

الفصل التاسع

قانون البحار

تطور قانون البحار فى إطار الصراع بين نظريتى البحر المغلق والبحر المفتوح وكان للتطورات التكنولوجية بالإضافة إلى ضغوط الدول الساحلية النامية ورغبتها فى الإستفادة من ثروات البحر أثرها فى تطور قانون البحار فقد كان من مصلحة الدول البحرية الكبرى أن يتسع حق المرور بحيث لا يترك للدولة الساحلية إل بحرا إقليميا ضيقا بينما رغبت الدول الساحلية فى توسيع بحرهما الإقليمى وسلطتها الإقتصادية على ثروات البحر 0

ومن ناحية أخرى فقد أرادت الدول الساحلية أن تحتكر ثروات البحر ووجودها البحرى والتجارة البحرية بينما أرادت الدول الحبيسة أن تقسم فرص التجارة والمنفذ البحرى وثروات البحر 0 وكان بين الدول الساحلية دول متضررة من وضعها الجغرافى لا يستفيد بقدر كاف من موقعها البحرى 0

وقد تم تقنين قواعد قانون البحار لأول مرة عامى 1958، 1960 حيث إهتم التقنين بجانبى الملاحة البحرية والثروات الإقتصادية مع إعطاء الأولوية للملاحة البحرية فشمل التقنين البحر الإقليمى والمنطقة المجاورة والجرف القارى وأعلى البحار ثم تفاعلت العوامل السابقة والقوى والمصالح المتباينة مع التطور التكنولوجى بحيث أمكن إبرام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 التى عكست هذه التطورات وتعد المصدر الوحيد لقانون البحار الحالى حيث دخلت حيز النفاذ منذ أبريل 1995 بعد تصديق ستين دولة على الإتفاقية 0

وفيما يلى أهم أحكام قانون البحار وفقا لهذه الإتفاقية التى تضم 320 مادة و9 ملاحق والتى أجيّزت بأصوات 130 دولة ضد 4 دول وإمتناع 17 دولة عن التصويت وقد إستغرق إبرامها 9 سنوات من المفاوضات المطولة والمكثفة بين جنيف ونيويورك وكراكاس وأخيرا تم التوقيع عليها فى جامايكا 0

ولما كانت الافاقية قد روعى في ايرامها أسلوب جديد هو الصفقة الشاملة فإن معظم أحكام هذه الإتفاقية أصبحت من القواعد العرفية الفورية ومن ثم أمكن لعدد من الدول أن تطبق أحكام الإتفاقية قبل سريانها 0 وقد عكست الإتفاقية إلى حد بعيد درجة عالية من التوازن بين مصالح الدول النامية عموما من ناحية ومصالح الدول المتقدمة من ناحية أخرى وكذلك التوازن بين مصالح الدول الساحلية والحيبية 0

أولا - المياه الداخلية :

لا خلاف على أن المياه الداخلية جزء من إقليم الدولة الذى يخضع لسيادتها المطلقة وإختصاصها الإقليمي العام بعد تطور طويل تردد فيه العمل بين المعيارين الإقليمى والجنسية فى الإختصاص القضائى 0

فى قضية *R.V. Anderson* عام 1868 حيث أعلنت محكمة الجنايات الإستئنافية فى بريطانيا خضوع المواطن الأمريكى الذى ارتكب مذبة على متن باخرة بريطانية فى المياه الداخلية الفرنسية لإختصاص المحاكم البريطانية حتى رغم أنه كان فى متناول يد العدالة الفرنسية والعدالة الأمريكية بحكم جنسيتها، ومن ثم يجب أن يحاكم وفق القانون البريطانى 0

كذلك قررت المحكمة العليا الأمريكية فى قضية *Whitdenhus* (عام 1887 أن المحاكم الأمريكية مختصة بمحاكمة أحد أعضاء طاقم سفينة بلجيكية لقتله مواطنا بلجيكيا آخر عندما كانت السفينة راسية فى ميناء جيرسى فى نيويورك 0

ومن ثم فإن السفينة التجارية الموجودة فى ميناء أجنبى أو فى ميناء داخلية أجنبية تخضع بشكل ألى للقضاء المحلى مالم يكن هناك إتفاق صريح على خلاف ذلك على أن تترك المسائل النظامية المتعلقة بالطاقم والتى لاتمس السلم فى إقليم الدولة الساحلية تترك على سبيل المجاملة لإختصاص دولة العلم ومع ذلك فقد ينشأ موقف مختلف تكون فيه الجنسية الأجنبية سفينة حربية 0

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

عام 1812 0

وإذا كانت المياه الداخلية جزءا من إقليم الدولة المائي ينسب عليه إختصاصها فإنه يجب الإنتباه إلى مركز القنوات المائية الدولية التي تعتبر مياه داخلية ولكنها تكتسب وضعها خاصا لا تنفرد الدولة بتقريره وإنما يراعى مصالح المجتمع الدولي على ماسنرى0

ثانيا - البحر الإقليمي :

هو الشريط الساحلى الذى تطورت مساحته من 3 إلى 12 كيلومترا بحريا وفقا لقدرات الدولة العسكرية وقدرات مدافعها الساحلية Cannon-Shot وتقاس هذه المسافة من أدنى نقطة للجزر عند الساحل0

أما إذا كان شاطئ الدولة الساحلية غير طبيعى تكتفه التلججات والجزر والخلجان والنتوءات فقد وضعت الإتفاقية قواعد خاصة للقياس على أساس الخطوط المتسلوية State Base Lines وقد اثرت مسألة الشواطئ غير الطبيعية فى قضية المصايد الإنجليزية النرويجية عام 1951 أمام محكمة العدل الدولية حيث أصدرت النزويج قانونا لتحديد بحرهما الإقليمي على طول ألف ميل من سواحلها مستخدمة طريقة الخطوط المتساوية Straight base lines بحيث أدخلت جزءا من البحر العالى وأدى ذلك إلى منازعات حول نشاط سفن الصيد البريطانية فى المنطقة وتحدثت بريطانيا قانونية الطريقة النرويجية فى القياس0

ولكن المحكمة أيدت الموقف النرويجى على أساس الحقائق الجرافية وأشارت المحكمة إلى أن الطريقة العادية فى القياس لا تنطبق على شواطئ النزويج ، كما أن النزويج قد اتبعت هذا النظام منذ عدة سنوات دون إعتراض من الدول الأخرى بما فى ذلك بريطانيا ومن ثم أصبحت هذه الطريقة من مبادئ القانون الدولي فى مثل هذه الظروف حيث أصبحت قاعدة عرفية بعد طول الممارسة والقبول ن وتطبق بريطانيا نفس الطريقة فى بعض سواحلها عند إسكتلندا 0

اختلفت الدول حول عرض البحر الإقليمي فلم تحددته إتفاقية 1958 ورفض مؤتمر 1960 بأغلبية صوت واحد إقتراحا أمريكيا كندا بتحديدده لسته أميال تليه منطقة صيد خالصة عرضها ستة أميال أخرى ثم أكدت إتفاقية 82 إمكانية مد البحر الإقليمي إلى إثنى عشر ميلا بحريا وطبقت ذلك بريطانيا عام 1987 والولايات المتحدة عام 1988 رغم

عدم إنضمامها للإتفاقية 0 وبذلك تقنن إتفاقية 1982 العمل الدولي الغالب فى هذا الشأن حيث تراوح عرض البحر الإقليمى حين ذاك بين 3،12 ميل بينما مدت بعض الدول اللاتينية بحرها إلى 200 ميلا 0

الوضع القانونى للبحر الإقليمى

تأرجح الوضع القانونى للبحر الإقليمى بين عدد من النظريات التى تلخص إتجاهين كبيرين هما إعتباره جزءا من التراث المشترك للإنسانية (*Res Communes*) (مع منح الدولة الساحلية بعض السلطات فيه ، ثم أصبح هذا البحر يخضع لسيادة الدولة مع سماحها لسفن الدول الأخرى بحق المرور البرئ وهو حق لا يرد على المياه الداخلية ، وهو ما أكدته إتفاقية 1982 حيث إستقر هذا المبدأ فى القضاء الدولى منذ قضية *Grisbadarma* عام 1909 ثم قضية النرويجية البريطانية 1951 وقضية قناة بيجل عام 1977 0

وإذا كانت سيادة الدولة على بحرها الإقليمى مبدأ مستقرا فإن حق السفن التجارية الأجنبية فى المرور البرئ يوازيه رغم إختلاف نطاق هذا الحق بإختلاف معايير البراءة (*Innocent Passage*) وهذا التوازى بين سيادة الدولة وحق الغير فى المرور البرئ جعل الفقه حتى نهاية الستينات يصر على التمييز بين سيادة الدولة وإختصاصها *Imperium and Domintum* مما يخرج البحر الإقليمى من نطاق حدود الدولة فى نظر فقهاء نظام القانون العام *Common Law* بينما يجعله جزءا من إقليم الدولة يخضع لقانونها الوطنى عند فقهاء نظام القانون المدنى *Civil Law* 0

وقد ظل هذا الأمر موضع جدل عميق وتطور تشريعى طويل فى بريطانيا منذ قانون الإختصاص فى المياه الإقليمية لعام 1878 الذى وقف بالإقليم البريطانى عند آخر نقطة للجزر يبدأ بعدها إختصاص البحرية البريطانية ، وذلك على عكس الولايات المتحدة التى أكدت محاكمها منذ عام 1923 فى قضية *Cunard V. Mellon* أن البحر الإقليمى جزء من الأمة الأمريكية ولكن البحر الإقليمى ملك للولايات المتحدة لا للإتحاد حتى حسمت المحكمة العليا الأمر عام 1947 فى قضية *Tidelands* 0

وأكدت إتفاقية 1958 حق المرور البرئ وهى الملاحة العادية فى البحر الإقليمى بغرض عبور البحر دون الدخول فى المياه الداخلية أو القDOM منها 0 وقررت إتفاقية 1982 أن الملاحة العادية قد يطرأ عليها توقف مؤقت بشرط أن يكون مترتبا على هذه الملاحة أو أملتة ضرورة ملجئة أو قوة قاهرة ولا تتعاطى الدولة رسوما على هذا المرور

إلا لخدمات معينة ، ويتعين على السفن المارة أن تحترم قوانين ولوائح الدولة الساحلية خاصة تلك المتعلقة بالملاحة مادامت تتفق مع القانون الدولي (0)

وينتفى عن المرور وصف البراءة حين يصبح ضارا بالسلم والأمن والنظام فى الدولة الساحلية وكذلك فى حالة سفن الصيد الأجنبية التى لا تراعى لوائح الصيد فى الدولة الساحلية ، فإذا أصبح المرور غير برى جاز للدولة الساحلية أن تتخذ الخطوات اللازمة لمنع بل ووقفه مؤقتا لأسباب تتعلق بأمنها بشرط أن يتم الإعلان عن هذا الوقف وألا يسرى الوقف على المضائق الدولية (0)

وقد طورت إتفاقية 1982 فكرة المرور البرى بالنص على أمثلة للتصرفات ونقل الأسلحة واستخدام القوة أو التهديد بها وانتهاك اللوائح الصحية والمالية والجوازات والهجرة والتعرض لوسائل الاتصال فى الدولة الساحلية وأى نشاط آخر لا يتصل مباشرة بالملاحة (0)

وقد صار الجدل حول ما إذا كان مرور السفن الحربية فى وقت السلم يعد مرورا برينا من عدمه ويتعقد الموقف عندما حذف من إتفاقية 58 حول البحر الإقليمي مادة تعالج هذا الموقف مما دفع البعض للإفتراض بأن السفن الحربية تستوى مع السفن التجارية (0)

وكان واضحا أن الدول الغربية إتخذت موقفا كان من الناحية التاريخية يؤكد وجود حق المرور البرى للسفن الحربية وذلك فى مواجهة الموقف المعاكس من الدول الشيوعية والعالم الثالث (0) وفى سبتمبر 1989 أصدرت الولايات المتحدة والإتحاد السوفيتى تفسيراً مشتركاً لقواعد القانون الدولى الخاصة بالمرور البرى مما يؤكد أن ما احتوته إتفاقية 1982 هو صحيح القواعد القانونية فى هذا الشأن حيث تنص على أن كل السفن بما فى ذلك الحربية وبصرف النظر عن حمولتها أو تسليحها أو وسائل تسييرها تتمتع بحق المرور البرى فى البحر الإقليمي وفقا للقانون الدولى دون حاجة إلى إخطار أو تصريح مسبق (0)

ويعتبر المرور برينا فى نظر الإتفاقية والبيان الثانى إذا لم ينطوى على أى من الأنشطة المحظورة فى المادة 2/19 السالف الإشارة إليها ، وأن تلتزم السفن المارة باحترام لوائح الدولة الساحلية وقوانينها بشرط ألا تتضمن هذه القواعد ما من شأنه إنكار حق المرور البرى أو اعاقته (0)

وتمارس الدولة الساحلية اختصاصها على السفن الأجنبية المارة في بحرها الإقليمي في المواد الجنائية خاصة القبض والتحقيق في شأن الجريمة التي تقع على السفينة في الأحوال الموضحة في المادة 19 من إتفاقية 1958 حول البحر الإقليمي 0

ولاستطيع الدولة الساحلية أن تتدخل في جريمة وقعت قبل دخول السفينة البحر الإقليمي بشرط ألا تكون السفينة قد شرعت في دخول المياه الإقليمية أو دخلتها فعلا 0 كما لا تستطيع الدولة الساحلية أن تمارس الإختصاص المدنى على السفن الأجنبية فى بحرها الإقليمي بالنسبة لركاب ولا أن تنفذ على السفينة أو تحتجزها مالم تكن السفينة مارة من المياه الداخلية إلى البحر الإقليمي على ألا يخل ذلك بحق الدولة بالقيام بذلك فى سياق الدعاوى المدنية 0

أما السفن الحكومية والحربية فتتمتع بالحصانة من إختصاص الدولة الساحلية رغم أن الدولة الساحلية قد تأمرها بمغادرة بحرها الإقليمي فورا إذا إنتهجت الأحكام التى تنظم المرور ، وأن تلقى بالمسئولية على دولة العلم فى الحالات التى ينشأ فيها الضرر 0

ثالثا - الخلجان :

قررت م/7 من إتفاقية البحر الإقليمي لعام 1958 أنه إذا كانت المسافة بين أدنى نقطة للمياه فى المدخل الطبيعى للخليج لا تتعدى 24 ميلا فإنه يمكن رسم الحد الخارجى للخليج بين نقطتى انحسار المياه وتعتبر المياه المحصورة حينئذ مياه داخلية 0

وهذه القاعدة لا تنطبق على الخلجان الداخلية التى تعتبرها الدولة الساحلية مياه داخلية من زاوية الحقوق الداخلية المستندة إلى القبول العام أكثر من إستنادها إلى مبدأ محدد فى القانون الدولى 0 وقد إدعت بعض الدول أن خلجانها خلجان تاريخية مثل كندا بشأن خليج Hudson (رغم إعتراض الولايات المتحدة وبعض الدول الأمريكية بشأن خليج Fonseca) عام 1917 0

وقد أكدت المحكمة العليا الأمريكية الوضع القانونى للخليج التاريخى الذى يجب أن يستند إلى ممارسة الدولة الساحلية لسلطتها عليه مقرونة بقبول الدول الأخرى وهو ماتأكد فى قضية U.S.V State of Alaska Case عام 1975 بشأن مياه خليج كوك Cook Inlet حيث قررت المحكمة العليا أن ألاسكا يتوفر لها الشروط المطلوبة وأن الخليج لم يعتبر خليجا تاريخيا

تحت سيادة كل من ألاسكا وواشنطن وموسكو ومن ثم يكون للحكومة الفيدرالية وليس ألاسكا الحق فى خليج كوك 0

وعندما أعلنت ليبيا عام 1973 خليج سرت خليجا تاريخيا وحددت حده الخارجى فى حدود 300 ميلا إعتزضت على ذلك بعض الدول بما فى ذلك الولايات المتحدة وأعضء الإتحاد الأوروبى 0 فقد أشارت الولايات المتحدة فى مذكرة إلى ليبيا عام 1974 إلى قواعد القانون الدولى الخاصة بممارسة السلطة الفعالة والعننية والظاهرة فى الماضى وموافقة الدول الأخرى على ذلك وأنها قد أرسلت فى عدة مناسبات قوات بحرية وجوية إلى الخليج لتؤكد معارضتها للدعوى الليبية وأن مياه الخليج جزء من أعالى البحار 0 ولايزال الخلاف مستمرا بين ليبيا والولايات المتحدة حول وضع خليج سرت 0

رابعا - الجزر:

عرفت إتفاقية 1958 حول البحر الإقليمى الجزر بأنها تتكون من مساحة من اليابسة تكونت بشكل طبيعى ومحاطة بالماء وتقع أعلى من مستوى مد الماء ، ويمكن أن يكون لها حزام بحرى 0

ورغم أن الجزر يمكن أن تكون اساسا لقياس البحر الإقليمى والمنطقة المجاورة والمنطقة الإقتصادية الخالصة والجرف القارى فقد سجلت إتفاقية 1982 (م/121/3) أن الصخور التى لاتصلح بذاتها للحياة الإنسانية أو الإقتصادية لا يكون لها منطقة إقتصادية خالصة أو جرف قارى 0

وقد صارت مشكلة حادة بين تركيا واليونان حول بحر إيجه منذ منتصف السبعينات، وتجددت المشكلة الآن (يونيو 1995) بعد تصديق اليونان على إتفاقية قانون البحار لعام 1982 وقرار البرلمان بمد البحر الإقليمى لجزر بحر إيجه إلى 12 ميلا بحريا حيث هددت تركيا بمحاربة اليونان إذا نفذت قرار البرلمان 0

(5) الدول الجزرية Archipelagic States :

أثارت مشكلة الدول الجزرية اهتمام مؤتمر جنيف 1958 ولكن إتفاقية البحر الإقليمى لم تشر صراحة إلى الحل ثم نصت المادة 1947 من إتفاقية 82 على أنه يجوز للدولة الجزرية أن تحدد حدها البحرى على أساس الخطوط المستقيمة التى تربط بين

النقاط الخارجية للجزر والتعرجات الجافة للدولة الجزرية بشرط أن تدخل فى نطاق الخطوط المستقيمة الجزر الرئيسية وأن تكون مناطق الماء إلى مناطق اليابسة واحد على واحد وتسعة إلى واحد وألا يتعدى طول الخطوط المستقيمة 100 ميل بحرى ولكن يجوز لمجموع عدد الخطوط المستقيمة التى تحصر الجزر تجاوز هذا الطول فى حدود 3 % من عددها بحد أقصى 125 ميلا بحريا 0

ولا يجوز أن تمتد الخطوط المستقيمة من أدنى مستوى للماء إلا إذا كانت المنلتر أو المنشآت المماثلة القائمة بشكل دائم فوق مستوى سطح البحر قد بنيت عليها أو إذا كان أدنى مستوى للماء يقع كلياً أو جزئياً على مسافة لا تتجاوز عرض البحر الإقليمي مقاساً من أقرب جزيرة 0

ولا يجوز للدولة الجزرية أن تطبق هذا النظام بطريقة تؤدي إلى حجب البحر الإقليمي لدولة أخرى عن أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة 0 وإذا وقع جزء من المياه الأرخيبيلية للدولة الجزرية بين جزئين من دولة تقع فى الجوار المباشر فإن الحقوق القائمة وكافة المصالح المشروعة الأخرى التى كانت تمارسها هذه الدولة تقليدياً فى هذه المياه وكذلك كافة الحقوق المنصوص عليها فى إتفاقية بين هاتين الدولتين يتعين الإستمرار فى احترامها 0

ويتعين على الدول الجزرية أن تعلن حدودها البحرية فى خرائط أو قوائم من المساط الجغرافية وأن تودع نسخة من كل خريطة أو قائمة لدى الأمين العام للأمم المتحدة 0

وتمارس الدولة الجزرية سيادتها على كافة المياه الواقعة داخل الحدود المستقيمة التى تعتبر مياهاً أرخبيلية ، على أن يتم الإبلاغ عن الإتفاقات القائمة وحقوق الصيد التقليدية وخطوط الأسلاك البرقية تحت الماء 0 وتتمتع سفن كافة الدول بحق المرور البرى فى المياه الأرخيبيلية ، كما أن جميع السفن والطائرات تتمتع بحق المرور فى المحرات للبحر الأرخيبيلى عبر مسارات مائية وجوية تحدها الدولة الجزرية للمرور المستمر والسريع (Continuous and Expeditious Passage) وفقاً للمادة 53 من إتفاقية 1982

وقد ترتب على ذلك أنه عندما أغلقت أندونيسيا عام 1988 مضائق Sunda . Lombok أكدت الولايات المتحدة أن الأحكام الخاصة بالدول الجزرية فى إتفاقية 1982 تعكس

أما حريات أعالي البحار فتشمل الملاحة والصيد ووضع الكابلات البحرية وخطوط الأنابيب وحرية التحليق والطيران وغيرها من الحريات المعترف بها في القانون الدولي (1) وليس من بين هذه الحريات إجراء التجارب النووية الذي حذرته إتفاقية الحظر النووي لعام 1963 كما أكدته أستراليا ونيوزيلندا أمام المحكمة وفي قضية التجارب النووية الفرنسية كما أكدت المادة 88 من إتفاقية 1982 قصر استخدام أعالي البحار في الأغراض السلمية (2)

وتتمتع بنفس الحريات الدول الحبيسة وهو ما أكدته المادة الثالثة من إتفاقية أعالي البحار لعام 1958 وقد أثرت مسألة حرية الملاحة في أعالي البحار في أوقات الصراع المسلح خلال الحرب العراقية الإيرانية وأصدرت بريطانيا في هذا الصدد بيانا عام 1987 تؤكد فيه مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار إذا كان هناك أساس معقول للشك في أن السفينة تحمل أسلحة إلى الطرف الآخر باستخدامها في الصراع وهذا حق إستثنائي لأنه إذا ثبت أن هذا الشك لا أساس له وأن السفينة المطالبة للتعويض عن الضرر الذي سببه التأخير على أن هذا الحق لا يجب أن يصل إلى حد فرض حصار بحري أو أى أشكال أخرى من الحرب الإقتصادية (3)

ويحكم قانون دولة العلم نظام السفينة في أعالي البحار ولذلك يجب أن يكون لكل سفينة جنسية وعلماً حيث تعتمد الجنسية على العلم ولكن المادة 5 من إتفاقية أعالي البحار قد إشتراطت أن يكون هناك رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة وأن تمارس الدولة سيطرة فعلية وإشرافاً على المسائل الإدارية والفنية والإجتماعية على السفن التي ترفع علمها (4)

وكان هذا الحكم يهدف إلى منع استخدام الأعلام الممكنة (*Flags of Convenience*) التي تقدمها بعض الدول مثل ليبيريا وبما حيث تمنح جنسيتها للسفن التي تطلبها بسبب انخفاض الضرائب لديها وعدم تطبيق هذه السفن لمعظم إتفاقيات الأجور والتأمين الإجتماعي مما يجعل السفن تعمل بأقل النفقات (5)

وقد طلب من محكمة العدل الدولية عام 1960 أن تحدد معنى الرابطة الحقيقية (*Genuine Link*) المفترضة بين السفينة والدولة وذلك من جانب المنظمة البحرية الدولية الإستشارية (*IMCO*) فأشارت المحكمة إلى أن وظيفة هذا النص هو تمكين بنما وليبيريا من عضوية اللجنة البحرية الإستشارية بحصولهما على أعلى رقم من الأوزان البحرية المسجلة (6)

وقد حاول مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية عندما نظم مؤتمرا حول شروط تسجيل السفن عام 1984، حيث وقعت إتفاقية في هذا الشأن عام 1986، أن يحدد معنى أعلام الملاحة على أساس أن ثلاث الأسطول التجارى العالمى عام 1985 يرفع مثل هذه الأعلام 0 فتم النص على أن دولة العلم يجب أن تنص فى قوانينها ولوائحها على ملكية السفن التى ترفع أعلامها عن طريق مشاركة مواطنيها فى ملكيتها بما يمكن الدولة من ممارسة الإختصاص والرقابة على هذه السفن 0

وقد أثير موضوع الرابطة الحقيقية بمناسبة هجوم إيران على الملاحة التجارية الكويتية مما دفع الكويت إلى أن تطلب من الإتحاد السوفيتى والولايات المتحدة وضع أعلامها على الناقلات الكويتية وتسمى هذه الظاهرة 0) *Reflagging* (وقد رفعت الولايات المتحدة أعلامها عام 1987 على 11 ناقلة كويتية لحماتها 0 كما وافقت بريطانيا على رفع أعلامها على عدد من الناقلات الكويتية وأوضحت واشنطن ولندن أن شرط الرابطة الحقيقية بين العلم الأجنبى والناقلات الكويتية متوفر خاصة على ضوء الغموض الذى يكتنف سلوك الدول بالنسبة لتعريف الرابطة الحقيقية فى مثل هذه المواقف 0)

ولايجوز للسفينة أن تبحر بغير علم أو بأكثر من علم لأن السفينة فى الحالة الأولى تكون عرضة للتفتيش والقبض فى أعالي البحار وهو ماأكده المجلس الخاص البريطانى *Private Council* (فى قضية نعيم مولفان) *Naim Molvan* (ضد النائب العام لفلسطين عام 1948 بمناسبة إعتقال البحرية البريطانية لسفينة لا جنسية لها كانت تحاول نقل مهاجرين إلى فلسطين 0

والأصل أن دولة العلم هى وحدها صاحبة الإختصاص على السفينة وقد تأكد ذلك منذ قضية اللوتس عام 1927 ويسرى ذلك على السفن التابعة للدولة حربية وتجارية حيث تتمتع بحصانة كاملة من إختصاص أى دولة أخرى وفق المادتين 9،8 من إتفاقية أعالي البحار وكذلك 96،95 من إتفاقية 1982

الإستثناء على الإختصاص المطلق لدولة العلم على السفينة :

(1) حق الزيارة :

يجوز للسفن الحربية أن تقترب من السفن التجارية للتأكد من جنسيتها وهذا لايشمل حق الزيارة أو الصعود على السفينة بشرط ألا يكون هناك عداة بين الدولتين 0 وهذا حق مقرر فى المادتين 22 من إتفاقية أعالي البحار و111 من إتفاقية 1982 0

6) مضيق هرمز : ويقع في مدخل الخليج العربي ويخضع لأحكام القانون الدولي العام
أى إتفاقية 1982 0

7) مضيق تورس (Torres): ويحكمه إتفاقية سيدنى بأستراليا الموقعة فى 18 ديسمبر
1978 بين أستراليا وغينيا الجديدة وتتضمن نطاقا لمرور السفن والطائرات مستمدا
مباشرة من نظام المرور العابر المقرر فى إتفاقية 1982 0

8) مضيق تيران (Tiran): ويتراوح عرضه بين 5 ، 25 كم ويربط البحر
الأحمر بخليج العقبة وقد نصت المادة 2/5 من إتفاقية السلام المصرية الإسرائيلية على
أن الطرفين يعتبران مضيق تيران وخليج العقبة من الممرات المائية الدولية المفتوحة
لجميع الدول وتتمتع فيها بحرية لا تجوز إعاقتها ولا يجوز تقيدها وتشمل حرية الملاحة
وحرية الطيران 0

ونحن نرى أن هذه الإتفاقية لا تتفق مع المادة 35/ج من إتفاقية 1982 كما لا تلزم
الدول الأخرى المشاطئة لخليج العقبة وهى السعودية والأردن 0

سادسا - المنطقة المجاورة أو الملاصقة (Contiguos Zone):

ترجع فكرة المنطقة المجاورة إلى قوانين (Hovering Laws) فى إنجلترا فى القرن الثامن
عشر حيث سمح باستثناء على حرية أعالي البحار للسفن البريطانية بالرقابة الجمركية
على السفن الأجنبية التى يشتبه فى مرورها خارج المياه الإقليمية الإنجليزية ثم أقر
المعرف الدولي هذه السابقة كما أكدت الإتفاقات التى أبرمتها الولايات المتحدة بين عام
1919 و1932 لإحكام رقابة الحظر على الكحول (Liquor Treaties) ثم عرف هذا المفهوم فى
مؤتمري 1930 ، 1958 0

والمنطقة المجاورة هى منطقة تجاور البحر الإقليمي ويكون للدولة الساحلية بعض
السلطات الخالصة المحدودة وهى منطقة إنتقالية وظيفتها تخفيف التناقض بين نظام أعالي
البحار ونظام البحر الإقليمي ، ونظمتها المادة 33 من إتفاقية 1982 وهى تكرر للمادة
1/24 من إتفاقية 1958 حيث تمارس الدولة الساحلية الرقابة اللازمة لمنع إنتيخات
قوانينها الجمركية والمالية والصحية والهجرة فى إقليمها وبحرها الإقليمي وكذلك المعاقبة
على هذه الأفعال فى هاتين المنطقتين 0 وقد تحدد عرض المنطقة المجاورة بأثنى عشر

ميلا بحريا ولكن فكرة هذه المنطقة لا تتور إذا كان عرض البحر الإقليمي بهذا الإتساع ولذا لم تعد لها أهمية بعد مد البحر الإقليمي من ناحية وظهور المنطقة الاقتصادية من ناحية أخرى 0

سابعا - المنطقة الاقتصادية الخالصة (Exclusive Economic Zone) :

ظهرت هذه الفكرة في إطار محاولة الدول النامية الحصول على عائد أكبر من ثروات البحر خاصة السمكية في مواجهة الدول البحرية الكبرى وبدأت تتبلور منذ بداية السبعينات وأصبحت من المعالم الرئيسية لإتفاقية 1982 ولذا تعد حلا وسطا بين الدول الراغبة في مد بحرها الإقليمي إلى 200 ميل والدول الراغبة في إقامة نظام تتحدد فيه سلطات الدولة الساحلية 0

وكانت محكمة العدل الدولية قد أشارت في قضايا المصايد الأيسلندية عام 1974 إلى أن مفهوم منطقة الصيد حيث للدولة الساحلية سلطان مطلق يختلف عن سلطانها على البحر الإقليمي قد تبلورت كقانون عرض في السنوات الأخيرة منذ مؤتمر جنيف عام 1960 وأن منطقة الصيد بعرض 12 ميلا صارت مقبولة بشكل عام ، وليس وراء ذلك مشيرة إلى مد أيسلندا للمنطقة إلى 50 ميلا ، ورخصت المحكمة للدولة الساحلية بحقوق تفضيلية إذا كانت تعتمد على مصايدها الساحلية ، حتى وضعت إتفاقية 1982 نظاما خاصا للمنطقة الاقتصادية الخالصة في المادة 1965 ومنحت الدولة الساحلية حقوقا سيادية في مجال إستكشاف وإستغلال وحفظ وإدارة الموارد الطبيعية الحية وغير الحية في المياه التي تعلو قاع البحر وبداخل القاع وتحت تربتها وفي شأن الأنشطة الأخرى المتعلقة بالإستكشاف والإستغلال الإقتصادي للمنطقة مثل إنتاج الطاقة من المياه والتيارات والرياح 0

وللدولة الساحلية أيضا سلطة في شأن إنشاء وإستخدام الجزر الصناعية والمنشآت وكذلك أعمال البحث العلمي البحري وحماية البيئة البحرية 0 أما حقوق الدول الأخرى في هذه المنطقة فهي حريات أعمال البحار في مجال الملاحة والطيران ووضع الكبلات تحت البحر والأنابيب مع الأخذ في الإعتبار قوانين الدولة الساحلية 0 أما الدول الحبيسة والمتضررة جغرافيا فقد أتاحت لها الإتفاقية حق المشاركة في ثروات البحر الإضافية 0

وقد تحدد عرض المنطقة الاقتصادية الخالصة بمائتي ميل بحري بما في ذلك البحر الإقليمي 0 وقد أكدت محكمة العدل الدولية أن هذه المنطقة قد أصبحت جزءا من لعرف

الدولى وذلك فى قضية الجرف القارى بين ليبيا ومالطة عام 1985 كما أصبحت سلوكا دوليا عاما 0

أما ما أعلنته بعض الدول مثل كندا من مناطق أخرى سميت المناطق العميقة *Deep* (*Zones* على طول ساحل القارة القطبية الشمالية ، كما أعلنت بعض المناطق مناطق خالية من التلوث أو مناطق أمن أو مناطق محايدة مثل إعلان كوريا الشمالية عام 1977 50 ميلا منطقة أمنية وإنشاء منطقة خالصة حول جزر الفوكلاند عام 1982 0 وهذا كله سلوك لم يتحول إلى عرف دولى مقبول 0

ثامنا - الجرف القارى :

تعبير جيولوجى ينصرف إلى إنحدار الساحل نحو البحر وتغطيه طبقة ضخلة من الماء من 150 : 200 م ويختلف طوله وفقا للموقع الجغرافى فهو لا يزيد على 5 أميال من الشاطئ الغربى الأمريكى بينما تعتبر منطقة الخليج العربى وبحر الشمال كلها تقريبا جرفا قاريا 0

والحقيقة الكامنة لفكرة الجرف القارى هى غناه بموارد الغاز والبتترول ومصايد الأسماك مما دفع الدول الساحلية عقب الحرب العالمية الثانية إلى إقتطاع الجرف القارى من أعالي البحار واعتباره منطقة خالصة للدولة الساحلية وكانت الخطوة الأولى فى هذا الإتجاه إعلان ترومان عام 1945 0

وكان واضحا أن هناك عددا من الدوافع لإعلان تخصيص منطقة الجرف القارى وهى دوافع إقتصادية وجغرافية وأمنية فأخضعت موارد هذه المنطقة وماتحت تربتها وقاع البحر الواقعة فى أعالي البحار والملاصقة لانحدار اليابسة لاختصاصها ورقابتها 0

وقد عقب الإعلان الأمريكى إعلانات عديدة من دول أمريكا اللاتينية التى إدعت السيادة على منطقة عرضها 200 ميلا ولذلك فإن محكمة العدل الدولية بعد أن لاحظت فى قضية الجرف القارى لبحر الشمال أن إتفاقية جنيف لعام 1958 لم تحسم المشكلة وأن التحكم فى قضية أبو ظبى لم يعترف بفكرة الجرف القارى كقاعدة من قواعد القانون الدولى ، قررت المحكمة أن حقوق الدولة الساحلية فى منطقة الجرف القارى التى تشكل إمتدادا طبيعيا لإقليمها البرى نحو البحر توجد فى الواقع *Ipsa facto and ab initio* (بقتضى سيادتها على الإقليم وهى إمتداد للممارسة الحقوق السيادية من أجل الكشف عن الموارد

الطبيعية لقاع البحر وإستغلاله ؛ ولكن المحكمة أكدت أن تحديد المنطقة فى إتفاقية جنيف 1958 بماتتى مقر يمثل العرف الدولى 0

أكدت إتفاقية 1982 نفس المفهوم ولكن قلت الأهمية العملية له بعد إنشء المنطقة الإقتصادية الخالصة التى إستغرقت هذا المفهوم 0 وقد جرى قضاء المحكمة على الفصل فى منازعات الجرف القارى على اساس مبادئ الإنصاف واستخدمت فى تسوية هذه المشاكل معارف بمبدأ *Half Effect* (الذى إستخدم فى قضية جزر *Kerkennah*) ، وجرى إستخدام فى قضايا الجرف القارى بين ليبيا وتونس وبين بريطانيا وفرنسا فى حكم التحكيم، كما قررت المحكمة فى قضايا الجرف القارى أن مبدأ الإنصاف مبدأ عرفى ملزم للدول كافة حتى تلك التى لم تتضمن لإتفاقية جنيف 1958 التى قررت هذا المبدأ فى مادتها السادية ، وأن خط الوسط يمثل فى أغلب الأحيان مبدأ الإنصاف *Equidistance rule*) التى تصحح عدم التكافؤ الناجم عن الظروف الجغرافية 0

وقد أولت المحكمة إعتبار أكبر لخط الوسط بين الدول المتقابلة أكثر منه بين الدول المتجاورة ، والتناسب بين طول الساحل والجرف القارى 0 وقد قررت المادة 83 من إتفاقية 1982 أن يتم تحديد مناطق الجرف القارى بالإتفاق القائم على اساس القانون الدولى من أجل التوصل إلى تسوية عادلة ومنصفة 0

تاسعا- أعالى البحار :

كانت أعالى البحار حكرا مغلقا على أسبانيا والبرتغال فى القرنين الخامس عشر والسادس عشر وفى عام 1493 قسمت القوانين الباباوية *Papal Bulls* (البحار فى العالم بين الدولتين ، ثم نشأ صراع جديد بين البحار المفتوحة والمغلقة فى القرن الثامن عشر ، ثم نشأ صراع جديد بين البحار المفتوحة والمغلقة فى القرن الثامن عشر 0 وتعنى حرية أعالى البحار عدم ممارسة أى دولة لسيادتها على أى جزء منه 0

وقد عرفت أعالى البحار فى المادة الأولى من إتفاقية 1958 بشأن أعالى البحار بأنها كل مناطق البحر التى لايشملها البحر الإقليمى أو المياه الداخلية للدولة الساحلية ثم نصت المادة 86 من إتفاقية 1982 على أن أعالى البحار هى كل مناطق البحر التى لا تشملها المنطقة الإقتصادية الخالصة والبحر الإقليمى والمياه الداخلية والمياه الأرخيبيلية للدولة الجزرية 0

أحكام القانون الدولي العرفي التي يخضع فيها وهذه المضايق لنظام المرور في الممرات المائية والأرخبيلية ومن ثم فإن إعاقة للمرور فيها يعد إنتهاكا للقانون الدولي 0

خامسا - المضايق الدولية :

أشارت اتفاقية جنيف عام 1958 حول البحر الإقليمي في المادة 4/16 إلى حق المرور البرئ للسفن الأجنبية في الممرات المستخدمة في الملاحة الدولية بين جزء من البحر العالى وجزء آخر من البحار العالية أو البحر الإقليمي لدولة أجنبية 0

وكانت محكمة العدل الدولية في قضية كورفو عام 1949 قد أكدت هذا الحق دون اشتراط الموافقة المسبقة (Corfu) (للدولة الساحلية مادام حق المرور بريئا ، كما لوحظ أن عملية كسح الألغام ليس أمرا بريئا ويعد إخلالا لسيادة ألبانيا على المضيق 0

وقد أنشأت إتفاقية 1982 نظاما جديدا للمضايق المستخدمة في الملاحة الدولية حيث قررت حقا جديدا في المرور العابر إلى جانب المرور البرئ في مثل هذه المضايق التي تربط بين البحر العالى أو منطقة إقتصادية خالصة وجزء من البحار العالية أو منطقة إقتصادية خالصة 0

ويتضمن هذا الحق ممارسة حرية الملاحة والطيران لأغراض المرور المستمر والسريع في المضيق دون أن يستبعد المرور عبر المضيق للدخول أو لمغادرة الدولة المشاطنة للمضيق التي لا يجوز لها أن تعين أو توقف المرور العابر (Transit Passage) 0

ويتعين على السفن والطائرات العابرة أن تحترم القواعد الدولية وأن تمتنع عن كافة الأنشطة عدا تلك المتصلة بالطرق العادية للعبور السريع والمستمر ما لم تكن هذه الأنشطة ضرورية بقوة القاهرة أو كارثة 0

ويلاحظ أن المرور العابر لم يصبح بعد قاعدة عرفية مادام العمل حوله غامضا فقد أشارت بعض الدول صراحة إلى حقوق المرور في المضايق الدولية مثل بريطانيا التي مدت بحرها الإقليمي عام 1987 إلى 12 ميلا فترتب على ذلك أن إختفى البحر العالى بين السواحل البريطانية ومضايق دوفر وفي العام التالى 1988 وقعت بريطانيا وفرنسا إتفاقا حول تمديد البحر الإقليمي في مضايق دوفر وأصدرت الحكومتان إعلانا مشتركا إعترفتا فيه بحق المرور العابر في مضايق دوفر بشرط أن يكون سريعا ومستمرا 0

غير أن هناك بعض المضايق التي تتمتع بوضع خاص ولا يسرى عليها أحكام إتفاقية 1982 ومثالها :

(1) مضايق اليوسفور والدردينيل التي ينظم وضعها إتفاقات مونترو لعام 1936 والتي طالب الإتحاد السوفيتي تعديلها دون جدوى إبان مؤتمر بوتسدام عام 1946 0

وتلتزم تركيا بضمان حرية الملاحة للسفن التجارية وقت السلم أما السفن الحربية للدول المشاطنة وغير المشاطنة للمضيق فيمكنها أن تتمتع بحق المرور وقت السلم ولكن في ظل شروط أكثر صرامة بالنسبة لسفن الدول غير المشاطنة للمضيق 0

ومن ناحية أخرى فقد منحت الإتفاقية تركيا إذا كانت في حالة حرب أن تمنح حق المرور أما إن كانت محايدة في هذه الحرب فلا تفتح المضايق إلا للسفن الحربية التابعة للدول التي وقعت معها إتفاقية المساعدة المتبادلة لعام 1939 0 ويجوز وفقا لإتفاقية مونترو إعادة تسليح منطقة المضايق 0

(2) مضيق جبل طارق : عرضه 14,6 كيلومترا والمرور فيه حر ويحظر جلب التعزيزات العسكرية لشواطئه وذلك بموجب الإعلان الفرنسي البريطاني في 1904/4/8 الذي أكدته المادة 6 من الإتفاقية الفرنسية الأسبانية في 1912/11/27 بشأن مراكش 0

(3) مضيق ماجلان : عرضه يتراوح بين 4,6 : 20,3 كيلومترا وطوله 583 كم 0 وتحكمه الإتفاقية الموقعة في 23 يوليو 1881 بين الأرجنتين وشيلي التي تعترف بحرية المرور وتحظر التعزيزات العسكرية لشواطئه وتعترف بحياده في أحوال الحروب 0

(4) المضايق الدانماركية : ويحكمها إتفاقية كوبنهاجن لعام 1857 المعقودة بمبادرة أمريكية وتؤمن حرية المرور وقت السلم للسفن الحربية والتجارية لجميع الدول 0 ويمكن للدانمارك وقت الحرب أن تقرر إغلاق أو فتح المضايق أمام السفن الحربية حيث أغلقت خلال الحرب العالمية الأولى 0

(5) مضيق ملقا : *Malacca* ينظم وضعها الإتفاق الموقع في 1977/2/24 بين أندونيسيا وماليزيا وسنغافورة ويهدف إلى ضمان أمن الملاحة ضد التلوث وخاصة من الزيت في المضيق كما عكس أحكام إتفاقية 1982 قبل إبرامها 0

(2) القرصنة :

وهي كل عمل غير مشروع من أعمال العنف والإحتجاز يرتكب لأغراض خاصة من طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة ضد سفينة أو طائرة في أعالي البحار وكل عمل من أعمال المشاركة والقرصنة في أنشطة القرصنة مع علمه بذلك 0

والقرصنة من جرائم النظام الدولي التي يجوز لأي دولة أن تتصدى لها في أعالي البحار أو في الأراضي المباحة غير المملوكة لأحد ويكون لمحاكم هذه الدولة اختصاص محاكمة القائمين بالقرصنة (م 19 من إتفاقية 1958 ، م 105 من إتفاقية 0 (1982

(3) تجارة الرقيق :

ويجوز لأي دولة أن تمنعها وتعاقب عليها كما يجوز للسفن الحربية أن تصعد السفن التجارية إذا كان لديها شك في قيامها بهذه التجارة ويسلم المتهمون إلى دولة العلم لمحاکمتهم (م 110،99 من إتفاقية 1982) 0

(4) الإذاعات غير المرخص بها :

يتعين على كل الدول أن تتعاون لمنع هذه الإذاعات من العمل من أعالي البحار ويشمل ذلك البث الصوتي أو التلفزيوني من سفينة أو منشأة مخصصة للاستقبال للجمهور العام خلافا للقواعد الدولية ويستثنى من ذلك نداءات الإستغاثة في أوقات الشدة ويجوز لدولة العلم أن تحاكم مرتكبي هذه الأعمال ، كما يجوز ذلك لمحاكم الدولة المسجل فيها المنشأة الإذاعية والدولة التي ينتمي إليها الشخص وأي دولة أخرى تستقبل الإرسال أو يعانى إرسالها الإذاعي من التشويش 0 وكل هذه الدول ينعقد اختصاصها للقبض على السفينة والأشخاص القائمين بهذه الأنشطة في أعالي البحار (م 110 من إتفاقية 1982) 0

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

وهو حق مقرر للدولة الساحلية لمطاردة السفينة الأجنبية التي تنتهك قوانين الدولة الساحلية وتفر إلى أعالي البحار ، وذلك بشروط معينة : أولا أن تبدأ المطاردة من جانب سلطات الدولة الساحلية في الوقت الذي يتوفر لديها الإعتقاد بأن السفينة الأجنبية قد أخلت بقوانينها ، وثانيا أن تبدأ المطاردة والسفينة لا تزال في المياه الداخلية أو البحر الإقليمي

أو المنطقة المجاورة ويجوز أن تستمر هذه المطاردة خارجها إذا كانت مستمرة وغير متقطعة (Uninterrupted) ، ومع ذلك إذا بدأت المطاردة والسفينة في المنطقة المجاورة فذلك لايجوز إلا إذا كان هناك إنتهاك للحقوق التي تقررت هذه المنطقة لحمايتها 0

وقد أضافت المادة 111 من إتفاقية 1982 أن يبدأ حق المطاردة من المياه الأربخيلية، كما ينطبق هذه الحق في أحوال الإخلال في المنطقة الإقتصادية الخالصة أو الجرف القارى بما في ذلك مناطق الأمن حول منشآت الجرف القارى بالقواعد والأحكام المنظمة لأوضاع هذه المناطق 0

ويتعين ثالثا قبل أن تبدأ المطاردة أن يتم تحذير السفينة المخالفة تحذيرا صوتيا أو ضوئيا للوقوف من مسافة تمكنها من السماع والرؤية 0 وأخيرا يتعين أن تقوم بالمطاردة سفن أو طائرات حربية أو سفن حكومية مرخص لها في ذلك بوجه خاص 0 ويتوقف حق المطاردة المستمرة فور دخول السفينة المطاردة المياه الإقليمية لدولة العلم أو لدولة ثالثة 0 وقد تطورت قواعد قانون البيئة بحيث أصبح بوسع الدولة الساحلية المضرورة ملاحقة السفن الأجنبية التي أفلتت من المطاردة الساخنة مطاردة قضائية 0

(6) التصادمات البحرية :

تختص دولة العلم وحدها بكل مايقع على ظهر السفينة ولايجوز لأى دولة أن تقوم بإحتجازها أو القبض عليها ولو حتى لأغراض التحقيق 0 أما الإجراءات التأديبية والعقابية ضد أى من الأشخاص العاملين على السفينة فتختص بها دولة العلم أو الدولة التي يتبعها هؤلاء الأشخاص 0

(7) الحقوق التعاقدية (Treaty Rights) :

يجوز للدولة بموجب الإتفاق أن تسمح للسفن الحربية لدولة أخرى بممارسة بعض صلاحيات الزيارة والتفتيش على السفن التي ترفع علم أطراف الإتفاقية وكان ذلك مألوما بالنسبة للتفتيش على تجارة الرقيق في القرن التاسع عشر كما كانت إتفاقية حماية الكابلات تحت الماء عام 1884 تعطى السفن الحربية للدول الأطراف حق إيقاف السفن التجارية المشكوك في إنتهاكها للإتفاقية والتحقق من جنسيتها 0

(8) مكافحة التلوث :

تلتزم الدول في القانون الدولي بسلوك يحفظ الماء من التلوث بعدم إلقاء النفايات أو الزيوت وفق إتفاقيات معينة خاصة بعد حادث الناقله البترولية عام 1967 وهى ناقلة لبيرية غرقت صوب) Torrey Canyon (الساحل البريطانى بحمولتها النفطية وقامت طائرة بريطانية بضرب الناقله بالقنابل لكى تحترق ولذلك تنص الإتفاقية التى أبرمت حين ذلك بشأن التدخل فى أعالي البحار على أن تتخذ الدول إجراءات لإنهاء التهديد لسواحل الدول الأعضاء بينما رتبت الإتفاقية الخاصة بالمسئولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت المبرمة عام 1969 والنافذة منذ عام 1975 المسئولية على ملاك السفن المتسببة فى هذا الضرر ودفع التعويض ثم أكملت هذه الإتفاقية بأخرى عام 1971 حول إنشاء صندوق دولى للتعويض عن أضرار التلوث بالزيوت ثم تتابعت مجموعة الإتفاقيات الخاصة بحماية البحر من التلوث ، الجو، السفن، ومن المصادر الأرضية 0

وقد خصصت إتفاقية 1982 حوالى 50 مادة لمعالجة حماية البيئة البحرية من التلوث ولكنها أكدت إختصاص دولة العلم على أن تتحمل هذه الدولة المسئولية عن أضرار سفنها 0

(9) السلطة Authority :

نصت إتفاقية 1982 على أن ثروات قاع البحر خارج حدود الولاية الوطنية تعتبر تراثا مشتركا للإنسانية كلها ومن ثم أنشئت السلطة التى تقوم بإدارة المنطقة الدولية ومنح تراخيص الكشف والاستغلال لثروات المنطقة وتوزيعها 0 حيث قدر أن بهذه المنطقة بليون طن جاف من خامات المنجنيز القابل للتعدين وأن هذه الكمية متناثرة على حوالى 15% من قاع البحر وهى كمية تتجاوز بكثير الإحتياجات البرية للمعادن المختلفة 0

وتقوم بالأنشطة فى هذه المنطقة، المؤسسة) *Entreprise* (وهى جهاز فى السلطة بالإضافة إلى الدول الأعضاء والأشخاص ، ويتم توزيع عائد الثروات بمعرفة السلطة 0 والأحكام الخاصة بالسلطة هى السبب فى تصويت الولايات المتحدة ضد الإتفاقية بأكملها وتعليق بريطانيا توقيعها على الإتفاقية إلى أن يتم العثور على نظام آخر 0

تطور أحكام المطاردة المستمرة فى قانون البحار: (Hot Pursuit)

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

(1) أن يثبت بشكل ميدنى إنتهاك السفينة الأجنبية لقوانين الدولة الساحلية أو أن ينشأ شك له مايرره بأنها قامت بهذا الإنتهاك ()

(2) ألا تكون السفينة الأجنبية سفينة حربية حيث لا يجوز ممارسة هذا الحق فى مواجهة السفن الحربية. 0

(3) أن ترفض السفينة المتهمه طلبات وإذارات التوقف وعدم التهرب بشرط أن تكون هذه الإذارات مسموعة أو مرئية ومفهومة 0

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

(5) أن تبدأ المطاردة فى المياه الداخلية أو الإقليمية للدولة الساحلية وبشرط ألا تتوقف هذه المطاردة إذا دخلت السفينة الأجنبية المياه الدولية 0

(6) أن تتوقف المطاردة إذا دخلت السفينة الأجنبية المياه الإقليمية لدولة مجاورة أو للدولة التى تنتمى إليها السفينة 0

وقد أدى تطور قواعد قانون البحار والاهتمام بالجرائم الموجهة للبيئة البحرية إلى تطور حق الدول الساحلية فى المطاردة إذا اعتقدت أن السفينة الأجنبية قد إنتهكت قوانينها ولكن الرأى ليس نهائيا فيما إذا كان هذا الحق مقرا أيضا للدولة الساحلية إذا كان الإنتهاك لقاعدة قانونية أو واجب قانونى دولى 0 كذلك أدى إدخال مفاهيم جديدة فى قانون البحار إلى تغيير مفهوم أعالى البحار بعد ظهور فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة 0

والثابت أن أعالى البحار فى هذا الإطار هى المياه التى تلى البحر الإقليمى والتى تعد أحيانا جزءا من المنطقة الاقتصادية 0 ومن ناحية ثالثة فمن المسلم به أن ظهور مفهوم البحر كتراث مشترك للإنسانية قد أفسح المجال لعدد من الحقوق الجديدة للدول الحبيسة التى لا تجد منفذا على البحر ()

ونحن نعتقد أن حق المطاردة المستمرة قاصر على الدولة الساحلية مادام الأصل فى نشأة هذا الحق قد إرتبط بالصفة البحرية للدولة وأنه تقرر كسلطة إستثنائية لا يجوز أن

يمتد لغير الدولة الساحلية لإرتباط الحق بسببه ويترتب على ذلك أنه لا يجوز للدولة الحبيسة أن تستعين بدولة ساحلية مجاورة لإستخدام حق المطاردة المستمرة ضد سفينة أجنبية إنتقاما أو إقتفاء لحق أو ردا على إنتهاك وقع في حق الدولة الحبيسة لأن مثل هذه الممارسة تخرج عن نطاق الحق لتقع في دائرة الأعمال الإنتقامية أو القصاص وهو رخصة لا يعترف بها القانون الدولي الحالي (1)

وغنى عن البيان أن حق المطاردة المستمرة أو الحثيثة للدولة الساحلية لا ينتقل بالتفويض أو بالإتفاق إلى دولة أخرى توجر مساحات بحرية أو قواعد عسكرية أو تستخدمها على سبيل التحالف بينها وبين الدولة الساحلية وذلك فإن مطاردة سفن الأسطول السادس الأمريكى للسفن الليبية إنطلاقا من القواعد العسكرية لحلف الأطلسى فى الأراضى الإيطالية لا يمكن أن يكون بمثابة ممارسة لحق المطاردة المستمرة وإن بدأت المطاردة من المياه الإقليمية الإيطالية وتوفرت لها شروط المطاردة الصحيحة السالف إيضاها (2)

القنوات الدولية

تختلف القنوات الدولية عن المضائق الدولية حيث تقع المضائق فى المياه الدولية بينما تقع القنوات فى المياه الداخلية للدول ومن ثم إختلف الوضع القانونى لكل منهما (3) فالقناة الدولية تقع فى إقليم الدولة ومن ثم تتبسط عليها سيادة الدولة بوصفها جزءا من إقليمها ولكن القناة تستخدم فى الملاحة الدولية مما يخرج القناة بنظامها القانونى عن سلطان الدولة وسلطان المجتمع الدولى (4)

ويرى البعض أن وضع القناة الدولية يقترب من وضع البحر الإقليمى الذى تكون للدولة السيادة عليه مع السماح لحق المرور البرئى لكل الدول دون تمييز ولكن هذا التشبيه يجافى الحقائق القانونية والجغرافية الفرقة بين الوضعين (5) ولهذا السبب وضع للقنوات الدولية نظم خاصة مثلما هو حال النظم الخاصة للمضائق والممرات المائية الدولية الأخرى (6) فإذا كانت المضائق ممرات طبيعية فإن القنوات ممرات صناعية إستحدثت فى إقليم الدولة (7) وأهم القنوات الدولية قناة السويس وقناة بنما وقناة كيبل (8)

(1) قناة السويس :

يبدأ التاريخ الحديث للقناة بعام 1854 حيث أصدر سعيد باشا فرمان منح إمتياز حفر القناة للشركة العالمية لقناة السويس البحرية 0 وفى 1856/1/5 تأكد هذا الإمتياز بفرمان جديد من السلطان العثمانى وفى 1869/11/17 إفتتحت القناة رسميا للملاحة الدولية حيث عبر القناة أسطول دولى مكون من 60 سفينة ، من بورسعيد إلى السويس 0

وقد تطور الوضع الداخلى للقناة حيث خضعت فى البداية للقانون المصرى وقوامه ثلاثة فرمانات : 1854، 1856، 1866 وبموجب هذه فرمانات الثلاثة تحدد وضع القناة القانونى فى ثلاث نقاط :

أ) القناة جزء لا يتجزأ من الإقليم المصرى 0

ب) الوضع الشاذ للشركة العالمية للقناة حيث تتمتع بالجنسية المصرية ومركزها الرئيسى فى مصر ولكنها تخضع للقوانين الفرنسية الخاصة بالشركات المساهمة Sociétés Anonymes ولها موطن ادارى فى باريس وأغلبية رأسمالها فرنسى 0 وقد حصلت هذه الشركة على إمتياز إحتكارى لبناء واستغلال القناة لمدة 99 عاما ولها الحق فى فرض رسوم على الملاحة على أن تدفع عائدا لمصر قدره 15% Redevance 0

ج) مبدأ حرية الملاحة فى القناة لجميع السفن دون تمييز ، رغم أن فرمانى 1854، 1856 قصرأ حرية الملاحة على السفن التجارية وحدها ثم تقرر حق للسفن الحربية بضغط من بريطانيا 0

الوضع الدولى للقناة وتطوره :

بدأ تدويل وضع القناة بإتفاقية القسطنطينية لعام 1888 ولكن سبقها الإعلان الدولى لعام 1873 حول وضع القناة وقت الحرب وذلك عقب الحرب الألمانية الفرنسية حيث تقرر عدم إغلاق القناة فى وجه الدول المحاربة فتأكد هذا المبدأ فى الاعلان الدولى المذكور ، وتشكلت بموجبه اللجنة الدولية لتسوية حقوق الملاحة فى القناة وتضم الإمبراطورية النمساوية - المجرية - بلجيكا - أسبانيا - فرنسا - بريطانيا - اليونان - إيطاليا - هولندا - روسيا - السويد - النرويج وتركيا 0 وصدر إعلان جماعى يؤكد مرة أخرى حرية الملاحة للسفن الحربية حتى فى أوقات الحرب 0

ولكن فى عام 1877 أثيرت مسألة وضع القناة فى حالة حرب تكون فيها مصر أو تركيا طرفا وذلك بمناسبة الحرب التركية - الروسية⁰ وقد نجحت الدبلوماسية البريطانية فى الحصول على إلتزام روسيا بعدم نقل العمليات الحربية إلى منطقة القناة أو المرور فيها ⁰

ثم صار لبريطانيا السلطة التامة بعد إحتلالها مصر عسكريا عام 1882 وقد بذلت الدول الأوروبية وفى مقدمتها فرنسا ضغوطا شديدة لوضع نظام دولى للقناة لا تتفرد به بريطانيا فبادرت بريطانيا عام 1883 بدعوة الدول البحرية الكبرى إلى مؤتمر يقرر ضمان حرية الملاحة فى القناة وانهقد هذا المؤتمر فى مايو 1888 وأبرم إتفاقية القسطنطينية فى 1888/10/29 التى وقعت عليها تسع دول من أعضاء اللجنة الدولية المشار إليها عدا السويد والنرويج واليونان وبلجيكا وأضيف إليها ألمانيا ⁰

لم توقع مصر لأنها كانت جزءا من الدولة العثمانية ⁰ وقررت الإتفاقية فى المادة الأولى أن تظل القناة مفتوحة فى أوقات السلم والحرب لجميع السفن التجارية والحربية دون تمييز بين الدول وألزمت الإتفاقية مصر وتركيا بضمان إحترام أحكامها وقد تم ترضية الحكومة الفرنسية خاصة بعد الوفاق الودى البريطانى الفرنسى فى 1904/4/8 وبتأكيد حرية الملاحة من جانب الحكومة البريطانية كما تأكد هذا الحق فى الإتفاقية البريطانية المصرية فى 1936 وفى الإتفاق المصرى البريطانى للجلاء فى 1854/10/19 حيث أسندت حماية القناة إلى القوات المصرية بدلا من البريطانية ⁰

وقد عمدت مصر منذ عام 1948 إلى منع السفن الإسرائيلية من المرور فى القناة رغم مطالبة مجلس الأمن بحرية الملاحة فى 1951/9/1 وفى عام 1956 أمت مصر الشركة العالمية لقناة السويس وأغلقت مصر الملاحة فى القناة بسبب العدوان الثلاثى ⁰

فى 1956/10/13 إقترح مجلس الأمن على مصر قبول المبادئ الست التالية وهى:
حرية المرور دون تمييز ، احترام السيادة المصرية، حظر أى تدخل سياسى فى إدارة القناة ، تحديد رسوم المرور بالاتفاق بين مصر ومستخدمى القناة وتخصيص جزء من موارد القناة لتحسينها وأخيرا تسوية المنازعات بين مصر والشركة عن طريق التحكيم ⁰

أما مصر التى لم تقبل مقترحات مجلس الأمن لأسباب تاريخية ووطنية فقد أصدرت إعلانا من طرف واحد فى 1957/4/24 هو الذى يحكم الوضع القانونى للقناة حتى الآن؛

إعترفت مصر فى هذا الإعلان بسرمان إتفاقية القسطنطينية كما حددت فى مصر فهمها لحرية الملاحة وحققها فى الدفاع عن القناة ومنع الملاحة فى وجه الدول التى تكون مصر فى حرب معها مثل إسرائيل وظل هذا الوضع قائما حتى إبرام إتفاقية السلام علم 1979 حيث قررت المادة الخامسة الفقرة الأولى حق المرور الحر للسفن الإسرائيلية وإليها 0

وأصدرت مصر إعلانا آخر فى 1957/7/18 قبلت فىه الإختصاص الإلزامى لمحكمة العدل الدولية فى أى نزاع ينشأ حول تطبيق إعلان أبريل وإتفاقية القسطنطينية 0

(2) قناة بنما :

تربط قناة بنما بين المحيطين الهادى والأطلسى وكانت تقع فى أراضي كولومبيا وترجع فكرة بناءها إلى عام 1850 وفى 4/19 من ذلك العام وقعت إنجلترا والولايات المتحدة إتفاقية Clayton-Bulwer احتفظت فيها بريطانيا بحقوق على قناة المستقبل 0

وفى 1882 منحت حكومة كولومبيا إمتياز إنشاء القناة إلى شركة فرنسية مستشارها ديليسبس ثم أفلست الشركة وتخلت عن الإمتياز وحلت محلها الحكومة الأمريكية بعد أن غيرت سياسة كولومبيا وأبرمت مع بريطانيا إتفاقية فى 1901/11/18 لتحل محلها 0

ولكن حكومة كولومبيا رفضت نقل الإمتياز مما دفع الحكومة الأمريكية إلى تحريض بنما على الإنفصال فى 1903/11/3 حيث تقع القناة فى أراضيها 0 ثم عقدت إتفاقية مع بنما فى 1903/11/18 بعد الإنفصال بأسبوعين وتم حفر القناة بطول 81 كيلومترا عام 1914 0

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

(1) إتفاقية 18 نوفمبر 1901 المعروفة باسم إتفاقية Hay-Pauncefote التى اعترفت فيها بريطانيا بالحكومة الأمريكية بحق إدارة القناة والدفاع عنها مقابل حرية المرور للسفن التجارية والحربية فى أوقات السلم والحرب وقد احترمت واشنطن ذلك إلا أنها خلال الحربين العالميتين قررت لنفسها حق الرقابة على السفن العابرة فى القناة 0

(2) اتفاقية 1903/11/18 المعروفة باسم *Hay-Bunau-Varilla* حيث تقرر عدد من الحقوق للولايات المتحدة تتعلق بالاستخدام والاحتلال والاشراف الدائم على منطقة قدرها 1000 هكتار والاحتكار الدائم لبناء وإدارة القناة وكافة وسائل الاتصال عبر البرزخ ، والحق فى تأمين الدفاع العسكرى عن القناة وبناء التحصينات العسكرية اللازمة وحق التدخل العسكرى لضمان استخدام بنما 0

ومقابل ذلك تدفع الحكومة البريطانية لبنا عشرة مليون دولار وإيجارا سنويا قدره ربع مليون دولار ومنذ عام 14 حاولت بنما تعديل اتفاقية 1903 ، فلما تواضعت الأهمية الإستراتيجية للقناة فى أواخر السبعينات وبعد 13 سنة من المفاوضات أمكن إبرام إتفاقتى قناة بنما فى 74/2/7 و 77/9/7 0

وأهم هذه الإتفاقيات هو النقل التدريجى لإدارة القناة إلى بنما بحيث تستقل بها عام 2000 على أن يتم إدارة القناة حتى ذلك الحين بمعرفة لجنة أمريكية تتمتع بالحصانات والامتيازات الدبلوماسية ، وتستعيد بنما من حيث المبدأ ممارسة سيادتها وسلطانها على أراضيها بما فى ذلك استخدام موانئها وغيرها وأن توظف استغلال القناة فى التنمية الاقتصادية على أن تحتفظ الولايات المتحدة حتى نهاية هذا القرن بالمسئولية الرئيسية فى الدفاع عن القناة وقد بدأ سريان إتفاقيات 1977 فى 1979/10/1 ولكن بعد أن أورد الكونجرس عند التصديق عليها تحفظات وتفسيرات أثرت تأثيرا شديدا على روح الإتفاقية 0

(3) قناة كييل (Kiel) :

ويسمىها الألمان قناة الإمبراطور غليوم ، حفرتها ألمانيا نفسها فيما بين 1885 إلى 1895 على مسافة طولها 98 كيلومترا وتربط بحر البلطيق ببحر الشمال 0 وحتى عام 1919 كان استخدام القناة وإدارتها يخضع للتنظيم الداخلى الألمانى غير أن هزيمة ألمانيا فى الحرب الأولى تسبب فى تدويل القناة بموجب المواد 380 إلى 386 من معاهدة فرساي 0

وتلتزم ألمانيا فى ظل ذلك الوضع بفتح القناة على قدم المساواة لكافة السفن التجارية والحربية للدول التى يقوم السلام معها على أن يكون من حق ألمانيا اتخاذ إجراءات نظامية فى مجال البوليس والجمارك والحماية الصحية واستيراد وتصدير السلع 0

ولضمان حرية المرور ألزمت المادة 195 من معاهدة فرساي ألمانيا بتدمير التحصينات القائمة في منطقة القناة 0 وفي عام 1936 أنهت ألمانيا أحكام معاهدة فرساي ومنها مايتعلق بالقناة ولكن أعيد العمل بها بعد هزيمة ألمانيا عام 1945 0

ومما يذكر أن المحكمة الدائمة للعدل الدولي قد أكدت في حكمها الصادر في 1923/8/17 في قضية ومبلدون سمو أحكام معاهدة فرساي على القوانين الألمانية الصادرة عام 1920 والمقررة لحياذ القناة في المنازعات المسلحة والتي استندت إليها ألمانيا في رفض السماح لسفينة ومبلدون الإنجليزية الناقلة للأسلحة لبولندا في صراعها مع الإتحاد السوفيتي 0 وأكدت المحكمة ولو بشكل ضمني وجود نظام قانوني عام للقنوات يؤكد حرية إستخدامها 0

مصر وقانون البحار :

تطل مصر على البحرين المتوسط والأحمر فيما يزيد على ألفي كيلومترا بما في ذلك خليج العقبة ، ومن ثم فلها مصالح بحرية واسعة ، ولذلك لم ينقطع إهتمام مصر بالحركة الدولية لتقنين قواعد قانون البحار وبشكل خاص مشاركتها في مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار الذي أقر إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 وصدقت مصر عليها بالقرار الجمهوري رقم 145 لسنة 1983 وأودعت وثيقة تصديقها والإعلانات التي أصدرتها لدى الأمم المتحدة 0

ويتلخص موقف مصر في قانون البحار فيما يلي :

(1) حددت مصر بحرها الإقليمي باثني عشر ميلا بحريا ولكنها لم تحدد خط الأساس الذي يقاس منه في البحرين ووعدت بنشر الخرائط الخاصة بذلك ، كما قررت 24 ميلا بحريا عرضا للمنطقة المتاخمة 0

(2) أعلنت مصر أنها ستخضع مرور السفن النووية وما في حكمها في بحرها الإقليمي بالإذن المسبق ، رغم أن الإتفاقية قد سكنت عن ذلك وإن كانت قد ألزمت هذه السفن النووية خلال ممارستها حق المرور البرئ في البحر الإقليمي أن تحمل من الوثائق وأن تراعى من التدابير الوقائية ما قرره الإتفاقيات الدولية بالنسبة لها 0

(3) أما فيما يتعلق بمرور السفن الحربية فقد إستندت مصر إلى خلو الإتفاقية من نص صريح يمنع الدولة الساحلية من طلب الإخطار المسبق وقررت ضرورة هذا الإخطار قبل ممارسة المرور البرى 0

(4) أما بالنسبة للملاحة فى مضيق تيران وخليج العقبة فقد أعلنت مصر أن نظام المرور فيهما سوف يجمع بين المحافظة على مصالح مصر وإلتزامها بمعاهدة السلام مع اسرائيل 0 والأصل أن ينطبق نظام المرور البرى على المضيق إلا أن المادة 2/5 من معاهدة السلام قد وضعت نظاما للمرور العابر الذى يستخدم فى المضائق المخصصة للملاحة الدولية وهو نظام يختلف عن نظام المرور الحر الخاص بأعلى البحار 0

(5) أعلنت مصر مسافات المنطقة الإقتصادية بينها وبين الدول الأخرى على البحرين المتوسط والأحمر 0 فى البحر المتوسط 208 ميلا بحريا بين مصر وكريت ومثلها بين مصر ورودس ، و 247 ميلا بحريا بين مصر وقبرص ، و 307 ميلا بحريا بين مصر وتركيا 0 وبذلك يتراوح إتساع المنطقة الإقتصادية بإعمال خط الوسط بين 158 و 96 ميلا بحريا أما فى البحر الأحمر فيتراوح إتساعها بين 45 و 85 ميلا بحريا 0

(6) أعلنت مصر قبولها لتسوية المنازعات الخاصة بتفسير أو تطبيق الإتفاقية عن طريق التحكيم ، كما أعلنت أنه عند الخلاف بين النص العربى للإتفاقية والنصوص الأخرى فإنها ستأخذ بالمعنى الذى يوفق على النحو الأمل بين النصوص الرسمية المختلفة للإتفاقية 0 ومعنى ذلك أن مصر لا تأخذ بقاعدة النص المرجح 0