

الفصل السابع

قانون البحار

تطور قانون البحار فى إطار الصراع بين نظريتى البحر المغلق والبحر المفتوح وكان للتطورات التكنولوجية بالإضافة إلى ضغوط الدول الساحلية النامية ورغبتها فى الإستفادة من ثروات البحر أثرها فى 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 فى توسيع بحرهما الإقليمى وسلطتها الإقتصادية على ثروات البحر.

ومن ناحية أخرى فقد أرادت الدول الساحلية أن تحتكر ثروات البحر ووجودها البحرى والتجارة البحرية، بينما أرادت الدول الحبيسة أن تقتسم فرص التجارة والمنفذ البحرى وثروات البحر. وكان بين الدول الساحلية دول متضررة من وضعها الجغرافى لا يستفيد بقدر كاف من موقعها البحرى.

وقد حاولت عصابة الأمم المتحدة تقنين قواعد قانون البحار، غير أن أهمية تقنين هذه القواعد بدت ملحّة منذ الخمسينات، حيث قد تم تقنين قواعد قانون البحار لأول مرة عامى ١٩٦٠، ١٩٥٨ واهتم التقنين بجانبى الملاحة البحرية والثروات الإقتصادية مع إعطاء الأولوية للملاحة البحرية فشمّل التقنين البحر الإقليمى والمنطقة المجاورة والجرف القارى وأعالى البحار ثم تفاعلت العوامل السابقة والقوى والمصالح المتباينة مع التطور التكنولوجى، بحيث أمكن إبرام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ التى عكست هذه التطورات،

وتعد المصدر الوحيد لقانون البحار الحالي حيث دخلت حيز التنفيذ منذ أبريل ١٩٩٥ بعد تصديق ستين دولة على الاتفاقية.

وفيما يلي أهم أحكام قانون البحار وفقا لهذه الاتفاقية 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 الاتفاقية قد روعى في إبرامها أسلوب جديد هو الصفة الشاملة فإن معظم أحكام هذه الاتفاقية أصبحت من القواعد العرفية الفورية، ومن ثم أمكن لعدد من الدول أن تطبق أحكام الاتفاقية قبل سريانها. وقد عكست الاتفاقية 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 والحيبية.

أولاً- المياه الداخلية:

لا خلاف على أن المياه الداخلية جزء من إقليم الدولة الذي يخضع لسيادتها المطلقة وإختصاصها الإقليمي العام بعد تطور طويل تردد فيه العمل بين المعيارين الإقليمي والجنسية في الإختصاص القضائي.

ففي قضية *R.V.Anderson* عام ١٨٦٨ حيث أعلنت محكمة الجنايات الإستئنافية في بريطانيا خضوع المواطن الأمريكي الذي ارتكب مذبة على متن باخرة بريطانية في المياه الداخلية الفرنسية لإختصاص المحاكم البريطانية حتى رغم أنه كان في متناول يد العدالة الفرنسية والعدالة الأمريكية بحكم جنسيتها، ومن ثم يجب أن يحاكم وفق القانون البريطاني.

كذلك قررت المحكمة العليا الأمريكية في قضية (Whildenhuis) عام ١٨٨٧ أن المحاكم الأمريكية مختصة بمحاكمة أحد أعضاء طاقم سفينة بلجيكية قتله مواطن بلجيكي آخر عندما كانت السفينة راسية في ميناء جيرسى في نيويورك.

ومن ثم فإن السفينة التجارية الموجودة في ميناء أجنبي أو في ميناء داخلية أجنبية تخضع بشكل آلي للقضاء المحلي، مالم يكن هناك إتفاق صريح على خلاف ذلك على أن تترك المسائل النظامية المتعلقة بالطاقم والتي لا تمس السلم في إقليم الدولة الساحلية تترك على سبيل المجاملة لإختصاص دولة العلم، ومع ذلك فقد ينشأ موقف مختلف تكون فيه الجنسية الأجنبية سفينة حربية.

وفي هذا الفرض يمتنع على الدولة الساحلية ممارسة إختصاصها على السفينة مالم تحصل على موافقة قائدها، ويرجع ذلك إلى كون السفينة الحربية هي الذراع المباشر لدولة العلم صاحبة السيادة على حد قول القضاء البريطاني في قضية (Shooner Exchange) عام ١٨١٢ وإذا كانت المياه الداخلية جزءا من إقليم الدولة المائي ينبسط عليه إختصاصها فإنه يجب الإنتباه إلى مركز القنوات المائية الدولية التي تعتبر مياه داخلية، ولكنها تكتسب وضعاً خاصاً لا تتفرد الدولة بتقريره، وإنما يراعى مصالح المجتمع الدولي على ماسنرى.

ثانياً- البحر الإقليمي:

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

عند الساحل.

أما إذا كان شاطئ الدولة الساحلية غير طبيعي تكتفه التفرجات والجزر والخلجان والنتوءات فقد وضعت الإتفاقية قواعد خاصة للقياس على أساس الخطوط المتساوية *State Base Lines* وقد اثيرت مسألة 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 العالى 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 الجرافية، وأشارت المحكمة إلى أن الطريقة العادية في القياس لا تنطبق على شواطئ النرويج، كما أن النرويج قد اتبعت هذا النظام منذ عدة سنوات دون إعتراض 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 بسة أميال ثليه منطقة صيد خالصة عرضها سنة أميال أخرى، ثم أكدت إتفاقية ١٩٨٢ إمكانية مد البحر الإقليمي إلى إثنى عشر ميلا بحريا، وطبقت ذلك بريطانيا عام ١٩٨٧ والولايات المتحدة عام ١٩٨٨ رغم عدم إنضمامها للإتفاقية. وبذلك نقتن إتفاقية ١٩٨٢ العمل الدولي

الغالب في هذا الشأن، حيث تراوح عرض البحر الإقليمي حين ذاك بين ٣،١٢ ميل بينما مدت بعض الدول اللاتينية بحرًا إلى ٢٠٠ ميلاً.

الوضع القانوني للبحر الإقليمي

تأرجح الوضع القانوني للبحر الإقليمي بين عدد من النظريات التي تلخص إتجاهين كبيرين هما إعتباره جزءاً 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، تولى كاتب هذه السطور عمادة السلك الدبلوماسي في بوروندي في الفترة من ١٩٩٦ إلى ١٩٩٨. حيث إستقر هذا المبدأ في القضاء الدولي منذ قضية *Grisbadarma* عام ١٩٠٩ ثم قضية النرويجية البريطانية ١٩٥١ وقضية قناة بيجل عام ١٩٧٧.

وإذا كانت سيادة الدولة على بحرها الإقليمي مبدأً مستقراً فإن حق السفن التجارية الأجنبية في المرور البرئ بواكبه ويوازيه رغم إختلاف نطاق هذا الحق بإختلاف معايير البراءة (*Innocent Passage*) وهذا التوازي بين سيادة الدولة وحق الغير في المرور البرئ جعل الفقه حتى نهاية الستينات يصر على التمييز بين سيادة الدولة وإختصاصها *Imperium and Dominium* مما يخرج البحر الإقليمي من نطاق حدود الدولة في نظر فقهاء نظام القانون العام *Common Law* بينما يجعله جزءاً من إقليم الدولة يخضع لقانونها الوطني عند فقهاء نظام القانون المدني *Civil Law*.

وقد ظل هذا الأمر موضع جدل عميق وتطور تشريعي طويل في

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 مترتباً على هذه الملاحة أو أملتته ضرورة ملجئة أو قوة قاهرة ولا تتعاطى الدولة رسوماً 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 ضاراً بالسلم 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 مؤقتاً 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 ثار 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 الإقليمي مادة تعالج هذا الموقف، مما دفع البعض للإفتراف 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 القواعد القانونية، الملائمة فى هذا الشأن حيث تقضى بأن كل السفن، بما فى ذلك الحربية، وبصرف النظر عن حمولتها أو تسليحها أو وسائل تسييرها تتمتع بحق المرور البرئ فى البحر الإقليمي 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 تضمن هذه القواعد ما من شأنه إنكار حق المرور البرئ أو اعاقته.

وتمارس الدولة الساحلية اختصاصها على السفن الأجنبية المارة في بحرهما الإقليمي في المواد الجنائية خاصة القبض والتحقيق في شأن الجريمة التي تقع على السفينة في الأحوال الموضحة في المادة ١٩ من إتفاقية ١٩٥٨ حول البحر الإقليمي.

ولاستطيع الدولة الساحلية أن تتدخل في جريمة وقعت قبل دخول السفينة البحر الإقليمي بشرط ألا تكون السفينة قد شرعت في دخول المياه الإقليمية أو دخلتها فعلا. كما لا تستطيع الدولة الساحلية أن تمارس الإختصاص المدني على السفن الأجنبية في بحرهما الإقليمي بالنسبة للركاب، ولا أن تتفد على السفينة أو تحتجزها مالم تكن السفينة مارة من المياه الداخلية إلى البحر الإقليمي على ألا يخل ذلك بحق الدولة بالقيام بذلك في سياق الدعاوى المدنية.

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

ثالثاً- الخلجان :

قررت م/٧ من إتفاقية البحر الإقليمي لعام ١٩٥٨ أنه إذا كانت المسافة بين أدنى نقطة للمياه في المدخل الطبيعي للخليج لاتتعدى ٢٤ ميلا، فإنه يمكن رسم الحد الخارجى للخليج بين نقطتى انحسار المياه وتعتبر المياه المحصورة حينئذ مياه داخلية.

وهذه القاعدة لا تنطبق على الخلجان الداخلية التي تعتبرها الدولة الساحلية مياه داخلية من زاوية الحقوق الداخلية المستندة إلى القبول العام

أكثر من إستنادها إلى مبدأ محدد فى القانون الدولى . وقد إدعت بعض الدول أن خلعانها خلعان تاريخية مثل كندا بشأن خليج (Hudson) رغم إعتراض الولايات المتحدة وبعض الدول الأمريكية بشأن خليج (Fonseca) عام ١٩١٧.

وقد أكدت 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.A state of Alasca Case* عام ١٩٧٥ بشأن مياه خليج كوك *Cook Inlet* حيث قررت المحكمة العليا أن ألاسكا يتوفر لها الشروط المطلوبة وأن الخليج لم يعتبر خليجا تاريخيا 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 خليجا تاريخيا وحددت حده الخارجى فى حدود ٣٠٠ ميلا إعترضت 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 الليبية وأن مياه الخليج جزء من أعالي البحار. ولايزال الخلاف مستمرا بين ليبيا والولايات المتحدة حول وضع خليج سرت.

رابعاً- الجزر :

عرفت إتفاقية ١٩٥٨ حول البحر الإقليمى 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 أساسا لقياس البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري فقد سجلت إتفاقية ١٩٨٢ (م/١٢١/٣) أن الصخور التي لاتصلح 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 (يونيو ١٩٩٥) بعد تصديق اليونان على إتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ وقرار البرلمان بمد البحر الإقليمي لجزر بحر إيجه إلى ١٢ ميلا بحريا حيث هددت تركيا بمحاربة اليونان إذا نفذت قرار البرلمان.

خامساً: الدول الجزرية Archipelagic States

أثارت مشكلة الدول الجزرية اهتمام مؤتمر جنيف ١٩٥٨، ولكن إتفاقية البحر الإقليمي لم تشر صراحة إلى الحل ثم نصت المادة ١٤٤ 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 ميلا بحريا.

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 كليا أو جزئيا على مسافة لا تتجاوز عرض البحر الإقليمي مقاسا 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 الأرخيبيلية للدولة الجزرية بين جزئين من دولة تقع في الجوار المباشر فإن الحقوق القائمة وكافة المصالح المشروعة الأخرى التي كانت تمارسها هذه الدولة تقليديا في هذه المياه، وكذلك كافة الحقوق المنصوص عليها في إتفاقية بين هاتين الدولتين يتعين الإستمرار في احترامها.

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

وتمارس الدولة الجزرية سيادتها على كافة المياه الواقعة داخل الحدود المستقيمة التي تعتبر مياه أرخبيلية ، على أن يتم الإبلاغ عن الإتفاقات القائمة وحقوق الصيد التقليدية وخطوط الأسلاك البرقية تحت الماء. وتتمتع سفن كافة الدول بحق المرور البرئ في المياه الأرخيبيلية، كما أن جميع السفن والطائرات تتمتع بحق المرور في الممرات للبحر الأرخيبيلي عبر مسارات مائية وجوية تحدها الدولة الجزرية للمرور المستمر والسريع (*Continuous and Expeditious Passage*)

وفقا 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 في إتفاقية ١٩٨٢ تعكس أحكام القانون الدولي العرفي التي يخضع فيها وهذه المضائق لنظام المرور في الممرات المائية والأرخبيلية، ومن ثم فإن إعاقة للمرور فيها يعد إنتهاكا للقانون الدولي.

سادساً- المضائق الدولية:

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

وكانت محكمة العدل الدولية في قضية كورفو عام ١٩٤٩ قد أكدت هذا الحق دون اشتراط الموافقة المسبقة (*Corfu*) للدولة الساحلية مادام حق المرور بريئا ، كما لوحظ أن عملية كسح الألغام ليس أمرا بريئا ويعد إخلالا لسيادة ألبانيا على المضيق.

وقد أنشأت إتفاقية ١٩٨٢ نظاما جديدا للمضائق المستخدمة في الملاحة الدولية حيث قررت حقا جديدا في المرور العابر إلى جانب المرور البرئ في مثل هذه المضائق التي 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 في المضيق دون أن يستبعد المرور عبر

المضيق للدخول أو لمغادرة الدولة المشاطئة للمضيق التي 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 ما لم 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 في المضايق الدولية مثل بريطانيا التي مدت بحرهما الإقليمي عام ١٩٨٧ إلى ١٢ ميلا فترتب على ذلك أن إختفى البحر العالى بين السواحل البريطانية ومضايق دوفر وفي العام التالى ١٩٨٨ وقعت بريطانيا وفرنسا إتفاقا حول تمديد البحر الإقليمي 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 التي تتمتع بوضع خاص ولا يسرى عليها أحكام إتفاقية ١٩٨٢ ومثالها:

(١) مضايق البوسفور والدردينيل التي ينظم وضعها إتفاقات مونترو لعام ١٩٣٦ والتي طالب الإتحاد السوفيتى تعديلها دون جدوى إبان مؤتمر بوتسدام عام ١٩٤٦.

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

ومن ناحية أخرى فقد منحت الإتفاقية تركيا إذا كانت في حالة حرب أن تمنح حق المرور، أما إن كانت محايدة في هذه الحرب فلا تفتح المضائق إلا للسفن الحربية التابعة للدول التي وقعت معها إتفاقية المساعدة المتبادلة لعام ١٩٢٩. ويجوز وفقا لإتفاقية مونترو إعادة تسليح منطقة المضائق .

(٢) مضيق جبل طارق : عرضه ٦،١٤ كيلومترا والمرور فيه حر ويحظر جلب التعزيزات العسكرية لشواطئيه وذلك بموجب الإعلان الفرنسي البريطاني في ٨/٤/١٩٠٤ الذي أكدته المادة ٦ من الإتفاقية الفرنسية الأسبانية في ٢٧/١١/١٩١٢ بشأن مراكش.

(٣) مضيق ماجلان : عرضه يتراوح بين ٦،٤ : ٣،٢٠ كيلومترا وطوله ٥٨٣ كم. وتحكمه الإتفاقية الموقعة في ٢٣ يوليو ١٨٨١ بين الأرجنتين وشيلي التي تعترف بحرية المرور وتحظر التعزيزات العسكرية لشواطئيه، وتعترف بحياده في 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 في ٢٤/٢/١٩٧٧ بين أندونيسيا وماليزيا وسنغافورة، ويهدف إلى ضمان أمن الملاحة ضد التلوث، وخاصة من الزيت في المضيق كما عكس أحكام إتفاقية ١٩٨٢ قبل إبرامها.

(٦) مضيق هرمز : ويقع في مدخل الخليج العربي ويخضع لأحكام القانون الدولي 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 ٥، ٢٥ ك.م. 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 وهى السعودية والأردن.

سابعاً- المنطقة المجاورة أو الملاصقة (Contiguos Zone) :

ترجع فكرة المنطقة المجاورة إلى قوانين (Hovering Laws) فى إنجلترا فى القرن الثامن عشر حيث سمح إستثناء على حرية أعلى البحار للسفن البريطانية بالرقابة الجمركية على السفن الأجنبية التى يشتهب فى مرورها خارج المياه الإقليمية الإنجليزية ثم أقر العرف الدولي هذه السابقة كما أكدتها الإتفاقات التى 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 هى منطقة تجاور البحر الإقليمى ويكون الدولة الساحلية بعض السلطات الخالصة المحدودة وهى منطقة إنتقالية وظيفتها تخفيف التناقض بين نظام أعلى البحار ونظام البحر الإقليمى ، ونظمتها المادة ٣٣ من إتفاقية ١٩٨٢ وهى تكرار للمادة ١/٢٤ من إتفاقية ١٩٥٨ حيث تمارس الدولة الساحلية الرقابة اللازمة لمنع إنتهاك قوانينها الجمركية والمالية والصحية والهجرة فى إقليمها وبحرها الإقليمى وكذلك المعاقبة على هذه الأفعال فى هاتين المنطقتين. وقد تحدد عرض المنطقة المجاورة باثنى عشر ميلا بحريا ولكن فكرة هذه المنطقة لانتور إذا كان عرض البحر الإقليمى بهذا الإتساع ولذا لم تعد لها أهمية بعد مد البحر الإقليمى من ناحية وظهور المنطقة الاقتصادية من ناحية أخرى.

ثامناً- المنطقة الاقتصادية الخالصة *Exclusive Economic Zone*

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

وكانت محكمة العدل الدولية قد أشارت فى قضايا المصايد الأيسلندية عام ١٩٧٤ إلى أن مفهوم منطقة الصيد حيث للدولة الساحلية سلطان مطلق يختلف عن سلطانها على البحر الإقليمى 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 الإقتصادية الخالصة في المادة ١٩٦٥ ومنحت الدولة الساحلية حقوقا سيادية في مجال إستكشاف وإستغلال وحفظ وإدارة الموارد الطبيعية الحية وغير الحية في المياه التي تعلق قاع البحر وبداخل القاع وتحت تربتها وفي شأن الأنشطة الأخرى المتعلقة بالإستكشاف والاستغلال الإقتصادي للمنطقة مثل إنتاج الطاقة من المياه والتيارات والرياح.

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

وقد تحدد عرض المنطقة الإقتصادية الخالصة بمائتي ميل بحري بما في ذلك البحر الإقليمي. وقد أكدت محكمة العدل الدولية أن هذه المنطقة قد أصبحت جزءا من لعرف الدولي، وذلك في قضية الجرف القارى بين ليبيا ومالطة عام ١٩٨٥، كما أصبحت سلوفا 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 دولي مقبول.

تاسعاً - الجرف القارى:

تعبير جيولوجي ينصرف إلى إنحدار الساحل نحو البحر وتغطيه 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 ومصايد الأسماك، مما دفع الدول الساحلية عقب الحرب العالمية الثانية إلى إقتراع 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 لانحدار 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 ظبي 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 (*Ipsa 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 قلت الأهمية العملية له بعد إنشاء المنطقة الإقتصادية الخالصة التى إستغرقت هذا المفهوم. وقد جرى قضاء المحكمة على الفصل فى منازعات الجرف القارى على اساس مبادئ الإنصاف واستخدمت فى تسوية هذه المشاكل ما عرف بمبدأ (*Half Effect*) الذى إستخدم فى قضية (*Kerkennah*) 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 ملزم للدول كافة 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 اساس القانون الدولى من أجل التوصل إلى تسوية عادلة ومنصفة.

عاشراً- أعالي البحار:

كانت أعالي البحار حكراً مطلقاً على أسبانيا والبرتغال في القرنين الخامس عشر والسادس عشر وفي عام ١٤٩٣ قسمت القوانين البابوية (*Papal Bills*) 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 لايشملها البحر 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 الإقتصادية الخالصة والبحر الإقليمي والمياه الداخلية والمياه الأرخبيلية 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 ونيوزيلاندا أمام المحكمة وفي قضية التجارب النووية الفرنسية كما أكدت المادة ٨٨ من إتفاقية ١٩٨٢ قصر استخدام أعالي البحار في الأغراض السلمية .

وتتمتع بنفس الحريات الدول الحبيسة، وهو ماأكدته المادة الثالثة من إتفاقية أعالي البحار لعام ١٩٥٨ وقد أثيرت مسألة حرية الملاحة في

أعلى البحار فى أوقات الصراع المسلح خلال الحرب العراقية الإيرانية، وأصدرت بريطانيا فى هذا الصدد بياناً عام ١٩٨٧ تؤكد فيه مبدأ حرية الملاحة فى أعلى البحار إذا كان هناك أساس معقول للشك فى أن السفينة تحمل أسلحة إلى الطرف الآخر باستخدامها فى الصراع، وهذا حق إستثنائى لأنه إذا ثبت أن هذا الشك لا أساس له وأن السفينة المطالبة للتعويض عن الضرر الذى سببه التأخير على أن هذا الحق لا يجب أن يصل إلى حد فرض حصار بحرى أو أى أشكال أخرى من الحرب الإقتصادية.

ويحكم قانون دولة العلم نظام السفينة فى أعلى البحار، ولذلك يجب أن يكون لكل سفينة جنسية وعلم حيث تعتمد الجنسية على العلم ولكن المادة ٥ من إتفاقية أعلى البحار قد إشتطت أن يكون هناك رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة وأن تمارس الدولة سيطرة فعلية وإشرافاً على المسائل الإدارية والفنية والإجتماعية على السفن التى ترفع علمها.

وكان هذا الحكم يهدف إلى منع إستخدام الأعلام الممكنة (*Flags of Convenience*) التى تقدمها بعض الدول مثل ليبيريا وبنما، حيث تمنح جنسيتها للسفن التى تطلبها بسبب إنخفاض الضرائب لديها، وعدم تطبيق هذه السفن لمعظم إتفاقيات الأجور والتأمين الإجتماعى 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 بحصولها 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 ثلث الأسطول التجارى العالمى عام ١٩٨٥ يرفع مثل هذه الأعلام. فتم النص على أن دولة العلم يجب أن تنص فى قوانينها ولوائحها على ملكية السفن التى 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.

ولايجوز للسفينة أن تبحر بغير علم أو بأكثر من علم لأن السفينة فى الحالة الأولى تكون عرضة للتفتيش والقبض فى أعالي البحار، وهو ما أكده المجلس الخاص البريطانى (*Private Council*) فى قضية نعيم مولفان (*Naim Molvan*) ضد النائب العام لفلستين عام ١٩٤٨ بمناسبة إعتقال البحرية انبريطانية 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 ٨،٩ من إتفاقية أعالي البحار، وكذلك ٩٥،٩٦ من إتفاقية ١٩٨٢ .

الإستثناء على الإختصاص المطلق لدولة العلم على السفينة:

(١) حق الزيارة :

تجوز للسفن الحربية أن تقترب من السفن التجارية للتأكد من جنسيتها، وهذا لايشمل حق الزيارة أو الصعود على السفينة بشرط ألا يكون هناك عداء بين الدولتين. وهذا حق مقرر فى المادتين ٢٢ من إتفاقية أعالي البحار و ١١١ من إتفاقية ١٩٨٢ .

(٢) القرصنة :

وهى 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 القائمين 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).

(٤) الإذاعات غير المرخص بها :

يتعين على كل الدول أن تتعاون لمنع هذه الإذاعات من العمل من أعلى البحار، ويشمل ذلك البث الصوتى أو التلفزيونى من سفينة أو منشأة مخصصة للاستقبال للجمهور العام خلافا للقواعد الدولية، ويستثنى من ذلك نداءات الإستغاثة فى أوقات الشدة ويجوز لدولة العلم أن تحاكم مرتكبى هذه الأعمال، كما يجوز ذلك لمحاكم الدولة المسجل فيها المنشأة الإذاعية والدولة التى ينتمى إليها الشخص وأى دولة أخرى تستقبل الإرسال أو يعانى إرسالها الإذاعى من التشويش. وكل هذه الدول ينعقد إختصاصها للقبض على السفينة والأشخاص القائمين بهذه الأنشطة فى أعلى البحار (م ١١٠ من إتفاقية ١٩٨٢).

(٥) المطاردة الساخنة أو الحثيثة أو المستمرة (Hot Pursuit)

وهو حق مقرر للدولة الساحلية لمطاردة السفينة الأجنبية التى تنتهك قوانين الدولة الساحلية وتفر إلى أعلى البحار، وذلك بشروط معينة: أولا أن تبدأ المطاردة من جانب سلطات الدولة الساحلية فى الوقت الذى يتوفر لديها الإعتقاد بأن السفينة الأجنبية قد أخلت بقوانينها ، وثانيا أن تبدأ المطاردة والسفينة لاتزال فى المياه الداخلية أو البحر الإقليمى 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 التى تقررت هذه المنطقة لحمايتها.

وقد أضافت المادة ١١١ من إتفاقية ١٩٨٢ أن يبدأ حق المطاردة من المياه الأرخبيلية، كما ينطبق هذه الحق فى أحوال الإخلال فى المنطقة الإقتصادية الخالصة أو الجرف القارى بما فى 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 فى ذلك بوجه خاص. ويتوقف حق المطاردة المستمرة فور دخول السفينة المطاردة المياه الإقليمية لدولة العلم أو لدولة ثالثة. وقد تطورت قواعد قانون البيئة بحيث أصبح بوسع الدولة الساحلية المضرورة ملاحقة السفن الأجنبية التى أفلتت من المطاردة الساخنة مطاردة قضائية.

(٦) التصادمات البحرية:

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 الإنفاق أن تسمح للسفن الحربية لدولة أخرى بممارسة بعض صلاحيات الزيارة والتفتيش على السفن التي ترفع علم أطراف الإتفاقية، وكان ذلك مألوفاً بالنسبة للتفتيش على تجارة الرقيق فى القرن التاسع عشر، كما كانت إتفاقية حماية الكابلات تحت الماء 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 ليبرية غرقت صوب (Torrey Canyon) الساحل البريطانى بحمولتها النفطية، وقامت طائرة بريطانية بضرب الناقله بالقنابل لكى تحترق ولذلك تنص الإتفاقية التى أبرمت حين ذلك بشأن التدخل فى أعالي البحار على أن تتخذ الدول إجراءات لإنهاء التهديد لسواحل الدول الأعضاء بينما رتبت 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 تتابعت 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 المسؤولية عن أضرار سفنها.

(٩) السلطة Authority:

نصت إتفاقية ١٩٨٢ على أن ثروات قاع البحر خارج حدود الولاية الوطنية تعتبر تراثا 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 أو الساخنة أو الحثيثة 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 مايرره بأنها قامت بهذا الإنتهاك.

(٢) ألا تكون السفينة الأجنبية سفينة حربية حيث لا يجوز ممارسة هذا الحق في مواجهة السفن الحربية.

(٣) أن ترفض السفينة المتهمه طلبات وإذارات التوقف وعدم التهرب بشرط أن تكون هذه الإذارات مسموعة أو مرئية ومفهومة.

(٤) أن تقوم بالمطاردة سفينة حربية أو طائرة حربية ولا يجوز أن تقوم بها سفينة أو طائرة مدنية

(٥) أن تبدأ المطاردة في المياه الداخلية أو الإقليمية للدولة الساحلية، وبشرط ألا تتوقف هذه المطاردة إذا دخلت السفينة الأجنبية المياه الدولية.

(٦) أن تتوقف المطاردة فور دخول السفينة الأجنبية للمياه الإقليمية لدولة مجاورة أو للدولة التي تنتمي إليها السفينة.

وقد أدى تطور قواعد قانون البحار والاهتمام بالجرائم الموجهة للبيئة البحرية إلى تطور حق الدول الساحلية في المطاردة إذا اعتقدت أن السفينة الأجنبية قد إنتهكت قوانينها ولكن الرأي ليس نهائيا فيما إذا كان هذا الحق مقرا 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 الاقتصادية الخالصة.

والثابت أن أعالى البحار فى هذا الإطار هى المياه التى تلى البحر الإقليمى والتى تعد فى معظمها 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 التى 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 إنطلاقا من القواعد العسكرية لحلف الأطنطى في الأراضى 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: (canals)

تختلف القنوات الدولية عن المضائق الدولية حيث تقع المضائق في المياه الدولية بينما تقع القنوات في المياه الداخلية للدول ومن ثم إختلف الوضع القانونى لكل منهما. فالقناة الدولية تقع في إقليم الدولة ومن ثم تتبسط عليها سيادة الدولة بوصفها جزءا من إقليمها ولكن القناة تستخدم في الملاحة الدولية مما يخرج القناة بنظامها القانونى عن سلطان الدولة

وسلطان المجتمع الدولي.

ويرى البعض أن وضع القناة الدولية يقترب من وضع البحر الإقليمي الذي تكون للدولة السيادة عليه مع السماح لحق المرور البري لكل الدول دون تمييز ولكن هذا التشبيه يجافى الحقائق القانونية والجغرافية الفرقة بين الوضعين. ولهذا السبب وضع للقنوات الدولية نظم خاصة مثلما هو حال النظم الخاصة للمضايق 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.

(٢) قناة بنما :

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

وفى ١٨٨٢ منحت حكومة كولومبيا إمتياز إنشاء القناة إلى شركة فرنسية مستشارها ديليسبس ثم أفلست 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 أراضيتها. 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 هي:

(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 واشنطن 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 والاشراف الدائم على منطقة قدرها ١٠٠٠ هكتار والاحتكار الدائم لبناء وإدارة القناة وكافة وسائل الاتصال عبر البرزخ، والحق فى تأمين الدفاع العسكرى عن القناة، وبناء التحصينات العسكرية اللازمة وحق التدخل العسكرى لضمان استخدام بنما.

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

وأهم هذه الإتفاقيات هو النقل التدريجى لإدارة القناة إلى بنما بحيث تستقل بها عام ٢٠٠٠ على أن يتم إدارة القناة حتى 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 تحفظ 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 فى ١٧/٨/١٩٢٣ فى قضية ومبلدون سمو أحكام معاهدة فرساي على القوانين الألمانية الصادرة عام ١٩٢٠ والمقررة لحياد القناة فى المنازعات المسلحة والتي استندت إليها ألمانيا فى رفض السماح لسفينة ومبلدون البريطانية الناقلة للأسلحة الى بولندا خلال صراعها مع الاتحاد السوفيتى. وأكدت المحكمة ولو بشكل ضمنى وجود نظام قانونى عام للقنوات يؤكد حرية إستخدامها .

مصر وقانون البحار :

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

ويتلخص موقف مصر فى قانون البحار فيما يلى:

(١) حددت مصر بحرها الإقليمى باتى عشر ميلا بحريا ولكنها لم تحدد خط الأساس الذى يقاس منه فى البحرين ووعدت بنشر الخرائط الخاصة بذلك، كما قررت ٢٤ ميلا بحريا عرضا للمنطقة المتاخمة.

(٢) أعلنت مصر أنها ستخضع مرور السفن النووية وما فى حكمها فى بحرها الإقليمى بالإذن المسبق ، رغم أن الإتفاقية قد سكتت عن ذلك وإن كانت قد ألزمت هذه السفن النووية خلال ممارستها حق المرور البرئ فى البحر الإقليمى 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 فى مضيق تيران وخليج العقبة فقد أعلنت
مصر أن نظام المرور فيهما سوف يجمع بين المحافظة على مصالح
مصر وإلتزامها بمعاهدة السلام مع اسرائيل. والأصل أن ينطبق نظام
المرور البرئ على المضيق، إلا أن المادة ٢/٥ من معاهدة السلام قد
وضعت نظاما للمرور العابر الذى يستخدم فى المضائق المخصصة
للملاحة الدولية وهو نظام يختلف عن نظام المرور الحر الخاص بأعلى
البحار.

(٥) أعلنت مصر مسافات المنطقة الإقتصادية بينها وبين الدول
الأخرى على البحرين المتوسط والأحمر. فى البحر المتوسط ٢٠٨ ميلا
بحريا بين مصر وكريت ومثلها بين مصر ورودس، و٢٤٧ ميلا بحريا
بين مصر وقبرص، ٣٠٧ ميلا بحريا بين مصر وتركيا. وبذلك يتراوح
إتساع المنطقة الإقتصادية بإعمال خط الوسط بين ١٥٨ و ٩٦ ميلا
بحريا، أما فى 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 العربى للإتفاقية والنصوص الأخرى فإنها ستأخذ بالمعنى الذى
يوفق على النحو الأمتثل بين النصوص الرسمية المختلفة للإتفاقية.
ومعنى ذلك أن مصر لا تأخذ بقاعدة النص المرجح .