رسم خط الأساس العادي يكون طبقاً لخط المياه المنخفض (خط إنحسار المياه) أي الخط الذي يترك علامة واضحة على طول الساحل. كما هو مسجل في

(1) راجع صفحة 78 من الكتاب.

الخرائط البحرية المعترف بها رسميًا من قبل الدولة الساحلية.

فضلاً عن ذلك، فهناك معايير لتحديد خط إنحسار المياه، الذي قد يتحدد بمستويات طبيعية كمتوسط إنحسار كل المياه، أو يتحدد طبقاً لمستويات تقديرية كما في المتوسط الشهري لأعلى إنحسار للمياه، أو المتوسط الشهري لإدنى إنحسار للمياه، وهكذا. وتختلف الدول في تطبيقها لتلك المعايير تبعاً للنشاط الجغرافي لبحرها المشاطيء. فقد تأخذ بعض الدول كفرنسا مثلاً بمستوى أدنى إنحسار للمياه كمعيار لرسم خط الأساس، في حين نجد أن الولايات المتحدة الأمريكية تأخذ بمعيار متوسط إنحسار للمياه بالنسبة للمحيط الأطلسي ومتوسط أدنى إنحسار للمياه بالنسبة للمحيط الهادي، مع الأخذ بعين الأعتبار تلك الفوارق بالنسبة لشواطيء مياه شمال المحيد الهادي عنه بالنسبة لمياه جنوب المحيط. وهكذا، يكون الأمر متروك لكل دولة تقرر طبقاً لمصالحها مسألة تعريف خط إنحسار المياه عن شواطئها ولايقيدها في ذلك إلا الأعتبارات العلمية الجغرافية.[1]

كما يجب الأخذ بعين الأعتبار، أن القاعدة الجارية عند إنشاء خطوط الأساس العادية هي تتبع خط إنحسار المياه على كامل إمتداد الشاطيء تبعاً لتعرجاته ووفق إنحناءاته. أما عن مسألة الموانئ ومرافقها البعيدة عن الساحل (منافذ الموانئ)، تعتبر وفقاً للمادة 11 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار جزءاً من الساحل أيضاً (كالأرصفة البحرية، وحواجز الأمواج)، ولايدخل في هذا

(1) راجع صفحة 78 من الكتاب.

المفهوم المنشآت البحرية المقامة في البحر الأقليمي أو الجزر الصناعية.[1]

في حين، توضح المادتان 6 و13 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار كيفية رسم خط الأساس الطبيعي للجزر الواقعة على الشعاب والحلقات المرجانية أو المحاطة بشعاب مرجانية، حيث يتم رسم خط الأساس من حد أدنى الجزر للشعاب المرجانية بإتجاه البحر والذي يجب أن لايزيد عن مسافة (12 ميلاً بحرياً كحد أقصى) من البر الرئيسي أو من أبعد جزيرة.[2]

في مثل هذه الحالات، لا يمتد خط الأساس على طول خط المياه المنخفضة بالساحل، ولكن على طول خط المياه المنخفضة للشعاب المرجانية باتجاه البحر. بينما توضح المادة 6 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أن المياه الموجودة داخل بحيرة مرجانية هي مياه داخلية، إلا أنها تترك في نفس الوقت مسألة الأجابة عن السؤال عن كيفية رسم خط الأساس عند مدخل الجزيرة المرجانية للدولة الساحلية، وهو أي خط من هذا القبيل شرط أن لا يؤثر سلبًا على حقوق المرور وحرية الملاحة والحقوق الأخرى التي تنص عليها الاتفاقية.[3]

(1) المرجع السابق.
(2) راجع صفحة 80 من الكتاب.
(3) المرجع السابق.

ب- خطوط الأساس المستقيمة

ويلجأ الى طريقة رسم خطوط الأساس المستقيمة في حالة السواحل التي لاتسمح طبيعتها بتطبيق خط الأساس العادي، أي ذات الجوانب الوعرة شديدة التعرجات والشقوق العميقة أو في حالة وجود سلسلة من الجزر البحرية على إمتداد الساحل، وكذلك في حالة السواحل المتغيرة تبعاً لظروفها الطبيعية كتلك التي تشكل دلتا مائياً متشعباً (مثل دلتا النيل في البحر المتوسط)[1].

كما أن المادة 7 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 تضع شروطاً معينة عند الأخذ بطريقة خطوط الأساس المستقيمة، وذلك لمنع إفراط الدول الساحلية من مد النقاط البارزة نحو مياه البحر الأقليمي. فنجد على سبيل المثال أنها تحدد في فقرتها الثاثة، مسار خطوط الأساس المستقيمة بالشكل الذي لا ينحرف بشكل كبير عن الاتجاه العام للساحل كي يبقى خاضعاً لنظام المياه الداخلية.

كما لايجوز رسم خطوط الأساس المستقيمة على المرتفعات الصخرية التي لاتظهر إلا وقت إنحسار المياه كما تقره الفقرة الرابعة منها، مالم يكن عليها بناء كالفنارات، أو المنشآت المماثلة كالموانئ أو إذا ماكانت ظاهرة فوق سطح البحر وتتمتع بإعتراف دولي.[2]

(1) راجع الصفحة 80 من الكتاب.

(2) المادة 7 فقرة 4 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

كذلك، لايجوز للدولة الساحلية طبقاً للفقرة السادسة من رسم خط الأساس المستقيم بالشكل الذي يجعل فيه البحر الإقليمي لدولة أخرى معزولاً عن أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة. إذ يجب ربط المناطق البحرية الواقعة على الجانب الأرضي من خطوط الأساس المستقيمة ارتباطًا وثيقاً بالمنطقة البرية بحيث تكون في حدود المياه الداخلية.

3) تسوية المنازعات

فيما يتعلق بالمنازعات الدولية الناجمة عن مسائل قياس أبعاد البحر الأقليمي، فيجب العمل طبقاً لإجراءات تسوية المنازعات المنصوص عليها في الجزء الخامس عشر من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، والتي تتضمن نوعين من التسوية الدبلوماسية عن طريق (المفاوضات والتوفيق) ، والتسوية القانونية من خلال (التحكيم والقضاء الدولي).

إذ يتم إبلاغ أطراف النزاع مباشرة (المادة 280 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982) للدخول في مفاوضات دبلوماسية وحل النزاع القائم مع الأخذ بنظر الإعتبار مبدأ حسن النية في عملية التفاوض طبقاً لإحكام (المادة 3/2 من ميثاق الأمم المتحدة).

فضلاً عن ذلك، تأخذ إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بمبدأ التوفيق الجبري بين أطراف النزاع وذلك في المادة 284 منها وبدلالة (المادة 297) فإن الأطراف المتعاقدة (ملزمة) بتسوية نزاعاتها بالطرق السلمية. إذ

لابد أن يخضع النزاع إلى التوفيق بين أطرافه والخضوع إلى إجراءاته، حتى وإن كان النزاع يتعلق بتفسير معاهدة ثنائية أو إقليمية أو معاهدة عامة طبقاً للمادة (282 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)، ولابد لإطراف النزاع من إحترام إجراءات التوفيق بينهما في حال الإتفاق عليها. أما في حالة عدم الإتفاق فيعتبر التوفيق منتهياً سواء برفضه مسبقاً أو عدم القبول بإجراءاته.

كما أن فشل المفاوضات الدبلوماسية لايعني تفاقم وتعقيد النزاع، بل توضح المادة 286 من إتفاقية قانون البحار للبحر الإقليمي لعام 1986 بأنه في حال عدم توصل أطراف النزاع إلى تسوية إتفاقية، يتم اللجوء إلى التسوية القانونية (التحكيم والقضاء الدولي) أي اللجوء إما للتحكيم شريطة إتفاق أطراف النزاع على ذلك والقبول بالنتائج التحكيمية، أو قد يكون النزاع متعلقاً بنص المادة (15 أو 74 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982)، عندما يرفض أحد أطراف النزاع بإتخاذ قرار يتعلق بتحديد المناطق البحرية المتنازع عليها (كترسيم حدود البحر الإقليمي بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتجاورة)، عندها يلجأ إلى المحكمة الدولية لقانون البحار التي تعمل منذ عام 1997 في هامبورغ[1]، أو اللجوء إلى محكمة العدل الدولي إذا كانت المنازعات تتعلق بتوسعة وإمتداد البحر الإقليمي، وذلك لإنها الجهاز القضائي الدولي الحاسم كما هو مشار إليه في نص المادة (1/287/(أ)،(ب)،(ج)،(د) من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار).

(1) راجع الصفحة 90 من الكتاب.

رابعاً: الوضع القانوني للبحر الإقليمي

طبقاً لنص المادة 2/2 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، فأن الدولة الساحلية تتمتع بالسيادة على بحرها الإقليمي وكذلك على المجال الجوي الذي يعلوه وقاع وباطن أرضه. إلا أن الفقرة الثالثة من المادة الثانية تثير التساؤل حول سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي؟ إذ أن سيادتها مرهونة بأحكام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، من ناحية. ومن ناحية أخرى، بأحكام قواعد القانون الدولي الأخرى.

والحقيقة، أن هذا البيان يعتمد بشكل غير مباشر على الوضع القانوني للبحر الإقليمي، ولا يقصد التركيز على السيادة كأساس للسيادة الساحلية، بل على طبيعة أو مظهر تلك السيادة على البحر الإقليمي.

1) مقدمة تأريخية

أن فكرة سيادة الدولة على بحرها الإقليمي لم تكن مثار خلاف الدول الساحلية بقدر ماهي نقطة التحول منذ مؤتمر التدوين عام 1930. ورغم تحذيرات المندوب الإيطالي من تداعيات النظريات المتضاربة التي قدمتها الدول حول مساحة البحر الإقليمي في مؤتمر لاهاي للتدوين، إلا أن تحذيراته لم تلق تلك الآذان الصاغية. ولكن في النهاية، هل فشلت محاولة التدوين بسبب تضارب

هذه المواقف تجاه توسع البحر الإقليمي ؟

ذكرنا فيما سبق، النظريات التي نادت بحرية البحار وأخرى التي نادت بتملكها.[1] في ذلك الوقت (القرن السابع عشر) قيل في إنجلترا على وجه الخصوص أن الملكية الإقطاعية للتاج امتدت أيضاً إلى أعالي البحر. على أساس أن البحر الإقليمي هو جزء من إمتداد حكم للملك إليه. حيث تم السعي إلى تبرير هذا النهج مع بداية عصر التنوير إلى النظام البابوي. لذلك أصبح من الضروري البحث عن أساس وطني مختلف لتبرير سيطرة الدولة على الشريط البحري المتاخم للساحل.

لذلك وجدت الدول الكبرى في مفهوم الإحتلال أساساً لتبرير نفوذها السيادي أمام الرأي العام. فتمكنت بذلك من السيطرة والإستعمار للدول الضعيفة ومد نفوذها إلى المناطق البحرية المجاورة لها. وبالتالي، أصبحت الدولة هي "المالك" للمياه الساحلية، وهي صاحبة السلطة عليها. وبما أن الاحتلال يتطلب سيطرة فعالة على الأراضي المستعمرة ؟ فلم تكن أمامها مشكلة في تنفيذ ذلك ومن الساحل، مع ظهور معيار الثلاثة أميال بحرية.[2]

مع انتشار هذا المعيار، توقف العمل بمبدأ حق المرور البريء المتأصل في

(1) راجع الصفحة 36 ومابعدها من الكتاب.

(2) See Wolfgang Graf Vitzthum (Hersg), Die Eropäsche Gemeinschaft und das Internationale Seerecht, (op.cit), at p. 166.

في القانون الطبيعي، والمعترف به منذ فترة طويلة. وأخذ مبدأ الإحتكار بالتطبيق، ولم يكن هناك صوت من الفقه ينكر حق السيادة في حظر المرور البريء. لحين التغييرات التي حصلت بعد الحروب النابليونية، ولا سيما اكتشاف أمريكا الجنوبية وبعد انهيار الحكم الإسباني، التي أدت إلى إحياء مبدأ حرية المرور والتخلي عن مبدأ الملكية، وحكم الدولة الساحلية لبحرها الإقليمي، وإحتكارها لحقوق الصيد فيه. وبات من القواعد الدولية العرفية المسلم بها.[1]

في مطلع القرن الماضي، ترسخت تلك القواعد العرفية أكثر فأكثر. فلى سبيل المثال، نصت المادة الإولى من إتفاقية باريس للطيران لعام 1919 على أن تتمتع الأطراف المتعاقدة بسيادة كاملة وحصرية فيما يتعلق بالمنطقة الجوية التي تعلو إقليمها الأرضي وينصرف معنى الإقليم أيضاً إلى بحرها الإقليمي.

وفي مؤتمر لاهاي للتدوين عام 1930، صوتت معظم الوفود لصالح مبدأ (تمتلك الدولة حقوقاً سيادية على الحزام من المياه الملاصقة لسواحلها، هذا الحزام يشكل المناطق الإقليمية)، مع مراعاة الشروط المنصوص عليها في هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي.[2]

(1) See Wolfgang Graf Vitzthum (Hersg), Die Eropäsche Gemeinschaft und das Internationale Seerecht, (op.cit), at p. 166.

(2) أنظر, د. محمد طلعت الغنيمي, مرجع السابق, ص 131 ومابعدها.

في حين كان لإدراج البحر الإقليمي بشكل صريح ضمن حدود الأراضي الوطنية قد أزعج وفود شريحة من الدول التي كانت تفضل ترك صياغة هذا المفهوم أكثر مرونة .مراعاة لمصالحها

على الرغم من أن المؤتمر لم ينجح في إنشاء الاتفاقية المرجوة، إلا أنه كان ناجحاً في ترسيخ مبدأ سيادة الدولة على بحرها الإقليمي.[1]

وفي تقرير لجنة القانون الدولي التحضيري لمؤتمر جنيف الأول لقانون البحار عام 1958، وردت ذات الصياغة في مؤتمر التدوين لاهاي لعام 1930 وهي (إن سيادة الدولة تمتد إلى حزام بحري مجاور لساحلها ويوصف بالبحر الإقليمي). على الرغم من أن تلك الإشارة الواضحة إلى الساحل بإعتباره جزء من الإقليم قد اختفت في سياق المفاوضات، إلا إن الرأي القانوني للجنة القانون الدولي لم يتغير، وهو أن طبيعة الحقوق الساحلية لاتختلف بشيء عن الحقوق الأخرى المتعلقة بإقليم الدولة الأرضي بطبيعته.[2]

وبالتالي، وافقت بعض الوفود على اقتراح لجنة القانون الدولي ومنها الوفد البريطاني بعد أن تم قبول التعديل الذي طرحته المملكة المتحدة في المؤتمر، وأخيرا مرت كما في المادة 1/1 من إتفاقية جنيف للبحر الإقليمي لعام 1958 بالنص (إن سيادة الدولة تمتد، خارج أراضيها البرية ومياهها الداخلية، إلى حزام بحري مجاور لساحلها ويوصف بأنه البحر الإقليمي). على الرغم من

(1) أنظر, د. محمد طلعت الغنيمي, المرجع السابق, ص 131 ومابعدها.

(2) أنظر, د. صلاح الدين عامر, القانون الدولي للبحار, مرجع سابق, ص 131.

حقيقة سيادة الدولة الساحلية هي أمر واقع على أرضها وكذلك حوضها البحري، ولكن التمييز بينهما يكمن في طبيعة كل منهما القانونية. ومن دون أن يثير ذلك أي لبس أو غموض في التفسير، وإلا فنص المادة 32 من إتفاقية فيينا لقانون المعاهدات لعام 1969 واضح في هذا المجال، بالإستناد إلى الوسائل التكميلية بما في ذلك الأعمال التحضيرية للمعاهدة وملابسات عقدها، في حال أي لبس أو غموض في تفسير معنى السيادة المقصودة على البحر الإقليمي.[1]

2) السيادة الإقليمية

توصف السيادة الإقليمية على أنها العلاقة بين سلطة الدولة وإقليمها. وهي ولاية الدولة أي مسؤوليتها الحصرية والشاملة، وممارستها للسلطة فعلياً وقانونياً. وهو مفهوم يتوافق تماماً مع مفهوم الملكية في القانون المدني.

فضلاً عن ذلك، وفي حالات إستثنائية، يمكن ممارسة هذه السيادة من قبل الدولة خارج إقليمها أيضاً. كما لو تنازلت عن جزء أو سيادتها الكاملة من أراضيها لدولة أخرى. أو ربما ممارستها بطريقة معينة، كما لو تعهدت بمنح حقوقاً ومزايا لرعايا دولة أخرى، أو حتى الوعد بعدم ممارسة هذه الحقوق داخل حدودها الإقليمية، على سبيل المثال.

(1) See Wolfgang Graf Vitzthum (Hersg), Die Eropäsche Gemeinschaft und das Internationale Seerecht, (op.cit), at p. 118.

والحقيقة، أن مفهوم السيادة الإقليمية مثير للجدل، فقد أختلفت الآراء حول وصفه خاصة تلك المتعلقة بالإقليم المائي منها، إذ لم يعد هناك أي حديث عن "السيادة المطلقة" للدولة، بل عن "سيادة نسبية" فقط. وبالتالي، لا يحكم الدولة قانونها الوطني فقط، بل أصبح للقانون الدولي دور مباشر كسلطة عليا في تحديد هذه "النسبية" في السيادة.[1] وفي ذلك، ذهب الفقه إلى إتجاهات ثلاث لتحديد الجانب المعياري للسيادة النسبية، وكالآتي:

الإتجاه الأول: ويرى في البحر الإقليمي، أنه من المستحيل قانوناً أن يكون للدولة الساحلية بحراً منفصلاً. وبالتالي، فإن سيادة الدولة الساحلية تمتد لتشمل كذلك الحزام من البحر الملاصق لمياهها الداخلية وهو مايعرف بالبحر الإقليمي. بإعتباره نتاج طبيعي عن صياغة المادة 1/2 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، والتي تنص على أن (سيادة الدولة الساحلية هي واحدة [...] تمتد إلى شريط البحر المجاور، والذي يشار إليه بالبحر الإقليمي). عليه، فالسيادة على البحر الإقليمي مشتقة من السيادة الإقليمية بسبب "ارتباطها الطبيعي" (بالتبعية).[2]

وقد تنشأ عن هذا التعريف خصوصية خاصة فيما يتعلق بالأحكام عبر الحدود، إذ لا يمكن للدولة الساحلية الإنفراد بالسيادة على هذه المنطقة (البحر

(1) See Wolfgang Graf Vitzthum (Hersg), Die Eropäsche Gemeinschaft und das Internationale Seerecht, (op.cit), at p. 118.
(2) Ibid., p. 119.

الإقليمي) إذا ماكانت تشاركها دولة أخرى فيه، كأن تكون مجاورة أو مقابلة لها. في هذه الحالة لابد من أن تتقاسم الدولتين المتجاورتين ذلك الشريط من البحر المرتبط بهما للوصول إلى المياه الساحلية.

وتنشأ خصوصية ثانية، عن الأشارة الواردة في المادة 3/2 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. والتي بموجبها تمارس سيادة الدولة الساحلية دون المساس بها. فيما يتعلق بالأحكام الواردة على وجه الخصوص في الفرعين الأول والثاني من الجزء الثالث من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، بشأن الحق في المرور السلمي عبر البحر الإقليمي، وحق المرور العابر عبر المضايق.

تجدر الإشارة هنا، إلى أن القيود المرتبطة على السيادة الإقليمية لا يمكن (عكسها نظرياً) دون أن تفقد الدولة الساحلية سيادتها على بحرها الإقليمي. وقد يطرح التساؤل، إلى أي مدى وبأي محتوى يمكن للدولة الساحلية أن تمارس السيادة طبقاً لتلك الأحكام الواردة أعلاه، فيما يتعلق بالسفن الأجنبية؟ إذ أن السيادة الإقليمية على النقيض تماماً من السيادة المائية، التي هي من حيث المبدأ وإن كانت محدودة ولكن لايمكن فصلها عن السيادة الإقليمية، فهي مشتقة من حالتها الساحلية بسبب إتصال مساحتها البرية بالبحر.

وكما أسلفنا سابقاً، بما أن عرض المياه الداخلية الذي يحدده مفهوم المادة 1/2 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، من ناحية، ومن

ناحية أخرى، ماتحدده مجمل الأحكام الواردة في الفرع الثاني من الجزء الثاني من ذات الإتفاقية بهذا الخصوص. فأن خط المياه المنخفضة للدولة هو المعيار الأساس لتحديد الحدود البرية الساحلية. ونتيجة لذلك، تكون للدولة الساحلية سيادة مشتقة على البحر الإقليمي، وهي في أي حال من الأحوال، لا يمكن أن تكون موضوعاً لكسب أو خسارة لجزء من إقليم الدولة بقدر ماهي نقلاً لسيادة، أي نقل الشريط المحاذي للمياه الساحلية للسيادة. وهي الطريقة الوحيدة التي يراها أصحاب هذا الإتجاه لفصل الساحل فعلياً عن البحر الإقليمي.

الإتجاه الثاني: ويرى أن سيادة الدولة الساحلية على البحر الإقليمي قائمة على أساس خصوصية العرض المرن للبحر الإقليمي. والتي بموجبها تتحدد حدود البحر الإقليمي طبقاً لما تمتلكه الدولة من إمكانيات مادية وتقنية تؤهلها لرسم حدود مياه بحرها الإقليمي من جانب واحد. على سبيل المثال عن طريق رسم خطوط الأساس المستقيمة أو إنشاء القصب في المياه العميقة. إذ قد لا تكون الدولة قادرة على الذهاب إلى بحرها الإقليمي، ومن ثم توسع حدود مياهها الإقليمية. وإن كانت هذه المسألة ليست إلزامية للدولة، ولكن يمكن تحديد ذلك في حدود. رسمتها بشكل واضح المادة 3 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، والتي بموجبها لكل دولة الحق في تحديد اتساع بحرها الإقليمي إلى الحد الذي لا يزيد عن 12 ميلاً بحرياً من خطوط الأساس. وكذلك خيارات التصميم المحددة للدولة الساحلية في طريقة رسمها لخطوط الأساس المستقيمة طبقاً لإحكام المادة 7 من إتفاقية الأمم المتحدة

لقانون البحار لعام 1982.[1]

أما عن الإتجاه الثالث: فيذهب إلى أن سيادة الدولة الساحلية والبحر الإقليمي مقيدة بحق المرور البريء، الذي يرتبط إرتباطاً وثيقاً بالقواعد الدولية لقانون البحار. في حين أي تقييد للسيادة الإقليمية (الأرضية أو الجوية) للدولة على أراضيها لصالح دول أخرى لايمكن قبوله إلا في ضوء الإتفاقات التعاقدية.[2]

وبالتالي، فهو يتفق ومفهوم المادة 3/2 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، التي تنص بشكل واضح على أن السيادة تمارس على البحر الإقليمي وفقاً لإحكام هذه الإتفاقية وكذلك قواعد القانون الدولي الأخرى.

3) الإعلان عن مدى البحر الإقليمي

كيف يمكن للدولة الساحلية تسجيل إعلانها عن إستخدام البحر الإقليمي نظريا من حيث الكمية (التقنية)؟ بشكل عام، ينص القانون الدولي على عدد من الخيارات لإكتساب أو تحديد المناطق البحرية، والتي يمكن إجمالها على نوعين، هما الإستحواذ والتفعيل.[3]

(1) See Wolfgang Graf Vitzthum (Hersg), Die Eropäsche Gemeinschaft und das Internationale Seerecht, (op.cit), at p. 119.
(2) Ibid., at p. 120.
(3) Ebenda., p. 121.

والإستحواذ هو (على عكس السيادة المشتقة) للبحر الإقليمي، أي عندما لا يرتبط إكتساب منطقة بحرية جديدة بخسارة مقابلة لدولة أخرى. فالدولة وطبقاً لهذا النوع تفترض مسبقًا أن المنطقة من البحر المكتسبة عن طريق الإستحواذ هي قابلة للتكيف بدمجها من قبل الدولة الساحلية في أراضيها، لإنها أساساً لا تنتمي إلى أي دولة أخرى. بالطبع، لا يجب تجاهل حقيقة أن الدولة الساحلية لا يمكن أن تطالب ببحرها الإقليمي فحسب، بل وتتصرف تلقائياً وبشكل حتمي في بحرها الإقليمي. وهي بذلك لاتستند إلى حقها الطبيعي في السيادة المشتقة للبحر الإقليمي، ولكن أيضاً إلى المادة 3/77 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بالنص (لاتتوقف حقوق الدولة الساحلية على الجرف القاري على إحتلال، فعلي أو حكمي، ولا على أي إعلان صريح). فإذا كانت تلك الحقوق الواردة في المادة 77 آنفة الذكر تنطبق على الجرف القاري (غير المنسوبة إلى القاع البحري)، فيجب أن ينطبق ذلك أكثر على البحر الإقليمي.[1]

أما عن شرط تفعيل السيادة، ففي هذه الحالة لايشترط على الدولة الساحلية في إتساع مدى بحرها الإقليمي إلا الإعلان عنه فقط. والإعلان عن مدى البحر الإقليمي يتم في شكل الإخطار عنه، أو نشره في الخرائط البحرية الرسمية، التي توضح بشكل صريح خطوط ترسيم الحدود البحرية. مالم تقتسم

(1) See Wolfgang Graf Vitzthum (Hersg), Die Eropäsche Gemeinschaft und das Internationale Seerecht, (op.cit), at p. 121.

البحر الإقليمي دولة ساحلية أخرى مجاورة أو مقابلة، عندها لاينفع شرط التفعيل هذا مالم يقترن بالإتفاق فيما بين هذه الدول.[1]

خامساً: إستخدام البحر الإقليمي

بما أن السيادة الإقليمية على البحر الإقليمي أصبحت مقررة للدولة الساحلية، فيترتب عليها في هذه الحالة مسؤولية تنظيم كل مايتعلق بقواعد أستخدامه وعلى النحو الذي تراه مناسباً. ومع ذلك، فإن صلاحية الدولة الساحلية محدودة بموجب الأحكام التعاقدية، وقواعد القانون الدولي العامة.

1) حق المرور البريء

في المقام الأول هو نظام قانوني للعبور السلمي. تعود جذور هذا الحق في المرور إلى القرن السابع عشر للميلاد، حيث كانت المحاولة الأولى للتوسط بين الحقوق السيادية الساحلية ومصالح الشحن الدولي، بعد مرحلة انتقالية تم فيها رفض حق المرور على خلفية نظرية الملكية. ولكن، سرعان ما أصبح هذا الحق هو محور المناقشات حول الوضع القانوني للبحر الإقليمي، منذ بداية القرن التاسع عشر حيث مشروع قانون لاهاي المعترف به كقانون عام 1930، ومابعده مقنن في نص المادة 14 من إتفاقية جنيف للبحر الإقليمي عام 1958. وأخيراً، التطور الذي شهده هذا النظام الخاص بحق المرور البريء بمقتضى المادة 17 من قانون جنيف البحري (إتفاقية الأمم المتحدة

(1) Wolfgang Graf Vitzthum (Hersg), Die Eropäsche Gemeinschaft und das Internationale Seerecht, (op.cit), at p. 122.

لقانون البحار لعام 1982). وبموجب هذه الاتفاقية، تتمتع سفن جميع الدول، سواء كانت ساحلية أو غير ساحلية، بحق المرور البريء (السلمي) عبر البحر الإقليمي. لذا فإن وجود هذا الحق ونطاقه يعتمدان من ناحية ما إذا كانت السفينة في المياه الإقليمية للدولة الساحلية، وأن يكون مرورها سلمي، وذلك طبقاً للشكل الذي وصفته الإتفاقية في المادة 19 منها. من ناحية أخرى ما إذا كانت الشروط الموحدة في المواد 18–32 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 متوافرة فيه.

كما أن المرور العابر البريء قد عرفته المادة 18 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. وهو ذات التعريف الوارد في المادة 14 من إتفاقية جنيف لقانون البحار لعام 1958، الذي يشمل مجرد المرور في المياه الأقليمية للدولة الساحلية لغرض الدخول أو الخروج منها. والأمر نفسه ينطبق على مايعرف (بالمساحلة Cabotage) أو الملاحة الساحلية، مصطلح يتعلق بالتجارة أو الملاحة داخل المياة الإقليمية، مثل نقل البضائع والمسافرين بين مينائين أو أكثر داخل نفس البلد على أن تغادر السفينة الأجنبية المياه الأقليمية للدولة الساحلية خلال مدة لاتتجاوز أسبوع واحد. ونظام المساحلة يشمل أيضاً الطيران والسكك الحديدية وكذلك النقل البري، وهو حق الحصري لشركة أجنبية تعمل داخل حدود الدولة الساحلية، لتشغيل الملاحة سواء كانت بحرية أو جوية أو برية داخل أراضيها. ومعظم البلدان لا تسمح بالملاحة الساحلية الداخلية لأسباب الحمائية الإقتصادية أو الأمن القومي أو السلامة العامة. والأصل أن يتم في إطار الإتفاقات الدولية، إلا ما أستثني كما هو الحال مع الاتحاد الأوروبي، الذي يمنح جميع أعضائه حق الملاحة الساحلية

في كل المواني‌ء البحرية للدول الأعضاء في الإتحاد الأوروبي. وهذا يعني، أن مرور سفن الإتحاد الأوروربي كل منها في داخل المياه الإقليمية لدول الإتحاد هو من قبيل الشحن الساحلي (Cabotage)، وليس من قبيل نظام العبور البري‌ء. مع ذلك، لا يلغي حقيقة أن المرور يجب أن يتم دون انقطاع و بسرعة.[1]

ولايعني ذلك عدم إشتماله على التوقف أو الرسو، إذا ماكان ذلك جزءاً من متطلبات الشحن العادي أو إذا ما أستلزمتها قوة قاهرة، كما لو أستدعت حالة طارئة صحية أو جنائية على ظهر السفينة. أما عن الغواصات، فوفقاً للمادة 20 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، لا يجوز دخولها للبحر الإقليمي إلا عند ظهورها مع رفع علم الدولة التي تنتمي إليها.

في حين تتناول المادة 19 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 معيار المرور الهاديء، وهو معيار مثير للجدل وغير واضح منذ فترة طويلة. ففي بداية القرن العشرين أفترض مبدأ السلام أي المرور السلمي تحقيقاً للمصالح الحيوية للدولة الساحلية، وهي الأمن والسيادة من إنتهاك السفن الأجنبية لها.

في نهاية المطاف، فأن حق المرور البري‌ء يعتبر من الأمور المهمة للغاية من وجهة النظر التأريخية والقانونية. وإن كانت في مسودة لاهاي لعام 1930 ضعيفة نسبياً، إلا أنها تجسدت بشكل كبير في العمل الدولي لاحقاً، وأثرت

(1) راجع الفقرة الثانية من المادة 18 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

كذلك على الوضع القانوني للمضايق أيضاً. وخير مثال على ذلك، ماورد في حيثيات قرار محكمة العدل الدولي الصادر في قضية مضيق كورفو عام 1949، (.... لا يؤدي المرور العابر بالضرورة إلى خرق قوانين الدولة الساحلية وبالتالي يكون سبباً للإستياء من العبور)، وذلك عندما فتحت بطاريات الشواطيء الألبانية النار على سفينتين بريطانيتين بسبب مرورهما العابر البريء خلال مضيق كورفو، بينما أدعت ألبانيا أن السفن أقتحمت مياهها الأقليمية دون إذن رسمي منها[1]. وبعد عقد من الزمن، أعتمد قرار المحكمة هذا في نص المادة 4/14 من إتفاقية جنيف لقانون البحار لعام 1958.

بناءاً على ذلك، فالمبدأ هو أن المرور العابر طالما كان سلمياً ولا يشكل أي تهديد أو إنتهاك لمصالح أو نظام أو أمن الدولة الساحلية، فلا يجب أن يكون سبباً لعدم الرضا والإرتياح ومن ثم يكون سبباً لإعتراضه أو أن يكون سبباً للتنازع.

كما أن المادة 2/19 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، تأخذ في الإعتبار هذه الشكوك فيما يتعلق بمفهوم عدم الرضا، وتكرر الحكم الوارد في الفقرة 1 منها. وبالتالي، فالدولة الساحلية ليست معنية بالتحقق من شحنات أو حالة السفن المارة مروراً عابراً في مياهها الإقليمية، طالما كان مرورها سلمياً.

(1) Corfu Channel (Albania v. United Kingdom), ICJ Reports 1949, at p. 519 et seq.

2) حقوق وإلتزامات الدولة الساحلية

عندما يتعلق الأمر بمسألة حقوق وإلتزامات الدولة الساحلية، أي في نطاق سيادتها الإقليمية، يجب التمييز بين ما إذا كانت الدولة الساحلية تسمح بتطبيق نظام المرور العابر البريء أم لا ؟ من حيث المبدأ، فإن الولاية القضائية للدولة الساحلية تجاه سفنها والسفن التي ترفع علمها هي واسعة النطاق. على النقيض من ذلك، تكون ولايتها محدود على سفن الدول الثالثة ضمن سلطتها التشريعية والتنفيذية، أما فيما يتعلق بالسفن التجارية والسفن الخاصة الأخرى، فهي من إختصاص السلطة القضائية بموجب قانون المرور البريء.

هذا هو مضمون المادة (21 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)، حيث نجد في الفقرة الإولى منها لائحة شاملة بالأمور التي تكون الدول الساحلية معها مسؤولة عن سلامة الملاحة البحرية في بحرها الإقليمي.

علاوة على ذلك، لايجوز للدولة الساحلية أن تعيق حق المرور البريء بفرض الشروط غير المناسبة أو التميز بين السفن المارة في بحرها الإقليمي وفقاً لبلدها الأصلي أو ترتيبها.[1] وبقدر ما تتطلب سلامة الشحن، فالدولة الساحلية ملزمة أيضاً بتحديد طرق الشحن ومناطق فصل حركة المرور وطلب الامتثال لذلك وعلى وجه الخصوص من الناقلات أو السفن ذات الطاقة

(1) راجع المادة 24 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

النووية[1]. وتشمل التزاماتها العرفية، قيام الدولة الساحلية بالإعلان عن الأخطار المعروفة لها والموجودة في بحرها الإقليمي.[2]

كما لا يجوز للدولة الساحلية أن تفرض ضرائب على السفن المارة، بقدر ما تتعلق بمجرد المرور عبر بحرها الإقليمي[3]. ووفقاً لحكم الإعفاء الوارد في الفقرة الثانية من المادة 26 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، قد تفرض رسوم على السفن التي تمر عبر البحر الإقليمي كمقابل خدمات معينة تقدم للسفن كرسوم خدمة الفنارات أو إستخدام البيئة البحرية.

بصرف النظر عن ذلك، يجوز للدولة الساحلية تعليق العمل بالمرور البريء مؤقتاً وفقاً لنص المادة 3/25 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 وذلك في مناطق معينة من بحرها الإقليمي، إذا كان ذلك ضرورياً لحماية أمنها وسلامة إجراء مناوراتها العسكرية.

أما عن قيد الولاية الجنائية على السفن المارة في البحر الإقليمي الوارد ذكرها في المادة 27 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، على الرغم من سيادتها المائية لا تتمتع الدولة الساحلية بالسلطة القضائية المدنية أو الجنائية. إلا في حالات معينة أشارت إليها الفقرة الأولى من المادة أعلاه،

(1) راجع المادة 22 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

(2) المرجع السابق, المادة 2/24.

(3) المرجع السابق, المادة 2/26.

كأمتداد أثر الجريمة إلى الدولة الساحلية أو كانت من الجرائم الماسة بالأمن والنظام والأخلاق العامة للدولة أو إذا كان ذلك من قبيل التدابير اللازمة لمكافحة الإتجار بالرقيق أو المخدرات أو الأسلحة. وفيما يتعلق بالسلطة القضائية المدنية، فطبقاً لنص المادة 28 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، لا ينبغي ممارسة ذلك إلا إذا وقعت المسؤولية أو المسؤولية ذات الصلة أثناء مرور السفينة أو بسبب مرورها. من ناحية أخرى، إذا لم تكن هناك حالة مرور سلمي، فإن السفينة في البحر الإقليمي تخضع بكل سهولة للسيادة الكاملة للدولة الساحلية.[1]

3) قواعد خاصة بالسفن الحربية و السفن الحكومية للدول الأجنبية

أن القسم الفرعي جيم من الفرع 3 من الجزء 2 المخصص للمرور البريء من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، يحتوي على قواعد للسفن الحربية وسفن الدولة الأخرى المستخدمة لأغراض غير تجارية. والتساؤل الذي يثار فيما إذا كان بإمكان السفن الحربية أيضاً ممارسة حق المرور البريء البحر الإقليمي أم لا ؟

كان هذا الموضوع محلاً للجدل خاصة في مناقشات مؤتمر الأمم المتحدة الأول في جنيف عام 1958، بشكل خاص في نظام البحر الإقليمي في الماضي، ولا تزال هناك أقلية من حوالي 40 دولة بحاجة اليوم إلى إذن

(1) See Robin Churchill/Vaughan Lowe, (op.cit), at p.95 et esq.

مسبق، أو على الأقل إخطاراً عن تحركات سفنها الحربية القادمة.

في ذلك الوقت، ذهبت غالبية الدول لصالح جعل المرور البريء يعتمد على تصريح أو إشعار سابق. وقد انعكس ذلك أيضًا في مشروع لجنة القانون الدولي الذي عرض على الجلسة العامة للمؤتمر للتصويت. ومع ذلك ، لم يتم قبول المادة 24 ذات الصلة من المسودة من قبل البعض من الدول الكبرى. لذلك نلاحظ أن اتفاقية جنيف لعام 1958 جائت خالية من أي نص حول موضوع مرور السفن الحربية عبر البحر الإقليمي للدولة الساحلية، ولكن مع ذلك تحتوي على بقايا نص لجنة القانون الدولي في المادة 3، والتي تنص على أنه إذا لم تمتثل السفينة الحربية للوائح الدولة الساحلية، جاز للأخيرة من أن تطلب مغادرة بحرها الإقليمي، والتي تقابلها المادة 30 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

في الواقع، إن عدم وضوح الوضع القانوني يعني عدم اليقين بشأن وجود أو تصميم أي حقوق عبور للسفن الحربية، وتم تحويله إلى مسألة كيفية فهم النص وطريقة تفسيره. وإن كان هذا الرأي شخصي إلا أنه ربما يكون صحيحاً، خاصة وأن القانون العام لا يقدم إجابة واضحة في هذا الصدد.

فضلاً عن ذلك، فالأحكام ذات الصلة تفتقر أيضاً إلى الوضوح المعياري. فالمادة 29 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 تحدد على سبيل المثال، أولاً المقصود بالسفن الحربية. في حين تأتي المادة 31 من

إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، لتتناول القواعد الخاصة بمسؤولية الدولة عن الأضرار التي تسببها سفينة حربية أو سفينة حكومية أخرى، رغم الحصانات (المادة 32 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982) التي تتمتع بها في العادة مثل هذا النوع من السفن. إلا أننا نجد إدراج مثل هذه الأحكام أمراً ضرورياً لسد الفجوة عن طريق التفسير. نظراً لعدم وجود نص صريح على الحق المشروط في مرور السفن الحربية والسفن الحكومية الأخرى.

في هذا الصدد، يمكن القول أن المادة 17 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بعام 1982 وما يليها، هي تماماً مثل المادة 14 من إتفاقية جنيف لقاون البحار لعام 1958 وما يليها. إلا ماتم إستبداله بقواعد لجميع سفن الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية، وحق المرور الوارد في القسم الفرعي (ألف) في المادة 20 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بالنسبة للغواصات.

والحقيقة، أن هذا الجدل حول متطلبات المرور مع التبرير المعقد الذي تتحدث عنه المادة 17 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 عن عبارة (سفن جميع الدول) الواردة فيها، لانجده في القواعد التي تنظم مرور العبور عبر المضيق كما في نص المادة 37 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، فعبارة لـ (جميع السفن) الواردة في المادة 17 من هذه الإتفاقية على السفن التجارية فقط، لأن جواز مرور المضائق بواسطة السفن الحربية أمر

غير وارد. أما عن المادة 20 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، فهي مخصصة لمرور الغواصات كما أسلفنا، حيث تنظم فقط كيف يجب أن تتصرف الغواصات بعد منحها الإذن بالمرور عبر البحر الإقليمي.

وأخيراً، (الرأي الشخصي) لابد من الإشارة، إلى مسألة (الطرد) الواردة في نص المادة 30 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 للسفن الحربية من مياه البحر الإقليمي، إذا لم تمتثل للأحكام القانونية للدولة الساحلية. وتتحدث عن الأسباب المتمثلة بعدم الأمتثال لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية، وإن كانت تعتبر حق عام غير مشروط في مرور السفن الحربية (الفقرة 2 من المادة 19 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)، إلا أنها في الواقع غير منطقية أو مقنعة. لإن الحكم الموجه في هذه المادة هو (للسفن الحربية)، والتي تمتع صراحة بالحصانة المنصوص عليها في المادة 32 من ذات الإتفاقية. وبالتالي، طبقاً لمبدأ الحصانة فالسفن الحربية في هذه الحالة لا تخضع لسيادة الدولة الساحلية حتى في حالة إنتهاكها قوانين المرور.

كما إن افتراض الحق العام في المرور المدعوم بالخيارات العديدة للعمل بموجب الفقرة الثانية من المادة 19 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، لم يكن مدرجاً في إتفاقية جنيف لعام 1958 في ذلك الوقت. فضلاً عن ذلك، ماتشير إليه الفقرات الستة الأولى من الفقرة الثانية من المادة 19 أعلاه من المرور الخاص بالسفن الحربية. بالتالي، إذا لم يطبق نظام المرور العابر على السفن الحربية، فستكون هذه الأحكام بلا معنى.

بطريقة مماثلة، وكما تشير إليه المادة 2/18 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، والتي بموجبها يجب أن يتم المرور بسرعة، في المقام الأول إلى السفن الحربية، ثم إلى السفن التجارية التي هي أساساً تعمل على مبدأ (الربح والخسارة) خاصة وأن عامل الوقت لديها مهم جداً لتعلقه بالمال. إذن القانون المفترض موده بشكل خاص لمرور السفن الحربية.

4) قواعد خاصة بالسفن ذات الحمولة الخطرة

يثار التساؤل حول السفن التي تعمل بالطاقة النووية أو تحتوي على مواد نووية أو مواد خطرة على متنها! فهل لها الحق بأن تستشهد بحق المرور البريء بنفس الطريقة ؟ الحقيقة، وضعت بعض الدول شروطاً مقيدة في قوانينها الوطنية، ومنها ما أصدرت الإعلانات الخاصة طبقاً لنص المادة 310 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، حيث يتوجب على مثل هذه السفن مراعاتها عند أستخدامها لحق المرور البريء، كحمل بعض التصاريح أو الأوراق ذات الصلة التي تؤكد خلو السفينة من أية مواد خطرة قبل مرورها في البحر الإقليمي.

كما يجوز للدولة الساحلية من توجيه أو إجبار السفن ذات البضائع الخطرة على استخدام ممرات الشحن الخاصة، شريطة أن تحمل الأوراق ذات الصلة وأن تلتزم بالإجراءات الأمنية المتفق عليها دولياً، وذلك طبقاً لأحكام المادة 2/22 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

الفصل الثالث

الملاحة الأرخبيلية والمضايق الدولية

(الجزر والدول الأرخبيلية)

International Straits and Archipelagic navigation

أولاً: الدولة الأرخبيلية

وفقاً لنص المادة 46/أ من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، فإن دولة الأرخبيل هي حالة تتكون بالكامل من أرخبيل محيطي واحد أو أكثر وربما تضم جزر أخرى كالفلبين وأندونيسيا وفيجي على سبيل المثال.

1) التعريف بالأرخبيل

والأرخبيل طبقاً لنص المادة 46/ب من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 هو عبارة عن مجموعة من الجزر، بما في ذلك أجزاء من الجزر والمياه المتوسطة بينها والمعالم الطبيعية الأخرى التي ترتبط

فيما بينها ارتباطاً وثيقاً للغاية بحيث تشكل هذه الجزر والمياه والمعالم الطبيعية الأخرى كياناً جغرافياً واقتصادياً وسياسياً حقيقياً أو لطالما أعتبرت على هذا النحو. كما أن أحد الشروط الأساسية لرسم خطوط الأساس للأرخبيل هو أن مجموعة الجزر يجب أن تكون مؤهلة كأرخبيل، أي يجب أن يشكل كياناً جغرافياً واقتصادياً وسياسياً حقيقياً، أو يمكن اعتباره أرخبيلاً لأسباب تاريخية.

كما لا يشكل العنصر الجغرافي أية صعوبة بإعتبار مجموعة ما من الجزر تشكل أرخبيلاً، ولا يمكن أن يكون الأمر كذلك إلا إذا كانت تلك الجزر مرتبطة ارتباطاً وثيقاً بسيادة دولة واحدة كما هو الحال في جزر المالديف، وهذا ما يفسر ضبابية (الوحدة) في حقيقة المادة 2/47 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. إذ لايبدو من المعقول أن يقوم الأرخبيل على أساس المعيار الجغرافي، ويظهر في هذا الصدد مثال آخر يستند الأرخبيل فيه على المعيار الأقتصادي دون أن يرتبط بوحدة سياسية، إذ قد تشكل المصلحة الإقتصادية للدول المكونة للأرخبيل الرابط الضروري بينها، كما هو الحال في أرخبيل الأنتيل[1]، الذي تمثله جامايكا بأعتبارها الكيان الأقتصادي الأكبر.

(1) جدير بالذكر, أن أرخبيل الأنتيل الكبير يتألف من أربعة دول هي كل من كوبا وبورتوريكو وجامايكا وهسبانيولا, وتعد جامايكا ثالث أكبر جزيرة من جزر الأرخبيل وأقواها أقتصادياً. للزيادة أنظر:

- Chris Carleton/Clive Schofield, Developments in the Technical Determination of Maritime Space, in: Shelagh Furness (Hersg.), Maritime Briefing, Vol.3, Nr.2, Durham UK, 2002, at p. 51.

وكبديل للمعايير المذكورة أعلاه، تضع المادة 46/ب من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 المعيار التأريخي لإعتبار الأرخبيل أرخبيلاً، فالدولة التي تتكون من أرخبيل واحد على الأقل لا يمكن تصنيفه بالفعل على أنه أرخبيل في ظل الظروف التي نوقشت بالفعل مالم تكون قد مارست السيادة على مياه الأرخبيل بشكل فعال ودون انقطاع لفترة زمنية طويلة.

كانت الحاجة إلى هذا النهج في المسودة الأولى لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار عام 1973، عند تسمية خطوط الأساس خاصة في المقترح الذي تقدمت به دول الأرخبيل الأربع (فيجي وإندونيسيا وموريشيوس والفلبين) في تعريفها للأرخبيل، ومفاده أن يتكون من جزر ومعالم طبيعية أخرى تشكل وحدة جغرافية وأقتصادية وسياسية قائمة بذاتها، ويمكن الأكتفاء بالمعيار التأريخي كتعريف للأرخبيل إذا ما كان داخلا تحت سيادة دولة واحدة.[1]

فضلاً عن ذلك، فقد أستخدمت محكمة العدل الدولي بالفعل فكرة الوحدة الجغرافية في حالة مصايد الأسماك لتحديد الأرخبيل الساحلي أيضاً. والذي يعتبر أصل كل من نظام خطوط الأساس المستقيمة، ونظام مياه الأرخبيل كذلك.[2]

(1) أنظر, د. محمد طلعت الغنيمي, مرجع سابق, ص121.

(2) See Chris Carleton/Clive Schofield, ibid., (op.cit), at p. 53 et saq.

2) تطور نظام المياه الأرخبيلية

لم يكن المجتمع الدولي جاداً في حل مشكلة المياه الأرخبيلية في السابق، ولعل السبب في ذلك يرجع إلى خوف بريطانيا العظمى من فقدان نفوذها فضلاً عن عائدات إستخدام البحار، بحيث لم يطبيق سوى النظام العام للجزر على الأرخبيل.

ولكن مع تفاقم المشاكل المتعلقة بالهوية الوطنية من ناحية، والإنتهاكات الأمنية والأقتصادية والبيئية من ناحية أخرى، دفعت بدول الأرخبيل للمطالبة عن أنظمتها الخاصة لحكم هذه المياه.

والحقيقة، كانت إولى المناقشات حول نظام منفصل لمياه الأرخبيل المحيطي قد بدأت بالفعل في معهد ديترويت الدولي عام 1889. وفي السنوات التالية كانت هناك مقترحات لنظام خاص بمياه الأرخبيل قد أعدت بشكل مسودات من قبل لجنة القانون الدولي كجزء من بنود إتفاقية جنيف لقانون البحار 1958. ومفاد هذه المقترحات، هو يجب أن يكون من الممكن رسم خطوط أساس مستقيمة بين الجزر إذا كانت المسافة بين الجزر أقل من 5 ميل بحري، وفي حالات فردية ممكن أن يصل إلى مسافة أقل من 10 ميل بحري، كما ينبغي أن يكون وضع المياه المغلقة ضمن حالة المياه الداخلية. وهكذا، بقيت تلك المقترحات والمشاورات ذات الصلة دون تحقيق نتائج تذكر. إلا من

وضع بعض اللوائح الخاصة بالأرخبيل الساحلي، كنص المادة 1/4 من إتفاقية جنيف لقانون البحار لعام 1958 (يمكن للدولة رسم خط أساس مستقيم في حالة وجود سلسلة من الجزر قبالة الساحل)، التي تضعها تحت نظام المياه الداخلية.[1]

بعد ذلك جاءت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 لتحدث التغيير بإخضاع مياه الأرخبيل للنظام الخاص للدول الأرخبيلية وذلك في المواد 46 وما تليها. لترسم دول الأرخبيل خطوط الأساس حول النقاط الخارجية للأرخبيل (انظر المادة 47 من الإتفاقية). وبالطبع، فإن المياه المشمولة لا تتمتع بالوضع القانوني للمياه الداخلية، إذ تم وضع حالة مياه الأرخبيل من ناحية على البحر الإقليمي ومن ناحية أخرى على المضيق الدولي. وبالتالي، فقد نجحت الإتفاقية في التوفيق مابين مشروع بريطانيا العظمى ومطالب الدول الأرخبيلية المنطوية على تقرير سيادتها على مياهها الأرخبيلية طبقاً لنص المادة 49 من الإتفاقية. وهي في الحقيقة جاءت إجابة على السؤال الذي يمثل من وجهة نظر الدول البحرية الكبرى، المشكلة الإستراتيجية الرئيسية للإصلاح الكامل لقانون البحار الدولي.[2]

(1) See Chris Carleton/Clive Schofield, ibid., (op.cit), at p. 52 et saq.
- كذلك أنظر, د. محمد طلعت الغنيمي, مرجع سابق, ص117.

(2) أنظر, د. صلاح الدين عامر, القانون الدولي للبحار, مرجع سابق, ص 108 ومابعدها.
كذلك أنظر:
- Chris Carleton/Clive Schofield, ibid., (op.cit), at p. 55.

3) خطوط الأساس الأرخبيلية

تمنح المادة 47 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 دول الأرخبيل الحق في رسم خطوط الأساس للأرخبيل بين النقاط الخارجية للجزر البعيدة والشعاب المتقطعة واليابسة للأرخبيل. تعمل خطوط الأساس للأرخبيل هذه كأساس لتحديد عرض البحر الإقليمي، والمنطقة المتاخمة، وكذلك المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري (أنظر المادة 48 من الإتفاقية).

مع ذلك ، فإن الحق في رسم خطوط الأساس للأرخبيل مقيد بشرط، هو أن تكون الجزيرة الرئيسية للأرخبيل محاطة بخطوط أساس مستقيمة، على الرغم من أن المادة 1/47 وبدلالة المادة 46/ب من الإتفاقية أيضاً، لا تحددان الشروط التي تكون فيها الجزيرة مؤهلة كجزيرة رئيسية، لتكون نقطة بداية قياس خطوط الأساس. وتركت الخيار للبلد المعني لتحديد ذلك.

فضلاً عن ذلك، فالمنطقة المحاطة بخطوط الأساس، يجب أن تكون نسبة مساحة المياه إلى مساحة الأرض بين 1 إلى 1 و 9 إلى 1 (المادة 1/47 من الإتفاقية). كما تشمل مساحة الأرض أيضاً تلك المياه التي تقع داخل الشعاب المرجانية للجزر والجزر المرجانية، بما في ذلك الجزء من الهضبة المحيطية المنحدرة شديدة الإنحدار والمغلقة كلياً أو جزئياً بسلسلة من جزر الحجر الجيري التي تقع على حافة الهضبة والشعاب المرجانية المتقطعة الإنغمار (المادة 7/47 من الإتفاقية).

وواضح من معيار الأراضي والمياه الوارد في المادة 1/47 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، لنسبة المياه إلى الأرض سوف يمنع دولاً تتكون بشكل أساسي من جزيرة أو جزيرتين كبيرتين، مثل كوبا و أيسلندا و نيوزيلندا أو حتى بريطانيا العظمى، من رسم خطوط الأساس طبقاً لمبدأ الأرخبيل. فضلاً عن ذلك، يكون من المستحيل رسم خطوط الأساس للأرخبيل حول جزر منتشرة على نطاق واسع، وبالتالي لايمكن إخضاع المناطق البحرية الكبيرة جداً لنظام مياه الأرخبيل.[1]

من ناحية أخرى، فأن معيار الأراضي والمياه الوارد أعلاه يحتوي على عامل آخر صعب نسبياً يتعلق برسم خطوط الأساس للأرخبيل أيضاً وهو الوارد في الفقرة الثانية من المادة 47 من الإتفاقية. حيث يجب ألا يزيد طول خطوط الأساس للأرخبيل عن 100 ميل بحري، وفي حالات استثنائية يمكن أن تتجاوز هذا الطول إلى طول أقصاه 125 ميل بحري.

ولا ينبغي تحت أي ظرف من الظروف أن يؤدي تطبيق نظام خط الأساس للأرخبيل إلى فصل البحر الساحلي لدولة أخرى عن أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة (المادة 5/47 من الإتفاقية). أما في بعض الحالات الخاصة التي يقع فيها الأرخبيل بين جزأين من دولة مجاورة مباشرة، تشير الفقرة السادسة من المادة 47 من الإتفاقية إلى الممارسة التقليدية للدولة في

(1) See Chris Carleton/Clive Schofield, ibid., (op.cit), at p. 59 et saq.

هذه المياه، وتخضع للإتفاق بين الدولتين. والحقيقة، قد تشكل هذه العبارة (الممارسة التقليدية) مخاوف بعض الدول من إثارة المنازعات عند تفسيرها، نذكر مثال ذلك، المخاوف الماليزية من أن إنشاء إندونيسيا لنظام خطوط الأساس للأرخبيل يمكن أن يؤثر على إستخدام المياه في شبه الجزيرة الماليزية وشمال بروناي.[1]

كما وتلتزم دول الأرخبيل بتثبت خطوط الأساس على الخرائط الملاحية أو قوائم الإحداثيات الجغرافية، ونشرها بشكل صحيح وإيداع نسخة منها لدى الأمين العام للأمم المتحدة (راجع المادة 47/ الفقرة 8، 9 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982).

وأخيراً، التساؤل الذي يثار عن إمكانية الدولة من رسم خطوط أساس مستقيمة أخرى داخل مياهها الأرخبيل ؟ تجيب عن ذلك المادة 50 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، يمكن لدولة الأرخبيل وفقاً للمواد 9، 10، 11 من الإتفاقية من رسم خطوطاً فاصلة لتعيين حدود مياهها الداخلية. ولكن بما أن المادة 50 من الإتفاقية لاتشير إلى المادة 7 من الإتفاقية ضمناً مع المواد الواردة أعلاه، فهذا يعني أنه لا يجوز للدولة رسم خطوط أساس مستقيمة داخل مياه الأرخبيل.

كذلك، من غير الواضح ما إذا كان هذا الأمر ينطبق أيضاً على المياه المرجانية أيضاً، إذ لم يتم ذكر المادة 6 من الإتفاقية في المادة 50 أعلاه،

(1) See Chris Carleton/Clive Schofield, ibid., (op.cit), at p. 59 et saq.

رغم إمكانية المقارنة مابين المادة 6 والمادة 11 من الإتفاقية، من حيث أن كلا الحكمين لا يحتويان على تنظيم صريح لرسم خطوط التعيين. وفي حالة الأفتراض، إذا ما لم يكن سطح الماء محاطاً بشعاب مرجانية أو من جزيرة محاطة بشعاب مرجانية في مياه الأرخبيل تعتبر جزءاً من المياه الداخلية. وبالتالي، يمكن للدول الثالثة في هذه الحالة من إستخدام حق المرور البريء، إلا أن هذا غير وارد ببساطة لأن دول الأرخبيل غالباً ما تتضمن جزر مرجانية بسبب موقعها.[1]

4) الوضع القانوني لمياه الأرخبيل

تعرف المياه المحاطة بخطوط الأساس المستقيمة للأرخبيل بالمياه الأرخبيلة وهي تخضع لسيادة دولة الأرخبيل (المادة 1/49 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982). كما أن هذه السيادة تمتد إلى الفضاء الجوي فوق المياه الأرخبيلية وإلى قاع وباطن أرضها لتشمل مافيها من موارد كذلك (المادة 2/49 من الإتفاقية).

كما وتعتبر مياه الأرخبيل مثل مياه البحر الإقليمي. وبطبيعة الحال، لا يمكن فهمها إلا على أنها أرض وطنية، إلا أن دولة الأرخبيل لايمكن إظهار ممارسة سيادتها إلا وفقاً للجزء الرابع من هذه الإتفاقية (المادة 49 الفقرة 3 من الإتفاقية)، التي تؤكد الطابع الخاص لمياه الأرخبيل. لهذا السبب، تخضع دولة الأرخبيل لحق المرور البريء وحق المرور في الممرات البحرية

(1) See Chris Carleton/Clive Schofield, ibid., (op.cit), at p. 59 et saq.

للأرخبيل. والتي لايمكن تقييدها إلا في ظل ظروف محددة للغاية وهي أضيق من تلك الموجودة في نظام البحر الإقليمي (المواد 2/52، 53 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982). غير أن مثل هذه القيود الكبيرة التي تم ذكرها لاتؤثر على مفهوم السيادة التي تتمتع بها دولة الأرخبيل.

فضلاً عن ذلك، لابد لدولة الأرخبيل من الإعتراف بحقوق الصيد التقليدية وممارسة الأنشطة القانونية الأخرى من قبل الدول المجاورة في مياه الأرخبيل (المادة 1/51 من الإتفاقية). وتحترم دولة الأرخبيل كذلك الكابلات المغمورة الموجودة تحت مياه الأرخبيل، وتسمح كذلك بصيانتها وإستبدالها من قبل الدول التي وضعتها (المادة 2/51 من الإتفاقية). على أي حال، فإن مد الكابلات وخطوط الأنابيب الجديدة في مياه الأرخبيل يعتمد على موافقة دولة الأرخبيل.

5) حقوق المرور في المياه الأرخبيلية

أ) حق المرور البريء

تتمتع سفن جميع الدول بحق المرور البريء عبر المياه الأرخبيلة تماماً كما هو الحال في البحر الإقليمي[1]، ولا يجوز تعليق هذا الحق إلا لحماية أمن الدولة فقط على أن يكون مؤقتاً (المادة 2/52 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982). تشمل الإشارة الواردة في المادة 1/52 من الإتفاقية

(1) راجع صحيفة 131 ومابعدها من الكتاب.

أيضاً حق الدولة الساحلية بدلالة المادة 22 من الإتفاقية، لتحديد الممرات البحرية ومناطق فصل حركة المرور في بحرها الإقليمي. ومع ذلك، استناداً إلى صياغة المادة 52 الفقرة 1 من الإتفاقية فهي (تخضع للمادة 53). ولا يوجد (بطبيعة الحال) حق المرور البريء في منطقة المياه الداخلية داخل مياه الأرخبيل وفقاً للمادة 50 من الإتفاقية.

ب) حق المرور في الممرات البحرية الأرخبيلة

لتسهيل الملاحة البحرية في الأرخبيل، تقوم دولة الأرخبيل بالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية (IMO) بتحديد الممرات البحرية (وطرق الطيران) التي تعلو مياه الأرخبيل والبحر الإقليمي المجاور لها (المادة 53/11،1 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982). كما تتمتع جميع السفن والطائرات بحق المرور أو العبور (المادة 53/2 من الإتفاقية).

أما عن الممرات البحرية في الأرخبيل فتمتد وفقاً للفقرتين 5 و 10 من المادة 53 من الإتفاقية. ويتعيتن على السفن والطائرات المارة خلالها أن لاتنحرف أكثر من 25 ميلا بحرياً على كل جانب من خطوط الوسط، والتي تمتد بشكل مستمر من نقاط الدخول حتى نقاط النهاية، ويجب إدخالها ونشرها في الخرائط الملاحية كما هو الحال في المرور العابر (المادة 38/2 من الإتفاقية).

كما أن وهناك أوجه تشابه مع حق المرور العابر عبر المضايق أيضاً، وذلك

فيما يتعلق بحقيقة أنه لا يمكن إعاقة حقوق المرور فيه، وكذلك فيما يتعلق بحقيقة بالغواصات أيضاً، إذ يحق لها أن تبحر في مياه الأرخبيل وهي غاطسة تحت المياه، وليست طافية رافعة لأعلامها كما هو الحال مع حق المرور البريء. وبالتالي فإن حق المرور في الممرات البحرية في الأرخبيل يكون مطابق تقريباً لحق المرور العابر عبر المضايق، إلا أنها قد تختلف في حالة الحق الذي تتمتع به دولة الأرخبيل في تحديد المسارات عبر مياه الأرخبيل.

ت) الطيران فوق الأرخبيل

يقتصر التحليق فقط فوق الممرات البحرية على مسارات الطيران لدول الأرخبيل، حيث تمتنع الطائرات بشكل أساسي من التحليق فوق أراضي دولة الأرخبيل (الجزر). كما يجب أن يكون مرور الطائرات طبقاً لما هو منصوص عليه في المادة 1/53 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، أي متواصلاً وسريعاً فوق مياهها الأرخبيلية والبحر الإقليمي المجاور لها.

ثانياً: المضايق الدولية

1) التعريف والنطاق

المضيق هو قناة مائية تصل بين بحرين ببعضهما وبالتالي فإنها تقع بين جزئين كبيرين من اليابسة.[1] وفي عام 1949، عرفت محكمة العدل الدولي مضيق كورفو بأنه (المضيق الذي يربط بين جزئين من أعالي البحار)، ولكي تمنح الحق في المرور للسفن الحربية البريطانية، أضافت عليه شرطاً واقفاً وهو (تواتر إستخدام السفن للمضيق خلال فترة زمنية معينة وأن يكون خادماً للملاحة الدولية).[2]

لذلك، أشترطت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في الجزء الثالث منها وتحديداً في المادة 1/34، أن تنطبق أحكامها على المضايق التي (تخدم الملاحة الدولية) فقط، والتي جاءت متوافقة في هذا المعنى مع الفقرة الرابعة من المادة 16 من إتفاقية جنيف لقانون البحار لعام 1958، التي عرفت المضيق الدولي بذلك الذي (يخدم الملاحة الدولية ويصل جزءاً من البحر العام بجزء آخر...). ومع ذلك، بقي الجدل ملازماً في تفسير هذه العبارة (يخدم) التي تعني – لغة – في الوقت الحاضر (المضارع) وليس في المستقبل، على سبيل المثال لايعني أستخدام القناة لإحتياجات النقل نتيجة إكتشاف رواسب النفط والغاز البحرية أن تنطبق عليها أحكام المضيق.

(1) أنظر, د. محمد طلعت الغنيمي, مرجع سابق, ص60.

(2) Corfu Channel (Albania v. United Kingdom), ICJ Reports 1949, at pp. 4, 29.

ولا تتضمن المادة 1/34 من الإتفاقية أي شرط آخر كالذي يتعلق بتواتر إستخدام المضيق، الذي أشترطته محكمة العدل الدولي في تعريفها للمضيق في قضية قناة كورفو. إلا أن تحديد المادة 37 من الإتفاقية لنطاق حق المرور العابر في المضايق التي تخدم الملاحة البحرية الدولية بين جزء من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة،.جاء متماشياً في الحقيقة لخدمة النظام القانوني لمضيق كورفو.

بينما تخضع المضايق التي تربط أعالي البحار بالدولة الساحلية للمضيق (مثل خليج الهندوراس) لحق المرور البريء طبقاً للمادة 1/45 وبدلالة المادة 36 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. إذ لا يمكن أن يسري حق المرور العابر في المضائق الواسعة بحيث يكون ممر أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة في المنتصف، شريطة أن يكون هذا الممر مناسباً للملاحة البحرية. في مثل هذه الحالات، ينطبق على المضيق نظام حق المرور البريء في البحار الإقليمية وفقاً للجزء الثاني من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

في حين تخضع بعض المضايق إلى نظام المياه الداخلية إذا لم يوجد فيها ممراً حراً للملاحة البحرية، وذلك طبقاً للمادة 35/أ بدلالة المادة 34 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. كالمضايق التي تؤدي إلى

المياه الداخلية للدولة الساحلية، أي تلك الممرات المائية التي تقع في المياه الداخلية أو تؤدي إليها، حيث يمكن للجولة الساحلية أن تغلق مياهها الداخلية عن الملاحة الدولية مثل (المضايق النرويجية). وينطبق الشيء نفسه (بالطبع) على المضايق التاريخية مثل (مضيق تيران) في البحر الأحمر. وبالتالي، فإن مفهوم المضائق التاريخية يخضع لنظام إتفاقي خاص، يخرج بها عن حكم القواعد المشار إليها أعلاه.

فضلاً عن ذلك، وفقاً لنص المادة 35/ج من الإتفاقية، فأنه لاينطبق نظام المرور الحر عبر المضايق التي يتم فيها المرور بشكل كلي أو جزئي بموجب إتفاقيات دولية سارية المفعول وموجودة قبل فترة طويلة من إعتماد إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، مثل (مضيق جبل طارق) الذي يحكمه الإتفاق الفرنسي البريطاني منذ عام 1904، و (مضيق ماجلان) الذي تحكمه إتفاقية عام 1881 بين الأرجنتين وتشيلي، والمضايق التركية (البسفور والدردنيل) الذي تحكمه معاهدة لوزان لعام 1923 والتي بموجبها تكون الملاحة حرة لكافة أنواع سفن الدول المحايدة مع تركيا في وقتي السلم والحرب. خلاف ذلك لن يكون هناك ما يبرر هذا الاستثناء، مع ملاحظة أن مثل هذه الإتفاقات لاتقتصر على عاقديها فقط، بل يمكن للدول الثالثة أيضاً من الإعتماد عليها والإستفادة منها.[1]

فيما يتعلق بمسألة كيفية ارتباط الإتفاقات التي لا تستوفي هذا الشرط الزمني

(1) أنظر, د. محمد طلعت الغنيمي, مرجع سابق, ص68.

جزئياً كالتي تتعلق بتكنولوجيا المعلومات، يجب الإشارة في هذه الحالة إلى المادة 2/311 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، والتي بموجبها تكون (الحقوق والتزامات الدول المتعاقدة من الإتفاقات الأخرى – ثابتة لا تتغير – ، تلك التي تتوافق مع الإتفاقية ولا تؤثر على تمتع الدول المتعاقدة الأخرى بحقوقها أو الوفاء بالتزاماتها التعاقدية).

2) تطور نظام المرور في المضايق الدولية

لا شك أن هذا الموضوع بقي مثار الجدل بين فقهاء القانون لفترة طويلة من الزمن. حيث كانوا على قناعة بأن المرور في المضايق يجب أن يكون حراً، فيما عدا تلك التي تحكمها إتفاقات خاصة. نذكر على سبيل المثال، ماذكره الفقيه الألماني صموئيل بوفندورف في كتابه القانون الطبيعي لعام 1672، حيث أكد على أن دولة المضيق لها الحق في السيطرة على الجزء الساحلي من المضيق فقط. كذلك، ماذهب إليه فاتييل عام 1758 من أنه لا ينبغي منع المرور عبر المضائق الدولية. وبعد تجارب الحرب العالمية الأولى، التي تم خلالها تعدين وإغلاق الممرات المائية المهمة مؤقتاً، طالب الفقيه الفرنسي مارسيل موي في مؤلفه حقوق المجتمع الحديث لعام 1920 أن تخضع المضائق لنظام أعالي البحار، أي للتحرير دولياً. إلا أن تلك التساؤلات باتت واضحة المعالم من خلال حكم محكمة العدل الدولي الدائمة في قضية مضيق كورفو عام 1949، عندما أكدت بأن للدول الحق في التنقل عبر المضايق التي تصل بين جزأين من أعالي البحار والمستخدمة للملاحة الدولية، حتى

مع سفنها الحربية، دون موافقة دولة المضيق، طالما كان العبور سلمياً.[1]

في النصف الثاني من القرن العشرين. أكتسب المضيق أهمية كبيرة جداً، وذلك بسبب تمديد مسافة البحر الإقليمي إلى 12 ميل بحري كجزء من إتفاقية الأمم المتحدة الثالثة لقانون البحار، هذا يعني أن المضيق الذي يقل عرضه عن 24 ميل بحري لم يعد ممكناً عبوره من دون المرور عبر البحر الإقليمي.

فضلاً عن العواقب الإقتصادية بعيدة المدى، إلا أن للعواقب الأمنية (السياسية) دور مهم آخر أخذ يلعبه المضيق، لذا، وبصرف النظر عن الممر الجنوبي المحفوف بالمخاطر وغير المربح بين أستراليا وتسمانيا، إذ لا توجد أية خطوط ملاحية بين المحيط الهندي والمحيط الهادئ، هذا من جانب.[2]

من جانب آخر، مايؤكده البعد الإستراتيجي في المقام الأول لهذا الموضوع. على سبيل المثال، النقاط الستة عشر الخانقة للمضايق والقنوات الدولية التي حددها الرئيس الأمريكي رونالد ريغان عام 1986: والتي لها، من وجهة نظر عسكرية إستراتيجية، مصلحة حيوية في المرور الحر وخاصة للولايات المتحدة (ليس أقلها للغواصات)، لأنه في حالة حدوث نزاع مسلح، يمكن توقع تعليق

(1) See Wolfgang Graf Vitzthum (Hersg), Die Eropäsche Gemeinschaft und das Internationale Seerecht, (op.cit), at p. 141 et seq. See too:

- د. صلاح الدين عامر, القانون الدولي للبحار, مرجع سابق, ص 156.

(2) See Wolfgang Graf Vitzthum (Hersg), Die Eropäsche Gemeinschaft und das Internationale Seerecht, ibid., (op.cit), p. 143.

أو غلق المضيق، كما أعلنت إيران في عام 1982 عن رغبتها في إغلاق مضيق هرمز بالألغام البحرية، كذلك قرار جمهورية مصر العربية في منع السفن الإسرائيلية وغيرها من عبور مضيق تيران.[1]

بناءاً على هذه الخلفية، ليس من المستغرب أن يكون السؤال عن موضوع المضيق من أكثر القضايا إثارة للجدل عند التفاوض على مقررات إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. حينها كانت مخاوف الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتي (القوتان العظميان في الحرب الباردة)، من أن يؤدي التوسع العام للبحار الإقليمية إلى 12 ميل بحري إلى إختفاء ممرات أعالي البحار. وبالتالي، فإن حق المرور سيكون موجود فقط وفقاً لقواعد المرور البريء عبر البحر الإقليمي، ومن ثم سيصبح الغطس الإستراتيجي والتحليق فوق المضيق أمراً مستحيلاً، الأمر الذي سيعيق بشكل كبير إمكانية النشر الحر للقوات البحرية والأساطيل الجوية لكل من القوى العظمى في ذلك الوقت، (طبعاً) الهدف من المرور الحر للمضائق هو في الواقع لتمكينها من "التدخل في الشؤون الداخلية لدول العالم الثالث الواقعة على بعد آلاف الأميال من شواطئها.

ومع ذلك، كان الإتجاه الدولي يذهب نحو توسيع البحر الإقليمي إلى 12 ميل بحري منذ عام 1976، بذلك كانت مسألة المرور الحر للبحر إلى ما بعد الحق في المرور البريء، بما في ذلك حقوق التحليق والغوص، تجسد مسألة

(1) Wolfgang Graf Vitzthum (Hersg), Die Eropäsche Gemeinschaft und das Internationale Seerecht, ibid., (op.cit), at p. 143 et seq.

ذات أهمية أساسية في قانون البحار والمحيطات.[1]

3) الوضع الإقليمي للمضايق

في الجزء الثالث من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، توضح المادة 34 أن ممارسة الدول المشاطئة للمضايق لسيادتها أو السيادة على المياه المعنية ومجالها الجوي وقاعها وباطن أرضه لا يتأثر بنظام العبور فيها. ومقارنة مع المادة 4/49 من الجزء الرابع من الإتفاقية أيضاً، فأن الأخيرة تذكر نفس النظام القانوني على الموارد الموجودة في قاع وباطن أرض المياه الأرخبيلية.

في حين نجد أن المادة 35/ ب من الإتفاقية توسع من نطاق السيادة الواردة في المادة 34 أعلاه، لتمتد إلى المنطقة الإقتصادية الخاصة بالمضيق وأعالي البحار كذلك، وفي كل الأحوال لاتشمل المنطقة المتاخمة. لذلك، يُطرح السؤال عما إذا كان الجزء الثالث من الإتفاقية يؤثر على الوضع القانوني للمنطقة المتاخمة أم لا ؟ على عكس المنطقة الإقتصادية الخالصة وأعالي البحار.

تجيب على ذلك إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في جزئها السابع، حيث تظهر المادة 86 مرونة كبيرة تجاه ممارسة الدول الساحلية لسيادتها في المنطقة المتاخمة أيضاً من خلال السماح لها بالإعلان عن

(1) See Wolfgang Graf Vitzthum (Hersg), Die Eropäsche Gemeinschaft und das Internationale Seerecht, ibid., (op.cit), at p. 145.

رغبتها في جعل المنطقة المتاخمة منطقة نفوذ خاصة لإستغلال قاع مياهها. وبالتالي، فهي تحرر هذه الدول من قيد التأثير الإقليمي الوارد في الجزء الثالث منها.

4) نظام المرور عبر المضايق الدولية

يمكن القول أن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، جاءت إمتداداً لإتفاقية جنيف لقانون البحار لعام 1958، وتقنين للعرف الدولي. حيث أفردت في الجزء الثالث منها نظامين للإستخدام الخاص، الأول حق المرور العابر دون عوائق (المادة 37 وماتليها) والثاني حق المرور البريء غير القابل للإلغاء (المادة 2/45 من الإتفاقية)، وذلك لمعالجة الوضع القانوني للمضايق الدولية. مع حقيقة أن هذا النظام الجديد جاء – تلبية لمطالب القوى الكبرى – ومجسداً للعنصر الراديكالي لنظام المضيق، على الأقل من وجهة نظر الإستراتيجية العسكرية، إلا أن ذلك لايمنع من أنه قد أرسى قواعد جديدة للقانون الدولي البحري.

أ) حق المرور العابر

تأخذ المادة 2/38 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، بالتعريف الوارد في قرار محكمة العدل الدولي الدائمة لنظام المرور العابر بخصوص قضية مضيق كورفو بأنها (ممارسة حرية الملاحة والطيران وفقاً لهذا الجزء (الثالث من الإتفاقية) فقط لغرض العبور السريع والمتواصل عبر المضيق بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر

من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة). وبصرف النظر عن أنظمة المرور، فإن حق المرور العابر غير قابل للتطبيق كما أسلفنا سابقاً، إذا لم يكن المضيق مستخدماً للملاحة الدولية، كأن يكون على سبيل المثال مشكلاً من جزيرة للدولة المشاطئة وبرها الرئيسي، ويكون هناك طريق بحري قابل للملاحة من حيث الخصائص والهيدروغرافيا عبر أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة (المادة 1/38 من الإتفاقية). بإستثناء مضيق مسينة الإيطالي في جزيرة صقلية، إن لم يكن هناك استثناء فيما يتعلق بتطبيق الجزء الثالث من الإتفاقية كالنص الوارد في (المادة 35/ ج من الإتفاقية) أو فيما يتعلق بحق المرور العابر في (المواد 37، 38/ 1 من الإتفاقية). فالتطبيق الوارد طبقاُ للإستثناء الوارد، يشمل حق المرور العابر للوهلة الأولى أي ليس فقط المرور بالمعنى الحرفي، ولكن أيضاً الدخول في ميناء دولة مشاطئة داخل المضيق (أنظر الشطر الثاني من الفقرة الثانية من المادة 38 من الإتفاقية)، أي مدخل مياهها الداخلية.[1]

ومع ذلك، من الصعب التوفيق بين سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية. بشكل عام، لا تملك السفن الأجنبية حق المرور البريء في المياه الداخلية. لذلك، يجب تفسير الشطر الثاني من الفقرة الثانية من المادة 38 من الإتفاقية، بطريقة تجعل المرور العابر للمضيق لا يشمل الدخول إلى المياه الداخلية، ولكنه ينتهي عند الحدود البرية للبحر الإقليمي. وذلك، بهدف العبور عبر المضيق وعبر البحر الإقليمي للدولة المجاور، أي فيما يتعلق بالطريق في للمياه الداخلية. كذلك، يبدو أيضاً أن التطبيق الوارد في المادة 2/25 من

(1) See Chris Carleton/Clive Schofield, (op.cit), at p. 54.

الإتفاقية ضروري في مثل هذه الحالة. ولايجب في أي حال من الأحوال إعاقة حق المرور العابر. وبما أن الحكم يشير إلى (جميع السفن والطائرات)، إذا يستبعد العبور الحر للسفن الحربية والنووية دون إذن مسبق.

من ناحية أخرى، تشير المادة 39 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 إلى الولاية القضائية على السفن والطائرات الأجنبية. فطبقاً للفقرة الأولى منها، نجد لائحة توضح صراحة الطريقة التي يجب أن تتم فيها ممارسة حق المرور العابر، تماماً كما هو الحال في حالة المرور البريء عبر البحر الإقليمي. وبالتالي، يجب التمييز بين المرور نفسه وحقوق والتزامات الدولة المشاطئة، والتي من أهم إلتزاماتها هي (عدم إعاقة المرور أو تعليقه). وتجدر الإشارة، إلى أنه لا يسمح لدولة المضيق بقطع المرور العابر حتى في حالة العبور غير السلمي، إذ ليس من حق دولة المضيق من الإعتماد على حق الدفاع عن النفس.

فالمادة 3/38 من الإتفاقية، تتكفل بإخضاع الأنشطة التي لا تمثل ممارسة حق المرور العابر السلمي للأحكام الأخرى المعمول بها في هذه الاتفاقية. وهناك في الواقع فرق واضح بين ممارسة العبور بالشكل السلمي، وواجبات السفن والطائرات المعنية أثناء ممارستها للعبور، والمادة 1/39 من الإتفاقية توضح ذلك صراحة، فيما يخص الإلتزامات التي يجب أن تفي بها السفن والطائرات إذا كانت تمارس حق المرور العابر. في حين أن المادة 3/38 من الإتفاقية تشير إلى – الأنشطة – التي لا تمثل ممارسة لحق المرور العابر

عبر المضيق.

كذلك، من سلطات الإنفاذ الأخرى لدولة المضيق (المادة 2/34 من الإتفاقية)، مايتعلق بمعيار – الفورية – المنصوص عليه في المادة 1/39 (أ) من الإتفاقية، إذ يجب مراعاة السرعة العادية للسفينة أو الطائرة، مع مراعاة متطلبات السلامة الأخرى كالطقس والجو حركة السفن داخل المضيق أو فوقه. بينما توضح الفقرة الإولى (c) مسألة الرسو والتوقف أثناء النقل العابر الذي تسمح به للضرورة أي في حالة الظروف القاهرة أو الطوارئ. وترتب نفس الفقرة الإولى (د) من الإتفاقية مسألة الامتثال لـ (الأحكام الأخرى ذات الصلة في هذا الجزء من الإتفاقية)، وتعني الأحكام الخاصة المشار إليها في المادة 7/41، والمادة 4/42 من الإتفاقية.

وفيما يتعلق أيضاً بإلتزامات السفن في المرور العابر، تشير المادة 2/39 من الإتفاقية إلى مسألة (الإبحار والإجراءات) المتبعة طبقاً للقواعد والأعراف الدولية للسلامة البحرية، بما في ذلك القواعد الدولية لمنع التصادم في البحر واللوائح الدولية المعترف بها بشكل عام والإجراءات الأخرى لمنع التلوث من السفن وتقليله ومراقبته.

أما عن المادة 3/39 بدلالة المادة 5/42 من الإتفاقية، تتعلق حصراً بإلتزامات الطائرات في المرور العابر. فنجد على سبيل المثال، في الحالة (أ) من الفقرة الثالثة من المادة 39 من الإتفاقية، تنص على الأمتثال المطبق من

قبل الطائرات لقواعد الطيران التي وضعتها منظمة الطيران المدني الدولي، في إشارة إلى القواعد الواردة في المادة 12 وملحق تكنولوجيا المعلومات لإتفاق شيكاغو بشأن الطيران المدني الدولي لعام 1944.

إلا أن الإشكالية، هي في حقيقة قواعدها التي لا تنطبق إلا في أعالي البحار، في حين أن الأهتمام هنا ينصب على المجال الجوي للمياه الإقليمية والمضايق من أراضي الدولة الوطنية، الذي يخض للسيادة الحصرية للدولة (المادة 1 من إتفاقية شيكاغو). وفي هذا الصدد أيضاً، يجب التمييز بين الوضع بموجب القانون الوطني لدولة الإقليم الأرضي من جهة ونظام الإستخدام أي (التحليق في ممارسة العبور الحر) من جهة أخرى (المادة 3/ (ج) من إتفاقية شيكاغو)، التي تؤكد سيادة دولة المضيق على مجالها الجوي فوق المضيق بدلالة الجزء الثالث من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 المقيد لهذه السيادة بحق المرور العابر الذي يجب أن (لايعاق).

أخيراً، وفي إطار الولاية القضائية أيضاً، وفقاً للمادة 39 من الإتفاقية – فيما يتعلق بالأنشطة والمرور السلمي – (المادة 21 من الإتفاقية)، فأن دولة المضيق لايحق لها (في أي حال من الأحوال) من تعليق عبور المضيق حتى وإن أنتهكت قوانينها الوطنية. فعلى سبيل المثال، لو كانت السفينة العابرة للمضيق لا تخضع لحصانة الدولة (المادة 236 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)، وأنتهكت المادة 1/42 من القواعد المنصوص عليها في (أ، ب) من الإتفاقية، وبطريقة تجعل الضرر الذي لحق بالبيئة

شديد أو معرض لخطر نشوئه. فلا يحق لدولة المضيق وهذه الحالة إلا اللجوء إلى نص المادة 233 من الإتفاقية لإتخاذ مايلزم من إجراءات الإنفاذ المناسبة فقط، وبدلالة كل من المادة 2/42، والشطر الثاني من المادة 44 من الإتفاقية.

ب) حق المرور البريء

بدلاً من نظام العبور العابر، يسري حق المرور البريء في المضايق المستخدمة للملاحة الدولية وفقاً للمادة 1/45 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، وذلك إذا تم استبعاد قواعد المرور العابر وفقاً للمادة 1/38 من الأتفاقية، أو إذا كان المضيق يربط البحر الإقليمي لدولة ما بجزء من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة أخرى.

مع ذلك، توضح المادة 2/45 من الأتفاقية الفرق في (الإستخدام) لحق المرور البريء في المضايق، والذي لا يمكن تعليقه كما في البحر الإقليمي. وبالتالي، فأن مفهوم السيادة الذي تتمتع به الدولة الساحلية وفق المادة 3/25 من الإتفاقية لاينطبق وحالة المضيق.

كما يمكن تناول أهم جوانب الإختلاف بين حق المرور وفق هذه الطريقة والمرور العابر للمضيق والتي وإن أسلفناها سابقاً، إلا أنه يمكن إجمالها بالجوانب التالية:

أولاً، يمكن سن القوانين واللوائح للمناطق من المضيق من قبل دولة المضيق

(المادة 42 من الإتفاقية)، في المقابل يمكن للدولة الساحلية من سن القوانين واللوائح أيضاً بموجب المادة (21 من الإتفاقية)، وتعد مسألة إنتهاكها أمر غير مقبول (المادة 2/19 من الإتفاقية)؛

ثانياً، مسألة منع المرور عبر المضيق إن لم يكن سلمياً لايعتبر تعليقاً للمرور كالقيد الوارد في (المادة 2/45 من الإتفاقية)، كذلك حكم المادة 25 من الإتفاقية في حالة الإخلال بحقوق دولة الساحلية؛

ثالثاً، لا يشمل الحق في المرور البريء حرية التحليق للطائرات (المادة 17 من الإتفاقية)، بينما لايسري الحكم على الغواصات التي يجب أن تكون طافية ورافعة لأعلامها عند العبور (المادة 20 من الإتفاقية). فضلاً عن ذلك، على السفن التجارية التي تعمل بالطاقة النووية والسفن التي تحمل البضائع الخطرة حمل الوثائق معها وفقاً (للمادة 23 من الإتفاقية) وإتخاذ تدابير إحترازية خاصة منصوص عليها في الاتفاقيات الدولية (كإتفاقية ماربول لمنع التلوث البحري لعام 1973، وإتفاقية سولاس لسلامة الحياة في البحر لعام 1914). ولا يترتب على ذلك طلب موافقة الدولة الساحلية، إن كان المرور لمثل هذه السفن بريئاً؛

رابعاً، على خلاف حالة المضايق (المادة 3/41 من الإتفاقية)، لا يعتمد أمر تعيين ممرات الملاحة البحرية ومناطق فصل حركة المرور في البحر الإقليمي على موافقة المنظمة البحرية الدولية (IMO). فالمنظمة لها أن تصدر من التوصيات للدولة الساحلية، ولاتكون ملزمة للأخذ بها؛

خامساً، طبقاً للمادة 43 من الإتفاقية، لا توجد هناك مطالبات مادية مقابل الخدمات التي تقدمها دولة المضيق في تيسير وضمان سلامتة الملاحة

البحرية، وإن كان هناك أي تعاون فيتم من خلال الإتفاق، وغالباً ماتقوم الدول المستخدمة بدفع منح مالية لدعم دولة المضيق في أعمال الصيانة والتحسينات.

من خلال ماتقدم، يتبين أن الحق في المرور البريء يخضع لمتطلبات أضيق بكثير من المرور العابر عبر المضيق. وذلك، نظراً للأهمية الإقتصادية والإستراتيجية العسكرية للممرات الدولية البحرية، وبالتالي، فإن قواعد هذه الإتفاقية تجسد قيوداً أكثر كثافة على سيادة الدولة المشاطئة، وهي ذاتها القواعد الدولية الجديدة لقانون البحار.

الباب الثاني
البحار والمحيطات
Seas and the Oceans

الباب الثاني

البحار والمحيطات

Seas and the Oceans

الفصل الأول

المنطقة المتاخمة

Connection zone

المنطقة المتاخمة هي منطقة مراقبة حدودية عند البحر الإقليمي، حيث تمتلك الدولة الساحلية سلطات تحكم وإنفاذ محدودة، ولكن ليست سلطات تنظيمية. كما يجوز للدولة الساحلية من ممارسة السيطرة اللازمة في منطقتها المتاخمة وفقاً للمادة (1/33 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)، من أجل (منع إنتهاكات قوانين الجمارك والقوانين المالية الأخرى وقوانين الهجرة والصحة وغيرها من اللوائح ذات الصلة على أراضيها أو في بحرها الإقليمي، أو – معاقبة – هذه الإنتهاكات). وبالتالي، فإن المنطقة المتاخمة هي ليست جزء بل منطقة مائية تجاوز حدود البحر الإقليمي للدولة الساحلية، تعمل على حماية مصالحها المالية والكمركية والصحية من أعمال التعدي التي ممكن أن تطال إقليمها الأرضي أو بحرها الإقليمي.

فضلاً عن ذلك، فالمنطقة المتاخمة لاتتمتع بنفس الوضع القانوني للبحر الإقليمي، فهي ليست جزءاً من إقليم الدولة الساحلية تمارس عليه سيادتها، بل تستند في وضعها إلى المنطقة الاقتصادية الخالصة تمارس عليها الدولة الساحلية بعض الإختصاصات (المادة 57 من الإتفاقية).[1]

أولاً: تطور المنطقة المتاخمة

يعتبر التشريع البريطاني الجمركي في القرن التاسع عشر، وخاصة قوانين الذئاب البحرية، أصل فكرة المنطقة المتاخمة. بدءاً من أول قانون للذئاب البحرية عام 1709 وحتى قانون التوحيد الكمركي لعام 1876، الذي تم توجيه هذا التشريع لمكافحة التهريب، حيث كانت مجاميع (الذئاب) تهرب البضائع من خلال إعادة شحنها من السفن في أعالي البحار إلى قوارب صغيرة مناورة تنتظر فرصتها للدخول إلى السواحل البريطانية، وبموجب القانون الأخير خولت سلطات الجمارك خيارات مختلفة على طول شواطئها لمسافة تتجاوز نطاق بحرها الإقليمي الذي كان عرضه آنذاك بثلاثة أميال بحرية، وذلك بهدف فرض عمليات التفتيش والضبط والتربص بالمهربين.[2]

(1) أنظر, د. صلاح الدين عامر, القانون الدولي للبحار, مرجع سابق, ص 197.

(2) See Alan Frommer, The British Hovering Acts؛ A Contribution to the Study of Contiguous Zone, in: (Hrsg.) Rene Jean Dupuy/Daniel Vignes, A Handbook on the New Law of the Sea 2, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, 1991, at p. 434. (pp. 434-458)

في منتصف القرن التاسع عشر، ورغم تخلي بريطانيا عن العمل بقانون الذئاب، لسيطرتها على البحار منذ فترة طويلة. إلا أن فكرة قوانين الذئاب سرعان ما أنتقلت لدول أخرى مثل الولايات المتحدة الأمريكية التي أصدرت عام 1799 مجموعة من القوانين أتبعت فيها المثال البريطاني.[1]

في مؤتمر لاهاي عام 1930، أوصى (Walter Schücking) القاضي في المحكمة الدائمة في لاهاي في تقريره النهائي بضرورة الإعتراف بالممارسة المعتادة لسلطة الدولة خارج البحر الإقليمي (فقط) في المجالات التالية: مكافحة التهريب والكمارك والمالية والصحية، وكذلك لممارسة التمرينات العسكرية للقوات المسلحة للدولة الساحلية. إلا أن فشل المؤتمر قد أحبط المحاولات لإمتداد ممارسة السيادة إلى مابعد البحر الإقليمي لمسافة 6 ميل بحري، كما أحبط الفشل في تحديد عرض المنطقة المتاخمة.[2]

على الرغم من أن مسألة عرض البحر الإقليمي لم تتم الأجابة عنها بشكل قاطع في مؤتمر جنيف عام 1958، إلا أنه قد تم بالفعل التوصل إلى إتفاق حول مواضيع أخرى مهمة كالمنطقة المتاخمة التي أعتبرت بشكل صريح كجزء من أعالي البحار في المادة (24 من إتفاقية جنيف لعام 1985). حيث كانت هناك حاجة إلى منطقة متاخمة لتوسيع البحر الإقليمي إلى مسافة 12 ميلاً بحرياً أخرى. إلا أن تناقض المواقف بين الدول، وخاصة في فترة العمل التحضيري للجنة القانون الدولي وصياغة (المادة 24) سالفة الذكر، أدت إلى

(1) See Alan Frommer, (op.cit), ibid, at p. 435.
(2) Ibid.

بقاء الموضوع مشوباً بالغموض.[1]

مع ذلك، أستقر الرأي على إعتماد نص المادة (24 من إتفاقية جنيف لعام 1985 – المعدل – بشكل أساسي في الإتفاقية الجديدة للأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982). إذ لم يعد هناك تحديد صريح للمنطقة المتاخمة كجزء من أعالي البحار، إلا أنه وبشكل غير مباشر كان هناك ترحيباً بوجود المنطقة المتاخمة (المجردة من السيادة)، إذ لا تتمتع الدولة الساحلية بأي شكل من حقوق السيطرة فيها ماعدا تلك المنصوص عليها في المادة (33 من الإتفاقية).[2]

ثانياً: إمتداد المنطقة المتاخمة

في الوقت الذي تفترض فيه إتفاقية جنيف لعام 1958 عرض المنطقة المتاخمة بمسافة 12 ميل بحري، فإن هذه المنطقة وفقاً للمادة (2/33 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)، يمكن أن تمتد حتى مسافة 24 ميل بحري إلى ما وراء خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي. إذا تم إستخدام عرض البحر الإقليمي الكامل والمسموح به وهو 12 ميل بحري، يمكن للدولة الساحلية من إستخدام منطقة متاخمة له لا يزيد عرضها عن 12 ميل بحري.

(1) See Alan Frommer, (op.cit), ibid, at p. 435.

(2) أنظر, د. صلاح الدين عامر, القانون الدولي للبحار, مرجع سابق, ص 206 ومابعدها.

ثالثاً: سلطة الرقابة

تخضع ممارسة هذه السلطة للدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة لشروط معينة وفقاً للمادة (1/33 من إتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982). فمن ناحية، يجب أن تكون السيطرة على نشاط معين ضرورية حتى يمكن معاقبة أو منع أي إنتهاك للمجالات الأربعة (الكمارك، المالية، الصحة، والهجرة والتهريب). من ناحية أخرى، يجب أن يشكل ذلك النشاط تهديداً لأراضي الدولة الساحلية، أي يجب أن تكون قد أدت أو لا تزال تؤدي إلى إنتهاك القانون الوطني في أراضيها، بما في ذلك بحرها الإقليمي. وبالتالي، فأن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 تتطلب ضرورة الربط بين النشاط غير المشروع وإقليم الدولة الساحلية. كما لا يمكن الأستناد إلى مايسمى (بتوقع المخاطر) إلا من خلال معيار النشاط غير المشروع، وبالقدر الذي يتسببه من إنتهاك لقوانين الدولة الساحلية الكمركية، – المالية، أو قوانين الهجرة والصحة كذلك، فضلاً عن الغرض الأساس، في منع التهريب، الذي أصبح في الآونة الأخيرة مسألة مهمة جداً لتعلقها بقوانين الهجرة. وهو السبب الذي تستخدمه كثير من الدول الآن لتبرير الإستيلاء على السفن المشبوهة والمارة في منطقتها المتاخمة – بسبب مكافحة الهجرة غير الشرعية – كما فعلته أستراليا في قضية سفينة الشحن النرويجية Tampa عام 2001.[1]

(1) See Alan Frommer, (op.cit), at p. 437.

فضلاً عن ذلك، تقضي المادة (33 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)، مسبقاً بربط الممارسة الرقابية للدولة الساحلية بالنشاط غير المشروع، سواء كان ذلك في إقليمها أو بحرها الإقليمي. وأساس هذه المادة هو التشريع الوطني للدولة الساحلية. غير أن السؤال الذي يطرح نفسه هو ما إذا كان للدولة الساحلية الحق، على أساس الإتفاقات التعاقدية، أن تمارس شيء من سيادتها في المنطقة المتاخمة التي تتمتع بسلطة مراقبة عليها، من أجل الحد من الإنتهاكات أو التهديدات من داخل هذه المنطقة، والتي قد يكون لها في ذلك تأثير على دولة أخرى؟ يجب الإجابة على السؤال بالنفي، إذ أن المادة (33 من الإتفاقية) تتحدث فقط عن إنتهاكات (قوانينها). وبالتالي، لا يمكن أن يكون هناك تفسيراً آخر لنص المادة (33 من الإتفاقية)، إلا إذا كان للأطراف المتعاقدة في هذه الإتفاقية خصوصية، وهذا مايفسر سلطة التفتيش الجمركي المستمر في المنطقة المتاخمة للإتحاد الأوروبي، هذا من ناحية على سبيل المثال. ومن ناحية أخرى، قد يكون للدولة الساحلية هذا الحق في ممارسة عنصر السيادة منفردة، إذا كان النشاط غير المشروع المشار عليه في المادة (33 من الأتفاقية) ينطبق عليه أيضاً نص الفقرة الثانية من المادة (303 من الإتفاقية). والتي ستناقش في سياق حماية الممتلكات الثقافية المغمورة في البحار.

والتساؤل الذي يثار أيضاً في حالة المنطقة المتاخمة التي تفصل بين حدود دولتين أو أكثر ! فكيف ستمارس السيادة عليها إذا كان الأمر يتعلق بحماية الأشياء ذات الطابع التأريخي والأثري طبقاً لنص المادة (2/303 من الأتفاقية) ؟ في هذه الحالة سيكون الجواب، أن هذا التداخل لايمكن تنظيمه

إلا من خلال الإتفاقات الخاصة.

والحقية، أن المادة (2/24 من إتفاقية جنيف لعام 1958) تحتوي على حكم لتحديد المنطقة المتاخمة، والذي يسمح بتمديد مسافتها حتى خط المساواة مابين الدول التي تشترك بها. وبالتالي، تتوافق بشكل أساسي مع المادة 12 من الإتفاقية ولكن فيما يتعلق الأمر بالبحر الإقليمي وكذلك (المادة 15 منها)، من خلال تقديم المنطقة الإقتصادية الخالصة كمنطقة حقوق سيادية وظيفية.

إلا أن عدم الوضوح أصبح ملازماً للمنطقة المتاخمة فيما يتعلق بالحقوق السيادية للدولة الساحلية فيها، وذلك بعد مؤتمرات جنيف البحرية للأمم المتحدة لعام 1958 و 1960. إذ لا توفر أتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 أي معيار لتحديد المناطق المتاخمة للدول الساحلية المجاورة. قد يكون السبب في ذلك، راجع إلى حقيقة عدم وجود الرغبة في تحديد المنطقة الإقتصادية الخالصة.

ولكن من جانب آخر، نجد أن الإتفاقية لا تفترض إمكانية التداخل ما بين مناطق المراقبة بين الدول الساحلية، وذلك قدر تعلق الأمر (بالفنون)، فالمادة (2/303 من الإتفاقية) تستبعد مسألة (التداخل) وتعامل هذه المنطقة على أنها أراضي الدولة الساحلية (في حالة الأشياء الأثرية والتاريخية). قد يكون التبرير الوحيد لذلك، هو أن مسألة التحديد للمنطقة المتاخمة المتداخلة سيؤدي إلى عملية معقدة قد يجعل من الصعب بمكان التحكم في الموارد كالأشياء

الأثرية والتأريخية المراد حمايتها.[1]

رابعاً: المطاردة الحثيثة

يمكن أيضاً للدولة الساحلية من بدء مطاردة حثيثة (مستمرة) أو تتبع للسفن الأجنبية التي تأتي نشاطاً غير مشروع في المنطقة المتاخمة وفقاً للمادة (1/111 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)، ولكنها تخضع لقيد ضرورة بدء المطاردة من المنطقة المتاخمة بسبب الإنتهاك

خامساً: حماية الممتلكات الثقافية في المنطقة المتاخمة

فيما يتعلق بحماية الممتلكات الثقافية المغمورة في البحار كالأشياء الأثرية أو التأريخية، فقد جاء في ذكر المادة (2/303 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)، فرضية تحديد هذه المنطقة من قبل الدولة الساحلية (إذا كانت طرفاً في الإتفاقية) من المنطقة المتاخمة التي تغطي مسافة من الأشياء الأثرية والتأريخية في قاع البحر وماتحته بإعتبارها جزءاً من إقليمها أو بحرها الإقليمي، وذلك من أجل حمايتها من الإتجار غير المشروع بها.

وجهة النظر، تستند إلى تفسير المادة (2/303 من الإتفاقية)، حول

(1) See Alan Frommer, (op.cit), at p. 438.

الإختصاص الجديد الذي تمنحه للدولة الساحلية، وهو إفتراضها لمسافة معينة من المنطقة المتاخمة على أنه جزءاً من إقليمها أو بحرها الإقليمي ؟ وهو في الواقع مجرد إفتراض فقهي قانوني، إذ كيف يمكن للدولة الساحلية، أن تفترض وجود منطقة ممتلكات ثقافية تحتوي على الأثار والأشياء التأريخية في مسافة من قاع البحر، ومن ثم تفترض أن أي نشاط أجنبي في هذه المنطقة يقع من دون موافقتها في (المنطقة المتاخمة)، سيؤدي إلى إنتهاك قوانينها الجمركية وغيرها من القوانين المالية، قوانين الهجرة أو الصحة، أو حتى اللوائح ذات الصلة في أراضيها أو في بحرها الإقليمي؟

إذا علمنا، أن المادة (1/33 من الإتفاقية) هي على النقيض تماماً من الحالات المذكورة صراحة في المادة (303 من ذات الإتفاقية). إذ أن الصلاحية المخولة للدولة الساحلية بموجب المادة (2/303 من الإتفاقية)، لا تتعلق أساساً بمنع حدوث أي إنتهاك وشيك لقانونها الوطني في أراضيها أو في بحرها الإقليمي، أو ربما لجريمة ترتكب هناك ومعاقبة مرتكبيها. وإنما، تتعلق (بالسيطرة على حركة التجارة بهذا النوع من الأشياء). وبالتالي، فإن الأمر لا يتعلق بمنع أو معاقبة إنتهاك (وهمي) للقانون فحسب، بل بالتحكم عملياً في الإتجار غير المشروع بهذه الأشياء. أما عن الإنتهاك الوهمي للقانون فهو جاء هنا كشرط أساس لتوزيع الإختصاصات المحدود في المادة (1/33 من الإتفاقية).

وبالتالي، فإن حكم المادة (2/303 من هذه الإتفاقية)، لا أجده يتسم بالشفافية، كما لا يوسع من مفهوم المنطقة المتاخمة بشيء. فضلاً عن ذلك، فهو

يتحدث صراحة عن تطبيق المادة (33 من الإتفاقية). وذلك، لأن الأخذ بهذه المادة (1/33 من الإتفاقية)، يعني أن الدولة الساحلية لها الحق في ممارسة سيادتها في المنطقة المتاخمة فقط للإسباب الواردة فيها، ولا يمكن تطبيقها لأي سبب آخر كالذي تهدف إليه المادة (2/303 من الإتفاقية)، لأنه بإختصار لا يرتبط حكمها بالتنظيم الوارد للدولة الساحلية على بحرها الإقليمي.

الشيء الوحيد الذي يمكن للدولة الساحلية (وهو ليس أمراً ضرورياً)، هي مسألة موافقتها على إنتشال الأشياء الأثرية أو التأريخية من قاع البحر في منطقتها المتاخمة. وبالتالي، لايستوجب الخلط بين لوائح الإنتشال وتطبيق السيادة وفق المادة (1/33 من الإتفاقية).

في هذه الحالة، أي في حالة إنتشال هذه الأشياء دون موافقة الدولة الساحلية، نكون (فقط) أمام عواقب (المادة 2/303 بدلالة المادة 1/33 من الإتفاقية)، أما عن الحالة الثانية، هي (المسافة) إذا ماكانت سبباً لإنتهاك تشريعات الدولة الساحلية (المنطبقة في هذه المسافة من المنطقة المتاخمة)، فهي غير قانونية.

كما أن الأحكام العامة للإتفاقية (الجزء السادس عشر) تؤكد هذا التفسير من خلال المادة (2/303 في الإتفاقية)، الأشياء الأثرية أو التاريخية تكاد لا تنفصل عن قاع البحر وتحت سطحها. وبالتالي، وفقاً لقوانين الجاذبية وحركة تيارات المياه البحرية، يمكن العثور على هذه الأشياء في مناطق بحرية

خاضعة لسيادة دولة ساحلية أخرى، وخير مثال على ذلك، قضية (السفينة آلاباما) التي أغرقت خلال الحرب الأهلية الأمريكية (1861-1865) في أعالي البحار ووجد حطامها عام 1984 داخل المياه الإقليمية الفرنسية.[1] وبالتالي، سنكون أمام توزيع جديد للاختصاصات (المحدودة) للدول الساحلية لقاع وباطن أرض البحار، وذلك خارج المناطق البحرية الخاضعة لسيادتها وفي أجزاء قد تكون من المنطقة الاقتصادية الخالصة المادة (1/56 من الإتفاقية)، أو في الجرف القاري المادة (1/77 من الإتفاقية).

جدير بالذكر، يمكن للدول الساحلية أيضاً (الأطراف) في إطار المادة 8 من إتفاقية اليونسكو، من تنظيم الأنشطة المخصصة لحماية التراث الثقافي المغمور بالمياه فيما يتعلق بالمناطق المتاخمة الخاصة بها، شريطة أن يكون ذلك إلى الحد الذي تسمح به اللوائح وفق المادة (2/303 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982).

وفي هذا الصدد، تعترف إتفاقية الأمم لقانون البحار لعام 1982 بأولوية صريحة، ويجب تفسيرها وفقاً لمفهوم (المادة 3 من الإتفاقية) ، وهي أنه لاتوجد منطقة متاخمة خاصة بالممتلكات الثقافية.

لذلك يجب أن يذكر أن سلطة الدولة الساحلية ونطاق أحكامها القانونية

(1) جدير بالذكر، أنه في عام 1989 قد تم الإتفاق فيما بين فرنسا والولايات المتحدة الأمريكية للتعاون من أجل حماية ودراسة حطام السفينة آلاباما. للزيادة أنظر، علي خليل أسماعيل الحديثي، حماية الممتلكات الثقافية في القانون الدولي؛ دراسة تطبيقية مقارنة، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1999، ص 142.

(المحتملة) للأشياء الأثرية أو التاريخية الموجودة في قاع البحر، ينبغي أن تقع على مناطق من البحر تكون ضمن مياهها الداخلية وبحرها الإقليمي، أي يقتصر على المناطق من البحر الواقعة تحت سيادتها. أما إذا كان مكان اكتشاف الممتلكات الثقافية في المنطقة المتاخمة، فيفترض إن لايكون هناك إلا في إطار الإختصاص التنظيمي الدولي، فيما يتعلق بحماية أو دراسة أو حتى إنتشال تلك الممتلكات الأثرية والتأريخية الكائنة في الأعماق. فالمعايير الدولية يفترض هي الغالبة أمام القانون الوطني.[1]

(1) جدير بالذكر، أن مشاريع عمل منظمة الأمم المتحدة للتربية والعلوم والثقافة (اليونسكو) متواصلة، وهي في مراحلها الحاسمة لتحديد النظام القانوني الذي سيحكم الآثار الثقافية المغمورة في مناطق المياه العميقة خارج النطاق المشار إليه في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. للزيادة أنظر:

- A/54/429، Par. 510–515; A/55/61، Par. 222–223.

الفصل الثاني

المنطقة الإقتصادية الخالصة

The Exclusive Economic Zone

أولاً: التعريف بالمنطقة الإقتصادية الخالصة

تمثل إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، إعترافاً دولياً من خلال إخضاع الموارد الطبيعية في كل من المنطقة الإقتصادية الخالصة جنبا إلى جنب مع الجرف القاري، إلى السلطات السيادية للدولة، وهي بذلك تجسد أكبر عملية تطور في تأريخ القانون الدولي للبحار.

علماً أن مجموع المناطق الإقتصادية الخالصة لاتشكل سوى نسبة 8٪ فقط من سطح الأرض، أي نسبة (36٪ من سطح المحيطات). إلا أنها تحتكر ما يقرب عن 90٪ من الأرصدة السمكية في العالم، لتجعلها في منطقة الولاية الوطنية.[1]

فضلاً عن ذلك، تأتي أهمية المنطقة الإقتصادية الخالصة من خلال مايحتويه

(1) See Alan Frommer, (op.cit), at p. 441.

قاع بحرها من موارد حية ومعدنية مخزنة، بعيداً عن توليد الطاقة، التي يزداد الإهتمام بها من خلال إستغلال هذه المنطقة في نصب المولدات الكهربائية المروحية.[1]

بناءاً على ذلك، فأن المنطقة الإقتصادية الخالصة، تعرف طبقاً للنص الوارد في المادة 55 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، على إنها (المنطقة الواقعة وراء البحر الإقليمي والملاصقة له، والتي يحكمها النظام القانوني المقرر في الجزء الخامس من هذه الإتفاقية، والتي تخضع بموجبه حقوق الدولة الساحلية وولايتها إليه، وحقوق الدول الأخرى وحرياتها كذلك)، وتمتد كحد أقصى إلى مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي (المادة 57 من الإتفاقية).

ثانياً: تطور نظام المنطقة الإقتصادية الخالصة

لا يمكن الإجابة عن سؤال أصل نشأة فكرة المنطقة الإقتصادية الخالصة بشكل مستقل. إلا أنه يمكن القول، أن أصل هذه الفكرة قديم جداً تعود في جذورها إلى فترة حروب سمك القد الأولى (1415–1425) مابين النرويج وبريطانيا، والتي أستمرت على مدى التأريخ فيما بين البلدين من أجل السيطرة على المنطقة من المياه المحيطة بالنرويج والتي تمتلك الأخيرة حقوقاً تأريخية وحصرية فيها للصيد، حيث ظهرت الفكرة لأول مرة في إنشاء منطقة بحرية

(1) See Alan Frommer, (op.cit), ibid., at p. 441.

كمصائد للأسماك وتكون حكراً على الدولة الساحلية – فقط –، وذلك في مؤتمر لاهاي للتدوين.[1]

كما أن حقوق الصيد في البحر الإقليمي للدولة الساحلية، هي من الأمور المسلم بها في العرف الدولي منذ النصف الثاني من القرن التاسع عشر. إلا أن الإختلاف حينها كان حول تحديد عرض البحر الإقليمي بالدولة الساحلية، والتي كانت مابين ثلاثة أو أربعة أو ستة أميال بحرية، تبعاً لمدى قذائف مدافع الدولة الساحلية.[2]

وقد تم تحديد مواصفات هذه المنطقة البحرية إستعداداً لمؤتمر لاهاي للتدوين عام 1930، حيث كان المبدأ في حق الدولة الساحلية في إستغلال ثروات البحر في مياهها الإقليمية. أما عن مسألة مصائد الأسماك الحرة فتنظمها الدولة من خلال الإتفاقات الدولية.[3]

في مؤتمر جنيف لقانون البحار عام 1958، تم إقتراح إنشاء منطقة خارج البحر الإقليمي للدولة الساحلية يكون لها حقوقاً فيما يتعلق بالصيد وإستغلال موارده الحية، على أن يكون عرض هذه المنطقة لايتجاوز مسافة 6 ميل بحري، إلا أن الإختلاف كان بشأن ممارسة الحقوق السيادية للدولة الساحلية، فضلاً عن حقوق الدول الأخرى (غير الساحلية) في هذه المنطقة، وذلك للحد

(1) See Alan Frommer, (op.cit), at p. 443.
(2) Ibid.
(3) راجع صفحة 109 ومابعدها من الكتاب.

من الحقوق التفضيلية أو الإحتكارية للدول الساحلية.[1]

وعلى الرغم من عدم وجود أية إشارة لهذه المسألة في مؤتمر جنيف لقانون البحار لعام 1958، إلا أن الدول قد توصلت إلى عقد الإتفاقات الخاصة بشأن الإعتراف بمناطق صيد الأسماك التابعة لها، كما فعلت آيسلندا على سبيل المثال، بموجب القانون الذي أصدرته في 30 حزيران 1958، حيث أدعت أن هذه المنطقة الإقتصادية الخالصة تمتد لما بعد بحرها الإقليمي بمسافة 12 ميل بحري. والذي لم ينل قبول كل من بريطانيا وألمانيا، اللتين طالما كانتا تقومان بصيد الأسماك في هذه المنطقة المعنية بقانون آيسلندا.[2]

في مؤتمر الأمم المتحدة الثاني لقانون البحار لعام 1960، فشلت أيضاً تلك المطالبات خاصة الآيسلندية منها، لقبول تحديد عرض المنطقة الإقتصادية الخالصة بشكل رسمي إلى مسافة 12 ميل بحري. إلا أن آيسلندا رغم رفض مطالبها، قامت بتمديد آخر لهذه المنطقة لمسافة 50 ميل بحري، مما دفع بالدول الأخرى كبريطانيا وألمانيا للدخول معها في نزاع قانوني تم عرضه على محكمة العدل الدولي، والتي دعت الأطراف إلى حل الخلاف عن طريق الإتفاق، وأن يوضع في الإعتبار مسؤولية آيسلندا في توزيع الموارد السمكية، وبالتالي لها حق الأفضلية في ذلك، فحسم النزاع لصالح آيسلندا بعد أن دخلت منظمة الأمم المتحدة كطرف ثالث في التفاوض الذي دعت إليه المحكمة لحله والذي أعتبر واحداً من حروب القد، وذلك لتماثل موضوع النزاع

(1) See Alan Frommer, (op.cit), at p. 443 et seq.
(2) Ibid.

وتكاليفه فضلاً عن مخاطره مع حروب القد الثلاثة السابقة.[1]

في أواخر الأربعينات، بدأت فكرة المنطقة الإقتصادية الخالصة تفرض نفسها بقوة في أمريكا اللاتينية خاصة بعد إعلان ترومان عام 1945 (الذي يتعلق بسيادة الولايات المتحدة على المنطقة المتاخمة لبحرها الإقليمي من الجرف القاري وخضوع مورارده الطبيعية لولايتها). ثم تبنت المبدأ بعد ذلك الدول الأفريقية وذلك في أوائل السبعينيات، حيث نتج عن مطالباتها، بإعلان منظمة الوحدة الإفريقية في أديس أبابا عام 1973 عن إقرارها (ورقة المنطقة الإقتصادية الخالصة) الذي أقترحته دولة كينيا، والذي أكدت بموجبه مفهوم السيادة الدائمة للدولة الساحلية على (الموارد البيولوجية والمعدنية) فقط، من المنطقة مابعد البحر الإقليمي وهي المنطقة الإقتصادية الخالصة، والتي تمتد لمسافة 200 ميل بحري، على أن تكون حرية الملاحة البحرية والجوية فيها مضمونة من قبل الدولة الساحلية لكافة الدول سواء كانت ساحلية أو غير ساحلية.[2]

وفي أعقاب مفاوضات الدورة الثانية لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار عام 1977، كان مفهوم المنطقة الإقتصادية الخالصة قد أستقر رغم الخلاف حول الطبيعة القانونية لهذه المنطقة، بوصفها منطقة جديدة في إطار التنظيم القانوني، إلا أنه في النهاية تم إقرار الحقوق وكذلك واجبات الدول

(1) See Alan Frommer, (op.cit), at p. 443 et seq.
(2) Ibid., at p. 444 et seq.
- كذلك أنظر, د. صلاح الدين عامر, القانون الدولي للبحار, مرجع سابق, ص 212.

الساحلية والتسليم ببعض الحقوق للدول غير الساحلية.[1]

ثالثاً: الطبيعة القانونية

حددت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في الجزء الخامس منها، نظام المنطقة الإقتصادية الخالصة، التي تشكلت أساسا على تنظيم أحكام إستغلال الموارد الطبيعية وتوزيع الحقوق والإلتزامات الدولية طبقاً للقواعد القانونية الواردة فيها والمطبقة على المنطقة الإقتصادية الخالصة.

وكما هو الحال مع الجرف القاري، فأن المنطقة الإقتصادية الخالصة هي منطقة حقوق سيادية وولاية للدولة الساحلية (المادة 56 /1 (أ، ب) من الإتفاقية)، ولكن ليس من خلال السيادة الإقليمية كما هو الحال مع المياه الداخلية أو الإقليمية أو الأرخبيلية. إذ لايوجد للمنطقة الإقتصادية الخالصة إقليم وطني، وبالتالي نحن بصدد منطقة خاصة وإن كانت جزءاً من أعالي البحار إلا أن أحكامها لاتنطبق عليها نص المادة (86 من الإتفاقية).

مع ذلك، فالإتفاقية تنظم في جزئها الخامس مسألة (إستخدام) هذا المنطقة البحرية الفريدة من نوعها، وتمنح الدولة الساحلية فيها حقوقاً حصرية لإقامة الجزر الإصطناعية أو المنشآت وكذلك إجراء عمليات البحث العلمي البحري.

(1) See Alan Frommer, (op.cit), at p. 441.
- كذلك أنظر, د. صلاح الدين عامر, القانون الدولي للبحار, مرجع سابق, ص 213.

والسيادة المعنية هنا هي سيادة نسبية لاتنطبق على المكان، وإنما تتعلق بالموارد الطبيعية المتاحة فيها، لذلك هي عبارة عن سيادة وظيفية تمارس على المنطقة الإقتصادية الخالصة (المادة 1/56 (أ) من الإتفاقية).

إذن من الناحية النظرية، فإن هذه المنطقة يحكمها (نظام الشمول) أي منطقة مفتوحة لجميع الدول، إلا أنها من الناحية العملية، خاضعة (لنظام السيادة) الوظيفية طبقاً لنص المادة (55 من الإتفاقية). وهي بذلك، أي الإتفاقية تجسد مبدأ الحرية للمنطقة الإقتصادية الخالصة من خلال نص المادة 87 منها، ولكن بالإشتراك مع نص المادة (58 من الإتفاقية). وفي حال نشوب النزاع بين مصالح الدول الأخرى مع الدولة الساحلية، فالأساس في حل هذا النزاع ليس في تطبيق مبدأ (حرية أعالي البحار) الوارد في المادة (87 من الإتفاقية)، وإنما في تطبيق مبدأ (الإنصاف مع مراعاة الظروف ذات الصلة) الوارد في المادة (59 من الإتفاقية).

بناءاً على ذلك، فالمنطقة الإقتصادية الخالصة ليست مفتوحة للإستخدام المجاني للجميع، إذ لايشملها المعيار الإقتصادي (حرية الصيد) على سبيل المثال، لأن حق الإستخدام هو حق حصري للدولة الساحلية. أضف إلى ذلك، فالمادة (73 من الإتفاقية) تخول الدول الساحلية من ممارسة سلطتها القضائية في هذه المنطقة من البحر (لحفظ وإدارة مواردها الحية)، وهو مايشكل جوهر نظام المنطقة الإقتصادية الخالصة، بإعتبارها منطقة خاصة وظيفياً ومكانياً

بين الدولة الساحلية وأعالي البحار.[1]

رابعاً: الحقوق السيادية للدولة الساحلية وولايتها في المنطقة الإقتصادية الخالصة

ينصب التركيز بشكل أساسي على المادة 1/56 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، وذلك فيما يتعلق بحقوق الإستخدام الحصرية المخصصة للدولة الساحلية في المنطقة الإقتصادية الخالصة.

ووفقاً لهذا المعيار، فإن الدولة الساحلية يكون لها في المنطقة الإقتصادية الخالصة مايلي:

(أ) الحق في البحث والإستغلال والإدارة للموارد الطبيعية الحية وغير الحية. وهذا يعني أن هذه الأنشطة هي من حق الدولة الساحلية، ولها أن تقوم بها مباشرة أو بشكل غير مباشر، من خلال مواطنيها أو من خلال شركات أستثمارية أجنبية أو حتى من خلال دول أخرى بالإتفاق المسبق على ذلك، سواء كان في المياه فوق قاع البحر أو في قاع وباطن أرض هذه المنطقة من البحر.

(ب) السلطات السيادية المنصوص عليها في الأحكام ذات الصلة من هذه الإتفاقية، والتي تتعلق بالعمل على:

1) بناء وإستخدام الجزر الإصطناعية والمنشئات البحرية؛

(1) في هذا المعنى أنظر, د. حسني موسى محمد رضوان, مرجع سابق, ص 108.

2) البحث العلمي البحري؛

3) حماية البيئة البحرية والمحافظة عليها.

(1) بناء وإستخدام الجزر الإصطناعية والمنشئات البحرية

جاءت فكرة إنشاء هذه المرافق في فترة الحرب العالمية الثانية، حيث كانت تستخدم الجزر والمنشئات الإصطناعية كقواعد بحرية أو جوية تتوقف بها السفن والطائرات الحربية عند المحيط الأطلسي.[1]

وبموجب المادة 60 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، تتمتع الدول الساحلية بالسلطة القضائية الحصرية لبناء وتشغيل الجزر الاصطناعية والمنشآت البحرية الأخرى، وذلك للأغراض الإقتصادية في المنطقة الإقتصادية الخالصة، كمنشأت توليد الطاقة (التوربينات) من المياه والرياح، أو مصائد الأسماك، أو وضع العوامات المتصلة بقاع البحر لغرض البحث العلمي أو تلك المصممة لجذب أنواع من الأسماك إلى السطح، كذلك مد وتشغيل الكابلات البحرية وخطوط الأنابيب (المادة 2/58، 79 من الإتفاقية). كما تتمتع الدولة الساحلية في هذه المنطقة أيضاً بإختصاص حصري فيما يتعلق بقوانين ولوائح الجمارك والضرائب والصحة والسلامة والهجرة.[2]

(1) . See Donald Rothwell/Tim Stephens, The International Law of the Sea, Bd. 1, Hart Publishing Ltd., Oxford, 2010, at p. 90.

(2) Ibid.

لذا فقد تتداخل هذه الحقوق إلى حد كبير مع حقوق الدولة الساحلية فيما يتعلق بالبنية التحتية التي أسستها على الجرف القاري، والذي أشارت إليه المادة 80 من الإتفاقية بالنص (تنطبق المادة 60، مع مراعاة ما يقتضيه إختلاف الحال...)، وبالتالي ليس من المستغرب أننا نجد أن نص المادة 60 يعتمد بشكل كبير على المادة 5 من إتفاقية جنيف لعام 1958، إلا أن مفهوم المادة 60 من الإتفاقية أوسع بكثير، إذ تسمح ببناء المرافق للإستفادة من جميع الموارد الإقتصادية في قاع وباطن أرض وفوق سطح المنطقة الإقتصادية الخالصة.

وبالتالي، يبقى التساؤل مطروحاً حول ماهية هذه الجزر الإصطناعية، والغرض الذي أنشأت من أجله ؟ فطبقاً للمادة 1/60 (أ) من الإتفاقية، فأن الجزر الإصطناعية غير محدودة بالرجوع إلى الأغراض الإقتصادية، بنفس الطريقة التي تشير إليها المادة 1/60 (ب) من الإتفاقية بالنسبة للمنشآت. والذي يتيح للدولة الساحلية من بناء بنية تحتية كبيرة جداً في المنطقة الإقتصادية الخالصة بغض النظر عن الغرض الذي وضعت فيه هناك، كبناء القواعد العسكرية على سبيل المثال. ومع ذلك، فإن التعابير "الجزر الإصطناعية" و "التركيبات" و "الهياكل" كلها غير محددة في الإتفاقية، مما يجعل التمييز بين الجزر الإصطناعية والمرافق الإصطناعية الأخرى صعب التحديد، كما هو الحال، في الجزر الإصطناعية الكبيرة التي شيدتها دولة الإمارات العربية في الخليج العربي قبالة ساحل دبي لأغراض الإسكان والسياحة.

فضلاً عن ذلك، يجب أن تولي الدول الساحلية الإعتبار الواجب لحقوق الدول الأخرى التي تستخدم المنطقة الاقتصادية الخالصة، لا سيما فيما يتعلق بحرية الملاحة والتحليق الجوي التي تتمتع بها المنطقة الاقتصادية الخالصة بموجب المادة 1/58 من الإتفاقية. ولهذه الغاية، يجب إعطاء الإشعار الواجب عند بناء مثل هذه المنشآت أو الهياكل، ويجب وضع آليات للتحذير من وجودها كأجهزة الإنذار الدائم مثلاً، ويجب كذلك إزالة المرافق المتروكة أو المهجورة. ويمكن أيضاً إتخاذ خطوات أخرى لضمان سلامة الملاحة، من خلال إنشاء مناطق سلامة معقولة (إلى الحد الأقصى لمسافة 500 متر) مقاسة من أقصى النقاط الخارجية للجزر الإصطناعية، مع مراعاة المعايير الدولية المعمول بها على النحو الذي تحدده المادة 56 من الإتفاقية، كوضع الهياكل الإصطناعية وأي متطلبات أخرى لسلامة الشحن في محيط هذه الجزر والمنشآت.[1]

2) البحث العلمي البحري

تتناول إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في جزئها الثالث عشر موضوع البحث العلمي البحري بشكل واسع النطاق. وفي هذا الصدد، فطبقاً لنظام المنطقة الإقتصادية الخالصة تشير المادة 1/56 (ب)، و(2) إلى الولاية القضائية الحصرية للدول الساحلية فيما يتعلق بالبحث العلمي البحري.

(1) Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid.

وهذا الحق يمكن قراءته في ضوء المادة 246 في الجزء الثالث عشر من الإتفاقية أيضاً، وبما يتفق مع هذا الحكم، فأن للدول الأخرى وللمنظمات الدولية إجراء البحث العلمي البحري داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة بناءاً على موافقة الدولة الساحلية. بحيث ينصب البحث مباشرة عن الموارد الحية أو غير الحية، أوينطوي على بناء أو تشغيل أو إستخدام الجزر الإصطناعية والمنشآت البحرية لغرض إستكشاف الموارد أو المساعدة في تأمين السلامة الملاحية.

ومع ذلك، يجوز للدول الساحلية حسب تقديرها من تعديل هذا الإتفاق بما يتناسب ومصالحها، لتقوم بتقييده وفقاً لأحكام.المادة 58 وهي البند الرئيسي في الجزء الخامس من الإتفاقية.[1]

3) حماية البيئة البحرية والمحافظة عليها.

أحد أهم الإصلاحات التي أحدثها نظام المنطقة الإقتصادية الخالصة هو توسيع نطاق الولاية القضائية للدولة الساحلية ليس فقط على الموارد الحية وغير الحية في المنطقة، ولكن بشكل أعم لتشمل "حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها" مع "الأحكام ذات الصلة" (المادة 61 من الإتفاقية) ونتيجة لذلك، تمنح المنطقة الإقتصادية الخالصة حقوقاً وسلطات واسعة النطاق للدولة الساحلية لحماية جميع المكونات الحية وغير الحية في البيئة البحرية الموجودة ضمن مسافة 200 ميل بحري بطريقة متكاملة.

(1) See Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid.,at p. 91.

والحقيقة، أن المادة 61 وما يليها من الأتفاقية، تشير إلى معيار الحماية لمخزون الأرصدة السمكية وحقوق إستخدامه الحصري للدولة الساحلية (المادة 62 من الإتفاقية). وطبقاً للفقرة الأولى منها فللدولة الساحلية إتخاذ التدابير اللازمة لحفظ وإدارة هذه المخزونات السمكية من الإستغلال المفرط (الفقرة الثانية)، ولها بذلك إصدار التراخيص وفرض الرسوم وغيرها من المدفوعات (الفقرة الرابعة).

كما أن هناك جملة من الصلاحيات تؤمنها المادة 3/61 من الإتفاقية، على سبيل المثال، عامل الإستخدام السياسي في توقع متطلبات تطوير المخزون السمكي، مع توقعات تحقيق العوائد المربحة الإقليمية ودون الإقليمية منها (المعيار الجغرافي) وعلى المدى الطويل، وفقاً للمعايير الدنيا الموصى بها بشكل عام.[1]

وبالتالي، فالدولة الساحلية في حال عدم قدرتها على جني كمية الصيد المسموح بها، لها أن تتيح وفقاً للمادة 2/62 من الإتفاقية دولاً أخرى طبقاً للمعيار الجغرافي وبموجب إتفاقات للوصول إلى الفائض من المصيد المسموح به بموجب الفقرة الأولى من هذه المادة. وهي بذلك، أي الإتفاقية تجسد مبدأ (نسبية حصرية حقوق الدولة الساحلية) (المادة 69 من الإتفاقية)، فضلاً عن ذلك، تتيح الإتفاقية للدول المتضررة جغرافياً في المادة 70 منها حق الإستغلال المنصف لجزء من فائض هذه الموارد الحية.

(1) Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 92.

ومع ذلك، على الدولة الساحلية أن تراعي حقوق الصيد التأريخية للدول التي أعتاد رعاياها الصيد في هذه المنطقة الإقتصادية الخالصة (المادة 3/62 من الإتفاقية).

وبهذا الصدد، تلزم الإتفاقية بشكل عام الأطراف المتعاقدة فيها بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها، وذلك في الجزء الثاني عشر (المادة 192 منها).
وتؤكد من ناحية أخرى، على مفهوم التنمية المستدامة في إستغلال الموارد الطبيعية ضمن إطار سياساتهم البيئية بوصفه الحق السيادي للدول (بالتوافق مع مبدأ الحقوق السايدية للدولة الساحلية الوارد ذكره في المادة 1/56 وبدلالة المادة 192 من الإتفاقية)، على أن يكون ذلك وفقاً لواجب الألتزام بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها (المادة 193 من الإتفاقية).

كما قد يصاحب عملية الإستغلال لهذه الموارد الحية إجراءات قد يكون من شأنها الإضرار بالبيئة أو ينتج عنه آثار سلبية. لذلك نصت المادة 194 من الإتفاقية، على المبدأ الوقائي وإتخاذ تدابير الحفظ والحماية لمنع الضرر الجسيم، كما هو الحال بالنسبة لمصائد أسماك التونة الجنوبية ذات الزعانف الزرقاء على سبيل المثال.

فضلاً عن ذلك، تفرق الإتفاقية فيما يتعلق بمسائل الإنتفاع من الأرصدة السمكية بين ست فئات من هذه الأرصدة وهي: الحيازات أي وجود نفس

الرصيد داخل منطقة إقتصادية خالصة تشترك بها دولتين ساحليتين أو أكثر (المادة 1/63 من الإتفاقية)؛ أو مايسمى بالأسهم المتداخلة التي تقع في كل من المنطقة الإقتصادية الخالصة وفي أعالي البحار (المادة 2/63 من الإتفاقية)؛ والأنواع كثيرة الإرتحال (المادة 64 من الإتفاقية)؛ والثدييات البحرية (المادة 65 من الإتفاقية)؛ ثم الأنواع المتناقضة أي مزدوجة الهجرة وهي التي تهاجر من المياه العذبة الى البحر وبالعكس (المادة 66 من الإتفاقية)؛ والأنواع المتسلسلة وهي التي تهاجر من المياه المالحة إلى المياه العذبة لغرض التكاثر (المادة 67 من الإتفاقية).

في إطار الإتحاد الأوروبي، يتم تحديد نظام الصيد في المنطقة الإقتصادية الخالصة في سياق السياسة المشتركة لمصايد الأسماك (CFP)[1] للجماعة الأوروبية. وهي تعمل في ذلك وفقاً لإختصاصها في موضوع المصايد طبقاً للمادة 2/37 من قانون الإتحاد الأوروبي، وتعد المادة الأساسية في أنشاء

(1) جدير بالذكر أن السياسة المشتركة لمصائد الأسماك (CFP) هي عبارة عن مجموعة من القواعد لإدارة أساطيل الصيد الأوروبية والحفاظ على الأرصدة السمكية. تم تأسيسها لغرض إدارة الموارد الحية لمصايد الأسماك الأوروبية، وبموجبها تمنح جميع أساطيل الصيد الأوروبية وصولًا متساوياً إلى مياه الإتحاد الأوروبي ومناطق الصيد ويسمح للصيادين بالتنافس بشكل عادل. ومن أهم أهداف هذه السياسة المشتركة لمصايد الأسماك، هي (ضمان استدامة الصيد، وتربية الأحياء المائية بيئياً واقتصادياً واجتماعياً، وضمان توفير المصدر الغذائي الصحي لمواطني الإتحاد الأوروبي، وكذلك تعزيز صناعة صيد الأسماك الديناميكية وضمان مستوى معيشة عادل لمجتمعات الصيد. للزيادة أنظر:

- Wolfgang Graf Vitzthum (Hersg), Die Eropäsche Gemeinschaft und das Internationale Seerecht, (op.cit), at p. 129.

الأساس لتطوير نظام مصايد الأسماك الأوروبية. وفيما يتعلق بالحفاظ على الموارد الحية وإدارتها، فطبقاً للائحة التي أصدرتها المفوضية الأوروبية (رقم 2002/2371 المؤرخة 20 ديسمبر 2002)، وهي تعد القانون الأساس بشأن الحفاظ على الموارد السمكية وإستخدامها بشكل مستدام في إطار السياسة المشتركة لمصايد الأسماك الأوروبية والإقليمية من خلال الإتفاقات الدولية، كما في إتفاقية حفظ سمك السلمون على سبيل المثال، المبرمة عام 1982 مع دول شمال الأطلسي (الولايات المتحدة وكندا)، وذلك بدلالة المادة 66 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.[1]

فضلاً عن ذلك، تجسد لائحة المفوضية الأوروبية عدداً من المباديء في إطار دول الإتحاد الأوروبي، كمبدأ الأستقرار النسبي للحصص الوطنية للمصيد (النسبة المئوية الثابتة) في المادة 2/20 منها، والمبدأ التحوطي المعياري الذي يتحدث قانونياً عن خطة مستقبلية متعددة السنوات لتدابير الحفظ للمخزون السمكي (المادة 2/174 من لائحة المفوضية الأوروبية).[2]

أما عن حماية المنطقة الإقتصادية الخالصة من التلوث البحري، فقد أفردت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 الفرع الخامس من الجزء الثاني عشر منها، وذلك للحد من تلوث البيئة البحرية والسيطرة عليه. وترتب المسؤولية على الدولة الساحلية طبقاً لولايتها القضائية والتنفيذية على المنطقة

(1) Wolfgang Graf Vitzthum (Hersg), Die Eropäsche Gemeinschaft und das Internationale Seerecht, ibid., (op.cit), at p. 162 et seq.
(2) Ibid.

الإقتصادية الخالصة، وذلك لمنع التلوث البيئي لهذه المنطقة من البحر بسبب الأنشطة في قاعها وما يتعلق ببناء الهياكل الإصطناعية فيها، فضلاً عن الحد من التلوث عن طريق الإغراق، الذي لا يمكن تنفيذه في المنطقة الإقتصادية الخالصة دون موافقة صريحة من الدولة الساحلية.[1]

خامساً: حقوق وإلتزامات الدول الأخرى في المنطقة الإقتصادية الخالصة

نظرا لتوسع الحقوق السيادية والولاية القضائية للدول الساحلية في المنطقة الإقتصادية الخالصة. في المقابل كانت هناك الحاجة إلى حماية مصالح الدول الأخرى، ولا سيما القوى البحرية الرئيسية والدول التي لديها تجارة وصيد كبيرين. في الوقت الذي أدعت فيه العديد من الدول بالمناطق الإقتصادية الخالصة بحثاً عن المصايد، وقبل ظهور نظام المنطقة الإقتصادية الخالصة الذي على الرغم من تقسيمه ضمن ولاية وسلطان الدول الساحلية، إلا أن الحاجة دعت أيضاً إلى تقييده بإحكام المادة 58 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، وهي البند الرئيسي في الجزء الخامس منها الذي يسعى لحماية مصالح الدول البحرية الرئيسية:

1- فيما يتعلق بالحقوق، تنص المادة (1/58 من الإتفاقية) على أنه في

(1) Wolfgang Graf Vitzthum (Hersg), Die Eropäsche Gemeinschaft und das Internationale Seerecht, ibid., (op.cit), at p. 162 et seq.

المنطقة الإقتصادية الخالصة تتمتع جميع الدول (ساحلية كانت أو غير ساحلية) بالحريات المحددة في المادة (87 من هذه الإتفاقية) فيما يتعلق بالملاحة البحرية والجوية، وكذلك وضع الكابلات البحرية وخطوط الأنابيب المغمورة، وغيرها من الإستخدامات القانونية للبحر والمتعلقة بهذه الحريات على المستوى الدولي.

علاوة على ذلك، تنص المادة (2/58 من الإتفاقية) على أن الأحكام الخاصة بالمواد (88 إلى 115 من الإتفاقية) والمتعلقة بأعالي البحار تنطبق أيضاً على المنطقة الإقتصادية الخالصة على مدى توافقها مع الجزء الخامس من الإتفاقية. حيث تذهب هذه الأحكام إلى قضايا تتعلق بجنسية السفن، واجبات دول العلم، وحصانة السفن الحربية، و قمع القرصنة.

2- فيما يتعلق بإلتزامات الدول غير الساحلية، تنص المادة 3/58 من الإتفاقية على وجوب الأخذ بنظر الإعتبار حقوق الدولة الساحلية وواجباتها، والإمتثال لقوانينها ولوائحها الخاصة في هذه المنطقة بما يتفق وأحكام الجزء الخامس من الإتفاقية.

أ. حرية الملاحة البحرية والطيران

تشير المادة (1/58 من الإتفاقية)، إلى تطبيق مبدأ حرية الملاحة والطيران في أعالي البحار المادة (87 من الإتفاقية) على المنطقة الإقتصادية الخالصة أيضاً. وهذا يعني أن الدول غير الساحلية تتمتع في المنطقة الإقتصادية

الخالصة بحق حرية الملاحة البحرية والجوية أيضاً، تماماً كتلك الحقوق التي تتمتع بها في أعالي البحار. على الرغم من محاولات بعض الدول الساحلية للحد من تلك الحريات في المنطقة الإقتصادية الخالصة، مستندة في ذلك إلى إعتبارها من قبيل حقوق المرور البريء والتي بكل تأكيد تتعارض مع أحكام الجزء الخامس من هذه الإتفاقية.[1]

من الواضح أن حقوق الملاحة والطيران في المنطقة الإقتصادية الخالصة ليست كما هو عليه الحال بالنسبة لتلك الحقوق التي يمكن ممارستها في أعالي البحار. ويرجع السبب في ذلك كما أسلفنا، إلى السلطات التنظيمية المنصوص عليها في الجزء الخامس من الإتفاقية، التي تمنح الحق للدولة الساحلية من تفتيش وأحتجاز أية سفينة صيد لضمان الإمتثال لقوانين مصايد الأسماك المعتمدة طبقاً للمادة (1/73 من الإتفاقية)، شريطة أن يتم الإفراج عن السفن وأطقمها فور الحصول على كفالة معقولة أو ضمان آخر بعدم الإنتهاك، فضلاً عن الإقرار بشكل قانوني لتشريعات مكافحة التلوث بما يتفق والمعايير الدولية المعمول بها.

فضلاً عن ذلك، فقد أخذت العديد من الدول الساحلية بالتوسع التدريجي لولايتها القضائية على المنطقة الإقتصادية الخالصة، على الرغم من عدم وجود حكم صريح بشأن هذه النقطة في الجزء الخامس. إلا أنه يسمح بتقليص حرية الملاحة في مسائل الأمن البيئي، كالإعتراض على مرور السفن

(1) Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 93.

الأجنبية التي تحمل شحنات شديدة الخطورة، على وجه الخصوص المواد النووية العابرة إلى محطات توليد الطاقة أو مرافق إعادة المعالجة أو إلى المستودعات في الجزر والمنشآت الإصطناعية في أعالي البحار.[1]

كما تؤكد بعض الدول الساحلية على حقها في (الإخطار المسبق)، نظراً للخطورة الكبيرة التي يشكلها الضرر البيئي، بالتالي لابد من أن يتم ليس إخطارها فقط عن رحلات السفن التي تحمل هذه البضائع، بل والرحلات المخطط للسفن أن تقوم بها أي (الإخطار المسبق). والأمر الذي قد يدعو الدول الساحلية إلى – رفض المرور عبر المناطق الاقتصادية الخالصة – الخاصة بها.[2]

والحقيقة، أن موضوع (الإخطار المسبق) فيما يتعلق بالرحلات التي تحمل المواد النووية قد أثار جدلاً واسعاً بين الدول، خاصة وأن الجزء الخامس من الإتفاقية لا يحتوي على أي حكم يسمح للدول الساحلية بتنظيم النقل من البضائع في حد ذاتها. فضلاً عن ذلك، فأن المادة (23 من الإتفاقية) تسمح بوضوح لمثل هذه الرحلات داخل البحر الإقليمي، مع مراعاة الالتزامات الخاصة بحمل الوثائق ومراعاة التدابير الإحترازية الخاصة المقررة لمثل هذه السفن في الإتفاقيات الدولية. ويبدو أن صمت الجزء الخامس من الإتفاقية، هو الذي سمح للسفن الأجنبية التي تحمل المواد الخطرة من المرور بحرية في

(1) Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 93.
(2) Ibid.

المنطقة الإقتصادية الخالصة.[1]

وبالتالي، سيكون من الغريب إذا ما لم يتم منح الدولة الساحلية نفس الحقوق التي تتمتع بها في البحر الإقليمي في المنطقة الإقتصادية الخالصة. بدلا من ذلك، يمكن القول أن أحكام الجزء الخامس من الإتفاقية يجب أن تتضمن قدر الإمكان ما يتفق مع أحكام الجزء الثاني عشر منها، لكي يسمح (أو يتطلب بالفعل) من الدولة الساحلية بحماية البيئة البحرية في المناطق الاقتصادية الخالصة أيضاً.

بناءاً على ذلك، أخذت العديد من الدول الساحلية منذ تسعينات القرن الماضي بتطبيق القواعد والمباديء الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث في المنطقة الإقتصادية الخالصة أيضاً، كما هو الحال في كل من الدول الأوروبية واليابان على سبيل المثال، حيث أخذت مبدأ الإخطار المسبق وطبقته مع كل من دول الأرجنتين وشيلي وأنتيغوا وباربودا وكولومبيا والجمهورية الدومينيكية ونيوزيلندا وجنوب أفريقيا وموريشيوس، وطالبت بإستبعاد السفن التي تحمل المواد النووية الخطرة من بحارها الإقليمية وكذلك من مناطقها الإقتصادية الخالصة الخاصة بها. كما لم يقتصر الأمر على ذلك، بل تعداه ليذهب إلى تنظيم المرور للسفن الناقلة للنفط أيضاً في المنطقة الإقتصادية الخالصة (وإن كانت محل خلاف اليوم)، وذلك بما يتفق وأحكام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 الخاصة بمسائل الحماية من

(1) Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 93.

التلوث البحري، خاصة بعد تفكك ناقلة النفط برستيج قبالة سواحل إسبانيا في نوفمبر من العام 2002، مما أدى إلى إلحاق الضرر الكبير بالبيئة البحرية على طول السواحل الفرنسية والبرتغالية والإسبانية، لذلك عمدت هذه الدول الثلاث إلى الأخذ مبدأ (الإنذار المسبق) لناقلات النفط أيضاً على غرار ناقلات المواد النووية، إذ لابد من إشعار مسبق قبل السفر والمرور بالمناطق الإقتصادية الخالصة الخاصة بهم، فضلاً عن الحق في إجراء عمليات التفتيش الفورية، والطرد السريع من هذه المياه إذا تبين عند التفتيش أن السفينة غير صالحة للإبحار عملاً بأحكام الجزء الثاني عشر من الإتفاقية (المادة 211).[1]

بطبيعة الحال، كانت قواعد ومباديء حماية البيئة البحرية من التلوث هي الأساس الذي أستندت عليه الدول الساحلية في تلك الممارسات (التدخل في حقوق وحريات الملاحة على أساس الأمن البحري) لتشمل المنطقة الإقتصادية الخالصة بالولاية القضائية أيضاً. خاصة بعد أحداث سبتمر من العام 2001 في الولايات المتحدة الأمريكية، وفي واحد من أكثر الأمثلة إثارة لهذه الممارسة نذكر على سبيل المثال، حادثة إصطدام طائرة الإستطلاع التابعة للبحرية الأمريكية مع الطائرة الصينية الحربية التي أعترضتها في المنطقة الإقتصادية الخالصة في الصين، وذلك على بعد حوالي 70 ميل بحري جنوب شرق من جزيرة هاينان الصينية، حيث توفي الطيار الصيني عندما تحطمت طائرته في البحر، ولكن طائرة الإستطلاع الأمريكية تمكنت من القيام بهبوط إستغاثة في قاعدة عسكرية صينية في هاينان، قامت

(1) Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 93.

الحكومة الصينية بإحتجاز الطائرة وطاقمها، وإدعت أن ذلك يعد (عملاً قد أساءت بـه الولايـات المتحـدة لحقـوق التحليـق فـوق المنطقـة الإقتصـادية الخالصـة) وذلـك طبقـاً للحقـوق الـواردة فـي المـادة (3/58 مـن إتفاقيـة الأمـم المتحدة لقانون البحـار لعام 1982)، التي تتمتع بها الصين كدولـة ساحلية. وقد أكدت الصين على وجه التحديد مبدأ الحق في التدخل لمنع التحليق فوق المنطقة الاقتصادية الخالصة من قبل الطائرات الأجنبية إذا كان يشكل تهديداً للأمن الطبيعي للصين.[1]

فضـلاً عن ذلك، فـأن المـادة (58 مـن الإتفاقيـة) تحمـي الحقـوق فـي المنطقـة الإقتصادية الخالصـة بنفس القدر الذي تحميه المادة (87 من الإتفاقية) فيما يتعلـق بأعـالي البحـار. إلا أن نظـام المنطقـة الإقتصـادية الخالصـة لايسـمح صـراحة للـدول الأجنبيـة بـإجراء المراقبـة أو القيـام بالأنشـطة العسـكرية مثـل التدريبات العسكرية أو إختبـار الأسلحة، علـى غرار الحريات الواردة لأعـالي البحـار المنصـوص عليهـا فـي المـادة (87 مـن الإتفاقيـة). عـلاوة علـى ذلـك، يجب ممارسـة هذه الحريـات وفقـاً للشـروط التـي المقررة ليس فقط فـي قـانون البحار الدولي ولكن أيضاً في القواعد الأخرى للقانون الدولي.[2]

و يبدو أن الإشارة إلى (قواعد أخرى للقانون الدولي) الواردة في المادة (1/87 من الإتفاقية)، توحي إلى إمكانية اللجوء إلى القانون الدولي العام في تحديد الإسـتخدامات المشـروعة فـي المنـاطق البحريـة مـن أعـالي البحـار والمنطقـة

(1) Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 93.
(2) Ibid.

الإقتصادية الخالصة. على هذا النحو الذي يشكل فيه هذا الأستخدام (الأنشطة العسكرية) تهديداً للأمن والسلم الدولي التي تعمل منظمة الأمم المتحدة على حفظه (المادة الأولى من الميثاق)، هذا من جانب.[1]

من جانب آخر، فأن مسألة الأستخدام المشروع تخضع في تقديرها إلى الدولة الساحلية نفسها، التي تؤكد نوع الإختصاص الأمني في المنطقة الإقتصادية الخالصة. لذلك تذهب غالبية الدول اليوم لا إلى حظر التدريبات العسكرية والمناورات وأختبارات الأسلحة فحسب، بل تسعى أيضاً إلى تقييد الملاحة والتحليق في المنطقة الإقتصادية الخالصة بشكل عام لصالح أمنها القومي، بحجة منع إنتشار أسلحة الدمار الشامل، فضلاً عن الحجج الأخرى المتعلقة بالموارد الحية والحماية من التلوث.[2]

ب- الكابلات والأنابيب البحرية

بالإضافة إلى حقوق الملاحة والطيران، تكرس المادة (1/58 من الإتفاقية) (مبدأ حرية الإتصالات) من خلال حقوق الدول الأخرى في وضع الكابلات البحرية وخطوط الأنابيب في المناطق الإقتصادية الخالصة للدول الساحلية. وقد تم توضيح هذه الحقوق وطريقة ممارستها في العديد من أحكام الجزء السابع من الإتفاقية المتعلقة بأعالي البحار، والتي تشير إليها المادة (2/58 من الإتفاقية). ونتيجة لذلك، يجب أن تأخذ دول العلم مسؤولية التأكد من أن سفنهم ومواطنيهم لا يتعمدون، أو من خلال الإهمال الجسيم كسر أو إصابة

(1) Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 94.
(2) Ibid.

كابل أو خط من خطوط الأنابيب المغمورة (المادة 5/79 من الإتفاقية). فضلاً عن ذلك، فأن مسألة وضع كابل بحري أو خط من الأنابيب داخل المنطقة الإقتصادية الخالصة، فأنه بالضرورة يطبق عليها أحكام الجرف القاري (المادة 3/76 من الإتفاقية) الخاصة بمسائل مد الكابلات وخطوط الأنابيب في قاع البحر (المادة 79 من الإتفاقية). وتخضع هذه المسألة المنصوص عليها في المادة (1/58 من الإتفاقية) من حيث تعيين المسار لوضع خط الأنابيب إلى موافقة الدولة الساحلية طبقاً لنص المادة (3/79 من الإتفاقية).

سادساً: تعيين حدود المنطقة الإقتصادية الخالصة

وفقاً للمادة (57 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)، فأن (المنطقة الإقتصادية الخالصة لايجوز أن تمتد لأكثر من 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي). وبالتالي، فأن مصطلح المنطقة الإقتصادية الخالصة (كمنطقة إقتصادية) لاتتجاوز في الواقع مسافة 188 ميلا بحري، إذا ما أستبعدنا مسافة 12 ميل بحري وهي مسافة عرض البحر الإقليمي منها، وبالتالي فهي تشكل جزءاً وتتداخل مع المنطقة الإقتصادية الخالصة التي يبلغ إجمالي مسافتها 200 ميل بحري مقاساً من خطوط الأساس.

وطبقاً لهذا المعيار يتم تحديد المنطقة الإقتصادية الخالصة بين الدول ذات

السواحل المتقابلة أو المتلاصقة، بالإتفاق فيما بينها وذلك طبقاً لأحكام المادة (1/74 من الإتفاقية)، وقواعد القانون الدولي على أساس المعنى المقصود في المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية. إذن هي عملية تعاقدية، يجب على الدول المعنية أولاً وقبل كل شيء الإتفاق على طريقة الترسيم وتوضيح مسار الحدود وتسجيلها في الخرائط الملاحية طبقاً للظروف الجغرافية والتأريخية التي تجمع بين الدول المتشاركة طبقاً لنص المواد (1/75، 1/84 من الإتفاقية)، فضلاً عن ذلك يجب أن يكون إتفاق الترسيم متوافقاً مع (المادة 1/74 من الإتفاقية) والمادة 1/38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية.

كما أن المنطقة الإقتصادية الخالصة لاتتداخل فقط (جزئياً) مع البحر الإقليمي للدولة وإنما مع الجرف القاري للدولة الساحلية أيضاً، مع ملاحظة أن لكل دولة ساحلية جرف قاري – سواء أستخدمته أم لا – إذ تخضع في ذلك للسلطة التقديرية للدولة الساحلية (أنظر المواد 63، 1/77 من الإتفاقية).

فضلاً عن ذلك، فالمادة (1/77 من الإتفاقية) تشير إلى معيار المطابقة إلى نظام المنطقة الإقتصادية الخالصة، وذلك فيما يتعلق بحقوق الدولة الساحلية في الجرف القاري أيضاً، إذا ماكان لها منطقة إقتصادية خالصة. بالتالي، فأن الجرف القاري فس هذه الحالة سيكون جزءاً لايتجزأ من النظام القانوني الخاص بالمنطقة الإقتصادية الخالصة، كما أن الإشارة الواردة إلى السلطة التقديرية الواسعة في المادة (2/77 من الإتفاقية)، تعد من الحقوق السيادية

(الحصرية) للدولة الساحلية فيما يتعلق – بالأستكشاف والإستغلال – وكذلك حفظ وإدارة الموارد الطبيعية غير الحية لقاع وباطن أرض الجرف القاري. أما عن الموارد الحية فهي لاتشمل إلا الكائنات الحية التي تنتمي إلى الأنواع الآبدة منها[1].

علاوة على ذلك، قد يتعين الإجابة على السؤال مسبقاً حول ما إذا كانت المساحة من المنطقة المائية المراد تعيين الحدود فيها متداخلة مع مياه الجرف القاري وتشكل جزءاً من المياه التأريخية أو الخلجان التأريخية للدولة الساحلية، فالأمر والحالة هذه ينطبق عليها أيضاً نص المادة (1/74 من الإتفاقية). أما إذا كانت تلك المنطقة عبارة عن جزيرة أو ربما مجرد صخرة غير مناسبة للإستيطان البشري، يتم التعامل معها في هذه الحالة مثل مناطق الأقاليم البرية الأخرى (المادة 2/121 من الإتفاقية). إلا ما أستثني منها طبقاً لأحكام (الفقرة الثالثة من المادة 121 من الإتفاقية) بأعتبارها من الصخور غير المناسبة للإستيطان البشري أو لإستمرار الحياة الإقتصادية فيها، كما في (صخرة روكال) على سبيل المثال، التي تبلغ مساحتها 624 متراً مربعاً، وتقع على مسافة 162 ميلاً غربي الساحل البريطاني بين أيرلندا وأيسلندا، والتي تعتبر جزء من الإقليم البريطاني.[2]

(1) في أنواع الأرصدة السمكية، راجع الصفحة 197 من الكتاب.

(2) Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 94.

الفصل الثالث

الجرف القاري

The Continental Shelf

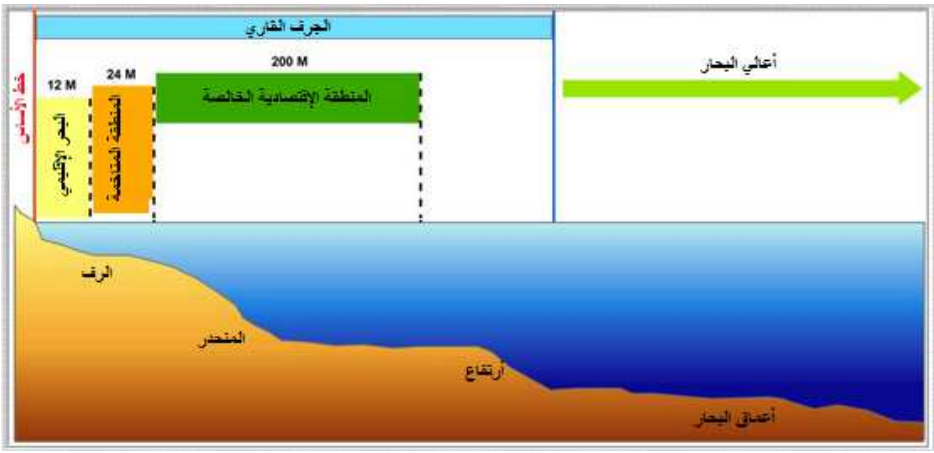
أولاً: مقدمة

الجرف القاري هو المنطقة الضحلة نسبياً لقاع البحر المجاور للساحل حيث يعرف (بالهامش القاري)، الذي ينحدر تدريجياً من الكتلة الأرضية من الساحل إلى البحر حتى يبدأ في الإنخفاض بشكل أكثر حدة نحو قاع المحيط العميق[1]. لذلك، فالحقوق السيادية للدولة الساحلية في الجرف القاري لا تقتصر في ضوء قانون البحار المعاصر على المعنى العلمي فقط، أي في

(1) تجدر الأشارة، إلى أنه في ضوء التقدم العلمي فقد تم تقسيم حدة إنخفاض أو إنحدلرات القشرة الأرضية حسب عمقها قياساً للمساحة الكلية من إعماق البحار، إلى مايلي: 1- القشرة الأرضية المنحدرة حتى عمق 200 متر (تشكل نسبة 7.6%)؛ 2- القشرة الأرضية المنحدرة إبتداءاً من عمق 200 متر وحتى عمق 1000 متر (تشكل نسبة 4.3%)؛ 3- القشرة الأرضية المنحدرة إبتداءاً من عمق 200 متر وحتى عمق 2000 متر (تشكل نسبة 4.2%)؛ 4- القشرة الأرضية المنحدرة حتى أعماق تزيد عن 2000 متر (تشكل نسبة 83.9%) من المساحة الكلية لإعماق البحار. للزيادة أنظر:

- , د. صلاح الدين عامر, القانون الدولي للبحار, مرجع سابق, ص 261.

المنطقة من البحر التي تستند إلى الجرف القاري، بل بالأحرى في الهامش القاري المادي بأكمله، أي بإطالة الغمر من أراضي هذه المنطقة من البحر. وبالتالي، يتم وصف مبدأ الجرف القاري بشكل أكثر دقة على أنه مبدأ الهامش القاري، ولكن بسبب إستخدامه التأريخي أصبح الجرف القاري مصطلحاً مقبولاً في القانون الدولي.[1]



والجرف القاري يحتل حوالي نسبة 20% من البحار والمحيطات، وهي تشكل منطقة إنتقالية مغطاة بالبحر من البر الرئيسي إلى أحواض المحيطات في أعماق البحار، على عمق يتراوح بين 1500–3000 متر، والتي تتكون من ثلاثة مكونات مادية رئيسية هي كل من (الرف، والمنحدر والإرتفاع القاري) (كما في الشكل أعلاه). بإتجاه البحر إبتداءاً من المنحدر في الجرف القاري

(1) See Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 98.

الذي يسقط بشكل حاد لإكثر من (1.5 درجة)، وقد يكون أحياناً متكوناً من (القسم الثالث من الهامش القاري)، أي بشكل إرتفاع، بسبب وجود تراكم للرواسب ويكون التدرج أقل إنحداراً حوالي (0.5 درجة) تقريباً. أما ما وراء الإرتفاع فيكمن السهل السحيق أو قاع المحيط العميق، وهو ذلك الجزء من القاع المعروف في قانون البحار بأسم (أعماق البحار).[1]

لقد سمحت التطورات في التكنلوجيا البحرية مع بداية القرن العشرين، إلى أكتشاف الأهمية الإقتصادية والإستراتيجية للجرف القاري، والغنية بالنفط والغاز ومصايد الأسماك المستقرة في قاع البحر مثل الإسفنج والمرجان والمحار واللؤلؤ والقواقع البحرية. وبالتالي، سعت الدول الساحلية لحماية مصالحها من خلال الإعلان من جانب واحد بحقوقها السيادية عليها، كما فعلت الولايات المتحدة الأمريكية عام 1945 من خلال إعلان الرئيس هاري ترومان الذي طالب بحقوق الولاية الحصرية للموارد الطبيعية الموجودة في قاع وباطن أرض المنطقة من البحر المجاور في الجرف القاري، وإلى مسافة 200 ميل بحري محسوبة من خط الأساس، وإلى عمق يصل إلى حوالي 200 متر. وأعقب إعلان ترومان إعلانات مماثلة من قبل دول أخرى مثل دول أمريكا اللاتينية (المكسيك، تشيلي، البيرو، كوستاريكا، نيكاراكوا، الأكوادور و السلفادور. ثم أعقب ذلك إعلانات الدول الآسيوية وأستراليا.[2]

(1) See Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 98.

(2) للزيادة أنظر، عميرة فؤاد، النظام القانوني للجرف القاري، رسالة ماجستير، جامعة الأخوة منتوري، الجزائر، 2015، ص 27.

سرعان ما تم الإعتراف بمبدأ الجرف القاري في المعاهدات الثنائية، وإتفاقية جنيف لعام 1958 بشأن الجرف القاري، في القانون الدولي العرفي، من خلال قرارات محكمة العدل الدولية، وفي نهاية المطاف في أعمال لجنة القانون الدولي.[1]

علاوة على ذلك، تبنى الجزء السادس من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، تعريفاً للجرف القاري أوسع لما ورد في إعلان ترومان أو ماجاء في إتفاقية جنيف، حيث أعطت (المادة 76 من الإتفاقية) الدول الساحلية حقوقاً على الجرف القاري تمتد في بعض الأماكن ماوراء مسافة 200 ميل بحري بغض النظر عن تكوين قاع البحر.

- **إعلان ترومان في 28 سبتمبر 1945**

لقد صدر عن هاري ترومان (رئيس الولايات المتحدة الأمريكية) إعلانان، الأول يتعلق بمصايد أعالي البحار، والثاني هو الذي يتعلق بإستغلال الموارد الطبيعية لباطن أرض وقاع البحر من الجرف القاري المجاور للولايات المتحدة الأمريكية (ولكن ليس للمياه التي تعلو الجرف القاري). وتعد المبادرة الأولى لتؤكد المطالبة بتلك المنطقة من البحر، وتوضح الحقوق والإلتزامات المرتبطة بها، حيث لم تكن معروفة في مؤتمر التدوين لاهاي عام 1930.[2]

(1) See Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 99.

(2) أنظر, د. صلاح الدين عامر, القانون الدولي للبحار, مرجع سابق, ص 267.

وقد أحاط إعلان ترومان العلم بحاجة المجتمع الدولي إلى المصادر الجديدة للطاقة من النفط والمعادن الأخرى، وأعترف بأن الولاية القضائية على هذه الموارد هي ضرورية من أجل الحفاظ عليها وإستخدامها الحكيم (ديباجة الإعلان). وأكد كذلك على عدة قواعد عملية وجغرافية كأساس لمطالبة الولايات المتحدة بها، وأن إستخدام موارد الجرف القاري أو الحفاظ عليها يعتمد على تعاون الدول الساحلية وفق مبادئ منصفة. كما أن الجرف القاري يمكن أعتباره وفقاً للإعلان إمتداداً طبيعياً لإقليم الدولة الساحلية، وأن الموارد المعدنية الموجودة في القاع تشكل إمتداداً للموارد البحرية للدولة الساحلية وهي خاضعة لولايتها وسيطرتها، ويكون من واجب الأخيرة تأمين الحماية الذاتية لها من خلال مراقبة الأنشطة فيها. دون أي تأثير في ذلك على المياه من البحر فوق الجرف القاري، والحق في حرية الملاحة البحرية والجوية دون عوائق.[1]

لاشك في أن النهج الأنفرادي المتبع في إعلان ترومان كان محفزاً لجموع من الممارسات الدولية المستقلة وإن كانت غير موحدة، إلا أن كثرة المطالبات الدولية بها والرضوخ إليها، أضافت قاعدة قانونية جديدة للقانون الدولي للبحار، إذ أصبح (مبدأ الجرف القاري) من القواعد العرفية الدولية (الفورية).[2]

(1) See Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 99.
(2) Ibid

ثانياً: القانون الذي يحكم الجرف القاري

1. عمل لجنة القانون الدولي

بدأت لجنة القانون الدولي العمل في موضوع الجرف القاري وغيره من مواضيع قانون البحار في عام 1951، وذلك في إطار إعداد مشروع إتفاقية جنيف لعام 1958 لقانون البحار. كان تحديد المفهوم الأساسي للجرف القاري من المسائل المعقدة للغاية التي واجهتها لجنة القانون الدولي في مشاريع المواد المتعلقة بقانون البحار والتي إعتمدتها في عام 1956، والتي شكلت الأساس لإتفاقيات جنيف الأربع، بما في ذلك إتفاقية 1958 والمصاعب التي بقيت مثيرة للجدل الخاصة بتسوية الحد البحري للجرف القاري.[1]

فضلاً عن ذلك، كان مبدأ الولاية القضائية مقبولاً لدى لجنة القانون الدولي، وأن الدولة الساحلية يكون لها الحق في ممارسة سيادتها على الجرف القاري، شرط أن يكون ذلك لإغراض الأستغلال أو الأستثمار لموارد قاع البحر الطبيعية فقط. إلا أن الصعوبات العملية التي واجهتها لجنة القانون الدولي، والتي تمثلت بالإحتجاجات الدولية المطالبة بتدويل موارد الجرف القاري وأن تستغل تحت إشراف وكالة دولية وعدم إسنادها إلى الدولة الساحلية، كانت سبباً لم تتمكن اللجنة من التغلب عليه، وبالتالي عدت كمقدمة للمناقشات التي أستتبعتها بعد ذلك سنوات عديدة لإعداد نصوصها في إتفاقية الأمم المتحدة

(1) See Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 99.

لقانون البحار لعام 1982.[1]

وفيما يتعلق الأمر بحالة عمود المياه فوق الجرف القاري، أقرت لجنة القانون الدولي أن يظل مفتوحاً لجميع الدول لأغراض الملاحة والصيد، كما أن نشوء مبدأ الجرف القاري وإستغلال موارده الطبيعية يجب أن لايؤدي إلى أي تدخل غير مبرر في حريات أعالي البحار (على عكس نظام المنطقة الإقتصادية الخالصة)، فقد تم تصور الجرف القاري على أنه لا يزال جزءاً من أعالي البحار وليس منطقة بحرية خاصة. والواقع أن لجنة القانون الدولي إعتبرت حرية البحار فوق الجرف هي (المبدأ الأسمى)، وأقترحت نصوص مواد لضمان أحترام هذا المبدأ.[2]

كانت القضية المباشرة التي تواجه لجنة القانون الدولي هي فيما وراء الجرف القاري أي الحد الخارجي الذي ينبغي أن يمتد إليه. فالحد الداخلي للجرف القاري كان واضحاً ولم يشكل أية صعوبة في ذلك حيث ينتهي البحر الإقليمي. وقد توصلت اللجنة في مشروعها الأخير، إلى تعريف الحد الخارجي للجرف القاري بالإشارة إلى (معيار العمق) الذي أعتمدته بعد إتفاق غالبية الدول على إعتماده، حيث لايمكن معرفة المدى الذي يمكن أن يصل الحد الخارجي إليه، إذ يختلف من منطقة لأخرى. وبالتالي، فهو يشكل معياراً مرناً لايمكن أن يثير الخلافات بين الدول، كما في الحد الثابت الذي يصل فيه البحر إلى عمق 200 متر. وجاء ذلك تماشيا مع توصية من اللجنة الدولية

(1) See Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 99.
(2) Ibid.

لتصنيف المحيطات، التي لاحظت في عام 1952 أن حافة الهامش القاري كانت إلى الحد الذي يصل فيه البحر إلى عمق 200 متر. ومع ذلك ثبت من خلال الممارسة الدولية، قابلية هذا المعيار على الإستغلال الدولي من الناحية السياسية، وأصبح معياراً غير عملياً، كما عرفته دول أمريكا اللاتينية في مؤتمر البلدان الأمريكية الخاص بحفظ الموارد الطبيعية للجرف القاري والمياه المحيطية الذي عقد في مدينة سيوداد تروخيو في جمهورية الدومنيكان عام 1956.[1]

ونتيجة لذلك، أعتمدت لجنة القانون الدولي حكماً جمعت فيه بين معيار العمق الثابت وحدود قابلية الإستغلال، والذي تكرر لاحقاً بنفس المصطلحات في المادة 1 من إتفاقية جنيف (للجرف القاري) لعام 1985. وفقاً لهذه الإتفاقية تم تعريف (الجرف القاري) ليعني قاع البحر وما تحته من طبقات تتصل بالشاطيء وتمتد خارج البحر الإقليمي إلى عمق 200 متر أو إلى مايتعدى هذا الحد إلى حيث يسمح عمق المياه بإستغلال الموارد الطبيعية لهذه المنطقة.

رغم إعتبار البعض من أعضاء لجنة القانون الدولي أن الحكم المتعلق بالحد الخارجي بناءاً على الجمع بين معياري العمق الثابت عند 200 متر وقابلية الإستغلال بأنه حكم متقادم في ضوء التقدم التكنولوجي (تم تعديله جذرياً في إتفاقية عام 1982).[2]

(1) أنظر، عميرة فؤاد، مرجع سابق، ص 32.

(2) See Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 101.

لقد كانت المشاريع المبكرة للجنة القانون الدولي في الجرف القاري، منصبة بشكل مباشر على الموارد المعدنية، لذلك تم توسيعها لاحقاً لتشمل الموارد الطبيعية كذلك. كمصايد الأسماك المستقرة (كالإسفنج والمرجان والمحار واللؤلؤ والقواقع البحرية)، والتي ترتبط بشكل دائم في قاع البحر. فضلاً عن حطام السفن التأريخية والتي قد تحوي على كنوزاً من سبائك الذهب، إذ لم تكن مدرجة بوضوح في مشاريعها. وأن مسألة إدراجها في نظام الجرف القاري سيءدي إلى إزالتها حتما من نظام أعالي البحار (بحرية الصيد)، وبالتالي لها من الآثار في العديد من الأماكن كما في شمال أستراليا على سبيل المثال، حيث لها مشاركة يابانية واسعة في مصايد اللؤلؤ. علاوة على ذلك، كانت هناك ولا تزال، درجة من التمييز بين الأنواع المستقرة من الأسماك والسباحة الحرة. حيث تعتبر المستقرة منها موجودة فقط على الجرف القاري أو في جزء منه من دورة حياتها مثل (المحار وسرطان البحر والكركند).[1]

فيما يتعلق بتعيين الحدود البحرية، حددت لجنة القانون الدولي صياغة كانت موضع خلاف فيما بعد في قضايا الجرف القاري لبحر الشمال، على سبيل المثال. إذ يجب حل مسألة تقسيم الجرف القاري المشترك بالإتفاق في المقام الأول، ولكن التساؤل الذي يثار في حالة عدم وجود إتفاق. وما لم يتم تبرير خط آخر بظروف خاصة، من خلال إعتماد خط الوسط مثلاً أو خط المساواة. لذلك ذهبت لجنة القانون الدولي إلى تبني نفس الصيغة التي نشرتها

(1) See Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 101.

لتحديد حدود البحار الإقليمية المتداخلة. فضلاً عن الإختصاص الأجباري لمحكمة العدل الدولية في الفصل في مثل هذه المنازعات المتعلقة بتعيين الحدود البحرية للجرف القاري.[1]

2. إتفاقية جنيف للجرف القاري لعام 1958

أتبعت إتفاقية جنيف للجرف القاري لعام 1958، إلى حد كبير المواد التي إعتمدتها لجنة القانون الدولي في عام 1956. على الرغم من أن فكرة الجرف القاري نفسها إجتذبت دعماً دولياً عاماً وتوافقاً كبيراً لبنود الإتفاقية. حيث أعتمدت تعريف لجنة القانون الدولي دون أي تغيير لمصطلح الجرف القاري في المادة 1 منها، ثم أستمرت الإتفاقية بتوضيح طبيعة الجرف القاري وحقوق الدول الساحلية والدول الأخرى. وقد منحت بموجبها الدولة الساحلية حقوق الإستكشاف والإستغلال للموارد الحية وغير الحية في الجرف القاري (المادة 2 من الإتفاقية). وقد شملت في الموارد الحية، الأنواع المستقرة من الأسماك (غير المتحركة)، وهي الكائنات الحية التي تكون في حالة إتصال مادي مستمر مع قاع البحر من الجرف القاري. فضلاً عن ذلك، فقد أختصت الدول الساحلية بالحقوق الحصرية والولاية القضائية لموارد قاع البحر من الجرف القاري، دون أن يتطلب ذلك إعلاناً صريحاً من هذه الدول أو إحتلال. وكان ذلك بمثابة بياناً مهماً لإتفاقية جنيف لعام 1958، فيما يتعلق بطبيعة الجرف القاري بإعتباره ينتمي بطبيعته إلى الدولة الساحلية بحكم الواقع، وبحكم القانون

(1) See Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 101.
؛ كذلك في هذا المعنى أنظر, د. حسني موسى محمد رضوان, مرجع سابق, ص 96.

تماماً مثل حكم البحر الإقليمي.

بموجب إتفاقية جنيف للجرف القاري، يحق للدول الساحلية إتخاذ تدابير معقولة وفقاً لحقوقها السيادية الحصرية لإستكشاف وإستغلال موارد الجرف القاري، طالما كان ذلك، لا يعيق حقوق الدول الأخرى في وضع أو صيانة الكابلات أو الأنابيب البحرية، ولا يشكل ذلك أي تدخل غير مبرر في الملاحة سواء كانت بحرية أم جوية، أو المساس بمنطقة الصيد (منطقة حرة) محفوظة، أو إجراء البحوث العلمية في الخصائص الفيزيائية أو البيولوجية للجرف (بعد موافقة الدولة الساحلية التي لاينبغي في العادة أن تحجبها). وفقاً لهذه القيود، يحق للدول الساحلية كذلك، إنشاء الهياكل والمنشآت والأجهزة الأخرى الضرورية لإستكشاف وإستغلال الموارد الطبيعية للجرف القاري. فضلاً عن واجب الدولة الساحلية في إنشاء مناطق أمنة للملاحة البحرية لاتقل عن مسافة 500 متر حول هذه البنية التحتية.[1]

وأخيراً، نصت الإتفاقية على وجه التحديد، على عدم وجود أي حكم مدرج يمنح محكمة العدل الدولية الولاية القضائية (الجبرية) على النحو الذي أوصت به لجنة القانون الدولي. كما صادقت على هذه الإتفاقية نحو 57 دولة، والتي أنضمت لاحقاً إلى إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، للإستفادة فعلياً من التعريف الأخير الوارد فيها والأكثر إتساعاً للجرف القاري. ماعدا بعض الدول التي تمسكت بإتفاقية جنيف فقط (كالولايات المتحدة الأمريكية

(1) See Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 102.

التـي صـادقت عليهـا عـام 1961، وكمبوديـا وكولومبيـا ومـلاوي وتايلانـد وفينـزويلا)، وتعـد إتفاقيـة جنيـف بالنسـبة لهـذه الـدول هـي بمثابـة قـانون المعاهدات السائد. ومع ذلك، فإن جوهر تعريف إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 للجرف القاري، يكمن في نص (المادة 76/ (1)، (2)، (3))، الذي أصبح من شبه المؤكد الآن جزءاً من القانون الدولي العرفي.[1]

3. إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

كان مبدأ الجرف القاري قد أستقر في القانون الدولي العرفي، ولكن لايزال يتعين معالجة عدد من القضايا بحلول الإتفاقية الجديدة لقانون البحار لعام 1982. فقد كان من الواضح أن مسيرة التكنولوجيا البحرية قد جعلت من التعريف القائم على قابلية الإستغلال للحد الخارجي للجرف القاري بموجب نظام جنيف إشكالية عميقة. مع ذلك، لم تكن هناك تعديلات جذرية لإحكام إتفاقية جنيف للجرف القاري لعام 1958، إلا مايتعلق بالمدى الذي يمكن أن يمتد إليه الجرف القاري، حيث تناولت الأحكام الخاصة بالجرف القاري في الجزء السادس منها في (المواد 76-85 من الإتفاقية).[2]

(1) See Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 101.

(2) أنظر, د. صلاح الدين عامر, القانون الدولي للبحار, مرجع سابق, ص 282 وما بعدها.

ثالثاً: النظام القانوني للجرف القاري

لم يتأثر النظام القانوني للجرف القاري كثيراً كما أسلفنا، وفقاً لنهج إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 الجديدة، أنصبت جهود الفقهاء لحل مسألتين بقيت عاقلة ومثيرة للجدل، وهما تعريف الجرف القاري خاصة بعد التطور الجذري الذي لحق به جراء إقرار الإتفاقية الجديدة لعام 1982 فكرة المنطقة الإقتصادية الخالصة، ومسألة تعيين حدود الجرف القاري بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة، التي أثارت العديد من المنازعات الدولية حولها.

1. العلاقة مع نظام المنطقة الإقتصادية الخالصة

هناك تداخلات كبيرة بين الجرف القاري وأنظمة المنطقة الإقتصادية الخالصة، فكل منهما يمنح الدولة الساحلية بشكل أساسي نفس الحقوق لإستغلال الموارد غير الحية الموجودة في قاع البحر وباطن الأرض لمسافة تمتد إلى 200 ميل بحري من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي.

ومع ذلك، هناك بعض الإختلافات المهمة بين النظامين، على سبيل المثال، طبقاً لنظام الجرف القاري فأن الدولة الساحلية لا تلزم بالإعلان عن جرفها القاري لأنه ينتمي إليها بطبيعته. في حين يجب تأكيد المنطقة الإقتصادية الخالصة. والأمر الثاني، فأن كلا النظامان يختلفان في الطريقة التي ينظمان بها مسألة إستغلال الموارد الحية فيها. إذ يسعى نظام المنطقة الإقتصادية

الخالصة إلى تعزيز حفظ وإدارة مصايد الأسماك في المنطقة الإقتصادية الخالصة، في حين أن نظام الجرف القاري لا يذكر هذا الهدف فيما يتعلق بمصايد الأسماك المستقرة. وبما أن المصايد المستقرة مستبعدة صراحة من نظام المنطقة الإقتصادية الخالصة بموجب المادة (68 من الإتفاقية)، فهذا يعني أن الدول الساحلية قد تستغلها في الإنقراض إذا رغبت في ذلك.

في الواقع، لايوجد في ظل نظام الجرف القاري، أي واجب عام يحتم على الدول الساحلية الحفاظ على الموارد.

2-قضايا الجرف القاري لبحر الشمال

قد يكون الوضع العرفي لنظام الجرف القاري موضع شك في باديء الأمر، ولكن بعد إعتماد إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، سرعان ما أصبح مبدأ الجرف القاري (مضمونا). ومع ذلك، فقد ذهب البعض من الفقهاء، في حالة النظام القانوني للجرف القاري، أنه في وقت إبرام المادة 1 من إتفاقية جنيف للجرف القاري لعام 1958، لا يمكن القول أنه كان تدويناً (للقانون الدولي العرفي) ، إشارة إلى أن التعريف الوارد فيها للجرف القاري هو حسب معيار قابلية الإستغلال، وأن الحقوق الحصرية للدول الساحلية هي حقوق سياسية راسخة ومعترف بها بين عدد قليل من المشاركين في المؤتمر، في حين أن مواد الإتفاقية تحدد الحدود الوظيفية للحقوق الساحلية الحصرية على منطقة (الرف) من الجرف القاري، وأن ذلك يمثل واحداً من بين العديد من الأنظمة الدولية القائمة، وقد يكون بعضها أكثر أو أقل تقييداً من البعض

الآخر.[1] وقد تم تعزيز هذا الرأي في عام 1969 بقرار من الجمعية العامة للأمم المتحدة الذي جاء فيه أن إتفاقية جنيف للجرف القاري لعام 1958:

(لا تحدد بدقة كافية حدود المنطقة التي تمارس فيها الدولة الساحلية حقوقاً سيادية لغرض إستكشاف الموارد الطبيعية وإستغلالها، وأن القانون الدولي العرفي بشأن هذا الموضوع غير حاسم).[2]

ومع ذلك، في قضايا الجرف القاري لبحر الشمال المعروضة على محكمة العدل الدولي في نفس العام، أيدت هذا المبدأ أيضاً، حيث وجدت إن المواد من 1 إلى 3 تمثل بالفعل القانون الدولي العرفي، وطلبت من ألمانيا والدانمرك وهولندا توضيح تلك المبادئ ليتسنى لها الفصل في النزاع، ما لم يكن هناك إتفاق جزئي بين أطراف النزاع. وقد أستنتجت المحكمة أن (المادة 2/6 من الإتفاقية) بشأن الجرف القاري المتعلقة بتعيين حدود الجرف القاري لم تقنن من قبل أطراف النزاع. وبالتالي، لا يمكن أن تنشأ قاعدة متطابقة للقانون الدولي العرفي. وقد وجدت المحكمة أن هذا الحكم لا يشكل طابع أساسي لخلق (قواعد قانونية) بقدر ما يمكن أن يشكل أساساً (لسيادة القانون الدولي العام)، وأن ممارسة الدولة في هذه القضية هي أبعد ما يكون عن كونها ممارسة دولية واسع النطاق أو موحدة، يمكن أن تشكل من خلالها قاعدة دولية عرفية. في المقابل، جاء في تبرير المحكمة في قرارها الخاص في هذه القضية، أن المواد (من 1 إلى 3 من إتفاقية جنيف للجرف القاري) التي تتعلق بطبيعة الجرف القاري، تعكس أو تبلور قواعد عرفية في القانون الدولي

(1) See Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 102.
(2) UN Doc. A/Res/2574 (XXIV), 1969.

البحري، لا يمكن أن تخضع للتحفظ بخلاف المادة (6 من الإتفاقية) المتعلقة بتعيين الحدود).[1]

في قضايا الجرف القاري لبحر الشمال، أتخذت المحكمة مفهوماً أبعد للجرف القاري من المفهوم الذي حددته المادة (1 من إتفاقية جنيف للجرف القاري)، حيث أعتمدت مبدأ حكم القانون (Ipso jure) وأكدت مراراً وتكراراً على مفهوم (الإمتداد الطبيعي) لحدود للجرف القاري، ووصفته بأنه الأكثر جوهرية من بين جميع قواعد القانون المتعلقة بالجرف القاري، وهو وثيق الصلة بمسألة إستحقاق دولة ساحلية وتعيين حدود قاع البحر بينها وبين دولة ساحلية أخرى مجاورة لها. حيث وصفت حقوق الدولة الساحلية في منطقة الجرف القاري، بأنها تشكل إمتداداً طبيعياً لسيادتها على الأرض، وإمتداداً لها في ممارسة الحقوق السيادية لغرض إستكشاف وإستغلال موارده الطبيعية، وأن هذا الأمتداد يشمل فقط ما في باطن وقاع البحر من الجرف القاري.[2]

ثالثاً: تعيين الحد الخارجي للجرف القاري

إن تحديد الحدود الخارجية للجرف القاري، كان من أهم أعمال لجنة القانون الدولي منذ توليها مسؤولية إعداد مشروع قانون البحار. وذلك لكثرة النزاعات التي أثارها هذا الموضوع خاصة مابين الدول الساحلية المتقابلة أو

(1) See Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 103.
(2) Ibid., at p. 104.

المتلاصقة. فكان من الضروري إيجاد صيغة جديدة للحدود الخارجية توازن فيها ما بين وجهات نظر العديد من الدول من ناحية، وتستند فيها إلى مجموعة من القيم بما في ذلك الإنصاف والدقة والاستقرار والتوحيد من ناحية أخرى.[1]

بغض النظر عن التكوين الطبيعي لقاع البحر، أو أن غالبية الدول الساحلية ليس لديها جرفاً قارياً يتجاوز مسافة 200 ميل بحري. في المقابل، هناك دولاً ساحلية ذات جرف قاري تمتد الهوامش فيه لما وراء 200 ميل بحري إلى حد كبير، إلى مناطق تضمنت في بعض الحالات الإمتيازات الممنوحة لها بالفعل لإستغلال النفط والغاز. وبالتالي، دعمت بشكل كبير ومنذ البداية معيار قابلية الإستغلال الوارد في المادة الأولى من إتفاقية جنيف للجرف القاري لعام 1958، وكذلك نظرية (الحدود الزاحفة) التي تضمنتها. وبقي التساؤل حول هذه الدول التي رسخت حقوقها السيادية على الحافة الخارجية للجرف القاري لسنوات عديدة من خلال ممارسة الدولة والإتفاقيات الثنائية فضلاً عن تشريعاتها المحلية.[2]

مما دعا باللجنة الثانية إلى النظر في تلك المسائل المتعلقة بالجرف القاري في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الثالثة، التي كانت مسؤولة بشكل عام عن حل المشاكل المتعلقة بالحدود البحرية. وقد إستغرقت اللجنة للوصول إلى الحل (الوسط المقبول) الذي توصلت إليه تسع سنوات، وذلك عبر 10

(1) أنظر, د. حسني موسى محمد رضوان, مرجع سابق, ص 85.

(2) See Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 103.

جلسات من التفاوض في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الجديدة.

في إعقاب المناقشات الموضوعية للجلسة الأولى من الدورة الثانية للإتفاقية الجديدة، بعدما أنقسمت الدول حول القضايا الأساسية المطروحة، حول مبدأ الجرف القاري وفيما إذا كان ينبغي أن يكون موجوداً على الإطلاق أم لا في ضوء نظام المنطقة الإقتصادية الخالصة الجديد، وكيف يمكن أن يتعايش الجرف القاري مع المنطقة الإقتصادية الخالصة، وما إذا كان الحد الأقصى للجرف القاري يجب أن يكون 200 ميل بحري أو أكثر، أو كيف يمكن أن يرتبط حد البحر البالغ 200 ميل بحري بنظام القاع لأعالي البحار. خاصة بعد أن تم رفض معيار قابلية الإستغلال لإتفاقية جنيف لعام 1958، وكان التساؤل المطروح حول البديل الذي سيحل محله.[1]

لقد تم في الجلسة الثانية تقديم مجموعة من المقترحات، وكانت عبارة عن ستة صيغ متنافسة سعت إلى تضمين معايير جيولوجية وجيومورفولوجية، وذلك لإضفاء الوضوح العلمي واليقين على التسؤال المطروح. وأقر العديد من الوفود بأهمية التقييم العلمي والتقني للحدود، وكذلك الحاجة إلى لجنة دولية لتطبيق منهجية متفق عليها لدراسة البيانات المقدمة من الدول الساحلية في تحديد الحدود الخارجية للجرف القاري. [2]

تم التوصل إلى إتفاق أساسي حول طبيعة الجرف القاري في الجلسة الثالثة التي تضمنت مصطلح (الإمتداد الطبيعي) التي إستخدمتها محكمة العدل

(1) See Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 103.
(2) Ibid.

الدولي في قضايا الجرف القاري لبحر الشمال. تضمن الجزء الثاني من النص التفاوضي نصاً ظهر في نهاية المطاف دون أي تعديل مثل المادة (1/76 من الإتفاقية الجديدة) 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.[1]

مع ذلك، بقي التساؤل عن كيفية تفاعل نظام الجرف القاري مع النظام الدولي لقاع أعالي البحار، إذا ما تجاوز مسافة ال 200 ميل بحري. في حين واصلت دولاً ساحلية أخرى إصرارها، على أن الجرف القاري يجب أن تنتهي حدوده عند مسافة 200 ميل بحري، لأن هذا من شأنه أن يتداخل مع قاع أعالي البحار العميقة. مما دعا بالدول الساحلية ذات الأجراف القارية الواسعة إلى أقتراح تعيين (الخط الوسط) حيث يكون هناك تقاسم عادل للإيرادات من خلال إستغلال الحد الخارجي للجرف القاري. وقد أثبت قبوله في نهاية الأمر، حتى من قبل الدول غير الساحلية والمحرومة جغرافياً التي كانت تدفع بإتجاه نظرية الأمتداد الطبيعي. وبالتالي، من الممكن الإعتراف بها كجزء من نظام التراث المشترك لقاع إعالي البحار.[2]

بقيت مسألة تحديد الجرف القاري الخارجي الذي تحيطه (ظروف خاصة) جغرافية وجيولوجية، ويمتد في نفس الوقت لما وراء 200 ميل بحر. جاء المقترح الآيرلندي في الدورة السابعة عام 1978، في محاولة لضم معظم

(1) See Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 103.
(2) Ibid.

الإرتفاع القاري حيث توجد موارد الهيدروكربونات إلى الولاية القضائية للدولة الساحلية. ليطرح إمكانية الأخذ بمعيار (سمك الطبقة الرسوبية) الذي يمثل نهجين بديلين عن المعيار السابق (القابلية للإستغلال)، هما الطريقتان الواردة في نص المادة (4/76 (أ) (1, 2) من الإتفاقية الجديدة) لرسم الحدود الخارجية، من خلال تحديدها بخطوط مستقيمة المادة (7/76 من الإتفاقية الجديدة)، وذلك بالرجوع إلى النقاط الخارجية الأبعد عند كل منها يكون سمك الصخور الرسوبية على الأقل يشكل نسبة 1% من أقصر مسافة من هذه النقطة إلى سفح المنحدر القاري. خلاف ذلك، يمكن للدول الساحلية تطبيق معيار جيومورفولوجي وجغرافي مشترك، وتحديد خط بالإشارة إلى نقاط ثابتة لا تزيد عن 60 ميل بحري من سفح المنحدر القاري. وفي كلتا الحالتين، سيكون من الأهمية بمكان تحديد سفح المنحدر القاري، الذي تم تعريفه في المادة (4/76 (ب) من الإتفاقية الجديدة) كنقطة التغيير القصوى في التدرج عند قاعدته، في حالة عدم وجود أدلة على عكس ذلك.[1]

1- خصائص قاع البحر للجرف القاري

بموجب إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، يحق للدول الساحلية الحصول على جرف قاري يشمل قاع البحر وباطن أرضه لمسافة 200 ميل بحري، بغض النظر عما إذا كان الجرف القاري يمتد إلى هذا الحد أم لا. بالنسبة للدول ذات الهوامش القارية الضيقة.

(1) See Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 103;
- كذلك أنظر، عميرة فؤاد، مرجع سابق، ص 43 ومابعدها.

والإتفاقية تورد في جزئها السادس تعريفاً للجرف القاري، وتوضح كذلك طرق وإجراءات تحديد نطاقه الخارجي في واحدة من أطول المواد وأكثرها تعقيدا في الإتفاقية وهي (المادة 76). حيث تضمنت معايير علمية في الغالب، وتوسطت الحل بين الدول في نص قانوني. مع ملاحظة، أن قراءة (المادة 76) يجب أن تقترن مع بيان التفاهم المدرج في الملحق الثاني للوثيقة الختامية لإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. لمعالجة الوضع الخاص بخليج البنغال، لأن سمك الرواسب في ذلك الخليج يؤدي إلى توليد جرف قاري كبير جداً، وسيفقد معظمه بالتطبيق الصارم للمادة (5/76 من الإتفاقية)، كما تم تضمين هذا البيان في حالة الجرف القاري لسريلانكا أيضاً (بإعتبار أن الهند تحرم جزء كبير من حافتها القارية)[1]. والحكم الرئيسي في هذه الحالة هو في نص المادة (4/76 من الإتفاقية)، التي تعطي الدول واحد من الخيارين المنصوص عليها في الفقرة الرابعة (أ –1، 2) من المادة (76 من الإتفاقية).

لتحقيق النتيجة الأكثر فائدة، لاتحتاج إلى إعتماد نهج واحد أو غيره من أجل

(1) جدير بالذكر، أن خصائص قاع البحر في خليج البنغال تشكل حالة فريدة لاتتكرر في أي مكان آخر، وهي أن تركيب قاع المحيط الهندي في هذه المنطقة يتصف بخصائص لاتنطبق معها وأحكام المادة 76 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، فالجرف القاري فيها على سبيل المثال لايتجاوز مسافة 20 ميل بحري وينتهي بمنحدر قاري شديد، فضلاً عن طبقة الصخور الرسوبية تأخذ خلافاً للقاعدة العامة بالسمك كلما بعدنا عن الساحل، فضلاً عن المعدل الحسابي الذي يتجاوز الحد الوارد لسمك هذه الصخور في الفقرة الرابعة من المادة 76 من الإتفاقية. للزيادة أنظر، عميرة فؤاد، مرجع سابق، ص 65 ومابعدها.

تحديد الحد الخارجي للجرف القاري، وإنما لها الحرية في تطبيق أي من النهجين الواردين في الفقرة الرابعة من (المادة 76 من الإتفاقية). مع ذلك، تفرض الإتفاقية قيوداً مهمة تحددها (المادة 5/76)، التي تنص على أن الحد الخارجي للجرف القاري يجب ألا يتجاوز بأي من النهجين مسافة 350 ميل بحري مقاس من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، أو أن لاتبعد عن مسافة أكثر من 100 ميل بحري من التساوي العمقي عند 2500 متر (والذي في بعض الحالات يتجاوز مسافة 350 ميل بحري).

بالرغم من حكم الفقرة الخامسة من (المادة 76 من الإتفاقية)، إلا أنها تنفي نفاذ قيدها الوارد على التلال المغمورة والتي تشكل إمتداداً طبيعياً للحافة القارية مثل الهضاب والإرتفاعات وذرها ومصاطبها ونتوءاتها، لأنها لا تعتبر جزءاً من الجرف القري، بل هي طبقاً للفقرة السادسة من نفس المادة تعتبر جزءاً من قاع المحيطات وأعالي البحار. لذلك يجب اللجوء في هذه الحالة، إلى طريقة رسم الخط الذي يمتد لمسافة 100 ميل بحري من نقطة تساوي العمق عند عامود المياه البالغ 2500 متر.

2- لجنة حدود الجرف القاري

تعد من أحد الإبتكارات الرئيسية فيما يتعلق بالجرف القاري هو إنشاء مؤسسة دائمة (لجنة حدود الجرف القاري). بمجرد قبول فكرة أن الدولة الساحلية يمكن أن يكون لها جرف قاري يمتد إلى ما وراء مسافة 200 ميل بحري، عندها يجب الإلتزام بمسألة ترسيم الحدود الخارجية والتي تنطبق ومفهوم تحديد

المنطقة الإقتصادية الخالصة، من حيث أنه عمل فردي تختص به الدولة الساحلية فقط، إلا إذا تعلق الأمر بالحدود مابين الدول الساحلية المتقابلة أو المتلاصقة.[1]

في عام 1970 دارت المناقشات بين أعضاء لجنة الإستخدامات السلمية لقاع البحار حول الحدود البحرية الخارجية للجرف القاري، والتي كانت مقدمة لإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، حيث إقترحت الصين أن تحددها الدول الساحلية من خلال المفاوضات المباشرة، نظراً لأهميتها والأبعاد المتعلقة بإستغلال وإستثمار مواردها الرئيسية.[2]

بناء على ذلك، أتفقت الدول على إنشاء هيئة دولية سميت (لجنة حدود الجرف القاري) للنظر في مسائل الجرف القاري وحدوده الخارجية.[3] وأكدت الولايات المتحدة هذا الإتجاه في الجلسة الثالثة لمؤتمر قانون البحار، على أن تكون هذه اللجنة بمثابة جهاز رقابي، ويكون من مهامها التأكد من مسائل تثبيت الحدود الخارجية التي أقرتها الدول الساحلية للجرف القاري إذا ماتجاوزت حدودها البحرية مسافة 200 ميل بحري، وأن عمليات ترسيم

(1) See Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 104.
(2) Ibid.
(3) لمزيد من التفاصيل، أنظر التقارير السنوية الحديثة للأمين العام:
- (A/55/61، par. 25-29; A/54/429، par. 55-69; A/53/456، par. 55-69; A/52/487، 43-53; A/51/645، par. 77-84).
- يمكن الرجوع إلى هذه التقارير في موقع شعبة شؤون المحيطات وقانون البحار على الأنترنت: www.un.org/Depts/los

حدودها البحرية قد تمت طبقاً لإحكام المادة (8/76 من الإتفاقية الجديدة)، لكي تعتمدها اللجنة أخيراً لتشكل الطبيعة النهائية والملزمة للحدود البحرية.[1]

وتتمثل وظيفة لجنة حدود الجرف القاري، في النظر في البيانات التي تقدمها الدول الساحلية أولاً وتقديم توصياتها على ضوء ذلك، ثم تتمثل وظيفتها الثانية بتقديم المشورة العلمية والتقنية إلى الدول الساحلية (عند طلبها ذلك).[2]

فضلاً عن ذلك، تتكون اللجنة من 21 عضواً من الخبراء في مجالات الجيولوجيا والجيوفيزياء أو الهيدروغرافيا، والمنتخبين من قبل الدول الأطراف في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، مع الأخذ بنظر الإعتبار مسألة التمثيل الجغرافي العادل. وتعمل بشكل فردي ومستقل، على الرغم من أن مسألة تمويلها هي ما يقوض إلى حد ما موضوع (إستقلاليتها) عن نفوذ الدول الممولة. مع ذلك، فإن لجنة حدود الجرف القاري تعد هيئة علمية تقنية مستقلة، وليست مؤسسة سياسية أو قانونية مختصة بفض النزاعات في مسائل حدود الجرف القاري، وإن طريقة عملها تتم من خلال اللجان الفرعية التابعة لها والتي تقوم بتقييم الطلبات وتقديم التوصيات لتعرضها على اللجنة للنظر فيها والموافقة عليها أو تعديلها طبقاً لظروف كل مسألة على حدة.[3]

ويقع عمل لجنة حدود الجرف القاري ضمن ثلاث مراحل رئيسية: التنظيمية،

(1) See Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 104.
(2) Ibid.
(3) Ebenda

والأبتدائية والثانوية. في المرحلة التنظيمية، وهي التي بدأت منذ عام 1997 وأنتهت في عام 2001، حيث كان عمل اللجنة معنياً بشكل رئيسي بمعالجة القضايا الإجرائية، مثل صياغة نظامها الداخلي وغير ذلك[1]. وفي المرحلة الإبتدائية الثانية، التي بدأت منذ عام 2001 وأستمرت حتى عام 2004، عندما بدأت عملها بتلقي تقارير الدول حول مسائل حدودها الخارجية من الجرف القاري، كالإتحاد الروسي ثم من البرازيل وأستراليا على سبيل المثال، حيث تم إختبار إجراءات اللجنة، وتم إعتماد أساليب عملها الإبتدائي. وقد بدأت فعلاً في مرحلتها الأخيرة وهي الثانوية، التي أستمرت فيها منذ عام 2005 ولحد هذا اليوم.[2]

فضلاً عن ذلك، فقد بدأ عمل لجنة حدود الجرف القاري ببطء نسبي، ولكنه إزداد بسرعة مع مرور الوقت. وبحلول نهاية عام 2007، كانت قد تلقت اللجنة تسعة تقارير دولية أخرى، وقدمت التوصيات فيما يتعلق بثلاثة منها. ومع ذلك فقد أزداد عملها بشكل كبير منذ ذلك الحين. وبحلول عام 2010، تلقت اللجنة 51 طلباً دولياً كاملاً و جزئياً منها 44 طلباً عن المعلومات الأولية لكيفية ترسيم الحد الخارجي، معظمها كانت من الدول النامية، والآخر للإعلام عن حدودها الخارجية للجرف القاري في ما وراء 200 ميل بحري.[3]

كما قد تنظر اللجنة في بعض المسائل التي تكون محل نزاع بين الدول، وذلك

(1) Document، CLCS/3/Rev.3.

(2) See Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 104.

(3) Ibid.

بموافقة أطراف النزاع كافة رغبة منها لتسوية النزاع سلمياً. فضلاً عن كون ماتصدره من قرارات هي من قبيل التوصيات ليس إلا ولاصفة إلزامية لها، بإعتبارها هيئة علمية تقنية وليست سلطة قضائية كمحكمة العدل الدولية، مع الأخذ بنظر الأعتبار أن توصياتها الصادرة في سبيل حل النزاع قد تكون نهائية وملزمة في حال تم قبولها من قبل الدول المتنازعة.[1]

رابعاً:.تسوية منازعات ترسيم الحدود

قد يصعب أحياناً تطبيق المعايير سالفة الذكر في تحديد حدود الجرف القاري بين الدول الساحلية، أو تفسيرها طبقاً لأحكام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. وبالتالي، قد يتبع ذلك نشوء نزاع دولي لعدم الإتفاق على الأسس والمباديء الدولية المطبقة.

بناءاً على ذلك، إعتمدت الإتفاقية بموجب الفرع الأول من الجزء الخامس عشر مبدأ تسوية المنازعات بالطرق السلمية (المادة 3/2)، أو بموجب (الفرع الثاني من الجزء الخامس عشر)، طبقاً لنص المادة (2/83 من الإتفاقية) من أنه (إذا تعذر التوصل إلى إتفاق في غضون فترة زمنية معقولة، لجأت الدول المعنية إلى الإجراءات المنصوص عليها في الجزء الخامس عشر)، وهو الجزء الخاص بتسوية المنازعات. حيث تنص في (المادة 279 منها) على أن (تسوي الدول الأطراف أي نزاع بينهما يتعلق بتفسير هذه الإتفاقية أو تطبيقها

(1) Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 104.

بالوسائل السلمية وفقاً للفقرة الثالثة من المادة الثانية من ميثاق الأمم المتحدة، وتحقيقاً لهذا الغرض تسعى إلى إيجاد حل بالوسائل المبينة في الفقرة الأولى من المادة 33 من الميثاق)، وهو الإلتزام الذي يتوافق أيضاً مع نص المادة (300 من الإتفاقية) في إعتماد مبدأ حسن النية وعدم التعسف في إستعمال الحقوق.

فضلاً عن ذلك، فقد أشارت الإتفاقية أيضاً إلى ضرورة إعتماد المفاوضات الدبلوماسية وفقاً (للمادة 283 منها)، وذلك تحت عنوان (الإلتزام بتبادل الآراء)، كوسيلة مباشرة لتسوية الخلافات فيما بين الأطراف المتنازعة. كذلك، للدعوة إلى اللجوء إلى التوفيق كطريق أختياري آخر وفقاً للمادة (284 من الإتفاقية) لتسوية النزاع سلمياً.

بخلاف ذلك، تخضع المنازعات للتسوية الإلزامية وفقاً للقسم الثاني من الجزء الخامس عشر من الإتفاقية، وذلك إذا أمتثلت الدول المتعاقدة الأخرى لهذا الطلب ووافقت عليه، يمكن حينها من تطبيق إجراء التسوية. على الرغم من أن الإتفاقية في مايتعلق بهذا الموضوع تنص في (المادة 287) على ضرورة أن تكون للدولة الحرية اللازمة لإختيار وسيلة فض النزاع كأن تختار (المحكمة الدولية لقانون البحار؛ أو محكمة العدل الدولية؛ أو محكمة تحكيم؛ أو محكمة تحكيم خاصة). وذلك من خلال إعلان الدولة في مرحلة التوقيع أو التصديق أو حتى مرحلة الإنضمام إلى هذه الإتفاقية أو في أي وقت آخر تراه مناسباً.

خامساً: حقوق وواجبات الدول الساحلية والدول الأخرى

لم تتأثر حقوق وواجبات الدول الساحلية التي أقرتها إتفاقية جنيف للجرف القاري لعام 1985 بشكل كبير طبقاً لإتفاقية عام 1982. إذ أقرت للدول الساحلية حقوقها السيادية كذلك على الجرف القاري لغرض إستغلال وإستكشاف مواردها الطبيعية (فقط). وتركت لها حرية الخيار في إستخدام تلك الحقوق من عدمها. فضلاً عن حقوقها الحصرية في التصريح والتنظيم لأعمال التنقيب والبحث العلمي في الجرف القاري.

فضلاً عن ذلك، تندرج جميع الموارد ضمن الولاية القضائية للدولة الساحلية، كالموارد الطبيعية الحية وغير الحية منها. وفيما يتعلق بالموارد الحية، فإنها تقتصر على الأنواع المستقرة تحت قاع البحر منها، أي تلك التي تكون في مرحلة الصيد وغير متحركة (كونها في حالة إتصال مادي مستمر مع قاع البحر أو باطن الأرض).

كذلك الحق الحصري للدول الساحلية في البناء والأستثمار، لإنشاء الجزر والمنشآت والهياكل الإصطناعية للأغراض الإقتصادية. من ناحية أخرى، في حالة إمتداد الجرف القاري للدولة الساحلية إلى ماوراء مسافة 200 ميل بحري، فإن حقوقها في الحدود الخارجية هي ليست واسعة تماماً مثل تلك الموجودة في منطقة ال 200 ميل بحري، ماعدا تلك الحقوق على الموارد الحية منها. أما عن حالة الموارد غير الحية، فهي لاتتمتع بنفس الحقوق

الواردة لها في منطقة ال 200 ميل بحري. في حين نجد، أن الدول الساحلية ما تزال تمارس حقوقها السيادية الحصرية على الموارد غير الحية كذلك، لذلك تفرض المادة (82 من الإتفاقية) على الدول الساحلية من دفع مبالغ أو مساهمات عينية للسلطة الدولية لقاع البحار.[1]

وهذه المدفوعات أو المساهمات يتم تحديد (وإن كان مسألة تحديد نسبها تشكل صعوبة بالغة)، ولكنها تدفع سنوياً بعد السنوات الخمس الأولى من الإنتاج من موقع الجرف القاري الخارجي. ثم تأخذ المدفوعات بالإرتفاع بنسبة 1% سنوياً عند السنة السادسة، حتى تصل نحو نسبة 7% في السنة العاشرة. حيث يتم السداد طبقاً لمبدأ (المشاركة العادلة)، أي لاتفرض المدفوعات على الدول بالتساوي، وإنما تراعى فيها مسألة إحتياجات الدول النامية والدول غير الساحلية والمتضررة جغرافياً.[2]

أما عن حماية مصالح وحقوق الدول الأخرى، فإن المادة (78 من الإتفاقية) تسعى لتأمينها، وبالشكل الذي لايؤثر على ولاية الدولة الساحلية في الجرف القاري وعلى الوضع القانوني لعمود المياه فوق قاع البحر، أو حتى في المجال الجوي الذي يعلوه. إذ يجب أن لاتؤثر ممارسة الدولة الساحلية لحقوقها في هذه المنطقة من البحر على حرية الملاحة للدول الأخرى، وإن كانت على النحو المنصوص عليه في المادة (104 من الإتفاقية). فهي على عكس نظام إتفاقية جنيف للجرف القاري لعام 1958، حيث تتم الإشارة إلى حرية الصيد

(1) أنظر, د. صلاح الدين عامر, القانون الدولي للبحار, مرجع سابق, ص 289.

(2) See Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 104.

في أعالي البحار، والتي لم يكن ذلك ممكناً في سياق المادة (2/78 من الإتفاقية الجديدة)، بسبب نظام المنطقة الإقتصادية الجديد، والذي حل محل هذه الحرية حتى 200 ميل بحري.

وبهذا الصدد أيضاً، الإتفاقية الجديدة تؤمن حماية إضافية لمصالح الدول الأخرى طبقاً لنص (المادة 79 منها)، والتي بموجبها يحق لجميع الدول من وضع الكابلات البحرية وخطوط الأنابيب على الجرف القاري، ولا يجوز للدولة الساحلية أن تعوق عمليات وضع أو صيانة هذه الكابلات أو خطوط الأنابيب المغمورة، إلا عند إتخاذ تدابير معقولة لإستكشاف الجرف القاري، وإستغلال موارده، أو حماية البيئة البحرية من التلوث الذي قد تسببه خطوط الأنابيب القديمة أو الكابلات المغمورة (المتروكة).

1- حرية وضع الكابلات البحرية وخطوط الأنابيب على الجرف القاري

بعد نجاح صموئيل مورس في صنع أول جهاز للتلغراف عام 1834، وبدأت ثورة عالم الإتصالات، وتمكنه من وضع أول كابل بحري في عام 1844 كخط تجريبي أمتد لمسافة 37 ميلاً بين كل من بالتيمور وواشنطن في أمريكا. بعد ذلك، وضع ثاني كابل بحري بين دوفر وكاليه عام 1850. وبالرغم من تقطيعه من قبل صيادي الأسماك، إلا أنه تم في العام التالي وضع كابل جديد بين المدينتين. وأنتشر بعد ذلك، ليمتد عبر المحيط بين أيرلندا وكندا (نيوفاوندلاند) في عام 1858، ثم أستبدل بآخر جديد في عام 1866، ثم آخر جديد عام 1902. واليوم تمتد شبكة معقدة من الكابلات البحرية تربط

جميع القارات فيما بينها ما عدا القارة القطبية الجنوبية، فهي القارة الوحيدة التي تمتلك إنترنت لاسلكي بعيداً عن الكابلات البحرية.[1]

أخذت تقنية صناعة الكابلات البحرية بالتطور الكبير، حيث تم عزل الكابلات بعضها عن البعض الآخر في غلاف مصنوع من الأسلاك الحديدية، ثم صنع الكابل المحوري من النحاس ويكون موضوعاً في القلب الذي يتكون من عدة موصلات معزولة عن الرطوبة بالورق أو المطاط أو البلاستيك المحتوي على زيت ومحاط بغلاف من الرصاص للحماية، وهو بدوره محمي ضد التأثيرات الخارجية بشرائط فولاذية، ويصل عمر الكابلات البحرية الأفتراضي إلى 25 سنة. حيث أستخدمت الكابلات البحرية في البداية ككابلات تلغراف لإرسال نبضات التلغراف. وبعد عام 1891، تم وضع كابل بحري للهاتف على القناة الإنجليزية. تبعه ثاني كابل بحري للهاتف عبر الأطلسي في عام 1956. ومع الأخذ بعملية تطور نقل البيانات عبر الأقمار الصناعية، كانت الكابلات البحرية تشكل الوسيلة الأكثر أماناً من الإتصالات عبر الأقمار الصناعية. حيث تستخدم اليوم الألياف الضوئية في صناعة الكابلات البحرية، وهي تستخدم للإتصالات فقط، وفي نقل الحمولات الرقمية المستخدمة للهاتف والإنترنت ولاتستخدم للكهرباء، وهذه الكابلات في العادة يبلغ قطرها نحو 69 مم وتزن نحو 10 كلغ للمتر الواحد، وكذلك يمكن تشفيرها وتغذيتها عند كل 80 كم، والتي تمثل جيلاً تقنياً جديداً تم أستخدامه تحت البحر لأول مرة عام 1985، لربط الإتصالات ما بين جزيرة تنريفا

(1) See Wolfgang Graf Vitzthum (Hersg), Die Eropäsche Gemeinschaft und das Internationale Seerecht, (op.cit), at p. 124 et seq.

وكران كناريا الأسبانيتين. ثم وضع أول كابل للألياف البصرية ذات الإتصال متعدد الأغراض عبر المحيط الأطلسي في عام 1988. وهو يختلف عن الكابلات البحرية التقليدية، لأنه يجمع مابين أستخدام البرق والهاتف.[1]

أما عن تقنية نقل الطاقة الكهربائية عبر مزارع الرياح المنصوبة في أعالي البحار، فقد ظهرت للمرة الأولى بين الدول الأوروبية عام 1956. في المقابل، بدأ تاريخ خطوط الأنابيب المغمورة في أعماق البحار منذ عام 1934، عند مد أول خط لتحميل النفط بين حيفا وطرابلس، ثم في الخليج العربي بعد عشر سنوات، لمد سفن قوات الحلفاء في الحرب العالمية الثانية بالوقود. ثم تبعتها خطوط الأنابيب في خليج المكسيك عام 1950. وأنتشرت لتربط الحقول البحرية بعضها بالبعض الأخر ولمسافات طويلة، كخط أنابيب حقل جرف الشمال البريطاني الذي يمتد لمسافة 67 كم، وخط أنابيب حقل الجرف القاري النرويجي الذي يمتد لمسافة 349 كم.[2]

كانت خطوط الأنابيب الأولى تصنع من الرصاص ويبلغ قطرها 7.5 سم في عام 1944، ثم تطورت لتصنع اليوم من الفولاذ المرن، ويتم زراعتها في أعماق البحار بنفس الطريقة التي تزرع بها الكابلات البحرية، حيث يتم تحميلها ونصبها من قبل سفينة خاصة تقوم بلحامها معاً على ظهر السفينة نفسها، ومن ثم يتم حمايتها وتثبيتها بطبقة من الخرسانة وتغرس في قاع

(1) See Wolfgang Graf Vitzthum (Hersg), Die Eropäsche Gemeinschaft und das Internationale Seerecht, (op.cit), at p. 124 et seq.
(2) Ibid.
(3) Ebenda

البحر.[1]

كما أن مسألة وضع الكابلات البحرية وخطوط الأنابيب المغمورة على الجرف القاري، كفلتها إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بالتنظيم والحماية، ونصت عليها بإعتبارها من الحقوق المكفولة لجميع الدول بما فيها الدولة الساحلية المعنية، تاركة لها سلطة التنظيم طبقاً لنص المادة (1/58 من الإتفاقية) من حيث تعيين مسار وضع خط الأنابيب، وحقها كذلك في إتخاذ التدابير المعقولة لمنع تلوث البيئة البحرية طبقاً لولايتها الحصرية على الجرف القاري، وذلك بموجب المادة (79 من الإتفاقية).

2- حماية الكابلات البحرية وخطوط الأنابيب المغمورة

عندما يتعلق الأمر بحماية الكابلات البحرية وخطوط الأنابيب المغمورة في أعماق البحار، يذهب التفكير إلى الأخطار المحتملة والتي قد تتعرض لها، سواء كانت أخطاءاً بشرية متمثلة في (الأهمال)، بسبب أنشطة سفن الشحن والصيد والمستخدمين الآخرين لحرية الملاحة في أعالي البحار. فضلاً عن مخاطر أسماك القرش، والمخاطر الطبيعية الأخرى كالزلازل تحت سطح الأرض، والإنهيارات الأرضية. وكذلك التيارات المحيطية القوية، التى يمكنها أن تدمر هذه الكبلات فى النهاية.[2]

(1) See Wolfgang Graf Vitzthum (Hersg), Die Eropäsche Gemeinschaft und das Internationale Seerecht, (op.cit), at p. 125.

وبالتالي، لا يمكن العثور على مناطق آمنة حسب مفهوم المادة (60 من الإتفاقية) على الجرف القاري وسط هذه المخاطر. لذلك قامت لجنة حماية الكابلات الدولية ومقرها لندن، بالعمل على نشر المعلومات حول خاصية ونوع وموقع الكابلات المغمورة في قاع البحار، لتعزيز الوعي بالكابلات البحرية الخاصة بالإتصالات والطاقة بإعتبارها من البنية التحتية الحيوية التي ينبغي حمايتها.

فضلاً عن ذلك، هناك التوصيات المتعلقة بمعايير حماية الكابلات والأنابيب المغمورة الواردة في إتفاقية حماية كابلات التلغراف لعام 1884، لينطبق هذا الالتزام على سفن الدول الـ 37 المتعاقدة في الاتفاقية، من ناحية حظر الصيد بالقرب من أماكن تواجد خطوط الكابلات والأنابيب على الجرف القاري. فضلاً عن إنشاء مناطق آمنة لسلامة الشحن حول المنصات المنشأة على الجرف القاري، والتي تتوافق مع مانصت عليه المادة (60 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982). وكذلك حظر بناء الجزر والهياكل الأصطناعية في طرق الشحن المعترف بها والمهمة للشحن الدولي، لتجنب التلوث طبقاً لأحكام المادة (2/79 من الإتفاقية). وبما أن هذه الممارسات لم تؤد إلى أية إشكالات دولية، بالتالي، يمكن الحديث عن قانون عام ناشئ في هذا الصدد.

فضلاً عن ذلك، هناك الحماية من خلال القانون الجنائي والمدني التي تؤمنها (المادة 113 من الإتفاقية). وهي الحماية الممنوحة لهذه الكابلات وخطوط

الأنابيب بموجب القانون الجنائي والمدني للدولة الساحلية. وبموجب هذه المادة تثار مسؤولية الدولة عن كل تعطيل أو ضرر لخطوط الكابلات أو الأنابيب المغمورة تحت سطح البحر بسبب السفينة التي ترفع علمها. ومع ذلك، يفترض في هذا الموضع قيام الدولة الساحلية بنشر الخرائط الملاحية للتعريف عن أماكن تواجد الكابلات البحرية أو خطوط الأنابيب المغمورة قي قاع البحر على الجرف القاري.[1]

كما يتم إستبعاد حالات الطوارئ من تطبيق الحكم الوارد في المادة (113 من الإتفاقية) وذلك وفقاً للمادة (115 من الإتفاقية)، إذا ماكان التعطيل أو الضرر قد تسبب بفعل قيام صاحب السفينة برمي مرساة أو شبكة أو أية أداة من أدوات الصيد، لغرض حماية السفينة من الغرق على سبيل المثال، وبالتالي لإتقاذ أرواح الأشخاص المتواجدين على ظهر السفينة. شريطة أن يكون قد أتخذ مسبقاً كل ما يلزم من الإحتياطات لتجنب مثل هذا الإنقطاع أو وقوع الضرر، لذلك لايثير في هذه الحالة هذا التصرف مسؤولية الدولة الدولية.[2]

والحماية المقصودة من خلال القانون الجنائي والمدني للدولة الساحلية التي تشير إليها المادة (113 من الإتفاقية). لاتنشيء نظاماً عقابياً، بل هو إلتزام

(1) See Wolfgang Graf Vitzthum (Hersg), Die Eropäsche Gemeinschaft und das Internationale Seerecht, (op.cit), at p. 125.
(2) Ibid.

أساسه القانون الدولي العام، ويقوم بناءاً عليه نظام المسؤولية الدولية الذي يكون التعويض هو الأثر المترتب لإصلاح الضرر. وبالتالي، يمكن مقارنة نظام المسؤولية الوارد في حكم المادة (113 من الإتفاقية)، مع نظام المسؤولية الجنائية الدولية بموجب إرتكاب جرائم من خلال الإهمال، الواردة في المادة 2 (من إتفاقية حماية كابلات التلغراف البحرية لعام 1884) والتي ماتزال سارية لحد الآن حيث جاءت بالنص (...الذي يتسبب بإتلاف أو تمزيق كابل بحري في أعالي البحار بواسطة سفينة ترفع علم الدولة، أو من قبل شخص يخضع لولايتها)، وهو مايقابل الأختصاص الجزائي الذي تشير إليه المادة (1/97 من الإتفاقية). في حين تشير المادة (114 من الإتفاقية) إلى تطبيق معيار الإلتزام التشريعي خارج الحدود الإقليمية دون المسؤولية الدولية، والذي يقتصر فقط على حالة (وضع أو إصلاح) الكابلات أو خطوط الأنابيب التي تسبب في تعطيلها أوتلفها. وذلك، لضمان الإختصاص القضائي الوطني فيما يتعلق بقانون المسؤولية الوطنية للكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة في قاع البحر على الجرف القاري.[1]

3- الكابلات البحرية وخطوط الأنابيب المهجورة

بطبيعة الحال هناك إلتزام بموجب القانون العام لإزالة الكابلات المستهلكة والأنابيب التالفة والمهجورة منها، ولكن تبقى هناك مسألة مرتبطة بها وهي إرتفاع تكاليف إزالتها، أي من الناحية الأقتصادية المكلفة، لذلك تعمد الدول

(1) See Wolfgang Graf Vitzthum (Hersg), Die Eropäsche Gemeinschaft und das Internationale Seerecht, (op.cit), at p. 125.

في الغالب إلى التخلص منها بتركها في قاع البحار، بعيداً عن التفكير بالمخاطر الكبيرة التي ستترتب على مصايد الأسماك، وإعاقة رسو سفن الشحن، فضلاً عن الأضرار بالبيئة البحرية.[1]

في المقابل، قد تشكل مسألة إزالتها إلحاق المزيد من الضرر بالبيئة البحرية، خاصة بالنسبة للبيئة النباتية والحيوانية التي نمت عليها. لذلك فهي تشكل في الواقع مسألة ذات أهداف متناقضة إقتصادياً وبيئياً. فضلاً عن الظروف الهيدرولوجية (عمق المياه ، وحركة التيارات المائية في المنطقة البحرية المعنية) التي تحيط بها. بالإضافة إلى مايجب أخذه بعين الاعتبار ما إذا كانت الأنابيب والمرافق المثبتة لها مدفونة في عمق باطن البحر ونمت بالفعل عليها بيئة بحرية.[2]

فضلاً عن ذلك، تنظم المادة (3/60 من الإتفاقية) مسألة الإزالة على الجزر والمرافق والهياكل الإصطناعية المنشأة. مع ذلك يبقى الإلتزام العام بإزالة الكابلات وخطوط الأنابيب أيضاً، خاصة لما تسببه من ضرر كبير قد يلحق بسفن الشحن أو مصايد الأسماك. وقد أشارت إليها المادة (2/87 من الإتفاقية)، بإعتبارها من المبادئ العامة التي يتوجب من خلالها الأخذ بنظر الأعتبار مصالح البلدان الأخرى. فضلاً عن، الألتزام بمبدأ حرية أعالي البحار كسبب آخر للإزالة لما تسببه من إعاقة للعمل به. هذا هو المبدأ العام

(1) See Wolfgang Graf Vitzthum (Hersg), Die Eropäsche Gemeinschaft und das Internationale Seerecht, (op.cit), at p. 127.
(2) Ibid.

إذا ما أفترضنا أن التقاعس عن هذا العمل يعد إنتهاك لنص المادة (300 من الإتفاقية) والحقوق الواردة فيها. وإذا لم نكن أمام "تلوث للبيئة البحرية" بالمعنى المقصود في الفقرة 1 من المادة 1 من الإتفاقية، إلا أن التصور يكون واضحاً بالنسبة للحق في ممارسة حرية الملاحة في أعالي البحار، وإن كان التلوث على هذا النحو غير موجود لمجرد التخلي أو ترك الكابلات وخطوط الأنابيب التي لم تعد تستخدم للتكلفة الإقتصادية الباهضة. إلا أن ذلك لايمنع الإلتزام العام للدول لحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها بموجب المادة (192 من الإتفاقية)، أو ما ينتج عنها بموجب المادة (194 من الإتفاقية)، من حيث إتخاذ التدابير والإجراءات اللازمة لحماية البيئة البحرية.[1]

أما عن إلتزامات الدولة الساحلية، فلها أن تتخذ من التدابير مايلزم لحماية جرفها القاري من التلوث الناشيء عن الأنشطة البحرية طبقاً للمادة (208 من الإتفاقية). وقد لاتكون الظروف ممكنة لتحقق الإزالة الكاملة أو حتى الجزئية منها، لما تشكله من آثار سلبية كبيرة على البيئة البحرية، لذلك يكون الحكم على هذه المسألة وفقاً للمادة (194 من الإتفاقية)، فهي وإن كانت لاتنطبق وحالة الإغراق المنصوص عليها في المادة (1/1 رقم 5 من الإتفاقية) إلا أن وجود هذه الكابلات والأنابيب البحرية المهجورة في قاع البحر قد يشكل سبباً كافياً لتلوث البيئة البحرية. والإزالة هنا لاينطبق عليها حكم الإغراق الوارد في المادتان (210، 216 من الإتفاقية). مع ذلك، تنظم هذه المسألة العديد من

(1) See Wolfgang Graf Vitzthum (Hersg), Die Eropäsche Gemeinschaft und das Internationale Seerecht, (op.cit), at p. 129.

الإتفاقية الأقليمية والخاصة كإتفاقية لندن للإغراق لعام 1996، وإتفاقية هلسنكي الإقليمية لعام 1972، وإتفاقية حماية البيئة البحرية لبحر البلطيق لعام 1992، وكذلك إتفاقية أوسبار لحماية البيئة البحرية لبحر الشمال عام 1992 أيضاً. جميع هذه الإتفاقيات تميز صراحة مابين الإغراق والترك للكابلات أو الإنابيب التي لم تعد تستخدم.[1]

في هذا الصدد، يكون الوضع القانوني لهذه المسألة واضحاً من خلال الإتفاقيات التعاقدية بين البلدان المتضررة من وجود هذه الكابلات أو خطوط الأنابيب المهجورة، لتنظيم مسألة إزالتها. فضلاً عن ذلك، يكون من حق الدولة الساحلية معارضة وضع تلك الخطوط والأنابيب في إقليمها سواء كان البري أو البحري، وذلك طبقاً للمادة (4/79 من الإتفاقية)، إذا ماكان ذلك يشكل مساساً بنظامها الصحي العام أو يلحق ضرراً بمواردها البيئية البحرية.

مع ذلك، لايمكن للدولة أن تقرر الإزالة بمفردها، إذ تتطلب هذه المسألة الإتفاق فيما بين الدول التي تمر الكابلات وخطوط الأنابيب في حدودها. إلا في حالة أن تكون الخطوط وطنية وليست دولية، عندها بإمكانها وطبقاً لسلطاتها السيادية من إتخاذ القرار الفردي بإزالتها.

(1) See Wolfgang Graf Vitzthum (Hersg), Die Eropäsche Gemeinschaft und das Internationale Seerecht, (op.cit), at p. 129.

4- بناء الأنفاق

جاء ذكر الأنفاق في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، في نهاية جزئها السادس حيث نصت المادة 85 بالقول (لايخل هذا الجزء بحق الدولة الساحلية في إستغلال باطن الأرض عن طريق حفر الأنفاق أيا كان إرتفاع الماء فوق باطن الأرض). وهي وإن جاءت في صياغتها البسيطة، إلا أنها تجيب عن أسئلة كثيرة طرحت حول هذا الموضوع. منها الحق الحصري للدولة الساحلية في تملك حق بناء وحفر الأنفاق تحت سطح البحر، وهذا يعني أنه لايحق لأية دولة أخرى من إستغلال منطقة الجرف القاري لهذه الغاية. أي خلاف حالة المادة (1/79 من الإتفاقية) المتعلقة بحقوق الدول الأجنبية بمد الكابلات وخطوط الأنابيب تحت سطح البحر. وكذلك، لايتطلب إستغلال هذا الحق أي شروط تحدد عمق المياه الموجودة فوق رف الدولة الساحلية، وبالتالي، لايتطلب مسألة حفر الأنفاق أي تنظيم قانوني دولي، بإعتباره حقاً للدولة الساحلية لايجوز المساس به بأي حال من الأحوال طبقاً لنص (المادة 85) أنفة الذكر. وكذلك، لاتنشيء الأنفاق أية حقوق دولية مشتركة، كتلك التي تنص عليها المادة (1/137 من الإتفاقية) طبقاً لما يسمى بالتراث المشترك للإنسانية.

وبناءاً على ذلك، تكون الدولة الساحلية وطبقاً لنص المادة (1/56 من الإتفاقية) حرة في طبيعة إستغلال بناء الأنفاق، كأن يكون مخصصاً للإستغلال الأقتصادي على سبيل المثال، كما في بناء أنفاق السكك الحديد أو

الطرق السريعة في باطن الأرض. أما عن مسألة السماح للدول الأجنبية بإستخدامه وتشغيله لتحقيق الأرباح في المستقبل، فيكون ذلك طبقاً للحقوق السايدية للدولة الساحلية، على غرار نفق (فيرماتيرا) الذي يبلغ طوله 50.5 كم مابين كاليه الفرنسية ودوفر البريطانية.[1]

مع ذلك، يثير بناء الأنفاق بعض التساؤلات حول الأثار القانونية المتعلقة بتثبيت هيكل النفق على قاع سطح البحر من الجرف القاري، بإعتبار أن النفق عبارة عن هيكل مبنى على الجرف القاري، ويبقى فضاء النفق جزءاً من الجرف القاري، ومسألة السماح للدول الأجنبية بإستغلال النفق سواء بإستثماره أو مد الكابلات البحرية وخطوط الأنابيب خلاله دون (أن يلامس أراضي الدولة الساحلية) ؟ وكذلك التساؤل فيما إذا تم التخلي عن النفق لاحقاً، وخطوط الأنابيب والكابلات البحرية داخله ؟ بطبيعة الحال، طبقاً للحقوق السيادية التي تتمتع بها الدولة الساحلية، يمكنها فعلاً من تنظيم شؤون النفق وكافة المسائل المتعلقة به. فنفق فيرماتيرا على سبيل المثال، سبقت عملية إفتتاحه وتشغيله عام 1994، مقترحات ومناقشات مرت بمراحل كثيرة في القرنين التاسع عشر والعشرين وأبرمت خلالها ثلاث إتفاقيات (للأعوام 1971, 1973 والأتفاق الأخير لعام 1986 الذي كان أساس تحقيق المشروع) لتنظيم كافة المسائل المتعلقة ببناء النفق ومن ثم تشغيله بين دوفر البريطانية وكاليه الفرنسية، وتحدد الأتفاقات بطبيع الحال الأطر القانونية للتعاون بين الدولتين، وكذلك اللوائح الخاصة بالشرطة والكمارك ومراقبة

(1) See Wolfgang Graf Vitzthum (Hersg), Die Eropäsche Gemeinschaft und das Internationale Seerecht, (op.cit), at p. 129.

الحدود، فضلاً عن السلطات الأمنية التي تتولى مسؤولية حماية النفق، والدفاع والطواريء (الكوارث الطبيعية، أو الهجمات الأرهابية).[1]

(1) See Wolfgang Graf Vitzthum (Hersg), Die Eropäsche Gemeinschaft und das Internationale Seerecht, (op.cit), at p. 129.

الفصل الرابع

المناطق البحرية المشتركة

The Common marine areas

أولاً: أعالي البحار High Seas

تحتل أعالي البحار مكانة مركزية في تأريخ القانون الدولي وقانون البحار خاصة، منذ بدايات ظهور قواعده القانونية المميزة في القرن السابع عشر. وكما أسلفنا سابقاً، فقد سيطرت على أعالي البحار ممارسات الدول وتطور القواعد العرفية للقانون الدولي، وبقيت كذلك حتى منتصف القرن العشرين. بينما أكتسب البحر الإقليمي تدريجياً الإعتراف به كمنطقة بحرية إضافية خلال ذلك الوقت. وبالرغم من ذلك، ظلت أهمية أعالي البحار غير منقوصة. ولكن مع ظهور مناطق بحرية جديدة على شكل الجرف القاري، مصائد الأسماك، المنطقة الإقتصادية الخالصة، وأهمية أعالي البحار لقانون البحار الدولي تآكلت.

بالرغم من ذلك، ماتزال أعالي البحار في وقت مبكر من القرن الحادي والعشرين هي أكبر المناطق البحرية وتحتفظ بالعديد من الخصائص الأساسية المرتبطة بها.

- **رؤية غروشيوس لأعالي البحار.**

إن مركزية أعالي البحار في قانون البحار الدولي لها موقعها التأريخي. في العصر الروماني، أعتبرت البحار والمحيطات حرة للجميع، ولهم الوصول والإبحار دون أية قيود غير تلك الوحيدة الناشئة عن الضوابط التي تمارسها بعض القوات البحرية. ولم تسعى المجتمعات السياسية في تلك الأوقات إلى تأكيد أي سيطرة دائمة تعادل الحقوق السيادية على المحيطات، مع الإستثناء الوحيد في حالة المياه الداخلية أو الساحلية مثل الخلجان ومصبات الأنهار وفم الأنهار. لذلك فإن جميع البحار والمحيطات المعروفة كانت مفتوحة للجميع للملاحة وصيد الأسماك، وكذا الحريات المرتبطة في أعالي البحار.

لذلك كانت السبب الذي جعل قانون البحار تأريخيا ويضع مثل هذا الوزن في مناقشات وأفكار كبار الفقهاء مثل غروشيوس وسيلدن (Grotius و Selden)، عن أعالي البحار والحريات المرتبطة بها.[1] رغم ذلك كانت متضمنة في الوعي بحيث أي إختلافات مقترحة تمثل تغيير جذري للنظام القانوني القائم. بينما سادت رؤية غروشيوس (Grotian) لحرية أعالي البحار.

منذ القرن التاسع عشر شهد قانون البحار إستقراراً دولياً في التعامل، ولكن أخذ بالتآكل التدريجي للمدى الجغرافي لأعالي البحار. خلال ذلك الوقت

(1) راجع صفحة 15 وما بعدها من الكتاب.

وأصبحت البحار أيضا أكثر تنظيما، ليس فقط نتيجة لتطور النظام القائم على الإتفاقيات الدولية التي وجدت خاصة في قانون المنظمات غير الحكومية، ولكن أيضا نتيجة لتضييق إتساع أعالي البحار وزيادة المخاوف العالمية بشأن إدارة المحيطات. بإعتبارها منطقة خارجة عن التملك الوطني ولا تخضع لسيادة دولة معينة بذاتها، لذلك تعرضت البحار الكبيرة لتحول كبير في نطاق نظامها القانوني من خلال المعاهدات المتخصصة التي تتناول التنوع البيولوجي، ومصايد الأسماك في أعالي البحار خاصة الحيتان منها، فضلاً عن سلامة الملاحة والأمن البحري. وكانت النتيجة أن أصبحت أعالي البحار الآن منطقة مشتركة بدلاً من منطقة تقليدية تمارس الحريات فيها بشكل كامل.[1]

في حين وضعت هذه التطورات القيود المفروضة على بعض الحريات التقليدية في أعالي البحار، ومازالت (أعالي البحار) تواجه هذه التحديات. حيث نشأ البعض منها نتيجة الإفراط في الصيد العالمي جنبا إلى جنب مع الإعتراف بحقوق الدولة الساحلية في المنطقة الإقتصادية الخالصة، مما دفع بأساطيل الصيد إلى الأبتعاد عن الساحل نحو المناطق البعيد من أعالي البحار (الأقل تنظيماً).[2]

كان التأثير الأكبر هو تركيز أنشطة صيد البحار في بعض محيطات العالم، مما أدى إلى زيادة كبيرة للغاية في التحديات التي تواجه الإدارة الفعالة لتلك

(1) See Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 114.
(2) Ibid.

المحيطات وللأرصدة السمكية في أعالي البحار، وقد تمت فعلاً معالجة القضايا البيئية المتزايدة التي تواجهها أعالي البحار، كالتلوث من مصادر السفن البحرية وتحمض المحيطات، التي كانت تشكل تحدياً كبيراً على صعيد المجتمع الدولي.

كل هذه المسائل أثارت النقاش حول ما إذا كان يمكن تحديد المناطق البحرية المحمية في أعالي البحار، وكيف يمكن إدارة هذه المناطق بفاعلية أكثر. كما إن تحدي بعض المفاهيم التقليدية لحرية أعالي البحار يسلط الضوء أيضاً على حاجة المجتمع الدولي إلى تحمل المزيد من المسؤولية حول حماية البيئة البحرية لأعالي البحار من التلوث.[1]

1- مبدأ حرية أعالي البحار قبل نظرية غروشيوس

يجب فهم أن مرحلة التطور التي مرّ بها نظام أعالي البحار جنباً إلى جنب مع مراحل تطور قواعد القانون الدولي، في وقت لم تكن فيه الدولة القومية الحديثة موجودة. حيث كانت القواعد الدولية عرفية، والمعاهدات في مرحلة بدائية للغاية. وكما أسلفنا سابقاً، أن لتطور العلاقات الدولية البحرية خاصة مع الدول التي لها دور محوري فيما يتعلق بممارساتها البحرية. وهي في الغالب الدول الأوروبية التي جاورت البحر الأبيض المتوسط وبحر الشمال وبحر البلطيق. وقد تبين لنا كذلك، أن الأدلة على وجود المستعمرات التجارية

(1) See Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 114.

للفينقيين حول سواحل البحر الأبيض المتوسط كثيرة ومنذ العام 1500 قبل الميلاد. بحلول عام 200 قبل الميلاد، أصبحت جزيرة رودس في بحر إيجة ذات أهمية خاصة بسبب موقعها الإستراتيجي في البحر الأبيض المتوسط بين مصر وقبرص والمدن اليونانية. خاصة وأنها (رودس) طورت قوانينها وممارساتها الخاصة بالتجارة البحرية وقانون البحر الروديانى، وعملت بها غالبية الدول المشاطئة للبحر الأبيض المتوسط.[1]

فضلاً عن القواعد التي أرساها الإغريق والرومان في العصور القديمة، ثم الجمهوريات الإيطالية في العصور الوسطى، والدنمارك والسويد على أجزاء من بحر البلطيق، من ناحية.

من ناحية أخرى، كانت آسيا، وكيف كان دليل تطور التجارة البحرية بحلول القرن الثالث قبل الميلاد بين أجزاء من الهند والجزيرة العربية. ناهيك عن الفتح الروماني لمصر في العام 30 قبل الميلاد، وأثره في نهاية المطاف على طريق التجارة بين روما والهند. فضلاً عن تطور القواعد التجارية بين الهند والصين، على الرغم من أنها كانت تعتمد على الرياح المواتية وتجنب القراصنة. في الوقت الذي لايمكن أن ننكر فيه تلك الإختلافات في الممارسات الدولية مابين القارتين أوروبا وآسيا والتي أستمرت حتى العصور الوسطى، بعد ذلك أخذت التطورات الأولية في مجال الملاحة البحرية تفرض إعترافاً دولياً بحرية البحار.

(1) See Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 116.

2- نظرية غروشيوس لأعالي البحار

في الوقت الذي نشر فيه غروشيوس نظريته (Liberum Mare) في حرية البحار عام 1609، كانت العقيدة السائدة والممارسة البحرية آنذاك تتمثل بقبول شرعية بعض الدول في التملك والإحتكار للملاحة البحرية والصيد. فقد أدعى الأسكندنافيون من جهة، بالسيطرة البحرية على أجزاء من بحر الشمال، وأصبح بحر البلطيق وأجزاء من شمال الأطلسي مناطق بحرية مغلقة. وتقسم العالم بما في ذلك المحيطات إلى مجالين للنفوذ البرتغالي في الشرق والنفوذ الإسباني في الغرب من جهة أخرى. لذلك كان السبب واضحاً، وراء نشر Mare Liberurn المدفوع سياسياً برغبة الهولنديين في الحفاظ على حرية الوصول إلى البحار وأثرها على الخطاب القانوني والمذهبي، الذي أصبح نظاماً لأعالي البحار فيما بعد. بالرغم من النقد المستمر الذي تعرض له غروشيوس من العديد من العلماء الأوروبيين، أمثال سيلدن في مؤلفه البحر المغلق (Selden's Mare Clausum)، الذي جاء بالرد الأكثر شهرة على نظرية Grotius.[1]

كما نشرت أعمال أخرى ساهمت في الجدل حول مكانة أعالي البحار، دفعت بالفقيه غروشيوس إلى تعديل مبدأ البحر الحر إلى حد ما في مؤلفه (DeJure Belli ac Pacis) الذي نشره عام 1625، حيث أعترف فيه

(1) راجع صفحة 36 وما بعدها من الكتاب.

بوجوب تمييز أعالي البحار عن البحار الداخلية والمضايق والخلجان، والتي شكلت جوهر نظرية حرية أعالي البحار، وأصبحت مقبولة وأنعكست في ممارسات الدول في القرن السابع عشر بشكل جيد.[1]

3-أعالي البحار في القانون الدولي العرفي

على الرغم من أن حرية أعالي البحار كمبدأ قد تم قبوله منذ القرن السابع عشر فصاعدا، إلا أن محتوى النظام القانوني لهذا المبدأ في القانون الدولي العرفي بقي غير واضح. ونتيجة لذلك، ظهرت العديد من المناقشات الهامة بشأنه كان أهمها تحديد مفهوم أعالي البحار وما إذا كان يمتد إلى الجميع المحيطات والبحار في العالم، أم إذا ما كان من الممكن إستيعاب المطالبات لشريط ساحلي ضيق من المياه في شكل بحر إقليمي؟ على الرغم من إختلافات الممارسة الدولية، وخاصة فيما يتعلق بإتساع هذه المنطقة من البحر، إلأ أن القانون الدولي أعترف بوضوح بوجود البحر الإقليمي بإعتباره المنطقة البحرية الشرعية مع مطلع القرن العشرين، بينما إستغرقت حتى عام 1982 مع إبرام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار للتوصل إلى إتفاق لتحديد عرض البحر الإقليمي بشكل نهائي. وبالمثل، كان القبول التدريجي طوال القرن العشرين في القانون الدولي العرفي للمناطق البحرية الأخرى، كالمنطقة الإقتصادية الخالصة ومناطق مصايد الأسماك التي أثرت بشكل مباشر على حدود أعالي البحار.[2]

(1) راجع صفحة 38 من الكتاب.

(2) See Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 117.

ومع ذلك، بمجرد قبول مبدأ أن الدول الساحلية لديها بعض الحقوق السيادية، والأهم من ذلك، الجدل الذي دار حول مدى تلك الحقوق والحريات التي يمكن ممارستها في أعالي البحار. وكذلك الوقت الذي أستغرق حتى تم قبول ذلك، كانت البحار القريبة منطقة غير خاضعة للإستيلاء، وتمتد أساسا إلى السيطرة على سطح الماء، ولكن أيضا إلى عمود الماء بالتضمين في المنطقة المجاورة في قاع البحر. مع ذلك، تبين لنا كيف كان هناك القليل من الوضوح في ممارسات الدول فيما يتعلق بالضبط بماهية تلك الحريات في أعالي البحار التي تنطوي عليها غير الملاحة والصيد.[1]

في الواقع، حتى حرية الملاحة كانت خاضعة في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر لسيطرة وإحتكار القوة البحرية البريطانية. حيث أدعت بريطانيا لنفسها الحق في وقف وتفتيش السفن المحايدة في أعالي البحار وإزالة ومصادرة المواد المهربة من السلع. في حين كانت هذه الممارسات متماشية بشكل وثيق مع قوانين الحرب البحرية آنذاك، مما سمح بحصار الموانئ ومصادرة السفن التي ترفع أعلام الدول المتحاربة. كل ذلك كان تأثيره واضحاً على وضع المزيد من القيود على حريات الملاحة في البحار العالية.[2]

لذلك كان مبدأ حرية البحار مؤثراً أيضاً بشكل تدريجي، حيث ألغيت على أثره

(1) See Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 117.

(2) راجع صفحة 39 وما بعدها من الكتاب.

رسوم المرور عبر مياه معينة، كما شجعت حرية البحار الدول على إتخاذ إجراءات حاسمة ضد القرصنة التي كان ينظر إليه على أنه يعطل خطوط الملاحة والتجارة الدولية البحرية. بالإضافة إلى ممارسات الدول على تجريم وملاحقة وأعتقال القراصنة، فضلاً عن إتخاذ قواتها البحرية إجراءات مباشرة ضد القراصنة، وإجراءات مماثلة أخرى في نهاية المطاف ضد السفن التي تعمل في تجارة الرقيق.[1]

مع بداية الثورة الصناعية والنمو الكبير في التجارة في جميع أنحاء أوروبا، أصبحت قدرة القوى الأوروبية على الإنخراط في التجارة العالمية ممكنة، خاصة مع الأسواق النامية في الأمريكتين وآسيا وأستراليا ونيوزيلندا. خلال هذه الفترة أصبحت "حرية البحار ضرورة" وأصبحت العديد من مبادئ نظام أعالي البحار الحديثة راسخة بقوة في القانون الدولي العرفي.[2]

4-الولاية القضائية على السفن في أعالي البحار

يرتبط مبدأ الإقليمية إرتباطا وثيقا بمبدأ حرية أعالي البحار، ويعتبر مبدأ الإقليمية كذلك من الأمور الأساسية في القانون الدولي العام. فالدولة قد لا تمارس الولاية القضائية خارج حدودها الإقليمية مثلاً، في حين لها ذلك على السفن التي ترفع علمها في أعالى البحار. لقد أخذ الفقه قديماً بهذا الإختصاص، حيث تقع على أساسه ولاية دولة علم السفينة في المكان الذي

(1) See Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 117.
(2) Ibid.

لا يوجد فيه إختصاص محلي. وبالتالي فإن ولاية دولة العلم هي التي تملأ هذا الفراغ عندما تكون السفينة في أعالي البحار.[1]

مع ذلك، فإن ولاية دولة العلم في أعالي البحار ليست حصرية فيما يتعلق بالإختصاص القضائي، فبالنسبة للبحر الإقليمي لم يكن مثيراً للجدل، إذ لا يمكن أن تمارس من قبل دولة خارج أراضيها إلا بموجب قاعدة مستمدة من العرف الدولي أو من خلال إتفاقية، والولاية القضائية إقليمية بالتأكيد، لأنه ليس من أعالي البحار.

مع ذلك، قد يحظر مبدأ الإقليمية ممارسة الولاية القضائية خارج حدود الدولة، إلا فيما يتعلق بالأفعال التي تقع في الخارج وتشكل مساساً بمباديء قانونية أخرى (كمبدأ القومية، المبدأ الوقائي أو الإختصاص العالمي). وخير مثال على مبدأ الإقليمية، هو قضية السفينة اللوتس عام 1926، حيث أصدرت المحكمة الدائمة للعدل الدولي قرارها بتطبيق القانون الجنائي التركي على حادثة الإصطدام، بالرغم من أن الحادث قد وقع خارج حدود الأراضي التركية، وبالرغم من المحاولات الدولية العديدة للتحايل على الحكم والإنتقادات الشديدة له. إلا أن قرارها صدر وجاء في حيثياته أنه لايوجد هناك شيء في القانون الدولي العام يحظر تركيا من مقاضاة قبطان السفينة الفرنسية اللوتس بسبب الإهمال الجنائي.[2]

(1) See Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 118.
(2) See Lotus Case, Permanent Court of Internatonal Justice (P.C.I.J.), 1927, (ser.A) No. 10, at p. 18.

عليه، أصبحت الولاية القضائية على السفن في أعالي البحار من القواعد الراسخة في القانون الدولي، وذلك من خلال السوابق القضائية للمحاكم الدولية، فسفينة ما تعتبر من قبيل (الأراضي العائمة) في أعالي البحار، فضلاً عن المبادرات الدولية المختلفة حتى إبرام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

أ) ما قبل إتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958.

في مطلع القرن العشرين، وبعد غرق السفينة تايتانيك عام 1912، كانت هناك جهود كبيرة لتحسين التعاون الدولي من أجل سلامة الملاحة البحرية، وأسفر ذلك عن سلسلة من الإتفاقيات التي فرضت إلتزامات على الدول البحرية لتنظيم قواعد أعالي البحار. بالمقابل، كانت هناك مسائل أخرى تتعلق بأعالي البحار وقد سبق تنظيمها كإتفاقية عام 1884 لحماية الكابلات البحرية، وقبلها قانون مكافحة القرصنة الذي ترسخ جيداً في القانون الدولي العرفي.

بناءاً على ذلك، جاءت مناقشات عصبة الأمم من خلال لجنة القانون الدولي التي أسستها عام 1924 (كأمتداد لما سبقها من أحداث، فضلاً عن تنامي الأهتمام الدولي بالموارد البحرية)، للنظر في موضوع تنظيم قانون البحار، والذي قاد بدوره إلى إنعقاد سلسلة من المؤتمرات الدولية فشلت في البعض منها للتوصل لإبرام إتفاق معين كمؤتمر لاهاي لعام 1930، وتوصلت في الأخرى لتنظيم بعض المسائل بشأن أعالي البحار كما في إتفاقية جنيف لعام

.1958

فضلاً عن ذلك، كان لقرارات التحكيم الدولي والمعاهدات المتعددة الأطراف الأثر البالغ في تطور قانون البحار. على سبيل المثال، كانت الإتفاقية الدولية لعام 1931 لتنظيم صيد الحيتان في أعالي البحار، والتي أستبدلت لاحقاً بإتفاقية عام 1946 لتنظيم قواعد الصيد وحدود حجم الأسماك، وكذلك إتفاقية مصائد الأسماك لشمال غرب المحيط الأطلسي لعام 1949. كل ذلك، أثرى جهود لجنة القانون الدولي عندما تبنت مشروع قانون أعالي البحار، حيث كان لديها مجموعة كبيرة من القواعد الدولية العرفية والتقليدية التي يمكن الإعتماد عليها. وبالتالي، إنعكس عملها على مشروعها لقانون البحار الذي تضمن في الجزء الثاني منه على (40 مادة)، تتناول أحكام النظام العام لأعالي البحار والملاحة والصيد ومد الكابلات البحرية وخطوط الأنابيب، وإن كان (بداية) لا يعكس مسألة إتساع أعالي البحار، إلا أنه يعكس مقدار القواعد الدولية العرفية حول الموضوع، والذي تمكنت لجنة القانون الدولي من تدوينها. حيث حددت اللجنة في المادة 27 من المشروع مفهوم مبدأ حرية أعالي البحار، على أنه يشمل حرية الملاحة وحرية الصيد وحرية مد الكابلات البحرية وخطوط الأنابيب وحرية الطيران كذلك فوق أعالي البحار.

وبالتالي، وفقاً لهذا المفهوم لا يجوز لأي دولة إخضاع أي جزء من أعالي البحار لسيادتها، ومن ثم لا يجوز لأي دولة أن تمارس الولاية القضائية على أي إمتداد من هذا الماء. كذلك أشارت اللجنة، طبقاً للتعليق المرفق بمشروعها

إلى حرية التحليق فوق أعالي البحار، وأعتبرته جزء من قائمة الحريات التي تستند إلى مبدأ حرية أعالي البحار. مع ذلك، فقد أمتنعت اللجنة عن الأشارة الصريحة إلى حرية إجراء إختبارات الأسلحة النووية في أعالي البحار.

وفيما يتعلق بمشاريع المواد المتبقية لأعالي البحار، أشارت لجنة القانون الدولي إلى ما يلي:

يجب تنظيم أي حرية تمارس لمصلحة جميع من يحق لهم التمتع بها. وأن قانون أعالي البحار يحتوي على قواعد معينة، معظمها قواعد راسخة بالفعل في القانون الدولي العام، ليس الغرض منها تقييد حرية أعالي البحار، ولكن لتنظيم ممارسته لصالح المجتمع الدولي ككل. ثم شرعت اللجنة بعض المواد المصاحبة لمعالجة قضايا مثل حق الملاحة والجنسية ووضع السفن، وحصانات بعض السفن، والسلامة الملاحية، بما في ذلك واجب تقديم المساعدة، وتحريم الرق، ومكافحة القرصنة، وحقوق المطاردة الحثيثة، وتلوث البيئة البحرية.[1]

ب) إتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958

إعتمدت إتفاقية جنيف لقانون البحار في الغالب التوصيات الأساسية للجنة القانون الدولي فيما يتعلق بأعالي البحار، وكانت النتيجة هي التبني النهائي للأحكام الأساسية الواردة في مسودة لجنة القانون الدولي، رافق ذلك 29 مادة موضوعية وعدد من الإجراءات التقنية الأخرى. إلا أن الخلاف الذي أثير

(1) See Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 119.

خلال مداولات المؤتمر كان حول مسألة إختبارات الأسلحة النووية في أعالي البحار.

بالرغم من ذلك، تم قبول الإتفاقية من خلال دخولها حيز التنفيذ بإعتبارها تعكس بشكل أساسي القانون الدولي العرفي، وقد تم تسليط الضوء من خلالها بصفتها إتفاقية رئيسية حول صيد الأسماك والحفاظ على الموارد الحية في أعالي البحار. حيث سعت الإتفاقية إلى معالجة هذه المسألة بإعتبارها قضية مميزة وأبرمت في نهاية المطاف إتفاقية منفصلة، تسلط الضوء على الأهمية المرتبطة بقضايا مصايد الأسماك في المؤتمر. كانت آخر إتفاقيات جنيف الأربع التي دخلت حيز التنفيذ ولم تحصل في نهاية المطاف على نفس مستويات الدعم التي حصلت عليها إتفاقيات جنيف الأخرى. وينعكس هذا أيضاً في القضايا التي أثيرت للنظر فيها، وبالتالي، أصبحت في نهاية المطاف جزءاً من النقاش حول مناطق الصيد المميزة في أعالي البحار والمنطقة الاقتصادية الخالصة في المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار.[1]

ج) إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار1982

عندما إنعقدت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، لم تكن قضايا أعالي البحار هي القضايا التي كان متوقعا تسيطر على المناقشات. كما كانت إتفاقية جنيف لعام 1958 بشأن أعالي البحار، التي سعت بشكل

(1) See Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 119.

رئيسي إلى تدوين القانون الدولي العرفي الحالي.

في حين كانت هناك مخاوف مستمرة بشأن إدارة الأرصدة السمكية في أعالي البحار، لذلك كانت هذه المسألة تتعلق مباشرة بكيفية تعامل هذه الإتفاقية الجديدة مع المقترحات المقدمة بشأن مصايد الأسماك. وهو ما كان واضحا في بداية إنعقاد المؤتمر، من خلال المطالبات لوضع نظام جديد للتعامل مع قاع البحار العميقة تحت أعالي البحار. الأمر الذي قد أثار العديد من الشكوك حول التأثيرات المحتملة على الحريات التقليدية لأعالي البحار، وتفاعل نظام أعالي البحار مع المناطق البحرية الأخرى.

بحلول عام 1976، أقر (شيرلي أميراسينغ)، رئيس إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الثالثة، بالتحديات التي واجهها المؤتمر في التعامل مع تفاعل أعالي البحار مع الطبيعة القانونية للمنطقة الإقتصادية الخالصة (بشكل خاص) التي كانت لا تزال في طور التأسيس.[1]

ويدعو الطابع الخاص لهذا المفهوم القانوني الجديد إلى التمييز بوضوح بين حقوق الدولة الساحلية وحقوق المجتمع الدولي، لذلك كان يجب أن يتضمن الحل بشكل مرضي منح الدولة الساحلية حقوقها السيادية وإختصاصها القضائي كذلك في المنطقة الإقتصادية الخالصة، مع ضمان الإحتفاظ بالحريات التقليدية في أعالي البحار.

(1) See Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 119.

بإستثناء هذه الحاجة إلى ضمان التفاعل المناسب بين نظام أعالي البحار والمناطق البحرية الأخرى، تحتفظ هذه الإتفاقية بالأحكام الأساسية لنظام أعالي البحار على النحو المبين في إتفاقية جنيف لعام 1958، التي خضعت للتعديل والتحديث الطفيف، فيما يتعلق بمصايد الأسماك وحفظ الموارد الحية في أعالي البحار. وهو ما وفر أسباب الإعتماد اللاحق لإتفاق الأرصدة السمكية لعام 1995.

5- مشروع لجنة القانون الدولي وأعالي البحار

تضمن مشروع لجنة القانون الدولي في الجزء السابع منه إلى الأحكام الخاصة بأعالي البحار، وقد سعت إلى وضع الجزء السابع مع الأجزاء الأخرى ذات الصلة في نصوص الإتفاقية، وخاصة تلك التي تتعامل مع المناطق البحرية ذات الصلة. فالمادة 86 من الإتفاقية على سبيل المثال، توضح أن أعالي البحار تمتد إلى جميع أجزاء البحر التي لاتشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة، أو البحر الإقليمي، أو المياه الداخلية لدولة ما، ولايترتب على ذلك أي إنتقاص للحريات التي تتمتع بها جميع الدول في المنطقة الإقتصادية الخالصة الواردة في نص المادة 58 من الإتفاقية. وأن حدود أعالي البحار تبدأ من النقطة التي تتداخل معها منطقة الجرف القاري أو قاع البحر العميق الذي هو جزء من هذه المنطقة.

كذلك، لا يجوز لأي دولة أن تسعى لإخضاع أي جزء من أعالي البحار لسيادتها، وهو ما أشارت إليه في نص المادة (89 من الإتفاقية)، الأمر الذي يتماشى مع القانون الدولي العرفي في هذا الشأن. ومن المهم كذلك التمييز بين القيود الواردة على السيادة، وقدرة الدول على ممارسة أشكال معينة من الولاية القضائية على أعالى البحار.

أ). حرية أعالي البحار Freedom of High Seas

تبين بشكل واضح أن البحار مفتوحة لجميع الدول سواء الساحلية أو غير الساحلية. وقد تم إدراج ست حريات في المادة 1/87 من مشروع لجنة القانون الدولي بشأن أعالي البحار، منها ماورد فعلاً في إتفاقية جنيف لعام 1958، كإجراء البحث العلمي، وبناء المنشآت والجزر الإصطناعية وغيرها. ومنها مالم يتم إدراجه، مثل إجراء التدريبات العسكرية وإختبار الأسلحة (التقليدية) في أعالي البحار، والتي بقيت في إطار إنخراط الدول في الأنشطة العسكرية أو الأتفاق الدولي، مع مراعاة مصالح الدول والحقوق الأخرى في المناطق التي تجرى فيها مثل هذه التدريبات من البحر، وفيما يلي تناول لأهم هذه الحريات:

1) حرية الملاحة

نظرا لأهميتها التأريخية لنظام أعالي البحار، وإدراج حرية الملاحة كأول حرية في أعالي البحار. وبالتالي، هذا المصطلح يعكس أهمية
ممارسة الدول والقانون الدولي العرفي، ويؤكدها غياب أي نص إتفاقي.

لمزيد من التفصيل، يجب قراءة البحار جنباً إلى جنب مع ممارسة هذا الحق في البحر الإقليمي. بما في ذلك، المضائق الدولية والمياه الأرخبيلية، والفرق الرئيسي هو أنه في أعالي البحار لا تمر السفن عبر المياه الداخلية لأي دولة. بالإضافة إلى الحق المعترف به (المحدود) هو الزيارة على متن السفن وهي في أعالي البحار، وحظر أفعالاً معينة مثل القرصنة والإتجار غير المشروع بالرقيق أو المخدرات.

2) حرية التحليق

فيما يتعلق بإتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958، تشير إلى حرية تحليق الطائرات التجارية أو الحكومية أو العسكرية، ولاتميز بين نوع الطائرات. وبالتالي، ينطبق الفعل كذلك على المركبات الفضائية عند الإقلاع أو العودة إلى الغلاف الجوي للأرض التي تحلق فوق المحيط. مع ذلك، يسعى قانون البحار فقط إلى تحديد الحق في إستخدام المجال الجوي فوق أعالي البحار، وتأمين السلامة الملاحية للطائرات، دون سعيها إلى تنظيم كيفية إستخدام هذا المجال الجوي بخلاف الحالة الإستثنائية بالنسبة للطائرات التي تعمل في القرصنة.

وبطبيعة الحال، يتم التعامل وتنظيم هذه المسألة أيضاً بموجب إتفاقيات قانون الطيران الدولي المنفصلة.

3) حرية مد الكابلات وخطوط الأنابيب البحرية

في موضوع سابق تناولنا موضوع حرية مد الكابلات البحرية وخطوط الأنابيب بإعتبارها من حريات أعالي البحار، وكما أشارت المادة (112 من الإتفاقية) إلى أن هذه المنشآت يمكن أن توضع على قاع أعالي البحار ما وراء الجرف القاري. وهو مايتفق مع ممارسات الدول التي تطورت في أواخر القرن التاسع عشر وأنعكست أيضاً في إتفاقية جنيف لعام 1958 بشأن أعالي البحار. مع ذلك، فإن هذه الحرية لايمكن ممارستها في أعالي البحار، إلا إذا تمت معايرتها بالأحكام ذات الصلة الواردة في الجزء السادس من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، والتي تتناول الجرف القاري والوضع من الكابلات وخطوط الأنابيب فوق تلك المنطقة. كذلك تحدد المادة (79 من الإتفاقية) شروط التثبيت من الكابلات وخطوط الأنابيب فوق الجرف القاري، وتعطي الحق لجميع الدول للقيام بذلك، شريطة أن تخضع لشروط الدولة الساحلية في تحديد مسار التثبيت داخل الجرف القاري. أما في أعالي البحار فلا وجود لمثل هذا التقييد، إلا أن على الدول في هذه الحالة أن تأخذ في الإعتبار مراعاة مصالح المستخدمين الآخرين، وكذلك التأثير المحتمل على البيئة البحرية من هذا النشاط. وتقدم الإتفاقية في المواد (113 إلى 115) تدابير إضافية مرتبطة بتعطيل أو إحداث الضرر بالكابلات البحرية أو خطوط الأنابي ، مما يتطلب من الدول الساحلية أن تتبناه في قوانينها الوطنية واللوائح ذات الصلة.

4) حرية بناء الجزر الإصطناعية والمنشآت الأخرى

إضافة إلى إتفاقية جنيف لعام 1958 بشأن أعالي البحار، تشير المادة

(1/87(د) من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)، إلى الحق في بناء `الجزر الإصطناعية والمنشآت الأخرى المسموح بها بموجب القانون الدولي، وقد يتم بناء مثل هذه الجزر والهياكل لدعم العمليات على الجرف القاري ما وراء 200 ميل بحري، وفي المنطقة التي تكون فيها أعالي البحار متداخلة مع الرفوف الخارجية للدولة الساحلية. في هذه الحالة، تنطبق عليها أحكام المادة (80 من الإتفاقية)، باقي مواد الجزء السادس منها.

كما تسلط الإتفاقية الضوء على كيفية الترابط ما بين أجزاء معينة منها، (فالمادة 80) على سبيل المثال، تجعل من (المادة 60) من الجزء الخامس من الإتفاقية قابلة للتطبيق مع تبديل بعض المراتب كبعض أحكام المنطقة الإقتصادية الخالصة تكون قابلة للتطبيق أيضا في أعالي البحار.

فضلاً عن واجبات الدولة الساحلية في إنشاء مناطق المرور الآمنة للملاحة البحرية (الضرورية للملاحة الدولية)، وعمليات إزالة البناء من تلك الهياكل المهجورة أو المتروكة، على سبيل المثال الثاني، بالرغم من أن هذه الهياكل قد بنيت في أعالي البحار، ورغم عدم وجود رف قاري متداخل معها، فأن هذه المنطقة من أعالي البحار ستكون مع قاع البحار العميقة. وبالتالي، يحكمها القسم الثاني من الجزء الحادي عشر تحديداً في المادة (2/147 من الإتفاقية)، والتي تحتوي على أحكام متكافئة للمادة (60 من الإتفاقية) أيضاً، من حيث أن بناء المنشآت هو لدعم أنشطة البحث العلمي البحري في المنطقة من أعالي البحار. وهناك مثال آخر، على الترابط بين أجزاء الإتفاقية

نجده في أحكام في الجزء الثالث عشر منها وتكون قابلة للتطبيق في موارد أخرى من الإتفاقية. حيث تنشأ قضية مثيرة للاهتمام وهي ما يسمى بـ (جزر الجليد)، والتي يمكن أن تتشكل من الجبال الجليدية التي إنفصلت عن الأرفف الجليدية. بينما هي من السمات الطبيعية، إلا أنها لا تقع في نطاق المادة (1/87(د) من الإتفاقية). وقد ينشأ بالتالي، حق للدولة على الإستيلاء على مثل هذه الجزر الجليدية، وإن كان ذلك على أساس مؤقت، إلا أن قدرتها على ممارسة الإختصاص القضائي قد تكون واضحة على الدول الأخرى الراغبة في مشاركتها بمثل هذه الأنشطة.

5) حرية الصيد

حرية الصيد إلى جانب حرية الملاحة، هي واحدة أخرى من حريات أعالي البحار، وما زالت معترف بها طبقاً لنص المادة (1/87(هـ) من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982). بالرغم من (القيود) التي تفرضها المواد (166 إلى 120 من القسم الثاني من الجزء السابع من الإتفاقية) على حرية الصيد.

والأهم من ذلك، توضح المادة (116 من الإتفاقية) أنه بينما يحق لجميع رعايا الدول من مزاولة صيد الأسماك في أعالي البحار، إلا أن ذلك يبقى مرهوناً بشروط معينة. وهي بعبارة أخرى القيود الثلاثة التي تخضع لها حرية الصيد في أعالي البحار، وهي:

أ) الإلتزامات التعاهدية، لتشمل الثنائية والإقليمية الأخرى. فغالباً ماتضع المعاهدات الدولية متعددة الأطراف قيوداً كبيرة على أنشطة الصيد، وخير مثال على ذلك، إتفاقية عام 1980 لحفظ الموارد الحية البحرية في القطب الجنوبي، والتي من خلال تدابير الحفظ المعتمدة بموجب الإتفاقية تفرض قيوداً كبيرة على أنشطة الصيد.

ب) العلاقات والمصالح الدولية، إذ يحتاج صيد الأسماك في أعالي البحار إلى مراعاة المصالح الخاصة للدول الساحلية فيما يتعلق بالأرصدة المتداخلة المناطق، والأنواع الكثيرة الارتحال، والفئات البحرية، والأرصدة المتناثرة، والأنواع الرباعية. وفيما يتعلق بالأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والكثيرة الارتحال، فقد تم تناول القضايا الخاصة التي تواجه تلك الأرصدة في إتفاق الأرصدة السمكية.

ج) يحتاج الصيد في أعالي البحار أيضاً إلى مراعاة الأحكام الأخرى الواردة في القسم الثاني من الجزء السابع، الذي يشمل المواد من (117 إلى 120 من الإتفاقية) ويتضمن على وجه الخصوص تدابير معينة لحفظ وإدارة الموارد الحية في أعالي البحار.

6) حرية البحث العلمي

إلى جانب تلك الحريات تأتي حرية البحث العلمي لتنطبق عليها أحكام المادة (1/87(و) من الإتفاقية)، في تعليقها على مشاريع المواد أعترفت لجنة

القانون الدولي وإن تشر إلى حقوق إجراء البحوث في مناطق داخل أعالي البحار صراحة. ومن المناسب أن تقدم اللجنة مزيداً من التفاصيل حول النظام القانوني الذي يحكم حرية النشاط في أعالي البحار والنتائج التي يحققها البحث العلمي للدول النامية خاصة، وفيما يتعلق بالقيد الآخر حول حرية البحث العلمي في مناطق الجرف القاري الخارجي التي تتجاوز حدود الدولة الساحلية بمسافة 200 ميل بحري والتي تقع في أعالي البحار أيضاً.

ب). الشحن Shipping

يحتوي الجزء السابع من الإتفاقية أيضاً على مجموعة من الأحكام التي تتناول وضع السفن والإلتزامات على السفن بينما هي في أعالي البحار. والحقيقة أن مسألة تطبيقها هي أوسع بكثير مما يعكسه القانون الدولي العام حول هذا الموضوع، لأن هذه الأحكام لا تهدف إلى أن تكون شاملة أو حتى تحل محل قانون النقل البحري والشحن ذي الصلة. فضلاً عن التطبيق الفعال لدول علم السفن، والواجبات الخاصة عندما تكون سفنها في أعالي البحار.

1) جنسية السفن

تخضع جنسية السفن إلى أحكام المادة (91 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)، التي تعترف بقدرة كل دولة على تحديد شروط منح الجنسية وبالتالي إعطاء السفينة الحق في رفع علمها، والشرط الوحيد المفروض بموجب (المادة 91) هو وجوب الصلة بين الدولة والسفينة. هذا

الشرط هو الذي يعكس موقف القانون الدولي العام بشأن الجنسية التي أشارت إليها محكمة العدل الدولية في قضية (Nottebohm) الشهيرة عام 1955، بشأن مد الحماية الدبلوماسية، والتي كان لها الأثر في إعادة صياغة إتفاقية الأمم المتحدة لعام 1986 بشأن شروط تسجيل السفن.[1]

وترتبط المادة (91 من الإتفاقية) إرتباطاً وثيقاً (بالمادة 92) منها والتي تتناول الوضع القانوني للسفن، حيث تؤكد أن السفن تخضع للإختصاص الحصري لدولة العلم في أعالي البحار، وينشأ إستثناء واحد فقط لهذه القاعدة هو في حالة إذا ما تم إحتجاز السفينة لإنخراطها في أفعال مثل القرصنة، في هذه الحالة تقع بشكل مباشر تحت إختصاص الدولة المحتجزة للسفينة. كذلك، لا يسمح للسفن بتغيير علم السفينة أثناء رحلتها أو أثناء وجودها في أي منفذ بحري، بخلاف تغيير السجل أو نقل الملكية.

الحقيقة، أن مثل هذه التحديات الكبيرة موجودة، وتكمن في تميز هذه المنطقة من البحر بوجود الصلة الحقيقية بين حالة التسجيل والسفينة، وكذلك مسألة ضمان إعتماد المعايير الموحدة على نطاق واسع بين الدول.

لجنة القانون الدولي، أعترفت في التعليق على أحكام مواد مشروعها بالقول (.... من الواضح أن الدولة تتمتع بالحرية في حالة السفن المملوكة لها أو السفن المملوكة لشركاتها الوطنية. وفيما يتعلق بالسفن الأخرى، يجب على

(1) See Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 120.

الدولة قبول بعض القيود....)، ثم شرعت لجنة القانون الدولي في الإشارة إلى الحاجة إلى توافر (الحد الأدنى للعنصر الوطني)، في هذا المجال هو السماح بما يسمى بمكاتب (التسجيل المفتوحة)، التي تسمح قوانينها الفدرالية بتسجيل السفن لديها، وهو الحد الأدنى من إتصال العلاقة بالدولة مما يؤدي إلى منح الحق في رفع علم الدولة أثناء الملاحة. والكثير من هذه الدول التي تتبنى قوانينها مكاتب التسجيل هذه تتمتع بسمعة طيبة، مع الإهتمام بشؤون السفينة بطبيعة الحال.[1]

والحقيقة، رغم عدم وجود معارضة حقيقة لحالة عدم الإرتباط لمثل هذه السفن، إلا أن التحدي القانوني هو الآخر كبير، في التنظيم والإنفاذ البحريين. وقد أتيحت للجنة القانون الدولي الفرصة لمراجعة أحكام مشروعها في مواد إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، ذلك من خلال السوابق القضائية، وخاصة قرارات المحكمة الدولية لقانون البحار، على سبيل المثال، قرارها الصادر عام 1999 بشأن قضية السفينة الغينية (سايغا) التي كانت تحمل علم دولة سانت فينسنت والغرينادين، حيث طعنت المحكمة في صحة تسجيل السفن في دولة العلم، وجاء في حيثيات قرارها إلى أنه (لا يوجد أساس قانوني لغينيا للإعتراف بحق سايغا في رفع علم دولة سانت فينسنت وجزر

(1) جدير بالذكر، أن سفن أهم 35 دولة بحرية تسجل تحت أعلام أجنبية. مما يؤدي ذلك إلى إنتقال عبء المراقبة من دول الأعلام إلى دول الموانيء والدول الساحلية. وتبلغ نسبة السفن التي تمثلها دول التسجيل المفتوح الرئيسية السبعة (بنما وليبيريا وقبرص وجزر البهاما ومالطة وبرمودا وفانواتو) 75% من السفن المسجلة تحت أعلامها. للزيادة أنظر:

- Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 120.

الغرينادين، لأنه لم يكن هناك أي أرتباط حقيقي بينها وبين دولة العلم)[1].

2) واجبات دولة العلم

إن واجبات دولة العلم كما هي موضحة في المادة 94 (من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)، تعد توسعاً كبيراً للحكم المكافئ الموجود في إتفاقية جنيف لقانون البحار لعام 1958. حيث تضع المادة 94 أحكاماً تفصيلية حول نطاق وقدرة ولاية دولة العلم على حد سواء، فضلاً عن مسؤولياتها الناشئة عن ممارسة ولايتها القضائية والسيطرة بشكل فعال في الشؤون الإدارية والتقنية والاجتماعية بالنسبة للسفن التي ترفع علمها، ويفترض أيضاً في الولاية القضائية أن تخضع بموجب قانونها الوطني كل من السفينة وطاقمها فيما يتعلق بالإدارة والمسائل التقنية والإجتماعية. كما يتعين على دولة العلم إتخاذ تدابير معينة فيما يتعلق بضمان سلامة الأرواح في البحار لسفنها التي ترفع علمها والتي تمتد إلى صلاحية السفينة للإبحار، وإدارة السفينة بما في ذلك ظروف العمل، وإستخدام إشارات معينة لمنع حوادث التصادم والمحافظة على الإتصالات. هذه التدابير مطلوبة لتتوافق مع اللوائح الدولية المقبولة بشكل عام، والأغلبية العظمى منها موجودة في إتفاقيات المنظمة البحرية الدولية ذات الصلة. وقد تم إستكمال واجبات دولة العلم هذه من قبل الأمم المتحدة أيضاً، وذلك بموجب إتفاقية شروط تسجيل السفن لعام 1986.

(1) See, The M/V Saiga (No 2), Case (Saint Vincent and the Grenadines v Guine)، Judjment, ITLOS Reports, 1999, (Fn. 83),at p. 42.

3). الحصانات

حصانات السفن الحربية والسفن الحكومية المستخدمة لأغراض غير تجارية، معترف بها بموجب المادتين 95 و 96 (من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)، وكلا المادتين تعكسان أحكام القانون الدولي العرفي القائم، فيما يتعلق بالحصانة السيادية للدول التي تأسست في حد ذاتها على أحكام قضائية واسعة النطاق من قبل المحاكم الوطنية والتشريعات الداخلية ذات الصلة.

4) المنازعات

تتعلق هذه المسألة بالحصانات أيضاً، ففي الحوادث الملاحية كالتصادم مثلاً، تتناول المادة 97 (من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982) مسألة الإختصاص الجنائي، أي إمتداد ولاية دولة العلم الجنائية على الحادثة إذا كانت قد وقعت في أعالي البحار، وذلك طبقاً لنص المادة (96 وبدلالة المادة 1/97 من الإتفاقية). إذ لايجوز إقامة أية دعوى جزائية أو إدارية في هذه الحالة ضد السفينة محل الحادث أو أي شخص آخر ما لم يكن من رعايا الدولة. وإلا فلا يجوز فعل ذلك إلا أمام السلطات القضائية أو الإدارية لدولة علم السفينة أو الدولة التي يكون الشخص المعني من رعاياها. وذلك طبقاً لمبدأ إمتداد الحماية الدبلوماسية (الحصانات)، يكون من حق دولة العلم فقط بإصدار الحكم على المتسببين بالضرر إن كانوا من رعاياها، أو إصدار طلب التحفظ على أو إحتجاز السفينة لإستكمال عمليات التحقيق بالحادث. وكما أسلفنا، فأن هذا الحكم في الولاية القضائية يقابله حكم المادة 11 من مشروع

لجنة القانون الدولي لأعالي البحار. وفي قرار للمحكمة الدائمة للعدل الدولي على سبيل المثال، في قضية السفينة اللوتس عام 1926، أقرت بتطبيق القانون الجنائي التركي على حادثة الإصطدام طبقاً لمبدأ الإقليمية. وبالرغم من الإنتقادات الواسعة من قبل الأوساط البحرية الدولية لهذا القرار، بحجة حماية السفن وأطقمها من خطر الإجراءات الجزائية أمام المحاكم الأجنبية في حالة التصادم في أعالي البحار، لأن مثل هذه السوابق القضائية قد تتخذ ذريعة للتدخل في للملاحة الدولية، مع ذلك كان للمحكمة رأي آخر في هذا الصدد.[1]

5). مساعدة الأشخاص في البحر

أن واجب تقديم المساعدة للسفن والأشخاص المنكوبين في أعالي البحار قد أقرته المادة 98 (من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)، والذي جاءاً متوافقاً مع نفس النص في إتفاقية جنيف لقانون البحار لعام 1958.

كما أن المادة (98 من الإتفاقية) تتبنى إلتزامات مماثلة نصت عليها إتفاقية سولاس (SOLAS) لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974، وكذلك الإتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ البحري (SAR) لعام 1979. التي تطالب ربان السفينة التي ترفع علم دولة طرف في الإتفاقية، بتقديم المساعدة قدر الإمكان ودون أن يعرض سفينته أو طاقمها للخطر، بعد حادث التصادم لإنقاذ أي شخص وجد في البحر ومعرض لخطر الهلاك، وكذلك فيما يخص طاقم

(1) See Lotus Case, Permanent Court of Internatonal Justice (P.C.I.J.), 1927, (ser.A) No. 10, at p. 18.

السفينة المنكوبة وركابها. ولدعم هذه الالتزامات، تضع المادة (98 من الإتفاقية) شرطاً يتعين على كل دولة ساحلية العمل به، وهو تعزيز الآليات المناسبة للبحث والإنقاذ البحري.[1]

كما إن شرط المادة (98 من الإتفاقية) آنفة الذكر بالإنقاذ لأي (شخص)، تعني أنه لا ينبغي أن يكون هناك تمييز في إنقاذ الأشخاص المعرضين للهلاك في البحر. وهو شرط يعتبر مهم، بالنظر لبعض الممارسات التي نشأت فيما يتعلق بإنقاذ طالبي اللجوء وهم في عرض البحر.

وفي هذا الصدد، سعت اللجنة التنفيذية للمفوضية السامية لشؤون اللاجئين عام 1985، إلى تذكير جميع الدول بإلتزاماتها. وفي عام 2004 أصدرت المنظمة البحرية الدولية (المبادئ التوجيهية) بشأن معاملة الأشخاص الذين تم إنقاذهم في البحر، ومن أجل زيادة التأكيد على الإلتزامات الدولية بموجب الإتفاقيات الدولية ذات الصلة، خاصة بعد الجدل الذي رافق إستقبال اللاجئين، ورفض بعض الدول إستقبالهم من الذين تم إنقاذهم في البحر.[2]

(1) See Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 120.
(2) Ibid.

ج) المحظورات Prohibitions

1). القرصنة

هناك تأريخ طويل وحافل بالأحداث المتعلقة بالقرصنة في القانون الدولي على مر العصور، حيث كانت السفن التجارية بطيئة الحركة وغير محمية وتشكل هدفاً سهلاً للقراصنة الذين أعتاشوا على النهب والسلب. ومع تطور طرق التجارة الدولية تدريجياً، صاحبها تطور النظام القانوني إستجابة لخطر القرصنة وتطور معها القانون الدولي العرفي، الذي جعل من القرصنة في الواقع أول جريمة عالمية، وحث عليها جميع الدول للقبض على الجناة ومحاكمتهم.

مع بدايات القرن التاسع عشر، وجدت هذه التطورات في العرف الدولي طريقها إلى قانون البحار الدولي الحديث عبر إتفاقية جنيف لقانون البحار لعام 1958 أولاً، ثم إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. فضلاً عن ذلك، يعتبر التعاون بين الدول من الجوانب الرئيسية الهامة في معالجة القرصنة، وهذا ما تم تعزيزه في المادة (100 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982) لمكافحة القرصنة.[1]

كما تعرف الإتفاقية القرصنة القائمة على السفن في (المادة 101 منها)، على أنها أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الأحتجاز أو أي عمل من

(1) أنظر, د. صلاح الدين عامر, القانون الدولي للبحار, مرجع سابق, ص 336.

أعمال السلب أو النهب، الذي يرتكب من قبل طاقم سفينة خاصة ضد سفينة أخرى في أعالي البحار أو خارج الولاية القضائية لأي دولة.

ويمتد التعريف كذلك إلى الأفعال المرتكبة من أجل (أغراض خاصة)، أي لايتعلق الأمر بأية دوافع سياسية، مستبعدة في ذلك الدوافع الأخرى مثل الهجمات الإرهابية، والذي يعد العنصر الحاسم في هذا التعريف، والذي يمتد ليشمل (الأشخاص المسيطرون) على السفينة أو الطائرة المستخدمة في عملية القرصنة وفقاً للمادة (103 من الإتفاقية).

فالقرصنة إذن هي عمل يحدث في أعالي البحار، وبالتالي، فأن أي عمل آخر مماثل له ولكنه يقع في المياه الداخلية للدولة أو في البحر الإقليمي، لن يشكل ذلك مفهوم القرصنة الوارد في التعريف أعلاه. ويظهر توصيف السفينة في (المادة 105 من الإتفاقية) بسفينة قرصنة، والتي تمنح الدول في أعالي البحار ولاية شاملة في الإستيلاء على أي سفينة أو طائرة قرصنة، وكذلك القبض على من فيها من الأشخاص وضبط ما فيها من ممتلكات.

مع ذلك، فأن هذا الحق موقف على توافر الأدلة والمبررات الكافية لإثبات أن السفينة المضبوطة هي سفينة قرصنة، وإلا تتحمل الدولة مسؤولية فعلها المتمثل بالضبط أو الأحتجاز دون مبررات كافية، ويقع عليها مسؤولية التعويض عن أية خسائر أو أضرار تسببت بها جراء هذا الضبط.[1]

(1) أنظر, د. مصطفى كمال طه/ د. وائل أنور بندق, التوحيد الدولي للقانون البحري, ط1,

وبموجب الفقرة الثانية من (المادة 58 من الإتفاقية) تنطبق الحقوق نفسها في المنطقة الإقتصادية الخالصة. بينما يستثني تعريف القرصنة الوارد في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار البحار الإقليمية. فتخضع بالتالي كل الأفعال التي تخل بسلم الدولة الساحلية أو بحسن النظام في بحرها الإقليمي لسلطة الإنفاذ الوطني طبقاً لنص المادة (25 من الإتفاقية) التي تسمح للدولة الساحلية من إتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع أي مرور لايكون بريئاً. ووفقاً للمادة (27 من الإتفاقية) يمكن للدولة الساحلية من ممارسة ولايتها الجنائية على ظهر سفينة أجنبية إذا أمتدت نتائج الجريمة إليها. مالم يكن هناك إتفاق إقليمي أو حتى دولي، لوضع ترتيبات إستثنائية يطبق فيها مبدأ الإختصاص بدلاً من مبدأ الإقليمية لمكافحة القرصنة في المياه الإقليمية، كما هو عليه الحال بالنسبة للقرصنة في الصومال عام 2008.

والحقيقة، منذ إعتماد إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، توسعت قواعد القانون الدولي للبحار في مجال أمن السفن بشكل ملحوظ. على سبيل المثال، أبرمت في عام 1988 إتفاقية (SAU) لقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية، والتي جاءت إثر حادثة إختطاف السفينة الإيطالية (أكيلي لاورو) في المياه الداخلية المصرية من ميناء الأسكندرية في عام 1985. حيث جرمت الإتفاقية أفعالاً مثل الإستيلاء أو ممارسة السيطرة على السفينة عن طريق التهديد أو إستخدام القوة أو أي شكل

مكتبة الوفاء القانونية, الأسكندرية, 2012, ص 66.

آخر من أشكال التخويف. وتم تعديل هذه الإتفاقية في بروتوكول عام 2005، لتشمل بالنص على أعمال الإرهاب البحري أو مايسمى (بالقرصنة السياسية). ومع ذلك، لا تزال هناك ثغرات قضائية هامة فيما يتعلق بالإنفاذ البحري الجنائي، خاصة عندما يتعلق الأمر بالأجانب أو السفن الأجنبية.[1]

في تسعينات القرن الماضي، حدثت بعض التطورات الدولية الهامة في فيما يتعلق بمكافحة القرصنة، خاصة بعد تنامي نشاط القراصنة حول العالم، في المحيط الهندي مثلاً قبالة سواحل كينيا والصومال، وبشكل رئيسي في خليج عدن. حيث تركز الأهتمام الدولي تبعاً لهذه الأحداث، وبشكل خاص بعد الأستيلاء على ناقلة النفط (سيريوس ستار) جنوب شرق مومباسا بكينيا. فضلاً عن تقارير هجمات القراصنة ضد السفن السياحية في المحيط الهندي. لذلك، أنشئت مراكز دولية لمكافحة القرصنة البحرية، كالمركز الدولي في كوالالمبور عام 1992، وأتبعه المركز الدولي لمكافحة القرصنة في القرن الأفريقي عام 2009. للمساعدة في تبادل المعلومات بشأن القراصنة، وتلقي البلاغات عنهم بالسرعة اللازمة، وتحديد المنطقة البحرية للحادث، والأتصال بأقرب دولة لمحل الحادث لإتخاذ مايلزم بشأن القبض على القراصنة وتقديمهم للمحاكمة.[2]

فضلاً عن ذلك، تشرف هذه المراكز على تنفيذ قرارات مجلس الأمن الدولي، الذي تدخل بعد أحداث الصومال عام 2008، حيث أعلن عن قرارات غير

(1) See Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 121.
(2) Ibid.

مسبوقة منحت السلطات البحرية الحق في دخول المياه الإقليمية لملاحقة القراصنة المشتبه بهم. كذلك، فعل الإتحاد الأوروبي إستناداً لتفويض مجلس الأمن الدولي، بإطلاق عملية (أتلانتا) لمكافحة القرصنة قبالة سواحل الصومال، وتدخلت كذلك منظمة حلف شمال الأطلسي (الناتو) لتقديم الدعم البحري، الذي أنظمت إليه دولاً أخرى كالصين والهند وماليزيا وروسيا.[1]

في خطوة هامة أخرى أتخذت بإعتماد قرار مجلس الأمن الدولي المرقم (1851 في 16 كانون الأول 2008)، الذي أذن للدول بموجب إتفاقات دولية في تسيير (السفن الحربية) في أعالي البحار، لتعزيز القدرة على إنفاذ القانون الدولي بشكل أكثر فاعلية، مع السماح أيضا بالتدخل الدولي ليس فقط في المياه الداخلية للصومال، بل وداخل الأراضي الأقليمية للصومال أيضاً، وذلك بحجة ملاحقة وقمع أعمال القرصنة.

الأمر الذي يطرح التساؤل عن ماهية مبدأ الإختصاص القضائي وسلطة الإنفاذ في أعالي البحار وممارسته في المياه الإقليمية ؟ وعن ماهية مبدأ عدم التدخل في شؤون الدول وممارسة التدخل بالتحايل على قواعد ومباديء القانون الدولي العام تحت ذريعة القرصنة البحرية ؟

2). الإتجار بالرقيق

إلغاء الرق في القانون الدولي كان له أسس من التطورات التي حصلت في كل من الولايات المتحدة وأوروبا خلال القرن التاسع عشر، مما أدى في

(1) Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 121.

النهاية إلى الدعوة لحظر الرق وإعتماد تدابير لوقف تجارة الرقيق في القرن العشرين. وعندما كانت هناك ممارسات في نقل العبيد عن طريق البحر، كانت هناك الحاجة إلى قانون دولي لحظر العبودية وإتخاذ التدابير اللازمة لمنع تجارة الرقيق في أعالي البحار.

جاءت الإتفاقية الدولية لعام 1926 لقمع تجارة الرقيق، وهي الأولى من سلسلة المبادرات الدولية لحظر العبودية، وكانت هذه الجهود أيضا قد أنعكست في (المادتين 13 و 22) من إتفاقية جنيف لعام 1958 بشأن أعالي البحار. وقد تكرر بشكل أساسي الحكم السابق في نص المادة 99 (من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)، التي تطالب الدول الأطراف فيها بإتخاذ تدابير فعالة لمنع ومعاقبة نقل العبيد في السفن التي ترفع علمها، وقد أكدت أن أي من العبيد يلجأ على متن أية سفينة، أيا كان علمها، يعتبر حراً بحكم الواقع.

والحقيقة، أن هذا الحكم أصبح يشكل مصدر قلق لتجار الرقيق في العالم. ففي العقود الأخيرة أصبح الإتجار بالأشخاص جريمة تعاقب عليها القوانين الوطنية طبقاً لحكم المادة (99 من الإتفاقية) لإرتباطها بعناصر معينة بتجارة الرقيق.

مع ذلك، كانت الإستجابات الدولية متميزة للحد من الإتجار بمايسمى اليوم بالرقيق الأبيض و الأطفال، بالرغم من أن ممارسة هذه التجارة تأتي من دولاً

هي ذاتها تشترك في عملية الإنفاذ البحري.

3) المخدرات

ينعكس القلق الدولي بشكل ملحوظ بشأن الإتجار غير المشروع في المخدرات أو المواد الفعالة المؤثرة على العقل، في نص المادة 108 (من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)، حيث تسعى إلى معالجة هذه المسألة من خلال مطالبة الدول أولاً بالتعاون في قمع الإتجار بهذه المواد في أعالي البحار، وثانياً طلب مساعدة الدول الأخرى للقيام بأنشطة قمع ضد السفن التي تحمل علمها وتقوم بالإتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل.

أن أحكام القانون الدولي في مكافحة الإتجار بالمخدرات أخذت بالإتساع منذ عام 1961 حيث أبرمت إتفاقية الأمم المتحدة لمراقبة المخدرات في نيويورك، وأعقبتها إتفاقية أخرى للسيطرة على بعض العقاقير والمنشطات المؤثرة على العقلية في فيننا عام 1971. وأستمر العمل الدولي بموجب هاتين الإتفاقيتين حتى إبرام إتفاقية الأمم المتحدة ضد الإتجار بالمخدرات والمؤثرات العقلية لعام 1988.[1]

جدير بالذكر، أن الإتفاقية الأخيرة تتناول في المادة 17 منها، مسألة (الإتجار غير المشروع عن طريق البحر)، حيث تطالب الدول بالتعاون إلى أقصى حد

(1) See Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 122.

ممكن لقمع الإتجار غير المشروع بتلك المواد، وتمنح لهم الحق في الصعود على متن وتفتيش السفن التي يشتبه في تورطها في الإتجار بالمخدرات، وإن كانت ترفع علم دولة طرف في هذه الإتفاقية. في هذا الصدد، تصمت المادة 108 (من إتفاقية قانون البحار لعام 1982) بشأن حق الصعود على متن السفينة وتفتيشها. لذلك، فالدولة بحاجة إلى الإشارة إلى قبولها لإتفاقية عام 1988، في حال إتخذت تدابير (الصعود والتفتيش) للسفن في أعالي البحار. وقد تم إستكمال هذه القواعد العالمية في هذا المجال، بإتفاقات إقليمية مثل إتفاق سان خوسيه لدول أمريكا الجنوبية المبرم في كوستاريكا عام 2003، الذي يحكم منطقة البحر الكاريبي.[1]

4) البث الأذاعي غير المصرح به

غالباً مايطلق على البث الأذاعي (الراديو أو التلفزيون) غير المصرح به في أعالي البحار بالقرصنة. هذه المسألة وإن لم يتم بحثها في إتفاقية جنيف لقانون البحار لعام 1985، إلا أنها أخذت مكانها بالأهتمام الدولي بحلول المؤتمر الثالث للأمم المتحدة وأدرجت في جدول أعمال المؤتمر الرئيسي، لتتناولها أتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بالتنظيم في الجزء السابع في المادة 109 منها.

كما سبقت الإتفاقية، عدة مبادرات دولية للتصدي لمسألة البث الأذاعي غير المصرح به في أعالي البحار، كالإتفاقية الأوروبية لعام 1965، ولائحة الراديو

(1) See Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 122.

المعتمدة من قبل منظمة الإتصالات الدولية. مع ذلك، كانت ممارسة الدول في قمع هذه المشكلة متواضعة، حتى تأريخ إبرام إتفاقية الأمم المتحدة الثالثة لتلزم الدول الأطراف في المادة 109 منها، وتوفر الأساس القضائي للعمل على قمع مسألة البث الأذاعي غير المصرح به في أعالي البحار بشكل جدي، خاصة بالنسبة للدول التي تعاني من إستقبال البث والتشويش فيها أو التدخل في الإرسال الأذاعي الصوتي أو التلفزيوني غير المصرح به.

ويعرف (البث) على أنه توزيع لمحتوى مرئي أو مسموع على الجمهور عبر وسيط يقوم على أستخدام الموجات الكهرومغناطيسية (موجات الراديو)، ويتم ذلك من خلال مرسلات للبث من على متن سفينة أو منشأة في أعالي البحار مخصصة لذلك خلافاً للوائح الدولية، كما يستبعد إرسال نداءات الاستغاثة من هذا التعريف.[1]

والحقيقة، أن هذه مسألة البث الأذاعي غير المصرح به الذي يوصف نشاطه إلى جانب القرصنة وتجارة الرقيق، تبدو في عصر الإنترنت أحكاماً قد عفا عليه الزمن، ولم تعد لها تلك الأهمية التي كانت تحتلها في السابق.

د). سلطة الإنفاذ Enforcement

يحتوي الجزء السابع من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982،

(1) See Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 122.

على عدد من أحكام الإنفاذ المميزة والهامة التي تستند إلى ممارسات الدول الثابتة في القانون الدولي العرفي وإتفاقية جنيف لقانون البحار لعام 1958 كذلك. ويعد (حق الزيارة) ضد سفن معينة في أعالي البحار، واحداً من تلك الأحكام التي تنص عليها المادة (110 من الإتفاقية).

كما أن المادة (110 من الإتفاقية) تمضي على أساس يتفق مع حرية الملاحة في أعالي البحار، ومبدأ عدم التدخل في السفن في أعالي البحار، ما لم تكن هناك (أسباب معقولة) للإشتباه في أن السفينة تعمل في أنواع معينة من الأنشطة المحظورة دولياً (كالقرصنة أو تجارة الرقيق أو البث الأذاعي غير المصرح به)، أو إذا ماكانت السفينة لاتحمل جنسية دولة معينة، أو أنها تحمل جنسية دولة هي ذات دولة السفينة الحربية نفسها. وفي حال توافر مثل هذه الأسباب، فإن للسفن الحربية أو ما يعادلها (حق الزيارة) الذي يمتد إلى الصعود إلى السفينة وتفتيشها.

ولا ينطبق (حق الزيارة) على السفن الحربية الأجنبية والسفن الحكومية التي تتمتع بالحصانة. ويمكن كذلك، أن يمتد (حق الزيارة) إلى تفتيش السفينة إذا كان ذلك ضروريا (لإزالة أو تأكيد) الشك. وبالتالي، سيكون هذا الحق قابلاً للتطبيق بالتأكيد في حالة سفن القراصنة حيث قد يكون من الضروري إجراء فحص كامل للتحقق من حالة السفينة والطاقم وأنشطتها.

مع ملاحظة، أن ممارسة (حق الزيارة) ضد السفينة لأسباب أو شبهات لا

أساس لها من الصحة، قد تثير مسؤولية الدولة طبقاً لنص المادة (3/110 من الإتفاقية)، من أن السفينة المتأخرة يجب أن يكون لها تعويض عن أية خسائر أو أضرار جراء ذلك التصرف.

فضلاً عن ذلك، تضيف المادة (4/109 من الإتفاقية) حكماً أخر يتعلق بحق الزيارة، وهو السماح للدول التي تتمتع بالولاية وفقاً للفقرة الثالثة منها، بالقبض على أي شخص أو سفينة تعمل في أعالي البحار على البث الأذاعي غير المصرح به. في حين أن حق الزيارة يسمح بإتخاذ شكل من أشكال إجراءات الإنفاذ ضد السفن التي تمارس أنواع معينة من الأنشطة المحظورة منها البث الأذاعي غير المصرح به في أعالي البحار.

من أحكام الإنفاذ الأخرى، التي يحتويها الجزء السابع من الإتفاقية هو (حق المطاردة الحثيثة). فقد أجازت المادة (111 من الإتفاقية) للدولة بالقيام بعمليات إنفاذ ضد السفن، شرط أن تبدأ من المياه الداخلية أو منطقة البحر الإقليمي، أو المنطقة المتاخمة، وفي بعض الحالات من المنطقة الإقتصادية الخالصة أو الجرف القاري، وتستمر في أعالي البحار.

والحقيقة، أن ممارسة الدولة لهذا الحق يرجع إلى وقت مبكر من جهود تدوين قانون البحار الدولي، وكذلك عمل لجنة القانون الدولي. حيث تم الإعتراف به في المادة (23 من إتفاقية جنيف لقانون البحار لعام 1958)، فضلاً عن التعديلات التي أجريت بإضافة مناطق بحرية جديدة في إتفاقية الأمم المتحدة

لقانون البحار لعام 1982. لذلك تم الإحتفاظ بأهم ميزات حق المطاردة الحثيثة في المادة (111 من الإتفاقية الأخيرة).

فضلاً عن ذلك، فأن حق المطاردة الحثيثة لا يمكن البدء به إلا عندما تعتقد السلطات في الدولة الساحلية أن السفينة الأجنبية قد إنتهكت قوانينها وأنظمتها الوطنية. بذلك يمكن أن تبدأ المطاردة من المياه الداخلية أو المياه الأرخبيلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة، وفي حالات معينة أيضاً داخل المنطقة الإقتصادية الخالصة والجرف القاري. وهناك عنصر أساسي لإستخدام هذا الحق، وهو يجب أن تكون المطاردة (مستمرة) وأن لا تنقطع، وأن السفينة الأجنبية قد تلقت فعلاً الأمر بالتوقف حينما كانت في المياه الإقليمية. فضلاً عن ذلك، يقتصر حق ممارستها على السفن الحربية للدولة الساحلية أو طائراتها العسكرية أو السفن أو طائراتها الأخرى التي تم وضع علامة تدل على أنها في الخدمة الحكومية. وينبغي التوقف عن المطاردة بمجرد دخول السفينة الأجنبية التي تجري مطاردتها في البحر الإقليمي لدولة أخرى، لتعلق الأمر بمبدأ السيادة.[1]

مع ذلك، قد لايستوفي الحكم بإجراء المطاردة الحثيثة لتلك الشروط التي تستوجبها المادة (111 من الإتفاقية)، في هذه الحالة تقرر الفقرة الثامنة منها مبدأ التعويض عن أية خسارة أو أضرار تلحق بالسفينة الأجنبية.

(1) أنظر, د. صلاح الدين عامر, القانون الدولي للبحار, مرجع سابق, ص 341.

هـ) حفظ وإدارة الموارد الحية

Conservation and Management of Living Resources

نظراً لوجود اتفاقية جنيف لعام 1958 بشأن الصيد والحفاظ على الموارد الحية في أعالي البحار، كان أحد التحديات التي تواجهها إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، هي تحديد آليات حفظ وإدارة الموارد البحرية الحية، وفيما إذا كانت أكثر ملائمة في ظل نظام المنطقة الإقتصادية الخالصة، أو أن يتم نقلها إلى نظام أعالي البحار. في نهاية المطاف، إختارت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، عدم القيام بأي منهما بينما كانت تحتوي في الجزء الخامس منها على أحكام واسعة النطاق تتعلق بالحفظ والإدارة للموارد البحرية الحية في المنطقة الإقتصادية الخالصة التي كانت بحاجة إلى موازنتها مع ولاية الدولة الساحلية وإختصاصها. وما تبقى لأعالي البحار، هي خمسة أحكام تناولها الفرع الثاني من الجزء السابع في المواد من (116– 120 من الإتفاقية)، والتي تتناول الحفاظ على الموارد البحرية الحية وإدارتها بالشكل الذي يضمن فاعلية المادة (87 من الإتفاقية) من حيث حرية صيد الأسماك في أعالي البحار، دون أن يؤثر ذلك على مسألة الحفظ والإدارة لتلك المصايد في أعالي البحار.

فضلاً عن ذلك، تضيف الإتفاقية صكوك إضافية لتنظم وحماية الموارد الحية البحرية في أعالي البحار في المادتين (118 و 119)، فضلاً عن المبادرات الدولية الأخرى ذات الصلة التي لها تطبيقات تشمل مدونة قواعد السلوك

لمنظمة الأغذية والزراعة لعام 1995 بشأن الصيد الرشيد، ولعام 2001 لمنع الصيد غير المشروع وغير المنظم وردعه والقضاء عليه.

و). العلاقة مع المناطق البحرية الأخرى
Relationship with Other Maritime Zones

هناك جانب محوري لنظام أعالي البحار المعاصر، هو ذاته كان موجوداً في القانون العرفي الدولي والقانون التقليدي الذي تمثله إتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام1958، هو تكييف الأحكام بين نظام أعالي البحار ونظام المنطقة الإقتصادية الخالصة. على عكس الوضع الذي كان موجوداً قبل إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. لذلك كانت مسألة ربط جوانب نظام المنطقة الإقتصادية الخالصة بالحريات التقليدية في أعالي البحار، والجوانب المرتبطة بذلك النظام مثل القرصنة والمطاردة الحثيثة، هو محور الإتفاقية الأخيرة التي تتناولها (المادة 86 منها) بالتوضيح. حيث تضمن سلامة (الحريات التي تتمتع بها جميع الدول) في كل من المنطقة الإقتصادية الخالصة وأعالي البحار، إشارة إلى نص (المادة 58) من الجزء الخامس، التي تشير بدورها إلى حرية الملاحة والتحليق ومد الكابلات البحرية وخطوط الأنابيب في أعالي البحار وفقاً للمادة (87 من الإتفاقية)، وغيرها من الإستخدامات القانونية المشروعة للبحر، والمتعلقة بتلك الحريات التي تتمتع بها كافة الدول.

وبالتالي، فإن هناك ثلاثة أنواع من مجموع الحريات الستة لأعالي البحار، الواردة في نص المادة (87 من الإتفاقية)، أصبحت قابلة للتطبيق بوضوح داخل المنطقة الإقتصادية الخالصة. أما الحريات الثلاثة المتبقية فهي خاصة التطبيق في أعالي البحار مثل (الصيد، وبناء الجزر الإصطناعية والمنشآت، والبحث العلمي)، لأنها إن خضعت لنظام المنطقة الإقتصادية الخالصة (المميزة) بالقيود ذات الصلة، لا يمكن بالتالي إعتبارها من (الحريات).

فضلاً عن ذلك، تنطبق المواد من (88 إلى 115 من الإتفاقية) الخاصة بنظام أعالي البحار على المنطقة الإقتصادية الخالصة أيضاً، إلى الحد الذي تبدو فيه غير متوافقة مع أحكام الجزء السابع من الإتفاقية. تبعا لذلك، فأن جميع أحكام أعالي البحار المتعلقة بالتعامل مع السفن ووضعها، والمحظورات، تسري كذلك داخل المنطقة الإقتصادية الخالصة الخاضعة (للتحفظات). من حيث أن ممارسة حريات أعالي البحار داخل المنطقة الإقتصادية الخالصة تكون مقيدة (فقط) بالحصول على الإذن لممارستها من قبل الدولة الساحلية، مع مراعاة حقوق ومصالح الأخيرة داخل تلك المنطقة، وبما لايتعارض مع قوانينها ولوائحها الوطنية.

ثانياً: قاع أعماق البحار The Deep Seabed

1. مقدمة

إن تنظيم المنطقة المغمورة من قاع البحار خارج الجرف القاري حيث الثروة الغنية من الموارد المعدنية، هي أحد أهم التطورات المثيرة للجدل في قانون البحار الدولي الحديث. فقد أحكمت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 تنظيمها بشكل دقيق ومعقد للغاية في جزئها الحادي عشر، حيث أعتبرت هذه المنطقة بمثابة تراث مشترك للإنسانية جمعاء.

والحقيقة، جاء هذا التحول في العقيدة القانونية الدولية نتيجة الضغوطات الدولية لإنهاء الإستعمار التي بلغت ذروتها في منتصف القرن الماضي، ما حدا بلجنة القانون الدولي بالعمل على صياغة مشاريع مواد بشأن قانون البحار شكلت الأساس لإتفاقيات جنيف الأربع المتفق عليها في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. بالتالي، جاء إقرار هذه الإتفاقية تتويجاً لأعمال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث، لتخضع هذه المنطقة من البحر لمبدأ حرية البحار والإستغلال المشترك وبشكل متساوي لجميع الدول. إلا أن هذا النظام كان مثيراً للجدل بالنسبة للدول البحرية الكبرى، وقاد على أثره الولايات المتحدة الأمريكية إلى رفض التوقيع على هذه الإتفاقية حتى عام 1994 بعد إدخال التعديلات الجوهرية على الجزء الحادي عشر منها، لتشمل أهم المباديء التي يمكن أن ينطبق عليها مفهوم التراث المشترك للإنسانية وهي كالتالي:

(1- تشمل حدود هذه المنطقة من قاع البحار خارج الجرف القاري بما يجاوز

حدود ولاية الدولة الساحلية؛

2. تعتبر هذه المنطقة ومواردها تراثاً مشتركاً للإنسانية؛
3. إنتفاء السيادة الوطنية على هذه المنطقة وعدم جواز الإستيلاء على أجزاء منها؛
4. إستخدام المنطقة للإغراض السلمية فقط؛
5. إستغلال المنطقة يجب أن لايمس حقوق الدولة الساحلية وسلطاتها على المناطق المتداخلة والتي تدخل ضمن ولايتها؛
6. ربط إستغلال موارد هذه المنطقة بالتنمية الإقتصادية الدولية؛
7. إستغلال ثروات هذه المنطقة يجب أن لايمس بالحريات التقليدية المقررة لإعالي البحار).[1]

وهي وإن كانت في إطارها العام تحمل مبدأ التراث المشترك للإنسانية ولكن في الحدود التي رسمتها الدول البحرية الكبرى فيما يتعلق بالسيطرة على قرارات منح رخص الإستكشاف والإستغلال للثروات غير الحية لهذه المنطقة من قاع البحار العميقة، والتي تصدرها السلطة الدولية لقاع البحار (ISBA).[2]

وجدير بالذكر، أن السلطة الدولية لقاع البحار تم إنشاؤها بموجب المادة (1/156 من الإتفاقية)، وذلك لضمان تنفيذ بنود الجزء الحادي عشر منها، حيث أوكل إليها أمر الأدارة والإشراف على تعدين موارد هذه المنطقة من قاع

(1) أنظر, د. صلاح الدين عامر, القانون الدولي للبحار, مرجع سابق, ص 344.
(2) Report of the ISBA Secretary-General, 14th Session, ISBA/14/A/2, 2008.

البحار، ويشكل نظامها بما يسمى (بمدونة التعدين في قاع البحار)، التي تمثل الأداة في إستغلال وإستكشاف جميع الموارد المعدنية لإعماق البحار الموجودة في المنطقة.

2. إستغلال الموارد في قاع البحار العميقة

Deep Seabed Exploitation

أن نظام أستغلال الموارد في قاع البحار العميقة يخضع بشكل أساسي لمبدأ التراث المشترك. الذي تختلف فيه قواعد تطبيقها إختلافاً جوهرياً عن (مبدأ حرية أعالي البحار). لذا فأن الإلتزام بالإعتبار الواجب في إستغلال قاع أعماق البحار مبدئياً يجب أن يتماشى مع المصالح الإقتصادية للدول الأخرى وفقاً للمبدأ الأول.

فضلاً عن ذلك، فأن نظام الإستخدام لهذه المنطقة تحكمه بشكل دقيق المادة (140 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)، التي تنص على التقاسم العادل للمنافع المالية والإقتصادية التي تجنى من هذه الأنشطة. وهي تضع بذلك نوعين من المتطلبات التي يجب عدم الفصل بينهما طبقاً لمبدأ التراث المشترك: وهما المشاركة الدولية طبقاً لمبدأ المساواة بين الدول في التعدين، وضمان التوزيع العادل للأرباح من قبل السلطة الدولية لقاع البحار وفقاً لنص المادة (2/160 (و-1) وبدلالة المادة 2/140 من الإتفاقية).

عملياً، فأن الأرباح التي يتعين على سلطة قاع البحار توزيعها، تتمثل في

الموارد المالية التي تولدها سلطة قاع البحار نفسها من خلال مشاركتها في عملية التعدين في أعماق البحار، فضلاً عن الضرائب التي تدفعها لها الدول والشركات المساهمة في التعدين في أعماق البحار، وكذلك ضرائب الدول الساحلية من الأرباح المتحققة لها من رفوفها الخارجية (المادة 82 من الإتفاقية). ومع ذلك، تشمل هذه الأموال المصروفات الإدارية لسلطة قاع البحار، والخدمات المقدمة للبلدان النامية كتعويض عن الخسائر الإقتصادية الناجمة عن إستخراج وتسويق المواد الخام التي يتم الحصول عليها من خلال التعدين في أعماق البحار (المادة 10/150 من الإتفاقية). لذلك، لا يمكن التنبؤ مسبقاً بمقدار الأرباح التي سيتم تقسيمها من قبل السلطة، والتي سنتناولها لاحقاً بالتفصيل.[1]

أما عن الموارد الموجودة في قاع البحار العميقة، فهي تتركز وبنسبة كبيرة في المناطق التي تشكل تداخلاً طبيعياً للحافة القارية وأعالي البحار. وممارسات الدول في الواقع، تناقض لهذا السبب الإجراءات المنصوص عليها في (المادة 76 من الإتفاقية). وسبق الحديث بهذا الصدد، من أن الدول الساحلية مطالبة طبقاً لنص المادة آنفة الذكر، بتقديم البيانات عن رفوفها القارية الممتدة للتعريف بحدودها إلى (لجنة حدود الجرف القاري)، لتقوم بدورها بإصدار التوصيات الملزمة لترسيم الحدود القارية، والتي تتطلب في العادة بعض الوقت لتحديد حدود المنطقة بشكل قاطع. خلال هذه الفترة، تنشط فيها ممارسات الدول لإستغلال موارد قاع تلك المنطقة العميقة التي تشكل من الناحية

(1) See ISBA, Polymetallic Nudles at www isa.org.jm/files/documents/EN/Brochures/ENG7, p. 38.

التقريبية نسبة 50% من سطح الأرض.

وبهذا الخصوص، فأن هذه المنطقة تحتوي على مجموعة متنوعة من الموارد المعدنية والهيدروكربونية، وهي من المعادن التي جذبت إهتمام الدول بشكل متزايد لإستخراجها، فهي أول مورد يتم تحديده في السهول السحيقة من البحار. حيث تم العثور عليها خلال البعثة العلمية لتشالنجر في الأعوام (1872–1877). هذه المعادن عبارة عن صخور صغيرة تشبه الكرة، وقطرها بين (0.5 و 25 سم)، وتكون منتشرة بشكل خاص في الحواف القارية وعلى أعماق تتراوح بين 6000 و 8000 متر. من بين الموارد الأخرى التي تحتويها هذه المناطق والتي تكفي للإستهلاك العالمي لعشرين ألف سنة قادمة، كالمنغنيز الذي يقدر بحوالي (358 بليون طن)، والنيكل بـ (14.7 بليون طن)، والنحاس بـ (7.9 بليون طن)، والكوبالت بـ (7.1 مليون طن)، والألمنيوم بـ (20 بيلون طن)، والحديد بـ (150 بليون طن). وتتوزع هذه المعادن على نطاق واسع في ثلاثة مناطق بحرية من سطح الأرض، وهي: منطقة شمال وسط المحيط الهادي، وحوض بيرو في جنوب شرق المحيط الهادي، ووسط شمال المحيط الهندي.[1]

في الحقيقة، يختلف تكوين العقيدات المتعددة المعادن ودرجة وفرتها من منطقة لأخرى من قاع البحار العميقة. وبالتالي، فأن هناك ثلاثة إلى عشرة مواقع فقط تتركز فيها الكميات الكبيرة من تلك العقيدات المعدنية الجيدة، والتي

(1) See ISBA, Polymetallic Nudles, (op.cit), ibid., p. 39.

تحتوي على ما يكفي من النسب العالية من تركيزات النيكل والنحاس والمنغنيز والكوبالت. وتستخدم في الكشف عن تلك المعادن أنظمة مختلفة ومتقدمة منذ سبعينيات القرن الماضي، ليس فقط من قبل الدول المتقدمة ولكن من قبل الدول النامية أيضاً كالهند على سبيل المثال (العضو بارز في مجموعة الـ 77). كما أن تقنية التعدين أخذت بالتطور بأستخدام نظام التعدين الهيدروليكي، الذي يتضمن وحدة تجميع ذاتية الدفع تجرف قاع البحر، وتسحق العقيدات من المعادن المترسبة فيه، ثم تضخ الخام إلى السطح عبر خراطيم خاصة. ولا توجد حتى الآن عمليات تعدين خاصة على نطاق تجاري لكلفتها الباهضة مقارنة بالتعدين الأرضي.[1]

أما المصدر الثاني للموارد في قاع البحار العميقة، فهي قشور الفيرومانغا الغنية بالكوبالت، والتي توجد على المرتفعات البحرية من الصخور البركانية المترسبة بسمك يصل حتى 25 سم، وفي أعماق تتراوح مابين 400 إلى 4000 متر، وهي منتشرة في سبع مواقع، وتغطي مايصل نسبته إلى 1.7% من إجمالي قاع المحيط الهادي. وتعتبر قشور الفيرومانغا مصدراً مهماً ليس فقط للكوبالت ولكن أيضاً للمنغنيز والنيكل.[2]

والمورد الثالث لقاع البحار هو الرواسب الكبريتية المتعددة الفلزات، التي تم العثور عليها في الفتحات البركانية في الأعماق من البحار التي تصل حتى عمق 4000 متر. هذه الرواسب أكتشفت في أواخر السبعينيات أيضاً، وهي

(1) See ISBA, Polymetallic Nudles, (op.cit), ibid., p. 39.
(2) Ibid.

غنية جداً بالمعادن. حيث تتكون من المحلول العمودي (الشكل) الذي تلامس تكويناتـه الشـبيه بالـدخان (الأبـيض أو الأسـود) المـاء المعـدني الخـارج مـن الفتحات البركانية. وتقدر كمية هذه المعادن المترسبة التي تحتوي على الزنك والنحاس بملايين الأطنان، فضلاً عن معدني الذهب والفضة.[1]

كما أن لجهود البحث العلمي البحري (MSR) تعد من الأهمية خاصة في مسائل التنقيب البيولوجي عن الكائنات ذات القيمة لصناعة الأدوية. على سبيل المثال، يتم إستخدام البكتيريا الموجودة في فتحات الصخور البركانية في أعماق البحار، في إختبار الحمض النووي في جميع أنحاء العالم، بسبب قدرتها على تحمل التسخين والتبريد المتكرر للعينات التي تنطوي عليها هذه العملية. كما أن للتعدين في القشور الصخرية آثاره السلبية أيضاً على البيئة البحرية، فهي تؤثر على الكائنات الحية المتوطنة في الأعماق، وتشير الدراسات إلى إحتمال إنقراض بعض هذه الأنواع أثناء عمليات التعدين.[2]

لذلك، يهتم المجتمع الدولي اليوم بحماية مثل هذه الأنواع من الكائنات الحية والبيولوجية من خطر الإنقراض بسبب عمليات التعدين التي يتم إجراؤها في تلك المناطق التي تعيش فيها. وبما أن السلطة الدولية لإعماق البحار (ISBA) ليس لديها إشراف على مثل هذه الأنشطة (ما لم يتم تنفيذها من

(1) See ISBA, Polymetallic Nudles, (op.cit), ibid., p. 39.
(2) See Lahrs Suhr, Environmental Protection in Deep Seabed Mining, in: International Law and New Zealand´s Approach, (NZJEL) New Zealand Journal of Environmental Law, Nr.12, 2008, at p. 97, 108 et seq. (58-170)

قبلها مباشرة). لذا تم التوصية بأتباع نهج وقائي من شأنه أن يدعم إنشاء مناطق بحرية محمية حول المواقع التي تكثر فيها الفتحات البركانية، مع ضرورة أن يتم التعدين في ظل ظروف خاضعة للرقابة المشددة.[1]

3- مصايد الأسماك المستقرة في قاع البحار العميقة SedentaryFishereis in The Deep Seabed

قبل أن يكشف البحث العلمي البحري (MSR) عن الموارد المعدنية ذات القيمة الإقتصادية البالغة في أعماق البحار، كانت ممارسات الدول تتركز فيما يتعلق بقاع البحار بمصايد الأسماك المستقرة.

منذ القرن التاسع عشر، كانت مطالبات الدول تتلخص بحرية الصيد فيما يتعلق بمصايد اللؤلؤ والرخويات والصيد البحري في قاع البحر خارج حدود منطقة البحر الإقليمي، بإعتبارها منطقة بحرية مشتركة ومفتوحة لجميع الدول ولا تخضع لدولة معينة. وكثيراً ماكانت الدول البحرية الكبرى تلجأ إلى الإستيلاء على المناطق من البحر التي لاتخضع لملكية دولة معينة. وهذا ما أدى إلى طرح الأسئلة العديدة خاصة بعد إثارة قضية صيد فراء الفقمات (Bering Fur Seals) في عام 1895، التي رفعتها بريطانيا أمام محكمة التحكيم في جنيف والمتعلقة بشرعية إجراءات الصيد للولايات المتحدة الأمريكية في ألاسكا، في مناطق أعالي البحار الكندية. على أساس أن الولايات المتحدة الأمريكية تمارس الصيد لأنواع من الحيوانات لايمكن

(1) See Lahrs Suhr, (op.cit), ibid., at p. 118.

مقارنتها بمصايد قاع البحار غير المتحركة. وبالتالي، وإن كان هناك تشابهاً بين مصايد أسماك البحار والمحيطات، كمصائد اللؤلؤ وغيرها من الأسماك على سبيل المثال، إلا أن ذلك لايمنح الحق للسفن الأمريكية برفع العلم البريطاني وممارسة الصيد داخل المنطقة من البحر التي تعد إمتداداً للأراضي الكندية في الآسكا. وقد رفضت هيئة التحكيم مطالب الولايات المتحدة الأمريكية بتطبيق مبدأ حرية البحار في هذه القضية. ومع ذلك، فقد تبنت كل من بريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية وجهة النظر حول فكرة أن قاع البحر إذا كان حراً لايخضع لملكية دولة معينة، فأنه يمكن أكتسابه عن طريق الإحتلال. لذلك، كان هناك مبدأ متعارف عليه، مفاده أن بعض الكائنات الحية تعتبر بمثابة تركيبات من تربة قاع البحر بسبب إرتباطها به، قد فقدت مصداقيتها، لأن قاع البحر هو أساساً خارج الولاية الوطنية ويمكن أن يخضع لسيادة الدولة التي تقوم بإحتلاله. وقد جاء إعلان ترومان عام 1945 ليدعم هذا المبدأ، الذي طالب بحقوق الولايات المتحدة السيادية في الجرف القاري، على أساس أنه يمكن تبريره من خلال نظرية الإحتلال، وقد أستجابت بريطانيا بشكل إيجابي لهذا المبدأ.[1]

مع ذلك، فإن نظرية الإحتلال لم تتمتع بتلك الدرجة من الواقعية خاصة عند تطبيقها على قاع البحار العميقة، إذ لا يمكن التوفيق بين نظريات الإحتلال التقليدية والحقائق البيئية القاسية في الأعماق، التي تتطلب الحظور الدائم لمن يدعي السيادة عليها لإستبعاد الآخرين لا بمجرد الأعلان عن ذلك. إذ يجب

(1) See Daniel O´Connell, The International Law of the Sea, Vol. 1, Oxford University Press, 1983, at p. 454.

أن يكون هناك تواجد دائم كالبنية التحتية للتعدين مثلاً، والمنصات الموجودة على قاع البحر أو المرفقة بها، وأجهزة الشفط والمغارف ...إلخ.[1]

وبالتالي، يبقى الفقه مستقراً في رأيه نتيجة التنظيم الدولي الذي بدأ في ستينيات القرن الماضي، على أن الموارد الحية لقاع البحار العميقة هي مصايد أعالي البحار المفتوحة للجميع.[2]

4. مبادئ عامة لقاع البحار

General principles of the deepseabed

أدى إعلان ترومان، والممارسات الدولية الأخرى حول إستحقاق الدولة الساحلية للجرف القاري، إلى زيادة الإهتمام الدولي لتنظيم الوضع القانوني للقضايا المحيطة بعمق ما وراء حدود الجرف القاري من البحار. وعلى الرغم من التصريحات المناقضة لهذا الإتجاه، إلا أن الرأي يذهب إلى أن قاع البحار العميقة هي جزء من أعالي البحار بإستثناء بعض المصايد لقاع البحار التأريخية، وهو ماكان معتمداً ضمنياً لمركز التجارة الدولية في الخمسينات من القرن الماضي. وقد ساد هذا المبدأ مواد إتفاقية جنيف لقانون البحار لعام 1958، وكذلك في مشاريع مواد لجنة القانون الدولي التي تحولت إلى أربعة إتفاقيات دولية.[3]

(1) See Daniel O´Connell, (op.cit), ibid., at p. 457.
(2) Ibid., at p. 458.
(3) Ibid., at p. 454 et seq.

لقد أدى هذا الإفتراض مع تطور التقنيات العلمية إلى إحتكار رجال الصناعة لموارد قاع البحار، لذلك كان من المتوقع أن تزداد المنافسة على المعادن في هذه الحدود الجديدة من البحر. وبالتالي، سينعكس أثره السلبي على الدول الفقيرة التي سوف تفقد أي دور فعال لها في التعدين في قاع البحار العميقة. خاصة وأن العديد من إقتصاديات هذه الدول تعتمد بشكل كبير على عائدات التصدير من التعدين الأرضي الذي تم أستبداله من المعادن المستخرجة من قاع البحار. فضلاً عن المخاطر الإقتصادية التي لحقت بها من جراء إنخفاض أسعار السلع العالمية وأنهيارها، بسبب دخول معادن قاع البحار للسوق الدولي.[1]

مع الأخذ بهذه المخاوف في الإعتبار، بادر السفير المالطي لدى الأمم المتحدة الدكتور أرفيد باردو، في إجتماع الجمعية العامة (UNGA) عام 1967، إلى تقديم مقترح لإعتبار موارد قاع البحار العميقة على أنها (تراث مشترك للإنسانية).[2] وبالتالي، لا الدول ولا أي كيان قانوني آخر، بما في ذلك شركات التعدين، تكون قادرة على إكتساب أية حقوق في هذه المنطقة من البحر أو مواردها المعدنية. والحقيقة، جاءت هذه المبادرة بعد أستشعار الدول الضعيفة الخطر من إحتكار قاع البحار، الأمر الذي يمكن أن يؤدي لهيمنة الدول الكبرى على العالم بشكل مباشر من خلال سيطرتها على قاع البحار والمحيطات. وبقدر ما عكس إعلان ترومان في عام 1945 الرغبة السائدة

(1) See Daniel O´Connell, (op.cit), ibid., at p. 459.
(2) See, the Statement of Ambassador Pardo in: UN GAOR, 22nd Sess., 1st Cmtee, Docs A/C.1/PV 1515th, 1516th, Nov. 1, 1969, at pp. 267-286.

في عصره، إستحوذ مبدأ باردو على القبول والدعم من قبل المجتمع الدولي وذلك في أواخر الستينيات من القرن الماضي.[1]

بناءاً على ذلك، أخذت الدول النامية بمبدأ التراث المشترك كجزء لا يتجزأ من النظام الإقتصادي الدولي الجديد الذي أصبح واقعاً بعد إتفاقيات جنيف الأربع، والذي يتطلع المجتمع الدولي إليه لتحقيق مبدأ المساواة بين الدول والعدالة والإنصاف. لذلك تم إعتماد قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة لاحقاً تنفيذاً للمبادرة المالطية. وأنشأت بعد ذلك الجمعية العامة للأمم المتحدة لجنة لدراسة الإستخدامات السلمية للمنطقة من البحار خارج حدود الولاية الوطنية، مع تفويض لدراسة الوضع القانوني لقاع البحار العميقة، التي من شأنها تعزيز الإتفاق على التعدين فيها، والذي لا يمكن تحقيقه بشكل واقعي إلا من خلال تنظيم كامل لمسائل قانون البحار بما في ذلك تفاعل نظام قاع البحار العميقة مع نظام الجرف القاري.[2]

وقبل عقد إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، أعتمدت الجمعية العامة للأمم المتحدة سلسلة من القرارات حول موضوع قاع البحار العميقة، كان من بينها قراران مهمان بشكل خاص: الأول قرار الجمعية العامة رقم 2574 الصادر عام 1969 المعروف بأسم (قرار الوقف)، وذلك بشأن مسألة الإستخدام السلمي الحصري لقاع وباطن أرض المنطقة من البحر ماوراء أعالي البحار خارج حدود الولاية الوطنية للدولة الساحلية. فضلاً عن إستخدام مواردها

(1) See Daniel O´Connell, (op.cit), ibid., at p. 459.
(2) Ibid., at p. 460.

لصالح البشرية جمعاء، مع مراعاة إحتياجات ومصالح الدول النامية في ذلك. وقد حاز هذا القرار على 62 صوت مؤيد، و 28 صوت معارض، وإمتناع 28 عن التصويت. ولتحقيق هذه النتيجة، أكدت الجمعية العامة في قرارها (أنه من الضروري إنشاء نظام دولي وآلية دولية مصاحبة له). وأختتم القرار بالإعلان في فقرته النهائية أنه (ريثما يتم إنشاء مثل هذا النظام:

(أ) تلتزم الدول والأشخاص، مادياً أو معنوياً، بالإمتناع عن جميع أنشطة إستغلال موارد منطقة قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها، خارج حدود الولاية الوطنية؛

(ب) لا يجوز الإعتراف بأي مطالبة بأي جزء من هذا المجال أو موارده).[1]

وقد كان الأثر القانوني لهذا القرار هو الإعترض عليه بشدة، من قبل العديد من الدول حتى التي صوتت لصالح القرار في السابق، حيث أعتبرت القرار قد جاء بمعايير عرفية جديدة. ومع ذلك، فقد تم دعم القرار من قبل 62 دولة من مجموع 118 دولة من الدول الأعضاء في الأمم المتحدة. والحقيقة، لا يمكن إعتبار هذا القرار بمثابة قانون جديد للبحار، رغم أنه جاء متوافقاً مع مطالب القوى الكبرى. مع ذلك، فهو جمع بين مطالب الدول الكبرى بإتخاذ إجراءات لتقييد التعدين في قاع البحار العميقة من ناحية. ومن ناحية أخرى، قام بتلبية مطالب الدول النامية بتبني مبدأ التراث المشترك، مع تحفظ العديد من تلك الدول بشأن جدية وسريان مفعوله.[2]

(1) UN Doc. A/Res/2574 (XXIV), 1969.
(2) See Daniel O´Connell, (op.cit), ibid., at p. 462.

وفي هذا الصدد، تجدر الإشارة إلى أن الهدف الرئيسي للدول الصناعية من هذا القرار هو ضمان الإستثمار وتقليل فرص المنافسة الدولية في أعالي البحار، والذي بات واضحاً أنه سيتحقق بسهولة بالغة من خلال نظام التدويل، أكثر من كونه حراً متاحة للجميع في ظل مبدأ حرية أعالي البحار.

أما الثاني فهو قرار الجمعية العامة رقم 2749 الصادر عام 1970، الذي يعد بمثابة إعلان عن المبادئ التي تحكم قاع البحار، وباطن أرضها، فيما وراء حدود الولاية الوطنية للدولة الساحلية التي يشار إليها بأسم (المنطقة).[1]

وقد جاء هذا القرار مؤكداً لمبدأ باردو بإن (المنطقة) تعتبر بمثابة التراث المشترك للإنسانية، ولايجوز الإستيلاء لا من قبل الدول أو الكيانات غير التابعة للدولة، ولا حتى المطالبة أو ممارسة السيادة أو الحقوق السيادية على أي جزء منها. كما لا يجوز تأكيد أية حقوق في المنطقة أو على مواردها بطريقة لا تتوافق مع النظام الدولي المقرر إنشاؤه في القرار. وتخضع جميع أنشطة الإستكشاف والإستغلال لهذه المنطقة للأغراض السلمية حصراً ولصالح البشرية جمعاء، وعلى الدول بغض النظر عن موقعها الجغرافي، سواء كانت غير ساحلية أو ساحلية، أن تعمل على تعزيز التعاون الدولي في مسائل البحث العلمي في المنطقة، وإتخاذ التدابير المناسبة لمنع تلوث البيئة البحرية.[2]

(1) UN Doc. A/Res/2749 (XXV), 1970.
(2) See Daniel O´Connell, (op.cit), ibid., at p. 462.

على الرغم من وضع هذه المبادئ العامة والهامة، إلا أن القرار 2749 ترك مجموعة من القضايا التي يتعين حلها في معاهدة جديدة لاحقة، ستكون قادرة على إقرار النظام الذي أشار إليه قرار إعلان المباديء مسبقاً. وقد التزمت الدول الصناعية عملياً بقرار الوقف وقرار إعلان المبادئ، حيث ظل التعدين في قاع البحار العميقة غير تجاري. فضلاً عن ذلك، فقد تقدمت الولايات المتحدة الأمريكية بمشروع معاهدة جديدة مع لجنة أو سلطة لقاع البحار إلى الأمم المتحدة في عام 1970، حيث أستبعدت فيه الولاية القضائية الوطنية خارج حدود الجرف القاري. وإلى أن يتم إنشاء مثل هذا النظام، بقيت الولايات المتحدة والدول الصناعية الأخرى مقتنعة أنه على الرغم من أن قاع البحار العميقة لا يمكن أن يخضع للإحتلال، إلا إنه من حيث المبدأ يمكن أن تمارس فيه التعدين طبقاً لمبدأ حرية أعالي البحار. وإن كان ذلك يتعارض مع قراري الوقف (2574) والمبادئ (2749)، إلا أنها مع الدول الصناعية الكبرى قد أرست قواعد عرفية لها في إستغلال موارد قاع البحار لا تسمح لأحد بتقييدها.[1]

5. إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

كانت الحاجة إلى حل مسألة قاع البحار العميقة سبباً رئيسياً وراء عقد إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. ومع ذلك، كانت هذه القضية هي ذات السبب وراء الإنقسامات الحادة في مفاوضات المؤتمر، والتي ظلت دون

(1) See Daniel O´Connell, (op.cit), ibid., at p. 463.

حل إلى حد ما لأكثر من عقد من تأريخ إبرام هذه الإتفاقية.[1]

في الحقيقة، تضمنت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 أحكاماً خاصة فيما يتعلق بالسلطة الدولية لقاع البحار (ISBA) من حيث الوظائف والصلاحيات في الجزء الحادي عشر منها، وذلك من أجل تنظيم مسألة تعدين قاع البحار إعمالاً بمبدأ التراث المشترك للإنسانية. وبهذا الصدد، نجد في الفرع الأول من الجزء الحادي عشر المواد من (133- 135 من الإتفاقية)، تشير إلى الأحكام العامة المنطبقة على قاع البحار العميقة أي ما تسمى بـ (المنطقة) ومواردها الطبيعية، حيث تقوم بتحديد الموارد ونطاقها التي يشملها هذا النظام، فضلاً عن الأنشطة التي تشملها بالتنظيم أيضاً. وفي الفرع الثاني من الجزء الحادي عشر، توضح فيه المبادئ التي تحكم المنطقة بما في ذلك مبدأ (التراث المشترك للإنسانية) كما في المواد من (136- 149 من الإتفاقية). فضلاً عن الأحكام الأخرى التي تتناول مجموعة متنوعة من الأمور بما فيها النظام القانوني للمنطقة، وسلوك الدول فيها ومسؤولياتهم تجاه حقوق الدول الساحلية وحماية البيئة البحرية وفقاً للمادة (145 وبدلالة المادة 209 من الإتفاقية)، وكذلك النص على وجوب إستخدام المنطقة للأغراض السلمية، والبحث العلمي ونقل تكنولوجيات التعدين من البلدان المتقدمة إلى الدول النامية، والمشاركة الفعالة للدول النامية في هذه الأنشطة (المادة 3/143 من الإتفاقية).

(1) Daniel O´Connell, (op.cit), ibid., at p. 463.

وتتبع هذه المبادئ بدورها أحكاماً أكثر تعقيداً تتناول تنمية الموارد في المنطقة، وذلك في الفرع الثالث من الجزء الحادي عشر من الإتفاقية، والتي تشتمل على صيغ معقدة تتعلق بسياسات الإنتاج للتعدين في قاع البحار. كالمادة 153 من الإتفاقية، التي تحكم أنشطة التعدين بما في ذلك الإستكشاف والإستغلال بالشكل الذي يسمح فيه للمؤسسات والشركات الدولية من المشاركة في التعدين جنباً إلى جنب مع السلطة الدولية لقاع البحار، إضافة إلى الأحكام الخاصة المتعلقة بوظائف وصلاحيات السلطة الدولة لقاع البحار (ISBN).

لقد أثارت الأحكام الواردة في الإتفاقية الجديدة خاصة مايتعلق منها بصلاحيات السلطة الدولية لقاع البحار الكثير من الجدل. كما أثارت مخاوف الدول النامية قبل الدول الصناعية الكبرى، من حيث الصلاحيات التي تتمتع بها السلطة والتي ستمنحها سلطات بعيدة المدى للهيمنة على التعدين في قاع البحار.[1]

من ناحية أخرى، فالبلدان الصناعية (التي تملك شركات التعدين الرئيسية)، هي الأخرى تخشى على أمتيازاتها من تهديد السلطة الدولية، في حالة ما إذا تمكنت الدول النامية من الحصول على ميزة رقمية كبيرة في مجلس إدارة السلطة. لذلك لم يتم التوصل إلى إتفاق دولي حول هذه صلاحيات السلطة. وبالتالي، أنعكست سلباً على قبول الإتفاقية التي قابلتها الولايات المتحدة

(1) See Daniel O´Connell, (op.cit), ibid., at p. 465.

الأمريكيـة بـالرفض، وإمتنـاع 17 دولـة أخـرى عـن التصـويت بمـا فـي ذلـك المملكة المتحدة وبلجيكا وجمهورية ألمانيا الإتحادية وإيطاليا وهولندا.[1]

لقد كانت الأسباب واضحة وراء رفض التصويت على إتفاقية عام 1982، إذ أعلـن وفـد الولايـات المتحـدة الأمريكيـة قبيـل بـدء مفاوضـات الـدورة العاشـرة لإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، أنه ستكون هناك مراجعة شاملة لسياسة الجزء الحادي عشر من الإتفاقية (من قبل الإدارة الجديدة في عهد الرئيس ريغان)، لمجموعة المخاوف آنفة الذكر حول المعاملة التفضيلية للسلطة والنقل الإلزامـي لتكنولوجيـا التعدين للـدول الناميـة، فضـلاً عن قيـود الإنتـاج، وإنعدام التمثيل المضمون للولايات المتحدة في مجلس السلطة (ISBA). لذلك أكدت الولايـات المتحـدة أن مسـألة عودتهـا للمفاوضـات هـو رهـن إجـراء التعـديلات لإزالة مخاوفها من صلاحيات السلطة. وعلى الرغم من التنازلات الكبيرة التي منحتها لاحقاً مجموعة الدول الـ (77)، إلا أن ذلك لم يكن مرضيا للولايات المتحـدة والـدول الصـناعية الرئيسـية الأخـرى، مـالم يسـمح لهـا بـدور مناسـب تضـمن فيـه مصـالحها فـي صـنع القـرار داخـل السـلطة الدوليـة لقـاع البحـار (ISBA).[2]

بناءاً على ذلك، كانت حقيقة إعتماد إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، هو إبرام إتفاق عام 1994 المتعلقة بتنفيذ أحكام الجزء الحادي عشر من إتفاقية عـام 1982، الـذي أعتمدتـه الجمعيـة العامـة للأمـم المتحـدة فـي قرارهـا

(1) Daniel O´Connell, (op.cit), ibid., at p. 465.
(2) Ibid.

(263/48) حيث نصت فيه على ضرورة تفسير وتطبيق أحكام الأتفاق والجزء الحادي عشر من الإتفاقية معا بوصفهما صكاً واحداً.[1] وقد تضمن الإتفاق على قرارين، وذلك لإستيعاب موقف الولايات المتحدة والدول الصناعية الأخرى التي لم توافق بعد على الإتفاقية. لقد كان القرار الأول بمثابة عملاً تحضيرياً للقبول بالإتفاقية، حيث أقرت فيه مسائل إعداد وتشغيل السلطة (ISBA)، بما في ذلك الموافقة على القواعد الإجرائية منها. وتم تكليف اللجنة التحضيرية أيضاً بتنفيذ القرار الثاني، الذي نص على حماية المؤسسات والشركات الصناعية التي قدمت فعلاً إستثمارات كبيرة في تعدين قاع البحار. وواصلت اللجنة التحضيرية عملها حتى حلها في عام 1994، حيث بدء تأريخ نفاذ إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والتأسيس الرسمي لـ ISBA.[2]

في الحقيقة، كان القرار الثاني بمثابة الإمتياز الذي منحته دول مجموعة الدول الـ (77) للمؤسسات وشركات التعدين التابعة للدول الصناعية الغربية. كانت الغاية من إصدار القرار الثاني هو تأمين حقوق (المستثمرين) وشركات التعدين الذين حصلوا طبقاً لهذا القرار على معاملة تفضيلية. وبالتالي، يمكنهم من التنفيذ الفوري لأنشطة التعدين، بما في ذلك التنقيب والإستكشاف. والمستثمرين المعنيين بالقرار الثاني، هم في الواقع على ثلاث فئات: تمثل الأولى منها المؤسسات وشركات التعدين لأربع دول صناعية هي (فرنسا واليابان والهند والإتحاد السوفياتي)، أما الثانية فتمثل أربع شركات متحالفة

(1) Rep. ISBA Secretary-General, 19th Session, ISBA/19/A/2, 2012.
(2) See Daniel O´Connell, (op.cit), ibid., at p. 467.

(متعددة الجنسيات)، والفئة الثالثة والأخيرة هي التي تمثل شركات التعدين للدول النامية.[1]

بناءاً على ذلك، يمكن القول بأن القرار الثاني لإتفاق عام 1994 الخاص بإمتيازات التعدين في (المنطقة) للمؤسسات والشركات الصناعية الكبرى، كانت له الكلمة الأخيرة بشأن إعتماد إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 وقبولها من قبل الدول الرافضة لها أو التي أمتنعت عن التصويت. وقد تم إبرام عدد من الإتفاقيات الأخرى بعد عام 1982، من بينها إتفاق نابولي لعام 1994 بين مجموعة الدول الصناعية الثمانية (G8) (الولايات المتحدة الأمريكية، بريطانيا، فرنسا، ألمانيا، بلجيكا، إيطاليا، اليابان وهولندا)، بشأن تنظيم مسائل الإستثمار والتعدين في المنطقة، كذلك الإتفاق على آلية حل المنازعات المحتملة من جراء تداخل مجالات الأستثمار في المنطقة، والسعي إلى ضمان عدم التداخل في التعدين بنفس المنطقة من قاع البحر. كما أعتمدت هذه الدول الثمان نصوص الإتفاق في تشريعاتها الوطنية، لضمان سياسة تطوير قاع البحار، والإعتراف المتبادل بالتراخيص الممنوحة لإستكشاف أو إستغلال موارد قاع البحار فيما بينها، وحظر أية عملية للإستكشاف أو الإستغلال من دون ذلك الترخيص.[2]

لقد تبنت دول (G8) في قوانينها ولوائحها الوطنية أحكاماً مماثلة للأحكام الواردة في الجزء الحادي عشر من الإتفاقية، وإن كانت تدعي بأنها أحكاماً

(1) Daniel O´Connell, (op.cit), ibid., at p. 467.
(2) Ibid.

قابلة للتعديل أو الإلغاء، ولا تمثل بأي شكل من الأشكال تأكيداً على السيادة أو الحقوق السيادية في موارد قاع البحار. إلا أنها مع ذلك، لم تشر صراحة إلى رفض العمل بمبدأ التراث المشترك، غير أن بعض الأحكام من تشريعاتها الوطنية تدل بوضوح تبنيها لمبدأ الإحتكار والمحافظة على إبقاء مناطق التعدين بيد شركاتها الصناعية. ولم تكن في تشريعاتها أية ضوابط للإنتاج للحفاظ على أسعار المعادن، وبالتالي حماية دخل صادراتها من قطاعات التعدين للدول الأخرى.[1]

6. التصديق على إتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982

بالرغم من التنازلات التي قدمتها مجموعة الدول النامية الـ (77)، من أجل إرضاء الدول الصناعية الممتنعة عن التصويت للقبول بالإتفاقية، إلا أنها ودول أوروبا الشرقية أنتقدت إتفاق نابولي ونظام الدول الـ (G8)، لقناعتها التامة عن خروجهم بهذا الإتفاق عن روح نصوص الجزء الحادي عشر من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. مع ذلك، كانت تلك الفجوة متوقعة منذ البداية، ولم تشهد فترة طويلة إلا وتأكد لهذه الدول النظام الذي تنتهجه الدول الصناعية الكبرى (G8) على ظروف التعدين في قاع البحار العميقة.[2]

من جانب آخر، نصت الإتفاقية في (المادة 308) على شرط بدء نفاذها، وذلك بعد إنقضاء إثني عشر شهراً من تأريخ إيداع الصك الستين من صكوك

(1) See Daniel O´Connell, (op.cit), ibid., at p. 467.
(2) Ibid.

التصديق أو الإنضمام. والذي قامت به غينيا عندما أودعت وثيقة تصديقها الستين في 16 نوفمبر 1993، مما يعني أن الإتفاقية سوف تدخل حيز التنفيذ في نوفمبر 1994. وكما أسلفنا سابقاً، كانت مشاركة الدول المتقدمة في البداية محدودة جداً، رغم الجهود التي شارك فيها إثنان من الأمناء العامين المتعاقبين للأمم المتحدة (بيريز دي كويلير وبطرس غالي)، لتيسير المشاورات بين الممثلين الدائمين في نيويورك بهدف حل القضايا العالقة لبقية الدول الصناعية حول ملف الجزء الحادي عشر من الإتفاقية، والتي يمكن إجمالها في ثمانية مسائل: 1- التكاليف التي يجب أن يدفعها الأطراف؛ 2- الشركات الإستثمارية؛ 3- صنع القرار في ISBA؛ 4- المؤتمر المفترض أن ينعقد بعد 15 عاما من بدء الإنتاج التجاري؛ 5- نقل التكنولوجيا للدول النامية؛ 6- سياسة الإنتاج؛ 7- صندوق التعويضات؛ 8- الشروط المالية للعقود.[1]

في أواخر عام 1993، تم تشكيل مجموعة غير رسمية من الممثلين عن كل من الدول النامية والدول المتقدمة، والتي أقرت مسودة قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة مع مسودة إتفاقية حول تنفيذ الجزء الحادي عشر من الإتفاقية. وأصبحت هذه الوثيقة تعرف فيما بعد بإسم ورقة القارب (نسبة إلى مقترح المفاوض الأسترالي د. فرينش حول صورة لسفينة تعدين كشعار للوثيقة)، وقد تمت مناقشة مسودة القرار ومراجعتها بشكل مكثف وشكلت بالتالي أساس إتفاقية عام 1994. وسبق أن ذكرنا أيضاً، أن الجمعية العامة للأمم المتحدة قد أعتمدت إتفاق عام 1994 بموجب قرارها المرقم (263/48) في يوليو

(1) See Daniel O´Connell, (op.cit), ibid., at p. 468.

1994، حيث صوتت مائة وعشرون دولة لصالح هذا القرار، لأنه كان من الواضح جداً أنه من دون مشاركة الدول الصناعية الأخرى ستؤدي إلى فشل الإتفاقية. إلا أن الإتفاق على تعديل الجزء الحادي عشر من خلال قرار الجمعية العامة بإلحاق إتفاقية عام 1994 بالإتفاقية محل التعديل أدى إلى تغيير الولايات المتحدة الأمريكية لموقفها وتوقيعها بالتالي على إتفاقية التنفيذ لعام 1994، إلا أنها في الواقع لم توقع على إتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982.[1]

والحقيقة، أن إتفاق عام 1994 يمثل نهجاً جديداً في قانون المعاهدات، وسعى إلى تعديل إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 دون إنتهاك للحكم الوارد في المادة (309 من الإتفاقية)، وذلك فيما يتعلق بالتحفظات والإستثناءات عليها للتوصل إلى إتفاق شامل لكافة الأطراف بالأحكام الواردة في الإتفاقية التي من شأنها ستتم معالجة سلسلة كاملة من القضايا المتعلقة بقاع البحار والمحيطات. وإلا فإن التحفظ الصادر من أحدى الدول يمكن أن يزيد التعقيد ويجعل من هذا النظام غير قابلاً للتطبيق. لذلك تمحور إتفاق عام 1994 حول حظر التحفظات أولاً وتوافق الآراء حول عملية التعديل القائمة.[2]

فضلاً عن ذلك، فقد أعتمدت الجمعية العامة المادة (1/4 من إتفاق عام

(1) See Daniel O´Connell, (op.cit), ibid., at p. 468.
(2) See Wolfgang Graf Vitzthum (Hersg), Die Eropäsche Gemeinschaft und das Internationale Seerecht, (op.cit), at p. 129.

1994) التي جاءت بالنص على أنه (يمثل أي صك تصديق أو تأكيد رسمي لإتفاقية عام 1982 أو الأنضمام إليها الموافقة على الإلتزام بإتفاقية عام 1994). علاوة على ذلك، جاءت في الفقرة الثانية من المادة الرابعة ذاتها بالنص على (أنه لا يجوز لأي دولة أو كيان إثبات موافقته على الإلتزام بإتفاقية عام 1994 ما لم تكن قد أنشأت أو تثبت في الوقت نفسه موافقتها على الإلتزام بإتفاقية قانون البحار لعام 1982).[1]

7- نظام التعدين في المنطقة

Mining system of The Area

تختلف العناصر الأساسية لنظام التعدين في قاع البحار العميقة في عدد من الجوانب الجوهرية. فطبقاً لمفهوم باردو حول مبدأ التراث المشترك، يجب أن ينطبق نظام التعدين على كامل المنطقة التي تمثل قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها خارج حدود الولاية الوطنية. لذلك تشكل المنطقة ومواردها المحل الذي ينطبق عليه مفهوم هذا المبدأ، والتي يجب أن لا تخضع لمفهوم السيادة أو حتى المطالبة بها. ومع ذلك، يمكن الحصول على حق الملكية في المعادن المستخرجة من قبل الدول والشركات فقط بموجب نظام التعدين، وذلك وفقاً لإتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 وإتفاق عام 1994.

كما يشمل نظام التعدين أيضاً بعض التطبيقات على الأرفف القارية للدول الساحلية التي تمتد إلى ما بعد 200 ميل بحري، دون التأثير على الوضع

(1) قرار الجمعية العامة 48/263، 1994.

القانوني لهذه المياه بإعتبارها ضمن الولاية الوطنية للدول الساحلية. وبموجب المادة 82 (من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)، يتعين على الدول الساحلية أن تدفع مبالغ أو مساهمات عينية فيما يتعلق بإستغلال الموارد غير الحية في الجرف القاري الممتد. حيث تدفع هذه المدفوعات والإشتراكات سنوياً بعد السنوات الخمس الأولى من الإنتاج في الموقع، بحيث يكون المعدل في السنة السادسة واحداً في المائة من قيمة أو حجم الإنتاج، ويزداد بنسبة واحد في المائة لكل سنة تالية حتى العام الثاني عشر، وتبقى عند مستوى 7 في المائة بعد ذلك. في حين أن التعدين في مناطق الجرف القاري الخارجي لا يقع في حد ذاته ضمن إختصاص السلطة الدولية لقاع البحار (ISBA)، علماً إن (ISBA) هي الهيئة المكلفة بتوزيع المدفوعات أو المساهمات إلى الدول الأطراف في إتفاقية عام 1982، مع مراعاة الفائدة وإحتياجات الدول النامية، ولا سيما الدول غير الساحلية والمتضررة جغرافياً من بينها.

والحقيقة، أن إتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 كانت تتضمن أحكاماً فنية ومعقدة للغاية لتنظيم مسألة التعدين في المنطقة. إلا أنه وطبقاً لإتفاق عام 1994 تم الإستغناء عن البعض منها وتعديلها، لجعلها أكثر أستجابة وفاعلية وكجزء من جهد دولي عام لجعل نظام التعدين أكثر قبولاً وتماشياً مع متطلبات الدول الصناعية والشركات الكبرى.

أ- السلطة الدولية لقاع البحار

International Seabed Authority (ISBA)

لقد كان من الأهمية بمكان التوصل إلى إتفاق بشأن الجزء الحادي عشر من الإتفاقية وإتفاق التنفيذ لعام 1994، لتحديد مسؤوليات وسلطات السلطة الدولية (ISBA)، التي تقوم على مبدأ مساواة جميع أعضائها بالسيادة. وقد كان الهدف من وراء إنشاء هذه المؤسسة (ISBA) كما علمنا، هو لإدارة موارد المنطقة، ومراقبة وتنظيم أنشطة المستثمرين لموارد قاع البحار العميقة (المادة 1/157 من الإتفاقية). فضلاً عن ذلك، فأن هذه المؤسسة (ISBA) لاتتمتع بأية سلطات عامة على قاع البحار العميقة، ماعدا تلك التي تتعلق بالموارد المعدنية، والتي غالباً ماتكون موارد صلبة معدنية أو سائلة في قاع البحار أو باطن أرضها، بما في ذلك العقيدات المتعددة الفلزات. أما بخصوص الأنشطة الأخرى التي لها تأثير على قاع البحر أيضاً، ولكنها لاترتبط بالموارد، فهي غير خاضعة للتنظيم من قبل هذه السلطة (ISBA)، سواء أكانت في أعماق البحار أو خطوط الأنابيب أو الكابلات البحرية أو الأنشطة العسكرية أو حتى نشاط البحث العلمي (MSR).

بناءاً على ذلك، فإن السلطة الدولية (ISBA) ليس لديها أي ولاية قضائية بيئية عامة على قاع البحار، وطبقاً للمادة (145 من الإتفاقية) تتخذ السلطة (ISBA) كذلك، من التدابير اللازمة فيما يتعلق بممارسة الأنشطة في المنطقة لضمان حماية البيئة البحرية بشكل فعال من الآثار الضارة التي قد تنشأ من خلال عمليات التنقيب والإستكشاف وإستخراج الموارد من قاع البحار العميقة.

لذلك فهي مسؤولة عن الأنشطة المتعلقة بالتعدين في المنطقة فقط، ولكن قد يصادف ممارسة نشاطها العثور على الأشياء الأثرية أوالتأريخية التي ينطبق عليها وصف الممتلكات الثقافية، فأن من واجب السلطة (ISBA) في هذه الحالة، هو القيام الإخطار والتنبيه عن أكتشاف مثل هذه الأشياء إلى أمين عام منظمة اليونسكو. وطبقاً للمادة (149 من الإتفاقية) يجب أن تحفظ هذه الأشياء الثقافية أو أن يتم التصرف بها لصالح الأنسانية جمعاء، مع مراعاة حقوق بلد المنشأ الثقافي أو المنشأ التأريخي والأثري.

وكما تشير المادة (2/156 من الإتفاقية) إلى العضوية في السلطة الدولية (ISBA)، التي تتكون من جميع الأطراف في إتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982، البالغ عدد أطرافها حتى الآن 160 دولة، بما في ذلك الإتحاد الأوروبي الذي صادق على الإتفاقية وعدد أعضائها 28 دولة.

فضلاً عن ذلك، تنص الإتفاقية في (المادة 4/156) إلى مقر السلطة الدولية (ISBA) الذي يوجد حالياً في كينغستون (جامايكا). كما أن للسلطة الدولية ثلاثة أجهزة رئيسية توضحها المادة (1/158 من الإتفاقية)، وهي كل من: (الجمعية؛ والمجلس؛ والأمانة). وتؤدي السلطة وظائفها المشار إليها في المادة (1/170 من الإتفاقية) من خلال جهاز يدعى المؤسسة. فضلاً عن ذلك، هناك هيئتان فرعيتان تابعتان للمجلس هما: اللجنة القانونية والتقنية ولجنة التخطيط الإقتصادي، وذلك لمساعدة المجلس والجمعية في تقديم المشورة والتوصية المطلوبة، حيث تتكون كل لجنة من 15 عضو ممن تتوافر

فيهم المؤهلات المناسبة في مجال إختصاص تلك اللجان، ويتم إنتخابهم من قبل المجلس من بين المرشحين الذين تتم تسميتهم من قبل الدول الأطراف. فضلاً عن ذلك، فأن مسألة صنع القرار في أجهزة السلطة (ISBA) كقاعدة عامة تكون بالأغلبية أو بتوافق الآراء.

ب- الأجهزة الرئيسية للسلطة الدولية (ISBA)

1). الجمعية

الجمعية هي الهيئة العامة للسلطة (ISBA)، وهيئتها العليا لصنع القرار، ووضع السياسات العامة لبرنامج السلطة بما يتوافق مع أحكام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. كما أن أحد أكثر أدوارها أهمية هو دراسة وإعتماد اللوائح والقواعد والإجراءات المتعلقة بالتنقيب والإستكشاف وكذلك الإستغلال في المنطقة. كما يعد من مهامها أيضاً، مسائل دراسة وإقرار اللوائح والإجراءات الخاصة بالتقاسم العادل للإرباح المالية وغيرها من الفوائد الالإقتصادية المستمدة من الأنشطة في المنطقة، فضلاً عن النظر بمسائل مدفوعات الدول وتقدير مساهماتها بصدد الإنتاج وإستغلال الجرف القاري فيما وراء 200 ميل بحري التي تتم بموجب المادة (82 من الإتفاقية)، مع الأخذ بنظر الإعتبار مصالح وإحتياجات الدول النامية.

والحقيقة، أن سلطات الجمعية أصبحت بموجب إتفاقية التنفيذ لعام 1994 محدودة بشكل كبير، وذلك لإعطاء الدول الصناعية الكبرى حق أكبر في عملية صنع القرار في السلطة (ISBA). وبطبيعة الحال، تعتمد الجمعية في

إصدار قراراتها على توصيات المجلس، خاصة فيما يتعلق بوضع نظام التعويضات أو تدابير المساعدة الإقتصادية للدول النامية ولاسيما غير الساحلية والدول المتضررة جغرافياً التي نصت عليها (المادة 10/151 من الإتفاقية).

2) المجلس:

يتولى المجلس مسؤولية الإشراف على تنفيذ نظام التعدين في قاع البحار العميقة بإعتباره الهيئة التنفيذية للسلطة الدولية (ISBA). وتوضح الإتفاقية سلطات المجلس ووظائفه بموجب (المادة 162)، بما في ذلك الموافقة على خطط العمل للإستكشاف أو الإستغلال بعد تقديم اللجنة القانونية والتقنية التوصية بها. ويتألف المجلس من 36 عضواً تنتخبهم الجمعية عادة من عدة مجموعات مختلفة من الدول الأطراف في الإتفاقية، وبالشكل التالي: إنتخاب أربعة أعضاء من بين هذه الدول، كانت خلال السنوات الخمس الماضية من المستهلكين أو المستوردين الرئيسيين للمعادن؛ وإنتخاب أربعة أعضاء أيضاً من بين الدول الـ (G8) التي لها أكبر الإستثمارات في التعدين في المنطقة، إما مباشرة أو من خلال رعاياها؛ إضافة إلى إنتخاب أربعة أعضاء آخرين من بين الدول الأطراف التي تعد مصدرة رئيسية للمعادن المستخرجة من المنطقة؛ كذلك إنتخاب ستة أعضاء آخرين من الدول النامية التي تمثل مصالح الدول غير الساحلية وكذلك الدول المتضررة جغرافياً؛ يبقى هناك 18 عضواً للمجلس، عليه أن ينتخبهم وفقاً لمبدأ ضمان التوزيع الجغرافي العادل للمقاعد في المجلس ككل.

كما ترتبط بالمجلس هيئتان، وذلك لمساعدة المجلس بتنفيذ واجباته، وهما: لجنة التخطيط الإقتصادي؛ واللجنة القانونية التقنية. إلى جانب ذلك، فأن نظام صنع القرار في المجلس هو في الواقع بيد الدول الصناعية الكبرى، وأبرزها الولايات المتحدة الأمريكية. على الرغم من أن نظام الجزء الحادي عشر ينص على مبدأ توافق الآراء في إتخاذ القرارات، ولكن ماجرى عليه العمل، هو إتخاذ القرارات بشأن المسائل المتعلقة بالمسائل الجوهرية يتم بأغلبية ثلثي الأعضاء الحاضرين والمصوتين.

أما فيما يتعلق بآلية قبول طلبات الحصول على أذونات الإستكشاف أو الإستغلال للموارد المعدنية في المنطقة، تتم وفقاً للمادة (2/165 (ن) من الإتفاقية) فضلاً عن إتفاقية عام 1994، التي تسمح للمجلس بناءاً على توصية اللجنة القانونية والتقنية بإصدار إذونات الإنتاج لمن يقع عليهم الإختيار من المتقدمين بتلك الطلبات نيابة عن السلطة[1].

3) الأمانة

وهي جهاز موظفي السلطة (ISBA) من العلميين والخبراء المؤهلين وغيرهم من الذين يتطلبهم أداء الوظائف الإدارية للسلطة (المادة 1/167 من الإتفاقية). فضلاً عن ذلك، تعمل الأمانة في الأمور التي تدخل في إختصاص السلطة بما ينسجم وأحكام المجلس وموافقته، كذلك الحال في

(4) أنظر، الوثيقة (ISBA/6/A/18).

مسائل التعاون الدولي مع المنظمات الدولية الحكومية وغير الحكومية (المادة 1/169من الإتفاقية).

ج) الأنشطة الأخيرة للسلطة (ISBA) في المنطقة

وتشمل مجالات عمل السلطة (ISBA)، المحددة في رصد الأنشطة والتطورات المتعلقة بظروف الإنتاج من سوق المعادن وأسعارها، وكذلك وضع إطار تنظيمي مناسب لإستغلال الموارد المعدنية في المنطقة، وخاصة رواسب الكبريت المتعددة الفلزات والقشور البركانية المترسبة الغنية بالكوبالت، فضلاً عن تعزيز وتشجيع لجنة البحث العلمي (MSR)، والتقييم المستمر للبيانات المتعلقة بالتنقيب وإستكشاف العقيدات المعدنية الجيدة.

في عام 2006 أنشأت جمعية السلطة (ISBA)، صندوق الهبات للبحوث العلمية البحرية في المنطقة، ويهدف إلى تعزيز إجراءات البحوث العلمية البحرية (MSR) في المنطقة لمنفعة البشرية جمعاء، وكذلك تشجيع مشاركة العلماء والتقنيين المؤهلين من البلدان النامية. وقد بلغت ميزانية الصندوق حتى ديسمبر 2008 حوالي 2.5 مليون دولار أمريكي، كانت غالبية هذه الأموال قدمت على شكل تبرعات إضافية للصندوق، فضلاً عن الأموال التي أخذت من رسوم الطلبات التي دفعها المستثمرون جراء عقودهم مع السلطة. وهناك قواعد خاصة وإجراءات معينة لإدارة هذا الصندوق وإستخدامه، كانت قد أعتمدتها جمعية السلطة منذ العام 2007.[1] وقد أنفق حتى اليوم

(1) ISBA/13/A/6, 2007.

مامجموعه (254.312 دولار) من صندوق الهبات على شكل منح مقدمة لتعزيز الأنشطة البحثية العلمية لبرنامج عمل السلطة، وقد أستفاد من الدعم المالي مامجموعه 16 عالماً من البلدان النامية.[1]

كما تتم الأنشطة في المنطقة وفقًا لخطط من العمل المنصوص عليها في عقود معدة سلفاً من قبل السلطة خاصة بالإستكشاف والإستغلال طبقاً للأحكام الواردة في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، وإتفاقية التنفيذ لعام 1994. كما أن من أولويات عمل مجلس السلطة هو وضع وإعتماد اللوائح (من قبل اللجنة القانونية والتقنية) التي تنظم التنقيب عن العقيدات المعدنية المتعددة الفلزات وإستكشافها، والتي كانت في بداية عمل السلطة من الموارد الواعدة في قاع البحار. وقد تم إعتماد هذه اللوائح رسمياً بتوافق الآراء في جمعية السلطة عام 2000، حيث بمجرد إعتمادها يمكن إصدار عقود الإستكشاف إلى المتقدمين بالطلبات من المستثمرين، وذلك في المناطق التي حددتها السلطة بست مناطق في شمال شرق المحيط الهادئ (في منطقة تصدع كليبرتون). ومنطقة واحدة في المحيط الهندي.

كما تشتمل هذه اللوائح على 40 مادة قانونية، حيث تنظم إجراءات التنقيب والإستكشاف والموافقة على خطط عمل المستثمرين كذلك، ولاتشتمل على الإستغلال أو حتى التنقيب أو إستكشاف المعادن من العقيدات المتعددة الفلزات. الأمر الذي يتطلب إعتماد لوائح إضافية لمعالجة هذه المسائل. وطبقاً

(1) ISBA/16/A/2, 2010.

لهذه اللوائح فالسلطة (ISBA) لاتحتاج إلى التفاوض مع المتعاقدين من الأفراد أو الشركات مجدداً على شروط التعاقد، لأنها تلك اللوائح هي بمثابة عقد نموذجي يتضمن الشروط الأساسية بالنسبة لجميع المقاولين، مع الأخذ بنظر الإعتبار الفرق في مناطق الإستكشاف أو برامج الأنشطة في جداول تلك العقود.

أما عن اللوائح المتعلقة بالعقيدات المتعددة الفلزات، فالسلطة تعمل على ضمان تطبيق الإجراءات الوقائية البيئية. حيث طبقاً للجزء الخامس من لوائح العقيدات المتعددة الفلزات، لا يجب القيام بالتنقيب إذا كان هناك دليل ملموس على وجود خطر إلحاق الضرر بالبيئة البحرية، مع تعريف البيئة البحرية على نطاق واسع على أنها مياه وقاع البحار والمحيطات وباطن أرضها والمجال الجوي فوق تلك المياه. كما يتعين على الدول الأطراف تطبيق نهج وقائي وفقاً (للمبدأ 15 من إعلان ريو)[1]. لذلك يجب على المقاولون إتخاذ التدابير اللازمة لمنع تقليل تلوث البيئة البحرية والسيطرة عليه بقدر الإمكان بإستخدام أفضل التقنيات المتاحة. واللجنة القانونية والتقنية لها توصيات عديدة بهذا الصدد، لمساعدة المقاولين على تنفيذ هذا الجانب من اللوائح. والأمين العام مخول من قبل المجلس كذلك، بإتخاذ أي أجراء عند علمه بالضرر البيئي الخطير أو إحتمال حدوث مثل هذا الضرر.

(1) جدير بالذكر، أن إعلان ريو بشأن البيئة والتنمية، هو وثيقة قصيرة صدرت عن مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة والتنمية عام 1992، والذي يتألف من 27 مبدأ وقائي. أنظر:

- Doc. No. ISBA/12/A/11, 2006.

في الدورة السنوية الخامسة عشرة للجمعية التي عقدت في عام 2009. أعتمدت اللجنة القانونية والتقنية لوائح منقحة بشأن العقيدات المتعددة الفلزات. وفي دورتها السادسة عشرة، أعتمدت لوائح مماثلة تناولت ترسبات الكبريت الضخمة. والحقيقة، أن المجلس لم يتمكن في الدورة الخامسة عشرة من التوقيع على نص لحكم مسألة الترسبات الكبريتية، بسبب عدم الإتفاق على حكم توفيقي يتناول مطالبات مكافحة الإحتكار والتداخل لمواقع المناجم المحتملة في منطقة قاع البحار.

وبهذا الصدد، فأن أحد أهم التطورات المثيرة للإهتمام بالنسبة للسلطة (ISBA)، فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية للمنطقة، هو العمل على إنشاء شبكة لتأمين حماية المناطق في شرق المحيط الهادئ (في منطقة تصدع كليبرتون) ذات الصلة بالبيئة. وللمجلس وفقاً لنص المادة (2/162 (ي) من الإتفاقية)، أن يرفض أي طلب أو خطط عمل المستثمرين في إستغلال المناطق في الحالات التي تشير فيها أدلة جوهرية إلى حدوث ضرر جسيم من جراء هذه الأنشطة في البيئة البحرية. كما قامت السلطة بدراسة جدية للعقيدات المعدنية التي تنتشر في هذه المنطقة من قاع المحيط الهادئ، في الفترة من عام 2002- وحتى عام 2007 بمايعرف بـ (مشروع كليبرتون)، حيث قدمت فيه اللجنة القانونية والتقنية مجموعة من التقييمات للمخاطر التي تهدد التنوع البايولوجي فيها وقد أشارت نتائج المشروع إلى وجود مستويات عالية جداً من المصادر الثلاثة للمعادن في هذه المناطق والتي قدرتها بما يقارب الـ 1000 نوع. لذلك جاء مقترح اللجنة بضرورة إتخاذ التدابير المناسبة لحماية التنوع البيولوجي، لذلك أنشئت في هذه المنطقة من المحيط الهادئ

المعروفة بـ(تصدع كليبرتون) تسع مناطق محمية، بمساحة إجمالية تبلغ 1440 كيلومتراً مربعاً، مما سيؤدي بالتالي إلى إخضاع حوالي 25% من إجمالي هذه المنطقة للحماية، وللسلطة (ISBA) في هذا المجال سلطات واسعة للغاية. الأمر الذي شكل ضغطاً كبيراً على الدول الساحلية ومنظمات المصايد الإقليمية، حول إجراءات الحماية المتخذة من قبل السلطلة الدولية، والتي لابد لهذه الدول من القبول بها والموافقة عليها.

د- العناصر الرئيسية لنظام التعدين في قاع البحار العميقة

Main Elements of Deep Seabed Mining Regime

يشتمل نظام التعدين في قاع البحار العميقة على ثلاث عناصر رئيسية، وهي: التنقيب والإستكشاف والإستغلال. ولم تتضمن إتفاقية عام 1982 أو إتفاقية عام 1994، أي تعريف لهذه المصطلحات الثلاثة، إلا من خلال اللوائح التي أصدرها مجلس السلطة الدولية (ISBA)، وذلك بصدد العقيدات المتعددة الفلزات. والتي تنطبق على التنقيب والإستكشاف فقط، من دون أن تشمل عنصر الإستغلال لهذه العقيدات المعدنية وليس لموارد قاع البحار الأخرى.

وطبقاً للوائح العقيدات المتعددة الفلزات، فالتنقيب يعني البحث عن رواسب العقيدات متعددة المعادن في المنطقة دون منح أي حقوق حصرية. أما الإستكشاف فهو البحث أيضاً ولكن عن رواسب العقيدات المؤلفة من عدة معادن في المنطقة وبحقوق حصرية. كما يتضمن دراسات عن العوامل التقنية

والإقتصادية والتجارية وغيرها من العوامل المناسبة التي يجب أخذها في الإعتبار لمرحلة الإستغلال. لذلك فالإستغلال يعني إستخراج المعادن المتعددة العقيدات من المنطقة لأغراض تجارية.

وبموجب إتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 وإتفاقية التنفيذ لعام 1994، يجوز لأي دولة طرف فيها من التنقيب بحرية ولكن بقيود نسبية تحددها السلطة (ISBA). إذ يجب على المنقب أن يخطر السلطة عن نيته في الإنخراط في عملية التنقيب، وإعطاء تعهد مكتوب بأمتثاله لأحكام الإتفاقية. ولا يجوز إجراء التنقيب إذا كان هناك دليل ملموس على وجود خطر أو حدوث ضرر بالبيئة البحرية. على أن يكون التنقيب في المناطق المغطاة بخطة عمل معتمدة للإستكشاف وبموافقة مجلس السطة (ISBA). ولايحق للمنقب من منح أية حقوق فيما يتعلق بالموارد للمنقبين الآخرين. إلا بعد إخطار الأمين العام للسلطة الدولية (ISBA)، ووفقاً للشكل المنصوص عليه في المرفق الأول للوائح العقيدات المتعددة الفلزات، وللأمين العام (ISBA) مراجعة الإخطار والتصرف بناءاً عليه في غضون 45 يوماً من إستلامه إما بالموافقة أو الرفض.

أما عن الإستكشاف، فالدول الأطراف ومؤسساتها أو أشخاصها الطبيعيين أو الإعتباريين من الذين يحملون جنسياتها، التقدم بطلب إلى السلطة (ISBA)، للموافقة على خطط عمل الإستكشاف. كما يجب على المتقدمين تلبية شروط (التأهيل الإضافية)، وهي يجب أن يكون طالب الخدمة قادراً من الناحية

المالية والتقنية على تنفيذ خطة العمل المقترحة، ويجب كذلك أن يكون قادراً على الوفاء بإلتزاماته المالية للسلطة (ISBA). وعلى المتقدمين أيضاً، أن يقدموا كجزء من عملية تقديم الطلب تعهداً مكتوباً للسلطة (ISBA)، على قبولهم بالقواعد واللوائح والإجراءات الخاصة بالسلطة و شروط العقد مع الإمتثال لأحكام إتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 وإتفاقية عام 1994.

فضلاً عن ذلك، فإن أحد العناصر الرئيسية لنظام التعدين هو الإستغلال وهو النظام المبين في المادة (153 من الإتفاقية)، والذي بموجبه تخضع أنشطة التعدين في المنطقة لرقابة السلطة. والفكرة من وراء هذا النظام، هي التأكد من عدم الإحتكار لقاع البحار، وكذلك لإتاحة مايكفي من الموارد للمقاولين الجدد، وخاصة أولئك المتقدمين من الدول النامية. فضلاً عن ذلك، فطبقاً للمادة 15 من لائحة العقيدات المتعددة الفلزات، يجب أن تغطي طلبات الموافقة لمساحة إستكشاف إجمالية لأكثر من منطقة واحدة، بما فيه الكفاية وذات قيمة تجارية كافية لعملية التعدين.

في هذا الصدد، يجب أن تحتوي الطلبات كذلك على بيانات ومعلومات كافية للسماح للمجلس بناء على توصية من اللجنة القانونية والتقنية، بتعيين المنطقة المطلوبة على أساس قيمتها التجارية المقدرة. وبالتالي، إذا ما كان العرض مرضياً، سيقوم المجلس بتحديد المنطقة لمقدم الطلب، والتي تصبح جاهزة للعمل بمجرد الموافقة على خطة العمل لإستكشاف ومن ثم توقيع العقد. كما يجوز للمؤسسة التابعة للسلطة نفسها من تقديم خطة عمل لإستكشاف المنطقة

وتكون شريكاً في المشروع، إذا لم يكن هناك طلب مقدم من قبل أي مقاول، وذلك في غضون 15 يوماً من تأريخ عرض المنطقة للإستثمار.

ولطلبات الإستكشاف رسوم خاصة تقدر بقيمة 2000 دولار أمريكي، يجب دفعها عند تقديم الطلب، كما تتم مراجعة مستوى هذه الرسوم من قبل المجلس من وقت لآخر. وبعد عملية الفوز بالطلب وقبل البدء بالإستكشاف، يتم دفع رسوم سنوية إضافية يقدرها المجلس أيضاً. أما فيما يتعلق بمسألة النظر بالطلبات وفحصها، فيتعين على اللجنة القانونية والتقنية القيام بها. ولا توجد سوى قواعد محدودة يمكن رفض الطلب بناءاً عليها، مثل المكان الذي يتعلق فيه الطلب بمجال مدرج في خطة العمل التي وافق عليها المجلس بالفعل، أو إذا كان مقدم الطلب أو الجهة الراعية للدولة:

1- لديها بالفعل خطط عمل للإستكشاف أو الإستغلال في مناطق تتجاوز المنطقة التي يغطيها الطلب بنسبة 30% من المساحة الدائرية البالغة 400000 كيلومتر مربع حول مركز المنطقة المحجوزة؛ أو

2- لديها بالفعل خطط عمل للإستكشاف أو الإستغلال ولكن في المناطق غير المحجوزة (المرفوضة للإستغلال لأسباب بيئية)، ولا تشكل مجتمعة سوى نسبة 2% من مساحة المنطقة المحجوزة.

بناءاً على ذلك، وبعد الموافقة على خطة العمل من قبل المجلس، يتم إعداد عقد الإستثمار بين السلطة (ISBA) ومقدم الطلب (المقاول). كما وتمنح

الحقوق الحصرية للإستكشاف أو الإستغلال للمنطقة التي تغطيها خطة العمل (على عكس التنقيب الذي لا يمنح مثل هذه الحصرية). وعلى المقاول عند إنتهاء مدة العقد من التقدم لمدة خمس سنوات أخرى لتمديد عقد الإستثمار، أو التقدم بطلب آخر للحصول على خطة عمل خاصة بالإستغلال. خلال فترة العقد، تقوم السلطة (ISBA) بمراقبة عمل المقاول للتأكد من سلامة تطبيق شروط العقد، وعلى المقاول السماح للسلطة (ISBA)، بإرسال مفتشيها على متن السفن والمنشآت التي يستخدمها المقاول. ويجوز للمجلس كذلك من أن ينهي العقد إذا ما أخل المقاول بالشروط الأساسية الواردة في العقد، أو قام بأنتهك الأحكام الواردة في الجزء الحادي عشر من الإتفاقية أو إتفاقية عام 1994، أو القواعد والأنظمة والإجراءات الخاصة بالسلطة (ISBA).

الباب الثالث

الإدارة والحفظ لموارد البيئة البحرية والبحث العلمي

Marine Environmental protection,

Marine Resources and Scientific Research

الباب الثالث
الإدارة والحفظ لموارد البيئة البحرية والبحث العلمي
Marine Environmental protection, Marine Resources and Scientific Research

الفصل الأول
حماية البيئة البحرية Marine Environmental Protection

كانت أحدى الإنجازات البارزة لإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، هي تطوير الهيكل القانوني لحماية وحفظ البيئة البحرية، والتي لم تأخذ دورها المهم في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS) الأولى أو حتى الثانية في جنيف لعام 1958، إذ تضمنتا أحكاماً قليلة تناولت التلوث أو التهديدات الأخرى للنظم الإيكولوجية البحرية. على النقيض من ذلك، جاءت إتفاقية عام 1982 لتؤسس نظاماً موحداً لحماية البيئة البحرية

من جميع مصادر التلوث البحري، فقد تضمنت على العديد من القواعد والمعايير الدولية الحديثة، وعززت قدرة الإنفاذ لدول الموانئ والعلم، كما منحت الدول الساحلية ولاية قضائية واسعة فيما يتعلق بحماية وحفظ البيئة البحرية داخل بحارها الإقليمية.

علاوة على ذلك، فقد قدمت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، إطاراً قانونياً لتنفيذ المبادئ المعاصرة في حماية البيئة مثل نهج النظام البيئي، والنهج الوقائي والتنمية المستدامة بيئياً.

لقد كان من الواضح في وقت إنعقاد إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الثالثة عام 1973، أن هناك حاجة لتنظيم أكثر شمولاً لمسائل التلوث والكوارث البحرية. خاصة بعد أن أدى غرق ناقلة النفط البريطانية (توري كانيون) عام 1967 قبالة السواحل البريطانية إلى حدوث كارثة بيئية كبيرة، فضلاً عن بناء ناقلات الشحن العملاقة ذات القدرة على النقل غير المسبوقة، أدت إلى زيادة الوعي العام بمخاطر التلوث العرضي. كما كان هناك إدراك متزايد للآثار الأقل خطورة، الناجمة عن العمليات العادية لتشغيل العدد المتزايد من السفن التجارية في البحار، والناجمة أيضاً، عن الإلقاء المتعمد للنفايات النووية وغيرها من النفايات في المحيطات، فضلاً عن ملوثات الصرف الصحي والنفايات السائلة الصناعية والزراعية.[1]

(1) See Daniel O´Connell, (op.cit), at p. 470 et seq.

لذلك، جاءت إتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982، ومجموعة من المعاهدات الإقليمية والعالمية التي يرجع العديد منها إلى ما قبل تأريخ إبرام إتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982، كنتيجة لوضع نظام دولي لمنع التلوث البحري وحماية البيئة البحرية، وهو نظام مفصل وشامل للغاية. كما يحكم وعلى نطاق واسع، لا سيما في الحد من مصادر التلوث سواء العرضي أو التشغيلي منها بسبب السفن، أو بسبب الإغراق المتعمد للنفايات خاصة للمواد المشعة منها.[1]

مع ذلك، فإنه من الضروري الإعتراف بأن التلوث الناجم عن السفن والإغراق لا يزالان نسبياً، بالمقارنة مع التلوث البحري الناجم عن نفايات الصناعات البرية والأرضية.

أولاً: مصادر التلوث البحريSources of Marine Pollution

هناك ثروة كبيرة من الدراسات التي تكشف عن طبيعة ومدى تلوث البيئة البحرية، على الرغم من الحاجة إلى مزيد من المراجعات المنهجية والمنتظمة لحالة البيئة. والجهود جارية لإجراء تقييم عالمي متكامل للمحيطات بحلول عام 2021.[2]

(1) See Daniel O´Connell, (op.cit), ibid., at p. 470 et seq.
(2) Oceans and the Law of the Sea, Report of the Secretary General, UN Doc A/64/66/Add.1, 2009, p. 101.

في الذكرى السادسة والعشرين لبدء نفاذ إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، يتم إنتاج أكثر مصادر وأنواع التلوث البحري حجية من قبل فريق دولي من الخبراء (GESAMP) المعني بالجوانب العلمية لحماية البيئة البحرية، ووهذا الفريق عبارة عن هيئة إستشارية تأسست عام 1969 لتقديم المشورة العلمية للأمم المتحدة بشأن حماية البيئة البحرية. وقد أصدر (GESAMP) منذ ذلك الحين عدداً من التقارير التي قدرت حجم الملوثات التي تدخل البيئة البحرية. على سبيل المثال، في عام 1990 قدمت (GESAMP) تقريراً عن المساهمات النسبية للملوثات من الأنشطة البشرية التي تدخل البيئة البحرية، والتي خلصت فيه إلى أن معظم التلوث البحري يأتي من التصريفات البرية بنسبة 44٪، تليها المصادر الجوية بنسبة 33٪، بينما السحب تشكل نسبة 12٪ والإغراق بنسبة 10٪. في حين يساهم الإنتاج البحري من النفط والغاز مساهمة طفيفة في التلوث البحري (بنسبة 1٪). وإن لم تحدث (GESAMP) هذه التقديرات، إلا أن الإعتقاد الوجيه بأن المساهمات النسبية لمصادر التلوث هذه قد تغيرت نحو الأفضل، ولا سيما بعد تطوير وتنفيذ قواعد أكثر صرامة للتحكم في مصادر التلوث من تشغيل السفن والإغراق.[1]

(1) GESAMP, Pollution in the Open Oceans: A Review of Assessments and Related Studies, Report and Studies, Nr. 79, 2009, p. 21.

1- التلوث نتيجة التشغيل العادي للسفن

فيما يتعلق بالتلوث الناجم عن تشغيل السفن، فقد كان النفط هو الملوث البحري الذي كان محور التركيز الرئيسي لإتفاقية قانون البحار لعام 1982. فالتسربات النفطية العرضية من الناقلات مثل توري كانيون، وإكسون فالديز في مضيق فالديز في الأسكا عام 1989، وبرستيج قبالة الساحل الأسباني عام 2002، جذبت قدراً كبيراً من الإهتمام الدولي بالبيئة البحرية.[1]

علاوة على ذلك، فأن هذه التسربات النفطية التي تمثل في الواقع حوالي 10٪ فقط من النفط المتسرب في البيئة كل عام، إلا أن تأثيرها على البيئة البحرية أكبر بكثير من تأثير الوقود الذي يدخل البيئة البحرية نتيجة تصريفات السفن بسبب التشغيل العادي، والنفط الذي يتم إطلاقه عندما يقوم المشغلون بتنظيف خزانات ناقلات النفط. فضلاً عن النفط المتسرب من منشآت النفط والغاز البحرية بسبب عمليات التشغيل، والتي تقدر بحوالي 17.000 طن سنوياً. أما عن الإنسكابات النفطية التي تدخل البيئة البحرية بسبب الحوادث فهي كبيرة جداً، حيث تقدر بحوالي 115.000 طن سنوياً، كتلك التي حصلت في خليج المكسيك عام 1979 أثناء حفر البئر النفطي (Ixtoc I)، وحادثة التسرب النفطي بسبب إنفجار آبار النفط في الكويت عام 1990 بسبب حرب الخليج الأولى، وحادثة إنفجار حقل مونتارا النفطي في بحر تيمور عام 2009. هناك

(1) See Rüdiger Wolfrum/Nele Matz, Conflicts in international Environmental Law, Springer Verlag Heidelberg, Berlin, 2003, at p. 191.

أيضاً كميات النفط المتسربة إلى المحيطات من عمليات التعدين الطبيعية، ةالتي تقدر بحوالي 600.000 طن سنوياً.[1]

فضلاً عن ذلك، تشكل المواد الكيميائية الأخرى التي تدخل البيئة البحرية مايقارب من نصف إجمالي المدخلات السنوية من النفط، وإن كانت بتركيزات أقل، إلا أنها تشكل مصدر قلق أكثر خطورة من النفط بسبب خصائصها السامة والثابتة فضلاً عن التراكم الأحيائي، مثل الزئبق والرصاص. ومع ذلك، لا يتم تنظيمها بشكل وثيق مثل النفط، لأنها تأتي بشكل أساسي من مصادر برية، سواء عن طريق الإغراق أو تلك التي تدخل البيئة البحرية من محطات الطاقة النووية ومنشآت المعالجة التي توجد غالباً في المناطق الساحلية.[2]

وبهذا الصدد ايضاً، تشكل الملوثات الأخرى من المصادر البرية مصدر قلق دولي آخر أكثر إلحاحاً. إذ يعيش حوالي ثلث سكان العالم على بعد 100 كيلومتر من الساحل، وهذه الأماكن تسبب ضغط هائل على الموائل الساحلية ومصبات الأنهار والبيئة البحرية الأوسع، وأدى كذلك إلى زيادة تدفقات الملوثات المختلفة. كما تم تحديد تلوث مياه الصرف الصحي على أنه مشكلة متزايدة تؤثر على مصايد الأسماك بشكل مباشر، وكذلك الإضرار بصحة الإنسان من خلال تلويث المأكولات البحرية، فضلاً عن التسبب في تفشي الأمراض المعدية مثل الكوليرا والتايفوئيد، والمساعدة على نمو (العوالق النباتية)، التي بدورها تستنفد مستويات الأكسجين، وبالتالي إنشاء (مناطق

(1) See Rüdiger Wolfrum/Nele Matz, (op.cit), ibid., at p. 191 et seq.
(2) Ibid.

ميتة) خالية من الحياة البحرية، مثل تلك التي نشاهدها اليوم في خليج المكسيك.[1]

يشمل التلوث الناجم عن الأرض أيضاً القمامة وغيرها من المخلفات الصلبة، وخاصة المواد البلاستيكية، ولا سيما البولي إيثيلين والبولي بروبيلين. ويتم أيضاً التخلص من المواد البلاستيكية من السفن، خاصة سفن الصيد التي تتخلص بإنتظام من شباك الصيد المصنوعة من النايلون. على الرغم من أن العديد من المواد الصلبة البلاستيكية تنقسم إلى أجزاء أصغر، إلا أنها لا تتحلل في البيئة البحرية، وغالباً ما تظل طافية. وبالتالي، تؤدي إلى خنق الطيور البحرية والثدييات والسلاحف، وتسد المسالك المعوية للأسماك والحياة البرية البحرية الأخرى، فضلاً عن الأضرار الأخرى التي تسببها للشعاب المرجانية. [2]

علاوة على ذلك، فأن تلوث الغلاف الجوي له دور كبير هو الآخر في زيادة التلوث البحري. إذ أن أكاسيد الكبريت والنيتروجين المنبعثة من الصناعة ومن وسائل النقل لا تتسبب فقط في الأمطار الحمضية التي تضر بالحياة النباتية الأرضية مثل الغابات والمحاصيل، بل ويتم إمتصاصها أيضاً بالمحيطات. على الرغم من هذا الموضوع قد تم تنظيمه بشكل صارم وناجح آخذ بالتزايد في نصف الكرة الشمالي منذ السبعينيات من القرن الماضي، إلا أنه لا يزال

(1) See Rüdiger Wolfrum/Nele Matz, (op.cit), ibid., p. 192.
(2) Ibid.

يمثل مشكلة رئيسية في الصين وآسيا بشكل عام. التي تعتبر اليوم أحد أكبر مصادر تلوث الغلاف الجوي من ثم للبيئة.[1]

كما تشكل مسألة إزالة الغابات مشكلة خطيرة في تقليل نسبة الأوكسجين في الغلاف الجوي وزيادة ثاني أوكسيد الكربون التي تنعكس آثارها على البيئة البحرية أيضاً. إذ تمتص المحيطات حوالي ثلث ثاني أوكسيد الكربون الناتج عن الأنشطة البشرية، وهذا يؤدي إلى ظهور العملية الكيميائية المعروفة باسم (تحمض المحيطات). إلى جانب الآثار المباشرة لتغير المناخ مثل إرتفاع منسوب مياه البحر وإرتفاع درجات حرارة المياه، مما يؤثر على دوران التيارات المائية في المحيطات، ويولد بالتالي مناطق ميتة فيها.[2]

كما أن هناك ملوث آخر يحظى بإهتمام متزايد وهو (الضوضاء)، الناتجة عن الأنشطة البشرية في البيئة البحرية. حيث تشير التقديرات العلمية إلى أن مستويات الضوضاء في المحيطات أعلى بعشر مرات مما كانت عليه قبل بضعة عقود. فالشحن، والتنقيب عن النفط والغاز، والتجريف، والتلوث، يمكن أن يسافر ولمسافات كبيرة عن أضراراً للحياة البرية والبحرية. على سبيل المثال، تؤدي إلى تعطيل السلوك الطبيعي للحوتيات التي تعتمد في تواصلها والتنقل على الصوت.[3]

من خلال ذلك، يتبين أن الشحن البحري يساهم في إدخال العديد من الملوثات

(1) See Rüdiger Wolfrum/Nele Matz, (op.cit), ibid., p. 192.
(2) Ibid.
(3) Ibid., p. 193.

إلى البيئة البحرية، نتيجة التشغيل العادي للسفن، التي تقدر حالياً بسبب نمو التجارة العالمية إلى أكثر من 50000 سفينة تجارية، وتحمل ما يصل إلى 90٪ من التجارة العالمية من حيث الوزن. ومن دون إدخال أية تحسينات على القواعد والمعايير الدولية التي تتناول بناء وتشغيل السفن والسلامة البحرية، فإن هذا النمو سيؤدي حتما إلى زيادات كبيرة في حجم التلوث الذي يتم إطلاقه في البيئة البحرية.[1]

2- اللوائح القانونية الخاصة بمكافحة التلوث البحري

أ- إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، وقواعد المنظمة البحرية الدولية (IMO).

تتناول الإتفاقية موضوع مكافحة التلوث الناجم عن السفن في (المادة 211 منها)، وهو في الواقع حكم مطول من سبع فقرات، يفرض فيه قواعد ومعايير رئيسية منها على سبيل المثال، تطلب من الدول العمل من خلال منظمة دولية مختصة تعني بها في هذا السياق (المنظمة البحرية الدولية)[2]، التي

(1) See Rüdiger Wolfrum/Nele Matz, (op.cit), ibid., p. 193.

(2) بالرغم من أن المنظمة البحرية الدولية لم تذكر صراحة إلا في المادة (2 من المرفق الثاني من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)، فأن كثير من الأحكام في الإتفاقية تشير إلى (المنظمة الدولية المختصة) في إعتماد قواعد ومعايير الشحن الدولية في المسائل المتعلقة بالسلامة البحرية وفعالية الملاحة ومنع التلوث البحري الناجم من السفن أو من الإغراق. وفي مثل هذه الحالات فأن تعبير (المنظمة الدولية المختصة) ينطبق حصراً على المنظمة البحرية الدولية بإعتبارها وكالة متخصصة ضمن منظومة الأمم المتحدة أنشأتها بموجب إتفاقية المنظمة البحرية الدولية. للزيادة أنظر، نشرة قانون البحار رقم 31، قائمة المنظمات الدولية

تضع قواعد دولية يمكن تطبيقها ليس فقط من قبل دول العلم، ولكن أيضاً من قبل دول الميناء والدول الساحلية في سبيل سلامة الملاحة ومنع تلوث البيئة البحرية. (بطبيعة الحال، لا يمكن الأعتماد على دول العلم دائماً في تطبيق معايير مكافحة التلوث على مشغلي سفن الشحن الخاصة بهم، لأنهم سيسعون بكل تأكيد إلى استخدام ما يسمى بـ – أعلام الملاءمة أو السجلات المفتوحة– ، لا سيما في الدول التي تكون فيها اللوائح أقل صرامة وأقل تكاليف تشغيل، وذلك طبقاً لما تنص عليه المادة 91 من الإتفاقية، بأنه يجوز للدول تحديد شروط منح جنسيتها للسفن والتسجيل شريطة أن تكون هناك صلة حقيقية بين الدولة والسفينة).

مع ذلك، يتم الآن تسجيل غالبية السفن التجارية طبقاً لحمولتها بالطن في سجلات مفتوحة، بما في ذلك مايتعلق بالدول غير الساحلية أيضاً مثل بوليفيا ومنغوليا. هذا يعني أن هناك تحولاً كبيراً داخل المنظمة البحرية الدولية، التي أعتمدت معايير أكثر صرامة، في تعديلها للوائح مكافحة التلوث.[1]

– الإطار القضائي لإتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982

1– دول العلم

تتمتع دولة العلم طبقاً لأحكام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، بالقدرة على تمرير قوانين مكافحة التلوث فيما يتعلق بالسفن التي ترفع علمها أو المسجلة لديها، إذ لم يتغير إختصاصها القضائي. ومع ذلك،

المختصة.

(1) See, Myre Smith McDougal/William Burke, (op.cit), p. 181.

فإن الإتفاقية تسعى دائماً إلى تنسيق ممارسة ولاية دولة العلم مع (المادة 2/211 منها). مطالبة دول العلم كافة بإعتماد قوانين ولوائح لمنع التلوث البحري الذي له على الأقل نفس تأثير القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً، والناشئة من خلال عمل المنظمات الدولية ذات الإختصاص، أو المؤتمرات الدولية العامة. وتعتبر قواعد إتفاقية (MARPOL) وجميع ملحقاتها من قبيل القواعد المقبولة وعلى نطاق شامل. في حين يبقى الأمر أقل وضوحاً، بالنسبة لتلك القواعد التي تم تبنيها في إتفاقية مراقبة وإدارة مياه صابورة السفن ورواسبها لعام 2004 (BWM)، والتي لم تدخل حيز التنفيذ بعد[1].

فيما يتعلق بإختصاص الإنفاذ، فإن قانون مكافحة التلوث البحري لايؤثر على قدرة دولة العلم على إتخاذ إجراءات لفرض معايير مكافحة التلوث. لكن المهم هو أن قواعد إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، تخول دولة العلم القدرة على تحويل القواعد العرفية الدولية إلى (التزام إيجابي)، إذا ما أنتهكت السفينة معايير مكافحة التلوث البحري، ويتعين على دولة العلم القيام بإجراء تحقيق فوري وبدء إجراءات الإنفاذ عند الإقتضاء. وبغض النظر عن مكان حدوث الإنتهاك أو حدوث التلوث الناجم عن هذا الإنتهاك. كما يتعين على دولة العلم من إتخاذ التدابير المناسبة على السفن التي ترفع علمها أيضاً، وتخضع للتفتيش الدوري لضمان السلامة البحرية قبل الإبحار.

(1) Document BWM.2/Circ.34/Rev.6, 2017.

2- دول الميناء

تحتفظ دولة الميناء كذلك طبقاً للمادة (1/216 (ب) من الإتفاقية)، بالقدرة على التشريع لمنع وتقليل ومراقبة تلوث البيئة البحرية كشرط لدخول السفن الأجنبية إلى موانئها أو المياه الداخلية. ويجب عليها الإعلان عن مثل هذه المتطلبات وإبلاغها إلى المنظمة الدولية البحرية.

مع ذلك، فإن سلطات دولة الميناء تأخذ بالإتساع بشكل كبير طبقاً للمادة (218 من الإتفاقية)، وذلك مايتعلق بفرض معايير منع التلوث، شريطة أن لاينطوي هذا النهج على أي تدخل في الحقوق والحريات الملاحية. كما يجوز لدولة الميناء من إتخاذ التدابير الإدارية لمنع أي سفينة من الإبحار إذا لم تفي بشروط السلامة البحرية، أو إذا كان في إبحارها إنتهاك لمعايير التلوث الدولية. ولها القدرة كذلك على إتخاذ إجراءات الإنفاذ ضد السفن المارة والتي تقوم بتلك الخروقات طالما كانت ضمن حدود ولايتها القضائية.

3- الدول الساحلية

كانت أهم الإصلاحات في نظام الإختصاص القضائي للدول الساحلية، هي تلك التي أرستها الإتفاقية فيما يتعلق بمكافحة التلوث من النفط والغاز، من خلال تحديدها لمسافة المنطقة الإقتصادية الخالصة بـ 200 ميل بحري، والتوسع في نطاق حقوقها السيادية على الموارد الحية وغير الحية للمنطقة المجاورة، فضلاً عن ولايتها القضائية فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.

كما أن هذا الإختصاص الممنوح للدولة الساحلية وفق المادة (5/211 من الإتفاقية)، يجب أن لايتعارض في أي حال من الأحوال مع الحقوق والحريات الملاحية للدول الأخرى في ممارسة المرور البريء داخل البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة، وهي الحقوق التي أكتسبت إعترافاً صريحاً في المادة (17 والمادة 1/58 من الإتفاقية). لذلك، فإن الدولة الساحلية لا تملك القوة المطلقة لتمرير السيطرة على التلوث.

في عام 2003 تم تسليط الضوء على صرامة قوانين الدولة الساحلية، عندما أشار الأمين العام للأمم المتحدة إلى التدابير التي إتخذتها كل من (فرنسا والبرتغال وإسبانيا) لحظر ناقلات النفط العملاقة أحادية الهيكل من مناطقها الاقتصادية الخالصة إستجابةً لكارثة الناقلة (Prestige) كانت مخالفة للمادة (58 من الإتفاقية). رغم أن هناك دول أخرى قد سنت فعلاً تشريعات مخالفة لنص المادة (5/211 من الإتفاقية)، من خلال التأكيد على إختصاصها العام في منع التلوث في المنطقة الاقتصادية الخالصة.

بيد أن هناك إستثناءان للمتطلبات العامة يجوز للدول الساحلية بموجب المادة (6/211 من الإتفاقية) من تمرير تشريعات إضافية تتعلق بعمليات التصريف أو الممارسات الملاحية، وتخرج فيها عن حدود المادة (5/211 من الإتفاقية) فعلاً، ولكن بعد إخطار المنظمة البحرية الدولية بذلك (على الرغم من أنها قد لا تتبنى قواعد أكثر صرامة فيما يتعلق بالتصميم أو البناء أو التشغيل أو

المعدات أو غيرها). هذان الإستثناءان هما:

أولاً- إذا كان للدولة الساحلية مناطق بحرية حساسة بيئياً في المنطقة الإقتصادية الخالصة. والتي تعرفها المنظمة البحرية الدولية بمصطلح (PSSA)، على أنها (منطقة تحتاج إلى حماية خاصة من خلال إجراءات من المنظمة البحرية الدولية بسبب أهميتها لأسباب بيئية أو إجتماعية أو إقتصادية أو علمية معترف بها ولأنها قد تكون عرضة للضرر من أنشطة الشحن الدولية)؛

ثانياً- المناطق المغطاة بالجليد والتي تقع داخل المنطقة الإقتصادية الخالصة التابعة للدولة الساحلية. وذلك سعياً من قبل المنظمة البحرية الدولية في تحسين نظم الشحن في المياه المغطاة بالجليد في كل من القطبين الشمالي والجنوبي، ودعماً منها لإعتماد الدول الساحلية بتبني تشريعات صارمة وإنفاذها على أساس غير تمييزي لمنع التلوث في هذه المناطق والتي يمكن أن تتسبب بضرر كبير أو إضطراب في البيئة لايمكن إصلاحه.[1]

في عام 2009 تبنت المنظمة البحرية الدولية (IMO) عدداً من المبادئ التوجيهية للسفن العاملة في المياه القطبية. هذه المبادئ التوجيهية هي تطور هام للقواعد السابقة المعتمدة في عام 2002 ، والتي لم تنطبق على المحيط الجنوبي بأنتاركتيكا، بسبب الطابع القانوني الخاص لأنتاركتيكا، حيث تم تعليق المطالبات السيادية الخاصة بها. وبالتالي، لا توجد دول ساحلية يحق

(1) See, Julian Roberts/Martin Tsamenyi/Tim Workman/Lindy Johnson, The Western European PASSA proposal: a"politically sensitive sea area", Marine Policy, Uni. Of Wollongong Verl., Vol. 29, Wollongang, 2005, at p. 438. (pp. 431-440)

لها ممارسة الولاية القضائية. كما تتضمن مباديء عام 2009 أحكاماً تتعلق ببناء السفن، والمعدات، والعمليات، وطاقم العمل وتدابير أخرى لحماية البيئة والسيطرة على الأضرار التي تلحق بها، وهي كذلك تعد بمثابة إرشادات معدة للتطبيق على جميع أنواع السفن وأحجامها.

أما عن إختصاص الدول الساحلية في الإنفاذ في البحر الإقليمي والمنطقة الإقتصادية الخالصة، فيما يتعلق بقضايا التلوث فهو طبقاً للإتفاقية ليس مطلقاً، إلا في حالة وجود أسباب واضحة للإعتقاد بأن السفينة المبحرة في البحر الإقليمي للدولة الساحلية قد إنتهكت القوانين واللوائح المتوافقة مع المعايير الدولية، عندها يجوز للدولة الساحلية من إجراء الفحص المادي للسفينة فيما يتعلق بالإنتهاك ويمكن بالتالي حجز السفينة ورفع الدعوى عليها. علاوة على ذلك، في ظل نظام المرور البريء الوارد في الجزء الثاني من الإتفاقية، يعتبر (التلوث المتعمد) كذلك إنتهاكاً لسلامة وأمن ونظام الدولة الساحلية، مما يتعين العمل على عزل السفينة أجنبية عن المرور البريء وسبباً داعياً لممارسة الدولة الساحلية إختصاصها في الإنفاذ.[1]

في حين لايجوز للدولة الساحلية من إلقاء القبض أو حجز السفينة ومقاضاتها، إذا كانت السفينة مارة في المنطقة الاقتصادية الخالصة ولايوجد هناك دليل موضوعي واضح على أن السفينة قد أرتكبت إنتهاكاً بقيامها بتصريف كبير وتسببت في أضرار جسيمة أو تهديد بضرر بيئي كبير، بل

(1) Julian Roberts/Martin Tsamenyi/Tim Workman/Lindy Johnson, (op.cit), ibid., at p. 439.

يجوز للدولة الساحلية في هذه الحالة من إجراء تفتيش مادي للسفينة ومطالبتها بتقديم معلومات بشأن هويتها وميناء التسجيل وميناءها الأخير وميناءها التالي. وهذا النظام يترك للسلطة التقديرية للدول الساحلية في توصيف خطورة إنتهاك التصريف، وبالتالي مدى إجراءات الإنفاذ التي يمكن اتخاذها.[1]

كما تضع الإتفاقية، عدداً من الضمانات فيما يتعلق بممارسة إختصاص الإنفاذ من قبل دول الموانئ والساحل، فطبقاً لنص المادة (224 من الجزء الثاني عشر في القسم السابع من الإتفاقية) فأنه لا يجوز ممارسة صلاحيات الإنفاذ ضد السفن الأجنبية إلا بواسطة السفن الحربية أو غيرها من السفن والطائرات الحكومية والتي تحمل علامات دالة على خدمتها الحكومية ومن قبل موظفين رسميين مأذون لهم القيام بذلك. ويجب أن لا تؤدي إجراءات الإنفاذ إلى تعريض سلامة الملاحة للخطر أو التسبب بالضرر لأي سفينة أو تعريض البيئة البحرية لمخاطر غير معقولة (المادة 225 من الإتفاقية). كما يجب أن تكون إجراءات الإنفاذ غير تمييزية (المادة 227 من الإتفاقية).

بشكل عام، تتمتع دول العلم (بحق الشفعة) في جميع الإجراءات الجنائية بإستثناء الحالات التي يؤدي فيها إنتهاك التصريف إلى إلحاق أضرار جسيمة بالدولة الساحلية، أو عندما تتجاهل دولة العلم مراراً إلتزامها بالتطبيق الفعال للقواعد والمعايير الدولية المعمول بها.[2]

(1) Julian Roberts/Martin Tsamenyi/Tim Workman/Lindy Johnson, (op.cit), ibid., at p. 439.

(1) Julian Roberts/Martin Tsamenyi/Tim Workman/Lindy Johnson, (op.cit), ibid., at p. 439.

ب- الإتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن (MARPOL)

إن المصدر الرئيسي للمعايير الدولية الخاصة بمنع التلوث الناجم عن السفن هي في الواقع إتفاقية ماربول لعام 1973، بصيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978. والذي حل محل الإتفاقية الدولية السابقة لعام 1954 لمنع التلوث النفطي في البحر. والحقيقة، فأن النقل البحري قد تغير كثيراً بعد إتفاقية ماربول، إذ أن ناقلات النفط أحادية الهيكل أصبحت من الماضي، حيث تخضع الآن ناقلات النفط التي تتراوح حمولتها القصوى من الزيوت الثابتة مثل (زيت الديزل الثقيل وزيت الوقود) بين 20.000 و 30.000 طن، لنفس متطلبات بناء ناقلات النفط الخام، إضافة إلى تغير الكثير من المعايير الخاصة بالوقود المستخدم في السفن وغيرها من الأمور التي لها بالغ الأثر في حماية البيئة البحرية وحياة الأنسان. إذ أن الهدف الرئيسي من إتفاقية ماربول هو تحقيق الإزالة الكاملة للتلوث المتعمد للبيئة البحرية بالنفط والمواد الضارة الأخرى وتقليل التصريف العرضي لهذه المواد. كما ينطبق على تصريف جميع المواد الضارة، بإستثناء تلك الناتجة عن الإغراق، وإستكشاف قاع البحر وإستغلاله.[1]

وتعد إتفاقية ماربول واحدة من ثلاثة إتفاقيات رئيسية أقرتها المنظمة البحرية الدولية (IMO) لتقليل التلوث البحري إلى جانب الإتفاقية الدولية لسلامة

(2) Ilian Djadjev, How to comply with MARPOL 73/78: A commentary on the IMO's pollution-prevention instrument and the implications for the shipping industry, Uni. Of Groningen (paiper), Groningen, 2015, at p.1 et seq.

الأرواح في البحر (SOLAS) لعام 1974. وتتألف الإتفاقية من ستة ملاحق أو مرفقات مفصلة، تضم الأحكام التي تهدف إلى منع وتقليل التلوث من السفن (التلوث الناتج عن الحوادث أو بسبب العمليات التشغيلية على حد سواء) والتي يمكن إجمالها بالآتي: منع التلوث بالنفط (الملحق الأول)؛ ومكافحة التلوث بالمواد السائلة الضارة (الملحق الثاني)؛ ومنع التلوث بالمواد الضارة المعبئة (الملحق الثالث)؛ ومنع التلوث من مياه الصرف الصحي من السفن (الملحق الرابع)؛ ومنع التلوث عن النفايات (القمامة) من السفن (الملحق الخامس)؛ ومنع تلوث الهواء من إنبعاثات السفن (الملحق السادس).[1]

لقد خضعت إتفاقية ماربول لتعديلات واسعة النطاق، فقد عارضتها الدول البحرية الكبرى، لذلك تم تعديلها بموجب بروتوكول عام 1978 لتجعل الملحق الأول فقط إلزامياً.[2] أما الملحق الثاني، ليصبح ملزماً بعد ثلاث سنوات من دخول البروتوكول حيز النفاذ. بعد ذلك حققت إتفاقية ماربول قبولاً دولاً واسعاً، فقد أنظمت إليها حتى عام 2010 أكثر من 150 دولة.[3]

كما تضم الإتفاقية مجموعة من القواعد والمعايير المنظمة للمسائل الفنية كذلك، فالملحق الأول وهو الأكثر شمولاً ويتضمن اللوائح الفنية التي تحد من تصريف النفط من الآلات ومساحات الشحن. على سبيل المثال، تحدد

(1) Ilian Djadjev, (op.cit), ibid., at p. 2.
(2) IMO decision, (MSC. 102/73).
(3) Ibid., (MEPC. 90/45).

اللائحة 34 أن أي تصريف في البحر من النفط أو المخاليط الزيتية من منطقة الشحن لناقلة النفط أمر محظور، ما لم تستوفي ستة شروط صارمة تشمل أن الناقلة ليست داخل منطقة خاصة، وأن تكون على بعد أكثر من 50 ميل بحري عن أقرب ساحل. وتمضي قدماً، بأن لا يتجاوز معدل التصريف الفوري لمحتوى الزيت على 20 لتر لكل ميل بحري. وبدلاً من تفريغ النفايات الزيتية في البحر، يجب على السفن أن تأخذها معها لتفريغها في محطات تحميل النفط، أو وموانئ الإصلاح، أو والموانئ الأخرى التي تدخلها السفن لغرض الشحن أو التفريغ.[1]

كما يحتوي المرفق الأول أيضاً، على لوائح تتناول معايير البناء لمنطقة شحن ناقلات النفط، والتي تتطلب هياكل مزدوجة للسفن الجديدة ومعظم السفن الموجودة. والحقيقة أن كارثة الناقلة إكسون فالديز قد سلطت الضوء على المخاطر العالية التي تواجه إستخدام الناقلات ذات الهيكل الواحد، فضلاً عن الحوادث البحرية الأخرى لناقلات السفن مثل الناقلة برستيج أيضاً. قد ساعدت المنظمة البحرية الدولية للتخلص التدريجي من الناقلات أحادية الهيكل من خلال التنقيحات على الملحق الأول، حتى أصبح الأمر ملزماً لجميع الدول بتحوير ناقلاتهم النفطية من أحادية الهيكل إلى المزدوج وذلك إعتباراً من عام 2010. الإتحاد الأوروبي من جانبه تحرك لحظر الناقلات أحادية الهيكل من دخول موانئ دول الإتحاد. ثم تم تعديل آخر للملحق الأول في عام 2009، ليحصل على فصل ثامن جديد يحكم مسائل منع التلوث أثناء نقل شحنات النفط بين ناقلات النفط في البحر التي تزيد حمولتها الإجمالية عن 150

(1) Ilian Djadjev, (op.cit), ibid., at p. 3.

طناً.[1]

كما يحدد المرفق الثاني تدابير الرقابة على التلوث بمواد سائلة ضارة. حيث دخل الملحق الثاني حيز التنفيذ في عام 2007، ويحدد نظام من أربع فئات من المواد الأكثر خطورة، وهي (الفئة X) التي تخضع لحظر كامل على التصريف، في حين أن المواد الأقل خطورة هي (الفئتان Y و Z) والتي يمكن تصريفها ولكن بكميات محدودة وفي ظروف معينة، وفئة أخيرة من المواد الأخرى هي (المنتجات غير الضارة مثل المحلول الطيني، ومحلول الجلوكوز)، الذي قد يتم تفريغه عند تنظيف الخزانات، أو إطلاق المياه الآسنة والصابورة.[2]

وتعد إحدى أهم النتائج لتصنيف هذه الفئات هي وضع الزيوت النباتية (مثل زيت النخيل المستخدم في صناعة الأغذية، وكذلك كوقود حيوي) وتصنيفها ضمن الفئة Y، حيث يجب أن يتم نقلها في ناقلات كيميائية مزدوجة الهيكل.[3]

أما عن المرفق الثالث، فهو بمثابة الملحق الإختياري الأول، الذي يحتوي على لوائح لمنع التلوث من المواد الضارة المغلفة. وهي تشمل المعايير المتعلقة بالتعبئة والتغليف، ووضع العلامات، وكذلك التوثيق، والتستيف، وحدود

(1) Ilian Djadjev, (op.cit), ibid., at p. 3.
(2) Ibid., at p. 2.
(3) Ibid.

الكمية. والمواد الضارة هي ملوثات بحرية وذلك طبقاً للتعريف الوارد في المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة، والتي إعتمدتها المنظمة البحرية الدولية لأول مرة عام 1965 وتم تحديثها لاحقاً، والتي تضم على عدة مئات من أنواع البضائع الخطرة. والتي لا يسمح بالتخلص منها مطلقاً، إلا للضرورة لغرض تأمين سلامة السفينة على سبيل المثال، أو إنقاذ الأرواح في البحر.[1]

في المرفق الرابع، توجد لوائح تتعلق بمياه الصرف الصحي وتنطبق على السفن التي تقوم برحلات دولية، والتي تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن أو أكثر، أو المعتمدة لنقل أكثر من 15 شخصاً. إذ تتطلب هذه السفن أن تكون مجهزة بمعالجة لمياه الصرف الصحي، والتي يجب أن تكون تصريفات مياه الصرف الصحي من السفن محدودة أي بما لايقل عن مسافة ثلاثة ميل بحري من أقرب ساحل أو يابسة، بالتالي، يمكن تصريف مياه الصرف الصحي بمعدل معتدل إذا كانت معالجة، أو تم تطهيرها. ويمكن للسفن التي تتجاوز 12 ميل بحري بتصريف مياه الصرف الصحي غير المعالجة. على أن تتعهد الأطراف بضمان توفير مرافق خاصة في الموانئ والمحطات لإستقبال الصرف الصحي دون التسبب في ذلك بأي تأخير للسفن.[2]

كذلك، المرفق الخامس الذي يتناول منع تلوث البحر بالقمامة من السفن. وتعني عبارة (القمامة) هنا بجميع أنواع النفايات الغذائية والمنزلية والتشغيلية المتولدة أثناء ذلك التشغيل العادي للسفينة. إذ يحظر التخلص من جميع

(1) Ilian Djadjev, (op.cit), ibid., at p. 2.
(2) Ibid.

المواد البلاستيكية في البحر، من شباك الصيد الاصطناعية إلى أكياس القمامة البلاستيكية. أما في حالة الأخشاب (أي الخشب والحصير يجب التخلص من مواد التعبئة والتغليف التي ستطفو إلى أقصى حد ممكن عملياً من أقرب ساحل أو يابسة، على أن لايقل عن مسافة 25 ميل بحري. فيما يتعلق بالنفايات الأخرى من الورق والخرق والزجاج والمعدن والزجاجات والأواني الفخارية وما شابه ذلك، ففي حالة التخلص منها يجب أن يكون ذلك بما لايقل عن أقرب يابسة بمسافة 12 ميل بحري. مع ملاحظة (حظر ذلك) في مناطق خاصة مثل منطقة البحر الأبيض المتوسط والخلجان، إذ يحظر التخلص من جميع النفايات بإستثناء فضلات الطعام.[1]

في المرفق الأخير من هذه اللوائح الخاصة بالتلوث الناجم عن السفن، يعالج مسألة تلوث الهواء بإنبعاثات السفن. إذ تمت إضافة المرفق السادس إلى إتفاقية ماربول من خلال بروتوكول محدد في عام 1997، الذي يضع حدوداً لكمية أكاسيد الكبريت وأكسيد النيتروجين والحبيبات الضارة، التي قد تنبعث من محركات السفن، ويحظر إطلاق المواد المستنفدة للأوزون.[2]

تأريخياً، كانت إنبعاثات الكبريت والنيتروجين من السفن مرتفعة بسبب زيت الوقود الثقيل ذو الدرجة الرديئة المستخدم في محركات السفن العابرة للمحيطات. ولكن حدوداً أكثر صرامة، قد أضيفت مؤخراً على إنبعاثات الكبريت وأكسيد النيتروجين، إلى المرفق السادس من خلال الإجراءات الوقائية

(1) Ilian Djadjev, (op.cit), ibid., at p. 2.
(2) Ibid.

اعتباراً من 1 يوليو 2010.[1]

قد لا يعالج المرفق السادس إلى حد كبير مسألة التلوث المسبب للإحتباس الحراري من السفن. ذلك لأن السفن تعد أحد أكثر أشكال النقل كفاءة في إستهلاك الوقود، إلا أن للنمو المتزايد للسفن التجارية دوره هو الآخر في إنبعاثاتها التي تقدر بحوالي 2.7٪ من إجمالي إنبعاثات ثاني أكسيد الكربون في العالم. ومن المتوقع أن ترتفع هذه النسبة لتصل إلى 300٪ بحلول عام 2050. كما هو الحال بالنسبة لإنبعاثات الطيران، فإن هذه الإنبعاثات الناتجة عن إستخدام وقود السفن غير مدرجة في الأهداف المتفق عليها بموجب بروتوكول كيوتو بشأن التغير المناخي لعام 1997 لإتفاقية الأمم المتحدة للبيئة والتنمية لعام 1992 التي عقدت في البرازيل.[2]

على الرغم من شمولية المعايير في (MARPOL)، إلا أنها لم تتناول جميع مصادر التلوث العرضي. لذلك ظهرت الحاجة إلى بذل المزيد من الجهد للتحكم في إنبعاثات المياه من (صابورة) السفن. ولهذه الغاية، أبرمت المنظمة البحرية الدولية (IMO) إتفاقية مياه الصابورة لعام 2004 كأداة قائمة بذاتها (في تفضيلها على الإقتراح الأصلي لإضافة ملحق إضافي لإتفاقية ماربول). هذه المعاهدة، لم تدخل حيز التنفيذ بعد، وهي مصممة لتقليل المياه الغازية الضارة التي تخرج من الصابورة[3]. وتشير التقديرات إلى أنه يتم نقل حوالي

(1) Ilian Djadjev, (op.cit), ibid., at p. 3.
(2) Ibid., at p. 4.
(1) جدير بالذكر، **أن** مياه الصابورة هي نظام يسمح للسفينة بضخ المياه داخل وخارج الخزانات

10 بلايين طن من مياه الصابورة على مستوى العالم سنوياً، ويتم نقل أكثر من 3000 نوع من النباتات والحيوانات في بيئة غير بيئتها الأصلية، من خلال هذه العملية يومياً. كما أن هناك العديد من الأمثلة على الإخفاق في إعتماد تدابير إدارة مياه الصابورة دون الضرر بالكائنات التي تشكل مصدراً غذائياً مهماً للأسماك، والذي أدى إلى إنقراض مصايد الأنشوجة والأسبرط من السواحل الأمريكية ومن البحر الأسود وبحر آزوف كذلك.[1]

في مجال آخر، كانت هناك جهود لتشديد القواعد المتعلقة بالتلوث التشغيلي من خلال إعتماد دهانات مضادة للحشف على للسفن. إذ يتم في العادة إستخدام دهانات لمنع التصاق الكائنات الحية مثل الطحالب والرخويات، وهي غالباً ما تكون هذه الدهانات شديدة السمية. وهناك إتفاقية دولية قد أبرمت عام 2001 لمراقبة النظم الضارة والمضادة للحشف على السفن، التي بموجب هذه الإتفاقية، العمل على إستبدال مركبات القصدير العضوي المصنوع من الدهانات الكيميائية السامة ببدائل آمنة، وهو الأساس الذي أبرمت من أجله الإتفاقية للتخلص التدريجي الكامل من القصدير العضوي.[2]

- الإطار القضائي لإتفاقية ماربول

الكبيرة في السفينة للتعويض عن التغيير في حمولة السفينة، وهذا النظام يسمح للسفينة بتحمل حمولة خفيفة أو ثقيلة مع الحفاظ على الطفو المثالي والتعامل مع ظروف الشحن وفي كل الحالات. للزيادة أنظر: http://globallast.imo.org

(2) أنظر، الوثيقة (A/55/61، par. 189)

(3) Ilian Djadjev, (op.cit), ibid., at p. 4.

تعتمد (MARPOL) في أحكامها بشكل أساسي على دولة العلم ودولة الميناء والساحل كذلك في تطبيق معايير مكافحة التلوث. وهي تمنح الإختصاص القضائي أيضاً لدول الميناء والدول الساحلية، وفيما يلي إيجاز لممارسة الولاية القضائية لكل من هذه الدول:

1- دول العلم

في القانون الدولي العرفي، تتمتع دول العلم بالقدرة على تحديد المعايير الدولية بمنع التلوث وتطبيقها على سفنها، أينما كانت تلك السفن. كما يمكنهم أيضاً من تطبيق هذه القوانين ليس في موانئهم وفي البحار الإقليمية وحسب، بل وفي أعالي البحار أيضاً. إذ أن القدرة على التطبيق والمسؤولية هما بالطبع شيئان مختلفان تماماً.[1]

كما أن وجود إستحقاق لممارسة الولاية القضائية على السفن لا يعني بالضرورة الإستفادة من هذا الإختصاص. حيث تسعى (MARPOL) إلى تعزيز واجبات دولة العلم، من خلال إعتمادهم لقواعدها في قوانينهم الوطنية، لضمان سريانها على سفنهم المسجلة لديهم.[2]

كما يعد من قبيل الإنتهاك لقواعد إتفاقية ماربول، في حال عدم الأخذ بتطبيقها بجدية، والتي قد تتعرض في حال ثبوت عدم تطبيقها من قبل دول العلم إلى إتخاذ الإجراءات القضائية بحقها، قد تكون متناسبة جداً مع خطورة الأضرار

(1) Ilian Djadjev, (op.cit), ibid., at p. 7.
(2) Ibid.

التي تتسبب بها في تلوث البيئة البحرية.[1]

كذلك، من الواجبات التي تفرضها (MARPOL) على عاتق دول العلم، هو قيامها بالتفتيش المستمر للسفن، وإصدار الشهادات بذلك. وبموجب اتفاقية ماربول، في الملحق الأول لها، يتعين على دول العلم ضمان التأكد من صلاحية السفن والناقلات النفطية التي تبلغ حمولتها الإجمالية 150 طن فما فوق، وكل سفينة أخرى تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فما فوق، إذ يجب أن تخضع لعمليات الفحص الدورية خاصة لهيكل السفينة ومعداتها وأنظمتها وتجهيزاتها وترتيبها الأخرى، وإصدار شهادة دولية بها بصلاحيتها الملاحية [2]

2- دول الميناء والساحل

تشكل قواعد التفتيش المستمر للسفن وإصدار الشهادات أساس نظام ولاية دولة الميناء طبقاً لإتفاقية ماربول. إذ يجب أن تتمتع السفينة بشهادة صلاحية للملاحة صادرة عن دولة الميناء أيضاً، وذلك أثناء وجودها في الميناء أو محطة التشغيل. فطبقاً لإتفاقية ماربول لدولة الميناء والساحل ولاية خاصة تمكنها من القيام بتفتيش السفن وفحصها للتأكد من صلاحية ملاحتها البحرية، وكذلك من حملها لشهادة نافذة بصلاحيتها صادرة من دولة العلم. ولدولة الميناء والساحل الحق في منع السفينة من الإبحار إذا تبين لها بأن السفينة تفتقر لشروط سلامتها الملاحية وذلك طبقاً للمادة (2/217 من إتفاقية الأمم

(1) Ilian Djadjev, (op.cit), ibid., at p. 7.
(2) Ibid., at p. 2.

المتحدة لقانون البحار لعام 1982)، وإن في السماح لها بالإبحار سوف تعرض البيئة البحرية للخطر. أو قد يكشف تفتيش دولة الميناء عن أسباب واضحة للإعتقاد بأن الربان أو الطاقم ليسوا على دراية بالإجراءات الأساسية على ظهر السفن المتعلقة بمنع التلوث. وعندما يكشف التفتيش عن أي إنتهاك لإتفاقية ماربول أو ملاحقها، فإن دولة الميناء سترسل تقريراً إلى دولة العلم، والتي يجب عليها بعد ذلك اتخاذ الإجراءات اللازمة بحق السفينة.[1]

من حيث المبدأ، يجب أن يكون نظام مراقبة دول الميناء والساحل هو النهج الأمثل لإكتشاف إنتهاكات (MARPOL)، وبغض النظر عن علمها، ستحتاج السفينة إلى الإتصال بالموانئ لتحميل وتفريغ البضائع. علاوة على ذلك، فإنه يستلزم التوسيع الفعال لمعايير ماربول لسفن الدول غير الأطراف كذلك، لأن إتفاقية ماربول تتطلب من الأطراف تطبيق النظام بطريقة لا تمنح فيها (معاملة تفضيلية) للسفن المسجلة بواسطة دول ليست أطرافاً فيها. لذلك، يتعين على دول الميناء والساحل من تطبيق معايير (MARPOL) بجدية، وعلى جميع السفن التي تدخل في موانئها أو محطاتها، من خلال تطبيقها ضمن شروط دخول السفن إلى موانئها.[2]

في السنوات الأخيرة، شجعت المنظمة البحرية الدولية على تبني مجموعة من المذكرات غير الملزمة، تتعلق بتوسيع ولاية دول الميناء والساحل في فحص السفن حتى المارة في مناطق البحرية. وذلك من أجل تعزيز الأخذ بقواعد

(1) Ilian Djadjev, (op.cit), ibid., at p. 9.
(2) Ibid.

اتفاقية ماربول من جهة، ولرفع معدل سلامة السفن الملاحية من خلال عمليات التفتيش الصارمة من جهة أخرى. وقد تم العمل على مثل هذه المذكرات في جميع أنحاء العالم، نذكر منها على سبيل المثال، (مذكرة تفاهم باريس) لأوروبا وشمال الأطلسي، و(مذكرة تفاهم طوكيو) لآسيا والمحيط الهادئ، و(مذكرة تفاهم فيلنا للبحار) لأمريكا اللاتينية، و(مذكرة التفاهم في منطقة البحر الكاريبي) لدول منطقة البحر الكاريبي، و(مذكرة التفاهم أبوجا) لدول غرب ووسط أفريقيا، و(مذكرة التفاهم في البحر الأسود) لدول البحر الأسود، و(مذكرة التفاهم المتوسطية) لدول بحر الأبيض المتوسط، و(مذكرة التفاهم للمحيط الهندي) لدول المحيط الهندي، و(مذكرة تفاهم الرياض) لدول الخليج العربي.[1]

بناءاً على ذلك، نجد إن عدد عمليات التفتيش التي يتم إجراؤها بموجب ترتيبات مذكرات التفاهم قد أزداد بشكل كبير. على سبيل المثال، في عام 2008 كان هناك (24.647) عملية تفتيش من قبل 27 دولة عضو في مذكرة تفاهم باريس، حيث حددت (74.713) حالة إنتهاك لقواعد ماربول، وأدت إلى إحتجاز عدد (1220) سفينة. وتعد دول الإتحاد الأوروبي من أفضل الدول أداءاً وتطبيقاً لقواعد ماربول. في المقابل، هناك دولاً تعد من بين دول العلم الأسوأ أداءاً في تطبيق قواعد ماربول رغم توقيعها لمذكرات التفاهم كذلك، وهي كل من (كوريا الشمالية وبوليفيا وألبانيا).[2]

(1) Ilian Djadjev, (op.cit), ibid., at p. 10.
(2) Ibid.

كما تجدر الإشارة بهذا الخصوص، إلى أن معظم عمليات الإحتجاز كانت لسفن البضائع الجافة، والتي تشكل مخاطر أقل من ناقلات النفط أو الكيماويات أو البضائع السائبة.[1]

3- التلوث نتيجة الحوادث العارضة للسفن

في الوقت الذي تشكل فيه التصريفات التشغيلية للنفط والمواد الأخرى مصدراً عن معظم تلوث البيئة البحرية، فإن إنسكاب الملوثات نتيجة للإصابات البحرية لا يزال مصدر قلق كبير. إذ أن حجم الخطر الذي تشكله مثل هذه الحوادث لايقل شأناً عن السبب الأول. فناقلات النفط والسفن التي تحمل مواد ضارة مثل المواد الكيميائية السائبة، هي بحق الأهداف التي تحظى بأكبر قدر من الإهتمام بسبب إحتمالية الأضرار الجسيمة التي يمكن أن تحدثها في البيئة البحرية في حالة غرقها. وخير مثال على ذلك، الأضرار التي أحدثتها في البيئة عند غرق الناقلات (Erika في السواحل الفرنسية عام 1999، وSlops عند السواحل اليونانية عام 2000، وPrestige قبالة السواحل الإسبانية عام 2002، و No7 Kwang في سواحل جمهورية كوريا عام 2005، و1 Solar عند سواحل الفلبين عام 2006، وشوسي مارو في ساحل اليابان عام 2006، وفولغونفت عند مضيق كيرتش الذي يفصل البحر الأسود عن بحر آزوف في عام 2007).[2]

(1) Ilian Djadjev, (op.cit), ibid., at p. 10.
(2) See, Alan Khee-Jin Tan, The Regulation of Vessel-Source Pollution in its Eco-Political Context, in: Vessel-Source Marine Pollution; The Law and Politics of International Regulation, Cambridge Uni. Press, Cambridge, 2006, at p. 284. (pp 230-285)

والحقيقة، هناك ثلاثة مجالات في قانون البحار ذات صلة بالجهود المبذولة للحد من المخاطر المرتبطة بالتلوث العرضي الذي مصدره السفن، وهي كالآتي:

أولاً- العمل بقواعد (MARPOL) وإعتمادها، خاصة تلك التي تتعلق ببناء السفن، والتفتيش المستمر، مما أدى إلى زيادة السلامة البحرية من حيث أستخدام السفن الصالحة للإبحار لنقل النفط والبضائع الكيميائية الضارة؛

ثانياً- تطبيق قواعد (SOLAS) الخاصة بسلامة النقل البحري بشكل عام، والتي تتجاوز معايير البناء، وتتعامل أيضاً مع سلامة الملاحة؛

ثالثاً- الأخذ بالقواعد العرفية والتقليدية، التي تتناول حقوق وواجبات دول العلم والدول الساحلية، خاصة فيما يتعلق بمسألة الإستجابة لحالات الطوارئ المتعلقة بالتلوث في البحر.[1]

- **سلامة الملاحة البحرية**

بموجب المادة (3/94 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)، فإن دولة العلم ملزمة بإتخاذ التدابير اللازمة آنفة الذكر، وذلك لضمان السلامة في البحر فيما يتعلق ببناء السفن ومعداتها وصلاحيتها للإبحار، فضلاً عن تكوين طواقم السفن وشروط العمل الخاصة بهم، ومن ثم تدريبهم.

(1) See, Deborah French McCay, Oil Spill Impact Modeling; Development and Validation, in: Environmental Toxicology and Chimstry, Setac Press, Rhode Island (USA), 2004, Vol. 23, No. 10, at p. 2447. (pp. 2441-2456)

كذلك تؤكد المادة أعلاه على إستخدام الإشارات والمحافظة على الإتصالات لتفادي المصادامات.

وتتضمن الفقرة الرابعة من المادة (94 من الإتفاقية) أيضاً، مسألة التدابير التي تهدف إلى ضمان سلامة السفن من خلال الفحص المنتظم من قبل مفتشي السفن المؤهلين، وأن تحمل على متنها الخرائط والمنشورات الملاحية اللازمة، فضلاً عن طاقم السفينة الذي يجب أن يكون مؤهلاً وعلى دراية تامة بالمعايير والأنظمة الدولية البحرية. وهذه ليست متطلبات عامة، بل طبقاً لنص المادة (5/94 من الإتفاقية)، فالدول مطالبة بالإمتثال للأنظمة والقواعد الإتفاقية كـ (MARPOL) و (SOLAS) والقواعد الدولية العرفية والتقليدية، وكذلك الإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً والمعنية بالسلامة البحرية.

أ- إتفاقية (SOLAS) لعام 1914

تكمن أصول إبرام إتفاقية (SOLAS) في عام 1914 إلى كارثة السفينة (تيتانيك). وقد أجريت عليها تحديثات لاحقة أستمرت حتى تأريخ إعتمادها كأتفاقية منقحة ومحدثة بدقة في عام 1974، وتعد أولى منجزات المنظمة البحرية الدولية (IMO) في مجال السلامة الملاحية. وقد تم التصديق على إتفاقية سولاس من قبل 159 دولة تمثل أكثر من 99٪ من حمولة الشحن التجاري العالمي، وبالتالي فهي تمثل نظاماً بحرياً دولياً لايقل شأناً عن

ماربول.[1]

الغرض الأساسي من إتفاقية سولاس، هو وضع معايير دولية جديدة خاصة ببناء وتشغيل السفن ومعداتها، والتي من شأنها تعزيز صلاحيتها للإبحار. وتتألف الإتفاقية من (14 فصلاً) تتضمن مواداً تحتوي على أحكام عامة، كما يأتي:

الفصل الأول، للأحكام عامة؛ والثاني، I- البناء، II-: الحماية من الحرائق؛ والثالث، لأجهزة إنقاذ الحياة؛ والرابع، للاتصالات اللاسلكية؛ والخامس، لسلامة الملاحة؛ والسادس، لنقل البضائع؛ والسابع، لنقل البضائع الخطرة؛ والثامن، للسفن النووية؛ والتاسع، لإدارة السفن؛ والعاشر، لتدابير السلامة للزوارق السريعة؛ والحادي عشر، I- تدابير خاصة لتعزيز السلامة المهنية، II- تدابير خاصة لتعزيز الأمن البحري؛ والثاني عشر، لناقلات البضائع السائبة؛ والثالث عشر، للتحقق من الإلتزام بالإتفاقية؛ والرابع عشر، للسفن العاملة في المياه القطبية.[2]

كما أن جوهر إتفاقية سولاس، هو مسؤولية دول العلم لضمان تأمين متطلبات السلامة الملاحية للسفن التابعة لها، بما يتوافق ومتطلبات هذه الإتفاقية، وبنفس الأسلوب المطبق لإتفاقية (MARPOL). بالإضافة إلى ذلك، تخضع كل سفينة عندما تكون في الميناء لرقابة سلطات الميناء التي يتعين عليها

(1) See, International Convention for the Safty of Life at Sea (SOLAS), 1914.
(2) See, (SOLAS), 1974.

التحقق من صلاحية الشهادات الصادرة بحق السفن. إذ يتم قبول الشهادات، إذا كانت سارية المفعول، ما لم تكن هناك أسباب واضحة للإعتقاد بأن حالة السفينة أو معداتها لا تتوافق مع شروط الشهادة أو أن الشهادة نفسها قد تكون مزيفة. في هذه الحالة، يتعين على دولة الميناء إتخاذ الخطوات اللازمة لضمان عدم إبحار السفينة (ومقاضاة الضالعين في التزوير)، حتى تلبية شروط السلامة الملاحية لتتمكن من الإبحار، أو مغادرة الميناء لغرض إصلاحها، مالم يشكل ذلك خطراً على السفينة وطاقمها.[1]

بالإضافة إلى إتفاقية سولاس، هناك العديد من الإتفاقيات الأخرى المتفق عليها تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية، والتي تعالج قضايا السلامة البحرية. مثل الإتفاقية الدولية المتعلقة بمسائل بناء السفن وخطوط التحميل لعام 1966، وبروتوكول عام 1993 لإتفاقية تورومولينوس الدولية المتعلقة بسلامة سفن الصيد لعام 1977. إذ لم يتم تضمين هذه السفن في إتفاقية سولاس وإتفاقية عام 1966 بشأن خطوط التحميل بسبب كثرة الإختلافات في تصميم وعمل السفن.[2]

ب-تأهيل وتدريب أطقم السفن

تهتم المنظمة البحرية الدولية (IMO) بشكل أساس وفي جميع إتفاقياتها

(1) See, (SOLAS), Annex Chapter I, Reg. 19;
- أنظر كذلك، التعميم الذي أصدرته لجنة السلامة البحرية في 2 فبراير 1999 بشأن الشهادات الأهلية المزيفة (MSC/Circ.900).

(2) http://globallast.imo.org.

المبرمة بمسألة السلامة البحرية، والتي تتناول موضوع تأهيل وتدريب أطقم السفن، إذ تفيد التقديرات أن نحو 80% من الحوادث التي تقع في البحر ترجع جزئياً إلى الخطأ البشري. لذلك يقدر أجمالي عدد المشاركين في نشاطات المنظمة حول هذا الموضوع بحوالي 1.5 مليون مشارك في جميع أنحاء العالم. كما إن هذه المنظمة ليست المنظمة الدولية الوحيدة التي تهتم بهذه القضايا، بل تشاركها منظمة العمل الدولية في ذلك، والتي تأسست في عام 1919، بهدف تحسين ظروف العمل في هذا الميدان أيضاً، وتحديد حقوق البحارة وظروف عملهم بموجب إتفاقية العمل البحري (ILO) لعام 2006. وقد وصفت هذه الإتفاقية بأنها (الركيزة الرابعة) لتحقيق سلامة الأمن البحري إلى جانب (MARPOL) و (SOLAS) وإتفاقية عام 1978 بشأن معايير التدريب (STCW).[1]

تعمل إتفاقية العمل البحري (ILO) لعام 2006، ولوائحها ومدونة قواعدها على توحيد المعايير الواردة في أكثر من 60 صكاً إعتمدتها منظمة العمل الدولية حول هذا الموضوع منذ عام 1920. وهي تحدد الحد الأدنى من المتطلبات الخاصة بالبحارة للعمل على متن السفن، مثل الحد الأدنى للسن، وعقود التوظيف، والأجور، واللياقة البدنية والصحية، وساعات العمل والراحة، ومعايير الإقامة على متن السفينة من سكن وغذاء وتموين، والصحة والسلامة المهنية، والإمتثال والإنفاذ. وإلى حد كبير، تسمح الإتفاقية لدول الميناء بعمليات تفتيش السفن. وقد تم التصديق عليها من قبل خمس دول علم رئيسية

(1) , Report of the Secretary General on the Oceans and the Law of the Sea, UN Doc A/64/66/Add.1, 2009, (op.cit), p. 103.

أي تمثل ما يقرب من 45٪ من الشحن الإجمالي في العالم. وقد دخلت الإتفاقية حيز التنفيذ منذ أغسطس 2012.[1]

إضافة إلى ذلك، تفرض المادة (4/94 (ب) من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)، إلتزاماً عاماً على دول العلم لضمان أن تكون كل سفينة مسؤولة من الربان والضباط الذين يمتلكون المؤهلات المناسبة، لا سيما في الملاحة البحرية والإتصالات والهندسة البحرية. علاوة على أن الطاقم يكون مناسباً هو الآخر من حيث التأهيل والتدريب على العمل في السفينة، والتي يتم تنظيمها بشكل مفصل من قبل المنظمة البحرية الدولية (IMO)، من خلال إتفاقية (STCW) بشأن معايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين لعام 1978 والمعدلة بموجب إتفاقية لندن لعام 1995 وإتفاقية مانيلا لعام 2010، التي وضعتها لهذا الغرض، لتكون بمثابة (معايير تقنية) تقدم إرشادات دولية واضحة بشأن متطلبات العمل على متن السفن وضمان الإبحار الآمن.[2]

وتتطلب المادة (10 من إتفاقية SCTW) كذلك، أن تتحمل دول العلم المسؤولية الرئيسية عن ضمان تنفيذها وإستيفاء المعايير المطلوبة من بنود أحكامها. وهي كذلك، تسمح لدول الميناء بمنع السفن من الإبحار إذا ماتبين لها من خلال التفتيش أن هناك أوجه قصور تشكل خطراً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة البحرية.

(1) Oceans and the Law of the Sea, Report of the Secretary General, UN Doc A/64/66/Add.1, 2009, (op.cit), ibid., p. 104.
(2) See, STCW Convention, Art. X (2).

ج- اللوائح الدولية لمنع التصادم البحري

إن قواعد المنظمة البحرية الدولية الإضافية المتعلقة بالسلامة البحرية تتعلق بمنع الإصطدامات في البحر أيضاً. ولديها بهذا الشأن إتفاقية خاصة، وهي إتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحر (COLREG) لعام 1972، والتي تعمل على تحديث وإستبدال قواعد التصادم لعام 1960.

الحقيقة، أن نظرية الولاية القضائية التي أقرتها المحكمة الدائمة للعدل الدولي (PCIJ) لعام 1927 لصالح تركيا، بمناسبة الفصل في قضية تصادم السفينة اللوتس الفرنسية والسفينة التركية في أعالي البحر[1]، قد فقدت مصداقيتها بحلول إتفاقية جنيف لأعالي البحار عام 1958، التي تنص في المادة 11 على أنه (في حالة حدوث تصادم أو أي حادث ملاحي آخر يتعلق بسفينة في أعالي البحار لا يجوز إتخاذ أي إجراءات جزائية أو تأديبية ضد ربان السفينة أو طاقمها إلا من قبل دولة العلم، أو الدولة التي يكون المتهم من رعاياها). كما جاء حكم المادة (97 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982) ليؤكد تكرار هذا المفهوم.

أما عن إتفاقية (COLREG)، فهي تكتفي بتنظيم المسائل الفنية الأخرى لتجنب التصادم مثل البحث عن سرعة إستخدام آمنة للرادار والمعدات الأخرى

(1) See Lotus Case, Permanent Court of Internatonal Justice (P.C.I.J.), 1927, (ser.A) No. 10, discussion in chapter 7.

لتقليل مخاطر الاصطدام، والإجراءات الخرى مثل التنقل عبر القنوات الضيقة، والسلوك أثناء ضعف الرؤية، والقواعد المتعلقة بالأضواء والأشكال وكذلك الإشارات. كما تتعلق أحدى أهم جوانب (COLREG) بأنظمة فصل حركة المرور، ففي القاعدة العاشرة منها، على سبيل المثال، تنظم فصل الطرقات الملاحية في الممرات المائية المزدحمة والمحصورة، من خلال مطالبة السفن بالسير في نفس الإتجاه العام لتدفق حركة الملاحة في الممرات المخصصة (القاعدة 10/ ب (1) من الإتفاقية)، وتجنب قطع الممرات إلا إذا كانت مضطرة لذلك عندها على السفينة إتخاذ إتجاهاً يكون زوايا قائمة مع الإتجاه العام لتدفق حركة الملاحة (القاعدة 10/ ج من الإتفاقية).

كما تم إعتماد أنظمة جديدة لفصل حركة المرور والأنظمة الأخرى المتعلقة بتوجيه السفن في معظم مناطق الشحن الرئيسية المزدحمة من قبل المنظمة البحرية الدولية، مما أدى إلى تقليل عدد الإصطدامات والإصابات كذلك. وكما أسلفنا، فقد تم الإعتراف بالمنظمة البحرية الدولية بموجب إتفاقية سولاس، وذلك بإعتبارها الهيئة الدولية الوحيدة لتطوير المبادئ التوجيهية والمعايير واللوائح على المستوى الدولي لأنظمة توجيه السفن. وبموجب القاعدة الأولى من (COLREG)، فأن على سفن الدول الأطراف أن تراعي تنفيذ أحكام الإتفاقية وتبنيها للوائح وأنظمة المنظمة البحرية الدولية، خاصة ما يتعلق منها بنظام فصل حركة المرور في ممرات من المياه المتصلة بها والتي قد تمتد إلى منطقة البحر الإقليمي للدولة الساحلية، حيث طبقاً لهذه الإتفاقية يحق للدول الساحلية من مطالبة السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء بإستخدام ممرات بحرية معينة لتنظيم حركة المرور وأنظمة الفصل

التي تعينها بالوصف لهم، مع مراعاة توصيات المنظمة البحرية الدولية.

ثانياً: التلوث البحري Marine Pollution

يؤدي إستكشاف وإستغلال المواد الهيدروكربونية وغيرها من الموارد غير الحية من قاع البحار إلى مستوى معين من الإضطراب فيها.
وبكل تأكيد، تشمل ذلك عملية إطلاق المواد الكيميائية الضارة والمستخدمة في عمليات الحفر الروتينية، فضلاً عن تصريف المياه المنتجة من عمليات إستخراج النفط في المنصة العائمة، وإنبعاث الملوثات المحمولة جواً من جراء حرق الغاز الزائد.

على عكس التلوث من مصدر السفن، لم يجذب التلوث التشغيلي الناجم عن أنشطة إستغلال قاع البحار، ولا خطر التلوث العرضي، الإهتمام الكافي لإنشاء إتفاقية تحكم آلياتها، ماعدا الأحكام التي تنظمها إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بهذا الشأن، والتي سنتناولها لاحقاً. في حين نجد أن إتفاقية ماربول وإلقاء النفايات من المنشآت البحرية، مثل منصات النفط والغاز، فإنها لا تنطبق على المواد الضارة المنبعثة مباشرة من أعمال التنقيب والإستكشاف والمعالجة البحرية المرتبطة بالموارد المعدنية لقاع البحار[1].

(1) راجع المادة (2/b (ii) من إتفاقية ماربول لعام 1973).

1. التلوث من أنشطة إستكشاف وإستغلال قاع البحار

تتناول إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في الجزء الثاني عشر منها قواعد وأحكام لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه. كما تطالب المادة (1/208 من الإتفاقية) الدول الساحلية كافة، بتبني قوانين ولوائح وطنية، لمنع وتقليل والسيطرة على تلوث البيئة البحرية في المناطق الخاضعة لولايتها القضائية، والناشئة عن أنشطة إستغلال قاع البحار، أو من الجزر الإصطناعية والمنشآت النفطية والهياكل الأخرى المقامة في عرض البحر.

ما يؤخذ على هذه القواعد التي تشير إليها الإتفاقية، هو إنها فضلاً عن كونها قليلة ولكنها متباعدة أيضاً. إذ لا توجد فيها على سبيل المثال، أحكاماً تفصيلية تحكم فيها مسائل البناء والتشغيل لمنشآت قاع البحار، كما هو حال إتفاقية (MARPOL) التي تنطبق على السفن. فنجد مثلاً بموجب إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، أن المادة 214 منها، تنص على ضرورة تطبيق القواعد المعتمدة وفق المادة (208 من الإتفاقية)، كذلك المادة (3/60 من الإتفاقية)، التي تشير إلى مسؤولية الدول (بشكل عام) لإزالة أي منشآت أو هياكل مهجورة أو تركيبات أخرى، من أجل ضمان سلامة الملاحة، دون أن تكون هناك أية أحكام تفصيلية بذلك.[1]

(1) IMO Assembly Resolution /A.672 (16), Basic Document No.41.

في هذا الصدد، نجد أيضاً أن المنظمة البحرية الدولية (IMO)، طبقاً للمبادئ التوجيهية والمعايير التي أعتمدتها في عام 1989، تكرر التأكيد على الدول (بشكل عام) على إزالة مثل هذه المنشآت والجزر الإصطناعية والتركيبات المهجورة، مالم تطن هناك إمكانية إعادة تدويرها أو حتى الإزالة الجزئية. وبموجب المبادئ التوجيهية للمنظمة، فأن قرار السماح ببنائها أو تركيبها أو حتى جزء منها في البحر، يجب أن تستند مسألة بقائه في قاع البحر إلى عدد من الأمور بما في ذلك معدل تفاعل مواد البناء وتأثيراتها المستقبلية المحتملة على البيئة البحرية. لذلك ومنذ عام 1998، أعتمدت معايير جديدة، إذ لايجوز وضع أي تركيب أو هيكل على أي جرف قاري أو منطقة إقتصادية خالصة، ما لم يكن تصميمه أو بنائه تكون الإزالة الكاملة عند التخلي أو الإهمال الدائم أمراً ممكناً.[1]

فيما يتعلق بالتلوث من النفايات الناتجة عن المنشآت البحرية، فالمادة (4/208 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982) تحث الدول على تنسيق سياساتها الوطنية على مستوى العمل الإقليمي لتبني قواعد دولية لمعالجة مثل هذه المشاكل. ولهذا الغرض، يضيف بروتوكول عام 1989 الخاص بالتلوث البحري الناتج عن إستكشاف وإستغلال الجرف القاري، الذي أبرمته المنزمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية في منطقة الخليج العربي إلى النظام العام للسيطرة على التلوث البحري بموجب برنامج الأمم المتحدة للبيئة، والتي تم تقسيم البحار الإقليمية في العالم بموجبها إلى مناطق بحرية خاصة

(1) IMO Assembly Resolution /A.672 (16), Basic Document No.41.

وتحت إشراف جميع الدول المطلة عليها. وبالمثل، هناك بروتوكول مخصص للتلوث من أنشطة قاع البحر الأبيض المتوسط[1]، وفيما يتعلق ببحر الشمال وشمال شرق المحيط الأطلسي، فإن النظام الإقليمي الذي يحكمها هو إتفاقية أوسبار لعام 1992، التي تجمع بين نظامين سابقين وتقوم بتوحيدهما، وهما كل من (إتفاقية أوسلو لعام 1972 وإتفاقية باريس لعام 1974)[2].

وطبقاً لإتفاقية (OSPAR)، تحظر جميع الأنشطة البشرية التي تؤثر سلباً على البيئة البحرية لشمال شرق المحيط الأطلسي، كما تنظم المعايير الأوروبية المتعلقة بإطلاق المواد الخطرة والمشعة في البحار، ومراقبة التلوث الناجم عن صناعة النفط والغاز البحري، فضلاً عن حظر تخزين ثاني أوكسيد الكربون في التكوينات الجيولوجية في قاع البحر، على الرغم من أن إنتاج الهيدروكربونات قد بلغ ذروته في حقول بحر الشمال.[3]

2. الإغراق في البحر

تغطي المحيطات ثلثي سطح الكوكب، وبقدرة لا حدود لها على ما يبدو لإستيعاب النفايات من الأنشطة البشرية، كما تمثل مكاناً آمناً لإغراق العديد

(1) الوثيقة الأساسية رقم 26 من بروتوكول حماية البحر المتوسط من التلوث الناجم عن إستكشاف وإستغلال الجرف القاري وتربته التحتية، الذي أعتمد في عام 1994 وألحق بإتفاقية برشلونة لحماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية للبحر الأبيض المتوسط لعام 1995، التي دخلت حيز التنفيذ في عام 2004.

(2) راجع مقدمة إتفاقية حماية البيئة البحرية لشمال شرق الأطلسي أوسبار لعام 1992.

(3) راجع المادة الأولى من المرفق الأول لإتفاقية أوسبار لعام 1992.

من المواد التي تكون مكلفة أو يصعب معالجتها أو التخلص منها على الأرض. وقد إزدادت أنشطة الإغراق والحرق غير المنظمة في فترة ما بعد الحرب العالمية الثانية، وبشكل خاص في أواخر الستينيات وأوائل السبعينيات من القرن الماضي، وشملت إلقاء كميات كبيرة من النفايات الصناعية السائلة والثقيلة، ومياه الصرف الصحي، والنفايات النووية، بل وحتى المعدات العسكرية التي تم إيقاف عملها من الخدمة.[1]

كما أن نسبة التلوث بالإغراق تقدر بـ 10% من الملوثات في البيئة البحرية، تتفاوت تبعاً لطبيعة هذه المواد التي تم إغراقها أو تصريفها أو دفنها في المياه البحرية، من حيث كونها مواد سامة أو مشعة. كما أن تأثيرها قد يمتد بفعل التيارات المائية إلى مناطق أخرى من البحر ناقلة معها الآثار المدمرة للبيئة والحياة البحرية.[2]

بناءاً على ذلك، نوقش الإغراق في البحر لأول مرة في مؤتمر ستوكهولم عام 1972، حيث كانت الفكرة المهيمنة على أعمال المؤتمر هي القلق من التلوث البيئي وخاصة البحري منها. وبالتالي، شجع العمل لتنظيم قانوني على المستويين الإقليمي والدولي. كانت إحدى نتائجها (إتفاقية لندن لعام 1972 بشأن الإغراق)، وأستكملت بإتفاقيات إقليمية أخرى في عدد من المناطق البحرية، معظمها كان تحت رعاية برنامج الأمم المتحدة لحماية البيئة

(1) أنظر، الوثيقة (A/55/61، Par. 162-164)

(2) Ilian Djadjev, (op.cit), ibid., at p. 12.

البحرية.[1]

أ- إتفاقية لندن لعام 1972

لقد أنتهجت إتفاقية لندن لعام 1972 بشأن منع التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات نهجاً متساهلاً تجاه مسألة الإغراق. إذ تعرف الإغراق في المادة الإولى منها، على أنه (التخلص المتعمد في البحر من النفايات أو المواد الأخرى من السفن أو الطائرات أو المنصات أو غيرها من الهياكل ومعداتها التي هي من صنع الأنسان، شريطة ألا يتعارض هذا الإغراق مع أهداف الإتفاقية)، كما لاتشمل الإتفاقية موضوع التخلص من النفايات أو المواد الأخرى الناشئة عن إستكشاف وإستغلال الموارد المعدنية في قاع البحار.

ويترتب على الإتفاقية أيضاً، تطبيقها لقائمة من التدابير، التي قسمت بموجبها النفايات إلى ثلاث فئات:

الفئة الأولى: وهي النفايات ضمن (القائمة السوداء) من الملحق الأول والتي تم حظر رميها تماماً، وتحتوي على مواد تسبب تفاعلات حيوية تتجاوز الحد الأعلى من المستوى الذي يحول دون الآثار الحادة أو المزمنة على الصحة البشرية أو الكائنات البحرية الحية الممثلة للبيئة البحرية، مثل النفط والنفايات النووية عالية المستوى؛

الفئة الثانية: وهي النفايات ضمن (القائمة الرمادية) من المرفق الثاني والتي تم السماح بإغراقها بموجب تصريح من السلطة الوطنية، وتسبب تفاعلات حيوية

(1) Ilian Djadjev, (op.cit), ibid., at p. 12.

ولكن دون المستوى المشار إليه في الإتفاقية، ولاتشكل خطراً كبيراً على البيئة، مثل معادن معينة ومبيدات الآفات والنفايات النووية المنخفضة المستوى؛

الفئة الثالث:، وهي النفايات من المواد التي لاتسبب تفاعلات حيوية، ولاتتطلب في إغراقها سوى تقييم مفصل بموجب نظام التصاريح.[1]

كما شجع تطبيق هذا أحكام هذه الإتفاقية، على منع الإغراق والحد منه والسيطرة عليه، كذلك الأحكام الواردة في (المادة 210 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)، المتعلقة بهذا الشأن أيضاً، وحث الدول كذلك على تبنى القواعد والمعايير الدولية في قوانينها ولوائحها الوطنية، وكذلك إتخاذ التدابير التي لا تقل فعالية للحد من التلوث ومنعه أو خفضه والسيطرة عليه، مما يفتح الطريق أمام تطبيق أكثر صرامة لهذا النظام.

ب- بروتوكول عام 1996 وتعديلاته

جاء بروتوكول عام 1996 لإتفاقية منع التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات والمواد الأخرى، ليمثل نهجاً مغايراً للنهج المتساهل لإتفاقية لندن لعام 1972. إذ يتبنى البروتوكول قواعد أكثر صرامة للقضاء على التلوث الناجم من جراء الإغراق لأي مادة محظورة وإن لم يتم إثبات فاعلية ضررها ولكن من الممكن أن تشكل ضرراً بالبيئة البحرية.[2]

(1) راجع المادة 10 من المرفق الثاني من بروتوكول عام 1996 الملحق بإتفاقية لندن لعام 1972.

(2) Ilian Djadjev, (op.cit), ibid., at p. 12.

في هذا الصدد، يتطلب البروتوكول من الدول الأطراف الأخذ بـ (الإرشادات) الواردة فيه لتنفيذ أحكامه، وإتخاذ التدابير الوقائية المناسبة عندما يكون هناك سبب للإعتقاد بأن النفايات (من المحتمل) أن تسبب ضرراً، حتى في حالة عدم وجود دليل قاطع لإثبات وجود علاقة عرضية بين المواد المراد أغراقها وتأثيراتها.

وقد دخل بروتوكول عام 1996 حيز التنفيذ في عام 2006، ويضم الآن 37 طرفاً. نظراً لأن إتفاقية لندن لعام 1972 قد تم التصديق عليها من قبل 86 دولة، وإن الصكين نافذان في العمل جنباً إلى جنب. ولكن من الناحية العملية، فأن الحظر العام على الإغراق هو من صميم بروتوكول عام 1996، وكذلك في عدد من الإتفاقيات الإقليمية، إذ يحظى بإحترام الدول كافة سواء كانت أطرافاً فيه أو في إتفاقية لندن لمنع الإغراق أم لا.[1]

وبموجب بروتوكول عام 1996، يعرف الإغراق: على أنه التخلص المتعمد من النفايات أو المواد الأخرى في البحر من السفن أو الطائرات أو المنصات أو غيرها من الهياكل المقامة في البحر؛ أو أي تخلص متعمد بحراً لسفن أو طائرات أو منصات أو منشآت صناعية أخرى مقامة في البحر؛ أو أي تخزين للنفايات أو المواد الأخرى في قاع البحر وباطن أرضه (المادة 4/1 (1) من البروتوكول). ولا يشمل الإغراق، التخلص من النفايات أو غيرها من المواد

(1) أنظر تقرير الدورة 44 للجنة حماية البيئة البحرية، الوثيقة MEPC 44/20،المرفق 3.

العارضة للعمليات العادية للسفن أو الطائرات أو المنصات أو المنشآت الإصطناعية المقامة في البحر (المادة 4/1 (2) من البروتوكول). وفي الفقرة الخامسة من المادة الأولى تعرف الحرق في البحر على أنه (إحراق النفايات أو مواد أخرى على متن السفن أو المنصات أو المنشآت الإصطناعية الأخرى المقامة في البحر بغرض التخلص منها حرارياً؛ ولايشمل ذلك النفايات أو غيرها من المواد المترتبة عن التشغيل العادي للسفن أو الطائرات أو المنصات أو المنشآت الإصطناعية المقامة في البحر).

كما يطالب البروتوكول الدول كافة بحظر الترميد (الحرق) في البحر لجميع أنواع النفايات. والنظر في خيارات إدارة النفايات بخلاف الترميد أو الإغراق الواردة في نص (المادة 5 من المرفق الأول للبروتوكول)، مثل إعادة الإستخدام؛ أو إعادة التدوير؛ أو تدمير المكونات الخطرة ومعالجتها.

ويجب على الدول أيضاً، حظر إلقاء أي نفايات أو مواد أخرى بإستثناء تلك المنصوص عليها في (المادة 1 من المرفق الأول للبروتوكول)، وهي النفايات مثل (مواد الكراءة؛ حمأة مياه الصرف الصحي؛ ونفايات الأسماك والسفن والمنصات؛ والمواد الجيولوجية الخاملة (كمخلفات المناجم)؛ ومواد عضوية ذات أصل طبيعي؛ والعناصر الضخمة التي تتكون أساساً من الحديد والصلب والخرسانة ومواد مماثلة غير ضارة في الغالب (ولكن فقط في حالة عدم وجود بدائل عملية للإغراق). ومع ذلك، تنطبق هذه الإستثناءات عندما يكون ذلك ضرورياً لتأمين سلامة الأرواح البشرية أو السفن أو الطائرات أو المنصات

في حالات القوة القاهرة الناجمة عن سوء الأحوال الجوية.

كذلك، يجب أن يظل إغراق تلك المواد المدرجة في المرفق الأول خاضعاً لإلتزامات التصريح والإبلاغ، على الرغم من السماح به، إذ لا يجوز الإغراق إلا بعد الحصول على تصريح خاص من السلطات الوطنية. كما يجب على الدول الأطراف أيضاً، الإحتفاظ بسجل للرصد الميداني تثبت فيه طبيعة وحجم النفايات التي صدرت بشأنها تصاريح الإغراق، والكميات الفعلية للمواد المراد إغراقها، ومكان الإغراق، ووقت وطريقة الإغراق (المادة 17 من المرفق الأول للبروتوكول).

في الإجتماع الأول للأطراف المتعاقدة، في نوفمبر عام 2006، تم تنفيذ أهم تعديل على بروتوكول لندن لعام 1996، وهو العام الذي دخل فيه حيز التنفيذ. والذي سمح بتخزين ثاني أكسيد الكربون تحت قاع البحر، مع إضافة تيارات ثاني أكسيد الكربون من عمليات إحتجاز الكربون إلى المرفق الأول للبروتوكول كنفايات أو مادة أخرى يمكن إغراقها. كما تم إجراء التعديلات المتعلقة بالمبادئ التوجيهية المحددة لتقييم تدفقات ثاني أكسيد الكربون، وذلك للتخلص منها في التكوينات الجيولوجية تحت قاع البحار، والتي تم تبنيها في الإجتماع الإستشاري الثاني في نوفمبر عام 2007.[1]

لقد كان بروتوكول عام 1996 لايسمح بحبس ثاني أكسيد الكربون في عمود

(1) IMO Document، LC/SG-CO2، 2/WP. 1، 24 April 2007.

الماء، والذي يمكن أن يحدث من خلال إغراق مواد مثل مركبات الحديد، لتعزيز نمو العوالق التي تمتص ثاني أكسيد الكربون. وهي العملية المعروفة باسم (تخصيب المحيطات)، التي شملتها إتفاقية لندن لعام 1972، بعد تعديل بروتوكول عام 1996.[1]

ج- الولاية القضائية وسلطة الإنفاذ

تقع مسؤولية إصدار تصاريح الإغراق على عاتق الدولة الطرف التي يتم فيها تحميل النفايات، بإستثناء الحالات التي يحدث فيها التحميل في دولة ليست طرفاً، في هذه الحالة يتعين على دولة العلم إصدار التصاريح. كما يتعين على الدول الأطراف تطبيق التدابير اللازمة لتنفيذ بروتوكول عام 1996 على السفن والطائرات التي ترفع علمها، وكذلك السفن والطائرات التي تحمل النفايات من أراضيها لإغراقها أو حرقها في البحر.[2]

كما توفر إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، دعماً إضافياً لسلطة الدول الساحلية على الإنفاذ. إذ طبقاً للمادة (5/210 من الإتفاقية)، لا يتم الإغراق داخل البحر الإقليمي والمنطقة الإقتصادية الخالصة أو على الجرف القاري، دون موافقة صريحة مسبقة من الدولة الساحلية التي لها الحق في السماح بمثل هذا الإغراق وتنظيمه ومراقبته بعد التشاور الواجب مع الدول الأخرى التي قد تتأثر به سلباً بسبب موقعها الجغرافي.

(1) IMO Document، LC/SG-CO2، 2/WP. 1، 24 April 2007.

(2) المادة 2/9 من بروتوكول عام 1996.

بينما يجب ألا تقل فعالية القوانين الوطنية عن القواعد والمعايير الدولية، بالشكل الذي لا يمنع الدول الساحلية من وضع معايير أكثر صرامة وإنفاذها. بالتالي، فأن الولاية الممنوحة للدولة الساحلية على الإغراق لا تتعارض وحرية الملاحة المحاطة بتنظيم الدولة الساحلية للتلوث الناجم عن الإغراق (المادة 1/216 من الإتفاقية).

وبهذا الصدد، كان لإتفاقية لندن لعام 1972، بصيغتها المعدلة بمرور الوقت وبروتوكول عام 1996، تأثير كبير على ممارسات الدول. كان من أهم نتائجها هو تخفيض حجم الإغراق بشكل كبير منذ منتصف ثمانينيات القرن الماضي، حيث أصبح النظام أكثر صرامة. وقد تمكن النظام بشكل فاعل منذ ذلك الحين على القضاء على الإغراق للمواد الضار بالبيئة البحرية. ولهذا السبب كثيراً ما يشار إليه، على أنه أحد أكثر الأنظمة نجاحاً في تنظيم التلوث البحري. حيث تصدر الدول الأطراف ما يقارب من 1000 تصريح لإلقاء النفايات سنوياً، من المواد المجروفة، والمواد الثقيلة، ومخلفات الأسماك، ورفات الجثث (المحترقة وغير المحترقة).[1]

د- تخريد السفن وإعادة تدويرها

تصدر الدول الأطراف تصاريح أيضاً للتخلص من السفن أو الطائرات التي تم

(1) أنظر, (LC-LP.1/Circ. 27, 2009) وثيقة تنفيذ وإمتثال إتفاقية لندن المعممة على الدول الأطراف.

إيقاف تشغيلها. في بعض الحالات، يتم إغراقها لإنشاء شعاب إصطناعية لغرض السياحة الترفيهية والغوص إليها. كما لا يجوز إغراق السفن خاصة، إلا عندما يتبين بشكل مؤكد أنها لا تتسبب بالضرر للبيئة البحرية. وبالتالي، ستحتاج الدول إلى ضمان تجريد هذه السفن من المواد الخطرة بيئياً، مثل المعادن الثقيلة والزيوت وغيرها من المواد التي تسبب الضرر عند تفاعلها مع الماء. لذلك، يلجأ إلى التخلص من معظم السفن بدلاً من إغراقها أو معالجة المواد الخطرة، إلى عملية (تدوير السفن وتخريدها) لتجنب المخاطر التي قد تنعكس آثارها على البيئة البحرية.[1]

في عام 2009، أبرمت المنظمة البحرية الدولية (IMO) إتفاقية بشأن التدوير الآمن والسليم بيئياً للسفن لم تدخل حيز التنفيذ بعد، وتتناول مجموعة من القضايا المتعلقة بعمليات إعادة تدوير السفن، كما تتضمن لوائح خاصة ببناء السفن وإعدادها، بما يسهل إعادة التدوير الآمن والسليم بيئياً، فضلاً عن التشغيل الآمن للسلامة الملاحية، وكذلك لوائح خاصة بإصدار الشهادات والإبلاغ لتعزيز التطبيق الأمثل لإحكامها.[2]

3. التلوث من مصادر أرضية وجوية للبيئة البحرية

كما لاحظنا في بداية هذا الفصل، أن التلوث البري والجوي يشكل النصيب الأكبر من المواد الضارة التي تدخل البيئة البحرية. ومع ذلك، على عكس مصادر التلوث الأخرى، فقد ثبت أن هذه هي الأصعب في التنظيم، ويرجع

(1) Ilian Djadjev, (op.cit), ibid., at p. 19.
(2) Ibid.

ذلك في جزء كبير منه إلى القيود الكبيرة التي يجب أن تفرض على الصناعة وغيرها من الأنشطة داخل أراضي الدول كافة، والساحلية منها على وجه الخصوص.

على الرغم من أن تلوث الأرض والجو يساهم بلا شك بشكل كبير في تدهور البيئة البحرية، لأن مصادر هذا التلوث وآثاره منتشرة في كل مكان في العالم. علاوة على ذلك، في حالة التلوث الناجم عن المصادر الثابتة، مثل التلوث الناتج عن مياه الصرف الصحي في المصبات الساحلية أو البحار، فإن العديد من الدول الساحلية ليس لديها القدرة ولا حتى الرغبة في تنفيذ معايير صارمة لمنع أو مكافحة هذا المصدر للتلوث. وبالتالي، فإن تلوث البحار والمحيطات الناجم عن اليابسة والجو هو فعلاً مأساة.

وفي هذا الصدد، تحتوي إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، على عدة أحكام تنطبق أيضاً على تلوث البيئة البحرية الناجم عن الأرض والجو. وهي في الواقع، جاءت بمثابة تحسين لنظام جنيف الذي لم يفرض أي إلتزام للسيطرة على هذه المشكلة. إذ تعتمد الإتفاقية في الفرع الخامس من الجزء الثاني عشر منها، على قواعد دولية فضلاً عن التشريعات الوطنية لمنع تلوث البيئة البحرية، على سبيل المثال، تنص المادة (207 من الإتفاقية) أحكاماً تتعلق بالتلوث الناجم عن المصادر البرية، بما في ذلك الأنهار ومصبات الأنهار وخطوط الأنابيب وهياكل المصبات، مع مراعاة القواعد المتفق عليها دولياً بطبيعة الحال. وينطبق هذا الإلتزام أيضاً على التلوث

الناجم عن الغلاف الجوي أو من خلاله بموجب المادة (1/212 من الإتفاقية).

كما رأينا، فقد حققت المنظمة البحرية الدولية (IMO)، تقدماً كبيراً فيما يتعلق بالحد من بعض الملوثات المحمولة جواً من الشحن التجاري عبر (MARPOL)، إذ تشمل في الملحق السادس منها، المواد المستهدفة لمنع التلوث الناتج عن الغازات المستنفدة للأوزون، والتي تستخدم بشكل أساسي في أنظمة التبريد، وكذلك أكاسيد النيتروز والكبريت المنبعثة من تشغيل محركات الديزل البحرية.

كما يتم إستكمال المادتين (207 و214 من الإتفاقية)، بالإلتزام المنصوص عليه في المادتين (213 و222 من الإتفاقية) بالإنفاذ. لكن من الواضح أن هذا التنظيم هو أقل تطلباً عن ذلك المطبق على التلوث والإغراق من السفن، من حيث أنه لا يفرض تطبيق المعايير الدولية بشأنه، ولكن يتطلب فقط أن تأخذ الدول هذه المعايير بعين الإعتبار. وهو مايعطي الدول الساحلية مجالاً أوسع لتحديد ما إذا كانت ستتبنى من التدابير للحد من التلوث. وما إذا كان ينبغي إعتبار بعض المواد الملوثة بالمعنى المقصود في المادة (4/1 من بروتوكول عام 1996). حيث تم التأكيد على هذه المرونة بشكل أكبر فيما يتعلق بالتلوث الناجم عن المصادر البرية وفقاً للمادة (4/207 من الإتفاقية)، التي تنص على ذلك من خلال وضع القواعد والمعايير على الصعيدين العالمي والإقليمي، مع مراعاة الخصائص الإقليمية المميزة.

لقد كان التلوث البحري من المصادر البرية والجوية محل إهتمام المحاكم والهيئات القضائية الدولية، وذلك من خلال الفصل في الدعاوى المرفوعة أمامها. على سبيل المثال، في النزاع المعروض على المحكمة الدولية لقانون البحار (ITLOS) في قضية مصنع موكس (Mox Plant Case)[1] بين أيرلندا والمملكة المتحدة، حيث حددت المحكمة تدابيراً مؤقتة في عام 2001، تطلب من خلالها الدولتين بالتعاون والمشاركة، من أجل وضع تدابير لمنع تلوث البيئة البحرية للبحر الأيرلندي من جراء إعادة معالجة الوقود النووي. كذلك، كررت المحكمة قرارها في قضية مصنع موكس، على النزاع القائم مابين ماليزيا وسنغافورا في قضية إستصلاح الأراضي حول مضيق جوهور (Johor)[2]، بأن (واجب التعاون) هو مبدأ أساسي في منع تلوث البيئة البحرية وذلك طبقاً للمادة (250 من الإتفاقية)، ووجهت سنغافورة بعدم إجراء إستصلاح للأراضي بطريقة قد تسبب ضررا جسيما للبيئة البحرية.

علاوة على ذلك، قرارات محكمة العدل الدولية خاصة المتعلقة منها في قضايا التجارب النووية، مثل الدعوى التي رفعتها قبل أكثر من ثلاثين عاماً كل من أستراليا ونيوزيلندا ضد فرنسا بشأن التجارب النووية الفرنسية في الغلاف الجوي للمحيط الهادئ، والتي كان لها عدد من التأثيرات على البيئة

(1) MOX Plant (Irland v United Kingdom), provisional measures, 2002, 41 ILM 405.

(2) Case concerning Land Reclamation by Singapore in and around the Straits of Johor (Malaysia v. Singapore), Provisional Measures, ITOLS/PV.03/01 25 Sep. 2003, p. 69

البحرية للمنطقة، حيث أكدت كل من الدولتين المتقدمين بالدعوى أن الإختبار النووي الذي أجرته فرنسا قد تسبب في تساقط إشعاعي. على الرغم من أن المحكمة لم تنظر في هذه القضية، إلا أنها أمرت فرنسا بالإمتناع عن إجراء التجارب النووية إمتداد أضرار المواد المشعة إلى الأراضي الأسترالية و النيوزيلندية. إذ لم يتم النظر في التلوث من حيث الأسس الموضوعية، ولكن المحكمة خلصت إلى أن النزاع أصبح موضع أهتمام المحكمة خاصة بعد تعهد الجمهورية الفرنسية بوقف إختباراتها النووية في الغلاف الجوي.[1]

- **برنامج العمل العالمي لعام 1995 (GPA)**

قبل مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية في ريو دي جانيرو عام 1992، كانت هناك دعوات لمعاهدة عالمية لمعالجة التلوث البحري من المصادر البرية، لتحل محل بروتوكول مونتريال بشأن المواد التي تستنفذ طبقة الأوزون لعام 1987 (غير الملزمة)، إذ لم يتم الإتفاق عليها، ولكن في أعقاب قمة الأرض في ريو دي جانيرو، أعتمدت 109 دولة مع المفوضية الأوروبية إعلان واشنطن لعام 1995 بشأن حماية البيئة البحرية من الأنشطة البرية، وبرنامج العمل العالمي لعام 1995 لحماية البيئة البحرية من الأنشطة البرية (GPA). الذي يعتمد على النهج الأختياري غير الملزم في تطبيق الإرشادات الوطنية والإقليمية والدولية، لإتخاذ مايلزم من التدابير لمنع وتقليل ومراقبة تدهور البيئة البحرية من جراء تلوثها الناجم عن الأنشطة البرية.[2]

(1) Nuclear Test (Australia v France), interim measures, 1973, ICJ Rep. 99; (New Zealand v France), interim measures, 1973, ICJ Rep. 135.

(2) UN Doc. UNEP (OCA)/LBA/IG.2/7, 1995, p. 7.

كما يعكس برنامج العمل العالمي (GPA)، الجهود الدولية المتناسقة في مجال السياسة البيئية العالمية، حيث كان هناك إنتشار واسع للإتفاقيات الإقليمية، التي على الرغم من نجاحها بشكل مستقل، إلا أنها لاتشكل دائما النتيجة المطلوبة. مع ذلك يوصي برنامج العمل الدول كافة على وضع أهدافاً محددة تشمل تسعة فئات من الملوثات، وهي (مياه الصرف الصحي، والملوثات العضوية الثابتة (POPs) مثل المبيدات الحشرية، والملوثات غير العضوية مثل الرصاص والفسفور، والمواد المشعة، والمعادن الثقيلة، والمواد الكيمياوية مثل مخلفات الزيوت، والرواسب، والقمامة، والملوثات الأولية كأول أكسيد الكربون والملوثات الثانوية الناتجة عن تفاعل المواد الأولية مثل حامض الكبريتيك والمركبات العضوية المتطايرة).[1]

كما يشجع البرنامج (GPA)، الدول الساحلية على الأدارة المتكاملة للحد من بعض أنواع الملوثات خاصة مايتعلق منها بمياه الصرف الصحي والنفايات الصلبة التي تصب في المياه البحرية، وتأمل من أن تتمكن هذه الدول القضاء على هذه المشكلة خلال فترة العمل بخطة البرنامج (GPA) حتى عام 2025. علماً أن هذه المشكلة تعد واحدة من بين التهديدات البرية التسعة للبيئة البحرية غير المعالجة. فضلاً عن الفشل المستمر للجهود المبذولة لمنع تلوث البحار من تلك السموم التي تدخل وبكميات كبيرة في البيئة البحرية، وطبقاً للتقديرات فهي تعد مسؤولة عن موت أكثر من مليون طائر بحري،

(1) UN Doc. UNEP (OCA)/LBA/IG.2/7, Nr. 21(b), 1995, ibid., p. 11.

و100.000 من الثدييات البحرية في كل عام من خلال الإبتلاع والإختناق.[1]

كما تعد من بين أهم التحديات الرئيسية التي تواجه التنفيذ الفعال لبرنامج العمل العالمي (GPA)، هي محدودية المشاركة الوطنية والتنفيذ. إذ طبقاً للتقارير الرسمية الصادرة من السلطات الوطنية، فأن تغطية النفقات المخصصة لمكافحة الفئات التسعة للتلوث، هي تغطية محدودة للغاية، فضلاً عن الطابع غير الملزم لهذا البرنامج الدولي. وبالتالي، ينعكس ذلك سلباً فيما يتعلق بتلوث الغلاف الجوي للبيئة البحرية، وخير مثال ظاهر على ذلك هي ظاهرة (تحمض المحيطات)، التي تأخذ بالإزدياد نتيجة إنبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون من المصادر البرية في الغلاف الجوي، فضلاً عن تأثيراتها الجانبية على نظام المناخ العالمي. فإن تأثير ثاني أكسيد الكربون على التركيب الكيميائي للمحيطات لم يجذب إنتباه العلماء والمجتمع الدولي إلا مؤخراً، فقد أمتصت المحيطات بين عامي 1800 و 1994، حوالي ثلث ثاني أكسيد الكربون المنطلق من جميع الأنشطة البشرية. وعلى مدى السنين القادمة، ستمتص المحيطات كمية أكبر من ثاني أكسيد الكربون، على نحو يقارب 90٪ من ثاني أكسيد الكربون المنبعث في الغلاف الجوي. وتعتبر العملية الكيميائية لتحمض المحيطات مباشرة نسبياً، على الرغم من أن وجودها هو تباين إقليمي وموسمي كبير بشأن درجة الحموضة في المحيطات. وكما يوحي مصطلح (تحمض المحيطات)، فهو عملية ذوبان

(1) UNEP/GPA, The State of Marine Environment: Trends and Processes, 2006, p. 4.

ثاني أكسيد الكربون وتفاعله مع ماء المحيطات لينتج عنه مايسمى بحمض الكربونيك. وبالتالي، فأن هذه العملية تؤدي إلى تغييرات جوهرية في كيمياء الكربون في المحيطات، إذ تتحد أيونات الهيدروجين المنبعثة في تكوين حمض الكربونيك مع أيونات الكربونات في الماء لتكوين بيكربونات، والتي تؤدي بالنتيجة إلى القضاء على أنواع كبيرة من الكائنات البحرية.[1]

ثالثاً: المسؤولية الناجمة عن التلوث البحري

Responsibility for Vessel-Source Pollution

قد يصعب إحتواء الإنسكابات النفطية وحوادث التلوث الأخرى، وقد تتسبب في أضرار بيئية طويلة الأمد، وفي بعض الحالات أضرار دائمة. مع ذلك، على الرغم من بذل قصارى الجهود، إلا أن الخسائر البحرية تستمر في الحدوث. وعندما يحدث ذلك، تكون هناك حاجة لمعالجة قضايا المسؤولية، إذ لايمكن أن يكون هناك ضرر دون إصلاحه بالتعويض. وإن كانت قواعد المسؤولية لاتتمكن من إعادة الحال إلى ماكان عليه قبل وقوع الضرر من خلال التعويض المادي، إلا أنها تعمل كحافز أيضاً لجميع المشاركين في صناعة النقل البحري من خلال التعويض المالي، وذلك لإعتماد أفضل التدابير الممكنة للحماية من ضحايا التلوث.

(1) SCOR/IOC, The Ocean in High CO2 World, in: The Official Magazine of the Oceanography Society, Vol. 17, Nr.3, USA, 2004, at p. 72. (pp. 72-78)

1. مسؤولية الدولة الساحلية

عندما يقع الضرر نتيجة تلوث مصدره السفن، تظهر هناك مشكلة مباشرة حول تقرير مسؤولية دولة العلم من قبل الدول الأخرى المتضررة من التلوث. لذلك تطالب إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في (المادة 2/194) الدول بإتخاذ جميع التدابير اللازمة لضمان تنفيذ الأنشطة التي تخضع لولايتها القضائية أو سيطرتها حتى لا تتسبب في أضرار تلوث لدول أخرى أو مناطق خارج نطاق الولاية الوطنية.

بناءاً على ذلك، ينظم الفرع التاسع من الجزء الثاني عشر للإتفاقية قواعد المسؤولية الدولية، إذ تنص في المادة (1/235 منها) على أن الدول مسؤولة عن الوفاء بالتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وأنهم يتحملون المسؤولية وفقاً لأحكام القانون الدولي.

والحقيقة، أن كل من هذه الأحكام ليست أكثر من إعادة صياغة في سياق قواعد القانون البحري العرفي لمسؤولية الدولة عن أضرار التلوث، والتي تم تطويرها منذ قضية مصنع (Trail Smelter)[1] في التلوث البيئي العابر للحدود عام 1935 بين كندا والولايات المتحدة الأمريكية، كذلك حادثة مفاعل

(1) Trail Smelter Case (Canada/United States), (1983 and 1941), R.I.A.A. (Reports of International Arbitral Awards), Vol.3, p. 1911 et seq., (pp. 1905-1982)

تشرنوبيل عام 1986[1]. فضلاً عن، التطورات اللأخيرة في هذا الصدد، مثل تفشي وباء (Covid-19) والذي كان مصدره الصين وأمتدت أثره الخطرة على البيئة في كل مكان من العالم ليصبح وباءاً عالمياً. ومع ذلك، لم تلق هذه المشاكل مكاناً لها للحل من بين مطالبات الدول فيما يتعلق بأضرار التلوث العابرة للحدود طبقاً لقواعد المسؤولية الدولة.

مع ذلك، قد يثار التساؤل حول معيار المسؤولية المطبق، فبالنسبة لمسؤولية دولة العلم في حالة حدوث إنسكاب نفطي كبير من ناقلة تحمل جنسيتها؟ أو بدلاً من ذلك، هل ينبغي تطبيق معيار العناية الواجبة، بحيث تكون دولة العلم مسؤولة فقط إذا فشلت في إتخاذ التدابير اللازمة والمناسبة لمعالجة مخاطر التلوث ؟

الحقيقة، يحيط (عدم اليقين) مسألة تطبيق قواعد مسؤولية الدولة على أضرار التلوث البحري التي تؤثر فقط على المناطق الواقعة خارج نطاق الولاية الوطنية، والتي ليس لها تأثير مباشر على دولة أخرى. فالإلتزام بحماية أعالي البحار والمنطقة من التلوث منصوص عليه في المادة (2/194 من الإتفاقية). ومع ذلك، كيف يمكن لهذا الإلتزام أن يكون موضع شك ما لم يتدخل التلوث بشكل مباشر مع مبدأ حرية أعالي البحار، مثل صيد الأسماك والملاحة.

(1) UNSCEAR 2008 Report, Sources and effects of ionizing radiation; Health effects due to radiation from the Chernobyl accident, Bd. 2, Annex D, New York, 2011, p. 47 et seq. (pp.47-66)

فضلاً عن ذلك، تنص المادة (48 من مشروع لجنة القانون الدولي) بشأن المسؤولية الدولية، على أنه يجوز للدولة التي لم تتضرر أن تتذرع مع ذلك بمسؤولية دولة أخرى إذا كان الإلتزام الذي تم إنتهاكه مستحق التعويض لمجموعة من الدول، بما في ذلك تلك الدولة، وقد تم تأسيسه لحماية المصلحة الجماعية. من حيث المبدأ، يوفر هذا الحكم أساساً لأي دولة طرف في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، بصدد رفع دعوى المسؤولية ضد دولة العلم فيما إذا كان هناك حادث تلوث أدى إلى إلحاق الضرر ببيئة أعالي البحار. كما تعتبر المادة (48 من مشروع لجنية القانون الدولي)، مثالاً على التطور التدريجي للقانون، قبل حالة التدوين الحالي له.

2. المسؤولية المدنية لدولة العلم

بالرغم من كل هذه الجهود، إلا أنه لم تتم الأجابة عن التساؤل حول مسؤولية الدولة عن أضرار التلوث البحري بشكل مرض. وهذا لا يعني أنه قد لا يتم تطبيق قواعد المسؤولية عن أضرار التلوث البحري، فبموجب الإتفاقيات التي أبرمتها المنظمة البحرية الدولية (IMO)، تم إنشاء نظام يمكن بموجبه رفع دعاوى مدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي والمواد الكيميائية الخطرة إلى محاكم الدول الساحلية.

أ- إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1992

يمكن أن تكون الإجراءات المدنية للتعويض عن التلوث النفطي معقدة ومكلفة

وبطيئة أيضاً، كما يتضح من الدعوى القضائية المطولة بعد كارثة الناقلة إكسون فالديز. إذ لم يتم حل ذلك إلا مؤخراً نتيجة لقرار المحكمة العليا للولايات المتحدة التي خفضت مقدار الضرر العقابي المفروض ضد شركة إكسون فالديز (من 2.5 مليار دولار أمريكي إلى 750 مليون دولار أمريكي). حيث تم إتخاذ الإجراءات في قضية إكسون فالديز وفقاً لقواعد القانون البحري للولايات المتحدة الأمريكية، والذي تم تنقيحه بموجب قانون التلوث النفطي لعام 1990 الذي تم تشريعه إستجابة للكارثة إكسون فالديز.[1]

والحقيقة، يعد نظام الولايات المتحدة بشأن المسؤولية عن أضرار التلوث النفطي هو الأكثر تقدماً من بين تلك المعتمدة دولياً والتي أنشئتها المنظمة البحرية الدولية (IMO)، على الرغم من أن الأخيرة قد عززت وبشكل كبير الأدوات الرئيسية لنظام المسؤولية من خلال إتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1969 والتي تجديدها في عام 1992 و2001، وإتفاقية عام 1971 بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث النفطي.

(1) جدير بالذكر، أن إكسون فالديز هي ناقلة نفط أميريكة أصطدمت بسلسلة من الصخور القريبة من مضيق فالديز عام 1989، وأدى تسرب النفط منها إلى دمار شاطيء المحيط شمال الولايات المتحدة الأمريكية وكذلك إلى تقليص الكائنات البحرية، فضلاً عن الأضرار التي لحقت بالصناعات السمكية في هذه المنطقة. للزيادة أنظر:

- Zashary Nixon/Jacqueline Michel, A Review of distribution and quantity of lingering subsurface Oil from Exxon Valdez Oil Spill; Deep Sea Research Part II, in: Tropical Studies Oceanography, Vol. 147, Columbia, USA, 2018, p. 21 et seq. (pp. 20-26)

لقد تم إبرام إتفاقية المسؤولية المدنية في لندن في مؤتمر دولي عقد أعقاب حادثة الناقلة توري كانيون[1]، وتسعى إلى ضمان حصول الدول الساحلية ومواطنيها على تعويض مناسب نتيجة التلوث الناجم عن ناقلات النفط. وهي تفعل ذلك من خلال التغلب على بعض العقبات التي تواجه في التقاضي عبر القانون الوطني، وهي تحديد الإختصاص القضائي والقانون المطبق ومعيار المسؤولية، والأهم من ذلك هو حدود هذه المسؤولية. كما تم إصلاح كلتا الإتفاقيتين بشكل كبير في عام 1992، من خلال إلحاق بروتوكولات لكل معاهدة منهما، ويشار إلى النصوص المعدلة باسم إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1992 (CLC)، وإتفاقية الصندوق الدولي لعام 1992. حيث ينطبق هذا النظام على السفن أو المراكب البحرية التي يتم إنشاؤها أو تكييفها لغرض نقل الزيت المعدني الهيدروكربوني الثابت بكميات كبيرة كبضائع. ويسمح برفع دعوى المسؤولية عن أضرار التلوث التي تحدث في البحر الإقليمي أو المنطقة الإقتصادية الخالصة للدولة الساحلية، أو ما يصل إلى مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس للبحر الإقليمي، في حالة عدم المطالبة بالمنطقة الإقتصادية الخالصة، لتقديمها إلى محاكم تلك الدولة إذا كانت طرفاً

(1) جدير بالذكر، أن توري كانيون هي ناقلة نفط بريطانية مسجلة في ليبيريا أصدمت قرابة السواحل البريطانية بشعاب مرجانية مسببة كارثة بيئة بحرية أدى إلى غرقها وذلك عام 1967. للزيادة أنظر:

- Craig Wilson, The Impact of Torry Canyon disaster on technology and national and International efforts to deal with supertanker generated Oil pollution an impetus for chang ?, Thesis, Uni. Of Montana, USA, 1973, p. 121.

في إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1992. هذه الولاية القضائية تمنح الحق في إتخاذ إجراءات التقاضي بغض النظر عن علم السفينة المتورطة في الحادث. وبموجب الفقرة التاسعة من المادة الأولى من إتفاقية المسؤولية المدنية تعرف (أضرار التلوث) على أنه (الخسائر أو الأضرار الواقعة خارج السفينة من جراء تلوث ناجم عن تسرب أو تصريف وقود السفينة الزيتي، أينما وقع هذا التسرب أو التصريف، شريطة أن يقتصر التعويض عن إتلاف البيئة، والذي لايشمل أي خسائر في الأرباح تكون قد نجمت عن هذا الإتلاف، على تكاليف تدابير الإصلاح المعقولة التي نفذت بالفعل أو التي يعتزم تنفيذها؛ وكذلك تكاليف التدابير الوقائية، والخسائر أو الأضرار الأخرى المترتبة على هذه التدابير).

فضلا عن ذلك، يشمل التعويض الأضرار المباشرة فقط، إذ يحق لأي شخص (الأفراد والشركات والحكومات) لحق به الضرر المباشر من جراء هذا التلوث، من المطالبة بالتعويض. بما في ذلك، التعويض عن التكاليف المتكبدة من إجراءات التنظيف وإزالة النفط، والخسائر المتكبدة في البيئة البرية وتنظيفها وإعادة تأهيلها، أو المالكين عن الممتلكات الملوثة، والأضرار التي تلحق بالصيادين عن الفترة التي يحرمون فيها من الصيد بسبب تنظيف وإزالة التلوث، حيث يشمل التعويض فقط عن خسارة الأرباح الناتجة عن الإضرار بالبيئة، وكذلك تكاليف تدابير إعادة الموظفين بالشكل المعقول.[1]

(1) راجع المادة 9/1 (أ) من إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1992.

كما يتعين بموجب إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1992، تقديم مطالبات التعويض ضد المالك المسجل للسفينة، أو شركة تأمين المالك، وليس مشغل السفينة، أو مالك شحنة النفط.[1] ومن ثم لا تجوز المطالبة بالتعويض أطراف أخرين، قد يكون من (المحتمل) أطرافاً في الحادث مثل مشغل السفينة أو المستأجر أو القبطان أو الطاقم أو الطيار أو حتى المنقذ. وبالتالي، تسمح إتفاقية المسؤولية بمثل هذه المطالبات فقط، في حالة ما إذا كان الضرر ناتجاً عن (التقصير المتعمد) بقصد التسبب في هذا الضرر، أو إذا تبين من خلال التحقيق أن الفعل قد تم بناءاً على (التهور وعدم المبالاة) مع العلم المسبق بأن مثل هذا الفعل قد ينتج عنه الضرر. ومع ذلك، فإن إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1992، لا تمنع مالك السفينة من السعي للحصول على حق الرجوع ضد أطراف ثالثة.[2]

من خلال ماتقدم، يتضح إن مسؤولية مالكي السفن صارمة، حيث يكونوا مسؤولين عن دفع تعويضات عن أضرار التلوث الناجمة عن تسرب أو تصريف الزيت الدائم من السفينة، حتى ولو لم يكن التلوث ناتجاً عن (الخطأ) من جانبهم. ومع ذلك، فإن هذه المسؤولية ليست مطلقة، إذ يتم تطبيق الإستثناءات من المسؤولية في حال إثبات أن الضرر ناتج عن عمل حربي أو أعمال عدائية أو حرب أهلية أو تمرد أو تظاهرة وطنية ذات طابع إستثنائي أو حتمي أو لا يمكن تفاديه، وناتجاً بالكامل عن فعل صادر من طرف ثالث

(1) أنظر، الوثيقة (A/53/456، Par. 221-222)

(2) المادة 5/3 من إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1992.

بقصد إحداث الضرر (تخريب أو إرهاب)، أو نتجت بالكامل عن إهمال الحكومة أو أية سلطة أخرى مسؤولة عن فحص وصيانة المعدات الملاحية للسفينة.[1]

ويطلب كذلك من مالكي السفن التي تزيد حمولتها عن 2000 طن من النفط، من الحصول على تأمين أو ضمان مالي آخر لتغطية المسؤولية. يتم تحديد مقدار هذه المسؤولية، بالرجوع إلى حجم السفينة.[2] وقد كانت تقدر في السابق، قبل عام 2003 إلى الحد 59.7 وحدة من حقوق السحب الخاصة[3]، وذلك عن السفن التي يبلغ وزنها 140.000 وحدة حمولة أو أكثر. ولكن بالتعديلات المتفق عليها في عام 2000، تم رفع قيمة التأمين إلى حدود 89.77 وحدة سحب خاص، وهي خاصة لأكبر الناقلات النفطية، أي ما يعادل حوالي 139 مليون دولار أمريكي. كما تنطبق الحدود الأقل على السفن ذات الحمولة المنخفضة، بالنسبة للسفن التي لا تتجاوز حمولتها الإجمالية 5000 طن، و 4.51 مليون وحدة من حقوق السحب الخاصة، والسفن التي تتراوح حمولتها الإجمالية من 5000 إلى 140.000 طن، تكون

(1) المادة 1/3 من إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1992.

(2) المرجع السابق، المادة 1/7.

(3) جدير بالذكر، أن حق السحب الخاص، هو أصل أحتياطي دولي أستحدثه الصندوق الدولي للتعويضات في عام 1969 ليصبح مكملاً للأصول الرسمية الخاصة بالدول الأطراف، وتتحد قيمة حق السحب الخاص وفقاً لسلة من خمس عملات هي (الدولار الأمريكي، واليورو، واليوان الصيني، والين الياباني والجنية الأسترليني). للزيادة أنظر:

- Antweiler, Werner, Special Drawing Rights; The SDR Fact Sheet, ed. Sauder School of Business, British Columbia, 2011, p. 84.

من 4.51 وحدة إلى 631 وحدة حقوق سحب خاصة لكل طن إجمالي يزيد عن 5000 طن.[1]

ب- إتفاقية الصندوق الدولي للتعويضات لعام 1992 (IOPCF)

غالباً ماتكون مبالغ التعويضات المتحصلة عن نظام المسؤولية طبقاً لإتفاقية المسؤولية المدنية (CLC) لعام 1992 غير كافية لتغطية الأضرار المتكبدة في حوادث التلوث الخطيرة للغاية. مثل حادث الناقلة إيريكا[2]، حيث تم تقديم مطالبات التعويض من قبل ما يقرب من 700 شخص من بينهم الجمعيات الأهلية، بما في ذلك الحكومة الفرنسية، وقد تجاوزت قيمة التعويضات مبلغ 200 مليون يورو، على الرغم من أن المبلغ المتوفر للدفع كان حوالي 13 مليون يورو فقط. لذلك ظهرت الحاجة إلى وجود أموال إضافية للوفاء بقيمة الإلتزامات المطلوبة. ولهذه الغاية، يمكن سحب المبلغ المتبقي من الصندوق الدولي للتعويض، الذي تم إنشاؤه بموجب إتفاقية الصندوق لعام 1992 (IOPCF)، وذلك لتعويض الضرر الذي تتجاوز قيمته حدود المسؤولية لأصحاب السفن.[3]

(1) See, International Oil Pollution Compensation Funds, Annual Report 2008, at p. 77.

(2) جدير بالذكر، أن ناقلة النفط إيريكا مسجلة في مالطا، وتعمل بتصريح من شركة رينا الإيطالية، ومالكها مقيم في لندن، وتشغلها شركة تابعة لتوتال الفرنسية مقرها بنما. غرقت عام 1999 مقابل الشواطيء الغربية لفرنسا، في المنطقة الإقتصادية الفرنسية، إلاأ أن التلوث ضرب 400 كم من سواحل فرنسا. للزيادة أنظر:

- تقرير الدورة 72 للجنة السلامة البحرية، الوثيقة، MSC/72/23.

(3) See, Doc. (A/54/429, Par. 439); too, International Oil Pollution Compensation Funds, Annual Report 2008, ibid., at p. 6.

يـتم تمويـل (IOPCF) مـن قبـل الشـركات والكيانـات الأخـرى فـي الـدول الأعضـاء، التـي تتلقـى النفط الذي يتم نقله عن طريق البحر. في الأساس، تعمـل (IOPCF) علـى توزيـع المسـؤولية بـين المسـتفيدين الإقتصـاديين الرئيسيين من نقل النفط بالسفن، وأصحاب البضائع النفطية.[1]

بموجـب إتفاقيـة صـندوق عـام 1992 (IOPCF)، يجـوز اللجـوء إلـى مطالبـة (IOPCF) مباشرة للوفاء بالإلتزامات، وذلك عن السفن التـي تتراوح حمولتها بحد أقصـى 203 مليون وحدة من حقوق السحب الخاصـة، وهو مـا يعـادل حوالي 313 مليون دولار أمريكي، للأحداث التي وقعت في أو بعد (1 نوفمبر 2003)[2]. بالنسبة للحوادث قبل ذلك التاريخ كان الحد الأقصـى المسموح بـه هو 135 مليون وحدة حقوق سحب خاصة.[3]

فـي عـام 2003، تـم إنشـاء صـندوق تكميلـي بموجـب بروتوكـول لإتفاقيـة الصـندوق لعـام 1992، ممـا أدى إلـى زيـادة الحـد الأقصـى لأي حـادث إلـى 750 مليـون وحـدة حقـوق سـحب خاصـة، أي مايعـادل حـوالي 1.15 مليـار

(1) Doc. (A/54/429, Par. 439).

(2) التأريخ الذي عدلت في أوروبا من تشريعاتها بعد حادثة الناقلة إيريكا، منذ هذا التأريخ أصبحت ناقلات النفط الأحادية البدن في الزمن الماضي أي لايمكنها دخول الموانيء الأوروبية. للزيادة أنظر:

- International Oil Pollution Compensation Funds, Annual Report 2008, ibid., at p. 6.

(3) Ibid., at p. 17.

دولار أمريكي، بما في ذلك المسؤولية بموجب إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1992. ومع ذلك، فإن بروتوكول عام 2003 لإتفاقية صندوق عام 1992 لم يحظ بدعم واسع النطاق بعد. إذ يمكن المطالبة من (IOPCF) بدفع المتبقي من مبلغ التعويض، عندما يتجاوز الضرر حد مسؤولية مالكي السفن، إذا كان ذلك يتوافق مع إتفاقية (CLC) لعام 1992.[1]

مع ذلك، يمكن إستخدامه أيضاً لتقديم التعويض عندما يكون مالك السفينة على سبيل المثال، غير مسؤول عن الضرر، لأن الضرر نتج عن كارثة طبيعية، أو عن طريق مخالفة متعمدة من قبل طرف ثالث، أو بسبب إهمال سلطة عامة في فحص وإعتماد صلاحية السفينة. كذلك، إذا كان مالك السفينة غير قادر مالياً على الوفاء بالمسؤولية بموجب إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1992، أو إذا كان التأمين الذي تم الحصول عليه لايغطي كامل مبلغ التعويض. وبحلول نهاية عام 2008، كان (TOPCF) قد شارك في تسوية المطالبات الناشئة عن أكثر من 130 حادثة، وقام بصرف أكثر من 500 مليون جنيه إسترليني.[2]

أما في حالة ما إذا كان وقوع الضرر بسبب أعمال ناتجة عن الحرب أو أعمال إرهابية أو حرب أهلية أو ماشابها من الأفعال، لا يمكن مطالبة (IOPCF) بدفع التعويض، أو حتى إذا كان المدعي غير قادر على إثبات

(1) See, International Oil Pollution Compensation Funds, Annual Report 2008, ibid., at p. 51.
(2) Ibid.

أن الضرر نتج عن حادث يتعلق بسفينة على النحو المحدد في إتفاقية (CLC) لعام 1992، وإتفاقية صندوق التعويض الدولي لعام 1992.[1]

أما عن إستحقاق السلطات الحكومية في رفع الدعوى الجنائية فيما يتعلق بحوادث التلوث النفطي، ففي مثل هذه الحالات، قد لا يشمل المدعى عليهم مالكي السفن ومشغليها فحسب، بل تمتد لتشمل آخرين أيضاً، بما في ذلك جمعيات التصنيف الخاصة التي يتم من خلالها الإستعانة بمصادر خارجية لفحص وإعتماد صلاحية السفن البحرية.[2]

في الواقع، تسببت حوادث ناقلات النفط مثل (إريكا وبرستيج)، إلى القيام بإجراءات جنائية واسعة النطاق، في قضية إيريكا على سبيل المثال، تم توجيه تهم جنائية ضد (مالك السفينة) وهو مدير الشركة وثلاثة من ضباط البحرية الفرنسية، الذين كانوا مسؤولين عن مراقبة حركة المرور البحري في المنطقة، كذلك وجهت التهم إلى مؤسسة التصنيف المسؤولة عن فحص وإعتماد الصلاحية، وكذلك شركة النفط Total SA. حيث برأت محكمة الجنايات في باريس الضباط الثلاثة ومدير الشركة، لكنها وجهت التهم إلى الآخرين الذين وجدتهم مذنبين (مؤسسة التصنيف، وشركة النفط Total SA)، وفرضت عليهم غرامة مالية كبيرة قدرت بنحو 375.000 يورو.[3]

(1) See, International Oil Pollution Compensation Funds, Annual Report 2008, ibid., at p. 80.
(2) Ibid.
(3) Ibid., at p. 10, 12.

ج- المسؤولية عن أضرار التلوث الأخرى

تنطبق إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1992، وإتفاقية صندوق عام 1992 على التلوث النفطي فقط، وليس على الشحنات الضارة الأخرى. ولسد الفجوة في نظام المسؤولية، تبنت المنظمة البحرية الدولية (IMO) إتفاقية عام 1996 بشأن المسؤولية والتعويض عن نقل المواد الخطرة والضارة عن طريق البحر (HNS). هذه الإتفاقية وإن لم تدخل حيز التنفيذ بعد، إلا أنها ستمكن الضحايا من المطالبة بما يصل إلى مايقارب 250 مليون وحدة حقوق سحب خاصة، وذلك عن الحوادث التي تشمل المواد الكيميائية والمواد الضارة الأخرى.[1]

لقد تم تصميم نظام إتفاقية (HNS) على غرار إتفاقية (CLC) لعام 1992 وإتفاقية صندوق التعويض الدولي لعام 1992، إذ يرتبط نظام المسؤولية فيها بشكل صارم بمالكي السفن، وليس الأطراف الأخرى المحتملة مثل طاقم السفن. كما أن المواد الخطرة والضارة التي تنطبق عليها إتفاقية (NHS) هي تلك التي حددتها إتفاقية (MARPOL)[2]. ولاتنطبق إتفاقية المواد الخطرة والضارة (NHS) على الضرر الناجم عن التلوث النفطي الذي تشمله إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1992.

كما تعد أحدث إتفاقية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث، هي إتفاقية

(1) See, International Oil Pollution Compensation Funds, Annual Report 2008, at p. 80.

(2) راجع الصفحة 383 من الكتاب.

عام 2001 بشأن السلامة المدنية للتلوث بوقود السفن النفطية (إتفاقية وقود السفن لعام 2001)، التي دخلت حيز التنفيذ في أواخر عام 2008، ولديها الآن ما يقرب من 50 دولة طرف فيها، كما تمثل ما يقارب من 80٪ من الحمولة العالمية. ولا تعالج إتفاقية (CLC) لعام 1992، أو إتفاقية (HNS) التلوث الناجم عن تسرب النفط من ناقلات النفط.

بهذا الصدد أيضاً، تتبع إتفاقية وقود السفن لعام 2001، نموذج النظامين الآخرين (CLC) و (HNS)، وتغطي أيضاً مجال أضرار التلوث. ومن المهم في ذلك، هو أنه يزيل مجالاً محتملاً من المسؤولية التي تغطيها حالياً اتفاقية عام 1976 بشأن تحديد المسؤولية عن المطالبات البحرية، التي تنص على الظروف التي قد يحد فيها أصحاب السفن من مسؤوليتهم.

فضلاً عن ذلك، لا تنطبق أي من أنظمة المسؤولية التابعة للمنظمة البحرية الدولية (IMO)، على المسئولية المدنية المترتبة عن الأضرار النووية للبيئة البحرية. وبدلاً من ذلك، فإن المعاهدات الرئيسية التي تم الإتفاق عليها تحت رعاية الوكالة الدولية للطاقة الذرية مثل (إتفاقية فيينا لعام 1963 بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية)، ومنظمة التعاون الإقتصادي والتنمية مثل (إتفاقية باريس لعام 1960 بشأن مسئولية الطرف الثالث عن الأضرار النووية). إذ تم ربط المعاهدتين ببروتوكول مشترك في عام 1988 ويعد من أقوى إتفاقيات المسؤولية الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية، من حيث أنها تفرض مسؤولية مطلقة. كما تشبه من نواح أخرى إلى حد بعيد إتفاقيات

المنظمة البحرية الدولية، لأنها وفرت النموذج الأساسي لنظام المسؤولية المدنية للمنظمة البحرية الدولية.

كما تم إجراء إضافة أخرى إلى نظام المسؤولية المدنية في عام 2007، مع إبرام الإتفاقية الدولية لعام 2007 بشأن إزالة حطام السفن، والتي تهدف (رغم أنها لم تدخل حيز التنفيذ بعد) إلى تشجيع إزالة حطام السفن من المناطق البحرية التي تشكل فيها خطراً على الملاحة أو البيئة البحرية. كما تخضع هذه الإتفاقية (مالك السفينة) أيضاً للمسؤولية التي يجب تغطيتها بالتأمين الإجباري، أو أي ضمان مالي آخر يتم الاحتفاظ به في الحالة التي تكون الحمولة الإجمالية للسفن لاتقل عن 300 طن فما فوق.[1]

رابعاً: طوارىء التلوث Pollution Emergencies

أن الكوارث البحرية التي نتجت عن إطلاق النفط وغيره من الملوثات، في الواقع سلطت الضوء على ثلاث مجموعات رئيسية من القضايا القانونية المتعلقة بالتحكم في حالات الطوارئ المتعلقة بالتلوث في البحر، وهي كل من:

1- كيف يمكن للدول أن تتعاون في الإستجابة لمثل هذه الأحداث من أجل تقليل أضرار التلوث على البيئة البحرية.

(1) See, International Oil Pollution Compensation Funds, Annual Report 2008, ibid., at p. 10,12.

2- ما هي الإلتزامات الإيجابية التي يجب أن تلتزم بها الدول للسيطرة على التلوث في حالة الطوارئ داخل ولايتها القضائية أو سيطرتها.

3- ما هي الخطوات التي قد تتخذها الدول الساحلية من جانب واحد لتخفيف مخاطر التلوث من الإصابات التي تنطوي على السفن التي ترفع أعلاماً أجنبية في أعالي البحار. هذه القضايا تم حلها من خلال الإتفاقيات التي أبرمتها المنظمة البحرية الدولية (IMO)، والتي سنتناول بحثها من خلال الآتي:

1. التعاون الدولي في طوارىء التلوث

تنص إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في (المادة 198 منها)، على أنه عندما تدرك الدولة حالة تكون فيها البيئة البحرية في خطر داهم بوقوع ضرر بها، أو بحالة تكون فيها البيئة قد أصيبت بضرر بسبب التلوث، يجب عليها أن تخطر فوراً الدول الأخرى التي يحتمل أن تتأثر بهذا التلوث. في الحقيقة، هذا إلتزام يسري على جميع الدول، فيما يتعلق بجميع المناطق البحرية. علاوة على ذلك، يجب على الدول في المناطق المتضررة، وفقاً لقدراتها، أن تتعاون في القضاء على آثار التلوث ومنع أو تقليل الضرر.

في هذا الصدد، يتعين على الدول أن تقوم بشكل مشترك بتطوير وتعزيز خطط الطوارئ للإستجابة لحوادث التلوث. بالإضافة إلى ذلك، عندما تحدث حالة طوارئ تلوث داخل الولاية القضائية أو سيطرة الدولة، وهناك إحتمال أنها ستؤدي إلى إمتداد الضرر لدول أخرى، عندئذ يجب أن يكون هناك إلتزام

بإتخاذ خطوات معقولة لمنع ذلك أو التقليل من تأثيره في حال حدوثه (المادة 198 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982).[1]

تم وضع هذه الإلتزامات العامة بموجب إتفاقية عام 1990 بشأن التأهب والإستجابة والتعاون في مجال التلوث النفطي (OPPRC)، وكذلك بروتوكول عام 2000 بشأن التأهب والإستجابة والتعاون في مجال التلوث. التي أبرمتها المنظمة البحرية الدولية (IMO) بعد كارثة الناقلة النفطية (Exxon Valdez)، في محاولة لتعزيز جاهزية دولة العلم والدول الساحلية والتخطيط لحوادث التلوث المحتملة. فضلاً عن مطالبة الأطراف بتقديم المساعدة للدول المتأثرة بالتلوث. تحقيقاً لهذه الغاية، فإن إتفاقية (OPPRC)، التي تأخذ في الإعتبار كل من النهج الوقائي و(مبدأ الملوث يدفع)، وهي تتطلب من الدول العمل على صياغة خطط طواريء في حالة التلوث الزيتي لسفنها وموانئها ومحطاتها البحرية. كما يجب على الدول أيضاً، من إنشاء نظام وطني للإستجابة السريعة والفعالة لحوادث التلوث النفطي، بما في ذلك وكحد أدنى من تعيين سلطة وطنية مختصة مسؤولة عن الإستعداد والإستجابة لطواريء التلوث النفطي (المادة 199 من إتفاقية قانون البحار لعام 1928). كما يجب على الربابنة الإبلاغ دون تأخير، عن أي حدث على سفينتهم أو وحدتهم البحرية يتضمن تصريفاً أو تصريفاً محتملاً للنفط، وذلك إلى أقرب دولة ساحلية. وبالتالي، يتعين على الدولة الساحلية عند تلقي تقرير التلوث النفطي، القيام بعملية تقييم خطورة الحدث، ثم إبلاغه دون تأخير إلى جميع الدول التي

(1) أنظر كذلك المادة 8 من إتفاقية ماربول.

تتأثر مصالحها أو من المحتمل أن تتأثر (المادة 2/194 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982).

لذلك وطبقاً لإتفاقية (OPPRC)، وإستجابة لحوادث التلوث النفطي، تلتزم الأطراف، حسب قدراتها وتوافر الموارد، بتقديم المساعدة، عن طريق المشورة والدعم الفني والمعدات. أما عن التكاليف التي تم تكبدها في تقديم هذه المساعدة، يجب تحملها وفقاً لبروتوكول عام 2000 المرفق بإتفاقية (OPPRC)، والتي تنص على أنه إذا تم إتخاذ إجراء من قبل طرف واحد في الطلب الصريح من شخص آخر، يقوم الأخير بتعويض الطرف المساعد (المادة 3 من الإتفاقية). ويطبق بروتوكول (HNS) وقواعد إتفاقية (OPPRC) كذلك على حوادث التلوث التي تنطوي على مواد خطرة وضارة (المادة 6 من الإتفاقية)، وقد دخلت الإتفاقية حيز التنفيذ في 2007.

2. حقوق الدول الساحلية في التدخل

تتحمل الدول الساحلية التزاماً إيجابياً بالإستجابة لحالات الطوارئ المتعلقة بالتلوث ضمن ولايتها القضائية ومراقبتها، وتتمتع أيضاً بالحق في التدخل في الحوادث التي تحدث خارج مياهها الإقليمية والتي تشمل السفن الأجنبية.[1] في كارثة توري كانيون على سبيل المثال، قامت بريطانيا بقصفها أثناء غرقها قبالة سواحلها، في محاولة (فاشلة) لحرق وتبديد حمولتها من النفط. ومع

(2) راجع المادة 110 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

ذلك، لم تقدم الحكومة البريطانية أي مبرر قانوني لتصرفها هذا.[1]

في القانون الدولي العرفي، قد يكون التدخل غير قانوني للوهلة الأولى، ومع ذلك قد يعفى الفعل غير المشروع دولياً على أساس الضرورة، أي حيث يكون فعل التدخل هو المقياس الوحيد للدولة الساحلية لحماية مصلحة أساسية ضد خطر وشيك.

بناءاً على ذلك، قامت المنظمة البحرية الدولية (IMO)، بإستكمال إتفاقية عام 1969 بشأن أعالي البحار في حالات ضحايا التلوث النفطي (اتفاقية التدخل لعام 1969)، ببروتوكول لتغطية أشكال التلوث الأخرى، وهو بروتوكول عام 1973 المتعلق بالتدخل في أعالي البحار في حالات التلوث بمواد غير النفط. حيث تسمح إتفاقية التدخل لعام 1969 للأطراف بإتخاذ التدابير في أعالي البحار حسب الضرورة، لمنع أو تخفيف أو القضاء على (خطر جسيم ووشيك) على سواحلها أو المصالح ذات الصلة، من التلوث أو التهديد بتلوث البحر.[2] هذه المسألة تتناولها إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 أيضاً، فقد جاءت بعبارات مماثلة كما هو موضح في المادة (1/221) التي تنص (على أنه لا يوجد في الجزء الثاني عشر ما يمس حق الدول وفقاً للقانون الدولي العرفي والقانون التقليدي، في إتخاذ وإنفاذ التدابير خارج البحر الإقليمي بما يتناسب والضرر الفعلي أو الداهم لحماية ساحلها أو المصالح

(1) See, International Oil Pollution Compensation Funds, Annual Report 2008, ibid., at p. 6.

(2) راجع الفقرة الأولى من المادة 1 من إتفاقية التدخل لعام 1969.

ذات الصلة، بما في ذلك صيد الأسماك، من التلوث). والحقيقة، أن الصياغة الواردة في المادة (1/221 من الإتفاقية)، هي إشارة للتدخل بالحد الأدنى طبقاً لما تضمنته إتفاقية التدخل لعام 1969، من حيث أن الأخيرة لا تتضمن أي إشارة إلى (الخطر الجسيم والوشيك)، بل تسمح فعلاً بالتدخل عندما يكون هناك (ضرر فعلي أو داهم)، والذي من المتوقع أن يؤدي إلى عواقب وخيمة بالضرر[1].

في الوقت ذاته، تعترف كل من إتفاقية التدخل لعام 1969 و إتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982، بحقوق الدول الساحلية في التدخل في حالات الطوارئ بعد وقوع الحادث البحري، والتي يتم تعريفها على أنها تصادم السفن، أو الجنوح، أو غير ذلك من حوادث الملاحة، أو أي حدث آخر يؤدي إلى ضرر مادي أو وشيك، أو التهديد بإلحاق ضرر مادي بسفينة أو شحنة. ولا يجوز التذرع بحق التدخل إلا في حالة الطوارئ الحقيقية، ولا يشمل ذلك الإستجابة لحادث تلوث ناتج عن الإغراق أو التلوث التشغيلي.[2]

3. الإنقاذ البحري

في ضوء إتفاقية التدخل لعام 1969 وبروتوكول عام 1973، تتمتع الدول الساحلية بحق (محدد) في التدخل. ومع ذلك، في حالات الطوارئ الناجمة

(1) راجع الفقرة الأولى من المادة 2 من إتفاقية التدخل لعام 1969.

(2) راجع المادة 2/221 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982؛ المرجع السابق نفسه.

عن التلوث، هناك أيضاً دور للإنقاذ البحري خاصة بالنسبة للسفن المنكوبة، وفي منع وتقليل الأضرار البيئية.

تقليدياً أستمر الإنقاذ البحري على أساس قاعدة (لا علاج ولا أجر)، والتي تعني أنه لن يتلقى المنقذ أي أجر أو مكافأة ما لم يتم إنقاذ السفينة. ومن ثم فإن الجهود التي أدت إلى الحد بشكل كبير من التلوث طبقاً للقاعدة ستذهب دون مقابل، وإن لم تنجح في إنقاذ السفينة بأكملها.[1] هذه القاعدة كانت مثبطة للإنقاذ وفي حماية البيئة البحرية، لذلك تم تعديلها بموجب الإتفاقية الدولية لعام 1989 بشأن الإنقاذ، وأصبحت كل عمليات الإنقاذ التي لها (نتيجة مفيدة) تعطي الحق في المكافأة (المادة 1/12 من الإتفاقية)، مع تحديد المكافأة بالإشارة، من بين أمور أخرى مثل المهارة وجهود رجال الإنقاذ ودورهم في منع أو تقليل الأضرار التي تلحق بالبيئة (المادة 1/13 (ب) من الإتفاقية).

(1) See, Tiago Zanella, Marine Salvage and the Protection of the Marine Environment; The Reassessment of the "No Cure-No Pay" Principle for the Protection of Marine Environment, Advanced Shipping and Ocean Engineering, Vol. 3, Iss. 4, Lisbon, 2014, p. 41 et seq. (41-49)

الفصل الثاني

إدارة الموارد البحرية

Marine Resource Management

تحتوي محيطات العالم على موارد طبيعية واسعة النطاق، تم إستكشاف العديد منها وإستغلالها فقط على نطاق محدود، مقارنة بالموارد الموجودة على اليابسة من الأرض. وعلى الرغم من أن مصايد الأسماك البحرية تتعرض في العديد من المناطق لضغوط متزايدة نتيجة للصيد الجائر والتلوث وتغير المناخ. فأن هناك موارد حية أخرى، مثل الكائنات البحرية (التي تستهدفها أجهزة التنقيب البيولوجي) تمثل إمكانات إقتصادية كبيرة غير مستغلة بعد، مقارنة مع الموارد غير الحية بشكل عام. ويرجع السبب في ذلك إلى عدم إمكانية الوصول إليها، وبشكل خاص فيما يتعلق بترسبات النفط والغاز في مناطق المياه العميقة من الجرف القاري، والرواسب المعدنية في قاع البحار العميقة وتحتها، والتي تقع خارج نطاق الولاية الوطنية في (المنطقة). ومع ذلك، فإن هذا الوضع يتغير بسرعة مع زيادة الطلب على الموارد المعدنية، وفتح الآفاق الجديدة في إستغلال الموارد، نتيجة تقنيات التعدين المتطورة، وتغير ظروف المحيطات.[1]

(1) See, Yoshifumi Tanaka, A Dual Approach to Ocean Governance; The Cases of Zonal and Integrated Management in International Law of the Sea, Ed.1, The Ashgate International Law Series, New Yourk, 2008, P. 31. (pp.31-64)

.

في تأريخ قانون البحار، كانت مسألة إدارة الموارد البحرية، ضمن الحقوق الحصرية للدول الساحلية، خاصة مايتعلق منها بالموارد الكامنة في الشريط الضيق من المياه المجاورة لأعالي البحار (المنطقة)، فيما وراء ذلك، يخضع لمبدأ حرية إستغلال الموارد في (المنطقة)، وهي حرية يتمتع بها الجميع.[1]

من حيث المبدأ، فإن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، قامت بتوسيع مناطق موارد الدولة الساحلية بشكل جذري، وذلك من أجل إدارة الموارد الحية وغير الحية، وذلك في المناطق البحرية من الجرف القاري وأنظمة المنطقة الإقتصادية الخالصة، وأنشأت نظاماً جديداً للتراث المشترك للموارد غير الحية في المنطقة، وأرست قواعد جديدة لحماية مصايد الأسماك والبيئة البحرية بشكل عام. ونتيجة لذلك، فإن ما يقارب من 40٪ من مساحة المحيطات التي كانت في السابق تعد مناطق لأعالي البحار تقع الآن ضمن مناطق الـ 200 ميل بحري للدول الساحلية.[2]

في الواقع، أدى إبرام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، إلى تحول كبير في النظام العالمي لإدارة الموارد البحرية، ولا سيما من خلال إدخال واجبات جديدة للتعاون الدولي فيما يتعلق بحفظ مصايد الأسماك. وبالتالي، فقد تمكنت الإتفاقية فعلاً من تأسيس نظام شامل ومتكامل لإدارة

(1) See, Yoshifumi Tanaka, (op.cit), ibid., P. 32.
(2) See Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 101.

الموارد البحرية. وتم إحراز تقدم كبير في هذا الموضوع، وعلى الأخص تلك المتعلقة بحفظ وإدارة الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق، والأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال.

على الرغم من هذه الإضافات الهامة للإطار القانوني لإدارة مصايد الأسماك، فإن العديد من مصايد الأسماك التجارية تمر حالياً بأزمة خطيرة. مما يؤكد الحاجة المستمرة إلى مزيد من التحسينات في قانون مصايد الأسماك الدولي، لضمان توافر الأسماك للإستهلاك البشري، والحفاظ على سلامة النظم البيئية البحرية.

وبهذا الخصوص، هناك حاجة إلى زيادة تعزيز الإستجابة لحظر الصيد غير المشروع، وغير المبلغ عنه أو غير المنظم، الذي يشكل تهديداً لإستدامة مصايد الأسماك. فوفقاً لتقديرات منظمة الأغذية والزراعة (FAO)، أنه قد تم الوصول إلى أقصى إمكانات الأستفادة من مصايد الأسماك الطبيعية في جميع أنحاء المحيطات في العالم، وأن 80٪ من مصايد الأسماك يتم حصادها بما يصل إلى أو يتجاوز حدودها المستدامة، وأن حوالي 20٪ فقط من المخزونات مستغلة بشكل معتدل أو غير مستغلة.[1]

(1) See, Ellen Hey, Developments in International Fisheries Law, in: The International Journal of Marine and Coastal Law, Vol. 17, No. 1, Kluwer Law International Verl., The Hague, London, Boston, 1999, at p. 58. (pp. 55-83)

تأسست منظمة الفاو (FAO) عام 1945، وذلك من أجل رفع مستويات التغذية ومستويات المعيشة في جميع أنحاء العالم، من خلال ضمان تحسين إنتاجية الزراعة ومصايد الأسماك، وتحسين ظروف سكان الريف. ويعد البرنامج الرئيسي لمنظمة الأغذية والزراعة هو الإدارة المنظمة لمصايد الأسماك، بما في ذلك مصايد الأسماك الطبيعية وتربية الأحياء المائية، التي توفر الآن حوالي نصف موارد الإستهلاك العالمي من الأسماك سنوياً، أي ما يقرب من 52 مليون طن. كما أن قسم تربية الأحياء المائية في منظمة الأغذية والزراعة، مكلف أيضاً بتأمين التنمية المستدامة طويلة الأجل لمصايد الأسماك. وتحقيقا لهذه الغاية، يقوم المركز بجمع وتحليل وتوزيع بيانات مصايد الأسماك، ومراقبة حالة مصايد الأسماك، فضلاً عن دعم المنظمات الإقليمية لإدارة مصايد الأسماك والحكومات الوطنية، من أجل تطوير الأدوات القانونية والسياسية لتحقيق إنتاج سمكي مستدام.[1]

أولاً: الموارد البحرية غير الحية

Non-Living Marine Resources

1. الموارد المحتملة

تحتوي المحيطات وقاع البحار وباطن الأرض على مجموعة متنوعة من الموارد غير الحية، إلا أن هذه الموارد كانت حتى وقت قريب ليست بتلك

(1) See, Food and Agriculture Organization Of The United Nations (FAO), The State of World Fisheries and Aquaculture 2008, Rome, 2009, p. 34.

السهولة للإستغلال من تلك الموجودة في الأرض اليابسة. أما اليوم، فإن السمات المألوفة للعديد من المناظر البحرية هي منصات الحفر وإنتاج البترول بالقرب من الساحل، وفي مناطق المحيط المفتوحة.[1]

ويشكل إستغلال النفط والغاز أهم قطاع للموارد البحرية غير الحية. منذ أن تم حفر أول آبار النفط على نطاق صناعي، قبالة سواحل لويزيانا في الولايات المتحدة الأمريكية في الأربعينيات من القرن الماضي، كانت هناك زيادة مطردة في الإنتاج البحري للهيدروكربونات. وبحلول التسعينيات، شكل إنتاج النفط البحري حوالي 30٪ من إنتاج النفط العالمي، مقارنة بنحو 25% في الثمانينيات. كما زاد إنتاج الغاز البحري في الثمانينيات بنحو 30%، وبحلول التسعينات شكلت نسبة 50٪ من إنتاج الغاز العالمي. والمناطق التي يتركز فيها معظم نشاط النفط والغاز البحري في العالم هي خليج المكسيك، وبحر الشمال، وغرب إفريقيا وجنوب شرق آسيا، وبشكل متزايد في المياه العميقة كرواسب قريبة من الشاطئ.[2]

ونظراً لأن مخزونات النفط والغاز البحرية هي الأكثر قابلية للإستغلال، أخذت بالنضوب. لذلك، أخذت الدول بالتوجه إلى الموارد الهيدروكربونية الموجودة في قاع البحار، مثل هيدرات الميثان، حيث يحتجز الميثان داخل بلورات الجليد، التي أخذت بالإنطلاق بسبب الإحتباس الحراري. وتشير التقديرات إلى

(1) See, Ellen Hey, (op.cit), ibid, at p. 61.
(2) Report of the Secretary General on the Oceans and the Law of the Sea, UN Doc A/57/57, 2002, p. 231.

أن هيدرات قاع المحيطات تحتوي على ضعف كمية الموارد الهيدروكربونية الموجودة في جميع رواسب النفط والغاز والفحم على وجه الأرض.[1] كما أن هناك حاجة متزايدة بضرورة وضع حدود إضافية لإستخراج هذه الأنواع من الوقود الأحفوري من البحار، لأن ماينتج عن الإستخراج من غاز الميثان أخذ يتجاوز مستوى معين، سيؤدي حتماً إلى تغير خطير في المناخ. وفي هذا الصدد ، أشار الأمين العام للأمم المتحدة في عام 1997، إلى أن هيدرات الميثان تحتوي على ما يقرب من 30 ضعف كمية ثاني أكسيد الكربون في الغلاف الجوي.[2]

بالإضافة إلى الهيدروكربونات، تم أيضاً إستغلال المحيطات بالعديد من الموارد المعدنية الأخرى، مثل الأحجار الكريمة بما في ذلك الماس، حيث (كانت هناك مناجم الماس قبالة سواحل جنوب إفريقيا منذ الستينيات). إذ تحتوي مياه البحر أيضاً على العديد من المعادن، بما في ذلك الذهب والمغنيسيوم والكوبالت، ومن الممكن تقنياً، وإن لم يكن ذلك مجدياً إقتصادياً (في الوقت الحالي)، لإستخراجها عن طريق معالجة كميات كبيرة جداً من المياه.[3]

(1) Report of the Secretary General on the Oceans and the Law of the Sea, UN Doc A/51/645, 1996, p. 276.
(2) See, Ellen Hey, (op.cit), ibid, at p. 67.
(3) Report of the Secretary General on the Oceans and the Law of the Sea, UN Doc A/52/487, 1997, p. 225.

2. المياه الداخلية والبحر الإقليمي

داخل المياه الداخلية والبحر الإقليمي، تتمتع الدولة الساحلية كما هو معلوم بالإختصاص الحصري لتنظيم الوصول إلى الموارد غير الحية. وبالتالي، فإن إمكانية القيام بالتنقيب أو الإستكشاف أو الإستغلال من قبل الرعايا الأجانب، تكون ممكنة فقط عندما تمنح الدولة الساحلية موافقتها الصريحة. وهذا ماتؤكد عليه إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، في حالة المرور البريء في البحر الإقليمي من خلال نص المادة (2/19 (ي) منها)، التي تنص على (يعتبر مرور سفينة أجنبية ضاراً بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها إذا قامت السفينة أثناء وجودها في البحر الإقليمي في أنشطة البحث أو المسح) والتي من شأنها أن تشمل أنشطة إستكشاف المعادن، وبالتالي تكون غير قادرة على التمتع بإمتيازات المرور البريء.

فيما يتعلق بالبحر الإقليمي والمياه الداخلية، لم يطرأ أي تغيير على الحقوق التي تتمتع بها الدول الساحلية بموجب نظام ما قبل إتفاقية قانون البحار لعام 1982، بإستثناء أنها تنطبق الآن خارج البحر الإقليمي بمسافة 12 ميل بحري. وتمنح الدول الساحلية بإنتظام تراخيص للشركات الأجنبية للمشاركة في التنقيب عن النفط والغاز والإستكشاف والإستغلال في البحر الإقليمي. ومع قيام الدول الساحلية بتحديد شروط مثل هذه العقود، بما في ذلك النص على تحصيل (العمولات). غالباً ما يأتي التنظيم اللاحق من قبل الدولة الساحلية لهذا الإستثمار الأجنبي ضمن شروط معاهدات الإستثمار الثنائية.

3. المنطقة الإقتصادية الخالصة والجرف القاري

يعتبر إعلان ترومان لعام 1945، أول بيان رسمي من رئيس الولايات المتحدة الأمريكية للإستحواذ على هذه الموارد، وكان تتويجاً في الواقع للمطالب التي قدمتها صناعة النفط، منذ وقت مبكر من عام 1918، للحصول على تصاريح التعدين البحري خارج الإقليم في البحر.[1]

إضافة إلى ذلك، جاء إعتراف إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بمنطقة الجرف القاري كمنطقة موارد جديدة، فضلاً عن المنطقة الإقتصادية الخالصة، والتي تنطبق على كل من الموارد الحية وغير الحية، وتداخلها إلى حد كبير مع نظام الجرف القاري. وبما أن معظم الموارد المعدنية البحرية التي يمكن الوصول إليها توجد داخل مناطق الـ 200 ميل بحري، لذلك وطبقاً لنظام الموارد المنصوص عليه في إتفاقية قانون البحار لعام 1982، فأن الدول الساحلية هي المسؤولة فعلاً (مسؤولية حصرية) عن إدارة غالبية الموارد البحرية غير الحية في محيطات العالم.[2]

فضلاً عن ذلك، فأن إحدى خصائص إدارة الموارد غير الحية في قانون البحار، والتي تميزها بوضوح شديد عن إدارة مصايد الأسماك، هي أنها لا تقوم على أي واجب حفظ في المنطقة الإقتصادية الخالصة، وكذلك في أعالي البحار، إذ تلتزم الدول بواجبات حفظ واسعة النطاق فيما يتعلق بمصايد

(1) أنظر, د. صلاح الدين عامر, القانون الدولي للبحار, مرجع سابق, ص 268.

(2) See Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 103.

الأسماك. ومع ذلك، بالنسبة للموارد غير الحية، لا توجد مثل هذه الواجبات في أي منطقة بحرية. ومن ثم يمكن إستغلال المعادن والهيدروكربونات دون إعتبار لأي هدف للإستخدام من شأنه أن يزيد من توافرها للإنسان لأطول فترة ممكنة حتى يمكن تطوير البدائل. ومع ذلك، في سعيها لإستغلال الموارد المعدنية، يجب على الدول أن تلتزم بإلتزامات حماية البيئة البحرية الواردة في الجزء الثاني عشر من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، والذي يتطلب، من بين أمور أخرى، من الدول منع تلوث البيئة البحرية والحد منه والسيطرة عليه.[1]

كما أن هناك معاهدات أخرى وصكوك قانونية غير ملزمة، تعمل جنباً إلى جنب مع إتفاقية قانون البحار لعام 1982 ذات الصلة بصناعة التعدين البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري. وتشمل هذه الأدوات التي تتعامل مع مسائل مثل منع التلوث، وإزالة المنشآت والهياكل البحرية، وحماية هذه المنصات من الأنشطة الإرهابية وأعمال العنف الأخرى.[2]

4. أعالي البحار وقاعها العميقة

على الرغم من تقليص مساحات قاع البحار بموجب نظام الجرف القاري والمنطقة الإقتصادية الخالصة، التي كانت تعتبر (قبل إتفاقية عام 1982)

(1) راجع المواد (61, 117–119 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982).

(2) راجع المواد (3/194 (ج) من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982). كذلك, راجع البروتوكول الملحق بإتفاقية روما لعام 1988 بشأن قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة القائمة في الجرف القاري.

جزءاً من أعالي البحار، إلا أن ذلك لم يؤثر على الوضع القانوني لأعالي البحار كمنطقة مشتركة (بعد إبرام الإتفاقية)، حيث الموارد غير الحية متاحة لإستخدام الجميع.

في البداية، كان التمتع الفعلي بهذه الحقوق غير عملي، بالنظر إلى الصعوبات التقنية التي ينطوي عليها الوصول إلى موارد قاع البحر من مسافات بعيدة من السواحل. ومع ذلك، أصبح التعدين في أعالي البحار إمكانية حقيقية منذ ستينيات القرن الماضي فصاعداً، مع إرتفاع أسعار المعادن، والتحسينات التي أجريت في تقنيات إستخراج الموارد البحرية. بالتالي، أدى إلى التعدين في أعالي البحار وإن أصبح ممكناً تقنياً (إن لم يكن مجدياً اقتصادياً). فالتطورات التي صاحبت قانون البحار، أدت إلى تصنيف المنطقة ومواردها على أنها (تراث مشترك للإنسانية جمعاء)، ومن ثم أنشئ بموجب إتفاقية قانون البحار لعام 1982 نظاماً لإدارة التنقيب والإستغلال من خلال (ISBA)، والتي وفقاً لنظامها لا ينطبق على قاع البحار العميقة ماهو منصوص عليه بموجب إتفاقية قانون البحار لعام 1982، إلا على الموارد المعدنية الصلبة أو السائلة أو الغازية الموجودة في قاع البحار أو تحتها، بما في ذلك العقيدات المتعددة الفلزات. لذلك لا تنطبق على الموارد غير الحية الأخرى التي يمكن إستغلالها في أعالي البحار، مثل الطاقة التي يمكن حصادها من التيارات والأمواج والرياح، حيث تظل هذه الموارد خاضعة لمبدأ الحرية الوارد في أعالي البحار، كما يمكن إستخدامها بحرية من قبل الدول

بشرط مراعاة مصالح الدول الأخرى في ممارستها لحرية أعالي البحار.[1]

ثانياً: الموارد البحرية الحية Living Resource

ان العديد من هذه الموارد تقع في الواقع بالقرب من ساحل بابوا غينيا الجديدة. في حين أن ولاية مصايد الأسماك تمتد إلى أستراليا حول الجزر بالقرب من ساحل بابوا غينيا الجديدة، وتقع حدود قاع البحر جنوباً في وسط المضيق بين مساحات اليابسة الرئيسية للدولتين.[2]

كما أن هناك منطقة تنمية مشتركة مبتكرة أخرى، في منطقة آسيا والمحيط الهادئ، وهي المنطقة الموجودة في بحر تيمور بين أستراليا وإندونيسيا. حيث تفاوضت أستراليا وإندونيسيا على حدود قاع البحر في بحر تيمور عام 1972، في وقت كانت فيه تيمور الشرقية تحت السيادة البرتغالية. ولكن بعد إحتلال إندونيسيا وضمها لتيمور الشرقية في عام 1975، كانت هناك حاجة إلى إبرام إتفاقية جديدة، لمعالجة قضية بحر تيمور، حيث تم حذف جزء من الحدود عند ترسيم حدود أستراليا مع إندونيسيا في عام 1972. وبالتالي، فيما يتعلق بإتفاق عام 1972، الذي حدد حدود قاع البحر بالقرب من خط الساحل لإندونيسيا، بإعتباره غير عادل ومبني بشكل خاطئ على نظرية الإطالة

(1) راجع المواد (1/1، 136 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982).

(2) See, William T Burke, The New International Law of Fisheries; UNCLOS 1982 and Beyond (Oxford Monographs in International Law, Clarendon Press, Oxford, 1994, at p. 373 et seq.

الطبيعية، ضغطت إندونيسيا من أجل تحديد خط متوسط بين الدولتين لحل قضية بحر تيمور. إلا أن أستراليا لم تقبل بهذا الحل، وبدلاً من ذلك، أبرمت الدولتان في عام 1989 إتفاقية خاصة (لحل الخلاف) ، وذلك لإنشاء منطقة تنمية مشتركة لمصايد الأسماك في فجوة بحر تيمور، ريثما يتم ترسيم حدود قاع البحر من خلال معاهدة فجوة تيمور لعام 1989، بشأن منطقة التعاون في (المنطقة) بين تيمور الشرقية وشمال أستراليا. وطبقاً للإتفاقية تم تقسيم منطقة التنمية المشتركة في بحر تيمور إلى ثلاث مناطق، في الشمال والوسط والجنوب. وعندما حصلت تيمور الشرقية على إستقلالها عام 2002، أصبح من الضروري إبرام إتفاقية جديدة، خاصة بعد فترة إنتقالية توقف خلالها نفاذ شروط معاهدة تيمور. وبالتالي، فقد أدت المفاوضات الجديدة مع أستراليا إلى معاهدة بحر تيمور لعام 2002، التي أنشأت منطقة مشتركة لتنمية النفط فقط. وفي الوقت الذي قسمت فيه إيرادات المنطقة بموجب معاهدة فجوة بحر تيمور بنسبة 50:50، تم تقسيمها بموجب المعاهدة الجديدة لعام 2002 بنسبة 90:10 لصالح تيمور الشرقية.[1]

وبهذا الصدد أيضاً، يتم تنفيذ واحدة من أحدث مناطق التنمية المشتركة لمصايد الأسماك في بحر الصين الشرقي، حيث توصلت الصين واليابان في عام 2008، إلى إتفاق من حيث المبدأ لتطوير منطقة محددة من قاع البحر بشكل مشترك، تقدر بحوالي 2700 كيلومتر مربع. وهذا بشكل مؤقت، حيث يسمح الترتيب (الذي لم تم الإتفاق بموجبه) على شكل معاهدة للتنمية

(1) أنظر، الوثيقة (A/53/456، par. 196). كذلك أنظر:

- William T Burke, (op.cit), ibid., at p. 375 et seq.

التعاونية لمنطقة من بحر الصين الشرقي التي لا تزال محل نزاع حاد بين الدولتين. إذ تدفع الصين بحدود قاع البحر على أساس الإطالة الطبيعية للحافة القارية لحوض أوكيناوا، في حين تدعي اليابان بتساوي المسافة بينهما.[1]

1. مصايد الأسماك

على الرغم من التحدي الكبير في إدارة وحفظ مصايد الأسماك، المتمثل في تطبيق مبدأ حرية صيد الأسماك في أعالي البحار، الذي يجعل من هذه المسألة مشاعاً مفتوحاً تماماً وغير منظم، مما يؤدي بلا هوادة إلى إنقراض أنواع كبيرة من الأسماك والثدييات البحرية. ليس فقط في تلك المناطق التي تتطلب الإدارة من قبل دولتين ساحليتين أو أكثر، ولكن أيضاً في مصايد الأسماك في المنطقة الإقتصادية الخالصة (سيئة التنظيم). والسبب في ذلك، هو الصيد الجائر، الذي يؤثر بالسلب على خصائص مصايد الأسماك، مما يؤدي إلى هروب الأسماك إلى مناطق يصعب إمتلاكها وإدارتها.[2]

2. المياه الداخلية والبحر الإقليمي والمياه الأرخبيلية

كل ما في داخل المياه الداخلية والبحر الإقليمي من موارد حية، تتمتع الدولة الساحلية بسيادة كاملة عليها. وبالتالي، يمكنها أن تتخذ أي إجراءات تراها مناسبة للتعامل مع إدارة وحفظ مصايد الأسماك. ومن ثم لا يحق للسفن

(1) See, William T Burke, (op.cit), ibid., at p. 375 et seq.

(2) See, Rachel J Baird, Aspects of Illegal, Unreported and Unregulated Fishing in the Southern Ocean, Dordrecht- Springer Verl., Atlantic Science, Vol. 20, No. 3, 2006, p. 19. (pp. 5-27)

الأجنبية الوصول إلى مصايد الأسماك البحرية الإقليمية مطلقاً، ولا يجوز لها ممارسة الصيد عند ممارسة حقها في المرور البريء. وفي سياق تنظيم المرور البريء، يجوز للدول الساحلية أن تسن وتنفذ القوانين المتعلقة بالحفاظ على الموارد الحية في مياهها الإقليمية البحرية، وبشكل خاص مايتعلق بعدم إنتهاك قوانين وأنظمة مصايد الأسماك. نفس الحال ينطبق على المياه الأرخبيلية، وهي تلك المياه المحاطة بخطوط الأساس الأرخبيلية المرسومة بين الجزر الخارجية للأرخبيل. ولكن داخل المياه الأرخبيلية، وعلى عكس حالة البحر الإقليمي، فالدول الأرخبيلية مطالبة بإحترام أي إتفاقية قائمة مع الدول الأخرى، وبالتالي، عليها الإعتراف بـ (حقوق الصيد التقليدية والأنشطة المشروعة الأخرى) للدول التي تشاركها في مناطق معينة مياهها الأرخبيلية.[1]

على الرغم من عدم وجود متطلبات للإدارة المستدامة لمصايد الأسماك في البحر الإقليمي أو المياه الأرخبيلية، فإن واجبات الحفظ الهامة التي يفرضها نظام المنطقة الاقتصادية الخالصة (المادة 3 من الإتفاقية)، يمتد في كثير من الحالات إلى اليابسة بشكل فعال، بالنظر إلى المخزونات الشاطئية المهمة تجارياً والتي تتحرك بين هذه المناطق، والتي لا يمكن إدارتها بشكل فعال إلا في المنطقة الإقتصادية الخالصة، من خلال اللوائح المطبقة أيضاً في البحر الإقليمي أو المياه الأرخبيلية.[2]

(1) See, Stuart Kaye, International Fisheries Management, Springer Netherlands Verl., Virginia, 2001, at p. 268.
(2) Ibid.

3. المنطقة الإقتصادية الخالصة والجرف القاري

في الجزء الخامس من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، نجد أحكاماً كثيرة وشاملة تتعلق بمصايد الأسماك، والتي تحدد المنطقة الإقتصادية الخالصة كذلك، وتحدد حقوق وواجبات الدول الساحلية والدول الأخرى داخل هذه المنطقة البحرية الفريدة. في الأساس، يسعى نظام مصايد الأسماك (المفقودة) في المنطقة الإقتصادية الخالصة، إلى تحقيق توازن بين الحقوق السيادية الحصرية للدولة الساحلية في الموارد الحية للمنطقة الاقتصادية الخالصة وواجبات الحفظ والإستخدام الأمثل، الذي يضمن إستغلال هذه الموارد الحية على نحو مستدام.[1]

أ- المنطقة الإقتصادية الخالصة

تتمتع الدول الساحلية بالحقوق السيادية كذلك، لغرض إستكشاف وإستغلال وحفظ وإدارة الموارد الحية في قاع البحر وباطن الأرض (المادة 73 من الإتفاقية). وفي هذا الصدد، يكون للدولة الساحلية وحدها السلطة التقديرية في تحديد المسموح به، لمنع الإستغلال المفرط لمصايد الأسماك (المادة 1/61 من الإتفاقية). ومع ذلك، تقع على الدولة الساحلية مسؤولية تبنى التدابير الخاصة للحفاظ على مصايد الأسماك أو إستعادتها إلى المستويات التي يمكن فيها من أن تعيد إنتاجها ثانية. كما يتعين على الدول الساحلية أن تأخذ

(1) See, Ellen Hey, (op.cit), ibid, at p. 19.

بالحسبان في تنظيمها لعملية الصيد، المحافظة على النظام البيئي البحري، من خلال حماية الأنواع الآبدة من الثدييات والحيوانات البحرية الأخرى من التعرض لخطر التهديد والإنقراض. وتدابير الحفظ هذه، لابد أن تكون مؤهلة بالعوامل البيئية والإقتصادية ذات الصلة، مثل الإحتياجات الإقتصادية لمجتمعات الصيد الساحلي، والمتطلبات الخاصة للدول النامية.[1]

بالإضافة إلى ذلك، ودون المساس بواجب الحفظ، يتعين على الدول الساحلية تعزيز هدف (الإستخدام الأمثل).[2] ويستلزم ذلك أن تقوم الدولة الساحلية بتحديد قدرتها على حصاد مصايد الأسماك داخل المنطقة الإقتصادية الخالصة، وحيث لا تكون قادرة على جني كامل المصيد المسموح به، يتعين عليها أن توفر للدول الأخرى إمكانية الوصول إلى الفائض.[3] كما إن مفهوم الإستخدام الأمثل ليس بالضرورة أن يكون مرادفاً للإستخدام الكامل، فقد تحدد الدولة الساحلية بشكل شرعي المصيد المسموح به ولكن بإستغلال رشيد. في هذا الصدد، يجب أن تأخذ الدول الساحلية في نظر الإعتبار العديد من العوامل عند إتخاذ القرار بشأن منح حق وصول الدول الأخرى إلى الفائض، والمادة (3/62 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982) تنظم عملية إنتفاع الدول الأخرى بالموارد الحية. وذلك لأهمية هذه الموارد للمنطقة بالنسبة لإقتصاد الدولة الساحلية ومصالحها الوطنية الأخرى، وكذلك متطلبات الدول النامية والدول المتضررة جغرافياً.

(1) راجع المادة (4/61 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982).

(2) راجع المادة (1/62).

(3) راجع المادة (2/62 من إتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982).

في حال ما إذا تم منح الصيادين الأجانب إمكانية الوصول إلى المنطقة الإقتصادية الخالصة للدولة الساحلية، فيجوز للدولة الساحلية أن تفرض تدابير حماية وشروط وأحكام أخرى يجب الإلتزام بها، والتي بدورها تكون متسقة مع أحكام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. كما قد تتعلق من بين تلك التدابير الأمور التالي:

أ) منح ترخيص سفن الصيد وتحصيل رسوم الوصول؛

ب) الأنواع التي يمكن إستهدافها، وحصص الصيد؛

ت) مواسم الصيد ومناطق الصيد ومعدات الصيد وعدد السفن؛

ث) عمر وحجم الأسماك التي يمكن صيدها؛

ج) البيانات التي يجب على سفن الصيد جمعها مثل حجم المصيد وتقارير موقع السفينة؛

ح) إجراء بحوث عن مصايد الأسماك؛

خ) وضع مراقبين على متن السفن؛

د) مكان إنزال المصيد في الدولة الساحلية؛

ذ) الشروط المتعلقة بالمشاريع المشتركة مع الشركات المحلية؛

ر) متطلبات تدريب الطاقم ونقل تكنولوجيا المصايد؛

ز) إجراءات الإنفاذ.[1]

كما يلزم الإعلان عن قوانين ولوائح الدولة الساحلية التي تتناول مسائل الحفظ

(1) UNEP/GPA, The State of Marine Environment: Trends and Processes, 2006, p. 71.

والإدارة هذه (المادة 5/62 من الإتفاقية). أما عن الإختصاص القضائي في إصدار مثل هذه القوانين، تتكفل به المادة (73 من الإتفاقية)، التي تمنحها سلطة الإنفاذ، بما يضمن الأمتثال لقوانينها ولوائحها الخاصة بالمنطقة الإقتصادية الخالصة.

ومع ذلك، في حالة إحتجاز الدولة الساحلية للسفن الأجنبية وطواقمها، تخضع في ذلك إلى شرط الإفراج الفوري، عند تقديم تعهد معقول أو ضمان آخر (المادة 3/73 من الإتفاقية). علاوة على ذلك، يجب ألا تشمل عقوبات مخالفة أنظمة الصيد (السجن)، ما لم تكن هناك إتفاقيات بين الدول المعنية تسمح بالحبس. كما يخضع شرط الإفراج الفوري لأحكام تسوية المنازعات الإجبارية الخاصة بإتفاقية قانون البحار لعام 1982 بموجب (المادة 292 منها)، والتي تمنح المحكمة الدولية لقانون البحار (ITLOS) الإختصاص القضائي للبت في النزاعات المتعلقة والمشار إليها في المادة (297 الإتفاقية)، ما لم يتفق الأطراف على تقديم النزاع إلى محكمة أخرى أو هيئة تحكيم. ومن الجدير بالذكر، أن تسع من القضايا المرفوعة إلى (ITLOS) منذ إنشائها تتعلق بالإفراج الفوري عن السفن المحتجزة، ونطاق وتطبيق المادة (73 من الإتفاقية)[1]. وقد ساعدت هذه الحالات على وجه الخصوص في

(1) تم النظر في مدى قدرة الدولة الساحلية على سن وإنفاذ القوانين في المنطقة الإقتصادية الخالصة بشأن الصيد في قضية M/V Saiga. تم رفع هذه القضية إلى (ITLOS) بعد أن ألقت السلطات في غينيا القبض على السفينة Saiga (وهي ناقلة نفط ترفع علم دولة سانت فنسنت وجزر غرينادين) لإنتهاكها قوانين الجمارك الغينية من خلال تزويد سفن الصيد بزيت الغاز، كان مرخص لها بالعمل داخل منطقة الصيد الغينية حتى مسافة

شرح المقصود بالكفالة المعقولة أو أي ضمان مالي آخر، حيث تستخدم هذه المصطلحات في المادتين (2/73 و 1/292 من الإتفاقية).

من خلال القراءة البسيطة لإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، يتضح أن سلطات الدولة الساحلية في تنظيم مصايد الأسماك تمتد أيضاً لتشمل الأمور العرضية، مثل تزويد السفن بالوقود أو معالجة الأسماك التي يتم صيدها داخل المنطقة الإقتصادية الخالصة. وبالتالي فإن نظام المنطقة الإقتصادية الخالصة يمنح الدول الساحلية سلطات واسعة جداً لإدارة مصايد الأسماك، بشرط الإلتزام (فقط) بمنح حق الوصول الفائض من قبل الدول الأخرى.

إلى حد كبير، كان الدافع وراء إنشاء المنطقة الإقتصادية الخالصة، هو الرغبة في تأمين درجة معينة من العدالة التوزيعية للموارد البحرية للدول النامية

200 ميل بحري. عند النظر في طلب الإفراج عن السفينة الذي قدمته سانت فنسنت وجزر غرينادين، فحصت المحكمة مدى تطابق الطلب مع المادة (4/62 من الإتفاقية)، والتي تسمح للدول الساحلية بسن القوانين واللوائح بشأن المنطقة الإقتصادية الخالصة. كما أن هناك قائمة غير شاملة بالموضوعات التي يجب تقديمها إلى السفن الأجنبية في هذه المنطقة، إلا أنها لم تتضمين التزويد بالوقود في تلك القائمة. لذلك جاء في قرارها (أن الدولة الساحلية لها الحق في تطبيق قوانينها وأنظمة الكمارك في بحرها الإقليمي، ولديها كذلك إختصاص إنفاذ في المنطقة المجاورة لضمان الإمتثال لهذه القوانين. وأن الفعل الصادر من السفينة غير متوافق مع أحكام المادتين(56 و 58 من الإتفاقية). للزيادة، أنظر:

- The M/V Saiga (No 2), Case (Saint Vincent and the Grenadines v Guine)، Judjment, ITLOS Reports, 1999, (Fn. 83), ibid., at p. 42.

والمحرومة جغرافياً. ومع ذلك، يبقى التساؤل مطروحاً عما إذا كان قد تم تحقيق ذلك أم لا ؟ لا سيما بالنظر إلى الرسوم المنخفضة نسبياً التي تدفعها العديد من الدول غير الساحلية البعيدة للوصول إلى المناطق الإقتصادية الخالصة التابعة للدول الساحلية.

والحقيقة، أن مسألة الإدارة والحفظ لتلك الموارد في المنطقة الإقتصادية الخالصة طبقاً لإتفاقية قانون البحار لعام 1982، تخضع لقيود (القدرات)، ليس فقط في مراقبة المناطق الإقتصادية الخالصة والإنفاذ، ولكن أيضاً في جمع بيانات المصايد، وتطوير خطط إدارة مصايد الأسماك. على سبيل المثال، دولة كيريباتي، التي تتكون من 33 جزيرة وسط المحيط الهادئ، حيث يبلغ عدد سكانها حوالي 100.000 نسمة، يعيشون على مساحة تبلغ حوالي 800 كيلومتر مربع. ومع ذلك، تبلغ مساحة المنطقة الإقتصادية الخالصة فيها حوالي 3.5 مليون كيلومتر مربع. كما هو الحال مع العديد من الدول الجزرية الصغيرة النامية، فقد واجهت صعوبات كبيرة في تبني وتنفيذ سياسات مصايد الأسماك، ولا سيما مصايد أسماك التونة، وبشكل خاص في مجال المراقبة والإنفاذ. لذلك أنضمت كيريباتي إلى الدول الجزرية الأخرى في جنوب المحيط الهادئ إلى معاهدة نيوي لعام 1992 بشأن التعاون في مراقبة مصايد الأسماك وإنفاذ القانون. حيث تم إبرام معاهدة نيوي تحت رعاية وكالة مصايد الأسماك التابعة لمنتدى مصايد الأسماك (FFA)، والتي تطلب من أطرافها التعاون في تنسيق القوانين الوطنية لمصايد الأسماك، من أجل التطوير المتفق عليه إقليمياً تماماً كقوانين المصايد بين أستراليا وفرنسا فيما يتعلق بأراضي الجزر المجاورة في شبه القارة القطبية الجنوبية (جزيرة كيرغولين)

على سبيل المثال، وجزر هيرد وماكدونالد. وقد شهدت هذه المياه زيادة كبيرة في الصيد غير القانوني، دون إبلاغ ودون تنظيم من قبل سفن الصيد، والتي تستهدف على وجه الخصوص أسماك باتاغونيا المسننة، وهي من الأنواع المهددة بالإنقراض والتي تحظى بإهتمام كبير.[1]

من ناحية أخرى، لا تمنح إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، الدول الساحلية سلطات تقديرية واسعة جدا في إدارة مصايد الأسماك في المنطقة الإقتصادية الخالصة وفقاً لإحتياجاتها الخاصة فحسب، بل إن ممارستها مستثناة فعلياً عن أي إشراف دولي واجب النفاذ قانوناً. وهذا في الحقيقة، يرجع إلى أن إجراءات تسوية المنازعات الواردة بموجب الجزء الخامس عشر من الإتفاقية، لاتنطبق على نزاعات مصايد الأسماك في المنطقة الإقتصادية الخالصة. فالمادة (3/297 (أ) من الإتفاقية) لاتلزم الدول الساحلية بالخضوع لتسوية قضائية للمنازعات التي تتعلق بحقوقها السيادية، وذلك بشأن الموارد الحية في المنطقة الإقتصادية الخالصة، بما في ذلك ممارسة السلطات التقديرية لتحديد المصيد المسموح به، وقدرة الحصاد، وتخصيص الفوائض والشروط والأحكام المنصوص عليها في قوانين ولوائح الحفظ والإدارة. ومع ذلك، في الحالات التي تفشل فيها الدولة الساحلية بشكل واضح في إعتماد تدابير الحفظ والإدارة لحماية الموارد الحية في المنطقة الإقتصادية الخالصة (وهو أمر لم يحصل حتى الآن)، أو إذا ما رفضت بشكل تعسفي تحديد الصيد المسموح به، أو رفضت بشكل تعسفي منح حق

(1) See, Stuart Kaye, (op.cit), ibid., at p. 117.

الوصول إلى أي فائض متاح، يلجأ حينها إلى التوفيق الإجباري طبقاً للملحق الخامس من الإتفاقية.[1]

ب–الجرف القاري

توفر مياه الرفوف القارية للدول الساحلية ثروة كبيرة من الأنواع السمكية ذات الأهمية التجارية، وكما علمنا أن نظام المنطقة الإقتصادية الخالصة، يشمل حصاد هذه الأنواع حتى حدود 200 ميل بحري، وما يتبقى بالنسبة لنظام الجرف القاري فيما يتعلق بالموارد الحية هو الأنواع المستقرة منها فقط. أي الكائنات الحية، التي تكون في مرحلة الحصاد إما غير متحركة في قاع البحر أو تحته، أو غير قادرة على الحركة إلا في حالة إتصال جسدي دائم مع قاع البحر أو باطن الأرض. ولا توجد واجبات للحفظ أو الإدارة تنطبق مباشرة على هذه الأنواع بموجب نظام الجرف القاري، وكذلك (لا يوجد إلتزام بمنح حق الوصول للفائض من أي صيد يحدث). فالحماية الوحيدة التي يمكن أن يتمتعوا بها هي من خلال المتطلبات العامة لنظام المنطقة الإقتصادية الخالصة، التي تأخذها الدول الساحلية في الإعتبار بالنسبة للأنواع الآبدة والمعتمدة عند إدارة مصايد الأسماك في المنطقة الإقتصادية الخالصة.[2]

4. المخزونات السمكية المشتركة

خصائص الهجرة للعديد من الأسماك، تجعلهم ينتقلون بين المناطق

(1) See, Ellen Hey, (op.cit), ibid, at p. 22.

(2) راجع المادة (4/61 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982).

الإقتصادية الخالصة لدول متعددة وهي ما تعرف (بالمخزونات المشتركة)، أو بين المناطق الإقتصادية الخالصة وأعالي البحار وهذه تشمل مناطق متداخلة وعالية للأرصدة السمكية المهاجرة. وهذا ما يؤكد في الواقع (الإستبداد البيولوجي للمنطقة الإقتصادية الخالصة البالغة 200 ميل بحري)، والتي على الرغم من أنها تلبي الرغبة السياسية للدول الساحلية، بتضمنها للعديد من مصايد الأسماك الرئيسية، إلا أنها لا تعكس التقسيمات البيئية المنصفة للبحار. وإعترافاً بذلك، تحتوي إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، على أحكام توفر إطاراً للتعاون الدولي لإدارة المخزونات العابرة للحدود.[1]

تنظم الإتفاقية بموجب (المادة 1/63) مسألة المخزونات المشتركة في المنطقة الإقتصادية الخالصة والمنطقة ما ورائها والملاصقة لها، من خلال حث هذه الدول على إتخاذ مايلزم من تدابير لحفظ وضمان التنمية لهذه المخزونات، إما بشكل مباشر أو من خلال المنظمات دون الإقليمية أو الإقليمية المناسبة. مما يسمح بإستمرار أعمال الحصاد المعتادة داخل المناطق الإقتصادية الخالصة الخاصة بهم.

5. أعالي البحار وقاعها العميقة.

على الرغم من أن مصايد الأسماك في المنطقة الإقتصادية الخالصة هي الأكثر أهمية من الناحية التجارية، إلا أن مصايد الأسماك في أعالي البحار

(1) راجع المادة (1/63 من الإتفاقية).

يتم إستغلالها بشكل متزايد مع نضوب مناطق الصيد المختلفة الأقرب إلى الشاطئ.

علاوة على ذلك، تهاجر العديد من أنواع الأسماك بين المناطق الإقتصادية الخالصة وأعالي البحار، ولا يمكن إدارة هذه المخزونات المتداخلة المناطق بشكل فعال إلا إذا شاركت جميع الدول بالتدابير اللازمة للحفاظ على هذه المخزونات عند قيامها بالصيد. وتحقيقاً لهذه الغاية، تفرض المادة (2/63 من الإتفاقية) التزاماً على الدول الساحلية والدول الأخرى التي تصطاد الأرصدة المتداخلة المناطق، بالسعي إما مباشرة أو من خلال المنظمات الإقليمية الفرعية أو الإقليمية المناسبة، للإتفاق على التدابير اللازمة للحفاظ على هذه المخزونات.

وهناك إلتزامات مماثلة للتعاون الدولي ترتبط بالأنواع السمكية التي تتحرك بين المناطق الإقتصادية الخالصة وأعالي البحار. لذلك أنشئت تحقيقاً لهذه الغاية، منظمة مصايد الأسماك دون الإقليمية. وإلى ذلك تذهب الإتفاقية في (المادة 119) بالنص على أنه (يتعين على الدول تحديد المصيد المسموح به لمصايد أعالي البحار وإتخاذ التدابير للحفاظ على أو إستعادة تجمعات الأسماك عند المستويات التي يمكن أن يصبح فيها تكاثرها غير مهدد).

على عكس أحكام مصايد الأسماك في المنطقة الإقتصادية الخالصة، تخضع منطقة أعالي البحار لنظام تسوية المنازعات بموجب الجزء الخامس عشر من

الإتفاقية. لذلك يكون من المتصور محاسبة الدول التي تنتهك أو تقصر في إلتزاماتها التعاهدية. ومع ذلك، قد يكون من الصعب إكتشاف أن دولة ما قد إنتهكت أحكام إتفاقية قانون البحار لعام 1982 بهذا الصدد. وفيما يتعلق بالصيد داخل المنطقة الإقتصادية الخالصة للأرصدة (القيمة) العابرة للحدود التي تنتقل بين المنطقة الإقتصادية الخالصة وأعالي البحار (الأرصدة المتداخلة المناطق، والمرتحلة، والأرصدة الشاذة)، فمن المحتمل أن ينطبق عليها إستثناء المادة (3/297 من الإتفاقية)، مما يعني أنه يمكن أن تكون موضوع تقاضي من خلال الجزء الخامس عشر للإتفاقية. وقد حصل ذلك فعلاً، إذ تم النظر في مثل هذه الحالات من قبل المحكمة الدولية لقاع البحار(ITLOS) في حالات التونة الجنوبية (زرقاء الزعانف)، في النزاع مابين أستراليا ونيوزيلندا عام 1999، وأصدرت تدابيراً وفقاً المادة (5/290 من الإتفاقية).

وفيما يتعلق بالصيد بشباك الجر على قاع البحار، فقد تم حظرها بإعتبارها واحدة من أصناف الصيد المدمرة وبشكل مباشر للأنواع السمكية في قاع البحار، حيث تشير الأحصائيات إلى أن نسبة 80-90% من المصيد السمكي هي من أنواع الصيد العرضي أو الخطأ من الكميات الإجمالية المصطادة بشباك الجر.[1]

بناءاً على ذلك، تعمل لجنة مصايد الأسماك في أعالي البحار، وهي منظمة

(1) See, Rachel J Baird, (op.cit), ibid., p. 25.

مصايد جنوب شرق المحيط الأطلسي (SEAFO)، التي تم إنشاؤها بموجب إتفاقية عام 2001 بشأن حفظ وإدارة الموارد السمكية في جنوب شرق المحيط الأطلسي (SEAFO)، على مراقبة عمليات الصيد في أعالي البحار (قدر الممكن)، وتطبيق نظام بيئي بإتباع النهج الأحترازي في مصايد الأسماك، لحماية وإدارة الأنواع السمكية المستقرة في القاع مثل (السلطعون الأحمر والروفي البرتقالي). مع ذلك، فإن نظام إدارة مصايد الأسماك في أعالي البحار لا يزال ضعيفاً، فالحماية التي تضمنها إتفاقية قانون البحار لعام 1982، تشمل الموارد غير الحية فقط، ولا تنظم حصاد الموارد البحرية الحية في المنطقة أو تحتها.[1]

وهذا لا يعني الإفراط في إستغلال الأنواع المستقرة مثل الرخويات بحرية بما لا يتفق مع حرية الصيد في أعالي البحار. إذ تتمتع هذه الكائنات الحية والموائل التي توجد في قاع البحار (بدرجة محدودة) من الحماية العرضية بحكم مسؤولية (ISBA)، في إعتماد القواعد واللوائح والإجراءات الخاصة بحماية البيئة البحرية في قاع البحار العميقة. والتي تنطبق هذه القواعد كذلك على التنقيب عن الموارد المعدنية في المنطقة وإستكشافها وإستغلالها.[2]

كما لا يوجد نظام ينظم التنقيب البيولوجي في المناطق الواقعة خارج نطاق الولاية الوطنية، على الرغم من أن الدول قد نظرت في هذه المسألة لبعض الوقت. فيما يتعلق بالموارد الجينية البحرية التي تم تحديدها ضمن الكائنات

(1) Rachel J Baird, (op.cit), ibid., p. 25.
(2) See Daniel O´Connell, (op.cit), ibid., at p. 467.

الحية في القاع مثل الأسماك والنباتات والبكتيريا. من أجل ذلك، أي معالجة أوجه عدم اليقين المحيطة بالتنقيب البيولوجي في أعالي البحار، وفي المنطقة، أقترحت منظمة الأغذية والزراعة (FAO) نظاماً جديداً قد يكون مناسباً لضمان سير هذا النشاط على أساس مستدام، ويؤدي كذلك إلى التقاسم العادل للمنافع الناشئة عن إستخدام الموارد الجينية البحرية.[1]

ثالثاً: الوضع القانوني للأسماك المهاجرة

بالإضافة إلى تعزيز الحفظ والإدارة داخل المناطق البحرية، تتضمن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، قواعد أخرى تتعامل مع أنواع معينة من الأسماك، مصنفة في الغالب وفقاً لسلوكها في الهجرة. كما تعكس هذه القواعد أيضاً، حقيقة أن بعض الأنواع مثل الثدييات البحرية تميل إلى أن تكون أكثر عرضة من غيرها للصيد الجائر، بسبب اخصائصها البيولوجية من حيث إنخفاض معدلات تكاثرها.

1. الأنواع الكثيرة الإرتحال

بموجب المادة (64 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)، تتعاون الدول الساحلية والدول الأخرى المهتمة في صيد الأسماك من الأنواع الكثيرة الارتحال، إما بشكل مباشر أو من خلال المنظمات الدولية المناسبة

(1) (FAO), The State of World Fisheries and Aquaculture 2008, (op.cit), ibid., p. 33.

لضمان وتأمين حفظ هذه الأنواع والإنتفاع بها على الوجه الأمثل، سواء في المنطقة الإقتصادية الخالصة أو خارجها. وفي المناطق التي لا توجد فيها منظمة دولية مناسبة، على الدول أن تتعاون في إنشاء مثل هذه المنظمة.

كما تم إدراج الأنواع الكثيرة الارتحال التي يعلق عليها الإلتزام المنصوص عليه في (المادة 64) في المرفق الأول لإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، حيث تشمل أنواعاً منها سمك التون مثل (الأبيض، الأزرق الزعنف، الجاحظ، الوثاب، الصغير، الأصفر والأسود الزعنف)، وكذلك سمك الماكرل والسمك أبو سيف، والدلفين، وأسماك القرش المحيطية، وكذلك الثدييات البحرية التي تقتات وتأثر بشكل خاص بصيد التونة مثل (الحيتان والدرافيل).

2. الثدييات البحرية

يوجد حوالي 120 نوعاً من الثدييات البحرية، أكبرها الحيتان، ثم تأتي بعدها الدلافين وخنازير البحر مثل (أبقار البحر أو الأطوم)، ثم طيور البحر مثل (الفقمة والفظ).[1] بعض الثدييات البحرية مهاجرة بشكل كبير، كتلك المدرجة في المرفق الأول للإتفاقية، وتتمتع بمستوى أساسي من الحماية بموجب المادة (64 من الإتفاقية). كما أنها تستفيد من المادة (65 من الإتفاقية) بإعتبارها

(1) See Douglas Johnston, The International Law of Fisheries: A Policy- Oriented Inquiry, Natural Resources Iournal, Vol. 7, No.3, Yale Uni. Press, New Haven & London, 1965, at p. 447. (pp.446-554)

أكثر شمولاً والتي تنص على (لا يوجد في الجزء الخامس ما يقيد حقوق الدول الساحلية أو منظمة دولية في حظر أو تقييد أو تنظيم إستغلال الثدييات البحرية بشكل صارم أكثر مما هو منصوص عليه في هذا الجزء). بالإضافة إلى ذلك، يمتد تطبيق المادة (65 من الإتفاقية) إلى أقصى حدود البحار طبقاً للمادة (120 من الإتفاقية).

فضلاً عن ذلك، فأن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، نفسها لا تمنع صيد الحيتان، إلا إنها تمنح الحق بالفعل للدول والمنظمات الدولية للقيام بذلك. لذلك قامت كثير من الدول بسن التشريعات واللوائح التي تحظر فيها صيد الحيتان، سواء في مناطقهم الإقتصادية الخالصة، أو في أعالي البحار. وقد أصبح صيد الحيتان (مبدئياً) مقيداً بحلول الإتفاقية الدولية لعام 1946 بشأن تنظيم صيد الحيتان (ICRW)، والتي أنشأت اللجنة الدولية لصيد الحيتان (IWC) وزودتها بصلاحيات واسعة لمكافحة الصيد الجائر للحيتان.[1]

كما تعتبر (ICRW) بمثابة النظام الدولي الرئيسي لتنظيم صيد الحيتان، على الرغم من وجود العديد من الإتفاقيات الإقليمية. إذ تم منح الحيتان خاصة (النارول والدرافيل البيضاء) التي أوشكت على الإنقراض، فرصة للبقاء والتكاثر. ومع ذلك، فقد تحولت (IWC) منذ ذلك الحين من نظام إقتصادي إلى نظام حماية في المقام الأول، حيث فرضت حظراً على صيد الحيتان التجاري إعتباراً من عام 1985 ولغاية عام 1986، من خلال تنفيذ المادة

(1) See Douglas Johnston, (op.cit), ibid., p. 447.

(1/1 مـن الإتفاقيـة)، والتـي تشـكل جـزءاً لا يتجـزأ مـن (IWC)، وبالتـالي (يفترض) أنها ملزمة للأطراف المتعاقدة في الإتفاقية.[1]

3. الأنواع الشاذة (البحرية النهرية – النهرية البحرية)

الأنواع البحرية النهرية (Anadromous Species) التي تفرخ في أنهار المياه العذبة لتهاجر لاحقاً للعيش في أعالي البحار مثل سمك السلمون وسمك الحفش، أما الأنواع النهرية البحرية (Catadromous Species) التي تولد في المياه المالحة وتعيش في المياه العذبة، مثل الأنقليس التي لها دورة حياة معاكسة للنوع الأول من الأسماك، حيث تتكاثر في البحر قبل الهجرة إلى الأنهار والبحيرات حيث تقضي حياتها فيها. وقد تكفلت المادتين (66 و67 من الإتفاقية) بحفظ هذه الأنواع من الأرصدة السمكية، التي تنطبق عليها نفس القواعد المطبقة على الثدييات البحرية، وتقضي الإتفاقية كذلك بمسؤولية الدول التي تدخل هذه الأسماك إلى أنهارها بصونها وحمايتها وتأمين دخولها وخروجها كذلك حتى وصولها إلى المياه المالحة. وعلى الدول الساحلية أن تفرض حظراً تاماً على صيدها في المنطقة الإقتصادية الخالصة إذا لم تكن هذه الأسماك في موسم الجني.

- **تطورات ما بعد إتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982**

تم الإنتهاء من إنشاء إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في أوائل الثمانينيات من القرن الماضي، في عصر كانت فيه النظم الإيكولوجية

(1) Douglas Johnston, (op.cit), ibid., p. 449.

للمحيطات مهددة جراء جملة من الآثار مثل تنامي الأنشطة البشرية، والتلوث وتغيير المناخ. ومع ذلك، بحلول عام 1992، أنعقدت إتفاقية الأمم المتحدة بشأن البيئة والتنمية، والتي أدت إلى إبرام إعلان ريو وجدولة أعمال القرن 21، والذي كان من الواضح أن القانون الدولي المتعلق بمصايد الأسماك يتطلب تنمية كبيرة لمعالجة مشاكل الإدارة والحفظ للموارد البحرية الحية، وخاصة لمصايد أعالي البحار. فقد أقر جدول أعمال القرن 21، بأن قانون البحار والمحيطات يوفر الإلتزامات الأساسية للحفاظ على مصايد الأسماك، إلا أنه يتعين على الدول من إعتماد إطار قانوني أكثر فعالية، من أجل تعزيز الإدارة المتكاملة والتنمية المستدامة للأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والمرتحلة بشكل خاص.[1]

وفي هذا الصدد، يتناول الفصل 17 من جدول أعمال القرن 21 البيئة البحرية، وفي مجال البرنامج (ج) حدد أوجه القصور في حماية مصايد الأسماك في أعالي البحار بسبب الإفتقار إلى الحد من المبالغة، والإفراط في الصيد، وأساطيل الصيد الكبيرة والأعلام التي ترفعها، وإستخدام معدات الصيد غير الإنتقائية.[2]

وفي جهود الأمم المتحدة، فقد أدلى الأمين العام ببيانات منتظمة للدعوة إلى مزيد من التعزيزات للأطر القانونية والسياسية للدول والمنظمات الإقليمية لإدارة مصائد الأسماك. وإعتماد تدابير لضمان إستدامة مصايد الأسماك على

(1) See Douglas Johnston, (op.cit), ibid., p. 450.
(2) Ibid., p. 449.

المدى الطويل، على أسس من النهج العلمي، وبما يتفق مع النهج الوقائي والنهج البيئي.[1]

أ- المباديء التوجيهية لإدارة مصايد أعماق البحار

في الثمانينيات من القرن الماضي، أخذت الكثير من الدول بإعتماد نشر الشباك العائمة الكبيرة بدلاً من شباك الجر على الأعماق، ولا سيما في منطقة الباسيفيك، لصيد التونة والعديد من الأنواع الأخرى.[2] ومع ذلك، كان الصيد بالشباك العائمة ولا يزال طريقة صيد عشوائية للغاية، إذ غالباً ما يتم وصف هذه الشباك بواسطة حركة البيئة بـ (جدران الموت)، بسبب قيامها بإصطياد مجموعة من أنواع الصيد العرضي أيضاً، بما في ذلك الدلافين والسلاحف.[3]

لذلك كان المطلب العام، بأن تتخذ الدول التدابير اللازمة للحفاظ على الموارد الحية في أعالي البحار، وتجنب الصيد بالشباك العائمة أيضاً، خاصة في منطقة جنوب المحيط الهادئ، طبقاً لقرار صادر عن الجمعية العامة للأمم المتحدة في عام 1989، دعت فيه إلى إنهاء الصيد بالشباك البحرية العائمة على نطاق واسع في جنوب المحيط الهادئ في موعد أقصاه يوليو 1991، مع وقف عالمي يسري بحلول يونيو 1992.[4]

(1) UN Doc. A/RES/63/112, 2009.
(2) See, Ellen Hey, (op.cit), ibid., at p. 26.
(3) See Douglas Johnston, (op.cit), ibid., p. 449.
(4) Ibid., p. 450.

حتى عام 2002، كان موضوع تقرير الأمين العام يلخص مبادرات الدول حول تنفيذها لقرار الجمعية العامة لعام 1989 في الوقف الإختياري العالمي. والذي خلص إلى أن مشكلة النطاق الواسع لصيد الأسماك بالشباك البحرية العائمة تتراجع بسبب العزم المستمر من جانب المجتمع الدولي على ضمان تنفيذ الوقف الإختياري العالمي، بسبب الدعم الواسع الذي أجتذبته قرارات الجمعية العامة بشأن الشباك العائمة منذ مرحلة مبكرة للغاية، ومع مراعاة مستويات الإمتثال لها، ينظر إليها على نطاق واسع على أنها أسست قاعدة ملزمة من قواعد القانون الدولي العرفي.[1]

بناءاً على ذلك، كانت هناك بعض المبادرات الإقليمية لتنفيذ الوقف في كل من مناطق أعالي البحار والمياه الداخلية للدول الساحلية. حيث أبرمت الدول في جنوب المحيط الهادئ إتفاقية ولينغتون لعام 1989 لحظر الصيد بالشباك العائمة الطويلة في جنوب المحيط الهادئ، والتي تلزم الأعضاء بمنع إستخدام مواطنيهم للشباك العائمة الطويلة في الصيد، وتقييد وصول السفن التي تستخدم الشباك العائمة إلى الموانئ.[2]

في عام 2002، دخل حظر الصيد بالشباك العائمة الطويلة حيز التنفيذ لدول الإتحاد الأوروبي، بعد أن كانت تمثل مشكلة كبيرة في البحر الأبيض المتوسط. وفي عام 2003، تبنت اللجنة الدولية للحفاظ على أسماك التونة الأطلسية، موضوع الحظر أيضاً لإستخدام الشباك العائمة في مصايد

(1) UN Doc. A/RES/46/215, 1991.
(2) See Douglas Johnston, (op.cit), ibid., p. 451.

الأسماك الكبيرة.[1]

في عام 2007، دعت الجمعية العامة في قرارها السنوي، المنظمات الإقليمية ذات الإختصاص بإدارة مصايد الأسماك المستدامة في قاع البحار وتنظيمها، وكذلك إلى تنفيذ تدابير لتنظيم الصيد بشباك الجر على قاع البحار بما يتفق مع النهج الوقائي ونهج النظام البيئي. وفي نهاية عام 2008، أقرت الجمعية العامة على وجه التحديد، طلب إغلاق النظم الإيكولوجية البحرية الهشة، بما في ذلك الجبال البحرية والمنافذ الحرارية المائية والشعاب المرجانية في المياه الباردة أمام الصيد بشباك الجر في قاع البحار، ما لم يتم إعتماد تدابير خاصة بالحفظ والإدارة، لمنع الآثار السلبية الكبيرة التي قد تترتب على إستخدامها.[2]

في أغسطس 2008، إعتمدت منظمة الأغذية والزراعة المبادئ التوجيهية الدولية لإدارة مصايد أعماق البحار في أعالي البحار، والتي توفر أدوات الضمان للإستخدام المستدام لمصايد أعماق البحار، فضلاً عن حماية النظم البيئية في أعماق البحار الضعيفة.[3]

ومع ذلك، قادت منظمة الفاو تطورات مهمة في قانون مصايد الأسماك الدولي، لسد الثغرات في الإطر القانونية. وقد سعت منظمة الأغذية والزراعة

(1) Douglas Johnston, (op.cit), ibid., p. 451.
(2) UN Doc. A/RES/46/215, 1991.
(3) (FAO), The State of World Fisheries and Aquaculture 2008, (op.cit), ibid.,p. 33.

على وجه الخصوص إلى إنشاء هيئات إستشارية إقليمية لمصايد الأسماك، في مناطق البحار حيث لا توجد لجان تنظيمية. حيث تلعب هذه الهيئات دوراً كبيراً في تعزيز قضايا البحث العلمي، وجمع البيانات عن مصايد الأسماك، وتسهيل التدريب.[1]

وبشكل أكثر تحديداً، فإن منظمة الأغذية والزراعة كان لديها دور محوري كبير في إبرام إتفاقيات ما بعد إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، تناولت الأرصدة المتداخلة المناطق والمرتحلة في أعالي البحار، والقضايا المتعلقة بالإمتثال لإتفاقيات مصايد الأسماك.[2]

كما تركزت جهود منظمة الأغذية والزراعة على تعزيز إتفاقية الإمتثال لتدابير الحفظ والإدارة الدولية من قبل سفن الصيد في أعالي البحار لعام 1993، التي دخلت حيز التنفيذ في عام 2003، كذلك تهدف المنظمة من خلال هذه الإتفاقية، إلى تحسين نظم سفن الصيد في أعالي البحار، من خلال تعزيز إلتزامات دول العلم. حيث تطلب من الأطراف الحفاظ على نظام ترخيص وتسجيل سفن الصيد في أعالي البحار، وكذلك على دول العلم إتخاذ التدابير التي قد تكون ضرورية لضمان عدم مشاركة السفن التي ترفع علمها في أي نشاط يقوض فعالية هذه الإتفاقية.[3]

(1) Ibid., p. 34. (FAO), The State of World Fisheries and Aquaculture 2008, (op.cit), ibid.,p. 33.
(2) Ibid.
(3) Ibid.,p. 35.

علاوة على ذلك، يجب على دول العلم إتخاذ تدابير إنفاذ حقيقية بموجب تشريعاتها الوطنية، لإعتبار مخالفة أحكام هذه الإتفاقية بمثابة جريمة، يعاقب مرتكبوها بالحرمان من مزايا أنشطة الصيد. كما تدعو دول الميناء كذلك، بإتخاذ خطوات مبدئية نحو مزيد من الرقابة لمنع الصيد غير المشروع.[1]

بعد إتفاقية الإمتثال والحفظ لعام 2003، أعتمدت منظمة الأغذية والزراعة أتفاقية أخرى، وهي إتفاقية مدونة السلوك لعام 2009 بشأن الصيد الرشيد. وهي أوسع نطاقاً من حيث التطبيق، إذ تنطبق على الصيد في جميع المناطق البحرية، وليس فقط أعالي البحار. وبموجب هذه الإتفاقية، تم إعتماد أربع خطط عمل طوعية دولية، تتمثل في:

أ- خطة لمنع الصيد غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم وردعه والقضاء عليه؛

ب- خطة للحد من الصيد العارض للطيور البحرية في مصايد الشباك الطويلة؛

ج- خطة لصيانة وإدارة أسماك القرش؛

د- خطة لإدارة طاقات الصيد.

تتطلب هذه الإتفاقية من الدول الأطراف، التي لم تدخل حيز التنفيذ بعد، من طلب المعلومات عن سفن الصيد الأجنبية قبل دخولها إلى الميناء، مما يسمح لدول الميناء بتحديد السفن المشبوهة مسبقاً، وإجراء عمليات

(1) راجع المادة 3/3 من إتفاقية تعزيز الإمتثال لتدابير الحفظ والإدارة الدولية عن طريق سفن الصيد في البحار العالية لعام 1993.

تفتيش منتظمة للسفن في الميناء وفقاً للإجراءات المعيارية، وإتخاذ الإجراءات القانونية ومتابعة سفن الصيد غير القانوني (دون إبلاغ أو تنظيم).[1]

ولا يزال من الممكن عمل المزيد فيما يتعلق بإتفاق الإمتثال، ومن التدابير العملية الحديثة، هي إنشاء سجل عالمي شامل لسفن الصيد تحتفظ به منظمة الأغذية والزراعة، والتي يمكن من خلاله أن تمنع الصيد غير القانوني دون إبلاغ ودون تنظيم وردعه والقضاء عليه.[2]

ب-إتفاقية الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق لعام 1995

تحدد إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، المتطلبات العامة إلى حدما والتي تتعاون فيها الدول فيما يتعلق بالمخزونات السمكية من الأنواع المتداخلة المناطق والكثيرة الإرتحال. ولا تحدد بأي حال، تفاصيل الشكل الذي يجب أن يتخذه هذا التعاون، وكذلك لا تحدد التبعات القانونية التي ينبغي أن تترتب على عدم التعاون. وهي ماتعتبرها من قبيل الإغفالات التي تسعى هيئة الخدمات المالية إلى علاجها.[3]

كانت المفاوضات التي أدت إلى إختتام إتفاقية الخدمات المالية مدفوعة بمؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية عام 1992. بعد فترة وجيزة من

(1) See Douglas Johnston, (op.cit), ibid., p. 450.
(2) (FAO), The State of World Fisheries and Aquaculture 2008, (op.cit), ibid.,p. 33.
(3) See Douglas Johnston, (op.cit), ibid., p. 451.

المؤتمر، دعت الجمعية العامة للأمم المتحدة الدول إلى عقد مؤتمر تحت رعاية الأمم المتحدة، لمعالجة الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والمرتحلة بشكل كبير، والتعاون بشكل أفضل داخل المنظمات الإقليمية لإدارة هذه الأرصدة من الأسماك. وقد إنعقد مؤتمر الأمم المتحدة بشأن الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية الكثيرة الإرتحال بين عامي 1993 و 1995، على خلفية التوتر المتزايد بين بعض الدول الساحلية والدول الأخرى، حول الوصول إلى مصايد الأسماك المتداخلة المناطق. وتم إعتماد هيئة الخدمات المالية بالإجماع في أغسطس 1995.[1]

عقد المؤتمر في صدى لمبدأ الصيد التفضيلي الذي ذكرته محكمة العدل الدولية في قضية إختصاص مصايد الأسماك، وذلك من قبل العديد من الدول الساحلية، ولا سيما كندا، التي أكدت أنها تحتفظ بالمسؤولية الأساسية عن الحفاظ على المخزونات السمكية المتداخلة المناطق، كما يمكنها كذلك تنفيذ تدابير خارج المناطق الإقتصادية الخالصة الخاصة بها، لإنها معرضة للخطر بشكل كبير. كان هذا هو الحال بالتأكيد فيما يتعلق بالصيد المكثف لأسماك الترس في جراند بانكس في المحيط الأطلسي بواسطة سفن من المجموعة الأوروبية (مصرح لها بذلك بموجب حصص مفرطة وسخية ممنوحة من منظمة مصايد شمال الأطلسي).[2]

في عام 1995، إستولت كندا على سفينة الصيد (Estai) التي ترفع العلم

(1) Douglas Johnston, (op.cit), ibid., p. 451.
(2) Ibid.

الإسباني، وذلك في أعالي البحار. عملاً بالقانون الكندي لحماية مصايد الأسماك الساحلية لعام 1994. مما مكن السلطات الكندية من إتخاذ إجراءات لحماية المخزونات السمكية المتداخلة المناطق والمهددة بالإنقراض. وقد دفع هذا الإعتقال إسبانيا إلى الشروع في إجراءات قانونية ضد كندا لدى محكمة العدل الدولية. في ذلك الوقت، لم تكن كلا من إسبانيا وكندا طرفين في إتفاقية قانون البحار لعام 1982، لذلك لم يكن مفهوماً لدى أسبانيا مافعلته كندا فيما يتعلق بسفينة الصيد (Estai) في منطقة جراند بانكس.[1]

بموجب التشريع التشيلي الذي أقرته في عام 1991، تبنت فيه تدابير الحفاظ على الأرصدة المتداخلة المناطق في أعالي البحار، وأحتفظت بالحق في فرض حظر على إنزال الأسماك التي يتم صيدها مخالفاً للتشريع الوطني في الموانئ التشيلية. وقد أدى هذا الحظر المفروض فيما يتعلق بسمك أبو سيف، إلى قيام الجماعة الأوروبية عام 2000 ببدء إجراءات ضد شيلي بموجب نظام تسوية المنازعات التابع لمنظمة التجارة العالمية، وفي ما كان فعلياً، دعوى مضادة أطلقتها شيلي، ضد الجماعة الأوروبية بموجب الجزء الخامس عشر من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. وقد تمت تسوية الأمر بشكل نهائي من قبل الأطراف، وسحبه الدعوى من المحكمة الدولية لقاع البحار في عام 2009.[2]

كان من الواضح، أن نهج زحف الولاية القضائية للدولة الساحلية إلى أبعد من

(1) Douglas Johnston, (op.cit), ibid., p. 451.
(2) Ibid.

حدود البحر الإقليمي سوف لا يتوافق مع إتفاقية الأمم لقانون البحار لعام 1982. وبالتالي، سوف يؤدي فقط إلى مزيد من الصراعات بين دول الصيد في المياه الساحلية والبعيدة. وبدلاً من ذلك، هناك حاجة إلى مزيد من التعاون، لا سيما بين المنظمات الإقليمية لإدارة مصائد الأسماك. وهنا يبرز الهدف الأساسي لهيئة الخدمات المالية، فهي لا تكمل فقط أحكام قانون الصيد البحري الذي يتناول الأرصدة المتداخلة المناطق والمرتحلة بشكل كبير، ولكنه يقدم عدداً من الإصلاحات الرئيسية، التي تعمل على تغيير القانون الدولي لمصايد الأسماك بشكل أساسي.[1]

تحقيقاً لهذه النتيجة، أبرمت إتفاقية الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق (UNFSA)، وهي (رسمياً، إتفاقية تنفيذ أحكام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بشأن حفظ وإدارة الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية الكثيرة الإرتحال)، وهي إتفاقية قائمة بحد ذاتها ومتعددة الأطراف، تم إعتمادها في عام 1995 من قبل الأمم المتحدة لتعزيز الإدارة التعاونية لموارد مصايد الأسماك التي تمتد عبر مناطق واسعة، والتي لها أهمية إقتصادية وبيئية لعدد من الدول. ودخلت حيز النفاذ في عام 2001 (إعتباراً من ديسمبر 2016، صادقت عليها 91 دولة، بما في ذلك دول الإتحاد الأوروبي).[2]

تستند (UNFSA) إلى المبادئ الأساسية الـ 12 الواردة في الجزء الثاني،

(1) Douglas Johnston, (op.cit), ibid., p. 451.
(2) Ibid.

والتي تتطلب من جميع الدول إعتماد تدابير لضمان الإستدامة على المدى الطويل والأمثل، وكذلك الإستفادة من الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والكثيرة الإرتحال، وإتخاذ التدابير وفقاً لأفضل الأدلة العلمية، وتطبيق النهج الإحترازي والبيئي، وتقليل التلوث والمصيد العرضي، وحماية التنوع البيولوجي البحري، والقضاء على الصيد الجائر والمفرط، وجمع بيانات مصايد الأسماك ومشاركتها مع الدول والمنظمات ذات الإختصاص، وإنفاذ تدابير الحفظ من خلال المراقبة الفعالة والرقابة والتنفيذ (المادة 5 من الإتفاقية).

علاوة على ذلك، يتضمن الملحق الثاني من (UNFSA) سبعة مبادئ توجيهية تتضمن التأكيد على النهج الوقائي والإحترازي، لحماية وتنمية وإدارة هذه المخزونات السمكية. كذلك يتضمن الملحق الثاني على (مبدأ التوافق)، وهذا هو شرط أن تكون التدابير المعتمدة في المنطقة الإقتصادية الخالصة متوافقة مع تلك المعتمدة في أعالي البحار. ولهذه الغاية، يقع على عاتق الدول والدول الساحلية التي تقوم بالصيد في أعالي البحار، واجب التعاون في وضع تدابير متوافقة يتم تحديدها وفقاً لقائمة واسعة من المعايير، تشمل المتطلبات المعتمدة في تدابير الحفظ والإدارة للمخزونات السمكية في أعالي البحار، وهي في الوقت نفسه، لا تقوض تلك التدابير المعتمدة بالنسبة للمنطقة الإقتصادية الخالصة، مع الأخذ بعين الإعتبار (الوحدة البيولوجية للأرصدة السمكية).[1]

(1) See, Ellen Hey, (op.cit), ibid., at p. 287.

كما أن مبدأ التوافق المنصوص عليه، يكون مدعوماً بحق الدول في التمسك بإجراءات تسوية المنازعات الخاصة والمنصوص عليها في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

في الجزء الثالث من (UNFSA)، توضيح مفصل لقانون الخدمات المالية، والآليات التي تشكل أساس العمل في التعاون الدولي لحفظ وإدارة الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والكثيرة الإرتحال. وهنا يجب التفريق بين حالتين: الأولى، في حالة وجود منظمة إقليمية لإدارة مصائد الأسماك تتمتع بالاختصاص بوضع تدابير للحفظ والإدارة، يتعين على الدول عندئذ تفعيل واجبها في التعاون من خلال أنضمامها بعضوية هذه المنظمة، أو بالموافقة على تطبيق التدابير التي إعتمدتها الهيئة الإقليمية لإدارة مصائد الأسماك. في هذه الحالة، يحق للدول التي تفعل ذلك فقط، من الوصول إلى الموارد السمكية. أما عن الدول التي لاتفعل عضويتها أو غير أعضاء في هذه المنظمات الإقليمية لإدارة مصايد الأسماك، تكون مستبعدة فعلياً من مصايد الأسماك (المادة 3/8 من الإتفاقية).

وبصدد الحالة الثانية، وهي عدم وجود منظمة إقليمية لإدارة مصائد الأسماك، عندئذ تتعاون الدول الساحلية والدول الأخرى التي تقوم بالصيد في أعالي البحار فيما بينها لإنشاء مثل هذه المنظمة. لذلك تسعى هيئة الخدمات المالية إلى ضمان العمل بموجب أطر مثل هذه المنظمات، أو إذا لم تكن موجودة، فيجب إنشاؤها (المادة 5/8 من الإتفاقية). ويحدد إتفاق التأسيس، المتطلبات

الأساسية التي يجب أن تفي بها المنظمات الإقليمية الجديدة لإدارة مصائد الأسماك، وكذلك الوظائف التي ينبغي أن تؤديها المنظمات الإقليمية الجديدة أو القائمة.

والجزء الخامس من (UNFSA)، يتناول واجبات دولة العلم، التي تشبه إلى حد كبير، تلك المنصوص عليها في إتفاقية الإمتثال والحفظ لعام 2003 لمنظمة الأغذية والزراعة ولكنها أكثر تفصيلاً. حيث تم تصميم تدابيرها طبقاً لضمان ممارسة دول العلم بالمستوى المناسب من الإشراف على السفن التي ترفع علمها. مع الحث على عدم الإنخراط في أي نشاط من شأنه أن يقوض فعالية التدابير التي تتخذها المنظمات الإقليمية لإدارة مصائد الأسماك (المادة 18 من الإتفاقية).

وفي الجزء السادس من (UNFSA) تتناول الإمتثال والإنفاذ، والتي تتطلب مطالبة الدول بمساعدة دول العلم في هذه المهمة (المادة 19 من الإتفاقية). كما يضع نظاماً مبتكراً لتحسين التعاون الإقليمي في الإنفاذ في مناطق أعالي البحار. الذي يسمح لطرف في هيئة الخدمات المالية وهو في ذات الوقت عضو في منظمة إقليمية لإدارة مصائد الأسماك، بإستخدام مفتشين معتمدين حسب الأصول للصعود على متن سفن الصيد التي ترفع علم (طرف آخر) في الهيئة وتفتيشها.

كما يجوز لدول الميناء، من حظر عمليات الإنزال والنقل العابر، في الظروف

التي يثبت فيها أن المصيد قد تم التقاطه بطريقة تقوض فعالية تدابير الحفظ المذكورة أنفاً (المادة 3/23 من الإتفاقية). ومنذ ذلك الحين، تم تعزيز قدرة دولة الميناء ومسؤوليتها في الإنفاذ بشكل أكبر، من خلال إتفاقية عام 2009 بشأن تدابير دولة الميناء لمنع وردع والقضاء على الصيد غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم (الذي تمت مناقشته أعلاه). وينبغي أن تسد هذه التدابير الفجوة التي تنطبق على غير الأعضاء في هيئة الخدمات المالية (غير الملزمة) بمتطلباتها، بما في ذلك حظرها من صيد الأرصدة في أعالي البحار عندما لا تكون عضوا في الهيئة أو في إحدى المنظمات الإقليمية ذات الإختصاص.

من خلال ماتقدم، تعتبر إتفاقية (UNFSA) تحسيناً كبيراً للإطار الدولي فيما يخص الصيد المستدام، وهي لا تتعامل مع جميع الأرصدة السمكية في أعالي البحار، بل فقط في تلك المتداخلة المناطق أو الكثيرة الارتحال. وبالتالي، فإن الإتفاقيات الأخرى مثل إتفاقية الإمتثال والحفظ لعام 2003 لمنظمة الأغذية والزراعة، التي تنطبق على الصيد في أعالي البحار بشكل عام، سوف تضمن التنمية وتعزيز الإستدامة لصيد الأسماك.

ومن المهم أيضاً، وجود لجان مصايد الأسماك ذات إختصاص يمتد إلى أنواع أخرى من المصايد من غير الكثيرة الإرتحال في أعالي البحار، مثل المنظمة الإقليمية لإدارة مصايد الأسماك في جنوب المحيط الهادئ، والتي تم إنشاؤها بموجب إتفاقية عام 2009 بشأن حفظ وإدارة موارد مصايد أعالي البحار في

جنوب المحيط الهادئ.[1]

منذ دخول إتفاقية الخدمات المالية حيز التنفيذ، بذلت جهود كبيرة لإنشاء منظمات إقليمية جديدة لإدارة مصائد الأسماك، ولتحسين الأنظمة القائمة، لتنفيذ نهج الإتفاقية الجديدة في إدارة الموارد البحرية الحية. من هذه المنظمات على سبيل المثال، منظمة إدارة المصايد السمكية (SEAFO) في عام 2003. وهيئة مصايد غرب ووسط المحيط الهادئ (WCPFC)، التي تم إنشاؤها بموجب إتفاقية عام 2000 لحفظ وإدارة الأرصدة السمكية الكثيرة الإرتحال في غرب ووسط المحيط الهادئ. والتي دخلت حيز التنفيذ في عام 2004.[2] إذ تجمع (WCPFC) بين جزر المحيط الهادئ الصغيرة، من خلال الإدارة الإقليمية الفعالة للحفظ طويل الأجل والإستخدام المستدام لموارد التونة في المنطقة (المادة 3 من الإتفاقية). وهذا أمر مهم لأن منطقة (WCPFC) تضم أهم مصايد أسماك التونة في العالم من حيث القيمة والحجم، والتي لم يتم إستغلالها بعد. وعلى هذا النحو، فإن (WCPFC) سيكون ذلك بمثابة إختباراً مهماً لمعرفة ما إذا كان هذا النهج الجديد في إدارة مصايد الأسماك المعتمد وفق (UNFSA)، قادراً على النجاح في إنشاء صناعات صيد سمكية مستدامة بعد فشل الجهود السابقة.[3]

(1) See Douglas Johnston, (op.cit), ibid., p. 452.
(2) Ibid.
(3) Ebenda

الفصل الثالث

البحث العلمي البحري

Marine Scientific Research

لقد شهدت البحار والمحيطات الكثير من التقدم في مجال البحث العلمي البحري، وخاصة في العقود الأخيرة، وقد عززت بشكل كبير فهمنا لبيئة البحار والمحيطات، وأكدت أيضاً أهمية العلوم البحرية في تقييم الأرصدة السمكية وحفظها وإدارتها وإستخدامها إستخداماً مستداماً. وهذا ما يتضح جيداً من خلال التقدم في علم المناخ، الذي قدم نظرة ثاقبة لدور المحيطات في نظام المناخ العالمي.

لذلك يتم توجيه البحث العلمي على أساس النهج الإيكولوجي، والبحث في فضاء البحار والمحيطات نحو العديد من الموضوعات، التي تشمل طبوغرافيا قاع البحر (قياس الأعماق، وهو أمر بالغ الأهمية لرسم الخرائط البحرية)؛ الجيولوجيا والجيومورفولوجيا في قاع البحر (لتحديد مواقع الموارد الهيدروكربونية، وفهم العمليات التكتونية)؛ ومصائد الأسماك والنظم الإيكولوجية البحرية (لتحسين إدارة مصايد الأسماك، و(التنقيب البيولوجي) للموارد الجينية، للأبحاث البحتة وللأغراض التجارية على حد سواء). لذلك يشكل البحث العلمي للبيئة البحرية ركيزة مهمة لإعطاء قانون البحار دوراً

بيئياً كبيراً.[1]

في هذا الصدد، تضع إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في الجزء الثالث عشر منها، نظاماً عالمياً يقتضي التشجيع على إجراءات البحث العلمي البحري وتعاون الدول فيما بينها في هذا المجال.[2] كذلك يشدد الفصل 17 من جدول أعمال القرن 21، في خططه على الإدارة المتكاملة والتنمية المستدامة للمحيطات.

والحقيقة، أن موضوعات البحث العلمي البحري نادراً ماتكون منفصلة، فهي ترتبط مع بعضها البعض في دراسة الظاهرة الواحدة على سبيل المثال، عندما يلقي البحث الضوء حول ظاهرة (توزيع مصايد الأسماك)، هي الأخرى بدورها ترتبط بدراسة موضوع آخر (مثل التأثيرات البيولوجية للملوثات) على مصايد الأسماك، وهكذا. تتداخل الأهداف التي من أجلها يوضع البحث العلمي. فدراسة الجيومورفولوجيا للحواف القارية، مثلاً، ذات أهمية ليس فقط لأنها ذات صلة بدراسة النشاط الزلزالي المسؤول عن الكوارث (مثل تسونامي المحيط الهندي عام 2004)،[3] ولكن أيضاً لأن مثل هذه البيانات الأوقيانوغرافية المادية يجب أن تجمع من أجل منطقة ساحلية تساعدها على تعيين الحدود

(1) See Patricia Birnie, Law of the Sea and Ocean Resources; Implication for Marine Scientific Research, in: International Journal of Marine and Coastel Law, Graham/Trotman Verl., Vol. 10, Nr.2, London, 1995, p. 242. (pp. 229-251)

(2) راجع المادة 246 من أتفاقية قانون البحار لعام 1982.

(3) Patricia Birnie, (op.cit), ibid., p. 245.

الخارجية لجرفها القاري فيما وراء 200 ميل بحري (المادة 76 من الإتفاقية).

بهذا الصدد، لابد من التمييز مابين البحث العلمي الخالص أو الأساسي والبحث التطبيقي، والبحوث الأخرى ذات التوجه التجاري. لأنها تشكل الأساس في إتخاذ القرارات المتعلقة بإدارة المحياطات. مع ذلك، سعى قانون البحار إلى إحداث شيء من التمييز في تفضيل إجراء البحوث البحتة في المنطقة الإقتصادية الخالصة والجرف القاري طبقاً (لنظام الموافقة) المحدد في الفرع الثالث من الجزء الثالث عشر من الإتفاقية، مع السماح للدول الساحلية بالسلطة التقديرية في منح أو حجب الموافقة على إجراء البحوث المتعلقة بالموارد في هذه المناطق.[1]

بالمقارنة مع إتفاقية جنيف لعام 1958، تعد إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 نظاماً متقدماً وكبيراً في مجال تعزيز وتنظيم البحث العلمي البحري. إذ توضح في ديباجتها أن أحد أهدافها هو (دراسة وحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها)، وتحدد في الجزء الثالث عشر منها مجموعة قواعد شاملة لتسهيل وتنظيم البحث العلمي البحري، وفي الجزء الرابع عشر تشير إلى نظام واسع بالمثل لتطوير ونقل التكنولوجيا البحرية.[2]

(1) Patricia Birnie, (op.cit), ibid., p. 245.
(2) Ibid., p. 229.

أولاً: تطور البحث العلمي

Development of scientific research

في الفترة التي أعقبت الحرب العالمية الثانية، كان هناك توسع كبير في جهود البحث العلمي البحري، لتحديد مصادر النفط والغاز وحماية البيئة البحرية، شملت أيضاً لإدارة مصايد الأسماك. حيث كان الإستثمار الضخم في البحث العلمي (الأساس والتطبيقي)، في الخمسينيات والستينيات من القرن الماضي، من قبل الدول الصناعية بشكل أساسي، حيث كانت هناك بدايات للزيادة الكبيرة في عدد وتأثير الدول النامية المستقلة حديثاً. كانت هذه الدول قلقة من أن إجراءات البحث العلمي البحري التي تقوم بها الدول المتقدمة تقنياً في أعالي البحار، والتي أمتدت بعد ذلك فوق معظم مساحة البحار والمحيطات، والتي من شأنها أن تستغل نتائج تلك البحوث لمصالحها الخاصة، عندما يتعلق الأمر بتحديد وإستغلال الموارد البحرية الحية وغير الحية.[1]

كان قلق الدول النامية أيضاً، من إمكانية إستخدام البحث العلمي لتبرير القيود غير المعقولة على التلوث البحري، التي من شأنها أن تعرقل التنمية الاقتصادية. فضلاً عن ذلك، مايسفر عن البحث العلمي البحري أيضاً من تداعيات عسكرية. نتيجة لذلك، ساهمت العديد من الدول النامية في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الثالثة، ليس فقط من أجل الحقوق السيادية والولاية القضائية في موارد الجرف القاري والمنطقة الإقتصادية الخالصة، ولكن من أجل حقها في تنظيم البحث العلمي البحري، بما في ذلك ضمان

(1) Patricia Birnie, (op.cit), ibid., p. 230.

سلطاتهم التقديرية من خلال (نظام الموافقة) الذي أقرته الإتفاقية لهم في (المادة 246).[1]

ثانياً: النظام القانوني للبحث العلمي البحري
The Regime for Marine Scientific Research

تضع إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بشأن البحث العلمي البحري نظاماً أساسه الموازنة بين حقوق الدولة الساحلية في تنظيم إجراء البحث العلمي البحري وإعطاء الإذن بإجرائه في المناطق التي تخضع لسيادتها، وحقوق الدول التي تقوم بالبحث في إجراء البحوث مادامت لاعلاقة لها بالتنقيب عن الموارد الطبيعية وإستغلالها، هذين المفهومين الأساسيين، المتناقضين مع بعضهما البعض، هما اللذان يحددان الهيكل العام لهذا النظام. وللإهمية لابد من تناول البحث في فترة ماقبل إتفاقية الأمم المتحدة الثالثة لقانون البحار، وكما يلي:

1-نظام البحث العلمي قبل إتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982

من المعلوم أن إتفاقية جنيف بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 لم تتعامل مع مسألة البحث العلمي البحري بشكل مباشر، ولكنها تشير إلى ذلك من خلال تعريف البحر الإقليمي كمنطقة تتمتع فيها الدولة الساحلية بالسيادة في قاع البحر وباطن الأرض والعمود المائي والمجال

(1) Patricia Birnie, (op.cit), ibid., p. 230.

الجوي كذلك. وبالتالي، لا يمكن إجراء البحث العلمي البحري من قبل الدول الأجنبية إلا بموافقة الدولة الساحلية. نفس الإستنتاج ينطبق أيضً على المياه الداخلية، حيث الحقوق السيادية للدولة الساحلية كاملة.

في حين تشير إتفاقية أعالي البحار لعام 1958 إلى حرية إجراء البحث العلمي بحد أقصى، ولكن بطريقة واسعة وغير شاملة في ضوء الحريات في أعالي البحار بموجب (المادة 2 منها)، والتي تحمي ضمنياً السعي الحر لهذه الممارسة طويلة الأمد خارج حدود الولاية القضائية للدولة الساحلية. وفيما يتعلق بالموارد الحية، تشير إتفاقية جنيف بشأن صيد الأسماك والحفاظ على الموارد الحية في أعالي البحار لعام 1958، إلى اشجيع الدول لزيادة مستويات البحث، في تأكيد منها على أهمية البحث العلمي في إدارة مصايد الأسماك. فضلاً عن إشارتها إلى أهمية (النتائج العلمية) في إبتكار وتنفيذ التدابير لتحقيق عائد مستدام أمثل.

إلا أن الممارسات العملية للبحث العلمي كانت محدودة، بسبب ظهور مطالبات للمناطق الحرة في أعالي البحار، يعود تأريخ معظمها إلى هذه المعاهدات. ومن الحوادث الضرورية التي وقعت في مناطق التجارة الحرة، هي تأكيد الحقوق السيادية على المصايد، والولاية القضائية لتنظيم صيدها، سواء للأغراض الإقتصادية أو للأغراض البحثية. فقد أقترحت إندونيسيا ودول نامية أخرى، على سبيل المثال، أن يكون البحث العلمي خاضعاً لموافقة الدولة الساحلية بشأن الجرف القاري.

مع ذلك، تم التوصل في النهاية طبقاً لإتفاقية جنيف بشأن الجرف القاري لعام 1958، إلى حل وسط يسمح للمجتمع الدولي بمواصلة البحث العلمي. والإتفاقية من ناحية، تضمن حماية مصالح الدول الساحلية، من خلال إشتراطها الحصول على موافقة الدولة الساحلية فيما يتعلق بأي بحث بشأن الجرف القاري. ومن ناحية أخرى، تشجع على البحث الأساسي، عندما تنص على أن (الدولة الساحلية لا يجوز لها في العادة حجب موافقتها، إذا تم تقديم الطلب من قبل مؤسسة مختصة بالبحث العلمي البحت في الخصائص الفيزيائية أو البيولوجية للجرف القاري). على أن يتم التوضيح للدول الساحلية الغاية أو الهدف من تلك الأنشطة الموجهة لإستكشاف أو إستغلال الموارد على الجرف القاري فقط، دون أن يؤدي ذلك إلى أي إخلال بالإمتثال للمعلومات أو إلتزامات الدولة الساحلية. بالتالي، منحت إتفاقية جنيف بشأن الجرف القاري لعام 1958، السلطة التقديرية للدول الساحلية للسيطرة على مسائل إجراء البحث العلمي البحري، وإن كانت مقيدة بإطار قانوني.[1]

2- نظام إتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 للبحث العلمي البحري

أجرت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 تغييرات مهمة على النظام العرفي والتقليدي المتعلق بالبحث العلمي البحري. وقد أدى ذلك إلى توسع الحدود الجغرافية البحرية فضلاً عن نطاق ومحتوى ولاية الدولة الساحلية على الأنشطة العلمية البحرية. حيث توسع البحر الإقليمي، والجرف

(3) راجع المادة 8/5 من إتفاقية جنيف بشأن الجرف القاري لعام 1958.

القاري الخارجي إلى 200 ميل بحري، وأضيفت إليها المنطقة الإقتصادية الخالصة وأنظمة جديدة تتعلق بالأرخبيل، إضافة إلى ولاية الدولة الساحلية على البحث العلمي البحري، الذي أمتد لمنطقة جغرافية أكبر بكثير. كما تم توسيع نطاق الولاية القضائية للدول الساحلية لتشمل ليس في منح الموافقة للدول الأجنبية في إجراء البحث، بل وحجبها أيضاً. علاوة على ذلك، تم جعل محتوى الولاية القضائية أكثر تفصيلاً في الأحكام التي تنظم حقوق وواجبات الدول الساحلية والدول الأجنبية الراغبة في إجراء البحث.

أ) أحكام عامة

تبدأ الإتفاقية في الفرع الأول من الجزء الثالث عشر بالنص في (المادة 238) على المباديء العامة في إجراء البحث العلمي البحري، كحق مكفول لجميع الدول (وليس فقط الأطراف فيها)، بغض النظر عن موقعها الجغرافي، وكذلك المنظمات الدولية المختصة، لها الحق في ذلك أيضاً، مع مراعاة حقوق وواجبات الدول الأخرى التي تنص عليها هذه الإتفاقية، بل وتطالبهم في الفرع الثاني من هذا الجزء، بالتعاون الدولي في ميدان البحث العلمي البحري (المواد 242–244). الذي يجب أن يوجه في المقام الأول إلى تعزيز تدفق المعرفة العلمية المكتسبة إلى الدول النامية، حيث قدراتها المتواضعة في تمويل وإدارة البرامج البحثية. والمادة (2/242 من الإتفاقية)، تحدد على سبيل المثال، أحد الأهداف الرئيسية للتعاون الدولي في مجال البحث العلمي، حيث تنص على أنه يجب على الدول السماح للدول الأخرى بفرصة معقولة للحصول على المعلومات اللازمة لمنع إلحاق الضرر بصحة وسلامة

الأشخاص والبيئة البحرية.

كما تحدد الإتفاقية (نظام الموافقة) على إجراء البحث العلمي البحري، في الفرع الثالث من الجزء الثالث عشر منها. وتقدم الحل الوسيط بين مصالح الدول الساحلية ومصالح الدول الأجنبية التي ترغب في القيام بالبحث. وهذا الحل هو ماتعكسه المواد المتعلقة بالموافقة الضمنية وحق الدولة الساحلية في حجبها أو تعليقها، وذلك في ظل أوضاع معينة تتمثل فيما إذا كان البحث لايمتثل للمعلومات أو الإلتزامات المطلوبة.

وفي هذا السياق، تتناول الإتفاقية أيضاً الأحكام المتعلقة بالمسؤولية وذلك في (المادة 263)، والتي تجعل الدول أو المنظمات الدولية التي تقوم بإجراء البحث العلمي مسؤولة عن الأضرار الناجمة عن أية تدابير تتعارض وأحكام هذه الإتفاقية.

وفي الفرع السادس من الجزء الثالث عشر من الإتفاقية، تنظم الأحكام المتعلقة بتسوية المنازعات (المتعلقة بحجب الموافقة أو تعليقها). في حين تشير إلى إمكانية التسوية الإجبارية للمنازعات، في الفرع الثالث من الجزء الخامس عشر من الإتفاقية، وذلك في مثل الظروف التي تنص عليها (المادة 2/297 (ب))، والتي تسمح للدولة التي تقوم بالبحث بالإستناد إلى التوفيق الإجباري للنزاع مع الدولة الساحلية إذا كانت الأخيرة لا تمتثل لإحكام هذه الإتفاقية).

على خلفية هذه الأحكام العامة، سنتناول في الدراسة أيضاً، كيف تتعامل الإتفاقية مع البحث العلمي البحري بشكل أكثر تحديداً، فيما يتعلق بكل منطقة من المناطق البحرية.

ب) المياه الداخلية والمياه الأرخبيلية والبحر الإقليمي

تتناول المادة (245 من الإتفاقية)، مسألة حقوق الدولة الساحلية وولايتها في إدارة وتنظيم البحث العلمي البحري، الذي لايمكن القيام به إلا بموافقة صريحة من الدولة الساحلية. ورهنا بأية شروط قد تفرضها، ينطبق نفس الموقف، على المياه الداخلية والمياه الأرخبيلية، وتعزز ذلك المادة (2/19 (ل، ي) من الإتفاقية)، الذي ينص على أن أي نشاط آخر ليس له علاقة مباشرة بالمرور سوف يضر بسلامة وحسن نظام وأمن الدولة الساحلية. وبالتالي، يصبح غير بريء، إذا كان ينطوي على أي أنشطة بالبحث أو المسح.

في حين تنص المادة (1/21 (ز) من الإتفاقية) كذلك، على أنه يجوز للدول الساحلية أن تتبنى قوانين وأنظمة تتعلق بالمرور البريء فيما يتعلق بالحث العلمي البحري وأعمال المسح الهيدروغرافي. وهو مايسمح للدولة الساحلية من إجراء المسح أثناء ممارسة المرور البريء في البحر الإقليمي أو المياه الداخلية. وبالمقابل، فإن هذا البحث والمسح يكون محظوراً إجراؤهما أثناء ممارسة المرور العابر عبر المضائق الدولية، أو في البحر عبر الأرخبيل. مع الأخذ بنظر الإعتبار، أن هذه الإستنتاجات لا تنطبق فقط على سفن

البحث والمسح العلمي، ولكن أيضاً على السفن العسكرية.

ج) الجرف القاري والمنطقة الإقتصادية الخالصة

بموجب نظام المنطقة الإقتصادية الخالصة، تتمتع الدولة الساحلية بالولاية القضائية الحصرية وفق المادة (1/56 (ب/2) من الإتفاقية) فيما يتعلق بالحث العلمي البحري. وهذا الحق هو مايجب قرائته في ضوء (المادة 246) في الجزء الثالث عشر من الإتفاقية. حيث تتناول البحث العلمي البحري في الجرف القاري والمنطقة الإقتصادية الخالصة، وذلك ضمن مجموعة أحكام تنص عليها في الفقرات الواردة فيها. إذ تمنح هذه المادة الدول الساحلية حقاً عاماً في تنظيم وترخيص وتنفيذ البحث العلمي البحري في كلا المنطقتين. والقاعدة المهيمنة هنا، هي أن البحث العلمي في المنطقة الإقتصادية الخالصة وعلى الجرف القاري، لا يمكن أن يتم إجراؤها إلا بموافقة الدولة الساحلية.

فضلاً عن ذلك، فالإتفاقية لم تتضمن تعريفاً محدداً للبحث العلمي البحري، ومن المحتمل بذلك أن يشتمل الجزء الثالث عشر نطاقاً واسعاً جداً من الأنشطة العلمية. لذلك، وضعت الإتفاقية حداً لآثار(نظام الموافقة) واسع النطاق، من خلال المادة (3/246 من الإتفاقية) ، بالنص على أن (تمنح الدول الساحلية، في الظروف العادية، موافقتها على مشاريع البحث العلمي ... للأغراض السلمية وحدها ومن أجل زيادة المعرفة العلمية بالبيئة البحرية لمنفعة الإنسانية جمعاء).

وعلى النقيض من ذلك، تمنح المادة (5/246 (أ، ب، ج، د) من الإتفاقية)، الدول الساحلية سلطة تقديرية مطلقة لحجب الموافقة التي لها أهمية مباشرة في إستكشاف وإستغلال الموارد الطبيعية، سواء كانت حية أو غير حية. كما يجوز أيضاً، حجب الموافقة وفقاً للسلطة التقديرية للدول الساحلية فيما يتعلق بالبحث نفسه، أي فيما إذا كان بحثاً نقياً أو تطبيقياً، أو فيما إذا كان ينطوي على الحفر في الجرف القاري، وإستخدام المتفجرات مثلاً، أو حتى إدخال المواد الضارة في البيئة البحرية، أو بناء أو تشغيل أو إستخدام جزر وهياكل إصطناعية.

من خلال ماتقدم، يتبين توافر شروط إحياء (نظام الموافقة) المنصوص عليه في الإتفاقية، ومتى يمكن للدولة الساحلية من حجبه، يشكل المعيار الأساس الذي ميز هذه الإتفاقية عن إتفاقية جنيف بشأن الجرف القاري لعام 1958، التي ميزت بين البحث النقي والبحث التطبيقي بطريقة تركت الكثير من التساؤلات عن مساحة التفسير الذاتي. ومع ذلك، هناك مجالات تحتاج إلى مزيد من التوضيح، خاصة فيما يتعلق بعبارة (ذا أثر مباشر) الواردة في نص المادة (5/246 (أ) من الإتفاقية)، ربما قد تكون قد أدت الغرض منها في الوقت الذي تم فيه التفاوض حول بنود إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، فيما يتعلق بالموارد الطبيعية التي كانت موضع إهتمام في ذلك الوقت، ولكن اليوم، تثير الكثير من التساؤلات، خاصة عندما ننظر إلى التطورات التكنولوجية الحيوية، التي تسمح بإستعادة الموارد الحية بعد فترة

طويلة من وجودها في البيئة البحرية، كجزء من برنامج بحثي خالص، وأن تكون موضوعاً للتطوير التجاري. فضلاً عن التنقيب البيولوجي في البيئة البحرية، الذي يشمل اليوم مجموعة واسعة من الأنشطة بما في ذلك البحث عن المركبات القيمة والمواد الجينية وإستخراجها وتحليلها والبحث والتطوير التجاري، والخطوات اللاحقة التي تنطوي على التسويق.

من جانب آخر، تنص المادة (6/246 من الإتفاقية) على أنه لا يجوز للدول الساحلية أن تحجب الموافقة عن الدول الأخرى فيما يتعلق بمشاريع البحث العلمي البحري التي سيجري القيام بها وفقاً للجزء الثالث عشر على الجرف القاري فيما وراء 200 ميل بحر. إلا في بعض المناطق التي تعينها الدولة الساحلية، كمناطق تجري فيها عمليات إستكشاف أو إستغلال، يتم حجب الموافقة خلال فترة محددة. وعلى الدول والمنظمات الدولية المختصة التي ترغب بالقيام بإجراء البحث العلمي البحري في المنطقة الإقتصادية الخالصة أو على الجرف القاري، أن تزود الدولة الساحلية بجميع المعلومات المطلوبة، قبل الموعد المتوقع لبدء المشروع بستة أشهر على أقل تقدير وذلك طبقاً للمادة (248 من الإتفاقية)، مثل طبيعة المشروع وأهدافه، الأساليب والوسائل المستخدمة (بشكل مفصل)، المنطقة التي سيجري فيها البحث، الجهة الراعية للمشروع والشخص المسؤول، ومدى مشاركة الدولة الساحلية فيه، إن رغبت في المشاركة.

في الواقع، يعد واجب الإمتثال لتقديم المعلومات أو البيانات المطلوبة، أمراً

بـالغ الأهميـة، لأي مشـروع بحثـي، لأنـه الأسـاس الـذي تنشـيء عليـه الـدول الساحلية تقييمها، وفيما إذا كان ينبغي إعطاء الموافقة على المشروع المقترح أم لا، وقد تكون عواقب تقديم معلومات غير دقيقة مهمة، بموجب المادة (5/246 (د) من الإتفاقية)، إذ لابد من تزويد الدولة الساحلية بكل التقارير الأولية والنهائية وكذلك الإستنتاجات الناشئة عن البحث.

فضلاً عن ذلك، فالدول ملزمة أيضاً، بإتاحة نتائج البحث دولياً. وحال إنتهائها بمجرد اكتمال مشروع البحث العلمي البحري، من أن تقوم بإزالة المنشآت أو معدات البحث العلمي، ما لم يكن للدولة الساحلية رأي خلاف ذلك.

- **المسح الهيدروغرافي**

فيما يتعلق بإجراء المسح الهيدروغرافي والعسكري، فقد نشأ خلاف كبير بين بعض القوى البحرية كالولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا والدول الساحلية حول ما إذا كان الجزء الثالث عشر يمتد إلى جميع أشكال جمع البيانات في المنطقة الإقتصادية الخالصة. بإعتبار أن ذلك يمثل جزءاً من طبيعة الحرية الواردة في مبدأ أعالي البحار، والتي يمكن ممارستها في المنطقة الإقتصادية الخالصة. والأساس القانوني لهذا الخلاف هو أن الإتفاقية تشير إلى البحث العلمي البحري والمسح (بما في ذلك المسح الهيدروغرافي) في أحكام منفصلة. وبالتالي، لايرد الحظر على ممارستهما إلا في مناطق معينة بذاتها مثل البحر الإقليمي أثناء ممارسة المرور البريء والمرور العابر والممرات البحرية الأرخبيلية. ومع ذلك، لم يتم ذكر المسح على الإطلاق في الجزء الثالث

عشر، مما يدفع إلى الإستنتاج، إلى أن المسح الهيدروغرافي والعسكري، لن يكون من قبيل البحث (الخالص أو التطبيقي)، ومن ثم يكون خاضعاً (لنظام الموافقة) للدولة الساحلية.[1]

والحقيقة، أن الدافع وراء هذا النشاط، يكمن في أن المسح الهيدروغرافي والعسكري يميل إلى خدمة أغراض تختلف كلياً عن مسائل البحث البحت أو التطبيقي. فالمسح العسكري ذو صلة بمجموعة من الأغراض العسكرية المصنفة ضمن التخطيط التكتيكي والإستراتيجي، فيما يتعلق بميادين الصراع المحتملة، وبالتالي فهو لايخدم إلا مسائل التجارب والتطوير للمعدات العسكرية، مثل أختبار أنظمة الإستشعار الصوتية تحت الماء. وفيما يتعلق بالمسوحات الهيدروغرافية، فإن الإستجابة للثغرة الظاهرة في الجزء الثالث عشر، هي السماح للدول الأجنبية بإجراء هذا المسح بإذن من الدولة الساحلية، مع التنبيه، على أنه ينبغي منح الموافقة في العادة نظراً للقيمة العالية للهيدروغرافيا الدقيقة في سلامة الملاحة البحرية. ومن المحتمل أن يكون إستخدام هذا المسح في جمع المعلومات العسكرية، لأن معظم البيانات التي تجمعها القوات البحرية في المناطق الإقتصادية الخالصة لا يتم نشرها علناً. وبالتالي، فهي لاتضاهي قيمة إجراء المسح الهيدروغرافي كما في حالة القيام بها لجمع بيانات الخرائط مثلاً.[2]

(1) See, Sam Bateman, Hydrographic Surveying in Exclusive Economic Zones; Differences and Overlaps with Marine Scintifc Research, in: International Journal of Hydrographic Review, Uni. Wollongong, Vol. 5, Nr. 1, Australia, 2004, at p. 29. (pp. 24-33)

(2) Ibid.

- **تجهيزات ومعدات البحث العلمي**

تنطبق الأحكام المحددة والواردة في الجزء الثالث عشر، على إقامة وإستخدام أي نوع من أنواع المنشآت أو معدات البحث العلمي، وفي أي منطقة من البيئة البحرية. والمبدأ الأساس، هو أن هذا النشاط يخضع للقواعد التي تحكمها المادة (258 من الإتفاقية). ومع ذلك، يمكن التمييز بين المعدات غير المثبتة في قاع المحيط (مثل العوامات العائمة) و الجزر الإصطناعية، أو المنشآت والهياكل. وبالتالي، على الدولة الساحلية أن لاتحجب موافقتها على نشر وإستخدام الأجهزة العائمة لأغراض البحث العلمي.[1]

على العكس من ذلك، لا يمكن إقامة أو تشغيل أو إستخدام الجزر الإصطناعية والمنشآت أو الهياكل الثابتة، في إستخدام تقنيات البحث العلمي، إلا بموافقة الدولة الساحلية! وللأخيرة الحق في حجب أو تعليق موافقتها بغض النظر عن الغرض أو طبيعة البحث المقترح.[2]

وفي هذا الصدد، يحيط إستخدام المعدات العائمة والمركبات والأجهزة الأخرى لأغراض البحث العلمي،عدد من الأسئلة التي لم يتم الأجابة عنها بعد ! خاصة بعد أن تزايدت ظروف إستخدام هذه التقنيات لمراقبة ظروف البيئة البحرية. إذ أن هناك عدة آلاف من العوامات التي تم نشرها عبر محيطات

(1) Sam Bateman, (op.cit), ibid., p. 31.

(2) راجع المادة 8/5 من إتفاقية جنيف بشأن الجرف القاري لعام 1958.

العالم لمتابعة مجموعة من المتغيرات، بما في ذلك إرتفاع درجات حرارة البحار والمحيطات وكذلك الملوحة والتيارات. وتشمل هذه أكثر من 3.300 عوامة تم إطلاقها من السفن أو الطائرات التي تغرق بشكل دوري إلى الأعماق، وترتفع منها لجمع البيانات التي يتم نقلها عبر الأقمار الصناعية إلى الشاطئ حيث يتم إستخدامها بواسطة مشروع (Argo)[1] لفهم دور المحيطات بشكل أفضل وتأثيرات المناخ عليها.[2]

في الآونة الأخيرة، تم إستخدام المركبات الغاطسة المعروفة باسم (نقاط الطريق)، من أجل جمع البيانات ليس فقط على أعماق مختلفة، ولكن لمنطقة جغرافية واسعة أيضاً. وهي ما تمثل إحدى الصعوبات التي تنشأ عن تطبيق الجزء الثالث عشر على مثل هذه الأجهزة، خاصة وأن عملية تفكيكها تتم في البيئة البحرية، وغالباً ما يصبح الحفاظ عليها أو السيطرة عليها بشكل كامل،

(1) جدير بالذكر، أن مشروع Argo هو برنامج دولي يستخدم عوامات التنميط لمراقبة درجة الحرارة، والملوحة، والتيارات، ومؤخرا الخصائص البيولوجية البصرية في المحيطات، حيث بدأ بالعمل منذ أوائل عام 2000. ويتكون أسطول Argo من ما يقرب 4000 عوامة، وهي منتشرة في جميع أنحاء العالم، حيث تزن كل عوامة حوالي 20-30 كغم. في معظم الحالات، تنجرف هذه العوامات إلى عمق 1000 متر، وكل 10 أيام، تقوم بتغيير طفوها، حيث تغوص إلى عمق 2000 متر، ثم تنتقل إلى سطح البحر، لقياس درجة الحرارة المحيط وكذلك حجم الضغط. والتي من خلالها يمكن إحتساب درجة الملوحة والكثافة. إذ أن كثافة مياه البحر مهمة في تحديد الحركات واسعة النطاق في المحيط. والذي يتم تحديده بواسطة نظام GPS عبر الأقمار الصناعية. لمزيد من التفاصيل، أنظر:

- See, www.argo.ucsd.edu.

(2) Sam Bateman, (op.cit), ibid., p. 32.

حيث يمكن أن تحملها التيارات على مسافة بعيدة عن مكانها الأصلي.[1]

وفيما يتعلق بإنتشار مثل هذه الأجهزة في المناطق الإقتصادية الخالصة والبحار الإقليمية للدول الساحلية، لاتشكل تلك الصعوبات، إذ تحكمها قواعد الجزء الثالث عشر بشكل صارم، فهي محكومة بموافقة الدولة الساحلية على الإستخدام والإنتشار. إلا أن التساؤل الثاني المطروح في هذه الحالة ! هو هل يجوز للدولة الساحلية من ممارسة ولايتها القضائية على الأشياء العائمة أيضاً ؟ والجواب في هذه الحالة واضح جداً، بما أن الموقع في البحر الإقليمي أو أعالي البحار، إذن سيكون للدولة الساحلية الولاية القضائية الكاملة. ومع ذلك، تبقى الإجابة عن التساؤل الأول بالنسبة للمنطقة الإقتصادية الخالصة والجرف القاري غير واضحة فيما يتعلق بالجزء الثالث عشر (إذ أن من الواضح أن وضع البنية التحتية البحثية في المنطقة الإقتصادية الخالصة والجرف القاري، سيكون مشمولاً بالمادتين 60 و80 من الإتفاقية، والتي تنص على الولاية القضائية الحصرية للدولة الساحلية)، أما بالنسبة للعوامات والطائرات الشراعية، لا يوجد حكم في الإتفاقية على وجه التحديد بشأن هذه النقطة. فالطائرات الشراعية تشبه سفن الأبحاث، وبالتالي لا تخضع إلا لولاية دولة العلم وليست الدولة الساحلية. ربما لم يكن من المتوقع وقت إبرام الإتفاقية، أن أحكام قانون البحار الجديد سوف تحكم مسائل إستخدام العوامات والطائرات الشراعية في البحث العلمي البحري. مع ذلك، أتاحت الإتفاقية للدولة الساحلية، إتخاذ مجموعة واسعة من الشروط بموجب (المادة 2/249)، ربما

(1) Ibid. Sam Bateman, (op.cit), ibid., p. 32.

من خلالها تمارس الدولة الساحلية إختصاص في منح أو حجب الموافقة عملاً بالمادة (5/246 من الإتفاقية).[1]

د- أعالي وقاع البحار العميقة

في الوقت الذي تضمنت به إتفاقية جنيف للجرف القاري لعام 1958 أحكاماً ضمنية لحرية أعالي البحار لأغراض البحث العلمي البحري، إلا أن هذا الحق تم التعبير عنه صراحة في المادة (257 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)، والتي نصت على أن جميع الدول، بغض النظر عن موقعها الجغرافي، وكذلك المنظمات الدولية المختصة، لها الحق في إجراء البحث العلمي البحري في العمود المائي خارج حدود المنطقة الإقتصادية الخالصة.

كما أن هذا الحق ليس مطلق ولكنه يخضع للتكيف. من حيث أن أستخدام هذا الحق يجب ألا يتداخل مع طرق الشحن الدولية القائمة. ويجب أن تحمل البنية التحتية علامات تحديد الهوية وإشارات التحذير الكافية لضمان سلامة الملاحة في البحر. بينما تمارس الدول الساحلية مهمة الإشراف على البحث العلمي البحري، الذي يتم إجراؤه داخل المنطقة الإقتصادية الخالصة والجرف القاري.[2]

(1) Sam Bateman, (op.cit), ibid., p. 32.

(2) راجع المادة 3/143 من أتفاقية قانون البحار لعام 1982.

أما عن قاع البحار العميقة، فقد أدت البحوث العلمية في القرن الماضي، إلى ظهور بعض أهم الإكتشافات العلمية. وتشمل إكتشاف النظم البيئية القائمة على التخليق الكيميائي في الفتحات الحرارية المائية، والتي توجد في تلال قاع المحيطات حيث ترتفع درجة الحرارة لتيارات المياه الغنية بالمعادن والمدفوعة من البراكين تحت السطح. والتي تحافظ على العديد من الأنواع الحية، التي تستوطن فتحات معينة منها، وتشتهر هذه الكائنات بإنتاج الطاقة من المركبات الكيميائية التي تسمى بـ (التخليق الكيميائي) بدلاً من ضوء الشمس. وكذلك، قدرتها على تحمل درجات الحرارة العالية للمياه الخارجة من البراكين، والتي تحتوي هذه المناطق أيضاً، على تركيزات عالية القيمة من معادن الكبريتيدات والمعادن الثمينة التي توجد حول هذه الفتحات الحرارية المائية.[1]

وكما أسلفنا سابقاً، فأن هذه المعادن تشكل مادة أساسية في صناعة التعدين التي يزداد الأهتمام الدولي بها يومياً. وبالتالي، يحق لجميع الدول والمنظمات الدولية المختصة من القيام بإجراء البحوث العلمية بشأن قاع البحار العميقة أيضاً، وهي المنطقة الواقعة ما وراء الجرف القاري (المنطقة) من البحر. ومع ذلك، يجب أن يتم إجراء هذه البحوث بما يتفق وأحكام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، أي للأغراض السلمية ولصالح البشرية جمعاء.

(1) See, Ashley Roach, Marine Scientific Research and the New Law of the Sea, in : Journal of Ocean Development and International Law, Taylor and Francis Group Verl., Vol. 27, London, 1996, p. 53. (pp. 59-72)

ثالثاً: نقل التكنولوجيا البحرية Technology transfers

تولي إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، أهمية خاصة لمسألة نقل التكنولوجيا البحرية للدول النامية، وفي الفرع الأول من الجزء الرابع عشر، تشجع المادة (266 من الإتفاقية) الدول البحرية المتقدمة على مساعدة الدول الفقيرة والتي تحتاج إلى مساعدة فنية في هذا الميدان، بما فيها الدول غير الساحلية والمتضررة جغرافياً. وذلك، بهدف تمكينهم من إستخدام المعرفة في هذا المجال، أي فيما يتعلق بإستكشاف ولإستغلال الموارد البحرية وحفظها وإدارتها، وكذلك حماية البيئة البحرية والبحث العلمي البحري، وذلك بغية النهوض بالتنمية الإجتماعية والحفاظ على التنمية الإقتصادية لهذه البلدان.

والحقيقة، إن أحكام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، تعكس بشكل غير مباشر خصائص الصراع بين دول الشمال والجنوب، والتي أوجدت منظمة الأمم المتحدة مايسمى بالنظام الإقتصادي الدولي الجديد.

بالإضافة إلى ذلك، تفرض الفقرة الثالثة من المادة (266 من الإتفاقية) إلتزاماً على جميع الدول لتهيئة (الظروف المواتية) لنقل التكنولوجيا البحرية لمنفعة جميع الدول الأطراف وعلى أساس منصف.

أما عن ماهية هذه التكنولوجيا البحرية، فهي وفقاً لنتائج إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، التي إليها بالوثائق التقنية عن الأدوات والمعدات والسفن

والعمليات والمنهجيات اللازمة لإنتاج المعرفة وإستخدامها لتحسين الدراسة والبحث في فهم طبيعة وموارد المحيطات والمناطق الساحلية. في هذا المعنى، تشمل التكنولوجيا البحرية مايلي:

1- المعلومات والبيانات، بصيغة سهلة الاستخدام، عن العلوم البحرية والعمليات والخدمات البحرية ذات الصلة؛

2- الكتيبات والمبادئ التوجيهية والمعايير والمعايير والمواد المرجعية.

3- معدات أخذ العينات مثل (عينات المياه والجيولوجيا والبيولوجية والكيميائية)؛

4- مرافق ومعدات المراقبة مثل (معدات الإستشعار عن بعد، والعوامات، ومقاييس المد والجزر، والسفن وغيرها من وسائل مراقبة المحيطات)؛

5- معدات المراقبة والتحليل والتجريب في الموقع والمختبر؛

6- برامج الحاسوب، بما في ذلك النماذج وتقنيات النمذجة؛

7- الخبرة والمعرفة والمهارات والدراية الفنية، والعلمية، والقانونية والطرق التحليلية المتعلقة بالبحوث العلمية البحرية والمراقبة.

ويجب أن يتم ذلك مجاناً، أو على الأقل بتكلفة مخفضة لصالح الدول المستقبلة.[1]

تكرس الأمم المتحدة عملها في هذا المجال، من خلال قسم شؤون المحيطات، وذلك من خلال تقديم المنح، كما في (منحة هاملتون شيرلي أميرا سينغ) على

(1) See, Peter Stoll, Technologietransfer Internationalisierungs- und Nationalisierungstendenzen, Springer Verl., Berlin, 1994, at p. 369 et seq.

سبيل المثال. كما طورت الأمم المتحدة بهذا المجال أيضاً، برامج للتدريب على مصايد الأسماك، بالإضافة إلى برامج (SEA–COAST (TSC، التي تهدف إلى تنمية قدرات المؤسسات المحلية في الإدارة البحرية، عبر شبكة عالمية من المؤسسات ذات الصلة، والتي تقدم الدورات والمواد الدراسية للموظفين المعنيين.[1]

فضلاً عن ذلك، فالمنظمات الدولية هي الأخرى تعمل لهذا الغرض، مثل المنظمة البحرية الدولية من خلال لجنة التعاون التقني التابعة لها، ومنظمة الأغذية والزراعة، التي إعتمدت في عام 2003 إستراتيجية للحفاظ وحماية مصايد الأسماك الطبيعية، وهي تدعم أيضاً، مؤسسات مصايد الأسماك الإقليمية، وبرامج الأمم المتحدة للبيئة، من خلال برامجها في منطقة تصدع كليبرتون والأنشطة القائمة في غرب المحيط الهندي.[2]

ومع ذلك، فإن الإلتزام بنقل التكنولوجيا المنصوص عليه في الجزء الحادي عشر من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، قد أثارت مقاومة الدول الصناعية، وخاصة الولايات المتحدة الأمريكية، ولهذا السبب أعتمدت إتفاقية التنفيذ لعام 1994، لتهتم بالتعامل مع التعديلات الخاصة بأحكام قيعان البحار العميقة في الجزء الحادي عشر من بنود الإتفاقية.

ومن أجل زيادة قدرة البلدان النامية، تم إنشاء مراكز علمية وتكنولوجية بحرية

(1) Un Doc. A/59/62, 2004.
(2) Un Doc. A/56/58, 59, 60, 2005.

إقليمية ووطنية، تهدف إلى تشجيع التوسع في البحث بعلوم البحار(المادتين 275، 276 من الإتفاقية)، لذلك يتعين على الدول توفير الدعم الكافي لتسهيل إنشاء مثل هذه المراكز، فضلاً عن مرافق التدريب ومايلزمها من خبراء ومعدات ومهارات فنية (المادة 1/275 من الإتفاقية). كما تضمنت الوثيقة الختامية لإتفاقية الأمم المتحدة قراراً بشأن تطوير المعرفة البحرية الوطنية والتكنولوجيات والخدمات البحرية، وأعيد التأكيد على الإلتزام بدعم البلدان النامية.[1]

كما تلزم المادة (271 من الإتفاقية) الدول مباشرة، أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة، لوضع المباديء التوجيهية والمعايير والمستويات المقبولة لنقل التكنولوجيا العلمية البحرية على أساس ثنائي أو في إطار المنظمات الدولية. ويمكن النظر إلى المادة (271 من الإتفاقية) على أن الغرض منها هو زيادة التعاون الدولي مع المنظمات الدولية.

(1) Un Doc. A/54/429, 1993.

الباب الرابع

سلطة الإنفاذ وإستخدام القوة في أعالي البحار

Maritime Regulation and Enforcment

الباب الرابع

سلطة الإنفاذ وإستخدام القوة في أعالي البحار

Maritime Regulation and Enforcment

الفصل الأول

إنفاذ القانون البحري وأستخدام القوة

Maritime Regulation and Enforcement

أولاً. مقدمة

لقد سعت الدول الساحلية مع تطور قواعد القانون الدولي للبحار عبر القرون، إلى ممارسة ضوابط متزايدة بإستمرار على المياه التي تقع داخل حدود سيادتها وولايتها القضائية. في البداية، أمتدت هذه السيادة فقط إلى تلك المياه التي تقع داخل أراضيها مثل الموانئ والمرافئ والخلجان ومصبات الأنهار، ولكن مع تطور نظام البحر الإقليمي كمنطقة بحرية معترف بها، أصبح التركيز يهيمن على الأمن من ناحية، وإنفاذ القوانين واللوائح الوطنية من ناحية أخرى.

بالنسبة لبعض الدول، أثار موضوع البحر الإقليمي عدداً من القضايا القانونية الأساسية المتعلقة بمدى السيادة والولاية القضائية خارج الحدود الإقليمية للدولة الساحلية، ومدى كفاءة وقدرة أجهزة إنفاذ القانون على القيام بالحجز والقبض للسفن في هذه المناطق البحرية.

كما أصبح موضوع البحر الإقليمي مهماً جداً في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر، من حيث السيطرة على تدفق البضائع داخل وخارج حدود الدولة الساحلية، وأصبحت قوانين الجمارك أكثر تطوراً، كما تمت إضافة مناطق بحرية إضافية لمصالح الدولة الساحلية، وبالتالي عليها عبء التطبيق وإنفاذ قوانينها ولوائحها داخل تلك المنطاق الجديدة.

هذا مادعى إلى الحاجة لوضع قوانين خاصة للتعامل مع السفن التي تسعى للهروب من الولاية القضائية للدولة الساحلية، عن طريق الفرار من البحر الإقليمي إلى أعالي البحار. كان الرد في القانون الدولي العرفي ومايزال هو الإعتراف بحق المطاردة الحثيثة. وبعد ذلك، ومن خلال القوانين التي وضعتها كل من بريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية، تم الإعتراف بحق الدول الساحلية في المطالبة أيضاً بمنطقة إضافية مجاورة لبحارها الإقليمية تخضع للولاية البحرية، وتمارس عليها سلطة الإنفاذ أيضاً.

بحلول القرن العشرين، كان هناك بالفعل مزيج من القواعد الدولية العرفية،

ومجموعة متنوعة من قوانين وأنظمة الدولة الساحلية، التي سعت إلى ضمانها من خلال الممارسة الفعالة للسيادة على البحر الإقليمي. ولكن، مع التقنين وتطوير القانون الدولي للبحار، خاصة مع ظهور التحديات في هذا القرن الجديد. وبالتالي، كان واضحاً بشكل خاص من خلال الجهود في فرض السيطرة على مناطق الصيد التي لم يتم الخلاف حول شرعيتها وحسب، كما حدث في ما يسمى بـ (حروب القد)، بين أيسلندا والمملكة المتحدة. بل وأثيرت أيضاً القضايا المتعلقة بسلطة الإنفاذ لدى الدول الساحلية وقدرتها على فرض ضوابطها لمساحات شاسعة من البحار والمحيطات، مع إفتقارها لسفن إنفاذ مناسبة مثل السفن البحرية.

عندما تعلق الأمر بالتفاوض حول إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، تم تسليط الضوء على هذه القضايا بشكل أساس، من خلال ممارسات الدول في مجالات مثل المطاردة الحثيثة، التي أصبحت راسخة في كل من العرف الدولي والقانون الدولي من خلال إتفاقيات الأمم المتحدة لقانون البحار (1958 و 1982). مع ذلك، طرحت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، قضايا جديدة مثل مدى قدرة الدول الساحلية على المنطقة الإقتصادية الخالصة والجرف القاري، خاصة فيما يتعلق بمسائل تنظيم الصيد البحري، وآليات إنفاذ القانون في أعالي البحار، مثل المطاردة الساخنة وحق الزيارة مع حقوق ومصالح الدول الساحلية على المنطقة الإقتصادية الخالصة، وتطوير آليات جديدة لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها في الجزء الثاني عشر، وتحقيق التوازن بين حقوق ومصالح الدول الساحلية مع دول العلم والدول البحرية الأخرى، في ضمان حرية الملاحة في المضائق الدولية

المعترف بها حديثاً والممرات البحرية الأرخبيلية.

وبالتالي، فإن إتفاقية قانون البحار لعام 1982، تتضمن مجموعة متنوعة من التدابير لتحديد مدى وقدرة الولاية القضائية للدولة الساحلية في إنفاذ قوانينها، مع بعض الضمانات لعدم إساءة إستخدام تلك السلطات.

على هذه الخلفية، شهد القانون الدولي للبحار أيضاً حالة جديدة، أكتسبت زخمها من قواعد إتفاقية قانون البحرا لعام 1982، مع تصور إنفاذ القانون بموجب قواعد ميثاق الأمم المتحدة لعام 1945، وعمليات الإنفاذ في حفظ السلام التي طبقتها الأمم المتحدة في كوريا أوائل الخمسينيات من القرن الماضي، والتي سلطت الضوء على قدرة الأمم المتحدة على المشاركة في إنفاذ السلم والأمن الدوليين.

بعد انتهاء الحرب الباردة عام 1989، أخذت مسألة الإنفاذ بالظهور أكثر، من خلال قرارات مجلس الأمن الدولي، وتصرفات الولايات المتحدة وحلفائها في حرب الخليج الأولى عام 1991.

أذن فقد أظهرت ولأول مرة حقبة ما بعد الحرب الباردة قدرة أعضاء الأمم المتحدة على المشاركة في العمليات البحرية، لدعم إنفاذ نظام العقوبات. خاصة وأن الأمم المتحدة تتمتع بصلاحيات واسعة وفقاً للفصلين السادس والسابع من ميثاقها، التي أعطتها الموافقة الصريحة أو الضمنية، على أنظمة

الإنفاذ البحرية التي تتعامل مع مسائل مثل القرصنة، وعدم الإنتشار النووي، وفرض العقوبات التجارية والإقتصادية الموجهة ضد بعض الدول الجانحة.

التطور الآخر الذي شهده قانون البحار الدولي خلال هذه الفترة، كان الدور المميز للدول الساحلية ودول العلم وكذلك دول الميناء، بالإعتراف بالولاية القضائية الحصرية لدول العلم على الشحن في أعالي البحار.

ومع ذلك، فإن تأثير إتفاقية قانون البحار لعام 1982 كان لتوسيع نطاق الدولة الساحلية، من حيث الإختصاص القضائي، فيما يتعلق بالأنشطة التي تتم داخل المناطق البحرية المجاورة لولايتها.

وتحقيقا لهذه الغاية، فإن إتفاقية قانون البحار لعام 1982 والصكوك الدولية ذات الصلة، تشير إلى الدور المهم الذي يمكن أن تلعبه أيضاً دول الموانئ في مجال التنظيم والإنفاذ البحري، بغض النظر عن مصلحة تلك الدول في تصرفات السفن الجانحة.

ثانياً. سلطة الإنفاذ في المناطق البحرية

بموجب إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، تثير كل منطقة بحرية قضاياها المميزة الخاصة بها، وذلك فيما يتعلق بمسائل التنظيم والإنفاذ البحري. فالجزء الثاني عشر من الإتفاقية، على سبيل المثال، يحتوي على مجموعة من التدابير المصممة لضمان عدم تجاوز الدول الساحلية لإختصاصها القضائي فيما يتعلق بحقوق الدول الأخرى في المنطقة الإقتصادية الخالصة، وتشير الإتفاقية كذلك، إلى إمكانية إثارة مسؤولية الدولة الساحلية في حال تجاوزت الحدود المسموح بها بموجب القانون الدولي، وبالتالي، تلزم بالتعويضات. وخير مثال على هذا النهج، عندما قامت كندا في عام 1994 إلى تعديل قانون حماية مصايد الأسماك، ومن ثم قامت فعلاً بمنع سفن الصيد التي ترفع العلم الأجنبي من الصيد في أعالي البحار المجاورة للمنطقة الإقتصادية الخالصة الكندية، وقد أعترضت السفينة Estai وأعتقلت طاقمها، وهي على بعد حوالي 245 ميل بحري من الساحل الكندي. وبالتالي، كانت نتيجة الشكوى التي رفعتها إسبانيا ضد تصرفات كندا أمام محكمة العدل الدولية، أن المحكمة وجدت أنه ليس من حق كندا أن تمارس سلطة الإنفاذ البحري ضد السفينة الإسبانية التي تمارس حقها في الصيد إستناداً إلى القانون الدولي وكذلك القانون المحلي، لا سيما إذا كانت هناك إجراءات جنائية أو مدنية عقب القبض على السفينة وإحتجازها.

ومع ذلك، إذا تجاوزت القوانين الوطنية لدولة ساحلية ما هو مسموح به

بموجب قواعد إتفاقية قانون البحار لعام 1982، وقواعد القانون الدولي العام، فأن الإنفاذ في هذه الحالة لا يستند إلى اي أساس قانوني له، ومن شأنه إثارة المسؤولية الدولية.

1- المياه الداخلية

من حيث المبدأ، فأن الدول الساحلية تتمتع بالسيادة المطلقة على مياهها الداخلية، كونها على الجانب الأرضي من خطوط الأساس الخاصة بالدولة الساحلية. تبعاً لذلك، فإن للدولة الساحلية حقوق سيادية واسعة جداً للقيام بعمليات الإنفاذ البحري ضد السفن الأجنبية التي تدخل مياهها الداخلية بشكل غير قانوني. بعيداً عن حقها في المرور البريء، إذ من غير المتوقع دخول السفن الأجنبية إلى المياه الداخلية لشاطئ الدولة بموجب الحق في المرور البريء، لأن حق المرور البريء لا يمتد إلى الملاحة العامة داخل المياه الداخلية. ومع ذلك، تتمتع السفن الأجنبية التي تتمتع بحصانة سيادية بهذا الإمتياز في المرور البريء داخل المياه الداخلية! أما في حالة، إن السفينة الحربية الأجنبية المارة في المياه الداخلية، قد أطلقت من الملوثات مايهدد البيئة الحربية للدولة الساحلية، فإن الإتفاقية تلزم الصمت فيما يتعلق بالتساؤل المطروح عن كيفية ممارسة الدولة الساحلية لسلطة الإنفاذ البحري، بخلاف التوضيح الوارد في المادة (220 من الإتفاقية)، بأن السفينة قد تخضع (طواعية) داخل الميناء لإجراءات ناشئة عن حادثة التلوث التي وقعت في شواطيء مياه الدولة الساحلية أو في منطقتها الإقتصادية الخالصة.

2- البحر الإقليمي

كما أسلفنا، تتمتع السفن الأجنبية الموجودة في البحر الإقليمي بحق المرور البريء الخاضع لأحكام معينة في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، مثل المواد (17- 19 منها)، وكذلك وفي حالات محدودة للغاية في نص (المادة 73) منها أيضاً.

فضلاً عن ذلك، فأن الملاحة عبر البحر الإقليمي قد تخضع أيضاً لقيود مفروضة بموجب قرارات مجلس الأمن الدولي التي تسمح بتفتيش بعض السفن التجارية أو تلك يشتبه في تورطها في القرصنة.[1]

وكما توضح المادة (21 من الإتفاقية)، فأن هذه السفن تخضع لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بما فيها تلك المتعلقة بسلامة الملاحة، والحفاظ على الموارد الحية، والجمارك المالية أو مسائل الهجرة.

أما عن حصانات السفن الحربية والسفن الحكومية العاملة، فهي بموجب إتفاقية قانون البحار لعام 1982، تتمتع بحق المرور البريء أيضاً شريطة أن لا تتسبب بالتلوث المتعمد والخطير لمياه البحر الإقليمي للدولة الساحلية، أو تنتهك أحكام المادة (2/19 من الإتفاقية). مع ذلك، تركت الإتفاقية للدولة الساحلية مجموعة خيارات للإنفاذ بموجب المادة (220 من الإتفاقية) وذلك فيما يتعلق بالتلوث المتعمد الناجم عن السفن الأجنبية داخل البحر الإقليمي. أو بدء إجراءات المطاردة الحثيثة والتفتيش المادي ضد السفن الجانحة التي

(1) S/RES/1851, 2008.

لوثت البيئة البحرية أثناء تواجدها في البحر الإقليمي.

وبهذا الصدد أيضاً، توضح المادة (25 من الإتفاقية) أن الدولة الساحلية قد تتخذ من (الخطوات اللازمة) لمنع أي مرور لايكون بريئاً، وبما يتناسب مع الظروف التي تمتنع فيها السفينة عن تنفيذ شروط الدولة الساحلية من التفتيش إلى الإعتقال والإحتجاز، أو إستخدام القوة في حال إرتكبت السفينة الأجنبية فعلاً يعد إنتهاكاً جسيماً.[1]

أ. الولاية الجنائية

يخضع البحر الإقليمي كذلك إلى القوانين الجنائية للدولة الساحلية، والمادة (27 من الإتفاقية) تضع قيوداً مهمة على ممارسة الدولة الساحلية للولاية الجنائية، لضمان سلامة الملاحة خلال البحر الإقليمي. وتبعاً لذلك، لاينبغي للدولة الساحلية أن تمارس الولاية الجنائية على ظهر سفينة مارة خلال بحرها الإقليمي بهدف إلقاء القبض على شخص أو إجراء التحقيق في جريمة ما، إلا إذا أمتدت نتائج الجريمة إلى الدولة الساحلية، أو إذا كانت الجريمة تخل بسلم البلد أو بحسن النظام في البحر الإقليمي، أو إذا كانت الجريمة تتعلق بالاتجار بالمخدرات، أو إذا طلب ربان السفينة أو ممثل دبلوماسي لدولة العلم المساعدة من السلطات المحلية للدولة الساحلية. ولا تنطبق هذه القيود على السفن التي غادرت المياه الداخلية للدولة الساحلية.

(1) See, John Rolph, Freedom of Navigation and the Black Sea Bumping Incident; How Innocent must Innocent Passage Be?, Military Law Review, Charlottesville Verl., Vol. 135, No.27/100, Washington D.C., 1992, p. 137. (137-165)

ب. الولاية المدنية

فيما يتعلق بالولاية القضائية المدنية ضد السفن الأجنبية داخل البحر الإقليمي. طبقاً لنص المادة (28 من الإتفاقية)، لاينبغي للدولة الساحلية أن توقف السفينة الأجنبية المارة خلال بحرها الإقليمي أو أن تحول مسارها لغرض ممارسة ولايتها المدنية ضد الأشخاص الموجودين على متنها. كذلك لايحق للدولة الساحلية بموجب الفقرة الثانية من المادة 28، من إيقاع إجراءات التنفيذ ضد السفينة إلا فيما يتعلق بالإلتزامات الناشئة أثناء رحلتها خلال مياه الدولة الساحلية أو لغرض تلك الرحلة.

أما في حالة المضائق، فإذا كانت الدولة الساحلية مشاطئة لمضيق دولي، عندها تنطبق أحكام الجزء الثالث من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، وذلك فيما يتعلق بالقضايا الخاصة التي تنشأ عن السفن الأجنبية خلال مرورها بمث هذه المضايق. كمبدأ عام، لايجوز إعاقة المرور العابر، أما في حالة ممارسة السفن العابرة لأنشطة لا تتفق مع نظام المرور العابر، عندها تخضع السفينة الأجنبية داخل المضيق الدولي لإجراءات الإنفاذ من قبل الدولة الساحلية بما يتفق مع الأحكام الواردة في إتفاقية قانون البحار لعام 1982 بهذا الشأن.

3- المياه الأرخبيلية

داخل المياه الأرخبيلية، تتمتع الدولة الأرخبيلية بالسيادة وهذا يتوافق مع قدرتها

أيضاً في التنظيم والإنفاذ البحري داخل هذه المياه. فضلاً عن ذلك، فالغالبية العظمى من مياه الدول الأرخبيلية هي تلك التي يمارس فيها حق المرور البريء، بما يتوافق مع الأحكام ذات الصلة في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، مثل المواد من (17 إلى 32). وطبقاً لذلك، تمتلك الدولة الأرخبيلية نفس القدرة على مراقبة وتنظيم المرور البريء للسفن الأجنبية داخل أرخبيلها، تماماً كما تفعل الدولة الساحلية داخل المضيق الدولي في بحرها الإقليمي،[1] والذي يشمل التفتيش والإحتجاز والإعتقال، ومن ثم مقاضاة السفن الضالعة في الأعمال التي تتعارض مع القوانين واللوائح الشرعية للدولة الأرخبيلية، فضلاً عن إتخاذ الخطوات اللازمة لمنع المرور الذي سوف لن يكون بريئاً. إلا أن القيد الوحيد الذي يحد من سيادتها، هو القيد الوارد في المادة (51 من الإتفاقية)، المتمثل بالإعتراف بحقوق الصيد التقليدي وغيرها من الأنشطة المشروعة للدول المجاورة داخل مياه الأرخبيل.

أما عن سلطة إنفاذ الدولة الأرخبيلية داخل المياه الأرخبيلية، فالحقيقة لاتوجد إشارات مباشرة في إتفاقية قانون البحار لعام 1982. ومع ذلك، فإن الدول الأرخبيلية سيكون لها أيضاً بحر إقليمي خارج حدود خطوط الأساس الأرخبيلية، مما سيتيح لها ممارسة حقوق الإنفاذ على حد سواء مثل الدول الساحلية الأخرى، خاصة في تنظيم التلوث من مصادر السفن داخل تلك المنطقة وداخل المنطقة المتاخمة أيضاً، ومن ثم الحقوق المترتبة على ذلك بموجب المادتين (33، 2/60 من الإتفاقية) بشأن التنظيم والإنفاذ البحري.

(1) راجع المادة 54 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

4- المنطقة المتاخمة

بهذا المعنى، تمتد ولاية الدول الساحلية كذلك إلى القوانين المتعلقة بالجمارك والضريبة وأنظمة الهجرة والسلامة والمسائل الصحية، ويتسق مع كون المنطقة المجاورة منطقة ذات ولاية قضائية فريدة وليست ذات حقوق سيادية.

وبالتالي، فالدولة الساحلية لديها قدرة الإنفاذ في المنطقة المتاخمة، في حالة السفن المتجهة للخارج والتي أبحرت من المياه الداخلية أو البحر الإقليمي، فيما إذا أنتهكت قوانين وأنظمة الهجرة أو الصحية أو الكمركية والضريبية داخل تلك المناطق. وهذا لا يمتد مباشرة إلى السفينة فحسب، بل يمتد أيضاً إلى طاقمها وأي ركاب على متنها. هذا يعني، أن لديها القدرة على أعتراض السفينة والصعود على متنها وتفتيشها وحجزها.

الأهم من ذلك، هو ليست هناك حاجة للمطاردة الحثيثة للسفينة الأجنبية من البحر الإقليمي، إذا كانت متجهة إلى الخارج، وبالتالي لا يلزم إتباع الشروط الصارمة للمطاردة الحثيثة.

أما في حالة السفن الأجنبية المتجهة إلى الداخل، فإن الدولة الساحلية لديها القدرة على منع الضرر أو الإنتهاك الذي سيقع على القوانين والأنظمة الجمركية والضريبية والهجرة والصحية داخل أراضيها أو في البحر الإقليمي،[1] وهذا مايمنح الدولة الساحلية درجة من حرية التصرف، فيما

(1) راجع المادة 1/33 (أ) من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

يتعلق بكيفية سعيها لممارسة هذا الحق. والذي قد يمتد بالتأكيد إلى إصدار الإنذارات ووقف السفن وتفتيشها وأي إجراء سلمي آخر من شأنه أن يساعد في ردع السفن الأجنبية عن مواصلة رحلتها في البحر الإقليمي. ومع ذلك، لا تمنح المادة (33 من الإتفاقية) الدولة الساحلية حقاً عاماً في التفتيش على جميع السفن الأجنبية التي تقترب من بحرها الإقليمي، والحقوق التي تتمتع بها الدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة تقابلها أيضاً الحريات الواردة على الملاحة عبر أعالي البحار والمنطقة الإقتصادية الخالصة حتى حافة البحر الإقليمي. بقي السؤال الأخير الذي يثار في هذا الصدد، هو ما إذا كان يتفق مع حقوق الدولة الساحلية داخل المنطقة المتاخمة من قيامها بسحب السفن الأجنبية إلى ماوراء ذلك؟ كوسيلة لردعهم عن الإقتراب من البحر الإقليمي! والحقيقة، أن هذه الممارسة تم تطبيقها من قبل عدة دول أوروبية (خاصة) فيما يتعلق بالسفن التي تحمل طالبي اللجوء وتسعى لدخول أراضي الدولة الساحلية.[1] وتؤكد بعض الدول الساحلية أنه حتى لو يرقى إلى مستوى جريمة الهجرة مما يوفر أساساً لإبعاد هؤلاء الأشخاص عن البحر الإقليمي. ومع ذلك، يجب أن تكون أي إجراءات من هذا القبيل متسقة مع إحترام سلامة الأرواح في البحر ولا يمكن سحب السفن غير الصالحة للإبحار من المنطقة المتاخمة وتركها في البحر.[2]

(1) See, Richard Barnes, Refugee Law at Sea, Journal of the International and Comparative Law Quarterly (ICLQ), Cambridge University Press, Vol. 53, No.1, Cambridge, 2004, at p. 53. (pp. 47-77)

(2) Doc A/56/58/ Add 1, Oct. 2001, at p. 11 et seq.

5- المنطقة الإقتصادية الخالصة

ربما تكون المنطقة الإقتصادية الخالصة من أكثر المناطق البحرية تعقيداً، فيما يتعلق بسلطة التنظيم والإنفاذ البحري. هذا بسبب الحقوق السيادية والولاية القضائية التي تتمتع بها الدول الساحلية على هذه المنطقة، مع إحتمالية زحف الولاية القضائية إلى الجزء المتاخم لهذه المنطقة أكثر من غيرها من المناطق البحرية الأخرى، كما أن لتفاعل المنطقة الإقتصادية الخالصة مع المنطقة المتاخمة وعلى وجه الخصوص أعالي البحار التي تسمح بتطبيق بعض الحقوق لدول أجنبية أخرى فيها والتي تعتبر حرية الملاحة أهمها، ولتحقيق التوازن بين جميع هذه الحقوق والمصالح المتنافسة والمشروعة بنفس الوقت ولكن بشكل متساوي، تحاول إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، التوفيق بين حقوق الدولة الساحلية للقيام بأعمالها المشروعة والتي من بينها سلطة التنظيم والإنفاذ البحري، مع حماية حقوق السفن الأجنبية، خاصة فيما يتعلق بالمسائل المتعلقة بإدارة الموارد البحرية الحية مثل مصايد الأسماك والتلوث البحري. حيث تم توضيح حقوق الدولة الساحلية في تنظيم مجموعة من الأنشطة في المنطقة الإقتصادية الخالصة، في المادة (56 من الإتفاقية)، مقسمة في ذلك ما بين الحقوق السيادية على الموارد غير الحية والأنشطة ذات الصلة، والولاية القضائية فيما يتعلق بالجزر الإصطناعية والمنشآت والبحث العلمي والبيئة البحرية.

فضلاً عن ذلك، يجب الأخذ بعين الإعتبار حقوق وواجبات الدول الأخرى، والتي يتعين عليها هي الأخرى من التصرف بطريقة متوافقة مع أحكام

الإتفاقية.

وفقاً لذلك، فإن الدول الساحلية غالباً ما تسعى إلى تجاوز هذه القيود المفروضة عليها وفق الإتفاقية، لذلك تواجه الدول في حقيقة الأمر، صعوبات خاصة عند سعيهم إلى إنفاذ القوانين واللوائح داخل المنطقة الإقتصادية الخالصة. واحدة من تلك المصاعب تم ذكرها سابقاً وهي على سبيل المثال، قضية السفينة (Saiga)، عندما رفضت (ITLOS) المحكمة الدولية لقاع البحار، محاولة غينيا تطبيق قوانينها الجمركية على المنطقة الإقتصادية الخالصة، بإعتبار أن ذلك يتعارض مع أحكام الإتفاقية، ومن ثم أعتبرت توقيف وإحتجاز (Saiga)، ومحاكمة وإدانة الربان، وكذلك مصادرة البضائع، والإستيلاء على السفينة، أمراً مخالفاً لقواعد إتفاقية قانون البحار لعام 1982. كما أن مسألة تسليط الضوء على (Saiga) تكشف عن المسائل الخاضعة للحقوق السيادية للدولة الساحلية على المنطقة الإقتصادية الخالصة، وأن هناك ممارسات كثيرة تتعلق بالتنظيم والإنفاذ البحري. فضلاً عن ذلك، حقوق الدولة الساحلية على الموارد البحرية الحية خارج البحر الإقليمي، يعكس في حد ذاته نظام الإنفاذ في المنطقة الإقتصادية الخالصة طبقاً للإتفاقية، أبرزها مايتعلق بمصايد الأسماك وذلك طبقاً للمادة (3/73 من الإتفاقية)، حيث تحدد كلاً من حقوق الدولة الساحلية فيما يتعلق بسلطة الإنفاذ، مع بعض الضمانات ضد إنتهاك تلك الحقوق، في حال الإتفاق بين الدول المعنية على خلاف ذلك.

6- الجرف القاري

نظراً لأن الجرف القاري متشابه مع المنطقة الإقتصادية الخالصة إلى حد 200 ميل بحري، لذلك فإن الكثير من القضايا المتعلقة بسلطة التنظيم والإنفاذ البحري على الجرف القاري تندرج ضمن نظام المنطقة الإقتصادية الخالصة. في حين أن الجزء السادس من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، لا يتضمن ذلك، إذ لا يحتوي على أحكام تفصيلية تتعلق بالتنظيم والإنفاذ البحري، كما في أجزاء أخرى من الإتفاقية، كما أن لمسألة الحقوق السيادية للدولة الساحلية على الجرف القاري أهمية كبيرة، والأهم من ذلك أنها (حصرية)، وبالشكل الذي لا يسمح لأي دولة أخرى بالقيام بأية أنشطة لأغراض الإستكشاف أو الإستغلال في الجرف القاري دون (الموافقة الصريحة) للدولة الساحلية.

7- أعالي البحار

بخلاف الحق المستمر في المطاردة الحثيثة، لا تتمتع الدول الساحلية في أعالي البحار بأية حقوق خاصة في التنظيم والإنفاذ البحري. بل على العكس فأن حقوق دولة العلم هي الأسمى فيه.

وبناءاً على ذلك، يحق للسفن الحربية وغيرها من السفن الحكومية المرخص لها، من تفتيش السفن وتوقيفها في أعالي البحار، حتى وإن كانت ترفع نفس العلم. فضلاً عن ذلك، فالجزء السابع من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

لعام 1982، يتضمن تخويلاً واسعاً جداً، إذ قد لا تدرك بعض السفن في أعالي البحار من أنها قد تخضع للولاية القضائية العالمية، وذلك فيما يتعلق بالسفن العاملة في تجارة الرقيق، أو القرصنة، وغير المصرح بها[1].[2]

ثالثاً. أنظمة خاصة في الإنفاذ البحري

1- القرصنة

هناك تاريخ طويل في القانون الدولي للبحار يتعلق بمكافحة القرصنة، التي قامت بها دول ساحلية ولكن بتصرفات فردية، ولكن منذ تسعينيات القرن الماضي، كانت هناك بعض التطورات الجديدة في هذا المجال. حيث تصاعد عدد هجمات القراصنة في جنوب شرق آسيا، ولا سيما داخل مضيق ملككا وكذلك في الأرخبيل الإندونيسي. وإستجابة لذلك، قامت الدول المطلة على ساحل إندونيسيا وماليزيا وسنغافورة، بتطوير إتفاقية التعاون الإقليمي لعام 2004 بشأن مكافحة القرصنة والسطو المسلح ضد السفن في آسيا (ReCAAP)، والتي سعت إلى تعزيز تبادل المعلومات وبناء القدرات بشكل أساسي بين رابطة دول جنوب شرق آسيا (ASEAN)، وشمال شرق آسيا

(1) وتجدر الإشارة كذلك, إلى أن قرار مجلس الأمن الدولي المرقم (2546) في 02.10.2020 حول السماح بتفتيش وإحتجاز السفن في قبالة ليبيا والتي يشتبه بممارستها لأنشطة تهريب اللاجئين, تعمل هي الأخرى على تعزيز قواعد القانون الدولي للبحار في شأن سلطة الإنفاذ في إعالي البحار. للزيادة أنظر:

- UN Security Council Resolution, 2546, 02.10.2020.

(2) راجع المادة 100 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

والدول المجاورة لدول جنوب آسيا.[1] هذه المبادرة أظهرت قدرة دول المنطقة بشكل مباشر على التنظيم والإنفاذ البحري.

أما عن التطور الثاني الذي شهدته مسألة مكافحة القرصنة، هي إنتقالها من المستوى الإقليمي إلى المستوى الدولي بمشاركة الأمم المتحدة. وذلك عندما أبلغت الأمم المتحدة في عام 2006 عن وقوع أشهر حادثة قرصنة على مستوى العالم، وهي القرصنة المسلحة التي ظهرت في الساحل الصومالي، والتي بلغ عدد الحوادث خلال ستة أشهر الأولى مامجموع 127 مابين أعمال قرصنة مسلحة فعلية ومحاولات للقرصنة. وشكلت حينها الصومال مصدر تهديد فعلي للسلم والأمن الدوليين في المنطقة، بسبب هجمات القراصنة منها.[2]

كانت الأمم المتحدة تعمل مع الحكومة الإتحادية الإنتقالية، لغرض إستعادة القانون والنظام ليس فقط داخل الصومال نفسه، ولكن أيضاً في مياهه البحرية. في يونيو 2008 أصدر مجلس الأمن الدولي القرار رقم (1816)[3]، الذي سعى بشكل مباشر إلى معالجة التهديد الذي يشكله القراصنة الصوماليون. وبالتالي، فوض مجلس الأمن الدول بالتصرف من خلال التعاون مع الحكومة الصومالية الإنتقالية لدخول (المياه الإقليمية) للصومال،

(1) See, Barry Hart Dubner, The Law of International Sea Piracy; Developments in International Law, Bd.2, Martinus Nijhoff Ver., The Hague, 1980, at p. 37, 42.
(2) Barry Hart Dubner, (op.cit), ibid., p. 44.
(3) UN Security Council Resolution 1816, 2008, p.7.

لإتخاذ إجراءات الإنفاذ ضد القرصنة والسطو المسلح، بما في ذلك إستخدام (جميع الوسائل الضرورية).[1]

كان هذا التطور هام جداً، خاصة لقواعد قانون البحار الدولي، لأنها كانت أول مناسبة إعترف بها مجلس الأمن من أن القرصنة والسطو المسلح يشكلان تهديداً للسلم والأمن الدوليين، مما يتطلب العمل وفقاً للفصل السابع من ميثاق منظمة الأمم المتحدة. كما دعا مجلس الأمن الدولي دول العلم والميناء والدول الساحلية، والدول التي يحمل الضحايا والجناة جنسيتها، وكذلك الدول التي لديها ولاية قضائية ذات الصلة، للتعاون في تحديد (الإختصاص القضائي) للتحقيق ومحاكمة الأشخاص المسؤولين عن أعمال القرصنة.[2]

لقد كان القرار (1816) ناجحاً، كما تم تمديد تفويض المجتمع الدولي للقيام بمكافحة عمليات القرصنة بموجب القرارين (1846) لعام 2008 و(1897) لعام 2009، هذا من ناحية.[3]

من ناحية أخرى، أطلق الاتحاد الأوروبي في ديسمبر 2008، مايسمى بـ(عملية أتلانتا) للمشاركة في مكافحة القرصنة في الساحل الصومالي. تم تبعتها الدول الأعضاء في الناتو، وحلف شمال الأطلسي، كذلك ساهمت في هذه العمليات كل من أستراليا والصين والهند واليابان وماليزيا وروسيا ودول

(1) Barry Hart Dubner, (op.cit), ibid., p. 44.
(2) Ibid.
(3) Ebenda.

أخرى من غرب المحيط الهندي وخليج عدن أيضاً.[1]

أما عن قرار مجلس الأمن الدولي رقم (1851) لعام 2008، فقد صدر ليمثل سابقة خطيرة في تأريخ القانون الدولي، إذ سمح للمجتمع الدولي بالعمل ليس فقط في المياه الداخلية للصومال، ولكن ليشمل الأقليم الأرضي الصومالي أيضاً، حيث تتم فيه أنشطة التخطيط أو التسهيل أو أنشطة التعاون مع شركاء ربما تمتد لصناعة الشحن والنقل البحري.[2]

كان أحد التحديات القانونية التي أبرزتها عمليات مكافحة القرصنة الصومالية، هو أن الولاية القضائية فيما يتعلق بمعظم الجرائم المرتكبة في البحر، تستند في الغالب إلى مبدأ الجنسية أو مبدأ الإقليمية. ونادراً ما كان للقوات البحرية متعددة الجنسيات والعاملة في المياه الصومالية، أية صلة قضائية لمحاكمة القراصنة، إلا في حالة إختيار الولاية القضائية العالمية، والتي تثير (بكل تأكيد) قضايا خلافية فيما يتعلق بالنظم القانونية الوطنية. فضلاً عن قضايا أخرى تتعلق بجمع الأدلة، والإدعاء، أو إحتجاز القراصنة لحين المحاكمة، وكذلك تحديد مكان محاكمتهم. مع ذلك، تم ترتيب هذه المسألة بين الإتحاد الأوروبي وكينيا، يسمح بنقل المشتبه بهم من القراصنة والممتلكات المصادرة المرتبطة بها، من مقرات القوات البحرية التابعة للإتحاد الأوروبي إلى كينيا، لحين محاكمتهم.[3]

(1) Barry Hart Dubner, (op.cit), ibid., p. 45.
(2) Ibid., p. 46.
(3) Ibid.

2- الإرهاب الدولي

مع إنهيار الإتحاد السوفياتي، وإنفراد الولايات المتحدة الأمريكية بقيادة العالم، إنتهى عهد التوازن الدولي، وأدى في النتيجة إلى إتساع نطاق ظاهرة الإرهاب، ومن ثم تطوير أساليب جديدة لممارسته وذلك منذ ستينات القرن. والإرهاب يعني إستخدام العنف والقوة في إطار منظم وغير مشروع يرتكبه فرد أو دولة ضد أشخاص أو هيئات أو حتى دول، من أجل تحقيق أهداف معينة، سياسية كانت أم إقتصادية أو أجتماعية.

في حين لم يتم النظر فيه بجدية في ضوء إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الأولى أو الثانية والثالثة. ومع ذلك تنبه المجتمع الدولي إلى معالجة هذه المسألة بجدية، وذلك بعد حادثة سرقة السفينة السياحية الإيطالية أكيلي لاورو في البحر المتوسط ومقتل راكب أمريكي على متنها. وكانت النتيجة التبني السريع لإتفاقية روما لعام 1988 بشأن قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية، وبروتوكول مصاحب لهذه الإتفاقية لقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة الموجودة على الجرف القاري، والغرض الرئيسي من الإتفاقية هو ضمان إتخاذ الإجراءات المناسبة ضد الأشخاص الذين يرتكبون أعمالاً غير قانونية ضد السفن، وتشمل هذه الإستيلاء على السفن بالقوة، وأعمال العنف ضد الأشخاص على متن السفن، ووضع أجهزة على ظهر سفينة من شأنها تدميرها أو إتلافها. وكلاهما دخل حيز التنفيذ في عام 1992، كما تلزم الإتفاقية الدول المتعاقدة

إما بتسليم أو مقاضاة الجناة المزعومين.[1]

وبعد الهجمات الإرهابية على نيويورك وواشنطن عام 2001، أصبح المجتمع الدولي معنياً بتلك التهديدات والتحديات بشكل مباشر، مما أدى إلى إبرام إتفاقية SUA لعام 2005، والتي أعتمدت تعديلات مهمة على إتفاقية عام 1988 والبروتوكول المتعلق بها.

لقد تمت صياغة الاتفاقية بشكل واضح للتعامل مع أفعال معينة من العنف والإرهاب في البحر، كما تركز الإتفاقية بموجب المادة الرابعة منها بشكل أساسي على الأفعال التي تقع خارج نطاق البحر الإقليمي. وهي موجهه أيضاً نحو تصرفات الأشخاص الذين يسعون للسيطرة على سفينة ما في البحر، تصاحبها أعمال عنف ضد السفينة، ومن ثم تعريض سلامة الملاحة فيها للخطر. أو إستخدام السفينة بطريقة تهدف إلى إرهاب الركاب وتخويفهم، أو إجبار حكومة ما أو منظمة دولية على القيام أو الإمتناع عن أعمال معينة (المادة 3/3 من الإتفاقية).

كما تمنح الإتفاقية الإختصاص القضائي لدول العلم والدول الساحلية للتعاون في الرد وقمع هذه الأعمال، في حين تمتد القدرة على الإنفاذ إلى كل من دول العلم والميناء والدول الساحلية، إضافة إلى الدول التي ينتمي إليها الجناة المزعومين بالجنسية (المادة 8 من الإتفاقية).

(1) See Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 121.

كما تحتوي الإتفاقية على حقوق موسعة للصعود إلى متن السفن التي لاتحمل علم دولة معينة والتي تبحر خارج البحر الإقليمي، وحتى ولو كانت تحمل علم دولة ما، تمنح الإتفاقية الحق للصعود على متنها وتفتيشها إذا كانت هناك أسباب يشتبه فيها بأن السفينة أو أي شخص على متنها على وشك إرتكاب جريمة أو كان قد إرتكبها، إذ تتوقع الإتفاقية من الدول الأطراف أن تعطي موافقتها المسبقة على الصعود إلى متن سفنها وهي في أعالي البحار من دون إشعار مسبق، أو عند إستلام الإشعارلمدة لاتزيد عن أربع ساعات (المادة 5/8 (د, ح) من الإتفاقية.

كما توضح الإتفاقية، أنه يجب تجنب إستخدام القوة إلا عند الضرورة، وذلك لحماية مسؤولي دولة الصعود أو الأشخاص الموجودين على متن السفينة المشبوهة. وفي حالة إستخدام القوة يجب توخي الحذر بألا تتجاوز الحد الأدنى من القوة اللازمة والمعقولة في ظل تلك الظروف. كما يتم تعزيز هذه الأحكام من خلال بعض الضمانات، بما في ذلك عدم تعريض سلامة الأرواح في البحر للخطر، مع مراعاة السلامة وأمن السفينة وحمولتها ومعاملة الأشخاص وفقًا لقواعد القانون الدولي الأنساني (المواد من 8 إلى 10 من الإتفاقية).

3- الجرائم العابرة للحدود

في العقود الأخيرة تزايد القلق الدولي حول الجرائم العابرة لحدود الدولة، وسعى بذلك إلى تطوير أطر عالمية وإقليمية وثنائية لمواجهة هذه المشكلة، مثل

الإتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية التي تضمنتها المادة (108 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982) والتي نصت على (التعاون الدولي في قمع الإتجار غير المشروع بالمخدرات والمواد التي تؤثر على العقل بواسطة السفن في أعالي البحار بما يخالف الإتفاقيات الدولية؛ لأي دولة لديها أسباب معقولة للإعتقاد بأن سفينة ترفع علمها تقوم بالإتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل أن تطلب تعاون الدول الأخرى لقمع هذا الإتجار).

بناءاً على ذلك، ومن أجل توسيع قدرات دول العلم وغير دول العلم وتعزيز التعاون العام بين الدول الأطراف في التعامل مع المشاكل المرتبطة بالإتجار بالمخدرات، أبرمت إتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الإتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية لعام 1988. والمادة (17 من الإتفاقية) تتناول بشكل مباشر الإتجار غير المشروع عن طريق البحر. وبموجب الإتفاقية أيضاً، تتحمل دول العلم المسؤولية الأساسية لقمع تهريب المخدرات، ولهم من طلب المساعدة من الأطراف الأخرى في حال تعذر عليها فعل ذلك. وللدول الأطراف طبقاً للمادة (5/17 من الإتفاقية) وفي الحالات الفردية التي يتبين لديهم ولأسباب معقولة للشك، في أن السفينة التي تبحر في البحر متورطة في الإتجار غير المشروع، لها بذلك إعلام دولة العلم، لتقوم بطلب الإذن منها للصعود إلى متن السفينة والقيام بالتفتيش، مع مراعاة ضمانات الأمن والسلامة للسفينة والركاب أو الحمولة.

فضلاً عن ذلك، أصبح تهريب البشر في الآونة الأخيرة مشروعاً إجرامياً عابراً للحدود أيضاً، وذلك نتيجة لتأثيرات العولمة والحروب الأهلية والصراعات داخل الدول وكذلك الحروب، إضافة إلى الفرص الإقتصادية المتاحة للمهاجرين في بعض الدول المتقدمة. لذلك أثار تهريب الأشخاص المنقولين بحراً قضايا كبيرة منها مايتعلق بمنطقة البحر الكاريبي والبحر الأبيض المتوسط، وفي أجزاء من جنوب شرق آسيا، وينظر إليها على أنها وثيقة الصلة بالجريمة المنظمة العابرة لحدود الدولة الوطنية. وفي هذا الصدد، يعد بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو الذي أعتمد عام 2000، مكملاً لإتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية. وبموجب المادة (7 من البروتوكول) تعمل الدول فيما بينها من أجل قمع تهريب المهاجرين عن طريق البحر، وفقاً لأحكام قانون البحار الدولي. ولهذه الغاية، تنطبق بعض الأجراءات في هذا البروتوكول من تلك الإجراءات المنصوص عليها بموجب إتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الإتجار غير المشروع بالمخدرات لعام 1988، مثل الصعود على متن السفينة، والتفتيش، وكذلك مراعاة ضمانات الأمن والسلامة للسفينة والركاب أو الحمولة (المادة 8, 9 من البروتوكول).

4- مصايد الأسماك

شهدت السنوات الثلاثين الماضية نمواً في أنظمة مصايد الأسماك الإقليمية، والتي سعت لتطوير مناهج مميزة لتنظيم وإنفاذ قوانين مصايد الأسماك وحماية الموارد الحية. وتمثل إتفاقية أنتراكتكا لعام 1980 بشأن حفظ الموارد البحرية

الحية في القطب الجنوبي (CCAMLR) واحدة من هذه النظم التي تم تطبيقها في المحيط الجنوبي. ومع مرور الوقت، تم تبني عدد من الآليات المبتكرة لضمان الإمتثال بين الدول الأطراف التي تجمع بين مزيج من دول العلم والميناء والدول الساحلية.

بعد ذلك، ضمن إطار إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، تأتي الإتفاقية المتعلقة بحفظ وإدارة الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية المهاجرة، التي أحتوت على تحسينات كبيرة لآليات الإنفاذ بشأن مصايد الأسماك في أعالي البحار المرتبطة مباشرة بالمناطق المتداخلة والغنية بالأرصدة السمكية المهاجرة. والجزء السادس من إتفاقية الأرصدة السمكية، موجه صراحة إلى قواعد الإمتثال والإنفاذ، والتي تنشيء مسؤولية الإنفاذ الأساسي على دولة العلم (المادة 19 من إتفاقية الأرصدة السمكية). كما تعترف الإتفاقية أيضاً بقدرة (دولة التفتيش)، أي الدولة الطرف في الإتفاقية أو المنظمة الأقليمية لمصايد الأسماك، للقيام بالصعود وتفتيش سفن الصيد المشتبه بها داخل المنطقة الإقتصادية الخالصة أو أعالي البحار (المادة 21 من إتفاقية الأرصدة السمكية). كما توضح المادة (22 من الإتفاقية)، الإجراءات الأساسية للصعود والتفتيش على متن سفن الصيد من قبل الدولة التي تقوم بالتفتيش، التي يجب أن تتم بموجب إطار عمل إتفاقية الأرصدة السمكية، بما في ذلك إخطار دولة العلم، والحصول على الإذن بفحص الأوراق والرخص والمعدات وكذلك نسبة المصيد من الأسماك وهي على متن

السفينة.[1]

واضح من خلال إتفاقية مصايد الأسماك كذلك، أنه تم وضع قيود على إستخدام القوة التي لا يجوز اللجوء إليها، إلا في حالة تهديد لسلامة المفتشين أو إعاقتهم عن أداء مهامهم، وفي حال إستخدامها يجب ألا تتجاوز القوة ما هو مطلوب بشكل معقول في تلك الظروف (المادة 1/22 (ذ) من الإتفاقية).

فضلاً عن ذلك، يمكن أن نجد تدابير مؤقتة بشأن الإمتثال والإنفاذ، بما في ذلك الصعود على متن سفن الصيد والقيام بالتفتيش، في إتفاقية الحفظ والإدارة لمخزون الأسماك المهاجرة في غرب ووسط المحيط الهادئ لعام 2000 (المادة 26 من الجزء السادس من هذه الإتفاقية)، وكذلك في إتفاقية عام 2001 بشأن حفظ وإدارة مصايد الأسماك في جنوب شرق المحيط الأطلسي (المادة 16 من الإتفاقية).

رابعاً. إستخدام القوة في البحر

في سياق قانون البحار الدولي، يجب التمييز بين القوة المستخدمة خلال أنشطة الشرطة، والقوة المستخدمة في العمليات العسكرية خاصة في أوقات النزاع المسلح، والقوة المستخدمة في الدفاع عن النفس.[2]

(1) See Douglas Johnston, (op.cit), ibid., p. 453.
(2) See Ken Booth, Law, force and diplomacy at sea, The Social Science Journal, Vol.24, No.4, George Allen & Unwin Verl., London, 1985, at p. 272 et seq. (pp. 231–473)

في الغالب تمارس الدول الساحلية سلطة التنظيم والإنفاذ البحري من خلال أجهزة الشرطة التي تقع عليها مسؤولية حفظ القانون والنظام داخل مناطقها البحرية. وتشمل أنشطة الشرطة التقليدية، إجراءات التحقيق في الجرائم والقبض على الجناة المشتبه بهم، كما تشمل أنشطة الشرطة الساحلية كذلك، النظر إلى طبيعة الجرائم البحرية، والتي يمكن أن تقع في مناطق شاسعة من مساحة المحيطات، فضلاً عن الأخطار المحتملة من جراء محاولة هروب السفن المخالفة، والصعوبات الناجمة عن هذه العمليات، والتي قد ينتج عنها سيناريوهات إستخدام القوة دفاعاً عن النفس، لا سيما عندما تشترك في هذه العمليات سفن حكومية تابعة للدولة الساحلية، وتتعرض للتهديد بالهجوم أو الخطر من قبل السفينة الأجنبية الجانحة. كما ينطبق أيضاً، حق أستخدام القوة دفاعاً عن النفس في البحر، مثلما هو على اليابسة تماماً أثناء عمليات الشرطة.[1]

إلا أن أستخدام القوة في المناطق البحرية التي ينظمها القانون الدولي، في الحقيقة، تخلق أبعاداً إضافية لا تكون موجودة عادة على الشاطئ. ولذلك، فإن إستخدام أي قوة يحتاج إلى مراعاة حقوق الآخرين الشرعية من المستخدمين في المنطقة، مثل التجارة البحرية المحلية، أو السفن الأجنبية المارة (ممارسة حق المرور البريء داخل البحر الإقليمي)، أو أنشطة الصيد القانونية.[2]

(1) Ken Booth, Law, (op.cit), ibid., p. 274.
(2) Ibid.

وقد تتطلب بعض أشكال التنظيم والإنفاذ البحري مباشرة إشراك القوات العسكرية في ذلك، مثل تطبيق نظام العقوبات الصادر عن الأمم المتحدة.

1- المطاردة الحثيثة

يتعامل القانون الدولي للبحار المعاصر مع حق المطاردة الحثيثة على أنه واحداً من أحكام الإنفاذ البحري التي يحتويها الجزء السابع من إتفاقية قانون البحار لعام 1982، والتي وجد أساسها في مسودات لجنة القانون الدولي، وإتفاقية جنيف لعام 1958 بشأن أعالي البحار. ونظراً لأهمية المطاردة الحثيثة لفرض القانون البحري على الساحل، فقد إنعكس ذلك أيضاً في القوانين الوطنية للعديد من الدول الساحلية.

فضلاً عن ذلك، تحدد إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، الملامح الرئيسية للمطاردة الحثيثة على النحو المبين في المادة 111 منها، وكما يلي:

1- يمكن إجراء المطاردة إذا أعتقدت السلطات المختصة في الدولة الساحلية أن السفينة قد إنتهكت قوانين وأنظمة الدولة؛
2- يجب أن تبدأ المطاردة عندما تكون السفينة الأجنبية داخل المياه الأرخبيلية أو الداخلية للدولة الساحلية، أو إحدى مناطقها البحرية، ويجب أن تتوقف بمجرد دخول السفينة المطاردة البحر الإقليمي لدولة أخرى؛

3- لا يمكن أن تستمر المطاردة خارج المناطق البحرية للدول الساحلية إلا إذا كانت مستمرة ولا تخضع للإنقطاع؛

4- لا يمكن الشروع في المطاردة إلا إذا أعطت السفينة المطاردة للسفينة الأجنبية إشارة بصرية أو سمعية للتوقف؛

5- لا يمكن إجراء المطاردة إلا بواسطة السفن الحربية أو الطائرات العسكرية، أو السفن أو الطائرات الأخرى التي تحمل علامات واضحة ويمكن التعرف عليها على أنها في خدمة حكومية، ويمكن نقل المطاردة التي بدأت في البداية بواسطة طائرة للمطاردة من قبل سفينة بشرط أن تأمر السفينة الأجنبية بالتوقف وأن المطاردة قد تمت دون انقطاع.

مع ذلك، بقي حق المطاردة الحثيثة على النحو المقنن بموجب إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، كما هو منذ إتفاقية جنيف لعام 1958 بشأن إعالي البحار (المادة 23)، رهناً لمراعاة إنتهاكات السفن الأجنبية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية داخل المنطقة الإقتصادية الخالصة والجرف القاري.

فضلاً عن ذلك، السوابق القضائية الغنية في هذا المجال عديدة، ومن أبرزها هو قرار المحكمة الدولية لقانون البحار (ITLOS) في قضية ناقلة النفط (Saiga)، المسجلة في دولة سانت فنسنت وجزر غرينادين، كانت موضوع مطاردة حثيثة داخل المنطقة الإقتصادية الخالصة لغينيا في أكتوبر 1997. حيث كانت السفينة تعمل في بيع زيت الغاز إلى السفن الأخرى الراسية قبالة

سواحل غرب أفريقيا، ثم أبحرت من داخل المنطقة المتاخمة الغينية إلى منطقتها الإقتصادية الخالصة لمسافة تتجاوز 24 ميل بحري. وأكدت غينيا أنها بدأت في المطاردة الحثيثة في الوقت الذي تلقت فيه المعلومات بشأن أنشطة تهريب زيت الغاز التي تمارسها (Saiga)، وأنها بدأت المطاردة من داخل المنطقة الإقتصادية الخالصة مع تنفيذ الإعتقال في منطقة أعالي البحار. كما زعمت غينيا أن بيع زيت الغاز من قبل (Saiga) يشكل جريمة تهريب وأحتيال وتهرب من الضرائب، وأتهمت ربان السفينة بهذه الجرائم. إلا أن سانت فنسنت وجزر غرينادين، طعنت في الأساس القانوني للإعتقال والممارسة المزعومة لحق المطاردة الحثيثة.[1]

وقد إستعرضت المحكمة شروط إنطباق المادة 111 من الإتفاقية، ولاحظت أن شروط ممارسة المطاردة الحثيثة كانت تراكمية، وأنها وجدت عدة إغفالات من جانب غينيا لمتطلبات المادة 111 من الإتفاقية لتكون المطاردة مشروعة. بما في ذلك، عدم وجود أساس قانوني يؤكد مخالفة (Saiga) لقوانين غينيا الوطنية، فضلاً عن عدم إعطاء إشارات بصرية أو سمعية للتوقف، وكذلك لايوجد أساس قانوني بموجب قواعد المطاردة الحثيثة يسمح لغينيا بإعتقال وتوقيف ربان السفينة(Saiga) وكذلك مصادرة البضائع. بناءاً على ذلك، قررت المحكمة بمسؤولية غينيا الدولية وإلزامها بدفع التعويض إلى سانت فنسنت وجزر غرينادين.[2]

(1) See, M/V Saiga (No 2), Case (Saint Vincent and the Grenadines v Guine)، Judjment, ITLOS Reports, 1999, ibid., pp. 120.

(2) Ibid., pp. 146,149, 167, 177.

- **المطاردة الحثيثة متعددة الأطراف**

هناك مسألة ذات صلة، وهي ما إذا كان من المتسق مع إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، أن تكون هناك مطاردة حثيثة متعددة الأطراف، أم لا ؟ عندما تشارك سفن دولتين ساحليتين أو أكثر في مطاردة حثيثة والقبض على السفينة الجانحة.

والحقيقة، قد يحصل هذا النوع من المطاردة، عندما تحاول السفينة الجانحة الهروب والدخول إلى منطقة بحرية لدولة ساحلية أخرى، سعياً منها للإستفادة من حماية المادة (3/111 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982)، والتي تنص على (ينتهي حق المطاردة الحثيثة بمجرد دخول السفينة المطاردة للبحر الإقليمي لدولة ساحلية أخرى). وتفادياً لحدوث مثل هذه الحالة، تعمد بعض الدول الساحلية إلى الإنخراط في تدابير تعاونية لمكافحة التهديدات المشتركة، مثل الصيد غير المشروع أو الإتجار بالرقيق أو المخدرات أو غيرها من الأنشطة المحظورة دولياً، وبالتالي تسمح في حالات محددة من إستمرار مطاردة الدولة الحثيثة للسفينة الجانحة في مياهها الإقليمية، أو قد تشترك معها في المطاردة الحثيثة، فيما إذا لم ترغب الدولة في التنازل عن بعض حقوقها السيادية. والحقيقة، الممارسات الدولية كثيرة في هذا المجال، نذكر منها على سبيل المثال، المعاهدة الأسترالية – الفرنسية لعام 2003 المطبقة في المحيط الجنوبي، والتي تسمح لكل دولة من طلب المساعدة من الأخرى للإنخراط معها في المطاردة الحثيثة، وذلك لتتمكن الدولة التي تقوم بالمطاردة

من مواصلة مطاردتها الحثيثة عبر البحر الإقليمي للدولة الأخرى، شرط أن يتم إبلاغهم بذلك وأن لايتخذ أي إنفاذ للقانون المادي أو أي إجراء قسري آخر ضد السفينة المطاردة، إلا بمشاركتها أو من قبلها فقط.[1]

كما أن هناك أنواع من ترتيبات الإنفاذ البحري التعاونية، كل لها تطبيق خاص، وهناك أمثلة بارزة لهذا النوع من المطاردة الحثيثة، نذكر منها تلك التي حدثت عام 2001 في المحيط الجنوبي أيضاً، حيث طاردت القوات البحرية الأسترالية السفينة (تومي الجنوب) التي كانت مسجلة في توغو، وتمت متابعتها من داخل المنطقة الإقتصادية الخالصة الأسترالية المجاورة لجزيرة هيرد في المحيط الجنوبي، وذلك لمدة 14 يوماً وعلى مدى 3.300 ميل بحري حتى تمكنت السفن البحرية الأسترالية من القبض عليها بمساعدة القوات البحرية لجنوب أفريقيا جنوب كيب تاون.[2]

2- أستخدام القوة العسكرية

كمبدأ عام يمكن أستخدام القوة العسكرية في وقت السلم، وذلك في حالة الدفاع عن النفس، أو لإنفاذ القانون، أو لإنجاز عمليات أو مهمات سمحت بها السلطة الوطنية العليا أو منظمة دولية كمجلس الأمن التابع لمنظمة الأمم المتحدة.

(1) See, Erik Jaab Molenaar, Multilateral Hot Purduit and Illegal Fishing in the Southern Ocean; The Pursuits oft he Viarsa 1 and South Tomi, The International Journal of Marine and Coastal Law, Martinus Nijhoff Publishers, Vol. 19, Iss. 1, Dordrecht, 2004, at p. 35. (pp. 19-42)

(2) Ibid.

أ- مباديء عامة تتعلق بإستخدام القوة في البحر في وقت السلم

فيما يتعلق بالمبادئ العامة لإستخدام القوة في تطبيق سلطة التنظيم البحري وعمليات الإنفاذ، يشير المفوضون إلى إستخدام القوة العسكرية في حالة الضرورة وفي القدر المعقول لغرض تنفيذ إجراءات الصعود والتفتيش، وإذا تطلب الأمر الاستيلاء وإحضار السفينة المشتبه بها إلى ميناء الدولة الساحلية، كما حصل في حادثة الناقلة (Saiga) عام 1997، حيث أكدت المحكمة على أهمية الإستجابة المتدرجة في المطاردة، وبعد ذلك إذا فشلت في إجبار السفينة على التوقف، يمكن إتخاذ مجموعة من الإجراءات الأخرى، بما في ذلك إطلاق الطلقات التحذيرية، أي أستخدام القوة غير القاتلة، فقط إذا فشلت هذه الإجراءات، قد يتم إستخدام القوة المناسبة كحل أخير، وبالحد الأدنى الذي يسمح معه بتنفيذ الإعتقال أو دفع المقاومة وبصبر.[1]

فضلاً عن ذلك، فالإستخدام المباشر للقوة العسكرية ضد السفن الجانحة في البحر، قد ينتج عواقب دبلوماسية خطيرة بين الدول المعنية، خاصة إن كان بدون سابق إنذار. وقد طلب من المحاكم والهيئات القضائية الدولية حل عدد من هذا النوع من القضايا، على سبيل المثال، حادثة سفينة الصيد البريطانية (Red Crusader) عام 1961، عندما طاردتها السفينة الدنماركية لحماية مصايد الأسماك، وأستخدم الربان (Niels Ebbesen) القوة العسكرية المباشرة دون أي إنذار سابق، بعد مطاردة لمدة 30 دقيقة، أطلق النار التي أصابت مؤخرة السفينة حيث حطم الرادار الخاص بها والأضواء كذلك.

(1) Ken Booth, Law, (op.cit), ibid., p. 279.

وأحيلت المسألة إلى لجنة التحقيق في لاهاي، التي أقرت بتجاوز ربان السفينة للإستخدام المشروع للقوة المسلحة في تهمتين: (أ) أستخدام القوة العسكرية المباشرة دون سابق إنذار؛ (ب) تعريض حياة الإنسان على متن السفينة (Red Crusader) للخطر دون إثبات ضرورته.[1]

وشددت اللجنة التحقيقية على أهمية إستخدام وسائل أخرى لوقف السفينة (Red Crusader) دون القوة المباشرة. هذه الآراء أيدتها المحكمة الدولية لقانون البحار أيضاً في قضية الناقلة (Saiga)، حيث أنتقدت المحكمة بشدة تصرفات السلطات البحرية لغينيا لعدم إتخاذها التدابير التحذيرية المتمثلة بإصدار الإشارات أو التحذيرات قبل إطلاقها للذخيرة الحية على ناقلة محملة بالنفط بالكامل. وقد خلصت المحكمة إلى أن غينيا أستخدمت القوة المفرطة وعرضت حياة الإنسان للخطر على عكس ما ينص عليه القانون الدولي.[2]

ب- إستخدام القوة العسكرية في ضوء إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

تلتزم إتفاقية قانون البحار لعام 1982 الصمت في الغالب بشأن القضايا المرتبطة بإستخدام القوة. مع ذلك، ينشأ هذا الحق جزئيا، من خلال مجموعة من القواعد القانونية التي تتناول إستخدام القوة والقائمة منذ زمن طويل في مجال القانون الدولي العرفي والتقليدي ممثلاً في ميثاق الأمم المتحدة في مادتيه (41, 42 من الفصل السابع)، والذي يجيز أستخدام القوات الأممية

(1) Ken Booth, Law, (op.cit), ibid., p. 279.
(2) Ibid.

البحرية أو الجوية أو البرية لحفظ السلم والأمن الدوليين أو لإعادتهما إلى نصابهما.

أما عن إتفاقية قانون البحار لعام 1982، فقد ثار الخلاف حول هذه المسألة، بإعتبار أن الإتفاقية معنية بشكل كبير بالإستخدامات السلمية للبحار والمحيطات، ولم تتطرق بشكل مباشر إلى حالة إستخدام القوة العسكرية في البحار. وهذا ما تم التأكيد عليه في المادة (301 من الإتفاقية)، التي تؤكد على أنه في ممارسة الحقوق وأداء الدول الأطراف لواجباتها بموجب الإتفاقية، يتعين عليهم الإمتناع عن أي تهديد أو إستخدام للقوة ضد السلامة الإقليمية أو الإستقلال السياسي لأية دولة، أو بأي طريقة لا تتفق مع مبادئ القانون الدولي الواردة في ميثاق الأمم المتحدة. والحقيقة، أن المادة (301 من الإتفاقية)، تؤكد بشكل فعال نص المادة (4/2 من الميثاق).

مع ذلك، تقر الإتفاقية في الجزء الثاني عشر منها (المادة 225) بتطبيق المبادئ الدولية الأخرى المتعلقة بإستخدام القوة، وذلك في حالة الدفاع عن النفس، مجسدة في ذلك مبدأ حق الدفاع عن النفس الوارد في المادة (51 من الميثاق).

خلاف ذلك، لايوجد في الإتفاقية مايشير إلى إستخدام القوة العسكرية في البحار، فالجزء المتعلق بحماية وحفظ البيئة البحرية، يؤكد على ضرورة عدم تعريض سلامة الملاحة للخطر أو خلق أي خطر على السفينة عند ممارسة

الدول الساحلية لسلطاتها في الإنفاذ بموجب هذه الإتفاقية. وفي سياق الجزء الثاني عشر من الإتفاقية، فأن هذا القيد واضح وثابت على إستخدام القوة ضمن التدابير التي تتخذها الدولة الساحلية لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها. بل وأكثر من ذلك، تأكيدها على الإلتزامات العامة لسلامة الأرواح في البحر.[1]

ومن غير المشكوك فيه، أن إستخدام القوة بناءاً على حق الدفاع عن النفس بموجب المادة (225 من الإتفاقية) غالباً ما يتعلق بمسائل حماية البيئة البحرية، وتمارس من قبل سفن خفر السواحل التي تكون مجهزة بأسلحة خفيفة قادرة لإستخدامها في المطاردة الحثيثة، وكذلك للدفاع عنها إذا تعرضت لهجوم مسلح مثلاً. أما عن السفن العسكرية، فهي تشارك في التنظيم البحري وأنشطة الإنفاذ، ويكون على متنها أسلحة تتفق مع قدراتها العسكرية تحقيقاً لهذه الغاية. وبالتالي، هناك تباين كبير في القدرات ما بين سفن أو زوارق الدوريات البحرية التي قد تشارك في عمليات قريبة نسبياً من الشاطئ، وسفن الدوريات الأكبر، والفرقاطات أو المدمرات الأكثر ملائمة لعمليات المياه البعيدة داخل المنطقة الإقتصادية الخالصة.[2]

(1) Ken Booth, Law, (op.cit), ibid., p. 282.
(2) Ibid.

الفصل الثاني

الأستخدامات العسكرية للمحيطات

Military Uses of the Oceans

لطالما كان قانون البحار وثيق الصلة بالإستراتيجية البحرية، وأخذت الروابط بين القانون والعمليات البحرية أكثر بروزاً وتطوراً طوال القرن العشرين. جنبا إلى جنب مع تطور قواعد قانون البحار والقانون الدولي الذي ينظم النزاعات الدولية المسلحة، التي مرت أيضاً بعملية تدوين رئيسية، بدأت بمؤتمرات لاهاي لعامي 1899 و1907، وأدت في النهاية إلى تبني إتفاقيات جنيف الأربعة لعام 1949 والبروتوكولين الإضافيين لعام 1977.

بشكل عام، شهد القرن العشرين أكثر أهم التطورات شمولاً في تنظيم قواعد الحرب البحرية الحديثة، بدءاً من تطوير السفن الحربية، بما في ذلك الغواصات وحاملات الطائرات إلى أنظمة الأسلحة الجديدة. نتيجة لذلك، أصبحت المحيطات خاضعة بشكل أكبر من التنظيم، مع زيادة القيود المفروضة على حرية الملاحة البحرية الجديدة، كانت التقنيات تعني أن هناك إمكانية أكبر لإستخدام المحيطات كمسرح للحروب الحديثة.[1]

(1) Ken Booth, Law, (op.cit), ibid., p. 302.

فضلاً عن ذلك، فأن أي مناقشة حول الإستخدام العسكري للمحيطات، تحتاج إلى تمييز واضح بين قواعد القانون الدولي المطبقة في أوقات الحرب والسلم. كما هو معلوم، فأن قواعد إتفاقيات لاهاي لعامي 1899 و 1907 هي التي تحكم النزاعات المسلحة في البحار، فضلاً عن إتفاقيات جنيف الأربعة لعام 1949 والبروتوكولين الإضافيين لهما.

بالإضافة إلى تلك القواعد الدولية التي تحكم قوانين الحرب البحرية، تنطبق قواعد إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في وقت السلم، وقد تمت صياغة أحكامها تحقيقاً لهذه الغاية، في كل من الديباجة ونص (المادة 301)، حيث صممت لتحقيق الأمن وتعزيز الإستخدامات السلمية للمحيطات.

ومع ذلك، فإن التمييز بين قواعد الحرب والسلام في القرن الحادي والعشرين، غالباً مايثير التساؤل! خاصة في ضوء الإستخدامات العسكرية المستمرة للبحار الناشئة عما يسمى بمكافحة (الإرهاب).
كذلك يجب الإعتراف بدور مجلس الأمن الدولي التابع للأمم المتحدة في تطور القواعد الخاصة بالإستخدامات العسكرية لقانون البحار المعاصر، لا سيما في ضوء قدراته العسكرية في إنفاذ عمليات حفظ الأمن والسلام الدوليين بالقوة على كل من الأرض والبحر، التي يتمتع بها بموجب الفصل السابع من الميثاق.

أخيراً، يبقى التساؤل مطروحاً حول قضايا التنظيم والإنفاذ البحري بشأن

الإنتشار النووي و(أسلحة الدمار الشامل) في البحار، والتي تثير قضايا الأمن البحري العالمي والإقليمي.[1]

أولاً. التدابير العسكرية البحرية

يتضمن القانون الدولي العام نوعين من القواعد، الأولى تخص حالة السلم والثانية تنطبق على وقت الحرب. وهذه القواعد وإن كانت منفصلة ومميزة، إلا أن كل منها يشكل خلفية مهمة للآخر، وأحيانًا تتداخل فيما بينها. فضلاً عن ذلك، فأن تطور قواعد القانون الدولي الحديث بشأن النزاعات المسلحة، بدأ منذ منتصف القرن التاسع عشر، وتميز في القرن العشرين بالمفاوضات وإبرام العديد من المعاهدات والإتفاقيات التي أضافت إلى قواعده جوانب مختلفة من التنظيم، خاصة مايتعلق منها بالحرب البحرية.[2]

والحقيقة، أن البحار قد خضعت على وجه الخصوص لجهود التقنين منذ مؤتمرات لاهاي في عامي 1899 و 1907، التي مهدت الطريق لتطوير قانون الحرب البحرية ضمن قواعد القانون الدولي للنزاع المسلح، هذا من ناحية.

من ناحية أخرى، تميز القانون الدولي طوال القرن العشرين بالتركيز على

(1) Ken Booth, Law, (op.cit), ibid., p. 203.
(2) Ibid., p. 209.

تقنين وتطوير قواعد الإستخدام السلمي للبحار من قبل الدول الساحلية، والتأكيد على حرية الملاحة البحرية وسلامتها، من أية قيود قد تكون قابلة للتطبيق عليها، بشأن إستخدام القوة. لذلك لم يكن قانون البحار متلازماً فقط بل ومتسقاً مع القانون الدولي العام، وهذا في الواقع ماتعكسه المادة (301 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982)، التي تعد عنواناً بشأن (الإستخدامات السلمية للبحار)، وإعادة تأكيد للإلتزام الوارد بموجب المادة (2/(4) من ميثاق الأمم المتحدة)، التي تطالب الدول بالإمتناع عن التهديد بإستخدام القوة أو إستخدامها ضد الدول الأخرى بطريقة التي تتعارض مع الميثاق.

مع ذلك، فقد تم تطوير قانون البحار الحديث (عمداً) مع تجنب الأمور المرتبطة بالحرب أو الصراع المسلح، ولا سيما نجد في العديد من جوانبه التأكيد على تأثير العمليات العسكرية في البحر خلال وقت السلم، كما في حركة السفن الحربية عبر البحر الإقليمي والمضائق الدولية والمياه الأرخبيلية للدول الساحلية.[1]

1- قانون الحرب البحرية

أن تطور قانون الحرب البحرية بداية أِساسه القانون الدولي العرفي، ثم خضع بعد ذلك لتدوين جزئي خلال مؤتمرات لاهاي لعامي 1899 و 1907، التي تناولت قواعد وأحكام تتعلق بالحرب البحرية، مثل حالة أستخدام السفن

(1) Ken Booth, Law, (op.cit), ibid., p. 203.

التجارية لإغراض حربية،[1] وزرع ألغام الغواصات،[2] والقصف البحري،[3] وحقوق وواجبات الدول المحايد في الحرب البحرية.[4] وقد سعت هذه الإتفاقيات إلى تقنين العرف الدولي في التعامل الدولي مع الفروق المهمة بين الدول المتحاربة و الدول المحايدة، وتسعى كذلك إلى الحفاظ على حريات معينة في التجارة البحرية (السفن التجارية). كما وضعت قيوداً على الحرب البحرية، وعلى النحو الذي جاءت به إتفاقية لاهاي التاسعة والمتعلقة بالقصف البحري، حيث حظرت قصف الموانئ غير المحمية في زمن الحرب. ثم تطورت قواعد القانون الدولي للبحار (للنزاعات المسلحة)، مباشرة بعد الحرب العالمية الأولى، عندما كانت حرب الغواصات قد برزت كقضية مهمة خاصة فيما يتعلق بالتهديد الذي تشكله معاهدة واشنطن لعام 1922 المتعلقة باستخدام الغواصات والطرادات والمدمرات البحرية.[5]

ثم سعت مؤتمرات الحد من التسلح البحري بإنشاء قيود إضافية على بناء السفن الحربية، لكنها فشلت في الفوز بدعم جميع الأطراف المتفاوضة خلال معاهدة لندن لعام 1930، ولم تدخل حيز التنفيذ. ثم إبرام معاهدة لندن الثانية عام 1936 للحد من التسلح البحري وخفضه، وإزدادت صعوبة الحد من التسلح البحري بعد أن تخلت اليابان وإيطاليا وكذلك ألمانيا عن معاهدة

(1) إتفاقية لاهاي السابعة لعام 1907.
(2) إتفاقية لاهاي الثامنة لعام 1907.
(3) إتفاقية لاهاي التاسعة لعام 1907.
(4) إتفاقية لاهاي الثالثة عشرة لعام 1907.
(5) Ken Booth, Law, (op.cit), ibid., p. 204.

فرساي.[1]

فضلاً عن ذلك، أدى إندلاع الحرب العالمية الثانية إلى وقف تطور هذه القواعد لقانون البحار الدولي، وكذلك، أختبرت بشدة تنفيذه. في حين أدى إنتهاء الحرب إلى إستئناف التطور وضم قواعد جديدة منظمة للنزاعات المسلحة البحرية، ليس فقط من خلال ما تضمنه ميثاق الأمم المتحدة في المادة الثانية منه بشأن إستخدام القوة، ولكن أيضاً من خلال الإتفاقيات الجديدة المنظمة لقواعد النزاع المسلح، المتمثلة بإتفاقيات جنيف الأربعة لعام 1949، ثم البروتوكولين الإضافيين لعام 1977 لإتفاقيات جنيف.[2]

بذلك أصبح القانون الدولي الذي تم تطويره في لاهاي وجنيف، يضم قواعداً معترفاً بها (القانون الدولي الإنساني) الذي يعكس التركيز على تنظيم قواعد النزاع المسلح وحماية الأشخاص المتضررين من النزاع، مثل البحارة والسجناء والمدنيين وكذلك الغرقى. ولذلك فإن قانون الحرب البحرية يتألف من مزيج من إتفاقيات لاهاي وإتفاقيات جنيف لعام 1949 والبروتوكولان الملحقة بها. [3]

وإستجابة لذلك، تم إعداد دليل سان ريمو بشأن القانون الدولي المطبق على النزاعات المسلحة في البحر بين عامي 1988 و 1994 من أجل إعادة

(1) Ken Booth, Law, (op.cit), ibid., p. 204.
(2) Ibid.
(3) Ibid.

صياغة قواعد القانون الدولي البحري بشأن الإستخدامات العسكرية.[1]

في الحقيقة، يعتبر دليل سان ريمو تحديث لقانون الحرب البحرية والأحكام الدولية المرتبطة به مثل القانون الدولي الإنساني، ليأخذ بعين الإعتبار تلك التطورات التي قدمتها إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. التي تمنح الإعتراف لعدد من المناطق البحرية التي لم تكن موجودة في أوائل القرن العشرين. إذ يوضح القواعد المتعلقة بالنزاعات المسلحة في البحر، وكذلك يبين إمكانية تنفيذ العمليات العسكرية البحرية في المياه الداخلية والبحر الإقليمي والمنطقة الإقتصادية الخالصة والجرف القاري للدول المتحاربة، فضلاً عن أعالي البحار. على أن تخضع تلك العمليات لقيود معينة في المنطقة الإقتصادية الخالصة والجرف القاري بالنسبة للدول المحايدة.[2]

فضلاً عن ذلك، فأن دليل سان ريمو ليس معاهدة دولية أو وثيقة رسمية لمنظمة دولية، بل هو إعادة صياغة لقواعد القانون الدولي وبشكل خاص على العمليات العسكرية في وقت الحرب في البحر، ولاعلاقة لها بأي تطبيق عام على العمليات العسكرية في وقت السلم في البحر، بما في ذلك عمليات التنظيم والإنفاذ البحرية التي تشارك فيها السفن الحربية البحرية.[3]

(1) Ken Booth, Law, (op.cit), ibid., p. 205.
(2) Ibid.
(3) Ebenda.

أ- لجنة القانون الدولي

كان لعمل لجنة القانون الدولي بشأن تدوين قانون البحار وتطويره عدة أثار منها المباشرة وغير المباشرة للعمليات العسكرية في البحر. إذ بدأت بالعمل بعد سنوات قليلة من صدور قرار محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو، الذي أكد على أن الحقوق الملاحية للسفن الحربية في أوقات السلم كانت قضية رئيسية يجب تحديدها، لذلك عملت لجنة القانون الدولي وهي مدركة لأهميتها خلال مناقشاتها النهائية في تدوينها لمشاريع المواد التي كان لها تأثير مباشر وغير مباشر عليها العمليات العسكرية في البحر، وإن لم يكن هناك أية إشارة صريحة في أي مادة من مواد المشروع تشير إلى التمييز الواضح ما بين نفاذ القانون في وقت السلم ونفاذه في زمن الحرب. وكان ذلك واضحاً، من خلال تعليق اللجنة على القسم الثالث الذي يتناول حق المرور البريء، الذي جاءت فيه (أن اللجنة تود أن تشير إلى أن اللوائح الواردة في هذا القسم، مثل كل اللوائح الأخرى في المشروع، لا ينطبق إلا في وقت السلم. ولا يؤثر أي حكم في هذا القسم على حقوق والتزامات أعضاء منظمة الأمم المتحدة بموجب الميثاق).[1]

كما أحتوت مشاريع المواد النهائية على عدد من الأحكام، تحتوي على تطبيق صريح بشأن السفن الحربية والسفن البحرية المرتبطة بها، وكذلك العمليات العسكرية في وقت السلم. كتلك المتعلقة بمرور السفن الحربية عبر البحر الإقليمي، التي يجب أن تخضع لترخيص أو إخطار مسبق.[2]

(1) Ken Booth, Law, (op.cit), ibid., p. 206.

(2) راجع المواد (15, 24, 25, 27, 32, 46 و 47) من مشروع لجنة القانون الدولي.

مع ذلك، لابد من الإقرار بأن لجنة القانون الدولي كانت تحت ضغط الدول البحرية الكبرى، جعلها تفشل في إتخاذ العديد من الإجراءات المرتبطة بالإستخدامات العسكرية للبحار في مشاريع موادها المقترحة، مثل الإمتناع عن إستخدام المحيطات لأجراء التجارب النووية والإكتفاء بالإشارة إلى حرية أعالي البحار.[1]

ب-إتفاقية جنيف لقانون البحار لعام 1958

لم يتم تبني أي من إتفاقيات جنيف الأربع في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1958، إذ تركت مسألة الإستخدامات العسكرية للبحار خلال وقت الحرب، لقانون النزاعات المسلحة آنذاك وهو ميثاق منظمة الأمم المتحدة. فضلاً عن ذلك، لم يكن للإتفاقيات أيضا ذلك التأثير على حرية ملاحة السفن الحربية أو حتى حق التحليق للطائرات العسكرية فوق المياه الوطنية للدول الساحلية. [2]

ويمكن القول أيضاً، أن أحد أسباب فشل إتفاقية جنيف لقانون البحار لعام 1958، هو عدم الإتفاق على عرض البحر الإقليمي، لأن هذا الموضوع سوف ينتج عنه مساحات شاسعة من (الحيادية)، وبالتالي ستكون مياه غير قابلة للإنتهاك. وكانت في واقع الأمر تشكل مصدر قلق كبير للقوى الغربية

(1) Ken Booth, Law, (op.cit), ibid., p. 206.
(2) Ibid.

في ذلك الوقت.[1]

على الرغم من جهود لجنة القانون الدولي في مؤتمر جنيف، فإن أحكام المرور البريء لم تمييز بشكل واضح بين السفن الحربية والسفن الأخرى، إذ تتمتع جميع السفن بحق المرور البريء، مع فرض قيود خاصة فقط على سفن الصيد والغواصات التي يجب أن تبحر طافية رافعة لعلمها. بل وأكثر من ذلك، لم تسمح للدول الساحلية بعرقلة المرور البريء بأي شكل من الأشكال، ماعدا حق الدولة الساحلية بأن تطلب من سفينة حربية تتجاهل أنظمتها المتعلقة بالمرور من ترك البحر الإقليمي.[2]

بهذا الصدد أيضاً، فقد أكدت إتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958، على حرية الملاحة لجميع الدول (المادة 2 من الإتفاقية)، وأن لكل دولة الحق في الإبحار بسفنها (المادة 4 من الإتفاقية)، كما أكدت على حصانات السفن الحربية في أعالي البحار، والتي عرفتها طبقاً لنص (المادة 8 من الإتفاقية) على أنها (سفينة تابعة للقوات البحرية لدولة ما وتحمل العلامات الخارجية التي تميز السفن الحربية من جنسيتها، تحت قيادة ضابط مفوض حسب الأصول من قبل الحكومة ويظهر إسمه في القائمة البحرية، ويديرها طاقم من الخدمة النظامية في القوة البحرية). كما أوضحت حقوق السفن الحربية في المطاردة الحثيثة (المادة 23 من الإتفاقية)، والإستيلاء على سفن القراصنة في أعالي البحار(المادة 21 من الإتفاقية).

(1) Ken Booth, Law, (op.cit), ibid., p. 207.
(2) Ibid.

ج- إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

في الفترة التي أبرمت فيها إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، كانت الحرب الباردة قد بدأت ذروتها، وكانت التداعيات الأمنية لقانون البحار شديدة الحساسية. ومن اللافت للنظر، أن هذه الإتفاقية كانت قادرة على الإنتهاء بنجاح. كان من الواضح خلال المفاوضات أن الإتفاقية سوف تكون موضوع الأمن البحري، لذلك لم تؤثر بشكل مباشر على التدابير والإستخدامات العسكرية، بل تم تدوين الإتفاقية بالطريقة التي ركزت فيها على الإستخدام السلمي للبحار والمحيطات . وهذا الأمر لا ينعكس فقط في نص المادة (301 من الإتفاقية)، ولكن أعيد ذكره في العديد من الأحكام في وفي جوانب مختلفة من الإتفاقية، بما في ذلك أعالي البحار فهي بموجب (المادة 88) مخصصة للأغراض السلمية، وأن إستخدام المنطقة بموجب (المادة 141) مخصصة حصرياً للأغراض السلمية، وكذلك المبدأ الوارد في (المادة 240) بالنص على (إجراء البحث العلمي البحري للأغراض السلمية وحدها)، فضلاً عن الأحكام الواردة في (المادة 19) وكذلك الديباجة، حيث تؤكد الإتفاقية على ضرورة الإستخدام السلمي لهذه المنطقة في البحر الإقليمي، والذي يجب أن (لايضر بالسلام)، وأن يتوافق إستخدامه مع أهداف هذه الإتفاقية لضمان إستخدام البحار للأغراض السلمية. بالإضافة إلى تسهيل التسوية السلمية للنزاعات الدولية من خلال آليات الجزء الخامس عشر.

إن الإشارات المباشرة وغير المباشرة إلى العمليات العسكرية وإستخدام البحار والمحيطات في جميع مواد الإتفاقية، توضح أن العمليات العسكرية لا

تتعارض مع الإستخدامات السلمية لها. ويمكن إستخدام العمليات العسكرية للإضطلاع بالتنظيم والتنفيذ البحري في دعم حقوق وحريات الدولة الساحلية، وكذلك ممارسة حق الدفاع عن النفس بموجب القانون الدولي العام. وأن إستخدام العمليات العسكرية يجب أن يتم إما من قبل الدول بشكل فردي أو جماعي بشكل تحالف دولي للحفاظ على السلم والأمن الدوليين بما يتفق مع ميثاق الأمم المتحدة. لذلك تسعى أحكام الإتفاقية في جوانبها المتعددة إلى إعطاء قدر أكبر من اليقين للعمليات العسكرية، مع السعي لتحقيق توازن بين مصالح الدول الساحلية ومصالح الدول البحرية الكبرى التي تمتلك مصالح بحرية. ولتحقيقاً لهذه الغاية، تجدر الإشارة إلى أن الولايات المتحدة، وهي دولة لها مصالح الدولة الساحلية والقوة البحرية المهمة، لم ترفض الإنضمام إلى إتفاقية قانون البحار لعام 1982، بسبب مخاوفها من أن مصالح أمنها القومي لم تتم حمايتها بشكل كاف، بل بسبب مخاوفها من نظام الجزء الحادي عشر لقاع البحار العميقة.

لقد كررت الإتفاقية بعض الأحكام الرئيسية التي تضمنتها إتفاقية جنيف لعام 1948، خاصة مايتعلق منها بالعمليات العسكرية، مع إجراء التعديلات بالتأكيد عليها. كما في تعريف السفينة الحربية الوارد في (المادة 29) منها، حيث تقدم تعريفاً تكرر فيه إلى حد كبير التعريف الوارد في إتفاقية قانون البحار لعام 1958. وبالمثل، فإن الإعتراف بحريات الملاحة في أعالي البحار، بما في ذلك حق المرور البريء داخل المنطقة الإقتصادية الخالصة، كان ضرورياً لقبول هذه الإتفاقية.

كما تعكس الإتفاقية أيضاً، بعض التطورات المهمة في القانون الدولي لأنها تنطبق على الإستخدامات العسكرية في وقت السلم، بما في ذلك مسؤولية دولة العلم عن الخسارة أو الضرر الذي يلحق بالدولة الساحلية بسبب عدم إمتثال سفينة حربية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية.[1]

2- التدابير البحرية التي تجيزها الأمم المتحدة

لقد كان للأحداث الدولية التي شكلت تهديداً للسلم والأمن الدوليين والممتد آثرها إلى الأمن البحري، أثر مباشر في تطور قانون البحار الدولي في فترة ما بعد عام 1945. وذلك من خلال تدخل الأمم المتحدة في حفظ السلم والأمن الدوليين، بتفويض مجلس الأمن الدولي الذي يعمل على إستعادة السلم والأمن الدوليين بموجب الفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة. والذي يتمتع بسلطة تقديرية واسعة في تقرير أي من الأعمال التي تشكل تهديداً مباشراً للسلم والأمن الدوليين، يمكن فيها من تقديم التوصيات بموجب المواد (40، 41 و 42 من الميثاق). ليقرر مايجب إتخاذه من التدابير التي قد لا ترقى إلى إستخدام القوة المسلحة وذلك بموجب (المادة 41)، والتي تشمل تدابيراً يتم فرضها في البحر، مثل فرض العقوبات التجارية (الإقتصادية)، بما في ذلك الحصار. وبالمثل، قد تشمل التدابير عمليات عسكرية بإستخدام القوة في البحر، التي تجيزها (المادتين 42 و43). هذا يعني، أن هناك قوات من الدول الأعضاء في الأمم المتحدة ستشارك في تنفيذ قرارات مجلس الأمن الدولي.[2]

(1) راجع المادة 236 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

(2) See, Rob McLaughlin, United Nations Naval Peace Operations in

والحقيقة، كان لمجلس الأمن الدولي دوراً مباشراً في إغناء القانون الدولي المعاصر للبحار بقواعد جديدة منذ نهاية الحرب الباردة وهجمات 11. سبتمبر عام 2001 الإرهابية. في حقبة ما بعد الحرب الباردة، كانت المساهمات الرئيسية للمجلس من خلال إجراءات إنفاذ مختلفة، مما يسمح بإيقاف السفن وتفتيشها تنفيذاً لقرارات مجلس الأمن الإلزامية التي تنص على سبيل المثال، بحظر توريد الأسلحة أو السعي لمنع مرور سلع وإمدادات أخرى إلى دول معينة، تنفيذاً للحظر المفروض عليها طبقاً لقرارات مجلس الأمن، كالقرارات المتعلقة بحرب الخليج عام 1991، وفي أفغانستان عام 2001، وكذلك فيما يتعلق بحرب يوغسلافيا 1991–1993، والصراع في هاييتي 1993–1994. التي تم تنفيذها من قبل القوات الدولية البحرية المتحالفة تحت إشراف الأمم المتحدة.[1]

في هذا الصدد، لابد من الإشارة إلى قرار مجلس الأمن الدولي الذي يحمل الرقم 665 والصادر ضد العراق عام 1990، قبل حرب الخليج الأولى عام 1991، يمثل سابقة دولية (مفاهيمية) أساسية لعمليات الإعتراض البحرية الحديثة للأمم المتحدة. حيث نشرت 18 دولة عضو في الأمم المتحدة (المتعاونة مع الكويت) قواتها البحرية المتكونة من 95 سفينة حربية في منطقة الخليج العربي والبحر الأحمر، تعمل على تطبيق صارم لقرار مجلس

the Territorial Sea, International Humanitarian Law Series, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, Netherland, 2009, at p. 261 et seq.

(1) See, Rob McLaughlin, (op.cit), ibid., p. 262.

الأمن الدولي بفرض حصار تجاري (إقتصادي) أستمر لمدة 13 عاماً ضد الشحن البحري والبري والجوي للعراق.[1]

فضلاً عن ذلك، فأن كثير من القرارات الصادرة عن مجلس الأمن الدولي ترسخت في قانون البحار الدولي بمثابة مباديء عامة، كالقرار رقم 1540 لعام 2004، الذي دعا فيه المجلس إلى العمل ضمن المستوى الدولي لإنفاذ عقوباته في مجال حظر وتجريم نقل أسلحة الدمار الشامل وأنظمتها إلى الدول أخرى. وقد تم إتباع هذا النهج في قرار المرقم 1718 لعام 2006 بشأن العقوبات الإقتصادية والتجارية ضد كوريا الشمالية ردا على قيامها بالتجربة النووية عام 2006. كما فرض مجلس الأمن الدولي عقوبات إضافية أخرى ضد كوريا الشمالية بموجب قراره المرقم 1874 في عام 2009، بعد إطلاقها لصاروخاً في بحر اليابان عام 2009، حيث أثيرت المخاوف الدولية بشأن قدرة كوريا الشمالية على إطلاق أسلحة نووية. والمثير في الأمر، أن القرار لم يكتف بإتخاذ الإجراءات ضد دول العلم المنخرطة في تجارة محظورة مع كوريا الشمالية، ولكن أيضاً إلى دول العلم التي لا توافق على تفتيش سفنها في أعالي البحار، حيث طبقاً لقرار مجلس الأمن يتم التوجه بهذه السفن بالقوة (إذا أمتنعت) إلى الموانئ المناسبة حتى يمكن إجراء عمليات التفتيش عليها في الميناء، والتي تعتبر من السوابق الدولية الحديثة التي أقرها مجلس الأمن في القواعد الدولية البحرية.[2]

(1) See, Rob McLaughlin, (op.cit), ibid., p. 262.
(2) Ibid.

3- مبادرة أمن الإنتشار

أطلقت الولايات المتحدة الأمريكية مبادرة أمن الإنتشار (PSI) في عام 2003 إستجابة للمخاوف الأمنية الناشئة عن إنتشار أسلحة الدمار الشامل وإمكانية وصول مثل هذه الأسلحة إلى المنظمات الإرهابية، وتم بذل جهد كبير لتطوير آليات تنفيذ (PSI). وفي باريس تم الإتفاق على مباديء مبادرة الحظر لأمن الانتشار أيضاً في العام 2003، وكذلك وضع الخطوط العريضة للأسس والأهداف من (PSI)، والعمل على تفعيل بعض جوانبها.[1]

في حين أن (PSI) لها أبعاد تشغيلية متعددة وتمتد لتشمل البر والبحر والجو، أما عن تركيزها الأساسي فهو على العمليات البحرية، لذلك أجتذبت التحليلات المهمة فيما يتعلق بشرعيتها. والحقيقة قد أنظمت إلى (PSI) حوالي 105 دولة في يناير 2010، وقد سعت الدول الساحلية ودول الميناء إلى تطوير التدابير لمواجهة إنتشار أسلحة الدمار الشامل البحري.[2]

بالإضافة إلى ذلك، فأن مبادئ حظر (PSI)، جاءت متوافقة مع القواعد القانونية الوطنية وكذلك الدولية ذي الصلة، لذلك تبنتها الدول ضمن مجموعة التدابير التي تتخذها في هذا الصدد، مثل عمليات الوقف والتفتيش للسفن التي

(1) See, Mary Beth Nikitin, Proliferation Security Initiative (PSI), Congressional Research Service (CRS), Report 7-5700 RL34327, 2010, p. 1.
(2) Ibid., p. 12.

يشتبه في حملها أسلحة دمار شامل، والتي تبحر في مياهها الإقليمية.[1]

كما تم إعتماد هذه المبادرة من قبل الأمم المتحدة، حيث أصدر مجلس الأمن الدولي قراره المرقم 1540 في عام 2004، الذي يسعى إلى تحديد مجموعة من التدابير وعلى الدول أن تتخذها لمكافحة إنتشار الأسلحة النووية والكيميائية والبيولوجية، التي تعتبر من الأسلحة المهددة للسلم والأمن الدوليين. كما يدعو الدول أيضاً إلى التعاون بشأن قضايا عدم الإنتشار، بما يتفق وسلطاتها القانونية والتشريعية، وبما يتفق مع القانون الدولي، لإتخاذ إجراءات تعاونية لمنع الإتجار غير المشروع بالأسلحة النووية والكيميائية والبيولوجية، ووسائل إيصالها والمواد ذات الصلة.[2]

4- إختبار الأسلحة والتدريب والمناورات العسكرية

لقد كانت أحد مجالات الخلاف التي نشأت في إطار إبرام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، هي مسألة التدريبات وإختبار الأسلحة وإجراء المناورات العسكرية ذات الصلة في أعالي البحار وتحديداً داخل المنطقة الإقتصادية الخالصة.

في حين أن حرية الملاحة في أعالي البحار هي إحدى سمات الإتفاقية، وكذلك خضوع الملاحة في المنطقة الإقتصادية الخالصة لبعض القيود المحددة. بينما تبقى الإتفاقية صامتة بشأن شكل (حرية الملاحة) وفيما إذا

(1) Mary Beth Nikitin, (op.cit), Ibid., p. 10.
(2) See, Rob McLaughlin, (op.cit), ibid., p. 269.

كان يمتد إلى حق السفن الحربية في إجراء التدريبات العسكرية داخل هذه المياه أم لا.

في الواقع، فأن الإتفاقية لم تصمت عن مسألة التدريبات العسكرية في حد ذاتها، بل أشارت إلى ذلك صراحة عندما نصت (المادة 3/25) إلى حق الدولة الساحلية في إجراء التدريبات بالأسلحة داخل مياهها الإقليمية. على الرغم من هذه الإشارة غير المباشرة إليها، إلا أن ممارسة هذا الحق سواء من قبل الدولة الساحلية أو الدول الأخرى فيما يتعلق بالملاحة البحرية يبقى مرهوناً على شرط المادة (2/87 من الإتفاقية)، حيث يتعين على الدول أن تولي الإعتبار الواجب لمصالح الدول الأخرى.

مع ذلك، تبقى هذه القضايا مثار الإشكال والجدل بشأن المنطقة الإقتصادية الخالصة. حيث على الرغم من أن الدولة الساحلية تتمتع بالحقوق السيادية إلا إنها تبقى محدودة، ومن الواضح أن هناك إحتمالاً لزيادة الحساسية عندما تسعى القوى العسكرية الأجنبية إلى إجراء إختبارات للأسلحة أو المناورات العسكرية القريبة من الـ 13 ميل بحري عن حدود البحر الإقليمي للدولة الساحلية. كما تلتزم الإتفاقية الصمت للمرة الثانية، بشأن هذه القضية بخلاف الإشارة الواضحة في (المادة 58) إلى الدول التي تولي الإعتبار الواجب لحقوق وواجبات الدولة الساحلية عند ممارسة حقوقها داخل المنطقة الإقتصادية الخالصة.

أما في حالة وجود عدم يقين حقيقي بشأن مدى الحقوق القانونية للدولة الساحلية والدول الأخرى داخل المنطقة الإقتصادية الخالصة، عندها يمكن اللجوء إلى (المادة 59)، التي تنص على أنه يجب حل النزاعات من هذا النوع على أساس (الإنصاف) وفي ضوء جميع الظروف ذات الصلة، مع الأخذ في الإعتبار الأهمية الخاصة للمصالح المعنية للأطراف وكذلك للمجتمع الدولي ككل.

قد يشير ذلك إلى إمكانية تطبيق مجموعة من العوامل في تحديد ما إذا كان إختبار الأسلحة وإجراء المناورات البحرية مسموحاً به داخل المنطقة الإقتصادية الخالصة، بما في ذلك المسافة القريبة من مياه البحر الإقليمي للدولة الساحلية، والوقت الذي تستغرقه هذه العمليات، فضلاً عن تأثيرها على الحرية العامة للملاحة داخل المنطقة، وكذلك الآثار المحتملة على البيئة البحرية بما في ذلك الموارد البحرية الحية.

وقد أوضحت بعض الدول الساحلية صراحة إلتزامها الدولي بموجب المادة (301 من الإتفاقية) مثل البرازيل والهند والرأس الأخضر وماليزيا وبنغلادش وباكستان وأوروغواي، أي أن مسألة التدريبات العسكرية الأجنبية أو إجراء المناورات بما في ذلك إستخدام الأسلحة في مياهها الإقليمية، أمر لايمكن أن يتم إلا بموافقة الدولة الساحلية. في حين عارضت هذا التفسير الدول كل من فرنسا وإيطاليا وهولندا وبريطانيا، بينما تنظر الولايات المتحدة الأمريكية في العمليات العسكرية والتمارين والأنشطة على أنها إستخدامات مشروعة طبقاً

لمبدأ حرية الملاحة لإعالي البحار.[1]

فضلاً عن ذلك، قد تلجأ بعض الدول إلى إبرام المعاهدات الثنائية التي تشير ضمنياً إلى الحق غير المقيد في إجراء التدريبات العسكرية البحرية والمناورات في المنطقة الإقتصادية الخالصة، كما فعلت ذلك بعض الدول الأوروبية والإتحاد السوفياتي (سابقاً).[2]

5- التحليق بالطائرات العسكرية

يعتبر الدور الذي تلعبه الطائرات أحد الجوانب الأكثر أهمية للعمليات العسكرية في البحر. وعلى النقيض من إتفاقيات جنيف لعام 1958، هناك مجموعة من الأحكام في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، تتناول القضايا المتعلقة بعمليات الطائرات العسكرية بما في ذلك التحليق. كما في حالة التمييز بين عمليات السفن الحربية والطائرات العسكرية في نظام المرور البريء، الذي لا ينطبق على التحليق فوق البحر الإقليمي.[3]

فيما يتعلق بالتحليق فوق هذه المنطقة غالباً ما تستند إلى مطالبات أساسية (مفرطة)، مما أدى إلى إعتبار بعض المياه مياه داخلية، وهي من ضمن المطالبات المفرطة للدولة الساحلية في البحر الإقليمي، والتي لم يتم الإعتراف لها بها، أو قد تدعي بتنظيم التحليق فوق البحر الإقليمي بطريقة تتعارض مع

(1) Ken Booth, Law, (op.cit), ibid., p. 212.
(2) Ibid.
(3) Ibid., p. 268.

المادة (87 من الإتفاقية) في حرية التحليق فوق المنطقة الإقتصادية الخالصة وأعالي البحار.[1]

والحقيقة، يثار موضوع حرية التحليق بشكل مباشر فقط في البحر الإقليمي، أما عن التحليق فوق المضايق الدولية فينطبق عليها نظام حق المرور العابر مماثلة مع السفن. وتتمتع الطائرات العسكرية بالتالي بنفس حقوق العبور عبر المضيق الدولي كما تفعل السفن الحربية، في حين تخضع فقط لواجبات معينة في العادة، مثل الإمتثال لمعايير السلامة لمنظمة الطيران المدني الدولي (ICAO)، بما في ذلك مراعاة سلامة الملاحة الجوية ومراقبتها محلياً، وكذلك مراقبة حركة المرور أو الترددات اللاسلكية للإستغاثة الدولية.[2]

وقد تم تسليط الضوء على هذه القضايا من خلال تفسير إسبانيا لإحكام الإتفاقية، وذلك فيما ينطبق على مضيق جبل طارق. فقد أصدرت إسبانيا عند تصديقها على الإتفاقية إعلانات لها آثار على مرور العبور بالنسبة للطائرات العسكرية. تمثل الأول بإقتراح إسبانيا في تفسير للجزء الثالث الذي يسمح للدولة الساحلية بتطبيق لوائحها الخاصة فيما يتعلق بالملاحة الجوية، شريطة ألا يتم إعاقة حق العبور. والثاني تعلق بنص المادة (3/39 (أ) من الإتفاقية)، عندما أشارت إسبانيا إلى أن كلمة (عادةً) والتي تعني (ما لم تكن تحت القوة القاهرة أو حالة الإستغاثة). وكان تأثير هذا الإعلان هو إعتراض الولايات المتحدة الأمريكية على إعلاناتها بحجة (تعارضها مع كل من القانون

(1) Ken Booth, Law, (op.cit), ibid., p. 268.
(2) Ibid.

الدولي العرفي والقانون الدولي الجنائي).[1]

فضلاً عن ذلك، يتم تكرار أحكام التحليق التي تنطبق على نظام المرور العابر كذلك في الجزء الرابع من الإتفاقية، حيث تتمتع الطائرات الأجنبية طبقاً للمادة (53 من الإتفاقية) بحق المرور فوق الممرات البحرية الأرخبيلية. بطبيعة الحال، من دون تمييز بين الطائرات المدنية أو العسكرية، شريطة أن يكون المرور داخل المسارات الجوية المعينة، أو من خلال الطرق التي تستخدم بشكل طبيعي للملاحة الدولية. كما يجب ألا تنحرف الطائرات بأكثر من 25 ميل بحري عن جانبي الخطوط المحورية (المادة 5/53 من الإتفاقية).

كما تطبق أحكام المادة (39 من الإتفاقية) أيضاً على إلتزام الطائرات عند تحليقها فوق الممرات البحرية الأرخبيلية، والتي تنشأ معها نفس القضايا فيما يتعلق بالطائرات العسكرية، مثل الإمتثال لقواعد الطيران الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي. وفي هذه الصدد، قدمت الدول الأرخبيلية المعترف بها إعلانات مميزة طبقاً لإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، تتعلق بحق التحليق فوق المجال الجوي الدولي للمنطقة الإقتصادية الخالصة. وهو الأمر الذي تم تسليط الضوء عليه في عام 2001، عندما أصطدمت طائرة إستطلاع تابعة للبحرية الأمريكية بطائرة مقاتلة تابعة للبحرية الصينية فوق بحر الصين الجنوبي فوق المنطقة الإقتصادية الخالصة الصينية، ونتج عن

(1) Ken Booth, Law, (op.cit), ibid., p. 270.

الحادث في وفاة الطيار الصيني، وحاجة الطائرة الأمريكية للهبوط الإضطراري، حيث قامت الحكومة الصينية بإحتجازها، مدعية أن الولايات المتحدة الأمريكية قد أساءت لحقوق التحليق فوق المنطقة الإقتصادية الخالصة لها والتي تتمتع بها كدولة ساحلية وفقاً للمادة (3/58 من الإتفاقية)، مؤكدة في ذلك على حقها في التدخل لمنع التحليق فوق المنطقة الإقتصادية الخالصة من قبل الطائرات الأجنبية، إذا كان في ذلك تهديداً لأمن الدولة الساحلية.[1]

ثانياً.الحقوق والحريات الملاحية

أن الأساس الذي تقوم عليه العمليات العسكرية في البحر هو حرية الملاحة. على الرغم من أن تطور القوة الجوية منذ منتصف القرن العشرين، قد سمح بتوسيع نطاق العمليات العسكرية الجوية فوق المحيطات، كما إن نطاق هذه العمليات لا يمكن توقعها بأي شكل من الأشكال مقارنة بالقوة العسكرية التي ستمارس من خلال العمليات البحرية. لذلك، أثارت هذه المسألة أيضاً عدداً من القضايا بالنسبة لقانون البحار، فالسفن الحربية تعني أن هناك ما يعمل بالطاقة النووية وهي في عرض البحر. إلا أن ذلك لايقلل من قيمة الأساس الذي تستند عليه القوى البحرية في عملياتها العسكرية طبقاً لمبدأ حرية الملاحة.[2]

(1) Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 93.
(2) Rob McLaughlin, (op.cit), ibid., p. 47 et seq.

بناءاً على ذلك، كانت هناك عدة مسائل بالغة الأهمية أنعكست نتائج مفاوضاتها في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، منها عرض البحر الإقليمي، الذي كان مثار جدل كبير. فضلاً عن الأنظمة الملاحية المرتبطة بالمرور البريء، والمرور العابر، وكذلك الممرات البحرية الأرخبيلية.

في هذا الصدد أيضاً، لابد أن نذكر بدور محكمة العدل الدولية في ترسيخ مبدأ حرية الملاحة، خاصة من خلال قرارها في قضية مضيق كورفو، الذي لم تستند في قرارها إلى قواعد إتفاقية لاهاي لعام 1907[1]، بل إلى إستندت المحكمة إلى المبادئ الدولية العامة والمعترف بها كونها (لإعتبارات الإنسانية)، التي هي تشكل أكثر إلحاحا في السلام منها في الحرب وهو (مبدأ حرية التنقل) والتزام الدول بعدم إستخدام مياهها الإقليمية بما يتعارض مع حقوق الدول الأخرى. وكانت النتيجة التي توصلت إليها محكمة العدل الدولي هي (حرية السفن الحربية بالملاحة في وقت السلم)، الذي أصبح مبدأً عاماً تزداد أهميته كل يوم، وأصبح يؤخذ في الإعتبار عند تفسير القانون الدولي للبحار، فيما يتعلق بحرية ملاحة السفن الحربية، في المناطق من البحر آنفة الذكر.[2]

أما عن المياه الداخلية والموانيء، لا يوجد حق تلقائي لدخول السفن الحربية الأجنبية خلالها مالم تحصل على تصريح دبلوماسي، أو بموجب إتفاق ثنائي

(1) إتفاقية لاهاي الثامنة لعام 1907 المتعلقة بزرع ألغام ملامسة للغواصات.

(2) Corfu Channel (Albania v. United Kingdom), ICJ Reports 1949, p. 22.

أو صك دولي. فضلاً عن ذلك، لا يقتصر الأمر على إلتزام السفن الحربية بقواعد وأنظمة السلامة الملاحية داخل الميناء فحسب، بل ويشمل أيضاً معايير حماية البيئة البحرية.[1]

1- المرور البريء للسفن الحربية

يتناول الجزء الثاني، القسم الثالث من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، حق المرور البريء في البحر الإقليمي. ومن الواضح أن سفن جميع الدول تتمتع بحق المرور البريء، في حين أن القسم الفرعي (ج) الذي يتضمن المواد من 29 إلى 32 والتي تخص السفن الحربية بشكل مباشر. وتبعا لذلك، فالسفن الحربية تتمتع هي الأخرى بموجب الإتفاقية بحق المرور البريء، الذي يمكن ممارسته بنفس الطريقة التي تمارسه السفن التجارية.

مع ذلك، توضح الإتفاقية ثلاثة أنواع من القيود الواردة في ممارسة السفن الحربية لحق المرور البريء. القيد الأول هو أن السفن الحربية بحاجة لأن تأخذ بعين الإعتبار الحرص أثناء المرور على عدم التورط في أعمال تعتبر غير بريئة بموجب المادة (1/19 من الإتفاقية)؛ والقيد الثاني يتمثل بمجموعة القيود الواردة على المرور البريء في المادة (2/19 من الإتفاقية)، التي لها تطبيق معين على السفن الحربية، بما في ذلك أن لا تشارك في أية إجراءات يتم النظر فيها بأنها تشكل تهديداً أو استخداماً للقوة ضد الدولة الساحلية؛ أو أي شكل من أشكال المناورات أو التدريب بالأسلحة؛ الأنشطة التي تهدف إلى

(1) Rob McLaughlin, (op.cit), ibid., p. 47 et seq.

جمع المعلومات أو أعمال الدعاية التي تضر بالدفاع أو الأمن للدولة الساحلية؛ أو القيام بأنشطة البحث أو المسح؛ الأفعال التي تهدف إلى التدخل بالشؤون الداخلية للدولة الساحلية؛ والإنطلاق والهبوط أو الإنزال والتحميل من على متن الطائرة.

من الواضح أنها مجموعة واسعة من المتطلبات، التي في حال الإمتثال لها ستضمن الدولة الساحلية تحييد أية تهديدات أمنية محتملة قد تشكلها السفن الحربية الأجنبية أثناء تواجدها في مياه البحر الإقليمي. على عكس المرور العابر في الممرات البحرية الأرخبيلية.

أما القيد الثالث، فهو يتعلق بإمتثال السفن الحربية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بموجب المادة (21 من الإتفاقية)، وذلك فيما يتعلق بالأجكام ذات الصلة بسلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري، والحفاظ على بيئة الدولة الساحلية والوقاية من التلوث البحري.

بناءاً على ذلك، يتبين لنا أن المبدأ الثابت في إتفاقية قانون البحار لعام 1982، هو أن جميع السفن بما فيها الحربية، تمارس حق المرور البريء، وعليها في ذلك أن تمتثل لقوانين ولوائح الدولة الساحلية. إلا أن التساؤل الذي يثار في هذه الحالة، فيما إذا واجهت الدول الساحلية صعوبة في تطبيق قوانينها المدنية والجنائية على السفن الحربية بسبب مبادئ الحصانة السيادية! فما العمل في هذه الحالة؟ إعترافاً بهذا الواقع القانوني، توضح الإتفاقية في

(المادة 30) منها، أنه إذا تجاهلت سفينة حربية غير ممتثلة لطلب الإمتثال، جاز للدولة الساحلية من أن تطلب من السفينة الحربية مغادرة البحر الإقليمي، مما يؤدي إلى فقدانها لحق المرور البريء. كما يتعلق القيد الثالث أيضاً، بالوضع الخاص للغواصات، والتي بموجب المادة (20 من الإتفاقية)، مطلوب منها الإبحار على السطح وإظهار علمها.

والحقيقة، قد تنشأ عدد من القضايا من هذه الأحكام، مثل قدرة الدولة الساحلية على تفسير أحكام إتفاقية قانون البحار لعام 1982 من جانب واحد، وتحديد ما إذا كان مجرد وجود السفينة الحربية داخل البحر الإقليمي يشكل تهديداً لأمنها أم لا، أو أن أعمال السفينة الحربية أثناء مرورها ليست بريئة.

في هذا الصدد، هناك قضية أخرى، قد تكون مثاراً للخلاف، وهي إذا ما أصرت الدول الساحلية على الإذن أو الإخطار من قبل السفن الحربية قبل القيام بالمرور البريء عبر البحر الإقليمي. وهي المسألة التي لم يتم تضمينها في الإتفاقية مطلقاً، على الرغم من أن عدداً من الدول الأطراف أوضحت عزمها على طلب (إذن مسبق)، مثل كل من (ألبانيا، الجزائر، أنتيغوا، بربادوس، الرأس الأخضر، الصين، الكونغو، غرينادا، جزر المالديف، ميانمار، عمان، باكستان، الفلبين، رومانيا، سانت فنسنت، الصومال، سريلانكا، السودان، سوريا، فيتنام واليمن). أو من الدول التي أكتفت (بالإشعار المسبق) بمرور السفن الحربية، مثل (بنغلاديش، كرواتيا، الدنمارك، مصر، إستونيا، غانا، الهند، ليبيا، مالطا، موريشيوس، نيجيريا، صربيا،

مونتينيغرو وكوريا الجنوبية). في حين ردت عليها الدول (ألمانيا، إيطاليا وهولندا) بأن شرط الموافقة أو الإخطار بالمرور على متن السفن الحربية لا يتوافق مع أحكام الإتفاقية، وأكدت بقوة على أن حق المرور البريء يعتبر جزء من نظام حرية الملاحة. وهذا ماعبرت عنه أيضاً، كل من الولايات المتحدة والإتحاد السوفيتي القوتان البحريتان الأكثر أهمية في ذلك الوقت، أصدرتا في عام 1989 بياناً مشتركاً حول التفسير الموحد لقواعد القانون البحري الدولي التي تحكم نظام المرور البريء، والذي نص على أن (الحق في المرور البريء عبر البحر الإقليمي وفقاً للقانون الدولي، والذي لا يلزم إخطار مسبق أو إذن به). كما يعكس بيان عام 1989 هذا، موقف الولايات المتحدة وروسيا بشأن القضايا التي تتناول المرور البريء في القرن الحادي والعشرين أيضاً، هذا من ناحية.[1]

من ناحية أخرى، أوضحت الصين، عند تصديقها عام 1992 لإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، أن الإتفاقية (لا تمس بحق دولة ساحلية في أن تطلب من دولة أجنبية للحصول على موافقة مسبقة من أو تقديم إخطار مسبق إلى الدولة الساحلية لمرور سفنها الحربية عبر البحر الإقليمي).[2]

مع ذلك، هناك إستثناء واحد من جملة القيود المفروضة على السفن الحربية أثناء وجودها داخل البحر الإقليمي، أو في المنطقة المتاخمة للبحر الإقليمي،

(1) Wolfgang Graf Vitzthum, (op.cit), ibid., p 120.
(2) Ibid., p 122.

وهو ممارسة حق تقديم المساعدة للأشخاص المنكوبين في البحر. حيث أن واجب تقديم المساعدة في البحر هو أمر راسخ في قانون البحار وتم تحديده في المادة (98 من الإتفاقية)، الذي ينطبق على المنطقة الإقتصادية الخالصة وأعالي البحار.

وقد أثار ذلك قضايا أخرى، تتعلق فيما إذا كان من حق السفينة الحربية الأجنبية دخول البحر الإقليمي دولة أخرى لتقديم المساعدة للأشخاص المنكوبين، أو ما إذا كان يمكنها القيام بذلك فقط عند الإخطار والموافقة. وفي ذلك، ترى الولايات المتحدة الأمريكية أن في مثل هذه الظروف يتولد إلتزاماً بتقديم المساعدة، ويمكن بالتالي للسفن الحربية الأمريكية دخول البحر الإقليمي لدولة ساحلية دون إذن للقيام بهذه المهمة في الإنقاذ بحسن نية. تضيف إلى ذلك، شرط أن يكون هذا الدخول (مؤقت) إلى البحر الإقليمي دون ممارسة المرور البريء أن يكون هناك مايشير إلى أي تهديد للدولة الساحلية، وبذلك ستأتي ممارسة هذا الحق متسقة مع تقاليد طويلة الأمد في البحر والقانون الدولي العام في تقديم المساعدة الإنسانية.[1]

2- المرور العابر في الممرات البحرية للمياه الأرخبيلية

هناك تداخل في القضايا التي تنشأ فيما يتعلق بحقوق مرور السفن الحربية عبر المضائق الدولية والممرات البحرية الأرخبيلية بسبب تشابه هذين الأمرين بأنظمة المرور. بالنظر إلى الأهمية الإستراتيجية للمضائق التي تقع داخل الأرخبيل لدول مثل إندونيسيا والفلبين، فمبدأ حرية الملاحة البحرية في هذا

(1) Wolfgang Graf Vitzthum, (op.cit), ibid., p 122.

الصدد مهم جداً، خاصة لبعض القوى البحرية مثل الولايات المتحدة الأمريكية التي تنتشر سفنها الحربية في شرق وجنوب شرق آسيا وغرب المحيط الهادئ التي أستفادت من إمتياز المادة (3/53 من الإتفاقية)، فيما يخص المرور في الممرات البحرية الأرخبيلية، الذي يجب أن يتم في الوضع العادي للعبور المستمر والسريع وغير المعاق عبر الأرخبيل من جزء من المنطقة الإقتصادية الخالصة أو أعالي البحار إلى جزء آخر.[1]

كما أن المادة (53 من الإتفاقية) تعكس في الواقع ثلاثة جوانب أو قيود مهمة على مرور السفن الحربية في الممرات البحرية الأرخبيلية، وهي: الأول، هو أن حق المرور البريء غير قابل للتعليق، وبالتالي يمكن أن تتمتع به السفن الحربية دون قيد أو شرط؛ والثاني، هو أنه لا يمكن التمتع بهذا الحق إلا داخل ممرات بحرية أرخبيلية معينة، أو لتلك الطرق البحرية التي تستخدم عادة كممرات دولية للملاحة. والحقيقة، قد تنشأ بعض المشاكل في إلتزام السفن الحربية بهذه القيود، وذلك بسبب الحصانة السيادية التي تتمتع بها. وبما أن الدولة الأرخبيلية لها الحق في تعيين أنظمة فصل حركة المرور على سبيل المثال، لغرض المرور الآمن عبر القنوات الضيقة داخل الممر البحري للأرخبيل، لذلك تبرز أهمية الجانب الثالث أو القيد الثالث الذي يجب على السفن الحربية أخذه بالإعتبار.

والجانب الثالث، يتمثل في المرور في الممرات البحرية الأرخبيلية الذي قد

(1) Chris Carleton/Clive Schofield, (op.cit), ibid., p. 62.

يشهد توقفاً لسفينة حربية أجنبية داخل مياه الدولة الأرخبيلية لفترة طويلة من الوقت. وبالتالي، قد تنشأ حساسية متزايدة من خلال مطالبتها بفتح الطريق أمام سفن الشحن المارة الأخرى، لذلك يجب على السفن الحربية ألا تشارك في أي إجراءات خلال فترة تواجدها أو مرورها في مياه الأرخبيل من شأنه أن يشكل إنتهاكاً لأنظمة وقوانين الدولة الأرخبيلية. فضلاً عن مراعاة مسألة حماية بيئة مياه الأرخبيل البحرية من التلوث، والعمل على خفضه والسيطرة عليه طبقاً لقواعد حماية البيئة البحرية الدولية.

3- المرور العابر في المنطقة الإقتصادية الخالصة

المنطقة الإقتصادية الخالصة هي منطقة ذات سيادة وسلطة قضائية على موارد الدولة الساحلية، إلا أنها ليست مطلقة فيما يتعلق بتنظيم الملاحة فيها. وهذا مؤكد بموجب المادتين (58 و 90 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)، اللتين تنصان على أن لكل دولة الحق في الإبحار بالسفن على أن ترفع علمها في كل من أعالي البحار والمنطقة الإقتصادية الخالصة المجاورة، وبشرط التعرف على الإستخدامات المشروعة من قبل الدولة الساحلية للمنطقة الإقتصادية الخالصة. وبالتالي، فإن ذلك يعني أن السفن الحربية تتمتع بحرية الملاحة داخل المنطقة الإقتصادية الخالصة للدول الساحلية. ومع ذلك، في وقت إبرام الإتفاقية أتخذت بعض الدول موقفاً من تفسير المادة (301 من الإتفاقية) التي تنص على الإستخدام السلمي للمحيطات، مما يشير إلى أنها قد تضع بعض القيود المفروضة على أنشطة السفن الحربية الأجنبية. البرازيل، على سبيل المثال، أكدت بالنص على مضمون (المادة 301) عند تصديقها عام 1988 على إتفاقية قانون البحار

لعام 1982، أنه (يجب أن تكون هذه المناطق البحرية خاضعة لسيادة الدولة الساحلية أو ولايتها القضائية، وأنه يتوجب كذلك على الدول الأخرى داخل المنطقة الإقتصادية الخالصة أن تمتنع عن إجراء التدريبات أو المناورات العسكرية). وهذا ما أعترضت عليه الولايات المتحدة الأمريكية، وبالمثل كان أعتراضها على قانون المناطق البحرية الإيرانية لعام 1993، الذي سعى إلى وضع قيود على السفن الحربية الأجنبية داخل المنطقة الإقتصادية الخالصة على أساس أن حرية الملاحة التي تقوم بها السفن الحربية الأجنبية مقيدة.[1]

4- أنشطة المسح العسكري

كان جانب من العمليات البحرية في المنطقة الإقتصادية الخالصة مثاراً للجدل، هي أنشطة المسح العسكري. هذه الأنشطة تتمثل في المراقبة أو البحث العلمي التي تقوم بها السفن العسكرية أو البحرية، داخل المنطقة الإقتصادية الخالصة للدول الثالثة. كما أن هذه الأنشطة قد تكون نخصصة لجمع البيانات الأوقيانوغرافية أو بيانات إستخبارية تتعلق بالأمن القومي.[2]

والحقيقة، تثير هذه الأنشطة مجموعة من القضايا خاصة تلك التي تتعلق بالمادة (246 من الإتفاقية) من حيث مشروعية البحث العلمي، وفيما إذا كانت مشمولة بأحكام المادة (87 من الإتفاقية) بشأن ممارسة حريات أعالي

(1) See, Ashley Roach/Robert Smith, United States Responses to Exessive Maritime Claims, Martinus Nijhoff Publishers, The Hague/Boston, 1996, at p. 387 et seq.

(2) See, Christine Gray, International Law and the Use of Force, Foundationas of Public International Law, 2.ed ., Oxford Uni. Press, USA, 2008, p. 411.

البحار التي يتم التمتع بها أيضاً داخل المنطقة الإقتصادية الخالصة.

والأمثلة في هذا الصدد كثيرة، نذكر منها تورط الولايات المتحدة في العديد من حوادث المسح العسكري داخل المنطقة الإقتصادية الخالصة للصين. كتلك التي قامت بها السفينة الأمريكية (USNS Bowditch) في عام 2001 من عملية مسح هيدروغرافي، حيث واجهتها الفرقاطة البحرية الصينية، وأمرتها بمغادرة المنطقة الإقتصادية الخالصة. وفي حادثة ثانية أيضاً بين الصين والولايات المتحدة الأمريكية، قامت سفينة المراقبة التابعة للبحرية الأمريكية (USNS Impeccable) في عام 2009، بدخول المنطقة الإقتصادية الخالصة الصينية، أحاطتها هذه المرة خمس سفن صينية بينها سفينة إستخبارات بحرية، فأنسحبت، لكنها عادت إلى المنطقة في اليوم التالي تحت حراسة مدمرة أمريكية تعمل بصواريخ موجهة، وأحتجت الولايات المتحدة على الصين بعد هذه الحادثة، بحجة أن جمع البيانات البحرية العسكرية هو شكل من أشكال علوم البحث البحرية، لكن الصين ردت بالتأكيد على أن السفينة (Impeccable) كانت تعمل بشكل غير قانوني داخل المنطقة الإقتصادية الخالصة الصينية وفي ذلك إنتهاك للقانونين الدولي والصيني الداخلي.[1]

5- المناطق منزوعة السلاح والخالية من الأسلحة النووية

جانب آخر يجب مراعاته فيما يتعلق بالعمليات البحرية في البحر، هو تأثير المناطق منزوعة السلاح والخالية من الأسلحة النووية. منذ نهاية الحرب العالمية الثانية إزداد الضغط الدولي لنزع السلاح من بعض المناطق التي

(1) See, Christine Gray, (op.cit), ibid., p. 411.

يمكن إعتبارها جزءاً ملكاً للبشرية. مثل القارة القطبية الجنوبية التي تم الإتفاق على نزع السلاح فيها بموجب معاهدة أنتاركتيكا لعام 1959،[1] والتي تمتد إلى المحيط الجنوبي حتى جنوب خط عرض 60 درجة جنوباً، حيث تنص المادة الأولى من معاهدة أنتاركتيكا على ما يلي:

(يجب إستخدام القارة القطبية الجنوبية للأغراض السلمية فقط. كما تحظر، في جملة أمور، أية تدابير ذات طابع عسكري، مثل إنشاء القواعد والتحصينات العسكرية، والقيام بالمناورات العسكرية، وكذلك إختبار من أي نوع من أنواع الأسلحة).

وفي إطار الجهود المبذولة لمنع الانتشار النووي، كانت هناك أيضا عدة مبادرات لإعتماد مناطق خالية من الأسلحة النووية، وضمن إطار المعاهدات الإقليمية كذلك، والتي غطت أجزاء من أمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي وجنوب المحيط الهادئ وجنوب شرق آسيا وأفريقيا. ولا تنطبق هذه المناطق فقط على البحار الأقليمية والمناطق الإقتصادية الخالصة التابعة للدول الأطراف، ولكنها تمتد أيضاً إلى أعالي البحار. وبالتالي، ستكون هناك قضايا جديدة تتعلق بحرية الملاحة للسفن التي تعمل بالطاقة النووية أو السفن الحربية المسلحة نووياً. ومع ذلك، لم تنشأ قضايا مهمة فيما يتعلق بهذه الأنظمة، بسبب التطبيق الصارم للوضع الخالي من الأسلحة النووية بالنسبة للدول غير الأطراف و تلك الدول من خارج هذه المناطق، وإن كان ذلك

(1) See, Scott Parish, Nuclear Weapon Free Zones and Maritime Transit of Nuclear Weapons, in: Caron and Scheiber (ed.), The Oceans in the Nuclear Age, California, 1995, at p. 436. (pp. 337-351).

سيؤثر على الحريات الملاحية. وفقاً لذلك، جاءت معاهدة راروتونغا لعام 1985،[1] التي تنشئ منطقة خالية من الأسلحة النووية في جنوب المحيط الهادئ وتتجاهل التأثير المحتمل على حرية الملاحة من خلال النص على توفير ما يلي:

(لا شيء في هذه المعاهدة مايضر بأي شكل من أشكال الحقوق، أو ممارسة الحقوق الواردة بشأن حرية أعالي البحار بموجب القانون الدولي للبحار).

كما أن وهناك حكم مماثل في معاهدة بانكوك لعام 1995، التي تنص على خلو جنوب شرق آسيا من الأسلحة النووية في المنطقة، على الرغم من أن هذه المعاهدة تمتد فقط إلى المناطق الإقتصادية الخالصة للدول داخل هذه المنطقة ولا تدعي أنها تنطبق على أعالي البحار. كما يجب التمييز بين هذه المبادرات الإقليمية، من ممارسات بعض الدول التي تحظر الوصول إلى موانئها، بالنسبة للسفن المسلحة نووياً أو التي تعمل بالطاقة النووية.[2]

فضلاً عن ذلك، هناك موضوع مهم هو الآخر، وهو القلق من إحتمال عسكرة قاع البحر بسبب الموارد المعدنية الإستراتيجية الموجودة فيه، والتي كان من المتوقع أن تكون متاحة خاصة فيما يتعلق بشأن التعدين في قاع البحار. لذلك تم تنظيم هذه المسألة من خلال إبرام معاهدة قاع البحار لعام 1970، التي تحظر في المادة الأولى منها زرع الأسلحةال نووية أو أسلحة الدمار الشامل في قاع البحار. وذلك تماشياً مع أهداف إتفاقية الأمم المتحدة لقانون

(1) Scott Parish, (op.cit), ibid., p. 436.
(2) Ibid.

البحار لعام 1982 وتعزيزاً للمباديء الواردة فيها بشأن المنطقة. [1]

(1) Scott Parish, (op.cit), ibid., p. 437.

الفصل الثالث

تسوية المنازعات في قانون البحار

Dispute Settelment in the Law of the Sea

أولاً. مقدمة

من أكثر السمات المميزة لإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، هو نظام تسوية المنازعات. هذا النظام المعقد، المنصوص عليه في الجزء الخامس عشر من الإتفاقية، هو تظام غير عادي في القانون الدولي العام لأنه شامل وإلزامي، ولا يخضع إلا لإستثناءات محدودة. لذلك، يجوز لأي طرف من أطراف الإتفاقية الإحتجاج به ومن جانب واحد فيما يتعلق بمعظم النزاعات، من دون موافقة الطرف الثاني المدعى عليه.

كما أن هذا النظام جدير بالملاحظة أيضاً، بالنسبة للإطار المؤسسي المتمثل بإنشاء المحكمة الدولية لقانون البحار (ITLOS) وهي محكمة دائمة مقرها في هامبورغ (ألمانيا). فضلاً عن ذلك، يعتبر نظام الجزء الخامس عشر من الإتفاقية، جزءاً لا يتجزأ من القانون الدولي للبحار الحديث، ويلعب دوراً حاسماً في ضمان إمتثال الأطراف لهذا القانون.

وبموجب نظام الجزء الخامس عشر تنقسم آلية تسوية المنازعات التي ينطبق عليها، إلى قسمين:

الأول، هو النظام الداخلي المنصوص عليه في الفرع الأول من الجزء الخامس عشر، الذي ينطبق على النزاعات المتعلقة بالإتفاقية، والذي بموجبه يجوز لأطراف الإتفاقية من تسوية المنازعات بإحالتها إلى هيئة قضائية جديدة، أو إلى المحكمة الدولية لقاع البحار(ITLOS)، أو للتحكيم الخاص، أو إلى محكمة العدل الدولية.

الثاني، هي محكمة العدل الدولية. نظراً لتصديق الدول الأطراف على الإتفاقية، أصبحت المحكمة هي الآلية الخارجية لتسوية معظم المنازعات المتعلقة بقانون البحار. وهناك بعض الإستثناءات الإلزامية وكذلك الإختيارية بموجب الفرع الثالث من الجزء الخامس عشر، التي تنطبق على نظام تسوية المنازعات أيضاً.

ثانياً. الآليات العامة لتسوية المنازعات الدولية

بموجب ميثاق الأمم المتحدة، يطلب من الدول تسوية نزاعاتها سلمياً بموجب الوسائل المتاحة لحل النزاعات المنصوص عليها في المادة (33 من الميثاق)، والتي تشمل التفاوض والتحقيق والوساطة والتوفيق والتحكيم والتسوية القضائية. وقد تم إستخدام هذه الوسائل بدرجات متفاوتة في تسوية المنازعات المتعلقة بقانون البحار.

وكما جرت العادة، تقدم الدولة مطالبتها بتسوية نزاعها ضد دولة أخرى طبقاً للقواعد الدولية لقانون البحار، من خلال تسوية تفاوضية تتم مع إجراءات طرف ثالث يتم الإستناد إليه، والذي في الغالب يتم إتفاق الأطراف المتنازعة عليه مسبقاً. ويمكن أيضاً إستخدام التفاوض حتى عندما يتفق الطرفان المتنازعان على خيار التحكيم لتسوية النزاع، كما في قضايا مصايد الأسماك مثلاً، كتلك المتعلقة بـ(حرب القد) بين آيسلندا وألمانيا والولايات المتحدة، في حين يتم إجراء المفاوضات من قبل الأطراف أنفسهم.[1]

فيما يتعلق بالخيارات الأخرى لتسوية المنازعات المفهرسة في المادة (33 من الميثاق)، فهي تشمل الوساطة، عندما يكون هناك طرف ثالث يقوم بشكل أساسي بتوجيه المفاوضات، وفي حال عدم توصل الوسيط إلى تقييم مستقل للوقائع والقضايا المتنازع عليها. قد يلجأ للتحقيق أو (تقصي الحقائق) والتوفيق، حيث يقوم الطرف الثالث بدراسة الأمور محل الخلاف، ومن ثم رفع تقرير إلى الأطراف، ويسعى إلى حل القضايا محل الخلاف. وخير مثال على ذلك، هي حالة التحقيق التي تمت في حادثة (Red Crusader) في عام 1961، حيث أتفقت الحكومتان البريطانية والدنماركية على إنشاء لجنة من ثلاثة أعضاء للتحقيق لفحص الحقائق المحيطة بحادث المواجهة المسلحة التي حصلت بين سفينة الصيد البريطانية وسفينة حماية مصايد الأسماك الدنماركية (Niels Ebbesen). أعتمدت اللجنة على عملية تحكيم أساسية،

(1) للزيادة أنظر, د. صلاح الدين عامر, القانون الدولي للبحار, مرجع سابق, ص 561.

وتوصلت إلى عدد من الإستنتاجات القانونية، فيما يتعلق بأمور مثل إستخدام القوة المسلحة من قبل ربان السفينة الدنماركي.[1]

وقد يلجأ إلى التوفيق أو المصالحة بين الأطراف المتنازعة، إلا أن الأمثلة على التوفيق في سياق الممارسات الدولية ليست كثيرة، نذكر منها على سبيل المثال، لجنة التوفيق التي عينتها الأمم المتحدة لفلسطين بموجب قرار الجمعية العامة رقم (194) لعام 1948، بشأن تقرير وضع القدس في نظام دولي دائم وتقرير حق اللاجئين في العودة إلى ديارهم.[2] أما عن التوفيق في ضوء القانون الدولي للبحار، نذكر على سبيل المثال، مانصت عليه إتفاقية (OSPAR) لعام 1992، وهي الإتفاقية التي تسعى إلى حماية البيئة البحرية لشمال شرق المحيط الأطلسي (كما أسلفنا سابقاً)، حيث توفر الإتفاقية نظاماً لتسوية المنازعات يكون في المقام الأول عن طريق التحقيق أو التوفيق. وفي مثال آخر ذي صلة، هو إجراء التوفيق المنصوص عليه في إتفاقية التنوع البيولوجي لعام 1992، التي إستفادت منها نيوزيلندا خاصة في نزاعها مع فرنسا حول التجارب النووية في المحيط الهادئ في تسعينيات القرن الماضي[3].

وبسبب تعذر اللجان التحقيقية من إجراء التوفيق أو المصالحة، قد يلجأ إلى التحكيم والتسوية القضائية التي تشمل دخول طرف ثالث لإجراء التحكيم أو

(1) Ken Booth, Law, (op.cit), ibid., p. 279.
(2) General Assembly/RES/194 (III) of 11 December 1948.
(3) Nuclear Test (New Zealand v France), interim measures, 1973, ICJ Rep. 135.

التسوية القضائية، ولكن في دور أكثر رسمية، والذي يتطلب من الطرف الثالث عادة حل النزاع وفقاً للمعايير القانونية (حصرياً)، من خلال قرار ملزم للأطراف المتنازعة.

عندما يتم الإتفاق على التحكيم، سينطوي ذلك على إنشاء هيئة تحكيم متخصصة بموضوع النزاع لغرض معالجته. في مطلع القرن القرن العشرين عندما تم إنشاء محكمة التحكيم الدائمة (PCA)، تم إستخدامها في عدد من قضايا قانون البحار التأريخية والمعاصرة تحت بند الجزء الخامس عشر من الإتفاقية، بما في ذلك قضية مصنع موكس (MOX Plant)[1]، وكذلك التحكيم في قضية غينيا وسورينام بشأن إمتياز التعدين[2].

كانت التسوية القضائية لنزاعات قانون البحار تتم متابعتها حصرياً من خلال محكمة العدل الدولية، حتى إنشاء المحكمة الدولية لقاع البحار (ITLOS)، التي لديها الإختصاص في الفصل بالمنازعات المتعلقة بقانون البحار، حيث يتم منح هذا الإختصاص من قبل الدول لمرة واحدة (عبر إتفاقية خاصة) أو على أساس دائم، طبقاً لبند تسوية المنازعات الوارد في نص المادة (1/287 (ب) من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982). وهناك طريقة إخرى لمنح هذا الإختصاص، وهو عن طريق الإجراء الإلزامي لمحكمة العدل

(1) MOX Plant (Irland v United Kingdom), provisional measures, 2002, 41 ILM 405.
(2) Puma Energy PNG Supply Ltd and Puma Energy PNG Refining Limited v. Independent State of Papua New Guinea (ICSID Case No. ARB/17/26).

الدولية، المنصوص عليه في المادة (2/36 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية). والذي يسمح للدول بتقديم إعلانات قبل حدوث النزاع، يوضحون فيه إلى أنهم يقبلون بإختصاص المحكمة بشكل عام، أو فيما يتعلق بالنزاعات التي تنطوي على موضوع معين. والحقيقة، منذ عام 2010 كان هناك أكثر من 66 تصريح دولي إختياري تمتد غالبيتها إلى منازعات قانون البحار. ومع ذلك، هناك العديد من التصريحات الدولية تسعى إلى إستبعاد إختصاص محكمة العدل الدولية، فيما يتعلق ببعض بالمنازعات البحرية ذات الطابع الخاص.[1]

فضلاً عن ذلك، فأن إستخدام التحكيم والتسوية القضائية في قانون البحار هو أوسع بكثير مما هو عليه في معظم مجالات القانون الدولي العام الأخرى. كان هذا هو الحال بشكل خاص فيما يتعلق بتعيين الحدود البحرية. حيث لعبت محكمة العدل الدولية دوراً محورياً في تسوية النزاعات المتعلقة بالمحيطات منذ إنشائها، كما شكلت إجراءات قانون البحار نسبة كبيرة من عدد القضايا المعروضة عليها، فقد شكلت قضايا الحدود البحرية وحدها 51 قضية من مجموع 102 قضية خلافية لدى محكمة العدل الدولية.[2]

ثالثاً. تسوية المنازعات البحرية في ضوء قانون البحار

هناك تاريخ طويل من قانون تسوية المنازعات البحرية من خلال كل من

(1) . See Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., p. 182.

(2) . Ibid.

القنوات الدبلوماسية والهيئات القضائية. منذ مطالبات السفينة ألاباما في عام 1872، بين الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا بشأن مطالبات التعويض. وكذلك بشأن الصيد غير القانوني، في قضية بحر بيرنغ بين كل من الولايات المتحدة الأمريكية وإيرلندا وبريطانيا عام 1893. ثم قضية السفينة (I´m Alone Case) بين كندا والولايات المتحدة الأمريكية عام 1935 والتي تتعلق بالحق في المطاردة الحثيثة. تم البت في كل هذه النزاعات على أساس التحكيم الخاص كنظام عام لقانون البحار، إذ لم تكن التسوية القضائية من خلال المحاكم الدولية موجودة بعد، ولم تكن لتظهر بشكل كامل حتى:

1- مشروع لجنة القانون الدولي بشأن قانون البحار

في عمل لجنة القانون الدولي على مشاريع المواد المتعلقة بقانون البحار، والتي كانت تعدها مسبقاً لإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (إتفاقية جنيف) لعام 1958، تم إيلاء بعض الإهتمام لمسألة تسوية المنازعات.

بعد أن أنتهت اللجنة من مشاريع المواد الخاصة بقانون البحار، قدمته إلى الجمعية العامة للأمم المتحدة في عام 1956، وقد تضمن المشروع عدة أحكام تتعلق في البعض منها بموضوع التسوية الإلزامية لنزاعات قانون البحار، وذلك من قبل لجنة تحكيم مكونة من سبعة أعضاء، أو من قبل محكمة العدل الدولية.

ومع ذلك، فإن اللجنة كانت قد رفضت الإقتراح القائل بأن جميع نزاعات

قانون البحار يجب أن تخضع للتسوية الإلزامية، وذلك لعدة أسباب: الأول، هو أن مهمة لجنة القانون الدولي هي تدوين قانون البحار (الموضوعي)، وليس لتوفير ضمانات الإنفاذ لهذا القانون؛ والسبب الثاني، وهو الأساس المنطقي المقدم من قبل اللجنة، وهو أن النظام الجديد لتسوية المنازعات في قانون البحار لم يكن بحاجة إلا أن تكون التسوية إلزامية للمنازعات الناشئة بسببه، وكان رد اللجنة كذلك، بأنه يكفي الإعتماد على وسائل أخرى مثل نظام التوافق القائم لحل المنازعات بالوسائل الدبلوماسية والقانونية. كما أعتبرت نظام التحكيم أمراً ضرورياً لحل النزاعات المتعلقة بمصايد الأسماك المشتركة بين دولتين أو أكثر.[1]

أما النص على التحكيم الملزم في المنازعات من هذا النوع، تطرقت إليه اللجنة في مشاريع المواد (57 إلى 59). وكان التبرير المقدم لإدراج هذه الآلية، هو أنه نظراً لتمتع الدول الساحلية بسلطة تقديرية كبيرة بموجب مشاريع المواد، وذلك في تقرير ما إذا كانت ستسمح لدول أخرى في مصايد الأسماك الساحلية أم لا، ومع ذلك، قد تنشأ الخلافات بين الدول الساحلية ودول الصيد. لذلك، أشارت اللجنة في مواد مشروعها، إلى إختصاص محكمة العدل الدولية الإلزامي بشأن المنازعات المتعلقة بالجرف القاري، وبموجب (المادة 73) تضمنت اللجنة في مشروعها القضايا التي يمكن إحالتها من جانب واحد إلى محكمة العدل الدولية، وهي المتمثلة (بالنزاعات حول إمتداد الجرف القاري للدول الساحلية؛ والحقوق السيادية التي تمارسها الدول الساحلية في الجرف القاري؛ وتدخل الدولة الساحلية في العمود المائي فوق الجرف القاري،

(1) Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 189.

رغم الحريات الواردة لأعالي البحار بما في ذلك الحق في مد الكابلات البحرية، الملاحة والصيد؛ وكذلك ترسيم الحدود المتداخلة للرفوف الداخلية للأراضي المجاورة والمقابلة للدولة الساحلية.

2- إتفاقية جنيف لقانون البحار لعام 1958

أعتمدت المناقشات في إتفاقية جنيف لقانون البحار بشكل كبير على مشاريع المواد التي قدمتها لجنة القانون الدولي. ومع ذلك، فإن مقترحات لجنة القانون الدولي بشأن تسوية المنازعات كانت مقبولة جزئياً. إذ لم تتضمن أي من الإتفاقيات الأربع المعتمدة في إتفاقية جنيف لقانون البحار لعام 1958، أية أحكام تتعلق بهيئات التحكيم الإجباري أو التسوية القضائية. ماعدا بعض الترتيبات التي نصت عليها في إتفاقية الصيد والمحافظة على الموارد الحية في أعالي البحار لعام 1958 كإتفاقية الصيد والمحافظة على الموارد الحية في أعالي البحار لعام 1958، بشأن نزاعات مصائد الأسماك في أعالي البحار، والتي يتعين تقديمها للتسوية لهيئة تحكيمية مؤلفة من خمسة أعضاء (المادة 9 من إتفاقية الصيد).[1]

نتيجة لذلك، لم تتضمن إتفاقية جنيف بشأن الجرف القاري لعام 1958، أية أحكام تتعلق بتسوية المنازعات، وينطبق الشيء نفسه على إتفاقية عام 1958 بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة وإتفاقية أعالي البحار لعام 1958. وبدلاً من إعتماد أحكام تسوية المنازعات في جزء شامل لكل من إتفاقيات

(1) Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 208.

جنيف الأربع، قرر المندوبون في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، بأن يكون هناك بروتوكول للتوقيع الإختياري يتعلق بالتسوية الإجبارية للمنازعات عن إتفاقيات جنيف لقانون البحار، حيث ينطبق هذا البروتوكول الإختياري على جميع النزاعات المتعلقة بتفسير أو تطبيق إتفاقيات جنيف لعام 1958، بإستثناء الخلافات التي تدخل ضمن إختصاص خاص، بموجب إتفاقية الصيد والحفظ للموارد الحية في أعالي البحار لعام 1958، حيث تقع الخلافات في هذه الحالة ضمن الإختصاص الإجباري لمحكمة العدل الدولية. حيث يمكن عرضها على هذه المحكمة عن طريق طلب مقدم من أي طرف في نزاع هو طرف في البروتوكول الإختياري.

في الواقع، أضاف البروتوكول الاختياري قاعدة جديدة لقانون تسوية المنازعات البحرية من خلال إعتماد نظام الإختيار هذا، والذي بموجبه تحافظ الدول الأطراف في إتفاقية جنيف لقانون البحار على موقفها التقليدي القائم على الموافقة بإتخاذ الأساليب الإجبارية لتسوية المنازعات.

3- إتفاقية قانون البحار لعام 1982

لقد تم تحسين نظام تسوية المنازعات لقانون البحار، وذلك في المؤتمر الثاني للأمم المتحدة لقانون البحار في عام 1960، ولكن بسبب فشله لعدم تحقيق أية نتائج ملموسة حول عرض البحر الإقليمي، والخلافات التي ثارت حوله.

لذلك، فأن قضايا تسوية المنازعات تم النظر فيها بدقة بالغة في إتفاقية الأمم

المتحدة لقانون البحار لعام 1982. من خلال التقدم المحرز بشأن الجزء الخامس عشر من الإتفاقية، من خلال عمل مجموعة غير رسمية من المندوبين، إستندت في عملها إلى مبدئين أساسيين، وهما:

1- أن النزاعات المتعلقة بالمحيطات ستتم تسويتها بموجب القانون الدولي للبحار، أي طبقاً لإجراءات إلزامية، يجب أن تطبق حيثما أمكن لضمان التوحيد والإتساق؛

2- إن تفسير الإتفاقية، يسمح بتطبيق بعض الإستثناءات، التي ينبغي دمجها في نظام الإتفاقية التي يتم صياغتها، بدلاً من أن يكون نظاماً اختيارياً. وإلى حد ما تم الإلتزام بهذه المبادئ، وبالنتيجة هي الآن المعبر عنها في الجزء الخامس عشر من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. والذي يشتمل على ثلاثة أقسام تسعى إلى الإستفادة من المحكمة الدولية القائمة، وهي محكمة العدل الدولية، وكذلك إنشاء مؤسسات جديدة لتسوية النزاعات المتعلقة بقانون البحار، بما في ذلك المحكمة الدولية لقانون البحار.

في نظرة عامة، يحدد الفرع الأول من الجزء الخامس عشر من الإتفاقية، المتطلبات الأساسية أو شروط تفعيل نظام الجزء الخامس عشر، ويحتوي الفرع الثاني، على الأحكام الأساسية للتسوية الإلزامية للمنازعات، وينص الفرع الثالث، على عدة إستثناءات إلزامية واختيارية من نظام الجزء الخامس عشر.

أ- الشروط القضائية

في المادة (279 من الفرع الأول للجزء الخامس عشر)، يعيد التأكيد على

الإلتزام بتسوية المنازعات سلمياً بما يتفق مع ميثاق الأمم المتحدة (المادة 3/2). وتؤكد المادة (280 من الإتفاقية) على ذلك بالنص أنه (لا شيء في هذه الإتفاقية يمنع الدول الأطراف من تسوية المنازعات المتعلقة بتفسير أو تطبيق الإتفاقية بالوسائل السلمية التي يختارونها. وفي المادة (1/281) تمضي الإتفاقية إلى النص على أن آليات تسوية المنازعات الإلزامية هي الواردة في الفرع الثاني من الجزء الخامس عشر فقط، في حال عدم توصل أطراف النزاع إلى تسوية بوسائلهم المتفق عليها.[1]

بالإضافة إلى ذلك، في المادة (282) إعترافاً بأنه يحق لأطراف النزاع المتعلق بالإتفاقية أن يكونوا أطرافاً في إتفاقيات أخرى، تنص أيضاً على التسوية الملزمة. في حين تنص المادة (283) على الإلتزام المتبادل للآراء، أي يجوز لأي طرف دعوة طرف آخر في النزاع للإستفادة من التوفيق بموجب المادة (284)، أو إجراء المصالحة طبقاً للفرع الأول من المرفق الخامس الملحق بالإتفاقية.[2]

مع ذلك، نجد أن الإتفاقية أنشأت هيئة للتحكيم بموجب المرفق السابع الملحق بها في وقت لاحق، وذلك لتسوية المنازعات بالتراضي، ليكون هناك نظاماً مقابلاً للنظام الإجباري للتسوية الواردة في الجزء الخامس عشر من الإتفاقية.

(1) أنظر, د. صلاح الدين عامر, القانون الدولي للبحار, مرجع سابق, ص 562.

(2) المرجع السابق نفسه.

ب-تسوية المنازعات الإجبارية

كما هو معلوم، تنص الإتفاقية في الفرع الثاني من الجزء الخامس عشر، على الإجراءات الإجبارية (المادة 286)، والتي تنطبق فقط في حالة فشل الأطراف في تسوية نزاعهم بالوسائل السلمية. وبالتالي، ستكون المادة المحورية في الفرع الثاني هي المادة (287)، ذلك لأنها ستحدد الإجراءات المختلفة لتسوية المنازعات الإلزامية المتاحة. مع ملاحظة نص المادة على عبارة (في أي وقت)، يجوز للأطراف في الإتفاقية الإعلان عن تفضيلهم لواحد أو أكثر من الإجراءات الأربعة الواردة فيها لتسوية النزاع، وهي المحكمة الدولية لقانون البحار المنشأة بموجب الملحق السادس للإتفاقية، ومحكمة العدل الدولية، ومحكمة التحكيم المنشأة بموجب الملحق السابع للإتفاقية، أو محكمة التحكيم الخاصة المنشأة بموجب الملحق الثامن.[1]

كما نرى، فأن الجزء الخامس عشر من الإتفاقية يقدم عدداً من الخيارات لحل النزاعات المتعلقة بقانون البحار. وهذا يعكس أهمية الموافقة الإختيارية المسبقة للدول الأطراف على التسوية الملزمة للمنازعات، وتحفظ الدول على قبول هيئة واحدة كوسيلة نهائية لحل النزاعات المتعلقة بقانون البحار.

كما أن لهذه المحاكم الواردة في نص المادة (287) إختصاص قضائي واسع بموجب المادة (288)، وذلك للنظر في أي نزاع يتعلق بتطبيق أو تفسير هذه الإتفاقية بما يتفق مع أحكام الجزء الخامس عشر، أو أي نزاع يتعلق بتفسير

(2) أنظر, د. صلاح الدين عامر, القانون الدولي للبحار, مرجع سابق, ص 567.

أو تطبيق إتفاقية دولية لها صلة بهذه الإتفاقية.

أما عن إختصاص الملحق السابع، المتمثل بالهيئات التحكيمية، فهي لاتملك النطاق الواسع مثل باقي الهيئات الأخرى المشار لها في المادة (287). حيث تتعامل فقط مع النزاعات المتعلقة بـ (مصايد الأسماك، وحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها، وكذلك البحث العلمي البحري، والملاحة، بما في ذلك التلوث الناجم عن السفن والإغراق).

وفيما يتعلق بالمنازعات المتعلقة بإستكشاف وإستغلال قاع البحار والمحيطات وباطن الأرض خارج حدود الولاية الوطنية (المنطقة)، هناك نظام خاص تحال بموجبه مثل هذه النزاعات إلى مايسمى بغرفة منازعات قاع البحار في المحكمة الدولية للبحار في هامبورغ (ITLOS).

(1)القانون الواجب التطبيق

كمبدأ عام، تطبق المحكمة المختصة في تسوية المنازعات المتعلقة بقانون البحار قواعد هذه إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، ثم قواعد القانون الدولي الأخرى، وذلك طبقاً لنص المادة (293 من الإتفاقية). والمادة (287) توضح (حرية إختيار) المحكمة من قبل الدول الأطراف، لتسوية نزاع بحري قائم أو لتسوية النزاع في حال وقوعه مستقبلاً (بموجب موافقة الدول الأطراف المسبقة وقت تصديقهم على إتفاقية قانون البحار).[1]

(1) للزيادة أنظر, د. صلاح الدين عامر, القانون الدولي للبحار, مرجع سابق, ص 568.

إضافة إلى ذلك، فإن المادة (287) في تضمينها لإجراء التحكيم الملحق بالإتفاقية في المرفق السابع، إنما تتضمن إجراء إفتراضي، إذ لم يصدر إي إعلان أو موافقة مسبقة بصدد التحكيم من قبل الدول الأطراف، كما في الإجراءات الباقية وقت تصديقهم على الإتفاقية. لذلك ألحق إجراء التحكيم بالإتفاقية لتنفيذ الأحكام العامة للإتفاقية المتعلقة بنزاعات مصايد الأسماك في الرفوف المتداخلة المناطق وكذلك بالنسبة للأسماك كثيرة الإرتحال. والتي نصت على آلية التحكيم كإجراء لتسوية هذه النوع من المنازعات في إتفاقية مصايد الأسماك (FSA) نفسها بموجب (المادة 2/30 منها). وقد تضمنته المادة (287 من الإتفاقية) لتنطبق عليها إجراءات الفرع الثاني من الجزء الخامس عشر كباقي الإجراءات الإلزامية الأخرى، بإعتبار أن أحكام الإتفاقية تنطبق كذلك فيما يتعلق بأي نزاع يخص تفسير أو تطبيق إتفاقية إقليمية أو دولية تتعلق بمصايد الأسماك أو الأرصدة السمكية في أعالي البحار.

والحقيقة، أن حكم المادة (287 من الإتفاقية) جاء ليمثل تطوراً جديداً لقواعد قانون البحار. إذ أن هناك الآن أكثر من 20 إتفاقية تنطبق عليها أحكام المادة (2/30 من إتفاقية صيد الأسماك FSA). وبالتالي، إنطباق نظام التسوية الوارد في الجزء الخامس عشر على جميع الإتفاقيات الدولية والإقليمية الأخرى ذات الصلة بقانون البحار. فضلاً عن ذلك، فهي تشمل أيضاً الدول الأطراف في هذه الإتفاقيات وإن كانت ليس طرفاً في إتفاقية قانون البحار لعام 1982، مثل الولايات المتحدة الأمريكية التي هي طرف في إتفاقية

(FSA). من خلال ذلك، يبرز الجانب أو الأهمية الدولية للجزء الخامس عشر في نظام تسوية المنازعات البحرية، وهو يعتبر محور (قانون البحار الدولي الجديد).[1]

بناءاً على ذلك، يكون الإختصاص القضائي للمحكمة المختصة (المنتخبة) هي أحكام الفرع الثاني من الجزء الخامس عشر، أي قواعد إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، والقواعد الأخرى للقانون الدولي العام، التي لا تتعارض مع قواعد إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

في المقابل، نجد أن نظام المحكمة الدولية للبحار، لايحدد أية شروط أو تفاصيل عن مصادر القانون الواجب التطبيق، على عكس النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية، الذي يحدد في المادة (2/38) بالتفصيل مصادر القانون الدولي المطبقة على المنازعات التي تعرض أمام محكمة العدل الدولية.

وفي هذا الصدد، يجب التمييز ما بين الإختصاص القضائي والقانون الواجب التطبيق. فيما يتعلق بآليات تسوية المنازعات في الجزء الخامس عشر، تكون لها الولاية القضائية فقط على النزاعات المتعلقة بالإتفاقية (التفسير والتطبيق)، وكذلك على الإتفاقيات الأخرى ذات الصلة بإتفاقية قانون البحار لعام 1982، على النحو المنصوص عليه في المادة (2/288 من الإتفاقية). وبالتالي،

(1) Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 210.

ليس للجزء الخامس عشر أية ولاية قضائية على النزاعات الناشئة بموجب القانون الدولي العام. ولكن، تمتد ولايتها القضائية في حال الفصل في النزاعات التي تدخل ضمن نطاق إختصاصها، أي ما يتعلق منها بقانون البحار الدولي. مع ذلك، يجوز للهيئات القضائية التحكيمية، العاملة بموجب المادة (287 من الإتفاقية) من تطبيق القانون الدولي العام، أو حتى الأخذ بقواعد القانون الوطني عندما يكون ذلك متوافقاً مع قواعد إتفاقية قانون البحار لعام 1982، أو حتى مع الإتفاقيات الأخرى، إذا كان الإختصاص القضائي يستند إلى نص المادة (2/288 من الإتفاقية).

(2)التدابير المؤقتة

تسمح المادة (290 من الإتفاقية) بإتخاذ التدابير المؤقتة، إما من قبل محكمة متفق عليها أو غير متفق عليها، بواسطة المحكمة الدولية للبحار (ITLOS)، وذلك من أجل الحفاظ على حقوق كل من أطراف النزاع أو لمنع إلحاق ضرر جسيم بالبيئة البحرية، لحين صدور القرار النهائي.[1]

جدير بالذكر، أن المادة (290 من الإتفاقية) تشير إلى الهيئة التحكيمية الوارد ذكرها في المادة (287 من الإتفاقية). وهي بذلك أي المادة (290) تكون قد أثبتت أنها مصدر مهم للولاية القضائية للمحكمة الدولية لقانون البحار (ITLOS)، والتي بدورها تتمتع بحق إصدار تدابير مؤقتة بموجب المادة (5/290 من الإتفاقية). وعلاوة على ذلك، فإن صياغة المادة (290) مهمة

(2) للزيادة أنظر, د. صلاح الدين عامر, القانون الدولي للبحار, مرجع سابق, ص 574.

بشكل خاص لتركيزها على حماية البيئة البحرية، من حيث الإشارة الواردة إلى تجنب (جدية الضرر) الذي قد يلحق بالبيئة البحرية. وبالتالي، فهي تستجيب بشكل فعال لنظام الجزء الخامس عشر في حماية البيئة البحرية من الأضرار المحتملة كذلك، وليس فقط إتخاذ إجراء التدابير المؤقتة.

(3)الإفراج الفوري

ويرد إختصاص آخر إضافي وهام في المادة (292 من الإتفاقية)، وهو الذي يتعلق بالإفراج الفوري عن السفن وطواقمها. في حين أن الإتفاقية تمنح الدول الساحلية صلاحيات قضائية كبيرة فيما يتعلق بالمناطق الإقتصادية الخالصة الخاصة بها. مع ذلك، تأخذ إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بعين الإعتبار، إمكانية إساءة إستخدام عمليات الإنفاذ، خاصة عندما تقوم الدول الساحلية بإعتقال سفن الصيد التابعة لدول أخرى (دول العلم) لإنتهاكها لوائح الصيد الوطنية.[1]

كما أن الإتفاقية تمنح الدول الساحلية سلطات موسعة لإحتجاز السفن الأجنبية، التي تنتهك قوانينها ولوائحها فيما يتعلق بمنع التلوث وخفضه والسيطرة عليه في المنطقة الإقتصادية الخالصة، أو البحر الإقليمي، خاصة في مسائل تصريف مياه الصابورة على سبيل المثال، والتي تسبب أضراراً كبيرة أو تهدد بإلحاق الأضرار الجسيمة بالبيئة البحرية للدولة الساحلية.

(3) للزيادة أنظر, د. صلاح الدين عامر, القانون الدولي للبحار, مرجع سابق, ص 575.

في هذا الصدد، تسعى الإتفاقية إلى التوفيق بين المصالح المتضاربة للدول الساحلية ودول العلم، وذلك من خلال (المادة 73)، فيما يتعلق بإنفاذ الولاية القضائية لمصايد الأسماك، حيث تنص في الفقرة الإولى منها على أنه (يجوز للدول الساحلية، من ممارستها حقوقها السيادية في الإستكشاف والإستغلال، وكذلك حفظ الموارد الحية وإدارتها في المنطقة الإقتصادية الخالصة، وإتخاذ إجراءات الإنفاذ بحق السفن وفقاً لما تقتضيه الضرورة، لضمان الإمتثال للقوانين والأنظمة الخاصة بها). ومع ذلك، توفر الإتفاقية في الفقرة الثانية من (المادة 73) ضمانة خاصة لدول العلم، وهي المطلب المنصوص عليه في المادة (292 من الإتفاقية) المتمثل بالإفراج الفوري السريع عن السفن أو عن طاقمها عند تقديم كفالة معقولة أو ضمان مالي آخر.

فضلاً عن ذلك، تمنح (المادة 292) الإختصاص الإجباري إلى المحكمة الدولية لقاع البحار (ITLOS)، فيما يتعلق بقضايا الإفراج الفوري إذا كان وقت إعتقال أو إحتجاز السفينة لا توجد محكمة أو هيئة قضائية أخرى لها إختصاص. والحقيقة، هيمنت قضايا الإفراج الفوري على جدول أعمال المحكمة الدولية لقانون البحار، وأول قضية نظرت فيها المحكمة قضية السفينة (Saiga)، عندما تضمنت طلباً من دولة العلم سانت فنسنت وجزر غرينادين، للإفراج الفوري عن ناقلة النفط آنفة الذكر، التي كانت تعمل كسفينة توريد وقود لسفن صيد الأسماك والسفن الأخرى قبالة ساحل غينيا، والتي تم القبض عليها داخل المنطقة الإقتصادية الخالصة لغينيا.

إضافة إلى الإختصاص القضائي ومقبولية طلبات الإفراج السريع، فللمحكمة الدولية لقانون البحار رأي خاص فيما يتعلق بحكم المادة (292 من الإتفاقية)، وذلك فيما يتعلق بمسألة (الكفالة المعقولة أو الضمان المالي)، إذ أن المحكمة تؤكد في العديد من قراراتها، أنه سواء كان سنداً أو غيره من الضمان المالي المعقول، فأن الأمر يرجع بالتالي إلى السلطة التقديرية للمحكمة، من حيث الظروف التي تحيط بالجرائم المرتكبة، بما في ذلك، على سبيل المثال، مدى خطورة جرائم الصيد المرتكبة، إمكانية العقوبات على هذه الجرائم بموجب القانون المحلي للدولة الساحلية، قيمة السفينة المضبوطة وكمية أو شكل السندات المقدمة.

كما أكدت المحكمة الدولية لقانون البحار (ITLOS) في مواضع كثيرة، أنها لاتقبل بالحجة القائلة بأن الإفراج الفوري بموجب المادتين (4/292 و 3/73) يجب أن يقف عند تقديم (السند أو الضمان المالي الآخر)، بل يمكن أن يمتد إلى شروط أخرى غير مالية للإفراج عن السفينة، مثل شرط أن تحمل السفينة نظام مراقبة السفن الذي يمكن من خلاله للدولة ساحلية من تتبع موقع السفينة في جميع الأوقات، والتأكد مما إذا كانت هناك إنتهاكات مستقبلية لقوانين مصايد الأسماك للدولة الساحلية. حيث أصبح واضحاً وبشكل متزايد في حالات الإفراج الفوري، أن المحكمة تواجه صعوبات كثيرة في سبيل تحقيق توازن مقبول بين مصالح الدول الساحلية ودول العلم.[1]

(1) Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 210.

4- القيود والإستثناءات القضائية

هناك العديد من القيود المهمة على إختصاص المحاكم الأربع الوارد نصها بموجب المادة (287 من الإتفاقية). فطبقاً للمادة (298) يجوز للدول عند توقيعها أو إنضمامها أو في أي وقت بعد ذلك، أن تعلن كتابياً بأنها لا تقبل بإجراءات تسوية المنازعات الإجبارية، وذلك في المنازعات التالية:

(أ) ترسيم الحدود البحرية أو النزاعات التي تنطوي على الخلجان أو سندات تاريخية؛

(ب) المنازعات حول الأنشطة العسكرية؛

(ج) المنازعات التي يمارس مجلس الأمن الدولي وظائفه بها وفقاً لميثاق الأمم المتحدة.

وبالتالي، فقد أصدرت 28 دولة إعلانات بهذا الصدد وفقاً لهذه المادة (298) من الإتفاقية. مع ملاحظة أن الدولة التي تعلن عن رغبتها في الإستفادة من هذا الإستثناء، سوف تفقد بموجب المادة (3/298 من الإتفاقية) حقها في طلب التسوية الإلزامية (من طرف واحد) في حال تعرضت لنزاع مع دولة أخرى، مالم توافق الأخيرة على طلب التسوية.

فضلاً عن ذلك، هناك نوعان آخران من الإستثناءات المحددة وغير الإختيارية للولاية القضائية، تحددها المادة (2/297 من الإتفاقية)، كالمنازعات المتعلقة بالبحث العلمي، والتي بموجبها لاتكون الدول الساحلية ملزمة بالموافقة على

خضوع أي نزاع ناجم عن قرارها بعدم منح الموافقة لإجراء بحث علمي بحري في المنطقة الإقتصادية الخالصة أو في الجرف القاري. ومع ذلك، تخضع في العادة مثل هذه النزاعات للمصالحة الإجبارية، بموجب الفرع الثاني من الملحق الخامس بالإتفاقية، شريطة ألا تشكك لجنة التوفيق في السلطة التقديرية للدولة الساحلية في تعيين المناطق المحددة والتي لا يشملها البحث العلمي البحري، والتي أشارت إليها المادة (6/246 من الإتفاقية)، ولا يجوز للجنة أن تشكك في السلطة التقديرية لإختصاص الدولة الساحلية في حجب الموافقة على البحث العلمي البحري في الظروف المنصوص عليها في المادة (246/ 5 من الإتفاقية) عندما تكون، على سبيل المثال، ذات أهمية مباشرة للإستكشاف وإستغلال الموارد الطبيعية.[1]

أما الإستثناء الثاني، فهو الوارد حول المنازعات المتعلقة بالمنطقة الإقتصادية الخالصة بموجب المادة (3/297 (أ) من الإتفاقية)، من حيث إن الدولة الساحلية ليست ملزمة بالخضوع لإختصاص المحكمة، في النزاعات المتعلقة بحقوقها السيادية بشأن الموارد الحية في المنطقة الإقتصادية الخالصة أو ممارستها، بما في ذلك سلطتها التقديرية في تخصيص الفوائض للدول الأخرى. ومع ذلك، في حالة فشل الدولة الساحلية وبشكل واضح أو ترفض تعسفياً أن تفي بهذه المسؤوليات، فقد يكون هذا موضوع مصالحة إجبارية. وبما أن نسبة % 90 من الصيد التجاري يحدث في المنطقة الإقتصادية الخالصة، فإن مسألة إستثناء المنطقة الإقتصادية الخالصة المتعلقة بمنازعات

(1) للزيادة أنظر, د. صلاح الدين عامر, القانون الدولي للبحار, مرجع سابق, ص 571.

مصائد الأسماك، من التسوية القضائية الإلزامية هي إستثناء بعيد الأمل[1].

5- المحكمة الدولية لقانون البحار (ITLOS)

على الرغم من عدم وجود تسلسل هرمي رسمي بين إجراءات المادة (287 من الإتفاقية) من المحاكم والهيئات القضائية، فإن المحكمة الدولية لقانون البحار (ITLOS) تعد بحق المؤسسة الدائمة الجديدة المكرسة لحل نزاعات قانون البحار. بناءاً على ذلك، لابد من التركيز على عمل المحكمة وإختصاصها، بما في ذلك علاقتها بمحكمة العدل الدولية، وقدرتها وخبرتها الطويلة في تسوية المنازعات.[2]

على الرغم من بعض التقييمات المتواضعة للمحكمة الدولية لقانون البحار، كان أداء (ITLOS) جيداً، لا سيما في ترسيخ مجموعة جديدة من الإجتهادات القضائية، خاصة في القضايا المتعلقة بالإفراج الفوري والتدابير المؤقتة. كما سعت للتأكد من إتاحة نظام التقاضي لجميع الأطراف في الإتفاقية. طبقاً لذلك، أنشئ الصندوق الإستئماني في عام 2000 من قبل الأمين العام للأمم المتحدة، وذلك على أساس مساعدة الدول النامية للوصول إلى العدالة. وقد تم قبول الصندوق كمؤسسة رسمية لدى المحكمة الدولية لقانون البحار، حيث أستخدم عام 1989 لمساعدة غينيا بيساو في قضية (Juno Trader)[3]

(1) Donald Rothwell/Tim Stephens, (op.cit), ibid., at p. 212.

(2) للزيادة أنظر, د. صلاح الدين عامر, القانون الدولي للبحار, مرجع سابق, ص 586.

(3) The Juno Trader Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea-Bissau), prompt release, 2004, 44 ILM 498.

أنشئت المحكمة الدولية لقانون البحار (ITLOS)، بموجب الملحق السادس بإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، الذي يحدد الهيكل والتكوين والقواعد الإجرائية الأساسية لعمل المحكمة. وتتألف المحكمة من 21 قاضياً مستقلاً يتمتعون بكفاءة معترف بها في مجال قانون البحار،[1] ويتم إنتخابهم لمدة تسع سنوات، ثم يتم إنتخاب رئيس ونائب الرئيس لفترة ثلاث سنوات يجوز إعادة إنتخابهم ثانية بإقتراع سري.[2] وتجري الإنتخابات في إجتماع الدول الأطراف يدعو إليه الأمين العام للأمم المتحدة، حيث يكون القضاة المنتخبون هم هؤلاء المرشحون الذين حصلوا على أكبر عدد من الأصوات وأغلبية ثلثي الدول الأطراف الحاضرة والمصوتة.[3] في حين تتولى المحكمة مسألة إختيار أعضاء غرفة منازعات قاع البحار الدائمة، بقرار من أغلبية أعضاء المحكمة، حيث تتكون الغرفة من 11 عضواً. وتتمكن المحكمة من تشكيل غرف إضافية تتكون من ثلاثة أو أكثر من أعضائها المنتخبين وذلك بموجب المادة (14 من الملحق السادس)، للتعامل مع فئات معينة من النزاعات. كما يمكنها أيضاً من تشكيل غرفة خاصة من ثلاثة قضاة أو أكثر للنظر في نزاع معين، كالغرف الأربع التي أنشأتها المحكمة بناءاً على طلب الأطراف المتنازعة مثل (غرفة منازعات البيئة البحرية، غرفة منازعات ترسيم الحدود البحرية، وغرفة الإجراءات الموجزة).[4] فضلاً عن ذلك، فأن هذه

(1) راجع المادة 1/2 من الملحق السادس لإتفاقية قانون البحار لعام 1982.
(2) راجع المادة 2/2 من الملحق السادس للإتفاقية.
(3) راجع المادة 4/4 من الملحق السادس للإتفاقية.
(4) راجع المادة 1/15 من الملحق السادس للإتفاقية.

الغرف الخاصة غالباً ماتكون مؤقتة وتنتهي بمجرد فصلها في النزاع.[1]

أما عن إختصاص المحكمة الشخصي، فإن (ITLOS) مفتوحة للدول الأطراف في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 فقط، وذلك وفقاً للمادة (1/20 من نظامها الأساسي) والمادة (305 من الإتفاقية). وكما هو الحال مع محكمة العدل الدولية، فإن الأشخاص الطبيعية والشركات ليس بإمكانهم اللجوء إلى هذه المحكمة. ومع ذلك، فيما يتعلق بنزاعات الجزء الحادي عشر و إتفاقية التنفيذ لعام 1994، فأن الأمر لا يقتصر حينها على الدول وحسب، بل تشترك (ISBA)، والمؤسسات الحكومية، والأشخاص الطبيعيين والإعتباريين (الأطراف في عقد التعدين المتعلق بالمنطقة).[2]

فضلاً عن ذلك، فأن المحكمة الدولية لقانون البحار منذ أن بدأت عملياً في عام 1996، تعاملت مع 14 قضية منفصلة، وسلمت عدداً من الأحكام تقدر ب 12 حكم، وأصدرت العديد من الأوامر ذات الطبيعة الموضوعية والإجرائية. ورغم ذلك، لم يكن إستخدامها على نطاق واسع كما كان متوقعاً في وقت إنشائها. والسبب في ذلك، هو عدم رغبة الدول باللجوء إليها، ربما لفاعلية إجراءاتها وتطبيقها الدقيق لنظام تسوية المنازعات الوارد في إتفاقية قانون البحار (الجزء الخامس عشر). والحقيقة، أن الدول أخذت بتقليل توجهها إليها، خاصة بعد الإجتهادات الواسعة التي أثارت الجدل لبعض الدول بشأن

(1) للزيادة أنظر, د. صلاح الدين عامر, القانون الدولي للبحار, مرجع سابق, ص 599.

(2) لمزيد من التفاصيل أنظر, المرجع السابق, ص 594.

مسألة الإفراج الفوري عن سفن الصيد. مع ذلك، فإن قلة عدد الحالات المعروضة أمام (ITLOS)، تعكس حقيقة هامة جداً فيما يتعلق بمجالين رئيسيين في قانون البحار، وهما ترسيم الحدود البحرية ومصايد الأسماك في المنطقة الإقتصادية الخالصة، حيث تتردد الدول في إعطاء الإختصاص لهذه المحكمة لما عرف عنها من فاعليتها وجديتها، وخبرتها في تسوية مثل هذه القضايا، فضلاً عن سمو قضاتها، كذلك الفقه الذي أسسته من خلال سوابقها القضائية.

المراجع

أولاً- المراجع العربية:

1) الدكتور السيد مصطفى أحمد أبو الخير, الحماية القانونية للبيئة البحرية في القانون الدولي للبحار, ط1, إيتراك للطباعة والنشر, القاهرة, 2012.

2) الدكتور حامد سلطان/ الدكتورة عائشة راتب/ الدكتور صلاح الدين عامر, القانون الدولي العام, ط1, دار النهضة العربية, القاهرة, 1978.

3) الدكتور حسني موسى محمد رضوان, القانون الدولي للبحار, دار الفكر والقانون, ط1, المنصورة, 2013.

4) الدكتور صاحب عبيد الفتلاوي, تأريخ القانون, مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع, عمان, 1998.

5) الدكتور صوفي حسن أبو طالب, تأريخ النظم القانونية والأجتماعية, دار النهضة العربية, بيروت, 1972.

6) الدكتور صلاح الدين عامر, القانون الدولي للبحار؛ دراسة لأهم أحكام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982, ط2, دار النهضة العربية, القاهرة, 2000.

7) الدكتور عامر عبد الفتاح الجومرد/الدكتورة خالدة ذنون مرعي الطائي, تأصيل فكرة الإرادة المنفردة للدولة, بحث منشور في مجلة الرافدين للحقوق, السنة الحادية عشرة, المجلد 8, العدد 27, جامعة الموصل, 2006. (211-248)

8) الدكتور عصام العطية, القانون الدولي العام, طبعة جديدة, مكتبة السنهوري, بغداد, 2011.

9) الدكتور علي صادق أبو هيف, القانون الدولي العام, منشأة المعارف, الإسكندرية, 1995.

10)الدكتور علي خليل أسماعيل, القانون الدولي العام المباديء والأصول, ج1, ط1, مطبعة دار النهضة, القاهرة,2010.

- علي خليل أسماعيل الحديثي، حماية الممتلكات الثقافية في القانون الدولي؛ دراسة تطبيقية مقارنة، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1999.

11)عميرة فؤاد، النظام القانوني للجرف القاري، رسالة ماجستير، جامعة الأخوة منتوري، الجزائر، 2015.

12)الدكتور مصطفى كمال طه/ الدكتور وائل أنور بندق, التوحيد الدولي للقانون البحري, ط1, مكتبة الوفاء القانونية, الأسكندرية, 2012.

13)الدكتور محمد طلعت الغنيمي, القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة, مطبعة أطلس, القاهرة, 1975.

14)الدكتور محمد كامل أمين, شرح القانون البحري (الوطني والمختلط مع المقارنة بالتشريع الفرنسي), ج1, ط2, مطبعة مصطفى البابي الحلبي وأولاده, القاهرة, 1945.

15) الدكتور نزار العنبكي, في الألتزام الناشيء عن الوعد الصادر من جانب واحد وتطبيقاته في القانون الدولي العام, بحث منشور في مجلة العلوم القانونية والسياسية, مجلد 6, العدد الأول والثاني, مطبعة العاني, بغداد, 1978. (178–288)

ثانياً- المراجع الأجنبية:

1) **Alan Frommer, The British Hovering Acts: A Contribution to the Study of Contiguous Zone, in: (Hrsg.) Rene Jean Dupuy/Daniel Vignes, A Handbook on the New Law of the Sea 2, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, 1991. (pp. 434–458)**

2) **Alan Khee–Jin Tan, The Regulation of Vessel–Source Pollution in its Eco–Political Context, in: Vessel–Source Marine Pollution; The Law and Politics of International Regulation, Cambridge Uni. Press, Cambridge, 2006. (pp 230–285)**

3) **Albert Bleckmann, Die Aufgabe einer Methodenlehre des Völkerrechts, Nomos Verl., 1. Aufl., München, 1978.**

4) **Alexander Demandt, Die hellenistischen Monarchien. In: Antik Staatsformen, Akademie Verl., Berlin, 1995.**

5) **Antweiler, Werner, Special Drawing Rights; The SDR Fact Sheet, ed. Sauder School of Business, British Columbia, 2011.**

6) **Ashley Roach/Robert Smith, United States Responses to Exessive Maritime Claims, Martinus Nijhoff Publishers, The Hague/Boston, 1996.**

7) **Barry Hart Dubner, The Law of**

International Sea Piracy; Developments in International Law, Bd.2, Martinus Nijhoff Ver., The Hague, 1980.

8) Bruno Bleckmann, Der Peloponnesische Krieg, München, 2007.

9) Carl Schmitt, Das Meer gegen das Land (1941), in: Günter Maschke (Hrsg.), Staat, Großraum, Nomos, Berlin, 1995.

10) Carolin Liss, Privatising the Fight Against Somali pirates, Asia Research Center, Working Paper No. 152, 11/2008, Perth (Western Australia).

11) Chris Carleton/Clive Schofield, Developments in the Technical Determination of Maritime Space, in: Shelagh Furness (Hersg.), Maritime Briefing, Vol.3, Nr.2, Durham UK, 2002.

12) Christian Gizewski, Hugo Grotius und

das antike Völkerrecht; In: Der Staat, Hrsgg. Ernst–Wolfgang Böckenförde, Rolf Grawert, Johannes Kunisch, Fritz Ossenbühl, Helmut Quaritsch, Rainer Wahl, Dunker und Humblot GmbH., 32. Band, Heft 3, Berlin, 1993.

13) Christine Gray, International Law and the Use of Force, Foundationas of Public International Law, 2.ed ., Oxford Uni. Press, USA, 2008.

14)Christian Meurer, Wilsons Vierzehn Punkte und das Völlkerrecht; in Wörterbuch des Völlkerrecht und der diplomatie, Hersg. Carl Strupp, Bd. 3, Berlin, 1929.

15) Coleman Phillipson, The International Law and Custom of Ancient, Bd. II, London, 1911.

16) Craig Wilson, The Impact of Torry

Canyon disaster on technology and national and International efforts to deal with supertanker generated Oil pollution an impetus for chang ?, Thesis, Uni. Of Montana, USA, 1973.

17) Daniel O´Connell, The International Law of the Sea, Vol. 1, Oxford University Press, 1983.

18) Daniel Patrick O'Connell, The International Law of the Sea, Vol. 1, Oxford University Press, Oxford, 1984.

19) Deborah French McCay, Oil Spill Impact Modeling; Development and Validation, in: Environmental Toxicology and Chimstry, Setac Press, Rhode Island (USA), 2004, Vol. 23, No. 10, at p. 2447. (pp. 2441–2456)

20) De Oliver Marques, History of Portugal, 2nd edition, Columbia Uni. Press, New

York, **1972**.

21) **Donald Rothwell/Tim Stephens**, **The International Law of the Sea**, **Bd**. **1**, **Hart Publishing Ltd**., **Oxford**, **2010**.

22) **Douglas Johnston**, **The International Law of Fisheries**: **A Policy– Oriented Inquiry**, **Natural Resources Iournal**, **Vol**. **7**, **No**.**3**, **Yale Uni**. **Press**, **New Haven & London**, **1965**. (**pp**.**446–554**)

23) **Edward Duncan Brown**, **The International Law of the Sea**, **Vol**. **1**., **Darmouth**, **1994**.

24) **Erich Ziebarth**, **Beiträge zur Geschichte des Seeraubs und des Seehandels im alten Griechenland**, **Bd**. **30**, **Hamburg**, **1929**.

25) **Erik Jaab Molenaar**, **Multilateral Hot Purduit and Illegal Fishing in the Southern Ocean; The Pursuits oft he**

Viarsa 1 and South Tomi, The International Journal of Marine and Coastal Law, Martinus Nijhoff Publishers, Vol. 19, Iss. 1, Dordrecht, 2004. (pp. 19–42)

26) Ellen Hey, Developments in International Fisheries Law, in: The International Journal of Marine and Coastal Law, Vol. 17, No. 1, Kluwer Law International Verl., The Hague, London, Boston, 1999.

27) Fahl Gundolf, Der Grundsatz der Freiheit der Meere in der Staatenpraxis von 1493–1649, Köln, 1969.

28) Georg Friedrich de Martens, Nouveau Recuil General de Traites et Autres Actes Relatifs aux Rapports de Droit International, Bd. II, Felix Stoerk ed., Göttingen, 2012.

29) Georg Stadtmüller, Geschichte des Völkerrechts, Bd. 1, Schröder Verl., Hannover, 1951.

30) Heinrich Schneider, Die Fischereipolitik der Europäschen Gemeinschaft, Springer Verl., St. Gallen, 1998.

31)Hermann Bengston/Robert Werner, Die Staatsverträge des Alterturms; Die Verträge der griesch–römischen Welt von 700 bis 338 v. Chr., Bd. II, 2. Aufl., 1975.

32) Horst Pietschmann, Die staatliche Organisation des kolonialen Iberoamerika, Klett–Cotta Verlag, Stuttgart, 1980.

33) Ilian Djadjev, How to comply with MARPOL 73/78: A commentary on the IMO's pollution–prevention instrument and the implications for the shipping

industry, Uni. Of Groningen (paiper), Groningen, 2015.

34) James Harrison, Making the Law of the Sea, Cambridge University Press, Cambridge, 2013.

35) Johan Ferguson, China and Rome, in: Hildegard Temporini/ Wolfgang Haase, Aufstieg und Niedergang der Römischen Welt, Bd. II, Berlin, 1978.

36) Johannes–Hendrik Thiel, A history of Roman sea–power before the Second Punic War, Amsterdam, 1954.

37) Julian Roberts/Martin Tsamenyi/Tim Workman/Lindy Johnson, The Western European PASSA proposal: a"politically sensitive sea area", Marine Policy, Uni. Of Wollongong Verl., Vol. 29, Wollongang, 2005. (pp. 431–440)

38) John Rolph, Freedom of Navigation and the Black Sea Bumping Incident; How Innocent must Innocent Passage Be?, Military Law Review, Charlottesville Verl., Vol. 135, No.27/100, Washington D.C., 1992. (137–165)

39) Karl–Friedrich Krieger, Die Entwicklung des Seerechts im Mittelmeerraum von der Antike bis zum Consolat de Mar, in Jahrbuch für internationales Recht (JIR) 16, 1973.

40) Karl Heinz Ziegler, Das Völkerrecht der römischen Republik, in: Wolfgang Haase / Heldegard Temporini (Hrsg.), Aufstieg und Niedergang der römischen Welt (ANRW); Geschichte und Kultur Roms im Spiegel der neueren Forschung – Recht, Religion, Sprache und Literatur bis zum Ende des 2. Jahrhunderts v. Chr., Tl. 1, Bd. 2, Berlin, New York, 1972.

41)Ken Booth, Law, force and diplomacy at

sea, The Social Science Journal, Vol.24, No.4, George Allen & Unwin Verl., London, 1985. (pp. 231–473)

42) Klaus Tausend, Amphiktyonie und Symmachie; Formen zwischenstaatlicher Beziehungen im archaischen Griechenland, Historia Einzelschriften, Bd. 73, Stuttgart, 1992.

43) Lahrs Suhr, Environmental Protection in Deep Seabed Mining, in: International Law and New Zealand's Approach, (NZJEL) New Zealand Journal of Environmental Law, Nr.12, 2008. (58–170)

44) Mary Beth Nikitin, Proliferation Security Initiative (PSI), Congressional Research Service (CRS), Report 7–5700 RL34327, 2010.

45) Maurice Mendelson, The formation of customary International Law, Recueil des

Cours (RdC), Vol. 272, Verl. Brill, Leiden, 1998. (155–410)

46) Micheal Koch, Überlegungen zur Geschichte der Iberischen Halbinsel im 1. Jts. v. Chr., in: Kathleen Ulbert (Hrsg.), Hispania Antiqua, Mainz, 2001.

47) Myre Smith McDougal/William Burke, The Public Order of the Oceans: A Contemporary International Law of the Sea, Verl. New Haven Press, New Haven, 1962.

48) Myron Nordquist, United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, Springer Netherlands Verl., Bd. V, Berlin, 1989.

49) Patricia Birnie, Law of the Sea and Ocean Resources; Implication for Marine Scientific Research, in: International Journal of Marine and Coastel Law,

Graham/Trotman Verl., Vol. 10, Nr.2, London, 1995. (pp. 229–251)

50) Peter Malanczuk, Akehurst´s Modern Introduction to International Law, 7.ed., Taylor & Francis Group, New York, 1997.

51) Peter Stoll, Technologietransfer Internationalisierungs– und Nationalisierungstendenzen, Springer Verl., Berlin, 1994.

52) Philip Caryl Jessup, The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction, New York, 1927, (1970 Reports).

53) Pitman Benjamin Potter, Origin oft he Term International Organization, American Jornal Of International Law (AJIL), Vol. 39, 1945. (pp. 803–806).

54) Rachel J Baird, Aspects of Illegal,

Unreported and Unregulated Fishing in the Southern Ocean, Dordrecht– Springer Verl., Atlantic Science, Vol. 20, No. 3, 2006. (pp. 5–27)

55) Raimund Schulz, Athen und Sparta (Reihe Geschichte Kompakt– Antike), Darmstadt, 2003.

56) Richard Barnes, Refugee Law at Sea, Journal of the International and Comparative Law Quarterly (ICLQ), Cambridge University Press, Vol. 53, No.1, Cambridge, 2004. (pp. 47–77)

57) Richard Hennig, Geopolitik; Die Lehre vom Staat als Lebewesen, 2. Aufl., Springer Verl., Teubner, 1931, at p. 207 et seq; See too, Philip Allott, Mare Nostrum: A New International Law oft he Sea, American Journal of International Law 86 (AJIL), 1992.

58) **Roberto Ago**, **The First International Communities in the Mediterranean World**, **The Britsh Yearbook Internation Law** (**BYIL**) **Vol**. **53**, **No 1**, **1982**.

59) **Robin Churchill/Vaughan Lowe**, **The Law of The Sea**, **3rd edition**, **Manchester Uni**. **Press**, **Manchester**, **1994**.

60) **Rob McLaughlin**, **United Nations Naval Peace Operations in the Territorial Sea**, **International Humanitarian Law Series**, **Martinus Nijhoff Publishers**, **Leiden**, **Netherland**, **2009**.

61) **Rüdiger Wolfrum/Nele Matz**, **Conflicts in international Environmental Law**, **Springer Verlag Heidelberg**, **Berlin**, **2003**.

- **Rüdiger Wolfrum**, **Recht der Flagge und „Billige Flaggen“**, **BDGVR** (**Deutsche Gesellschaft für Völkerrecht**) **Bd**. **31**, **Heidelberg**, **1990**.

62) Sam Bateman, Hydrographic Surveying in Exclusive Economic Zones; Differences and Overlaps with Marine Scintifc Research, in: International Journal of Hydrographic Review, Uni. Wollongong, Vol. 5, Nr. 1, Australia, 2004. (pp. 24–33)

63)Scott Parish, Nuclear Weapon Free Zones and Maritime Transit of Nuclear Weapons, in: Caron and Scheiber (ed.), The Oceans in the Nuclear Age, California, 1995.

64) SCOR/IOC, The Ocean in High CO2 World, in: The Official Magazine of the Oceanography Society, Vol. 17, Nr.3, USA, 2004. (pp. 72–78)

65) Stevan Kosta Pavalovic, A History oft he Balkans 1804–1945, Longman ed., London, 1999.

66) **Stuart Kaye**, **International Fisheries Management**, **Springer Netherlands Verl**., **Virginia**, **2001**.

67) **Thomas Baty**, **The Three–Mile Limit**, **American Jornal Of Thomas Baty**, **The Three–Mile Limit**, **American Jornal Of International Law** (**AJIL**), **Vol**. **22**, **1928**. (**pp**.**503–537**).

68) **Thomas Wemyss Fulton**, **The Sovereignty of the Sea**, **William Blackwood & Sons**, **Edinburgh**, **1911** (**1976 Reports**).

69) **Tiago Zanella**, **Marine Salvage and the Protection of the Marine Environment; The Reassessment of the "No Cure–No Pay" Principle for the Protection of Marine Environment**, **Advanced Shipping and Ocean Engineering**, **Vol**. **3**, **Iss**. **4**, **Lisbon**, **2014**.

70) **Ulrich Fastenrath, Lücken im Völkerrecht; zu Rechtscharakter, Quellen, Systemzusammenhang, Methodenlehre und Funktion des Völkerrecht, Bd. 39, Duncker und Humblot Verl., Berlin, 1988.**

71) **Viktor Burr, Nostrum Mare; Ursprung und Geschichte de Namen des Mittelmeeres und seiner Teilmeere im Altertum, Würzburger Stud. Altwiss., Bd. 4, Stuttgart, 1932.**

72) **Walther Schücking, Das Werk vom Haag; Der Staatenverband der Haager Konfrenzen, Vol. I., American Jornal Of International Law (AJIL), 1914. (120–328).**

73) **Wilhelm Georg Grewe, Fontes Historiae Iuris Gentium; Quellen zur Geschichte des Völkerrechts, Bd. 1, Vol. 1, Walter de Gruyter Verl., Berlin, 1995.**

74) William T Burke, The New International Law of Fisheries; UNCLOS 1982 and Beyond (Oxford Monographs in International Law, Clarendon Press, Oxford, 1994.

75) Wolfgang Graf Vitzthum/Alexander Proelß, Erste Abschnitt; Begriff, Geschichte und Rechtsquellen des Seerechts, in: ders. (Hg.), Handbuch des Seerechts, C.H. Beck Verl., München, 2006.

- Wolfgang Graf Vitzthum (Hersg), Die Eropäsche Gemeinschaft und das Internationale Seerecht, in; Archev des Öffentlichen Rechts, Mohr Siebeck Verl., Vol. 111, No. 1, Tübingen, 1986.

- Wolfgang Graf Vitzthum, Friedlicher Wandel durch völkerrechtliche Rechtsetzung, in: Jost Delbrück (Hrsg.), Völkerrecht und Kriegesverhütung, Verl. Dunker & Humblot,

Berlin, **1979**.

76) **Yoshifumi Tanaka**, **A Dual Approach to Ocean Governance; The Cases of Zonal and Integrated Management in International Law of the Sea**, **Ed.1**, **The Ashgate International Law Series**, **New Yourk**, **2008**.

77)**Wyndham Walker**, **Territorial Waters; The Cannon Shot Rule**, **British Year International Law** (**BYIL**), **Vol**. **22**, **1945**. (**pp**. **210–231**).

78) **Zashary Nixon/Jacqueline Michel**, **A Review of distribution and quantity of lingering subsurface Oil from Exxon Valdez Oil Spill; Deep Sea Research Part II**, **in**: **Tropical Studies Oceanography**, **Vol**. **147**, **Columbia**, **USA**, **2018**

ثالثاً– الوثائق والقرارات والسوابق القضائية:

1) The Statement of Ambassador Pardo in: UN GAOR, 22nd Sess., 1st Cmtee, Docs A/C.1/PV 1515th, 1516th, Nov. 1, 1969.

- UN Doc. A/Res/2574 (XXIV), 1969.
- الوثيقة (A/55/61، 1989)
- UN Doc. A/RES/46/215, 1991.
- Doc. (A/54/429, 1993); (A/54/429, 1993); Un Doc. A/54/429, 1993.
- UN Doc. UNEP (OCA)/LBA/IG.2/7, 1995.
- UN Doc. UNEP (OCA)/LBA/IG.2/7, Nr. 21(b), 1995.
- ، الوثيقة (A/53/456، par. 1996).

- التعميم الذي أصدرته لجنة السلامة البحرية في 2 فبراير 1999 بشأن الشهادات الأهلية المزيفة(MSC/Circ.900).
- وثائق الجمعية العامة ،2001 ، A/55/61; A/54/429; A/56/58; A/51/645; A/52/487; A/53/456; A/54/429; A/55/61.
- Doc A/56/58/ Add 1, Oct. 2001.
- Un Doc. A/59/62, 2004.
- Un Doc. A/56/58, 59, 60, 2005.
- UNEP/GPA, The State of Marine Environment: Trends and Processes, 2006.
- ISBA/12/A/11, 2006.
- ISBA/13/A/6, 2007.
- IMO Document، LC/SG-CO2، 2/WP. 1، 24 April 2007.
- الوثيقة،MSC/72/23 2008.
- الوثيقة (A/55/61، 2008)
- وثيقة تنفيذ وإمتثال إتفاقية لندن(LC-LP.1/Circ. 27, 2009).
- UN Doc. A/RES/63/112, 2009.
- ISBA/16/A/2, 2010.

- تقرير الدورة 44 للجنة حماية البيئة البحرية، الوثيقة MEPC 44/2012، المرفق 3.
- الوثيقة (A/53/456، 2012)
- **Rep. ISBA Secretary-General, 19th Session, ISBA/19/A/2, 2012.**
- **Document BWM.2/Circ.34/Rev.6, 2017.**
- **ISBA/6/A/2018.**

2) **Lotus Case, Permanent Court of Internatonal Justice (P.C.I.J.), 1927, (ser.A) No. 10.**
- **Trail Smelter Case (Canada/United States), (1983 and 1941), R.I.A.A. (Reports of International Arbitral Awards), Vol.3, p. 1911.**
- **General Assembly/RES/194 (III) of 11 December 1948.**
- قرار الجمعية العامة للامم المتحدة رقم 1949/174

- **Corfu Channel (Albania v. United Kingdom), ICJ Reports 1949.**
- **International Court of Justice (ICJ) Reports, 1969.**
- **North Sea Continental Shelf (Germany v. Denmark; Germany v. Netherlands), International Court of Justice (ICJ) Reports, 1969.**
- **Nuclear Test (New Zealand v France), interim measures, 1973, ICJ Rep. 135.**
- **Nuclear Test (Australia v France), interim measures, 1973, ICJ Rep. 99.**
- **Continental Shelf (Tunisia v. Libyan Arab Jamahiriya), International Court of Justice (ICJ) Reports 1982.**

- International Court of Justice (ICJ) Reports, 1982.
- (ICJ) Reports, 1986, p. 14, para. 111.
- في دورتها الثامنة والأربعون.1994 ,قرار الجمعية العامة رقم 48/263
- Report of the Secretary General on the Oceans and the Law of the Sea, UN Doc A/51/645, 1996.
- Report of the Secretary General on the Oceans and the Law of the Sea, UN Doc A/52/487, 1997
- The M/V Saiga (No 2), Case (Saint Vincent and the Grenadines v Guine)، Judjment, ITLOS Reports, 1999.

- **Report of the Secretary General on the Oceans and the Law of the Sea, UN Doc A/57/57, 2002.**
- **MOX Plant (Irland v United Kingdom), provisional measures, 2002, 41 ILM 405**
- **Case concerning Land Reclamation by Singapore in and around the Straits of Johor (Malaysia v. Singapore), Provisional Measures, ITOLS/PV.03/01 25 Sep. 2003**
- **The Juno Trader Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea–Bissau), prompt release, 2004, 44 ILM 498.**
- **UNEP/GPA, The State of Marine Environment: Trends and Processes, 2006.**

- **Report of the ISBA Secretary–General, 14th Session, ISBA/14/A/2, 2008.**
- **International Oil Pollution Compensation Funds, Annual Report 2008**
- **UN Security Council Resolution 1816, 2008.**
- **Oceans and the Law of the Sea, Report of the Secretary General, UN Doc A/64/66/Add.1, 2009**
- **GESAMP, Pollution in the Open Oceans: A Review of Assessments and Related Studies, Report and Studies, Nr. 79, 2009.**
- **Food and Agriculture Organization Of The United Nations (FAO), The State of World Fisheries and Aquaculture 2008, Rome, 2009**

- **UNSCEAR 2008 Report, Sources and effects of ionizing radiation; Health effects due to radiation from the Chernobyl accident, Bd. 2, Annex D, New York, 2011**
- **(ICJ) Reports, 2012, p.4, para. 107.**
- **IMO Assembly Resolution /A.672 (16), Basic Document No.41.**
- **IMO decision, (MSC. 102/73).**
- **Puma Energy PNG Supply Ltd and Puma Energy PNG Refining Limited v. Independent State of Papua New Guinea (ICSID Case No. ARB/17/26).**
- **UN Security Council Resolution, 2546, 02.10.2020.**

3) ISBA, Polymetallic Nudles at www/isa.org.jm/files/documents/EN/Brochures/ENG7.

- www.argo.ucsd.edu.

المحتويات

المقدمة 3

الباب التمهيدي 10

المدخل لقانون البحار

الفصل الأول: ماهية القانون الدولي للبحار 13

الفصل الثاني: نشأة القانون الدولي للبحار ومراحل تطوره 16

أولاً: المرحلة العرفية 17

1- العصور القديمة 18

2- العصر الإغريقي 21

3- العصر الروماني 26

- مفهوم مارانوستروم 28

ثانياً: مرحلة التدوين (العصور الوسطى وعصر النهضة) 30

1- العصر الإسباني – البرتغالي (الآيبيري) 35

2- عصر الفقيه هوغو غروشيوس 37

3- العصر الفرنسي – البريطاني 40

ثالثاً: قانون البحار في العصر الحديث 45

1- الحربين العالميتين الأولى والثانية 47

2- إتفاقيات الأمم المتحدة 49

الفصل الثالث: مصادر القانون الدولي للبحار 53

أولاً: الإتفاقات الدولية 55

ثانياً: العرف الدولي 58

ثالثاً: مباديء القانون العامة 61

رابعاً: مصادر أخرى لقانون البحار 63

الباب الأول 69

الأحكام الدولية للمياه

الفصل الأول: المياه الداخلية 73

أولاً: تمهيد وتعريف 73

ثانياً: حدود المياه الداخلية 78

1- خطوط الأساس 78

أ- خط الأساس العادي أو الطبيعي 79

ب-خطوط الأساس المستقيمة 80

2- الأنهار الأساسية والخلجان 82

أ- الخلجان الوطنية (القانونية) 84

ب-الخلجان التأريخية 84

3- خطوط الأساس في المياه الأرخبيلية 87

4- تحديد المياه الداخلية 88

ثالثاً: الوضع القانوني للمياه الداخلية 93

1- السيادة 93

2- دخول السفن الأجنبية 95

3- الإستخدام 98

4- الأشياء الأثرية أو التأريخية 100

5- الحرب البحرية 101

رابعاً: الوضع القانوني للسفن الأجنبية 103

خامساً: حماية البيئة البحرية في المياه الداخلية 105

1- إدراج المياه الداخلية في الإتفاقيات البيئية البحرية 105

2- السلطات التنظيمية 107

الفصل الثاني: البحر الإقليمي 109

أولاً: مقدمة تأريخية 110

ثانياً: الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي 112

الرأي الأول: البحر الإقليمي جزء من الدولة الساحلية 112

الرأي الثاني: البحر الإقليمي جزء من أعالي البحار 113

ثالثاً: حدود البحر الإقليمي 114

1- عرض البحر الإقليمي 115

2– أبعاد البحر الإقليمي 116

أ– خط الأساس العادي أو الطبيعي 116

ب–خطوط الأساس المستقيمة 119

3– تسوية المنازعات 120

رابعاً: الوضع القانوني للبحر الإقليمي 122

1– مقدمة تأريخية 122

2– السيادة الإقليمية 126

3– الإعلان عن مدى البحر الإقليمي 130

خامساً: إستخدام البحر الإقليمي 132

1– حق المرور البريء 132

2– حقوق وإلتزامات الدولة الساحلية 136

3– قواعد خاصة بالسفن الحربية والسفن الحكومية للدول الأجنبية 138

4– قواعد خاصة بالسفن ذات الحمولة الخطرة 142

الفصل الثالث: الملاحة الأرخبيلية والمضايق الدولية (الجزر والدول الأرخبيلية) 144

أولاً: الدولة الأرخبيلية 144

1– التعريف بالأرخبيل 144

2- تطور نظام المياه الأرخبيلية 147

3- خطوط الأساس الأرخبيلية 149

4- الوضع القانوني لمياه الأرخبيل 152

5- حقوق المرور في المياه الأرخبيلية 153

أ- حق المرور البريء 153

ب-حق المرور في الممرات البحرية الأرخبيلية 154

ت-الطيران فوق الأرخبيل 155

ثانياً: المضايق الدولية 156

1- التعريف والنطاق 156

2- تطور نظام المرور في المضايق الدولية 159

3- الوضع الإقليمي للمضايق 162

4- نظام المرور عبر المضايق الدولية 163

أ- حق المرور العابر 163

ب-حق المرور البريء 168

الباب الثاني 172

البحار والمحيطات

الفصل الأول: المنطقة المتاخمة 174

أولاً: تطور المنطقة المتاخمة 175

ثانياً: إمتداد المنطقة المتاخمة 177

ثالثاً: سلطة الرقابة 178

رابعاً: المطاردة الحثيثة 181

خامساً: حماية الممتلكات الثقافية في المنطقة المتاخمة 181

الفصل الثاني: المنطقة الإقتصادية الخالصة 186

أولاً: التعريف بالمنطقة الإقتصادية الخالصة 186

ثانياً: تطور نظام المنطقة الإقتصادية 187

ثالثاً: الطبيعة القانونية 191

رابعاً: الحقوق السيادية للدولة الساحلية وولايتها في المنطقة الإقتصادية الخالصة 193

1- بناء وإستخدام الجزر الإصطناعية والمنشآت البحرية 194

2- البحث العلمي البحري 196

3- حماية البيئة البحرية والمحافظة عليها 197

خامساً: حقوق وإلتزامات الدول الأخرى في المنطقة الإقتصادية الخالصة 202

سادساً: تعيين حدود المنطقة الإقتصادية الخالصة	210
الفصل الثالث: الجرف القاري	213
أولاً: مقدمة	213
- إعلان ترومان في 28 سبتمبر 1945	216
ثانياً: القانون الذي يحكم الجرف القاري	218
1- عمل لجنة القانون الدولي	218
2- إتفاقية جنيف للجرف القاري لعام 1958	222
3- إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982	224
ثانياً: النظام القانوني للجرف القاري	225
1- العلاقة مع نظام المنطقة الإقتصادية الخالصة	225
2- قضايا الجرف القاري لبحر الشمال	226
ثالثاً: تعيين الحد الخارجي للجرف القاري	228
1- خصائص قاع البحر للجرف القاري	232
2- لجنة حدود الجرف القاري	234
رابعاً: تسوية منازعات ترسيم الحدود	238
خامساً: حقوق وواجبات الدول الساحلية والدول الأخرى	240

1- حرية وضع الكابلات البحرية وخطوط الأنابيب على الجرف القاري 242

2- حماية الكابلات البحرية وخطوط الأنابيب المغمورة 245

3- الكابلات البحرية وخطوط الأنابيب المهجورة 248

4- بناء الأنفاق 252

الفصل الرابع: المناطق البحرية المشتركة 255

أولاً: أعالي البحار 255

- رؤية غروشيوس لأعالي البحار 256

1- مبدأ حرية أعالي البحار قبل نظرية غروشيوس 258

2- نظرية غروشيوس لأعالي البحار 260

3- أعالي البحار في القانون الدولي العرفي 261

4- الولاية القضائية على السفن في أعالي البحار 263

أ- ماقبل إتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 265

ب-إتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 267

ج- إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 268

5- مشروع لجنة القانون الدولي وأعالي البحار 270

أ- حرية أعالي البحار 271

1- حرية الملاحة 271

2- حرية التحليق 272

3- حرية مد الكابلات وخطوط الأنابيب البحرية 272

4- حرية بناء الجزر الإصطناعية والمنشآت الأخرى 273

5- حرية الصيد 275

أ- الإلتزامات التعاهدية 276

ب-العلاقات والمصالح الدولية 276

ج- الصيد في أعالي البحار 276

6- حرية البحث العلمي 276

ب-الشحن 277

1- جنسية السفن 277

2- واجبات دولة العلم 280

3- الحصانات 281

4- المنازعات 281

5- مساعدة الأشخاص في البحر 282

ج- المحظورات 284

1- القرصنة 284

2- الإتجار بالرقيق 288

3- المخدرات 290

4- البث الإذاعي غير المصرح به 291

د- سلطة الإنفاذ 292

هـ- حفظ وإدارة الموارد الحية 296

و- العلاقة مع المناطق البحرية الأخرى 297

ثانياً: قاع أعماق البحار 299

1- مقدمة 299

2- إستغلال الموارد في قاع البحار العميقة 301

3- مصايد الأسماك المستقرة في قاع البحار العميقة 306

4- مباديء عامة لقاع البحار 308

5- إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 313

6- التصديق على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 319

7- نظام التعدين في المنطقة 322

أ- السلطة الدولية لقاع البحار (ISAB) 324

ب–الأجهزة الرئيسية للسلطة الدولية (ISAB) 326

1– الجمعية 326

2– المجلس 327

3– الأمانة 328

ج– الأنشطة الأخيرة للسلطة (ISAB) في المنطقة 329

د– العناصر الرئيسية لنظام التعدين في قاع البحار العميقة 333

الباب الثالث 339

الإدارة والحفظ لموارد البيئة البحرية والبحث العلمي

الفصل الأول: حماية البيئة البحرية 341

أولاً: مصادر التلوث البحري 343

1– التلوث نتيجة التشغيل العادي للسفن 345

2– اللوائح القانونية الخاصة بمكافحة التلوث البحري 349

أ– إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، وقواعد المنظمة البحرية الدولية (IMO) 349

- الإطار القانوني لإتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 350

1– دول العلم 350

2– دول الميناء 352

3– الدول الساحلية 352

ب–الإتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن (MARPOL) 357

- الإطار القضائي لإتفاقية ماربول 365

1– دول العلم 365

2– دول الميناء والساحل 366

3– التلوث نتيجة الحوادث العارضة للسفن 369

- سلامة الملاحة البحرية 370

أ– إتفاقية (SOLAS) لعام 1914 371

ب–تأهيل وتدريب أطقم السفن 373

ج– اللوائح الدولية لمنع التصادم البحري 376

ثانياً: التلوث البحري 378

1– التلوث من أنشطة إستكشاف وإستغلال قاع البحار 379

2– الإغراق في البحر 381

أ– إتفاقية لندن لعام 1972 383

ب–بروتوكول عام 1996 وتعديلاته 384

ج– الولاية القضائية وسلطة الإنفاذ 388

د– تخريد السفن وإعادة تدويرها 389

3– التلوث من مصادر أرضية وجوية للبيئة البحرية 390

- برنامج العمل العالمي لعام 1995 (GPA) 394

ثالثاً: المسؤولية الناجمة عن التلوث البحري 397

1– مسؤولية الدولة الساحلية 398

2– المسؤولية المدنية لدولة العلم 400

أ– إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1992 400

ب–إتفاقية الصندوق الدولي للتعويضات لعام 1992 (IOPCF) 406

ج– المسؤولية عن أضرار التلوث الأخرى 410

رابعاً: طواريء التلوث 412

1– التعاون الدولي في طواريء التلوث 413

2– حقوق الدول الساحلية في التدخل 415

3– الإنفاذ البحري 417

الفصل الثاني: إدارة الموارد البحرية 420

أولاً: الموارد البحرية غير الحية 423

1- الموارد المحتملة 423

2- المياه الداخلية والبحر الإقليمي 426

3- المنطقة الإقتصادية الخالصة والجرف القاري 427

4- أعالي البحار وقاعها العميقة 428

ثانياً: الموارد البحرية الحية 430

1- مصايد الأسماك 432

2- المياه الداخلية والبحر الإقليمي والمياه الأرخبيلية 432

3- المنطقة الإقتصادية الخالصة والجرف القاري 434

أ- المنطقة الإقتصادية الخالصة 434

ب-الجرف القاري 441

4- المخزونات السمكية المشتركة 441

5- أعالي البحار وقاعها العميقة 442

ثالثاً: الوضع القانوني للأسماك المهاجرة 446

1- الأنواع الكثيرة الإرتحال 446

2- الثدييات البحرية 447

3– الأنواع الشاذة (البحرية النهرية – النهرية البحرية) 449

- تطورات مابعد إتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 449

أ– المباديء التوجيهية لإدارة مصايد أعماق البحار 451

ب–إتفاقية الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق لعام 1995 456

الفصل الثالث: البحث العلمي البحري 465

أولاً: تطور البحث العلمي 468

ثانياً: النظام القانوني للبحث العلمي البحري 469

1– نظام البحث العلمي قبل إتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 469

2– نظام إتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 للبحث العلمي البحري 471

أ– أحكام عامة 472

ب–المياه الداخلية والمياه الأرخبيلية والبحر الإقليمي 474

ج– الجرف القاري والمنطقة الإقتصادية الخالصة 475

- المسح الهيدروغرافي 478

- تجهيزات ومعدات البحث العلمي 480

د– إعالي وقاع البحار العميقة 483

ثالثاً: نقل التكنولوجيا البحرية 485

الباب الرابع 490

سلطة الإنفاذ وإستخدام القوة في أعالي البحار

الفصل الأول: إنفاذ القانون البحري وإستخدام القوة 491

أولاً: مقدمة 491

ثانياً: سلطة الإنفاذ في المناطق البحرية 496

1- المياه الداخلية 497

2- البحر الإقليمي 498

أ- الولاية الجنائية 499

ب-الولاية المدنية 500

3- المياه الأرخبيلية 500

4- المنطقة المتاخمة 502

5- المنطقة الإقتصادية الخالصة 504

6- الجرف القاري 506

7- أعالي البحار 506

ثالثاً: أنظمة خاصة في الإنفاذ البحري 507

1- القرصنة 507

2- الإرهاب الدولي 511

3- الجرائم العابرة للحدود 513

4- مصايد الأسماك 515

رابعاً: إستخدام القوة 517

1- المطاردة الحثيثة 519

- المطاردة الحثيثة متعددة الأطراف 522

2- أستخدام القوة العسكرية 523

أ- مباديء عامة تتعلق بإستخدام القوة في البحر في وقت السلم 524

ب-إستخدام القوة العسكرية في ضوء إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 525

الفصل الثاني: الأستخدامات العسكرية للمحيطات 528

أولاً: التدابير العسكرية البحرية 530

1- قانون الحرب البحرية 531

أ- لجنة القانون الدولي 535

ب-إتفاقية جنيف لقانون البحار لعام 1958 536

ج– إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام **1982** 538

2– التدابير البحرية التي تجيزها الأمم المتحدة 540

3– مبادرة أمن الإنتشار 543

4– إختبار الأسلحة والتدريب والمناورات العسكرية 544

5– التحليق بالطائرات العسكرية 547

ثانياً: الحقوق والحريات الملاحية 550

1– المرور البريء للسفن الحربية 552

2– المرور العابر في الممرات البحرية للمياه الأرخبيلية 556

3– المرور العابر في المنطقة الإقتصادية الخالصة 558

4– أنشطة المسح العسكري 559

5– المناطق منزوعة السلاح والخالية من الأسلحة النووية 560

الفصل الثالث: تسوية المنازعات في قانون البحار 564

أولا: مقدمة 564

ثانياً: الآليات العامة لتسوية المنازعات الدولية 565

ثالثاً: تسوية المنازعات البحرية في ضوء قانون البحار 569

1– مشروع لجنة القانون الدولي بشأن قانون البحار 570

2- إتفاقية جنيف لقانون البحار لعام 1958	572
3- إتفاقية قانون البحار لعام 1982	573
أ- الشروط القضائية	574
ب-تسوية المنازعات الإجبارية	576
1- القانون الواجب التطبيق	577
2- التدابير المؤقتة	580
3- الإفراج الفوري	581
4- القيود والإستثناءات القضائية	584
5- المحكمة الدولية لقانون البحار (ITLOS)	586
المراجع	591
المحتويات	622

للمؤلف

(1) حماية الممتلكات الثقافية في القانون الدولي (دراسة تطبيقية مقارنة), دار الثقافة للنشر والتوزيع, عمان, 1999. (رسالة ماجستير)

(2) حرية الدين والمعتقد في الشريعة الأسلامية وقواعد القانون الدولي العام, 2002, (بحث مطبوع باللغة الألمانية).

(3) الأسلام في ألمانيا (الحجاب في الإسلام, الذبح الإسلامي, الآذان في المساجد), 2004. (رسالة ماجستير باللغة الألمانية).

(4) حقوق اللقيط في القانون الألماني والقانون العراقي (دراسة مقارنة), 2007, (رسالة دكتوراه باللغة الألمانية).

(5) مبدأ عدم إستخدام القوة في القانون الدولي العام وشرعية العمليات العسكرية في أفغانستان والعراق, 2008, (بحث مطبوع باللغة الألمانية).

(6) تنازع القوانين في مسائل حماية البيئة من الأضرار, 2009, (بحث مطبوع باللغة الألمانية).

(7) مبدأ التعويض في القانون الدولي, 2010, (بحث مطبوع).

(8) القانون الدولي العام, الجزء الأول, المباديء والأصول, دار النهضة العربية, القاهرة, 2010.

(9) ماهية المعاملات الإلكترونية وتبعات التنازع القانوني فيها (دراسة مقارنة), مجلة حولية المنتدى, النجف الأشرف, 2011, (بحث).

(10) القانون الدولي الخاص, دار النهضة العربية, القاهرة, 2013.

Das Internationale Seerecht

Das Internationale Seerecht ist eine Reihe moderner und traditioneller internationaler Prinzipien und Regeln, die sich mit den maritimen Fragen von Staaten befassen. Einschließlich Navigationsrechte, Mineralrechte für den Meeresboden und Gerichtsbarkeit der Küstenstaaten. Es ist ein Zweig des öffentlichen Rechts, dessen Regeln seit Beginn des letzten Jahrhunderts erheblich Gestalt angenommen haben, und die Vereinten Nationen haben

durch ihre drei Konferenzen zum Seerecht, die erste 1958, die zweite 1960 und die dritte, die mit dem Abschluss des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982 endete, direkt zu seiner Entwicklung beigetragen Zwischen den Verhandlungen zwischen New York und Genf, die 1994 in Kraft traten, fanden Botschafter aus mehr als 165 Ländern statt, um Handel zu treiben und zu tauschen, um die Rechte ihrer Länder zu sichern. Infolgedessen wird das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen von 1982 heute als Verfassung des Internationalen Seerechts bezeichnet. Die Konferenz legte einen Maßstab für die Messung des Küstenmeeres fest, da sie feststellte, dass es 12 Seemeilen lang sein würde, gemessen von der Basislinie des Küstenstaates, und weltweite Akzeptanz erlangte. Innerhalb dieser Grenzen steht es den Staaten frei, ihre eigenen Gesetze oder Vorschriften umzusetzen oder lebende oder nicht lebende Ressourcen zu nutzen. Diese Länder haben ausschließliche Rechte auf Fischerei, Mineralrechte und Ablagerungen auf dem Meeresboden. Diese Vereinbarung erlaubt auch den "unschuldigen Durchgang" sowohl durch die Hoheitsgewässer als auch durch die ausschließliche Wirtschaftszone, was bedeutet, dass Schiffe diese Gewässer nicht meiden müssen, sofern sie dem Küstenstaat keinen

Schaden zufügen oder gegen eines seiner Gesetze verstoßen. Dies gilt auch für Militärschiffe, sofern sie die in Artikel 19 der Konvention festgelegten Bestimmungen über unschuldige Überfahrten einhalten.

Es enthielt weitere neue Bestimmungen in Bezug auf den Umgang mit dem Meeresboden durch die Internationale Meeresbodenbehörde (ISBA), Archipelländer, den Schutz der Meeresumwelt, meereswissenschaftliche Forschung und die obligatorische Beilegung von Streitigkeiten vor dem Internationalen Seerechtshof (ITLOS), der für alle Streitigkeiten im Zusammenhang mit der Auslegung oder Anwendung eines Abkommens zuständig ist. Das Seerecht von 1982 vorbehaltlich der Bestimmungen von Artikel 297 und der gemäß Artikel 298 des Übereinkommens abgegebenen Erklärungen. Mit der Entwicklung der Technologie und den sich ändernden Bedingungen haben die Aktivitäten auf den Meeren und Ozeanen weltweit zugenommen. Die Seerechtskonvention hat sich zu einer globalen diplomatischen Anstrengung entwickelt, um eine Grundlage für Gesetze und Grundsätze zu schaffen, denen alle Länder in Bezug auf die Meere und alles, was sie enthalten, folgen müssen.

Darüber hinaus steht das Völkerrecht der Meere derzeit vor großen Herausforderungen, die hauptsächlich auf die

Auswirkungen des Klimawandels und anderer Auswirkungen auf die Meeresumwelt zurückzuführen sind. Die Auswirkungen auf die Weltmeere und -küsten haben sich zu einem neuen Konzept des Seerechts entwickelt, dessen Regeln noch unbekannt sind, und es muss überlegt werden, wie es angegangen werden soll Die internationale Gemeinschaft hat verschiedene Probleme, darunter einerseits die Küstenerosion, die Umleitung von Basislinien, das Verschwinden einiger tief liegender Inseln in Gezeitenstaaten und die Auswirkungen der globalen Erwärmung auf die Umwelt in den Ozeanen und auf die darin lebenden Meeresressourcen.

Auf der anderen Seite ist es die Zunahme der regionalen Seepiraterieoperationen in den Jahren 2008 und 2009, die zu gefährlichen internationalen Reaktionen führte, die in der Geschichte des Völkerrechts beispiellos waren. Dies wurde durch die Veröffentlichung von Resolutionen des UN-Sicherheitsrates wie der Resolution 1851 verkörpert, in die die internationale Gemeinschaft nicht nur in den Binnengewässern Somalias eingreifen darf. Aber auch das somalische Territorium. Ein weiterer gefährlicher Präzedenzfall im internationalen Seerecht ist die kürzlich am 02.10.2020 herausgegebene Resolution 2546 des UN-Sicherheitsrates zur Vollzugsbehörde auf hoher See, die es

der internationalen Gemeinschaft ermöglichte, Schiffe im Mittelmeer vor Libyen zu inspizieren, um Flüchtlingsschmuggelaktivitäten zu verhindern.

Von
Ali Alkubtan
Berlin, 2020

The International law of the Sea

The international law of the sea is a series of modern and traditional international principles and rules that deal with the maritime issues of states. Including navigation rights, mineral rights to the seabed, and coastal state jurisdiction. It is a branch of public law, the rules of which have taken shape considerably since the beginning of the last century, and the United Nations, through its three Conferences on the Law of the Sea, the first in 1958, the second in 1960 and

the third that began with the conclusion of the Convention on the Law of the Sea, has United Nations of 1982 ended, directly contributing to its development. Between the negotiations between New York and Geneva, which came into force in 1994, ambassadors from more than 165 countries took place to trade and exchange to secure the rights of their countries . As a result, the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea is now referred to as the Constitution of the International Law of the Sea. The conference set a benchmark for measuring the territorial sea as it determined that it would be 12 nautical miles measured from the baseline of the coastal state and gained worldwide acceptance. Within these limits, states are free to implement their own laws or regulations or to use living or non-living resources. These countries have exclusive rights to fish, mineral rights and deposits on the seabed. This agreement also allows "innocent passage" through both the territorial waters and the exclusive economic zone, meaning that ships do not have to avoid these waters unless they harm the coastal state or violate any of its laws. This also applies to military ships, provided they comply with the provisions on innocent crossings set out in Article 19 of the Convention.

It included other new provisions regarding the handling of the seabed by the International Seabed Authority (ISBA),

archipelago countries, protection of the marine environment, marine science research and the mandatory settlement of disputes before the International Court of the Law of the Sea (ITLOS), which is responsible for all disputes related is competent to interpret or apply an agreement. The 1982 Law of the Sea, subject to the provisions of Article 297 and declarations made under Article 298 of the Convention. With the development of technology and changing conditions, activities on the seas and oceans have increased worldwide. The Convention on the Law of the Sea has evolved into a global diplomatic effort to lay a foundation for laws and principles that all countries must follow in relation to the seas and everything they contain.

In addition, marine international law is currently facing major challenges, mainly due to the effects of climate change and other impacts on the marine environment. The impact on the world's oceans and coasts has evolved into a new concept of the law of the sea, the rules of which are still unknown, and how to approach it needs to be considered.The international community has several problems including, on the one hand, coastal erosion, diversion of Baselines, the disappearance of some low-lying islands in tidal states, and the effects of global warming on the environment in the oceans and on the marine resources

that inhabit them.

On the other hand, it is the increase in regional sea piracy operations in 2008 and 2009 that sparked dangerous international reactions unprecedented in the history of international law. This has been embodied in the publication of resolutions of the UN Security Council such as Resolution 1851, in which the international community cannot intervene only in the inland waters of Somalia. But also the Somali territory. Another dangerous precedent in international law of the sea is the UN Security Council's resolution 2546 on October 2nd, 2020 on the law enforcement agency on the high seas, which enabled the international community to inspect ships in the Mediterranean off Libya in order to prevent refugee smuggling activities.

Ali Alkubtan
Berlin, 2020

El derecho Internacional del Mar

El derecho internacional del mar es una serie de principios y normas internacionales modernos y tradicionales que tratan los problemas marítimos de los estados. Incluidos los derechos de navegación, los derechos mineros del fondo marino y la jurisdicción costera. Es una rama del derecho público, cuyas normas se han ido configurando considerablemente desde principios del siglo pasado, y las

Naciones Unidas, a través de sus tres Conferencias sobre el Derecho del Mar, la primera en 1958, la segunda en 1960 y la tercera que se inició con la celebración de la Convención sobre el Derecho del Mar, ha Las Naciones Unidas de 1982 terminaron, contribuyeron directamente a su desarrollo. Entre las negociaciones entre Nueva York y Ginebra, que entraron en vigor en 1994, se llevaron a cabo embajadores de más de 165 países para comerciar e intercambiar para asegurar los derechos de sus países . Como resultado, la Convención de las Naciones Unidas de 1982 sobre el Derecho del Mar se conoce ahora como la Constitución del Derecho Internacional del Mar. La conferencia estableció un punto de referencia para medir el mar territorial, ya que determinó que serían 12 millas náuticas medidas desde la línea de base del estado costero y obtuvo la aceptación mundial. Dentro de estos límites, los estados son libres de implementar sus propias leyes o regulaciones o de utilizar recursos vivos o no vivos. Estos países tienen derechos exclusivos de pesca, derechos minerales y depósitos en el fondo marino. Este acuerdo también permite el "paso inocente" tanto por las aguas territoriales como por la zona económica exclusiva, lo que significa que los barcos no tienen que evitar estas aguas a menos que dañen al estado costero o violen alguna de sus leyes. Esto también se aplica a

los buques militares, siempre que cumplan con las disposiciones sobre cruces inocentes establecidas en el artículo 19 del Convenio.

Incluía otras disposiciones nuevas sobre el manejo del lecho marino por la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos (ISBA), los países del archipiélago, la protección del medio marino, la investigación en ciencias marinas y la resolución obligatoria de controversias ante la Corte Internacional del Derecho del Mar (ITLOS), que es responsable de todas las controversias relacionadas. es competente para interpretar o aplicar un acuerdo. El Derecho del Mar de 1982, sujeto a las disposiciones del artículo 297 y las declaraciones realizadas en virtud del artículo 298 de la Convención. Con el desarrollo de la tecnología y las condiciones cambiantes, las actividades en los mares y océanos han aumentado en todo el mundo. La Convención sobre el Derecho del Mar se ha convertido en un esfuerzo diplomático mundial para sentar las bases de las leyes y los principios que todos los países deben seguir en relación con los mares y todo lo que contienen.

Además, el derecho internacional marino se enfrenta actualmente a importantes desafíos, principalmente debido a los efectos del cambio climático y otros impactos en el medio marino. El impacto en los océanos y las costas del

mundo ha evolucionado hacia un nuevo concepto del derecho del mar, cuyas reglas aún se desconocen, y es necesario considerar cómo abordarlo. La comunidad internacional tiene varios problemas que incluyen, por un lado, la erosión costera, la desviación de Líneas de base, la desaparición de algunas islas bajas en estados de mareas y los efectos del calentamiento global en el medio ambiente de los océanos y en los recursos marinos que los habitan.

Por otro lado, es el aumento de las operaciones regionales de piratería marítima en 2008 y 2009 lo que provocó reacciones internacionales peligrosas sin precedentes en la historia del derecho internacional. Esto se ha plasmado en la publicación de resoluciones del Consejo de Seguridad de la ONU como la Resolución 1851, en la que la comunidad internacional no puede intervenir únicamente en las aguas interiores de Somalia. Pero también el territorio somalí. Otro precedente peligroso en el derecho internacional del mar es la resolución 2546 del Consejo de Seguridad de la ONU del 2 de octubre de 2020 sobre la agencia de aplicación de la ley en alta mar, que permitió a la comunidad internacional inspeccionar barcos en el Mediterráneo frente a Libia para prevenir actividades de tráfico de refugiados.

Ali Alkubtan

Berlin, 2020

صورة الغلاف الخلفي للكتاب

القانون الدولي للبحار هو مجموعة من المبادئ والقواعد الدولية العرفية والتقليدية الحديثة, التي تهتم بالمسائل البحرية للدول. بما في ذلك حقوق الملاحة وحقوق معادن قاع البحار والولاية القضائية للدول الساحلية. و هو فرع من فروع القانون العام، أخذت قواعده بالبلور بشكل كبير منذ بدايات القرن الماضي, وأسهمت في تطويره بشكل مباشر منظمة الأمم المتحدة من خلال مؤتمراتها الثلاثة المتعلقة بقانون البحار الأولى عام 1958 والثانية عام 1960 والثالثة التي أنتهت بإبرام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والتي دخلت حيز التنفيذ في عام 1994، بين نيويورك وجنيف جرت مفاوضات السفراء من أكثر من 165 دولة إلى التجارة

والمقايضة لتأمين حقوق دولهم. ونتيجة لذلك سميت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 اليوم دستوراً لقانون البحار الدولي. أنشأ المؤتمر معيارًا لقياس البحر الإقليمي حيث قرر أن يبلغ طوله 12 ميلاً بحرياً مقاساً من خط الأساس للدولة الساحلية وحصل على قبول عالمي. ضمن هذه الحدود، للدول حرية تنفيذ أياً من قوانينها أو لوائحها الخاصة أو استخدام أي موارد حية أو غير حية. وتتمتع فيها هذه الدول بحقوق حصرية في مصائد الأسماك وحقوق المعادن والودائع في قاع البحار. كما تسمح هذه الاتفاقية "بالمرور البريء" عبر كل من المياه الإقليمية والمنطقة الاقتصادية الخالصة، مما يعني أن السفن لا تضطر إلى تجنب هذه المياه، شريطة ألا تسبب بأي ضرر للدولة الساحلية أو إنتهاك لأي من قوانينها. وهذا يشمل السفن العسكرية أيضاً، طالما أنها تتقيد بأحكام المرور البريء المنصوص عليه في المادة 19 من الإتفاقية.

شملت أحكاماً جديدة أخرى تتعلق في التعامل مع قاع البحار من خلال السلطة الدولية لقاع البحار (ISBA) والدول الأرخبيلية وحماية البيئة البحرية والبحوث العلمية البحرية والتسوية الإلزامية للنزاعات في المحكمة الدولية لقانون البحار (ITLOS) التي تتمتع بالولاية القضائية على جميع المنازعات المتعلقة بتفسير أو تطبيق إتفاقية قانون البحار لعام 1982، رهنا بأحكام المادة 297 والإعلانات المقدمة وفقا للمادة 298 من الإتفاقية . ومع تطور التكنولوجيا وتغير الظروف إزدادت الأنشطة في جميع أنحاء العالم إلى البحار والمحيطات، تحولت إتفاقية قانون البحار إلى جهد دبلوماسي عالمي لإنشاء قاعدة من القوانين والمبادئ التي يجب على جميع الدول إتباعها فيما يتعلق بالبحار وكل ما يحتويه.

فضلاً عن ذلك، تواجه القانون الدولي للبحار حاليا تحديات كبيرة, مستمدة أساسا من آثار تغير المناخ والآثار البيئية البحرية الأخرى التي ظهرت آثاره على المحيطات والسواحل في العالم لتكون بداية مفهوم جديد لاتزال قواعده مجهولة لقانون البحار، وستكون هناك حاجة إلى إعادة التفكير في كيفية معالجة المجتمع الدولي لمشاكل عدة منها تآكل السواحل، وتحويل خطوط الأساس، وإختفاء بعض الجزر المنخفضة في حالات المد والجزر، وآثار الاحتباس الحراري على البيئة في المحيطات وعلى الموارد البحرية الحية فيها، هذا من جانب.

ومن جانب آخر، هو تنامي عمليات القرصنة البحرية الإقليمية في عامي 2008 و2009

والتي أسفرت عن ردود فعل دولية خطيرة وغير مسبوقة في تأريخ القانون الدولي, تجسدت بصدور قرارات لمجلس الأمن الدولي كالقرار رقم 1851 الذي يسمح فيه للمجتمع الدولي بالتدخل ليس فقط في المياه الداخلية للصومال, ولكن ليشمل الأقليم الأرضي الصومالي أيضاً. ومن السوابق الخطيرة الأخرى التي ترسخت في قواعد القانون الدولي للبحار هي قرار مجلس الأمن الدولي الأخير بشأن سلطة الإنفاذ في أعالي البحار رقم 2546 الصادر في 02.10.2020 حيث سمح للمجتمع الدولي بتفتيش السفن في البحر الأبيض المتوسط قبالة ليبيا لمنع أنشطة تهريب اللاجئين.