

الفصل التاسع

قانون البحار

تطور قانون البحار في إطار الصراع بين نظريتي البحر المغلق والبحر المفتوح وكان للتطورات التكنولوجية بالإضافة إلى ضغوط الدول الساحلية النامية ورغبتها في الاستفادة من ثروات البحر أثرها في تطور قانون البحار فقد كان من مصلحة الدول البحرية الكبرى أن يتسع حق المرور بحيث لا يترك للدولة الساحلية إل بحرا إقليميا ضيقا بينما رغبت الدول الساحلية في توسيع بحرها الإقليمي وسلطانها الاقتصادية على ثروات البحر .

ومن ناحية أخرى فقد أرادت الدول الساحلية أن تحتكر ثروات البحر ووجودها البحري والتجارة البحرية بينما أرادت الدول الحسبية أن تقتسم فرص التجارة والمنفذ البحري و ثروات البحر . وكان بين الدول الساحلية دول متضررة من وضعها الجغرافي لا يستفيد بقدر كاف من موقعها البحري .

وقد تم تقنين قواعد قانون البحار لأول مرة عامي ١٩٥٨، ١٩٦٠ حيث إهتم التقنين بجانبى الملاحة البحرية والثروات الاقتصادية مع إعطاء الأولوية للملاحة البحرية فشمل التقنين البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة والجرف القاري وأعلى البحار ثم تفاعلت العوامل السابقة والقوى والمصالح المتباينة مع التطور التكنولوجي بحيث أمكن إبرام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ التي عكست هذه النظورات وتعد المصدر الوحيد لقانون البحار الحالي حيث دخلت حيز النفاذ منذ أبريل ١٩٩٥ بعد تصديق ستين دولة على الإتفاقية .

وفيما يلي أهم أحكام قانون البحار وفقا لهذه الإتفاقية التي تضم ٣٢٠ مادة و ٩ ملاحق والتي أجزيت بأصوات ١٣٠ دولة ضد ٤ دول وإمتناع ١٧ دولة عن التصويت وقد إستغرق إبرامها ٩ سنوات من المفاوضات المطولة والمكثفة بين جنيف ونيويورك وكراكاس وأخيرا تم التوقيع عليها في جامايكا .

ولما كانت الإتفاقية قد روعى في إبرامها أسلوب جديد هو الصفة الشاملة فإن معظم أحكام هذه الإتفاقية أصبحت من القواعد العرفية الفورية ومن ثم أمكن لعدد من الدول أن تطبق أحكام الإتفاقية قبل

سرياتها . وقد عكست الإتفاقية إلى حد بعيد درجة عالية من التوازن بين مصالح الدول النامية عموما من ناحية ومصالح الدول المتقدمة من ناحية أخرى وكذلك التوازن بين مصالح الدول الساحلية والحيثية .

أولا - المياه الداخلية :

لا خلاف على أن المياه الداخلية جزء من إقليم الدولة الذى يخضع لسيادتها المطلقة وإختصاصها الإقليمى العام بعد تطور طويل تردد فيه العمل بين المعيارين الإقليمى والجنسية فى الإختصاص القضائى .

ففى قضية R.V.Anderson عام ١٨٦٨ حيث أعلنت محكمة الجنايات الإستئنافية فى بريطانيا خضوع المواطن الأمريكى الذى إرتكب مذبة على متن باخرة بريطانية فى المياه الداخلية الفرنسية لإختصاص المحاكم البريطانية حتى رغم أنه كان فى متناول يد العدالة الفرنسية والعدالة الأمريكية بحكم جنسيتها، ومن ثم يجب أن يحاكم وفق القانون البريطانى .

كذلك قررت المحكمة العليا الأمريكية فى قضية (Whildenhush) عام ١٨٨٧ أن المحاكم الأمريكية مختصة بمحاكمة أحد أعضاء طاقم سفينة بلجيكية لقتله مواطنا بلجيكيا آخر عندما كانت السفينة راسية فى ميناء جيرسى فى نيويورك .

ومن ثم فإن السفينة التجارية الموجودة فى ميناء أجنبى أو فى ميناء داخلية أجنبية تخضع بشكل إلى للقضاء المحلى مالم يكن هناك إتفاق صريح على خلاف ذلك على أن تترك المسائل النظامية المتعلقة بالطاقم والتى لاتمس السلم فى إقليم الدولة الساحلية تترك على سبيل المجاملة لإختصاص دولة العلم ومع ذلك فقد ينشأ موقف مختلف تكون فيه الجنسية الأجنبية سفينة حربية .

وفى هذا الفرض يتمتع على الدولة الساحلية ممارسة إختصاصها على السفينة مالم تحصل على موافقة قائدها ويرجع ذلك إلى كون السفينة الحربية هى الذراع المباشر لدولة العلم صاحبة السيادة على حد قول القضاء البريطانى فى قضية (Shooner Exchange) عام ١٨١٢ .

وإذا كانت المياه الداخلية جزءا من إقليم الدولة المائى ينبسط عليه إختصاصها فإنه يجب الإنتباه إلى مركز القنوات المائية الدولية التى تعتبر مياه داخلية ولكنها تكتسب وضعها خاصا لا تنفرد الدولة بتقريره وإنما يراعى مصالح المجتمع الدولى على ماسنرى .

هو الشريط الساحلي الذي تطورت مساحته من ٣ إلى ١٢ كيلومترا بحريا وفقا لقدرات الدولة العسكرية وقدرات مدافعها الساحلية Cannon-Shot وتقاس هذه المسافة من أدنى نقطة للجزر عند الساحل .

أما إذا كان شاطئ الدولة الساحلية غير طبيعي تكتفه التعرجات والجزر والخلجان والنشوءات فقد وضعت الإتفاقية قواعد خاصة للقياس على أساس الخطوط المتساوية State Base Lines وقد أثبتت مساواة الشواطئ غير الطبيعية في قضية المصايد الإنجليزية النرويجية عام ١٩٥١ أمام محكمة العدل الدولية حيث أصدرت النرويج قانونا لتحديد بحرها الإقليمي على طول ألف ميل من سواحلها مستخدمة طريقة الخطوط المتساوية Straight base lines بحيث أدخلت جزءا من البحر العالي وأدى ذلك إلى منازعات حول نشاط سفن الصيد البريطانية في المنطقة وتحدثت بريطانيا قانونية الطريقة النرويجية في القياس .

ولكن المحكمة أيدت الموقف النرويجي على أساس الحقائق الجغرافية وأشارت المحكمة إلى أن الطريقة العادية في القياس لا تنطبق على شواطئ النرويج ، كما أن النرويج قد اتبعت هذا النظام منذ عدة سنوات دون اعتراض من الدول الأخرى بما في ذلك بريطانيا ومن ثم أصبحت هذه الطريقة من مبادئ القانون الدولي في مثل هذه الظروف حيث أصبحت قاعدة عرفية بعد طول الممارسة والقبول وتطبق بريطانيا نفس الطريقة في بعض سواحلها عند إسكتلندا .

اختلفت الدول حول عرض البحر الإقليمي فلم تحدده إتفاقية ١٩٥٨ ورفض مؤتمر ١٩٦٠ بأغلبية صوت واحد إقتراحا أمريكيا كندا بتحديد لستة أميال تليه منطقة صيد خالصة عرضها ستة أميال أخرى ثم أكدت إتفاقية ٨٢ إمتامية مد البحر الإقليمي إلى إثني عشر ميلا بحريا وطبقت ذلك بريطانيا عام ١٩٨٧ والولايات المتحدة عام ١٩٨٨ رغم عدم انضمامها للإتفاقية . وبذلك تقطن إتفاقية ١٩٨٢ العمل الدولي الغالب في هذا الشأن حيث تراوح عرض البحر الإقليمي حين ذاك بين ١٢،٣ ميل بينما مدت بعض الدول اللاتينية بحرها إلى ٢٠٠ ميلا .

الوضع القانوني للبحر الإقليمي

تأرجح الوضع القانوني للبحر الإقليمي بين عدد من النظريات التي تلخص إتجاهين كبيرين هما إعتباره جزءا من التراث المشترك للإنسانية (Res Communes) مع منح الدولة الساحلية بعض السلطات

فيه ، ثم أصبح هذا البحر يخضع لسيادة الدولة مع سماحها لسفن الدول الأخرى بحق المرور البرئ وهو حق لا يرد على المياه الداخلية ، وهو ما أكدته إتفاقية ١٩٨٢ حيث إستقر هذا المبدأ فى القضاء الدولى منذ قضية *Grishbadarma* عام ١٩٠٩ ثم قضية النرويجية البريطانية ١٩٥١ وقضية قناة بيجل عام ١٩٧٧ .

وإذا كانت سيادة الدولة على بحرها الإقليمى مبدأ مستقرا فإن حق السفن التجارية الأجنبية فى المرور البرئ يواكبه ويوازيه رغم إختلاف نطاق هذا الحق بإختلاف معايير البراءة (*Innocent Passage*) وهذا التوازى بين سيادة الدولة وحق الغير فى المرور البرئ جعل الفقه حتى نهاية الستينات يصير على التمييز بين سيادة الدولة وإختصاصها *Imperium and Dominium* مما يخرج البحر الإقليمى من نطاق حدود الدولة فى نظر فقهاء نظام القانون العام *Common Law* بينما يجعله جزءا من إقليم الدولة يخضع لقانونها الوطنى عند فقهاء نظام القانون المدنى *Civil Law* .

وقد ظل هذا الأمر موضع جدل عميق وتطور تشريعى طويل فى بريطانيا منذ قانون الإختصاص فى المياه الإقليمية لعام ١٨٧٨ الذى وقف بالإقليم البريطانى عند آخر نقطة للجزر يبدأ بعدها إختصاص البحرية البريطانية ، وذلك على عكس الولايات المتحدة التى أكدت محاكمها منذ عام ١٩٢٣ فى قضية *Cunard V. Mellon* أن البحر الإقليمى جزء من الأمة الأمريكية ولكن البحر الإقليمى ملك للولايات المتحدة لا للإتحاد حتى حسمت المحكمة العليا الأمر عام ١٩٤٧ فى قضية *Tidelands* .

وأكدت إتفاقية ١٩٥٨ حق المرور البرئ وهى الملاحة العادية فى البحر الإقليمى بغرض عبور البحر دون الدخول فى المياه الداخلية أو القدوم منها . وقررت إتفاقية ١٩٨٢ أن الملاحة العادية قد يطرأ عليها توقف مؤقت بشرط أن يكون مترتبا على هذه الملاحة أو أملتة ضرورة ملجئة أو قوة قاهرة ولا تتعاطى الدولة رسوما على هذا المرور إلا لخدمات معينة ، ويتعين على السفن المارة أن تحترم قوانين ولوائح الدولة الساحلية خاصة تلك المتعلقة بالملاحة مادامت تتفق مع القانون الدولى .

وينتفى عن المرور وصف البراءة حين يصبح ضارا بالنسلم والأمن والنظام فى الدولة الساحلية وكذلك فى حالة سفن الصيد الأجنبية التى لا تراعى لوائح الصيد فى الدولة الساحلية ، فإذا أصبح المرور غير برئ جاز للدولة الساحلية أن تتخذ الخطوات اللازمة لمنع بل ووقفه مؤقتا لأسباب تتعلق بأمنها بشرط أن يتم الإعلان عن هذا الوقف وألا يسرى الوقف على المضائق الدولية .

وقد طورت إتفاقية ١٩٨٢ فكرة المرور البرئ بالنص على أمثلة للتصرفات ونقل الأسلحة واستخدام القوة أو التهديد بها وانتهاك اللوائح الصحية والمالية والجوازات والهجرة والتعرض لوسائل الاتصال فى الدولة الساحلية وأى نشاط آخر لا يتصل مباشرة بالملاحة .

وقد صار الجدل حول ما إذا كان مرور السفن الحربية فى وقت السلم يعد مروراً بريئاً من عدمه ويتعقد الموقف عندما حذف من إتفاقية ٥٨ حول البحر الإقليمى مادة تعالج هذا الموقف مما دفع البعض للإفتراض بأن السفن الحربية تستوى مع السفن التجارية .

وكان واضحاً أن الدول الغربية إتخذت موقفاً كان من الناحية التاريخية يؤكد وجود حق المرور البرئ للسفن الحربية وذلك فى مواجهة الموقف المعاكس من الدول الشيوعية والعالم الثالث . وفى سبتمبر ١٩٨٩ أصدرت الولايات المتحدة والإتحاد السوفيتى تفسيراً مشتركاً لقواعد القانون الدولى الخاصة بالمرور البرئ مما يؤكد أن ما احتوته إتفاقية ١٩٨٢ هو صحيح القواعد القانونية فى هذا الشأن حيث تنص على أن كل السفن بما فى ذلك الحربية وبصرف النظر عن حمولتها أو تسليحها أو وسائل تسييرها تتمتع بحق المرور البرئ فى البحر الإقليمى وفقاً للقانون الدولى دون حاجة إلى إخطار أو تصريح مسبق

ويعتبر المرور بريئاً فى نظر الإتفاقية والبيان الثنائى إذا لم ينطوى على أى من الأنشطة المحظورة فى المادة ٢/١٩ السالف الإشارة إليها ، وأن تلتزم السفن المارة بإحترام لوائح الدولة الساحلية وقوانينها بشرط ألا تتضمن هذه القواعد ما من شأنه إنكار حق المرور البرئ أو إعاقته .

وتمارس الدولة الساحلية إختصاصها على السفن الأجنبية المارة فى بحرها الإقليمى فى المواد الجنائية خاصة القبض والتحقيق فى شأن الجريمة التى تقع على السفينة فى الأحوال الموضحة فى المادة ١٩ من إتفاقية ١٩٥٨ حول البحر الإقليمى .

ولاستطيع الدولة الساحلية أن تتدخل فى جريمة وقعت قبل دخول السفينة البحر الإقليمى بشرط ألا تكون السفينة قد شرعت فى دخول المياه الإقليمية أو دخلتها فعلاً . كما لا تستطيع الدولة الساحلية أن تمارس الإختصاص المدنى على السفن الأجنبية فى بحرها الإقليمى بالنسبة لركاب ولا أن تنفذ على السفينة أو تحتجزها مالم تكن السفينة مارة من المياه الداخلية إلى البحر الإقليمى على ألا يخل ذلك بحق الدولة بالقيام بذلك فى سياق الدعاوى المدنية .

أما السفن الحكومية والحربية فتمتع بالحصانة من إختصاص الدولة الساحلية رغم أن الدولة الساحلية قد تأمرها بمغادرة بحرهما الإقليمي فوراً إذا إنتهجت الأحكام التى تنظم المرور ، وأن تلقى بالمسئولية على دولة العلم فى الحالات التى ينشأ فيها الضرر .

ثالثاً - الخلجان :

قررت م/٧ من إتفاقية البحر الإقليمي لعام ١٩٥٨ أنه إذا كانت المسافة بين أدنى نقطة للمياه فى المدخل الطبيعى للخليج لاتعدى ٢٤ ميلاً فإنه يمكن رسم الحد الخارجى للخليج بين نقطتى إتحصار المياه وتعتبر المياه المحصورة حينئذ مياه داخلية .

وهذه القاعدة لا تنطبق على الخلجان الداخلية التى تعتبرها الدولة الساحلية مياه داخلية من زاوية الحقوق الداخلية المستندة إلى القبول العام أكثر من إستنادها إلى مبدأ محدد فى القانون الدولى . وقد ادعت بعض الدول أن خلجانها خدجان تاريخية مثل كندا بشأن خليج (Hudson) رغم إعتراض الولايات المتحدة وبعض الدول الأمريكية بشأن خليج (Fonseca) عام ١٩١٧ .

وقد أكلت المحكمة العليا الأمريكية الوضع القانونى للخليج التاريخى الذى يجب أن يستند إلى ممارسة الدولة الساحلية لسلطتها عليه مقرونة بقبول الدول الأخرى وهو ماتأكد فى قضية *U.S V State of Alaska Case* عام ١٩٧٥ بشأن مياه خليج كوك *Cook Inlet* حيث قررت المحكمة العليا أن ألاسكا يتوفر لها الشروط المطلوبة وأن الخليج لم يعتبر خليجاً تاريخياً تحت سيادة كل من ألاسكا وواشنطن وموسكو ومن ثم يكون للحكومة الفيدرالية وليس ألاسكا الحق فى خليج كوك .

وعندما أعلنت ليبيا عام ١٩٧٣ خليج سرت خليجاً تاريخياً وحددت حده الخارجى فى حدود ٣٠٠ ميلاً إعتزست على ذلك بعض الدول بما فى ذلك الولايات المتحدة وأعضاء الإتحاد الأوروبى . فقد أشارت الولايات المتحدة فى مذكرة إلى ليبيا عام ١٩٧٤ إلى قواعد القانون الدولى الخاصة بممارسة السلطة الفعالة والعننية والظاهرة فى الماضى وموافقة الدول الأخرى على ذلك وأنها قد أرسلت فى عدة مناسبات قوات بحرية وجوية إلى الخليج لتؤكد معارضتها للدعوى النيبية وأن مياه الخليج جزء من أعالي البحار . ولايزال الخلاف مستمرا بين ليبيا والولايات المتحدة حول وضع خليج سرت .

عرفت إتفاقية ١٩٥٨ حول البحر الإقليمي الجزر بأنها تتكون من مساحة من اليابسة تكونت بشكل طبيعي ومحاطة بالماء وتقع أعلى من مستوى مد الماء ، ويمكن أن يكون لها حزام بحري .

ورغم أن الجزر يمكن أن تكون أساساً لقياس البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري فقد سجلت إتفاقية ١٩٨٢ (م/٣/١٢١) أن الصخور التي لاتصنح بذاتها للحياة الإنسانية أو الاقتصادية لا يكون لها منطقة اقتصادية خالصة أو جرف قاري .

وقد صارت مشكلة حادة بين تركيا واليونان حول بحر إيجه منذ منتصف السبعينات ، وتجددت المشكلة الآن (يونيو ١٩٩٥) بعد تصديق اليونان على إتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ وقرار البرلمان بمد البحر الإقليمي لجزر بحر إيجه إلى ١٢ ميلاً بحرياً حيث هددت تركيا بمحاربة اليونان إذا نفذت قرار البرلمان .

٥ - الدول الجزرية (Archipelagic States)

أثارت مشكلة الدول الجزرية إهتمام مؤتمر جنيف ١٩٥٨ ولكن إتفاقية البحر الإقليمي لم تشر صراحة إلى الحل ثم نصت المادة ١٩٤٧ من إتفاقية ٨٢ على أنه يجوز للدولة الجزرية أن تحدد حدها البحري على أساس الخطوط المستقيمة التي تربط بين النقاط الخارجية للجزر والتعرجات الجافة للدولة الجزرية بشرط أن تدخل في نطاق الخطوط المستقيمة الجزر الرئيسية وأن تكون مناطق الماء إلى مناطق اليابسة واحد على واحد وتسعة إلى واحد وألا يتعدى طول الخطوط المستقيمة ١٠٠ ميل بحري ولكن يجوز لمجموع عدد الخطوط المستقيمة التي تحصر الجزر تجاوز هذا الطول في حدود ٣ ٪ من عددها بحد أقصى ١٢٥ ميلاً بحرياً .

ولا يجوز أن تمتد الخطوط المستقيمة من أدنى مستوى للماء إلا إذا كانت المنائر أو المنشآت المماثلة القائمة بشكل دائم فوق مستوى سطح البحر قد بنيت عليها أو إذا كان أدنى مستوى للماء يقع كلياً أو جزئياً على مسافة لا تتجاوز عرض البحر الإقليمي مقاساً من أقرب جزيرة .

ولا يجوز للدولة الجزرية أن تطبق هذا النظام بطريقة تؤدي إلى حجب البحر الإقليمي لدولة أخرى عن أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة . وإذا وقع جزء من المياه الأروحييلية للدولة الجزرية

بين جزئين من دولة تقع فى الجوار المباشر فإن الحقوق القائمة وكافة المصالح المشروعة الأخرى التى كانت تمارسها هذه الدولة تقليدياً فى هذه المياه وكذلك كافة الحقوق المنصوص عليها فى إتفاقية بين هاتين الدولتين يتعين الإستمرار فى إحترامها .

ويتعين على الدول الجزرية أن تعلن حدودها البحرية فى خرائط أو قوائم من المساقط الجغرافية وأن تودع نسخة من كل خريطة أو قائمة لدى الأمين العام للأمم المتحدة .

وتمارس الدولة الجزرية سيادتها على كافة المياه الواقعة داخل الحدود المستقيمة التى تعتبر مياهها أرخبيلية ، على أن يتم الإبلاغ عن الإتفاقات القائمة وحقوق الصيد التقليدية وخطوط الأسلاك البرقية تحت الماء . وتتمتع سفن كافة الدول بحق المرور البرئ فى المياه الأرخبيلية ، كما أن جميع السفن والطائرات تتمتع بحق المرور فى الممرات للبحر الأرخبيلي عبر مسارات مائية وجوية تحددها الدولة الجزرية للمرور المستمر والسريع (Continuous and Expeditious Passage) وفقاً للمادة ٥٣ من إتفاقية ١٩٨٢ .

وقد ترتب على ذلك أنه عندما أغلقت أندونيسيا عام ١٩٨٨ مضائق Sunda , Lombok أكدت الولايات المتحدة أن الأحكام الخاصة بالدول الجزرية فى إتفاقية ١٩٨٢ تعكس أحكام القانون الدولى العرفى التى يخضع فيها وهذه المضائق لنظام المرور فى الممرات المائية والأرخبيلية ومن ثم فإن إعاقه للمرور فيها يعد إنتهاكاً للقانون الدولى .

خامسا - المضائق الدولية :

أشارت إتفاقية جنيف عام ١٩٥٨ حول البحر الإقليمي فى المادة ١٦/٤ إلى حق المرور البرئ للسفن الأجنبية فى الممرات المستخدمة فى الملاحة الدولية بين جزء من البحر العالى وجزء آخر من البحار العالية أو البحر الإقليمي لدولة أجنبية .

وكانت محكمة العدل الدولية فى قضية كورفو عام ١٩٤٩ قد أكدت هذا الحق دون اشتراط الموافقة المسبقة (Cortu) للدولة الساحلية مادام حق المرور بريفا ، كما لوحظ أن عمليه كسح الأنغام ليس أمراً بريفا ويعد إخلالاً لسيادة ألبانيا على المضيق .

وقد أنشأت إتفاقية ١٩٨٢ نظاما جديدا للمضايق المستخدمة فى الملاحة الدولية حيث قررت حقا جديدا فى المرور العابر إلى جانب المرور البرئ فى مثل هذه المضايق التى تربط بين البحر العالى أو منطقة إقتصادية خالصة وجزء من البحار العالية أو منطقة إقتصادية خالصة .

ويتضمن هذا الحق ممارسة حرية الملاحة والطيران لأغراض المرور المستمر والسريع فى المضيق دون أن يستبعد المرور عبر المضيق للدخول أو لمغادرة الدولة المشاطنة للمضيق التى لا يجوز لها أن تعين أو توقف المرور العابر (Transit Passage) .

ويتعين على السفن والطائرات العابرة أن تحترم القواعد الدولية وأن تمتنع عن كافة الأنشطة عدا تلك المتصلة بالطرق العادية للعبور السريع والمستمر مالم تكن هذه الأنشطة ضرورية بقوة قاهرة أو كارثة .

ويلاحظ أن المرور العابر لم يصبح بعد قاعدة عرفية مادام العمل حوله غامضا فقد أشارت بعض الدول صراحة إلى حقوق المرور فى المضايق الدولية مثل بريطانيا التى مدت بحرها الإقليمى عام ١٩٨٧ إلى ١٢ ميلا فترتب على ذلك أن إختفى البحر العالى بين السواحل البريطانية ومضايق دوفر وفى العام التالى ١٩٨٨ وقعت بريطانيا وفرنسا إتفاقا حول تمديد البحر الإقليمى فى مضايق دوفر وأصدرت الحكومتان إعلانا مشتركا إعترفتا فيه بحق المرور العابر فى مضايق دوفر بشرط أن يكون سريعا ومستمرا .

غير أن هناك بعض المضايق التى تتمتع بوضع خاص ولا يسرى عليها أحكام إتفاقية ١٩٨٢ ومثالها :

١ - مضايق البوسفور والدردنيل التى ينظم وضعها إتفاقات مونترو لعام ١٩٣٦ والتى طالب الإتحاد السوفيتى تعديلها دون جدوى إبان مؤتمر بوتسدام عام ١٩٤٦ .

وتلتزم تركيا بضمان حرية الملاحة للسفن التجارية وقت السلم أما السفن الحربية للدول المشاطنة وغير المشاطنة للمضيق فيمكنها أن تتمتع بحق المرور وقت السلم ولكن فى ظل شروط أكثر صرامة بالنسبة لسفن الدول غير المشاطنة للمضيق .

ومن ناحية أخرى فقد منحت الإتفاقية تركيا إذا كانت فى حالة حرب أن تمنح حق المرور أما إن كانت محايدة فى هذه الحرب فلا تفتح المضائق إلا للسفن الحربية التابعة للدول التى وقعت معها إتفاقية المساعدة المتبادلة لعام ١٩٣٩ . ويجوز وفقا لإتفاقية مونثرو إعادة تسليح منطقة المضائق .

٢ - مضيق جبل طارق : عرضه ١٤,٦ كيلومترا والمرور فيه حر ويحظر جلب التعزيزات العسكرية لشواطئه وذلك بموجب الإعلان الفرنسى البريطانى فى ١٩٠٤/٤/٨ الذى أكدته المادة ٦ من الإتفاقية الفرنسية الأسبانية فى ١٩١٢/١١/٢٧ بشأن مراكش .

٣ - مضيق ماجلان : عرضه يتراوح بين ٤,٦ : ٢٠,٣ كيلومترا وطوله ٥٨٣ كم . وتحكمه الإتفاقية الموقعة فى ٢٣ يوليو ١٨٨١ بين الأرجنتين وشيلي التى تعترف بحرية المرور وتحظر التعزيزات العسكرية لشواطئه وتعترف بحياده فى أحوال الحروب .

٤ - المضائق الدانماركية : ويحكمها إتفاقية كوبنهاجن لعام ١٨٥٧ المعقودة بمبادرة أمريكية وتؤمن حرية المرور وقت السلم للسفن الحربية والتجارية لجميع الدول . ويمكن للدانمارك وقت الحرب أن تقرر إغلاق أو فتح المضائق أمام السفن الحربية حيث أغلقت خلال الحرب العالمية الأولى .

٥ - مضيق ملقا (Malacca) : ينظم وضعها الإتفاق الموقع فى ١٩٢٤/٢/١٩٧٧ بين أندونيسيا وماليزيا وستغافورة ويهدف إلى ضمان أمن الملاحة ضد التلوث وخاصة من الزيت فى المضيق كما عكس أحكام إتفاقية ١٩٨٢ قبل إبرامها .

٦ - مضيق هرمز : يقع فى مدخل الخليج العربى ويخضع لأحكام القانون الدولى العام أى إتفاقية ١٩٨٢ .

٧ - مضيق تورس (Torres) : ويحكمه إتفاقية سيدنى بأستراليا الموقعة فى ١٨ ديسمبر ١٩٧٨ بين أستراليا وغينيا الجديدة وتتضمن نطاقا لمرور السفن والطائرات مستمدا مباشرة من نظام المرور العابر المقرر فى إتفاقية ١٩٨٢ .

٨ - مضيق تيران (Tiran) : ويتراوح عرضه بين ٢٥,٥ كم . ويربط البحر الأحمر بخليج العقبة وقد نصت المادة ٢/٥ من إتفاقية السلام المصرية الإسرائيلية على أن الطرفين يعتبران مضيق

تيران وخليج العقبة من الممرات المائية الدولية المفتوحة لجميع الدول وتتمتع فيها بحرية لا تجوز إعاقتها ولا يجوز تقيدها وتشمل حرية الملاحة وحرية الطيران .

ونحن نرى أن هذه الاتفاقية لا تتفق مع المادة ٣٥/ج من إتفاقية ١٩٨٢ كما لا تلزم الدول الأخرى المشاطئة لخليج العقبة وهي السعودية والأردن .

سادسا - المنطقة المجاورة أو الملاصقة (Contiguous Zone)

ترجع فكرة المنطقة المجاورة إلى قوانين (Hovering Laws) في إنجلترا في القرن الثامن عشر حيث سمح إستثناء على حرية أعالي البحار للسفن البريطانية بالرقابة الجمركية على السفن الأجنبية التي يشنّب في ممرها خارج المياه الإقليمية الإنجليزية ثم أقر العرف الدولي هذه السابقة كما أكدتها الإتفاقيات التي أبرمتها الولايات المتحدة بين عام ١٩١٩ و ١٩٣٢ لإحكام رقابة الحظر على الكحول (Liquor Treaties) ثم عرف هذا المفهوم في مؤتمرى ١٩٣٠ ، ١٩٥٨ .

والمنطقة المجاورة هي منطقة تجاور البحر الإقليمي ويكون للدولة الساحلية بعض السلطات الخاصة المحدودة وهي منطقة إنتقالية وظيفتها تخفيف التناقض بين نظام أعالي البحار ونظام البحر الإقليمي ، ونظمها المادة ٣٣ من إتفاقية ١٩٨٢ وهي تكرار للمادة ١/٢٤ من إتفاقية ١٩٥٨ حيث تمارس الدولة الساحلية الرقابة اللازمة لمنع إنتهاك قوانينها الجمركية والمالية والصحية والهجرة في إقليمها وبحرها الإقليمي وكذلك المعاقبة على هذه الأفعال في هاتين المنطقتين . وقد تحدد عرض المنطقة المجاورة بإثنى عشر ميلا بحريا ولكن فكرة هذه المنطقة لا تثور إذا كان عرض البحر الإقليمي بهذا الإتساع ولذا لم تعد لها أهمية بعد مد البحر الإقليمي من ناحية وظهور المنطقة الإقتصادية من ناحية أخرى .

سابعا - المنطقة الإقتصادية الخالصة (Exclusive Economic Zone)

ظهرت هذه الفكرة في إطار محاولة الدول النامية الحصول على عائد أكبر من ثروات البحر خاصة السمكية في مواجهة الدول البحرية الكبرى وبدأت تتبلور منذ بداية السبعينات وأصبحت من المعالم الرئيسية لإتفاقية ١٩٨٢ ولذا تعد حلا وسطا بين الدول الراغبة في مد بحرها الإقليمي إلى ٢٠٠ ميل والدول الراغبة في إقامة نظام تتحدد فيه سلطات الدولة الساحلية .

وكانت محكمة العدل الدولية قد أشارت في قضايا المصايد الأيسلندية عام ١٩٧٤ إلى أن مفهوم منطقة الصيد حيث للدولة الساحلية سلطان مطلق يختلف عن سلطاتها على البحر الإقليمي قد تبلورت كقانون عرض في السنوات الأخيرة منذ مؤتمر جنيف عام ١٩٦٠ وأن منطقة الصيد بعرض ١٢ ميلا صارت

مقبولة بشكل عام ، وليس وراء ذلك مشيرة إلى مد أيسلندا للمنطقة إلى ٥٠ ميلا ، ورخصت المحكمة للدولة الساحلية بحقوق تفضيلية إذا كانت تعتمد على مصايدها الساحلية ، حتى وضعت إتفاقية ١٩٨٢ نظاما خاصا للمنطقة الاقتصادية الخالصة فى المادة ١٩٦٥ ومنحت الدولة الساحلية حقوقا سيادية فى مجال إستكشاف وإستغلال وحفظ وإدارة الموارد الطبيعية الحية وغير الحية فى المياه التى تعلو قاع البحر وبداخل القاع وتحت تربتها وفى شأن الأنشطة الأخرى المتعلقة بالإستكشاف والاستغلال الإقتصادى للمنطقة مثل إنتاج الطاقة من المياه والتيارات والرياح .

وللدولة الساحلية أيضا سلطة فى شأن إنشاء وإستخدام الجزر الصناعية والمنشآت وكذلك أعمال البحث العلمى البحرى وحماية البيئة البحرية . أما حقوق الدول الأخرى فى هذه المنطقة فهى حريات أعمال البحار فى مجال الملاحة والطيران ووضع الكابلات تحت البحر والأنابيب مع الأخذ فى الإعتبار قوانين الدولة الساحلية . أما الدول الحبيسة والمتضررة جغرافيا فقد أتاحت لها الإتفاقية حق المشاركة فى ثروات البحر الإضافية .

وقد تحدد عرض المنطقة الاقتصادية الخالصة بمائتى ميل بحرى بما فى ذلك البحر الإقليمى . وقد أكدت محكمة العدل الدولية أن هذه المنطقة قد أصبحت جزءا من لعرف الدولى وذلك فى قضية الجرف القارى بين ليبيا ومالطة عام ١٩٨٥ كما أصبحت سلوكا دوليا عاما .

أما ما أعلنته بعض الدول مثل كندا من مناطق أخرى سميت المناطق العميقة (Deep Zones) على طول ساحل القارة القطبية الشمالية ، كما أعلنت بعض المناطق مناطق خالية من التلوث أو مناطق أمن أو مناطق محايدة مثل إعلان كوريا الشمالية عام ١٩٧٧ . ٥٠ ميلا منطقة أمنية وإنشاء منطقة خالصة حول جزر الفوكلاند عام ١٩٨٢ . وهذا كله سلوك لم يتحول إلى عرف دولى مقبول .

ثامنا - الجرف القارى

تعبير جيولوجى ينصرف إلى إتحدار الساحل نحو البحر وتغطيته طبقة ضحلة من الماء من ١٥٠ : ٢٠٠ م ويختلف طوله وفقا للموقع الجغرافى فهو لا يزيد على ٥ أميال من الشاطئ الغربى الأمريكى بينما تعتبر منطقة الخليج العربى وبحر الشمال كلها تقريبا جرفا قاريا .

والحقيقة الكامنة لفكرة الجرف القارى هى غناه بموارد الغاز والبتترول ومسايد الأسماك مما دفع الدول الساحلية عقب الحرب العالمية الثانية إلى إقتطاع الجرف القارى من أعالي البحار واعتباره منطقة خالصة للدولة الساحلية وكانت الخطوة الأولى فى هذا الإتجاه إعلان ترومان عام ١٩٤٥ .

وكان واضحا أن هناك عددا من الدوافع لإعلان تخصيص منطقة الجرف القارى وهى دوافع إقتصادية وجغرافية وأمنية فاخضعت موارد هذه المنطقة وماتحت تربتها وقاع البحر الواقعة فى أعالي البحار والملاصقة لاحتدار اليابسة لاختصاصها ورقابتها .

وقد عقب الإعلان الأمريكى إعلانات عديدة من دول أمريكا اللاتينية التى إدعت السيادة على منطقة عرضها ٢٠٠ ميلا ولذلك فإن محكمة العدل الدولية بعد أن لاحظت فى قضية الجرف القارى لبحر الشمال أن إتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ لم تحسم المشكلة وأن التحكيم فى قضية أبو ظبى لم يعترف بفكرة الجرف القارى كقاعدة من قواعد القانون الدولى ، قررت المحكمة أن حقوق الدولة الساحلية فى منطقة الجرف القارى التى تشكل إمتدادا طبيعيا لإقليمها البرى نحو البحر توجد فى الواقع (*Ipso facto and ab initio*) بقتضى سيادتها على الإقليم وهى إمتداد للممارسة الحقوق السيادية من أجل الكشف عن الموارد الطبيعية لقاع البحر وإستغلاله ؛ ولكن المحكمة أكدت أن تحديد المنطقة فى إتفاقية جنيف ١٩٥٨ بمائتى متر يمثل العرف الدولى .

أكدت إتفاقية ١٩٨٢ نفس المفهوم ولكن قللت الأهمية العملية له بعد إنشاء المنطقة الاقتصادية الخالصة التى إستقرت هذا المفهوم . وقد جرى قضاء المحكمة على الفصل فى منازعات الجرف القارى على أساس مبادئ الإنصاف واستخدمت فى تسوية هذه المشاكل ماعرف بمبدأ (*Half Effect*) الذى إستخدم فى قضية جزر (*Korkennah*) ، وجرى إستخدام فى قضايا الجرف القارى بين ليبيا وتونس وبين بريطانيا وفرنسا فى حكم التحكيم ، كما قررت المحكمة فى قضايا الجرف القارى أن مبدأ الإنصاف مبدأ عرفى مازم للدول خافه حتى تلك التى لم تنضم لإتفاقية جنيف ١٩٥٨ التى قررت هذا المبدأ فى مادتها السادسة ، وأن خط الوسط يمثل فى أغلب الأحيان مبدأ الإنصاف (*Equidistance rule*) التى تصحح عدم التكافؤ الناجم عن الظروف الجغرافية .

وقد أولت المحكمة إعتبار أكبر لخط الوسط بين الدول المتقابلة أكثر منه بين الدول المتجاورة ، والتناسب بين طول الساحل والجرف القارى . وقد قررت المادة ٨٣ من إتفاقية ١٩٨٢ أن يتم تحديد مناطق الجرف القارى بالإتفاق القائم على أساس القانون الدولى من أجل التوصل إلى تسوية عادلة ومنصفة .

كانت أعالي البحار حكرا مغلقا على أسبانيا والبرتغال في القرنين الخامس عشر والسادس عشر وفي عام ١٤٩٣ قسّمت القوانين الباباوية (Papal Bulls) البحار في العالم بين الدولتين ، ثم نشأ صراع جديد بين البحار المفتوحة والمغلقة في القرن الثامن عشر ، ثم نشأ صراع جديد بين البحار المفتوحة والمغلقة في القرن الثامن عشر . وتعني حرية أعالي البحار عدم ممارسة أي دولة لسيادتها على أي جزء منه .

وقد عرفت أعالي البحار في المادة الأولى من إتفاقية ١٩٥٨ بشأن أعالي البحار بأنها كل مناطق البحر التي لا يشملها أنهر الإقليمي أو المياه الداخلية للدولة الساحلية ثم نصت المادة ٨٦ من إتفاقية ١٩٨٢ على أن أعالي البحار هي كل مناطق البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة والبحر الإقليمي والمياه الداخلية والمياه الأرجيبينية للدولة الجزرية .

أما حريات أعالي البحار فتشمل الملاحة والصيد ووضع الكابلات البحرية وخطوط الأنابيب وحرية التحليق والطيران وغيرها من الحريات المعترف بها في القانون الدولي . وليس من بين هذه الحريات إجراء التجارب النووية الذي حذرته إتفاقية الحظر النووي لعام ١٩٦٣ كما أكدته أستراليا ونيوزيلندا أمام المحكمة وفي قضية التجارب النووية الفرنسية كما أكدت المادة ٨٨ من إتفاقية ١٩٨٢ قصر إستخدام أعالي البحار في الأغراض السلمية .

وتتمتع بنفس الحريات الدول الحبيسة وهو ما أكدته المادة الثالثة من إتفاقية أعالي البحار لعام ١٩٥٨ وقد أثّرت مسألة حرية الملاحة في أعالي البحار في أوقات الصراع المسلح خلال الحرب العراقية الإيرانية وأصدرت بريطانيا في هذا الصدد بيانا عام ١٩٨٧ تؤكد فيه مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار إذا كان هناك أساس معقول للشك في أن السفينة تحمل أسلحة إلى الطرف الآخر باستخدامها في الصراع وهذا حق إستثنائي لأنه إذا ثبت أن هذا الشك لا أساس له وأن السفينة المطالبة للتعويض عن الضرر الذي سببه التأخير على أن هذا الحق لا يجب أن يصل إلى حد فرض حصار بحري أو أي أشكال أخرى من الحرب الاقتصادية .

ويحكم قانون دولة العلم نظام السفينة في أعالي البحار ولذلك يجب أن يكون لكل سفينة جنسية وعلم حيث تعتمد الجنسية على العلم ولكن المادة ٥ من إتفاقية أعالي البحار قد إشتطت أن يكون هناك رابطة

حقيقية بين الدولة والسفينة وأن تمارس الدولة سيطرة فعلية وإشرافا على المسائل الإدارية والفنية والاجتماعية على السفن التي ترفع علمها .

وكان هذا الحكم يهدف إلى منع إستخدام الأعلام الممكنة (Flags of Convenience) التي تقدمها بعض الدول مثل ليبيريا وبما حيث تمنح جنسيتها للسفن التي تطلبها بسبب انخفاض الضرائب لديها وعدم تطبيق هذه السفن لمعظم إتفاقيات الأجور والتأمين الإجتماعي مما يجعل السفن تعمل بأقل النفقات .

وقد طلب من محكمة العدل الدولية عام ١٩٦٠ أن تحدد معنى الرابطة الحقيقية (Genuine Link) المفترضة بين السفينة والدولة وذلك من جانب المنظمة البحرية الدولية الإستشارية (IMCO) فأشارت المحكمة إلى أن وظيفة هذا النص هو تمكين بنما وليبيريا من عضوية اللجنة البحرية الإستشارية بحصولهما على أعلى رقم من الأوزان البحرية المسجلة .

وقد حاول مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية عندما نظم مؤتمرا حول شروط تسجيل السفن عام ١٩٨٤، حيث وقعت إتفاقية في هذا الشأن عام ١٩٨٦، أن يحدد معنى أعلام الملاحة على أساس أن تلتئ الأسطول التجارى العالمى عام ١٩٨٥ يرفع مثل هذه الأعلام . فتم النص على أن دولة العلم يجب أن تنص فى قوانينها ولوائحها على ملكية السفن التي ترفع أعلامها عن طريق مشاركة مواطنيها فى ملكيتها بما يمكن الدولة من ممارسة الإختصاص والرقابة على هذه السفن .

وقد أثير موضوع الرابطة الحقيقية بمناسبة هجوم إيران على الملاحة التجارية الكويتية مما دفع الكويت إلى أن تطلب من الإتحاد السوفيتى والولايات المتحدة وضع أعلامها على الناقلات الكويتية وتسمى هذه الظاهرة (Reflagging) . وقد رفعت الولايات المتحدة أعلامها عام ١٩٨٧ على ١١ ناقلة كويتية لحمايتها . كما وافقت بريطانيا على رفع أعلامها على عدد من الناقلات الكويتية وأوضحت واشنطن ولندن أن شرط الرابطة الحقيقية بين العلم الأجنبى والناقلات الكويتية متوفر خاصة على ضوء الغموض الذى يكتنف سلوك الدول بالنسبة لتعريف الرابطة الحقيقية فى مثل هذه المواقف .

ولاحوز للسفينة أن تبحر بغير علم أو بأكثر من علم لأن السفينة فى الحالة الأولى تكون عرضة للتفتيش والقبض فى أعالي البحار وهو ما أكدته المجلس الخاص البريطانى (Private Council) فى قضية نعيم مولغان (Naim Molvan) ضد النائب العام لفلسطين عام ١٩٤٨ بمناسبة إعتقال البحرية البريطانية لسفينة لا جنسية لها كانت تحاول نقل مهاجرين إلى فلسطين .

والأصل أن دولة العلم هي وحدها صاحبة الإختصاص على السفينة وقد تأكد ذلك منذ قضية اللوتس عام ١٩٢٧ ويسرى ذلك على السفن التابعة للدولة حربية وتجارية حيث تتمتع بحصانة كاملة من إختصاص أى دولة أخرى وفق المادتين ٩٠،٨ من إتفاقية أعالي البحار وكذلك ٩٦،٩٥ من إتفاقية ١٩٨٢

الإستثناء على الإختصاص المطلق لدولة العلم على السفينة :

١ - حق الزيارة

يجوز للسفن الحربية أن تقترب من السفن التجارية للتأكد من جنسيتها وهذا لايشمل حق الزيارة أو الصعود على السفينة بشرط ألا يكون هناك عدااء بين الدولتين . وهذا حق مقرر فى المادتين ٢٢ من إتفاقية أعالي البحار و١١١ من إتفاقية ١٩٨٢ .

٢ - القرصنة

وهي كل عمل غير مشروع من أعمال العنف والإحتجاز يرتكب لأغراض خاصة من طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة ضد سفينة أو طائرة فى أعالي البحار وكل عمل من أعمال المشاركة والقرصنة فى أنشطة القرصنة مع علمه بذلك .

والقرصنة من جرائم النظام الدولى التى يجوز لأى دولة أن تتصدى لها فى أعالي البحار أو فى الأراضى المباحة غير المملوكة لأحد ويكون لمحاكم هذه الدولة إختصاص محاكمة القاطمين بالقرصنة (م ١٩ من إتفاقية ١٩٥٨ ، م ١٠٥ من إتفاقية ١٩٨٢) .

٣ - تجارة الرقيق

ويجوز لأى دولة أن تمنعها وتعاقب عليها كما يجوز للسفن الحربية أن تصعد السفن التجارية إذا كان لديها شك فى قيامها بهذه التجارة ويسلم المتهمون إلى دولة العلم لمحاكمتهم (م ١١٠،٩٩ من إتفاقية ١٩٨٢) .

يتعين على كل الدول أن تتعاون لمنع هذه الإذاعات من العمل من أعالي البحار ويشمل ذلك البث الصوتي أو التلفزيوني من سفينة أو منشأة مخصصة للاستقبال للجمهور العام خلافا للقواعد الدولية ويستثنى من ذلك نداءات الاستغاثة في أوقات الشدة ويجوز لدولة العلم أن تحاكم مرتكبي هذه الأعمال ، كما يجوز ذلك لمحاكم الدولة المسجل فيها المنشأة الإذاعية والدولة التي ينتمى إليها الشخص وأى دولة أخرى تستقبل الإرسال أو يعانى إرسالها الإذاعي من التشويش . وكل هذه الدول يعقد إختصاصها ليقبض على السفينة والأشخاص القائمين بهذه الأنشطة في أعالي البحار (م ١١٠ من إتفاقية ١٩٨٢) .

٥ - المطاردة الساحنية أو الحثيثة أو المستمرة (Hot Pursuit)

وهو حق مقرر للدولة الساحلية لمطاردة السفينة الأجنبية التي تنتهك قوانين الدولة الساحلية وتفر إلى أعالي البحار ، وذلك بشروط معينة : أولا أن تبدأ المطاردة من جانب سلطات الدولة الساحلية في الوقت الذي يتوفر لديها الإعتقاد بأن السفينة الأجنبية قد أخلت بقوانينها ، وثانيا أن تبدأ المطاردة والسفينة لاتزال في المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة المجاورة ويجوز أن تستمر هذه المطاردة خارجها إذا كانت مستمرة وغير متقطعة (Uninterrupted) ، ومع ذلك إذا بدأت المطاردة والسفينة في المنطقة المجاورة فذلك لايجوز إلا إذا كان هناك إنتهاك للحقوق التي تقررت هذه المنطقة لحمايتها .

وقد أضافت المادة ١١١ من إتفاقية ١٩٨٢ أن يبدأ حق المطاردة من المياه الأرحبية ، كما ينطبق هذه الحق في أحوال الإخلال في المنطقة الإقتصادية الخالصة أو الجرف القارى بما في ذلك مناطق الأمن حول منشآت الجرف القارى بالقواعد والأحكام المنظمة لأوضاع هذه المناطق .

ويتعين ثالثا قبل أن تبدأ المطاردة أن يتم تحذير السفينة المخالفة تحذيرا صوتيا أو ضوئيا للوقوف من مسافة تمكنها من السماع والرؤية . وأخيرا يتعين أن تقوم بالمطاردة سفن أو طائرات حربية أو سفن حكومية مرخص لها في ذلك بوجه خاص . ويتوقف حق المطاردة المستمرة فور دخول السفينة المطاردة المياه الإقليمية لدولة العلم أو لدولة ثالثة .

تختص دولة العلم وحدها بكل مايقع على ظهر السفينة ولايجوز لأى دولة أن تقوم بإحتجازها أو القبض عليها ولو حتى لأغراض التحقيق . أما الإجراءات التأديبية والعقابية ضد أى من الأشخاص العاملين على السفينة فتختص بها دولة العلم أو الدولة التى يتبعها هؤلاء الأشخاص .

٧ - الحقوق التعاقدية (Treaty Rights)

يجوز للدولة بموجب الإتفاق أن تسمح للسفن الحربية لدولة أخرى بممارسة بعض صلاحيات الزيارة والتفتيش على السفن التى ترفع علم أطراف الإتفاقية وكان ذلك مألوفاً بالنسبة للتفتيش على تجارة الرقيق فى القرن التاسع عشر كما كانت إتفاقية حماية الكابلات تحت المء عام ١٨٨٤ تعطى السفن الحربية للدول الأطراف حق إيقاف السفن التجارية المشكوك فى إنتهاكها للإتفاقية والتحقق من جنسيتها .

٨ - مكافحة التلوث

تلتزم الدول فى القانون الدولى بسلوك يحفظ الماء من التلوث بعدم إلقاء النفايات أو الزيوت وفق إتفاقيات معينة خاصة بعد حادث الناقله البترولية عام ١٩٦٧ وهى ناقله ليبيرية غرقت صوب (Torrey Canyon) الساحل البريطانى بحمولتها النفطية وقامت طائره بريطانية بضرب الناقله بالقتابل لكى تحترق ولذلك تنص الإتفاقية التى أبرمت حين ذلك بشأن التدخل فى أعالى البحار على أن تتخذ الدول إجراءات لإنهاء التهديد لسواحل الدول الأعضاء بينما رتبّت الإتفاقية الخاصة بالمسئولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت المبرمة عام ١٩٦٩ والنافذة منذ عام ١٩٧٥ المسئولية على ملاك السفن المتسببة فى هذا الضرر ودفع التعويض ثم أكملت هذه الإتفاقية بأخرى عام ١٩٧١ حول إنشاء صندوق دولى للتعويض عن أضرار التلوث بالزيوت ثم تنابعت مجموعة الإتفاقيات الخاصة بحماية البحر من التلوث ، الجو ، السفن ، ومن المصادر الأرضية .

وقد خصصت إتفاقية ١٩٨٢ حوالى ٥٠ مادة لمعالجة حماية البيئة البحرية من التلوث ولكنها أكدت إختصاص دولة العلم على أن تتحمل هذه الدولة المسئولية عن أضرار سفنها .

نصت إتفاقية ١٩٨٢ على أن ثروات قاع البحر خارج حدود الولاية الوطنية تعتبر ترأثا مشتركا للإنسانية كلها ومن ثم أنشئت السلطة التي تقوم بإدارة المنطقة الدولية ومنح تراخيص الكشف والاستغلال لثروات المنطقة وتوزيعها . حيث قدر أن بهذه المنطقة بليون طن جاف من خامات المنجنيز القابل للتعدين وأن هذه الكمية متناثرة على حوالى ١٥٪ من قاع البحر وهى كمية تتجاوز بكثير الإحتياجات البرية للمعادن المختلفة .

وتقوم بالأنشطة فى هذه المنطقة، المؤسسة (Entreprise) وهى جهاز فى السلطة بالإضافة إلى الدول الأعضاء والأشخاص ، ويتم توزيع عائد الثروات بمعرفة السلطة . والأحكام الخاصة بالسلطة هى السبب فى تصويت الولايات المتحدة ضد الإتفاقية بأكملها وتعليق بريطانيا توقيعها على الإتفاقية إلى أن يتم العثور على نظام آخر .

تطور أحكام المطاردة المستمرة فى قانون البحار (Hot Pursuit)

للدولة الساحلية الحق فى مطاردة السفينة الأجنبية التى تنتهك قوانينها الوطنية فى المياه الإقليمية أو الداخلية ويشترط لممارسة هذا الحق توفر عدة شروط أهمها :

١ - أن يثبت بشكل مبدئى إنتهاك السفينة الأجنبية لقوانين الدولة الساحلية أو أن ينشأ شك له مايبرره بأنها قامت بهذا الإنتهاك .

٢ - ألا تكون السفينة الأجنبية سفينة حربية حيث لا يجوز ممارسة هذا الحق فى مواجهة السفن الحربية .

٣ - أن ترفض السفينة المتهمّة طلبات وإذارات التوقف وعدم التهرب بشرط أن تكون هذه الإذارات مسموعة أو مرنية ومفهومة .

٤ - أن تقوم بالمطاردة سفينة حربية أو طائرة حربية ولا يجوز أن يقوم بها سفينة أو طائرة مدنية

٥ - أن تبدأ المطاردة فى المياه الداخلية أو الإقليمية للدولة الساحلية وبشرط ألا تتوقف هذه المطاردة إذا دخلت السفينة الأجنبية المياه الدولية .

٦ - أن تتوقف المطاردة إذا دخلت السفينة الأجنبية المياه الإقليمية لدولة مجاورة أو للدولة التى تنتمى إليها السفينة .

وقد أدى تطور قواعد قانون البحار والاهتمام بالجرائم الموجهة للبيئة البحرية إلى تطور حق الدول الساحلية فى المطاردة إذا اعتقدت أن السفينة الأجنبية قد إنتهكت قوانينها ولكن الرأى ليس نهائيا فيما إذا كان هذا الحق مقررًا أيضا للدولة الساحلية إذا كان الإنتهاك لقاعدة قانونية أو واجب قانونى دولى . كذلك أدى إدخال مفاهيم جديدة فى قانون البحار إلى تغيير مفهوم أعالى البحار بعد ظهور فكرة المنطقة الإقتصادية الخالصة .

والثابت أن أعالي البحار في هذا الإطار هي المياه التي تلي البحر الإقليمي والتي تعد أحيانا جزءا من المنطقة الاقتصادية . ومن ناحية ثالثة فمن المسلم به أن ظهور مفهوم البحر كتراث مشترك للإنسانية قد أفسح المجال لعدد من الحقوق الجديدة للدول الحبيسة التي لا تجد منفذا على البحر .

ونحن نعتقد أن حق المطاردة المستمرة قاصر على الدولة الساحلية مادام الأصل في نشأة هذا الحق قد إرتبط بالصفة البحرية للدولة وأنه تقرر كسلطة إستثنائية لا يجوز أن يمتد لغير الدولة الساحلية لإرتباط الحق بسببه ويترتب على ذلك أنه لا يجوز للدولة الحبيسة أن تستعين بدولة ساحلية مجاورة لإستخدام حق المطاردة المستمرة ضد سفينة أجنبية إنتقاما أو إقتفاء لحق أو ردا على إنتهاك وقع في حق الدولة الحبيسة لأن مثل هذه الممارسة تخرج عن نطاق الحق لتقع في دائرة الأعمال الإنتقامية أو القصاص وهو رخصة لا يعترف بها القانون الدولي الحالي .

وغنى عن البيان أن حق المطاردة المستمرة أو الحثيثة للدولة الساحلية لا ينتقل بالتفويض أو بالإتفاق إلى دولة أخرى تؤجر مساحات بحرية أو قواعد عسكرية أو تستخدمها على سبيل التحالف بينها وبين الدولة الساحلية ولذلك فإن مطاردة سفن الأسطول السادس الأمريكى للسفن الليبية إنتلاقا من القواعد العسكرية لحلف الأطلسي في الأراضي الإيطالية لا يمكن أن يكون بمثابة ممارسة لحق المطاردة المستمرة وإن بدأت المطاردة من المياه الإقليمية الإيطالية وتوفرت لها شروط المطاردة الصحيحة السالف إيضاها .

القنوات الدولية

تختلف القنوات الدولية عن المضائق الدولية حيث تقع المضائق في المياه الدولية بينما تقع القنوات في المياه الداخلية للدول ومن ثم يختلف الوضع القانوني لكل منهما . فالقناة الدولية تقع في إقليم الدولة ومن ثم تنبسط عليها سيادة الدولة بوصفها جزءا من إقليمها ولكن القناة تستخدم في الملاحة الدولية مما يخرج القناة بنظامها القانوني عن سلطان الدولة وسلطان المجتمع الدولي .

ويرى البعض أن وضع القناة الدولية يقترب من وضع البحر الإقليمي الذي تكون للدولة سيادة عليه مع السماح لحق المرور البرئ لكل الدول دون تمييز ولكن هذا التشبيه يحسب الحقائق القانونية والجغرافية الفرق بين الوضعين . ولهذا السبب وضع للقنوات الدولية نظم خاصة مثلما هو حال النظم الخاصة للمضائق والممرات المائية الدولية الأخرى . فإذا كانت المضائق ممرات طبيعية فإن القنوات ممرات صناعية إستحدثت في إقليم الدولة . وأهم القنوات الدولية قناة السويس وقناة بنما وقناة كيبل .

يبدأ التاريخ الحديث للقناة بعام ١٨٥٤ حيث أصدر سعيد باشا فرمان منح إمتياز حفر القناة للشركة العالمية لقناة السويس البحرية . وفى ١٨٥٦/١/٥ تأكد هذا الإمتياز بفرمان جديد من السلطان العثمانى وفى ١٨٦٩/١١/١٧ إفتتحت القناة رسميا للملاحة الدولية حيث عبر القناة أسطول دولى مكون من ٦٠ سفينة ، من بورسعيد إلى السويس .

وقد تطور الوضع الداخلى للقناة حيث خضعت فى البداية للقانون المصرى وقوامه ثلاثة فرمات : ١٨٥٤، ١٨٥٦، ١٨٦٦ وبموجب هذه الفرمات الثلاث تحدد وضع القناة القانونى فى ثلاث نقاط :

أ) القناة جزء لا يتجزأ من الإقليم المصرى .

ب) الوضع الشاذ للشركة العالمية للقناة حيث تتمتع بالجنسية المصرية ومركزها الرئيسى فى مصر ولكنها تخضع للقوانين الفرنسية الخاصة بالشركات المساهمة (Societes Anonymes) ولها موطن إدارى فى باريس وأغلبية رأسمالها فرنسى . وقد حصلت هذه الشركة على إمتياز إحتكارى لبناء واستغلال القناة لمدة ٩٩ عاما ولها الحق فى فرض رسوم على الملاحة على أن تدفع عائدا لمصر قدره ١٥٪ (Redevance) .

ج) مبدأ حرية الملاحة فى القناة لجميع السفن دون تمييز ، رغم أن فرماتى ١٨٥٤، ١٨٥٦ قصرا حرية الملاحة على السفن التجارية وحدها ثم تقرر حق للسفن الحربية بضغط من بريطانيا .

الوضع الدولى للقناة وتطوره :

بدأ تدويل وضع القناة بإتفاقيه القسطنطينية لعام ١٨٨٨ ولكن سبقها الإعلان الدولى لعام ١٨٧٣ حوز وضع القناة وقت الحرب وذلك عقب الحرب الألمانية الفرنسية حيث تقرر عدم إغلاق القناة فى وجه الدول المحاربة فتأكد هذا المبدأ فى الاعلان الدولى المذكور ، وتشكلت بموجبه اللجنة الدولية لتسوية حقوق الملاحة فى القناة وتتضمن الإمبراطورية النمساوية - العجربة - بلجيكا - أسبانيا - فرنسا - بريطانيا - اليونان - إيطاليا - هولندا - روسيا - السويد - النرويج وتركيا . وصدر إعلان جماعى يؤكد مرة أخرى حرية الملاحة للسفن الحربية حتى فى أوقات الحرب .

ولكن فى عام ١٨٧٧ أثبتت مسألة وضع القناة فى حالة حرب تكون فيها مصر أو تركيا طرقا وذلك بمناسبة الحرب التركية - الروسية . وقد نجحت الدبلوماسية البريطانية فى الحصول على التزام روسيا بعدم نقل العمليات الحربية إلى منطقة القناة أو المرور فيها .

ثم صار لبريطانيا السلطة التامة بعد إحتلالها مصر عسكريا عام ١٨٨٢ وقد بذلت الدول الأوروبية وفى مقدمتها فرنسا ضغوطا شديدة لوضع نظام دولى للقناة لا تنفرد به بريطانيا فبادرت بريطانيا عام ١٨٨٣ بدعوة الدول البحرية الكبرى إلى مؤتمر يقرر ضمان حرية الملاحة فى القناة واتعد هذا المؤتمر فى مايو ١٨٨٨ وأبرم إتفاقية القسطنطينية فى ٢٩/١٠/١٨٨٨ التى وقعت عليها تسع دول من أعضاء اللجنة الدولية المشار إليها عدا السويد والنرويج واليونان وبلجيكا وأضيف إليها ألمانيا .

لم توقع مصر لأنها كانت جزءا من الدولة العثمانية . وقررت الإتفاقية فى المادة الأولى أن تظل القناة مفتوحة فى أوقات السلم والحرب لجميع السفن التجارية والحربية دون تمييز بين الدول وأنزمت الإتفاقية مصر وتركيا بضمان احترام أحكامها وقد تم ترصية الحكومة الفرنسية خاصة بعد الوفاق الودى البريطانى الفرنسى فى ٨/٤/١٩٠٤ وبتأكيد حرية الملاحة من جانب الحكومة البريطانية كما تؤكد هذا الحق فى الإتفاقية البريطانية المصرية فى ١٩٣٦ وفى الإتفاق المصرى البريطانى للجلاء فى ١٩/١٠/١٨٥٤ حيث أسندت حماية القناة إلى القوات المصرية بدلا من البريطانية .

وقد عمدت مصر منذ عام ١٩٤٨ إلى منع السفن الإسرائيلية من المرور فى القناة رغم مطالبة مجلس الأمن بحرية الملاحة فى ١/٩/١٩٥١ وفى عام ١٩٥٦ أممت مصر الشركة العالمية لقناة السويس وأغلقت مصر الملاحة فى القناة بسبب العدوان الثلاثى .

فى ١٣/١٠/١٩٥٦ إقترح مجلس الأمن على مصر قبول المبادئ الست التالية وهى : حرية المرور دون تمييز ، احترام السيادة المصرية ، حظر أى تدخل سياسى فى إدارة القناة ، تحديد رسوم المرور بالاتفاق بين مصر ومستخدمى القناة وتخصيص جزء من موارد القناة لتحسينها وأخيرا تسوية المنازعات بين مصر والشركة عن طريق التحكيم .

أما مصر التى لم تقبل مقترحات مجلس الأمن لأسباب تاريخية ووطنية فقد أصدرت إعلانا من طرف واحد فى ٢٤/٤/١٩٥٧ هو الذى يحكم الوضع القانونى للقناة حتى الآن : إعترفت مصر فى هذا الإعلان بسريان إتفاقية القسطنطينية كما حددت فيه مصر فهمها لحرية الملاحة وحققها فى الدفاع عن القناة ومنع

الملاحه فى وجه الدول التى تكون مصر فى حرب معها مثل إسرائيل وظل هذا الوضع قائما حتى إبرام إتفاقية السلام عام ١٩٧٩ حيث قررت المادة الخامسة الفقرة الأولى حق المرور الحر للسفن الإسرائيلية وإليها .

وأصدرت مصر إعلانا آخر فى ١٨/٧/١٩٥٧ قبلت فيه الإختصاص الإلزامى لمحكمة العدل الدولية فى أى نزاع ينشأ حول تطبيق إعلان أبريل وإتفاقية القسطنطينية .

٢ - قناة بنما :

تربط قناة بنما بين المحيطين الهادئ والأطلسى وكانت تقع فى أراضي كولومبيا وترجع فكرة بناءها إلى عام ١٨٥٠ وفى ٤/١٩ من ذلك العام وقعت إنجلترا والولايات المتحدة إتفاقية Clayton-Buwer احتفظت فيها بريطانيا بحقوق على قناة المستقبل .

وفى ١٨٨٢ منحت حكومة كولومبيا إمتياز إنشاء القناة إلى شركة فرنسية مستشارها دبليسيس ثم أفلسست الشركة وتخلت عن الإمتياز وحلت محلها الحكومة الأمريكية بعد أن غيرت سياسة كولومبيا وأبرمت مع بريطانيا إتفاقية فى ١٨/١١/١٩٠١ لتحل محلها .

ولكن حكومة كولومبيا رفضت نقل الإمتياز مما دفع الحكومة الأمريكية إلى تحريض بنما على الانفصال فى ٣/١١/١٩٠٣ حيث تقع القناة فى أراضيها . ثم عقدت إتفاقية مع بنما فى ١٨/١١/١٩٠٣ بعد الانفصال بأسبوعين وتم حفر القناة بطول ٨١ كيلومترا عام ١٩١٤ .

تطور الوضع القانونى لقناة بنما الذى نظمته إتفاقيات متعددة وكلها إتفاقيات ثنائية على خلاف قناة السويس وهذه الإتفاقيات هى :

١ - إتفاقية ١٨ نوفمبر ١٩٠١ المعروفة باسم إتفاقية Hay-Pauncefote التى اعترفت فيها بريطانيا بالحكومة الأمريكية بحق إدارة القناة والدفاع عنها مقابل حرية المرور للسفن التجارية والحربية فى أوقات السلم والحرب وقد احترمت واشتطن ذلك إلا أنها خلال الحربين العالميتين قررت لنفسها حق الرقابة على السفن العابرة فى القناة .

٢ - إتفاقية ١٨/١١/١٩٠٣ المعروفة باسم Hay-Bunau-Varilla حيث تقرر عدد من الحقوق للولايات المتحدة تتعلق بالاستخدام والاحتلال والإشراف الدائم على منطقة قدرها ١٠٠٠ هكتار والاحتكار الدائم لبناء وإدارة القناة وكافة وسائل الاتصال عبر البرزخ ، والحق في تأمين الدفاع العسكري عن القناة وبناء التحصينات العسكرية اللازمة وحق التدخل العسكري لضمان استخدام بنما .

ومقابل ذلك تدفع الحكومة البريطانية لبنما عشرة مليون دولار وإيجارا سنويا قدره ربع مليون دولار ومنذ عام ١٤ حاولت بنما تعديل اتفاقية ١٩٠٣ ، فلما توافقت الأهمية الإستراتيجية للقناة في أواخر السبعينات وبعد ١٣ سنة من المفاوضات أمكن إبرام إتفاقيتي قناة بنما في ٧/٢/٧٤ و ٧/٩/٧٧ .

وأهم هذه الإتفاقيات هو النقل التدريجي لإدارة القناة إلى بنما بحيث تستقل بها عام ٢٠٠٠ على أن يتم إدارة القناة حتلى ذلك الحين بمعرفة لجنة أمريكية تتمتع بالحصانات والامتيازات الدبلوماسية ، وتستعيد بنما من حيث المبدأ ممارسة سيادتها وسلطانها على أراضيها بما في ذلك استخدام موانئها وغيرها وأن توظف استغلال القناة في التنمية الاقتصادية على أن تحتفظ الولايات المتحدة حتى نهاية هذا القرن بالمسئولية الرئيسية في الدفاع عن القناة وقد بدأ سريان إتفاقيات ١٩٧٧ في ١/١٠/١٩٧٩ ولكن بعد أن أورد الكونجرس عند التصديق عليها تحفظات وتفسيرات أثرت تأثيرا شديدا على روح الإتفاقية .

٣ - قناة كييل (Kiel) :

ويسمىها الألمان قناة الإمبراطور غليوم ، حفرتها ألمانيا نفسها فيما بين ١٨٨٥ إلى ١٨٩٥ على مسافة طولها ٩٨ كيلومترا وتربط بحر البلطيق ببحر الشمال . وحتى عام ١٩١٩ كان استخدام القناة وإدارتها يخضع للتنظيم الداخلي الألماني غير أن هزيمة ألمانيا في الحرب الأولى تسبب في تدويل القناة بموجب المواد ٣٨٠ إلى ٣٨٦ من معاهدة فرساي .

وتلتزم ألمانيا في ظل ذلك الوضع بفتح القناة على قدم المساواة لكافة السفن التجارية والحربية للدول التي يقوم السلام معها على أن يكون من حق ألمانيا اتخاذ إجراءات نظامية في مجال البوليس والجمارك والحماية الصحية واستيراد وتصدير السلع .

ولضمان حرية المرور ألزمت المادة ١٩٥ من معاهدة فرساي ألمانيا بتدمير التحصينات القائمة في منطقة القناة . وفي عام ١٩٣٦ أنهت ألمانيا أحكام معاهدة فرساي ومنها مايتعلق بالقناة ولكن أعيد العمل بها بعد هزيمة ألمانيا عام ١٩٤٥ .

ومما يذكر أن المحكمة الدائمة للعدل الدولي قد أكدت في حكمها الصادر في ١٧/٨/١٩٢٣ في قضية ومبلدون سمو أحكام معاهدة فرساي على القوانين الألمانية الصادرة عام ١٩٢٠ والمقررة لحياد القناة في المنازعات المسلحة والتي استندت إليها ألمانيا في رفض السماح لسفينة ومبلدون النجيزية الناقلة للأسلحة لبولندا في صراعها مع الاتحاد السوفيتي . وأكدت المحكمة ولو بشكل ضمني وجود نظام قانوني عام للقنوات يؤكد حرية إستخدامها .

مصر وقانون البحار

تطل مصر على البحرين المتوسط والأحمر فيما يزيد على ألفي كيلومترا بما في ذلك خليج العقبة ، ومن ثم فلها مصالح بحرية واسعة ، ولذلك لم ينقطع إهتمام مصر بالحركة الدولية لتقنين قواعد قانون البحار وبشكل خاص مشاركتها في مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار الذي أقر إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢ وصدقت مصر عليها بالقرار الجمهوري رقم ١٤٥ لسنة ١٩٨٣ وأودعت وثيقة تصديقها والإعلانات التي أصدرتها لدى الأمم المتحدة .

ويتلخص موقف مصر في قانون البحار فيما يلي :

(١) حددت مصر بحرهما الإقليمي بأثنى عشر ميلا بحريا ولكنها لم تحدد خط الأساس الذي يقاس منه في البحرين ووعدت بنشر الخرائط الخاصة بذلك ، كما قررت ٢٤ ميلا بحريا عرضا للمنطقة المتاخمة .

(٢) أعلنت مصر أنها ستخضع مرور السفن النووية وما في حكمها في بحرها الإقليمي بالإذن المسبق . رغم أن الإتفاقية قد سكنت عن ذلك وإن كانت قد ألزمت هذه السفن النووية خلال ممارستها حق المرور البرئ في البحر الإقليمي أن تحمل من الوثائق وأن تراعى من التدابير الوقائية ما قرره الإتفاقيات الدولية بالنسبة لها .

(٣) أما فيما يتعلق بمرور السفن الحربية فقد إستندت مصر إلى خلو الإتفاقية من نص صريح يمنع الدولة الساحلية من طلب الإخطار المسبق وقررت ضرورة هذا الإخطار قبل ممارسة المرور البرئ .

(٤) أما بالنسبة للملاحة في مضيق تيران وخليج العقبة فقد أعلنت مصر أن نظام المرور فيهما سوف يجمع بين المحافظة على مصالح مصر وإلتزامها بمعاهدة السلام مع إسرائيل . والأصل أن ينطبق نظام

الممر البري على المضيق إلا أن المادة ٢/٥ من معاهدة السلام قد وضعت نظاما للممر العابر الذي يستخدم في المضائق المخصصة للملاحة الدولية وهو نظام يختلف عن نظام الممر الحر الخاص بأعلى البحار .

(٥) أعلنت مصر مسافات المنطقة الاقتصادية بينها وبين الدول الأخرى على البحرين المتوسط والأحمر . في البحر المتوسط ٢٠٨ ميلا بحريا بين مصر وكريت ومثلها بين مصر وروندس ، و٢٤٧ ميلا بحريا بين مصر وقبرص ، و٣٠٧ ميلا بحريا بين مصر وتركيا . وبذلك يتراوح إتساع المنطقة الاقتصادية بإعمال خط الوسط بين ١٥٨ و ٩٦ ميلا بحريا أما في البحر الأحمر فيتراوح إتساعها بين ٤٥ و ٨٥ ميلا بحريا .

(٦) أعلنت مصر قبولها لتسوية المنازعات الخاصة بتفسير أو تطبيق الإتفاقية عن طريق التحكيم ، كما أعلنت أنه عند الخلاف بين النص العربي للإتفاقية والنصوص الأخرى فإنها ستأخذ بالمعنى الذي يوفق على النمو الأمثل بين النصوص الرسمية المختلفة للإتفاقية . ومعنى ذلك أن مصر لا تأخذ بقاعدة النص المرجح .