

الحدود البحرية في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982

لعمامري عصاد

ماجستير في القانون الدولي العام

مقدمة:

جرى العرف الدولي منذ القدم لدواعي أمن الدولة الساحلية، على تقسيم البحر إلى بحر إقليمي وبحر عالي، تأثر فيما بعد هذا التقسيم بتطورات القانون الدولي للبحار نتيجة للأهمية المتزايدة للبحار في المنظور الاقتصادي للدول خاصة بعد التطور التكنولوجي الذي سمح لها باستغلال الثروات الهائلة التي تزخر بها البحار في أي منطقة كانت في عرض البحر. ما دفع الدول الساحلية خاصة النامية منها أن تطالب بمد سيادتها الإقليمية إلى أبعد مسافة ممكنة من شواطئها باتجاه البحر، لكن قوبل طلبها بمعارضة عنيفة من الدول الصناعية الكبرى التي تريد أن تحافظ على مبدأ حرية البحار لما فيه من خدمة لمصالحها الاقتصادية بالدرجة الأولى.

في ظل هذا التباين والتعارض في المصالح وورغبة في تحقيق التوازن بين مصالح الدول الساحلية النامية ومصالح الجماعة الدولية، أبرمت أربع

اتفاقيات وبروتوكول لتنظيم موضوعات قانون البحار هي: اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، اتفاقية أعالي البحار، اتفاقية الصيد وصيانة الموارد الحية في أعالي البحار، اتفاقية الجرف القاري، وبروتوكول للتوقيع الاختياري فيما يتعلق بالتسوية الإجبارية للمنازعات البحرية. ثم تلتها اتفاقية قانون البحار⁽¹⁾، التي شملت جميع مواضيع اتفاقيات جنيف مع عدة تعديلات وإضافات أدت إلى تقسيم البحر إلى ثمانية مناطق بحرية هي على التوالي: المياه الداخلية، المياه الأرخبيلية، البحر الإقليمي، المنطقة المتاخمة، المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري، البحر العالي ومنطقة التراث المشترك للإنسانية.

زاد هذا التقسيم الجديد الذي جاءت به الاتفاقية من أهمية موضع الحدود البحرية، الذي له علاقة وطيدة بسيادة الدولة الساحلية وبالملاحة الدولية، نتيجة للنظام القانوني المتباين الذي خصت به الاتفاقية كل منطقة بحرية على حدا. وأهمية الموضوع تكمن أساسا في معرفة النظام القانوني للحدود البحرية الذي على ضوءه يتضح ما حققته الاتفاقية من توازن بين مصالح الدول الساحلية ومصالح الجماعة الدولية. وهذا لا يتسنى لنا إلا بدراسة كل منطقة بحرية على حدا، وذلك بالتطرق إلى المناطق البحرية التي تعد جزءا من إقليم الدولة الساحلية (المبحث الأول)، وإلى حدود المناطق البحرية غير الخاضعة للسيادة الإقليمية لدولة الساحل (المبحث الثاني).

1- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

المبحث الأول: حدود المناطق البحرية التي تعد جزءا من إقليم الدولة الساحلية
يعترف القانون الدولي للبحار للدولة الساحلية بحق ممارسة السيادة على أجزاء مجاورة وقريبة من شواطئها، تماثل سيادة الدولة الساحلية على إقليمها البري من حيث المبدأ العام، إلا أنها مع ذلك تأخذ بعين الاعتبار الطبيعة الخاصة لتلك الأجزاء من إقليم الدولة التي تغمرها مياه البحر أو المحيطات، وهو ما يسمح بفرض بعض القيود على سيادة الدولة في تلك المناطق، كحق المرور البري للسفن الأجنبية، ومعاملتها وفقا لقواعد خاصة، تحقيقا لنوع من التوازن بين الدواعي الأمنية والاقتصادية للدولة الساحلية من جهة والملاحة الدولية من جهة أخرى.

تخف القيود التي ترد على سيادة الدولة الساحلية في إقليمها البحري كلما اقتربنا من الساحل، مما أدى إلى تباين النظام القانوني لكل من البحر الإقليمي والمياه الداخلية، ما يستدعي دراسة: حدود البحر الإقليمي (المطلب الأول) وحدود المياه الداخلية (المطلب الثاني).

المطلب الأول: حدود البحر الإقليمي

البحر الإقليمي عموما، هو مساحة من البحر متاخمة لسواحل الدولة تمتد فيما وراء إقليمها البري ومياهها الداخلية أو الأرخبيلية إن كانت دولة أرخبيلية. وهو فكرة قانونية سواء من وجهة نظر القانون الدولي أو وجهة نظر القانون الداخلي، أقرها الفقه والعمل الدوليين، ولها أهميتها غير العادية بالنسبة للأنظمة الإدارية والصحية والتجارية والأمنية لكل دولة، فكرة لها تأثيرها الكبير في إطار القانون الدولي وعلى مستوى العلاقات فيما بين الدول.

يحتل موضوع تحديد البحر الإقليمي أهمية خاصة نظرا لما له من أثر مباشر على تحديد بقية المجالات البحرية، ولتحديد البحر الإقليمي يجب معرفة الحد الذي يبدأ منه هذا البحر أو يفصله عن المياه الداخلية (الفرع الأول) ومداه (الفرع الثاني)، ثم خط نهايته (الفرع الثالث)، ونظامه القانوني (الفرع الرابع).

الفرع الأول: الحد الداخلي للبحر الإقليمي:

يتحدد البحر الإقليمي للدولة الساحلية من الداخل بخط وهمي يسمى بخط الأساس أو خط القاعدة، وهو الخط الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي نحو البحر العالي، أو الذي يفصل البحر الإقليمي عن اليابسة أو عن المياه الداخلية⁽²⁾ (أولا).

أما بالنسبة للدولة الأرخيبيلية فيقاس عرض بحرها الإقليمي من خطوط الأساس الأرخيبيلية المرسومة وفقا للمادة 47 من اتفاقية قانون البحار⁽³⁾ (ثانيا).

(أولا): خط الأساس:

بصرف النظر عن اختلاف آراء الفقهاء⁽⁴⁾ بشأن طريقة رسم خط الأساس⁽⁵⁾، إلا أن اتفاقية قانون البحار حسمت الموقف وحددت ثلاث طرق

2- محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة، عمان، 2008، ص 101.

3- راجع: المادة 48 من اتفاقية قانون البحار.

4- راجع حول هذه الآراء الفقهية: حامد سلطان، عائشة راتب وصلاح الدين عامر، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1978، ص 520-521.

لرسم خط الأساس تتمثل في: خط الأساس العادي، خطوط الأساس المستقيمة، الحالات الخاصة. كما أجازت للدولة الساحلية أيضا أن تجمع بين هذه الطرق إذا اقتضت ظروفها ذلك⁽⁶⁾.

أ- خط الأساس العادي:

هو حد أدنى الجزر على امتداد الساحل كما هو مبين على الخرائط ذات المقياس الكبير المعترف بها رسميا من قبل الدولة الساحلية⁽⁷⁾، وهذا يعني أن خط الأساس العادي هو الخط الذي يوازي ساحل الدولة ويتبعه في مختلف تعاريفه الطبيعية وأماكن بروزه وتجاويفه.

هذه الطريقة وإن كانت سليمة وصالحة للتطبيق على السواحل المستقيمة والخالية من التضاريس والجزر، إلا أنها لا تصلح لكل السواحل، لذا أتت اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958 واتفاقية قانون البحار لسنة 1982 بطرق أخرى للقياس ملائمة لتلك السواحل⁽⁸⁾.

5- راجع في تطور نصوص خط الأساس: عبد المعز عبد الغفار نجم، تحديد الحدود البحرية وفقا للاتفاقية الجديدة لقانون البحار، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007، ص 17-20.

6- محمد سامي عبد الحميد، أصول القانون الدولي العام: الحياة الدولية، دار المطبوعات الجامعية، الطبعة الثالثة، القاهرة، 2005، ص 223.

7- أنظر: المادة 05 من اتفاقية قانون البحار.

8- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 102.

ب- خطوط الأساس المستقيمة:

تستعمل هذه الطريقة عندما يكون في الساحل انبعاث عميق أو انقطاع، أو حيث توجد سلسلة من الجزر على امتداد الساحل وعلى مسافة قريبة منه مباشرة، تقوم هذه الطريقة على الربط بين الخطوط المستقيمة الموصلة بين النقاط البارزة على الساحل وقت أقصى الجزر⁽⁹⁾، ليتكون بذلك خط الأساس.

لطريقة خطوط الأساس المستقيمة ميزة الامتداد بالبحر الإقليمي إلى مسافة تطول بقدر المياه التي تحتجز وراء هذه الخطوط إلى الساحل، لذا نظمت المادة الرابعة من اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 والمادة السابعة من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 كيفية رسم هذه الخطوط.

ج- الحالات الخاصة:

ذكرت اتفاقية قانون البحار جملة من الحالات التي تأخذ بعين الاعتبار عند تحديد خط الأساس والتي يمكن إجمالها فيما يلي: الجزر⁽¹⁰⁾، المرتفعات التي تنحسر عنها المياه وقت الجزر⁽¹¹⁾، الموانئ⁽¹²⁾، مصبات الأنهار⁽¹³⁾.

د- جواز الجمع بين طرق رسم خط الأساس:

9SAMMER Saad Eddine, Les délimitations internationales de la mer et la question des fonds marins, Dahlab, Algérie, 1990, p. 15. - أنظر:

10- أنظر: المادة 121 من اتفاقية قانون البحار.

11- أنظر: المادة 1/7 من نفس الاتفاقية.

12- أنظر: المادة 11 من نفس الاتفاقية.

13- أنظر: المادة 2/7 من نفس الاتفاقية.

من المعلوم أن الظروف البنيوية والتكوينية لشواطئ الدولة لا تسير على وتيرة واحدة، الأمر الذي قد يستدعي استخدام أكثر من طريقة لرسم خط الأساس⁽¹⁴⁾ الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي للدولة الشاطئية⁽¹⁵⁾. وقد أجازت المادة 14 من اتفاقية قانون البحار ذلك بنصها على مايلي: " يجوز للدولة الساحلية أن تحدد خطوط الأساس تباعا بأية طريقة من الطرق المنصوص عليها في المواد السابقة بما يناسب اختلاف الظروف "

ثانيا: خطوط الأساس الأرخيبيلية:

تستخدم هذه الخطوط المرتبطة بالدولة الأرخيبيلية المحيطة (أ) لقياس عرض المناطق البحرية الخاضعة للولاية، لذا حرصت اتفاقية قانون البحار على تحديد هذه الخطوط (ب)، التي لا تعيق الملاحة الدولية (ج).

(أ): إرتباط خطوط الأساس الأرخيبيلية بالدولة الأرخيبيلية المحيطة:

عرّفت المادة 46 من اتفاقية قانون البحار الدولة الأرخيبيلية بأنها: " الدولة التي تتكون كليا من أرخبيل واحد أو أكثر وقد تضم جزرا أخرى"، ويقصد بالأرخبيل: "مجموعة من الجزر بما في ذلك أجزاء من جزر والمياه الواصلة بينها والمعالم الطبيعية الأخرى التي يكون الترابط فيما بينها وثيقا إلى

14 - SCOVAZZI Tullio, « La ligne de base de la mer territoriale dans l'arctique Canadien », in : A.F.D.I., Vol 33, 1987, éd, CNRS, paris, pp. 663-671.

15- أحمد أبو الوفاء، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006، ص 197.

حد تشكل معه كيانا جغرافيا واقتصاديا وسياسيا قائما بذاته، أو التي اعتبرت كذلك تاريخيا⁽¹⁶⁾.

مع العلم أن الأرخبيلات على نوعين هي:

- الأرخبيلات الساحلية: وهي مجموعة من الجزر التابعة للإقليم البري للدولة.
- الأرخبيلات المحيطية: وهي مجموعات من الجزر وسط المحيط وعلى مسافة من السواحل، بحيث يمكن اعتبارها مجموعة مستقلة وليست جزءا من الإقليم البري.

واضح أن التعريف الذي أورده الفقرة (ب) من المادة 46 من اتفاقية قانون البحار ينصرف إلى الأرخبيلات المحيطية دون سواها من الأرخبيلات الساحلية⁽¹⁷⁾، وهو الأمر الذي كشفت عنه مداوولات مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار (دورة كاركاس).

(ب): تحديد خطوط الأساس الأرخبيلية:

لا ريب أن مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، قد أدخل بأخذه في اتفاقية قانون البحار بنظرية الأرخبيل تجديدا بالغ الأهمية على القانون الدولي للبحار مستجيبا لمطالب الدول الأرخبيلية المحيطية في فرض سيادتها على المياه التي تحيط بالجزر التي يتكون منها الأرخبيل وذلك برسم خطوط الأساس على نحو تحيط به تلك الخطوط بالجزر التي يتكون منها الأرخبيل،

16- المادة: 46/ب من اتفاقية قانون البحار.

17- LALONDE Suzanne, « La frontière maritime dans l'archipel arctique : un garde-fou essentiel pour le Canada », in : A.F.D.I., LII, 2007, éd, CNRS, Paris, pp. 609-611.

وتصل إلى أكثرها بعدا عن مركزه واعتبار تلك المياه مياها داخلية⁽¹⁸⁾. فالمادة 47 من اتفاقية قانون البحار أجازت للدولة الأرخبيلية⁽¹⁹⁾ أن ترسم خطوط أساس أرخبيلية مستقيمة تربط بين أبعد النقاط في أبعد الجزر وبين الشعاب المتقطعة الانغمار في الأرخبيل. ولغرض منع الدولة الأرخبيلية من توسيع مياها الأرخبيلية بشكل مفرط، وضعت هذه المادة عدد من الشروط عند رسم خطوط الأساس الأرخبيلية تتمثل في:

- 1- أن تكون العلاقة بين مساحة المياه المحصورة بين هذه الخطوط واليابسة بما فيها الحلقات المرجانية، ما بين 1 إلى 1 و 8 إلى 1. ولحساب نسبة المياه إلى اليابسة، يجوز أن تشمل مساحات اليابسة مياها واقعة داخل الأطر الشعابية للجزر والحلقات المرجانية، بما في ذلك أي جزء من جزر الحجر الجيري والشعاب المتقطعة الانغمار الواقعة على المحيط الخارجي للهضبة⁽²⁰⁾.
- 2- ألا يتجاوز طول خطوط الأساس الأرخبيلية 100 ميلا بحريا، باستثناء 3% من مجموع عدد هذه الخطوط الذي يجوز أن يتجاوز هذا الحد إلى حد أقصاه 125 ميلا بحريا⁽²¹⁾.

18- صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار، دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000، ص 308.

19- بمفهوم المادة 46 من اتفاقية قانون البحار، نظرا للترابط الموجود بين المادة 47 والمادة 46 من الاتفاقية.

20- أنظر: الفقرة السابعة من نفس المادة.

21- أنظر: الفقرة الثانية من نفس المادة.

3- ألا ينحرف رسم هذه الخطوط انحرافا ذا شأن عن " الشكل العام للأرخبيل" (22). وقد نقلت هذه الفكرة عن البحر الإقليمي الذي يشترط في رسم خطوط الأساس فيه ألا تبتعد عن "الاتجاه العام للساحل". وهو أمر أيسر تحديداً من "الشكل العام للأرخبيل"، وهذا يعود لصعوبة تحديد الشكل العام للأرخبيل، وحتى وإن تحقق ذلك فتبقي صعوبة تحديد متى يكون "الانحراف ذي شأن" عن الشكل العام للأرخبيل، وهذا في غياب أي توضيح لذلك في اتفاقية قانون البحار (23).

4- عدم استخدام المرتفعات التي تنحسر عنها المياه وقت الجزر نقاطاً لرسم خطوط الأساس الأرخبيلية، إلا إذا أقيمت عليها منائر أو منشآت مشابهة تكون ظاهرة فوق الماء بصورة دائمة، أو إذا كان المرتفع الذي تنحسر عنه المياه واقعا كلياً أو جزئياً على مسافة من أقرب الجزر لا تتجاوز عرض البحر الإقليمي (24). ولم تسمح المادة 4/47 على خلاف المادة 7 من اتفاقية قانون البحار، بمد خطوط الأساس من هذه المرتفعات وإليها حتى إذا كان ذلك " قد حظي باعتراف دولي عام"، وقد استعاضت عن هذه الحالة بحالة المرتفعات التي تنحسر عنها المياه وقت الجزر الواقعة كلياً أو جزئياً على مسافة من أقرب الجزر لا تتجاوز عرض البحر الإقليمي. وقد يكون سبب هذا الموقف حداثة

22- أنظر: الفقرة الثالثة من اتفاقية قانون البحار.

23- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 231.

24- راجع: الفقرة (4) من المادة 47 من اتفاقية قانون البحار.

ظهور فكرة الأرخبيلات. وبالتالي حداثة رسم خطوط الأساس الأرخبيلية التي لم تصل بعد إلى حد " الاعتراف الدولي العام " .

5- عدم رسم خطوط الأساس الأرخبيلية بشكل يؤدي إلى فصل البحر الإقليمي لدولة أخرى عن أعالي البحار أو عن المنطقة الاقتصادية الخالصة. (25)

6- إذا كان جزء من المياه الأرخبيلية لدولة أرخبيلية يقع بين جزئين من دولة مجاورة وملاصقة مباشرة، فإن الحقوق القائمة وجميع المصالح المشروعة الأخرى التي مارستها هذه الدولة الأخيرة تقليدياً في هذه المياه وجميع الحقوق المنصوص عليها اتفاقياً بين هاتين الدولتين تبقى وتحترم (26).

7- تبين خطوط الأساس المرسومة وفقاً لهذه المادة على خرائط ذات مقياس أو مقاييس ملائمة للتثبيت من موقعها، ويجوز كبديل، الاستعاضة عن ذلك بقوائم بالإحداثيات الجغرافية لنقاط تعين السند الجيوديسي (27).

8- تقوم الدولة الأرخبيلية بالإعلان الواجب عن هذه الخرائط أو قوائم الإحداثيات الجغرافية وتودع نسخة من كل خريطة أو قائمة منها لدى الأمين العام للأمم المتحدة (28).

25- أنظر: الفقرة (5) من نفس المادة.

26- أنظر: المادة (6) من نفس المادة.

27- أنظر: الفقرة (8) من نفس المادة.

28- أنظر: الفقرة (9) من اتفاقية قانون البحار.

(ج): عدم تأثير خطوط الأساس الأرخيبيلية في الملاحة الدولية:

إذا كانت الدول الأرخيبيلية المحيطة قد حققت نصرا مبينا بالتسليم لها بالحق في فرض سيادتها على المياه الأرخيبيلية، فإن هذا النصر لم يكن له أن يؤدي إلى المساس أو التأثير على حرية الملاحة الدولية، وقد انتهت الدول البحرية الكبرى إلى هذه المسألة منذ البداية، فراحت تؤكد على وجوب عدم مساس الأخذ بنظرية الأرخيبيل بحرية الملاحة الدولية.

جاء النظام الذي أخذت به اتفاقية قانون البحار بشأن حق السفن الأجنبية في ممارسة الملاحة الدولية عبر المياه الأرخيبيلية، بمثابة نوع من التوفيق بين خضوع المياه الأرخيبيلية لسيادة الدولة الأرخيبيلية وبين اعتبارات ضمان حرية الملاحة الدولية وعدم وضع العراقيل في وجه حركتها⁽²⁹⁾. لقد كان قبول فكرة الأرخيبيلات من قبل الدول البحرية الكبرى في المؤتمر الثالث لقانون البحار، مرهونا بضمان أكبر قدر ممكن من الحرية للملاحة الدولية، ونتج عن الصفقة التي تمت بهذا الخصوص إقرار نظم مزدوج للملاحة في المياه الأرخيبيلية، أي نظام المرور البرئ ونظام المرور الأرخيبيلي.

الفرع الثاني: مدى البحر الإقليمي:

تنص المادة الثالثة من اتفاقية قانون البحار على مايلي: "لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلا بحريا مقيسة من خطوط الأساس المقررة وفقا لهذه الاتفاقية".

المستفاد من هذه المادة أنه:

29- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 315.

أولاً: لا يجوز للدولة الساحلية أن تطالب ببحر إقليمي يزيد عرضه عن 12 ميلا بحريا⁽³⁰⁾ مقيسا من خطوط الأساس المقررة وفقا لاتفاقية قانون البحار⁽³¹⁾. وإن كانت هذه الأخيرة تسمح طبقا للمادة 12 في حالة المراسي التي تستخدم عادة في تحميل وتفريغ ورسو السفن والمتواجدة كليا أو جزئيا فيما وراء الحد الخارجي للبحر الإقليمي، بزيادة عرض البحر الإقليمي لأكثر من 12 ميلا بحريا بقدر امتداد هذه المراسي نفسها.

ثانياً: الدولة الساحلية غير ملزمة بمد بحرها الإقليمي لمسافة 12 ميلا بحريا، فيمكن لها أن تحدده بأقل من ذلك، وإذا كانت الدولة الساحلية مقابلة لدولة ساحلية أخرى والمياه البحرية الموجودة بينهما أقل من 24 ميلا بحريا، وأتبع في تحديد الحد الخارجي للبحر الإقليمي لكلتا الدولتين الساحليتين طريقة خط الوسط المنصوص عليها في المادة 15 من اتفاقية قانون البحار، يكون عرض بحرها الإقليمي أقل من 12 ميلا بحريا ولا يمكن أن تمده لأكثر من ذلك.

30 - GAUTIER-AUDEBERT Agnès, *Domaine maritime international*, in : J.C.D.I., Vol 2, Fasc. 140, 2002, p. 07.

31- هذا لم يمنع بعض الدول من أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بأكثر من 12 ميلا بحريا، أنظر:

QUOC DINH Nguyen, DAILLIER Patrick, PELLET Alain, *droit international public*, 5^e éd, L.G.D.J., Paris, 1994, p. 1069.

ثالثاً: إذا لم تحدد الدولة الساحلية عرض بحرها الإقليمي⁽³²⁾، فيحتسب لها بحر إقليمي بعرض 12 ميلاً بحرياً⁽³³⁾، لأن قاعدة الاثني عشر ميلاً بحرياً قاعدة عرفية⁽³⁴⁾.

الفرع الثالث: تحديد الحد الخارجي للبحر الإقليمي:

يقصد بالحد الخارجي خط النهاية للبحر الإقليمي، الذي يكون موازياً للشاطئ وعلى مسافة معينة منه أو هو الحزام الحدي للبحر الإقليمي الذي يمتد من الشاطئ في اتجاه البحر العام وعلى طول امتداد البحر الإقليمي. ويعتبر خط النهاية من الحدود التي تسمى "بحدود الإحالة".

32- لأن القانون الدولي يلحق بياسة الإقليم القاري للدولة في أي موقع منه يطل على البحر، إقليمياً بحرياً لا تكون الدولة الساحلية في خيار بين قبوله أو رفضه. فإذا البحر الإقليمي يتبع الإقليم البري المطل على البحر وليس بحق لدولة بعينها كشخص معنوي.

33- يبدأ حساب عرض البحر الإقليمي في هذه الحالة من خط الأساس الذي يرسم بإتباع طريقة خط الأساس العادي، باعتباره القاعدة، أما خطوط الأساس المستقيمة فهي رخصة ممنوحة للدول ذات السواحل غير المستقيمة، راجع: المادة 5 والمادة 6 من اتفاقية قانون البحار.

34 - QUOC DINH Nguyen, DAILLIER Patrick et PELLET Alain, op.cit., p. 1069.

- تنص المادة 1/1 من اتفاقية قانون البحار على مايلي: "تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهاها الداخلية، أو مياهاها الأرخبيلية إن كانت دولة أرخبيلية، إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي". فهذه الفقرة تفترض أن لكل دولة ساحلية بحر إقليمي تمتد سيادتها إليه.

يقصد بحدود الإحالة، الحدود الصناعية أو الحدود التي يحال في تحديدها إلى خط أو نقطة، وبعبارة أخرى فإنها لا ترسم بواسطة إجراءات ذاتية وإنما ترسم بالاستناد إلى علاقة أخرى أو حد آخر، ومن هنا يرتبط خط النهاية بخط الأساس إذ توجد على الأخير ركائز خط النهاية⁽³⁵⁾.

بينت اتفاقية قانون البحار بدقة ووضوح الحد الخارجي للبحر الإقليمي سواء باتجاه البحر العالي (أولا)، أو بين الدول المتقابلة أو المتجاورة (ثانياً).

أولاً: تحديد الحد الخارجي للبحر الإقليمي باتجاه البحر العالي:

توصل الفقه الدولي، في محاولة لتحديد الحد الخارجي للبحر الإقليمي إلى ثلاث طرق معقولة وهي كالآتي:

(أ): طريقة الخط الموازي:

مؤدى هذه الطريقة أن يرسم الحد النهائي للبحر الإقليمي طبقاً لسير الساحل ينحني مع انحناءاته ويتعرج بتعرجاته، أي يكون صورة طبق الأصل من الساحل وعلى بعد منه يعادل مدى البحر الإقليمي.

(ب): طريقة الخطوط المستقيمة الموازية لخطوط الأساس المرسومة بين النقاط البارزة على الساحل:

تتبع هذه الطريقة عندما تختار الدولة ذات السواحل غير المستقيمة، إتباع طريقة خطوط الأساس المستقيمة لرسم خط الأساس الذي يبدأ منه قياس عرض البحر الإقليمي. ومفاد هذه الطريقة، أن يرسم الحد الخارجي للبحر

35- محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي للبحار في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، القاهرة، 1998، ص 126.

الإقليمي بالربط بين خطوط الأساس المستقيمة المرسومة على مسافة عرض البحر الإقليمي من خط الأساس، والتي يتشكل منها خط الأساس وبتولها⁽³⁶⁾.

(ج): طريقة منحنى التماس أو طريق الأقواس:

تقوم هذه الطريقة على رسم أقواس دائرة نصف قطرها عرض البحر الإقليمي اعتباراً من نقاط بارزة في الساحل عند أقصى الجزر، وبذلك يتكون الحد الخارجي من مجموع هذه الأقواس.

تعتبر الطرق الثلاث لتحديد الحد الخارجي للبحر الإقليمي صالحة بدرجات متفاوتة ما أثار النقاش حول الطريقة المثلى لتبنيها في مؤتمر لاهاي لعام 1930. وفي قضية المصائد بين بريطانيا والنرويج قررت محكمة العدل الدولية عام 1951 الأخذ بطريقة منحنى التماس رغم أنها لم تعتبرها ذات طبيعة ملزمة⁽³⁷⁾، وهي الطريقة التي انحازت إليها اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958، ومن بعدها اتفاقية قانون البحار لسنة 1982. إذ نصت المادة 06 من الاتفاقية الأولى والتي أخذت حكمها المادة 04 من الاتفاقية الثانية على مايلي: " الحد الخارجي للبحر الإقليمي هو الخط الذي يكون بعد كل نقطة عليه عن أقرب نقطة على خط الأساس مساوياً لعرض البحر الإقليمي".

36 -VOELCKEL Michel, « Les lignes de base dans la convention de Genève sur la mer Territoriale », in : A.F.D.I, Vol 19, N° 1, 1973, p. 836.

37-Affaire des pêcheries, Arrêt du 18 décembre 1951 : C.I.J., Rec. 1951, p.128-129.

ثانياً: تحديد الحد الخارجي للبحر الإقليمي بين الدول المتجاورة أو المتقابلة:

وفقاً للمادة 15 من اتفاقية قانون البحار يجري تحديد الحد الخارجي للبحر الإقليمي بين الدول المتجاورة أو المتقابلة، على أساس مبدأ⁽³⁸⁾ البعد المتساوي⁽³⁹⁾، والذي يعني أن يكون خط الحدود ما بين البحرين الإقليميين للدولتين المتلاصقتين أو المتقابلتين على ذات البعد من خطي الأساس المعتبر كل منهما بداية⁽⁴⁰⁾ للبحر الإقليمي لإحدى الدولتين المعنيتين⁽⁴¹⁾. فيسمى الخط

38- لم يذكر البعد المتساوي في اتفاقيات قانون البحار كطريقة وإنما كمبدأ، للمزيد من التفاصيل راجع:

VOELCKEL Michel, « Aperçu de quelques problèmes techniques concernant la délimitation des frontières maritimes », in : A.F.D.I., Vol 25, N° 1, 1979, p. 702.

39- البعد المتساوي طريقة من الطرق الخمسة التي طرحت على لجنة الخبراء التي أسستها لجنة القانون الدولي عام 1953، للمزيد من التفاصيل راجع:

VOELCKEL Michel, Ibid, p. 701.

- راجع تفاصيل الطريقة الفنية لرسم خط الوسط والخط المتساوي الأبعاد: محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 157.

40- يرتكز البعد المتساوي على خط الأساس الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي، وهذا ما أخذت به اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، واتفاقية قانون البحار، خلافاً لما اقترحه بعض الفقهاء، للمزيد من التفاصيل راجع:

-VOELCKEL Michel, Ibid, p. 702.

41 - محمد سامي عبد الحميد، محمد السعيد الدقاق وإبراهيم أحمد خليفة، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1978، ص 434.

الفاصل للبحرين الإقليميين للدول المتقابلة "بخط الوسط"، والخط الفاصل للبحرين الإقليميين للدول المتجاورة "بخط البعد المتساوي"⁽⁴²⁾.

غير أن مبدأ البعد المتساوي لا يتبع في حالتين هما:

(أ): حالة اتفاق الطرفين على خلاف ذلك:

أخذت المادة 15 من اتفاقية قانون البحار بمبدأ البعد المتساوي عند غياب الاتفاق بين الدول المعنية. إذ نصت على أنه " حيث تكون سواحل دولتين متقابلة أو متلاصقة، لا يحق لأي من الدولتين في حال عدم وجود اتفاق بينهما على خلاف ذلك، أن تمد بحرهما الإقليمي إلى أبعد من الخط الوسط الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي لكل من الدولتين...".

(ب): حالة وجود سند تاريخي أو ظروف خاصة:

لا ينطبق مبدأ البعد المتساوي عندما يكون لأحد الدول المتقابلة أو المتجاورة سندا تاريخيا يسمح لها بالإدعاء بحقوق على المياه فيما يجاوز خط الوسط، أو ظروفًا خاصة تبرر الخروج عليه، وهذا ما جاء في المادة 15 من اتفاقية قانون البحار بنصها: "... غير أن هذا الحكم (أي مبدأ البعد المتساوي) لا ينطبق حين يكون من الضروري بسبب سند تاريخي أو ظروف خاصة أخرى تعيين حدود البحر الإقليمي لكل من الدولتين بطريقة تخالف هذا الحكم".

⁻⁴² CAFLISCH Lucius, « Les zones maritimes sous juridiction nationale, leurs limites et leur délimitation », in : le nouveau droit de la mer, publications de la R.G.D.I.P., N° 39, 1983, dépone, paris, p. 45.

C.I.J., Arrêt relatif à la délimitation maritime en mer noire - أنظر كذلك: (Roumanie c. Ukraine), du 3 février 2009, par. 116 (p. 37).

وقد فسرت محكمة العدل الدولية هذا النص بمناسبة نظرها في القضية الخاصة بالحدود البحرية والمسائل الإقليمية بين قطر والبحرين. بأنه يعني أولاً رسم خط وسط مؤقت، ثم بعد ذلك معرفة ما إذا كان يجب تعديله بالنظر إلى الظروف الخاصة في المنطقة⁽⁴³⁾.

الفرع الرابع: النظام القانوني للبحر الإقليمي:

ذهب فريق من الفقهاء إلى اعتبار أن البحر الإقليمي يخضع لسيادة الدولة شأنه في ذلك شأن الإقليم الأرضي. وعارض آخرون هذا الرأي مبينين أن البحر الإقليمي جزء من أعالي البحار تباشر الدولة عليه بعض الاختصاصات تحقيقاً لأغراض خاصة دفاعية وصحية واقتصادية⁽⁴⁴⁾. أما اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، فقد أكدت خضوع البحر الإقليمي لسيادة الدولة الساحلية وذلك في المادة 1/2 بنصها على ما يلي:

"1- تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية، أو مياهها الأرخبية، إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي.

43- أحمد أبو الوفا، قضاء محكمة التحكيم الدولية (2001-2005)، دار النهضة العربية، 2006، ص 9، أنظر كذلك:

-C.I.J., Arrêt relatif a la délimitation maritime et des questions territoriales entre Qatar et Bahreïn, du 16 mars 2001, par. 220, 220, (p. 73).

-Arrêt relatif a la délimitation maritime en mer noire (Roumanie c. Ukraine), du 3 février 2009, par. 150 à 168, (pp. 45-52).

44- عبد الكريم علوان، الوسيط في القانون الدولي العام، الكتاب الثاني، الطبعة الأولى، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1997، ص 89.

2- تمتد هذه السيادة إلى الحزام الجوي فوق البحر الإقليمي وكذلك إلى قاعه وباطن أرضه.

3- تمارس السيادة على البحر الإقليمي رهانا بمراعاة أحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي".

بالرغم من اعتراف اتفاقية قانون البحار بسيادة الدولة على بحرها الإقليمي، إلا أنها قيدت هذه السيادة ببعض القيود التي تقتضيها مصلحة الجماعة الدولية في ضمان قدر من حرية الملاحة. لذا ورد في الفقرة الثالثة من المادة الثانية من الاتفاقية، أن تمارس السيادة على البحر الإقليمي رهانا بمراعاة أحكام الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي. وعند مراجعة مواد الاتفاقية ومراجعة قواعد القانون الدولي المتعلقة بهذا الموضوع، نلاحظ أن هذه السيادة تخضع لبعض القيود التي أهمها: قيد حق المرور البرئ للسفن الأجنبية⁽⁴⁵⁾ والقيود المتعلقة بمركز هذه السفن عند وجودها في البحر الإقليمي.

المطلب الثاني: حدود المياه الداخلية:

لمعرفة مفهوم المياه الداخلية في القانون الدولي للبحار، لابد من تحدد هذه المنطقة البحرية (الفرع الأول)، ثم محتوى المياه الداخلية (الفرع الثاني)، وطبيعتها القانونية (الفرع الثالث)، ومن ثم مركزها القانوني (الفرع الرابع).

45- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 127-128، أنظر كذلك:

-QUENEUDEC Jean-Pierre, « chronique du droit de la mer : la réglementation du passage des navires étrangers dans les eaux territoriales françaises », in : A.F.D.I., Vol 31, 1985, pp. 778-789.

الفرع الأول: تحديد حدود المياه الداخلية:

تتكون حدود المياه الداخلية من جهة اليابسة، من خط أقصى مد للمياه عند إتباع طريقة خط الأساس العادي لرسم خط الأساس الذي يبدأ من عنده حساب عرض البحر الإقليمي، ومن خط انحسار المياه وقت الجزر عند إتباع طريقة الخطوط المستقيمة المشكلة لخط الأساس. وتتكون حدودها الخارجية من خط الأساس للبحر الإقليمي، وهي بذلك تتطابق مع الحدود الداخلية لهذا البحر⁽⁴⁶⁾.

أما بالنسبة لحدود المياه الداخلية بين الدول المتجاورة أو المتقابلة فإن اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة واتفاقية قانون البحار لم تعالج الموضوع، لذا يمكن معالجته عن طريق التشبيه بموضوع تحديد البحر الإقليمي بين الدول المتجاورة أو المتقابلة، الذي بحثته المادة 12 من اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 والمادة 15 من اتفاقية قانون البحار.

كما لم تحدد اتفاقية قانون البحار حد أدنى أو أقصى لاتساع المياه الداخلية، واكتفت بتحديد حدودها الداخلية والخارجية طبقاً للمادة الثامنة، وبهذا فإن امتداد هذه المنطقة البحرية يختلف باختلاف الطريقة المتبعة⁽⁴⁷⁾ من قبل

⁴⁶- إبراهيم العناني، قانون البحار، الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة، 1985، ص

13.

⁴⁷- تتوقف الطريقة الواجب إتباعها على أمرين: الطبيعة الجغرافية للساحل، وإرادة الدولة الساحلية.

الدولة الساحلية لرسم خط الأساس الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي. وبديهي أن مساحة المياه الداخلية تضيق بإتباع طريقة خط الأساس العادي وتتسع بإتباع طريقة خطوط الأساس المستقيمة المبينة في المادة 07 أو طريقة الحالات الخاصة المذكورة في المواد : 09 ، 10 ، 11 و 12...، ويتباين امتداد هذه المياه على ساحل دولة واحدة عند الجمع بين طرق تحديد خطوط الأساس⁽⁴⁸⁾. بهذا فإن الدولة الساحلية ليس لها أن تحدد اتساع مياهها الداخلية بإرادتها التحكيمية لما في ذلك من خطورة مد الحدود الخارجية للمياه الداخلية، ما يؤدي لتقدم البحر الإقليمي في اتجاه البحر العالي والانتقاص من مساحته⁽⁴⁹⁾.

الفرع الثاني: نطاق المياه الداخلية:

تتكون المياه الداخلية من مجموع المياه المحصورة بين خط الأساس الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي والساحل. وهذا ما حددته المادة الخامسة من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 والمادة الثامنة من اتفاقية قانون البحار.

تدخل ضمن المياه الداخلية كل من: الخلجان المحاطة بإقليم دولة واحدة والخلجان التاريخية (أولاً)، والقنوات البحرية (ثانياً)، والمضايق (ثالثاً) والبحار المغلقة وشبه المغلقة (رابعاً).

⁴⁸- أنظر: المادة 14 من اتفاقية قانون البحار.

⁴⁹- عوض محمد المر، حق المرور البرئ في البحار، رسالة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، 1977، ص 86.

أولاً: الخلجان:

الخليج عبارة عن انبعاج واضح المعالم يكون توغله بالقياس إلى عرض مدخله على نحو يجعله يحتوي على مياه محصورة بالبر، ويشكل أكثر من مجرد انحناء للساحل، غير أن الانبعاج لا يعتبر خليجا إلا إذا كانت مساحته تعادل أو تفوق مساحة نصف دائرة قطرها خط يرسم عبر مدخل الانبعاج⁽⁵⁰⁾. والخلجان ثلاثة أنواع:

(أ): الخلجان الوطنية:

هي تلك التي تقع بأكملها في إقليم دولة واحدة ولا يزيد اتساع الفتحة التي توصلها بالبحر عن 24 ميلا بحريا، ويكون خط الأساس فيها هو الخط الموصل بين نقطتي انحسار المياه عند ضفتي الفوهة⁽⁵¹⁾. لا يختلف الفقه في شأن اعتبار الخليج الوطني وما يحتويه من مياه جزءا من المياه الداخلية للدولة الساحلية ويخضع لسيادتها.

(ب): الخلجان الدولية:

⁵⁰- طبقا للمادة 3/10 من اتفاقية قانون البحار، مساحة الانبعاج - لغرض القياس - هي المساحة الواقعة بين حد أدنى الجزر حول شاطئ الانبعاج وبين خط يصل بين حد أدنى الجزر على نقطتي مدخله الطبيعي. وحيث يكون للانبعاج بسبب وجود جزر أكثر من مدخل واحد، يرسم نصف الدائرة على قطر يعادل طوله مجموع أطوال الخطوط المرسومة عبر المداخل المختلفة، وتحتسب مساحة الجزر الموجودة داخل الانبعاج ضمن مساحة الانبعاج كما لو كانت جزءا من مساحته المائية.

⁵¹- المادة: 4/10 من اتفاقية قانون البحار.

هي الخلجان التي تقع في إقليم دولة واحدة ولكن فتححتها التي تربطها بالبحر يزيد اتساعها على 24 ميلا بحريا، و/أو المحاطة بإقليم أكثر من دولة واحدة. إذن هناك معياران لتحديد الخلجان الدوالية وهما:

1- معيار اتساع فتحة الخليج:

هو المعيار الأساسي في تحديد ما إذا كان الخليج وطنيا أو دوليا، فإذا كانت فتحة الخليج أقل أو تساوي 24 ميلا بحريا اعتبر هذا الخليج وطنيا، وإذا كانت تزيد عن 24 ميلا بحريا عدا هذا خليجا دوليا، حتى ولو كان بأكمله يقع داخل إقليم دولة واحدة بعينها. وفي هذه الحالة الأخيرة يرسم خط أساس مستقيم طوله 24 ميلا بحريا داخل الخليج بطريقة تجعله يحصر أكبر مساحة من المياه يمكن حصرها بخط له هذا الطول⁽⁵²⁾. ليكون هذا الخط، خط الأساس الذي يبدأ منه قياس عرض البحر الإقليمي وما يحصره من مياه تعد مياهها داخلية.

2- معيار الدول المطلة على الخليج:

قد يكون للخليج الواحد دولتين تطل كل واحدة منهما على مدخله، وقد تطل على الخليج الواحد أكثر من دولة تكون إحداهما على الأقل واقعة عند المدخل. فتطبق في هذه الحالة أحكام المادة 15 من اتفاقية قانون البحار.

(ج): الخلجان التاريخية:

لم تحدد اتفاقية قانون البحار معايير للخلجان التاريخية وإنما اكتفت بالنص على عدم تطبيق قواعد الخلجان عليها⁽⁵³⁾. كما لم تحدد طريقة معينة

52- المادة: 5/10 من نفس الاتفاقية.

53- Plateau continental (Tunisie/Jamahiriya arabe libyenne), Arrêt,

C.I.J., Rec. 1982, par. 100. (pp. 59-60).

لرسم خط الأساس فيها. ولهذا تحدد الدول خط الأساس في المياه التاريخية حسب رغبتها ومصالحها الخاصة. ومن الجدير بالذكر أن مؤتمر لاهاي لتدوين القانون الدولي لعام 1930 حدد خط الأساس في المياه التاريخية بالخط الموصل بين فتحتي تلك الخلجان.

تسمح نظرية المياه التاريخية باستثناء الخلجان التاريخية من القواعد العامة التي تحكم الخلجان. وينطبق هذا الاستثناء على الخلجان التي يحتويها إقليم دولة واحدة، كما ينطبق على الخلجان التي تحيط بها أقاليم أكثر من دولة واحدة، فبالنسبة للأولى يتحدد مركزها القانوني باعتبارها مياهها داخلية تخضع لسيادة تلك الدولة التي تقع في إقليمها ولا يرد عليها قيد المرور البري أو أي قيد آخر، أما الثانية تخضع للسيادة المشتركة للدول التي تحيط بها إن صدر الإدعاء بالحقوق التاريخية عن الدول المحيطة بالخليج مجتمعة، أما إذا صدر الإدعاء عن إحدى الدول المطلة على الخليج فقط، فتخضع مياه الخليج لسيادة هذه الأخيرة، وإن كان من غير المحتمل أن ينشأ السند التاريخي لمصلحة الدولة التي تدعيه، ذلك أن من المتوقع أن تعترض دول الخليج الأخرى على الحقوق التاريخية فيها ولن يتحقق بالتالي التسامح اللازم لتكوين السند التاريخي. وإن كان اعتراض دولة واحدة أو دولتين على الحقوق التاريخية التي تدعيها الدول في المناطق البحرية لا يحول بالضرورة دون تكوينها، إلا أن هذه الملاحظة تنطبق في المياه التي تطل عليها دولة واحدة، أما في الخلجان التي تطل عليها أكثر من دولة واحدة فإن اعتراض إحدى دولها أو

بعضها على الحقوق التاريخية التي تدعيها عليها دولة أخرى تطل عليها، له أهمية كبيرة إن لم تكن حاسمة في تقييم توافر شرط التسامح أو تخلفه⁽⁵⁴⁾.

ثانياً: القنوات البحرية:

يقصد بالقنوات البحرية الممرات المائية الصناعية التي تحفرها يد الإنسان لتصل بين بحرين عامين تسهيلات للملاحة والمواصلات الدولية⁽⁵⁵⁾. والثابت أن القناة البحرية تعد جزءاً من إقليم الدولة التي تخترق أرضها وبالتالي تخضع لكافة مظاهر اختصاصها الإقليمي. ولكن لما كانت هذه القنوات في العادة من طرق المواصلات الدولية التي تؤدي إلى تسهيل الملاحة الدولية وتقليل تكاليفها، وكانت منافعها لا تعود على الدولة التي تمر في أرضها فحسب بل على التجارة الدولية بأسرها، فقد عقدت معاهدات دولية بخصوص أهم هذه القنوات البحرية الغرض منها ضمان حرية الملاحة فيها.

ثالثاً: المضائق البحرية:

تلعب المضائق الدولية دوراً إستراتيجياً في الملاحة الدولية، إذ تشكل نقطة تواصل بين مساحتين بحريتين متباعدتين، ما أوجب تنظيمها بموجب قواعد دولية. هذه الممرات البحرية الطبيعية، وإن كانت تتشابه مع القنوات

54- عوض محمد المر، مرجع سابق، ص 336.

55- محسن أفكيرين، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة،

2005، ص 228.

البحرية وتلعب تقريبا نفس الدور، إلا أنها تتميز بنظام قانوني دولي خاص بها، بحكم أنها من صنع الطبيعة.

(أ): تعريف المضيق البحري:

المضيق من الناحية القانونية هو كل ممر طبيعي بين ساحلين لا يتجاوز عرضا معيناً، ويسمح بالاتصال بين جزئين من المجالات البحرية، ولا يهم أن تعود هذه المجالات إلى بحر واحد أو بحرين... كما لا يهم إذا كان الممر قائماً بين جزيرة وإقليم أرض أو بين جزيرتين أو مجموعة من الجزر.

(ب): أصناف المضائق البحرية:

بالرغم من تعدد واختلاف تصنيفات الفقهاء للمضائق البحرية، نتيجة لإخلاف المعيار المعتمد عليه في التصنيف، إلا أنه يمكن القول أن المضائق نوعان:

1- المضائق المحاطة بإقليم دولة واحدة:

يتفق معظم فقهاء القانون الدولي على قاعدة عامة مفادها أن هذا المضيق يعد جزءاً من إقليم الدولة التي يقع في أرضها ومياهه داخلية تخضع للسيادة التامة لهذه الدولة فهي التي تتولى كل الأمور المتعلقة بالملاحة وغيرها⁽⁵⁶⁾.

2- المضائق المحاطة بإقليم أكثر من دولة:

56- أنظر: جابر إبراهيم الراوي، القانون الدولي للبحار وفقاً لاتفاقية قانون البحار لعام 1982 مع دراسة عن الخليج العربي، المكتبة الوطنية، بغداد، 1989، ص 95.

إذا كان عرض المضيق يزيد في اتساعه عن مسافة البحر الإقليمي لكل دولة مشاطئة ومقابلة، فإنه توجد في هذه الحالة منطقة بحرية وسط بين الحدود الخارجية للبحار الإقليمية تعد من أعالي البحار أو المناطق الاقتصادية الخالصة، وبالتالي تكون الملاحة فيها حرة للجميع. أما إذا كان عرض المضيق ضيقاً بحيث تلتصق البحار الإقليمية للدول المتقابلة، فإن غالبية الفقهاء ترى ويؤيدها مجمع القانون الدولي في قراره الخاص بنظام البحر الإقليمي عام 1894 أن لكل دولة شاطئية سيادة إقليمية على المضيق حتى خط الوسط بينها، إلا إذا وجد اتفاق مغاير بين الأطراف المعنية وفي حالة عدم وجود إتفاق يسري نظام البحر الإقليمي لدى كل دولة على مياهها الإقليمية في هذا المضيق⁽⁵⁷⁾.

(ج): النظام القانوني الخاص بالمضايق المستخدمة للملاحة الدولية:

سمح القانون الدولي، للدول المشاطئة للمضايق المستخدمة للملاحة الدولية بممارسة سيادتها أو ولايتها على المياه التي تتشكل منها هذه المضايق، وحيزها الجوى وباطن أرضها⁽⁵⁸⁾، إلا أن هذه السيادة أو الولاية تمارسها رهناً

⁵⁷ - عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، الطبعة الأولى، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1999، ص 260.

⁵⁸ - راجع: المادة 53/ب من اتفاقية قانون البحار.

بمراعاة الجزء الثالث من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 وقواعد القانون الدولي الأخرى⁽⁵⁹⁾.

تقضى القاعدة العامة بأن المضيق الذي يستخدم للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة تتمتع فيه جميع السفن بحق المرور العابر⁽⁶⁰⁾، الذي يستتبع وبالمقابل واجبات تلقي على عاتق السفن والطائرات العابرة للمضيق المستخدم للملاحة الدولية، وواجبات أخرى تلتزم بها الدولة المشاطئة له. ولهذه الأخيرة أن تعين للملاحة في هذا المضيق ممرات بحرية أو تستبدلها أو تقرر نظم تقسيم حركة المرور أو تستبدلها بعد أن تم اعتمادها من المنظمة الدولية المختصة،⁽⁶¹⁾ كما للدولة المشاطئة أن تعتمد قوانين وأنظمة بشأن المرور العابر في المضيق تتناول كل أو بعض الأمور المذكورة في المادة 42 من اتفاقية قانون البحار، وينبغي للدول المستخدمة للمضيق والدول المشاطئة له أن تتعاون عن طريق الاتفاق على إقامة وصيانة ما يلزم في المضيق من وسائل تيسير الملاحة وضمان السلامة أو غير ذلك من التحسينات لمعاونة الملاحة الدولية، كما يجب عليها أن تتعاون من أجل منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه.

⁵⁹- أنظر: المادة 34 من اتفاقية قانون البحار.

⁶⁰- في تعريف المرور العابر، راجع: المادة 2/83 من نفس الاتفاقية.

⁶¹- أنظر: المادة 41 من نفس الاتفاقية.

استثناء على القاعدة السالفة الذكر لا ينطبق نظام المرور العابر في

حالتين:

1- إذا كان المضيق مشكلا من إقليم دولة واحدة وجزيرة تابعة لنفس الدولة، ووجد في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة ملائم بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهدروغرافية، إذ تكون الملاحة في هذا الطريق حرة، أما داخل المضيق ينطبق نظام المرور البرئ لا العابر.

2- إذا وجد خلال المضيق طريق في أعالي البحار أو طريق بمنطقة اقتصادية خالصة يكون بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهدروغرافية، فتنطبق على هذا الطريق الأحكام المتعلقة بحرية الملاحة وحرية التحليق، وفيما عداه ينطبق نظام المرور البرئ.

أما بالنسبة للمضايق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية، فينطبق فيها نظام المرور البرئ الذي لا يوقف خلاها⁽⁶²⁾.

⁶²- هذا ما يفرق المرور البرئ في المضايق المستخدمة للملاحة الدولية عنه في البحر الإقليمي: "هذه التفرقة تدل على مدى الأهمية التي يعطيها القانون الدولي للممرات المائية التي تعتبر ضرورية للملاحة الدولية متى كان ذلك المضيق مضيقا دوليا، حتى وإن كان يشكل جزءا من المياه الإقليمية للدولة الأجنبية"، أنظر: بدرية عبد الله العوضي، القانون الدولي للبحار في الخليج العربي، الطبعة الأولى، دار التأليف، الكويت، 1967-1977، ص 49-50.

إذا كانت هذه الأحكام، قد مثلت في تقدير غالبية الفقه، قواعد واجبة التطبيق على المضايق المستخدمة للملاحة الدولية، فإنه من المتعين الانتباه إلى أن معظم المضايق ذات الأهمية والحساسية الخاصة، قد تم تنظيم أوضاع المرور فيها بموجب اتفاقيات خاصة. ومن ثم فهي تخرج عن حكم القواعد المشار إليها فيما تقدم، وتخضع للنظام الاتفاقي الخاص الذي تم وضعه ليطبق بشأنها. وهذا ما أكدته الفقرة ب من المادة 35 من اتفاقية قانون البحار بنصها " ليس في هذا الجزء - أي الجزء الثالث من الاتفاقية الخاص بالمضايق المستخدمة للملاحة الدولية - ما يمس النظام القانوني في المضايق التي تنظم المرور فيها، كليا أو جزئيا، اتفاقيات دولية قائمة منذ زمن طويل، ومتصلة على وجه التحديد بمثل هذه المضايق ".

رابعا: البحار المغلقة وشبه المغلقة:

إذا كان البحر المغلق أو شبه المغلق واقع كله في حدود دولة واحدة فبديهي أنه يكون عندئذ جزء من إقليم تلك الدولة، أي عد هذا البحر ضمن نطاق المياه الداخلية لتلك الدولة وتتنطبق عليه قواعد القانون الدولي للبحار، أما إذا حازت شواطئه أكثر من دولة، ولم يكن بين تلك الدول اتفاق بخصوص حدود كل منها، فإن سيادة كل من تلك الدول يجب أن تحترم في نطاق مياهها الإقليمية فإن بقيت من مياه البحر⁽⁶³⁾ بقية في وسطه خضعت تلك البقية للفائضة لنظام يماثل نظام البحر العام.

63- البحر شبه المغلق يتم غلقه بإتباع طريقة خطوط الأساس المستقيمة.

قد يكون للبحر المغلق أو شبه المغلق أهمية دولية واضحة، لذا فإن مركزه القانوني ينظم عادة في هذا الفرض بمقتضى اتفاقيات دولية، كالبحر الأسود الذي يتمتع بأهمية اقتصادية وسياسية وإستراتيجية، تطل عليه دول الإتحاد السوفيتي ورومانيا وبلغاريا وتركيا. وقد أبرمت عدة اتفاقيات دولية بشأنه كان آخرها اتفاقية برلين لسنة 1878، والتي أرست فيه الملاحه التجارية⁽⁶⁴⁾.

الفرع الثالث: النظام القانوني للمياه الداخلية:

من المسلم به، بالإجماع في الفقه والقضاء الدولي، أن للدولة الشاطئية سيادة كاملة على مياهها الداخلية وعلى قاع هذه المياه وما تحت قاعها⁹ الحيز الجوي فوقها، وأن هذه السيادة - تماثل كأصل عام - سيادة الدولة على إقليمها اليابس، بحكم ملاصقة المياه الداخلية للإقليم البري للدولة الشاطئية. تمارس الدولة في مياهها الداخلية اختصاصها المانع والكامل، كما هو الحال بالنسبة للإقليم البري تماما، هذا ما أكدته محكمة العدل الدولية سنة 1986⁽⁶⁵⁾، وما يتضح من نص المادة 1/2 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 بنصها " تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية، أو مياهها الأرخبيلية إذا كانت دولة أرخبيلية، إلى منطقة من البحار ملاصقة تعرف باسم البحر الإقليمي".

⁶⁴- محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 113.

⁶⁵- Activités militaires et paramilitaires au Nicaragua et contre celui-ci, (Nicaragua/Etats Unis d'Amérique), fond., Arrêt, C.I.J., Rec. 1986, par. 212, p. 111.

لا تتمتع السفن الأجنبية تجارية كانت أو حربية، في المياه الداخلية لأي من الدول بما يعرف بحق المرور البريء، إلا في الحالة المبينة في الفقرة 02 من المادة 08 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 بنصها على ما يلي: " حيث يؤدي تقرير خط الأساس المستقيم وفقا للطريقة المبينة في المادة 7 إلى حصر مساحات مائية وجعلها مياها داخلية بعد أن لم تكن تعتبر كذلك من قبل، ينطبق على تلك المياه حق المرور البريء كما هو منصوص عليه في هذه الاتفاقية ".

خلاصة:

يتضح مما تقدم أن اتفاقية قانون البحار، وسعت من نطاق الإقليم البحري للدولة الساحلية. إلا أنها قيدت سيادتها عليه بثلاثة أنظمة قانونية ضمانا لحرية الملاحة البحرية، وهي: نظام المرور البريء، نظام المرور الأرخبيلي ونظام المرور العابر. بهذا تكون الاتفاقية قد وفقت بين مصالح الدول الساحلية ومصالح الجماعة الدولية. وهذا ما سعت إلى تحقيقه كذلك من خلال النظام القانوني الذي خصت به المناطق البحرية غير الخاضعة للسيادة الإقليمية لدولة الساحل، وهذا ما سنوضحه في المبحث الثاني من هذا المقال.