

مظاهر سيادة الدولة على مياه البحار والمحيطات

طه بن عثمان الفراء*
وحسب الرسول الشيخ الفزاري**

* حصل على دكتوراه في الجغرافية السياسية من جامعة بتسبرغ عام ١٩٧٣ .
يعمل أستاذا في قسم الجغرافيا - جامعة الملك سعود - الرياض .

** حصل على دكتوراه في القانون من جامعة القاهرة عام ١٩٧٩ .
يعمل أستاذا للقانون في قسم العلوم الإنسانية بكلية الملك خالد العسكرية .

الملخص

تمثل مسألة المطالبة بالسيطرة على مياه البحار والمحيطات - منذ زمن بعيد - موضع خلاف وجدل بين الدول. ولقد شهدت نهاية مرحلة العصور الوسطى بسط نفوذ كل من أسبانيا والبرتغال على مساحات شاسعة من المحيطات والبحار المعروفة، مانعة غيرها من استخدامها، وذلك في ظل المفهوم القديم للبحار المغلقة. ولكن ازدياد نفوذ وسطوة دول أخرى ذات سيادة أدى - فيما بعد - إلى سيادة فكرة حرية الملاحة أو البحار المفتوحة للجميع. ومن المشاهد - في وقتنا الحاضر - أن مجال قانون البحار قد تعرض لتغيرات جذرية وشاملة أكثر من أي مجال آخر في دنيا القانون الدولي.

وتقسم البحار - وفقاً للاتفاقيات الدولية، وفي ضوء حقوق سيادة الدول عليها - إلى نطاقات مختلفة. هي: المياه الداخلية، البحر الإقليمي، المنطقة المجاورة، المنطقة الاقتصادية الخالصة، وأعلى البحار. ويهدف هذا البحث إلى التعرف على مدى السلطة التي تمارسها الدولة ذات الشأن ومقدارها على كل من هذه النطاقات. ومن المعروف أن امتداد أي من هذه النطاقات، باستثناء نطاق المياه الداخلية، يقاس باتجاه عرض البحر بدءاً من خط القاعدة. ويتكون خط القاعدة من واحد أو أكثر من الخطوط الهندسية التي تحدد مداخل كل من الخلجان أو الفيوردات، ومصبات الأنهار، والخطوط الأخرى التي ترسم بمحاذاة الساحل لتكون الحد الفاصل بين المياه الداخلية والبحر الإقليمي. ويتمتع كل من الدول الساحلية بالحرية الكاملة في تحديد موقع خط القاعدة الخاص بها، ولها مطلق السيادة على مياهها الداخلية.

ويتكون البحر الإقليمي من نطاق مائي متصل بمحاذٍ للشاطئ، بموازية خط القاعدة. ويقاس امتداد هذا النطاق انطلاقاً من خط القاعدة باتجاه عرض البحر. ولكل دولة الحق في اتخاذ قرارها بشأن عرض بحرها الإقليمي إلى مسافة لا تزيد على اثني عشر ميلاً بحرياً.

وعلى الرغم من أن الدول البحرية تتمتع بسلطات كاملة على بحارها الإقليمية، فإنها مازال مقيّدة في ممارسة تلك السلطات ببعض الأمور مثل احترام حق المرور البريء لسفن الدول الأخرى عبر تلك البحار.

ويعمل نطاق المنطقة المجاورة كم منطقة هدائية للبحر الإقليمي، وتيسر له الحماية ضد أي معتد. وكثيراً ما تشمل سيادة الدولة البحرية على المنطقة المجاورة الخاصة بها حقوق السيطرة اللازمة لمنع أي انتهاك لأنظمتها الخاصة بالجوارك والمهجرة، ومراعاة الأصول الصحية، والأمور المالية. ويجب أن نذكر هنا أن هذا النطاق يتطابق ويتداخل مع جانب المنطقة الاقتصادية الخالصة المقابل للشاطئ.

ويتناخم البحر الإقليمي المنطقة الاقتصادية الخالصة. وتتمتع الدولة البحرية في هذا النطاق بحقوق اكتشاف الثروات الطبيعية والتنقيب عنها واستغلالها، ويشمل ذلك الثروتين السمكية والمعدنية، وتوليد الطاقة من حركة الأمواج والرياح، والقيام بالأبحاث العلمية، وإقامة الجزر الصناعية والمنشآت، والحفاظ على البيئة البحرية.

وتحدد نطاقات سيادة الدولة على قيعان بحارها، وما يتصل بها من تربة وما تحتها، بدءاً من تطابق خط القاعدة عليها، باتجاه عرض البحر.

ويجدر بنا أن نشير في الخاتمة، إلى أن الحقوق المشار إليها سابقاً، التي تتمتع بها الدول البحرية، لا تعني حرمان الدول الأخرى من ممارستها لحرية استخدام أعالي البحار في الملاحة والطيران وتمديد (الكابلات) البحرية وخطوط الانابيب.

المقدمة

ركب الإنسان البحر منذ عهود ضاربة في القدم. وتؤكد لنا الأدلة التاريخية أن اهتمامه بالبحر قد ظل في تزايد مستمر منذ تلك العهود حتى وقتنا الحاضر. ويرجع السبب في هذا الاهتمام بوجه خاص إلى أهمية البحار في حياة الإنسان من حيث الملاحة المدنية أو العسكرية أو الفوائد الاقتصادية، التي تتمثل في الثروات السمكية والأملاح المختلفة والأحجار الكريمة والمعادن. إن كل الثروات الطبيعية التي تحتوي عليها مياه البحار، أو تلك التي تكمن تحتها أو في القيعان وما دونها، لاتعد ولا تحصى. ولقد بين الله سبحانه وتعالى أهمية البحار للإنسان حيث قال عز من قائل: «الله الذي سخر لكم البحر لتجري الفلك فيه بأمره ولتبتغوا من فضله ولعلكم تشكرون». (الجنائية - الآية ١٢).

كان أصل البحار قديماً شبيهاً بين الناس جميعاً. فقد كانت البحار مفتوحة لاستخدام الشعوب والأمم القديمة، دون أن يرد على ذلك أي قيد أو شرط. ولا غرو، فقد تميزت وسائل الإنسان القديم في استغلال البحر بالضعف والفقر وقلة الشأن. وكانت السفن المستخدمة في تلك الأزمنة البعيدة ضئيلة الأثر إذا ما قورنت مساحة البحار بمساحة المسطح المائي الذي تتخذه ميداناً لحركتها ونشاطها، ومعروف أن مساحة البحار تترامى في كل الأنحاء وتغطي على وجه التقريب ثلاثة أرباع سطح الكرة الأرضية.

وبظهور بعض الدول البحرية القوية في الماضي أخذت السواحل المتاخمة لتلك الدول البحرية تكتسب قدراً من الحصانة والحماية في مواجهة الاستخدامات البحرية من قبل الدول الأخرى. ولقد تمكنت بعض هذه الدول من فرض سلطتها بالقوة على المياه المتاخمة لسواحلها ومن ثم منع السفن الأجنبية من استغلال ثروات تلك المياه المتاخمة لسواحلها أو حتى استخدامها في أغراض الملاحة الساحلية إلا بموافقة صادرة منها أو طبقاً لشروط معينة تحددها. ويمكن أن نمثل لتلك الطائفة بالدويلات والمدن اليونانية القديمة، التي تمكنت من بسط نفوذها على المياه المجاورة لسواحلها.^(١)

وفي عصر الامبراطوريات القديمة تطورت طرق الملاحة البحرية وأدواتها، وازدهرت إلى الحد الذي دفع بعض تلك الامبراطوريات إلى إثارة ادعاءات قانونية بتملك بحار أو خليجان بكاملها. فالامبراطورية الرومانية مثلاً، حينما فرضت سيطرتها على الديار المحيطة بالبحر المتوسط، أعلنت أن هذا البحر يعتبر جزءاً من ممتلكاتها وخاضعاً لسيادتها. ومن ثم أطلقت عليه اسم «بحر الروم». وأطلق العرب على البحر الذي يحده الجزيرة العربية من الجنوب اسم «بحر العرب».

ولقد ضرب العرب والمسلمون بسهم وافر في مجال استغلال البحار سواء في الأغراض السلمية أو الحربية. ولم يكن ذلك بمستغرب بسبب تمتع العالم العربي من جهة والعالم الإسلامي من جهة أخرى بموقع جغرافي ممتاز شجع أبناء الصحراء على ركوب البحار وتسيير الأساطيل، هذا فضلاً عما كان

عليه هؤلاء وأولئك من رغبة صادقة وعزيمة لا تلين في بث رسالة الإسلام في ربوع العالم العظيم . وهكذا برز بحارة من العرب أجادوا قيادة سفينة الصحراء وإدارة دفة سفينة الماء .

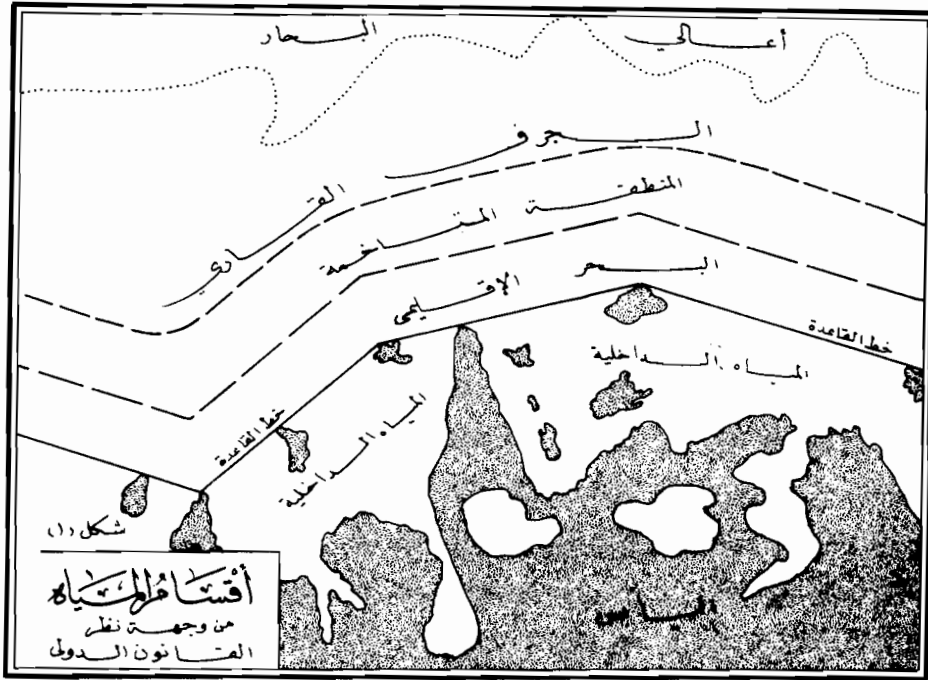
ولعل الجدل القانوني لم يثر قط مثلما ثار بشأن موضوع السيادة التي يجوز أن تمارسها الدول على البحار، وذلك غداة ظهور بعض الممالك الأوربية الزاهرة في أعقاب عصر النهضة . فقد أدت الكشوفات البحرية الكبرى إلى مزيد من الاهتمام بالبحار والمحيطات في كل من ممالك أسبانيا والبرتغال وإنجلترا وهولندا . فظهرت مدرستان فقهيتان في تلك الممالك، تنادي كل منهما بنظرية خاصة في شأن الطبيعة القانونية للبحار، كما تحاول كل منهما إبراز المظاهر المختلفة لسيادة الدولة على تلك البحار .

نادت المدرسة الأولى بنظرية البحر الحر *Mare Liberum* ومفادها أن يكون البحر مفتوحاً أمام الملاحة الحرة بالنسبة لجميع الأمم، وأن يكون من حق جميع الدول الاستفادة من خيرات البحر وثرواته دون تدخل من أحد . أما المدرسة الثانية فقد نادت بنظرية البحر المغلق أو المغلق *Mare Clausum* التي تنادي باقتسام الدول البحرية العظمى للبحار والمحيطات، وفرض كل منها سيطرتها ونفوذها على الجزء الخاص بها من البحر، وإعلانه بحراً مقفلاً لا يجوز لغيرها من الدول الاستفادة منه إلا بموافقتها^(١) .

وعلى الرغم من أن أياً من هاتين النظريتين لم تحظ بالتأييد والقبول من جُل الدول، لما تميزتا به من مغالاة وتطرف، فإن المناطق الرئيسة من البحار التي تشغل بال البشرية اليوم تأرجحت بين مذاهب وسطي، قامت على فكرة التوفيق بين النظريتين السابقتين . فالمناطق البحرية مثل البحر الإقليمي، والمنطقة المتاخمة أو المجاورة، والمنطقة الاقتصادية الخالصة، ومناطق المصايد البحرية، والجرف القاري وأعالي البحار، كلها مناطق تخضع اليوم، أو هي في سبيلها إلى الخضوع، لقواعد قانونية، تأخذ في الاعتبار مصالح الدول المتاخمة للبحار، ولا تهمل في الوقت نفسه مصالح الدول الأخرى - حتى إنه يمكن القول الآن، نتيجة للجهود التي يبذلها المجتمع الدولي نحو تقنين تلك القواعد : إنه قد برز إلى الوجود نظام متكامل للبحار . ومع أهمية القواعد القانونية لإشادة ذلك النظام وإقامة دعائمه فإن هذا الأمر ما يزال يتصل اتصالاً مباشراً بمسائل أخرى فنية وجغرافية واقتصادية وسياسية، كما أنه يرمي إلى تحقيق قدر من التوازن بين مطالبات الدول الساحلية الخاصة بالسيادة على بعض المناطق البحرية، وصالح المجتمع الدولي في تقرير مبدأ حرية البحار (غانم، ١٩٦٧ : ٤٠٧) .

وعلى الرغم من أن العرف لعب دوراً كبيراً في استقرار بعض المبادئ القانونية الخاصة بمشكلة البحار، فإن محاولات أخرى جادة بذلت في أواخر القرن التاسع عشر لتقنين تلك القواعد العرفية . ولعل أولى هذه المحاولات في القرن العشرين هي مؤتمر جنيف للبحار المنعقد في سنة ١٩٣٠م، الذي فشل في تقنين تلك القواعد بشكل كامل . وقد حدا هذا الفشل بلجنة القانون الدولي - *The International Law Commission* للأمم المتحدة إلى إعداد مشروع اتفاقية عرضت على مؤتمر دولي آخر عقد في جنيف في إبريل سنة ١٩٥٨م بشأن قانون البحار . وبعد مناقشات مريرة وصعبة تمكن هذا المؤتمر من إقرار أربع اتفاقيات دولية، هي : اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة، واتفاقية الامتداد القاري أو الإفريز القاري، واتفاقية المصايد، واتفاقية أعالي البحار (غانم، ١٩٦٧ : ٤٠٨) .

ويقسم معظم فقهاء القانون الدولي المياه من حيث سيادة الدولة عليها إلى خمسة أقسام (شكل ١) وهي محل اهتمام هذا البحث.



شكل (١)

أهداف البحث

يهدف هذا البحث إلى إبراز مظاهر سيادة الدولة على البحار. ولما كانت مياه البحار تنبسط أمام الدولة الساحلية ليست ذات طبيعة قانونية واحدة، لذا فإن الوضع يقتضي دراسة التقسيمات البحرية المختلفة التي نشأت وتطورت خلال العصور المتعاقبة، واكتسبت، خلال ذلك التطور، خصائص جغرافية وقانونية معينة جعلت لكل منها قواعد دولية خاصة تحكمها. ومن هذا المنطلق فإن هذا البحث سوف يعالج المياه الداخلية، والبحر الإقليمي، والمنطقة المجاورة، والمنطقة الاقتصادية الخالصة، والجرف القاري، وأعالي البحار. وسوف يولي الباحثان عناية خاصة للبحر الإقليمي لما ينطوي عليه من أهمية كبرى للدول البحرية. ولما يستحوذ من القواعد الدولية الثابتة التي كانت مرتكزاً أولياً في نشأة القواعد الأخرى التي تنظم التقسيمات البحرية.

ونظراً لأن دراسة الحدود البحرية Maritime Boundaries تقتضي ضرورة التمييز بين حدود كل من البحر الإقليمي، والجرف القاري، والمناطق البحرية الأخرى التي يكون للدولة عليها سلطان كامل

من حيث استغلال ثرواتها الاقتصادية - فإن الباحثين سوف يقومون بدراسة كل من هذه المناطق ، وبيان خصائص كل منها ومدى ممارسة الدولة لمظاهر سيادتها على كل منها (Blake, 1986:2) .

المياه الداخلية Internal Waters

عرّفت المادة الرابعة من اتفاقية جنيف المبرمة في سنة ١٩٥٨ بشأن قانون البحار، المياه الداخلية بأنها «المياه التي تقع داخل الخط الذي يقاس ابتداءً منه البحر الإقليمي». كما عرّفت المادة الثامنة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المبرمة في سنة ١٩٨٢ م، المياه الداخلية بأنها (١) - باستثناء ما هو منصوص عليه في الجزء الرابع، تشكل المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي جزءاً من المياه الداخلية للدولة ٢ - حيث يؤدي تقرير خط الأساس المستقيم وفقاً للطريقة المبينة في المادة ٧ إلى حصر مساحات مائية وجعلها مياهها داخلية بينما لم تكن تعتبر كذلك من قبل).

فالمياه الداخلية إذن تشمل جميع المسطحات أو المجاري المائية العذبة أو المالحة التي تقع وراء ذلك الخط إلى جهة اليابسة، ويدخل في ذلك الأنهار والقنوات والبحيرات والخلجان والموانئ والمضايق. ولا تثير دراسة المياه الداخلية أي صعوبات قانونية تذكر، لأن حكمها هو حكم الإقليم الأرضي للدولة. وهو إقليم تختص به الدولة اختصاصاً كاملاً، لا تشاركها فيه أي دولة أخرى، فالدولة كما تتمتع بكامل سيادتها على إقليمها الأرضي، تتمتع كذلك بكامل سيادتها على مياهها الداخلية.

ولهذا يمكن القول بأن المياه الداخلية تشمل جميع المساحات أو المجاري المائية الواقعة ضمن أو داخل حدود أراضي الدولة أو داخل خط القاعدة الذي يقاس بدءاً منه امتداد البحر الإقليمي في اتجاه البحر. وتعتبر المياه الداخلية جزءاً مكماًلاً لأراضي الدولة، ولهذا السبب فإن لها الحرية المطلقة في ممارسة كل حقوق السيادة وبسط سلطانتها عليها، دون أن ينافرها في ذلك أحد.

وتجدر الإشارة إلى أن «خط القاعدة» أو «خط الأساس» يقصد به خط الساحل أو الخط الذي يصل بين مجموعة من الجزر أو الرؤوس البحرية أو مداخل الخلجان التي تمتلكها أي دولة بحرية، ويحدّد اتساع البحر الإقليمي للدولة من خط القاعدة باتجاه عرض البحر.

ولقد قررت كل من اتفاقيتي سنة ١٩٥٨ م، وسنة ١٩٨٢ م المبرمتين في شأن قانون البحار أن خط المياه المنخفض Law Water - Line يعتبر الخط العادي لقياس عرض البحر الإقليمي للدولة في اتجاه البحر. ومع أن تطبيق هذه القاعدة قد يكون صعباً بالنسبة لبعض الشواطئ التي تتخللها الجزر أو تلك التي تتميز بالتعاريح الحادة، أو تنتشر بمحاذاتها الشعاب المرجانية أو الحافات الصخرية بصورة عشوائية، فإن الاعتبارات العملية ساعدت، في كثير من الأحوال، على تبسيط تطبيقها بقدر الإمكان. ويعتبر من مزايا هذا التبسيط تسهيل المرور البريء الخاص بالملاحة الدولية، وتيسير مراقبة الشواطئ بواسطة السلطات الداخلية التابعة للدول الساحلية (prescott, 1986:2) .

ومن المعروف أن خط الأساس لا يبقى ثابتاً في جميع الأحوال، فقد تداخله بعض الأوضاع الجغرافية التي قد تعمل على تغيير طبيعته، ويترتب على ذلك تعديل القواعد القانونية التي تنطبق عليه أو تحكمه. فخط الأساس قد يكون مستقيماً Straight baseline وقد لا يكون كذلك، وإنما يتشكل بحسب وضعه من مجموعة الجزر أو الأرخبيل الذي تقوم الدولة عليه. وقد تعهدت المادة السابعة من اتفاقية قانون البحار لسنة ١٩٨٢م بوضع القواعد التي تنظم تطبيق خطوط الأساس المستقيمة، أما خط الأساس القائم على مجموعة من الجزر فقد عرفته المادة ٤٦ من الاتفاقية نفسها، وأوردت المادة ٤٧ منها القواعد التي تحكم تطبيقه، وتتميز خطوط الأساس المستقيمة عن خط الأساس العادي المرتبط بمجموعة الجزر بأنه الأسبق ظهوراً وتطبيقاً في التاريخ (prescott, 1986: 3 - 12)

البحر الإقليمي Territorial Sea

لكي نعرف على أهم الخصائص والصفات الخاصة بالبحر الإقليمي، لابد أن نتعرض في إيجاز لبعض التعريفات التي استخلصها المتخصصون في كل من علمي الجغرافيا والقانون وكذلك في العلوم السياسية.

يقول باوندز Pounds بأن البحر الإقليمي لدولة ما هو ذلك الشريط الملاصق لشواطئها الذي تبسط عليه سيادتها. ويمكن أن تقتصر هذه السيادة فقط على عدم السماح لغير رعاياها بالصيد في تلك المياه، أو استغلال ثرواتها المعدنية، أو الإبحار فيها وحتى الطيران في أجوائها (pounds, 1962: 98).

ويعرف دي بليز De Blij البحر الإقليمي بأنه المنطقة البحرية الملاصقة لشواطئ الدولة الساحلية التي تبسط عليها كامل سيادتها. ويمتد مجال السيادة من مركز الكرة الأرضية حتى السماء (Glassner and de Blij, 1980: 447).

ويقول علي صادق أبو هيف في تعريفه للبحر الإقليمي: «إنه جزء من البحر يحاور الدولة الساحلية...» و«تتمدد بالتالي إليه سيادتها...» (أبو هيف، ١٩٧٢: ٣٩٤).

أما عبد الباري أحمد عبد الباري فقد عرف البحر الإقليمي بقوله: «يقصد بالبحر الإقليمي تلك المساحة من البحر، المحصورة بين المياه الداخلية ومياه البحر العالي، التي تمتد على شاطئ الدولة الساحلية باتساع معين، وتمارس الدولة الساحلية عليها سيادتها وفق شروط محددة». (عبد الباري، بدون تاريخ: ٣٧٤).

وإذا استعرضنا هذه الطائفة من التعريفات القانونية للبحر الإقليمي - وبغض النظر عن مدى شموليتها - فسوف نجد أنها اشتملت على عناصر رئيسة مشتركة، فالبحر الإقليمي يتكون من نطاق مائي، تمارس الدولة الساحلية عليه بعضاً من مظاهر سيادتها. ولهذا فإنه يمكن تعريف البحر الإقليمي في هذا البحث بأنه:

نطاق مائي، ملاصق لأراضي الدولة الساحلية، أو متصل بمياهها الداخلية، وتمارس الدولة على مائه، وقاعه، وأرضه، وأجوائه جل أو كل اختصاصاتها المتفرعة عن حقوق السيادة.

وعلى الرغم من أن بعض الكتاب يقرّ - في تعريفه - بحق الدولة الكامل في ممارسة جميع اختصاصات السيادة، فإن واقع الأمر ينبىء بخلاف ذلك. فالمشاهد أن الدول الساحلية طالبت منذ زمن مضى وما تزال تطالب بدرجات مختلفة من مظاهر السيادة أو الاختصاص إلى ما وراء بحرها الإقليمي (Norris and Haring, 1980: 131). لدرجة أنه يمكن القول بأن تقسيم القانون الدولي للبحار إلى قطاعات متباينة لم يكن إلا انعكاساً لذلك الاختلاف في درجات السيادة وقوة واتساع الاختصاصات النابعة منها فيما يتعلق بتلك القطاعات البحرية المختلفة.

فالبحر الإقليمي - تبعاً لما تقدم - هو الشريط المائي الذي يحاذي خط القاعدة، ويحسب مداه في اتجاه أعالي البحار، وفقاً لما تقرره كل دولة ساحلية في حدود المبادئ العامة التي أرساها القانون الدولي. والبحر الإقليمي وإن كان يخضع - كما يرى فريق من المختصين في القانون الدولي - لسيادة الدولة واختصاصاتها كما هو الحال بالنسبة للمياه الداخلية، فإن ذلك الخضوع يتقيد في جميع الحالات بحقوق الدول الأخرى في المرور البريء Innocent passage في ذلك البحر (شهاب، ١٩٧٧: ١٠).

ويبدو أن الرأي السليم الذي يتفق مع المنطق القانوني هو أن البحر الإقليمي يخضع لبعض سيادة الدولة، أو هو بالأحرى يخضع لسيادة غير كاملة استثناء من مبدأ حرية البحار. فهذا البحر في الأصل هو جزء من أعالي البحار. فحق السيادة البحرية لأي دولة على بحرها الإقليمي لا يعتبر حقاً مطلقاً، وإنما يعتبر حقاً مقيداً بما أقرته الأعراف والمعاهدات والاتفاقات الدولية للدول الأخرى من حق في استعمال ذلك البحر الإقليمي فيما يعرف بالمرور البريء. وقد تأيد هذا الحق بما نصت عليه المادة ١٤ من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي لعام ١٩٥٨ م، وبما نصت عليه المادة ١٧ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢ م، وبما سبق أن نصت عليه كل من اتفاقيتي فيرساي لسنة ١٩١٩ م وبرشلونة سنة ١٩٢١ م (هندي، ١٩٨٤: ١٨٦)، (عبد السلام، ١٩٨١: ٥٠٧).

فالدول مثلاً لا يحق لها منع السفن الأجنبية، بما في ذلك السفن الحربية من المرور البريء في بحرها الإقليمي، هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى نجد أن هذه السفن الأجنبية تخضع في أثناء وجودها في البحر الإقليمي لدولة أخرى، لقوانين ومحاكم دولها هي أو لقوانين ومحاكم الدول التي ترفع علمها، بينما تملك الدولة حق منع السفن الأجنبية من المرور، حتى وإن يكن بريئاً، في مياهها الداخلية، وهي تختص، فضلاً على ذلك، بحق تطبيق قوانينها وعقد لواء الاختصاص لمحاكمها في نظر كل ما يرتكب من جرائم أو مخالفات على ظهر تلك السفن (غانم، ١٩٦٧: ٤٠٩).

هذا، وتمتد مظاهر السيادة، فضلاً عن سطح البحر الإقليمي «لتشمل الفضاء الجوي الذي يعلوه وقاعه وأسفل القاع وباطن تربته. ومعنى ذلك أن للدولة الشاطئية حق مباشرة اختصاصها العام

على بحرهما الإقليمي وأن تباشر استغلال الثروات الطبيعية الحية وغير الحية الموجودة فيه، وحق تنظيم الطيران فوقه (شهاب، ١٩٧٧ : ١٠).

وبلاحظ أن حق الدولة في السيادة على الفضاء الذي يعلوها، بما في ذلك بحرهما الإقليمي، قد ضعف في الوقت الحاضر، ويرجع السبب في هذا الضعف إلى ظاهرة غزو الفضاء في زماننا المعاصر. فبعد أن كانت الدولة تبسط من سيادتها في الماضي على كل من الفضاء الجوي air space والفضاء الخارجي outer space لم يبق لها من الناحية الواقعية سوى الفضاء الجوي لتمارس فيه تلك السيادة. أما فيما يتعلق بالفضاء الخارجي، فقد أصبحت الملاحظة فيه وجميع أعمال الكشف والتجارب العلمية خاضعة لطائفة جديدة من المعاهدات التي أبرمتها الدول حديثاً.

نشأة البحر الإقليمي وتطوره

إن طبيعة الثروات الموجودة في البحر والثروات التي توجد في اليابس قضت بأن تكون نسبة السيادة المفروضة على تلك الثروات ونوعيتها مختلفة ما بين البحر واليابس، لأن الأرض تمثل دائماً، الموطن الثابت للسكان، بينما يندر أن يكون البحر مكاناً يقيم عليه رعايا الدولة بصفة دائمة. وإذا كانت الأرض منذ بدء الخليقة، تمثل المصدر الرئيس للثروات الطبيعية من نباتات وحيوانات ومعادن، فإن ثروات البحر تتمثل في حيواناته المتباينة والمعادن والأملاح الذائبة أو العالقة في مائه أو القابعة فوق قاعه أو المدفونة تحت القاع وأسفل القاع.

وكما سبق أن ذكرنا، فقد أدت نظريتا «البحر المغلق» و«البحر الحر» اللتانظهرتا خلال القرن السادس عشر إلى انقسام المجتمع الدولي إلى فريقين، أخذ كل فريق منهما بإحدى النظريتين. فالدول التي أخذت بنظرية «البحر المغلق» مدت سلطانها على البحار والمحيطات القريبة منها، وفرضت سيادتها عليها، ولم تسمح لغيرها بالاستفادة من تلك البحار والمحيطات إلا بإذنها وموافقتها. أما الدول التي أخذت بنظرية «البحر الحر» فقد أقرت لجميع الدول بالاستعمال المشترك للبحار والمحيطات دون وصاية من أحد.

وكانت كل من أسبانيا والبرتغال من الدول التي نادى بنظرية البحر المغلق. وقد اشتطت هاتان الدولتان في تطبيقهما لتلك النظرية إلى حد إبرام معاهدة في هذا الخصوص، هي معاهدة تورديسيلاس Treaty of Tordesillas التي عملت على تقسيم الدنيا الجديدة ومياه الأطلسي إلى منطقتي نفوذ بين هاتين الدولتين. وطبقاً لأحكام هذه المعاهدة، كان يجوز لأي من الدولتين أن ترئد مناطق النفوذ التابعة للدولة الأخرى، أما ماعدهما من الدول فقد حرمت الاستفادة من تلك المياه أو استخدامها بأي شكل (غانم، ١٩٦٠ : ٨٧ وما بعدها).

وليس من شك في أن مجهودات بعض فقهاء القانون الدولي، من أمثال القاضي الهولندي فان باينكرشوك Van Bynkershoek في أوائل القرن الثامن عشر، قد أثمرت وأفلحت في الحد من نظرية

البحر المغلق. فقد اقتصر تطبيق تلك النظرية فقط على الجزء من البحر الملاصق لشواطئ الدولة، الذي تستطيع أن تحميه عن طريق المدافع المنصوبة على تلك الشواطئ. ولما كان أقصى مرمى للمدفعية في ذلك الوقت لا يتجاوز ثلاثة أميال بحرية، فقد نادى باينكر شوك في مقال نُشر له في سنة ١٧٠٢ م ونُفِخ في سنة ١٧٧٤ م بتطبيق تلك القاعدة الجديدة التي أصبحت تعرف فيما بعد باسم «قاعدة قذيفة المدفع» «Canon Shot Rule» وهي القاعدة التي تطبق في تحديد مدى اتساع البحر الإقليمي.

ومن الثابت أن قاعدة الأميال الثلاثة استقرت في الفقه الدولي لفترة من الزمن ليست قصيرة، فقد وردت هذه القاعدة في عدد من الاتفاقات الدولية ذات الشأن، كاتفاقية القسطنطينية المبرمة في سنة ١٨٨٨ م بشأن قناة السويس، كما أقرتها بعض التشريعات الداخلية لدول معينة^(١). ولكن لما كان مدى المدفعية في تطور مستمر، ولما كانت المصالح الاقتصادية والتجارية في ازدياد مطرد، فقد أصبحت قاعدة قذيفة المدفع قاعدة غير مواكبة لتلك المستجدات، مما دفع بكثير من الدول إلى هجرها والمطالبة باتساعات للبحر الإقليمي تختلف من دولة إلى أخرى من تلك الدول، فأصبحت هذه القضية خلافية، لا تتفق الدول على حلِّ بشأنها.

ولعل من أبرز العقوبات التي صادفت مؤتمر جنيف لقانون البحار لسنة ١٩٥٨ م مسألة تحديد اتساع البحر الإقليمي. فقد استشعر أعضاء لجنة القانون الدولي الخلاف الكبير القائم بين الدول بشأن هذه المسألة، فلم يحدد مشروعهم اتساع البحر الإقليمي للدول، ولكنه قيد - في المادة الثالثة منه - الحد الأقصى للبحر الإقليمي حيث نصت هذه المادة على أن لكل دولة الحق في أن تحدد اتساع بحرها الإقليمي بما لا يتجاوز اثني عشر ميلاً بحرياً.

وإذا كان مؤتمر جنيف لسنة ١٩٥٨ م قد وضع حداً أقصى لمدى البحر الإقليمي، فإن دولاً كثيرة كانت قد طالبت بحدود لمدى هذا البحر تبدو متعارضة أحياناً مع ما أقره هذا المؤتمر. وعلى سبيل المثال فإن تشيلي قد طالبت بأن يكون اتساع بحرها الإقليمي خمسين كيلومتراً، وطالبت السلفادور بأن يكون اتساع بحرها الإقليمي مائتي ميل، أما كوريا الشمالية فقد نادت بأن يكون عرض بحرها الإقليمي مطابقاً لحافة جرفها القاري. (Eytchison, 1968:5)

وعندما انعقد المؤتمر الثاني للبحار في جنيف سنة ١٩٦٠ م، حاولت الولايات المتحدة الأمريكية إيجاد صيغ جديدة، فاقترحت توحيد خصائص السيادة في كل من منطقة البحر الإقليمي ومنطقة المصايد، بحيث لا يتعدى اتساع المنطقتين المسافة القصوى التي سبق أن أقرها مؤتمر جنيف، وهي اثنا عشر ميلاً، فيكون اتساع البحر الإقليمي ستة أميال، تضاف إليها ستة أميال أخرى تباشر عليها الدولة اختصاصات السيادة المتصلة بحقوق صيد الأسماك. ولم يخالف التوفيق أو الحظ هذا المسعى، فقد فشل في الحصول على الأغلبية المقررة بفارق صوت واحد (Glassner and de Blij, 1980:443).

وبالنسبة للدول التي تتقارب في ظروفها الجغرافية وأحوالها السياسية والاقتصادية، يلاحظ بوجه

عام قيام تشابه في اتساع بحرها الإقليمي . فعلى سبيل المثال نجد أن الدول البحرية القوية تميل إلى اعتبار الأميال الثلاثة - طبقاً لقاعدة قذيفة المدفع - اتساعاً لبحرها الإقليمي ، أما الدول الإسكندنافية فالغالب على اتساع بحرها الإقليمي أن يكون أربعة أميال بحرية ، وتأخذ دول البحر المتوسط بضعف اتساع قاعدة قذيفة المدفع وهو ستة أميال ، في حين أن غالبية الدول العربية تأخذ باتساع اثني عشر ميلاً لبحرها الإقليمي (Glassner and de Blij, 1980:5) ، ومن بين هذه الدول المملكة العربية السعودية وغالبية دول الخليج العربي مثل الكويت والعراق وعمان وإيران وقطر . أما في الأمريكتين الوسطى والجنوبية فإن مقدار اتساع البحر الإقليمي يختلف من دولة لأخرى . (Glassner and de Blij, 1980:5)

لم تكن مطالبات الدول الساحلية ببحر إقليمي يتبع لها ، مجرد إشباع لحاجتها في التوسع الإقليمي ، وإنما ترجع تلك المطالبات ، في حقيقة الأمر لما يتيح البحر الإقليمي للدولة التي تفرض عليه سيادتها من مزايا وخصائص وفوائد مادية عديدة تعود على تلك الدولة بالخير الوفير ، فالدولة حينها تبشر مجموعة من مظاهر سيادتها على بحرها الإقليمي ، تجعل لذلك البحر الإقليمي وظائف متعددة .

ولعل المملكة العربية السعودية تعد رائدة في مجال التنبه إلى أهمية وظائف البحر الإقليمي ، إذ كانت في مقدمة الدول التي سارعت إلى وضع التشريعات الخاصة بحكم وتنظيم وظائف البحر الإقليمي ، ولا أدل على ذلك من إصدارها في سنة ١٩٤٩ للتشريع الذي نص على تحديد اتساع بحرها الإقليمي في ذلك الوقت بستة أميال ، وهو الاتساع الذي عدلته المملكة في وقت لاحق ليصبح اثني عشر ميلاً مقيسة من خط القاعدة في اتجاه البحر (الخطيب ، ١٩٧٥ : ٦٢١ - ٦٢٢) . واقتفت مصر أثر المملكة العربية السعودية ، فأصدرت تشريعاً خاصاً بها في سنة ١٩٥١ م ، يقوم على الأسس والمبادئ الواردة في التشريع السعودي (شهاب ، ١٩٧٧ : ٢٠) .

وبغض النظر عن مدى اتساع البحر الإقليمي ، فإن مسألة وضع الحد الذي يفصل بين هذا الاتساع والمسطحات المائية الأخرى ، كانت هي الأخرى من المسائل الخلافية التي لم تصل فيها جماعة الدول إلى حل ثابت ومستقر .

ومما يؤكد ذلك أنه بعد عشر سنوات تقريباً من المفاوضات الدولية المكثفة في مؤتمرات قانون البحار المتتالية ، لم تتمكن جماعة الدول من وضع صيغة قانونية موحدة بشأن تحديد (delimitation) البحر الإقليمي والمناطق البحرية الأخرى . وعلى كل حال فإن المحصلة النهائية التي توصلت إليها هذه الجماعة في المادة الثالثة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢ م هي أن « لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز ١٢ ميلاً بحرياً مقيسة من خطوط الأساس المقررة وفقاً لهذه الاتفاقية » . أما المادة ٧٤ من الاتفاقية نفسها ، الخاصة بتعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة ، والمادة ٨٢ من الاتفاقية نفسها الخاصة بتعيين حدود الجرف القاري فتفتقران إلى الدقة القانونية المطلوبة في مثل تلك القواعد . فالذي تشتمل عليه هاتان المادتان لا يخرج في مجمله عن دعوة الدول المعنية إلى الالتزام بتطبيق حلول عادلة يتم التوصل إليها عن طريق اتفاقات مبنية على أساس القانون الدولي

(Birnie, 1986:4). وقد قضت كثير من المحاكم وهيئات التحكيم الدولية طبقاً لهذا الفهم في مسائل تحديد البحر الإقليمي والمناطق البحرية الأخرى.

فعلى سبيل المثال، يمكن إيراد طائفة من القضايا التي تم نظرها أمام المحاكم وهيئات التحكيم الدولية في نزاعات على حدود البحر الإقليمي والمناطق البحرية الأخرى، التي طبقت بشأنها الحلول العادلة بدلاً من التزام قواعد عرفية جامدة - كما كان الحال في السابق - أو التقيد بالقواعد التي تضمنها تصريح «ترومان» الذي صدر في سنة ١٩٤٥ م.

إن من أهم تلك القضايا قضية بحر الشمال (11 - 5: 1986: Birnie) وهي المسماة بقضية المصايد، التي نظرتها محكمة العدل الدولية في سنة ١٩٥١ م، وطرفاها كل من إنجلترا والنرويج. وتتلخص وقائع هذه القضية في أن النرويج كانت قد صادرت إحدى سفن الصيد البريطانية التي كانت تتواجد في المياه الواقعة إلى شمال النرويج، وذلك بحجة أن هذه المياه تشكل جزءاً من بحرها الإقليمي لأنها كانت تبعد عن شاطئ النرويج مسافة أربعة أميال بحرية، وهي المسافة نفسها التي يعتمد عليها التشريع النرويجي كحد لبحرها الإقليمي. وقد ردت إنجلترا على ذلك بأن المياه تدخل في منطقة أعالي البحار. وتركز دفاع النرويج عن دعواها في أنها إنما تقيس مدى بحرها الإقليمي من خطوط مستقيمة تبعد عن الشاطئ بسبب كثرة تعرجات ومنحنيات الشاطئ.

وقد قضت المحكمة وفقاً لوجهة نظر النرويج، وذلك على أساس أنه إذا كان الشاطئ كثير التعاريج أو كان أرخبيلياً، فالقاعدة التي يقاس منها البحر الإقليمي تصبح مستقلة عن خط مياه الجذر ولا يلزم أن تتبع هذه القاعدة كل تعرجات الشاطئ ومنحنياته. (غانم، ١٩٦٠: ٩١ - ٩٢).

ويلاحظ على هذه القضية أن محكمة العدل الدولية أقرت بشأنها مبدأ التكيف في محاولة الوصول إلى وضع الحدود، بالعوامل الجيولوجية والجغرافية، مثل استواء أو عدم استواء السواحل، وتشابه الدول أو عدم تشابهها في الإرسابات المائية القديمة، وهذا يعني أن القاعدة القانونية أصبحت الآن غير مجردة، وإنما هي مرتبطة ارتباطاً وثيقاً وقوياً بعناصر البيئة الطبيعية.

أما القضية الثانية فهي القضية الإنجليزية الفرنسية بشأن تحديد مياه القنال الإنجليزي لعام ١٩٧٦ م، وقد عرضت هذه القضية على هيئة تحكيم دولية، فاعترفت هذه الهيئة - فضلاً عن الحقائق الجغرافية - بأثر الظروف أو الأحوال الأخرى على عملية التحديد، وأخذت بقاعدة خط الوسط والأبعاد المتساوية. إذ أن وقوع بعض الجزر البريطانية قبالة الساحل الفرنسي أدى إلى إغفال الحقيقة الجغرافية التي كان يتعين اعتبارها أساساً ملائماً للقول بضرورة تمديد الإقليم الفرنسي تمديداً طبيعياً يصل إلى ما وراء تلك الجزر. فمصادفة وجود هذه الجزر في الجانب الفرنسي وليس في الجانب الإنجليزي أدت إلى اعتماد هيئة التحكيم لحل قانوني يتعارض مع الحقائق الجغرافية العامة (غانم، ١٩٦٠: ١٥).

أما القضية الأخيرة فهي القضية التي تقدمت بها كل من ليبيا وتونس إلى محكمة العدل الدولية

لتحديد الجرف القاري ١٩٨٢ م. ويلاحظ على هذه القضية - برجه خاص - أن المحكمة المذكورة أضافت شروحاتاً جديدة إلى معنى «الحل العادل» الذي أورده المادتان ٧٤، ٨٣ من اتفاقية قانون البحار لسنة ١٩٨٢ م. فطبقاً لهذا النظر، قررت تلك المحكمة أنه لا يكفي أن يكون المبدأ عادلاً، وإنما يجب أن يكون تطبيقه أيضاً مؤدياً إلى نتيجة عادلة (غانم، ١٩٦٠ : ١٧ - ٢٤). ولا ريب أن ربط تحديد الجرف القاري وغيره من المناطق البحرية الأخرى بفكرة منطقية كهذه، لابد أن يوسع في اختصاص القضاء الدولي ويمنحه مرونة أكبر في هذا الخصوص.

وظائف البحر الإقليمي للدولة

للبحر الإقليمي وظائف عديدة، سوف نذكر أهمها لتوضيح مدى أهمية بسط سلطة الدولة البحرية على بحرها الإقليمي. ومن أهم هذه الوظائف ما يأتي:

- ١ - حماية الدولة، والحفاظ على أمنها وسلامتها.
- ٢ - المحافظة على الثروة السمكية.
- ٣ - وقاية المواطنين من الأمراض والتلوث.
- ٤ - المحافظة على الثروات الطبيعية، وإجراء البحوث العلمية.

وسوف يعالج هذا البحث كلاً من هذه الوظائف على حدة.

١ - حماية الدولة والحفاظ على أمنها وسلامتها

الملاحظ أن فكرة البحر الإقليمي ارتبطت منذ نشأتها الأولى بفكرة الدفاع عن شواطئ الدولة وسواحلها. ولهذا لم يكن غريباً أن تتجه أذهان المفكرين منذ زمن بعيد إلى إيجاد القواعد التي تقرر الاتساع الكافي لتوفير وسائل الدفاع عن تلك الشواطئ والسواحل، فقاعدة قذيفة المدفع التي تحدثنا عنها قبل قليل لم تكن إلا ترجمة أمينة للبواعث والمخاوف من الغزاة القادمين من عرض البحر. ولكن مدافع الزمن القديم لم تبق على حالها، لا من حيث المرمى ولا من حيث كفاءة النيران، فقد تطورت تلك المدافع شأن غيرها من الأمور، فكان من نتيجة ذلك أن تبارت الدول في زيادة اتساع بحرها الإقليمي حتى جاء عصر القذائف والصواريخ عابرة القارات، فلم يبق لسحر القاعدة القديمة من شيء سوى أصدائها البعيدة حتى ولو زيد اتساع البحر الإقليمي إلى ألف ميل (Searztrauber, 1963: 126 - 127).

هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى نجد أن مسائل الدفاع عن السواحل، إذا كانت قد ارتكزت في الماضي على فكرة ضرب السفن المعادية وردها على أعقابها، فإن تلك المسائل قد تحولت وتبدلت بتغير طبيعة الخطر الذي يهدد سواحل الدول وشواطئها. فهذا باوندرز Pounds الذي أيد الرأي السابق يبين أن المخاطر التي تهدد الدولة الساحلية من جهة البحر لم تعد تقتصر فقط على الغزو أو محاولة الضرب بالمدافع من عمق البحر، بل شملت إلى جانب ذلك ألواناً أخرى من المخاطر التي تقوم على

فكرة التجسس أو التخريب أو بث الدعاية الضارة بأمن الدولة (Pounds, 1972: 99). فالسفينة المعادية قد لا تلجأ إلى إلقاء حمولتها من القذائف على شواطئ الدولة التي تعادىها، وترى أن ما يفوق ذلك خطراً أن تلقي بدلاً من تلك الحمولة حمولة أخرى من العملات الورقية المزيفة لتلك الدولة، أو تلقي ألغاماً عائمة تهدد سلامة الملاحة الدولية داخل نطاق البحر الإقليمي وخارجيه كما حدث سنة ١٩٨٥ م في البحر الأحمر.

والتاريخ المعاصر يزخر بسوابق عديدة في أعمال التجسس، التي اتخذت البحار الإقليمية للدول الأخرى مسرحاً لها. ولعل حادثة السفينة الأمريكية بويلو Pueblo ما تزال عالقة في الأذهان، تلك السفينة التي حاولت القيام في أواخر الستينيات بعمليات تجسس في البحر الإقليمي لكوريا الشمالية، فأوقعتها القطع البحرية الكورية في الأسر. وهناك أمثلة أخرى كثيرة على اتخاذ البحر الإقليمي منطلقاً للتجسس على سواحل الدول الأخرى، مثل حادثة السفينة الحربية الإسرائيلية «إيلات»، التي أغرقتها الزوارق المصرية في سنة ١٩٦٨ م عندما كانت تتجسس على شواطئها الشمالية. ومثل حوادث التسلل المتكررة لبعض الغواصات الروسية تحت البحر الإقليمي لدولة النرويج وبطريقة تتعارض مع قواعد القانون الدولي، التي تحظر على الغواصات الأجنبية دخول البحر الإقليمي للدول الأخرى وهي غاطسة تحت سطح الماء.^(٣)

وإذا كانت الأمثلة السابقة كلها تدور حول نشاط السفن البحرية وتورطها في عمليات تجسس في البحر الإقليمي لغير دولها، فإن التجسس الجوي فوق تلك المياه قد بدأ يأخذ دوره في الوجود، ففي سنة ١٩٨٣ م تصدت المقاتلات السوفيتية لطائرة ركاب تابعة لكوريا الجنوبية وأسقطتها في البحر لأنها اخترقت الأجواء التي تظلل بحرهما الإقليمي وأراضيها بغرض التجسس (Newsweek, 1983: sep-19). وعلى الرغم من أن لجاناً دولية قد بدأت رسمياً في التحقيق للوقوف على صحة ادعاء كل من الطرفين، فقد أدت هذه الكارثة الجوية المروعة التي راح ضحيتها عدد كبير من المدنيين الأبرياء إلى توتر شديد في العلاقات بين كل من الولايات المتحدة وروسيا.

حق المرور البريء: إذا كنا قد ذكرنا بأن نشأة البحر الإقليمي ارتبطت بفكرة الدفاع عن شواطئ الدولة وسواحلها، حتى قال البعض إن القاعدة هي أن تلك المياه تخضع لسيادة الدولة الساحلية الكاملة، فإن الأمر لم يكن ليقبل في فقه القانون الدولي بهذا الإطلاق. لذلك فقد تقرر منذ وقت بعيد إيراد القيود القانونية على مباشرة الدولة الساحلية لمظاهرها سيادتها واختصاصاتها على بحرهما الإقليمي لصالح الملاحة الدولية. ويعتبر حق المرور البريء في البحار الإقليمية للدول الأخرى من أهم تلك القيود.

يقصد بالمرور البريء حق السفن الأجنبية في الملاحة عبر البحار الإقليمية للدول الأخرى، سواء بقصد اختراقها دون الوصول إلى المياه الداخلية، أو بقصد الوصول إلى المياه الداخلية أو الخروج منها إلى أعالي البحار (غانم، ١٩٦٧: ٤٢٢). والمرور البريء بهذا المعنى قد يكون جزءاً من عمليات الملاحة الدولية التي تسير بانتظام بين الدول البحرية المختلفة، وقد يكون بسبب ظروف استثنائية مثل

الرياح العاتية أو العواصف والأعاصير أو حدوث الأمواج الزلزالية أو لأي ظروف أخرى قاهرة، كاندلاع حريق في السفينة ذاتها، أو قيام تمرد أو عصيان بين ملاحيها أو بين المسافرين عليها^(١)، أو تعرض السفينة ذاتها لعملية اختطاف.

وتتمتع بحق المرور البريء جميع السفن التجارية والسفن الحربية، وكذلك السفن العامة الأخرى المملوكة للدول. وقد لاقت فكرة تقرير حق المرور البريء للسفن الحربية معارضة من قبل بعض فقهاء القانون في بادئ الأمر، إلا أن الرأي الراجح الآن هو إباحة هذا الحق لتلك السفن، بشرط مراعاة بعض القيود مثل ضرورة إخطار الدولة صاحبة البحر الإقليمي سلفاً بالرغبة في المرور البريء. وقد نصت المادة ٢٠ من اتفاقية قانون البحار لسنة ١٩٨٢ م على أن يتم مرور الغواصات فوق سطح الماء بشرط إظهار علمها.

ومع الإقرار بحق المرور البريء على النحو الذي فصلناه سابقاً فإن الدولة صاحبة البحار الإقليمية ماتزال تملك السلطة في توجيه الأمر إلى السفينة الأجنبية بمغادرة بحرها الإقليمي متى تبين لها مخالفتها لقواعد المرور البريء، وهي قواعد نظمها المواثيق الدولية على نحو محكم ومفصل. وفي جميع الأحوال لا يمكن إنكار أن التزام الدولة الساحلية بمبدأ المرور البريء يعد قيداً على اختصاصاتها في السيادة الإقليمية، لا يوجد له نظير في حالة الإقليم اليابس أو الأرض (غانم، ١٩٦٧ : ٤٢٣).

ولقد حددت المادة ١٩ من اتفاقية البحار لعام ١٩٨٢ م العوامل التي تؤدي إلى جعل المرور خالياً من صفة البراءة *innocence*، فعددت تلك العوامل بقولها:

«يعتبر مرور سفينة أجنبية ضاراً بسلم الدولة الساحلية، أو بحسن نظامها أو بأمنها، إذا اضطلعت السفينة في أثناء وجودها في البحر الإقليمي بأي من النشاطات التالية:

أ - أي تهديد باستعمال القوة أو استعمالها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي أو بأي شكل آخر، انتهاكاً لمبادئ القانون الدولي التي يتضمنها ميثاق الأمم المتحدة.

ب - أي مناورة أو تدريب بأسلحة من أي نوع.

ج - أي عمل يستهدف جمع المعلومات ويكون من شأنه الإضرار بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها.

د - أي عمل دعائي يستهدف المساس بالدولة الساحلية أو أمنها.

هـ - إطلاق أي طائرة أو إنزالها أو تحميلها عليها.

و - إطلاق أي جهاز عسكري أو إنزاله أو تحميله عليها.

ز - تحميل أو إنزال أي عملة نقدية أو ورقية أو شخص على نحو منافٍ للأنظمة الجمركية أو الضريبية أو أنظمة الهجرة أو الأنظمة الصحية للدولة الساحلية.

ح - أي عمل من أعمال التلويث القصدي والخطير المنافي لهذه الاتفاقية.

ط - أي عمل من أعمال صيد السمك.

ي - القيام بأنشطة بحثية أو دراسية.

ك - أي عمل يستهدف التدخل في شبكات المواصلات أو في أي من المرافق أو المنشآت الأخرى للدولة الساحلية.

ل - أي نشاط آخر ليست له علاقة مباشرة بالمرور» (شافعي ، ١٩٧٩ : ٣٨١).

وبتفحص العوامل السابقة التي تنفي عنصر البراءة في المرور في البحر الإقليمي ، يتضح بجلاء أن السفن الأجنبية تتحمل مسئوليات جساماً تقتضي المرور في تلك المياه بغاية الحذر والتبصر. ومن ناحية أخرى، يجب ألا تعوق الدولة الساحلية المرور البريء بغير مقتضى ، ويقع عليها التزام مستمر بإعلان السفن الأجنبية المعنية بصفة خاصة عن المخاطر التي تهدد الملاحة (شافعي ، ١٩٧٩ : ٣٨٢).

ومع ذلك تجدر الإشارة إلى أن اتفاقية قانون البحار لسنة ١٩٨٢ م أوجدت بعض ضمانات قانونية لحماية حق «المرور البريء». فقد نصت المادة ٢٤ من الاتفاقية المذكورة على أنه:

- ١ - "لا تعيق الدولة الساحلية المرور البريء للسفن الأجنبية عبر بحرها الإقليمي إلا وفقاً لهذه الاتفاقية. وتقتنع بصورة خاصة ، في تطبيقها هذه الاتفاقية أو لأي من القوانين أو الأنظمة المعتمدة طبقاً لهذه الاتفاقية ، عما يلي :
(أ) فرض شروط على السفن الأجنبية يكون أثرها العملي إنكار حق المرور البريء على تلك السفن أو الإخلال به.
(ب) أو التمييز قانوناً أو فعلاً ضد سفن أي دولة أو ضد السفن التي تحمل بضائع إلى أي دولة أو منها أو لحسابها.
- ٢ - تعلن الدولة الساحلية الإعلان المناسب عن أي خطر على الملاحة تعلم بوجوده داخل بحرها الإقليمي».

٢ - المحافظة على الثروة السمكية

منذ خلق الله البحر أودعه عنصرين يعتبران من أهم العناصر اللازمة للإنسان، وهذان العنصران هما الأحياء المائية، والمعادن والأملاح التي تزرعها مياه البحر أو تكمن في قاعه وترتبه وصخوره. ولم يثر صيد الأسماك في البحار الإقليمية للدول الأخرى مشكلات جدية نظراً لصغر المراكب وضآلة الأدوات المستخدمة في الصيد وقلة شأنها في الزمن الماضي. ولكن عندما تطورت أدوات الصيد والسفن بتطور العلوم والأساليب التقنية في العصر الحديث، وصاحب ذلك زيادة هائلة في عدد السكان، أخذت دول كثيرة تمد من سيادتها على السفن الأجنبية التي تقوم بنشاط في بحارها الإقليمية بغرض صيد الأسماك، وذلك لكي تبعتها عن تلك المجالات، وتؤثر نفسها بكل ثرواتها السمكية والطبيعية. وتحجى في مقدمة هذه الدول النرويج واليابان والمملكة المتحدة وكثير من دول أمريكا اللاتينية. فالأسماك تمثل مورداً مهماً لمادة بروتينية لازمة لحياة الإنسان، وهي تعد من ناحية أخرى، أحد أهم مصادر الدخل القومي للدول البحرية.

وتختص الدولة الساحلية بحقوق خالصة في مباشرة عمليات الصيد في بحارها الإقليمية. ولها في سبيل ذلك أن تضع من التشريعات والقوانين ما يلزم للمحافظة على ثروتها السمكية. وإذا كانت الدولة

الساحلية تمارس تلك الحقوق كمظهر من مظاهر سيادتها على بحرها الإقليمي، فليس هناك ما يحول دون إعطائها إذناً خاصاً لغير رعاياها بالصيد في بحرها الإقليمي بشروط معينة (شهاب، ١٩٧٧: ١٦).

لقد درجت أساطيل بعض الدول البحرية على سلب ثروات الأمم الأخرى. ولقد قدر البعض كميات الأسماك التي تستولي عليها الأساطيل الحديثة التابعة لمجموعة من الدول الأوروبية والاتحاد السوفيتي من المياه البحرية الإفريقية سنوياً بما تفوق قيمته مقدار ما تتلقى كل دول القارة الإفريقية من مساعدات ومعونات خارجية. ويرجع السبب في نشوء هذه الظاهرة إلى عدم استطاعة كثير من الدول الإفريقية الاضطلاع بأعباء الدفاع عن سيادتها الإقليمية على المياه التابعة لها، واستعداد الصيادين الأجانب من ناحية أخرى، لدفع الغرامات المقررة نظير تلك الانتهاكات في حالة إلقاء القبض عليهم. (جريدة الجزيرة، ١٢/١٠/١٩٨٣).

ولا يفوتنا أن ننوه هنا إلى أن اتفاقية قانون البحار لسنة ١٩٨٢ م كانت قد تولت كيفية تنظيم حفظ الموارد الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، فنصت المادة ٦١ منها على أن:

١ - «تقرر الدولة الساحلية كمية الصيد المسموح بها من الموارد الحية في منطقتها الاقتصادية الخالصة.

٢ - تكفل الدولة الساحلية عن طريق المناسبات من تدابير الحفظ والإدارة، عدم تعرض بقاء الموارد الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة لخطر الاستغلال المفرط.

٣ - يكون من أهداف هذه التدابير أيضاً صون أرصدة الأنواع المجتناة أو تجديدها بمستويات يمكن أن تدر أقصى غلة قابلة للدوام كما تعينها العوامل البيئية والاقتصادية ذات الصلة، بما فيها الحاجات الاقتصادية للمجتمعات الساحلية المتعيشة بصيد السمك والمتطلبات الخاصة للدول النامية...».

ولم تشأ اتفاقية البحار لسنة ١٩٨٢ م أن تبقى الموارد الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة معطلة بسبب ضعف قدرات الدول الساحلية على جني هذه الموارد الحية. فقد نصت المادة ٦٢ منها على أن «٢ - تقرر الدولة الساحلية قدرتها على جني الموارد الحية للمنطقة الاقتصادية الخالصة. وعندما لا تكون للدولة الساحلية القدرة على جني كمية الصيد المسموح بها بأكملها، تتيح للدول الأخرى، عن طريق الاتفاقات أو غيرها من الترتيبات، فرص الوصول إلى الفائض من كمية الصيد المسموح بها...».

ومتى ما سمحت الدولة الساحلية لرعايا الدول الأخرى بالقيام بالصيد في منطقتها الساحلية، بسبب عدم قدرتها على جني كمية الصيد المسموح بها بأكملها، تعين على هؤلاء الرعايا التقيد بأحكام الفقرة الرابعة من المادة ٦٢ المذكورة والتي تقضي بأن «٤ - يتقيد رعايا الدول الأخرى الذين يقومون بالصيد في المنطقة الاقتصادية الخالصة بتدابير الحفظ والشروط والأحكام الأخرى المقررة في قوانين وأنظمة الدولة الساحلية...» ومثال هذه الشروط والأحكام إصدار التراخيص للصيادين، وتقرير الأنواع التي يجوز صيدها، وتحديد حصص الصيد، وتنظيم مواسم الصيد وقطاعاته، وتحديد أنواع أدوات الصيد وأحجامها المسموح باستخدامها في عمليات الصيد.

٣ - وقاية المواطنين من الأمراض والتلوث

يعتبر البحر وسيط انتقال للإنسان، وبانتقال الإنسان عن طريق البحر، أصبح من الممكن أن ينقل أمراضه معه أينما توجه. ولهذا فقد تنبّهت الدول إلى هذه الحقيقة الخطيرة، فاحتاطت لنفسها باتخاذ التدابير اللازمة لحماية رعاياها من خطر الأوبئة والأمراض التي يمكن أن تغشاها برسو السفن الأجنبية على موانئها أو في بحارها الإقليمية. وقديماً كانت الدول الساحلية تطلب إلى قبطان السفينة الوافدة إليها الانتظار في عرض البحر بضعة أيام ريثما يتم التأكد، عن طريق نظم الحجر الصحي، من خلوها من الأمراض. ولكن عندما تطور طب الأمصال الوقائية اختفت هذه الإجراءات وحل محلها نظام التطعيم الدولي.

أما بالنسبة للتلوث فالثابت علمياً أن البحار تأتي في الدرجة الثانية بعد الهواء الجوي من حيث قابلية نقل المواد الملوثة، ومن حيث سرعة نقل تلك المواد أيضاً. وليس من شك في أن انتشار ناقلات النفط العملاقة وإدارة العديد من السفن والغواصات بالطاقة الذرية زادا إلى حد بعيد من خطورة تلوث مياه البحار وعلى الأخص البحار الإقليمية للدول المختلفة. ويعتبر تحطم ناقلة النفط «توري كانيون Torrey Canyon» بالقرب من شواطئ بريطانيا في شهر مارس ١٩٦٧ م من أولى حوادث التلوث البحري في العصر الحديث، فقد كان من نتيجة تسرب كميات هائلة من النفط إلى مياه البحر وسكب كميات كبيرة من المواد الكيميائية على هذا المتسرب، أن هلكت أعداد عظيمة من الأسماك وغيرها من الحيوانات البحرية، فضلاً على موت حوالي ثلاثين ألف طائر بحري (المدني وزينل، ١٩٨٧: ١٩٩)، (المجلة، ١٩٨٣، العدد ١٦٨).

ونظراً لما لتلوث البحر من خطورة على حياة الأسماك والحيوانات البحرية والطيور والشواطئ، وحتى على حياة الإنسان، فقد عمد كثير من الدول إلى وضع التشريعات التي تعاقب على أي فعل متعمد يؤدي إلى إحداث مثل ذلك التلوث. وتطبيقاً لأحكام تلك التشريعات يحظر على السفن عموماً إلقاء نفايات أو أي مواد أخرى ملوثة في البحار الإقليمية للدولة، وبالطبع يتنفي قيام المسؤولية عن الحوادث التي تقع خارج حدود الإرادة الإنسانية وتؤدي إلى تلوث مياه البحر. فارتظام السفن بالصخور بسبب هياج البحر أو العواصف، واندلاع الحرائق في ناقلات النفط دون إهمال أو قصور، لا يعتبران سبباً لأي مسؤولية قانونية. ويعد من هذه الحالات اشتعال النيران في ناقلة النفط الإسبانية «كاستيلو دي بلفير» بالقرب من سواحل جنوب إفريقيا^(٥).

ومن ناحية ثانية، قد يحدث التلوث نتيجة الحروب البحرية، ففي الحرب العراقية الإيرانية تسببت القذائف المستخدمة في العمليات الحربية في اشتعال أربعة أبار نفط إيرانية في حقل نوروز على الخليج العربي، ونتج عن الحرائق الهائلة تسرب كميات ضخمة من النفط أثرت تأثيراً عميقاً في عمليات صيد الأسماك، وأدت إلى تعطيل محطات تحلية المياه المقامة على الشواطئ الملوثة.

٤ - المحافظة على الثروات الطبيعية وإجراء البحوث العلمية

البحر الإقليمي يهيء للدول الساحلية عمقاً بحرياً يمكنها من استغلال الثروات المعدنية والبتروولية التي قد تكون موجودة بكميات كبيرة في قاع البحر أسفل تلك المياه. كما أن مجال البحر الإقليمي المتسع نوعاً يساعد تلك الدول الساحلية على إجراء كل أنواع البحوث العلمية والتجارب المرتبطة بها فيما يختص بالأحياء المائية Hydrobiology أو خلافاً، وكذلك إنشاء المعاهد والكلليات المتخصصة في علوم البحار والملاحة ويساعد أيضاً على إقامة المتاحف المائية المفتوحة والحدائق البحرية التي يطلق عليهم اسم Marine Gardens لمشاهدة الحياة البحرية ودراساتها على الطبيعة سواء للأغراض العلمية أو السياحية.

المنطقة المتاخمة Contiguous Zone

المنطقة المتاخمة هي جزء من البحر العام يلاصق البحر الإقليمي للدولة. ولا يجوز أن تمتد هذه المنطقة إلى أبعد من ٢٤ ميلاً بحرياً ابتداءً من خط الأساس الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي.

والمنطقة المتاخمة، برغم أنها مميزة عن البحر الإقليمي، فإنها في الحقيقة متصلة بها ومكملة لها. وقد نصت المادة ٣٣٠ من اتفاقية البحار لسنة ١٩٨٢ على أن المنطقة المتاخمة لا يجوز أن تتعدى ٢٤ ميلاً بحرياً، ومع ذلك فإن اتساع هذه المنطقة يختلف من دولة إلى أخرى. ومع أن اتفاقية البحار المشار إليها توجد رابطة بين البحار الإقليمية والمنطقة المتاخمة فإنها تعترف في الوقت نفسه بقيام فوارق من حيث الطبيعة والأحكام بين هذين القسمين من المياه (شافعي، ١٩٧٩: ٣٨٨).

وقد حددت الاتفاقية المذكورة الاختصاصات التي يمكن ممارستها من قبل الدولة على تلك المنطقة المتاخمة، وهي الوقاية من مخالفة القوانين المتعلقة بالضرائب الجمركية والأنظمة الصحية ومسائل الجوازات والهجرة. أما بالنسبة لحقوق الدولة التي يمكنها ممارستها في شأن الجمارك والضرائب في المنطقة المتاخمة، فهي حقوق تقرر من قديم في العرف الدولي. وقد وجد هذا العرف تأييداً وصادف قبولاً بمناسبة صدور التشريعات التي تعاقب على تهريب المشروبات الروحية في الولايات المتحدة في الفترة ما بين سنتي ١٩٢٠، ١٩٣٣ م، فقد اعترفت الدول بحق الولايات المتحدة في ممارسة سلطاتها الجمركية بقرب سواحلها لمجال يقدر باثني عشر ميلاً (شافعي، ١٩٧٩: ٣٨٨).

وعلى الرغم من أن أحكام البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لم تجز الخروج بحدود المنطقة المتاخمة إلى ما وراء ٢٤ ميلاً بحرياً، فقد كانت حاجة الدول الشاطئية إلى إظهار مزيد من اتساع سيادتها وفرض سيطرتها لتحقيق الأهداف المتقدم ذكرها، تدفعها إلى تجاوز الحد القانوني لدى المنطقة المتاخمة. وعلى سبيل المثال فإن فرنسا قد مدت منطقتها المتاخمة إلى مدى ستين كيلو متراً مباشرة سلطاتها الجمركية (شافعي، ١٩٧٩: ٣٨٨)، أما دول أمريكا اللاتينية فقد أصدرت تصريحاً في سنة ١٩٣٩ م أقامت به

منطقة متاخمة تمتد مسافة ثلاثمائة ميل من الشاطئ، لأغراض احترام حياها وعدم المساس به (٦) (غانم، ١٩٦٧ : ٤٢٧).

المنطقة الاقتصادية الخالصة Exclusive Economic Zone

المنطقة الاقتصادية الخالصة هي تلك المنطقة التي تمتد إلى ما وراء البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة باتجاه البحر. ويجوز أن تمتد هذه المنطقة إلى مائتي ميل بحري محسوبة ابتداء من خط الأساس (Green, 1982: 180). ويخلط كثير من الفقهاء بين هذه المنطقة والبحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة مع أن كل واحدة منها لها نظامها القانوني الخاص بها، الذي يميزها عن الأخرى. وعليه فالنظام القانوني الخاص بالمنطقة الاقتصادية الخالصة يجمع بين الاعتراف للدولة الساحلية والاعتراف للدول الأخرى بطائفة من الحقوق والاختصاصات، التي يمكن التمتع بها وممارستها ضمن حدود هذه المنطقة، ووفقاً لحكم المادة ٥٧ من اتفاقية قانون البحار لسنة ١٩٨٢ م «لا تمتد المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى أكثر من ٢٠٠ ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي».

ارتبط التفكير في إنشاء هذه المنطقة بأمور اقتصادية بحتة. مثل صيد الأسماك واستغلال ثروات البحار الأخرى كالمعادن والأملاح والبترو. وجاءت أول محاولة في هذا الصدد من دول أمريكا اللاتينية التي مدت بحرها الإقليمي إلى مسافة مائتي ميل بغرض تخصيص الرقعة البحرية الواسعة لصيد الأسماك من قبل رعاياها وحدهم. (prescott, 1985: 318 - 324).

ولقد حددت المادة ٥٦ من اتفاقية البحار لسنة ١٩٨٢ م حقوق الدولة الساحلية وولاياتها وواجباتها في المنطقة الاقتصادية الخالصة كالآتي: «١ - للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة:

(أ) حقوق سيادية لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية، الحية منها وغير الحية، للمياه التي تعلو قاع البحر ولقاع البحر وباطن أرضه. وكذلك فيما يتعلق بالأنشطة الأخرى للاستكشاف والاستغلال الاقتصادي للمنطقة، كإنتاج الطاقة من المياه والتيارات والرياح.

(ب) ولاية فيما يتعلق بما يلي:

١ - إقامة واستعمال الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات.

٢ - البحث العلمي البحري.

٣ - حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.

(ج) الحقوق والواجبات الأخرى المنصوص عليها في هذه الاتفاقية. . .».

وفي مقابل الحقوق التي تتمتع بها الدولة الساحلية، اعترفت المادة ٥٨ من اتفاقية البحار لسنة ١٩٨٢ للدول الأخرى بجملة حقوق أيضاً على المنطقة الاقتصادية الخالصة. وهذه الحقوق في الواقع هي مجموعة من الحريات. فقد نصت المادة ٥٨ على مايلي:

١ - في المنطقة الاقتصادية الخالصة تتمتع جميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، بالحريات

المشار إليها في المادة ٨٧ «وقد عددت المادة ٨٧ من اتفاقية البحار هذه الحريات على النحو التالي :

- ١ - حرية الملاحة .
- ٢ - حرية التحليق .
- ٣ - حرية وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة .
- ٤ - حرية إقامة الجزر الاصطناعية وغيرها من المنشآت المسموح بها بموجب القانون الدولي .
- ٥ - حرية صيد الأسماك طبقاً لشروط معينة .
- ٦ - حرية البحث العلمي .

في الحقيقة، إن ما ساعد كثيراً في نشأة المنطقة الاقتصادية الخالصة تقدم وسائل الصيد وتطور أساليب استخراج البترول والتنقيب عن المعادن البحرية. فما أن أصبح استغلال ثروات البحر الحية وغير الحية ميسوراً بتطور هذه الوسائل وتلك الأساليب ونظام الإنتاج الكبير mass Production حتى اتجهت أنظار الدول الساحلية إلى توسيع دائرة اختصاصات سيادتها البحرية على منطقة من البحر تمتد إلى ما وراء كل من البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة باتجاه عرض البحر، لكي تمارس فيها اختصاصاً خالصاً فيما يتعلق بصيد الأسماك والبحث عن المعادن والأملاح والبترول واستخراجها. (شافعي، ١٩٧٩ : ٣٩٠).

ومن المعروف أن الجماعة الاقتصادية الأوروبية قد عملت على إنشاء ما يسمى بالمنطقة الجماعية a one ommunautaire في سنة ١٩٦٩ م وما هي في حقيقة الأمر إلا الاسم الآخر للمنطقة الاقتصادية الخالصة. ولقد كانت هذه المنطقة تمتد من داخل البحر مسافة مائتي ميل من شاطئ كل دولة في هذه الجماعة، وقد خصصت لعمليات صيد الأسماك، بحيث أصبح من غير الجائز لرعايا الدول الأجنبية الصيد في تلك المنطقة إلا بإذن خاص من الجماعة الأوروبية (شافعي، ١٩٧٩ : ٣٩٠).

وتتلخص حقوق الدولة الساحلية واختصاصاتها في القيام بأعمال كشف الثروات الطبيعية الكامنة في قاع البحر Sea - bed واستغلالها، وفي الطبقات التي تقع تحت هذا القاع Subsoil أو أسفله، كما تتلخص أيضاً في جواز القيام بأنشطة اقتصادية أخرى مثل توليد الطاقة من الأمواج أو التيارات البحرية أو الرياح. ويدخل ضمن تلك الاختصاصات أيضاً حق الدولة الساحلية في إقامة الجزر الصناعية والمنشآت الأخرى، وإجراء البحوث العلمية واتخاذ التدابير التي ترمي إلى صيانة البيئة البحرية بوجه عام (Green, 1982: 181).

أما حقوق الدول الأخرى واختصاصاتها في المنطقة الاقتصادية الخالصة فتتلخص في حقها بوجه عام في الملاحة البحرية في تلك المنطقة، أو الطيران في سماءها دون أي تدخل من الدول الساحلية. وللدول الأخرى، فضلاً عما تقدم، حرية تمديد الأسلاك البحرية الغاطسة والأنابيب والأدوات الأخرى المشابهة، شريطة ألا يؤدي ذلك إلى إعاقة حرية الملاحة الدولية بحال من الأحوال. (Green, 1982: 181).

وقد اهتم المؤتمر الدولي الثالث لقانون البحار المنعقد في سنة ١٩٧٦ بموضوع المنطقة الاقتصادية الخالصة، حيث قرر في شأنها اتفاقا خاصا، وأدمج أحكاما لتنظيمها في المشروع الموحد لسنة ١٩٧٦ م. وهي الأحكام التي تضمنتها المواد من ٤٤ إلى ٦٣.

ونصت المادة ٤٤ من المشروع الموحد لقانون البحار على اختصاصات السيادة ومظاهرها، التي تتمتع بها الدولة الساحلية، وذلك بقولها: «تتمتع الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة بما يلي:

- أ - اختصاصات السيادة وحقوقها لغرض استكشاف الموارد الطبيعية، الحية منها وغير الحية، للقطاع وباطن الأرض والمياه العلوية، واستغلال هذه الموارد والحفاظ عليها وإدارتها.
- ب - الحقوق الخالصة والاختصاص فيها يتعلق بإقامة واستخدام الجزر الصناعية والمنشآت والأبنية.
- ج - الاختصاص الخالص فيما يتعلق بالآتي:

١ - النشاطات الأخرى التي تجري لغرض الاستكشاف والاستغلال الاقتصادي للمنطقة الاقتصادية الخالصة، كتوليد الطاقة من المياه والتيارات والرياح.

٢ - البحث العلمي.

د - الاختصاص فيما يتعلق بصيانة البيئة البحرية^(١) (شافعي، ١٩٧٩: ٣٩٢ - ٣٩٣).

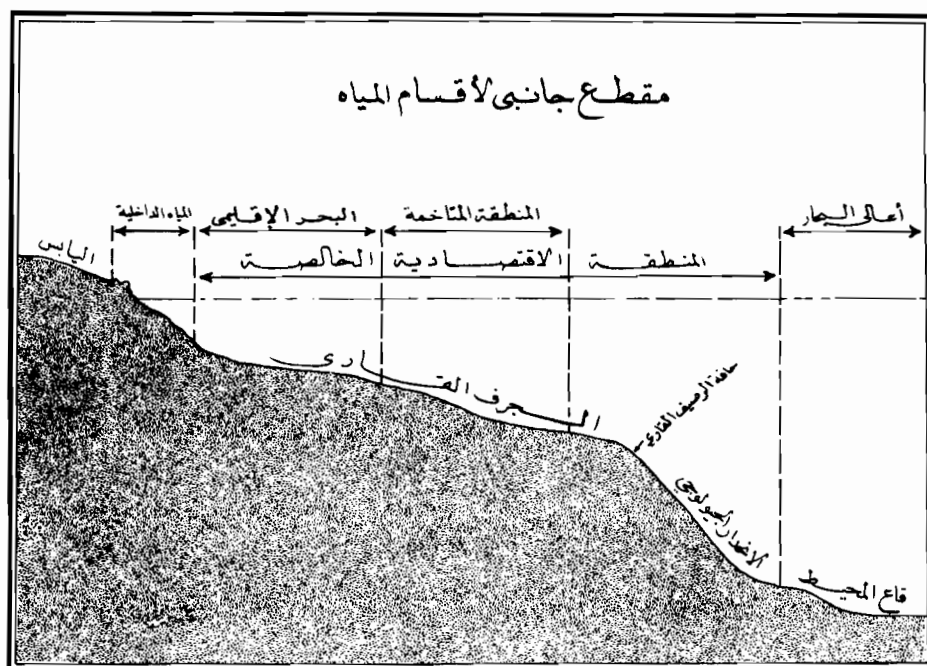
ويجدر التنويه إلى أن مظاهر سيادة الدولة في المنطقة الاقتصادية الخالصة ليست مظاهر سطحية عديمة المضمون. فالدولة الساحلية تختص دون غيرها بوضع نظام صيد الأسماك في منطقتها الاقتصادية الخالصة. فلها في سبيل ذلك أن تقرر القواعد التي تحدد كمية الصيد وأنواعه وحجم سفن الصيد وصنف معدات الصيد وأدواته. ولغرض احترام نظام الصيد في المنطقة الاقتصادية الخالصة، يجوز للدولة الساحلية صاحبة الشأن في هذه المنطقة أن تتخذ التدابير والإجراءات القانونية اللازمة لذلك، كحقها في الصعود إلى ظهر السفن الأجنبية وتفتيشها واحتجازها وإقامة الدعاوى القضائية ضدها حسب مقتضى الحال (شافعي، ١٩٧٩: ٣٩٢ - ٣٩٣).

ومن جهة أخرى، نصت المادة ٤٦ من المشروع الموحد لقانون البحار على حقوق الدول الأخرى في المنطقة الاقتصادية الخالصة، فأجملتها في مجموعة من الحريات، أهمها: حرية الملاحة وحرية الطيران وحرية إرساء الأسلاك البحرية وخطوط الأنابيب. وعلى الرغم من تمتع الدول الأجنبية بهذه الطائفة من الحقوق والحريات، فإن المنطقة الاقتصادية الخالصة لا يمكن اعتبارها جزءا من البحار العامة أو أعالي البحار high seas.

أما اتفاقية قانون البحار لسنة ١٩٨٢ م فقد أرست نظاما قانونيا خاصا بالمنطقة الاقتصادية الخالصة تكفلت ببيان أحكامه المواد من ٥٥ إلى ٧٥ من هذه الاتفاقية. ويعتبر هذا النظام القانوني آخر مراحل تطور القواعد القانونية التي تحكم هذه المنطقة في الوقت الحاضر.

عرّفت المادة الأولى من اتفاقية جنيف لقانون البحار، المبرمة في سنة ١٩٥٨م، الجرف القاري بأنه «قاع البحر وما تحته في المناطق البحرية المجاورة للشاطئ الكائنة خارج منطقة البحر الإقليمي إلى حيث يصل عمق المياه إلى مائتي متر أو إلى ما يجاوز هذا العمق إلى الخط الذي يمكن في حدوده استغلال الموارد الطبيعية الموجودة في القاع». ويمتد الجرف القاري، من الوجهة الجغرافية، من خط الساحل حتى بداية الانحدار الجيولوجي. وتعرف هذه المنطقة باسم حافة الجرف shelf edge ، وتُمارس عليه الدولة الساحلية بعضاً من مظاهر سيادتها.

أما المادة ٦٤ من مشروع المؤتمر الدولي الثالث لقانون البحار المنعقد في سنة ١٩٧٦ م فقد عرفت الجرف القاري بأنه ذلك الجزء الذي يتألف من قاع البحر وباطن أرض القاع الغمورة التي تمتد وراء بحارها الإقليمية في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة الأرضي أو البري حتى الحد الخارجي للحافة القارية، أو إلى مسافة ٢٠٠ ميل بحري من الخطوط الأساسية التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي. إذا لم تكن الحافة القارية تمتد إلى تلك المسافة. وإذا كان الجرف القاري واقعا على مسافة تقل عن مائتي ميل بحري من حد المياه الداخلية، فإن للدول المعنية بهذه الحالة أن تأخذ بمبدأ مدّ مجال منطقة الجرف إلى عرض البحر حتى يبلغ هذه المسافة. وتجدر الإشارة إلى أن دول أمريكا اللاتينية قد درجت على تسمية هذه المنطقة باسم *mer patrimoniale* أي البحر الإرث (شكل ٢).



شکل رقم ۲

أما المادة ٧٦ من اتفاقية البحار لسنة ١٩٨٢ م، السارية المفعول في الوقت الحاضر، فقد عرفت الجرف القاري بأنه:

١ - «يشمل الجرف القاري لأي دولة ساحلية قاع أرض المساحات المغمورة وباطنها، التي تمتد إلى ما وراء بحرها الإقليمي في جميع انحاء الامتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، أو إلى مسافة ٢٠٠ ميل بحري من خطوط الأساس، التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة . . .

٢ - لا يمتد الجرف القاري لأي دولة ساحلية إلى ما وراء الحدود المنصوص عليها في الفقرات ٤ إلى ٦ . . .

٣ - تشمل الحافة القارية الامتداد المغمور من الكتلة البرية للدولة الساحلية، وتتألف من قاع البحر وباطن الأرض للجرف والمنحدر والارتفاع، ولكنها لا تشمل القاع العميق للمحيط بها فيه من ارتفاعات متطاولة ولا باطن أرضه . . .

٤ - (أ) لأغراض هذه الاتفاقية، تقرر الدولة الساحلية الطرف الخارجي للحافة القارية حيثما امتدت الحافة إلى ما يتجاوز ٢٠٠ ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي وذلك باستخدام إما:

(١) الخط المرسوم وفقا للفقرة ٧ بالرجوع إلى أبعد النقاط الخارجية الثابتة التي لا يقل سمك الصخور الرسوبية عند كل منها عن ١ في المائة من أقصر مسافة من هذه النقطة إلى سفح المنحدر القاري .

(٢) أو الخط المرسوم وفقا للفقرة ٧ بالرجوع إلى نقاط ثابتة لا تتجاوز ٦٠ ميلا بحريا من سفح المنحدر القاري .

ب) يحدد سفح المنحدر القاري، في حالة عدم وجود دليل على خلاف ذلك، بالنقطة التي يحدث منها أقصى تغير في الانحدار عند قاعدته . . .

٥ - النقاط الثابتة التي تؤلف خط الحدود الخارجية للجرف القاري في قاع البحر، وهو الخط المرسوم وفقا للفقرتين الفرعيتين (أ) «١» و «٢» من الفقرة ٤، يجب إما أن لا تبعد بأكثر من ٣٥٠ ميلا بحريا عن خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، وإما أن لا تبعد أكثر من ١٠٠ ميل بحري عن التساوي العمقي عند ٢٥٠٠ متر، الذي هو خط يربط بين الأعماق البالغ مداها ٢٥٠٠ متر . . .

٦ - برغم أحكام الفقرة ٥، لا تبعد الحدود الخارجية للجرف القاري في الارتفاعات المتطاولة المغمورة أكثر من ٣٥٠ ميلا بحريا عن خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي . ولا تنطبق هذه الفقرة على المرتفعات المغمورة التي هي عناصر طبيعية للحافة القارية، مثل هضابها وارتفاعاتها ونوءاتها . .

٧ - ترسم الدولة الساحلية الحدود الخارجية لجرفها القاري، حيثما يمتد ذلك الجرف إلى ما يتجاوز ٢٠٠ ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، بخطوط مستقيمة لا يزيد طولها على ٦٠ ميلا بحريا وتربط بين نقاط ثابتة تعين بإحداثيات العرض والطول . . «

ورغم أن عنوان المادة ٧٦ المتقدم ذكرها هو «تعريف الجرف القاري»، فإن هذه المادة، في الواقع شملت في فقراتها السبع الأولى تعريفا للجرف القاري، وأحكاما أخرى دقيقة في تعيين حدود وأبعاد هذا الجرف. وقد ألزمت الفقرة ٨ من المادة نفسها الدولة الساحلية بتقديم المعلومات المتعلقة بحدود جرفها القاري خارج مسافة ٢٠٠ ميل بحري من خطوط الأساس، التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، إلى لجنة حدود الجرف القاري المنشأة بموجب المرفق الثاني من الاتفاقية. أما الفقرة ٩ فقد ألزمت الدولة الساحلية بإيداع الخرائط والمعلومات التي لها صلة بالجرف القاري لدى الأمين العام للأمم المتحدة، وأخيراً بينت الفقرة ١٠ من المادة نفسها بأن الأحكام المتقدمة لا تخل بمسألة تعيين حدود الجرف القاري بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة.

ومما يذكر أنه قبل أن تظهر فكرة الجرف القاري، لم يكن لهذا الجزء سوى مدلوله الجيولوجي البحث. فقد كان ينظر إلى الجرف على أنه امتداد لليابس تغمره المياه. والجرف القاري يتميز بتكوينه هذا بانحداره التدريجي. فلا يكون البحر من فوقه عميقاً، مما أغرى كثيراً من الدول الساحلية باستغلال الثروات في قاع الجرف وما تحته (شافعي، ١٩٧٩: ٣٩٤). ولهذا فقد اهتمت به جماعة الدول، منذ أعلنت الولايات المتحدة عزمها على الاختصاص باستغلال مواردها الطبيعية تحت قاع البحر في منطقة الجرف القاري. وقد تبعت دول أخرى الولايات المتحدة في مسلكتها فصدرت تصريحات مماثلة لتصريح الولايات المتحدة من كل من المكسيك في سنة ١٩٤٥ م، والأرجنتين في سنة ١٩٤٩ م، وتشيلي في سنة ١٩٤٩ م (غانم، ١٩٦٧: ٤٣٠).

ومما يجدر ذكره في هذا الخصوص، أن الملك عبد العزيز آل سعود ملك المملكة العربية السعودية كان قد أصدر مرسوماً في ٢٨ مايو سنة ١٩٤٩ م، جاء فيه:

«إن ما تحت قاع البحر وقاعه في مناطق الخليج العربي ابتداء من البحر الساحلي لمملكتنا نحو البحر بيد أنه متاخم لسواحل المملكة، قد صار الإعلان عنه بأنه يتعلق بالمملكة العربية السعودية ويخضع لولايتها ورقابتها». ويلاحظ على المرسوم أنه اقتصر فقط على الجرف القاري لسواحل السعودية في الخليج دون سواحلها على البحر الأحمر وخليج العقبة (غانم، ١٩٦٧: ٤٣١). وربما كان السبب في ذلك راجعاً إلى بداية ظهور أهمية السواحل الشرقية للمملكة، بعد تأكيد نجاح استغلال الثروات النفطية في تلك السواحل وإبرام عقود امتياز البترول مع شركتي استاندرد أويل أوف كاليفورنيا - Standard Oil of California و استاندرد أويل أوف نيوجرسي Standard Oil of New Jersey

غير أن الملك عبد العزيز آل سعود كان قد اهتم بالبحر الأحمر في وقت سابق، فأصدر أمراً سامياً بتاريخ ١٨ ربيع الأول ١٣٥١ هـ الموافق ٢٢ يوليو ١٩٣٢ م بالموافقة على نظام صيد الأسماك والمحار في سواحل البحر الأحمر، كما صدر المرسوم الملكي رقم ٣٣ الصادر بتاريخ ٢٧ رجب ١٣٧٧ هـ الموافق ١٦ فبراير ١٩٥٨ م خاصاً بتنظيم البحار الإقليمية للمملكة. وقد نصت الفقرة (هـ) من المادة الأولى من هذا النظام بأنه «يقصد باصطلاح (ساحل) سواحل البحر الأحمر وخليج العقبة والخليج العربي».

ولم يقف نشاط المملكة العربية السعودية عند هذا الحد، فقد صدر المرسوم الملكي رقم م / ٢٧ بتاريخ ٩ رجب ١٣٨٨ هـ بالموافقة على نظام تملك ثروات البحر الأحمر، كما صدر أخيراً مرسوم ملكي بالرقم ٩/٢ وتاريخ ٢٧ ربيع الأول ١٤٠٨ هـ بالموافقة على نظام صيد واستثمار وحماية الثروات المائية الحية في البحار الإقليمية للمملكة العربية السعودية^(٨).

وتكفلت المادة الثانية من اتفاقية جنيف لقانون البحار المبرمة في سنة ١٩٥٨ م ببيان خصائص السيادة وحقوقها للدولة الساحلية على جرفها القاري على النحو التالي (حلمي، ١٩٧٨ : ٣٠٢ - ٣٠٣):

- ١ - الدولة الساحلية تمارس على الجرف القاري حقوق السيادة واختصاصاتها بغرض استغلال واستكشاف الموارد الطبيعية.
- ٢ - الحقوق المشار إليها في الفقرة الأولى من هذه المادة هي حقوق خالصة بحيث إنه إذا كانت الدولة الساحلية لم تستكشف الجرف القاري أو لم تستغل موارده، فليس لأي أحد أن يقوم بهذه الأنشطة أو أن يطالب بالجرف القاري، إلا باتفاق صريح مع الدولة الساحلية.
- ٣ - حقوق الدولة الساحلية على الجرف القاري لا تعتمد على الاحتلال الفعلي، كما أنها لا تعتمد على إعلانات صادرة منها.
- ٤ - الموارد الطبيعية المشار إليها في هذه الفقرات تشمل الثروات المعدنية والموارد الأخرى غير الحية في قاع البحر وما تحت القاع معاً، مع الكائنات الحية التي هي في مرحلة الجنى سواء الثابتة على القاع أو التي تحت القاع أو التي لا تستطيع الحركة إلا إذا كانت على اتصال مستمر وطبيعي مع قاع البحر وما تحت القاع.

ولم يكن تفسير الفقرة الرابعة موحداً لدى المهتمين بقانون البحار. ويكفي أن نذكر أن لجنة القانون الدولي أعطت تفسيرات مختلفة لها في أوقات متعاقبة. ففي دورتها لسنة ١٩٥١ م فسرت الموارد الطبيعية بأنها الموارد المعدنية فقط، ثم في دورتها لسنة ١٩٥٣ م أضافت إليها موارد المصايد الثابتة، وفي دورتها لسنة ١٩٥٤ أيدت اللجنة مشروع المادة الثانية من اتفاقية جنيف لقانون البحار على أساس شمول أسماء الكائنات التي تعيش في قاع البحر (young, 1961: 359 - 373).

ويمكن تقسيم الموارد الطبيعية في ضوء هذا التفسير إلى ثلاث زمر رئيسة هي:

- أ - الموارد المعدنية في قاع البحر وما تحت القاع.
- ب - الثروات غير الحية مثل الرمال ووقائع الكائنات غير الحية.
- ج - الكائنات الحية التي تنتمي إلى أنواع ثابتة أو غير متحركة، أي أنها غير قادرة على الانتقال من مكان إلى آخر إلا إذا كانت على اتصال عضوي مستمر مع القاع وما تحت القاع مثل الإسفنج والمرجان والمحار والصدفيات والنباتات البحرية (حلمي، ١٩٧٨ : ٣٠٥ - ٣٠٦).

ومع أن القواعد الدولية التي استقرت حتى ذلك الوقت، التي تحكم الجرف القاري تبدو، على

الأقل من الناحية النظرية، واضحة ومحددة، فإنها في المحك التطبيقي، كانت دائما مثارا للنزاعات الحادة بين الدول المتجاورة. فعلى سبيل المثال، كانت جميع المنطقة البحرية التي تقع بين كل من تركيا وليبيا ومالطا وإيطاليا موضعاً للنزاع المستمر في هذا الخصوص. ولعل مما يؤجج الخلاف، اشتغال هذه المنطقة بالذات على كميات هائلة من البترول والغاز الطبيعي (Kliot, 1986, 7 th January).

ومن هنا فقد نشأ نزاع حاد بين كل من دولتي ليبيا ومالطة في سنة ١٩٨٠ م عندما تصدت سفينة ليبية في شهر أغسطس من ذلك العام لفريق من الفنيين المالطيين لمنعهم من استكمال منشآت جديدة في المنطقة البحرية، التي تفصل بين الدولتين، وذلك بغرض استخراج البترول. وقد أحيل هذا النزاع في سنة ١٩٨٢ م إلى محكمة العدل الدولية التي قضت لصالح الدولة الليبية، ولم تطعن حكومة مالطا في قرار المحكمة بالاستئناف أو إعادة النظر.

ومن ناحية أخرى نجد أن كلاً من إيطاليا ومالطا تدخلان حالياً في مفاوضات جدية لتحديد الجرف القاري لكلٍ منهما في منطقة أصبحت الآن موضع عناية واهتمام المنقبين عن خام البترول والغاز الطبيعي. ولهذا السبب دخلت الدولة التونسية ودولة مالطا في مواجهة قانونية لغرض تسوية حدود الجرف القاري لكلٍ منها (Kliot, 1986, 7 th January: 3-6).

وفي الوقت الحاضر تكفلت المادة ٧٧ من اتفاقية البحار لسنة ١٩٨٢ م ببيان حقوق الدولة الساحلية على الجرف القاري. وطبقاً لهذه المادة تمارس الدولة الساحلية على الجرف القاري حقوقاً سيادية لأغراض استكشافه واستغلال موارده الطبيعية. وتعتبر هذه الحقوق خالصة للدولة الساحلية، بمعنى أنه إذا لم تقم الدولة الساحلية باستكشاف الجرف القاري أو استغلال موارده الطبيعية فلا يجوز لأحد أن يقوم بهذه الأنشطة دون موافقة صريحة من الدولة الساحلية. كما أن هذه الحقوق لا تتوقف على احتلال الدولة الساحلية الفعلي أو الحكمي للجرف القاري ولا على أي إعلان صريح منها.

وقد نصت الفقرة ٤ من المادة ٧٧ بأن الموارد الطبيعية في الجرف القاري تتألف من الموارد المعدنية وغيرها من الموارد غير الحية لقاع البحار وباطن أرضها، وبالإضافة إلى الكائنات الحية التي تنتمي إلى الأنواع الأبدية، أي الكائنات التي تكون، في المرحلة التي يمكن جنينها فيها، إما متحركة وموجودة على قاع البحر أو تحتها، أو غير قادرة على الحركة إلا وهي على اتصال مادي دائم بقاع البحر أو باطن أرضه.

وبالنسبة لحقوق الدول الأخرى وحرّياتها فيما يتصل بالجرف القاري، نجد أن المادة ٧٨ من اتفاقية البحار لسنة ١٩٨٢ م أوجدت نظاماً قانونياً خاصاً بذلك. فحقوق الدولة الساحلية يجب ألا تمس حقوق الدول الأخرى في استخدامات المياه العلوية للجرف القاري أو الحيز الجوي فوق تلك المياه.

فطبقاً للمادة ٧٩ من اتفاقية البحار لسنة ١٩٨٢ م يحق لجميع الدول وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة على الجرف القاري. ولا يمنع هذا الحق المقرر للدول الأخرى من أن تتخذ الدولة

الساحلية التدابير المعقولة لاستكشاف الجرف القاري واستغلال موارده الطبيعية ومنع التلوث من خطوط الأنابيب وحفظه والسيطرة عليه. ولكن يجب ألا تؤدي مثل هذه التدابير إلى عرقلة وضع أو صيانة هذه الكابلات أو خطوط الأنابيب.

أعالي البحار High Seas

عرّفت المادة الأولى من اتفاقية أعالي البحار، تلك البحار بطريق النفي بقولها: «إنها تشمل أجزاء البحر فيما عدا البحر الإقليمي والمياه الداخلية للدولة». أما المادة ٧٥ من المشروع الذي وضعه المؤتمر الدولي الثالث لقانون البحار في سنة ١٩٧٦ م فقد أوردت تعريفاً مضيقاً بعض الشيء لأعالي البحار وذلك بقولها: إن «اصطلاح أعالي البحار كما يستخدم في هذه الاتفاقية يعني جميع أجزاء البحار التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة، أو البحر الإقليمي، أو المياه الداخلية للدولة ما، أو لا تشملها المياه الأرخيبيلية لدولة أرخبيلية».

وطبقاً للتعريفين السابقين، فإن أعالي البحار هي عبارة عن مياه البحار أو المحيطات الواقعة أمام المنطقة الاقتصادية الخالصة بعيداً عن شواطئ الدولة. وتعتبر هذه البحار حرة ومفتوحة لكل الدول، ولا تخضع لسلطان أو سيادة أي واحدة منها (Norris, 1980: 116).

وتنصرف حرية أعالي البحار بصفة خاصة إلى أمرين كبيرين هما: الملاحة والصيد (شافعي، ١٩٧٩: ٤٠١). وتضيف المادة الثانية من اتفاقية أعالي البحار حريات أخرى (Prescott, 1985) فضلاً عن حرية الملاحة والصيد، هي حرية وضع الأسلاك البحرية والأنابيب تحت الماء وحرية الطيران فوق أعالي البحار.

ولقد أضافت المادة ٨٧ من الاتفاقية جزأين آخرين هما: حرية إجراء البحوث العلمية والبحرية، وحرية إقامة الجزر الصناعية والمنشآت البحرية (Prescott, 1985).

وفي اتفاقية قانون البحار الحالية (١٩٨٢ م) تطوعت المادة ٨٦ بإيراد تعريف سلبي لأعالي البحار بقولها: «تطبق أحكام هذا الجزء على جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية للدولة ما، أو لا تشملها المياه الأرخيبيلية لدولة أرخبيلية...».

وقد قررت المادة ٨٧ من الاتفاقية المذكورة مبدأ حرية البحار في الفقرة الأولى منها بقولها: «أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول - ساحلية كانت أو غير ساحلية - ومع ذلك فهذه الحرية يجب أن تمارس في حدود الشروط التي أوردتها الاتفاقية وطبقاً لقواعد القانون الدولي الأخرى».

هذا وتتفرع حرية أعالي البحار إلى مجموعة من الحريات التي يمكن أن تمارسها الدول الساحلية وغير الساحلية على السواء، وهي:

- ١ - حرية الملاحة .
- ٢ - حرية التحليق .
- ٣ - حرية وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة .
- ٤ - حرية إقامة الجزر الاصطناعية وغيرها من المنشآت .
- ٥ - حرية صيد الأسماك .
- ٦ - حرية البحث العلمي .

مع مراعاة ممارسة هذه الحريات طبقاً للشروط التي تنص عليها بنود الاتفاقية ووفقاً لما تقتضي به أحكام القانون الدولي .

ويمكن بصفة عامة، أن نذكر بعض الأنشطة الدولية التي نتجت أو تفرعت عن مبدأ حرية البحار وذلك خلاف أمور الملاحة والصيد . فقد أصبحت المساحات الشاسعة للمحيطات والبحار العامة مسرحاً لعمليات استراتيجية مؤثرة حتى على العلاقات الدولية نفسها (3: Smith, 1986) . كما أن الاهتمام بدراسة البحار العامة والمحيطات تزايدت أهميته في الوقت الحاضر، وبخاصة بعد تطور الوسائل العلمية والتكنولوجية تطوراً كبيراً .

ويترتب على مبدأ حرية أعالي البحار نتائج في غاية الأهمية فالسفينة في أعالي البحار مثلاً لا تخضع إلا إلى الدولة التي ترفع علمها، ومع ذلك يجوز - طبقاً لنص المادة ١١٠ من اتفاقية البحار لسنة ١٩٨٢ م - تعرض السفن الحربية لغيرها من السفن في منطقة أعالي البحار، إذا كان لديها اشتباه معقول في أن تلك السفن أو إحداها تقوم بأعمال القرصنة، أو كان لها ضلع في تجارة الرقيق، أو كانت تقوم ببث إذاعي غير مشروع، أو أنها كانت دون جنسية، أو امتنعت عن إظهار علمها . وفي جميع هذه الحالات يعطي القانون حقاً للسفن الحربية في أعالي البحار - سواء في زمن الحرب أو السلم - بخوّلها الاقتراب من السفن للتأكد ظاهرياً من جنسيتها، أو التحقيق في شرعية رفع العلم ومعاينة أوراقها، أو زيارتها وتفتيشها متى دعت إلى ذلك مقتضيات الحرب أو قامت حولها شبهة مخالفة أحكام القانون الدولي العام (شافعي، ١٩٧٩ : ٤٠٣ - ٤٠٤)

إن مبدأ حرية أعالي البحار، مع أهميته، لم يتقرر تماماً إلا بحلول القرن الثامن عشر . وقبل ذلك التاريخ ساد مبدأ البحار المغلقة، وهو مبدأ يتعارض مع حرية البحار، حيث استطاعت بعض الدول أن تفرض سيادتها على قطاعات واسعة من أعالي البحار . فقد نادى البندقية بسيادتها الإقليمية على بحر الأدرياتيك، كما ادّعت الدانمارك والسويد خضوع بحر البلطيق لسيادتهما، وادّعت البرتغال السيادة على المحيط الهندي، أما أسبانيا فقد فرضت سيادتها على منطقة جنوب المحيط الأطلسي، ومدت انجلترا سيادتها إلى شمال المحيط الأطلسي وفرضت سيطرتها على بحر الشمال (غانم، ١٩٦٧ : ٤٣٦) . لا ريب أنه بعد أن استقر مبدأ حرية أعالي البحار تلاشت كل تلك الادعاءات، وغابت في ضباب التاريخ .

وقد ترتب على الأبحاث والاستكشافات العلمية العظيمة بشأن تكوين وطبيعة ومحتويات البحار والمحيطات العامة، التوصل إلى استغلال جانب كبير من الثروات المعدنية. ولم يكن غريباً، بعد التعرف على أسرار تلك البحار والمحيطات وخفاياها بصورة أفضل، أن تتجه الإنسانية إلى إنشاء نوع من الإدارة المنظمة التي تختص بمراقبة عوامل البيئة البحرية وتوجيهها، لرصد متغيراتها والاستفادة من ذلك كله في تسخير نتائجها للمصالح العام، سواء لأغراض منع التلوث أو لأغراض الملاحة الدولية أو للأغراض الحربية أو لأغراض الأرصاد الجوية (غانم، ١٩٦٠: ٦٠٣).

فطبقاً للمادة ١٥٦ من اتفاقية البحار لسنة ١٩٨٢ م أنشئت «السلطة الدولية لقاع البحار». وتعتبر الدول الأطراف في هذه الاتفاقية أعضاء في هذه السلطة الدولية، وتتكون السلطة الدولية من هيئات هي: الجمعية، والمجلس، والأمانة العامة. ويقع مقر هذه السلطة وتتكون السلطة في جامايكا، ومع ذلك، لها الحق في أن تنشئ مراكز أو مكاتب إقليمية لممارسة وظائفها، ويمكن إجمال هذه الوظائف في تنظيم جميع الأنشطة التي يمكن أن تمارس في قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها خارج حدود الولاية الوطنية، وكذلك فرض رقابة على ممارسة تلك الأنشطة.

الخاتمة

يتضح مما تقدم أن اهتمام الإنسان بالبحر قديم قدم الإنسان نفسه، إذ ارتبط الاهتمام في البداية بأمرين، هما: الصيد والملاحة. وقد وضح البحث أن البحار كانت شائعة بين الناس عندما كانت وسائل الصيد والملاحة تتسم بقدر من البساطة والبداية. ولكن مرحلة من التنافس على الاستئثار بقطاعات من البحر أو الهيمنة على بحار بكاملها، بدأت حين تقدمت تلك الوسائل، وظهرت دول بحرية عظمى تملك الأساطيل الضخمة التي تجوب كل بحار الدنيا.

إن اتجاه الدول البحرية الكبرى إلى ممارسة جانب من اختصاصات السيادة على قطاعات من البحر، كان وما زال يمثل محور القضية في دراسة قانون البحار. ولقد حاول فقهاء القرن الثامن عشر وضع حل لهذه القضية، يتمثل في فكرتي «البحر الحر» و«البحر المغلق»، غير أن هاتين الفكرتين لم تقدمتا الحل العادل الذي ترتضيه كل الدول. ولهذا فقد تضافرت جهود الجغرافيين والقانونيين - خلال القرنين الثامن عشر والتاسع عشر - لإيجاد صيغة متوازنة في توزيع اختصاصات السيادة على المناطق البحرية المختلفة، بما يوفق بين المصالح الدولية المتعارضة. فنشأت فكرة تقسيم البحار إلى قطاعات مائية متباينة، يمتاز كل قطاع منها بخصائصه الجغرافية والقانونية. ولم يكن الاختلاف بين تلك القطاعات إلا انعكاساً للتباين في درجات السيادة واتساع الاختصاصات التي تباشرها الدول عليها. ويمكن حصر تلك القطاعات في البحر الإقليمي، والمنطقة المتاخمة، والمنطقة الاقتصادية الخالصة، والجرف القاري، ومنطقة أعالي البحار.

وعلى الرغم من الاهتمام الدولي المتزايد في العصر الحديث بإنشاء نظام قانوني محدد ودقيق بشأن

المناطق البحرية المذكورة، فإن أموراً جوهرية، مثل مدى اتساع تلك القطاعات ومدى ما تبشره عليها الدول من مظاهر السيادة، ظلت لفترة طويلة بغير حل. فجاءة الدول لم تتمكن من وضع صيغة موحدة بشأن تحديد تلك المناطق أو تقرير اختصاصات السيادة الواردة عليها بصورة قاطعة ومحددة، إلى أن أبرمت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢ م حيث تم توحيد كثير من الأحكام التي تتعلق بتحديد المناطق البحرية المختلفة وبيان السيادة التي يمكن أن تبشرها الدول في هذه المناطق، إضافة لما أنشأته هذه الاتفاقية من سلطة دولية لتنظيم جميع الأنشطة التي يمكن أن تمارس في قاع البحار والمحيطات بما يحقق الخير للإنسانية جمعاء.

وفي ضوء كل ما تقدم تتضح أهمية هذا البحث الذي يهدف بالأساس إلى إبراز مظاهر سيادة الدولة على كل قطاع من تلك القطاعات البحرية المهمة، وهذا يعني أن أي دراسة في هذا المجال تقوم بها مجموعة من ذوي الاختصاصات المتعددة قد يكون لها الأثر الطيب في إظهار كل جوانب الحقيقة أو معظم هذه الجوانب.

الهوامش

- (١) كانت الدويلات تعرف آنذاك باسم «الدولة - المدينة» City State ومن أشهر تلك الدويلات، اسبرطة، وأثينا، وطروادة أنظر: Martin Ira Glassner and Harm J. de Blij, Systematic, Political Geography Third Edition, New York: John Wiley and Sons, 1980, p.447.
- (٢) انظر كتاب، النظام القانوني للبحار لمحمد حافظ غانم (القاهرة: معهد الدراسات العربية العالية، ١٩٦٠)، ص ٢٠، وأهم الكتابات في هذا الشأن كتاب: «البحر الحر» الذي أصدره جروسبوس في سنة ١٦٠٩ وكتاب: «السيادة على البحار» الذي أصدره باينكر شوك في سنة ١٧٠٢ م.
- (٣) وقد نصت على القاعدة نفسها المادة ٢٠ من اتفاقية قانون البحار لسنة ١٩٨٢، بقولها: «على الغواصات والمركبات الغاطسة الأخرى أن تبحر طافية ورافعة علمها حين تكون في البحر الإقليمي».
- (٤) ربما كان أحد الأسباب في إعادة كوريا الجنوبية لزورق الطوربيد الذي أسرت حديثاً في مياهها الإقليمية إلى الصين الشعبية التي تملكه، هو ثبوت قيام تمرد بين البحارة العاملين على ظهر الزورق.
- (٥) كانت هذه الناقلة من أكبر ناقلات النفط في العالم، وكانت ساعة احتراقها محملة بما يزيد على ١٣٨ ألف طن من الزيت الخام. وعندما وصلت سحب الدخان والملوثات الأخرى إلى الشاطئ، علق المزارعون بقولهم: «إن نفطاً سقط علينا من السماء» صحيفة الجزيرة، العدد ٣٩٩٥، ٢٩/١١/١٤٠٣ هـ الموافق ١٩٨٣/٩/٦ م.
- (٦) لاحظ أن اتفاقية أحكام البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لم تدخل اختصاصات السيادة المتعلقة بالأمن والحيا في إطار الأهداف الخاصة بتلك الأحكام المذكورة، وعليه فإن موقف دول أمريكا اللاتينية لا بد أن يكون مخالفاً لروح قانون البحار الذي أقره المجتمع الدولي، أو على الأقل هناك خلط بين المنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة وهما شيان مختلفان.
- (٧) ويرى البعض أن اختصاص الدولة الساحلية بجوها أيضاً الحق في وضع مراقبين على السفن الأجنبية، للاستيثاق من أن هذه السفن تتقيد عند دخولها المنطقة الاقتصادية الخالصة بقوانين الدولة صاحبة الشأن ونظمها الخاصة بهذه المنطقة.
- (٨) راجع أعداد أم القرى الصادرة في: ربيع الأول ١٣٥١ هـ، رجب ١٣٧٧ هـ، رجب ١٣٨٨ هـ، ربيع الأول ١٤٠٨ هـ.

المراجع العربية

- أبو هيف، علي صادق
جريدة أم القرى
القانون الدولي العام، الاسكندرية: منشأة المعارف، ١٩٧٢.
الأعداد الصادرة في: ربيع الأول ١٣٥١ هـ، رجب ١٣٧٧ هـ ربيع الأول
١٤٠٨ هـ.
جريدة الجزيرة
العدد ٤٠٣١، ١٤٠٤/١/٦ هـ الموافق ١٢/١٠/١٩٨٣ م.
حلمي، نبيل أحمد
الامتداد القاري والقواعد الحديثة للقانون الدولي للبحار، القاهرة: دار النهضة
العربية، ١٩٧٨ م.
الخطيب، محمد سعيد
الوضع القانوني للبحر الإقليمي مع دراسة للبحار الإقليمية العربية والأجنبية
في القانون الدولي، القاهرة: دار النهضة العربية، ١٩٧٥ م.
شافعي، محمد بشير
القانون الدولي العام في السلم والحرب، القاهرة: دار الفكر العربي، الطبعة
الرابعة، ١٩٧٩ م.
شهاب، مفيد
قانون البحار الجديد والمصالح العربية، القاهرة: جامعة الدول العربية، المنظمة
العربية للتربية والثقافة والعلوم، ١٩٧٧ م.
عبد الباري، أحمد عبد الباري
عبد السلام، جعفر
أصول القانون الدولي العام، ج ١، الاسكندرية: مطابع رمسيس، دون تاريخ.
قواعد العلاقات الدولية في القانون الدولي وفي الشريعة الإسلامية، القاهرة: مكتبة
السلام العالمية، ١٩٨١ م.
عقيل، محمد فاتح
غانم، محمد حافظ
مشكلات الحدود السياسية، الاسكندرية: منشأة المعارف، ١٩٦٧ م.
- مبادئ القانون الدولي، القاهرة: دار النهضة العربية، ١٩٦٧.
- النظام القانوني للبحار، محاضرات على طلبية قسم الدراسات القانونية، القاهرة:
معهد الدراسات العربية العالية، ١٩٦٠ م.
العدد ١٦٨، ١٤٠٣/٤/٣٠ هـ الموافق ٦/٥/١٩٨٣ م.
«الأثار البيئية للتلوث البحري في البحرين»، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية،
العدد ٥٠، السنة ١٣، إبريل ١٩٨٧ م.
مبادئ القانون الدولي العام، دمشق: دار الجليل، ١٩٨٤ م.

المراجع الأجنبية

- Birnie, Patricia,
«Delimitation of Maritime Boundaries Emerge Legal Principles and Problems». Reading University, England: International Geographical Union, 7th January, 1986.
- Blake, Gerald H.
«World Maritime Boundary Delimitation: The State of Play» Reading University: International Geographical Union, 7th January, 1986.
- Eytchison, Ronald.
Contemporary Exclusive Claims of the Latin American States to the Territorial Sea. Masters Thesis, Washington D.C.: The American University, 1968.
- Glassner, Martin Ira
and de Blij, Harm J.
Systematic Political Geography, Third Ed. New York: John Wiley and Sons, 1980.
- Green, N.A.M.
International Law, London: Macdonald and Evans, 1982.

-
- Hoillick, Ann L. **U.S. Foreign Policy and the Law of the Sea**, Princeton, N.J.: Princeton University Press, 1981.
- Kliot, N. «Cooperation and Conflict in Maritime Issues in the Mediterranean Basin» Reading University, England: **International Geographical Union**, 7th January, 1986
- Norris, Robert and Lloyd L. Haring **Political Geography**, Columbus, Ohio: Charles E. Merrill Publishing Company, 1980.
- Pounds, Norman J.G. **Political Geography**, New York: McGraw - Hill Book Company, Inc., 1962.
- Prescott, J.R.V - «Straits and Archipelagic Baselines», Reading University, England: **International Geographical Union**, 7th January, 1986.
- **The Maritime Political of the World**. London: Methuen Publishers, 1985.
- Searztrauber, Sayre A. Twentieth Century Developments in the Extent of the Territorial Sea, Masters Thesis, Washington D.C.: The American University, 1963.
- Smith, H.D. «Maritime Boundaries and Emerging Regional Bases of World Ocean Management», Reading University, England: **International Geographical Union**, 7th January, 1986.
- Newsweek, «Why Moscow Did it, September 19, 1983.
- Young, Richard, «Sedentary Fisheries and the Convention of the Continental Shelf», **American Journal of International Law**, U.S.A.: 1961
-