

القسم الرابع

تنظيم المرافق العامة الدولية

الباب الاول

قانون المياه الدولية

مقدمة

٦٤٥ - لعنا لانغالى اذا قلنا ان من اهم المسائل التى تلقى اهتماما من جانب الفقه الدولى ، وكذلك الدول والمنظمات الدولية ، هى تلك المسائل المتعلقة بالمياه الدولية .

فلقد منح الله البحار للناس لياكلوا منها لحما طريا وليستخرجوا منها معادن تنفعهم فى الزينة وفى الصناعة . وامكن للعقل البشرى ان يتقدم بشكل مطرد فى اخضاع البحار بكل ما فيها لمنفعته ، حيث استطاع ان يكتشف ما يوجد فى قيعانها من خيرات ، موارد غير حية اى بترول وحديد ومعادن ، وما يوجد فى مياهها من مصادر حية اسماك واسفنج وكائنات اخرى ، ويسعى - بشكل مستمر - الى ان يطور امكانيات الاستفادة منها .

ولقد سعى الانسان منذ زمن قديم الى الملاحة فيها ، وكان هذا هو الوجه الاهم لاستغلالها ، وما زال ، وكم من منافع تتم عن طريق الرحلات الطويلة فى البحار ، يكفى تبادل الفكر والثقافة ، ويكفى الاطلاع على الحضارات والمدنيات وما يجرى بين الناس فى بقاع قصية ودانية . ولم يعد الانسان يقنع باستخدام المراكب الصغيرة او البواخر المتوسطة بل انه الآن ينقل بضائمه عن طريق الناقلات العملاقة التى تحمل آلاف الاطنان فيها ، والتى صارت تسير بسرعة فائقة تزيد احيانا عن السرعة التى تسير بها بعض المركبات على الطرق البرية .

ولا يفوتنا ان نذكر ان الانسان فى رحلة استغلاله للبحار قد استطاع ان يولد منها القوى المحركة ، واستطاع ان يصفىها من الاملاح ويستغلها فى

أغراض الشرب والرى ، والحصول على أرباحها للاستغلال الإنسانى وغير الإنسانى .

وفى تطور آخر ، استطاع أن يستغلها فى ارساء الكابلات السلكية فى قاعها ومد أنابيب البترول فى داخلها لتصل ما بين قارة وقارة .
وان كان الإنسان قد شغلها أيضا بما يسوء إليها ويضر حياته فيها ، فمن ناحية استخدمها فى اجراء التيارات الذرية فيها ، ومن ناحية أخرى استغلها فى حروبه وفى مناوئاته العسكرية وفى التجسس . ومن صور الاساءة إليها أيضا ما تجرى عليه بعض السفن من تلويثها بالزيت .

ولاشك أن تحقق الاستفادة المثلى من كل هذه الأنشطة يحتاج الى التنظيم ، التنظيم الذى يستهدف جلب المنافع ودرء المفاسد تحقيقا للمصلحة الإنسانية العامة تلك المصلحة التى تبرز بأوضح ما يكون فى نطاق البحار التى تمثل نطاقا حيويا للنشاط الإنسانى ، نطاقا يشمل ٧٢٪ من الكرة الأرضية تقريبا . ونجد هذا التنظيم متحققا فى مجال قانون البحار .

المصالح المتعارضة فى البحار :

٦٤٦ - من المجالات التى يبرز فيها طابع الصراع الدولى الجديد بين الدول الغنية والدول الفقيرة ، أو بين من يملكون بمبارة أخرى ومن لا يملكون هو قانون البحار ، هذا الصراع الذى بدأ يطفئ على الصراع الأيدلوجى بين المعسكر الشرقى والمعسكر الغربى فقد وضع فى مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار الاتفاق فى معظم الأمور بين الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتى . ولكن هذه الخلافات نتيجة الاختلاف فى المصالح ، وجدت بين مجموعة الـ ٧٧ باعتبارها تمثل الدول النامية ، والدول المتقدمة من ناحية أخرى (١) كما وضع أيضا الصراع بين الدول الحبيسة التى لا تطل

(١) راجع مقال مفيد شهاب بالمجلة المصرية لقانون الدواى المجلد -

على البحار - وهى فى أغلبها من الدول النامية - والدول المطلة على البحار ، وهى معظم دول العالم ، أن الطائفة الأولى محرومة من الاستفادة المباشرة بهذا المجال الحيوى وتطالب بحق فى ثروات البحار بعهد أن اعتبرت من الميراث المشترك للإنسانية .

ومن ناحية أخرى ، نجد أن التقدم العلمى قد خلق تعارضا جديدا بين المصالح ، فالدول التى تحوز القدر الأكبر منه تريد أن يظل استكشاف واستغلال البحار خاضعا لمبدأ الحرية حتى تظل فى حالة التفوق التى هى عليها ، بينما تسعى الدول التى لا تملك القدرات العلمية أو المادية على الاستغلال ، الى التثبيت بضرورة تقييد هذه الحرية حتى لا تجد نفسها بعد فترة أمام مصادر للثروة مستفذه من الدول المتقدمة علميا ، وحتى يمكن اقتسام ثروات البحار بشكل عادل بينها ، ولكى تمنع الاضرار العسكرية التى يمكن أن تنتج من الأعمال العسكرية التى تقترب منها كثيرا إذا ظل قانون البحار فى وضعه التقليدى .

ويبدو من ذلك أن التعارض الأساسى قائم بين الدول المتقدمة والدول النامية أيا كان شكل هذا التعارض وأيا كانت الأبعاد الجديدة له .
وسلحظ الآثار المختلفة لهذا التعارض بين سطور هذه الدراسة .

• منهج البحث

٦٤٧ - تقوم الدراسة التقليدية لقانون البحر على أساس التمييز بين الأجزاء القريبة منه من شاطئ الدولة فتجعلها خاضعة لسيادتها والأجزاء البعيدة فتجعلها متاحة للحجتمع الدوائى ، ثم تقوم بتنظيم الاستفادة بها باعتبارها مرفقا عاما دوليا يتم الجميع الانتفاع به .

ورغم حدوث العديد من التطورات العلمية التى مكنت من الاستفادة من البصائر وجعلت العديد من المناطق البعيدة عن إقليم الدولة ذات أهمية

حيوية بالنسبة لها . الا أن المعيار التقليدي له أهميته . لذا يجرى عادة التمييز بين البحار العالية والبحار الإقليمية . ولكن هذا التقسيم لم يعد يغطي وحده التطورات الحديثة ، ومن ثم يجب أن توجه العناية الى التقسيمات الأخرى ، حيث يجب أن نحدد الوضع القانوني لما يسمى « بالمنطقة الملاصقة او المجاورة » لما يعرف « بمنطقة الامتداد القاري » ، ثم نتعرض لما اصطلح على تسميته بالمنطقة الاقتصادية الخالصة . كذلك تبدو الأهمية المتزايدة الآن للدراسة قاع البحر وما وضع من تنظيم لاستغلاله من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي انعقدت عام ١٩٨٢ .

٦٤٨ - ولا شك أن دراسة المياه الدولية تحتاج أيضا الى أن نتناول بالدراسة المياه الداخلية في كل دولة وما يلحق بها من أجزاء ، ثم الممرات البحرية الدولية التي لها أهمية متزايدة اليوم ، لنصل بعد ذلك الى دراسة لنظام تصوية المنازعات في قانون البحار واخيرا دراسة قانون الانهار الدولية .

لذا سنتناول قانون البحار من خلال الفصول الآتية :

الفصل الأول : البحر العالي والمنطقة .

الفصل الثاني : البحر الاقليمي

الفصل الثالث : المنطقة المجاورة

الفصل الرابع : الامتداد القاري

الفصل الخامس : المنطقة الاقتصادية الخالصة

الفصل السادس : المياه الداخلية

الفصل السابع : الممرات البحرية الدولية

الفصل الثامن : الانهار الدولية

الفصل التاسع : تصوية المشكلات في اطار قانون البحار

وقبل أن نخل في موضوع دراستنا نود أن نشير الى مصادر التنظيم القانوني لهذا الموضوع ، والى مدى التطور الذي وصل اليه الآن في فصل تعهدي .

المفصل التمهيدي

مصادر قانون المياه الدولية

٦٤٩ - تعرضنا في هذه الدراسة لمصادر القانون الدولي بشكل عام ، ولا تخرج مصادر قانون المياه عن تلك المصادر ، وإنما أردنا في هذا الفصل أن نبين الدور الذي أداه كل مصدر من هذه المصادر في تغذية قانون البحار بقواعده وانظمته ، وإن كنا سنضيف أيضا إلى مصادر القانون الدولي للمبحر ، التشريعات الوطنية لأنها تلعب دورا له أهميته في هذا المجال .

أولا : العرف :

٦٥٠ - يلعب العرف الدولي الدور الأساسي في تنظيم البحار ، ونجد أن مصدر معظم قواعده قد تشكل منه (١) . يتضح ذلك في مجال التمييز بين البحر العالي والبحر الإقليمي والقواعد التي يخضع لها كل جزء -

ولعل ذلك ما يفسر أن المؤتمرات القانونية الدولية تحاول أن تقتن أساسا القواعد العرفية المساندة بين الدول كأساس لعملها في مجال وضع اتفاقية لقانون البحر .

ثانيا : الاتفاقات الدولية :

٦٥١ - نبهنا إلى الأهمية الفائقة التي صارت تحتلها المعاهدات الدولية الشارعة كمصدر من مصادر القانون الدولي الحديث ، وتتزايد هذه الأهمية على وجه الخصوص في نطاق قانون البحر ، فإن الاعراف القديمة لم تعد صالحة لحكم هذا المجال الهام من مجالات النشاط الإنساني ، ومن ثم وجدت

(١) فالذي أسهم في إنشاء قواعد هذا القانون ليس الفقهاء والعلماء وإنما الملاحون والبحارة والتجار وقضاة المحاكم البحرية وقناصل الدول .
راجع : د . مصطفى الحفناوي ، قانون البحار الدولي في زمن السلم
القاهرة ١٩٦٢ ، ج ١ ص ١٨ . مكتبة الأنجلو ، .

الحاجة الى تطويره ، والاداة التى يتم بها التطوير هى المعاهدات الشارعة المتعددة الأطراف .

وتطالعنا الوثائق الدولية بالعديد من الاتفاقات فى هذا المجال : من ذلك اتفاقية باريس عام ١٨٥٦ التى تناولت بعض احكام الحرب البحرية ، واتفاقية جنيف عام ١٨٦٤ ، والتى أعيد النظر فيها فى مؤتمر لاهائ عام ١٨٩٩ وتتصل كذلك بالحرب البحرية وكثير من هذه الاتفاقات ساهمت فى اعداد مشروعاتها جمعيات وطنية دولية خاصة لها مصالح فى النطاق البحرى . فمثلا اعدت اللجنة البحرية الدولية التى أسست فى بروكسل عام ١٨٩٧ أكثر من عشرين اتفاقية دخل التطبيق منها أكثر من ست اتفاقيات . ونذكر من هذه الاتفاقيات اتفاقية حماية الحياة الانسانية فى البحار (١٩١٤) . اتفاقية بروكسل حول المساعدة والحماية فى البحار (١٩١٠) ، اتفاقية بروكسل أيضا حول قواعد تنظيم الاختصاص الجنائى فى البحار (١٩٥٢) ثم عدة اتفاقيات حول المسئولية عن الانفجارات التى تحدث من السفن النووية فى البحار عام ١٩٦٢ .

اتفاقيات جنيف عامى ١٩٥٨ ، ١٩٦٠ :

٦٥٢ - وفى اطار حركة التقنين والتطوير الكاملين لقانون البحار ، تم التوصل فى عام ١٩٣٠ - وبناء على تكليف من عصبة الامم - الى بعض المسائل التى تحكم البحار ، ولكن التقنين الرسمى الذى لا يزال ساريا ، وتتم على ضوئه التطويرات اللاحقة ، هو الذى أعدته لجنة القانون الدولى التابعة للجمعية العامة للامم المتحدة والتى تمكنت من اعداد مشروعات لخمس اتفاقيات عرضت على مؤتمر جنيف الذى عقد دورتين فى عامى ١٩٥٨ ، ١٩٦٠ حيث نتج عنه قيام خمس اتفاقيات هامة تحكم المسائل الأساسية فى قانون البحار هى اتفاقية أعالي البحار ، واتفاقية البحر الاقليمى ومنطقة الامتداد واتفاقية الامتداد القارى ، وبرتوكول اختيارى خاص بالالتزام بتسوية المنازعات فى

مسائل قانون البحار (١)

وقد تم التصديق على هذه الاتفاقيات من جانب أغلبية الدول ، وصارت

ناظرة وهي من ثم الأساس الذى سنعتمد عليه فى دراستنا .

٦٥٢ - رغم أن معاهدات جنيف لم تكن مجرد تقنين لأعراف الدول فى

مجال البحر ، إذ أنها استحدثت العديد من القواعد القديمة (١) ، إلا أن

المجتمع الدولى قد شعر بعد سنوات قليلة من تنفيذها بأنها لم تعد كافية

للاحقة التطورات الحديثة التى جرت فى المجتمع الدولى ، ومن أهمها التوسع

الأفقى الذى جرى فى العلاقات الدولية حيث زاد عدد الدول زيادة كبيرة ،

والتقدم العلمى الذى مكن الإنسان من استغلال قاع البحر بشكل فعال سواء

فى مجال المصادر الحية أم غير الحية ، خاصة وأن هذا الاستغلال يتم أساسا

لمصلحة الدول الكبرى .

٦٥٤ - لذا كانت مبادرة مالطة الى المطالبة باتخاذ اجراء دولى لتنظيم

استخدام حوض البحار الدولية وضمان استقلاله للأغراض السلمية ، أمام

الجمعية العامة للأمم المتحدة ١٩٦٧ مسألة لها أهميتها وبداية توجت بالعديد من

المناقشات والمؤتمرات ويقتظر أن تؤتى ثمارها النهائية قريبا .

فقد اتخذت الجمعية العامة قرارا فى نفس هذه الدورة بإنشاء لجنة

• الاستخدامات السلمية لحوض البحر وقاع المحيط خارج حدود الولاية

(١) راجع وثائق هذه المعاهدات بالمجلة المصرية لأقانون الدولى المجلد

١٤ عام ١٩٥٨ ص ٢١٠ وما بعدها ، وفى مؤلف الدكتور مصطفى الحفناوى

قانون البحار الدولى ، المرجع السابق الملاحق .

(١) حكمت محكمة العدل الدولية فى قضية الامتداد القارى لبحر الشمال

بأن قاعدة البعد المتساوى ليست قاعدة عرفية ملزمة لكل الدول ، وإنما هى

من القواعد الاتفاقية التى استحدثتها اتفاقية جنيف للامتداد القارى . راجع

للمؤلف بحث العدالة والانصاف فى القانون الدولى مجلة الاقتصاد والإدارة

العدد الثانى ، ص ١٢٠ وما بعدها .

الوطنية ، (١) ناطت بهذا دراسة الموضوع ، وكوتتها من خمس وثلاثين دولة ثم توسعت عضوية الدول الأعضاء ليصل العدد الى احدى وتسعين دولة عام ١٩٧٠ .

٦٥٥ - وكانت الثمرة الأولى لاعمال هذه اللجنة هو اعداد اعلان بالمبادئ يتعلق بحوض البحار الدولية ويصف هذه المنطقة وسواردها بانها قرات مشترك للبشرية ، ، وضرورة ايجاد اطار للتعاون الدولي في استغلال هذه المنطقة مع مراعاة مصالح الدول النامية كذلك تقرر انه لا يجوز للدول أو لى اشخاص قانونية اخرى أن تدعى أو أن تمارس السيادة أو حقوق السيادة على أى جزء منها . وقد صدر هذا الاعلان في قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم ٢٧٤٩ الصادر في ١٧ ديسمبر عام ١٩٧٠ .

وبعد خمس سنوات من العمل وافقت اللجنة على المسائل التي يجب أن تكون محل البحث في مؤتمر قانون البحار الثالث ، وقامت الجمعية العامة باصدار قرار ١٦ نوفمبر عام ١٩٧٢ (٢) بالدعوة الى عقد مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار ليقوم باقرار اتفاقية تتعلق بكافة مسائل قانون البحار، وقد عقد المؤتمر بالفعل اول جلساته في نيويورك في عام ١٩٧٢ وكانت جلسة اجرائية . وكان من الواضح منذ البداية انه ليس من السهل للتوصل الى صيغة مشتركة توافق عليها كافة الدول في هذه الامور المتشعبة التي تصدى المؤتمر لبحثها ، لذا استمرت دورات انعقاد هذا المؤتمر عشر سنوات كاملة ، لذا يعد من اطول المؤتمرات في تاريخنا المعاصر ، ان لم يكن اطولها جميعا . وقد تكللت جهود هذا المؤتمر بالنجاح اذ تم في نهايته ، ابرام

(١) راجع قرار الجمعية العامة رقم ٢٢٤٠ الصادر في ١٨ ديسمبر عام ١٩٦٧ والذي اطلق عليه اسم مائدة الاستاذ باردو Pardo Resolution ولقد صارت هذه اللجنة من مندوب الناحية العملية لجنة تحضيرية لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار .

اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وكان ذلك في ديسمبر عام ١٩٨٢ بمدينة
جامايكا حيث وقعت عليها ١١٩ دولة ورقضت التوقيع - للأسف - ٢١ دولة
من بينها الولايات المتحدة الأميركية والمملكة المتحدة ، والمانيا الاتحادية
ولاهمية ما احتوته هذه الاتفاقية من أحكام، سنعتمد عليها في دراستنا .

(٢) راجع :

Dr, Akinsanya, The Law of The Sea : unilateralism Multilateralism ? R. Egyptienne de Droit International, Vol 34 (1978)
p. 67.

الفصل الأول

إعالي البحار والمنطقة

تمهيد :

٦٥٧- تشمل إعالي البحار كافة أجزاء البحار التي لا تخضع لولاية الدول الساحلية ، ويحكمها مبدأ أساسى هو مبدأ الحرية . ولهذا المبدأ تطبيق فى نطاق أربع حريات تقليدية هى حرية الملاحة ، وحرية الصيد ، وحرية ارساء الكابلات فيه ثم حرية الطيران فرقه ، وقد تبنت اتفاقية الأمم المتحدة هذه الحريات ، وأضافت إليها حريتين جديدتين هما حرية البحث العلمى ، وحرية إقامة الجزر الصناعية فيها .

وقد أعطى التقدم العلمى بعدا هاما جديدا لاستغلال البحار اقتصاديا ، وذلك بعد أن أمكن اكتشاف واستغلال المعادن ومصادر الطاقة فى قاع البحار والتي أطلقت عليها الاتفاقية تسمية « المنطقة » .

لذلك سنقوم ببحث هذه الأمور المتصلة بإعالي البحار فى عدة مباحث نتناول فيها ، تحديد البحار العاليه ، مبدأ حرية البحار العاليه ، ثم نتناول تطبيقات مبدأ الحرية كل فى مبحث على حده ، لندرس فى النهاية حق الدول غير الساحلية فى استغلال البحار العاليه ، وأخيرا نبحث استغلال منطقة قاع البحار .

المبحث الأول

تحديد البحار العالية

حددت اتفاقية جنيف المبرمة عام ١٩٥٨ البحار العالية بأنها « جميع أجزاء البحر التي لا تعد من البحر الإقليمي أو المياه الداخلية للدول » وقد وضع هذا النص في وقت لم يكن يدخل في ولاية الدولة الساحلية سوى البحر الإقليمي وأن ملكت الدولة بعض الحقوق في تلك الفترة على المنطقة المجاورة والرصيف القاري . مع ذلك اقرت اتفاقية جنيف وضعا قانونيا مسلما باخراجها البحار الإقليمية والمياه الداخلية فقط من نطاق البحار العالية ، حيث أن المياه فوق الامتداد القاري والمنطقة المجاورة ، مياه دولية وليست اقليمية .

انما جاءت الاتفاقية الجديدة بتحديد آخر للبحار العالية اخرجت منها « المنطقة الاقتصادية الخاصة والبحر الإقليمي والمياه الداخلية والمياه الارخبيلية للدول الارخبيلية » ، فهل تعبر الاتفاقية عن اتجاه جديد في تحديد المياه الدولية؟

ان المادة ٨٦ التي وضعت هذا التحديد جاءت بحكم في آخرها يقول ان هذه المادة لا يترتب عليها انتقاص للحريات التي تتمتع بها جميع الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة وفقا للمادة ٥٨ . وبالرجوع الى هذه المادة نرى انها قررت للدول جميعها الحريات التقليدية المرتبطة بالبحار العالية ، بل قررت تطبيق المواد من ٨٨ الى ١١٥ والمنظمة لهذه الحريات في البحار العالية ، ولكن بالمقدر الذي لا يتنافى مع الاحكام التي قررت سرريانها على المنطقة الاقتصادية الخالصة .

وبرينا ذلك ان الاتفاقية لم تغير طبيعة المياه الكائنة فوق المنطقة الاقتصادية ، ولا تزال من اعالي البحار ، كل ما في الامر ان للدولة الشاطئية (م ٣٦ - القانون)

حقوق ارتفاع ذات طبيعة اقتصادية على هذه المنطقة ، ينقص من قدر انتفاع الدول بقدر هذه الحقوق والتي حددتها الاتفاقية بأن جعلت للدول الشاطئية حق استقلال الموارد الحية وغير الحية فى المنطقة بما يتطلبه ذلك من اقامة جزر صناعية وتركيبات واتخاذ تدابير لخفض الموارد الحية ، وحق وضع انظمة وقوانين لحماية حقوقها الاقتصادية فى المنطقة ، لذلك فان اخراج الاتفاقية لهذه المنطقة من نطاق اعالي البحار ليس دقيقا وكان اولى بها ان تجعلها فى نطاق البحار العمالية ، وتضع الاستثناءات الخاصة بحق الدولة عليها ، لا العكس . (١)

(١) تنص المادة ٨٦ وهى المادة الاولى فى الجزء السابع المخصص لاعالي البحار على أنه : تنطبق احكام هذا الجزء على جميع اجزاء البحر التى لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة او البحر الاقليمى او المياه الداخلية لدولة ما ، او لا تشملها المياه الاقليمية لدولة اقليمية ، ولا يترتب على هذه المادة اى انتقاص للحريات التى تتمتع بها جميع الدول فى المنطقة الاقتصادية الخالصة وفقا للمادة ٥٨ .

وتنص المادة ٥٨ على أنه : (١) فى المنطقة الاقتصادية الخالصة تتمتع السفن والطائرات والكابلات وخطوط الانابيب المضمرة والمنقذة مع الاحكام الأخرى من هذه الاتفاقية .

(٢) تنطبق المواد ٨٨ الى ١١٥ وغيرها من قواعد القانون الدولى المتصلة بالأمر على المنطقة الاقتصادية الخالصة بالقدر الذى لا يتنافى فيه مع هذا الجزء .

(٣) تولى الدول فى ممارستها لحقوقها وادائها لواجباتها بموجب هذه الاتفاقية فى المنطقة الاقتصادية الخالصة ، مراعاة الواجبة لحقوق الدولة الساحلية وواجباتها وتمثل للقوانين والانظمة التى تعتمدها الدولة الساحلية وفقا لاحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولى بالمقدر الذى لا يتنافى به مع هذا الجزء .

المبحث الثاني

حرية البحار العالية

٦٥٨ - ان المبدأ الرئيسى الذى يحكم البحار العالية ، هو مبدأ الحرية ، ويعنى هذا المبدأ ان كل دول العالم لها نفس الحقوق فى البحار العالية ، ولا يجوز بحال اخضاعها لاية حقوق سيادة .

ولكن هذه الحرية يجب ان تمارس بالشكل الذى لا يضر بحقوق الدول الاخرى فى ممارسة هذه الحرية ، كما يجب التقيد بالتنظيمات المعرفية والاتفاقية التى يضعها القانون الدولى لاعالى البحار (١) . ويثبت حق الحرية للدول الساحلية وغير الساحلية كذلك .

الاساس الذى يقوم عليه مبدأ الحرية :

٦٥٩ - اعطيت العديد من التبريرات لهذا المبدأ ، منها :- على ما يرى

(١) رومو ، القانون الدولى العام ، مختصرات دالوز ، المرجع السابق ص ٢٢٢ وقد قام صراع طويل بين اخضاع البحار العالية لدعوى السيادة الاقليمية للدول ، وبين دعاة الحرية ، هذا الصراع الذى ترك اثره بوضوح على قانون البحر . وقد دافع عن نظرية السيادة فى البحار ، الامسباتيون والبرتغاليون ، حيث سبقوا غيرهم فى الكشف الجغرافية التى تمت عن طريق البحار ودافع عن مبدأ الحرية الهولنديون الذين لحقوا بهم فى الاكتشافات ، وكان مصلحتهم الا يجدوا البحر امامهم مسدودا تحت دعوى السيادة . وقد قاد تأكيد مبدأ الحرية ابو القانون الدولى جروسويس واخرج
not us
مؤلفا تحت عنوان حرية البحار Mer Librum عام ١٧٠٩ .

راجع :

Gid , Le Droit International public de la mer, Paris 1932,
vol I P. 10

وقد اخذت الاتفاقية الجديدة بهذا المبدأ وذكرت المادة ٨٧ انه ، تكون البحار العالية مفتوحة امام جميع الدول ، ساحلية او غير ساحلية ، وتمارس حرية البحار بموجب الشروط التى تبينها هذه الاتفاقية ، وقواعد القانون الدولى الاخرى .

جروسيوس - أن البحر شيء مشترك ولا يمكن الاستيلاء عليه ، كما يشار
أيضا بهذا الصدد الى الحق الثابت لكل دولة في التجارة الدولية ، وما يتطلبه
نلك من تقرير حق مختلف الدول في الاتصال بالدول الأخرى ، عن طريق
البحار وعن غير هذا الطريق (١) .

(١) راجع حامد سلطان ، القانون الدولي العام في وقت السلم ، طبعة
١٩٦٦ ، حافظ غانم مبادئ القانون الدولي العام ، ص ٤٠٩ عبد العزيز
سرحان ، القانون الدولي العام ، ص ٣٦٤ ، مصطفى الحفناوي ، قانون
البحار الدولي ، ص ٤٤ .

المبحث الثالث

حرية الملاحة

الحرية وضمائمات ممارستها :

٦٦٠ - تعتبر حرية الملاحة أهم التطبيقات وأقدمها في البحار العالية ، وقد استقر العرف الدولي على منحها لكافة الدول ، ودون تمييز بين دولة وأخرى .

ويترجم هذا الحق عملا بإعطاء كافة الدول الحق في تسيير سفن ترفع علمها في أعالي البحار ، وتخضع السفينة للولاية الخالصة لهذه الدولة ويحكمها قانونها إلا في حالات استثنائية يقررها القانون الدولي ، ولا تخضع السفن في البحار العالية - كتقاعدة عامة - لاختصاص أي دولة أخرى .

ونظرا لعدم وجود سلطات دولية فوق الدول تقوم بالتحقق من سلامة الملاحة ، وسلامة السفن التي تعمل في البحار العالية ، فإن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار قد وضعت العديد من الراجيات على الدول التي تحمل السفينة علمها يجمعها ممارستها لولاية ورقابة فعلية على مختلف الشئون الفنية والإدارية والاجتماعية على تلك السفن : لذا عليها أن تتخذ التدابير اللازمة لتأمين السلامة فيما يتعلق ببناء السفن ومعداتا وصلاحياتها للبحار، وتكرين طواقم السفن وشروط العمل الخاصة بهم وتدريبهم وفقا للمستويات الدولية المعروفة .

كما أن على تلك أن تقوم بإجراء تفتيش دوري على السفن يكفل اتخاذ السفينة لكافة الاجهزة والوسائل اللازمة لضمان السلامة (١) .

(١) راجع المادة ٩٤ من الاتفاقية ، وقد وضعت الاتفاقية العديد من الضوابط التي تكفل فاعلية اختصاص دولة العلم ، تمنع حمل السفينة لأكثر من علم ، ولضرورة أن تقوم رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة (المادة ٩٢) .

تقرير الحرية للدول غير الساحلية :

٦٦١ - تعاني الدول غير الساحلية من مشكلات عديدة بسبب عدم وجود شواطئ يمكنها أن تسيطر منها. سفنها في البحار العالية . وقد وضعت قاعدة في اتفاقية جنيف للبحر العالي عام ١٩٥٨ حولت هذه الدول حتى الاتصال بالبحر الحر ، وجاءت اتفاقية ١٩٨٢ لتوضح هذا الحق بشكل مفصل ، وذلك في الجزء العاشر من هذه الاتفاقية .

والواقع ان ممارسة الدولة غير الساحلية للحقوق المقررة للدول في اعالي البحار ، يحتاج الى توسط دولة ساحلية ملاصقة لها ، لذا فان الاتفاقية قررت ان للدولة غير الساحلية حق الوصول الى البحر ومنه لغرض ممارسة الحقوق المنصوص عليها في هذه الاتفاقية بما فيها تلك المتعلقة بحرية اعالي البحار ، وبالتراث المشترك للانسانية ، وتحقيقا لهذه الغاية ، تتمتع الدول غير الساحلية بحرية المرور العابر عبر اراضي دول المرور العابر بكافة وسائل النقل . وحددت الاتفاقية وسيلة تحقيق هذه الحرية ، وهي الاتفاقات الثنائية او الاقليمية .

والدول غير الساحلية الحق في ان تمرر الاشخاص والامتنعة والبضائع ووسائل النقل عبر اقليم دولة او اكثر من دول المرور العابر ، عندما لا يتعدى المرور عبر الاقليم المذكور جزءا من رحلة كاملة تبدأ او تنتهي في اقليم الدولة غير الساحلية ، سواء رافق هذا المرور نقل من سفينة الى اخرى او خزن او تجزئة الشحنة او تغيير في اسلوب النقل او لم يرافقه . وهكذا تجعل الاتفاقية التسهيلات الممنوحة وفقا لها ، قاصرة على الشحنات التي يكون الهدف منها الوصول من الدولة غير الساحلية الى العكس . وهذه التسهيلات لا تقتصر على السماح بالمرور فقط ، بل وبدون رسوم او ضرائب ، الا ماكان منها مقابل خدمات معينة ، وكذلك تتمتع السفن التي تحمل اعلام الدول غير

الساحلية بمعاملة مساوية لتلك التي تمنح للسفن الأجنبية الأخرى في الموانئ البحرية .

وتبقى الصعوبة الأساسية في حالة رفض الدولة الساحلية الدخول في اتفاقية ثنائية أو إقليمية بالشكل الذي قرره الاتفاقية . والواقع أن الأمر يمثل هنا نزاعاً دولياً يجب حسمه وفقاً لأحكام الجزء الخامس عشر من الاتفاقية والتي ألزمت الدول بتسوية المنازعات حول تطبيق الاتفاقية بوسيلة من الوسائل المعروفة ، كما أنشأت محكمة لتسوية المنازعات جعلت اختصاصها الزامياً .

القيود على الحرية :

استقر عرف المجتمع الدولي على تنظيم حرية الملاحة في البحار العالية بما يكفل استفادة كافة الدول من مزاياها ، ومنع الأضرار التي تنجم عنها لذا حظرت الأفعال المضرة بها ، وينطبق ذلك في عدة مجالات .

(أ) نقل الرقيق :

٦٦٢ - فإذا كانت السفينة تباشر تجارة الرقيق ، فإنه يحق للسفن الحرية التابعة للدول الأخرى أن تتعرض لها ، وأن تضبطها ، وأن كانت محاكمة المسؤولين عن ذلك تدخل في اختصاص الدولة التي تحمل السفينة جنسيتها وليس تلك الخاصة بالسفينة التي ضبطتها . لذا جاء بالاتفاقية أنه « تعتمد كل دولة تدابير فعالة لمنع ومعاقبة نقل الرقيق في السفن التي تحمل علماً وأي عبد يلجأ على ظهر أي سفينة أيا كان علمها يصبح تلقائياً حراً » .

(ب) القرصنة :

٦٦٣ - أن أي حرية تتقرر في مجال ما ، تستوجب ، أن توضع من الأنظمة والأسس ما يكفل صيانتها ومنع العبث بها . ولقد تضافرت الدول على منع ذلك فيما بينها وأصبح من المسلم به الآن أن أعمال القرصنة من

الأعمال المحرمة دولياً - ولكن ما هو مدلول القرصنة ؟ يجب أن تتوافر في الفعل الشروط الآتية لكي يكون من أعمال القرصنة :

١ - الأعمال الإجرامية : وهي الأعمال غير القانونية التي تتطوى على استعمال العنف أو الحجز أو النهب يقوم به طاقم السفينة أو ركبائها ضد سفينة أخرى أو ضد الأشخاص أو الأموال في السفينة ذاتها . ويسرى نفس الحكم بالنسبة للطائرات .

٢ - أن يتم هذا العمل في البحار العالية ، لأنه إذا تم في أقسام البحار التي تخضع لسيادة الدولة الشاطئية أو لرقابتها ، فإن هذه الدولة هي التي تختص بالضبط والمحاكمة .

٣ - أن يتم بقصد تحقيق غنم شخصي أو أغراض خاصة . ويقصد بذلك استبعاد طائفة الأعمال التي تتم لأغراض أخرى ، ومثالها الأغراض السياسية .

٤ - أن ترتكب هذا الفعل سفينة خاصة . أو طائرة خاصة ولكن ليس معنى ذلك إخراج أعمال القرصنة التي ترتكبها السفن الحربية أو العامة فلقد اعتبرت الاتفاقية أن أعمال القرصنة التي حددتها المادة (١٠١) منها إذا ما ارتكبت بواسطة سفينة حربية أو سفينة حكومية تمرر طاقمها وتحكم في السيطرة عليها نائها تعد كما لو كانت صادرة من سفينة خاصة (١) ، ولقد قررت اتفاقية الأمم المتحدة حق السفن الحربية أو الحكومية أو الطائرات العسكرية أو الحكومية التابعة للدول الأخرى وحدها في أن تقوم بضبط السفينة التي استولى عليها القرصان ، ووضعها تحت إشرافها ، ويجوز لها أيضا القبض على الأشخاص والاستيلاء على الممتلكات الموجودة على السفينة بشرط أن يتم

(١) ريتز ، القانون الدولي العام ، المرجع السابق ص ١٨١ ، حامد سلطان ، القانون الدولي العام في وقت السلم ، المرجع السابق ص ٤٨١ .

ذلك خارج الاختصاص المقرر لأي دولة : وللدولة التي قامت سفنها بالضبط ، ان تقرر بالطريق القضائي العقوبات التي يجب توقيعها ، والاجراءات التي يجب ان تتبع بالنسبة لهذه السفن أو الطائرات أو الممتلكات ، مع مراعاة عدم الاضرار بالغير حصتي النية ، وإذا خالفت ان هذه الاجراءات لم يكن لها اساس قانوني فان الدولة التي قامت سفنها بها تتحمل تبعة المسؤولية الدولية (١) .

وقد صوت اتفاقية الأمم المتحدة بين السفن والطائرات في هذه الاحكام .

(٣) التصادم البحري والانتقاذ :

٦٦٤ - ألزمت اتفاقية جنيف لقانون البحار الدولي الأعضاء بتقديم المساعدة الى السفينة المنكوبة وطاقمها وركابها ، كما ألزمتها بتقديم البيانات والمعلومات التي تفيد في عملية الانتقاذ ، وان اعطت الاتفاقية للسفن من القيام بهذه الاعمال اذا ما كان فيها خطورة على السفينة التي تصادم فيها . وقد قررت المادة ١١ من هذه الاتفاقية الاختصاص في نظر حوادث التصادم البحري وغيره من الحوادث التي تقع في البحر ، لدولة العلم . وان كان هذا للاختصاص لا يحجب اختصاص محاكم الدولة التي يحمل جنسيتها المسؤولين عن الحادث (٢) .

(١) وضعت محكمة العدل الدولية مبدأ عاماً يتعلق بالاختصاص عن الجرائم التي تقع في البحر العالي واعتبرته من قبل الاختصاصات المشتركة للدول كافة دون دولة العلم وحدها .

وراجع المادة ١٠٥ من اتفاقية الأمم المتحدة التي اخذت هذا الحكم . وراجع دراسة الأستاذ جمال ندا عن أعالي البحار ، ضمن الدراسة التي أعدت من معهد الدراسات العربية بعنوان : قانون البحار الجديد والمصالح العربية ، ص ١٢٢ وبعضها بعدها .

(٢) راجع الدكتور عبد العزيز سرحان ، القانون الدولي العام ،

ونجد مجمل هذه التفصيلات في الاتفاقية الجديدة (المادة ١٠٥) مع استحداث نصوص تحت على المساعدة بشكل اقوى (١) .

(٤) المطاردة الساحقة :

٦٦٥ - اذا خالفت سفينة موجودة بمنطقة تابعة لدولة ساحلية ، قوانين او انظمة هذه الدولة ، فانه من المقرر ان هذه الدولة تملك حق ضبط السفينة ولكن قد يحدث الا تتمكن الدولة من ضبط السفينة في اقليمها او ملحقاته ، وهنا يقرر الفقه الدولي ان للدولة حق تتبعها في البحر العالي . ويشترط لذلك ما يلى .

١ - ان يقع التتبع فور وقوع المخالفة وفي جزء من البحر الخاضع لسلطة الدولة . وقد ادخلت الاتفاقية الجديدة المنطقة الاقتصادية الخالصة ضمن المناطق التى يجوز منها التتبع .

٢ - ان يستمر في البحر العالي .

٣ - ويشترط كذلك ان تقوم بالمطاردة السفن الحكومية . وتنتهى المطاردة اذا دخلت السفينة اقليم دولتها او اقليم اى دولة اخرى . وقد نظمت الاتفاقية الجديدة المشكلة بما لا يخرج عن هذه الاحكام وازادت اليها ان المطاردة لا تجوز الا اذا اتقنت السفينة بواسطة اجهزتها العلمية ان السفينة المخالفة موجودة في البحر الاقليمى . ولا تعتبر المطاردة قد بدأت في مفهوم الاتفاقية الا بعد اصدار الاشارة الضوئية او الصوتية بالوقوف على مسافة تستطيع السفينة المخالفة رؤيتها او سماعها .

(١) من ذلك ما ذكرته الفقرة الثانية من المادة ٨ من ضرورة و التوجه باقصى سرعة ممكنة لنجدة اى اشخاص في حالة من الشدة اذا اخطر بحاجتهم الى المساعدة . . . وتقديم المساعدة بعد حدوث المصادمة للسفينة الأخرى ولطاقمها ولربانها . . . ،

حرية الصيد

تقرير الحرية وتنظيمها قبل الاتفاقية الجديدة .

٦٦٦ - تعتبر هذه الحرية من أهم وأقدم الحريات المقررة للدول في العالمية ذلك أن أبناء القانون الدولي قد عتوا بالبحث في هذه المسألة ويبدو أن تقرير هذه الحرية وتوضيح أبعادها في اتفاقية جنيف عام ١٩٥٨ قد تأثر بأراهم فقد كتب جروسبيوس يقول في هذا المعنى أن ثروة البحار من الأسماك تجف ولا ينضب معينها ، بل أن هذا الفقيه عندما دافع عن مبدأ حرية الملاحة ضد ادعاءات الملكية من الدول التي سبقت إلى الاكتشافات ، استند إلى سببين : الأول : عدم إمكان حيازة البحار العالمية حيازة مستمرة .

والثاني : عدم قابلية ما تحويه البحار من ثروة للنفاذ والاستهلاك (١) . لذلك فقد وافقت الدول الكبرى في المؤتمر على هذه الحرية ونادت بضرورة تقريرها بشكل مطلق والا لما كان لحرية البحار أى قيمة .

أما الدول النامية فقد دافعت في قسم منها عن ضرورة تنظيم هذه الحرية وفي قسم آخر منها - تمثله دول أمريكا اللاتينية أساساً - رفضت اعتبار الصيد من الحريات المترتبة على مبدأ حرية أعالي البحار ، فحرية الصيد تختلف عن حرية البحار ، لأن الحرية الأخيرة تعبر عما أطلق عليه اصطلاحاً بحق الاتصال Jus Communications في حين أن الصيد في أعالي البحار إنما يعبر عن واقع فرضته الدول الكبرى لعدم وجود سلطة

(١) انظر محمد طلعت الغنيمي ، الاتجاهات الحديثة في القانون الدولي العام ، مجلة مصر المعاصرة ، العدد ٢٦٥ ويوليو ١٩٧٦ من ٤٩ وما بعدها .

بولاية تفرض النظام في هذه المنطقة ، (١) على أن التطورات الجديدة التي جرت في الواقع الدولي هي التي تطلبت الحرص من جانب الدول النامية على تقرير هذه الحرية . فلقد تقدمت صناعة الصيد واستخدمت فيها أحدث الأجهزة والوسائل الملعية ، ومن ثم كانت الدول الكبرى . . وعلى رأسها الاتحاد السوفيتي - هي المستفيدة من هذه الحرية . ويكفي أن تشير بهذا الصدد الى ما يسمى بالسفينة المصنع factory ship والتي تستخدم آلات متطورة في الصيد وتصنيع الاسماك عليها ، والى أجهزة الرادار التي تستخدمها اصاطيل الصيد الكبرى للكشف عن اماكن تجمع الاسماك مما جعل الدول الكبرى تصتقرف بشراهة كميات هائلة من الاسماك ، الامر الذي ادى الى انقراض انواع منها ، مثل اسماك الحوت و كلب البصر ، ان دراسات حديثة اجريت تبين منها تعرض الثروة السمكية للنفاذ خلافا لما كان شائعا من قبل (٢) .

لذلك رغم اعتراف اتفاقية جنيف بحرية الصيد ، الا انها اوردت تنظيما هاما لهذه الحرية ، بل ان اسم الاتفاقية يدلنا على مدى اهمية هذا التنظيم (٣) . ويقوم هذا التنظيم على الاعتراف بالحرية مع وجوب اقرار القيود العرفية او الاتفاقية التي ترد عليها ، والتي تستهدف الحفاظ على الثروة الحيوانية في البحار ، واحترام حقوق الدول الأخرى في الصيد .

٦٦٧ - ويصدد القيود الاتفاقية ، تشير الاتفاقات المتعددة التي أبرمتها

(١) محمد طلعت الغنيمي ، القانون الدولي البحري في ابعاده الجديدة ، الاسكندرية ، ص ٢٤٩ .

(٢) راجع مصطفى الشفناوي ، قانون البحار الدولي المرجع السابق ص ٤٧ ، دراسة جمال ندا عن الصيد ضمن الدراسة التي اخرجها معهد الدراسات العربية ص ١٩٥ .

(٣) « الاتفاقية حول الصيد وحفظ المصادر البيولوجية في أعالي البحار » ،

مجموعات كبيرة من الدول بهدف الحفاظ على انواع معينة من الأسماك ثبت
انها معرضة للانقراض ، بالنمى على منع صيدها ، أو قصر الصيد عنها على
اوقات معينة ، أو منع الصيد خلال شهور معينة ، من ذلك الاتفاق المبرم بين
انجلترا وفرنسا بشأن صيد سمك الحار عام ١٩٢٩ ، والاتفاق المبرم بين روسيا
واليابان وانجلترا والولايات المتحدة عام ١٩١١ بشأن صيد كلب البصر ،
والاتفاق المبرم عام ١٩٢٠ بين مجموعة كبيرة من الدول بشأن صيد سمك
الحوت .

ويخضع الصيد فى بعض البحار الهامة لتنظيمات اتفاقية من جانب الدول
المطلية عليه مثل بحر الشمال والبحر الأبيض المتوسط ، والمحيط الهادى ،
والمحيط الهندى (١) :

تنظيم حرية الصيد فى الاتفاقية الجديدة :

٦٦٨ - زادت ابعاد الصراع بين الدول المتقدمة والدول النامية منذ ابرام
اتفاقية ١٩٥٨ وحتى ابرام الاتفاقية الجديدة فى عام ١٩٨٢ ، فلقد ازدهرت
الهوة الاقتصادية بين الفئتين من الدول وبدأت حاجة الدول النامية الواضحة
الحاجة الى البروتين لدى الدول النامية التى اجتاحتها المجاعات، وبدأت تعاني
اكثر من قبل من نقص الغذاء لديها ، واتجهت على الفور الى ثروات البحر
لتمويضها عن نقص النقص الذى يواجهها فى الطعام، ولعل هذا هو الذى يفسر
محاولات هذه الدول فى مؤتمر الامم المتحدة الثالث للقانون للبحار الى تدويل
الثروة البحرية فى اعالي البحار ، وانشاء منظمة دولية تشرف على استغلالها
لصالح المجتمع الدولي كله (١) ومحاولات بعضها الآخر الى ضرورة اعطاء

(٢) راجع تفصيلات عن هذا الموضوع فى مؤلف الدكتور محمد حافظ
فانم بعنوان « محاضرات عن النظام القانونى للبحار » معهد الدراسات
العربية من ١٤٢ .
(٢) كانت ملاحظة من أهم الدول التى أثارت هذه المسألة فى المؤتمر .

حقوق افضلية للدول الشاطئية فى المناطق البحرية القريبة من شواطئ الدولة ، تمكن هذه الدول من تنظيم وإدارة المخزون السمكى فى هذه المناطق ، او استغلالها بشكل قاصر عايبا على خلاف بين الدول فى هذا الشأن (١) .

وقد قررت الاتفاقية الجديدة الاسس الاتية للمصيد فى اعالي البحار .
اولا : اعطت للدول جميعها منطقة اقتصادية خالصة يكون فيها وحسبها حقوق سيادية لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية الحية وغير الحية ، وحفظ هذه الموارد وإدارتها على النحو الذى وضحه من قبل ومساحة عرضها مائتى ميل .

ثانيا : وجوب التعاون بين الدول فى حفظ وإدارة الموارد الحية :

وقد ألزمت الاتفاقية الدول التى يستغل رعاياها موارد حية متماثلة والدول التى يستغل رعاياها موارد مختلفة فى نفس المنطقة ، بإجتماعات مفاوضات وإبرام اتفاقيات تستهدف حفظ الموارد الحية وتأسيس مصائد الاسماك .

ثالثا : الحفاظ على التدريبات البحرية :

اعطت الاتفاقية للدول وللتنظمات الدولية المعنية سواء اكانت عالمية او

كذلك ايدت الاقتراح لىبان . واساس هذا الاقتراح هو ضعف امكانيات الصيد لدى الدول النامية بشكل عام .

(١) انتصر هذا الاتجاه فى النهاية عندما تمت الموافقة على انشاء المنطقة الاقتصادية الخالصة لكل الدول ، وان كان الذى سيستفيد اكثر من هذا الوضع هو الدول الكبرى فهى الوحيدة التى لها الاتساعات البحرية التى تصل الى مائتى ميل .

راجع فى هذه الاتجاعات دراسة الدكتور ابراهيم العناني بعنوان : النظام القانونى للمصيد فى اعالي البحار ، دراسة مصورة عام ١٩٧٦ - ص ٩٢ وما بعدها .

اقليمية الحق في حظر استغلال الثدييات البحرية او تقييده او تنظيمه بما يكفل الحفاظ عليها .

رابعاً : حق الدول غير الشاطئية في الصيد في اعالي البحار ، وقد اقرت الاتفاقية لهذه الدول حقوقاً لدى الدول الحابسة في المرور العابر حتى يمكنها ممارسة هذه الحرية .

خامساً : اقرت الاتفاقية مبدأ تقييد حرية الصيد عن طريق الاتفاق بين الدول او بقرارات من المنظمات الدولية بهدف :

١ - صون ارصدة الأنواع المجتناه او تجديدها بمستويات العوامل البيئية والاقتصادية ذات الصلة بما فيها الاحتياجات الخاصة للدول النامية ومع مراعاة انماط الصيد والترابط بين السلاسل السمكية واية معايير دولية للحد الأدنى موصى بها بوجه عام سواء على الصعيد الاقليمي او الاقليمي او العالمي .

ب - الاخذ في الاعتبار للآثار التي تنجم عن ذلك في الأنواع المجتناه او المعتمدة عليها بقصد صون او تجديد ارصدة الأنواع المرتبطة او المعتمدة بمستويات اعلى من المستويات التي يمكن أن يصبح فيها تكاثرها مهددا بصورة جدية .

ويجب أن يتم ذلك بدون أى تمييز ضد صيادى أى دولة ، كما يجب تبادل المعلومات العلمية بين الدول عن كمية الارصدة السمكية عن طريق المنظمات الدولية المختصة وهكذا فإن الاتفاقية الجديدة لم تجعل حرية الصيد مطلقة بل قيدتها ، وإن أحالت - في معظم القيود - الى ضرورة إقامة تعاون دولى سواء اتخذ شكل منظمات اقليمية او عالمية ، وضع افضل اسس لاستغلال ثروات الحية في البحار ، ثم لصون الثروة البحرية والحفاظ عليها (١) .

(١) راجع المواد من ١١٦ الى ١٢٠ تحت عنوان حفظ وإدارة الموارد أعالي البحار ، وراجع المواد من ٥٦ الى ٧٠ والخاصة بالمنطقة الاقتصادية الخالصة .

حرية ارساء الكابلات والاتابيب

٦٦٩ - تعتبر هذه الحرية من الحريات التي استحدثت فى عام ١٩٥٨ على الاقل فى الشكل الاتفاقي . وقد بذلت لجنة القانون الدولى واتفاقية جنيف الرابعة جهدا فى بلورة ابعاد هذه الحرية بما يستهدف الحفاظ على هذه الكابلات والاتابيب . وقد ذكرت لجنة القانون الدولى ان الحماية تشمل كابلات التلغراف والتليفون والكهرباء الممتدة فى اعالى البحار ، ولم تخرج الاحكام التى وضعت فى المؤتمر الثالث عن هذه التنظيمات .

وقد اعطت الاتفاقية الجديدة لكافة الدول وعلى قدم المساواة حق ارساء هذه الكابلات والاتابيب فى البحار العالية وفقا للضوابط الآتية (١) :-

- ١ - على الدولة التى ترسى كابلات او اتابيب ، ان تتجنب الاضرار بالكابلات والاتابيب الأخرى او اعاقه اصلاح ماقد يعثر بها من تلف .
- ٢ - على تشريعات الدول المختلفة ان تتضمن عقاب من يتسبب من السفن او الأشخاص فى اتلاف كابلات او اتابيب الدول الأخرى سواء عن عمد او اهمال ، كذلك تضمنهم بالتعويضات المناسبة .
- ٣ - يجب الا يؤدى استغلال الدولة لامتدادها القارى الى اعاقه حق الدول الأخرى فى ارساء الكابلات او الاتابيب ، او منع الاحتفاظ بها ،
- ٤ - يجب ان تكفل التشريعات تعويض السفن التى تصيبها اضرار من جراء محافظتها على سلامة الكابلات (٢) .

(١) وردت هذه الاحكام فى المادتين ٢ ، ٣ من اتفاقية عام ١٩٥٨ .

(٢) راجع المواد من ٢٦ الى ٢٩ من الاتفاقية .

المبحث السادس

حرية الطيران فوق البحار العالية

٦٧٠ - لعله لا يوجد جديد في تقرير هذه الحرية ، فهي مسألة مسلم بها بين الدول قبل اتفاقية جنيف . ومع ذلك ففي تضمنين الاتفاقية هذه الحرية ما يلبس الى أهمية الاعتراف بوحدة المبادئ التي تنظم وفقا لها أنشطة الدول في المجالات المختلفة . وهنا يصنع الفقه نفس القواعد الخاصة بالاختصاص في مناطق البحر العالي . من ذلك خضوع الأفعال والجرائم التي ترتكب على ظهر الطائرة لاختصاص الدولة المسجلة فيها الطائرة .

وقد تأكدت هذه القواعد بمقتضى اتفاقية طوكيو التي تعاقب على الأفعال التي ترتكب فوق الطائرات والمنعقدة في ١٤ سبتمبر عام ١٩٧٢ والتي ألزمت الأطراف باتخاذ كافة التدابير الكفيلة بتأكيد ممارستها لهذه التدابير . ولم تجز الاتفاقية للدول الأخرى أن تتدخل في حرية الطيران المقررة للطائرات فوق البحار العالية ، إلا في الحالات التي يكون الفعل فيها قد وقع من أو ضد أحد رعاياها ، أو أحدث أضرارا بها ، أو كان يمس التنظيمات المتعلقة بصلاحة الطيران (١) .

المبحث السابع

الاستغلال الاقتصادي لقاع البحر

٦٧١ - كشفت البحار - في السنوات الأخيرة - عن وجه آخر من وجوه الخير التي حباها الله به ، ألا وهو وجود ثروات طبيعية هائلة بقاعها وعلى ذلك فإن الإنسان قد استثمرها الآن في استخراج الثروات الحية ، ثم في استخراج للثروات غير الحية كذلك .

وإذا كان تنظيم استخراج هذه الثروات في المناطق القريبة من شواطئ الدول ومصالح الدولة للشاغلية قد تم إقراره بسهولة ، فإن المبادئ والنظام الذي يحكم هذا الاستغلال في المناطق التي لا تخضع لسيادة أحد ، كان - ولا يزال - من الأمور الصعبة . فهو يثير على الفور الخلاف الاساسي الآن بين من يقدرون ومن لا يقدرون ، فقد سارعت الدول الكبرى الى اكتشاف واستغلال ثروات قاع البحر - خارج مناطق الولاية الإقليمية للدول - واستفادت منها لاستفادة كبيرة ، ولعل هذا الاستغلال هو الذي حرك فريق من الدول الصغرى - وعلى رأسها مالطة - الى إعادة النظر في هذا الوضع ، وإلى ضرورة مشاركة الدول الصغرى في هذا الاستغلال .

ويذكر اسم السفير المالطي بارود بكل تقدير في هذا المجال ، فهو أول من دعى الى وضع بند خاص في جدول أعمال الجمعية العامة للأمم المتحدة عام ١٩٦٧ عن « استخدام قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها في المنطقة الواقعة خارج حدود الولاية الوطنية في الأغراض السلمية وتخصيص هذا الاستخدام لصالح الإنسانية » وشكلت الجمعية العامة في الدورة (٢٢) لجنة للاستخدامات السلمية لقاع البحر خارج حدود الاختصاص الوطني عهدت

ألجها مهمة وضع المبادئ والأساليب القانونية التي تكفل دعم التضامن الدولي في هذا المجال ، ولضمان أن يكون استقلال هذه الموارد لصالح الإنسانية .

أولا : المبادئ التي تحكم استغلال قاع البحار :

٦٧٢ - وبعد دراسات مستفيضة من هذه اللجنة ، قدمت اقتراحاتها حول

المبادئ التي تحكم قاع البحر خارج حدود ولاية الدول ، اقترتها الجمعية العامة ، واصدورت قرارا بهذا الشأن (١) يحدد هذه المبادئ وهي :

(١) اعتبار ما يوجد في قاع البحر - خارج الولاية الإقليمية للدول -

تراثا مشتركا للإنسانية كلها .

(٢) عدم جواز تملك الأشخاص الطبيعيين والاعتباريين لهذه المنطقة

بأي شكل ورفض أية ادعاءات بالسيادة عليها من قبل الدول .

(٣) يجب أن يكون استكشاف واستغلال الثروات الطبيعية في هذه

المنطقة لصالح الإنسانية كلها مع الأخذ في الاعتبار حاجات الدول النامية الملحة فيها .

(٤) يجب إنشاء نوع من التنظيم الدولي يتضمن إقامة جهاز قوي لتنفيذ

هذه المبادئ .

ويعتبر هذا القرار من أهم القرارات التي صدرت من الجمعية العامة

في نطاق استغلال ثروات البحار ، ولقد شجعت الاهتمام منه على وجه الخصوص ،

اعتراف الجمعية العامة بالدور النامية كشخص قانوني دولي له حاجاته

الملحة والعاجلة بقدر يزيد عن حاجة الدول المتقدمة إلى الطعام ومصائد

الثروة في البحار .

ومن ناحية أخرى راجعت الجمعية العامة بشكل قاطع أي ادعاء لبيولة أو جعاعة أو فرد على أي جزء من قاع البحر ، كما أكدت أن هذه الثروات تراث مشترك للإنسانية ، مما يعنى ضرورة استغلالها استغلالاً حقيقياً لمصالح كل الأجيال وليس الجيل الحالي فقط ، ومن ناحية أخرى الاهتمام بأن يتم التوزيع العادل لثروات البحر بين كافة الدول سواء كانت ساحلية أم غير ساحلية .

وأخيراً فإن القرار أعرب عن ضجيرة إنشاء نظام دولي يحكم منطقة قاع البحر في إطار اتفاقية دولية تحدد كيفية الاستكشاف والاستغلال والتوزيع على مختلف الدول .

وقد أقرت الاتفاقية هذه المبادئ وأقرت تنظيمها مفصلاً للنظام الدولي الذي سيحكم الاستكشاف والاستغلال ، نعرض هنا لأهم أحكامه .

تقنين المبادئ في الاتفاقية :

١ - تناولت الاتفاقية بتفصيل المبادئ التي تحكم استغلال قاع البحر والتي أطلقت عليها اصطلاح المنطقة ، ، وهي بعينها المبادئ التي أقرتها الجمعية العامة للأمم المتحدة .

التراث المشترك للإنسانية :

ج - نصت الاتفاقية على أن المنطقة ومواردها تراث مشترك للإنسانية وربت على ذلك العديد من النتائج :

١ - تجرى الأنشطة في المنطقة لمصالح الإنسانية جمعاء بصرف النظر عن الموقع الجغرافي للدول ، ساحلية كانت أم غير ساحلية مع إيلاء مراعاة خاصة لمصالح واحتياجات الدول النامية والشعوب التي لم تزل الاستقلال الكامل أو غيره من أوضاع الحكم الذاتي التي تعترف بها الأمم المتحدة وفقاً لقرار الجمعية العامة ذات الصلة (المادة ١٤٠ / ١) .

٢ - تقوم السلطة بتقسيم الغنائم المالية وغيرها تقاسما منصفيا (المادة ٢ / ١٤٠) .

٣ - عدم الاعتراف بأية ادعاءات بالسيادة على أى جزء من المنطقة او مواردها بالنهيبة لأية دولة او أى شخصين طبيعى او معنوى (السادة ٢ / ١٢٧) .

٤ - جميع الحقوق فى موارد المنطقة ثابتة للبشرية جمعاء التى تعمل السلطة بالنيابة عنها ، وهذه الموارد لا يجوز النزول عنها ، أما المعادن المستخرجة من المنطقة فلا يجوز النزول عنها الا طبقا لاحكام الاتفاقية ، المادة ٢ / ١٢٧ ، ٢ ، ٢ .

استخدام المنطقة للأغراض السلمية :

٦٧٤ - حظرت الاتفاقية استخدام المنطقة فى غير الأغراض السلمية ، والواقع ان المنطقة ذاتها يصعب استخدامها فى الأغراض العسكرية ، على خلاف مواردنا التى كان يجب النص على حظر استخدامها فى الأغراض العسكرية لتجنب هذا المجال الجديد الملوك للإنسانية ملكية مشتركة ، الضرور التى ترتكب الآن باستخدام المعادن والقوى المحركة ضد الإنسانية .

المسئولية عن الاضرار التى تنتج من النشاط فى المنطقة :

وضعت الاتفاقية مبدا مسئولية الدول الأطراف فى الاتفاقية عن أية اضرار تنتج عن عدم مراعاة احكام التنظيم الموضوع فى المنطقة من الاتفاقية ، سواء من قبل أجهزتها او افراد طبيعيين او معنويين يتبعونها ، كذلك وضعت مبدا مسئولية المنظمات الدولية عن هذه الاضرار .

وهكذا اخذت الاتفاقية بفكرة مخالفة القاعدة الدولية - خاصة القواعد التى وضعتها - لترتيب المسئولية الدولية فى المنطقة ، ووسعت نطاق المسئولية

لكي تشمل الافعال الصادرة عن الأشخاص العاديين أو المعتويين الذين يحملون جنسيتها .

حماية البيئة البحرية :

٦٧٤ - يحتاج استغلال الموارد الكامنة في المنطقة الى استخدام مواد والات قد تكون ضارة بالبيئة البحرية ، لذا تطلبت الاتفاقية ضرورة اتخاذ جميع التدابير اللازمة لضمان الحماية الفعالة للبيئة البحرية من الآثار البضارة التي قد تنشأ عن هذه الأنشطة ، .

وخصت بالذكر ضرورة اتخاذ التدابير الكفيلة بمنع التلوث ، ومنع الاخلال بالتوازن الايكولوجي للبيئة البحرية (المادة ١٤٥)

حماية الحياة الانسانية :

٦٧٥ - كذلك اوجبت الاتفاقية اتخاذ التدابير الكفيلة بحماية الحياة الانسانية حماية فعالة من جراء الأنشطة التي قد تجرى في المنطقة ، وطالبت الدول بوضع مبادئ وقواعد جديدة تكمل النقص الموجود في القانون الدولي في هذا الخصوص .

حماية الاشياء الاثرية والتاريخية :

٦٧٦ - ان البحث والتفقيب والعمل في هذا المجال الجديد من مجالات النشاط البشري قد يوجد من الاشياء الاثرية والتاريخية مالا في البر ، لان كثيرا من الممالك قد ابتلعها البحر ، فان اشياء عديدة قد تكون على ظهر بواخر غرقت في الماضي ، فضلا عن ان العديد من الإمبراطير قد ضربت أو غرقت في المياه . مثل هذه الاشياء لها قيمة اثرية وحضارية . لذا اوجبت الاتفاقية حفظها والتصرف فيها لصالح الانسانية جمعاء مع ايلاء اعتبار خاص للحقوق التفضيلية لبلد المنشأ الثقافي أو التاريخي .

الهدف من هذه العناية ان تحد من الأضرار ، لا سيما من هذا كنفية التصرف في

هذه الاشياء اذ يصعب توزيعها على الدول بالتساوى ، كما قد يصعب معرفة دولة المنشأ لذا فان الامر يحتاج الى وضع قواعد تفصيلية تحكم المعاملة (١) .

الحقوق المتعارضة فى المنطقة :

٦٧٧ - اهتمت الاتفاقية بوضع اساس عامة لحماية المصالح والحقوق لختلف فئات الدول بما يكفل حل التعارض بينها . وقد نصت على وجه الخصوص على حماية مصالح الدول النامية والمتضررة جغرافيا والدول الساحلية : - فبالنسبة للدول النامية ذكرت انه ، تعزز المشاركة الفعالة للدولة النامية فى الأنشطة فى المنطقة كما هو منصوص عليه بصورة محددة فى هذا الجزء ، مع ايلاء الاعتبار الواجب لمصالحها وحاجاتها الخاصة ، ولا سيما للدول يى الساحلية والدول المتضررة جغرافيا من بينها لان بها حاجة خاصة الى التغلب على العقبات الناشئة من موقعها غير المواتى بما فى ذلك البعد عن المنطقة وصعوبة النفاذ منها والىها (المادة ١٤٨) .

والواقع ان الاتفاقية قد اعطت الضمانات الاتية لكفالة حقوق هذه الفئة الضعيفة اقتصاديا والتي تحتاج اكثر من غيرها للرعاية :

١ - يجب أن تقوم السلطة باتخاذ التدابير الكفيلة لاكتساب الدول النامية التكنولوجيا والمعرفة العلمية المتصلة بالأنشطة فى المنطقة . كما أوجبت على الدول أن تتعاون فيما بينها وبين السلطة للنهوض بنقل التكنولوجيا المتصلة بالمنطقة ، بحيث يمكن أن تستفيد منها المؤسسة - وهى البيئة التى ستمارس العمل فى المنطقة - والدول النامية . . . وذلك يتطلب أن توضع برامج لاتاحة الفرصة لعاملين من المؤسسة ومن

(١) اتفقت الحكومتان الفرنسية والمصرية على قيام بعثة فرنسية تساعد الحكومة المصرية بالتنقيب عن اسطول نابليون الذى غرق بالقرب من الشواطئ المصرية قرب ابو قير وسوف تقتسمان ما قد يكون باقيا من هذا الاسطول حتى الآن .

الدول النامية للتدريب في العلوم والتكنولوجيا البحرية ، وللاشتراك الكامل في الأنشطة المتعلقة بالمنطقة .

٢ - يجب أن يستهدف العمل في المنطقة ، تدعيم التنمية الصناعية للاقتصاد العالمي ، والنمو المتوازن للصناعة الدولية ، وينتهز بالتعاون الدولي من أجل التنمية الشاملة لجميع البلدان ، وخاصة الدول النامية .

٣ - يجب أن تحمي الدول النامية من الآثار الضارة باقتصادها أو بحصيلة صادراتها الناجمة عن انخفاض في سعر معدن متأثر أو في حجم الصادرات من ذلك المعدن بقدر ما يكون هذا الانخفاض ناتجاً عن الأنشطة في المنطقة .

٤ - يجب كفالة مشاركة الدول النامية في الإيرادات التي تنجم عن الاستغلال في المنطقة .

٥ - تضع السلطة نظاماً للتعويض أو تتخذ تدابير لمساعدة الدول النامية التي تتعرض حصيلة صادراتها أو اقتصادياتها لآثار ضارة نتيجة حدوث انخفاض في سعر معدن متأثر أو في حجم الصادرات من هذا المعدن بقدر ما يكون هذا الانخفاض ناتجاً عن الأنشطة في المنطقة .

٦ - يجب على السلطة أن تتحاشى التمييز في ممارستها لصلاحياتها ووظائفها بما في ذلك التمييز في منح الفرص للقيام بالأنشطة في المنطقة ، ومع ذلك يسمح بالمراعاة الخاصة للدول النامية ، بما في ذلك المراعاة الاختصاص للدول غير الساحلية ، والدول المتضررة جغرافياً بينها .

الدول الساحلية :

٦٧٨ - وبالنسبة للدول الساحلية ، فإن الاتفاقية حرصت على ألا يضر النشاط في المنطقة بحقوقها خاصة بالنسبة للموارد المحددة غير خدود الولاية

الوطنية ، لذا نصت على أنه : « تجري الأنشطة في المنطقة فيما يتعلق بمكان الموارد فيها الممتدة عبر حدود الولاية الوطنية ، مع ابداء المراقبة الواجبة للحقوق وللمصالح المشروعة لأية دولة ساحلية تمتد بين المكان عبر ولايتها » .

ولتحقيق ذلك يجب على السلطة أن تجري مشاورات مع تلك الدول ، تشمل نظاما للاخطار المسبق بغية تفادي التعدي على تلك الحقوق والمصالح ، كما يجب الحصول على موافقة تلك الدولة سلفا اذا كان نشاط السلطة في المنطقة سيؤدي الى استغلال موارد داخل مناطق ولايتها .

وللدولة الساحلية أن تتخذ التدابير الكفيلة بمنع أو ازالة أو تخفيف خطر شديد ودام على سواحلها ، أو على مصالحها المتصلة بها ، من التلوث أو نذره أو أية أحداث خطيرة أخرى تسفر عنها أو تسببها أية أنشطة في المنطقة .

ثانيا - المنظمة الدولية لقاع البحر :

٦٧٩ - من المبادئ التي تم الاتفاق عليها لتنظيم قاع البحر وأقرتها الجمعية العامة ، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ، مبدأ اقامة منظمة دولية تتولى ادارة موارد المنطقة . وقد أطلق على هذه المنظمة تعبير « السلطة » ، للدلالة على أهمية والزامية الدور الذي تقوم به في هذا النطاق . لذا سنتكلم عن تشكيل السلطة واختصاصاتها ، والمبادئ التي يقوم عليه عملها .

طبيعة السلطة :

٦٨٠ - السلطة هي المنظمة الدولية التي تقوم بإدارة موارد قاع البحر وقد أعطيت اختصاصات واسعة بهذا الصدد ، تتضمن تنظيم الأنشطة في المنطقة ورقابتها ، كما نص صراحة على أن اختصاصاتها لا تشمل فحسب ما نص عليه في هذه الاتفاقية ، ولكنها تملك أيضا « صلاحيات عارضة » هي ما تنطوي عليه ممارسة الاختصاصات والصلاحيات والوظائف المخولة لها ، وما هو لازم لهذه الممارسة .

ولقد كان الدور الذي يمكن أن تقوم به السلطة ، ويحدد بذلك طبيعتها .

محل خلاف بين الدول منذ المناقشات الأولى في لجنة قاع البحر (١) .

فالبعض رأى أن يقتصر دور السلطة على مجرد إعطاء التصريحات

بالاستكشاف والاستغلال على أن تعطى صلاحيات على كافة الأنشطة التي تتم

في قاع البحر خارج حدود الولاية الإقليمية للدولة ، ويكون التصريح

بالاستغلال بشروط ولمدة محدودة ، مع دفع مقابل للاستكشاف ، الدول

الأوروبية ، ، بينما ذهب اتجاه آخر إلى إنشاء جهاز تنظيمي على مستوى كبير

يعطى التصريحات ، ويحمي البيئة البحرية ، ويجمع ويوزع العائد الناتج عن

الاستغلال ، الولايات المتحدة ، وذهبت العديد من الدول وخاصة الدول النامية

إلى أن الجهاز نفسه يجب أن يقوم بعمليات الاكتشاف والاستغلال في المنطقة

الدولية ، أو يكلف أجهزة أو مرافق للقيام بهذا النشاط لحسابه .

وأخيرا ذهب اتجاه عبرت عنه العديد من الدول الاشتراكية وعلى رأسها

بولندا - إلى أن مهمة الهيئة هي تنظيم وتنسيق أنشطة الدول في هذا المجال

بحيث يترك لكل دولة حق النفاذ إلى قاع البحر والقيام بعمليات الاستغلال

والاستكشاف ، على أن يقوم الجهاز بالتنسيق بين هذه الأنشطة (٢) .

وقد ناقشت اللجنة الأولى في دورة المؤتمر المنعقدة عام ١٩٧٤ هذه

المسألة ، وقد تركز الخلاف حول مسألة من له الحق في استثمار المنطقة ؟

وكان من رأى الدول النامية أن كافة الأنشطة المتعلقة باستكشاف المنطقة

(١) راجع في تفصيل هذه المقترحات :

- Rolin churchill, K.R. Simmonds, J. Welch, New Directions
in The Law of The Sea, V. III, Oceana publications Inc., New
york 1973, p. 124

Doc. A/con 138/57

(٢) راجع وثائق الأمم المتحدة .

وراجع تقرير لجنة قاع البحر إلى الجمعية العامة للأمم المتحدة عام ١٩٧٠

ملحق ٧ .

وراجع دراسة د. أبراهيم العناني عن النظام القانوني لقاع البحر بالمجلة

المصرية للقانون الدولي ، المرجع السابق ص ١٣٧ وما بعدها .

ومواردها وجميع النشاطات الاخرى المتعلقة بذلك ، ومن بينها البحث العلمى
يجب أن تتم من قبل السلطة مباشرة . ويجوز لها أن تستند بعض المهام إلى
أشخاص طبيعية أو معنوية عن طريق عقود الخدمة والمشاريع المشتركة أو
الارتباطات الاخرى التى تقررها والتي تكفل للسلطة سيطرة مباشرة وفعالة
على جميع تلك النشاطات فى كل الاوقات .

رقد انتصر هذا الاتجاه فى النهاية واخذت به الاتفاقية ، اذ ورد بها نص
المادة ١٥٣ والذى جاء به انه : « تنظم الانشطة فى المنطقة وتجزى وتراقب
براسطة السلطة نيابة عن الانسانية جمعاء . . . » ، كما انشا جهاز فرعى هو
المؤسسة عهد له مهمة مباشرة الاستغلال بنفسه .

والى جانب ذلك نص على جواز أن تعهد السلطة - كلما رأت ذلك
مناسبا - الى الدول الاطراف فى الاتفاقية أو الى مؤسسات حكومية فيها أو
لأى شخص معنوى عام أو خاص أو حتى شخص طبيعى ، بالدخول فى عقود
خدمة أو مشاريع مشتركة أو أى شكل آخر من اشكال عقود الاستغلال ، بحيث
تكفل هذه الارتباطات للسلطة ، المباشرة بشكل مستمر على هذه النشاطات (١)
ومع ذلك فمن المسائل التى لا زالت محل خلاف مسألة سلطة الجهاز فى منح
هذه التراخيص : الدول الناعية تميل الى أن تكون سلطة تقديرية ، أما الدول
المتقدمة فتميل الى جعلها سلطة مقيدة بحيث لا يملك الجهاز صلاحية الرضى
لمن يستوفى شرط القدرة على الاستغلال .

وجدير بالذكر أن من بين هذه الدول ، المجموعة الاشتراكية وعلى رأسها
الاتحاد السوفيتى ، فهم يتفقون مع دول أوروبا الغربية على اعطاء الجهاز
صلاحيات ضيقة ، وعلى اعطاء قدر أكبر من الحرية للشركات والدول لاستغلال

(١) المواد ٢٥ ، ٢٦ ، ٢٧ من الاتفاقية ، وراجع أقوال د . أكرم التوتى فى
ندوة قانون البحار الجديد والمصالح العربية ، سابق الإشارة إليها - ص
٣١ وما بعدها .

مقاع البحر ، على إحساس أن تلك الدول وتلك الشركات قد اكتسبت خبرة
 غلوية في الاستغلال .

من هنا يتبين لنا حرص الدول على انشاء منظمة دولية قوية تمارس
 كافة انواع الانشطة التي تقوم بها المنظمات الدولية ذات الطابع القيدراالى ،
 أى أنها تلزم الدول بقراراتها ، ولديها من الاجهزة ومن الموظفين ما يجعلها تقوم
 بممارسة النشاط الاقتصادي في المنطقة بنفسها ، أو بواسطة الغير ، مع
 رقابة رقابة ممتدة ، ووفقا للخطة التي تضعها في هذا الخصوص .

٢ - هيئات السلطة :

٦٨١ - تشكل السلطة من الهيئات الآتية : جمعية ، مجلس ، أمانة ،
 المؤسسة وقد اعطت الاتفاقية حقا مريضا في انشاء الهيئات الفرعية الضرورية
 لتأدية أعمال السلطة .

(١) الجمعية

التشكيل :

تشكل الجمعية من كافة الدول الاعضاء في الاتفاقية ، لذا تعتبر الهيئة
 العليا للسلطة التي تكون بقية الهيئات الرئيسية مسئولة أمامها . ولها بهذه
 الصفة صلاحية وضع السياسة العامة بشأن أى مسألة أو أمر يقع في
 اختصاص المنظمة .

ويمثل كل دولة ممثل واحد في الجمعية ويجوز أن يرافقه ممثلون
 مناوون ومستشارون .

الإجراءات والتصويت :

٦٨٢ - تعقد الجمعية دورة عادية سنوية ، وتعقد دوائر استثنائية اذا
 قررت ذلك ، أو بناء على طلب المجلس أو أغلبية السلطة (١) .

(١) يتم الانعقاد في الحاليتين الأخيرتين بدعوة من الأمين العام .

وتتكون اجتماعات الجمعية العامة فصيحة إذا حضرها نصف عدد الأعضاء :

قواعد التصويت :

٦٨٣ - تقوم الجمعية على مبدأ المساواة في التصويت بين مختلف الأعضاء ، وقد ميزت الاتفاقية فيما يتعلق بالنصاب اللازم لاتخاذ القرارات فيها بين المسائل الموضوعية والمسائل الإجرائية ، فبالنسبة للأولى يجب توافر ثلثي عدد الاصوات ، وبالنسبة للثانية ، يكفي الأغلبية العادية (١) ، ويجوز تأجيل التصويت بصدد أية مسألة موضوعية لمدة خمسة أيام سواء بنسب على أمر الرئيس ، أو طلب خمس أعضاء الجمعية ، ولمرة واحدة ، وبشرط ألا يؤدي التأجيل إلى تقربت غرض المسألة في نفس الدورة .

رتضع الجمعية لائحة تنظيمية ، وتنتخب في بداية كل دورة عادية رئيسها وغيره ممن قد تدعو الحاجة اليه من أعضاء المكتب .

اختصاصات الجمعية :

٦٨٤ - تعتبر الهيئة العليا للسلطة ، لذا تملك بشكل عام صلاحية وضع السياسة العامة للسلطة ، وبصدد كل الامور التي تدخل في اختصاصها (٢) .

ويمكن تقنين الاختصاصات التي تمارسها الجمعية بنسب نوعها الى

(١) لم تضع الجمعية معيارا للتمييز بين المسائل الموضوعية والمسائل الإجرائية ، وجعلت المرجع في تكييف المسألة عند الخلاف من هذه الناحية الى قرار يصدر من الجمعية العامة بأغلبية الثلثين ، واعتبرت الاتفاقية من المسائل الإجرائية دعوة الجمعية للانعقاد في دورة استثنائية . ويعتسب النصاب على اساس عدد الاعضاء الحاضرين المشتركين في التصويت .

(٢) نصت المادة ١٦٠ فقرة (ن) على اختصاص الجمعية بمناقشة أية مسألة أو امر يقع ضمن اختصاصات السلطة .

اختصاصات تتصل بالامور التنظيمية في المنظمة ، واختصاصات تتصل بالنشاط الذي تمارسه السلطة في استكشاف واستغلال ثروات البحار لصالح المجتمع الدولي ، واختصاصات تتصل بالدول النامية ، ثم اختصاصات تتعلق بتطوير القانون الدولي .

اولا - الاختصاصات التنظيمية :

(١) في الشؤون الانتقالية :

٦٨٥ - تنتخب الجمعية أعضاء المجلس ، وتشترطه مع المجلس في انتخاب أعضاء مجلس ادارة المؤسسة ومديرها العام ، كما أنها تنتخب الامين العام للسلطة من بين المرشحين الذين يقترحهم المجلس .

وتختص كذلك بوقف ممارسة حقوق وامتيازات العضوية اذا ما رأت غرفة منازعات قاع البحار أن دولة ما طرفا في الاتفاقية قد انتهكت بصورة جسيمة ومتكررة احكام الاتفاقية .

(٢) في الشؤون المالية :

٦٨٦ - تقوم الجمعية بدراسة وإقرار الميزانية السنوية المقترحة للسلطة المقدمة من المجلس . وتقوم بتقدير مساهمات الاعضاء في الميزانية الادارية للسلطة وفقا لجدول تقدير متفق عليه يوضع على أساس الجدول المستخدم للميزانية العادية للأمم المتحدة الى أن يصبح للسلطة دخل كاف من مصادر أخرى لتغطية مصروفاتها الادارية .

(٣) انشاء الفروع :

٦٨٧ - تملك الجمعية اختصاص انشاء الهيئات الفرعية التي تعتبرها لازمة لممارسة وظائفها وفقا للاتفاقية ، وقد وضعت المبادئ العامة التي تنجم انشاء الفروع وهي مبدأ التوزيع الجغرافي العادل بين الدول ، والحاجة الى أعضاء مؤهلين واكفاء في الامور التقنية التي تعالجها هذه الهيئات .

ثانيا - الاختصاصات المتعلقة بالنشاط :

٦٨٨ - الى جانب اختصاصها فى وضع السياسة العامة للمنظمة ، نجد أن الجمعية تملك اختصاص دراسة وقرار القواعد والانظمة والاجراءات المتعلقة بالتقاسم المنصف للفوائد المالية وغيرها من الفوائد الاقتصادية المستمدة من الانشطة فى المنطقة ، وبالمدفوعات والمساهمات التى تنتج عن استغلال الجرف القارى وراء المائتى ميل بحرى ، وذلك كله بناء على توصية المجلس ، وإذا لم توافق الجمعية على توصيات المجلس ، أعادتها اليه للنظر فيها من جديد فى ضوء الآراء التى أعربت عنها الجمعية .

اختصاصات تتعلق بمركز الدول النامية فى المنطقة :

٦٨٩ - تعتبر الدول النامية شخصا قانونيا يحتاج الى الحماية أكثر من الدول المتقدمة ، ونجد أن الاتفاقية قد تقدمت فى هذا المجال الى حد كبير . لذا فإن الاتفاقية أعطت للجمعية صلاحيات عديدة تتصل بوضع الدول النامية والمتضررة جغرافيا ، كطائفة أشد ضعفا من بين الدول النامية ، ومن ثم فالجمعية تملك الاختصاصات الآتية :

١ - فعند دراستها وقرارها للقواعد والانظمة المتصلة بالتقاسم المنصف للفوائد المالية والاقتصادية وبالمدفوعات والمساهمات التى تقوم وقفا لاحكام الاتفاقية ، عليها أن تضع فى اعتبارها مصالح واحتياجات الدول النامية والشعوب التى لم تنل الاستقلال الكامل أو وضعا آخر من أوضاع الحكم الذاتى .

٢ - النظر فى المشاكل ذات الطابع العام المتصلة بالانشطة فى المنطقة التى تواجه الدول النامية ، والدول غير الساحلية ، والمتضررة جغرافيا .

٣ - وضع نظام للتعويض أو تدابير للمساعدة على التكيف الاقتصادى للدول النامية التى تصيبها أضرار نتيجة للنشاط الذى يجرى فى المنطقة ، وعلى الخصوص إذا قل بيعها للمواد الأولية نتيجة لانتاجها من المنطقة .

١٣٨ - اختصاصات تتعلق بتطوير القانون الدولي :

٦٩٠ - ان استغلال قاع البحار بين الامور التي جددت على الساحة الدولية كما ان التنظيم الذي تضمنه الاتفاقية لتنظيم المنطقة ، يعتبر تطورا هاما للعلاقات الدولية وللقانون الدولي ، لقد كان هم هذا القانون ابعاد الدول عن بعضها البعض حتى لا تتحارب ، وهنا نجده ينظم موارد مشتركة للانسانية ، ويبحث في طريقة توزيع عائدها على الكافة ، مع مراعاة الجانب الاضعف ، وهو الدول النامية ، لذا يجب دفع هذا الاتجاه الى الابعاد والعمل على تطويره بما يعود بالفائدة على المجتمع الدولي بكامله . . لذا نهيت الاتفاقية على اختصاص الجمعية في اجراء دراسات واتخاذ توصيات بغرض تعزيز التعاون الدولي فيما يتعلق بالانشطة في المنطقة ، وتشجيع التطوير التدريجي للقانون الدولي المتعلق بذلك ، وتدوينه .

العلاقة بين الجمعية وهيئات المنظمة الاخرى :

٦٩١ - تعتبر الجمعية الجهاز الرئيسى المهيمن على الاجهزة الاخرى لذا فان الهيئات الاخرى مسؤولة امامها (المادة ١٦٠ / ١) وتلتزم بتقديم تقارير دورية لها (١٦٠ / ط) كما ان الجمعية تتخذ القرارات التى تتصل بتحديد الجهاز الذى يعالج اية مسألة او امر لم يعهد بها بصورة محددة الى هيئة معينة بما يتماشى مع توزيع الصلاحيات والوظائف فيما بين هيئات السلطة .

المجلس

التشكيل :

٦٩٢ - يتألف المجلس من ٣٦ عضوا تنتخبهم الجمعية على النحو الاتى :
- ثمانية عشر عضوا ينتخبون على اساس ضمان التوزيع الجغرافى العادل للمقاعد فى المجلس ككل ، وعلى اساس تمثيل كل منطقة جغرافية بمضو واحد على الاقل ، والمناطق الجغرافية المحددة هنسا هي : اسيا وافريقيا وامريكا اللاتينية واوروبا الشرقية واوروبا الغربية ، ودول اخرى .

- أربعة أعضاء يتوافر فيهم أحد شرطين : استهلاك أكثر من ٢٪ من مجموع الاستهلاك العالمى من السلع الأساسية المنتجة من فئات المعادن التى تستخرج من المنطقة ، أو استيراد أكثر من النسبة ذاتها من مجموع المستهلك العالمى من هذه السلع .

ويرجع فى ذلك الى الاحصاءات خلال السنوات الخمس الاخيرة ، ويشترط فى كل الاحوال أن تكون من بين هذه الدول دولة واحدة من منطقة أوروبا الشرقية ، وكذلك أكبر دولة مستهلكة .

- أربعة أعضاء من بين أكثر ثمانى دول لها أكبر استثمارات فى التحضير للأنشطة فى المنطقة وفى اجرائها اما مباشرة أو عن طريق رعاياها ، ويجب أن تكون منها دولة من أوروبا الشرقية على الأقل .

- أربعة أعضاء من بين الدول التى تعتبر على أساس الانتاج فى المناطق الواقعة تحت ولايتها ، مصدرة رئيسية صافية لفئات المعادن التى تستخرج من المنطقة بما فيها دولتان ناميتان على الأقل يكون لصادراتها من هبنة المعادة تأثير كبير على اقتصادياتها .

- ستة أعضاء من بين الدول النامية التى تمثل مصالح خاصة هى : الدول ذات الاعداد الكبيرة من السكان ، الدول غير الساحلية أو المتضررة جغرافيا والدول المستوردة الرئيسية لمنتجات المعادن التى تستخرج من المنطقة . والدول التى تعد منتجة محتملة لهذه المعادن ، والدول الأقل نموا .

ومن هنا نرى أن الإتفاقية حاولت أن توازن بين العديد من الاعتبارات فى تشكيل المجلس ، فجعلت للاعتبار الجغرافى الاهمية الاولى ، وجعلته يسيطر على انتخاب نصف المجلس ، واتخذت معيار نسبة الاستهلاك أو الاستيراد أساسا لتشكيل تسع عدد الاعضاء ، ومن معيار العمل الاستثمارى فى المنطقة أساسا لتشكيل تسع آخر . وجعلت من معيار المصالح الخاصة أساسا لتشكيل (٢٨٩ - القانون)

نسبة أقل من خمس عدد الاعضاء ، وإن وسعت دائرة المصالح الخاصة فهي تضم الدول المستوردة الرئيسية لثبات المعادن التي مستخرج من المنطقة ، مع أنها ممثلة وفقا للمعيار الثاني ، يضاف اليها الدول ذات الاعداد الكبيرة من السكان والدول غير الساحلية أو المتضررة جغرافيا ، وأقل الدول نموا ، والدول المنتجة المحتملة للمعادن .

ونعتقد أن هذا التوازن لم يتم على أساس سليم ، لأنه أعطى وجودا أكبر للدول الكبرى في المجلس بحكم كونها هي الأكثر استهلاكاً واستيراداً وإنتاجاً ، مما يعنى احتمال التحيز لصالحها في المجلس ، لذا نجد أن الاتفاقية قد نصت على مراعاة أن تكون الدول غير الساحلية والدول المتضررة جغرافيا ممثلة بدرجة تتناسب الى حد معقول مع تمثيلها في الجمعية (١٦١ / ٢) ، وكذلك الدول الساحلية والنامية منها إذا توافرت لديها شروط تحصل بالانتاج أو الاستيراد أو المصلحة .

مدة العضوية :

٦٩٣ - ينتخب كل عضو في المجلس لمدة أربع سنوات ، على أنه ينبغي أن تكون مدة نصف أعضاء كل مجموعة من المجموعات المنتجة سنتين في أول انتخاب تجريه الجمعية لانتخاب أعضاء المجلس .
ويجوز إعادة انتخاب من انتهت عضويته .

الاجراءات في المجلس :

٦٩٤ - يعقد المجلس ثلاثة اجتماعات كل عام في مقر السلطة وتشكل أغلبية الاعضاء نصاباً قانونياً للاجتماع . ويكون لكل عضو صوت واحد .

ويصح المجلس اجراء يجوز بموجبه لأى عضو في السلطة غير ممثل في المجلس أن يرسل ممثلاً عنه لحضور اجتماع المجلس عندما ينظر أمراً يتصل به ويشترك في المداولات دون أن يكون له الحق في التصويت .

نظام التصويت :

٦٩٥ - التمييز بين المسائل الموضوعية والمسائل الاجرائية :

لم تَضَع الاتفاقية معيارا للتمييز بين النوعين . وقد وحدت نصاب التمييز في المسائل الاجرائية ، فهو نصاب الاغلبية الحاضرة والمشاركة في التصويت اما بالنسبة للمسائل الموضوعية ، فيختلف نصاب التمييز بحسب نوع المسألة :

١ - فهو ثلثا الاعضاء الحاضرين المصوتين ، بشرط أن تمثل هذه الاغلبية ، اغلبية أعضاء المجلس في المسائل الآتية :

١ - قرار الدخول في علاقات مع الأمم المتحدة أو المنظمات الدولية الاخرى بمقتضى اتفاقات تخضع لموافقة الجمعية .

٢ - دراسة تقارير المؤسسة واحالتها الى الجمعية مشفوعة بتوصياته .

٣ - تقديم التقارير السنوية الى الجمعية ، وما تتطلبه منه من تقارير خاصة .

٤ - القرارات الخاصة بوضع نظام التعويض أو غيره من نظام المساعدة على التكيف الاقتصادي لدولة اُضيرت من نشاط السلطة .

٥ - اصدار التوصيات الى المؤسسة .

٦ - استعراض جميع الاموال التي يتعين أن تدفعها السلطة أو تسلمها بصدد العمليات التي تجرى في المنطقة .

٧ - اخطار الجمعية بقرارات غرفة متازعات قاع البحار في الدعاوى التي يقبضها ضد أي دولة أو شخص لا يمثل لقراراته ، وتقديم التوصيات الكفيلة بالتنفيذ .

- ب - وتكون الأغلبية هي ثلاثة أرباع الحاضرين ومع تمثيلهم كذلك لأغلبية
أعضاء المجلس في المسائل الآتية : -
- ١ - القرارات الخاصة بوضع السياسات المحددة التي ستتتبعها
السلطة بشأن أية مسألة أو أمر يقع ضمن اختصاصات السلطة
وذلك في إطار أحكام الاتفاقية والسياسات العامة التي تصفها
الجمعية .
- ٢ - القرارات المتعلقة بالاشتراك على تنفيذ أحكام الاتفاقية في
جميع المسائل والأمر التي تدخل في اختصاص السلطة ،
وقرارات التنسيق بين مختلف الأنشطة ، وتوجيه نظر الجمعية
إلى حالات عدم الامتثال .
- ٣ - وضع اقتراح بقائمة المرشحين للانتخاب لمكتب الأمين العام ،
وكذلك أعضاء مجلس إدارة المؤسسة وعديرها العام .
- ٤ - قرارات إنشاء الهيئات الفرعية .
- ٥ - قرار اعتماد النظام الداخلي لعملة بما في ذلك أسلوب اختيار
الرئيس .
- ٦ - قرارات الرقابة على الأنشطة في المنطقة وفقاً لقواعد السلطة
وانظمتها وإجراءاتها .
- ٧ - القرارات الخاصة بالاختيار لأشخاص أو شركات ممن يتقدمون
بطلبات للحصول على أذونات الإنتاج عندما يتطلب الأمر
ذلك الاختيار .
- ٨ - قرار اقراء الميزانية وتقديرها إلى الجمعية .
- ٩ - التوجيهات التي يقدمها إلى الجمعية في السياسات والأمر
المختلفة التي تقع في اختصاص السلطة ، وكذا التوصيات التي

يلتزمها بشأن وقف ممارسة حقوق زامبيازات العضوية .

١٠ - القرار الخاص بإقامة الدعاوى نيابة عن السلطة في حالة عدم الامتثال .

١١ - القرارات التي تصدر في حالات الطوارئ ويمكن أن تشمل إيقاف العمليات أو تعديلها من أجل منع إلحاق ضرر جسيم بالبيئة البحرية ينجم عن النشاط في المنطقة ، ويكون القرار ساريا لمدة ثلاثين يوما .

٢١ - قرار إنشاء هيئة فرعية لوضع مشروع القواعد والانظمة والاجراءات المالية المتعلقة بالإدارة المالية والترتيبات المالية المخصصة عليها في الاتفاقية وفي ملاحظتها .

١٣ - قرار إنشاء الآليات المناسبة لإدارة جهاز المفتشين والإشراف عليه .

١٤ - قرارات رفض الموافقة على استغلال قطاعات من قبل المتعاقدين أو المؤسسات في الحالات التي تتوافر فيها أدلة قوية على وجود خطر إلحاق ضرر جسيم بالبيئة البحرية .

١٥ - انتخاب أعضاء لجنة التخطيط الاقتصادي ، واللجنة القانونية والتقنية من بين المرشحين الذين تسميهم الدول ، وتعزيز زيادة عدد الأعضاء عن خمسة عشر شخصا لكل لجنة عند الضرورة .

١٦ - قرارات الاقتراض .

١٧ - وتصدر القرارات بتوافق الآراء في المسائل الآتية :

١ - اعتماد الميزانية العامة ، بالجزء الخاص بالميزانية وهو الذي يتلوه المنطقة .

٢ - التوصيات التي تصدر من المجلس بقواعد وأنظمة وإجراءات
الاقتسام العادل للفوائد المالية وغيرها من الفوائد الاقتصادية
المستمدة من الأنشطة في المنطقة والمدفوعات والمساهمات المقدمة
للسلطة .

٣ - القرار الخاص باتخاذ التدابير اللازمة والمناسبة لتوفير الحماية من
الآثار الاقتصادية الضارة بالدول التي تنتج مواد أولية مائلة
لتلك التي تنتجها السلطة ، وذلك بناء على توصية لجنة
التخطيط الاقتصادي .

صلاحيات المجلس :

٦٩٦ - يعتبر المجلس الهيئة التنفيذية للسلطة ، وعليه بهذه الصفة وضع
السياسات المحددة التي ستتتبعها السلطة بشأن أي مسألة أو أمر يقع في
اختصاصها ، وفقا لاحكام الاتفاقية ، والسياسات العامة التي تضعها الجمعية .

وعلى ذلك فإن مهام تعريف كافة الامور اليومية تدخل في نطاق
اختصاصه . لذا نجد ان الاتفاقية قد عدت هذه الاختصاصات بشكل منفصل .
كذلك يملك المجلس انشاء هيئات تساعد على ممارسة اختصاصه ، وقد
حددت الاتفاقية بعض هذه الهيئات ، واوضحت المهام المنوطة بكل هيئة منها .

لذا نجد نصا يضع الاختصاص التنفيذي العام للمجلس هو نص المادة
١/٢ الذي يقول ان المجلس « يشرف على تنفيذ احكام هذا الجزء المتعلق بجميع
المسائل والامور التي تقع ضمن اختصاص السلطة وينسقه ، ويوجه نظره
الجمعية الى حالات عدم الامتثال » .

ونستطيع ان نقسم اختصاصات المجلس الى اختصاصات تنظيمية تتعلق
بإدارة الهيئة من الداخل ، واختصاصات تتعلق بتلطاق السلطة .

أولاً - الاختصاصات التنظيمية :

٦٩٧ - في مجال انتخابات الاعضاء : يقترح على الجمعية قائمة بمرشحين لمنصب الأمين العام ، ويزكي مرشحين للجمعية لانتخاب أعضاء مجلس ادارة المؤسسة ومديرها العام .

في مجال وضع الانظمة واللوائح : يعتمد نظامه الداخلي بما في ذلك أسلوب اختيار رئيسه - يوافق على خطط العمل المتعلقة بالاستكشاف والاستغلال وفقا لاحكام الاتفاقية ، يعتمد قواعد السلطة وانظمتها واجراءاتها راية تعديلات لها ويطبقها بصورة مؤقتة حتى تقرها الجمعية .

في مجال انشاء الفروع : ينشئ حسب الاقتضاء الهيئات الفرعية التي يعتبرها لازمة لممارسة وظائفه .

اختصاصات قضائية :

- يقيم المجلس الدعاوى نيابة عن السلطة امام غرفة منازعات قاع البحار في حالات عدم الامتثال ، كما يخطر الجمعية بالاحكام الصادرة منها مشفوعة بتوصياته للتنفيذ .

اختصاصات تتعلق بممارسة نشاط السلطة :

يسلك المجلس الموافقة على خطط العمل في المنطقة ، ويمارس رقابة على الأنشطة التي تتم فيها : كذلك يوصي المجلس الجمعية بقواعد وانظمة واجراءات الاتسيام العادل للفوائد المالية وغيرها من الفوائد الاقتصادية المستمدة من الأنشطة في المنطقة والمبفوعات والمساهمات المقدمة الى السلطة ، وللمجلس حق الاختيار من بين المتقدمين بطلبات للحصول على اذونات الانتاج في المنطقة ، عندما يتطلب الامر القيام بهذا الاختيار .

كذلك اعطته الاتفاقية بعض الصلاحيات الهامة هي رفض الموافقة على استغلال قطاعات في المنطقة من قبل المتعاقدين أو المؤسسة في الحالات التي

تتوافر لديه فيها أدلة قوية تبين وجود خطر الحاق ضرر جسيم بالبيئة البحرية ، كما أن له أن يصدر أوامر في حالات الطوارئ، يجوز أن تشمل إيقاف العمليات أو تعديلها من أجل منع الحاق ضرر خطير بالبيئة البحرية .
ينجم عن الأنشطة في المنطقة .

وأخيرا ينشئ المجلس الآليات المناسبة لإدارة جهاز المفتشين يقوم بتفقد الأنشطة في المنطقة لتقرير ما إذا كان يجرى الامتثال لاحكام الاتفاقية ولقواعد السلطة وانظمتها واجراءاتها ولاحكام وشروط أى عقد مع السلطة .

اختصاصات مالية :

- يقدم الميزانية السنوية المقترحة للسلطة الى الجمعية لإقرارها ، وينشئ هيئة فرعية لوضع مشروع القواعد والانظمة والإجراءات المالية المتعلقة بما يلي : الإدارة المالية ، والترتيبات المالية ، ويستعرض تحصيل جميع المدفوعات التي يتعين أن تدفعها السلطة أو تتسلمها بصدد العمليات التي تجرى في المنطقة .

العلاقة بين المجلس والاجهزة التنظيمية الأخرى :

٦٩٨ - يدرس المجلس تقارير المؤسسة ويحيلها الى الجمعية مع توصياته ، وبذلك اصدار التوجيهات للمؤسسة في اطار ما ورد بالاتفاقية ، وهذا يعنى أن هذا الجهاز خاضع لإشرافه .
ولكن الاتفاقية لم توضح درجة الخضوع للجمعية والتبعية لها في العديد من الأمور ، فهو يقدم لها تقارير سنوية عن النشاط ، وأية تقارير خاصة أخرى ، كما يقدم لها توصياته لإنشاء نظام للتعويض أو تدابير للمساعدة على التكيف الإقتصادي نتيجة للاضرار التي قد تلحق بعض الدول من النشاط في المنطقة .

هيئات المجلس :

٦٩٩ ب أنشأت الاتفاقية هيئتين رئيسيتين للمجلس هما : لجنة التخطيط

الاتحادش ، واللجنة القانونية والتقنية : وجعلت الاتفاقية لهاتين اللجنتين اختصاصات واسعة في بحث ودراسة واقتراح القرارات التي تعرض بمختلف المسائل التي تعرض على المجلس (١) .

• واجازت الاتفاقية للمجلس انشاء لجان اخرى حسب حاجة العمل .

(ج) المؤسسة

٧٠٠ - تعتبر المؤسسة الجهاز الذي يقوم مباشرة النشاط بنفسه في المنطقة ، كما تقوم بنقل المعادن المستخرجة من المنطقة وتجهيزها وتسويقها .

وعلى ذلك تجعل المؤسسة من المنطقة ، ليس مجرد منطقة دولية لغتسيق السياسات ووضع اتحس التعاون بين الدول في حارة النشاط في المنطقة ، وانما منظمة تنفيذية تتولى بنفسها القيام بالنشاط الاستخراجي في المنطقة وتقوم بتسويقه ، واقتسام عائدته بين الدول الاعضاء في السلطة وفقا للقواعد التي يقرها المجلس والجمعية .

على أن المؤسسة لا تمارس النشاط في المنطقة وحدها ، وانما يمكن للسلطة أن تسمح للدول الاطراف أو المؤسسات الحكومية أو الاشخاص الطبيعيين والاعتباريين الذين يحملون جنسيات الدول الاطراف أو الذين يكون لهذه الدول أو لرعاياها سيطرة فعلية عليهم (٢) .

استقلال المؤسسة :

٧٠١ - رغم خضوع المنظمة للسياسة العامة التي تضعها الجمعية وللتوجيهات التي يصدرها المجلس ، فانها تتمتع بالاستقلال الذاتي في تسييرها لعملها ، بل نصت الاتفاقية صراحة على أن المؤسسة لا تتحمل مسئولية أعمال السلطة أو التزاماتها أو ما يحمل السلطة مسئولية أعمال للمؤسسة أو التزاماتها ، كما

(١) راجع المواد من ١٦٣ الى ١٧٢ .

(٢) راجع المواد : ١٥٣ ، ١٧٠ والاحكام التي تضعها المرفق الرابع للاتفاقية ،

لا يحمل أى عضو فى السلطة لمجرد العضوية مسئولية أعمال المؤسسة أو التزاماتها (١) .

ادارة المؤسسة :

٧٠٢ - يكون للمؤسسة مجلس ادارة ومدير عام والجهاز الذى يلزم لممارسة وظائفها من الموظفين .

مجلس الادارة :

يتألف مجلس الادارة من ١٥ عضوا تنتخبهم الجمعية بناء على توصية المجلس ، ويراعى فى الانتخاب هذا التوزيع الجغرافى العادل ، والحاجة الى أعلى مستوى من الكفاءة من أجل ضمان استمرار قيام المؤسسة بعملها بنجاح .
ومدة العضوية اربع سنوات ويحظر إعادة انتخاب من انتهت عضويته ، مع تفضيل التناوب فى شغل العضوية بين الدول ويتصرف أعضاء المجلس بصفتهم الشخصية ، لذا يحظر عليهم أن يلتسوا أو يتلقوا تعليمات حكومية فى قيامهم بواجباتهم .

التصويت :

جعلت الاتفاقية من مجلس الادارة جهازا دائم الانعقاد حتى يتسنى له مواصلة اعمال السلطة ، وخالف القواعد العامة فى نصاب الاجتماع اذ تطلب لصحة الانعقاد توافر ثلث الاعضاء وان كان عقد صدق واحدا للقرارات تصدر بالاغلبية .

صلاحيات المجلس ووظائفه :

٧٠٣ - يقوم المجلس بتوجيه عمل المؤسسة كما يمارس الصلاحيات اللازمة لتحقيق مقاصد المؤسسة ، وعلى ذلك يقوم المجلس :

- ١ - يوضع عمل وبرامج للقيام بالأنشطة المحددة في الاتفاقية
- ٢ - أعداد طلبات الحصول على اذونات الانتاج وتقديمها الى المجلس
- ٢ - وضع الاحكام والشروط الخاصة باقامة مشروعات مشتركة والاراء
نتائج المفاوضات بهذا الشأن .
- ٤ - اقرار الميزانية السنوية والاحتياطي الواجب تجنيبه .
- ٥ - اللجوء الى الاجراءات القانونية وعقد الاتفاقيات والموافقة على
اية صفقات تجارية تحصل بفرض المؤسسة .

المدير العام وجهاز الموظفين :

- ٧٠٤ - تنتخب الجمعية ، بناء على توصية المجلس ، مديرا عاما للمؤسسة لمدة
خمس سنوات ، يجوز تجديدها . ويجب ألا يكون عضوا بمجلس الإدارة وأن
كان يحضر جلساته ويشارك في المداولات دون أن يكون له حق التصويت .

ويعتبر المدير العام الممثل القانوني للمؤسسة والمسئول التنفيذي الاول
قبلها ، ويكون مسئولا أمام مجلس إدارة المؤسسة عن تصريف أعمالها ، كما
يكون مسئولا عن تنظيم موظفي المؤسسة وإدارتهم وتعيينهم وفصلهم :

وقد وضعت الاتفاقية أسس اختيار الموظفين ونظامهم القانوني ، وفقا
للقواعد المتعارف عليها بالنسبة للموظفين الدوليين (١) .

العمليات التي تقوم بها المؤسسة :

تتفرع المؤسسة على المجلس مشاريع للقيام بالأنشطة في المنطقة ، وتتضمن
هذه المقترحات خطة عمل رسمية مكتوبة للأنشطة ، وعند اقرار المجلس
للمشروع تنفذه المؤسسة على أساس خطة العمل الرسمية . وقد أعطت

(١) مثل تأمين أعلى مستوى من الكفاءة والاختصاص الفني ، وكذلك مراعاة
مبدأ الاختيار على أساس جغرافي عادل ، كذلك كفلت جيدة الموظفين ،
وحظرت على الدول التدخل في شئونهم . راجع المادة ٧ من المرفق
الثالث .

الاتفاقية للمؤسسية حتى ملكية جميع المعادن والمواد المجهزة التي تنتجها ، وتبيع هذه المنتجات على أساس غير تمييزي بين مختلف الدول ووفقا لإجراءات تكفل ذلك نصت عليها الاتفاقية .

(٥) الامانة

٧٠٦ - حرصت الاتفاقية على إقامة امانة عامة تقوم بالوظائف الإدارية والفنية التي يقوم بها هذا الجهاز في مختلف المنظمات الدولية ، ولا تختلف الاحكام التي نصت عليها المنظمة هنا عن الاحكام العامة المقررة من حيث وجود أمين عام يرأس مجموعة من الموظفين الدوليين ، ومن حيث الحرص على الطابع الدولي للموظفين وتقرير حصاناتهم وامتيازاتهم (١) .

لثا - الترتيبات المالية للسلطة :

٧٠٧ - تهمل السلطة وفقا لميزانية سنوية يضعها الأمين العام ويقدمها للمجلس الذي يحيلها بدوره مع ملاحظاته الى الجمعية التي تقوم باقرارها .
وتتضمن الميزانية - ككل الميزانيات - بيان الايرادات والمصروفات .

وايرادات السلطة تتمثل في الاتي : -

١ - حصة تدفعها كل دولة عضو على أساس الجدول المستخدم للميزانية العادية للأمم المتحدة . وهذا البند وقفي يتوقف دفعه عندما يكون للسلطة دخل كاف من البنود الاخرى .

ب = ما يدفعه المستثمرون في المنطقة بالنسب المحددة في المرفق الثالث من الاتفاقية ؛ بالإضافة الى حصة المؤسسة عند قيامها بالاستثمار في المنطقة .

ج - القروض التي تحصل عليها السلطة .

(١) راجع مؤلفنا : المنظمات الدولية ، طبعة ١٩٨٣ من ٥٣ وما بعدها .

د - التبرعات التي تقدمها الدول أو غيرها .

أما المصروفات فتتمثل في :

أ - المصروفات الإدارية للسلطة .

ب - اقتسامها لصالح الإنسانية جمعاء مع اعتبار الحاجات الأكثر إلحاحاً للدول النامية .

ج - منح المؤسسة ما تحتاج إليه للقيام بالاستغلال في المنطقة .

د - استخدامها لتعويض الدول النامية في الحالات وفقاً لما هو منصوص عليه في الإتفاقية .

وعلى المجلس والجمعية وضع القواعد الخاصة بالتوزيع بين مختلف

هذه الأوجه .

الفصل الثالث

البحر الاقليمي

المبحث الاول

معنى البحر الاقليمي وطبيعته القانونية .

٧٠٨ - لا يوجد - في نظرنا - فارق في الطبيعة بين البحر الاقليمي والبحار العالية ، اذ انها جميعا تمثل امتدادات بحرية واحده (١) ، انما استقر المرفع الدولي على تمييز اجزاء من البحار العالية - هي تلك القريبة من شواطئ الدول - واخضاعها لنظام قانوني مختلف عن ذلك الذي تخضع له البحار العالية ، فبينما راينا البحار العالية تستقل عن سيادة كافة الدول ، نجد ان البحار الاقليمية تخضع لسيادة الدول الشاطئية . وعلى هذا جاء نص المادة الاولى من اتفاقية جنيف لالبحر الاقليمي والمنطقة المجاورة الموقعة عام ١٩٥٨ ، على ان سيادة الدولة تمتد الى ما بعد اقليمها الأرضي - بما في ذلك مياهها الداخلية - الى نطاق بحري متاخم لسواحلها ، وان السيادة تمارس وفق الشروط المحدودة باحكام نصوص هذه الاتفاقية والقواعد الاخرى للقانون الدولي .

كما ذكرت المادة الثانية من هذه الاتفاقية ان سيادة الدولة الساحلية

(١) اجتمعت الدول في مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار على ان البحر يعتبر جزءا من اقليم الدولة مغمورا بالمياه ويعد بمثابة امتداد له ، وان الدولة تباشر حقوق سيادة كاملة عليه ، رهنسا بمراعاة احكام الاتفاقية ، وقواعد القانون الدولي الاخرى .

راجع في هذا الخلاف د . مصطفى الحفناوي ، قانون البحار الدولي في زمن السلم ص ١٥٧ ، د . حامد سلطان ، المرجع السابق ص ٦١٠ د . محمد طلعت الغنيمي ، الاحكام العامة في قانون الأمم ، ص ١٠٨٢ .

تمتد إلى المجال الجوي الذي يعلو البحر الاقليمي ، وكذلك إلى قاع هذا البحر وما تحته . فالبحر الاقليمي اذن هو مساحة تابعة لسيادة الدولة إلى أعلى مسافة في الارتفاع وإلى أقصى مدى في العمق .

ولم نجد أى خلاف فى تقرير هذه الأحكام فى المؤتمر الثالث لقانون البحار ، وفيما انتهت إليه الاتفاقية من أحكام بهذا الخصوص .

النتائج التى تترتب على سيادة الدولة على البحر الاقليمي :

٧٠٩ - تستطيع الدولة - مادام البحر الاقليمي يخضع لسيادتها - أن

تباشر عليه كافة حقوق السيادة ، ومن أهمها :

(١) تضع الدولة القوانين والأنظمة التى تحكم الصيد والجمار والارصاد

السفن والملاحة فيه .

• ويجوز لها أن تقصر حق الصيد فى البحار الاقليمية على رعاياها .

(ب) تحتكر الدول استغلال الثروات الحية التى قد توجد فى قاع بحرهما

الاقليمي .

(ج) يخضع الهواء الكائن فوق البحر الاقليمي لسيادة الدولة ، ولا

يجوز للطائرات الأجنبية أن تحلق فيه الا بترخيص من الدولة الساحلية .

(١) جاء بالاتفاقية (راجع المادة الأولى) أحكام تمثل ما ورد فى اتفاقية

جنيف :

• تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج اقليمها البرى ومياها الداخلية .

• إلى خزائن من البحر ملاصقة لها يعرف بالبحر الاقليمي . • تمتد هذه السيادة

لتشمل الحيز الجوى فوق البحر الاقليمي بالإضافة إلى قاعه وباطن أرضه .

المبحث الثاني

حق المرور البرى فى البحر الاقليمى

٧١ - مع ذلك ، فانه مما يميز الاقليم البحرى عن الاقليم البرى للدولة هو ان حق السيادة البحرى ليس مطلقا ، وانما هو مقيد بحق مقرر للسفن التابعة للدولة الأخرى ، وهو ما يعرف بحق المرور البرى . فما هو المقصود بهذا الحق ، وكيف ينظمه القانون الدولى ؟

مدلول حق المرور البرى :

٧٢ - حددت اتفاقية جنيف للبحر الاقليمى حق المرور البرى للدول الأخرى من زاويتين :

المرور : وهو الملاحة فى البحر الاقليمى ، أما بقصد عبوره دون الدخول الى المياه الداخلية أو زيارة حرق من مرافق مرفأ أو ميناء يقع خارج المياه الداخلية أو مع الدخول فى هذه المياه ، أو الخروج من المياه الداخلية الى اعلى البحار (المادة ١٤ / ٢) والمادة ١٨ من الاتفاقية الاخيرة .

على انه فيما يتعلق بالسفن المتجهة الى المياه الداخلية ، فان للدولة الساحلية الحق فى اتخاذ الاجراءات الضرورية لمنع أى اخلال بالشروط التى بمقتضاها يكون دخول هذه السفن تلك المياه خاضعا لها . وهذا طبعى ، ان المرور داخل المياه الداخلية ، يعد دخولا فى الاقليم الأرضى للدولة ، ولا يكون فى نطاق البحر الاقليمى الذى تلتزم الدولة فيه باعطاء الدول الأخرى حق المرور البرى فيه .

ومن ناحية أخرى يجب ان يكون المرور متوصلا وسريعا ومع هذا فهو يشمل حق الوقوف والرسو ، بقدر ما يكون ذلك متصلا بالملاحة العادية أو كنتيجة مختوعة لطرق قاهرة بشعب والقوع المحيطية فى منطقة (المادة ١٤ / ٢)

وقد أوضحت اتفاقية الأمم المتحدة هذا الحكم وأضافت إليه الحالة التي يكون الغرض منها تقديم المساعدة لأشخاص أو سفن أو طائرات في حالة خطر شديد (المادة ١٨/٢) .

٧١٢ - البراءة ، ويشترط لذلك أن لا يكون المرور ضارا بسلامة أو أمن أو حسن النظام أو قوانين الدولة الساحلية . وإى مخالفة لهذه الشروط تجعله غير برئ ، وتدخل للدولة الشاطئية أن تقوم بمنعه . وقد أعطت اتفاقية جنيف قرائن قاطعة على عدم براءة المرور ، هى :

١ - مخالفة السفن الأجنبية القوانين والأنظمة التى تضعها الدولة الساحلية وتعلنها لمنع الصيد فى البحر الإقليمى (١٤/٥) .

٢ - دخول الغواصات البحر الإقليمى دون أن تصير فوق سطح الماء وان ترفع علمها (١٤/٦) .

٣ - وأضافت الاتفاقية الاخيره حالات اخرى هى : أى تهديد باستعمال القوة أو استعمالها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسى أو أى شكل آخر يعد انتهاكا لمبادئ القانون الدولى التى ينص عليها ميثاق الأمم المتحدة ، وإى مناورة أو تدريب بأسلحة من أى نوع ، وإى عمل يستهدف جمع المعلومات ويكون من شأنه الاضرار بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها ، أى عمل دعائى يهدف الى المساس بدفاع الدولة أو أمنها اطلاق أى طائرة أو انزالها أو تحصيلها ، وكذلك أى جهاز عسكرى ، أو أية عملة أو سلعة أو شخص خلاف الانظمة الدولة .

وقد ثار جدل فى دورات المؤتمر حول قيام السفينة بعمل من أعمال التلوث فى البحر الإقليمى ، هل يعتبر ذلك متناقيا مع سلامة المرور أم لا ؟ واتجه العديد من الدولة النامية الى اعتباره كذلك بينما عارضته الدول المتقدمة (م ٢٩ - القانون)

على أساس أن اعتبار المرور غير برىء في هذه الحالة يمثل أسرافاً في الحماية ، فقد لا يحصل التلوث إلى الدرجة التي يهدد فيها البيئة البحرية أو دخلها^{٧١٢} ، بالتوازن بين عناصر هذه البيئة . وقد حاولت الاتفاقية التوفيق بين الاتجاذهن ، فاشتترطت لحظر التلوث ، أن يكون مقصود حيث يخرج منه التلوث غير المؤثر أو الذي لا تقصده السفينة وإنما يحدث بشكل قهري .

وأخيراً اتفق على أنه مما يتنافى مع براءة المرور القيام في البحر الإقليمي بأى صيد للأسماك أو إجراء أى نشاط بحثى أو علمى وبالجمله أى نشاط ليس له علاقة مباشرة بالمرور .

أساس حق المرور البرىء :

٧١٢ - يستند حق المرور البرىء إلى عرف دولى تواتر عليه العمل بين الدول منذ زمن طويل ، ويجمع عليه الفقه والقضاء الدوايان ، وهو تطبيق هام لمبدأ حق الاتصال المقرر للدول فى البحار ، إذ لا يمكن ممارسة هذا الحق فى البحار العالية ، إلا إذا سمحنا بعبور السفن فى البحار الإقليمية . كما أن ضرورات السلامة للسفن ، والحرص على حماية الأشخاص والأموال فيها ، تعد مصلحة دولية واجبة الرعاية ومن هنا كانت تبيح التوقف فى البحار الإقليمية المترتبة على تقرير المرور البرىء فيها .

ومن ثم كان الإجماع على اعتباره قيداً على السيادة له ذات الصفات التى للقيود الأخرى التى ترد على السيادة أو التى تتحملها الدولة على إقليمها البرى (١) .

(١) راجع رسالة الدكتور محمد سعيد الخطيب ، الوضع القانونى للبحر الإقليمى ، مع دراسة خاصة للبحار الإقليمية العربية والأجنبية فى القانون الدولى ، القاهرة ١٩٧٥ ، ص ٢٠٩ وما بعدها .

للطبيعة القانونية لحق المرور البريء :

٧١٤ - يختلف الفقه الدولي حول الطبيعة القانونية للمرور البريء ، فالبعض اتجه الى أن قيد المرور البريء ليس الا رخصة من الدولة الساحلية تعطىها للسفن الأجنبية على سبيل المجاملة ، فمن الواضح أن القيد الذي يضعه اللفظ « بريء » لا يتفق مع اعتبار هذا المرور حقا ثابتا لأية دولة في المياه الإقليمية لدولة أخرى (١) .

واتجه الرأي الغالب الى أن المرور البريء إنما هو حق للسفن الأجنبية تتوافر فيه كل عناصر الحق التكوينية وجميع خصائصه (٢) .

والمواقع أن استخلاص العناصر المختلفة لهذا القيد ، والتزامات الدول الشاطئية تجاه السفن الأجنبية ، هو الذي يمكننا من تحديد طبيعته وهل هو حق أم رخصة ، ومنوف نعتمد في ذلك على ما ورد باتفاقية جنيف للبحر الاقليمي ، ونصوص اتفاقية الأمم المتحدة الأخيرة .

(١) فرضت اتفاقية جنيف على الدول الساحلية أن لاتعرقل المرور البريء في البحر الاقليمي ، وجاء نص المادة ١٥/١ يقول « يجب على الدولة الساحلية أن لا تعرقل المرور البريء في البحر الاقليمي » كما نصت في فقرتها الثانية على أنه يجب على دولة الشاطئ أن تعلن إعلانا كافيا عن كافة

(١) د. عز الدين فودة « مذكرات في القانون الدولي » ، اراجع السابق ص ٢٩ .

ويقول الدكتور مصطفى الحفناوي في هذا المعنى « وأرى أن الدولة تتمتع بسيادة كاملة على بحرها الاقليمي ، وأن حق المرور المخول للسفن الأجنبية في البحر الاقليمي ، حينما تكون سفنا تجارية ، هو رخصة تمنحها الدولة من باب التضامن والتعاون الدوليين » . راجع مؤلفه ، قانون البحار في زمن السلم ، المرجع السابق ص ٥٧٠ .

(٢) حامد سلطان : القانون الدولي العام في وقت السلم - المرجع السابق ٥٧٠ .

الآخطار التي تهدد الملاحة ، والتي تكون على علم بها في بحرهما الاقليمي ،
والتعبير بصيغة الوجوب في هذه المادة سواء لعدم مرقلة المرور البريء ،
أو للعمل على سلامة الملاحة فيه ، لا يتسنى ان يكون الا اذا كنا بصدد
حق من الحقوق . بل لم تجز المادة ١٦ للدولة الساحلية ان توقف المرور في
بحرها الاقليمي الا بقيود شديدة هي :

١ - ان يكون الايقاف مؤقتا .

٢ - ان يقتصر على مساحات معينة فقط من البحر الاقليمي .

٣ - ان يكون هذا الايقاف لازما لحماية امن الدولة وضمان سلامتها .

٤ - ان تعلنه الدولة للدول الأخرى في وقت مناسب ولا يسرى الا بعد

هذا الاعلان .

٥ - لا يشمل هذا الايقاف بحال المضائق التي تستعمل في الملاحة الدولية

وتوصل جزءا من اعالي البحار بجزء من البحر الاقليمي للدولة .

٧١٥ - ولا يعقل ان توضح هذه القيود على ممارسة رخصة تمنحها الدول

للدول الأخرى على سبيل المجاملة ، وانما الاقرب الى الصواب ان نقول ان هذا

المرور يعتبر حقا لكل الدول ، وهو ليس ناتجا من اتفاقية جنيف فحسب ، بل

ان مصدره هو العرف الدولي . وقد تأكدت هذه المبادئ في الاتفاقية

الآخيرة ان ورد بها انه ، على الدولة الساحلية الا تعيق المرور البريء للسفن

الأجنبية عبر بحرهما الاقليمي الا وفقا لهذه الاتفاقية ، وعليها بصورة خاصة

ان تمتنع عن فرض شروط على السفن الأجنبية يكون اثرها العملي حرمان

السفن من المرور البريء وتعطيل (م ٢٤) كما أقرت الاتفاقية للضوابط

الموضوعة في اتفاقية جنيف للتعطيل المؤقت للملاحة .

المبحث الثالث

المركز القانوني للسفن الأجنبية في البحر الاقليمي

٧١٦ - يتضح من تنظيم اتفاقية الامم المتحدة لهذا المركز ، أن البحر الاقليمي لا يماثل الاقليم البري للدولة ، من جانب السلطات الممنوحة لها عليه ويتضح ذلك مما يلي :

١ - لا تلتزم السفن التي تدر في البحر الاقليمي بدفع أى رسوم عن المرور الا اذا كان ذلك مقابل خدمات فعلية تؤدي لها .

٢ - لاتخضع السفن سواء اكانت عامة ام حربية ام خاصة لولاية القضاء الجنائي او المدني للدولة الساحلية . وهذه الحصانة تسرى بشكل كامل على تلك المخصصة لغير الاغراض التجارية (السفن الحربية والعامة) (١) ، أما بالنسبة للسفن الخاصة او التجارية فهي كذلك تتمتع بحصانة من الولاية القضائية الجنائية للدولة الساحلية وإن اجازت الاتفاقية للدولة الساحلية ان تتدخل في الأحوال الآتية :

١ - اذا امتدت آثار الجريمة ونتائجها الى الدولة الشاطئية

٢ - اذا كانت طبيعة الجريمة تنخل بالسلام العام للدولة او بحسن النظام

في البحر الاقليمي .

(١) نصت المادة ٢٢ من اتفاقية جنيف للبحر الاقليمي على انه في حالة عدم امثال أى سفينة حربية لنظم الدولة الساحلية بشأن المرور في البحر الاقليمي ، وتجاهل أى طلب اللذعان وجه اليها ، فانه يجوز للدولة الساحلية ان تطلب من السفينة الحربية مغادرة البحر الاقليمي ، كما استثنت المادة ١٨ من هذه الاتفاقية السفن الحكومية التي تستعمل لأغراض غير تجارية من الخضوع لأى تدابير من تلك التي تخضع لها السفن التجارية . ويبدو ان الأحكام التي تتصل بمركز السفن في البحر الاقليمي من القواعد المسلم بها في القانون الدولي الوضعي لذا لم تخضع لأى تعديل يذكر في الاتفاقية الجديدة (راجع المواد من نص ٢٧ - ٢٣١) .

٣ - اذا طلب قبطان السفينة أو القنصل أو ممثل دبلوماسي للدولة التي ترفع علمها مساعدة السلطات المحلية .

٤ - اذا كان ذلك ضروريا للقضاء على الاتجار غير المشروع في المخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل .

٥ - اذا وقعت الجريمة في المياه الداخلية للدولة .

السفن الحربية والمرور البريء :

٧١٧ - مشكلة السفن الحربية أثارت في مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار ، فهل تتمتع السفن الحربية بحق المرور البريء مثلها السفن العامة والتجارية أم لا ؟

٧١٨ - واختلفت الآراء بهذا الصدد ، ومن الطبيعي أن تتجه الدول الكبرى إلى تمتع السفن الحربية بحق المرور البريء ، بينما اتجهت الدول الأخرى إلى ضرورة قيام الدولة التابعة لها السفينة باستئذان سلطات الدولة الساحلية قبل تصيير السفن الحربية لها .

ولم تحسم الاتفاقية هذه المشكلة وقد يفهم من نص المادة ١٧ تمتع هذه السفن بحق المرور البريء ، إذ أنها ذكرت أنه « تتمتع سفن جميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية بحق المرور البريء خلال البحر الإقليمي » ، كما أن الاتفاقية لم تضع أية تنظيمات أخرى تتعلق بهذه السفن .

وقد أرفقت جمهورية مصر العربية بتصديقها على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار مجموعة اعلانات منها اعلان بشأن مرور السفن الحربية في مياهها الإقليمية ، كفلت فيه حق هذه السفن في المرور البريء بشرط الاخطار المسبق ، وعلفت المذكرة الإيضاحية التي صدرت عن الوزارة على هذا الحكم بقولها : « أن نصوص الاتفاقية لا تمنى حرمان الدول الساحلية من حقها في

طلب الاخطار المسبق فى هذه الاحوال استنادا الى خلو الاتفاقية من نص صريح يمنع ذلك ، والى ان التطبيق الدولى المستقر لقاعدة الاخطار المسبق بالنسبة للعديد من الدول الساحلية والى ما نصت عليه ١ ٢١ من حق الدولة الساحلية فى وضع قوانين وانظمة لكفالة سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور فى البحر الاقليمى خاصة ان الاخطار المطلوب هذا اجراء تنظيمى للمرور حفاظا على سلامة الدولة الساحلية وبيئتها ولا يقصد به باى حال اعاقة المرور البرى . ونحن نرى صحة هذا التعليل خاصة مع المخاطر الحديثة التى ينطوى عليها مرور مثل هذه السفن فى الوقت الراهن .

مرور السفن النووية وما فى حكمها :

٧٢٠ - اعطت المادة ٢٢ من الاتفاقية حق المرور البرى لهذه السفن بدورها ، وان الزمتها بان تحمل من الوثائق وان تراعى من التدابير الوقائية الخاصة ما قرره الاتفاقيات الدولية فيما يتعلق بهذه السفن ، وقد حددت الاتفاقية المقصود بالسفن النووية وجعلتها السفن التى تحمل موادا نووية او غيرها من المواد ذات الطبيعة الخطرة او المؤذية . ووضح من النص وجوب مراعاتها للتدابير التى نص عليها فى الاتفاقيات المعنية ، ونظرا للاخطار المؤكدة من هذه السفن فان هناك اجماعا على تطلب الاخطار المسبق او الانضمام الى الاتفاقيات المنظمة لمرور تلك السفن ، فقد اعلنت مصر تطلبها لشرط الاخطار المسبق بالنسبة لتلك السفن ايضا بررت بالقول بانه لا شك ان مرور هذه السفن ينجم عنه من الاخطار ما قد يمس ويهدد امن الدولة الساحلية تهديدا كبيرا ، وهو ما يترتب عليه وفقا للقانون الدولى الحق فى اتخاذ الخطوات اللازمة للتحقيق مقدما من ان مرور مثل هذه السفن فى المياه الاقليمية ، لن يترتب عليه المساس بامنها ، وهو يقتضى سلطة منح الاذن بمرور السفينة فى بحرها الاقليمى من عدمه ، .

المبحث الرابع

اتساع البحر الاقليمي

٧٣٥ - ثار الخلاف بين الدول ، وبين الفقهاء أيضا حول الاتساع المسموح به للبحر الاقليمي .

واقدم القواعد التاريخية تقوم على تحديد هذه المساحة وفقا لامكان الحياة . والدولة لا تستطيع ان تحوز من البحار الا القدر الذي يمكنها ان تدافع عنه بواسطة مدافعها . ولقد كان اقصى مدى لهذه المدافع هو ثلاثة اميال بحرية ومن ثم حدد اتساع البحر الاقليمي في القانون الدولي بهذا القدر . ولقد استقرت هذه القاعده فترة طويلة في تشريعات الدول ، ولكننا نجد رجوعا مطردا عنها منذ فترة طويلة . ذلك ان الأساس الذي قامت عليه لم يعد متوافرا ، فلقد زاد مرمى المدافع من ناحية . كما ان الدول - وخاصة الجديدة - في حاجة الى زيادة هذه المساحات لكفالة حماية اكثر لمصالحها الاقتصادية والاستراتيجية من ناحية اخرى وباستقراء تشريعات الدول ليوم نجد ان بعضها لازال يتمسك بقاعدة الثلاثة اميال (الأرجنتين ، استراليا ، بلجيكا ، البرازيل ، وانجلترا والولايات المتحدة ، فرنسا . . وغيرها) . وبعض الدول الأخرى يحددها بما يتجاوز ستة اميال بحرية (كامبوديا ، ميلان ، فنلندة ، اليونان . . وغيرها) . وطائفة ثالثة تجعلها ١٢ ميلا (تركيا ، الاتحاد السوفيتي ، السعودية ، جمهورية مصر العربية) . وتعالى بعض الدول الأخرى في ذلك فتجعل المضافة هائتي حيلة بحريا وهو موقف معظم دول أمريكا اللاتينية (١) .

٧٣٦ - ولم تستطع الدول في مؤتمر جنيف المنعقد في عام ١٩٦٠ ان تصل الى وضع قاعدة لتحديد اتساع البحر الاقليمي . ولقد ظهر اتجاهاان في ذلك المؤتمر : الأول يدعو الى توسيع البحر الاقليمي الى مسافة ١٢ ميلا ،

(١) مثل السلفادور ، البرازيل ، وبيرو ، وايضا كوريا الشمالية والصومال .

والثاني - وهو اتجاه الدول الكبرى - يدعو الى تضيق نطاق هذا البصر وجعله لا يتجاوز الثلاثة اميال . والذي يحدو الدول الكبرى الى ذلك هو انه فى زيادة اتساع البحر الاقليمى ما يقيد حركة اساطيلها فى اعالي البحار ، وسفن الصيد الضخمة التابعة لها والتي تجرى عمليات صيد وتجفيف وتعليب ضخمة فى البحار ، وذلك بانقاص النطاق الذى تستطيع ان تتحرك فيه بحرية بينما تسعى الدول الصغرى الى زيادة اتساع بحرها الاقليمى لحماية امنها وسلامتها من ناحية ، ولمواجهة الاستنزاف الكبير للثروة السمكية الذى تجرية الدول الكبرى من ناحية اخرى حيث لم تتمكن بعد من استغلال ثرواتها الحية بما يجب لنقص الخبرة الفنية لديها . وقد انتهى المؤتمر الى نص يلزم الدول بالا تحتفظ بأكثر من اثنى عشر ميلا كبحر اقليمى ومنطقة مجاورة لها .

٧٢٢ - وقد ظلت الدول تحدد بحدرها الاقليمى بقرارات منفردة وفقا لمصالحها ويمكن القول بأن الاتجاه العام للدول النامية والجديدة هو توسيع نطاق البصر الاقليمى ، كما ان العديد منها تحدد اتساع البحر الاقليمى باثنى عشر ميلا ، مع تحديد منطقة اقتصادية خالصة للدولة الساحلية فيما وراء البحر الاقليمى يكون لها فيها حقوق استغلال الثروات الحية والأسماك . ويبدو ان هذه المسألة اصبحت محل اتفاق عام من كل الدول حتى تلك التى تعارض اتساع البحر الاقليمى كالدول الغربية والولايات المتحدة الأمريكية . ومن ثم توصل المؤتمر فى النص التفاوضى الموحد الى تحديد اتساع البحر الاقليمى باثنى عشر ميلا (١) ، واخذت بذلك الاتفاقية الاخيرة فى المادة ٣ .

(١) راجع المؤتمر الثالث لقانون البحار فى وثائق الأمم المتحدة :

Third United Nations conference on the Law of the Sea,
U.N. Publications 38243, 8 April 1975, Vol. III, Documents of
the conference, p. 109.

المبحث الخامس

قياس البحر الاقليمي

٧٢٤ - وضعت اتفاقية الامم المتحدة قواعد قياس البحر الاقليمي بما لا يختلف عما كان سائدا من قبل ووفقا لها فان خط الأساس في القياس هو خط مياه الجزر المنحسر على طول الساحل ، واذا كان هذا الساحل عميق التضاريس او به فجوات ، او اذا كانت هناك سلسلة من الجزر على طول الساحل ، وعلى مقربة منه ، استخدمت طريقة الخطوط المستقيمة التي تصل بين نقاط مناسبة حتى يمكن ان تستخرج على أساسها خط الأساس الذي يقاس منه البحر الاقليمي راجع المادتين ٣ ، ٤ من الاتفاقية .

وتكون المياه الواقعة في الجهة المواجهة للارض من خط قياس البحر الاقليمي جزءا من المياه الداخلية للدولة .

وتثور صعوبة خاصة بالنسبة لطريقة تحديد البحر الاقليمي لدولتين في حالة التقابل او التلاصق في بحر ضيق بطبيعته بحيث لا يمكن لكل دولة ان تحتفظ فيه بأثنى عشرة ميلا . وهنا تقرر مبدأ التحديد الاتفاقى ، واذا لم يتم التوصل الى اتفاق ، اخذ بقاعدة خط الوسط .

وتوجد قواعد اخرى خاصة بقياس البحر الاقليمي اذا وجدت في شواطئ الدولة بعض الظواهر الجيولوجية كالترعج والانبعاج وفي حالة وجود جزر ، وهي كلها قواعد ذات طابع فنى لا تصلح المؤلفات القانونية وحدها لمعالجتها ، وانما سنهتم بالأسس العامة لطريقة قياس البحر الاقليمي في بعض حالاتها الهامة على النحو الآتى :

اولا : حالة الخليجان :

٧١٥ - الخليج مساحة من البحر تتغلغل في إقليم احدى الدول بحيث

تكون جزءاً من البحر محصوراً بين الأرض (١) . وإذا كان الخليج يقع كلباقليم
تولة واحدة ، فإنه يكون خليجاً وطنياً بشرط ألا تزيد الفتحة التي توصله
بالبحر عن ٢٤ ميلاً على ما جاء بالاتفاقية أما إذا زادت الفتحة عن هذا القدر ،
فإنه يعد خط أساسى طوله ٤٢٤ ميلاً داخل الخليج بين أى موضوعين من
شواطئه بحيث تنحصر أكبر مساحة ممكنة داخل هذا الخط الأساسى ، ويعد
هذا القدر مياهها داخلية وما عداه يدخل فى البحر الاقليمى حيث يبدأ قياسه
من بعد المياه الداخلية (٢) .

٧٢٦ - وبالنسبة للخلجان التاريخية ، وهى الخلجان التى استمر العمل
فيها مدة طويلة على خلاف تلك الأحكام التى وضعتها والتى وضعتها اتفاقية
جنيف ثم اتفاقية الامم المتحدة فلقد اوصى المؤتمر بجنيف الجمعية العامة
للأمم المتحدة بدراسة المشكلة ، ولم يروا تنظيم احكامها فى هذه الاتفاقية .
فالخلجان التاريخية - حتى اذا كانت فتحتها تزيد على ٢٤ ميلاً - تنطوى على
اهمية معينة بالنسبة للدولة التى تحيط بها مما يبرر إخضاعها لمبادئها .
ومن المتفق عليه بالنسبة لهذه الخلجان انه اذا ثبت ان الخليج لدولة واحدة ،
فإن مياهه تعد مياهها داخلية لا تخضع لقيد حق المرور البرىء للسفن الأجنبية ،
وإذا كانت تضم الخليج شواطئ أكثر من دولة واحدة ، فإنه يخضع للسيادة
المشتركة لهذه الدول . ونضرب الأمثلة على ذلك بخليج فونميكافى أمريكا
الوسطى ، فقد اتفق على اعتبار هذا الخليج خاضعاً للسيادة المشتركة للدول

(١) يشترط أن تكون مساحة الخليج متساوية أو أكثر من نصف دائرة
يكون قطرها الخط المرسوم بين حافتى فتحة قم الخليج ، والا فإن التغلغل
البحرى لا يعتبر خليجاً ، بل من متعرجات الساحل ومنحنياته . راجع المادة
السابعة من اتفاقية جنيف والمادة ١٠ من الاتفاقية الأخيرة .

وراجع مؤلف الدكتور حافظ غانم ، مبادئ القانون الدولى العام ،
المرجع السابق ص ٢٨٥ .

(٢) المادتين ٨ ، ٩ اتفاقية جنيف عام ١٩٥٨ .

السلطنة المحيطة به ، وهي السلفادور ونيكاراجوا وهوندوراس ، وخليج
كوبندى وخليج جوان دى فوكا ، وكلاهما يقع بين كندا والولايات المتحدة
الأمريكية ، ثم خليج العقبة ، الذى خضع منذ وقت طويل لسيادة الدول المطلة
عليه وهي مصر والسعودية والاردن وقد نازعت اسرائيل فى المصفة التاريخية
لهذا الخليج وادعت انه من الممرات المائية المفتوحة للملاحة لكافة الدول ويحتاج
ذلك الى بعض الايضاح .

الوضع القانونى لخليج العقبة :

٧٢٧ - من المسلم به ان خليج العقبة لا يعتبر خليجا وطنيا لانه لا يقع
فى اقليم دولة واحدة وانما يقع بين اقليم دول متعددة ، وانما كان الرأى
مستقرا على اعتبار الخليج خليجا تاريخيا تقتصر الملاحة فيه على الدولة
الاسلامية ، ثم خليفتها الدولة العثمانية ، وحتى بعد الحرب العالمية الاولى ،
وقيام الدول العربية مستقلة بوضعها الحالى ، فان الخليج لم يتغير على
اساس ان استخدامه ظل قاصرا على الدول العربية التى كانت تستخدمه
كدولة واحدة من قبل .

٧٢٨ - وقد اعتبرت الدول العربية ، والفقه القانونى العربى فى مجموعه .
التواجد الامرائطى على الخليج الذى نتج من احتلال اسرائيل لقرية ام رشرس
وتحويلها بعد ذلك الى ميناء ايلات ، تواجدا غير شرعى ، لان الاحتلال جاء
بعد ابرام اتفاقيات الهدنة بين اسرائيل والدول العربية عام ١٩٤٩ وخارج
الخطوط التى حددت فيها ، ومن ثم ظلت الدول العربية - على الأقل - تعتبر
الخليج خليجا تاريخيا ، ومن ثم قصرت الملاحة فيه - بتدابير معينة اتخذتها
تخصر - على الدول العربية .

٧٢٩ - وقد اجمع الفقه العربى على ان خليج العقبة لا يعتبر ممر مائيا
دوليا باى حال ومن ثم رتب على ذلك عدم تطبيق القرار ٢٤٢ الصادر من

مجلس الأمن عام ١٩٦٧ عليه ، لأنه يقرر ضرورة السماح بالمرور فى الممرات المائية الدولية فى المنطقة وأن الخليج لا يعتبر ممرًا دوليًا .

ومع ذلك جاءت معاهدة كامب ديفيد تنص على اعتبار مضيق تيران ، وخليج العقبة ممرات مائية دولية مفتوحة أمام جميع الدول لحرية الملاحة وحرية الطيران فوقها .

ونصت هذه الوثيقة أيضا على تركيز قوات الأمم المتحدة فى منطقة شرم الشيخ لضمان حرية المرور فى مضيق تيران ، ولن يتم سحب هذه القوات الا فى حالة موافقة مجلس الأمن على سحبها بالأغلبية المطلقة .

ويدل ذلك على الحساسية المفرطة التى تقيدها اسرائيل تجاه المرور فى خليج العقبة فهى لا تكتفى بتقرير حرية المرور لها فيها ، وإنما تذهب الى حد اعتبارها ممرًا دوليًا مفتوحًا لجميع الدول ، وتتطلب بالاضافة الى ذلك مرابطة دائمة للقوات الدولية ، لضمان هذه الحرية وعدم اعلان سحب هذه القوات الا بموافقة مجلس الأمن (١) .

٧٤٠ - وقد أوردت معاهدة السلام نصًا واضحًا بهذا الخصوص يؤكد المعنى الذى جاء باطار كامب ديفيد أن قالت أنه « يعتبر الطرفان مضيق تيران وخليج العقبة من الممرات المائية الدولية المفتوحة لكافة الدول دون عائق أو ايقاف لحرية الملاحة والعبور الجوى من وإلى أراضيها عبر مضيق تيران وخليج العقبة ، (٢)

(١) كان النص المصرى المقدم الى مؤتمر كامب ديفيد يكتفى بذكر تطبيق مبدأ المرور البحرى على الملاحة فى مضيق تيران ، ولا نعرف على وجه التحديد المقصود بالمرور البحرى ، فالمرور البحرى قد يحدث فى خياه داخلية أو فى بحر عال ، ولكل جزء من هذه الأجزاء احكام متميزة عن الجزء الآخر .

(٢) ازال هذا النص اللبس الذى كان يثيره النص الوارد فى اطار كامب ديفيد والذى قد يفهم منه أنه يعتبر الخليج مياهًا اقليمية فحسب ، اذ ان =

٧٢١ - ويقرر هذا النص ثلاثاً أمور :

الأمر الأول : اعتبار مضيق تيران وخليج العقبة من الممرات المائية

الدولية .

ويحتاج ذلك الى مناقشة قانونية ، فالواقع أن تطبيق القواعد القانونية يؤدي بنا الى القول بأن خليج العقبة خليج تاريخي ، يخضع لسيادة الدول المطلة عليه . إذ أن فتحته التي توصله بأعلى البحار لا تزيد عن ٢٤ ميلاً ، وهو المعيار الذي وافقت عليه الدول في مؤتمر جنيف لقانون البحار ١٩٦٠ وكذلك في الاتفاقية الأخيرة وبالتالي فهو يأخذ حكم المياه الداخلية . التي لا يسمح فيها بحرية الملاحة ، وعلى أقصى تقدير فإن الخليج يدخل في نطاق البحر الاقليمي للدول المطلة عليه ، لأن مصر والسعودية تصددان بحرهما الاقليمي بأثنى عشر ميلاً بحرياً ومن ثم فالمسموح به وفقاً لأى اعتبار هو المرور البريء . وكان يمكن - ما دامت اتفاقية السلام قد أضفت الشرعية على الوجود الاسرائيلي على الخليج - أن يسمح لها بحرية الملاحة على أساس دخوله في حياهما الداخلية أو الإقليمية أما اعتباره ممراً مائياً دولياً يسمح للملاحة فيه لكافة الدول ، فهو ما يتجاوز كافة الحدود القانونية .

وقد جاء في المذكرة الايضاحية للقرار الجمهوري بالموافقة على المعاهدة أن هذا المبدأ من المبادئ التي أوردها القرار ٢٤٢ ، وهو نتيجة لانتهاء حالة الحرب التي كانت تستند اليها مصر في قيود الملاحة التي تفرضها على

= المرور البريء من الحقوق الواردة على المياه الإقليمية ولا يستخدم للدلالة على المرور الحر في البحار العالية ، لأن البراءة تعنى عدم المساس بنظام الأمن للدولة الساحلية ، أما نص الاتفاق فقد تجنب استخدام هذا المصطلح وأورد مصطلح المرور الحر الذي دافعت الولايات المتحدة عنه في المؤتمر الثالث لقانون البحار على ما سوف نرى .

السمفن والبضائع الاسرائيلية فى قناة السويس ومضيق تيران .

٧٢٢ - وقد اوردت اللجنة التى شكلها مجلس الشعب لدراسة اطار كامب ديفيد ان « المرور الذى يشير اليه هو المرور البرىء طبقا لقواعد القانون الدولى المتعارف عليها : وما نصت عليه قوانين البحار التى تضمنتها المواثيق الدولية . وانه لا يعطى لاسرائيل موقفا متميزا عن أية دولة اخرى تكون فى حالة سلام مع مصر » .

٧٢٣ - اما اللجنة التى شكلها مجلس الشعب لفحص المعاهدة فقد ذكرت ان هذا المبدأ لم يغير من واقع قائم منذ عام ١٩٥٦ وان هناك خطابات متبادلة بين مصر وانجلترا وفرنسا تشير الى حق اسراييل فى استخدام مضيق تيران كما ان النص فى هذه الاتفاقية لا يلزم السعودية والأردن ، فلكل منهما الحق فى اقرار ما عليه مصالحها .

والحق ان تقرير اللجنة الأولى يقيد من حرية المرور فى الخليج ، ويجعله مجرد مرور برىء وينحى نحو اعتبار الخليج ومضيق تيران من البحار الإقليمية . اما التقرير الثانى ، فهو يستند الى الواقع غير الشرعى للمرور فى الخليج منذ عام ١٩٥٦ .

الأمر الثانى : عدم جواز ايقاف الملاحة او اعاققتها لسبب : وهو بدوره حكم له اعميته فلا يجوز بناء على أى سبب توقف الملاحة او اعاققتها ، حتى لو اقتضت ذلك ضرورات حربية . وقد اوردت اتفاقية القسطنطينية عام ١٨٨٨ حكما مماثلا ، وان اجازت لمصر اتخاذ تدابير للدفاع عن نفسها فى قناة السويس بشرط ان تخطر الدول بها فورا ولا نعتقد ان هذا النص يلغى وجود مثل هذا الحق فى خليج العقبة لأن حق الدفاع الشرعى من الحقوق المتعلقة بالنظام الدولى العام . ومن ثم يعلو على أى قيد اتفاقية .

الأمر الثالث : سريان حكم حرية الملاحة على العبور الجوى ، وهو

أمر يتمشى فقط مع تكييف الخليج وممره على انهما من البحر العالى او المضائق القانونية فهما فقط الذى يسمح فوقهما بالمرور الحر دون عائق . اما اجراء البحر والمياه الداخلية ، فلا يمكن السماح بالعبور فوقها بغير اذن من الدولة ، وعلى نحو ما تنظمه اتفاقيات الطيران الدولية واهمها اتفاقية شيكاغو نحو عام ١٩٤٤ .

وقد كان بامكان مصر واسرائيل ان تسمحا لبعضهما البعض بالمرور فى الخليج ومضيقه وفى الملاحة الجوية فوقهما . اما البت فى الطبيعة القانونية للخليج ، فهو مالا اعتقد انه من وظيفة اتفاقيات السلام خاصة ان الامر يتجاوز الطرفين ويمس باطراف اخرى ، هى تلك الدول المطلة على الخليج (١) .

ثانيا : المنشآت المتصلة بالميناء :

٧٢٤ - وضعت اتفاقية الامم المتحدة طريقة قياس البحر الاقليمى فى حالة وجود منشآت تتصل بالميناء كاحواض الشحن والتفريغ . ولا توجد صعوبة اذا كانت هذه المنشآت تدخل فى نطاق البحر الاقليمى انما الصعوبة لو تجاوزته بحيث امتدت الى البحر العالى ، هنا ذكرت الاتفاقية انها تعتبر ضمن البحر الاقليمى ، وان اوجبت على الدولة الساحلية ان تحدد هذه المنشآت بدقة ، وان تبينها على الخرائط مع حدودها ، وان تعلن عنها اعلانا كافيا .

٧٢٥ - وفضلا عن ذلك يجب ان تكون هذه المنشآت جزءا اصيلا من نظام الميناء اى تتصل بعمليات استقبال السفن وتفريغها وتقديم المساعدات لها ، ومن ثم فلا تعتبر الجزر الصناعية من البحر الاقليمى ان تجاوزت مقدار اتساعة

(١) راجع تفصيلات واسعة عن النظام القانونى لخليج العقبة ومضيق تيران فى رسالة الدكتور فكرى احمد منجر عن النظام القانونى لخليج العقبة كاتبة الحقوق - جامعة القاهرة - ابريل ١٩٧٩ .

، راجع الطبعة الاولى من مؤلف استاذنا الدكتور حامد سلطان للقانون
البحرى ، المجلد ١ ، رقم ١ ، ص ١٢٠ ، ص ١٢١ ، ص ١٢٢ ، ص ١٢٣ ، ص ١٢٤ .

وتفس الحكم بالنسبة للمنشآت الأخرى القريبة من الساحل دون أن تكون جزءا من منشآت الميناء .

ثالثا - حالة وجود ضحضاح :

٧٢٦ - اذا وجدت ضحضاح داخل البحر الاقليمي المقاس من الأرض الرئيسية أو من جزيرة تابعة لها ، يقاس البحر الاقليمي من الحافة الخارجية للضحضاح .

ويكون حد البحر الاقليمي بين دولتين يقع شاطئ أحدهما في مواجهة شاطئ دولة أخرى أو على مقربة منه ، هو الخط المتوسط الذي تقع كل نقطة منه على ابعاد متساوية من اقرب النقط للقاعدة التي يقاس منها البحر الاقليمي لكل من الدولتين ويمكن أن يتم تعيين حد آخر بالاتفاق ، أو مراعاة لظروف تاريخية أو جغرافية .

رابعاً : قياس البحر الاقليمي بالنسبة للدول الارخبيلية : يقصد بالدولة الارخبيلية ، الدولة التي يتكون اقليمها من مجموعة من الجزر أي تحيط بها المياه من جوانب عديدة وتتغلغل مختلف اجزاء اقليمها مثل اندونيسيا والفلبين (١) . وتثور الصعوبة في تحديد مياهها الداخلية التي يبدأ بعدها قياس البحر الاقليمي . وقد اعطت الاتفاقية للدولة الارخبيلية الحق في أن ترسم خطوط اساس ارخبيلية مستقيمة تربط بين ابعاد النقاط في ابعاد الجزر وبين الشعب المتقطعة الانغمار في الارخبيل على شرط أن تضم خطوط الاساس هذه الجزر الرئيسية وقطاعاً تتراوح نسبة المياه الى نسبة اليابسة ما بين ١ الى ٩ (٢) .

(١) راجع المادة ١٢٦ من اتفاقية جنيف عام ١٩٥٨ ، وقد أخذت بنفس التواعد النصوص الحالية لاتفاقية قانون البحار المواد من ٣ الى ١٥ .
(٢) عرفت المادة ٤٦ الدولة الارخبيلية بأنها تلك التي تتكون محلياً من ارخبيل واحد أو أكثر ، قد تضم جزر أخرى ، ويعني الارخبيل : مجموعة من
(م - ٤ - قانون)

ولا يتجاوز طول هذه الخطوط ١٠٠ ميل بحرى، ويجوز اضافة نسبة ٢٪ من مجنوع خطوط الاساس ، وذلك حتى طول ١٢٥ ميلا بحريا .

ويقاس عرض البحر الاقليمى والمنطقة الملاصقة والمنطقة الاقتصادية الخالصة من خطوط الاساس المحددة على هذا النحو ، اى تعد المياه الارخبيلية فى حكم المياه الداخلية - باتباع النسبة المحددة سلفا ، بقياس بعدما البحر الاقليمى . لذا قررت المادة ٤٩ من الاتفاقية مبدأ سيادة الدولة الارخبيلية على المياه الارخبيلية وعلى الهواء الكائن فوقها والموارد الموجودة فيها .

ومع ذلك فان نظام المرور البحرى فى المياه الاقليمية ، هو نظام المرور البرى، مع مراعاة الطبيعة الخاصة للدولة الارخبيلية وبما يكفل سلامة اقليمها . لذا لهذه الدولة ان توقف المرور البرى فى مياهها الارخبيلية دون تمييز بين الدول ، وبشرط ان يكون الايقاف ضروريا لحماية أمنها (٢/٥٢٢) .

على ان الاتفاقية اخذت بنظام المرور العابر بالنسبة لما تحدده الدولة الارخبيلية من ممرات بحرية وطرق جوية لمرور السفن والطائرات مرورا متواصلا وسريعا خلال أو فوق المياه الارخبيلية والبحر الاقليمى الملاصق لها ، وذكرت انه اذا لم تحدد الدولة ممرات وطرق على هذا النحو ، جاز ممارسة حق المرور فى الممرات البحرية الارخبيلية خلال الطرق المستخدمة عادة فى الملاحة الدولية . وتطبق هنا الاحكام التى اوردها الاتفاقية بالنسبة لنظام المرور العابر المقرر اصلا للملاحة فى المضائق التى تصل بين بحر عال وبين بحر عالى اخر . .

= من الجزر بما فى ذلك اجزاء من جزر والمياه الواصلة بينها والمعالم الطبيعية الاخرى التى يكون الترابط فيما بينها وثيقا الى حد تشكل معه هذه الجزر والمياه والمعالم الطبيعية الاخرى كيانا جغرافيا واقتصاديا وسياسيا قائما بذاته او التى اعتبرت كذلك تاريخيا ، .

الفصل الثالث

المنطقة الملاصقة

معنى المنطقة الملاصقة ونظامها القانوني :

٧٢٧ هي منطقة بحرية اضافية تمتد من نهاية البحر الاقليمي للدولة الشاطئية نحو البحر العالى الى مسافة محددة ، تباشر الدولة عليها بعض الاختصاصات تمكنها من مراقبة شواطئها ، ومنع الاضرار بمصالحها . ومن المستقر عليه فى الفقه الدولى ان المنطقة الملاصقة تعد جزءا من البحر العالى . ويترتب على ذلك ان المنطقة الملاصقة لا تخضع لسيادة الدولة الشاطئية ، وان الملاحة فى المنطقة الملاصقة حرة ومكفولة لكل الدول الأخرى ، ولا يجوز للدولة ان تمنعها او تعوقها ، وان السلطات التى تمارسها الدولة الشاطئية سلطات محدودة ، مصدرها المحافظة على امنها وعلى مصالحها الحيوية . وهى سلطات استثنائية لا يجوز التوسع فيها . ولكن ما هو موضع هذه السلطات ؟

حقوق الدولة على المنطقة الملاصقة

حقوق تتصل بالرقابة المانعة :

٧٢٨ - وقد حددتها اتفاقية جنيف بذكر منع أى خرق للقوانين الجمركية والضريبية والقوانين الهجرة ولقوانين الصحة العامة .

حقوق تتصل بالرقابة العقابية :

٧٢٩ - وهى تتصل بالمعاقبة على خرق القوانين والنظم السابقة التى ترتكب على اقليم الدولة الأرضى او فى بحرها الاقليمي . وواضح ان العقابية العقابية لازمة لتعزيز الرقابة المانعة والا لما كان للأولى اية قيمة .

والله اعلم بحكمه لما تقرره القوانين فى الدولة الساحلية . ولقد اثار

البعض مسألة ذات أهمية عن مدى ضرورة هذه المندقة بعد اقرار فكرة المنطقة الاقتصادية الخاصة للدولة ، ولكن تم اقرار الفكرة على أساس ان الاحتفاظ بالمنطقة الاقتصادية يرتبط باهداف اقتصادية هي الحفاظ على الثروات في قاع البحار القريبة من شواطئ الدولة ، بينما يستهدف نظام المنطقة الملاصقة ، ترقى المخالفات المحتملة للنظم الجمركية والمالية والصحية ونظم الهجرة التي تطبقها الدولة على بحرهما الاقليمي ، ومجازاة كل من يخالف هذه الاجراءات (١) .

امتداد المنطقة الملاصقة :

٧٤٠ - لا تتبع الدول قاعدة موحدة بشأن تحديد هذا الامتداد . ومع ذلك فلقد نصت المادة ٢/٢٤ من اتفاقية جنيف للبحر الاقليمي على أنه لايجوز ان تمتد المنطقة الملاصقة الى أبعد من اثني عشر ميلا بحريا من الخط الأساسي الذي يقاس منه عرض البحر الاقليمي للدولة الشاطئية ، وعلى ذلك لا يجوز ان يتجاوز امتداد البحر الاقليمي والمنطقة الملاصقة معا ١٢ ميلا بحريا ، وعليه فاذا ما كانت الدولة الشاطئية قد حددت بحرهما الاقليمي بمسافة ١٢ ميلا بحريا ، فانه لا يجوز لها أن تحتفظ بمنطقة ملاصقة (٢) . وفي اتفاقية الاحم المتحدة زيدت مساحة المنطقة الى ١٢ ميلا بحيث تحتفظ الدولة ببحر اقليمي ومنطقة ملاصقة لا تزيد عن ٢٤ ميلا (٣) .

(١) راجع المواد من ١ - ٣ من اتفاقية جنيف .

(٢) راجع دراسة الدكتور صلاح عامر عن المنطقة المتاخمة ضمن

كتاب قانون البحار الجديد والمصالح العربية ، ص ٤٥ .

(٣) الاتفاقية الجديدة المادة ٦ .

الفصل الرابع

الرصيف القارى

المقصود بالرصيف القارى (١) :

٧٤١ - من الظواهر الجغرافية الهامة التى اكتسبت بعدا قانونيا هاما فى زمن قريب نسبيا : ظاهرة الرصيف القارى ، لذا يتعين علينا وصف هذه الظاهرة جيولوجيا قبل أن نوضح الأبعاد القانونية لها .

٧٤٢ - لاحظ العلماء انه عند الانطلاق من شاطئ الدولة تجاه البحر، يلاحظ أن عمق البحار يتزايد تدريجيا الى مسافة معينة ليست واحدة دائما فى كل مكان ، ثم يلاحظ تزايد العمق بشكل كبير وسريع بعد ذلك . ويعبارة أخرى يمكن القول بأن الأرض بعد الشاطئ تنحدر نحو البحر بزاوية بسيطة الى عمق نسبى مقداره ٢٠٠ مترا تقريبا ، ثم يتزايد الانحدار بعد ذلك بشكل اسرع حتى نصل الى الأعماق البعيدة للمحيطات : وتشكل منطقة الانحدار الى ماثنى متر بشكل مبسط صورة الحافة أو الرصيف .

٧٤٣ - والجزء المتصل بقاع البحر بين الشاطئ وهذه الحافة يسمى بالامتداد القارى أو الرصيف القارى . ويفسر الجيولوجيون ذلك بالقول بأن حدود القارات التى تمثلها خطوط المواصل الحالية ليست الحدود الحقيقية التى تفصل بين اليابس والماء ، بل أن أجزاء منها ينغمر تحت المياه فاليابس على

(١) تسمى هذه الظاهرة باللغة الانجليزية Continental Shelf وبالفرنسية Plateau continental أما فى اللغة العربية فقد أطلقت عليها العديد من التسميات هى الجرف القارى ، الأفرز القارى ، الرصيف القارى ، الامتداد القارى ، وقد اخترنا أكثر التسميات شيوعا فى اللغة العربية ، خاصة وأنها التسمية التى اقترها مجمع اللغة العربية .

(2) Mouton, The Continental Shelf, Nijhoff, The Hague 1953, p. 7

حد تعبير البعض لا ينتهى عند الخط الساحلى ، بل يستمر الى ما تحت
البحار (١) .

٧٤٤ - وقد اتاحت الفكرة لجمع اللغة العربية ، لكى يعرف الرصيف
القارى، فعرفة بانه الجزء المستوى من القشرة الأرضية الذى يرتفع عن المنخفض
الذى تحتله مياه المحيط ويشمل الرفرف القارى فى نهاية ، . أما الرفرف
القارى فهو الجزء الذى يجاوز القارات وتغطية مياه ضحلة لا يزيد عمقها
على مائتى متر فى الغالب .

وهكذا فالرفرف القارى - وفقا لهذا التعريف - جزء من الرصيف
القارى . والرصيف والرفرف كلاهما اجزاء من اليابس - وفقا لهذه التعبيرات
الجيولوجية ، وبعبارة اخرى تمثل الامتدادات القارية مناطق الانتقال من
اليابس الى الماء ، فهى اجزاء مغمورة من القارات تكونت بسبب طفيان
مياه المحيطات على حوافها .

٧٤٥ - ومن الخصائص الطبيعية لتلك المناطق التى تم الكشف عنها حديثا
تكاثر انواع من الاسماك والحيوانات المائية بها ، فضلا عن وجود كدليات
كبيرة من الثروات الطبيعية كالمعادن مثل اللؤلؤ والمرجان ، والقوى المدركة
كالبترول والفحم فيها ، وان كانت امكانيات استغلال هذه المناطق مختلفة
فتسهل ، فى بعضها ، وتكون صعبة ومكلفة فى البعض الآخر .

الاهتمام الدولى بالرصيف القارى :

٧٤٦ - يشار الى اعلان الرئيس الأمريكى ترومان عام ١٩٤٥ على انه

(١) راجع رسالة الدكتور نبيل حلمى ، الامتداد القارى ، جامعة
عين شمس ، القاهرة عام ١٩٧٨ ، ص ٧٤ وما بعدها ، مصطفى الحفناوى ،
قانون البحار الدولى فى زمن السلم ، المرجع السابق السابق ص ٤٢٥ ،
وما بعدها .

بداية الاهتمام الدولي بفكرة الرصيف القارى ، والواقع ان لهذا الاعلان اهميته من حيث ترتيب اوضاع قانونية تتصل بحقوق الدولة على الامتداد القارى ، وان كنا نجد محاولات سابقة عديدة على ذلك ورد فيها اشعارات للرصيف القارى ، وان ارتبطت بالثروة السمكية الموجودة فيها : من ذلك القانون الذى صدر فى البرتغال عام ١٩١٠ يمنح الصيادين هناك حق الصيد امام السواحل حتى عمق مائة قامة ، فيما وراء الثلاثة اميال بحرية التى كانت تكون البحر الاقليمى للبرازيل ، واقتراح اودين دى بوان عالم المحيطات الاسبانى عام ١٩١٦ الخاص بالحاق منطقة اضافية الى البحر الاقليمى الاسبانى اطلق عليها منطقة الاجتداد القارى ، وعلان روسيا عام ١٩١٦ ايضا عن امتدادات قارية لها فى سيبيريا .

٧٤٧- واخيرا نجد محاولة لبلورة الفكرة لدى الفقيه سواريز عام ١٩١٨ حيث ذكر انها اكثر المناطق ملائمة لنمو الثروة السمكية وانها يجب ان تدخل فى البحر الاقليمى للدولة (١) .

٧٤٨- ومع ذلك نستطيع ان نقول ان الامتداد القارى لم يكن يثير مشاكل قانونية هامة فيما مضى ، وكان يعد خاضعا لسيادة الدولة اذ كان يدخل فى بحرهما الاقليمى ، وخارجا عن حدود هذه السيادة اذا كان لا يدخل فى هذا البحر . ولكن بدأ الاهتمام به يتزايد عندما امكن للانسان ان ينتفع به انتفاعا له قيمته وان يفيد من الثروات الموجودة بداخله فلقد امكن مد استغلال مناجم الفحم من ارض الدولة ، الى مسافات طويلة تحت البحر بواسطة الانفاق . وهنا بدأت الدول التى لها مصلحة فى هذا الاستغلال تعلن عن تبعية هذه الاجزاء لها فقد اعلنت الأرجنتين عام ١٩٤٤ انها تملك

(١) مؤلف موتون عن الامتداد القارى السابق الاشارة اليه الى ٢٤٠ ، مصطفى الحفناوى قانون البحار الدولى ، المرجع السابق ص ٤٤٢ ، نبيل - لمى ، الامتداد القارى ، ص ٢٤ .

الامتداد القارى الواقع بين بحرهما الاقليمى ، والبحر العالى واعلنت الولايات
للتحدة فى سبتمبر عام ١٩٤٥ ان موارد الثروة فى قاع البحر العمالى
وما تحته فى الجزء الملاصق لشواطئها ، تخضع لدائرة اختصاصها ، بوصف
ان هذا القاع يعد امتدادا للشواطىء (تصريح ترومان) هذا التصريح الذى
له اهمية قانونية فى هذا المجال وتبعتها فى ذلك العديد من الدول (المكسيك ،
بناما ، باكستان يوغسلافيا ، استراليا ، جمهورية مصر العربية) (١) .

٧٤٩ - وبدايات الفكرة تتخذ تطورا جديدا عندما امكن لشركات النفط فى
منطقة الخليج العربى ان تكتشف حقولا جيدة فى طبقات ما تحت البحر ، مما
حدا بالدول المنتجة للبترول ان تصدر اعلانات تثبت حقوقها فى هذه
المناطق (٢) .

التكييف القانونى للرصيد القارى :

٧٥٠ - ولكن ما هى طبيعة حق الدولة على الامتداد القارى ؟ وما هى
طبيعته القانونية ؟

حسنت اتفاقية جنيف للامتداد القارى المنعقدة عام ١٩٥٨ هذه المشكلة
ونلاحظ فى البداية ان الاتحاد القارى يتنازعه وضعان : الاول انه منطقة
تتجاوز البحر الاقليمى ، ومن ثم فهى - من حيث المياه - تخرج عن سيادة
الدولة ، وتخضع لمبدأ حرية البحار الذى يحكم البحر العالى . ومن هنا وجدنا

(١) راجع سورنسن ، موجز القانون الدولى ، من ٢٤٠ ، وحافظ
غانم ، محاضرات عن النظام القانونى للبحار ، معهد الدراسات العربية
١٩٦٠ ، ص ٢٢٧ .

(٢) صدرت هذه الاعلانات فى البداية من ايران والمملكة العربية
السعودية عام ١٩٤٩ ، ثم - وفى نفس العام ايضا - من الكويت والبحرين
وقطر ودبى .

راجع عبد العزيز سرحان ، القانون الدولى العام ، المرجع السابق
ص ٣٦٠ .

اتفاقية جنيف للامتداد القارى تحرض على تأكيد أن الوضع القانونى لمياه الامتداد القارى والغضاء الذى يطولها ، لا يتأثر بحقوق الدولة على الامتداد القارى . والثانى انه يعتبر جزءا من إقليم الدولة ، ومن ثم فمن الطبيعى . أن تكون حقوق الدولة الشاطئية عليه هي نفس حقوق السيادة التى تمارسها على اقليمها .

وقد أوصى ذلك بالفصل القانونى بين المياه وقاعها ، فالمياه تخرج بهذا عن سيادة الدولة ، وقاع البحر المتصل بشاطئ الدولة يخضع لسيادتها بالقدر الذى تسمح به الظروف الطبيعية فى هذه الحالة . وقد جاءت المادة الثامنة من اتفاقية جنيف تقول بهذا الصدد : « أن الدولة الشاطئية تمارس فى الامتداد القارى حقوق السيادة بقصد التنقيب عن الموارد الطبيعية واستغلالها » : وأضافت أن حقوق الدول هنا حقوق انفرادية ، بمعنى انه اذا لم تقم الدولة باستغلاله بنفسها ، فانه لا يجوز لأحد أن يقوم بهذا النشاط فى امتدادها القارى (١) .

وقد مدت الاتفاقية حق الدولة الساحلية فى الاستغلال الى كافة الموارد غير الحية فى البحار بها ومدت هذا الاختصاص الى الموارد الحية من فئات معينة هي الأحياء المتصلة بالفئات المستديعة أى تلك التى تكون فى مرحلة الصلاحية للحصاد سواء اكانت متحركة من قاع البحر أو تحت أو كانت غير قادرة على الحركة الا اذا ظلت باستمرار متصلة اتصالا وثيقا بقاع البحر أو بما تحته .

(١) ويمكن على ذلك أن نقارن بين الوضع القانونى للامتداد القارى وللمنطقة الملاصقة ، فكلاهما منطقة لا تخضع للسيادة الكاملة للدولة ، وإنما تباشر الدولة عليها بعض الاختصاصات ، فى المنطقة المجاورة تمارس الدول اختصاصا متصلا بحماية الأمن والنظام العام فيها ، دون أن تخضع لسيادتها ، فى حين تمارس الدول حقوق اكتشاف قاع البحر فى الامتداد القارى .

انظر عبد العزيز مريحان ، المرجع السابق ص ٢٦٠ .

ومن الأحكام التي قررتها الاتفاقية بهذا الصدد :

١ - أن حق الدولة في اكتشاف واستغلال مصادر الثروة هي امتدادها القارى لا يسقط بعدم قيامها بذلك ، كما لا يحتاج الى أى اعلان أو توجيه يتضمن قصدها في استغلال هذه المنطقة .

٢ - لايجوز لأية دولة أن تقوم بأبحاث علمية في منطقة الامتداد القارى التابعة لدولة أخرى بدون موافقة صريحة من جانب هذه الدولة الأخيرة .

٣ - ومن ناحية أخرى فإن الامتداد القارى لا يغير من المركز القانونى للمياه بوصفها بحارا عالية ، كما لا يغير من الوضع القانونى لما فوق هذه المياه من هواء . وعلى ذلك يحتنع على الدول أن تمنع الصيد أو الملاحة أو استغلال الموارد الحية إذ أن حق الدولة في الامتداد القارى قاصر فقط على استغلال الموارد غير الحية ، والحية المستديمة في القاع . والمزمت اتفاقية جنيف الدول كذلك بعدم احداث أى تدخل ضار في وضع الكابلات أو الانابيب الموجودة في قاع البحار . وقررت الاتفاقية أن ما تضعه الدول من تجهيزات علمية في هذه المنطقة لا يأخذ حكم الجزر . ومع ذلك سمحت الاتفاقية بتأسيس منطقة امان لا تتجاوز ٥٠٠ مترا من هذه التجهيزات .

تحديد الامتداد القارى

٧٥١ - ولقد حدد بعد الامتداد القارى في اتفاقية جنيف بمقدار مائتى متر من العمق تحت سطح مياه البحر أو المدى الذى يحدده العمق الذى يتسنى معه استغلال الامتداد القارى .

٧٥٢ - وهكذا اخذت اتفاقية جنيف بمعياريين لتحديد الرصيف القارى :

الأول : يتصل بالعمق ، فيعتبر الرصيف القارى قاع البحر وما تحت القاع من المناطق المغمورة المجاورة للساحل - خارج حدود البحر الاقليمى

بالطبع - حتى عمق ٢٠٠ متر .

الثاني : يتصل بإمكانية الاستغلال ، بمعنى أنه فيما وراء خط عمق المائتي متر تعتبر المنطقة رصيفا قاريا اذا سمح هذا العمق أيا كان مقداره بالاستغلال من قبل الدولة .

والواقع أن معيار العمق كان قد تحدد على أساس أنه متوسط أعماق الامتدادات القارية تقريبا ، ولما كانت العديد من الدول لم توافق عليه لوجود امتدادات قارية لديها أعمق ، تقرر وضع معيار إمكانية الاستغلال . ولعل هذه المسألة هي أضعف المسائل التي وردت في اتفاقية جنيف للرصيف القاري ، فكيف أضع معيارا محددا بمائتي متر ثم أسمح بمخالفته اذا سمح الاستغلال بأعمق منه ، ان ذلك لا يجعله معيارا على الإطلاق ، لذا صح الرأي القائل بالتناقض بين المعيارين . واذا جئنا الى معيار إمكانية الاستغلال ، فإن فساده كمعيار لا يحتاج الى دليل :

فهو يفتح الباب على مصراعيه للدول في الادعاء بحقوق السيادة الاقتصادية على مساحات واسعة من البحر العالي مادامت قادرة على استغلالها .

ومهما قيل عن شرط المجاورة للأقليم الأرضي وعن ضرورة أن يكون الرصيف جزءا من اليابس ، فإن ذلك كله لا يسهل التحقق منه ولا يقف مانعا أمام الدولة التي ترغب في الاستغلال .

ومن ناحية أخرى ، ما هو المقصود بالقدرة على الاستغلال ، هل يجب أن يتحقق الاستغلال فعلا أم يكفي القدرة النظرية ؟ ان لذلك أهميته في الحالة التي تبدأ فيها دولة أخرى في الاكتشاف حول اقليم الدولة ، ولا نجد اجابات كافية عن ذلك (١) .

(١) راجع في اتفاقية جنيف للامتداد القاري :

Dr. J. H. C. Smith, *The Law of the Sea*, Manchester University Press, 1976, p.30

تحديد الامتداد القارى للدولة المتجاورة والمتقابلة :

٧٥٢ - أحالت اتفاقية جنيف فى ذلك الى اتفاق الطرفين ، فان تعذر

الاتفاق كان الحد بين الامتداد القارى الذى يتبع كل من الدولتين هو الخط
الوسط التى تقع كل نقاطه على ابعاد متساوية من اقرب النقاط فى الخط
الوسط الذى يقاس منه عرض البحر الاقليمى للدولتين .

اما اذا كانت الدولتان متجاورتين فيجب ان تعين الحدود كذلك
بالاتفاق ، فان تعذر عينت الحدود على اساس المنطقة التى تقع على منتصف
المسافة بين النقاط الأكثر قربا من الخطوط الأساسية التى يقاس ابتداء منها
اتساع البحر الاقليمى لكل من هاتين الدولتين .

ومن العيوب الرئيسية لهذه الاتفاقية ، انها أصبحت ناقصة وغير كافية
لكى تحكم الأوضاع المتغيرة فى المجتمع الدولى . ولعل اضعف احكامها هو
تحديد العمق المسموح بالاستغلال فيه بمائتى متر ، وقد تجاوزت الدول الآن
هذا المدى بشكل كبير .

ومن ناحية أخرى ، لم تعد القواعد التى وضعتها لتحديد مناطق الامتداد
القارى لكل دولة صالحة للتطبيق . وقد رأت محكمة العدل الدولية ان قاعدة
البعد المتساوى ليست قاعدة عرفية ، وأحيانا لا تكون عادلة ، ورفضت
تطبيقها فى قضية بحر الشمال بين ألمانيا الاتحادية من ناحية وهولندا والدنمارك
من ناحية أخرى .

وفى مناطق عديدة - كمنطقة الخليج الفارسى - لا توجد قواعد محددة
يمكن تطبيقها على اقتسام الرصيف القارى بين دولها (١) .
وأخيرا فإنه على الرغم من أن حقوق السيادة المقررة للدولة قاصرة

(1) Bowett, The Law of the Sea, Manchester University Press
1970, p. 39

والدكتور عبد العزيز سرحان ، القانون الدولى العام ، المرجع السابق
ص ٢٦١ ، نبيل حلمى ، الامتداد القارى ، المرجع السابق ص ١٤١ .

على استغلال الموارد غير الحية ، وليست حقوقا اقليمية ، الا انها قد صارت
غير ذلك في العمل ، وبمقتضى قوانين وطنية ، وادت بذلك الى وضع خطير
سيؤدى - مع استمرار التقدم العلمى - الى اضرار بالغة بحرية الملاحة ،
اذ ستجد الدول العديد من مناطق البحار المالحة مغلقة امامها .

فكرة الرصيف القارى امام المؤتمر الثالث لقانون البحار :

٧٥٤ - لعله لا يوجد خلاف كبير حول المسائل المتصلة بالامتداد القارى ،

لذلك فقد اقرت الدول فى النصوص النهائية التى ترصل اليها المؤتمر معظم
الاحكام التى جاءت فى اتفاقية جنيف مع ملاحظة الآتى :

١ - انه نتيجة لقرار الاتفاقية لفكرة لمنطقة الاقتصادية الخالصة ،
فقد ذهبت العديد من الوفود الى القول بان فكرة الرصيف القارى لا ضرورة
لها ، مادامت الدولة ستحتفظ بمائتى ميل تقاس من النقطة التى يقاس منها
بحرها الاقليمى كنقطة اقتصادية تمارس فيها صلاحيات قاصرة عليها فى
استغلال الموارد الحية وغير الحية على السواء .

ولكن بعض الدول كالهند ذهبت الى ضرورة الاحتفاظ بفكرة الرصيف
القارى ، لأنها من الناحية الجيولوجية يصل امتدادها القارى لأبعد من مائتى
ميل ، ومن ثم تم اقرار النظرية بشكل عام فى المؤتمر ، وان وضعت الاتفاقية
حدا اقصى لما يمكن ان تحتفظ به الدولة كرصيف قارى لها فلا تتجاوز ٢٥٠
ميلا بحريا من خط قياس البحر الاقليمى او لا تبعد بأكثر من ١٠٠ ميل
بحرى عند التساوى العمقى عند ٢٥٠٠ متر .

٢ - ان الاتفاقية الاخيرة حاولت ان تستفيد من الانتقادات التى وجهت

الى اتفاقية جنيف للرصيف القارى واهمها عدم وضوح المعيار الذى يحدد
به الرصيف ومن ثم فقد استبعد معيار العمق وامكانية الاستغلال ، وتم الأخذ
بالمعيار الجيولوجى مع مراعاة بعد المنطقة الاقتصادية الخالصة ، لذا فان
الرصيف القارى يتألف من قاع البحر وباطن ارض المساحات المغورة التى
تجاورها الاقليمى فى جميع انحاء الامتداد الطبيعى لاقليم الدولة

البرى حتى الطرف الخارجى للحافة القارية (المعيار الجيولوجى) او الى مسافة ٢٠٠ ميلا بحريا تبدا من الخطوط الأساسية التى يقاس منها عرض البحر الاقليمى اذا لم يكن الطرف الخارجى للحافة يمتد الى تلك المسافة (المنطقة الاقتصادية الخالصة) .

وان كان البعض قد انتقد فكرة الخلط بين الامتداد القارى والمنطقة الاقتصادية ، على أساس ان كلا منهما يمثل نظرية مختلفة (١) .

ونحن نعتقد ان المؤتمر بتبلييه لهذا النص ، يوسع من الامتداد القارى ، فلا يكتفى بالمعيار الجيولوجى ، وانما يضيف اليه مسافة مائتى ميلا هي اقصى ما يمكن ان تحتفظ به الدولة كمنطقة اقتصادية بـوهكذا لن يستفيد من النصوص الطويلة المتعلقة بالرصيف القارى سوى الدول التى يتجاوز الامتداد القارى الطبيعى لها مائتى ميلا ، وهو امر لا يبرر الابقاء عليها ، ومن ناحية اخرى لانه من الملاحظ ان قلة من الدول - هي غالبا من الدول الكبرى - هي التى تستطيع الاستفادة من المنطقة الاقتصادية الخالصة مما سيقلل من فرصة استفادة معظم الدول النامية من هذه الموارد بحسب نظام استغلال قاع البحر اذا ما تم اقامته فى العمل .

٢ - اكدت الاتفاقية على الحقوق التقليدية للدولة الساحلية فـاوضحت انها تدارس حقوقا سيادية لأغراض ، استكشاف الرصيف القارى واستغلال موارده ، وأن حقوقها على الرصيف القارى ، خالصة ، فاذا لم يتم بالاكتشاف او الاستغلال لا يجوز لأحد ان يقوم به الا بموافقتها الصريحة ، كما ان حقوق الدولة الساحلية لا تتوقف على الاعلان او على الاحتلال الفعلى او النظرى .

٤ - اكدت الاتفاقية من ناحية اخرى على النتائج التى تترتب على حرية اعالى البحار وعلى اعتبارها قيـدا على سيادة الدولة فى منطقة الرصيف القارى :

(١) نبيل حلمى ، مقاله عن مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار ، المجلة المصرية للقانون الدولى ، مجلد ٢٤ ، من ٢٢٠ وما بعدها .

من ناحية ورد نص صريح يفيد بأن حقوق الدول على الرصيف القارى ، لا تؤثر على المركز الثانوى لسيادة العارية أو (الحير الجوى) فوق تلك المياه : ومن ناحية أخرى أعطى الحق لكافة الدول فى ارساء الكابلات وخطوط الأنابيب المنعمورة على الرصيف القارى والزمت الدولة الساحلية بالآلا تمرقل ارساء أو صيانة مثل هذه الكابلات أو خطوط الأنابيب . وأن وضعت الاتفاقية تدابير أخرى لكى لا يتعارض هذا الحق مع حق الدولة الساحلية على الامتداد القارى :

- فالدولة الساحلية هى التى توافق على تعيين مسار ارساء خطوط الأنابيب فى الرصيف القارى .

- كذلك للدولة الساحلية أن تتخذ تدابير معقولة لاستكشاف الرصيف القارى واستغلال موارده الطبيعية ومنع التلوث الناجم عن خطوط الأنابيب أن تقوم بوضع الشروط الخاصة بالكابلات وخطوط الأنابيب التى تدخل فى اقليمها البرى أو بحرها الاقليمى .

٥ - بالنسبة لاقسام الرصيف القارى بين الدول المتقابلة شواطئها أو المتجاورة ، جعلت الاتفاقية الأصل فى الاقسام ، اتفاق الطرفين وقد أخذ المؤتمر بآراء محكمة العدل الدولية فيما يتعلق بالمبادئ العامة للتحديد ، وهى بشكل عام مبادئ العدالة والانصاف التى قد تتحقق بتطبيق فكرة الخط الوسيط أو خط تساوى البعد ، ومع مراعاة جملة ما يتصل بذلك من ظروف (١) .

(١) راجع المواد من ٦٤ - ٧٥ من الاتفاقية .
وراجع حكم محكمة العدل الدولية فى قضية الرصيف القارى فى بحر الشمال والتى قامت بين ألمانيا الاتحادية من ناحية ، وكل من هولندا والدانمرک من ناحية أخرى حول قسمة الامتداد القارى لهما ، وقد اقرت المحكمة افكار العدالة والانصاف كاهداف يجب أن تبتغىها القسمة : راجع للمؤلف ، العدالة والانصاف فى القانون الدولى ، مجلة الاقتصاد والادارة ، العدد الثانى ، ص ٥٥ وما بعدها .

الفصل الخامس

المنطقة الاقتصادية الخالصة

مولد فكرة المنطقة الاقتصادية :

٧٥٥ - من الأفكار القانونية الجديدة - الى حد ما - والتي بات من المسلم به أنها ستولد مع ميلاد الاتفاقية الجديدة لتنظيم البحار ، فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة ، وليس معنى ذلك ان هذه الفكرة بعيدة عن التطبيق حتى الآن ، أو لم تتطور بلورة كافية ، بل ان الفكرة عرفت تطبيقا من الدول ، وتبلورت من جانب العديد من الفقهاء ، ولكنها لم تصل بعد - في رأينا - الى درجة الالتزام ، لأن التطبيق ليس مطردا من ناحية ، ويلقى معارضة العديد من الدول الأخرى من ناحية أخرى .

وترجع هذه الفكرة الى اعلانات منفردة صدرت في العديد من دول أمريكا اللاتينية على رأسها الأرجنتين عام ١٩٤٤ ، والمكسيك (١٩٤٥) بنما (١٩٤٦) ، شيلي وبيرو (١٩٤٧) ، استهدفت ضم الرصيف القاري الى اقليم الدولة واخضاعه لسيادة الدولة الساحلية وقد حددت عرض هذا الرصيف بمائتي ميلا ، بصرف النظر عن عمقه ، مما جعل الأمر لا يتصل بالرصيف القاري بقدر ما يتصل بإيجاد منطقة اضافية لنشاط الدولة الاقتصادية وسيادتها . كذلك تختلف هذه الاعلانات عن النظرية الوضعية للرصيف القاري في أنها تقول بالسيادة وليس بمجرد الاختصاص باكتشاف واستغلال مصادر الثروة ، كما أنها واضحة كلها في عدم قصر السيادة على الموارد غير الحية ، وإنما تعدها الى الموارد الحية كذلك .

وقد اكدت مجموعة من دول أمريكا اللاتينية مواقفها السابقة في تصريح أصدرته عام ١٩٥٢ كل من شيلي وبيرو والاكوادور اكدت فيه سيادتها على ما موارده مائتي ميلا من البحار الملاصقة لشواطئها وقصر

أعمال الصيد واستغلال الثروات الطبيعية فيها على رعاياها .
وفي مؤتمر جنيف لقانون البحار عام ١٩٥٨ حاولت هذه الدول أن
تكتسب تأييدا لموقفها وبررت به بأن الطبيعة الجيولوجية لها تحريمها من
الرصيف القاري لأن شواطئها جبلية ولا يوجد فيها التدرج الذي يوجد في
المناطق الأخرى ، بل تبدأ منطقة أعالي البحار مباشرة ، فلا بد من أن تعوض
عن عدم وجود الرصيف القاري باتخاذ المنطقة المجاورة لأقليمها (١) .
ومع ذلك فقد رفض هذا الموقف في مؤتمر جنيف ولم يتم اقراره .

مباداة كينيا في الدعوة الى تبني الفكرة :

نستطيع أن نقول ان اللجنة القانونية الاستشارية لدول آسيا وأفريقيا
كانت وراء تبني الفكرة من جديد والقاء مزيد من الضوء عليها بعد ذلك
امام لجنة قاع البحر ثم امام مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار .

فقد أوضح مندوب كينيا في اجتماعات اللجنة عامي ٧١ ،
١٩٧٢ ضرورة احتفاظ الدولة الساحلية بمنطقة اقتصادية تتمتع فيها
باختصاص كامل في استغلال كافة مصادر الثروات الحية والمعدنية الموجودة
فيها ، وتبينت العديد من دول آسيا وأفريقيا الفكرة ، بل راح البعض
يحاول أن يبتدع نظريات جديدة تقوم عليها كمنظرية البحر الحـمـر
Mer Patrimoniale (٢) .

راجع : (١) J. Quéneudec Pierre, La zone Economi-
ique, R. G. D. I. P, T. 79 (1975) p. 301, L. caflisch, Les
Zones Maritimes sous juridication nationale, Leurs
Limites et leur limitation, R. G. D. I. P, T. 84. 1980
1, p. 94.

(٢) راجع الدكتور محمد طلعت الغنيمي ، القانون الدولي البحري في
(م ٤١ - القانون)

الفكرة خام ومؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار :

٧٥٦ - أقيمت الفكرة تأييدا من جانب عدد كبير من الدول الساحلية في مقدمتها الدول التي جعلت البحر الاقليمى لها ٢٠ ميلا وهي دول أمريكا اللاتينية في جعلتها كما أوضحنا من قبل ، كما أقيمت تأييدا من جانب معظم الدول النامية التي لها مصلحة أكيدة في الاحتفاظ بالمنطقة الاقتصادية لحاجة شعوبها الماسة الى الطعام من ناحية ، ولكي تجنب هذه المنطقة من نطاق الاستغلال الاقتصادي لصالح المجتمع الدولى ككل تعويضا لها عن تخلفها الاقتصادي وعن عدم قدرتها على الاستغلال السريع لمواردها في المنطقة من ناحية أخرى .

ولقيت الفكرة تأييدا مماثلا من العديد من الدول الكبرى التي رأت في اقرارها حدا من المبالغة في تقرير السيادة الكاملة على اجزاء واسعة من البحر العالمى ، كما انها مستفيد منه بشكل افضل من الدول النامية لأنها اقدر على الاستغلال من ناحية ولأن امام معظمها امتدادات شاسعة تسمح ببسط الولاية عليها خلافا للعديد من الدول النامية التي لا تمكنها الظروف الطبيعية من الاستئثار بمنطقة واسعة .

وعارض الفكرة أساسا الدول المغلقة عن البحر أو التي لامسواحل لها والدول المتضررة جغرافيا (١) والتي لن تستفيد شيئا من الفكرة وستنقص

= أبعاده الجديدة ، منشأة المعارف ١٩٧٥ ص ٢٢٥ ، الدكتور صلاح عامر ، المنطقة الاقتصادية الخالصة ، ضمن مؤلف قانون البحار الجديد والمصالح العربية السابق الاشارة اليه ص ٤٧ وما بعدها .

ونجد لدى البعض اصطلاحات أخرى يطلقها على هذه المنطقة مثل بحر الفروسة ، والبحر الارثى والبحر الوقف أو الحكر .

(١) حددت الدول المتضررة جغرافيا بأنها تلك الدول التي - وإن كانت لها مواصل - الا أنها لا تستطيع لأسباب جغرافية المطالبة بمنطقة خالصة والتي لا تستخلص لأسباب بيولوجية أو ايكولوجية ذات صفات طبيعية بحتة أية ميزة اقتصادية ملموسة من استغلال الموارد الحية الموجودة في منطقتها

استفادتها بشكل كبير من استغلال تنوع البحر نتيجة لاستئثار الدول بمناطق كبيرة منه وهذه الدول هي بوليفيا وأفغانستان وسنغافورة ونيبال .

وتقدمت العديد من الدول بأفكار بديلة لتحل محل فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة مثل فكرة اعطاء حقوق تفضيلية للدولة الساحلية فيما وراء البحر لها وهي فكرة تجد أصلها في العديد من الاعلانات عن حقوق الصيد في بعض مناطق أعالي البحار لبعض الدول لاعتبارات تاريخية .

ويبدو أن مناصرة الدول الكبرى وعلى رأسها الولايات المتحدة الأميركية والاتحاد السوفيتي للفكرة قد جعل المؤتمر يميل في النهاية الى اقرارها مع ضرورة التوفيق بين المصالح المتعارضة حولها بالشكل الذي سنراه الآن (١) .

المقصود بالمنطقة الاقتصادية الخالصة :

٧٥٧ - عرفت المادة ٥٥ من الاتفاقية بأنها منطقة واقعة وراء البحر الاقليمي وملاصقة له يحكمها النظام القانوني المميز المقرر في هذا الجزء ،

= الاقتصادية الخالصة والتي تتأثر حقوقها في الوصول الى الموارد الحية تأثراً سيئاً بسبب انشاء دول أخرى مناطق اقتصادية لها .
راجع تقرير مفيد شهاب عن اعمال الدورة الثالثة لمؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار المنعقد في جنيف في الفترة من ١٧ مارس الى ١٠ مايو ١٦٧٥ المجلة المصرية للقانون الدولي ، المجلد ٣٠ ، ص ٣١٦ وما بعدها .
(١) يبدو أن سبب هذا التأييد يرجع الى رغبة هذه الدول الكبرى في أن تسمح دول العالم الثالث لها بمزايا مقابلة في هذه الاتفاقية على أساس حرية المرور في المضائق ، وقصر امتداد البحر الاقليمي على اثني عشر ميلاً ، مما يحقق لها مصالحها الاستراتيجية العديدة في البحار .
راجع

New Directions in the Law of the sea, London, The
British Institute of International and comparative law,
1973, Vol I, p. 270.

وبموجبه تخضع حقوق الدولة الساحلية وولايتها وحقوق الدول الاخرى وحرياتها للحكام ذات الصلة من هذه الاتفاقية ، .

ويتبين من هذا التعريف ان النص اشار فقط الى مكان وجود المنطقة - فهي ملاصقة للبحر الاقليمي مباشرة ، كذا ان النص تحفظ في اخضاعها بشكل مباشر لسيادة الدولة الساحلية او لجرد ولاية او اختصاص عليها ، لان النظام الذى وضع لها نظام خاص لا يمكن ان تنتهى منه الى امتنتاج من هذا القبيل .

عرض المنطقة الاقتصادية الخالصة :

٧٥٨ - هو مائتى ميل بحرى تبدأ من خطوط الاساس التى يقاس منها عرض البحر الاقليمي (المادة ٢٥٧) ويعنى هذا انها تشمل البحر الاقليمي ، كما انها تشمل المنطقة المجاورة ، والامتداد القارى لمعظم الدول .

والواقع ان للبحر الاقليمي نظام القانونى الذى يجعل للدولة سيادة كاملة عليه ، لذا لا تستقيم الاحكام الموضوعة للمنطقة الاقتصادية مع الاحكام المقررة بالنسبة له ، وكذلك الحال بالنسبة للامتداد القارى ، الذى يخول بدوره مجرد حقوق اقتصادية للدولة الساحلية على مواردها غير الحية ، وتوسع المنطقة الاقتصادية لذلك ، واستغلال الموارد الحية ايضا . لذا فان جعل كل هذه المناطق المختلفة فى الانظمة الموضوعة لها يسرى عليها فى النهاية نظام واحد مع عدم تغيير النظام الاصلى لها امر محل نظر ويستحق الانتقاد .

١ . تعيين حدود المنطقة بين الدول المتقابلة والملاصقة :

٧٥٩ - جعلت الاتفاقية المرجع فى ذلك الى الاتفاق بين الاطراف وفقا لما تقضى به المادة ٢٨ من النظام الاساسى لحكمة العدل الدولية ، واذا تعذر الاتفاق ، يتم التوصل الى حل وفقا للنظام الموضوع فى الاتفاقية لحل المشكلات بين الاعضاء فيها .

النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة :

٧٦٠ - يقض من استطلاع الاحكام التى وردت عن هذه المنطقه فى

الاتفاقية ، ان هناك مجموعة من المصالح المعتمدة فى هذه المنطقة :

المصلحة الاولى : هى مصلحة الدول الساحلية ، وقد اعطتها الاتفاقية

حقوق سيادة بالنسبة لبعض الامور ، وحقوق ولاية بالنسبة لامور اخرى ،

وان كان الواضح ان المنطقة الاقتصادية تستهدف بها صالح الدولة الساحلية

اساسا ومنحها الحق فى أن تحتفظ باستغلال الموارد الحية والموارد غير الحية

فى المنطقة .

والمصلحة الثانية : هى مصلحة المجتمع الدولى بكامله فى هذه المنطقة،

فتلك المنطقة هى اساسا جزء من اعلى البحار ولا ينبغي ان تصل الحقوق الاقتصادية

المقررة للدولة الساحلية فيها الى حد مصادرة الحقوق المقررة للدول الاخرى

فى اعالى البحار كما لا يجب اطلاق يد الدولة الساحلية فى استغلال الموارد

الحية بالذات بشكل يؤثر على ذات اعالى البصائر المفتوحة للدول جميعها .

والمصلحة الثالثة : هى مصلحة فئة من الدول تحتاج اكثر من غيرها الى

الثروات الحية للبحار . انها الدول النامية ، وبالذات الدول المتضررة جغرافيا

والدول الحبيسة .

وسنرى الآن كيف نجحت الاتفاقية فى التوفيق بين هذه المصالح الثلاث .

حقوق الدول الساحلية فى المنطقة الاقتصادية :

٧٦١ - تشبه الحقوق التى تتمتع بها الدولة الساحلية على منطقتها

الاقتصادية تلك المقررة لها على رصيفها القارى وان كانت فكرة الرصيف

القارى تتصل بالموارد غير الحية وهذه الفكرة تشمل الدية كذلك .

وراضح ان ما تتميز به فكرة المنطقة الاقتصادية عن فكرة الرصيف

القارى هو مد حقوق الدولة الى الموارد الحية الى جانب الموارد غير الحية فى المنطقة لذا تقررت للدولة حقوق عديدة على هذه الموارد وقد جاءت نصوص الاتفاقية تقرز هذا بشكلى عام - من ذلك نص المادة ٥٦ الذى يقرر انه ، تتمتع الدولة الساحلية فى قطاع واسع وراء بحرهما الاقليمى وملاصق للمنطقة الاقتصادية الخالصة بما يلى :

(١) حقوق سيادية لغرض استكشاف الموارد الطبيعية الحية منها وغير الحية للقطاع وباطن الأرض والمياه العلوية واستغلال هذه الموارد وحفظها وادارتها وكذلك فيما يتعلق بالانشطة الاخرى للاستكشاف والاستغلال الاقتصاديين للمنطقة كائناتج الطاقة من المياه والتيارات والرياح (١) واقامة واستخدام الجزر الصناعية والمنشآت والأبنية .

(ب) ولاية على الوجه المنصوص عليه فى الاحكام ذات الصلة من الاتفاقية بما يلى :

٢ - البحث العلمى البحرى

(٢) حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها .

(ج) الحقوق والواجبات الاخرى المنصوص عليها فى هذه الاتفاقية

، المادة ٥٥ ، .

ويحتاج هذا النص الى تحديد المقصود بالحقوق السيادية :

والواقع ان تقرير المبدأ لم يكن فى حاجة الى ان توصف الحقوق المتصلة به بانها حقوق سيادية ، لان حقوق السيادة توحى بالخضوع للولاية الكاملة للدولة ، والاولى بالنص ان يقرر اختصاصات للدولة فى المنطقة خاصة انه قصر هذه الحقوق على اغراض الاكتشاف والاستغلال والحفظ والادارة ، لتحديد الهدف قد يتعارض مع التعميم السابق بوصف حقوق الدول بانها ، حقوق سيادية .

الحقوق المتصلة بالموارد الحية:

٧٦٢ - يتقرر للدولة الساحلية وحدها حق استغلال الثروات الحية فى المنطقة ، وأهمها بالطبع الأسماك . ولها أن تشترك مع غيرها فى القيام بهذا النشاط أو تقوم به بعفدها ، لقد أعطتها الاتفاقية حقوقا واسعة للحفاظ على هذه المصادر وإقرار أفضل الطرق لاستخدامها . من ذلك أن الدولة تقرر كمية الصيد المسموح بها للموارد الحية فى المنطقة والأنواع التى يجوز صيدها ، وتلك التى لا يجوز ، وتنظيم مواسم الصيد وقطاعاته وما هو مسموح لها باستخدامه من أدوات الصيد وأحجامها وكمياتها ومن أعداد سفن الصيد وأحجامها وأنواعها .

- كذلك تحدد الدولة أعمار وأحجام الأسماك وغيرها من الأنواع التى يسمح بصيدها .

- وتضع الأحكام والشروط المتصلة بالمشروعات المشتركة أو غير ذلك من الترتيبات التعاونية .

ولها أن تضع تدابير حظر استغلال الثروة الحيوانية من الثدييات البحرية أو تنظيم هذا الاستغلال أو تقييده (١) .

والدول الساحلية فى مباشرتها للحقوق السيادية المتعلقة بالموارد الحية فى المنطقة الاقتصادية أن تفرض المراقبة الكاملة لتشريعاتها ، ولها أن تعترض سفن الصيد الأجنبية وأن تقوم بتفتيشها والقبض عليها واتخاذ الاجراءات القانونية ضدها ، لضمان تنفيذ قوانينها وانظمتها الموضوعة وفقا لهذه الاتفاقية .

(١) راجع مؤلف محمد طلعات الغنيمى ، عن القانون الدولى ، المرجع السابق ص ٢٣٥ .

ولا شك أن هذا الاختصاص من الاختصاصات الجديرة بالاعتبار ،
فانه لا يمارس الا فى نطاق البحار الاقليمية للدول خاصة وان الاتفاقية صريحة
فى اقراره بالنسبة للموارد الحية ، واحترام نظام الصيد فى المنطقة . واقل
ما يقال بهذا الصدد ان الدولة تمارس اختصاصا سياديا لا تمارسه إلا على
جزء من اقليمها (١) .

مصلحة المجتمع الدولى :

٧٦٢ - فرضت الاتفاقية على الدولة أن تتخذ افضل التدابير لادارة
المنطقة الاقتصادية وفى ضوء افضل الأدلة العلمية المتوفرة لها ، وان تتخذ
تدابير الصيانة فى شأنها على النحو الذى يحقق المحافظة عليها ويرد عنها
مخاطر الاسراف فى الاستغلال .

وفرضت على الدولة كذلك - فى ممارستها لحقوقها على المنطقة - ان
تحصل على الحصيلة القصوى التى تسمح بها الموارد المذكورة ، فإذا لم تكن
قادرة على اقتضاء تلك الحصيلة بالكامل ، فان عليها أن تخول الدول الأخرى
حق النفاذ الى الفائض من هذه الحصيلة عن طريق الاتفاق الذى تراعى فى
منحه الأولويات الآتية :

١ - احتياجات الدول النامية فى المنطقة دون الإقليمية او الإقليمية فى
جنى جزء من الفائض .

ب - الدول التى كان رعاياها يقومون بالصيد فى المنطقة بحيث يخفض

(١) جاء بالاتفاقية الجديدة بعض الضمانات الخاصة بالتحقيق
والمحاكمة منها انه يجرى فوراً بعد ايداع كفالة أو ضمان معقول اخلاء سبيل
المتن المحترمة وطواقمها ، ومنها انه لا يجوز ترويع عقوبة السجن أو أى عقوبة
بغية أخرى ، ويجب على الدولة الساحلية فى حالة القبض أو احتجاز سفينة
أجنبية ، أن تخطر دولة العلم بالوسائل المناسبة بالاجراء المتخذ وبأية عقوبة
فرضت . المادة ٧٣ من الاتفاقية .

التخلل الاقتصادي الناتج عن حرمانهم من الصيد الى الحد الأدنى .

ج - الدول غير الساحلية والدول المتضررة على ما سوف نبين :

ومن المصالح الأساسية التي يجب على الدول الساحلية ان تخدمها في المنطقة الاقتصادية مراعاة الحقوق المقررة للدول الأخرى في المياه الدولية فيما عدا حرية الصيد - حتى لا يصادر مبدأ حرية البحار العالية . لذا قررت الاتفاقية انه « تتمتع كافة الدول سواء ساحلية أو غير ساحلية . بحريات الملاحة والتحليق وارساء الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة وغير ذلك من الاستخدامات المشروعة دوليا للبحر والمتعلقة بالملاحة والاتصالات » (المادة ٥٨) وأخير فقد ألزمت الاتفاقية الدولة الساحلية بأن تتعاون مع الدول الأخرى والمنظمات الدولية للحفاظ على أنواع معينة من الأسماك والحيوانات البحرية:

فبالنسبة للأنواع السمكية الكثيرة الارتحال (١) وقد أدرجت كاملة يملحق الاتفاق يجب أن تتعاون الدولة الساحلية مع الدول الأخرى التي يصيد رعاياها في المنطقة الإقليمية هذه الأنواع ، من أجل تأمين حفظ مثل هذه الأنواع والانتفاع بها على الوجه الأمثل في جميع أنحاء المنطقة الإقليمية ، سواء داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة أو خارجها . بل تطلبت إنشاء منظمات دولية في المناطق التي توجد فيها دول عديدة تستفيد منها لتحقيق هذا الهدف .

وبالنسبة لأصناف البحر النهرية السرم التي يكون منشؤها في أنهار الدولة فان عليها المسؤولية الأولى في المحافظة عليها عن طريق وضع التدابير المناسبة لتنظيم الصيد في جميع المياه التي تقع في اتجاه البر من الحدود الخارجية لمنطقتها الاقتصادية الخالصة ، ولها ان تحدد الكميات المسموح

(١) مثل أسماك التونة بأنواعه المختلفة والماكريل والسمك السيف والسماك الشراعي والثدييات البحرية وأسماك القرش المحيطية .

بصيدتها منها . وتلتزم الدولة بالتعاون مع الدول الأخرى التي يصيد رعاياها
هذه الأنواع لتحقيق هذا الهدف .

ونجد تفاصيل للالتزامات أخرى متنوعة تجاه هذا النوع من الأسماك
على عاتق الدولة الساحلية التي تقضى أنواع النهر البحرية الصرد فيها
الجزء الأكبر من دورتها والالتزامات أخرى على عاتق الدول التي تمر فيها ،
مما يدخل في مسائل فنية لاتباعنا كثيرا هنا (١) .

مصلحة الدول المعبسة والمتضررة جغرافيا :

٧٦٤ - من الأمور الأساسية التي يسعى القانون الدولي في تطوره
الحالي الى تأكيدها ، ضرورة الاهتمام بالدول النامية كاشخاص قانونية خاصة
تحتاج الى الرعاية والاهتمام وإلى اعطائها حقوقا تفضيلية لكي تعوض النقص
في مواردها والاستنزاف الذي شهدته هذه الموارد من جانب الدول المتقدمة
ربما طويلا من الزمان .

ويعتبر قانون البحار من اخصب المجالات التي يمكن ان يتحقق فيها هذا
الهدف ، ويرى البعض ان فكرة الدول النامية قد نمت في نطاق هذا القانون الى
الحد الذي جعلها نظرية قانونية تتحدى القرون القديمة التي عاش فيها مبدأ
حرية البحار العالمية .

ونجد نقطة البداية في اتفاقية جنيف التي نظمت الصيد في البحار
العالمية (١٩٥٨) اذ اعترفت بماجات شعوب الدول النامية المتزايدة الى الطعام ،
وبذا اقرت بحاجاتها الى الحساية في نطاق الموارد الناتجة عن البحار العالمية
وقد حذبت الاتفاقية الدول المتضررة جغرافيا بأنها : الدول الساحلية
بما فيها الدول المشاطئة لبحار مغلقة أو شبه مغلقة ، التي يجعلها موقعها

(١) راجع نصوص المواد من ٦٢ ، ٦٣ ، ٦٤ ، ٦٥ ، ٦٦ ، ٦٧ ، من
الاتفاقية .

الجغرافى معتمدة فى حصولها على امدادات كافية من السمك لأغراض تغذية سكانها أو جزء من سكانها على استقلال الموارد الحية للمناطق الاقتصادية الخالصة. لدول أخرى واقعة فى نفس المنطقة دون الإقليمية أو الإقليمية ، وكذلك الدول الساحلية التى لا تستطيع ادعاء مناطق اقتصادية خالصة خاصة بها .

ومكذا نجد أن ممارسة الدول غير الساحلية والدول المتضررة جغرافيا لهذا الحق فى الاستفادة من ثروات المنطقة الاقتصادية الخالصة مقيد بمجموعة من الشروط هى :

الدول المستفيدة :

٧٦٥ - ويمكن أن تكون دولاً ساحلية ولكن سواحلها ضحلة أو ضيقة بحيث لا تجد لها مناطق اقتصادية خالصة .

ويدخل فيها الدول التى لها مناطق اقتصادية محدودة المساحة كذلك تشمل طائفة الدول التى تعتمد فى تغذية سكانها على أسماك توجد فى المناطق الاقتصادية لدول أخرى مجاورة لها .

مضمون الحق :

للدول المحدودة أنفا الحق فى المشاركة فى استغلال جزء مناسب من فائض الموارد الحية للمناطق الاقتصادية الخالصة للدول الساحلية الواقعة فى نفس المنطقة الإقليمية أو دون الإقليمية .

وأداة المشاركة هو الاتفاقات الثنائية التى تراعى العديد من الظروف منها : الحاجات الغذائية لسكان كل الأطراف ، ضرورة تبادى أحداث آثار ضارة بالمجتمعات المتعيشة على صيد الأسماك أو صناعات صيد الأسماك فى الدولة الساحلية ، مدى مشاركة الدول غير الساحلية والمتضررة جغرافيا غير الدولة طالبة المشاركة - فى ثروات المنطقة .

وواضح ان هذا الحق مقيد بالعديد من الامور بما يجعله يتوقف الى حد كبير على ارادة الدولة الساحلية ، بل ان المادة ٧١ من الاتفاقية جعلت لهذه الدولة الحق رفض تنفيذ هذه الحقوق للدول غير الساحلية والمتضررة اذا كان اقتضاءها يعتمد اعتمادا شبه كلى على استغلال الموارد الحية لمنظمتها الاقتصادية الخالصة ، مما يرينا ان التعبير عن هذه الامور بوصف الحق فيه كثير من التجاوز .

كما اننا قد اوضحنا ان فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة هي من نتاج فكر الدول النامية ومن قراراتها التي اتخذتها بصدد الاحتفاظ بمساحات من البحر العالى تمارس فيها اختصاصات اقتصادية (١) .

لذا كان من المهم مراعاة مصالح هذه الدول بشكل عام ، وفي نطاق المنطقة الاقتصادية بشكل خاص ، وقد وجدنا العديد من النصوص التي تحقق مصلحتها وعلى وجه الخصوص طائفة اخرى خاصة منها هي ، الدول المقلية والدول المتضررة جغرافيا . فمن ناحية نجد حقا صريحا للدول غير الساحلية في الاتفاقية ، في المشاركة في استغلال الموارد الحية للمناطق الاقتصادية الخالصة للدول الساحلية وذلك على اساس متصف ومراعاة ما يتصل بالامر من ظروف اقتصادية وجغرافية لجميع الدول المعنية ، ويتم ذلك عن طريق الاتفاقات الثنائية .

ونجد قيدا اخر يراعى مصلحة الدول النامية بشكل عام هو انه لا يكون للدول غير الساحلية المتقدمة النمو ان تمارس حقوقها الا في المناطق الاقتصادية الخالصة المتاحة للدول الساحلية المتقدمة النمو .

(١) راجع للمؤلف الاطار القانوني للنظام الاقتصادي الدولي الجديد ، حدة ١٩٧٧ من ٢١٤ وما بعدها ، والدكتور محمد السعيد ، نحو قانون دولي للتندية ، المجلة المصرية للقانون الدولي المجلد ٣٤ ، ١٩٧٨ من ٦٤ وما بعدها .

ومن ناحية أخرى أعطى مشروع الاتفاق للدول ذات الخصائص الجغرافية الخاصة والمتضررة جغرافيا ، الحق في أن تساهم في استغلال جزء مناسب من المصادر الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة الساحلية الموجودة معها في نفس المنطقة الإقليمية أو دون الإقليمية . على أساس متصف ، مع مراعاة كافة الظروف الجغرافية لكافة الدول المعنية (١) .

والواقع أن هذا الحق غير واضح وكنا نأمل أن تحدد الاتفاقية بشكل مفصل قاي الدول تلتزم بالسماح للدول المتضررة في الاستغلال ؟ وما هو الجزء المناسب للاستغلال ، ولماذا تلزم دولة يعينها من بين عديد من الدول المجاورة بأن تسهم هذا الاسهام لصحة الدول الحبيسة أو المتضررة جغرافيا كل هذه المسائل تحتاج الى حسم بطريق واضح حتى يمكن أن تتبلور الى حق بالمعنى القانوني الصحيح لدول في حاجة ماسة الى الطعام لاطعام الاعداد المتزايدة من شعوبها (٢) .

استغلال الموارد غير الحية :

احالة :

٧٦٦ - اُحالَت النصوص الى التنظيم القانوني للرصيف القاري بالنسبة لاستغلال الموارد غير الحية وقد بيناه فيما سبق لذا نحيل اليه .

(١) عرف نص المادة ٧٠ من النص التفاوض المتفق المقدم لدورة عام ١٩٨٠ هذه الدول بأنها الدول التي تقع في منطقة اقليمية تجعل منها خصائصها الجغرافية معتمدة على استغلال الموارد الحية في المناطق الاقتصادية خاصة لمراعاة الحاجات الغذائية لسكانها ، والدول النامية التي لا تستطيع ادعاء مناطق اقتصادية خالصة لها .

(٢) راجع تفاصيل واسعة عن هذا الموضوع لدى :

W. Friedmann, Selden Redivivus, Toward a partition of The Seas A.J.I.L. Vol, 65. p. 750

I. Nelson, The patrimonial Sea, I.L.Q. Vol 22; 1973, p. 660

كذلك نجد نصا يعطى للدولة فى المنطقة الاقتصادية بعض الحقوق الغرض منها كفالة هيمنة الدولة على الموارد الحية وغير الحية على السواء ، وهو النص الذى يجيز لها وحدها أن تقيم فى المنطقة الاقتصادية الخالصة : الجزر الصناعية ، والمنشآت الصناعية اللازمة للاستغلال ، كما تعطىها الولاية عليها خاصة فيما يتعلق بـ أنظمة الجمارك والضرائب والصحة والهجرة ، كما أن لها أن تقيم حولها مناطق سلامة معقولة تتخذ فيها ما يلزم من تدابير لضمان سلامة الجزر الصناعية والمنشآت والملاحة (١) .

(١) ما سبق ٥٢١ وما بعدها .

الفصل السادس

المياه الداخلية

التعريف بالمياه الداخلية :

٧٦٧ - المياه الداخلية هي كافة أنواع المياه المالحة أو العذبة التي تقع بأكملها داخل الاقليم البري للدولة - فقد رأينا أن البحر الاقليمي هو بمثابة مساحة من البحر ملحقة باقليم الدولة ، انما المياه الداخلية تكون جزءا من هذا الاقليم ، وتقع بأكملها عليه . وهي تشمل على ذلك القنوات ، الانهار ، الخلجان الموانئ ، البحيرات والبحار المغلقة ، والمضايق .

وإذا كنا قد خصصنا هذا الفصل لدراسة قانون البحر ، فقد يبدو أننا اذا ما تناولنا المياه الداخلية ، فاننا نخرج عن حدود عنوان الفصل . ومع ذلك فنظرا لأن المياه الداخلية تشمل أجزاء بحرية عديدة فانه من الضروري أن نبين الاحكام المتصلة بها في هذا الجزء .

ومن ناحية أخرى تبدو هنا أهمية دراسة المناطق المائية بأكملها بشكل متصل ، سواء أكانت مياه عذبة أم مياه مالحة ، لأن التنظيم القانوني لا يختلف بحسب العذوبة أو الملوحة ، وانما يختلف بحسب موقع الجزء المائي بالنسبة لاقليم الدول ، فضلا عن الارتباط الجغرافي والقانوني لمختلف أجزاء المياه في داخل الدول وخارجها (١) .

وقد أخذت اتفاقية جنيف للبحر الاقليمي ، واتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار بفكرة المياه الداخلية واعتبرتها " المياه التي تقع في الجانب المواجه

(١) ريتز ، القانون الدولي العام ، المرجع السابق ص ٢١٧ ، عبد العزيز محمد سرحان ، القانون الدولي العام ، المرجع السابق ص ٣٢٤ ، سورنسن ، موجز القانون الدولي ، ص ٢٢٣ .

للأرض من خط قياس البحر الاقليمي ، (١) .

وأهم ما يدخل فى المياه الداخلية من أجزاء هى البحار المغلقة ، والخلجان والبحيرات التى تقع كلها فى دولة واحدة ، والموانئ وكذلك الانهار الوطنية ، أى التى تقع كلها فى اقليم دولة واحدة ، والاحواض البحرية الواقعة داخل الموانئ .

وقد سبق أن تحدثنا عن نظام الخلجان وما يعتبر منه جزءاً من المياه الداخلية ، وما لا يعتبر ، وقواعد القياس بالنسبة له ، فنحيل الى ما سبق .
أما الآن فسنتكلم عن النظام القانونى للمياه الداخلية من ناحية ، ثم نعرض لبعض أنواع المياه الداخلية ، وهى البحار المغلقة وشبه المغلقة ، ثم الموانئ البحرية ، والانهار الوطنية .

اولاً - النظام القانونى للمياه الداخلية :

٧٦٥ - ان كل أنواع المياه الداخلية أنهاراً أم بحاراً أم خلجاناً ، تخضع للسيادة الكاملة للدولة ، تلك السيادة التى لا تنقيد بالقيود المقررة للدول الأخرى فى البحر الاقليمي - ويترتب على ذلك عدة نتائج هامة :
١ - فلا تتمتع سفن الدول الأجنبية بحق المرور البرئى فى المياه الداخلية للدولة . وإذا ما رغبت السفن الأجنبية فى الدخول فى المياه الداخلية ، فإن عليها أن تطلب تصريحاً من الدولة بذلك .

٢ - تخضع الملاحة فى المياه الداخلية للاختصاص المطلق للدولة ، فلها أن تقصر الملاحة فيها على رعاياها ، كما أن لها أن تحدد مناطق معينة فقط يجوز دخول السفن الأجنبية فيها .

(١) راجع المادة الخامسة من اتفاقية جنيف ، وقد ذكرت المادة السابعة من الاتفاقية الأخيرة أنه : تشكل المياه الواقعة على الجانب المتجه نحو البحر من الخط الأساسى للبحر الاقليمي جزءاً من المياه الداخلية للدولة .

٣ - تتمتع الدولة بالحق الكامل والمطلق في استغلال المصادر الطبيعية في هذه المياه ، ولا يجوز للأفراد أو الدول الأجنبية أن يدعوا بحقوق على هذه المصادر من أى نوع ، إلا إذا كان ذلك بناء على اتفاق دولي (١) .

ومع ذلك فإن الاتجاه الحديث يميل الى فتح المياه الداخلية ما أمكن للملاحة وعدم غلقها الا للضرورة ، وإن كان ذلك لا يعنى وجود حق للمرور البرى فى المياه الداخلية (٢) .

ثانيا - البحار المغلقة والبحيرات :

٧٦٩ - وهى مساحات مائية بحرية لا اتصال لها بالبحر العالمى ومن ثم يحيط اليابس بها من جميع الجهات ، والامثلة الواضحة لها بحر قزوين والبحر الميت ، ويطلق بها فى حكم القانون البحيرات مثل بحيرات فيكتوريا والبرت فى افريقيا وبحيرة كومولى فى ايطاليا .

والنظام القانونى للبحار المغلقة هى أنها اذا كانت تقع كلها فى اقليم دولة واحدة فانها تعد من المياه الداخلية التى تخضع للنظام الذى تضعه الدولة لها تماما كما أوضحنا ، أما اذا كان البحر أو البحيرة واقما فى اقليم أكثر من دولة ، فإن الأمر محل خلاف ، والمرجع فى طريقة الاستفادة بهذه البحار أو البحيرات الى الاتفاق بين الدول المعنية اسامسا واذا لم يوجد فإن البعض يرى أن كل دولة لها السيادة على الجزء الملاصق لها فى حدود البحر الاقليمى ، وأن يعتبر

(١) راجع سورنسن ، موجز القانون الدولى ، المرجع السابق ص ٣٣٥ ، مصطفى الحفناوى : قانون البحار فى زمن السلم ، المرجع السابق ص ١١٣ محمد عوض ، حق المور البرى ، فى البحار ، رسالة القاهرة ١٩٧٧ ، ص ٢٥٧ .

(٢) راجع الكتاب السنوى لمجمع القانون الدولى عام ١٩٥٧ دورة امستردام ، المجلد ٤٧ ص ٤٧٣ .

الجزء الاوسط منه فى حكم أعالى البحار بالنسبة لها جميعا (١) .

البحار شبه المغلقة :

٧٧٠ - تشبه البحار شبه المغلقة البحار المغلقة من حيث احاطة اليابس بها من مختلف الجهات ، فيما عدا منفذ ضيق يصلها بالبحار العالية ، مثل بحر آزوف فى جنوب روسيا ، والبحر الاسود ، وبحر البلطيق .

وبالنسبة للنظام القانونى لهذه البحار فانه لا صعوبة بالنسبة للفرض الذى توجد فيه بكاملها فى اقليم دولة واحدة ، فهى تخضع للسيادة الكاملة لها اذ يجرى عليها نظام المياه الداخلية انما الصعوبة تقوم فى الحالة التى يقع فيها البحر بين شواطئ عدة دول ، والرأى الراجح يتجه الى القول بخضوعها للسيادة المشتركة لهذه الدول ، ولا تقرر حرية الملاحة فيها للدول الاخرى الا اذا كانت البحار مستخدمة فى الملاحة ، وهذا وفقا للنظرية العامة للمضائق كما سنعرضها فيما بعد .

والذى يهمنى أن أشير اليه هو موقف الاتفاقية الاخيرة من المشكلة ، فقد عرفت البحار المغلقة او شبه المغلقة بأنها « الخلجان » أو الاحواض أو البحار التى تحيط دولتان أو أكثر وتتصل بالبحار المفتوحة بواسطة منفذ ضيق أو تنألف كليا أو أساسا من البحار الإقليمية والمناطق الاقتصادية الخالصة لدولتين ساحليتين أو أكثر .

وعلى ذلك فقد اعتبر مؤتمر جنيف خاصتين رئيسيتين فى البحار للمغلقة او شبه المغلقة .

الاولى : ضرورة أن تحيط البحار المغلقة دولتان أو أكثر ، أو أن تتألف كليا أو أساسا من البحار الإقليمية والمناطق الاقتصادية الخالصة .

(١) راجع على صادق أبو هيف ، القانون الدولى العام ، منشأة المعارف بالاسكندرية ، الطبعة الحادية عشرة ، ص ٤٥٢ بند ٢٣٥ .

الثانية : أن تتصل بالبحار المفتوحة بواسطة منفذ ضيق .

وهكذا نجد أن النص استبعد من نطاق التنظيم الدولي ، البحار المغلقة كلية ، لأنها لا تستخدم في الملاحة الدولية ، كذلك البحار التي تقع بأكملها داخل نطاق دولة واحدة ، لأن صفة المياه الداخلية واضحة فيها وتخضع من ثم بوضوح لأحكامها .

وواضح أن ما يمثل خلجانا من هذه المياه . يخضع للأحكام التي يقررها القانون الدولي بالنسبة للخلجان ، أما التنظيم الذي اهتم مؤتمر الأمم المتحدة الثالث بتقريره بالنسبة لهذه البحار ، فهو وضع التزامات على عاتق الدول المحيطة ، فقد أوجب عليها أن تقوم إما مباشرة أو عن طريق منظمة دولية إقليمية بتنسيق إدارة الموارد الحية للبحر في هذه البحار وصور استكشافها واستغلالها وتنسيق السياسات البحثية العلمية والاضطلاع ببرامج مشتركة للأبحاث في المنطقة .

ولم تقرر الاتفاقية شيئاً بالنسبة للملاحة في هذه البحار وإنما اهتمت بوضع الموارد فيها بالشكل الذي يفهم منه أنها تعطى حقوقاً مشتركة للدول فيها ، والمسألة في نظري لا تحتاج إلى تنظيم خاص لأن البحار المغلقة بالشكل الذي حددته الاتفاقية لا بد أن تدخل في المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة للدول الواقعة عليه (١) .

وربما كانت المشكلة العملية الأكثر إثارة بالنسبة لهذه البحار هو تحديد المناطق البحرية للدول المشتركة في هذه البحار بعد توسع الاختصاصات البحرية المتعلقة بالدول نتيجة الأقرار الدولي بمد البحر الإقليمي إلى ١٢ ميلاً وبعد المنطقة المجاورة إلى ١٢ ميلاً بحرياً آخر ، وإقرار المنطقة الاقتصادية الخالصة ، فالمعراق مثلاً طالبت مؤتمر الأمم المتحدة للبحار بضرورة أن يتم

(١) راجع المادتين ١٢٢ ، ١٢٣ من الاتفاقية .

تحديد المناطق البحرية في البحار شبه المغلقة بالاتفاق وفقا لمبادئ المعدل والانصاف والظروف الخاصة وأن ينص على ذلك في الاتفاقية (١) ، وهي تخشى من السيطرة الإيرانية على الخليج العربي ومضيق هرمز .

ثالثا : نظام الموانئ البحرية :

٧٧١ - الموانئ أماكن خاصة تجهزها الدول على إقليمها لاستقبال السفن سواء أكانت مملوكة لها أو مملوكة لدول أخرى . ومن الطبيعي أن توجد هذه الموانئ لتقديم الخدمات الأساسية للسفن ، ولكن يمكن للدول أن تستفيد منها في شحن وتفريغ السفن .

ونظرا للاهمية الدولية للانتفاع بالموانئ بين الدول فقد أخضعتها الدول لتنظيمات اتفاقية (٢) .

والمبدأ العام أن الموانئ تخضع للاختصاص الكامل للدولة ومن ثم فهي تفرض فيها الأنظمة التي تحقق مصالحها ، وتحمي النظام العام فيها .

أما القيود المفروضة على هذا الأصل العام مراعاة للمصالح العام الدولي فهي تتعلق بضرورة استقبال السفن التابعة للدول الأخرى وتقديم المساعدات اللازمة لها فلا يجوز للدولة أن تغلق موانئها البحرية في وجه السفن الأجنبية إلا في الأحوال الآتية : -

١ - إذا واجهت الدولة ظروف استثنائية تتعلق بالأمن العام أو الصحة العامة على أن ينطبق ذلك بالنسبة لكافة السفن بما فيها السفن الوطنية .

(١) راجع تقرير لجنة الخبراء العرب لقانون البحر (الدورة الخامسة) يناير ١٩٧٦ والدورة السادسة تونس ١٩٧٧) .

(٢) اتفاقية جنيف للموانئ والأحواض البحرية المبرمة في ديسمبر عام ١٩٢٣ ، راجع للمرحوم الدكتور محمد حافظ غانم ، محاضرات عن النظام القانوني للبحار ، معهد الدراسات العربية ، ١٩٦٠ ص ٣١ ، على صياق أبو حيف ، القانون الدولي العام ، المرجع السابق ، ص ٤٤٤ .

٢ - الموانئ الحربية فلا يجوز للسفن الأجنبية دخولها ، كما يجوز للدولة أن تعلق بعض موانئها لأسباب خاصة تبرر ذلك ، مادامت تفتح الأخرى

٣ - لا يسرى هذا القيد بالنسبة للسفن الحربية أو العامة التابعة للدول الأخرى ، فيجوز للدولة أن تخضع دخول هذه السفن في موانئها لقيود خاصة .

رابعاً : الأنهار الوطنية :

٧٧٢ - الأنهار الوطنية : هي تلك الأنهار التي تجري في إقليم دولة واحدة أي تقع من منبعها إلى مصبها وجميع روافدها في دولة واحدة وهي تدخل في السيادة الكاملة للدولة التي تقع فيها ، حكمها في ذلك حكم أي شيء موجود في هذا الإقليم لذا فهي مستقلة بالكامل في الملاحة الداخلية ، كما تستفيد بها وحدها في غير شئون الملاحة . ومثال هذه الأنهار نهر التايمز في بريطانيا .

وقد بذل المجتمع الدولي جهداً في سبيل استفادة الدول الأخرى من الأنهار الوطنية ذات الأهمية في الملاحة الدولية ، ولكن مؤتمر برشلونة الذي انعقد عام ١٩٢١ ، قرر حرية الملاحة في هذه الأنهار على أساس اختياري وبالتبادل وفقاً لبروتوكول خاص لم ينضم إليه سوى عدد قليل من الدول (١) .

الفصل السابع

الممرات الدولية البحرية

٧٧٢ - من أهم الموضوعات التي تشغل الدول منذ زمن قديم ، موضوع المرور فى الممرات البحرية الدولية ، لأن هذه الممرات تسهل على سفن الدول قطع مسافات واسعة للوصول الى المكان الذى تستهدفه ، كما أنها تمثل مناطق للامان وارشاد السفن فى البحار كما تستطيع ان تزود فيها بما تريد لأنها عادة مزودة بما يلزم هذه السفن من وسائل تموين ووقود .

وتخضع هذه الممرات الدولية لاعتبارات توصى بحلول متعارضة ، فهى من ناحية قد تمثل أجزاء من اقاليم الدول مياها داخلية ام اقليمية ، ومن ثم فالصالح بالعبور فيها لكافة السفن خاصة الحربية والنووية قد يعرض سلامة الدولة للخطر ، كما انه بحكم انها أجزاء من اقليم الدولة ، فيجب ان تخضع للانظمة التى تضعها الدولة لها .

ومن ناحية اخرى ، نجد المصلحة الدولية الهامة والأساسية فى تقرير حق المرور للسفن التابعة لمختلف الدول فى هذه الممرات ، مما يقتضى ان تخلف من قيود الخضوع للسيادة الاقليمية للدول المحاذية لها . ومن هنا بدأ الصراع بين الدول الساحلية ، وبين القوى البحرية الكبرى التى تحتاج الى استخدام هذه الممرات اكثر من غيرها فى شئون الملاحة .

ويوجد نوعان من الممرات الدولية البحرية ، الأولى صناعية أى فتحتها الدول للملاحة ، وهى القنوات ، وستتناول نظامها القانونى فى مبحث أول ، والثانية طبيعية أى تشكلت وفقا لظروف جغرافية وجيولوجية متعددة ومختلفة بحسب كل منطقة ، وهى ما تعرف اصطلاحا بالمضايق ، وسوف نقوم بمبحث النظام القانونى الخاص بها فى مبحث ثان .

المبحث الاول

الممرات الدولية المصناعية

« القنوات »

٧٧٤ - فكرت الدول في حفر القنوات لأسباب تتصل بتسهيل الملاحة بينها أساسا ، ولاختصار المسافات الواسعة التي تفصل بين مختلف البحار العالية .

وعلى ذلك فإن القنوات تقع كلها في أرض دولة واحدة وعادة ما تدخل في المياه الداخلية للدولة . لذا فإن البدء العام بالنسبة للمركز القانوني لها أنها تخضع لسيادة الدولة التي تقوم بتنظيمها كما تنظم المنافع العامة فيها . ينطبق ذلك على قناة السويس وقناة بنما وقناة كييل .

ومع ذلك فنظرا لاهمية القنوات في الملاحة الدولية ، فقد تناولتها تنظيمات اتفاقية دولية ، جعلت الدولة الواحدة فيها تقبل التزامات بالنسبة لاستخدامها لصالح الملاحة الدولية تخرجها بشكل يقل أو يكثر - حسب ظروف كل قناة - عن النظام التقليدي للمياه الداخلية .

وسنتناول بشكل مفصل النظام القانوني لقناة السويس المصرية ، ونرى المراحل المختلفة التي مر بها ، ثم نقوم بمقارنة هذا النظام بالنظام القانوني لكل من قناتي بنما وكييل .

أولا - قناة السويس :

٧٧٥ - تصل قناة السويس إلى البحر الأبيض المتوسط بالبحر الأحمر ، وتقع كلها داخل الإقليم المصري ، لذا فهي تعد من المياه الداخلية لمصر .

ومع ذلك ، فقد تأثرت قناة السويس بالتاريخ السياسي لمصر الحديث ، وانعكست على نظامها القانوني مختلف المراحل السياسية التي مرت بها

مصر ، لذا نستطيع أن نقرأ العديد من الاحداث على صفحات التاريخ القانوني للقناة ، وهو ما سوف نهتم بتوضيحه من خلال دراسة مركز القناة وفقا لنظام الامتياز ، ثم اتفاقية القسطنطينية ، فالوضع بعد قيام اسرائيل ، واستخدام مصر لحقوق الحرب في القناة ضدها ، لترى العديد من مراحل الصراع العربي الاسرائيلي ، وتأثيرها على القناة حتى ابرام اتفاقية السلام المصرية الاسرائيلية عام ١٩٧٩ .

(١) مركز القناة وفقا لنظام الامتياز

٧٧٦ - نظرا لأن القناة من الاراضي المصرية ، فقد اختارت مصر لادارتها نظام الامتياز والذي يتمثل في اعطاء التزام ادارة القناة لشركة لمدة معينة وبشروط معينة ، تحدد علاقة الدولة بالشركة ، وشروط تقديم الخدمة للمنتفعين ، وقد اعطت حكومة مصر هذا الامتياز لشركة قناة السويس « ديلبسيس » لمدة ٩٩ سنة ووضحت في العقد شروط الالتزام والادارة وأهمها أن تكون قناة السويس مفتوحة على الدوام لعبور السفن التجارية لمختلف الدول دون تمييز بينها أو تخصيص أو تفضيل للأشخاص أو الجنسيات .

وتلتزم السفن بمراعاة للشروط التي تضعها الشركة للملاحة ، ودفع الرسوم المقررة . وحرص الالتزام على تأكيد الصفة المحايدة للقناة وإبعادها عن مخاطر الحرب وصراعات القوى الدولية (١) .

(٢) اتفاقية القسطنطينية ١٨٨٨

٧٧٧ - ومع ذلك فمن المعلوم أن للدول أن تتفق على ما يخالف الاحكام العرفية وقد ارتضت مجموعة من الدول - من بينها الدولة العثمانية التي كانت

(١) راجع في النظام القانوني للقناة : عبد الله رشوان ، المركز القانوني لقناة السويس ونظائرها ، القاهرة ١٩٥٨ ، مصطفى الحفناوي : قناة السويس القاهرة عام ١٩٥٠ ، حامد سلطان : القانون الدولي العام في وقت السلم طبعة ١٩٧١ ، المرجع السابق ، بند ٥٧٤ وما بعده ، محمد حافظ غانم : مبادئ القانون الدولي العام ، طبعة ١٩٦٧ من ٣٧٧ .

مصلحة السيادة على مصر في ذلك الوقت - على وضع تنظيم اتفاقى يحكم مركز قناة السويس ، وهو ما تضمنته اتفاقية القسطنطينية المنعقدة في ٢٨ ديسمبر عام ١٨٨٨ . وقد قام هذا التنظيم وفقا لثلاثة مبادئ هي : حرية المرور في القناة ، احترام السيادة المصرية ، تحييد القناة .

١ - حرية الملاحة في القناة :

٧٧٨ - نصت المادة الاولى من الاتفاقية على انه : تكون قناة السويس البحرية على الدوام حرة ومفتوحة ، سواء في وقت الحرب أو في وقت السلم ، لكل سفينة تجارية أو حربية دون تمييز لجنسيتها ، . ولكي يتحقق هذا الهدف تعهدت الدول اطراف في المعاهدة بالامتناع عن أى شكل ، حرية استخدام القناة ، سواء في وقت السلم أو في وقت الحرب . كما اتفقت الدول المتعاقدة على عدم جواز مباشرة أى عمل يكون الفرض منه تعطيل الملاحة بالقناة ، أو في مينائى مدخلها ، أو فى مسافة ثلاثة أميال بحرية من هذين المدخلين .

(ب) سيادة مصر على القناة :

٧٧٩ - ومع ذلك فلقد حرصت الاتفاقية على الاعتراف بالسيادة المصرية على القناة . ولم يرد النص على ذلك صراحة فى نصوصها ، وإنما عبرت عنه ضمنا بنصوص عديدة : فلقد وضعت المادة التاسعة على عاتق الحكومة المصرية - ولم تكن وقتذاك تتمتع بشخصية دولية كاملة - مسئولية مراعاة احترام تنفيذ الاتفاقية ، فجاءت تقول : تتخذ الحكومة المصرية فى حدود سلطاتها المستمدة من القرارات ، وبالشروط الواردة فى المعاهدات الحالية ، التدابير التى تحمل على احترام تنفيذ المعاهدة المذكورة . وكذلك أعطت المادة ١٠ من الاتفاقية للحكومة المصرية ، حق اتخاذ التدابير اللازمة لضمان الدفاع عن مصر وحفظ النظام العام فيها ، وإن قيدت ذلك بقيدتين :

الأول - أن تخطر الدول الموقعة على الاتفاقية بما تريد اتخاذه من التدابير .

الثاني - ألا تموق هذه التدابير حرية استخدام القناة .

وقد اختلف الفقه المصرى حول مدلول هذا القيد ، فرأى البعض ، أن مثل هذا القيد يتجاهل مصلحة الدولة صاحبة الاقليم ، اذ يجعل حرية المرور نافذة على الدوام ، وبالنسبة لجميع الدول ، يؤدى ذلك الى أن قيام حالة الحرب بين مصر وأى دولة أخرى ، لا يحرم هذه الأخيرة من المرور فى القناة .

ورأى البعض الآخر أن حق المرور ، بمقتضى هذه الاتفاقية ، يعلو عليه حق آخر يقرره القانون الدولى العرفى ، هو حق الدولة فى الدفاع الشرعى عن نفسها ، والذى يخولها أن تتخذ ما يلزم اذا حدث ما يهدده ، ولو أدى الى خرق التزاماتها الدولية .

وأفضل تفسير لهذا النص هو القول بوجوب ألا يكون من شأن اتخاذ التدابير الدفاعية عن مصر أن تمنع منعا عاما حرية استخدام القناة ، أما التدابير التى يكون من شأنها تقييد حرية استخدام القناة بالنسبة للدولة التى تتخذ مصر ضدها التدابير الكفيلة بحملها على احترام تنفيذ أحكام الاتفاقية ، أو بالنسبة للدولة التى تدافع مصر عن نفسها فى مواجهتها ، أو للاحتفاظ بالنظام العام فى مواجهتها ، فانها تعد تدابير مشروعة ومتوائمة مع أحكام اتفاقية القسطنطينية (١) .

(ج) حياد القناة :

٧٨٠ - وضعت اتفاقية القسطنطينية تنظيما للقناة فى حالة الحرب يكفل

(١) حامد سلطان ، القانون الدولى العام فى وقت السلم ، المرجع السابق
بند ٥٧٩ ، عبد اله رشوان ، المركز القانونى لقناة السويس ، المرجع
السابق ص ٦٢٣ .

وضعها في موضع الحياد في أى حرب تدور بين أطراف دولية ، هذا التنظيم لم يحترم دائما ، وخاصة من جانب انجلترا ، الدولة التي كانت تحتل مصر لفترة طويلة .

ونلاحظ أن تحييد القناة أملت رغبة المجتمع الدولي في استمرار هذا المرور المائي الهام مفتوحا للملاحة في كل الاوقات دون توقف لأى سبب كان ، أما عن المسائل التي نصت عليها الاتفاقية لتحقيق الحياد فهي :

١ - عدم جواز اجراء حصر بحرى ضد القناة .

٢ - لا يجوز للدول المحاربة القيام بأعمال حربية أو عدوانية في القناة أو ضدها ، أو اتيان أعمال من شأنها عرقلة الملاحة في القناة أو في إحدى فتحتها حتى ثلاثة أميال بحرية .

٣ - لا يجوز للدول المحاربة أخذ أو انزال أى ذخائر أو مهمات حربية أو جنود في القناة أو في أحد موانئها .

٤ - لا يجوز للدول أن تكون لها سفن حربية مرابطة داخل مياه القناة بما فيها بحيرة التمساح والبحيرات المرة ، ويجوز لغير الدول المحاربة الاحتفاظ بسفینتين حربيتين على الأكثر بمينائى بور سعيد والسويس .

٥ - ومنعت الاتفاقية السفن المحاربة وفي وقت الحرب أن تأخذ تموينا من القناة فيما عدا حالة الضرورة القصوى وبقدر هذه الضرورة . ويكون مرورها في اقصر وقت ممكن وليس لها أن تمكث في مينائى بور سعيد أو السويس أكثر من ٢٤ ساعة . ويراعى مرور ٢٤ ساعة بين خروج كل سفينة حربية لدولة محاربة ، وخروج سفينة أخرى لدولة متحاربة معها .

٦ - ومنعت الاتفاقية كذلك الدول من مباشرة أى حق من حقوق الحرب أو أى عمل عدوانى في القناة أو أحد موانئها .

(٣) استعمال مصر لحقوق الحرب

٧٨١ - ولقد نأثر هذا التنظيم الاتفاقى لمركز قناة السويس بمجموعة من الحوادث التى حدثت فى الحياة الدولية ، أهمها قيام دولة اسرائيل عام ١٩٤٨ ، وتأميم القناة عام ١٩٥٦ والعدوان الثلاثى الذى وقع على مصر فى نفس العام ، ثم عدوان ١٩٦٧ على بعض الدول العربية ومن بينها مصر ، وأخيرا حرب أكتوبر التى قامت بين العرب واسرائيل فى عام ١٩٧٣ ، واتفاقات الفصل بين القوات التى أبرمت بعد قيامها ، واتفاقيات كامب ديفيد ، ومعاهدة السلام المصرية الاسرائيلية .

وبالنسبة للأمر الأول ، فإن مصر والدول العربية أعلنت الحرب على هذه الدولة المعتدية ، وحتى بعد أن عقدت اتفاقيات الهدنة بينها عام ١٩٤٨ ، فإن مصر اعتبرت حالة الحرب مستمرة بينها وبين اسرائيل ، وقامت بمنع مرور السفن التى تحمل علم اسرائيل فى القناة ، وصادرت البضائع التى تكون وجهتها اسرائيل ، وأنشأت محكمة للفنائم للفصل فى صحة اجراءات الضبط والمصادرة . ولقد تقدمت اسرائيل بأكثر من شكوى ضد مصر الى مجلس الأمن ، الذى أصدر قررا فى أول سبتمبر عام ١٩٥١ دعا فيه مصر الى رفع القيود المفروضة على مرور السفن التجارية ، وعلى مرور البضائع مهما تكن وجهتها . ولكن مصر امتنعت عن تنفيذ هذا القرار ، لأن اسرائيل لا تنفذ قرارات الأمم المتحدة التى أصدرتها لمعالجة المشكلة ، فضلا عن أن هذا القرار لا يعدو أن يكون توصية غير ملزمة لمصر (١) .

(١) راجع مقال الدكتور محمد حافظ غانم عن تكييف الموقف فى علاقة مصر باسرائيل ، المجلة المصرية للقانون الدولى عام ١٩٥٧ ، وهو يقول فيه : « ان قرار مجلس الأمن . . لم يقصد منه تغيير قاعدة مستقرة من قواعد القانون الدولى ، وهى قاعدة أن الهدنة لا تنهى حالة الحرب ، والقول بغير هذا يجعل مجلس الأمن متجاوزا لحدود اختصاصه ومتصديا للتشريع الدولى ، وهو أمر لا يملكه . . » ، وراجع أيضا مؤلفه : « مبادئ القانون الدولى » ، ص ٣٨٧ .

(٤) مركز قناة السويس بعد تأميمها

٧٨٢ - قامت مصر بتأميم قناة السويس عام ١٩٥٦ ، استخداما لحقها في ادارة مراقبتها العامة ، ولكن الدول الاستعمارية عارضت قرار التأميم ، واعتبرته عملا غير شرعى ، ودعت مجموعة الدول المستفيدة من القناة الى اجتماع في لندن قدمت اليه مقترحات لانشاء لجنة دولية للاشراف على شئون الملاحة في القناة « لجنة المنتفعين » وتكونت لجنة منزيس للتفاهم مع مصر حول مقترحات مؤتمر لندن التى رفضتها مصر ، ولم تتوصل اللجنة الى نتيجة ايجابية ، وعرضت الحكومتان المذكورتان المشكلة على مجلس الامن فى يوم ١٧ سبتمبر عام ١٩٥٦ ، ولقد وافق مجلس الامن على الشرط الاول من مشروع قرار يقضى بأن تقوم المفاوضات فى المستقبل لتسوية مشكلة قناة السويس وفقا لمبادئ تقرير حرية الملاحة فى القناة ، وبدون تمييز بين الدول ، مع احترام سيادة مصر على القناة . ومع ذلك فلقد وقع العدوان الثلاثى على مصر بعد ذلك بايام قليلة ، مما دعا مصر الى اعتبار هذا القرار وكافة الاعمال السابقة على العدوان منتهية ، وأصدر رئيس الجمهورية قرارا بتاريخ ٢٤ أبريل ١٩٥٧ يحدد الوضع الجديد للقناة ، وقد جاء فيه ما يؤكد عزم مصر على احترام اتفاقية القسطنطينية ، وعلى ايجاد ملاحه حرة ومستمرة فى القناة يحتفظ بها بالنسبة لجميع الامم فى حدود ما جاء باتفاقية القسطنطينية . ولقد نص القرار على طريقة تسوية المنازعات التى قد تنتج عن تطبيق الاتفاقية أو هذا القرار ، فقبل القضاء الالتزامى لمحكمة العدل الدولية بالنسبة للدول الاطراف فى اتفاقية القسطنطينية . اما بالنسبة للدول الاخرى ، فان التصريح قسرد حل منازعاتها بالوسائل المنصوص عليها فى ميثاق الامم المتحدة .

(٥) الى اى مدى غير القرار ٢٤٢ الوضع القانونى للقناة :

٧٨٣ - والحادث الثالث الذى اثر على مركز القناة هو عدوان اسرائيل على الدول العربية فى يونيو عام ١٩٦٧ . فلقد احتلت اسرائيل بعد هذا

الحدودان مساحات شاسعة من الاراضى العربية ، واقتربت من الضفة الشرقية للقناة ، مما ترتب عليه تعطيل الملاحة بها . وقد قبلت مصر قرار مجلس الامن الذى صدر فى ٢٣ نوفمبر سنة ١٩٦٧ ، والذى يقرر انسحاب القوات الاسرائيلية من الاراضى التى احتلتها فى النزاع الاخير ، وانهاء حالة الحرب بين دول المنطقة ، واحترام الاستقلال والسيادة الاقليمية لها . ومن بين ما نص عليه هذا القرار ايضا ضمان حرية الملاحة فى الممرات الدولية فى المنطقة .

ولقد انقسم الرأى فى مدى تأثير هذا القرار الذى قبلته مصر على موقفها من مرور اسرائيل فى القناة ، فرأى البعض أن مصر يجب أن تسمح بمرور اسرائيل فى القناة اذا ما نفذت الاخيرة القرار ، لأن حالة الحرب التى تؤسس عليها المنع ستنتهى . . بينما اتجه البعض الآخر الى أنه حتى ولو تم انسحاب اسرائيل ، فإن هذا القرار لا يضع على عاتق مصر السماح لاسرائيل بالمرور فى القناة ، لأن نص قرار مجلس الامن ينصرف الى حرية الملاحة فى الممرات الدولية ، والقناة ممر وطنى وليس دوليا . كما أن منع مرور اسرائيل يستند الى اتفاقية القسطنطينية ، ولا يمكن لقرار المجلس حتى اذا قيل بأنه ينصرف الى قناة السويس أن يعدل احكام هذه الاتفاقية . وكان هذا التفسير يتفق مع الموقف الرسمى الذى أعلنه رئيس الجمهورية الراحل امام مجلس الامة فى ٢٤ نوفمبر ١٩٦٧ والذى صرح فيه بأنه ، « لا مرور فى قناة السويس لأنها جزء من قضية فلسطين الاصلية » .

(٦) قناة السويس بعد حرب اكتوبر عام ١٩٧٣ :

٧٨٤ - هذا وقد دخلت مصر والعرب جولة حرية رابعة مع اسرائيل فى ٦ أكتوبر عام ١٩٧٣ ، عبرت فيها القناة ، وتدخل مجلس الامن لحل المشكلة ، واصدر عدة قرارات ابتداء من القرار ٣٣٨ ، دعا فيه القوات المتحاربة الى وقف اطلاق النار بينها والمساعدة الى تنفيذ القرار رقم ٢٤٢ تحت اشراف الولايات

المتحدة والاتحاد السوفيتي ، كما اهتم المجلس بغض الاشتباك بين المتنازعين ،
وعين قوات سلام دولية لهذه المهمة .

هذا وقد تم توقيع اتفاق لفض الاشتباك بين القوات المصرية والاسرائيلية
بمنطقة القناة ، واتفاق آخر لنفس الغرض بين سوريا واسرائيل . بتوسط
وزير الخارجية الامريكى « هنرى كيسنجر » ، وذلك بتاريخ ١٨ يناير عام
١٩٧٤ (١) .

على انه فى شهر سبتمبر عام ١٩٧٥ ، وبناء على توسط وزير الخارجية
الامريكى كذلك ، تم التوصل الى اتفاق جديد للفصل بين القوات المصرية
والاسرائيلية ، اثار العديد من المشاكل واختلقت الساحات المربكة فى
تقديره .

على ان الذى يعيننا هنا هو تأثير هذا الاتفاق الجديد على الوضع القانونى
لقناة السويس .

وقد وضعت هذه الاتفاقية التى سمحت بإعادة فتح قناة السويس بعد
اغلاقها حوالى ثمان سنوات ، عدة مبادئ جديدة فى الصراع العربى الاسرائيلى
هى (٢) :-

- ١ - تعهد من الطرفين بحل النزاع بينهما بالطرق السلمية .
- ٢ - ويكمله ما حرصت الاتفاقية على تأكيده من تعهد الاطراف بعدم استخدام
القوة أو التهديد بها بين الطرفين .

- ٣ - السماح بمرور الشحنات غير العسكرية المتجهة الى اسرائيل ومنها

(١) راجع تفاصيل هذا الاتفاق ونصه فى مؤلفنا : « المنظمات الدولية » ، طبعة
١٩٧٥ ص ٢١١ .

(٢) راجع الكتاب الابيض الذى أصدرته وزارة الخارجية المصرية عن مبادرات
السلام الرئيس السادات ، القاهرة ١٩٧٧ ص ٩٨ .

بالمروء في القناة .

ونعتقد أن هذا الاتفاق لم يمه حالة الحرب بين الطرفين في حينه ، لأن كل ما فعلته الاطراف بناء عليه هي أن أوقفت الاعمال العدوانية بينها وذلك حتى تتم التسوية النهائية للنزاع . وهذا ما نراه واضحا في نصوص أخرى . من ذلك نص المادة الثامنة التي ذكرت صراحة أن الاطراف ، « وتعتبر أن هذه الاتفاقية خطوة نحو سلام دائم وعادل ، وهي ليست اتفاقية سلام نهائي ، وأن الاطراف سيواصلون بذل الجهود للتوصل بالتفاوض الى اتفاق سلام ونهائي وفقا لقرار مجلس الامن رقم ٣٣٨ » ، ومع ذلك فقد اتضح أن مصر قد ألغت القيود التي فرضتها من قبل على مرور الشحنات غير العسكرية المتجهة الى اسرائيل ، وبدأ صرح العلاقات السلمية يقوم بين الدولتين مما مهد لإبرام الصلح النهائي بينهما فيما بعد .

قناة السويس بعد نفاذ معاهدة السلام المصرية الاسرائيلية :

٧٨٥ - أسفرت المفاوضات المصرية الاسرائيلية التي جرت بعد حرب أكتوبر وزيارة الرئيس السادات لمدينة القدس عام ١٩٧٧ عن إبرام اطار للسلام في الشرق الاوسط عام ١٩٧٨ وهو ما أطلق عليه « اتفاقيات كامب ديفيد » ، لتنتهي الى إبرام معاهدة سلام بين مصر واسرائيل في مارس عام ١٩٧٩ . وقد رأينا موقف الاتفاقية من خليج العتبة ، والآن نوضح حكم اتفاقيات كامب ديفيد ومعاهدة السلام النهائية من المسألة .

جاء نص صريح في اطار كامب ديفيد يقرر أن الطرفين اتفقا على المسائل

الآتية : -

(د) حرية مرور السفن الاسرائيلية في خليج وقناة السويس على أساس اتفاقية القسطنطينية لعام ١٨٨٨ والتي تنطبق على جميع الدول (١) وحدد

(١) استخدم اطار كامب ديفيد مصطلح :

«The right of Free Passage by Ships of Israel thorough

هذا المبدأ بشكل واضح في المادة الخامسة من اتفاقية السلام التي جاءت تقول : ١ - « تتمتع السفن الاسرائيلية والشحنات المتجهة من اسرائيل واليها بحق المرور الحر في قناة السويس ومداخلها في كل من خليج السويس والبحر الابيض المتوسط وفقا لاحكام اتفاقية القسطنطينية لعام ١٨٨٨ المنطبقة على جميع الدول . كما يعامل رعايا اسرائيل وسفنها وشحناتها ، وكذلك الاشخاص والسفن المتجهة من اسرائيل واليها دعائلة لا تتسم بالتمييز في كافة الشئون المتعلقة باستخدام القناة » .

وربما لا يكون في هذا النص أى مشكلة ما دمنا قد اتخذنا تدابير بناء على حق الحرب ، وقد أنهت الاتفاقية هذه الحرب واقامت حالة السلام بكل ما يترتب عليها من آثار ، ومن أهمها السماح لاسرائيل بحرية المرور وفقا لاتفاقية القسطنطينية .

انما الذى يثير التساؤل هو استخدام نص اتفاقية السلام لمصطلح حق المرور الحر ، بدلا من مصطلح حق المرور البرى، الذى يستخدم بالنسبة للمرور فى البحار الاقليمية . وهو نص يطرح امامنا المناقشة التى دارت فى مؤتمر الامم المتحدة الثالث لقانون البحار حول الفرق بين العبور الحر فى المضائق والمرور البرى، فيها . وأهم هذه الفروق المسلم بها أن المرور البرى يتطلب استئذان الدولة الساحلية قبل المرور بالنسبة للسفن الحربية ، بينما لا يتطلب ذلك بالنسبة لحق العبور الحر . . ومن ناحية أخرى يشمل العبور الحر حرية

the Gulf and the Suez Canal »

بينما استخدمت معاهدة السلام التعبير الآتى :

« Ships of Israel and Cargoes destined for or Coming from Israel, shall enjoy the right of Free Passage... »

أما اتفاقية القسطنطينية فقد جاء بها أن :

« Le Canal maritime de Suez sera toujours libre et ouvert »

(م ٤٢ - القانون)

الطيران والتحليق بينما لا يسمح بذلك المرور البرى .

ونحن نرى أن حق المرور المقرر فى القناة يحكمه اتفاقية القسطنطينية ، وقد ذكرنا من قبل أنه مقيد بتحديد القناة وما يتطلبه ذلك من أمور يجب أن تراعىها السفن التى تمر فى القناة ، مع مراعاة الوضع الخاص لمصر فى الاتفاقية والذى يخولها الدفاع عن القناة بما فى ذلك الحق فى تحصينها وحفظ النظام العام فيها والدفاع ضد أى عدوان على مصر ، وذلك النص الهام الوارد فى الاتفاقية ، والذى يفيد أن نظام القناة لا يمكن أن يمس بحقوق السيادة المقررة للدولة الشاطئية (١) .

وعليه فإن اتفاقية القسطنطينية لم تقصد إخضاع القناة لمبدأ العبور الحر على نحو ما هو مطبق فى البحار العالية ويراد تطبيقه الآن على المضائق التى تصل بين بحرين عالميين بمقتضى اتفاقية الأمم المتحدة الأخيرة ، وإنما النظام المطبق عليها أشبه ما يكون بنظام المرور البرى الذى يخول العديد من الحقوق للدولة الساحلية لضمان أمنها وسلامتها ، ولا ننسى أن القناة أصلا من المياه الداخلية لمصر ، إذ تقع كلها فى إقليم مصرى ، ومن فالقيود التى ترد عليها إنما هى القيود الاتفاقية التى ارتضت مصر أن تقيد نفسها بها لكفالة حرية الملاحة ، ومن ثم فهو يفسر فى أضيق الحدود مثل أى قيد آخر على السيادة .

قناة بناما :

٧٨٦ - تصل قناة بناما بين المحيطين الأطلسى والهادى من مدينة بناما الى مدينة كولون ، وتقع بأكملها داخل جمهورية بناما ، وقد تم التفكير فى انشائها

(١) راجع فى الشرح المفصل لنظام القناة وللمناقشات العديدة التى ثارت بين الأطراف الكبرى لتقرير حرية الملاحة فيها ، مؤلف فوشى :

P. Fauchille, Traité de Droit International public, T. 1-2 éme partie, Raison, Paix 1925, p. 316 ss.

في وقت معاصر للتفكير في فتح قناة السويس بعدة سنوات .

وقد تطور النظام القانوني للقناة ، نتيجة للتطورات السياسية الدولية ، وبالذات تطور العلاقات بين القوى الكبرى ، وبين الولايات المتحدة ودول أمريكا اللاتينية .

وقد نظمت أوضاع الاتفاقية في البداية معاهدة هاى - بونسفوت بين الولايات المتحدة والمملكة المتحدة عام ١٩٠١ ، لتحل محلها بعد ذلك معاهدة هاى فاريل عام ١٩٠٣ التى أخرجت المملكة المتحدة من المسألة ، وأقامت علاقة مباشرة بين الولايات المتحدة وحكومة جمهورية بناما ، اعتبرها شعب بناما منذ البداية علاقة معيبة ، اذ انها أجرت القناة للولايات المتحدة وأعطتها سلطات هامة بالنسبة لها ، الى حد جعلها تقوم بتحصينها عسكريا ، وتتحكم في الملاحة فيها بشكل كامل .

ومع ذلك فقد وضعت اتفاقية هاى فاريل تنظيميا دوليا للقناة يشبه ذلك الذى وضع لقناة السويس ، سمحت بحرية الملاحة فيها لكافة السفن بدون تمييز وفرضت حياد القناة فيما عدا حق الولايات المتحدة في فرض الحماية العسكرية عليها (١) .

وفي مقارنة بين اتفاقية قناة بناما وهاى فاريل واتفاقية القسطنطينية التى تحكم الملاحة في قناة السويس ، نجد أن معاهدة قناة بناما مبرمة بين طرفين فقط ، لذا لا يقر البعض بأهمية مبدأ الحياد الذى فرضته اتفاقية هاى فاريل ، بينما نجد أن الاطراف في معاهدة القسطنطينية متعددون ويمثلون القوى الكبرى في العالم ، مما يجعل لفكرة الحياد التى وضعت فيه القناة قيمته .

وقد حاولت الحكومات المتعاقبة في بناما أن تستخلص حقوق الدولة

(١) راجع تعليقا على معاهدتي قناة بناما للسفير محمد التابعى بالمجلة المصرية للقانون الدولي المجلد ٤ (١٩٦٨) ص ٢٨٣ .

وسيادتها التي انتزعتها منها الولايات المتحدة ، ودخلت في مفاوضات عديدة مع الولايات المتحدة بدأت عام ١٩٦٤ ، ووصلت الى تحقيق نجاح فى عام ١٩٧٧ بإبرام اتفاقيتين تحكمان النظام القانونى للقناة .

وتتصل المعاهدة الاولى بالحقوق والالتزامات المتبادلة بين الولايات المتحدة وبناما ، ونستطيع أن نقول ان هذه الاتفاقية الجديدة قد اشركت بناما مع الولايات المتحدة فى ادارة القناة والانتفاع بها ، وعملت على تحقيق المساواة فى المزايا بين من يقومون بالعمل من اهالى بناما مع الامريكيين فى القناة .

اما الاتفاقية الثانية فهي تتصل بالنظام الدولى للقناة ، وهى تقرر حرية الملاحة فيها لكافة الدول ، وحياد القناة واى ممرات مائية اخرى تفتح فى بناما فى المستقبل ، وضمن هذا الحياد بوضع بروتوكول اضافى ملحق بالاتفاقية يسمح للدول الاخرى بالانضمام الى الاتفاقية .

وسوف تنتهى الادارة الامريكية للقناة قبيل عام ٢٠٠٠ وسوف تسلم بعد ذلك لحكومة بناما ، وان احتفظت الولايات المتحدة بمركز تفضيلى من حيث قيامها بتدريب الكوادر البنامية على العمل فى القناة على وجه الخصوص .

وهكذا يعد ابرام الولايات المتحدة لهاتين الاتفاقيتين مع حكومة بناما بمثابة نهاية لكثير من الامتيازات الامريكية فى القناة ، لذا من الطبيعى أن يقابل بمعارضة شديدة من جانب العديد من أعضاء الكونجرس الامريكى ، الأمر الذى سبب مشاكل كبيرة لحكومة الرئيس كارتر ، واعتبر من العيوب الرئيسية لفترة رئاسته (١) .

قناة كينل :

٧٨٧ - وهى القناة الثالثة فى العالم وتقع فى اراضى الجمهورية الالمانية

(١) راجع المقدمة التى كتبها الدكتور وحيد رافت فى المجلة المصرية للقانون الدولى ، المجلد ٣٤ ص ١ .

وتصل بين بحر البلطيق وبحر الشمال ، وقد حفرت عام ١٨٩٦ .

وقد اعتبرت ألمانيا أن قناة كييل جزءا من اقليمها ، وصمحت بالملاحة فيها للدول الأخرى وفقا لنظمة داخلية تقرر لها سلطات تقديرية واسعة في النظام الذي تتبعه ، ومن ثم لم يقرر مبدأ حرية الملاحة فيها بالنسبة لكل الدول في البداية (١) ، بل أن ألمانيا كانت تمنع من تشاء من السفن وتسمح لمن تشاء حسب الظروف ، وفقا للمادة ٥٤ من دستورها الصادر عام ١٨٧١ باعتبار القناة ممرا صناعيا للملاحة في ألمانيا . لذا كان على السفينة الأجنبية أن تحصل على إذن مسبق قبل المرور في القناة نظير دفع رسم مقرر (٢) .

وقد انتهزت القوى الكبرى فرصة الهزيمة الألمانية في الحرب العالمية الأولى لكي تفرض نظاما للقناة وضع في المواد ٢٨٠ - ٢٨٦ من معاهدة صلح فرساي ، التي أقرت حرية الملاحة في القناة ومداخلها لكافة السفن التجارية والحرية التي تكون دولها في حالة سلام مع ألمانيا بشكل يشبه المقرر بالنسبة لقناة السويس ، وتعهدت ألمانيا بضمان سلامة الملاحة في القناة ، وبعدم تعطيل الملاحة فيها (٣) .

وقد قامت ألمانيا - في فترة حكم النازي لها - عام ١٩٣٦ بإلغاء هذه الأحكام الاتفاقية من جانب واحد ، وعادت الملاحة في القناة الى وضعها السابق لها ، أي خاضعة للتقدير المطلق لألمانيا ، ولم تبرم الدول أي اتفاق يحكم وضع الملاحة في هذه القناة بعد الحرب العالمية الثانية (٤)

(١) راجع فوشى ، مطول القانون الدولي ، الكتاب الاول ، الجزء الثاني ، ص ٣٩٠ وما بعدها .

(٢) يبدو أن ألمانيا قد حفرت هذه القناة لأغراض استراتيجية تتصل بها ، أو لتوفير ممر سهل بين اقليمها والاقليم التابع لها في « ولشافين » بدلا من الاضطرار الى عبور منطقة واسعة بين البلطيق والدانمرك .

(٣) فوشى : « مطول القانون الدولي » ، المرجع السابق ص ٣٩١ .

(٤) حامد سلطان وعائشة راتب وصلاح عامر ، القانون الدولي العام ، المرجع السابق بند ٥٦١ .

ويقتضى ذلك أن نرجع الى القاعدة العامة فى القانون الدولى والتي تقتضى
بضرورة استخدام الممرات المائية فى الملاحة البحرية لصالح الدول المختلفة مع
ضرورة مراعاة أمن وسلامة الدولة الساحلية .

المبحث الثانى

الممرات البحرية الطبيعية

« المضائق »

اولا - اهمية المضائق فى النظام الدولى :

٧٨٨ - كانت مشكلة المضائق من اكثر المشاكل الحادة التى عرضت فى
مؤتمر قانون البحار ، وكانت محلا للعديد من المناقشات التى شاركت فيها وفود
كل الدول (١) .

والسبب فى ذلك هو التعارض الكبير فى الآراء بشأنها بين الدول الكبرى
التي لها مصالح بحرية هامة تحرص على صيانتها بقرض مبدأ المرور الحر فى

(١) يقول الدكتور محمد طلعت الغنيمى فى هذا المعنى : « لا يحتاج المرء الى
كثير من اعمال الذكاء للانتباه الى أن للدول الكبرى أكثر من مصلحة
يحبها أن تتأكد وتستقر .. وانى أكتفى هنا بمصلحة كبرى تعمل الدول
الكبرى جاهدة على الفوز بها كمقابل لتساهلها فى الاقرار للدول بمنطقة
اقتصادية وتوجيه استثمار منطقة التراث المشترك لصالح الدول النامية ،
تلك هى المرور الحر فى المضائق الدولية أو المستحقة للملاحة الدولية ،
كما يحلو للدول النامية أن تسميها .. » .

راجع مقالة بمجلة مصر الماصرة عن الاتجاهات الحديثة فى القانون
الدولى العام ، قانون البحار ، عدد يوليو ١٩٧٦ ، ص ٥٥ .

وراجع ، D. pharand, International straits, Thesaurus Acroa

— Sium, Vol III, The Law of the Sea, Thessaloniki 1977, p. 5'

وكذلك مفيد شهاب فى تقريره عن أعمال الدورة الثالثة لمؤتمر قانون
البحار بالمجلة المصرية للقانون الدولى ، سابق الاشارة اليه ص ٢٠٢ .

المضايق ، والدول الشاطئية التى من مصلحتها أن تفرض القيود المعقولة التى تحمى بها أمنها وسلامة البيئة البحرية فى المضائق ، خاصة بعد تطور القوة العسكرية للدول الكبرى واتخاذها البحار من مناطق المواجهة بينهما ، واحتمالات التلوث البحرى الناجمة عن الأنشطة البحرية لها .

لذا فقد وضح اتجاه الدول الكبرى ترغب فى الوصول الى تقرير مبدأ المرور الحر فى المضائق ولو كان ذلك مقابل بعض التنازلات التى تقدمها لدول العالم الثالث فى نطاق استغلال موارد البحار العالية كالاقراراف بفكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة ، واقرار نظام لاستغلال ثروات البحار العالية من الموارد غير الحية ، فى الوقت الذى رغبت الدول النامية فى تقرير مجرد حق للمرور البرىء لمضيق حتى يمكن ان تحمى مصالحها البحرية الخالصة .

لذا من الاهمية بمكان ان نحدد المدلول الجغرافى والقانونى للمضيق لنقرر بعد ذلك النظام القانونى له فى ظل القانون الدولى التقليدى والاحكام المستحدثة لقانون البحار .

التعريف الجغرافى للمضيق :

٧٨٩ - يطلق مصطلح المضيق جغرافيا على أى ممر طبيعى ضيق بين كتل ارضية يوصل بين بحرين او كمية كبيرة من المياه (١) ، او هو ببساطة ساء تفصل اقليمين وتصل بحرين (٢) .

فاهم ما يميز المضيق جغرافيا هو انه ممر طبيعى ، ومن ثم فهو يختلف

(1) « any narrow natural passage between land connecting two Seas or large bodies of water ».

Donat Pharand, International Straits, Theasurus Acrossium, Vol— III, The Law of the Sea, Thessaloniki, 1977, p. 67.

(٢) محمد طلعت الغنيمى ، الغنيمى لوجيز فى قانون السلام المرجع السابق ص ٥١٨ .

فى طبيعته عن القنوات التى تمثّل ممرات صناعية ، كذلك يتميز المضيق بطبيعة المياه التى يصل بينها ، اذ انه يصل بين بحر عال وبحر عال آخر ، وربما وصل بين بحر عال وبحر اقليمى ، ويسعته فالمفروض ان يكون المضيق فاصلا بين منطقتين ارضيتين واصلًا بين بحرين ، ولولا هذه السعة المحدودة لما اطلقنا عليه لفظ المضيق اصلا ، ولما اخضعناه لنظام يختلف عن نظام البدر العالمى .

المضيق فى الفقه القانونى الدولى التقليدى :

٧٩٠ - يجرى الفقه القانونى الدولى على التمييزين نوعين من المضايق بحسب طبيعة البحرين التى تربط بينهما ، فإذا كان المضيق لا يوصل بين بحرين ، وانما يربط بين البحر العالمى والمياه الاقليمية لدولة واحدة فانه يخضع للنظام الذى تضعه له هذه الدولة قلها ان تجعله مفتوحا للملاحة ، ولها ان تغلقه او تقصره على الملاحة الداخلية لها ، لأن مصلحة المجتمع الدولى فى حرية الملاحة ، لا تتأثر بالملاحة فى مضيق لا يوصل بين بحرين عالميين ، وتطبيقا لاحكام قانون المياه الداخلية الذى يعتبر مثل هذا المضيق جزءا منه .

اما اذا كان المضيق موصلا بين البحر العالمى والبحار الاقليمية لعدة دول فان كل دولة من الدول الموجودة عليه تمارس سيادتها على الجزء الذى يدخل فى بحرهما الاقليمى ، ولا يكون مفتوحا للملاحة الا بارادتها جميعا . وكل هذه الاحكام مقيدة بالا تتجاوز فتحة مدخل المضيق ضعف عرض البحر الاقليمى (١) اما اذا تجاوزت هذه المساحة فانه يخضع للقيود البرور البرى .

اما المضايق التى تصل بين بحرين عامين فانها تخضع للمرور البرى

(1) Colombos, International Law of the Sea, Longman 1955

لكافة الدول وحتى ولو كان المضيق يفصل بين شاطئين لدولة واحدة ، وكان المرور فيه من المضيق بحيد ، يجعل المياه التى بداخله مياها القلبيية • هذه هى مجمل احكام القانون الدولى التقليدى التى تحكم المضايق ، وهى محل لتعديلات اساسية الآن • وتتمثل هذه التعديلات فى الاتجاه الفقهي الذى يحاول ان يميز المضايق الدولية عن المضايق الداخلية ويحاول ان يخضع كل منهما لنظام قانونى مختلف • وقد تبلور هذا الاتجاه بوضوح امام مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار ، وقنن فى الاتفاقية التى اقرها المؤتمر ووافقت عليها الدول •

المضايق الدولية أمام مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار

٧٩١ - وضعت اتفاقية قانون البحار نظاما واحدا يسرى على كافة المضايق الا ما استثنى صراحة بالاسم • اما معيار الاستبعاد فيقوم على اساس ان هذه المضايق منظمة كلية او جزئيا عن طريق معاهدة تحكمها منذ وقت طويل ، وهى مضايق ماجلان والمضايق الدانمركية ، ومضايق البسفور والدردينيل • اما كافة المضايق الأخرى التى لا تنظمها معاهدات خاصة ، وموصوفة بأنها مضايق دولية ، فسوف تحكم بالنظام الجديد •

لذا سيكون من الأهمية بـكان ان نحدد العناصر التى نحكم وفقا لها على دولية المضيق ، والواقع ان الفقه الدولى يستند فى ذلك الى معيارين ، المعيار الجغرافى والمعيار الوظيفى •

المعيار الجغرافى :

٧٩٢ - ان التعريف الجغرافى للمضيق يجعله يغطى أى ممر مائى طبيعى ضيق بين ارضين يصل بين تخزين أو كمية كبيرة من المياه • ومع ذلك فان هذا التعريف ليس كافيا من الناحية القانونية ، لانه

لا يحدد عرض المضيق ، من ناحية ، ولأن المضيق الذى يثير المشاكل هو ذلك الذى يكون من الضيق بحيث يؤدى الى الدخول فى المياه الاقليمية لدولة ما ، اما اذا كان واقعا فى دائرة البحار العالية بحيث لا يخترق البحر الاقليمى لدولة ما فانه لا يثير مشكلة ، اذ ستنطبق عليه قاعدة حرية الملاحة فى البحار العالية .

وهكذا فالنوع الذى يثير مشاكل قانونية من المضايق هو ذلك المضيق القانونى أو الاقليمى أى الذى يمتد البحر الاقليمى على طول المضيق ، أو على بعض اجزائه ، لذا يجب لكى ينطبق النظام القانونى الخاص بهذه المضايق الا تتجاوز / ٢٤ ميلا أو اقل وذلك على الأقل فى بعض اجزاء المضيق من أجل أن نكفيه كمضيق قانونى ولكى يخضع للنظام الذى قرره اتفاقية قانون البحار .

وهكذا نجد خاصيتين للمضيق بهذا المعنى وفقا للنظرية الحديثة والمطورة للمضايق : الأولى تتصل بالمياه التى يصل بينها المضيق : فالمضيق القانونى يتضمن الآن ليس فقط المضايق التى تصل بين جزئين من اعلى البحار ، ولكن ايضا الذى يربط جزء من البحار العالية والبحر الاقليمى لدولة اجنبية . وهذا التوسع فى نظرية المضايق القانونية قد تم اقراره عام ١٩٥٨ فى اتفاقية جنيف للبحر الاقليمى ، وتم الأخذ به فى الاتفاقية الجديدة ، وإن كانت المضايق القانونية ستخضع لنظام مختلف بعض الشيء عما كان سائدا من قبل .

وتتصل الخاصية الثانية بعرض الخليج : فقد اعتبرت الاتفاقية الحالة الشاذة التى يكون فيها عرض الخليج من السعة لاجتذاب مساحة من البحر العالى داخله ، مع ملاحظة أن يكون طريق البحر العالى فى منطقة المضيق لا يتمتع بخصائص ملاحية. وهيدروجرافية مناسبة (١) .

(١) «By the qualification international ... is simply meant that =

العنصر الوظيفي :

٧٩٢ - على أن المضائق التي تمتد في الخصائص الجغرافية التي ذكرناها لا يتوافر فيها صفة المضيق الدولي ، بل يجب أن يتوافر فيها عنصر آخر وظيفي حتى تتخذ هذه الصفة . ويتمثل هذا العنصر الوظيفي في ضرورة أن يكون المضيق « مستخدماً في الملاحة الدولية

ومع ذلك فلم يوضح النص درجة الاستخدام التي يمكن أن تحكم بها على المضيق بأنه دولي . والمشكلة معقدة إلى حد ما ، فهي تتطلب الرجوع إلى الأهمية النسبية التي يجب أن نعطيها لكل عنصر قبل أن نقرر صفة المضيق .

وبحسب ما أوضح الفقيه الدانماركي برويل Brüel في دراسة موسعة فإنه يجب معرفة عدد السفن التي عبرت المضيق ، وحمولتها الكلية وقيمة هذه الحمولة والحجم التقريبي للسفن ، وما إذا كانت تنتمي إلى عدد كبير أو صغير من الدول ، ولا يمكن أن نحكم على ذلك من خلال عنصر واحد .

وهكذا ينتهي برويل إلى القول بأنه مع استعراض هذه المسائل يجب أن لا نطلق صفة المضيق الدولي إلا على تلك المضائق التي تحتل أهمية معتبرة في التجارة الدولية البحرية . وعلى حد تعبيره فإنه لكن نصف المضيق بالدولية ، فإن ذلك يعني أن المصلحة المتصلة بالمضيق ، مصلحة ذات طابع دولي واسع .

وهو يقرر كذلك أن عدد المضائق التي تحوز هذه الصفة محدود .

تعريف محكمة العدل الدولية للمضيق :

٧٩٤ - اهتمت محكمة العدل الدولية بوضع معيار للمضيق الدولي في

= the interest attached to the use of these straits is world wide, Eric Brüel, International Straits, London and Copenhagen, 1947, Vol I, p. 42.

حكمها الشهير في قضيته مضيق كورفو . ولقد ثار الخلاف فيه بين البانيا
والملكة المتحدة حول طبيعة هذا المضيق وما اذا كان يسمح بالصلاحه فيه
للسفن الحربية الانجليزية ، علما بان هذا المضيق يقع باكمل في اراضى
البانيا .

وقد قامت المملكة المتحدة بتسيير سفن حربية فيه واستندت الى ان
المضيق يعتبر دوليا امتنادا الى انه يربط جزئين من اعالي البحار وأنه مستخدم
في الملاحة ، بصرف النظر عن حجم حركة الملاحة فيه ، وذكرت انه في الفترة
من ١١ ابريل ١٩٣٦ الى اخر ديسمبر ، ١٩٣٧ من نفس العام اى فترة عام
وتسعة شهور ، مرت بالمضيق ٢٨٨٤ سفينة من جنسيات مختلفة . كذلك
اخبرت بريطانيا المحكمة ان البحرية البريطانية قد استخدمت المضيق منذ
ثمانين عاما او يزيد ، وان المضيق قد تم استخدامه بواسطة السفن التابعة
للدول الأخرى (١) .

اما وجهة النظر الالبانية (٢) فقد تمثلت في ان المضيق من المرات
ذات الأهمية المحدودة في الملاحة الدولية وليس طريقا كبيرا ، ولكنه مجرد
ممر ثانوى وصغير ، ومن ثم فقد احتفظت به لأغراض الملاحة المحلية
لها ، ولم يستخدم في المرور الدولى .

وقد رأت المحكمة انه للحكم على طبيعته المضيق وهل هو دولى أم لا ،
لا ينظر الى حجم حركة المرور أو للأهمية الكبرى أو الصغرى التى يحتلها
المضيق في الملاحة الدولية ، ولكن في كون المضيق يربط جزئين من اعالي
البحار ، وأنه يستخدم في الملاحة الدولية . ولقد أضافت المحكمة ان واقعة
ان المضيق ليس طريقا ضروريا للملاحة بين البحار المالية ، وانما هو

(1) I. C. J, 1949 Pleadings, Vol I, P. 242.

(2) Ibid, Vol II, p. P. 354-

طريق اضافى ، ليست حاسمة • اما المعيار الحاسم فيجب ان يكون « ما اذا كان طريقا نافعا فى الملاحة البحرية الدولية » .

useful route for international maritime traffic

ورأت المحكمة ان هذا الانتفاع كان واضحا تماما بالنسبة لصفين سبع دول هي اليابان والمملكة المتحدة وفرنسا وايطاليا ورومانيا ويوغوسلافيا واليابان •

وهكذا اهتمت المحكمة اساسا بالحكم على ما اذا كان المضيق مستخدما فى الملاحة الدولية بمسالتين ، الاولى هي عدد السفن التى عبرت المضيق . والثانية هي عدد اعلام الدول التى تمثلها هذه السفن •

وقد اثار هذا الحكم العديد من التعليقات من جانب فقهاء القانون الدولى حيث اختلف كل فريق واتخذ موقفا منه :

فقد رأى الأستاذ شارل دى فيشر ان الحكم على قيمة أى خليج فى الملاحة الدولية انما يتوقف على اهمية حركة الملاحة الدولية فيه ، وهى بدورها تتوقف على عدد السفن التى تستخدمه وحمولتها الكلية ، واهمية هذه الحمولات ، وعدد وتنوع الاعلام التى تمثلها •

ويتجه اوكنيل الى انه لا يكتفى للحكم على خليج ما بأنه دولى ان يكون موصلا بين بحرين عالميين بل يجب ان ينظر الى حجم الملاحة الدولية فيه ، وبعبارة اخرى لا ينبغي ان تعطى الاهمية للعنصر الجغرافى ، بل تعطى للعنصر الوظيفى (١) •

(1) I, C. J Reports 1949, p. 28.

(2) Ch. De visscher, Problèmes de confins en Droit International Public, Paris 1969, p. 142,

(3) O'Connell, International Law, Vol I, 1970, p. 447.

ويالجمع بين العنصرين الجغرافى والوظيفى يمكن أن نعرف المضيق

الدولى بأنه ممر طبيعى بين كتل ارضية تتوافر فيه العناصر الآتية : -

١ - يصل عرضه الى ٢٤ ميلا بحريا أو اقل .

٢ - يصل بين جزئين من البحار العالية أو جزء من البحار العالية

يختر إقليمى لدولة اجنبية .

٣ - يستخدم فى الملاحة الدولية . وللحكم على كفاية هذا الاستخدام

فى الملاحة : ينبغي الرجوع الى عدد السفن التى تستخدم المضيق ، وعدد

إيجام الدول التى تمثلها .

المضيق بين نظرية العبور الحر وفكرة المرور البرىء .

٧٩٥ - ذكرنا فى البداية أنه يوجد تعارض فى المصالح بين القرى

البحرية والدول الشاطئية ، وقد تجلى هذا التعارض فى المصالح فى مطالبة

كل فريق بنوع من العبور يختلف عما يطالب به الفريق الآخر ، فالدول الكبرى

تطلب بنوع جئيف من العبور أطلق عليه العبور الحر (١) أو المرور الحر

بينما تطالب الدول الشاطئية بالمرور البرىء (٢) . وسنتعرف على حقيقة

مطالب كل فريق :

١ - العبور الحر .

عبرت عن فكرة العبور الحر مذكرتين للدولتين الكبيرتين الولايات المتحدة

والإتحاد السوفيتى وإن كنا نلاحظ بعض الاختلاف بين آراء الدولتين حول

الفكرة .

فالولايات المتحدة ترى أن كافة السفن والطائرات التى تعبر المضائق

(1) Free Transit or Free Passage.

(2) Innocent passage.

التي تصل بين بحر عال ويجر عال آخر ، أو بين بحر عال وبحر اقليمي لدولة اجنبية ، ينبغي ان تتمتع بحرية الملاحة والعبور الجوى لغرض فرق ومن خلال هذه المضائق ، تماما كما تتمتع به فوق البحار العالية (١) .

٧٩٣ - وقدم الاتحاد السوفيتي اقتراحا مماثلا ، وان كان لم يضمن المضائق الدولية تلك التي تصل بين بحر عال وبحر اقليمي لدولة اجنبية من ناحية كما ابدى استعداده في العديد من الجملسات لكي يتطلب شرط الاستخدام في الملاحة في المضائق التي يسرى عليها هذا الحكم ، بل انه لم ير ضرورة لأن يوصف المرور عبر المضائق وفوقها بوصف المائلة مع ما هو مقرر في البحار العالية .

كما أن السيد مالك ممثل الاتحاد السوفيتي في المؤتمر الثالث شرح الاقتراح السوفيتي بأن النظام الدولي ينبغي أن يحتفظ بالاعتراف العام بحرية الملاحة والطيران فوق المضائق التي تصل بين البحار العالية والتي استخدمت تقليديا في هذا الغرض على نفس الأسس التي تتبع بالنسبة للبحار العالية ، (٢) .

٢ - المرور البريء : Innocent uassage

اهتمت مجموعة من الدول التي تطل شواطئها على مضائق بتقنين اقتراح لمؤتمر قانون البحار يتضمن طبيعة المرور الذي ترغبه في المضائق وهي قبرص ، اليونان اندونيسيا ، ماليزيا ، مراكش ، الفلبين إسبانيا واليمن .

A/AC. 138 /2. c. II. 44

(١) راجع وثائق المؤتمر الثالث .

(١) «The International régime should Perserve the generally recognized freedom of navigation and overflight in straits which link areas of the high seas and which traditionally been used for that purpose on the same basis as the high seas themselves».

(2) — A./AC. 138/S. G. II/SR. 118, p. 7.

وترى هذه الدول أن مشكلة المرور في البحار الإقليمية وفي المضائق الدولية ينبغي أن تبحثا معا . لذا نجد أن هذا الاقتراح متأثر بها ورد من نصوص في اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي ويورد نصوصا مماثلة لها . والهدف الرئيسي لهذا المشروع ، هو بسيط رقابة الدولة الساحلية على عبور السفن في المضائق . وتصل الدول الى هذا الهدف عن طريق وضع التنظيمات التي تصرح بالمرور وتمنع الأنشطة الضارة من السفن الأجنبية، بالإضافة الى وضع التدابير اللازمة للحفاظ على البيئة وحمايتها من التلوث البحري (١) .

وبالحملة نجد أن مقترحات هذه الدول تستهدف تمكينها من تطلب الاخطار المسبق لها أو التصريح منها لعبور السفن الحربية ، والسفن التي تحمل رؤس نووية أو أسلحة ذرية ، وبالجملية السفن التي تحمل أية مواد يمكن أن تعرض للخطر الدولة النشاطية أو تلوث بشكل جوي البيئة البحرية بل أن هذه المقترحات تضم الى جانب ذلك سفن البحث العلمي .

ولقد ظل الخلاف بين الجانبين محتدما طوال السنوات الماضية ، ولجأت الولايات المتحدة الأمريكية الى أصاليب الضغط على الدول وتهديدها بفرض ما تراه سراء في داخل المؤتمر أو خارجه (٢) ولكن النص الأخير للاتفاقية يعبر عن درجة من التوفيق بين الاتجاهين ، فهو يتضمن حقا

(١) A/AC. 138/S. C. II, L. 18.

(٢) سبق أن رأينا ما فعلته الولايات المتحدة في بداية الدورة الرابعة لمؤتمر قانون البحار من إصدارها قانونا يسمح للشركات التابعة لها بممارسة أنشطة استغلالية في مناطق قاع البحار ، ولورد هنا ترجمة لحديث لكسنجر يربط فيه موافقة الولايات المتحدة على امتداد البحر الإقليمي لمسافة ١٢ ميل بخزى بضرورة تعديل حرية العبور في المضائق بعنوان القانون الدولي والنظام الدولي والتقدم الإنساني قال فيه : أنه بعد سنوات من النزاع والممارسات الدولية المتعارضة ، يبدو أن مؤتمر قانون البحار قد وصل الى أجماع على قاعدة الـ ١٢ ميل بحري كبحر إقليمي للدول ونحن مستعدون

جديدا يعرف بالعبور الحر سيقصر تطبيقه على المضائق التي تربط جزئين من البحار العالية ، أما حق المرور البريء التقليدي فقد رُوِيَ الإبقاء عليه بالنسبة للمضائق التي تربط بين جزء من البحار العالية وبحر اقليمي لدولة اجنبية ، وهكذا قلب النص القاعدة العامة التي كانت متبعة في المرور في المضائق الدولية - وهي قاعدة المرور البريء - الى استثناء ، بينما اخذ بحق المرور الحر كقاعدة عامة ، لذا سنحدد المضائق التي يطبق عليها كل نظام من هذين النظامين .

المضائق التي يطبق عليها المرور البريء :

٧٩٦ - يطبق حق المرور البريء على تلك المضائق التي تصل جزءا من البحار العالية وبحر اقليمي لدولة اجنبية ، وكذلك المضائق المشكلة بجزيرة تابعة للدولة الحاذية للمضيق وبرها ، وكان موجودا في اتجاه البحر عن الجزيرة طريق في اعالي البحار يكون ملائما بقدر معائل للمضيق من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية ، راجع المادتين ٤٥ ، ٢٨ من الاتفاقية ، والمضائق التي تدخل في القسم الاول ، الموصلة بين بحر عال وبحر اقليمي ، عددها ٢٠ مضيقا (١) .

وبالنسبة للطائفة الثانية من هذه المضائق نجد ان امام السفن اختيارا بين ان تذهب الى المضيق مع الخضوع لحق المرور البريء او تختار العبور

= لقبول هذا الحل ولكن مع ضرورة تقرير حق العبور فوق المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية . . . اننا غير مستعدين للارتباط باية اتفاقية تترك اى قدر من عدم التحديد حول الحق في استخدام الطرق البحرية المائية بدون اية تدخلات .

The American Bar Association Review- August 1973, p. 7.

(١) معظم هذه المضائق لا تستخدم في الملاحة الدولية اما المستخدم منها فانتمها مضيق جان دي فوكول ، ليما ، جاله كارثير ، ومضيق جوبال .

حول الجزيرة حيث ستكون في البحر العالي وتتفتح بحق العبور الحر .

خصائص المرور البريء المطبق في هذه المضائق :

٧٩٧ - أيدت الاتفاقية على التعريف الخاص بالمرور البريء على النحو الذي ورد في اتفاقية جنيف عام ١٩٥٨ للاحبار الإقليمية بمعنى أنه ذلك المرور الذي لا يضر السلم والنظام العام أو الأمن للدولة الساحلية - ومع ذلك فقد أعطى مزيداً من القيود على المرور في هذه المضائق لحماية أمن الدولة الساحلية - بافتراض الضرر في القيام بأي من هذه الأنشطة عند المرور :

١ - أي تهديد بالقوة أو استخدامها ضد الدولة الساحلية .

٢ - أي استخدام للأسلحة في مناورات .

٣ - أي تجميع لمعلومات من شأنها الإضرار بالدفاع أو الأمن للدولة الساحلية .

٤ - أي دعاية تؤثر على الدفاع أو الأمن للدولة الساحلية .

٥ - الإطلاق أو الهبوط أو الأخذ من أي طائرة أو أي اختراع عسكري

٦ - أفعال التلوث الأكيدة .

٧ - أنشطة الصيد .

٨ - الأنشطة العلمية .

٩ - أي تدخل في نظام الاتصالات الخاصة بالدولة الساحلية .

١٠ - أي نشاط آخر لا يتعلق مباشرة بالمرور .

١١ - أخذ أو انزال أي معدات بالمخالفة لقوانين الهجرة أو الصحة

أو الجمارك أو الرسوم للدولة الشاطئية . ومعظم هذه الأنشطة تبخل في عموم
حماية أمن الدولة .

حقوق الحماية التي تنظمها الدولة الساحلية وواجباتها :

٧٩٨ - بالإضافة الى ذلك ، نجد أن الاتفاقية قد أعطت للدولة الساحلية

الحق في أن تصدر قوانين وتنظيمات لحماية أمنها ونظامها ضد أي تأثير

ضار محتمل من تقرير المرور البريء ، فى اى من المجالات التى حددتها الاتفاقية وهى سلامة المرور ، حماية الكابلات وخطوط الأنابيب ، صون الموارد الحية للبحر ، منع خرق الأنظمة المتعلقة بمصائد الأسماك ، ومنع التلوث ، ومن ناحية أخرى ، منعت الاتفاقية الدولة الساحلية من وقف المرور البحرى فى المضائق الخاضعة لهذا النظام .

نظام المرور العابر

٧٩٩ - بدأت المملكة المتحدة - فى دورة مؤتمر قانون البحار المتعقدة فى كاراكاس عام ١٩٧٤ - بتقديم مشروع أسمته « العبور فى الممرات المستخدمة فى الملاحة الدولية » حاولت أن توفق فيه بين الآراء المتعارضة ، ويبدو أن هذا المشروع قد ضمن تقريباً فى النص التفاوضى (١) . وهو يتبنى - فى الجملة - وجهات نظر القوى الكبرى مع ادخال تعديلات شكلية لارضاء الدول الساحلية (٢) ، وقد أقر فى النهاية فى المادتين ٣٧ ، ٣٨ من الاتفاقية .

ومكذا يطبق الحق فى المرور العابر على « المضائق التى تستخدم فى الملاحة الدولية بين منطقة من البحار العالية او منطقة اقتصادية خالصة ومنطقة أخرى من مناطق البحار العالية او المنطقة الاقتصادية الخالصة (م ٢٧) » .

وقد قررت الاتفاقية بالاضافة الى ذلك - أن حق المرور العابر لا يطبق فى المضائق التى تنظم المرور فيها كلياً او جزئياً اتفاقات دولية قائمة ونافاذة

(١) راجع المواد ١٨ ، ١٩ ، ٢٠ ، ٢١ ، ٢٢ ، ٢٣ ، ٢٤ من الاتفاقية .
(٢) فالمشروع حذف عبارة حرية المرور مثل ما هو متبع فى البحار العالية واستبدالها بوصف المرور العابر ومن ناحية أخرى قصر المرور العابر على المضائق التى تصل بين بحرين عاليين ، وجعل المرور البريء فى المضائق الأخرى .

منذ زمن طويل متصلة على وجه التحديد بهذه المضايق (م ٣٥ ج) .

معنى المرور العابر :

٨٠٠ - ذكرت الاتفاقية أن المرور العابر هو ممارسة حرية الملاحة والتحليق - وفق هذا الفصل - لفرض واحد هو العبور المتواصل للسريع في المضيق بين رقعة من البحار العالية أو منطقة اقتصادية خالصة ورقعة أخرى من البحار العالية ومنطقة اقتصادية خالصة (المادة ٢/٣٨) .

ولكى تكون السفينة أو الطائرة في حالة مرور عابر يجب أن تراعى الشروط الآتية :

١ - أن تعضى دون تأخير عبر المضيق أو فوقه ، وهو ما يعبر عنه بشروط العبور المتواصل السريع . ولكن هل يستبعد ذلك أى حق للسفينة أو الطائرة في الدخول في اقليم أى من الدول المحاذية للمضيق ؟

نستطيع أن نقرر أن هذا شرط جوهري ، ومن ثم إذا ما خانفته السفينة ، فإنها لا تكون في حالة مرور عابر ، ومن ثم تلتزم بالقيود التي تضعها الدول المعنية للدخول في بحرها الاقليمي (راجع المادة ٢/٣٧ من النص التفاوضي) .

٢ - أن تمتنع عن أى تهديد باستعمال القوة أو استعمالها ضد سيادة الدولة المحاذية للمضيق أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي أو بأي شكل آخر فيه انتهاك لمبادئ القانون الدولي الواردة في ميثاق الأمم المتحدة .

والواقع أن هذا الشرط يمثل التزاما عاما يفرضه القانون الدولي وميثاق الأمم المتحدة على كل الدول ، ومن ثم فإن ذكره كشرط هنا ليست له أية قيمة قانونية إضافية .

٣ - أن تمتنع عن أية أنشطة غير تلك الملائمة للأشكال المعتادة لعبورها المتواصل السريع إلا إذا أصبح ذلك ضروريا بسبب قوة قاهرة أو حالة شدة .

ومن ناحية أخرى ، وضعت الاتفاقية التزامات على السفن بأن تلتزم بالأنظمة والإجراءات والممارسات المقبولة بصورة عامة والمتصلة بالسلامة في البحر بما في ذلك الأنظمة الدولية لمنع المصادمات في البحر ، وبأن تلتزم بالإجراءات والممارسات الدولية المقبولة بصورة عامة لمنع التلوث الناجم عن السفن ومكافحته .

وهذه المسائل ليست التزامات تراعيها السفن في المضائق على وجه الخصوص ، بل تلتزم بها أساسا في المرور البحري عموما ، وقد رأينا أنها مقرر في البحار العالية لذا يثور التساؤل حول مدى التزام السفن المارة بالمضائق بقواعد المرور البريء ، مثلا هل تمتنع السفن الحربية أثناء المرور العابر من إجراء مناورات أو أخذ معلومات تضر بسلامة الدول الساحلية ، وهل تمتنع عن القيام ببحوث علمية ، أو غير ذلك من الالتزامات التي وضعناها ونحن نتكلم عن المرور البريء ؟

يجيب البعض على ذلك القول انه إزاء مكنوت النصوص ، ونظرا لأن هذه الأمور لم ترد من بين المسائل التي يحق للدول الساحلية أن تنظمها في المضائق فإن التفسير الصحيح يجعلنا نتردد في ذكر أنها غير ملزمة (١) ونحن نرى أن المرور العابر لا يسمح للسفن بالقيام بهذه الأنشطة لأنها ليست من بين الأنشطة الملائمة لعبور المعتاد والمتواصل السريع ، فلا يفرق

(١) راجع مقال فراند ، عن المضائق الدولية السابق الإشارة إليه

المرور العابر عن المرور البريء من هذه الناحية ، وإنما يختلف في درجة للرقابة التي تستطيع الدولة الشاطئية أن تعارسها على كل نوع ، فهي محدودة في المرور العابر ، وواسعة في المرور البريء .

صلاحيات الدول الساحلية في المرور العابر :

٨٠١ - نلاحظ أن الأصل في هذه الصلاحيات هو أنها صلاحيات استثنائية لذا لا يسمح بتوسيعها ، على خلاف الوضع في المرور البريء إذ الأصل الصلاحيات لذا نجد عبارة تكميلية في المرور البريء لسلطات الدولة هي أنها ، تحكمها القواعد الأخرى في القانون الدولي .

وأول وأهم هذه الصلاحيات ، هي حق الدولة الساحلية في أن تعين للملاحة في المضائق ممرات بحرية ، وإن تضع نظاماً لتقسيم المرور . ولكن سلطات الدولة في هذا الصدد ليست مطلقة : فهي مقيدة بشروط ضرورة هذه التقسيمات لتعزيز سلامة مرور السفن ، وضرورة تمشيها مع القواعد الفنية المعنية دولياً . وأخيراً فيجب أن تعتمد هذه النظم المنظمة الدولية المختصة .

ولم تحدد الاتفاقية هذه المنظمة ، ويمكن أن تكون منظمة جديدة ويمكن أن يمنع هذا الاختصاص اللجنة الاستشارية البحرية .

وسلطة المنظمة هي أن تعتمد التقسيمات أو ترفض التقسيم ، ولا يمكن التعديل إلا بالاتفاق مع الدولة أو الدول المعنية (١) وتلتزم السفن العابرة بأن تحترم ما ينطبق عليه نظم التقسيم من الممرات البحرية .

وتتصل السلطات الأخرى بمقوق تنظيمية تملكها الدول في مسائل

(١) فيما يتعلق بالمضيق الذي تقترح فيه ممرات أو نظم تقسيم المرور عبر مياه دولتين أو أكثر من الدول المحاذية للمضائق ، تتعاون الدول المعنية في صياغة الاقتراحات بالتشاور مع المنظمة (المادة ٣٩ / ٥) .

محددة هي :

١ - سلامة الملاحة وتنظيم المرور البحري .

٢ - منع التلوث عن طريق تنفيذ الأنظمة الدولية المنطبقة فيما يتعلق

بتصريف الزيوت والفضلات الزيتية وغيرها من المواد المؤذية للمضيق .

٣ - منع الصيد في المضائق وكذلك منع حمل أدواته .

٤ - منع أخذ أى سلعة أو عملة أو شخص على ظهر السفن أو الادلاء

بأى سلعة أو عملة أو شخص من فوقها على نحو فيه مخالفة لأنظمة الجمارك

والشئون الضريبية أو شئون الهجرة أو الشئون الصحية .

وهناك قيد هام تضمنه النصوص على التشريعات أو التنظيمات التي

تتصل بهذه الأمور هو الا يكون من شأنها ان تضر أو تعرقل أو تقيد من

حق المرور العابر .

ومن المسائل التي تثار هنا ، مسألة كيفية مرور الغواصات ، فقد رأينا

انها يجب ان تمر في البحر الاقليمي وهي طافية على السطح ومظهرة لعلمها ،

فهل نجد حثل هذا الالتزام في المرور العابر ؟

ان الولايات المتحدة الأمريكية تصدر على ان يكون من حقها تمييز

الغواصات وهي غائصة وتعتبر ذلك من حقوق المرور البحرية الاساسية ،

وتناصرها في ذلك العديد من الدول الأخرى ، ويرون ان تقييد هذا الحق

لن يكون له أى اساس في حالة العبور الحر ، لان الأساس فيه ان يكون

مثل المرور في أعالي البحار، ولم تحسم الاتفاقية المشكلة بنص صريح، ونرى انه

وفقا لهذا النظام لا تلتزم بهذا لان الاصل في هذا النظام هو الحرية والقيود

يجب النص عليها .

التزامات الدول الشاطئية :

٨٠٢ - وضعت الاتفاقية مجموعة من الالتزامات على الدول الشاطئية

منها أن تبين بوضوح جميع الممرات البحرية ونظم تقسيم المرور التي تعينها أو تقررها في خرائط يؤمن لها النشر الراجب ، كذلك تلتزم بنشر القوانين والتنظيمات البحرية التي تنظم بها الملاحة في المضيق .

وتلتزم كذلك بأن تمتنع عن عرقلة المرور العابر وأن تقوم بما يلزم من نشر عن أى خطر يهدد الملاحة أو التحليق داخل المضيق أو فوقه ويكون لديها علم به ، كما لا يجوز وقف العمل بحق المرور العابر .

وقد ذكرنا أن المرور العابر يتضمن الطيران الى جانب الملاحة ومن ثم فقد وضعت التزامات على الطائرات بمراعاة قواعد سلامة الطيران عبر المضايق (١) .

المركز القانونى لمضيق تيران :

٨٠٣ - ماذا يمكن أن يكون المركز القانونى لمضيق تيران على ضوء هذه الأحكام ؟ أن ذلك يتوقف على بيان الطبيعة القانونية له . والواقع أنه من الممرات الدولية التى تربط بين بحر عال (المحيط الهندى) والبحر الاقلىعى للدول العربية المطلة على خليج العقبة الذى يوصل اليه مضيق تيران ، البحر الاحمر ، لذلك فان تطبيق الاحكام الحديثة بشأن المضايق عليه يؤدى الى تطبيق حق المرور البرىء عليه بالتبعية .

ومع ذلك هناك من الفقهاء من يعتبره من قبيل المياه الداخلية الدول العربية المطلة على خليج العقبة على اعتبار أن الخليج خليج تاريخى تحمكه اوضاع خاصة تتمثل فى كونه لم يستخدم فى الملاحة الدولية ومن ثم يسرى

(١) راجع المواد ٣٩ ، ٤٠ ، ٤١ ، من الاتفاقية . وراجع وثائق المؤتمر الثالث لقانون البحار A/Conf. 62/C. 2/wp. L. p. 25

على المضيق نفس الأحكام التي تسرى على الخليج الموصل اليه وبالتالي
يعتبر من المياه الداخلية ولا يسرى عليه قيد المرور البريء (١) .

وقد عرضنا لنصوص اتفاقيات كامب ومعاهدة السلام المصرية
الاسرائيلية التي طبقت نظام المرور الحر على مضيق تيران ، وبالتالي تكون
قد خالفت الاتجاهات العربية التي نادت دائما بتطبيق نظام المياه التاريخية
على الخليج والمضيق الموصل اليه ، بل والاتجاهات الحديثة التي عرضناها
والتي تؤدي الى تطبيق حق المرور البريء في الخليج .

(١) راجع في تفاصيل المشكلة رسالة فكري سنجر عن مشكلة المرور
في خليج العقبة عبر مضيق تيران ، القاهرة ١٩٧٨ ص ٧٣١ وما بعدها ،
رسالة عبد الله شاكر الحائري عن النظرية العامة للمضايق القاهرة ١٩٧٤
ص ٥٠ وما بعدها .

الفصل الثامن

وقاية البيئة البحرية من التلوث

٨٠٤ - يعرف التلوث البحري بأنه انخال الانسان بطريق مباشر أو غير مباشر موادا أو طاقة في البيئة البحرية ، تحدث اثارا ضارة بالموارد الحية أو صحة الانسان أو تعوق النشاط البحري بما في ذلك الصيد أو تؤثر على خاصية استخدام مياه البحر أو تقلل من خواصها (١) .

ونجد الصورة الأكثر انتشارا للتلوث هو تلويث البحار بالزيت سواء لما تلقيه السفن من نفايات عندما تقوم بعمل التنظيفات الدورية فيها ، أو بسبب تسرب الزيت منها لقوة قاهرة ، كذلك تمثل التفجيرات النووية واقدار المجارى واستغلال الثروات غير الحية في البحار ، مصادر اضافية للتلوث (٢) .

ويثير التلوث مسألتين قانونيتين أساسيتين ، المسألة الأولى ، هل هناك مسئولية دولية على من يقوم بتلويث المياه في البحار أم لا ، والثانية ، تتصل بالوسائل التي يمكن باستخدامها وقاية البحار من التلوث .

٨٠٥ - وبالنسبة للمشكلة الأولى فإن مؤتمر قانون البحار وضع معايير تقرير المسئولية بشكل عام وذلك لأن الدول حاولت عن طريق تشريعات داخلية واتفاقات ثنائية أو اقليمية أو متعددة الأطراف بالمعنى الواسع ، أن تضع ضوابط للمسئولية ينقصها أن تعمم بالنسبة لكل الدول ولكافة المناطق حتى يمكن أن تحصى البحار بشكل عام من التلوث (٣) .

(١) محمد طلعت الغنيمى ، الغنيمى الوجيز في قانون السلام ، المرجع السابق ص ٦٢ .

(٢) Schacter and Server, Marine pollution and Remedies, A. J. I. L. (٢) 1971 Vol p. 120.

(٣) نجد العديد من هذه الاتفاقات تهتم أساسا بمنع التلوث البترولى كما أن لجنة القانون الدولي تهتم بهذه المسألة الآن .

والواقع أن المسؤولية عن التلوث ، تختلف باختلاف الجزء الذى يحدث فيه : فإذا ما حدث فى المياه الداخلية أو فى البحر الاقليمى ، نجد التشريعات الداخلية تضطلع بهذا العبء ، أما الصعوبة تثور بالنسبة لأجزاء البحار العالية والأجزاء الأخرى التى لا تخضع لسيادة الدولة الشاطئية ، والمنطق يقتضى أن يحرم التلوث لأنه من الأفعال المضرة بالمجتمع الدولى مثل القرصنة أو نقل الرقيق . ولكن هل هناك قاعدة عرفية تمنع التلوث حتى يمكن المحاسبة؟ فى الواقع أن القاعدة العامة لم توجد بعد بالنسبة لأعلى البحار لأن مصالح الدول الكبرى والشركات المالكة للمعارات المضخمة التى تحدث التلوث مملوكة لها فى الغالب ، تمنع تقرير البدأ بصرامة ، لذلك كان الاعتماد على الاتفاقيات الدولية الثنائية والمتعددة الأطراف ، ونأمل كذلك الموافقة على ما تضعه لجنة القانون الدولى وهى تقنن قواعد المسؤولية من ضوابط بهذا الصدد .

٨٠٦ - ويمكن أن نستخلص اتجاهها عاما لقواعد المسؤولية فى هذا المجال على النحو الآتى :

١ - بعض الاتفاقيات الدولية تقرر المسؤولية عن كل أفعال التلوث البحرى مثل الاتفاقية الدولية بشأن مسؤولية ملاك السفن البحرية المنعقدة عام ١٩٥٧ ، والبعض الآخر تعالج التلوث البترولى فحسب مثل اتفاقية المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث البترولى (عام ١٩٦٩) ، كما أن البعض منها يعالج أحوال المسؤولية لملاك السفن الذرية (اتفاقية بروكسل عام ١٩٦٢) .

٢ - الاتجاه الغالب فى هذه الاتفاقيات ينحو نحو بناء المسؤولية على أساس الافتراض ، بصرف النظر عن وجود خطأ فعلى ، وهو اتجاه يتماشى مع تقرير المسؤولية المدنية على أساس الضمان بالنسبة للالات الحديثة على وجه الخصوص ، وإن أجازت بعض الاتفاقيات رفع المسؤولية بأثبات وجود حرب أو اشتباكات عسكرية أو ظاهرة طبيعية استثنائية لا يمكن توقعها

أو دغما كالزلازل والبراكين (١) .

٣ - من المسائل التى تحرص هذه الاتفاقات على تقريرها ، تحسديد مسئولية مالك السفينة أو الناقل بحدود معينة على تفصيلات تهتم بها نرسمات القانون البحرى .

التعاون الدولى فى مكافحة التلوث :

٨٠٧ - اما المسالية الثانية التى تستحق الاهتمام ، فهى حسالة التنظيم القانونى الذى يستهدف الحد من خطورة التلوث ومراقبته والتعاون الدولى لمكافحته .

وكما هو واضح تعتبر هذه المشكلة حديثه العهد نسبيا ، ولكن لاضرارها الجسمية كان الاهتمام الكبير بها من جانب مختلف الدول ورجال السياسة بل وفقهاء القانون الدولى وكل المعنيين بحماية البيئة الانسانية من الأضرار التى تحيط بالانسان .

على ان مجهودات المنظمات الدولية وعلى الخصوص منظمة الأمم المتحدة والمنظمة الاستشارية البحرية ومنظمة الصحة العالمية وكذلك منظمة الاغذية والزراعة تفوق كافة الجهود الأخرى التى بذلت بهذا الصدد . ومسئولى بعض جهود هذه المنظمات لمكافحة التلوث بعض العناية .

(١) أساس هذه المسئولية هى ان الشخص الذى يقوم بنشاط خطر ، يجب ان يتخذ الاحتياطات لتأمين مجموع الشعب من هذه الأخطار وتعويضهم عنها . وتفترض هذه الفكرة أن :

١ - الذين قادر على تحمل انحصارة بصرف النظر عما اذا كان قد أخطأ أم لا ، وانما ينظر الى ما اذا كان المسئول قد تسبب بعمله فى خلق مخاطر غير معقولة و غير عادية .

راجع أحمد نجيب رشدى ، قواعد مكافحة التلوث البحرى ومسئولية مالك السفينة ، المجلة المصرية للقانون الدولى ، المجلد ٢٢ (١٩٧٨) ص ٢٢٢ .

برنامج الأمم المتحدة لشئون البيئة :

٨٠٨ - لاحظت الجمعية العامة للأمم المتحدة الخطورة المتزايدة على

البيئة التي يعيش فيها الإنسان ، في البر والبحر نتيجة للتقدم العلمي ، والذي يترتب عيه احتراق كميات كبيرة من مصادر الطاقة وتلوث الهواء بها وكذلك تسرب كميات من الزيت في البحار وتسمم الثروة الحيوانية فيها ومن ثم انشأت جهازا تابعا لها مسمى برنامج الأمم المتحدة لشئون البيئة يأخذ على عاتقه اتخاذ التدابير اللازمة لتنمية البيئة الطبيعية للإنسان وحمايتها من الأضرار المحدقة بها . وعلى ذلك فقد وضع على عاتق هذا البرنامج أن تتخذ التدابير الوقائية بشأن البيئة وتحليلها واتخاذ تدابير بشأنها مثل - مراقبة الانتاج ، وخاصة فيما يتعلق بالمنتجات التي تشكل خطورة على البيئة مثل :

- وضع اتفاقيات علمية لحماية البحار والمحيطات من التلوث بسبب

القاء النفايات فيها أو تفريغ مخلفات السفن أو المصادر الأرضية .

- الرصد التام لكل الأمور التي من شأنها التأثير على البيئة الانسانية .

وتطالعنا مناقشات مجلس ادارة البرنامج بالعديد من الاتجاهات التي

اعرب عنها ممثلوا الدول حول موضوع حماية البيئة :

فقد اتفق الأعضاء على أن البرامج الفعالة الرامية لحماية البيئة

البحرية ، والحفاظ على مصادر الأحياء البحرية ، لها أهمية حيوية لضمان عدم طغيان الاعتبارات الاقتصادية على المدى القريب على ضرورة تأمين انتاجية البحار من الناحية البيولوجية على المدى البعيد .

٨٠٩ - وقد تم اتخاذ العديد من القرارات التي تحدد اهتمامات البرنامج

والمسائل التي سيقوم بها لتنفيذ أهدافه خلال السنوات القادمة وسنعرض لبعض هذه القرارات فيما يلي :

١ - أن مسائل السكان والموارد والبيئة والانماء مشاكل مترابطة وأن

حلول هذه المشاكل يجب أن يكون جزءاً من استراتيجية متكاملة ترمى الى مقاصد متناسقة ميسمهم فيها البرنامج ضمن اطار مهام البيئة المحددة .

ومما هو حيوى بالنسبة لهذه المقاصد أهمية تلبية امانى الانسان فى الوفاء بحاجاته الأساسية .

٢ - أن الادارة البيئية تتطوى على انماء كافة البلدان انماء معيشيا يرمى الى تلبية حاجات الانسان الأساسية دون تخطى الحدود الخارجية التى يضمها المحيط الحيوى لمحاولات الانسان .

٨١ - اما المواضيع ذات الاهتمام الاول بهذا الصدد فهى صون الطبيعة والحيوانات والطيور المتوحشة على اختلافها والمحيطات والمستوطنات البشرية وصحة الناس وصحة البيئة والكوارث الطبيعية والتعليم والتدريب المتصل بالبيئة .

هذا فضلا على أن البرنامج ادخل فى اعتباره اجراء تدابير للتعاون الدولى واتخاذ نهج للاستخدام الرشيد للموارد المائية يكفل تعزيز وتنسيق الانشطة المتعلقة بالجوانب البيئية والايكولوجية لبرامج انماء المياه التى تقوم بها الوكالات المتخصصة وهيئات منظمة الأمم المتحدة وكذلك المنظمات الدولية الاخرى المعنية بمجال وكمية المياه بغية تلبية الحاجات البشرية وحماية هذا المورد للأجيال الحاضرة والقابلة .

وبهنا ما اتخذه البرنامج من قرارات حول البحار والمحيطات . لقد ذكر القرار ٢٢ من البرنامج أن مجلس الادارة اذ يرى أنه لا تتوفر معرفة كافية بالنواحي الفيزيائية والكيمائية والبيولوجية للمحيطات ليمكن على اساسها اعداد التقييمات البيئية لما لأنشطة الانسان من اثر على المحيطات وموارد الاحياء فيها .

واذ يرى أيضا أن المعرفة المتوفرة عن دور المحيطات في تنظيم المنافع هي معرفة ضئيلة .

يقرر أن برنامج المدير التنفيذي ينبغي :

١ - أن يتضمن محطات الخطوط الأساسية البحرية على غرار محطات الخطوط الأساسية لرصد الغلاف الجوي ، ويمكن أن تكون في شكل محطات جزيرية أو عوامات لجمع المعلومات أو سفن المراقبة التطوعية .

ب - أن يساعد على توسيع الشبكة العالمية للتكامل لمحطات المحيطات لكي تشمل الملوثات الأخرى بالإضافة إلى الهيدروكربونات النفطية .

ج - أن يدعم الجهود التعليمية والتدريبية التي من شأنها أن تعزز اشتراك الدول النامية وبذلك تحسن الفاعلية العامة لبرنامج المحيطات .

الاتفاقات الدولية في ميدان حماية البيئة :

٨١١ - لهذه الأهمية الكبيرة نجد العديد من الاتفاقات التي أبرمت بين

الدول في مجال حماية البيئة . من ذلك الاتفاق الذي عقد في واشنطن في ٢٩ ديسمبر عام ١٩٧٢ والذي عمل على وضع تدابير منع التلوث الناجم عن أغراق الفضلات والمواد الأخرى الناجمة عن السفن . واتفاقية منع الاتجار الدولي بالأنواع المهددة بالخطر من الحيوانات والنباتات ، والاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن الزفت المبرمة في ٢ نوفمبر عام ١٩٧٢ واتفاقية منع التلوث الناجم عن مصادر برية والمبرمة في ١٤ يونيو عام ١٩٧٤ .

على أنه من أهم الاتفاقات التي لها دلالتها بهذا الصدد تلك الاتفاقية

المبرمة من خلال مؤتمر المفوضين للدول الساحلية في إقليم البحر الأبيض المتوسط بشأن حماية هذا البحر والذي عقد في برشلونة في الفترة من ١٢ إلى ١٥ فبراير عام ١٩٧٦ من خلال برنامج الأمم المتحدة للبيئة وستعرض

أهم أحكام هذه الاتفاقية ، لأن الأحكام التي أوردها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار قد استهدت بها إلى حد كبير .

حماية البحر الأبيض من التلوث :

٨١٢ - ذكرت الاتفاقية أن التلوث هو قيام الإنسان مسواء بطريقه مباشرة أو غير مباشرة بإسخال أيه مواد أو أیه صنوف من الطاقة إلى البيئـة البحرية معاً يسبب آثاراً مؤذية كالحاق الضرر بالموارد الحية ، أو أن تكون مصدر خطر على الصحة البشرية ، وعائقاً للنشاط البحري بما فى ذلك صيد الأسماك وانقاصاً لمدى التمتع بها .

التعهدات الملقة على عاتق الدول لمنع التلوث :

٨١٣ - التزمت الدول الأطراف بالتعاون الوثيق مع الهيئات الدولية من أجل رصد التلوث فى منطقة البحر الأبيض، وبما يسعى إلى أحداث نظام الرصد المستمر للتلوث فى هذه المنطقة . وتنفيذا لهذا التعهد التزمت الأطراف بأن تسعى سواء منفردة أم من خلال التعاون الثنائى أو متعدد الأطراف إلى اعداد خططها المتعلقة بالطوارئ وبأساليب مكافحة التلوث الناجم عن النفط أو عن غيره من المواد الضارة . وتتضمن هذه الأساليب بصورة خاصة اعدات والسفن والمائرات والقوى العاملة المدربة لمباشرة العمليات فى الحالات الطارئة .

٢ - فى حالة اطلاق أو فقدان مواد ضارة من سفن معبأة فى طرود أو فى عبوات شحن أو صهاريج منتظمة أو عربات نقل برى أو سكة حديد تقوم الأطراف كلماً كان ذلك عملياً بالتعاون فيما بينها لانقاذ تلك الوسائل واستعادتها للحد من أخطار تلوث البيئة البحرية .

٣ - حظرت الاتفاقية اغراق أى نفايات أو أى مواد أخرى حذرتها إلا بتصريح خاص مسبق لكل حالة على حدة من السلطات الوطنية المختصة . ولا

يصدر التصريح الا بعد اجراء فحص دقيق لكل العوامل البيئية وترسل للمنظمة
التي انشئت من الدول لمكافحة التلوث سجلات يمثل هذه التصاريح .

٤ - اذا رأى أحد الأطراف انه يعاني من حالة طارئة ذات طابع
استثنائي وأن النفايات أو المواد الأخرى لا يمكن التخلص منها في البر دون
أن ينجم منها خطر أو ضرر غير مقبول لاسيما بالنسبة لسلامة الحياة البشرية
فانه يبادر الى استشارة المنظمة فوراً وعلى المنظمة بعد استشارة الأطراف أن
توصي بطريقة للتخزين أو باكثر الأساليب ملائمة لاتلافها أو للتخلص منها
في الظروف السائدة . وعلى هذا الطرف أن يخطر المنظمة بالخطوات التي
يتخذها تبعاً لهذه التوصيات . وتعهد الأطراف المختلفة بمساعدة بعضها
البعض الآخر في مثل هذه الحالات .

٥ - التزمت الأطراف بتنسيق استخدام وسائل الاتصال الموجودة تحت
تصرفها ليتسنى لها تأمين استلام ونقل ونشر جميع التقارير والمعلومات
العاجلة المتعلقة بالحوادث والحالات الأخرى التي ينجم عنها تلوث وذلك بما
يلزم من السرعة .

ويجب أن تتوافر للمركز الاقليمي الذي انشأه الأطراف الوسائل
الضرورية للاتصال ليتسنى له المشاركة في ذلك الجهد المنسق .

٦ - تلتزم كل الأطراف باصدار تعليمات الى ربانئة السفن التي ترفع
اعلامها والى الطائرات المسجلة في اراضيها تطالبهم باخطار أحد الأطراف
أو المركز الاقليمي بأسرع الطرق واكثرها كفاية في الظروف السائدة بشأن :
١ - جميع الحوادث التي تسبب أو يحتمل تسببها في تلوث مياه البحر
بالنفط أو أي مواد ضارة أخرى .

ب - ومدى انسكاب النفط أو غيره من المواد الضارة التي تشاهد في
البحر والتي يحتمل أن تشكل تهديداً خطيراً ووشيكاً للبيئة البحرية أو للساحل
(م ٤٥ - القانون)

أو للمصالح المرتبطة لطرف أو أكثر من الأطراف ويتم إبلاغ المعلومات التي تجمع الى الأطراف الأخرى التي يحتمل أن تتأثر من التلوث من المركز الاقليمي أو من الطرف الذي تلقاها .

٧ - في حالة تعرض أى طرف من الأطراف لحالة من الحالات الوارد تحديدها في الاتفاقية على هذا الطرف أن يجرى التقديرات اللازمة لطبيعة ومدى الإصابة أو الحالة الطارئة حسب مقتضى الحال ، ويحدد نوع النقط أو المواد الضارة الأخرى وكمياتها التقريبية وكذلك اتجاه انحراف المادة المنصبة وسرعتها وعليه أن يتخذ كافة التدابير للحيلولة دون التلوث أو للحد من آثاره وعليه أيضا أن يقوم فوراً بالإبلاغ عن تقديراته والاجراءات التي اتخذت . ويواصل مراقبة الوضع لأطول مدة ممكنة ويرفع تقارير الأطراف عنها .

- انشاء مركز اقليمي لمكافحة التلوث من النقط :

٨١٤ - اصد المؤتمر قرارا هاما اشار فيه الى ما تتعرض له بيئة البحر الأبيض المتوسط من تهديد ماثل ومتزايد من جراء التلوث بكميات ضخمة من النفط سواء بسبب الحوادث العارضة أو عن طريق التراكم .
ولاحظ عدم وجود خطط اقليمية للطوارئ لاتخاذ اجراءات منسقة من أجل درء انسكاب النقط والسيطرة عليه ومكافحته لاسيما في الحالات الطارئة .

وازاء الحاجة الى تطوير ودعم قدرات الدول الساحلية في البحر الأبيض المتوسط وتيسير التعاون بينها لمعالجة حالات التلوث بالنقط على نطاق شاسع معالجة فعالة ، فقد اتخذ القرار الآتى :

- قبول عرض حكومة مالطة استضافة هذا المركز الاقليمي .

- يجب انشاء هذا المركز في وقت مبكر . وعن ثم فقد دعا القرار المدير

التنفيذى لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة والمنظمة الحكومية الاستشارية البحرية الى المساعدة في انشاء هذا المركز .

انشاء مراكز اقليمية لمكافحة التلوث من النفط :

٨١٥ - قدمت العديد من الدول الأعضاء عروضاً لاستضافة مراكز شبه اقليمية لمكافحة التلوث من النفط وقد طلب المؤتمر من المدير التنفيذي لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة أن يتشاور مع هذه الدول وبقية الدول الأعضاء بشأن الأهداف والوظائف اللازمة لهذه المراكز شبه الاقليمية وعلاقتها بالمركز الاقليمي لمكافحة التلوث من النفط .

هذا عن التعاون الدولي في مجال مكافحة التلوث في البحر الأبيض .
ونعتقد أن البحر الأحمر لا يقل في تعرضه للتلوث عن البحر الأبيض
لذلك نأمل أن يتخذ برنامج الأمم المتحدة للبيئة مبادرة معادلة لمكافحة التلوث في هذا البحر (١) .

المشكلة امام المؤتمر الثالث لقانون البحار :

٨١٦ - خصص المؤتمر اللجنة الثالثة للمسائل ذات الطابع الفني ، وأخذت الأحكام التي وضعتها اللجنة جانبا كبيرا من النصوص الأخيرة للاتفاقية .
لذا استغرقت الجزء الثاني عشر من الاتفاقية تحت عنوان « حماية وحفظ البيئة البحرية » ، (١) .

وقد اتممت الاتفاقية بوضع التزام عام على الدول بحماية وحفظ البيئة البحرية ، (٢) ، بل جعلت هذا الهدف يحدد اختصاص الدولة في استغلال مواردها الطبيعية (٣) .

٨١٧ - وحددت الاتفاقية وسائل منع وتقليل التلوث والرقابة عليه ، ابتداء من وضع التزامات على عاتق كل دولة ، والتزامات بالتعاون الاقليمي او الشامل لتحقيق هذا الهدف (المواد من ١٩٤ - ١٩٧) . وأهم هذه التدابير

(١) راجع وثائق الأمم المتحدة E/3/11/3/14

(١) المواد من ١٩٢ الى ٢١٢ من الاتفاقية .

(٢) راجع القسم الثالث من الجزء الثاني عشر والمواد من ١٩٢ الى

٢٢٢ من الاتفاقية .

هى الإبلاغ عن المناطق الملوثة ، واتخاذ تدابير مشتركة للتقليل من الأضرار
الناجمة عنه بالتعاون مع المنظمات الدولية المعنية (١٩٩) ، ويشمل ذلك تبادل
المعلومات والبحوث العالمية التى تتم بين الدول فى هذا المجال . وخصصت
الاتفاقية قسما كاملا عن وسائل المساعدة الفنية والعلمية التى تقوم بها الدول
مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية لأجل حماية البيئة بما فى ذلك برامج
التدريب ، والامداد بالمعدات ومساعدة الدول النامية فى تصنيع هذه الوسائل
وغير ذلك (٢) . وقد حددت الاتفاقية بعد ذلك التنظيمات التى يجب أن تتبع فى
مجال التشريع الداخلى للدولة لمقاومة التلوث ، والالتزامات المفروضة على
مختلف السفن لهذا الغرض ، مع الاهتمام بما يحتاجه كل نوع من أنواع
التلوث من تدابير متميزة ، مما يخرج عن نطاق دراستنا .

٨١٨ - واهتمت الاتفاقية بتحديد المسؤولية الدولية فى هذا المجال الدولى
وفقا للقواعد العامة فى القانون الدولى . ومع ذلك ألزمت الدول بأن تتيح
فى أنظمتها اللجوء إلى وسائل تمكن من اصلاح الضرر والتعويض عنه
بشكل مناسب باللجوء الى اشخاص أو أجهزة قضائية لديها ، ووضعت كذلك
على عاتق الدول المعنية أن تتعاون معا فى تنفيذ القانون الدولى الوضعى
أو أية تطورات تاتى فى المستقبل عليه لاصلاح كافة الأجزاء الناجمة عن
التلوث والتعويض عنها ، وكذلك فى وسائل تسوية المنازعات بهذا الصدد
وتسهيل دفع التعويضات وشرط التأمين الاجبارى وغيره (١) .

(٢) تنص المادة ٢٢٥ على أن الدول مسئولة عن تنفيذ التزاماتها
الدولية المتعلقة بحفظ وصيانة البيئة البحرية ، وستكون مسئولة وفقا
للقانون الدولى .

(١) راجع المادة ٢٢٥ ، ولا تخرج التنظيمات التى قررت بالنسبة لرصد
التلوث ووسائل التعاون فى تقليل أخطاره أو إزالتها والرقابة عليها عما قرره
اتفاقية حماية البحر الأبيض من التلوث .

الفصل التاسع

تسوية المنازعات في قانون البحار

٨١٩ - حققت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار تقدماً كبيراً في مجال التسوية السلمية للمنازعات التي قد تتجم من تطبيق أو تفسير الاتفاقية ، هذا التقدم في الواقع يمثل سياسة ثابتة في مجموعة كبيرة من الاتفاقات للشارعة التي اهتمت بتقنين وتطوير قواعد القانون الدولي مثل اتفاقية فينا لقانون العلاقات الدبلوماسية التي أبرمت عام ١٩٦١ ، وتلك الخاصة بالعلاقات القنصلية التي أبرمت عام ١٩٦٣ ، ثم اتفاقية فينا لقانون المعاهدات ، فكل هذه الاتفاقات ألزمت الدول بحل المشكلات الناجمة عنها بالطرق السلمية ، وعينت بايجاد هيئات تقوم بالتسوية ، مما يعد تقدماً هاماً في نطاق القانون الدولي الذي يشكو عادة من نقص وسائل التسوية ، وعدم التزام الدول باللجوء اليها .

ومع ذلك فإن الجهد الذي اعطى لهذه المسألة في قانون البحار يفوق ذلك الذي بذل في نطاق القوانين الأخرى ، وإن كنا نرى ضرورة توحيد هذه الهيئات في سائر المنازعات ذات الطابع القانوني ، بالإضافة الى انه فيما يتصل باقامة محكمة دولية ، فإن الامر يمثل ازدواجاً في المجال الدولي بين تلك المحكمة ومحكمة العدل الدولية وكان من الأفضل الاكتفاء بمنح الاختصاصات التي وكلت الى المحكمة المنشأة بمقتضى احكام هذه الاتفاقية الى محكمة العدل الدولية وسنعرض للمبادئ الأساسية التي وضعتها الاتفاقية لحسم منازعات البحار في مبحث أول والوسائل التي وضعتها الاتفاقية لاداء هذه المهمة في مبحث ثان .

المبحث الاول

المبادئ التي تحكم تسوية المنازعات في قانون البحار

٨٢٠ - أوردت الاتفاقية مجموعة عن المبادئ العامة لتسوية المنازعات في قانون البحار تتصل بالالتزام بالتصوية بالوسائل السلمية ، وبحرية الأطراف في اختيار الوسيلة .

اولا : الالتزام بالتصوية السلمية للنزاع :

٨٢١ - ان تسوية المنازعات بالطرق السلمية صارت من الامور الواجبة على الدول الاعضاء في الامم المتحدة بمقتضى نص المادتين ٢٢ ، ٣٢ من الميثاق .
ويبدو ان نطاق هذا المبدأ يمتد الى صائر الدول واعضاء المجتمع الدولي ، باعتبار انه قد صار من الاسس الدستورية لقيام سجمعتنا الدولي المعاصر .
وهذا ما قرره بوضوح اتفاقية قانون البحار في المادة ٢٧٩ (١)

حدود تطبيق المبدأ :

٨٢٢ - مع ذلك فقد ظهر اتجاه قوى في المؤتمر نحو ضرورة اعطاء الدولة الساحلية ، دون غيرها ، صلاحية معالجة بعض الامور دون ان تلتزم باجراء تسوية المنازعات التي تثار بشأنها بالوسائل التي نصت عليها الاتفاقية .
وقد اخذت الاتفاقية بوجهة النظر تلك ، ونصت على انه « تخضع

(١) نصت هذه المادة على انه : « تسوى الدول الأطراف أي نزاع يتعلق بتفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها بالوسائل السلمية وفقا لحكم المادة ٢/٢ من ميثاق الامم المتحدة ، وتحقيقا لهذا الغرض ، تسعى الى ايجاد حل بالوسائل البينة في الفقرة ١ من المادة ٢٣ من الميثاق » .
وراجع في منهج التسوية السلمية للمنازعات ، مؤلفنا المنظمات الدولية ص ٢٦٦ وما بعدها .

المنازعات المتعلقة بتفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها بشأن ممارسة دولة ساحلية لحقوقها السيادية أو ولايتها المنصوص عليها في هذه الاتفاقية للإجراءات المنصوص عليها في المرفق ٢ وذلك في الحالات الآتية :

١ - عندما يدعى أن دولة ساحلية قد تصرفت بما يخالف أحكام هذه الاتفاقية بصدد حريات وحقوق الملاحة أو التخليق أو وضع الكابلات وخطوط الاتايبب المغمورة أو بصدد غير ذلك من أوجه استخدام البحر المشروعة دوليا والمحددة في المادة ٤٨ .

(ب) أو عندما يدعى أن دولة قد تصرفت في ممارستها للحريات والحقوق وأوجه الاستخدام المذكورة أعلاه بما يخالف هذه الاتفاقية أو القوانين أو أنظمة التي اعتمدتها الدولة الساحلية طبقا لهذه الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى غير المتناقضة مع هذه الاتفاقية .

(هـ) أو عندما يدعى أن دولة ساحلية قد تصرفت بما يخالف القواعد والمعايير الدولية المحددة لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها والتي تكون منطبقة على الدولة الساحلية وتكون قد تقررت بهذه الاتفاقية أو تكون قد وضعت عن طريق تنظيمه دولية متخصصة أو مؤتمر دبلوماسي وفقا لهذه الاتفاقية .

٨٢٢ - وواضح من قراءة هذا النص أنه يميز بعض أنواع من المنازعات التي تتصل بممارسة دولة ساحلية لحقوقها السيادية أو ولايتها وفقا لأحكام الاتفاقية وأخضعها لوسائل فض النزاع المنصوص عليها في الاتفاقية ، وعليه فإن غيرها من طوائف المنازعات في هذا الخصوص يترك أمر جسمها للوسائل الداخلية في الدولة الساحلية ، أو لما يتم الاتفاق عليه بين الطرفين والأخضع إجباريا لإجراء التوفيق . وواضح أن المنازعات التي أخضعت للوسائل الإلزامية المنصوص عليها في الاتفاقية، هي منازعات تتصل بالحريات

المقررة للدول في أعالي البحار ، وعلى حقوق يكتفلها القانون الدولي ومن ثم فانه من الطبيعي ان تخضع للوسائل الدولية في التسوية .

٨٢٤ - وقد سارت على نفس المنهج الفقرتين الثانية والثالثة من هذه المادة ، فأخضعت المنازعات المتصلة بالبحث العلمي البحري للمعايير الالزامية الدولية ، وأن أعطت للدولة الساحلية الحق في نطاق السلطة التقديرية لها وفقا للمادة ٢٤٦ والتي أعطتها الحق أو الولاية في حالات معينة ، أو بمقتضى حكم المادة ٢٥٢ والتي أعطتها سلطة تعليق أو إيقاف أنشطة البحث العلمي في تلك المناطق في حالات حدوثها .

وإذا ما ادعت دولة تقوم بالبحث العلمي في المناطق الخاضعة لولاية الدولة الساحلية ، ان الدولة الأخيرة لا تمارس حقوقها في البحث العلمي وفقا لمشروع محدد على ما تقرره الاتفاقية ، فإن النزاع يخضع ، بناء على طلب أى من الطرفين ، للتوفيق ، مع ملاحظة ان لا تتعرض لجنة التوفيق لممارسة الدولة الساحلية لسلطتها التصديرية في تعيين القطاعات المحددة أو في حجب الموافقة .

٨٢٥ - كذلك تخضع المنازعات المتصلة بمصائد الاسماك للمعايير الدولية المنصوص عليها لتسوية المنازعات في الاتفاقية جبريا ، عدا ما يتصل بالحقوق السياسية للدولة بصدد الموارد الحية في منطقتها الاقتصادية الخالصة أو بممارسة تلك الحقوق ، بما في ذلك سلطتها التقديرية لتحديد كمية الصيد المسموح بها ، وقدرتها على الجنى وتخصيص الفائده للدولة الأخرى والاحكام والشروط المقررة في قوانينها وانظمتها المتعلقة بحفظ هذه الموارد وإدارتها وكذلك اذا ما ادعى ان الدولة الساحلية لم تنقيد بصورة واضحة بالتزاماتها وان تضمن عن طريق الحفظ والإدارة السليمة عدم تعريض صيانة الموارد الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة لخطر شديد أو ان الدولة

المساحلية قد رفضت بصورة تعسفية ان تحدد ، بناء على طلب دولة اخرى ، كمية الصيد المسموح بها وقدرتها على الجنى فيها يتعلق بالارض التى تهتم تلك الدولة بصيدها .

فمثل هذه الحالات تمثل تحديدا لمبدأ الالتزام بالتسوية السلمية للمنازعات فى قانون البحار ، اذ ان الاتفاقية تخرجها من نطاق المسائل التى تجبر الدولة على اخضاعها لوسائل فض المنازعات بالطرق السلمية المحددة فيها ، فيما عدا خضوعها للتوفيق ، وهو كما نرى ، لا يؤدى الى نتيجة تلتزم بها الدولة .

٨٢٦ - ومن ناحية اخرى يحدد مبدأ الالتزام بالتسوية الالزامية للمشكلات الناجمة عن الاتفاقية ما اورده المادة ٢٩٨ من حالات اجازت للدولة عند اعلانها قبول وسيلة او اخرى من تلك الوسائل المنصوص عليها للحل الالزامى فى الاتفاقية ، ان تستثنىها من اطار التسوية ، اى انها بعبارة اخرى - مسائل يجوز بالنسبة لها التحفظ ، وعليه من غير المسموح للدول ان تتحفظ على مسائل اخرى فى الاتفاقية ، تطبيقا للاحكام العامة فى قانون المعاهدات (١) ، وهذه الحالات هى :

١ - المنازعات المتعلقة بتعيين حدود الدولة البحرية او تلك التى تشمل خليجانا تاريخية واعداده ١٥ ، ٧٤ ، ٨٢ من الاتفاقية ، ولا يمتد ذلك الى اى نزاع يستدعى بالضرورة النظر فى حقوق سيادة او حقوق اخرى على ارض او قيم برى او جزيرة ، كذلك مع ضرورة خضوع المنازعات التى تنشور بعد نفاذ الاتفاقية ولا يتم التوصل الى حسم لها خلال فترة هعقوله ، فهنا يخضع النزاع للتوفيق ، الذى يجب ان يتفاوض الاطراف للوصول الى حسم النزاع وفقا لما انتهى اليه ، فاذا لم يفلحوا ، وجب عليهم احالة النزاع الى وسيلة

من الوسائل الملزمة المنصوص عليها في الاتفاقية .

٢ - المنازعات المتعلقة بالأنشطة العسكرية ، فيما في تلك الأنشطة العسكرية للصفين والطائرات الحكومية القائمة بخدمة غير تجارية والمنازعات المتعلقة بالأنشطة تنفيذ القوانين بصدد ممارسة حقوق سيادية أو ولاية مستتاه من اختصاص أية محكمة بموجب الفقرة ٢ أو ٣ من المادة ٢٩٧ .

٣ - المنازعات التي يمارس بصدها مجلس الامن التابع للأمم المتحدة الوظائف التي خصه بها ميثاق الأمم المتحدة ، ما لم يقرر مجلس الامن رفع المسألة من جدول أعماله أو ما لم يطلب اطراف النزاع حله بالوسائل المتصوص عليها في هذه الاتفاقية .

ومن المعلوم ان المنازعات التي يختص بها مجلس الامن ، هي تلك المنازعات التي تعرض السلم والامن الدوليين للخطر وقد ذكر النص عبارة « التي يمارس بصدها » ويعنى ذلك ضرورة ان يكون النزاع معروضا على المجلس .

ثانيا : حرية الدول في اختيار الوسيلة المناسبة :

٨٢٧ - اذا كان هناك مبدأ الالتزام بالتسوية السلمية ، الا ان اتفاقية قانون البحار قد اعطت للدول حرية اختيار الوسيلة التي تراها مناسبة لحل النزاع ، سواء في إطار الوسائل العديدة التي حددتها ام خارجها ، وان كان الجديد في هذا الشأن ، هو ان الاتفاقية قد ألزمت الدولة عند الانضمام الى الاتفاقية بان تختار - بواسطة اعلان مكتوب ، واحدا أو أكثر من الاجراءات التي نصت عليها ، وذلك لكي يحسم النزاع عن طريقها الزاميا ان تعذر حسمه بالوسائل الأخرى للتسوية التي قد يختارها الاطراف في بداية النزاع من تلقاء انفسهم ، واذا لم تقم الدولة باتخاذ هذا الاعلان ، فان الاتفاقية

اعتبرتها قد وافقت على اختيار التحكيم . ومن المعلوم ان الوسائل المقصورة
للتسوية السلمية للمنازعات تنقسم بحسب طبيعة النزاع ، الى وسائل
سياسية ووسائل قانونية . والوسائل السياسية هي المفاوضة والوساطة
والتوفيق والمساعى الحميدة . انا الوسائل القانونية فهي التحكيم واللجوء
الى القضاء . ورغم ان مشاكل قانون البحار يغلب عليها الطابع القانوني ،
الا ان الاتفاقية فتحت الباب لتسويتها بكافة الوسائل ، وجعلت للوسيلة التي
يتفق عليها الاطراف - حتى من خلال اتفاق ثنائي او اقليمي - الاولوية دائما
مادامت تؤدي الى حل ملزم للنزاع ، اما اذا كانت لا تؤدي الى حل ملزم ،
فان الاطراف تخضع للاجراء التي تختارها من الاجراءات التي قررتها
الاتفاقية (١) وانذا لم تكن قد اختارت ، خضعت للتحكيم .

القيود التي ترد على حرية اختيار الوسيلة المناسبة :

٨٢٨ - ترجع هذه القيود الى طبيعة النزاع في بعض الحالات ، وإلى عدم
تمكن الدول من ايجاد حل للنزاع بالوسائل الاختيارية في حالات أخرى ،
فبالنسبة لطبيعة النزاع ، نجد أن الاتفاقية اعطت اختصاصا الزاميا لفرقة
منازعات قاع البحار في المنازعات التي تتصل بالنشاط في المنطقة وقاع
البحر ، وحددت هذه المسائل حصرا وهي :

١ - المنازعات بين دولة طرف والسلطة بشأن :

(أ) أعمال أو امتناعات للسلطة أو لدولة طرف يدعى أنها انتهكت
لهذا الجزء أو للمرفقات المتصلة به أو لقواعد السلطة وانظمتها واجراءاتها

(١) نصت المادة ٢٨٠ من الاتفاقية على انه « ليس في هذه المادة
ما يخل بحق أي من الدول الاطراف في ان تتفق في أي وقت على تسوية نزاع
بينها يتعلق بتفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها بأية وسيلة سلمية من اختيارها » ،
كما نصت المادة ٢٨٢ على انه : « اذا كانت الدول الاطراف التي هي أطراف
في نزاع يتعلق بتفسير هذه الاتفاقية

المعتمدة وفقا لها .

(ب) أو أعمال للسلطة يدعى أنها تجاوز لولايتها أو اساءة لاستعمال

السلطات .

٢ - المنازعات بين الدول الاطراف بشأن تفسير أو تطبيق الجزء الذى

تضمن الاحكام الخاصة بالمنطقة .

٣ - المنازعات بين الاطراف فى عقد ما سواء كانت دولا اطراف أو كانت

السلطة أو المؤسسة أو مؤسسات حكومية أو اشخاصا طبيعيين أو معنويين من المشار اليها فى الجزء الخاص بنظام الاستكشاف والاستغلال للمنطقة بشأن تفسير أو تطبيق عقد ذى صلة بالموضوع أو خطة عمل أو أعمال أو امتناعات لطرف فى العقد تتعلق بالانشطة فى المنطقة وموجهة نحو الطرف الآخر أو تؤثر مباشرة على مصالحه المشروعة ، والمنازعات بين السلطة ومتعاقد محتمل تكون قد قامت بتزكية دولة على النص الوajib وفقا لاحكام الاتفاقية بشأن رفض التعاقد أو بشأن مسألة قانونية تنشأ خلال التفاوض على العقد ، أو بشأن وفقا المتعاقد الملزكى على هذا النحو ان مسئولية تقع على السلطة وفقا لاحكام الاتفاقية .

وأخيرا أى نزاع آخر ينص صراحة فى الاتفاقية على ولاية الفرقة به .

هذا مع مراعاة حق الاطراف فى احالة المنازعات التى تتمصل بتفسير

عقد أو تطبيقه ، بناء على طلب أى طرف فى النزاع ، الى التحكيم التجارى

الملزم .

= أو تطبيقها - قد وافقت عن طريق اتفاق عام أو اقليمى أو ثنائى أو بآية طريقة أخرى على ان يخضع هذا النزاع ، بناء على طلب أى طرف فى النزاع لاجراء يؤدى الى قرار ملزم ينطبق ذلك الاجراء المنصوص عليها فى هذا الجزء ما لم تتفق الاطراف على غير ذلك .

٨٢٩ - أما القيود التي ترجع لعدم إمكان الاتفاق على طريقة لحسم المنازعات أو في حالة السكوت عن إعلان الإخذ بوسيلة أو أكثر من الوسائل الإلزامية فنجد أن الاتفاقية قد أوجبت في حالة السكوت عن اختيار وسيلة إلزامية ، الخضوع للتحكيم ، أما في حالة عدم إمكانية حسم النزاع وفقا للمبادئ العامة ، فإن الأطراف يخضعون لما يكونون قد قبلوه من وسيلة إلزامية ، فإن لم يكونوا قد أعلنوا التزامهم بوسيلة من الوسائل خضعوا للتحكيم ، فيما عدا الحالات المستثناة من الخضوع لوسيلة إجبارية ، فإنها تخضع للتوفيق على ما وضحنا في الفقرة السابقة .

المبحث الثاني

وسائل حسم المنازعات هي هاتون البحار

٨٢٠ - في اطار تسهيل للطراف ، قررت الاتفاقية الالتزام بتبادل الاراء فوراً في حالة قيام اى نزاع للنظر في تسويته بالتفاوض او باى وسيلة اخرى ار في حالة اتباع اجراء - كالمفاوضة - مثلاً لم يؤد الى تسوية ، او ادى الى تسوية ويراد التباحث في طريقة تنفيذها ، المادة ٢٨٢ ، ٠

ووضعت الاتفاقية امام الاطراف بعد ذلك خمسة طرق لتسوية المنازعات، احدهما : التوفيق - نتيجته غير ملزمة والاربع الاخرى نتائجها ملزمة . وجعلت للطراف الحق في الاتفاق على حسم النزاع بداية عن طريق التوفيق، فان لم يرغبوا او رغبوا ولم يصلوا الى نتيجة ، يجب تطبيق الوسيلة التي تكون الدولة قد اختارتها من بين الوسائل الاربعة الاخرى .

اولا : حسم النزاع عن طريق التوفيق :

٨٢١ - اذا نشب نزاع بين دول اطراف في الاتفاقية يتعلق بتفسير الاتفاقية او تطبيقها فانه يجوز لاي منهما ان تدعو الاخرى الى اخضاع النزاع للتوفيق .
واذا قبلت الدعوة واتفق الطرفان على وسيلة التوفيق فان الاجراءات يجب ان تنتهى وفقا للاجراء المتفق عليه . وقد وضع المرفق الخامس من الاتفاقية احكاما مطولة تتصل بطريقة بتحريك الاجراءات للتوفيق وعمل قائمة الموقعين، وكيفية تشكيل لجنة التوفيق والاجراءات التي تتبع امام اللجنة ، ووظائف اللجنة وكيفية ممارسة عملها ، والتقرير الذي تضعه عن تصورها لحل النزاع وكيفية انتهاء هذا الاجراء والتكاليف والاجور وحق الاطراف في تعديل الاجراءات ، الى غير ذلك من الاجراءات .

والواقع ان هذه الاحكام تشبه الى حد كبير ما تم اقراره في ملحق

اتفاقية فينأ لقانون المعاهدات من حيث طريقة تشكيل لجان لتوفيق
والصلاحيات المخولة لها وعدم الزامية النتيجة التي انتهت اليها ، لذا نحيل
اليه (١) .

ثانيا : المحكمة الدولية لقانون البحار :

٨٢٢ - حرص ملحق الاتفاقية على انشاء هذه المحكمة وعلى تنظيم مختلف

الاحكام المتصلة بها ، ويمكن أن نوجز هذه الاحكام بها فيما يلي :

١ - مقر المحكمة : مدينة هامبورغ الحرة التحالفية في جمهورية

المانيا الاتحادية .

٢ - تشكيل المحكمة : تتشكل من ٢١ قاضيا ينتخبون من اشخاص

يتمتعون بامسح شهرة في الانصاف والنزاهة ومشهود لهم بالكفاءة في مجال

قانون البحار . ويؤمن في التشكيل تمثيل مختلف النظم القانونية الرئيسية

في العالم والتوزيع الجغرافي العادل ، ولا يقل تمثيل كل مجموعة من

المجموعات الجغرافية كما حددتها الجمعية العامة بن ثلاثة .

٣ - الاختصاص : يشمل اختصاص المحكمة جميع المنازعات وجميع

الطلبات المحالة اليها وفقا لهذه الاتفاقية وجميع المسائل المنصوص عليها

تحديدا في اى اتفاق اخر يمنح الاختصاص للمحكمة .

القانون الواجب التطبيق : تطبق المحكمة الاتفاقية واحكام القانون

الدولي الاخرى التي لا تتعارض معها ، كما ان لها أن تحكم في النزاع

بمقتضى مبادئ العدالة والانصاف اذا اتفق الاطراف على ذلك .

٥ - حجية الاحكام الصادرة المحكمة : نصت الاتفاقية على ان اى قرار

يصدر من المحكمة يكون قطعيا وعلى جميع اطراف النزاع الامتثال له .

ثالثا : محكمة العدل الدولية :

٨٢٣ - يجوز للطراف فى النزاع أن يختاروا إخضاع منازعاتهم الناشئة عن تفسير أو تطبيق الاتفاقية الى محكمة العدل الدولية ، ويسرى على النزاع القواعد التى تحكم عمل هذه المحكمة والتى شرحناها فى مؤلفنا المنظمات الدولية (١) .

رابعا : محكمة تحكيم :

٨٢٤ - يجوز للدول الاعضاء فى الاتفاقية أن تختار بدلا من الوسائل الالزامية السابقة ، الالتجاء الى التحكيم وقد اوضحت الاتفاقية الطريقة التى تشكل بها محكمة التحكيم ، وقائمة الحكيمين ، واجراءات التحكم ومختلف المسائل المتصلة بالحكم وقطعيته ووجوب تنفيذه ، بما لا يخرج عن الاحكام العامة التى تتبعها الدول فى هذا الخصوص . وقد اختارت مصر هذا الاسلوب كاجراء لتسوية ما قد يثور بينها وبين أى دولة أخرى من منازعات تتعلق بتفسير أو تطبيق الاتفاقية (٢) .

خامسا : محكمة تحكيم خاصة :

٨٢٥ - اجازت الاتفاقية ان تخضع الاطراف حسب انواع معينة من المنازعات بينها الى تحكيم خاص . وواضح ان الاتفاقية قد راعت الطبيعة الفنية للامور التى تحسم هنا ، فراعت ان يكلل تشكيل هيئة التحكيم وجود اشخاص لهم خبرة فى المسائل التى تخضع للتحكيم ، وفيما عدا ذلك ، لا تختلف الاجراءات او القانون الواجب التطبيق أو القوة الملزمة لحكم التحكيم .

اما المسائل التى اجازت الاتفاقية إخضاعها للتحكيم الخاص فهى :

(١) راجع المؤلف المذكور فى المتن طبعة ١٩٨٣ من ٢٥٦ .
(٢) راجع الكتاب الذى أصدرته وزارة الخارجية المصرية عن الاتفاقية فى عام ١٩٨٤ ص ٢٤٠ .

- ١ - مصائد الاسماك .
- ٢ - حماية البيئة والحفاظ عليها .
- ٣ - البحث العلمى البحرى .
- ٤ - الملاحة ، بما فى ذلك التلوث من السفن وعن طريق الاغراق .

وتتولى اعداد قوائم الخبراء والاحتفاظ بها منظمة الامم المتحدة للغذية والزراعة فى مجال مصائد الاسماك ، وبرنامج الامم المتحدة للبيئة فى مجال حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها ، واللجنة الاوقيانوغرافية الدولية الحكومية فى مجال البحث العلمى البحرى ، والمنظمة الدولية للملاحة للبحرية فى مجال الملاحة ، بما فى ذلك التلوث ، او فى حالة الهيئة الفرعية المناصبة التى تكون احدى المنظمات المذكورة قد اوكلت اليها هذه المهمة .

وقد اوضحت الاتفاقية اسس تشكيل لجنة التحكيم واختصاصها والقانون الواجب التطبيق بما لا يخرج عن الاحكام العامة المتبعة فى التحكيم .

الفصل العاشر

الأنهار الدولية

النهر الوطنى والنهر الدولى :

- ٨٢٦ - من الأهمية بمكان أن نميز الأنهار الدولية والأنهار الوطنية .
- لأن الأخيرة هي التي استقر العرف الدولى على اعتبارها من المياه الداخلية ،
- أما الأنهار الدولية فانها تخضع لنظام قانونى مختلف ، لذا شرحنا أحكام الأنهار الوطنية عندما تكلمنا عن المياه الداخلية .

أما الأنهار الدولية ، فهي تلك التي تمر أحواضها بين اقاليم أكثر من دولة ، أو تلك التي تفصل بين اقليمى دولتين (١) .

وبالنسبة للأنهار التي تفصل بين اقليمى دولتين فإنه يثور بالنسبة لها طريقة تحديد حدود كل دولة عليها .

وهنا جرى العرف على التمييز بين نوعين منها : النوع الأول ، الأنهار غير القابلة للملاحة ، وتعين التقويم عليها وفقا لمخط وهمى يمر فى وسط النهر يكون لكل دولة السيادة على الجزء من النهر الذى يمر قبالتها (٢) .

أما النوع الثانى فهو الأنهار القابلة للملاحة ، ويرسم خط وهمى أيضا

(١) عرفت المحكمة الدائمة للعدل الدولية النهر الدولى بأنه الجبرى الصالح للملاحة والذى يصل عدة دول بالبحر . ويبدو أن هذا التعريف كان يستجيب الموضع المحدد للأنهار فى ذلك الوقت وكون استقلالها الأساسى فى النطاق الدولى قاصرا على الملاحة . أما الآن وبعد التطورات التي أفادت من النهر فى غير شئون الملاحة فإن هذا التعرف محل نظر . راجع طلعت الغنيمى ، الغنيمى الوجيز فى قانون السلام ص ٤٩٤ ، عز الدين فودة ، مذكرات فى القانون الدولى العام ، ١٩٧٢ ، ١٩ .

(٢) محمد جافظ غانم . المرجع السابق ص ٢٣٥ ، عبد العزيز سرحان ، المرجع السابق ص ٢٢٥ .

يفصل بين حدود الدول ، ولكن هذا الخط يرسم وسط المجرى الملاحي للنهر ولو لم يتطابق مع الخط الذى يعبر وسط مياه النهر ، ويحدد المجرى الملاحي على أساس ذلك الطريق الذى تتخذه أكبر السفن فى سيرها فى اتجاه المصب للنهر . اذ ان ذلك هو المجرى الذى تتحكم فيه اقوى التيارات فى مياه النهر (١) .

وفضلا عن ذلك فهناك مشكلة تحديد النظام القانونى للأنهار الدولية وكيف يمكن ان ينظم الاستغلال الدولى لها . والواقع ان لهذه المشكلة اهميتها الدولية المتزايدة ، وذلك لأن الأنهار أصبحت تستغل استغلالات هامة فى غير شئون الملاحة فضلا عن اهميتها فى الملاحة .

(١) الانتفاع بالنهر الدولى فى غير شئون الملاحة .

٨٢٧ - لم يكن الانتفاع بمياه الأنهار يثير مشاكل قانونية دقيقة منذ فترة وجيزة عندما كان هذا الانتفاع قاصرا على الاستفادة منها فى الشرب والرعى والصرف فلقد عقدت الاتفاقات بين الدول التى يمر باقاليمها لتتظيم الاستفادة المشتركة منها ، وغالبا ما كانت تحقق التوازن بين أطرافها . ولكن بعد ان اكتشفت الكهرباء وأصبح للمياه دورها فى توليد القوى المحركة وقيام الصناعة والزراعة ، اتجهت الدول الى اقامة السدود والخزانات ، مما يحتمل معه التأثير فى مدى استفادة الدول الأخرى المشتركة معها فى الانتفاع بالمياه بصورة متساوية ، وأصبح النظام القانونى للأنهار الدولية يثير العديد من الخلافات . ويتفرق الفقه الدولى فى هذا الشأن الى العديد من النظريات ، نقدم أهمها :

نظرية السيادة الإقليمية المطلقة :

٨٢٨ - تطبق هذه النظرية على جزء النهر الدولى الذى يمر باقليم الدولة ،

فأ

(١) حامد سلطان ، القانون الدولى العام فى وقت السلم ، المرجع السابق

من ٥٠١ محمد طلعت الغنيمى ، المرجع السابق ص ٤٩٥ .

نظرية السيادة المطلقة ، التى يقرها القانون الدولى على الأرض اليابسة لها ،
فقرها بدون أى قيود . ويترتب على هذه النظرية اعتبار مياه النهر الدولى
من قبيل المياه الداخلية . وعليه فإن بإمكان الدولة أن تفعل بهذا الجزء من
النهر ما تشاء ، تقيم السدود وتخزن المياه ، بل لها أن تجرى ما تريد من
تغيرات على مجرى النهر ذاته ، ولو أدى الى التحويل الكلى للمجرى .
وتتمسك بهذه النظرية الدول التى يقع فى اقليمها منبع النهر اذ هى التى
لا تضار من تطبيقها . ولقد طبقتها الولايات المتحدة عندما حولت المجرى
الطبيعى لنهر (النيجراندى) ما أدى الى نقص استفادة المكسيك منه (١) .

ومع ذلك فهذه النظرية تهاجم فى الفقه الدولى الحديث ، لأنها تتجاهل
حقوق الدول الأخرى على النهر ، وتطبق نظرية السيادة المطلقة التى لم تعد
تتمشى مع ظروف العصر .

وايضا تسوى بين السيادة المقررة على الاقليم وهو عنصر ثابت وتلك
المقررة على النهر وهو عنصر متحرك .

نظرية الوحدة الإقليمية الكاملة :

٨٢٩ - تقف هذه النظرية على الطرف الآخر من النظرية الأولى . فتقرى
أن النهر كله - من منبعه الى مصبه - يكون وحدة إقليمية كاملة لا تؤثر فيها
الحدود السياسية . ويجوز للدول أن تنتفع بالنهر فى اقليمها كما تشاء ولكن
بشرط عدم إجراء أى تغييرات تؤثر فى المجرى الطبيعى للنهر . فليس لها
أن تحول مجرى النهر أو توقف سريانه الى دول أخرى يمر بها ، كما أنه
لا يسوغ لها أن تقلل من جريان المياه ، أو تزيدها بوسائل صناعية الا بموافقة

(١) راجع فى عرض هذه النظرية ، مؤلف الدكتور حامد سلطان ، المرجع
السابق ص ٥١٤ ، والدكتور عز الدين فودة ، المرجع السابق ص ٢٧ ، والدكتور
عبد العزيز مريحان ص ٢٢٢ .

الدول الأخرى . وتقيم هذه النظرية توازنا بين المصالح المتعارضة للدول بمنع التحكم فى النهر بما يضر بالدول الأخرى مما جعلها تحظى بثقة غالبية الفقهاء (١) .

نظرية الملكية المشتركة :

٨٤٠ - تقوم هذه النظرية على أفكار مستمدة من مدرسة القانون الطبيعى ، فتقر بضرورة أن يكون استعمال المياه مشتركا بين الدول . والنهر الدولى - وفقا لها - يعد بأكمله ملكا مشتركا للدول التى يمر بأقليتها . يعطى النهر العديد من المزايا التى هى بمثابة منح من الله للإنسان فيجب أن يستفيد الكل بها ، ويترتب عليها أنه لا يجوز للدول أن تنفرد بأقامة مشروعات للارتفاع بالمياه ما دام ذلك يؤدى الى حدوث تأثير على سير المياه بالزيادة أو النقصان، الا اذا وافقتها الدول الأخرى على ذلك . وقد قامت معاهدة كالستاد بين السويد والنرويج باقرار هذه النظرية ، واعتبرت كل البحيرات والأنهار التى تمتد مياهها فيهما مملوكة لها ملكية مشتركة . ومع ذلك فلا تحظى النظرية اليوم بأنصار عديدين لأن اختلاف مصالح الدول يجعل من المتعذر تطبيق قواعد الملكية المشتركة على الارتفاع بالمياه .

والواقع أن لكل نهر ظروفه الخاصة التى قد تقتضى تنظيما مختلفا عن تنظيمات الأنهار الأخرى ، لذا يعتبر الاتفاق هو افضل وسيلة لتحديد الحقوق المشتركة للأطراف ، والتى يجب أن تراعى دائما اعتبارات العدالة والإنصاف فى توزيع مياه النهر (٢) .

(١) توجد نظريات أخرى بهذا الصدد مثل نظرية حقوق الارتفاق وحقوق الجوار . ونظرية عدم المساس بالوضع الطبيعى للأنهار الدولية . ولكن يبدو أنه لا توجد قواعد عرفية . راجع فى تفاصيل هذه النظريات ، مذكرات الدكتور عز الدين فودة سابق الإشارة إليها ص ٢٩ وما بعدها .

٢ - تنظيم الملاحة في الأنهار الدولية :

٨٤٤ - ينبغي أن تفرق بين ثلاثة أنواع من الملاحة :

الملاحة الساحلية ، وهي الملاحة التي تقتصر على نقل الأشخاص والأشياء من مكان إلى مكان آخر داخل إقليم الدولة ذاتها . والملاحة بين الدول التي يمر النهر الواحد بإقليميهما ، ثم الملاحة الدولية ، وهي الملاحة التي تقوم بها السفن التابعة للدول غير النهرية ، وتنقل الأشخاص والأشياء من مكان يقع على إحدى الدول النهرية إلى البحر العالي .

ولا توجد قواعد مستقرة في الفقه الدولي في هذا الشأن ، ويتجه الفقهاء إلى القول بأن الاتفاق بين الدول المعنية هو الأساس الذي يقوم عليه تنظيم الملاحة في الأنهار الدولية في الظروف الحالية . ويثور الخلاف حول ما إذا كان هناك عرف دولي يمكن استنتاجه من مختلف هذه الاتفاقات . ويرى البعض صعوبة الوصول إلى قاعدة عرفية عامة بهذا الشأن ، لاختلاف هذا التنظيم باختلاف الاتفاقات ، ولأن التوحد في الأحكام في البعض الآخر كان بسبب ظروف دولية خاصة يبدو فيها طابع فرض المقتصر إرادته على المغلوب . ونحن نرى ضرورة التفرقة بين أنواع الملاحة ، فالملاحة الساحلية ينبغي قصرها على الدولة صاحبة الإقليم باعتبار حقها في السيادة عليه ، ذلك الحق الذي لا يمس سيادة أو حقوق أي دولة أخرى .

أما بخصوص الملاحة بين دول النهر الواحد ، فينبغي السماح بها لجميع الدول المشتركة في هذا النهر دون غيرها مادام النقل قاصرا على إقليم هذه الدول . وأساس ذلك مصلحتهم المشتركة في الاستفادة بالملاحة في النهر الذي يجري بإقليمهم ، كما أن العرف الدولي يسمح باستخلاص وجود قاعدة تيسر بالملاحة الحرة للدول المشتركة في النهر (١) .

تبقى مشكلة الملاحة بالنسبة للدول غير الواقعة على النهر وهى المشكلة الاخلاقية اذ لايسير العمل الدولى على حل واحد بالنسبة لها ، ونحن نميل الى تقرير حق المرور البرئ للدول المختلفة فيها لأن هذا الحق يحقق مصلحة دولية ويحضى الدول النهرية فى نفس الوقت من اية اضرار محتملة (١) .

تنظيم نهر النيل :

٨٤٢ - سندرس الوضع القانونى لنهر النيل باعتباره من أهم الأنهار الدولية كمثال يوضح لنا الأسلوب العملى فى الاستفادة بالأنهار بين الدول المشتركة فيها .

وقد بدأ التنظيم الاتفاقى لنهر النيل منذ فترة طويلة ، فعقدت معاهدات عديدة بهذا الشأن بين الدول التى يمر النيل باقليمها . وقد بلغ عدد هذه الاتفاقات ست عشرة اتفاقية ، وجميعها تتعلق باستغلال النهر فى غير شئون الملاحة . وكانت تعقد بمناسبة اقامة السدود او زيادة كميات الاستفادة بالنهر لصالح احدى دوله ، واستهدفت دفع الأضرار التى قد تنتج عن ذلك او تعويضها . وسنكتفى هنا بتناول احكام آخر هذه الاتفاقات ، وهو الاتفاق بين مصر والسودان بشأن تنظيم الانتفاع بالمياه بين الدولتين وخاصة بعد الزيادة فى كميتها بسبب انشاء السد العالى . ويوصف موقف الجمهورية العربية المتحدة فى الاتفاق بأنه ذهب الى ابعاد الحدود فى التعبير عن مشاعر الصداقة والاخاء والتعاون . وقد انعقدت هذه الاتفاقية فى ٨ نوفمبر عام ١٩٥٩

(١) وهذه التفرقة لا ترضى اغلبية الفقهاء ، الذين يرون أنه لا توجد قاعدة عرفية تلزم الدول بالسماح بمرور الدول الأخرى فى جزء النهر الذى يجرى فى اقليمها ، وان المرجع فى ذلك انما هو الاتفاق بين الدول فى حين هناك من يرى وجود قاعدة عرفية تلزم الدول بالسماح بالملاحة فى الأنهار الدولية وبالنسبة لكافة الدول . راجع فى تفاصيل هذا الخلاف ، مؤلف الدكتور حافظ غانم ، ص ٣٦٩ ، والدكتور سرحان ، ص ٢٣٠ والدكتور محمد طلعت الغنيمى ، الغنيمى الرجيز ص ٥٠٠ .

وتضمنت تنظيماً كاملاً للانتفاع بالمياه والتعاون بين الدولتين وتعويض الأضرار الناتجة عن إقامة السد العالى .

نظام الانتفاع بمياه النيل بين مصر والسودان :

٨٤٢ - بدأت الاتفاقية بتثبيت الحقوق المكتسبة للدولتين من مياه النهر، فقررت أن يكون ما تستخدمه كل من الجمهورية العربية المتحدة والسودان من مياه النهر حتى توقيع هذا الاتفاق هو الحق المكتسب لها قبل الحصول على الفوائد التى ستحققها مشروعات ضبط النهر ومقدار ٤٨٥ مليارات من الأمتار المكعبة سنوياً للأولى ، وأربعة مليارات للثانية ، مقدرة عند أسوان .

قررت المعاهدة بعد ذلك مبدأ وجوب التحكم فى مياه النهر ، ومنع ضياعها بإقامة العديد من المشروعات ، على أن تتفق كل منها مع الأخرى مقدماً على أى مشروع وتبدأ هذه المشروعات بالموافقة على أن تقيم الجمهورية العربية المتحدة خزان السد العالى عند أسوان ، وعلى أن تنشئ جمهورية السودان خزان الروصيرص على النيل الأزرق لتستفيد من نصيبها فى مياه النهر (١) .

وتم الاتفاق على توزيع صافى فائدة السد العالى بنسبة ١٤٪ للسودان الى ٧٪ للجمهورية العربية المتحدة ، إذ ظل متوسط الإيراد فى المستقبل فى حدود متوسط الإيراد المقدّر فى الاتفاقية (٨٤) مليارات . وإذا زاد المتوسط عن هذا الحد ، فإن الزيادة سوف تقسم مناصفة بين الجمهوريتين، ونصت الاتفاقية على قيام جمهورية السودان بإنشاء مشروعات لمنع تسرب المياه فى روافد النهر المارة بإقليمها على أن توزع فائدها مناصفة بين الدولتين وكذلك نفقاتها .

(١) يراجع فى التفاصيل ، حامد سلطان ، المرجع السابق ص ٥١٠ حافظ غانم المرجع السابق ص ٢٤١ ، عز الدين فودة ، مذكرات فى القانون الدولى المرجع السابق ص ٢٣ .

التعويض :

٨٤٤ - تدفع جمهورية مصر العربية للسودان مبلغ ١٥ مليون جنيه تعويضا شاملا من الأضرار التي تلحق الممتلكات السودانية الخاسرة نتيجة التخزين في السد العالي ، وما يترتب عليه من اغراق الأراضي السودانية، مقابل تعهد الحكومة السودانية بترحيل رعاياها المقيمين بوادي حلفا قبل يوليو ١٩٦٢ .

واخيرا نصت الاتفاقية على انشاء هيئة فنية دائمة من ممثلي الدولتين بعدد متساو من كل منهما ، وتختص برسم الخطوط الرئيسية للمشروعات اللازمة والاشراف على تنفيذ المشروعات التي تقرها الدولتان .

وواضح من هذا التنظيم ان الجمهورية العربية المتحدة والسودان قد طبقت نظرية الوحدة الاقليمية للنهر ، واحترمت كل منها حق الأخرى ، والدول المشتركة معهما في الاستفادة من النهر ككل وليس على مجرد الاقليم الخاص بهما .

الباب الثاني

قانون الجو

مجال جديد من مجالات النشاط البشرى :

٨٤٥ - أدى اختراع الطائرات والمركبات الفضائية الى دخول البشرية

الى مجال حيوى جديد ، والى عصر بشرى جديد ، وهو عصر الفضاء .

ولقد كانت بداية الدخول فى هذا العصر قاصرة على اطلاق الطائرات فى مجال الهواء ، اى الغلاف الجوى الذى يحيط بالكرة الأرضية وتجرى عليه قوانين الجاذبية الأرضية . ولكن ما لبث الانسان ان تجاوز هذه المنطقة ، واخذ يطلق الأقمار الصناعية منذ عام ١٩٥٨ (١) ، وتطور نشاطه البشرى فى هذا المجال الى الحد الذى مكّنه من الوصول الى القمر عام ١٩٦٩ ، ثم بدأت رحلة غزو الكواكب الأخرى كالزهرة والمريخ .

والمشكلة الآن ليست قاصرة على معرفة حقل جديد من حقول النشاط البشرى للعالم الذى يحيط بنا ، ولكنها امتدت الى استغلال أنشطة بشرية ماعة ، فضلا عن ربط العالم كله بشبكة مراسلات سريعة ومريحة ، هناك الاتصالات اللاسلكية عن طريق الأقمار ، واستغلال ذلك فى الاذاعات المباشرة عن طريق الصوت والصورة وفى نفس الوقت ، وهناك ايضا الامكانية الهائلة لمسح وتصوير المناطق الجيولوجية بشكل عام ، والاستشعار عن بعد وغير ذلك من الامكانيات التى يتيحها هذا المجال الجديد لحياة الانسان ، ولإجراء تجاربه العلمية فيه (٢) .

(١) اطلق الاتحاد السوفيتى القمر الصناعى الأول Sputnik I عام ١٩٥٨ ، وتبعته الولايات المتحدة الأمريكية بعد ذلك ، حين أطلقت قمرها المستكشف عام ١٩٥٩ ، وبدأت بعد ذلك الاكتشافات الفضائية .

(2) Juh Gal, The Space Law, Leyden 1966, p. 6.

المشاكل القانونية التي يثيرها هذا النشاط الجديد :

٨٤٦ - فهذه الأنشطة التي بدأ يمارسها الانسان فى هذا النطاق ،

تعتبر جديدة ولا يوجد تنظيم قانونى سابق لها .

والولى هذه المشاكل تتصل بتعدد اجزاء الفضاء ، وقرب بعضها من

اقليم العولة ، وبعد الآخر عنها . ولا شك ان ذلك يتطلب تمييزا فى النظام

القانونى الذى يخضع له كل قسم . ومن ناحية اخرى فان العديد من المشاكل

الدولية قد ظهرت فى مجال استخدام الاتصالات السلكية واللاسلكية ، مما

يقتضى دراسة خاصة توضح مختلف ابعادها .

وسوف نقوم بدراسة هذه المشاكل فى ثلاثة فصول ، نتناول فى الفصل

الاول النظام القانونى للهواء - وهو النلاف الأرضى - ونتناول فى الثانى

النظام القانونى للفضاء ، وهى الاجزاء التى تعلو الهواء وتخرج عن نطاق

الجاذبية الأرضية . واخيرا سوف نتناول النظام القانونى للاتير وهو ذلك

الميز الفضائى الذى تمرى فيه الموجات الكهرومغنطيسية .

الفصل الأول

النظام القانوني للهواء

الاتجاهات الفقهية :

٨٤٧ - بدأ الفقه الدولي يهتم بهذه القضية منذ اكتشاف الطيران في أوائل هذا القرن . ولقد أثرت مختلف المصالح والاعتبارات التي توجد في هذا الحقل الجديد على اتجاهات الفقه الدولي ، حتى وجدنا كل اتجاه يهتم بمصلحة معينة بعينها ، ويقيم فكرته عليها .

فمن ناحية نجد أن هذا النشاط الجديد ، يحقق مصلحة دولية هامة ، ويكفل اشباعا لحاجة من أهم الحاجات الدولية المشتركة ، هي تلك المتمثلة في تبادل الأشخاص والأشياء بسرعة بين مختلف الدول ، وما يستتبعه ذلك من انتقال الأفكار والثقافات والحضارات بين مناطق العالم المختلفة . مع ما يترتب على ذلك من رقي للإنسانية .

لذا وجدنا فريقا كبيرا من الفقهاء - وخاصة هؤلاء الذين بدأوا الكتابة عن الهواء - ينادون بتحقيق حرية الهواء للدول كافة ، ويمنعون أية قيود يمكن أن تضعها الدول على هذا النطاق الحيوي البشري (١) .

ومن ناحية ثانية نجد خطورة واضحة على الدولة من جراء السماح لطائرات الدول الأخرى بالتحليق فوق إقليمها ، وخاصة بعد استخدام

(١) دافع عن هذه المصلحة الفقيه الفرنسي فوشى في مقال ظهر عام ١٩١٠ عن النظام القانوني للهواء ، وقد استند الفقيه الفرنسي في تقريره هذا الرأي إلى أفكار القانون الروماني ، التي تربط بين الحيابة والسيادة فممارسة السيادة على الهواء ترتبط بالقدرة على حيازته ، والحيابة على الهواء مستحيلة ، لذا فهو يخضع لنظام الحرية تماما كما هو الحال بالنسبة للبحار العالية .

راجع مقالنا عن سيادة الدولة على الأثير بمجلة عصر المعاصرة العدد ٢٤٦ ، أكتوبر ١٩٧١ ص ١٩٠ وما بعدها .

الطيران فى الأغراض العسكرية ، فضلا عن المساس بالمصالح الاقتصادية للدولة اذا سمحنا لكل طائرات الدول الأخرى وبلا أية قيود ، بالطيران على اقليم الدولة .

لذا وجدنا اتجاها يتبنى مصالح الدولة ، ويرفض نظرية الحرية وينادى بنظرية السيادة المطلقة على هوائها (١) .

وتوسط اتجاه بين الفريقين : نظر الى مصالح الدولة ، فرأى ضرورة اقرار سيادتها على مساحات معينة من الغلاف الأرضى ، ونظر الى مصلحة المجتمع الدولى ، فرأى أنه يجب أن يكون الهواء حرا فوق المناطق التى تتمتع بسيادة الدولة . ويبدو أن هذا الرأى قد تأثر تأثرا واضحا بالنظام القانونى للبحار ، وأن جعل الهواء الذى يعلو على مسافة معينة من الاقليم الأرضى للدولة حرا ، بينما نجد أن البحار العالية لا تمتد فوق اقليم الدولة . وهذه نقطة ضعف خطيرة فى هذه النظرية التى تغفل الفوارق بين الامتدادات الأفقية ، كما فى حالة البحار ، والامتدادات الرأسية ، كما هو الحال بالنسبة للجو ، فلا شك أن الدولة تتأثر كثيرا اذا ما سمح بالطيران فوقها نظرا لأن عمليات الانزال ستكون عمودية فوقها ، مما يؤثر تأثيرا بالغا على أمنها وسلامتها .

لذلك نجد أن الاتجاه الغالب فى الفقه والعمل الدوليين هو ذلك الاتجاه الذى يقول بسيادة الدولة الكاملة على اقليمها الهوائى ، مع ضرورة الأخذ فى الاعتبار لمصلحة المجتمع الدولى فى نقل سريع ومريح ومنظم بين مختلف الدول اعضاء الأسرة الدولية ، وقد استقر ذلك تماما بعد الحرب العالمية الثانية

(١) يتبنى الفقه الأنجلوسكسونى هذا الاتجاه فى جملة . راجع .

Cheng. The Law of International air transport, London 1962 : p. 90

هذا وقد استندت هذه النظرية الى امكان ممارسة السيادة فوق الاقليم للدولة عن طريق الدافع والطائرات ، لأن السيادة المادية ليست مطلوبة ، بل تكفى السيادة المعنوية .

ووضعت في دائرة التنظيم اتفاقيات الطيران التي عقدت بين مختلف الدول ابتداء من اتفاقية باريس عام ١٩١٩ ، ثم في اتفاقية شيكاغو التي عقدت عام ١٩٤٤ ، والتي لازالت احكامها هي المتبعة حتى الآن .

وهكذا قرر الاصل العام في هذا المجال ، مبدأ سيادة الدولة على اقليمها الهوائي ، وتمتد هذه السيادة الى الهواء الموجود فوق البحر الاقليمي . بينما نجد ان الاجزاء التي تخرج عن نطاق اقليم الدول ، تخضع لمبدأ الحرية ومقتضى ذلك أن السماح بالطيران او بالمرور على اقليم الدولة يخضع لما تتفق عليه الدول بهذا الشأن والتي ان شئت اجازته ، وان شئت منعت .

تنظيم النقل الجوي في اتفاقيات شيكاغو :

٨٤٤ - حرصت اتفاقية شيكاغو على اعطاء تسهيلات عديدة للدول

المنضمة اليها في هذا المجال :

(١) حرية المرور البريء للدول الاعضاء في الاتفاقية :

٨٤٥ - اعترفت اتفاقية شيكاغو للطيران المدني لطائرات الدول الاعضاء

فيها - غير تلك التي تصير في خطوط جوية منظمة - بمجموعة من الحقوق ، هي الحق في الطيران فوق اقليمها سواء لدخوله ام لمعبوره بغير هبوط او للهبوط عليه لأغراض غير تجارية ، وذلك كله دون الحصول على اذن مسبق . ويجوز لهذه الطائرات اذا كانت تستخدم في نقل الركاب او البريد او البضائع بمقابل ، في غير خطوط دولية منتظمة ، ان تأخذ او تنزل ركابا او بضائع او بريد ، مع الاعتراف بحق الدولة في ان تقيد ذلك بما تراه ضروريا من شروط (المادة ٥) . واعطت الاتفاقية كذلك للدول الاعضاء ان تخضع الملاحة الجوية لأي تنظيم لا يتعارض مع هذه الحقوق ، كان تمنع التحليق في بعض المناطق ، او ان تكلف بعض الطائرات بالهبوط بقصد الرقابة الجمركية ، كما اعطتها الحق في ان تحتفظ لطائراتها فقط بالملاحة الجوية

الداخلية (المادة ٧) (١) .

وهكذا نجد ان المرور البريء قاصر على الدول الاعضاء في الاتفاقية ،
لذا فان الدول غير الاعضاء فيها - كروسيا وبعض الدول الشيوعية -
لا يتمتعون به ، ويلزم ان يحصلوا على اذن خاص من الدولة ، وذلك على
خلاف المرور المقرر للمسفن في البحر الاقليمي للدولة ، فقد رأينا انه من الحقوق
التي يقرها القانون الدولي العرفي للدول .

ونلاحظ ان هذا المرور مقيد من ناحيتين :
الاولى : انه قاصر على الطائرات المدنية ، فلا يشمل الطائرات العامة :
وهي الطائرات الحربية ، وطائرات الجمارك والبوليس . لذا يلزم ان تحصل
هذه الطائرات على اذن بالمرور حتى لو كانت تابعة لدول اعضاء في الاتفاقية .
والثانية : ان هذا الحق لا يسرى على الطائرات التي تصير في خطوط
جوية منتظمة ، ذلك الذي نظم باحكام اخرى .

(ب) الطائرات المستخدمة في خطوط جوية منتظمة :

٨٤٦ - سمحت اتفاقيات شيكاغو للدول الاعضاء فيها ببعض الحقوق
التي تمنحها لبعضها على سبيل التبادل . وهناك اتفاقية سمحت بحريتين
هما : حرية الطيران فوق اقليم الدولة بدون هبوط ، وحرية الهبوط فوق اقليم
الدولة لأغراض غير تجارية . وان اعطت الدولة الحق في تنظيم هاتين
الحريتين .

أما الاتفاقية الأخرى فقد اعترفت للدول الاعضاء بأربع حريات

هي :

١ - حرية التحليق فوق ارض الدولة لأغراض غير تجارية .

(١) راجع في التفاصيل ، مؤلف سورنسن ، موجز القانون الدولي ،
ص ٢٤٤ ، والدكتور محمد حافظ غانم ، مبادئ القانون الدولي ص ٢٧٤ .

- ٢ - حرية الهبوط فى اقليم الدولة لأغراض غير تجارية .
- ٣ - حرية انزال الركاب والبضائع والبريد فى اقليم الدولة بشرط ان يكون مصدر الأشخاص والأشياء اقليم الدولة التى ترفع الطائرة علمها .
- ٤ - حرية أخذ الركاب والبضائع والبريد من اقليم الدولة بقصد نقلهم الى اقليم دولة الطائرة (١) .

هذا وقد اعترض العديد من الدول على ادخال حرية خاصة هى ، حرية نقل الركاب والبضائع والبريد بين دولتين أجنبيتين . ومن ثم يجب ان تتفق عليها الدول استقلاً اذا ما أرادت أن تمنحها لبعضها البعض (٢) .

ونلاحظ كذلك أن هذه الحريات لا تتمتع بها سوى الطائرات التجارية ويبقى الأصل العام المقرر بالنسبة لسيادة الدولة على غيرها من الطائرات حيث يجب الحصول على إذن خاص للقيام بأى عمل من هذه الأعمال .

وهكذا تثار أهمية كبرى للتمييز بين الخطوط المنتظمة والخطوط غير المنتظمة ، وهو ما نفعله الآن .

الخط الجوى المنتظم (٣) :

٨٤٧ - هو الخط المحدد بسواعيد محددة ومستمرة . لذا يشترط فيه ما يلى :

- (١) انضمت جمهورية مصر العربية للاتفاقية التى سمحت بحرية الطيران والهبوط فحسب ، وتعتمد فى تعاملها مع الدول الأخرى على اتفاقات النقل الثنائية .
- (٢) اتفقت الدول كذلك من خلال اتفاقيات شيكوغو على انشاء منظمة دولية متخصصة فى شؤون الطيران الدنى ، يراجع تفصيلات وأسعة عنها فى مؤلفنا المنظمات طبعة ١٩٧٥ .
- (٣) راجع محمد وفيق أبو آتلة ، تنظيم استخدام الفضاء ، رسالة القاهرة ١٩٧٢ ص ١٨٤ .

- ان يعمل وفقا لجداول تحدد المواعيد وتنتشر على الجمهور سلفا .
- ان تكون الرحلات متعددة ومنتظمة .
- ان يمر بالمجال الجوى لأكثر من دولة .
- ٤ - ان يسمح بالنقل بشكل عام لكل الناس مقابل الأجر المحدد .
- ٥ - ان يستخدم لغرض تجارى (نقل ركاب أو بضائع أو بريد) .

القانون الذى يحكم الطائرة فى الجو :

٨٢٤ - يسرى على الطائرة قانون دولة العلم على النحو المقرر بالنسبة للمصنف ، ولا تثور صعوبة فى اقرار هذا الحكم على الطائرة اذا كانت فى نطاق اقليم دولة العلم أو البحر العالى ، اذا الصعوبة تثور فى الحالة التى تكون الطائرة فيها فى المجال الجوى لدولة اخرى ، ومن المقرر هنا ان الطائرة تخضع لقانون العلم كاصل عام الا اذا امتد اثر الفعل الى الدولة الاقليمية ، فانها تخضع لقانون الأخيرة .

ومن المقرر كذلك ان الطائرة تخضع لما تضعه الدولة الاقليمية من لوائح وتعليقات بشأن المرور فى اجوائها .

ومن المسائل التى تثار بهذا الصدد ، حكم ما يقع من مخالفات أو جرائم على ظهر الطائرة ، وبالأذات جرائم خطف الطائرات . ولقد رأت الدول فى أكثر من مناسبة أن تخضع هذه المسائل لأحكام اتفاقية دولية ، خاصة بعد ان انتشرت حوادث خطف الطائرات وتعويض سلامة النقل الجوى للخطر . وسنولى هذه المسألة بعض الايضاح .

جرائم خطف الطائرات :

٨٤٩ - بدأت ظاهرة اختطاف الطائرات تتخذ أهمية كبيرة منذ عام ١٩٦٠ عندما كثرت حوادث اختطاف الطائرات الأمريكية والتوجه بها الى كوبا . لذا كانت الولايات المتحدة الأمريكية من أوائل الدول التى اصدرت قوانين (م ٤٧ - القانون)

تشدد العقوبة على هذه الأفعال ، وتعتبرها من عمليات القرصنة ، وتجعل العقوبة على القيام بها ، الاغدام . صدر هذا القانون في الولايات المتحدة الأمريكية عام ١٩٦٦ ، في عصر الرئيس الراحل كيندى ؛ وقد فرض هذا القانون عقوبة الغرامة على كل من يحمل سلاحا مخفيا على ظهر الطائرة ، كما فرض عقوبة الحبس لمن يعطى معلومات كاذبة عن اختطاف الطائرات .

وإيا كان الوضع فقد قل وقوع حوادث خطف الطائرات في القارة الأمريكية ، وانتقل لبقع بعيدة في منطقة الشرق الأوسط ، وعلى الخصوص من جانب بعض المنظمات الفلسطينية . بدأ ذلك عام ١٩٦٨ عندما اختطف بعض الفدائيون الفلسطينيون طائرة إسرائيلية كانت متجهة من روما إلى تل أبيب ونزلوا بها في الجزائر، وتكررت حوادث مماثلة منهم ، عام ١٩٧٠ عندما اعتدوا : على طائرة يونانية ، وفي عنتيبي ، وفي حالات أخرى عديدة .

ولا شك أنه إيا كانت سلامة الدوافع السياسية التي تجعل المختطفين يقومون بهذه العمليات ، إلا أن ما يترتب عليها من إيذاء للغير بدون ذنب ، والاضرار بوسيلة نقل ، هي أهم منجزات العلم الحديث وهي الطائرة ، يفوق أى اعتبار سياسى أو انسانى آخر .

لذلك يجمع المجتمع الدولي الآن على أدانة حوادث اختطاف الطائرات وتوجد العديد من الاتفاقيات الدولية التي تمنع للخطف وتعاقب عليه ، وسنقوم باستعراضها الآن .

(٨) راجع : M. T. Elgonemi : acts of violence against civil aviation : and International Law, cair de doctret 1973 - 1979. P. 20.

ومحمد الجذوب ، خطف الطائرات القاهرة ١٩٧٤ ، سمعان فرج الله ، جريمة خطف الطائرات ، كتاب دراسات في القانون الدولي ، المجلد الثانى ، القاهرة ١٩٧٢ صفحة ١٢٠ وما بعدها .

اتفاقية طوكيو عام ١٩٦٣ :

٨٥٠ - يعتبر هذا الاتفاق هو أول محاولة دولية لتجريم اختطاف الطائرات في النطاق الدولي ، وقد دعت الى عقده منظمة الطيران المدني الدولية .
International civil aviation ، ووقعته طائفة من الدول الأعضاء في مدينة طوكيو في سبتمبر عام ١٩٦٣ وسعى باسمه « اتفاق حول المخالفات والأعمال الأخرى التي تقع على ظهر الطائرة » ، وقد اشتمل هذا الاتفاق على ستة فصول عالجت نطاق تطبيق الاتفاق « المادتين ١ ، ٢ » ، والاختصاص « المادتين ٣ ، ٤ » ، صلاحيات قائد الطائرة « المواد ٥ ، ٦ ، ٧ ، ٨ ، ٩ » ، « ١٠ » ، الاستيلاء غير المشروع على الطائرة « المادتين ١١ ، ١٢ ، ١٣ ، ١٤ » ، « ١٥ » ، احكام اخرى (المواد ١٦ ، ١٧ ، ١٨) .

٨٥١ - فالاتفاق يطبق بالنسبة للمخالفات التي ترتكب ضد احكام القانون الجنائي ، ثم الأفعال التي وان مثلت او لم تمثل جرائم ، فان من شأنها التأثير على سلامة الطائرة او الأشخاص الذين يوجدون عليها او الأموال والأشياء الكائنة فيها .

ويهمنا أن نوضح على وجه الخصوص الصلاحيات التي يملكها قائد الطائرة أو طاقمها تجاه أي شخص يرتكب جريمة على الطائرة أو يهجم بارتكاب جريمة عليها .

ميزت اتفاقية طوكيو بين وضعين : الوضع الذي تتوافر فيه لدى قائد الطائرة أو أي عضو من طاقم الطائرة أو حتى من أحد الركاب أسباب معقولة للاعتقاد بأن شخصا قد ارتكب أو على وشك ارتكاب جريمة مخالفة للقانون الجنائي أو أي عمل من شأنه التأثير على سلامة الطائرة أو الركاب .
في هذه الحالة للقائد أن يتخذ ضده تدابير بما في ذلك التدابير الإكراهية ، وهذا الحق مخول كذلك لأفراد الطاقم أو الركاب ، إذا قدروا هذه الأفعال مستقعا فورا قبل إبلاغ القائد ولا يجب أن تستمر تدابير الإكراه تلك إلى ما بعد أي

منطقة تنزل فيها الطائرة الا اذا رفضت احدى الدول القبض على هذا الشخص ، بسبب عدم انضمامها الى هذه الاتفاقية ، او لاي سبب اخر ، او كان هبوط الطائرة اضطراريا ، ولم يتمكن القائد من تسليم هذا الشخص للسلطات ، او اذا وافق الشخص على الاستمرار فى الرحلة مع الخضوع للتدابير المتخذة ضده .

وفى حالة تسليم قائد الطائرة للمذنب الى سلطات احدى الدول ، عليه ان يعطيها بيانا كاملا بالمخالفات المنسوبة اليه .

ويمكن لقائد الطائرة ان يسلم اى شخص يرتكب او يعتقد لأسباب معقولة انه سيرتكب مثل هذه المخالفات ، لاي دولة تكون فى طريق رحلته مع اعطائها تقريراً عن اسباب الانزال .

اما عن الوضع الثانى ، فهو الوضع الذى يتم فيه خطف الطائرات ، ويكون ذلك باستخدام القوة او بالتهديد باستخدامها او التدخل بأى شكل فى عملية القيادة او السيطرة على الطائرة ، او الوضع الذى يبدو فيه ان شيئاً من هذه الأفعال سيرتكب .

هنا ذكرت الاتفاقية ، ان الدول المتقاعدة سوف تتخذ التدابير المناسبة لاعادة سيطرة قائد الطائرة عليها ، او لحماية سيطرة قائد الطائرة عليها .

وفصلت الاتفاقية الالتزامات والحقوق المقررة للدول الأعضاء فى هذه الاتفاقية ، فالزمتهما بقبول اى شخص يطلب منها قائد الطائرة قبوله بسبب اخلاله بسلامة الطائرة .

اما بالنسبة لحالة السيطرة على الطائرة من الغير بالقوة ، خطف الطائرة ، فانه يجوز للدولة ان تحتجز الفاعل الى المدى الضرورى لاتخاذ تدابير المحاكمة او الابعاد ، مع ضرورة تمكين هذا الشخص من الاتصال السريع

بممثلى دولته أو أقرب ممثل لها فى الدولة التى احتجزته ، وأوجبت على الدولة من ناحية أخرى أن تخطر الدولة المسجل لديها الطائرة وكذلك دولة جنسية المتهم بالأمر ، وعما إذا كانت ستخضعه لاختصاص قضائها .

وقد أعطت الاتفاقية للدولة الحق فى أن تعيد هذا الشخص الى دولة جنسيته أو الدولة التى بدأ رحلته منها .

اتفاقية لاهائ عام ١٩٧٠ :

٨٥٢ - ويبدو أن اتفاقية طوكيو لم تكن حاسمة فى مواجهة أعمال خطف الطائرات كما انها لم تفصل الوسائل التى يمكن للدولة اتخاذها ضد من يخطف الطائرة ، وتركت المسألة للقانون الداخلى . لذلك لم تمنع كثرة جرائم خطف الطائرات ، ولعل ذلك هو ما دعا الدول فى عام ١٩٧٠ الى ابرام اتفاقية أخرى هى اتفاقية لاهائ . وقد عنيت اساسا بتحريم خطف الطائرات أو السيطرة عليها ، فذكرت المادة الأولى منها أن أى شخص يكون على ظهر طائرة اثناء طيرانها ، يقوم عن طريق القوة أو بالتهديد بها ، أو بأى طريقة اوعائية أخرى ، بممارسة الرقابة على الطائرة أو بالامساك بها ، أو بمحاولة فعل ذلك ، يعتبر قد قام بعمل من أعمال القرصنة ، الذى يصرمه القانون الدولى .

اتفاقية مونتريال عام ١٩٧١ :

٨٥٣ - ابرمت الدول اتفاقية أخرى أعدت لها منظمة الطيران المدنى ، اعتبرت الأعمال التى تمس سلامة الطائرة جرائم دولية . وقد فصلت المادة الأولى نطاق هذه الجرائم فيما يلى :

١ - أعمال العنف التى ترتكب ضد شخص على ظهر الطائرة .

٢ - وضع جهاز على ظهر الطائرة من شأنه أن يسبب تعطيلها أو اطلاقها أو تهديد سلامتها على نحو آخر .

٣ - القيام بتحطيم طائرة أو اتلافها أو جعلها غير قادرة على الطيران .

٤ - اطلاق شائعات كاذبة حول الطائرة من شأنها أن تهدد سلامتها كذلك اعتبرت الاتفاقية الشروع أو الاشتراك في هذه الأفعال من قبيل الجرائم ، وأعطت للدولة المسجل لديها الطائرة اختصاص المعاقبة على هذه الجرائم ، إلا إذا وقعت على أرض دولة أخرى .

وكثيرا ما تتساهل الدول مع بعضها في شأن الاختصاص بالمحاكمة عن ارتكاب جرائم الطائرات ، من ذلك أن المكسيك أبرمت اتفاقا مع كوبا - إحدى الدول التي كان يجري خطف الطائرات إليها - يلزم كوبا بأن تسلم الأشخاص الذين يخطفون طائرات مسجلة في المكسيك إلى الحكومة المكسيكية لتتولى هي محاكمتهم وعقابهم .

وتولى الجمعية العامة للأمم المتحدة اهتماما كبيرا بحوادث الإرهاب الدولي ، ويناقش الآن في لجنة خاصة ، وخاصة النوع الذي يحدث منه للطائرات ، وينحصر البحث في أفضل الوسائل لتجنبه دوليا ، بشكل فعال لأن الاتفاقيات التي أبرمت حتى الآن لا تجعل محاربه أمرأ له قيمته (١) .

(١) قام فلسطينيان في شهر مارس عام ١٩٧٨ بقتل السيد يوسف السباعي الكاتب المصري المعروف احتجاجا على اشتراكه في الزيارة التي قام بها الرئيس أنور السادات للقدس ثم احتجزا عددا من الرهائن وقاما بوضعهما في طائرة ركاب مدنية تحت تهديد السلاح ، وقد طلبت هذه الطائرة الهبوط في مطارات الجزائر واليمن الجنوبية ولكن السلطات رفضت ، مما جعل هذه الطائرة تعود من جديد إلى قبرص ، وحدثت مأساة هناك نتيجة محاولة طائرة مصرية إطلاق سراح الرهائن ، ثم تمت المحاكمة للقائتين وصدر خدما حكم بالإعدام من إحدى المحاكم القبرصية .

وتثير هذه القضية عدة مشاكل قانونية يهنا منها هنا مسؤولية القائتين والواقع أن الجريمة التي ارتكباها ليست فقط جريمة القتل بل أيضا إحدى جرائم الإرهاب الدولي الموجه إلى الطائرات فقد تم سيطرة شخصين على إحدى الطائرات بالقوة ، وهي الجريمة المعاقب عليها بموجب اتفاقيات طوكيو وبروكسل ولاهاي المشار إليها ، بل أن هذه الجريمة مشددة إذ أن الأبرياء =

وقد اثار حادث اختطاف طائرة ركاب مدنية من جانب قاتلى المرحوم يوسف السباعي عام ١٩٧٨ قضية المعاقبة على الارهاب الدولي ، ومدى التزام الدول بالسماح بالهبوط للطائرات المختطفة في اراضيها الامر الذي يحتاج الى بعض الايضاح .

مدى الالتزام بانزال طائرة مختطفة على اقليم الدولة :

٨٥٤ - علق أمين منظمة الطيران المدني ، على حادث طائرة قبرص ، حيث ادان كلا من الجزائر واليمن الجنوبية لرفضهما انزال الطائرة المختطفة، وقال انه لا يعرف أي تارق بين طائرة محتجج الى هبوط اضطراري لمطرب او خلل او نقص وقود ، وطائرة بحاجة الى الهبوط لانقاذ رهائن فيها ، ففي كلتا الحالتين هناك خطر محقق بالطائرة يتهددها ومن فيها . ولكن يبدو ان المنظمة لم تتخذ اجراء ما ضد هذه الدول .

والمسألة في اعتقادي ليست مجرد قياس على حالة الحاجة الى الهبوط الاضطراري، فالنصوص الصريحة لمواد اتفاقية طوكيو ، التي اشرفنا اليها ، تلزم أي دولة متعاقدة بأن تتخذ التدابير اللازمة لانقاذ الطائرات المختطفة ، او لاعادة سيطرة قائدها عليها ، فكان يلزم على هذه الدول أن تستقبل الطائرة وأن تعمل على الانراج عن الرهائن بأى ثمن ، ثم اذا تمكنت من اعتقال المختطفين واتخاذ اللازم معهم ، يكون من واجبها أن تجرى مثل هذه الامور ، اما ترك الطائرة بحالتها ورفض استقبالها ، فهو من شأنه أن يهددها بالخطر ، خاصة اذا ما نفذ الوجود منها .

والامر لا ينبغي أن يترك من جانب منظمة الطيران المدني ، لأنه من الواجبات الرئيسية على منظمة الطيران المدني حسبما جاء في اتفاقية تاسيسها :
" العمل على ادخال الوسائل الكفيلة بانتظام سير مرفق الطيران المدني

= خطفوا وقيدوا ووضعوا في حالة خوف وارهاب في طائرة مستولى عليها
عنوة تحت تهديد السلاح .

الدولى ، وبأن تكون الطائرات صالحة للاستخدام ، وبها كافة وسائل الامان والمساعدة والانتقاذ والبحث عن الطائرات ، وكافة الوسائل المتصلة بسلامة الركاب ، ، هذا فضلا عن انها تختص أيضا بدراسة المشاكل التى تنتج عن الطيران المدنى والعمل على حلها ، ، وكذلك تختص بالنظر فى المنازعات التى تنور بين الدول بشأن استخدام الطائرات ، أو المشاكل التى تقرر اتفاقيات الطيران المعقودة بين الدول احوالها اليها .

وكل هذه النصوص تسمح للمنظمة بأن تصدر اداة رسمية للدول التى امتنعت عن استقبال الطائرة ، فضلا عن بحث امكانية توقيع جزاء عليها .
ونرى أنه من اللازم أن تتخذ المنظمة التدابير اللازمة لتنبيه الدول الى واجباتها فى استقبال الطائرات فى مثل ظروف الطائرة القبرصية .

٨٥٥ - كذلك يعتبر عام ١٩٨٥ من الاعوام التى انتشر فيها الارهاب انتشارا واسعا ، هذا الارهاب الذى استخدم الطائرات والسفن كذلك لتحقيق أهدافه . وقد بدأ بحادث خطف سفينة ايطالية بميناء الاسكندرية و السفينة اكيلى لورو ، ، وقد تدخلت مصر وبذلت مساعيها لانقاذ الركاب مع تأمين سلامة المختطفين ، ولكن الطائرة المصرية التى أقلت المختطفين-تم التعرض لها وهى فى طريقها الى تونس بواسطة أربع مقاتلات أمريكية أجبرتها على الهبوط فى مطار خربى بجزيرة صقلية ، حيث جرى القبض على المختطفين والافراج عن الطائرة بعد ذلك .

ومن عجائب القدر ان هذه الطائرة ذاتها قد تم اخطافها بعد ذلك بفترة وجيزة فى مالطة وقامت مصر بعملية للافراج عن الطائرة فشلت فشلا ذريعا وادت الى اصابة معظم الركاب فى الطائرة .

وشهد عام ١٩٨٥ بعد هذا الحادث عدة حوادث أخرى كان أهمها الاعتداء على ملهى ليلى فى ألمانيا الغربية معظم رواده من الأمريكين ، وادى الى مقتل

العديد من الأشخاص .

وادت هذه الحوادث الى ردود فعل عنيفة من جانب الدول ، كانت ذروتها قيام الولايات المتحدة بالاعتداء على ليبيا ومحاولة قتل رئيسها ، ومن ناحية اخرى بذلت الامم المتحدة والعديد من الهيئات الاخرى جهودا كبيرة لاحتواء ظاهرة الارهاب ووضع الوسائل القانونية والعملية لمواجهتها ، وكان ذلك ايضا موضوعا لمؤتمر في طوكيو عقد في مطلع هذا العام - ١٩٨٦ - وان لم يتم التوصل الى حلول قانونية للمشكلة حتى الآن .

الفصل الثاني

النظام القانوني للفضاء

المحددات الفاصلة بين الهواء والفضاء :

٨٥٦ - من الصعبية بمكان الوصول الى تحديد للخط الذي يفصل بين الهواء والفضاء ، رغم أهمية هذا التحديد ، لأن الفضاء يخضع لنظام قانوني يختلف عن ذلك الذي يخضع له نظام الهواء .

وقد وجدت عدة اتجاهات بهذا الشأن تعتمد في مجملها على الفصل بين نطاق الجاذبية الارضية ، وما فوقه . وقد رأى البعض تحديد ذلك بالقياس ، على أساس أن الهواء يصل الى ارتفاع ٥٠ ميلا فوق سطح البحر ، وما بعد ذلك يدخل في الفضاء ، وعلى أساس أنه بعد هذا الارتفاع يفقد الشيء الذي يسير بسرعة ٢٥٠٠ قدما في الثانية وزنه ، نتيجة تعادل القوة الطاردة المركزية مع الجاذبية الارضية . ورأى فريق آخر تحديد ذلك على أساس ٧٥ ميلا .

والبعض الآخر يميز بين طبقات الجو ويجعل بعضها يخضع للسيادة الكاملة للدولة ، وبعضها يخضع لحق المرور للطائرات الاخرى (١) ومع ذلك فحتى الآن ، لم يتم الوصول الى اتفاق حول الخط الفاصل بين الهواء والفضاء (٢) .

حرية الفضاء :

٨٥٧ - كما رأينا بالنسبة للهواء ، نجد تعارضا في المصالح حول التنظيم

(١) راجع : A. Halley, space Law and government, New york 1963, P. 60 FF.

(٢) يرى الدكتور محمد طلعت الغنيمي أن التفرقة بين طبقات الجو والفضاء الكوني تفرقة صناعية ومؤقتة ، ولا بد مع التطور العلمي المذهل أن نقرر أن الفضاء لا يمكن تقسيمه ، ومن ثم فلا بد من العمل على ارساء قانون يحكم الفضاء بشقيه الهوائي والكوني ، راجع مؤلف الغنيمي « الوجيز » ص ٤٨٧ .

الواجب اتباعه بالنسبة للقضاء ، وحول ما اذا كان يؤخذ بالنسبة له بمبدأ
السيادة أم الحرية : فمن ناحية نجد الدول الكبرى - وخاصة الولايات المتحدة
الامريكية والاتحاد السوفيتي - من مصلحتهما اقرار مبدأ حرية الفضاء ، وذلك
لسبقهما للدول الاخرى في هذا المجال ، ولمحاولة الاستفادة من هذا السبق
الى أكبر مدى . ولا شك أن ذلك يتطلب أن يكون لها أن تستعمل الفضاء
بدون عائق .

ومن ناحية أخرى ، نجد أن مصالح الدول النامية ، والدول غير الفضائية
بشكل عام ، تقتضي أن يحد من هذه الحرية للمحافظة على سلامتها وأمنها ،
فضلا عن ضرورة تحمل الدول الفضائية بالمسؤوليات التي قد تنتج من الاضرار
التي تسببها لها .

٨٥٨ - وقد أصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة العديد من القرارات التي
اعتمدت مبدأ حرية الفضاء وإن حاولت أن تراعي مصالح الدول الاخرى (١) .
وكانت هذه القرارات أساس معاهدة هامة أبرمت بين الدول لتنظيم الفضاء
عام ١٩٦٧ . ودخلت حيز التطبيق الدولي الآن ، كذلك أقرت الدول اتفاقية
اخرى لانتفاذ رواد الفضاء وإعادةتهم ، ورد الاجسام المعلقة في المجال الخارجي
سنبجل احكامها فيما يلي :

المبادئ التي تحكم نشاط الدول في الفضاء الخارجي (٢) :

١ - مبدأ الحرية : نصت المادة الاولى من هذه الاتفاقية على حرية اكتشاف
واستخدام الفضاء الخارجي ، وكذلك القمر والاجرام السماوية
الاخرى .

٢ - مبدأ الاحتفاظ بالفضاء للأغراض السلمية : نصت الاتفاقية كذلك على

(١) راجع القرار رقم ٦٦٢١ والصادر بتاريخ ١٩ ديسمبر عام ١٩٦٦ .
(٢) راجع رسالة الدكتور وفيق أبو أنلة عن تنظيم الفضاء ، القاهرة عام
١٩٧٢ من ١٢٠ وما بعدها .

ضرورة أن يتم اكتشاف واستغلال الفضاء الخارجى للاغراض السلمية فقط ، وذلك حتى تنأى بهذا المجال الجديد عن المشاكل التى أرهقت الانسان على الارض ، ولا تنقل هذه المخاطر الى هذا المجال الجديد .

ومع ذلك ، فلقد أجرت الاتفاقية تفرقة بين القمر والاجرام السماوية الاخرى ، والفضاء نفسه . وبالنسبة للدولى ، جعلت المنع مطلقا ، سواء بالنسبة لاستخدام السلاح أم بالنسبة للتجارب أو المناورات . أما بالنسبة للفضاء ، فان المنع يقتصر على اطلاق أقمار تحمل أسلحة تدمير جماعى ، أو وضع هذه الأسلحة بأي صورة أخرى فى الفضاء

وهكذا لا زال هناك قدر من الحرية لوضع أنواع من الأسلحة فى الفضاء ، خارج نطاق سلاح التدمير الجماعى .

٣ - خضوع الفضاء للقانون الدولى :

أقرت الاتفاقية خضوع الفضاء لاحكام القانون الدولى ولميثاق الامم المتحدة ، ولمصلحة الانسانية جمعاء ، ومع المساواة بين الدول فى هذا الخصوص .

٤ - التعاون الدولى فى مجال الفضاء :

تعهدت الدول بأن تتعاون جميعا فى هذا المجال الحيوى من مجالات النشاط البشرى . ولتطبيق هذا المبدأ تعهدت بإبلاغ السكرتير العام للامم المتحدة بآية أنشطة تجريبها فى الفضاء . كما تعهدت أيضا باحترام المصالح المتبادلة بينها ، وبالاخطار عن أية أضرار يمكن أن تسبب للدول الاخرى من جراء النشاط الفضائى . ومن قبيل ذلك أيضا ما ذكرته الاتفاقية من ضرورة اعتبار رواد الفضاء رسلا للانسانية ، وتقديم كل العون والمساعدات لهم .

٥ - مسئولية الدولة عن نشاطها الفضائى :

ومن الطبيعى أن تنبنى المسئولية هنا على أساس الخطر ، لأن هذا المجال

من المجالات التي تستخدم آلات خطرة ، لذا فان أى تقصير فى تنظيمها يتطلب
المسئولية الدولية على تفصيلات سنتناولها فى دراسة المسئولية الدولية .

٦ - اعتبار رواد الفضاء من رسل الانسانية واحاطتهم بالعناية اللازمة ،
وتلتزم الدول بعدة التزامات بهذا الشأن :

ومع ذلك فلقد اجرت الاتفاقية تفرقة بين القمر والأجرام السماوية
الأخرى ، والفضاء نفسه ، وبالنسبة للأولى . جعلت المنع مطلقا ، سواء
بالنسبة لاستخدام السلاح ام بالنسبة للتجارب أو المناورات . أما بالنسبة
للفضاء ، فان المنع يقتصر على اطلاق اعمار تحمل أسلحة تدمير جماعى ،
أو وضع هذه الأسلحة بأى صورة أخرى فى الفضاء .

وهكذا لا زال هناك قدر من الحرية لموضع أنواع من الأسلحة الفضاء ،
خارج نطاق سلاح التدمير الجماعى .

٦ - اعتبار رواد الفضاء من رسل الانسانية واحاطتهم بالعناية اللازمة،
وتلتزم الدول بعدة التزامات بهذا الشأن :

- فيجب ان تزود رواد الفضاء بكل مساعدة ممكنة عند وقوع حادث
أو محنة هبوط اضطرارى أو غير مقصود .

- ويجب ان تذيع على العالم وعلى سكرتير الأمم المتحدة أية معلومات
تعرفها عن وقوع حادث لرواد الفضاء مع اخطار كافة الجهات واتخاذ ما يلزم
من التدابير للمساعدة والانقاذ .

- تلتزم الدول بإعادة رواد الفضاء على وجه السرعة سالمين الى دولهم .

الفصل الثالث

النظام القانوني للأثير

أولا : السيادة على الأثير :

٨٤٤ - الأثير هو تسمية مفترضة للميز الهوائى الذى تمر به الموجات

اللاسلكية المختلفة . فلقد اكتشف العالم الفيزيائى مكسويل Maxivell عام

١٨٨٥ وجود نوع معين من الموجات تنتشر فى الأثير بسرعة الضوء (٣٠٠ ألف

كيلو مترا فى الثانية الواحدة) ، وامكن لعديد من العلماء بعده ان يحققوا

امكان استخدام هذه الموجات فى نقل الصوت والصورة بواسطة أجهزة

ارسال خاصة ، تستقبلها أجهزة استقبال تبعد عنها بمسافات طويلة . وكان

هذا بمثابة فتح جديد فى تاريخ الانسانية ، اذ امكن استخدام هذه الموجات

فى الاتصالات اللاسلكية بالتلفراف ، والراديو ، والتليفزيون ، وبالأقمار

الصناعية حديثا (١) .

والذى اثار المشكلة فى النطاق الدولى هو الخصائص التى تتميز بها هذه

الاتصالات ، وخاصة بعد استخدامها حديثا كوسيلة اذاعية ، وكوسيلة

لنقل الصورة بالتليفزيون ، وعن طريق الالتقاط من الأقمار الصناعية مباشرة

فى أحدث التطورات لهذا الفن (١) .

٨٦٠ - تاتى على رأس هذه الخصائص الفنية ، كون الموجات اللاسلكية

(١) فى توضيح الخصائص الفنية للاتصالات اللاسلكية بصورة مبسطة

يراجع مؤلف

Andrew Halley : law and government, Newyork, 1963.

ايضا فوشى مؤلفه مطول القانون الدولى الكتاب الاول ، الجزء الثانى من

٦٦٣ وما بعدها .

(١) يراجع تطبيق الدكتور أحمد موسى عن الاتصالات بالأقمار

الصناعية بالمجلة المصرية للقانون الدولى العدد ٢٦ عام ١٩٧٠ بالفرنسية

ص ١١٦ .

تجهل الحدود بين الدول . فالأثير يحمل الموجات التي ترسلها أجهزة الإرسال من إحدى الدول ، ويدخل بها في مجال الدول الأخرى ، حيث تلتقطها أجهزة الاستقبال بها ، وتحولها إلى صوت مسموع أو صورة مرئية ، دون أن يتقيد بالحدود السياسية للدول ، ودون أن يستتذنها في الدخول (٢) .

ويوضح أحد فقهاء القانون الدولي هذه الحقيقة بقوله : ان موجات الراديو لا يمكن أن تلاحظ بواسطة حراس الحدود ، وأي نوع من أنواع البرامج الإذاعية - مرغوب أو غير مرغوب فيه من الدولة - يمكن أن يعبر حدود الاقليم من الدول المجاورة أو حتى من دول تقع بعيدا عنها ، ولا تستطيع الحكومة أن تمنع دخول هذه البرامج ما لم تكن قد دخلت في اتفاقية دولية تنظم قوة إرسال كل محطة من محطات الإذاعة (٣) .

ولقد ازدادت حدة هذه المشكلة في السنوات الأخيرة نتيجة عوامل عديدة فمن الناحية الفنية تقدم العلم في مجال الإذاعات تقدما ضخما بحيث صارت الإذاعات المسموعة « قوية » ، ومنضبطة ، وواضحة ، وكذلك أدى اختراع الأقمار الصناعية إلى إمكان الإرسال المباشر منها إلى حدود أية دولة على مدار الكرة الأرضية ، ويتوقع العلماء تقدما ضخما في هذا المجال في القريب العاجل . وتولي الأمم المتحدة أهمية فائقة للمسألة لكي تستفيد من الإرسال التليفزيوني في نشر الاسهام الحضاري بتوجيهه إلى الدول

(2) Ch. Debbash, Traité du Droit de la Radiodiffusion, Paris 1971
«La radiodiffusion de par ses P. 51, 940

Caractères techniques, ignore les frontières. Les ondes franchissent les barrières douanieres sans que l'Etat recepteur accomplisse un acte pour les agréer, Cela était déjà vrai hier pour La radiodiffusion sonique Cela sera de plus en plus exact demain pour La télévision en raison de son des progres des satellites...».

(3) Mouton, The impact if Science on International Law
R. C. A. D. I., 1967 III, A. r69 ff.

المختلفة والتي تعتبر في أمس الحاجة اليه (١) .

٨٦١ - ومن الناحية السياسية أمكن استغلال الاذاعات في الدعاية السياسية بكافة أشكالها وصورها ، وقامت العديد من الدول بتوجيه برامج الى دول أخرى تعرض شعبها على الثورة ، وتبث الدعايات المسمومة ضد انظمة الحكم فيها ، مما يكون له اسوأ الأثر على الأمن والاستقرار السياسي في الدولة (٢) .

وهكذا يعالج الفقه الدولي اليوم صورة من صور الحروب الحديثة ، وكثرة من اللوائح المتواترة يَحْتَمِلُها جديداً ، يطلق عليه العدوان الاذاعي .
L'agression Raadiophonique.

(١) يراجع رسالة في هذا المعنى للأمم المتحدة بعنوان :

Space science and technology benefits to developing countries, the united Nations conference on the exploration and peaceful uses of outer space, vienna 1973. P. 5.

ويراجع كذلك مؤلف بعنوان :

لمجموعة من الاساتذة للقرنسين ، عام ١٩٦٨ .

(٢) توجد العديد من الخصائص الأخرى الهامة لهذه الوسيلة من وسائل الاتصال . فلقد ساعد التقدم العلمي على سهولة تملك شخص لأجهزة الراديو والتليفزيون ، بحيث لم يعد هناك بيت عصري يخلو منهما أن أيهما على الأقل . ومن ناحية أخرى فمن المعروف اليوم أن الناس يميلون الى التأثر بما يصنعون ، وعادة يصدقون ما يقال لهم دون أن يكلفوا انفسهم عناء البحث عن مصانير أو وجه الحقيقة فيه . وقد دعى ذلك البعض الى تسمية العصر الذي نعيش فيه بعصر الأكاذيب ، نظرا لسهولة انتشار الكذب بهذه الطريقة ، وأماكن ذبوعها بين اكبر عدد ممكن من الناس . فلم يحدث قط في تاريخ العالم أن قرا الرجال والنساء والأطفال وسمعوا أكاذيب كثيرة مثل تلك الأكاذيب التي سمعوها في العشرين سنة الأخيرة : يراجع في هذا المعنى مقالا للدكتور أحمد زكي بمجلة العربي عدد ديسمبر عام ١٩٦٧ . وبنفس المجلة مقالا آخر للاستاذ على ادهم ، عدد أكتوبر عام ١٩٦٧ .

(٣) ديباش ، مطول قانون الاذاعات ، المرجع السابق ، ص ٥٦٩ وما بعدها وتبدو خطورة اثر الاذاعة والتليفزيون في هذا النطاق اذا ما قارناها بغيرها من الوسائل الاعلامية الأخرى ، فعادة تؤدي السينما وظيفة ترفيهية فقط ، كما تقوم الكتب والصحف بتأدية وظيفة ثقافية أو تعليمية في الغالب . أما

ونستطيع أن نقرر أن العلم الحديث يقدم للدولة بعض الوسائل الفنية التي تستطيع بواسطتها أن تحد من اثر الدعاية الاذاعية ضدها ، او العدوان الاذاعى سواء صدر ذلك من محطة تقع تحت سيادتها أو تقع تحت سيادة دولة اخرى ويتمثل ذلك فيما يعرف بالموجات الهزرية *Herziao waves* ، وهى موجات تطلقها الدولة للتشويش على الارسال الاذاعى المعارض فتتمنع من سماعه بوضوح ، وقد تمنع هذا السماع كلية ، ويتوقف ذلك على مدى القدرات الفنية المتاحة للارسال القوى لدى الاذاعة المرسله ، وتلك الموجودة باقليم الدولة التى تطلق الموجات الهزرية (١) . ورغم ان هذه الوسيلة تكاد تكون الوحيدة الموجودة لدى الدولة للدفاع عن سيادتها (٢) - فحسابها هذا

الاذاعة والتلفزيون فلقد صارا يستأثران بالجانب الهام من الوظيفة التعليمية والثقافية والترفيهية التى تجمع على تاديتها هذه الوسائل . ومن ناحية اخرى فالوسائل الاخرى تحتاج الى قدر من الثقافة أو العلم حتى يمكن الاستفادة منها ، اما الاذاعة فيمكن أن يفيد منها المتعلم والجاهل على السواء . هذا بالإضافة الى شيوع الاستفادة بها ورخصه .

واهم من كل ذلك أن الدولة تملك أن تقوم بنوع من الرقابة على كافة هذه الوسائل فهى تستطيع أن تقص الاشرطة السينمائية ، أو تمنع دخول الصحف أو تصادرها اذا ما اتت أو تحظر مشاهدة الأفلام السينمائية على طائفة معينة . ويكاد يكون ذلك متعذرا فى حالة الاذاعة التى تدخل كل البيوت ويسمعا ويراهما الكبير والصغير ، ولا يسهل على الدولة أن تمارس رقابة فعالة فى كثير من الحالات ، وقد وجدت ظروف لم تستطع الدولة أن تفعل شيئا تجاهها ، الا بمصادرة اجهزة الاستقبال . يراجع شارل ديباش فى مطولة ص ٥ .

(١) يراجع فى حق الدولة فى اطلاق هذه الموجات ، اوينهايم ، مطول القانون الدولى الجزء الاول طبعة ١٩٥٥ ، حامد سلطان القانون الدولى العام فى وقت السلم ، ص ٦٩٢ ، محمد طلعت الغنيمى ، الاحكام العامة فى قانون الأمم ، قانون السلام ، الاسكندرية عام ١٩٧١ ص ٩٧٤ .

(٢) لجأت بعض الدول اثناء الحروب الى وسيلة خطيرة ، هى مصادرة اجهزة الاستقبال ، يراجع ما قرره ديباش فى مطوله عن المانيا الهتلرية ، ص ٥٤٢ ، وكذلك موتون ، فى محاضرات لاماي عام ١٩٦٦ بعنوان تأثير العلم على القانونى الدولى ص ١٦٩ .

العدوان ، الا انها ليست وسيلة كاملة مع ذلك . فهي عادة ما تلاحظ من الجمهور ، فتقابل بأثر سىء ، وبالاحتجاج منه ، بل ان التشويش على اذاعة ما قد يدفع الجمهور الى التدقيق فى استماعها . لأن التشويش لا يمنع الصورت كلية فى الغالب . وهو على كل حال يحدث بليلة لدى الجمهور ، ويضر بسلامة الدولة . وعلى ضوء هذه الاعتبارات يمكننا ان نستخلص مصلحتين متعارضتين تحكمان المشكلة ويمكن على اساسهما التوصل الى الحل الملائم فيما يتعلق بسيادة الدولة على الاثير : مصلحة المجتمع الدولى فى قيام التفاهم بين مختلف الشعوب ، واثناء العلاقات الودية بين الأمم ولا شك ان ذلك يتطلب تقرير حرية الاثير حتى توجد الظروف التى يمكن ان يتم فيها تبادل البرامج والخبرات بين الشعوب بما يحقق هذه المصلحة (١) . والمصلحة الثانية هى مصلحة كل دولة فى صيانة أمنها القومى ، ومنع تعكير جوعها بالدعايات المعارضة ، ولا شك ان ذلك يتطلب اخضاع الاثير لسيادة الدولة بما يعطى لها الحق فى ان « تشوش » على الاذاعات المعارضة ، وان تطلق موجات تتداخل معها بما يمنع من سماعها بوضوح فى اقليمها (٢) .

(١) يمكن ان نجد اساسا قديما لهذه المصلحة فى العديد من نصوص ميثاق الأمم المتحدة . فديباجة الميثاق تنص على تعهد شعوب الأمم المتحدة بحفاظ من بينها « أن توفج-بالرقى الاجتماعى قديما ، وان ترفع مستوى الحياة فى جو من الحرية افسح ، كما تنص المادة الأولى فقرة ٢ من الميثاق على ان من بين مقاصد الأمم المتحدة « اثناء العلاقات الودية بين الأمم على أساس المبدأ الذى يقضى بالتسوية فى الحقوق بين الشعوب ، .. ويمكن ان نستخلص نفس المعنى من الفقرة الثالثة من نفس المادة التى تنص على « تحقيق التعاون الدولى على حل المسائل الدولية ذات الصبغة الاقتصادية والاجتماعية والثقافية والانسانية » .

(٢) تعتمد هذه المصلحة بدورها على العديد من النصوص التى وردت فى ميثاق الأمم المتحدة ، بل وعلى طبيعة النظام القانونى الدولى فى مرحلة الحاضرة . فالمادة الثانية فقرة ١ تقيد الهيئة الدولية فى عملها لتحقيق مقاصدها بمجموعة من القيود ، جاء نص الفقرة الأولى منها : ليقدر « تقوم الهيئة على مبدأ المساواة فى السيادة بين جميع اعضائها » . كما تقصر

وتقدر الدول كل من هاتين المصلحتين تقديرا مختلفا يؤدي الى تفضيل احدهما على الأخرى والأخذ بالسيادة المطلقة على الأثير أو تقرير الحرية الكاملة له ، وأن كانت غالبيتها تتجه الى تقرير السيادة عليه . كذلك اختلف موقف الفقه من المشكلة بموقف مشابه لموقف الدول تقريبا . ومع ذلك فاننا نستطيع ان نصل الى حل توفيقي يرعى هاتين المصلحتين ، ويقوم على تقرير الاتجاهات الحديثة التي - وان اعترفت بفكرة السيادة - الا أنها تقيدها بحقوق الدول الأخرى ، وان اعترفت بالحرية التي تحكم المرافق العامة الدولية ، الا أنها تخضع هذه الحرية بدورها للتنظيم الذي يكفل لكافة الدول الاستفادة منها ، وذلك ما سوف نفضله فيما يلي :

موقف الدول من المشكلة (١) :

٨٦٢ - ويتوقف موقف الدول من السيادة على الأثير على مجموعة من الاعتبارات يأتي على رأسها طبيعة نظام الحكم السائد فيها . ثم مدى التقدم العلمي الذي عليه أفرادها ، وأخيرا مدى الدور الذي تمارسه في توجيه سياسة العالم . فالدول الكبرى المتنازعة بحسب المذهب ، تحاول كل منها ان تدعو لبادئها ، ومن ثم فهي تحاول ان تحتل أكبر عدد ممكن من الموجات لكي توجه اذاعتها الى أكبر مجموعة ممكنة من الدول وباللغات القومية لكل دولة ، حتى تحقق أهدافها في بسط نفوذها على أكبر مجموعة من الدول . ومن ثم فمن

الفقرة ٤ : « يمتنع أعضاء الهيئة جميعا في علاقاتهم الدولية عن التهديد باستعمال القوة أو استخدامها ضد سلامة الأراضي أو الاستقلال السياسي لأن دولة ٠٠ » وكذلك تنص الفقرة ٧ على أنه « ليس في هذا البيثاق ما يسمو للامم المتحدة ان تتدخل في الشؤون التي تكون من صميم السلطان الداخلي لدولة ما وليس فيه ما يقتضى من الأعضاء ان يعرضوا مثل هذه المسائل لأن تحل بحكم البيثاق ٠٠ » .

(١) يراجع في التفاصيل : Evensen, Aspects of international law relating to modern Radio communication, R. C. A. D. L- 1965, II, P, 556 ff. Witton, Radio Propaganda, A. J. I. L., Vol. 52, Fenwick, The use of Radio as an instrument of Foreign Propaganda, A. I. L., Vol. 32, P. 341 ff.

الطبيعى أن تناصر مبدأ حرية الأثير ، وهى بمناصرة هذه الحرية لمن تخسر شيئا ، لأنها بتقديمها العلمى ستشغل معظم الموجات التى يمكن أن تسمع فى داخل اقليمها ان لم يكن كلها . ولا تخشى اذاعات الدول الأخرى . لذلك تؤمن الدول الديمقراطية بحرية الأفراد ، ولا ترتضى فرض وصاية عليهم ، ومن ثم تطلق سماع الاذاعات الأخرى ، وتناصر مبدأ حرية الأثير . وتجد فى التقدم العلمى لهؤلاء المواطنين ما يغنيها عن توجيههم ، فبإمكانهم بسهولة تعيين السمين عن الغث ، ومعرفة الصحيح من الكاذب .

وعلى خلاف ذلك تجد موقف الدول الصغيرة ، والدول التى لا تأخذ بالمبدأ الديمقراطى . فالدول الصغيرة لا تستطيع أن تترك أثيرها لما يعكره من اذاعات قد تهدد نظامها وأمنها . وهى عادة تكون محط انظار الاذاعات المعارضة لها .

وتغالى الحكومات الديكتاتورية أحيانا فى فرض الرصاية على شعوبها ، فالحكومة هى التى تتولى عن الشعب كل نشر ، وكل دعوة . وهى التى تغذى شعبها بالأخبار التى تجيزها فقط من داخل الدولة أو خارجها . وهى على ذلك تناصر سيادتها المطلقة على الأثير .

٨٦٢ - يوجد اتجاهان رئيسيان للتحقق من مشكلة السيادة على الأثير يتفقان مع موقف الدول : الاتجاه الأول يتأصل الحرية ، ويقول بضرورة فصل الأثير عن المجال الذى يوجد فيه أيا كان ، وأهمية تأسيس نظام دولى يأخذ فى حسابه المصالح المشروعة لكل دولة ، مع التشجيع لمبدأ حرية ارسال واستقبال الاذاعات (١) . ووفقا لهذا الاتجاه يعتبر الأثير الداخلى فى نطاق سيادة الدولة

(١) يراجع فى التفاصيل ، ديباش ، مطول قانون الاذاعات ، المرجع السابق الإشارة إليه ص ١٦ وما بعدها ، أيفنسن مقاله باكاديمية لاهائ السابق الإشارة إليه عن خصائص الاتصالات بالراديو ، المجلد ١١٥ ، ص ٥٢٥ وما بعدها . ويتون ، مقاله بعنوان العناية بالراديو ، سابق الإشارة إليه ، ص ٥٩٦ ، فينيوك ، استعمال الراديو كوسيلة للعناية الأجنبية سابق الإشارة إليه ، ص ٢٤١ وما بعدها .

بما يجعله من موجات جزءاً مستقلاً عن هذه السيادة ، ومن ثم لا يجوز لها ان تتعرض له او ان تشوش عليه .

اما الاتجاه الثانى فهو يقر بالسيادة الكاملة للدولة على الاثير ، فالأثير جزء من الهواء الذى يحيط باقليم الدولة . وقد بات مسلماً به ان الهواء الذى يعلو اقليم الدولة الى ما لا نهاية فى الارتفاع يخضع لسيادتها . فمن اللازم اذن - فى منطلق هذه النظرية - ان يتبع النظام القانونى الوسط الذى يمر به ، وعليه فليس للدولة سلطان على الموجات قبل ان تدخل فى مجالها الجوى (١) .

ويناصر الاتجاه الثانى العديد من الفقهاء . تذكر منهم او بنهايم ، الذى يقرر فى هذا المعنى ، ان مبدأ السيادة الكاملة للدولة ، والذى يتمتع بالتأييد بالنسبة للملاحة الجوية ، يمكن الدولة من أن تمنع تمكيد الهواء الذى يعلو اقليمها ، والذى تسببه الاتصالات اللاسلكية المنبثقة من مصدر خارجى وذلك عن طريق الموجات الهرزية ، (٢) .

كما نجد تأييداً للفكرة فى المؤتمرات الدولية العديدة التى عقدت خلال المراحل المبكرة لتنظيم الراديو (٣) .

(١) ديباش ، مطول قانون الاذاعات ، المرجع السابق ص ١٦ ، ايفنسن ، خصائص الاتصالات بالراديو ، المرجع السابق ص ٥٢٦ .
Oppenheim, International Law- 8th edition 1955, Vol, I, p. 529.
وتجد عبارات مماثلة فى مؤلف استاذنا الدكتور حامد سلطان ، القانون الدولى العام فى وقت السلم ، ص ٦٩٢ ، محمد طلعت الفنى ، الأحكام العامة فى قانون الأمم ص ١٩٤ .

(٢) ويشير ايفنسن الى ان المبدأ الذى ساد فى المراحل الأولى لتطور الراديو هو ان الدولة تملك السيادة على الهواء الذى يعلو بالنسبة لموجات الراديو بنفس الطريقة المقررة بالنسبة لشركة الطيران ، ويشير الى تأييد المبدأ فى اللقاءات المتعددة لجامعة القانون الدولى فى فيينا عام ١٩٢٦ ، ووارسو. والذى قررت فيه ان مبدأ السيادة على الهواء ينبغى أن ينص عليه فى أى مؤتمر للراديو .

The Principle of air sovereignty should be embodied in any international Radoi Conference.

ومع ذلك فهذه النظرية لم تعد تحظى بتقدير كبير من الفقه لأكثر من سبب . فهي تتجاهل أوجه الخلاف بين الملاحة الجوية والموجات اللاسلكية . فالدول تستطيع أن تتحكم في الملاحة الجوية وتمنع المرور فوق أقليمها وتتمدد بالقوة لمن يخالف أوامرها . ولا تستطيع ذلك في حالة الموجات الا بوسيلة أسوأ منها ، وهي اطلاق موجبات لا تقل تعكيراً لجوها ، عن تلك التي تريد أن تحاربها ، وهي تتجاهل مصلحة المجتمع الدولي في قيام التعاون ، وانماء العلاقات بين أفرادها ، فتضطرم بالعديد من نصوص ميثاق الأمم المتحدة ، بل وتتعارض مع مبدأ آخر يقر به العرف الدولي في مجال الاتصال بالراديو ، وهو منع التداخل بين الموجات .

لذلك فالاتجاهات الفقهية الحديثة تساند النظرية الأولى ، وهي التي تقول بحرية الاثير . كما أن المؤتمرات الدولية الحديثة التي عقدت في مجال الاتصال بالراديو تناصر مبدأ الحرية ، بل نستطيع أن نجد قواعد عرفية واتفاقية دولية تؤيده في وقتنا الحاضر . فهذا أوبنهايم نفسه يقرر أن استقرار معظم الاتفاقيات الدولية التي عقدت في هذا المجال تجعل بالامكان أن نستخلص : أن هذه المعاهدات تمثل بداية محاولات لادخال عنصر رئيسي للتنظيم القانوني في ميدان من ميادين النشاط البشرى والذي يعتبر - بحكم طبيعته - متجاوزاً للحدود الإقليمية للدولة ، (١) . ونجد تأكيدات لهذا المعنى في عبارات للفقيه الفرنسى ودسلوب يقول فيها : أن العرف والمعاهدات يلزمان الدولة بأن تترك الموجات المنبثقة من دول أخرى حاملة اذاعات أو برقيات تمر بأقليمها .

La coutume et les traités obligent l'Etat de laisser passer les ondes émises par des postes radiotélégraphiques ou radiotéléphoniques situés hors de son territoire.

وهو يعلل ذلك بالاستناد الى أن القدرة المادية للدولة على منعها تعتبر

(١) أو بنهايم ، القانون الدولي ، المرجع السابق ، الموضع السابق .

محدودة. (١) ونجد تأكيدات مماثلة لتقرير الحرية لدى أو كنيلى (٢) وديباش (٣)

وهكذا يصل الفقه الحديث الى الانتاع بأن المبدأ العام الذى يحكم سيادة الدولة على الاثير هو الحرية ، بمعنى حرية الدول فى أن ترسل ما تشاء من الاذاعات الى حدود الدول الأخرى ، وحرية الأفراد فى كل دولة فى أن يستقبلوا على اجهزتهم ما يريدون من موجات . ويحظر هذا المبدأ العام على الدولة أن تتخذ تدابير من شأنها أن تمنع مواطنيها من استقبال الاذاعات وينصرف ذلك بحسب الأصل الى وسائل التشويش أو الرقابة البوليسية (٤) وبعبارة أخرى ليس من حق دولة أن تحول دون المرور البرئ للموجات الصوتية المذاعة من اقليم دولة أخرى (٥) .

ولقد تأيد مبدأ الحرية هذا فى العديد من المؤتمرات والاتفاقيات الدولية ولعل أول التأكيدات الجماعية التى تقررت له هى تلك التى أصدرها مجمع القانون الدولى عام ١٩٢٧ والتى نصت على حق كل دولة فى اقامة وعمل محطات الاذاعة اللاسلكية وفقا لما تراه على اقليمها ، وأيا كان المالك لهذه المحطات . كما حظرت على أى دولة أن تعترض مجرد مرور الموجات الكهرومغناطيسية فوق اقليمها (٦) . ولذلك قررت المادة ٥ / ١ من الاتفاقية

(1) Redflob, Traité de Droit des gens, 1950. p. 177.

(2) D. P. O'Connell, international law, Vol. I, second edition London, 1970 p. 590.

(٣) ديباش ، مطول قانون الاذاعات ، المرجع السابق الاشارة اليه ، ص ٥٤١ .

(٤) ديباش ، المرجع السابق ، ص ٧٥٠ .

(٥) على صادق أبو هيف ، القانون الدولى العام ، الطبعة التاسعة ، الاسكندرية عام ١٩٧١ ص ٤٨١ ، وهو يدعم ذلك بالقول بأن مثل هذا الموضع يساعد على تقوية الروابط الروحية ، والاتصال الفكرى بين مختلف الشعوب .
(٦) تلك هى عبارة القرار :

« Chaque état Possède le droit de régler à son gré l'établissement et l'exploitation des postes radiotélégraphiques situés sur son territoire quel qu'en soit le propriétaire . » « L'Etat ne saurait

العامّة لتنظيم الراديو المنعقدة في واشنطن عام ١٩٢٧ ، وكذلك اتفاقية مدينة
املنطس المنعقدة عام ١٩٤٧ ، واتفاقية بيونيس ايريس المنعقدة عام ١٩٥٢ ،
واتفاقية جنيف المنعقدة عام ١٩٥٩ ، مبدأ الحرية . ونجد في ديباجة هذه
الاتفاقية الأخيرة « مع الاعتراف الكامل بحق السيادة المقرر لكل دولة في
تنظيم اتصالاتها اللاسلكية ، فان المؤتمرين لتحقيق هدف تسهيل التعامل
والتعاون بين الشعوب ، عن طريق المرافق اللاسلكية الفعالة ، قد اتفقوا على
عقد الاتفاقية الآتية ، (١) . ويطلق أحد الفقهاء على هذه العبارة بقوله : « ان
ذلك يعد تعبيراً صريحاً عن تبني المساهمين في هذه الاتفاقية لمبدأ الحرية
على أنه من القواعد العامة للقانون الدولي الوضعي (٢) » .

ويعتمد انصار هذا الاتجاه في تأييد آرائهم . فضلاً عن طبيعة الأثير ،
وعدم امكان الدولة السيطرة عليه ، الى حجج اخرى تتصل بحقوق الانسان ،
فلقد ورد في الاعلان العالمي لحقوق الانسان نص يقول بأن « لكل فرد الحق
في حرية الرأي وفي التعبير عنه ، بما في ذلك الحق في عدم التحقيق معه
من أجل آرائه » كما ان له الحق في ان يبحث عن الأخبار والأفكار ، وان
يرسلها ويستقبلها بدون اعتبار للحدود وبأى وسيلة كانت » (المادة ١٩)

وتوجد تأكيدات أخرى لهذا المبدأ في قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة

empêcher le simple passage des ondes hertziennes au-dessus de son territoire. Traité de Droit international public في مؤلفه S.bert

جزء ١ ص ٥٨٠

« Fully recognizing the sovereign right of each country to regulate its telecommunication, the plenipotentiarieswith the object of facilitating relations and co-operation between the people by means of efficient telecommunication services, Have agreed to conclude the following convention » .

(٢) ايغنسن ، خصائص الاتصال بالراديو ، ص ٢٧ .

الذى ادانت فيه التشويش على الاذاعات ، واعتبرت ، كل اجراء من هذا القبيل بمثابة انكار للحق المقرر لكل فرد فى ان يستعلم عن الاخبار بمحتهى حريته ، وان يستقبل الآراء والافكار بدون اعتبار للحدود ، (١) . كذلك فلقد اوصى المؤتمر العام لليونسكو الدول الاعضاء فى دورته التى عقدت ببيروت عام ١٩٤٨ ، بان تكفل لكل مواطن الحق فى الاستماع الحر للاذاعات ، ولو كانت منبثقة من دولة اخرى (٢) .

الحل المختار :

٨٦٤ - على ان مبدأ الحرية المطلقة للاثير مسلم به بدوره اليوم .

وعلى حد تعبير ايفنسن فان تقرير مثل هذا الحق المطلق سوف يتبلور الى حق الدولة - ليس فقط فى ان تدعو لنفسها بحرية عبر اذاعتها الى حدود الدول الاخرى - وانما يعنى ايضا تقرير الحق المطلق لها فى ان تختار الموجات التى تفضل ان ترسل عليها اذاعاتها المختلفة بدون اعتبار لمصالح وحاجات للدول الاخرى ، وفضلا عن ذلك فان تقرير مثل هذه الحرية يغفل طبيعة القوانين الطبيعية التى تحكم المشكلة والناجمة من الحاجة الضخمة والمتزايدة الآن الى الموجات بعد ان اتسع نشاط الاتصالات اللاسلكية الى حد كبير . ولا شك ان ترك الحرية للدول فى هذا المجال بصفة مطلقة ، سيكون لصالح البعض على حساب البعض الآخر . ولقد أظهرت التطورات التى مر بهذا المرفق الهام الحاجة الماسة الى تقييد حرية الدول فى نطاق . ذلك انه لا يتصور ان تترك دولة تحت رحمة الدعايات المغرضة التى تقوم بها الدول الاخرى ضدها ، والتى انتشرت على نطاق واسع الآن . لذلك لا نكاد نجد دولة واحدة ولا فقيه منصف يتجاهل المشكلة ، حتى بين غلاة الحرية .

(١) راجع قرار الجمعية العامة الصادر فى الدورة الخامسة عشر ، رقم

٢٠ ، من ٤٤ ، بتاريخ ١٥ ديسمبر عام ١٩٥٠ .

(٢) مشار اليه فى شارل ديباش مطول قانون الاذاعات ، المرجع السابق

الاشارة اليه ، من ٥٧١ .

كل هذه الاعتبارات المتعارضة التي تحكم مشكلة السيادة على الأثير تدعمنا إلى القول بأنه لا يمكن أن يخضع للسيادة المطلقة للدولة، لأنها لا تستطيع السيطرة عليه كما سبق أن رددنا ، كما يقيد من سيادتها في هذا الخصوص حق التبادل المقرر لصالح الدول الأخرى ، وعصا المجتمع الدولي في التعاون بين دوله . ولا يمكن أن يخضع الأثير كذلك للحرية المطلقة للدول بحيث يتيح لها أن تستخدم أجزاء الدول الأخرى للاضرار بأمنها وسلامتها والحقيقة وسط بين هذا وذاك ، ويمكن أن نجدما في التطور الحديث لمبدأ السيادة ، وفي الحدود التي نظم أي حرية تنقرر للأفراد أو للمجتمعات في مجال من المجالات . فلقد بات مسلم به أن السيادة صارت تخضع للقيود التي تمليها ضرورة تنظيم المجتمع الدولي ، والحقوق التي يقرها القانون الدولي للدول الأخرى . كما أنه - من ناحية أخرى - لا توجد أية حرية بلا قيود تنظم طريقة ممارستها ، وتكفل لكافة الدول أن تتمتع بها على قدم المساواة (١) .

فالسيادة والحرية صارا لا يتعارضان الآن بصورة كبيرة . ويمكننا أن نغلب - على أساس ما ينادي به الفقه الحديث والمؤتمرات الدولية - مبدأ الحرية في حدود القيود التي يفرضها وجود المجتمع الدولي .

ثانيا : التنظيم القانوني للأثير :

٨٦٥ - سنعرض في هذه الفقرات أهم المشاكل القانونية التي يثيرها استخدام الأثير والتعاون الدولي بشأنه . فنتناول في البداية مشكلة توزيع الموجات ، ثم سنتناول ما يعرف بأذاعات القرصنة .

(١) تراجع هذه المشكلة تفصيلا في رسالتنا ، شرط بقاء الشيء على حاله ، القاهرة عام ١٩٧٠ من ٢٢٢ وما بعدها .

توزيع الموجات

(١) جهاز التوزيع :

٨٦٦ - الاتحاد الدولي للمواصلات اللاسلكية

International Telecommunication Union

تكشف دراسة التنظيم الدولي في مجال الاتصالات اللاسلكية عن الاسلوب الذي تتبعه الدول في تنظيم مرافقها العامة او حاجاتها المشتركة ، وكيف يتطور اسلوب التنظيم مع التطور السريع الذي يجد في نطاق هذه الحاجات او المرافق .

فبعد ان تم اكتشاف التلغراف وامكن استغلاله دوليا ، بادرت الدول على الفور بمقد اتفاقية باريس في ١٧ مايو عام ١٨٦٥ والتي انشأت اتحاد التلغراف العالمى وجعلت مقرة في مدينة بال . ونظرا لان الذي كان يتولى مهمة الاتصالات التلغرافية في معظم الدول في هذا المرفق شركات خاصة ، فلقد خصصت الاتفاقية مكانا محددا لمثل هذه الشركات في الاتحاد ، وان بقيت العضوية للدول اساما .

وكانت الحاجة الدولية الرئيسية التي ظهرت في نطاق المؤتمر هي الحاجة الى تنظيم الاسعار والاتفاق على لغة مشتركة بين مختلف الدول .

ولقد ادى التطور العلمى الى امكان وضع كابلات الاتصالات في قاع البحر ، وكان من اللازم ان توضع الترتيبات اللازمة لحماية هذه الكابلات ، وتم اقرار ذلك بالفعل في اتفاقية ابرمت بتاريخ ١٤ مارس ١٨٨٤ .

واخترع جراهام بيل التليفون بعد ذلك ، وامكن استخداة في الاتصالات الدولية عبر مسافات واسعة عن طريق الراديو التليفونى radio-téléphonie ، ومن ثم عنى اتحاد التلغراف الدولي بالمشكلة منذ عام ١٨٨٥ .

وتوالت بعد ذلك التطورات ، فلقد اخترع التلغراف بدون خيوط عام ١٩٠٦ ، وبذا رأت الدول أن تنظم استخدامه ، وتم إبرام اتفاقية خاصة في نفس العام . ومن أهم التنظيمات التي توصلت اليها الدول في ذلك العام هو ضمان الأمن في نطاق البحر ووضع مبدأ التبادل الإلزامي للتلقافات بين السفن والمحطات الأرضية ، وذلك لضمان النجدة السريعة والانقاذ للأرواح والأموال في عرض البحر ، وخارج نطاق الأمن البحري ، لم يستخدم التلغراف بدون خيوط من الدول إلا من أجل الأهداف العسكرية والأمن الداخلي .

وقد بدأ الإنسان يعرف الملاحه في الجو في بداية هذا القرن ، وكان من الضروري أن تدخل الاتصالات اللاسلكية في هذا النطاق الجديد ، وطبقت المبادئ التي تقررت لحماية الأرواح في البحر في الجو ، وقد تم تنظيم ذلك في عام ١٩١٩ وتم استخدام الموجات الكهرومغناطيسية في الإذاعة بعد ذلك بقليل ، وسمحت تنظييمات الاتحاد بإدخال هذا الفن الجديد في نطاقها ، وإن احتاج ذلك الى تغيير هيكل الأجهزة وأنشاء أجهزة جديدة لتواجه الحاجات الجديدة التي نتجت عن هذا الاستخدام وخاصة توزيع الموجات بين الدول وبين مختلف مرافق الاتصالات (١) .

ولقد عقد مؤتمر دولي عام ١٩٢٧ بواشنطن توصل الى عقد اتفاقية وقعها ممثلو ٨٠ دولة ومثلت فيها الشركات الخاصة التي تتولى مهام الاتصالات اللاسلكية في الدول المختلفة .

(١) يراجع في التفاصيل P. Reuter, Droit International Public- 3e édition, Paris 1968, P. 253 ss, J. Evensen, Aspects of IL relating to modern radiocommunication, RCADI, 1965, Vol. 115, P. 477.

بويت ، المنظمات الدولية ، المرجع السابق ص ٢٢ ، جعفر عبد السلام ، المنظمات الدولية ، القاهرة ١٩٧٢ ، ص ٢٥٢ .

ونستطيع أن نحدد على وجه الخصوص مؤتمري هامين للاتحاد:
الأول عقد بمديريد عام ١٩٣٢ ، وقد كان اجتماعا موسمعا بحث فيه هيكل
الاتحاد ذاته ، وتم منحه اختصاصات مختلفة تتمثل بخدمات التليفون
والتلغراف ، والاذاعة ، واطلاق عليه لأول مرة « الاتحاد الدولي للمواصلات
السلكية واللاسلكية International Telecommunication Union » (١)،
والثاني عقد عام ١٩٤٧ بمدينة الاطلنطي ، وقد تم اقرار ميثاق دولي
للاتصالات اعيد النظر فيه عدة مرات، بعد ذلك أعوام ١٩٥٢ ، ١٩٦١ ،
١٩٦٣ (٢) .

وقد أمكن ابتداء من عام ١٩٦٤ استخدام الأقمار الصناعية في
الاتصالات اللاسلكية ، وفي نطاق جديد هو الفضاء الخارجي ، مما جعل
الاتحاد يوسع اختصاصاته الى نطاق ، ويخصص لهذه الاتصالات حيزا
ملئيا من الموجات (٤) .

وسننتقل الآن الى اظهار الأسلوب الذي يتبعه الاتحاد لتنظيم الحاجات
الدولية في نطاق الاتصالات اللاسلكية .

(١) بعد ذلك المؤتمر عقدت عدة مؤتمرات في القاهرة عام ١٩٣٨ ،
وليسرن ١٩٣٢ مونترال ١٩٣٩ ، هافانا عام ١٩٤٥ ، ولقد زيدت الموجات
بطرق فنية وتوصلت هذه المؤتمرات الى تنظيم استخداماتها .
(٢) رويتر ، القانون الدولي العام ، المرجع السابق ص ٢٥٥ ، وراجع
أيضا :

Daniel Cheever, Organizing for Peace, London, 1954, P. 257.

يراجع التقرير الثامن الذي اعده الاتحاد الدولي للاتصالات وعنوانه :
Eighth report by the international telecommunication union on telecommunication and the peaceful uses of outer space.

هذه وقد تم ابرام اتفاقيتين عام ١٩٦٤ لتنظيم الاتصالات اللاسلكية عن
طريق الأقمار الصناعية وأنشئت منظمة تسمى انتلسات Intelsat تتولى
هذا الغرض ولاهداف تجارية ، يراجع :

Les télécommunications par satellites, Centre National de la Recherche
Scientifique, Paris 1968- p. 92.

يتشكل الاتحاد من مؤتمر ، ومجلس ادارة وسكرتارية عامة .

والمؤتمر هو السلطة العليا في الاتحاد ، وهو يجتمع كل خمس سنوات ويضم كافة الدول الاعضاء بالاتحاد ، وتناقش فيه المشاكل ذات الصبغة العامة ، وفي نفس دورة انعقاد هذا المؤتمر ، او فيما بين هذه الدورات تعقد مؤتمرات ادارية تخصص لمعالجة موضوع خاص من تلك الداخلة في اختصاص الاتحاد (التليفون ، التلغراف ، الاذاعة) . وتضم بصفة اساسية متخصصين فنيين .

اما مجلس الادارة فهو يتكون من ٢٩ دولة تمثل المناطق الجغرافية الرئيسية في العالم . ويجتمع مرة على الأقل كل عام . ويختص بالتسيير الاداري للمنظمة .

وتتولى السكرتارية الاعمال التنفيذية للاتحاد ، وتضم ثلاثة لجان استشارية احدها خاصة بالاذاعة The international radio consultative committee (C.C.R.I.) ، والثانية بالتليفون والثالثة خاصة بالتلغراف The International Telegraph and Telephone consultative committee (CCITT) ، واخيرا هناك لجنة او مكتب خاص بتسجيل الموجات International Frequencies registration board ولعل اهم هذه اللجان هي لجنة تسجيل الموجات ، حيث انها هي الجهاز الذي يقع على عاتق تنظيم توزيع الموجات بين مختلف حرافق للاتصالات اللاسلكية ، ثم في داخل كل مرفق بين مختلف الدول ، وسننتقل الى بحث هذه النقطة تفصيلا الآن (١) .

(١) لم يعد التليفون او التلغراف يثير مشاكل دولية حادة ، فلقد استقر العمل بهما منذ فترة طويلة دون ان تحدث تغيرات تؤثر عليهما ، كما ان استخدامهما يتصل بالنطاق الاقليمي اكثر من النطاق الدولي ، يراجع رويتر ، القانون الدولي العام ، ص ٢٥٤ .

(٢) أسلوب التوزيع :

٨٦٧ - يمكن ان نتصور طريقتين رئيسيتين فيما يتعلق بتوزيع الموجات ، تتمثل الأولى فى التقرير بملكيته للدولة التى تستعملها . ويبدو الحق فى استخدام الموجة هنا مؤسسا على الاحتلال الفعلى الذى يخلقه التدخل المنفرد للدولة ، او بمعنى آخر يطبق هنا مبدأ الحيازة سند الملكية ، المعروف فى القوانين الداخلية . « possession vaut titre » .

واذا ما اريد التقرير للمنظمات الدولية بدور ما فى التوزيع بحسب هذا الأسلوب ، فان ذلك يقتصر على عمل محدود للغاية ، هو مجرد تسجيل الاعلانات التى تصدر من الدول باحتلالها لترددات معينة ، حتى تتلافى حدوث تدخلات ضارة اذا ما استخدمت دولة أخرى نفس الموجة فيما بعد .

وينتقد الفقه بشدة تنظيم استخدام الموجات وفقا لهذا الأسلوب . ذلك انه لا يسمح بحل المنازعات التى قد تنجم بين الدول حول حقها فى حيازة الموجات من عدمه ، كما انه يؤدي الى عدم المساواة بين الدول ، واضاعة الفرصة امام الكثير منها لعدم استخدام موجات خالية فعلا ، وتدعى دول ما بديازتها لها . وتفسير ذلك ان الدول المتقدمة غنيا سوف تحاول ان تحتل الحد الاقصى من الترددات وهى تغالى فى ذلك تقديرا لاحتياجات المستقبل ، فتحتل العديد من الترددات حتى ولو لم تكن لديها القدرة على استخدامها فعلا . وعلى العكس من ذلك ، فان الدول المتأخرة تتعرض لخطر ان تجد نفسها فى نطاق اثير شغلت كل موجاته ، بحيث لا يسمح لها بان تعطى القدر اللازم من الاتصاع لمرافق المذياع والتلفاز الخاصة بها (١) :

(١) يراجع فى التفاصيل : Charles Debbasch, Traité du droit de la Radiodiffusion, Radio et Télévision, Librairie générale de Droit et de Jurisprudence, Paris 1967, P. 546, ss. Evensen, Aspects

ويتأسس الأسلوب الثانى على أن الموجات تنتمى الى الدومين الدولى العام ولا تمتلكها اى دولة ، ومن ثم فان توزيع الموجات ينبغى أن يتم عن طريق الاتفاق الدولى . ويعطى الحق فى توزيع الموجات وفقا لهذا الأسلوب الى منظمة دولية متخصصة . وتقوم هذه المنظمة بداسة حاجات كافة الدول من الموجات وامكانياتها الفنية التى تعطيها المقدرة على استغلالها . وعلى هذا الأساس يمكن التحكم فى طريقة عمل مختلف الاتصالات اللاسلكية ، واعطاء كل منها الموجات التى تناسبها ، بل يمكن تشغيل أكثر من اذاعة مثلا على موجة واحدة اذا ما روعيت مواعيد الارسل .

مثل هذا النظام يراعى اعتبارات العدالة والمرونة والفاعلية ، لانه يمكن من مراعاة التطورات الجديدة فى هذا المجال الحيوى .

ومع ذلك فيبدو هذا النظام صعب التحقيق من أكثر من وجه ، فالدول لا تقبل بسهولة حتى الآن على الخضوع لسلطات عليا ، ومع ذلك فلو امكن ذلك فى ظل الظروف الحالية ، فاننا نواجه مشاكل جديدة . فكيف نصرف الحاجات الفعلية للدولة ؟ ان الدول ستعيل الى الادعاء بتزايد حاجاتها فى هذا الشأن حتى تستطيع أن تغطى الحاجات الحاضرة والمستقبلية كما ذكرنا من قبل ، وقضلا عن ذلك فانه بحسب النظام السارى تستطيع الدول أن تحتل

of international law relating to Modern Radio Communication, RCADI, 1965, II, 556. R. Goy. la répartition des fréquences en matière de Télécommunications, AF 1959, p. 569.

G. Coddington, Jamming and the protection of frequency assignments, A. J. I. L., 1955, p. 384. Mouton, The Impact of Science on International Law, R. C. A. D. I. 1966 III, p. 19 f ss,

وفى الفقه العربى ، محمد طلعت الغنيمى ، الاحكام العامة فى قانون الامم - الجزء الاول قانون السلام ، الاسكندرية ١٩٧١ ، ص ٩٧٤ وما بعدها .

الموجات بأرادتها المفردة ولا يمكن أن ينجح مثل هذا التخطيط إلا إذا لم يصادف بفكرة الحقوق المكتسبة (١) .

ومع ذلك فلقد استطاع التنظيم الدولي أن يخطط طريقا وسطا بين الأسلوبين واستطاع أن يحول توزيع الموجات من الأسلوب الأول الذي كان يتمثل في قيام الدولة باحتلال الموجات بأرادتها المفردة ، وبطريقة غير منظمة ، الى أن يجعل هذا التوزيع يتم بطريقة منظمة الى حد ما . حقيقة لازال يتم بالارادة المفردة ولكن الارادة هنا لم تعد مطلقة ، بل تغيرت بالتدريج ، فلقد استطاع التنظيم الدولي أن يضع توزيعا ملزما للموجات في بعض الاستعمالات اللاسلكية .

١ - التوزيع الاجباري :

٨٦٨ - يوجد التوزيع الاجباري للموجات في نطاق محدود يقتصر على التوزيع بين مختلف المرافق الدولية التي تستخدمها ، أما في نطاق التوزيع على مختلف الدول في نطاق المرفق الواحد ، فلم يتحقق هذا المبدأ في العمل .

(١) توزيع الموجات بين المرافق الدولية المستخدمة لها : توجد العديد من المرافق الدولية التي تستخدم الموجات في وقتنا الحاضر ، ويتزايد عددها يوما بعد يوم مع التقدم العلمي والتكنولوجي الذي يميز طابع العصر الحاضر . ولقد كانت المؤتمرات الدولية الأولى التي تعقد لبحث مسائل الاتصالات اللاسلكية ، تقتصر على تخصيص موجات معينة للاتصالات البحرية ويصدق ذلك اساسا على المؤتمرات الدولية التي تبدأ من مؤتمر برلين عام ١٩٠٦ ،

(١) يراجع في التفاصيل مقال جوي Gov بالكتاب السوي الفرنسي للقانون الدولي ، بعنوان « توزيع الموجات في مسائل الاتصالات اللاسلكية » ص ٥٧٢ وما بعدها .

وقتتهى بمؤتمر لندن عام ١٩١٢ . ولكن ابتداء من مؤتمر واشنطن الذى انعقد عام ١٩٢٧ (١) بدأ الاهتمام بمختلف المرافق الدولية اللاسلكية وتم توزيع الترددات بين كل من المرافق الاذاعية ، والتليفونية ، والاتصالات البحرية او الاتصالات الجوية .

ومع ذلك فلقد اعتبرت النتائج التى تم لتوصل اليها فى هذا المؤتمر محدودة . وقال أحد رجال القانون الدولى مشيرا الى ذلك : ان هذا المؤتمر لم يفعل سوى ان قدم مساعدة بسيطة للدول لكى تعرف انسب وضع يمكن ان ترسل عليه موجاتها بالنسبة لمختلف المرافق الدولية مع ابقاء الوضع على ما هو عليه من امكان دولة ما ان تمارس الارسلال على موجة تختلف عن تلك التى حدده الاتفاق الذى توصل اليه المؤتمر . كما انصب النقد على ان دولة هامة مثل الاتحاد السوفيتى لم تشارك فى المؤتمر (٢) .

وامتطاع المجتمع الاوروبى ان يصل الى تقدم ذى بال فى المؤتمر العام للاتصالات اللاسلكية الذى انعقد فى مدريد عام ١٩٢٢ . اذ اعاد توزيع الموجات بالنسبة للمنطقة الاوربية بصفة خاصة ، وان احتفظ بمعظم ماتم التوصل اليه فى معاهدة واشنطن ، مراعاة للاوضاع المكتسبة ، واحتراما للوضع القائم .

واعاد مؤتمر مدينة الاطلنطى la Conférence d'Atlantic City المنعقد عام ١٩٤٧ توزيع الموجات بين مختلف المرافق التى تستفيد بها . وروى فى هذا المؤتمر بدوره احترام الحقوق المكتسبة للدول ، حتى يمكن ان يدخل دائرة التنفيذ بسهولة ، كما روى اعطاء المرافق الجديدة - الفضلاء - نصيبا من الموجات التى تناسبها .

(١) قام هذا المؤتمر بتوزيع الترددات ١٠ الى ٦٠.٠٠٠ كيلو سيكل وضم ٨٠ دولة ، ٦٤ شركة ومنظمة دولية .
(٢) ديباش ، مطول قانون الاذاعة ، المرجع السابق ص ٥٤٧ .

ويلاحظ أن إدارات الاتصالات المختلفة قد وافقت - منذ مؤتمر مدريد - على استخدام الموجات طبقا للتوزيع الذى وضعه المؤتمر .
ومن الناحية الفنية ، راعت المؤتمرات أن تخصص الموجات العالية (٢) للإذاعة والاتصالات فى نطاق الفضاء ، وذلك بسبب فائدتها فى الاتصالات غير المسافات الطويلة ويأتى بعد تلك الراديو الملاحة radio navigation ثم بقية المرافق .

وكانت الإدارات المعنية فى كل دولة تمثل فى هذه المؤتمرات ، وذلك كوسيلة لضمان تنفيذ القرارات ، بالإضافة الى الاقتصاد فى المؤتمرات الدولية على التوزيع بين المحطات المختلفة . وأعطت الدول دائما افضلية مطلقة فى استخدام الموجات لمرافق الأمن Services de Sécurité يقصد بها كافة المرافق التى تتصل بحفظ الحياة البشرية أو النجدة (٣) .

(ب) توزيع الموجات الخاصة بكل موقف بين مختلف محطات الدول :

٨٦٩ - تعتبر مشكلة معقدة تلك الخاصة بتوزيع الموجات بين مختلف المحطات للمرفق الواحد . ذلك أن جوهر الأمر ينحصر فى تخصيص مجموعة من الموجات لكل دولة ، ويكون هنا الاصطدام المباشر بالأوضاع المكتسبة والادعاءات القديمة .

ويمكن القول بأنه حتى اللحظة الحاضرة ، لم يحقق الاتحاد الدولى للمواصلات اللاسلكية U.I.T. نجاحا كبيرا ، حتى أن التوزيعات التى تمت فى داخله لم تدخل دائرة التنفيذ . ومع ذلك فهناك تقدم ملحوظ فيما يتعلق بالتوزيعات التى تمت فى النطاق الاقليمى . وستتبع مختلف المحاولات الدولية التى حدثت بهذا الشأن ثم نبين الى أى مدى نجح التوزيع الاقليمى .

(٢) من ٢٨٥٠ الى ٢٧٥٠٠ كيلو سيكل .

(٣) رويتر ، القانون الدولى ، المرجع السابق ص ٢٠

- فتح باب المفاوضات في نطاق الاتحاد الدولي للمواصلات اللاسلكية بعد الحرب العالمية الثانية مباشرة . ولم تنجح هذه المفاوضات بسبب الخلاف الذى وجد بين الاتحاد السوفيتى والدول الغربية . فالأول كان يحتل العديد من الموجات ، ومن ثم تمسك بضرورة الحفاظ على الحقوق المكتسبة . أما الدول الغربية فكان من وجهة نظرها أن التغيرات التى جرت في النطاق الفنى تستدعى إعادة التوزيع ومن ثم لم تنجح هذه المفاوضات .

وانعقد مؤتمر ادارى للاتحاد عام ١٩٥١ بجنيف ، استطاع أن يوزع قائمة محدودة من الموجات (١) ولكنه أحال الحل قيميا عداها الى لجنة التسجيل الدولية .

ونجحت الدول كذلك نجاحا جزئيا عام ١٩٥٩ في توزيع الموجات العالية بالنسبة للاذاعة ، وذلك في محاولة لتجنب التشويش والتداخل بين الاذاعات .
- كما جرت العديد من المحاولات لتوزيع الموجات بين الدول في النطاق الاوربي ، والدول الشرقية ، ، والدول الافريقية ، والدول الآسيوية .

- فلقد عقد مؤتمر أوربي عام ١٩٤٨ بكونينهاجن ساهمت فيه ٢٢ دولة ، وتم التوصل فيه الى اتفاق أوربي للاذاعة . ومع ذلك نظرا لرفض بعض الدول في المنطقة الأوروبية الانضمام الى الاتفاق ، فانه لم يدخل دائرة التنفيذ بالمرة .

- وعقد مؤتمر أوربي آخر باستوكهلم عام ١٩٥٢ ساهمت فيه ٣١ دولة (٢) . ولقد اتفقت ٢١ دولة على توقيع معاهدة اقرت فيها مجموعة من التخصيصات للموجات المترية ووزعت الموجات المناسبة بين كل من الاذاعة والتليفزيون ، على مختلف المحطات الخاصة بكل من هذه الدول .

(١) ٢٩٥٠ كيلو سيكل

(٢) تم التوزيع بين ٥٥٧ قناة ارسال تليفزيوني ، ١٩٢٠ محطة اذاعية .

وبالنسبة لاستغلال المحطات خارج نطاق قائمة التوزيع المتفق عليها في اتفاقية الاطلنطي فقد اتفق على أن تتبادل الدول المجاورة المعلومات، والترتيبات التي تمنع وجود أي تشويش أو تداخل ضار بين الاذاعات بالنسبة للمرافق المغطاة بالاتفاقية .

ويتضح من ذلك أن التوزيع الاجباري بين مختلف المحطات لازال محدودا اذ لم ينجح الاتحاد الدولي في الوصول الى اتفاق بين الدول حول تنظيم كافة وحداته على المحطات ، ولم تصل الاتفاقات الاتلية الا الى نتائج محدودة (١) .

٢ - الاحتلال المقيد للموجات :

٨٧٠ - لم تصل الدول حتى المرحلة الراهنة الى انشاء منظمة قوية تتولى التوزيع الجبري للموجات بين مختلف الدول ، كما لم تتفق الدول حتى الآن على نظام ملزم للتوزيع خارج نطاق التوزيع - على ما رأينا - بين مرافق الاتصالات المختلفة . لذلك كان المتبع حتى وقت قريب أن يتم شغل الدول للموجات بإرادتها المنفردة . وقد نوهنا بالنتائج السيئة التي يمكن أن تترتب على ذلك ، من اسراف في شغل الجهاز الكهرومغناطيسي وتضييع الفرص على الدول الجديدة في ارسال اذاعات مما يؤثر في فكرة المساواة بين الدول . والأخطر من كل ذلك أن يحدث التشويش اذا ما قامت دولة لاحقة بالارسال على موجة تقوم دولة أخرى بالارسال عليها بالفعل . ولقد ظهرت هذه المشكلة بعد التزايد الضخم في محطات الاذاعة والتليفزيون، لذلك كان من اللازم أن يتدخل اتحاد المواصلات اللاسلكية .

ولقد نجحت الدول في مؤتمر عقد ببرلين عام ١٩٠٦ في أن تنشئ جهازا

(١) يراجع

Mouton, The Impact of Science on International law, R. C. A. D. I. 1966 III, p. 195.

يتولى تسجيل الموجات التي تقوم الدول بشيغلها ، وقد اتخذ شكل مكتب وظيفته تلقي بلاغات الدول عن شغل الموجات ، وتدريب البعثات التي تميز كل موجة ، وخاصة ما يتعلق منها بطولها (١) .

ولقد طورت اتفاقية واشنطن التي أبرمت في عام ١٩٢٥ هذا النظام ، بأن وضعت على عاتق المكتب أن يمد قائمة بمختلف الموجات وكافة البيانات المتصلة بها ، وتقرر أن يكون خبير التسجيل في هذه القائمة هو أساس التفصيل بين دولة وأخرى في الاستفادة بالموجة . وقد أعقب إبرام هذه الاتفاقية تصابق كبير بين الدول في احتلال الموجات ، والإعلان عنها ، بل إن الدول أعلنت عن استخدامها للموجات دون أن يكون ذلك صحيحا .

وهكذا نتج عن تطبيق هذه الاتفاقية أثر سيء يتجلى في التخصيص ^{الوحداني} للموجات . وكان على الدول أن تواجه المشكلة من جديد ، وهو ما أجمعت به في مؤتمر مدريد عام ١٩٢٢ . وقررت الدول إلى صيغة مقبولة لحل المشكلة ، هيقت على النحو الآتي : « إذا عرضت مشكلة بين دولتين حول أيهما لها الأولوية في استعمال الموجة ، على هيئة تحكيم ، فإن على الهيئة أن تأخذ في الاعتبار ليس فقط تاريخ الاخطار ، وإنما أيضا المسائل الأخرى المتصلة به ، مثل التاريخ الذي تم فيه فعلا تشغيل المحطة ، وقوة المحطة ، وأهمية العمل الذي تقوم به »

Si la question de priorité

était soumise à une Cour d'arbitrage, il est clair que la Cour devrait prendre en considération, non seulement la date de la notification, mais aussi les questions voisines, telles que la date à laquelle la station a été mise en marche, puissance de la station, l'importance du service

(١) قررت المادة ٢١ من هذه الاتفاقية تعهد الدول الأعضاء بالآتي :
على إطلاق أذاعتهم المدنية أو العسكرية أي تأثيرات من شأنها أن توتب
تداخلات ضارة . نقلا عن مرتون « تأثير العلم على القانون الدولي »
محاضرات لاهاي السابق الإشارة إليها من ١٩٥ .

assuré. (١) .

ومع الوقت تأكد المبدأ الذي أقر في هذه الاتفاقية في العمل بين الدول واكتسب قيمة كبيرة ، وعلى أساس ذلك رفضت الدول ادعاءات الحكومة الروسية - في أعقاب الحرب العالمية الثانية - وانكرت حيازتها للموجات التي أخطرت عنها المكتب والتي وضعت بقائمة برن .

ولكن هذا التنظيم ليس كافيا ، وطرحت فكرة انشاء منظمة دولية تمنح امكانيات التحقق من صحة احتلال الدول للموجات ، وتتولى الفصل بنفسيها فيما ينشعب بينها من خلافات في هذا الشأن .

وهذا ما استطاعت الدول ان تحققه في اتفاقية عام ١٩٤٧ والمسماة

«Atlantic City Convention» ، والمكتلة باتفاقية جنيف عام ١٩٥٩ .

فلقد انشأت لجنة لتسجيل الموجات سميت International Frequencies

Registration Board ، ويرمز لها بحروفها الأولى I.F.R.B. (٢) .

فما هو العمل الذي تؤديه هذه اللجنة ، وما هو مضمون التنظيم الذي

أنت به هذه الاتفاقية ؟ ذلك ما سنتولى الاجابة عليه الآن .

١ - تشكيل اللجنة :

٨٧١ - تعتبر هذه اللجنة منظمة دولية مستقلة ولو انها انشئت من خلال

الاتحاد للدول للمواصلات اللاسلكية ، وتعتبر إحدى أجهزته . وتتكون

هذه اللجنة من أحد عشر عضوا ، يختارون بالانتخاب من مؤتمر الاتحاد

وينبغي ان يمثلوا التوزيع الجغرافي العادل للدولة : هناك الآن ثلاثة اعضاء

يمثلون القارة الأمريكية ، وثلاثة يمثلون القارتين الأوروبية والأفريقية ،

(١) ديباشين ، مطول قانون الإذاعة ، المرجع السابق ص ٥٤٩ .

(٢) بيراجع. فريتر ، القانون الدولي ، المرجع السابق ، ص ٢٥٦ . ديباش

مطول قانون الإذاعة ، المرجع السابق ص ٥٤٨ . جوى ، توزيع الموجات ،

وثلاثة لآسيا والباسفيك ، واثنين للدول الشيوعية .

• ويجب أن يكون الاعضاء من الفنيين فى مسائل الاذاعة ، وعلى وجه التحديد ينبغي أن يكونوا على خبرة تامة بمسائل تخصيص واستخدام الموجات . والسبب فى ذلك أن القرارات التى تصدرها اللجنة تنبنى على مسائل فنية .

ويجب أن يتمتع أعضاء اللجنة باستقلال تام فى أداء وظائفهم ، ويلاحظ على وجه الخصوص أنهم لا يمثلون دولهم فى أداء عملهم ، أو حتى مناطق جغرافية معينة ، وإنما يعتبرون أشخاصا مجردين يوكل اليهم مهمة معينة ذات طابع دولى (١) .

٢ - وظيفة اللجنة :

٨٧٢ - الوظيفة الرئيسية للجنة هى وظيفة توثيقية ، فهى تتولى تسجيل تخصيص موجات الاثير التى تذاع عليها الاذاعات الصوتية أو المرئية ، والتى تتلقاها من الدول . ويتم التسجيل على أساس تخصيص سجل معين لكل موجة ، يبين فيه تاريخ احتلالها من الدولة المعلنه ، والهدف والخصائص الفنية لكل تخصيص لاحدى الموجات . والهدف الرئيسى من التسجيل هو تحقيق الاعتراف الرسمى من الدول بحق الدولة فى الموجة التى تحتلها .

وهكذا يزدى عمل اللجنة مهمة مزدوجة ، فهى من ناحية تعد مرجعا دوليا

(١) حرصت اتفاقية مدينة الاطلنطى أن توضح صفة الحيده والاستقلال لأعضاء اللجنة ، وحظرت عليهم أن يتلقوا أية تعليمات من الحكومات ، أو أعضاء الاتحاد ، أو أى منظمة أو شخص عام أو خاص ، كما نصت الاتفاقية على واجب أعضاء الاتحاد الدولى فى احترام الصفة الدولية للجنة ، والوظائف الموكول بأعضائها أن يؤدوها ، وحظرت عليهم محاولة التأثير على أى شخص منها فى أدائه لوظائفه . كما حظرت على أعضاء اللجنة المساهمة بطريق مباشر أو غير مباشر فى أى مشروع من أى نوع فى مجال الاتصالات اللاسلكية .

بالموجات المستخدمة من مختلف الدول ، ومن ناحية أخرى تراقب الاستخدام الفعلي للموجات من جانب الدول . وستوضح طبيعة كل عمل من هذه الاعمال .

اعتماد المرجع الدولي للموجات :

٨٧٣ - تمسك اللجنة سجلا حاويا لكل الموجات المستخدمة ومقسم بطريقة فنية لتسجيل كل ما يرد اليه . وهو مقسم الى ثلاثة اقسام ، الاول مخصص لبيانات التسجيل (العمود ٢ - ا) ، والثاني للبلاغات (العمود ٢ - ب) ، والثالث للاستخدام (العمود ٢ - ج) .

- وكانت الخطوة الاولى للاعداد أن تقر اللجنة التخصيصات السارية في العمل ، وهكذا اقرت قائمة جنيف عام ١٩٥١ ، وخطة كوبنهاجن عام ١٩٤٨ . الخ ، وكذا البيانات التي وصلت للجنة قبل اول ابريل عام ١٩٥٢ .

٨٧٤ - وتقوم اللجنة بعد اقرار هذه القوائم بمهمتها في تلقي الاخطارات التي ترد اليها من مختلف الدول عن استخدام الموجات ، وهي التي تكمل القائمة الدولية .

- وتلتزم الدول باخطار اللجنة بالموجات التي تستخدمها ، وبيانات متعددة عن طبيعة هذا الاستخدام : المحطة المحددة له وطبيعتها ، محطة اذاعة ارضية أو ارضية للراديو الملاحي أو للمساعدة لفرض الارصاد الجوية ، أو استقبال اتصالات فضائية ، وبيانات خاصة باستقبال الاذاعات من هذه المحطة ، متحركة أم ثابتة ويأن استخدام هذه الموجات ليس من شأنه ان يحدث تشويشا ضارا brouillages nuisibles بأي اذاعة ايا كانت لاية محطة اخرى ، وبيان ما اذا كان المطلوب هو استخدام الموجة في الاتصالات الدولية ، أم الاعتراف الدولي بتخصيص هذه الموجة لهذه الاذاعة .

ويتم الاخطار على نموذج خاص يتضمن هذه البيانات الرئيسية .
ويجب أن يصل اللجنة قبل الاستخدام الفعلي للمحطة ما أمكن ، وإذا ما تأخر
عن ذلك ، فيجب ألا يزيد عن شهر من هذا التاريخ .

٨٧٥ - وتقوم اللجنة بفحص هذه النماذج (الفيشات) بحسب نظام
استقبالها ، وينصب هذا الفحص في البداية على تمشي التخصيص مع شروط
الاتفاقية ومع خطة التوزيع التي أعدتها ، وكافة الاجكام المنظمة للاتصالات
اللاسلكية .

وبعد ذلك تقوم اللجنة بفحص احتمال وجود تشويش ضار ، وبحث
ما اذا كان تخصيص الموجة لا يخالف الاتفاقات المتعلقة بتحديد الموجات
المسروح بارسال النوع المحدد بالنموذج عليها . ويدخل في اختصاص اللجنة
ايضا تحديد عدم مخالفة الاستخدام لاية اتفاقات اقليمية أخرى ، وفي الجملة
ينبغي أن يكون الاستخدام غير متعارض مع أى استخدام آخر تحميه الاتفاقية ،
وينبغي أن تؤخذ أسبقية التشغيل الفعلي في الاعتبار .

وإذا انتهت اللجنة بعد هذا الفحص الى سلامة الاستعمال ، فإنها تقوم
بتسجيل الموجة ، فتدون تاريخ الاستخدام وبياناته في المستودع المختص
للموجات الصحيحة ، الممود ٢ - ٦ ، وهنا فإن هذه الموجة تتمتع بالحق في
الحماية الدولية ضد أى تشويش ضار . « a alors droit à la protection
internationale contre les brouillages nuisibles » .

أما إذا كانت نتيجة الفحص فى غير صالح تخصيص الموجة فإن للجنة
تعيد البطاقة « الفيشة » الى الادارة المعنية مع مذكرة شارحة لاسباب قرارها ،
ومضمنة لبعض المقترحات التى يمكن أن تحل على اساسها المشكلة . ويجوز
للادارة أن تعيد تقديم البطاقة مصححة أم غير مصححة ، ولها أن تصر على
اعادة الفحص .

ويمكن الوصول إلى أن تقوم اللجنة بتسجيل الموجة على أنها غير نظامية *irrégulière* ، إذا ما كانت تفسف بالفعل ولا يوجد بشأنها خطورة حدوث تشويش ضار ، أو تسجل في العزوة المخصص لهذه الموجات ٢ - ب ، وهذا ما يحدث كذلك عندما تكون النتيجة في غير صالح التخصيص من زاوية احتمال حدوث تشويش ضار. ويهيئ للإدارة المبلغة على إعادة الفحص لمعرفة ما إذا كان التخصيص الذي تم لم يثر أي شكوى لتشويش ضار أو لخروجه على خطة استخدام الموجات (١) .

والسجل غير النظامي للموجات لا يقطبها بحسب المبدأ إلى حق في الحماية الدبلوماسية ، وإذا كان من شأن استخدامها: هبته الموجات إن يسبب تشويشاً ضاراً ، على استئصال مخطة نظامية ، فيجب أن تتوقف المخطة غير النظامية عن إرسال اذاعاتها على الفور . ومع ذلك فإذا قدرت اللجنة أن استخدام الموجة من شأنه أن يحدث تشويشاً ، ولكنها كانت متفقة مع الخطة ولا يتسبب الضرر من تشويشها ، فإنها تحميها - بدورها - ضد التشويشات اللاحقة

وقد يحدث تخصيص الموجات بناء على اتفاقات اقليمية ، وهنا يجب أن تبلغ اللجنة ، وتقوم الأخيرة بتسجيلها في التاريخ الذي أرسلت فيه ، ويجب على كل دولة مثيلة في هذه الاتفاقيات وتقوم باستخدام الموجات المخصصة لها أن تبلغ اللجنة بها ، وعلى اللجنة أن تراعى مطابقة هذا الاعلان لما ورد بالاتفاق الاقليمي .

٣ - سلطة اللجنة في مراقبة استخدام النول للموجات :

٨٧٦ - أعطت الاتفاقيات الدولية للجنة وظيفة أخرى على جانب كبير من الأهمية ، هي وظيفة التحقق من استخدام الموجات التي تبلغها الدول عن

(١) ديباش ، مطول قانون الإذاعة ، المرجع السابق من ٥٥٢ ، كودنج ، حرية تخصيص الموجات ، مقالة بالمجلة الأمريكية ، من ٣٨٥ .

تخصيصها لاداعياتها فيها بالفعل ، وذلك لكي تكافح ضد تخصيص الوهن
أو الغير صحيح . وتناضل أيضا ضد ما تلجأ اليه بعض الدول من محاولة
استخدام موجات بعض الوقت وتركها بعد ذلك ، أو الاحتفاظ ببعض الموجات
لكي تظل تحت تصرفها اذا ما أرادت أن تستخدمها في المستقبل . ومنبجحت
هنا سلطة اللجنة في منع التخصيصات الوهمية .

من المقرر أنه اذا ما قامت دولة ما باحتلال احسدى الموجات وذكرت في
اعلانها للجنة أنها لم تقم باستخدامها بعد في الارسال ، فإن احتلال الموجة
يسجل على أنه مؤقت provisoire ولا يصير نهائيا الا اذا كان هناك بث
اذاعى على الموجة مطبقا لاعلان الدولة عنه خلال الثلاثين يوما التالية ، واذا
تبين أن البث لم يمارس خلال هذه المدة ، فإن اللجنة تلتفى التسجيل بفسه
التحقيق فى الامر .

ومن ناحية أخرى ، يدخل فى اختصاص اللجنة موالة فحص ما اذا كانت
الموجات المبلغ عن تخصيصاتها تستمر الدول فى استخدامها أم لا ، واذا تبين
لها على وجه قاطع أن الدولة قد تركت استخدام للموجة ، فإن لها أن تلتفى
تسجيلها فى هذه الحالة . واذا ما تقدمت اليها شكاوى من بعض الدول فإن
عليها أن تحقق الامر ، وتتخذ ما يلزم من القرارات على ضوء ذلك . واذا لم
تقدم الادارة المختصة فى الدولة المعنية البيانات التى تطلبها اللجنة ، فإن
للاخيرة أن تصرف النظر عن وجود تخصيص للموجة محل النزاع .

٤ - الجزء على مخالفة تدابير التسجيل .

٨٧٧ - ولكن ما الحكم الذى يتبع فى حالة قيام دولة بالبث الاداعى على
موجة غير مسجلة ؟ تستطيع المحطة اللاسلكية - عن طريق دولتها - أن تجرى
اتصالات مع المحطة التى ينتج التشويش عن ارسالها ، وتقرح عليها
التصحيجات الممكنة لمنع التشويش ، واذا فشل هذا الحل ، فإن للدولة أن
تبلغ الاتحاد الدولى للمواصلات اللاسلكية بالامر ، ويحيل الاتحاد الامر الى

لجنة التسجيلات - وعلى اللجنة في هذه الحالة أن تجرى تحقيقا في الامر ،
وأن تقدم تقريرا للاتحاد يتضمن توصياتها لحل المشكلة .

وتملك الدولة المضروبة - بالإضافة الى ذلك - أن تقوم بالتشويش على
مثل هذه الاذاعات التي تعبر أثريها . ومن المعروف أن القانون الدولي يحرم
التشويش ، ولكنه لا يمنعه في هذه الحالة ، ما دام القصد منه تنفيذ أحكام
الاتفاقيات الدولية .

وتوجد قضية هامة بمرضت علي المحاكم الفرنسية لها دلالة كبيرة في صدد
ما نقوم بدراسته ، وتبين الحدود التي يمكن أن يكون التشويش فيها
مشروعا .

استخدم راديو الاناضور ، الذي كان قد حصل على امتياز من الحكومة
الفرنسية بالارسال من فرنسا ، بعض الموجات التي كانت كل من السويد
وبريطانيا وإيطاليا قد سبقت الى تخصيصها لها بالبت عليها ، ولقد نتج عن
ذلك أن حدث تداخل بين هذه الاذاعات . ولقد احتجت الدول للثلاث ضد هذه
التصرفات لدى الحكومة الفرنسية ، واعتبرتها مسؤولة عن الاضرار التي
نجمت لها من جراء هذا التداخل .

ولم يكن لدى الحكومة الفرنسية وسيلة ما لأكراه راديو الاناضور على
احترام الاتفاقات الدولية . ومع ذلك فقد قام سكرتير الدولة لرياسة
الجمهورية ، المكلف بالاشراف على الاذاعة باتخاذ قرار في ٢٢ أبريل عام
١٩٤٨ يقضى بالتشويش على هذه الاذاعة ، وتم تنفيذ التشويش بالفعل منذ
مايو عام ١٩٤٨ حتى أبريل ١٩٤٩ .

ولقد طعنت الشركة الحاصلة على امتياز النشر والاذاعة على هذا الراديو
بصفة قاصرة ، في هذا القرار ، وطلبت من المحكمة أن تمنع استمرار
التشويش الذي تمارسه الاذاعة الفرنسية على ارسالها .

ولقد فصلت محكمة إستئناف باريس في هذه القضية (١) ، ووضعت فيها مبادئ لها قيمتها . فلقد رأت المحكمة أن التشويش على الاذاعات يعتبر من قبيل اعمال النصب *voie de fait* التي تبرر الاختصاص القضائي . كما اقرت مبدأ أن الاتحاد الدولي للمواصلات اللاسلكية هو وحده الذي يملك سلطة التدخل في الحالة التي يحدث فيها تدخل بين الاذاعات ، ومن ثم فقد اعتبر قرار التشويش باطلا .

وطعن في هذا الحكم امام محكمة التنازع . ولقد قضت الاخيرة بأن العمل المدعى بعدم شرعيته والذي يتعلق بالعلاقات الدولية للدولة الفرنسية ، والذي يستهدف ايقاف الخرق الذي يحدث لاتفاقية دولية موقعة من فرنسا ، يعتبر عملا حكوميا لا يجوز لأي قاض أن ينظر فيه .

« L'acte incriminé qui était relatif aux rapports internationaux de l'Etat Français et avait pour but de faire cesser les infractions a une convention internationale signée par la France, constituait un acte de gouvernement sur lequel aucun juge ne peut statuer. »

ولقد انتقد الفقهاء هذا الحكم على أساس أنه لم يسمح بالتعرض لموضوعيا لمشكلة مدى شرعية التشويش على الاذاعة .

اذاعات القرصنة

٢٢ - من المشاكل التي تثار في نطاق الاتصالات اللاسلكية وتحتاج الى التعاون الدولي لمعالجتها ، تلك الظاهرة الجديدة المعروفة باسم « اذاعات القرصنة » ، *les Postes Pirates*

واذاعات القرصنة هي محطات مملوكة ملكية خاصة تقوم على سفن أو

(١) قضية *La société de gérance et de publicité* ضد الحكومة
مراجع (Réf. C. app. Paris, 24 mai 1949. Porché c/Société de gérance
et de publicité, Gaz. Pal., 29 juillet 1949).

طائرات راسية أو سباحة في المياه أو الهواء أو على أى حامل آخر ، كان تقام على جزر صناعية خارج البحر الاقليمي لكل الدول ، وتقوم بـث تجارى للدول التى تمنع نظمها من بث الاعلانات التجارية ، سواء لأنها تأخذ بنظام احتكار الدولة للاذاعة ، أو لمنحها الاذاعة للمتزم بصفة قاصرة عليه .

وقد عرف المجتمع الدولي أكثر من شكل لهذه الاذاعات ، وخاصة على الشواطئ البريطانية وشمال أوروبا . فلقد تأسست محطة voice of slough فى عام ١٩٦٢ على احدى السفن الراسية على الجهة المقابلة للشاطئ البريطانى ، والحققت بها محطة أخرى تأسست عام ١٩٦٤ Radio Caroline (١) . وتحمل السفينتان علم بناما . وقد قامت الحكومة البريطانية بالاحتجاج لدى الاتحاد الدولي للاتصالات الذى ذكر بناما بمسئولياتها الدولية ، حيث كانت قد أبدت استعدادها لسحب تسجيل أى سفينة تبث اذاعات غير مشروعة . وهكذا أثار قيام هذه الاذاعات ردود فعل متعددة ، واستعدت الدول لمواجهتها دوليا وداخليا ، فما هى خصائص هذه الاذاعة ؟ وكيف تم مواجهتها ؟

اولا - خصائص اذاعات القرصنة :

٨٧٩- من الناحية الجغرافية : قلنا ان هذه الاذاعات تنطلق من البحار العالية . وهى تدعى بذلك أنها لا ترى سلطة تستطيع أن تطبق مختلف التشريعات المحلية المتعلقة بالاحتكار الداخلى للاذاعات ، أو باحتكار الدولة للاعلانات

(١) يراجع :

David M. Leine, International Telecommunication and international law, Leyden, 1970, p. 310 ss, Rousseau chronique des faits internationaux, R. G. D. I., 1963, P. 161, 1964, P. 952, 1965, p. 316.

• أيضا : ديباش ، مطول قانون الإذاعات ، السابق ص ٥٥٥ وما بعدها .

التجارية ، وبذلك تتفادى الخضوع لأي سلطة ذات سيادة .

من الناحية الفنية : تتأسس هذه الاذاعات على طول سفن راسية قريبة من الشواطئ والمخصصة للارسال اليها . كما ان هناك محطات قائمة على تجهيزات تأخذ سندا من عمق البحر ، أى جزر صناعية .

والمفروض - فى الحالة الاولى - ان الاذاعة تخضع لقانون الدولة التى تحمل السفينة علمها ، ولذا عادة ما تختار احدى الدول التى تسهل تسجيل السفن بها .

الهدف التجارى : تقوم اذاعات القرصنة من أجل تحقيق هدف معين هو الاستفادة المادية من احدى وسائل النشر . ولذا لا يتصور وجودها الا قريبا من الدول التى تحتكر النشر أو تحتفظ بالاحتكار لشركة خاصة . لذلك لا توجد اذاعات قرصنة قريبة من المناطق التى تنسم بالحرية فى الاذاعة .

ثانيا - المركز القانوني لاذاعات القرصنة :

٨٨٠ - تستند اذاعات القرصنة لمبدأ حرية البحار العالية ، ولكنها اذا كانت تستخدم البحار العالية كسند مادي تقوم فيه ، الا أنها فى الواقع تستخدم الاثير لنقل اذاعاتها . واذا كان الاثير موزع بين الدول على ما رأينا فان هذه الاذاعات ترسل على موجات مخصصة لدول أخرى ، ومن ثم فمن المحكم أن تحدث تداخلات أو تشويش ضار . ولكن الذى يحدث فى أغلب الاحيان هو أن البث من هذه الاذاعات يحدث فى أجواء دول لم تنضم الى أى من الاتفاقيات الدولية فى مسائل الاتصالات اللاسلكية .

ثالثا - ردود الفعل الداخلية ضد هذه الاذاعات :

٨٨١ - فى فرنسا : صدر مرسوم فى اكتوبر عام ١٩٦١ يحظر على كل

سفينة فرنسية ان تصمم بقيام اى اذاعة عليها ، كما حظرقهام الاذاعات فى المياه الاقليمية لفرنسا على السفن الوطنية او الاجنبية .

وفى بلجيكا : صدر مرسوم مماثل فى ١٨ ديسمبر عام ١٩٦٢ .

ولقد عانت الدول الاسكندنافية من هذه المشكلة أكثر من غيرها ، لذلك فلقد خالفت القواعد العامة ، ووضعت تدابير لتحريم هذه الاذاعات تطبق على السفن الاجنبية فى البحار العالية .

وفى النرويج : صدر القانون ٢٢ فى يونيو عام ١٩٦٢ .

ولقد عانت هولندا من المشكلة بشكل آخر ، اذ قامت اذاعة قرصنة على جزيرة صناعية مستندة الى قاع البحر العالى ، ولذا صدر قانون فى ٢ ديسمبر عام ١٩٤٢ ليواجه هذه الحالة . وقد نص على صريان القانون الهولندى الخاص بالتلفراف والتليفون على التجهيزات القائمة خارج البحر الاقليمى ، مرتكزة على قاع البحر الشمالى والذى اتفقت حدوده مع مساحة الرصيف القارى الممنوحة لهولندا .

رابعا - حدود الفعل الدولية :

٨٨٢ - يخلو قانون البحر من احكام تمنع نشاط اذاعات القرصنة . ذلك ان النتائج المترتبة على مبدأ حرية البحار بالنسبة للاذاعات من الحدائة بحيث لم يتناولها الفقه حتى الآن . وقد تجنب مؤتمر جنيف لقانون البحر فى عامى ١٩٥٨/١٩٦٠ التعرض للمشكلة .

وحاول البعض - مع ذلك - أن يؤكد أن نصوص المعاهدات المتصلة بالرصيف القارى Plateau continental تمنى للدولة الشاطئية صورا من حقوق السيادة التى تخول لها أن ترأب التجهيزات التى تستخدم القاع فى الارسال الاذاعى (١) .

ومع ذلك ، فان تنبع الاحكام اننى استقر عليها الفقه وقررتها معاهدات (م - ٥٠ - القانون)

جنيف لقانون البحر تجعل من الصعب اقرار هذا الحل . ذلك ان حقوق الدولة على الرصيف القارى لا تتعدى اكتشاف واستغلال الموارد الطبيعية فقط ، فلا يسرى على النطاق البحرى الذى يعلو قاع البحر ، والذى يظل محكوما بمبدأ حرية البحار ، ولا يجوز للدولة ان تمد رعايتها له بحيث تشمل التجهيزات التى تستخدم لأغراض أخرى (١) .

ولذلك فقد انتهى معظم الفقهاء الى أن قانون البحر لا يقدم للدولة الشاطئية أى قدرة رقابية على النشاط الاداعى الذى يوجد فى البحر العالى ودولة العلم وحدها هى التى يمكنها أن تتصرف . ولكن اذا كان من الممكن اتخاذ تنظيم فى البحر العالى تجاه هذا النشاط ، فيجب أن يوجد شئ آخر غير المد فى التنفيذ لقوانين الدولة الخاصة بتحريم هذه الانشطة الى نطاق يتعدى بحرهما الاقليمى ، وخاصة تجاه السفن أو التجهيزات الاجنبية من الدولة (٢) .

ولذلك نجد المؤتمرات الدولية للاتصالات اللاسلكية قد شغلت منذ وقت حديث بالمشكلة ، واصدرت عدة تنظيمات تواجهها . ففي المؤتمر الادارى للاتصالات اللاسلكية الذى عقد فى جنيف عام ١٩٥٩ اصدرت الدول تنظيميا يحظر على الدول تأسيس أو استخدام اذاعات مرئية أو مسموعة على متن سفينة أو طائرة ، أو على أى جسم عائى أو طائر خارج النطاق الاقليمى . وحرمت من ناحية أخرى على المحطات اللاسلكية المتحركة ، فى البحر أو فوق البحر ، بأن تمارس أى نشاط اداعى . وكذلك جاء بتوصيات المؤتمر أن

Ch. Rousseau, Chroniqu des faits internationaux, Rev. gen. dr. int. public, 1965, P. 522.

«S'il peut adopter une réglementation en haute mer : ذلك فى ذلك :
mer à l'égard des ses ressortissants et des navires qui s'y trouvent, autre chose est de mettre à exécution les normes édictées par lui au moyen d'une action de contrainte exercée en haute mer, surtout à l'égard de ressortissants étrangers qui ne se trouvent pas dans la limite de son territoire».

تشغيل محطات اذاعية على متن السفن أو الطائرات الموجودة خارج الحدود الإقليمية يعتبر مخالفا للاستخدام المعقول للموجات ويمكن أن ينتهى بانسباء مركز شديد الاضطراب ، وطلبت من الادارات المشتة فى المؤتمر أن تطلب من حكوماتها « بأى وسيلة - مباشرة أو غير مباشرة - أن تتحاشى أو توقف مثل هذه المحطات ، وأن تتخذ التدابير الكفيلة بمنعها عن ذلك ، » .

وتطبيقا لهذه التدابير ، أرسلت لجنة تسجيل الموجات مذكرة الى الدول الاعضاء فى الاتحاد الدولى للاتصالات اللاسلكية تدعوهم فيها الى اصصدار تعليماتهم الى الادارات التى تتولى تسجيل السفن أو الطائرات بأن تخبرهم بمنع مثل هذه الاذاعات أيا كان المكان الذى تتواجد فيه . وذكرت المذكرة الدول بما جاء بأحكام اتفاقيات جنيف للبحر العالى التى تجعل الدولة التى تحمل السفينة علمها « مختصة بقاء يقع عليها أو منها من أفعال فى البحر العالى . وعلى ذلك فإن هذه الدولة تعتبر مسؤولة تجاه مجموع الدول الأخرى عن ملاحظة أن تقوم هذه السفينة بالتزاماتها الناتجة عن التنظيم الدولى للاتصالات اللاسلكية .

ونلاحظ فى النهاية أن الدول الأوروبية قد دخلت عام ١٩٦٤ فى اتفاقية

لمنع هذه الأنشطة الضارة فى البحار المتصلة بها .

المشكلة أمام مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار :

٨٨٣ - واجهت الدول هذه المشكلة ، وتناولها نص المادة ٩٧ من اتفاقية

قانون البحار حيث ذكر أن الدول « تتعاون جميعها فى قمع البث الاذاعى غير المصرح به من البحار ذكر العالمة » . وخول الاختصاص بالضبط والمصادرة لآى من : دولة علم السفينة ، أو مكان التسجيل أو الدولة التى يكون المسئول عن البث من رعاياها ، أو الدولة التى يمكن استقبال البث فيها . أو أى دولة أخرى يشكل هذا البث تشويشا على اتصالاتها اللاسلكية المصرح بها .

وقد سوت نصوص المشروع بين اذاعات القرصنة وصور الاستخدام غير المشروع الأخرى للبحار ، كالقرصنة وتجارة الرقيق ، واعتبرتها جريمة من جرائم البحار العالمة .