

النظام القانوني للإقليم البحري للدولة الساحلية وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982

أ/أعراب كمييلة

كلية الحقوق والعلوم السياسية - جامعة مولود معمري تيزي وزو

ملخص

يلعب موضوع المناطق البحرية الخاضعة للإقليم البحري للدولة الساحلية أهمية كبيرة خاصة بالنسبة للدولة الساحلية، إذ أنه في بداية الأمر عرفت المناطق البحرية غموضا في حدودها فأصبحت تشكل من الناحية الاقتصادية موردا هاما سواء بالنسبة للدول المجاورة لها أو لدول العالم ككل، مما أدى إلى التسابق على استغلالها من طرف الدول. أدت هذه الأسباب إلى تنافس الدول وأسبقتها لاستغلال واكتشاف الموارد الموجودة بها واستغلالها في الملاحة، فدفعت الأهمية الكبيرة للبحار إلى وضع تنظيم دولي لها وهي اتفاقية الأمم المتحدة لقانون لبحار 1982. **الكلمات المفتاحية:** المناطق البحرية، المنطقة الاقتصادية الخالصة، الجرف القاري، السفينة، اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

Résumé

Les zones maritimes et littorales dépendantes de la souveraineté des pays limitrophes sont soumises à des droits de la mer des pays coties. L'importante croissance démographique de ces pays et du monde entier, conduit automatiquement à l'exploitation de ces mers la navigation ainsi que toutes les richesses. La cause effrénée à l'exploitation sans limites des fons marins et le non respect des limites des zones maritimes, à conduit à

L'élaboration de la convention des nations unis sur le droit de la mer 1982.

Mots clés : Zones maritimes, zone économique exclusive, plateau continental, navire, convention des Nations Unies sur le droit de la mer 1982

مقدمة:

تعتبر البحار ذات مكانة استراتيجية في العالم، لذا نرى أن الدول تتصارع فيما بينها دفاعا عن مصالحها المتعلقة سواء بالخيرات والموارد الطبيعية الهائلة التي تتركز بها لا سيما المتعلقة منها بالملاحة البحرية التي تتضمن سهولة التنقل والحركة التجارية، وقد ثبت منذ عصور التاريخ الأولى استعمال الإنسان للبحار كوسيلة اتصال ومصدر للثروات السمكية، وكانت النظرة للبحار في البداية يسودها مبدأ الحرية للجميع في الاستعمال والاستغلال، غير أن الشعوب لما أدركت مدى الأهمية السياسية للبحر كميديان للسيطرة والتحكم خاصة في القرون الوسطى وكذا أهميتها الاقتصادية، سعت إلى بسط سيادتها على مناطق البحار التي ترى أنها ذات أهمية بالنسبة لها، وقد كان الهدف من وراء ذلك احتكار الدول لاستغلال ثروات هذه المساحات من البحر خاصة في مجال الصيد ومراقبة كافة مظاهر الملاحة فيها.

أمام هذا الوضع تغيرت موقف بعض الدول التقليدية اتجاه البحار، وأبدت رغبتها في أكثر من مناسبة بمد سيادتها على المناطق المجاورة لإقليمها البحري إلى مسافات متفاوتة واضعة بذلك حدا للمبدأ القاضي بحرية البحار، وهو الأمر الذي لم يعجب كثير من الدول التي تمسكت بمبدأ حرية البحار.

لذلك نتساءل: كيف نظمت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 أجزاء البحار الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية، والأجزاء الخاضعة للحقوق السيادية لها ؟

للإجابة عن الإشكالية نتعرض إلى ما نظّمته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 للجزء الخاص بسيادة الدولة الساحلية على مناطقها البحرية (المبحث الأول)، وكيف نظمت أيضا الجزء الخاص بالحقوق السيادية للدولة الساحلية على مناطقها البحرية (المبحث الثاني).

المبحث الأول: كيفية تنظيم اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982

للجزء الخاص بسيادة الدولة الساحلية على مناطقها البحرية

اختلفت الآراء في المؤتمر الثالث لقانون البحار حول القواعد المتعلقة بالبحر الإقليمي وهو ما أوجدت له اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار حلا ضمن قواعدها، إلا أن الأمر لم يقف عند هذا الحد بل أن هناك اختلافات أخرى حول المضائق الدولية والتي تم التوصل إلى حل لها في النص النهائي لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

المطلب الأول: البحر الإقليمي

اختلفت الآراء حول مد البحر الإقليمي في المؤتمر الثالث لقانون البحار إلى أوسع ما يمكن لكن في الأخير تم إقرار مدى البحر الإقليمي بشكل نهائي في الوثيقة النهائية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، كما اختلفت الآراء حول كيفية مرور السفن من هذه المياه لذلك تم إقرار حق المرور البريء للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي

الفرع الأول: مدى البحر الإقليمي

جاءت اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 خالية من أي تحديد واضح ودقيق حول مدى البحر الإقليمي، فالمادة 24 منها حددت في

فقرتها الثانية مدى المنطقة المتاخمة بإثني عشر ميلا بحريا اعتبارا من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي، وبما أن هذه المنطقة تلي مباشرة البحر الإقليمي فمن مفهوم النص وجب ألا يتجاوز مدى البحر الإقليمي اثني عشر ميلا بحريا في جميع الأحوال¹.

لم تتجج اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 في وضع تحديد واضح ودقيق لنطاق البحر الإقليمي نظرا للمواقف الحادة والمتعارضة التي أبداهها المؤتمرون في مؤتمر جنيف لقانون البحار لنفس العام، لكن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار استطاعت أن توفق بين الآراء المتضاربة حول الموضوع وتضع قاعدة لقيت القبول من أغلب دول العالم² والتي تضمن النص عليها في المادة 3 منها التي أقرت 12 ميلا بحريا للبحر الإقليمي³.

يستفاد من مضمون نص المادة 3 من اتفاقية قانون البحار 1982 أنه لا يجوز للدولة الساحلية إطلاقا وفي جميع الحالات أن تطالب ببحر إقليمي يزيد عرضه عن 12 ميلا بحريا مقيسا من خطوط الأساس المقررة في اتفاقية قانون البحار.

الفرع الثاني: حق المرور البريء للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي

اعترفت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 بسيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي، إلا أنها قيدت هذه السيادة ببعض القيود التي تقتضيها مصلحة الجماعة الدولية في ضمان أكبر قدر ممكن من حرية الملاحة والتي تتمثل في المرور البريء للسفن الأجنبية⁴.

استقرت العادة على تمتع سفن كل الدول شاطئية أو غير شاطئية بحق المرور عبر البحر الإقليمي⁵، فالمرور البريء حق وليس رخصة، لا تحتاج

السفن الأجنبية للتمتع به إلى موافقة الدولة الساحلية⁶، وهذا ما يتضح من خلال نص المادة 17 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار⁷.

يقصد بحق المرور البريء حق الملاحة عبر البحر الإقليمي بالنسبة للسفن التابعة لجميع الدول بقصد اختراق ذلك البحر دون الوصول إلى المياه الداخلية أو بقصد الخروج من هذه المياه إلى أعالي البحار، ويتضمن المرور وقوف السفن الأجنبية أو رسوها بقدر ما يكون ذلك متصلاً بالملاحة العادية، أو إذا كان ذلك ضرورياً بسبب ظروف قاهرة أو محنة تعرضت له السفن، ويكون المرور بريئاً ما دام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها⁸.

بالرغم من أن الاتفاقية أقرت حق المرور البريء لجميع السفن الأجنبية دون استثناء، إلا أنها ومن أجل حماية أمن ومصالح الدولة الساحلية خصت سفناً معينة، بحكم طبيعتها أو حمولتها، بقواعد خاصة تقيد من حريتها في المرور خلال مختلف المجالات البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية⁹، وتتمثل هذه السفن في:

السفن الذرية والسفن ذات الحمولة الخطرة: أثارت السفن الذرية والسفن التي تحمل مواد خطيرة (مواد مشعة أو مواد كيميائية سامة)، والسفن ذات الحمولة الخطرة اهتماماً خاصاً في المؤتمر الثالث لقانون البحار، وقد توصل المؤتمر بعد النقاشات إلى التمييز بين الجوانب المرتبطة بملاحة هذه السفن وبين الجوانب المتعلقة بالتحويطات الأمنية بتركيباتها وشحناتها¹⁰.

فجاءت المادة 22 الفقرة 2 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لتنظيم الجانب المتعلق بالملاحة فأجازت للدولة الساحلية أن تفرض على الناقلات والسفن التي تعمل بالقوة النووية أو غيرها من المواد والمنتجات ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية أن تقصر مرورها على تلك الممرات البحرية¹¹، كما نجد

أن نفس الاتفاقية ألزمت في مادتها 23 السفن عند ممارستها للمرور البريء بأن تحمل من الوثائق وأن تراعي من التدابير الوقائية الخاصة ما قرره الاتفاقيات الدولية فيما يتعلق بتلك السفن¹².

الغواصات: نظرا للخطورة التي تشكلها هذه المركبات على أمن الدولة الساحلية أثناء ممارستها للمرور البريء، جاء نص المادة 20 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بقيدتين لمرور الغواصة الأجنبية عبر البحر الإقليمي، أولها أن تبحر طافية، وثانيها أن ترفع علمها تعريفاً بجنسيتها¹³.

سفن الحرب: أثار نظام المرور البريء للسفن الحربية خلافاً في الفقه الدولي وامتد هذا الخلاف إلى الدول، فأيدته الدول البحرية الكبرى وعارضته الدول النامية بشكل عام، فاقترحت لجنة القانون الدولي في المادة 58 من مشروعها النهائي الذي رفعته إلى الجمعية العامة إخضاع مرور السفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي إلى موافقة ولشعار مسبقين، وفي المؤتمر الثالث لقانون البحار أكدت بعض الدول بأنها تستبعد إخضاع مرور السفن الحربية إلى الإذن أو الإشعار المسبقين، حتى أن بعضها لم تستبعد وضع قوانين وأنظمة حول مرور هذه السفن، وبالمقابل أكدت دول أخرى أن الاتفاقية لا تسمح بإخضاع السفن الحربية إلى الإذن أو الإشعار المسبقين، هذه المواقف المتعارضة أثرت على صياغة اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي جاءت خالية من أي نص صريح يقطع كل خلاف حول هذه المسألة¹⁴.

المطلب الثاني: المرور العابر في المضائق الدولية

لقد ظهرت اختلافات بين الدول الصناعية الكبرى والدول الشاطئية للمضائق الدولية حول نوع المرور في هذه المضائق، وفي الأخير قررت نظام المرور

العابر عبرها، كما نظمت الحقوق والواجبات المتبادلة بين الدول في هذه المضايق.

الفرع الأول: تعريف المرور العابر في المضايق الدولية

عرفت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المرور العابر في المادة 38 الفقرة 2 منها بأنه: «ممارسة حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد هو العبور المتواصل السريع في المضيق بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة...»¹⁵.

يتضح من هذه المادة أن المرور العابر يعطي الحق للسفن والطائرات في استعمال مياه المضيق الدولي، بشرط أن يكون هذا العبور سريعاً ومتواصلًا¹⁶.

الفرع الثاني: الحقوق والواجبات المتبادلة بين الدول المستعملة للمضايق الدولية والدول المشاطئة لها

هناك التزامات وحقوق متبادلة بين الدول التي تبحر سفنها عبر المضايق الدولية، وكذا الدول المشاطئة لها.

أولاً: حقوق وواجبات السفن أثناء المرور العابر في المضايق الدولية

تتمتع جميع السفن والطائرات بحق المرور العابر في المضايق الدولية، غير أن ذلك لا يعني عدم التزامها بواجبات والتزامات عليها احترامها، وتنقسم هذه الواجبات إلى واجبات عامة وأخرى خاصة تنطبق على السفن والطائرات¹⁷.

1. الواجبات العامة التي تطبق على السفن أثناء مرورها عبر المضايق الدولية:

حددت المادة 39 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أن على السفن والطائرات أثناء ممارستها حق المرور العابر في المضائق الدولية أن تلتزم بما يلي:

- أن تمضي دون إبطاء خلال المضيق أو فوقه.
- أن تمتنع عن أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة المشاطئة للمضيق أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي، أو بأية صورة أخرى انتهاكا لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة.

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

- أن تراعي الأحكام الأخرى المنصوص عليها في الاتفاقية¹⁸.
2. الواجبات الخاصة بكل من السفن والطائرات أثناء مرورها العابر عبر المضائق الدولية:

نصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار إلى جانب الواجبات العامة على واجبات خاصة تقع على عاتق كل من السفن والطائرات وهي:

- أن تمتثل الأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموما للسلامة في البحر، بما في ذلك الأنشطة الدولية لمنع المصادمات في البحر.

- أن تمتثل الأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموما لمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه.

- وعلى الطائرات أن تراعي قواعد الجو الموضوعة من قبل منظمة الطيران المدني الدولية والمنطبقة على الطائرات المدنية، وتمتثل الطائرات

الحكومية بصورة اعتيادية لتدابير السلامة من قبل السلطة المناسبة المعنية دوليا للإشراف على الحركة الجوية أو الذبذبة اللاسلكية الدولية المخصصة لحالات الشدة¹⁹.

ثانيا: حقوق وواجبات الدول المطلة على المضائق الدولية

ألقت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار حقوق على الدول المشاطئة للمضائق الدولية، كما ألزمتها ببعض من الواجبات.

حقوق الدول المطلة على المضائق الدولية: تتمثل هذه الحقوق في:

1- تحديد طرق المرور والفصل بينها في المضيق الدولي: أعطت الاتفاقية للدول المطلة على المضيق الدولي إذا اقتضت ذلك سلامة السفن في المضيق، حق تحديد طرق المرور ووضع نظم لتقسيم حركته، بل وحق تحديد طرق جديدة تحقيقا لهذه الغاية وبشرط الإعلان عنها وعلى السفن احترام كل ذلك²⁰.

2- إصدار القوانين واللوائح الخاصة بالمرور خلال المضائق الدولية: يجوز للدول المطلة على المضيق الدولي إصدار قوانين ولوائح تنظم المرور هادفة بذلك إلى:

- سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري كما هو منصوص عليه في المادة 41 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

- منع التلوث وخفضه والسيطرة عليه بإعمال الأنظمة الدولية المنطبقة بشأن إلقاء الزيت والفضلات الزيتية وغيرها من المواد المؤذية في المضيق (المادة 44).

- فيما يتعلق بسفن الصيد، منع الصيد بما في ذلك تطلب وسق أدوات الصيد (المادة 42).

- تحميل أو إنزال أي سلعة أو شخص خلافا لقوانين وأنظمة الدول المشاطئة الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة للدول المطلة على المضيق (المادة 42)²¹.

واجبات الدول المطلة على المضائق الدولية: تقع واجبات على الدول المطلة على المضائق الدولية تتمثل فيما يلي:

1- واجب عدم إعاقة المرور العابر: تلتزم الدول المطلة على المضيق الدولي عدم إعاقة المرور العابر ومن باب أولي لا يجوز لها وقفه وعليها أن تعلن عن أي خطر على الملاحة البحرية أو الجوية في أو فوق المضيق تكون على علم به²².

2- العمل على تسهيل الملاحة ومنع التلوث بالمشاركة مع الدول المستخدمة للمضيق الدولي: ويشمل ذلك خصوصا:

1. الملاحة و ضمان السلامة أو غير ذلك من أجهزة تيسير الملاحة أو غير ذلك من التحسينات لمعاونة الملاحة الدولية

2. منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه وهو ما تضمنته المادة 43 من الاتفاقية²³.

المبحث الثاني: كيفية تنظيم اتفاقية قانون الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 للجزء الخاص بالحقوق السيادية للدولة الساحلية على مناطقها البحرية

تم استحداث المنطقة الاقتصادية الخالصة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وذلك محاولة للتوفيق بين مختلف الآراء المتضاربة في المؤتمر الثالث لقانون البحار، كما عرف موضوع الجرف القاري صراعا حادا أثناء المؤتمر الثالث والذي توج بحلول أضرعتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

المطلب الأول: استحداث المنطقة الاقتصادية الخالصة

قامت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار باستحداث منطقة اقتصادية خالصة لصالح الدول الساحلية، وحددت طبيعتها القانونية، كما حددت حقوق وواجبات الدولة الساحلية في هذه المنطقة.

الفرع الأول: الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة

تعد مسألة تحديد الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة أمر بالغ الدقة والصعوبة لما لها من أهمية جوهرية في تحديد ما للدولة الساحلية وما للدول الأخرى من حقوق في هذه المنطقة²⁴.

بالرجوع إلى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وبالتحديد نص المادة 55 يمكننا استنتاج وتحديد الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة، فقد أوضحت هذه المادة من جهة بأن المنطقة الاقتصادية الخالصة هي منطقة واقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له، يحكمها النظام القانوني المميز والمقرر في هذا الجزء، والذي تخضع بموجبه حقوق الدولة الساحلية وولايتها، وحقوق الدول الأخرى وحياتها للأحكام ذات الصلة بهذه الاتفاقية²⁵، فبالرغم من أن هذه المادة لم توضح الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة، إلا أنها أخضعتها لنظام قانوني مميز ومقرر بهذه الاتفاقية.

الفرع الثاني: حقوق وواجبات الدولة الساحلية في منطقتها الاقتصادية الخالصة

تتمتع الدولة الساحلية في منطقتها الاقتصادية الخالصة بحقوق، والتي تقابلها التزامات يستوجب عليها مراعاتها.

أولاً: حقوق الدولة الساحلية في منطقتها الاقتصادية الخالصة

تتمتع الدولة الساحلية بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في منطقتها الاقتصادية الخالصة بحقوق سيادية كاملة بخصوص استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية الحية وغير الحية، وحفظ هذه الموارد وإدارتها للمياه التي تعلو قاع البحر أو لقاع البحر وباطن أرضه، وكذلك فيما يتعلق بالأنشطة الأخرى للاستكشاف والاستغلال الاقتصادي للمنطقة²⁶، وبذلك تكون الاتفاقية حددت على سبيل الحصر الحقوق السياسية للدولة الساحلية في منطقتها الاقتصادية بحسب موضوعها إلى نوعين:

1. استكشاف الموارد الطبيعية الحية وحفظها وإدارتها.
 2. استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية غير الحية وحفظها وإدارتها²⁷.
- منحت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار للدولة الساحلية بموجب المادة 56 منها ولاية فيما يتعلق بإقامة الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات²⁸، فالجزر الاصطناعية هي تلك المنشآت المقامة على قاع البحر وتعلو مياهه، ومخصصة لأغراض التحميل والتفريغ أو لأغراض استكشاف واستغلال الثروات المعدنية في البحر²⁹.
- كما أن للدولة الساحلية ولاية فيما يحض البحث العلمي في المنطقة الاقتصادية الخالصة، وبخصوص مدى ولاية الدولة الساحلية في مجال البحث العلمي البحري، حاولت اتفاقية قانون البحار التوفيق بين المواقف المتضاربة، فتراوحت أحكامها بين القاعدة والاستثناء بطريقة وازنت بها إلى حد كبير مختلف المصالح³⁰.

نجد أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار قد أقرت واعترفت للدولة الساحلية بولايتها في تنظيم البحث العلمي بموجب المادة 56 الفقرة 1 بند (ب)، والتي تركت مسألة تنظيم هذا الحق للمادة 246 في فقرتها الأولى

والثانية التي نصت هي الأخرى وأكدت على حق الدولة الساحلية في تنظيم البحث العلمي البحري في المنطقة الاقتصادية الخالصة والترخيص به وإجراءه، فكقاعدة عامة لا يجوز ممارسة أنشطة البحث العلمي في المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة الساحلية دون الحصول على موافقتها المسبقة³¹.

كما أقرت المادة 56 الفقرة 1 البند 3 من اتفاقية قانون البحار ولاية الدولة الساحلية فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية، والحفاظ عليها في منطقتها الاقتصادية الخالصة³².

إن الاعتراف للدولة الساحلية بولايتها فيما يخص بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها في منطقتها الاقتصادية الخالصة كان محل اهتمام واسع خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار، وقد توجت هذه الجهودات بإقرار المادة 56 الفقرة 1 بند 3 من اتفاقية الأمم المتحدة، ولاية الدولة الساحلية فيما يخص حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها في منطقتها الاقتصادية الخالصة.

ثانيا: واجبات الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة

تقع على الدولة الساحلية عدة واجبات فيما يخص منطقتها الاقتصادية، وهي:

1- احترام حقوق عموم الدول: نجد أن الفقرة 1 من المادة 58 من اتفاقية قانون البحار قد حددت حقوق عموم الدول³³، من خلال هذه المادة يتضح لنا جليا بأن اتفاقية قانون البحار قد حاولت الإبقاء فيما يتعلق بحقوق عموم الدول على المبدأ العام للحريات التقليدية المقررة في أعالي البحار ولكنها قد استثنت بعض الحريات الأخرى المعترف بها للدول في أعالي البحار والتي تشمل إقامة الجزر الاصطناعية وغيرها من المنشآت المسموح بها بموجب

القانون الدولي، وحرية الصيد وحرية البحث العلمي البحري، كونها صلاحيات تحتكر الدولة الساحلية ممارستها لوحدها في المنطقة الاقتصادية الخالصة بموجب الاتفاقية نفسها³⁴.

2- حقوق والتزامات الدول غير الساحلية والدول المتضررة جغرافيا في المنطقة الاقتصادية الخالصة: نظمت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ضمن المادتين 69 و70 منها حق الدول الحبيسة من فائض الموارد الحية للمنطقة الاقتصادية الخالصة على أساس منصف، كضابط ومعياري يتم من خلاله معرفة الحدود التي تتمكن معها الدول الحبيسة المتضررة جغرافيا من ممارسة حقها في المشاركة المشار إليها في المادتين 69 و70 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار³⁵.

المطلب الثاني: القواعد القانونية المتعلقة بالجرف القاري

اختلفت الآراء في المؤتمر الثالث لقانون البحار حول تحديد حدود الجرف القاري، كما اختلفت أيضا حول الوضع القانوني لهذه المنطقة.

الفرع الأول: تحديد حدود الجرف القاري

انقسمت الآراء حول تحديد حدود الجرف القاري في المؤتمر الثالث لقانون البحار إلى ثلاث اتجاهات، فالإتجاه الأول يدعو إلى تحديد الجرف القاري بحدود 200 ميل فقط من خط الأساس ويتمثل في موقف المجموعة العربية، واتجاه آخر يرى الأخذ بمعياري يعتمد على عمق المياه التي تعلو الجرف القاري، وحدد هذا العمق في 500 متر وإن تجاوز 200 ميل ويتمثل في الموقف السوفياتي، والاتجاه الثالث يرى الأخذ بمعياري سمك الطبقة الرسوبية وهو الموقف الإيرلندي³⁶.

إن طريقة المفاوضات التي سادت المؤتمر الثالث لقانون البحار واعتماد فكرة في التوصل إلى اتفاق على جميع المواضيع في وقت واحد، وضرورة

التوصل إلى توافق بأي ثمن خوفا من وضع الاتفاقية بكاملها في خطر، كل ذلك أدى إلى اعتماد المادة 76 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار³⁷، فيشمل الجرف القاري في مفهوم هذه المادة قاع وباطن المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء بحرها الإقليمي في جميع أنحاء الإمتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، أو إلى مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة، وبذلك فالحد الداخلي للجرف القاري يتجسد في الحد الخارجي للبحر الإقليمي وبالتالي فإن الخط الذي يمثل الحد الداخلي للجرف القاري ما هو إلا إسقاط للخط الوهمي الذي يمثل الحد الخارجي للبحر الإقليمي والمرسوم باتباع طريقة منحى التماس، أما بالنسبة للحد الخارجي للجرف القاري، فإن اتفاقية قانون البحار قد اعتمدت في تحديده على معايير مختلف تماما عن تلك التي تبنتها اتفاقية جنيف للجرف القاري³⁸.

المعيار الأول: فهو معيار جيومورفولوجي، جسده الفقرتان الأولى والثانية من المادة 76 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار³⁹.

بقراءة الفقرتين أعلاه يتبين أن الحافة القارية تشمل كل من الامتداد القاري والانحدار القاري والارتفاع القاري، وهو ما أكدته الأبحاث العلمية التي أثبتت أن قاع البحر يبدأ في الانحدار التدريجي من الشاطئ إلى مسافة تختلف من قارة إلى أخرى، ومن مكان لآخر، وهذا التدرج هو ما أطلق عليه اسم الامتداد القاري، وقد يكون الانحدار انحدارا شديدا مفاجئا في اتجاه الأعماق الكبيرة لقاع البحر ويطلق عليها هنا الانحدار القاري، وبعد هذه المنطقة تقل حدة الانحدار ويعود إلى التدرج الهادي إلى الأعماق السحيقة ويسمى هذا الجزء بالمرتفع القاري، وهذا يعني أن الدولة ستمارس حقوقها

حتى نهاية الحافة القارية مهما كان بعدها عن الشاطئ، وبدون أي تقييد لذلك ما دامت تمتد أمام سواحل الدولة⁴⁰.

المعيار الثاني: معيار المسافة: اعتمدت المادة 76 معيار المسافة في عدة حالات، فقد مدت فقرتها الأولى الجرف "القانوني" إلى مسافة 200 ميل بحري اعتبارا من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي إذا لم يكن الجرف القاري "الطبيعي" يمتد إلى تلك المسافة.

واعتمدت معيار المسافة أيضا لتحديد الامتداد الطبيعي إذا زاد عن 200 ميل، فالفقرة الخامسة تحدد الحد الخارجي للجرف القاري في هذه الحالة بحد لا يزيد عن 350 ميلا بحريا اعتبارا من خط الأساس أو 100 ميل بحري اعتبارا من التساوي العمقي عند 2500 متر الفقرة الرابعة (أ) 2 تحدد ذلك الحد بحدود 60 ميلا بحريا من سفح المنحدر القاري⁴¹.

الفرع الثاني: الوضع القانوني للجرف القاري

يخضع الجرف القاري لولاية الدولة الساحلية التي تمارس فيه حقوقا سيادية لأغراض استكشافه واستغلال موارده الطبيعية، هذه الحقوق التي لا تتوقف على احتلال فعلي أو حكمي ولا على أي إعلان صريح، كما أنها خالصة⁴²، بمعنى أنه إذا لم تقم الدولة الساحلية باستكشاف جرفها القاري واستغلال موارده الطبيعية، فلا يجوز إطلاقا لأحد أن يقوم بهذه الأنشطة، دون موافقة صريحة من الدولة الساحلية⁴³، على أن تقرير هذه الحقوق السيادية للدولة الساحلية على جرفها القاري يجب ألا يخل بالنظام القانوني للمياه العلوية أو للحيز الجوي فوق تلك المياه، كما لا يجب أن تتعدى ممارسة الدولة الساحلية لحقوقها على جرفها القاري، على الملاحة وغيرها من حقوق وحرّيات الدول الأخرى⁴⁴.

عندما تقوم الدولة الساحلية باستغلال موارد الجرف القاري وراء 200 ميلا بحريا من خطوط الأساس عليها أن تقدم مدفوعات أو مساهمات مالية، وهو الأمر الذي تجسد في المادة 82 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار .

الخاتمة:

تعرضنا في دراستنا لبعض أحكام المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية وكذا المناطق التي تمارس عليها الحقوق السيادية وفقا لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، وتعتبر هذه المواضيع من المواضيع الهامة والجديرة بالدراسة والتعمق، فهي تكتسي أهمية كبيرة سواء بالنسبة للدولة الساحلية أو الدول الأخرى ومن جوانب عديدة ومتعددة، فإذا بحثنا في الجانب الأمني لهذه المناطق، نجد أنها الأقرب لسواحل الدولة المجاورة لها فهي بمثابة الحيز الأمني للدولة، إما أنها تكون درع واقى للدولة الساحلية ولما أن تكون مصدر خطر إذا لم تلتزم الدولة بحماية إقليمها البحري.

وإذا نظرنا إلى الجانب الاقتصادي لهذه المناطق، فنجد أن هذه المناطق تمثل موردا اقتصاديا هاما، سواء بالنسبة للدول المجاورة لها، أو دول العالم ككل، لأن ازدياد الاحتياجات البشرية ومتطلباتها نتيجة تزايد النمو السكاني فرض معه الزيادة في الموارد وذلك لسد حاجيات البشرية جمعاء لذلك تم منح حقوق للدولة الساحلية فيها إلى جانب تمتع الدول الساحلية الأخرى وغير الساحلية بحقوق هذه المناطق .

الهوامش:

- ¹-عصاد لعمامري، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2014، ص 55.
- ²-عصاد لعمامري ، المرجع نفسه، ص 57.
- ³-المادة 3 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، المجلة المصرية للقانون الدولي، عدد 38، لسنة 1982.
- ⁴-الحاج حمود محمد، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008، ص 127.
- ⁵-أبو الوفاء أحمد محمد، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982، دار النهضة العربية، القاهرة، 1989، ص 215.
- ⁶-علوان عبد الكريم، الوسيط في القانون الدولي العام، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1998، ص 89.
- ⁷-المادة 17 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.
- ⁸-عصاد لعمامري، الحدود البحرية في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2010، ص 42.
- ⁹-عصاد لعمامري، «القيود الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 على حق المرور البريء للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي للدول الساحلية»، المجلة النقدية للقانون والعلوم السياسية، العدد2، كلية الحقوق، تيزي وزو ، 2013، ص 139.
- ¹⁰-عامر صلاح الدين، القانون الدولي للبحار، طبعة ثانية، دار النهضة العربية، مصر، 2000، ص 117.
- ¹¹-المادة 22 الفقرة 2 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.
- ¹²-المادة 23 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

- ¹³-تنص المادة 20 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 على أنه: «على الغواصات والمركبات الغاطسة الأخرى أن تبحر طافية ورافعة علمها حين تكون في البحر الإقليمي».
- ¹⁴-عصاذ لعمامري ، الأحكام التوفيقية...، المرجع السابق، ص ص 108، 109.
- ¹⁵ - المادة 38 الفقرة 2 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.
- ¹⁶-Bamony Lazhar, « Les Etats arabes et le nouveaux droit de la mer », revue générale de droit international public, tome 90, 1986, p 858.
- ¹⁷-أبو الوفاء أحمد محمد، المرجع السابق، ص ص 261، 262.
- ¹⁸-المادة 39 الفقرة 1 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.
- ¹⁹-المادة 39 الفقرة 2 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.
- ²⁰-المادة 44 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.
- ²¹-المواد 41، 42 و 44 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.
- ²²-المادة 44 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.
- ²³-أبو الوفاء أحمد محمد، المرجع السابق، ص 322.
- ²⁴-أبو الحاج طارق زياد، النظام القانوني للأبحاث العلمية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، رسالة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون، كلية الحقوق، عمان، 2009، ص 16.
- ²⁵-المادة 55 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.
- ²⁶-المادة 56 الفقرة 1 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.
- ²⁷-بوزيدي خالد، النظام القانوني لسيادة الدولة على إقليمها البحري، مذكرة ماجستير قانون عام، كلية الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2013، ص 179.
- ²⁸- المادة 56 الفقرة الأولى البند (أ) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.
- ²⁹-بوزيدي خالد، المرجع السابق، ص 190.
- ³⁰-عصاذ لعمامري ، الأحكام التوفيقية...، المرجع السابق، ص 151.
- ³¹-رفعت محمد عبد المحيد، المنطقة الاقتصادية الخالصة في البحار، رسالة للحصول على درجة دكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1988، ص 76.

- ³²-المادة 56 الفقرة 1 بند 3 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.
- ³³-المادة 58 الفقرة 1 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.
- ³⁴-بوزيدي خالد، المرجع السابق، ص 203.
- ³⁵-بوزيدي خالد، المرجع نفسه، ص 215.
- ³⁶-أبو بريق علي يوسف، تعيين حدود الجرف القاري الليبي في ضوء القانون الدولي العام، قدمت استكمالاً لمتطلبات نيل درجة التخصص العالي (الماجستير) في القانون الدولي والنظم السياسية والإدارية، كلية القانون، جامعة قاروبوس، دون تاريخ المناقشة، ص 25.
- ³⁷-الحاج حمود محمد، المرجع السابق، ص 350.
- ³⁸-المادة 76 الفقرة 1 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.
- ³⁹-عصاف لعمامري، الأحكام التوفيقية ...، المرجع السابق، ص 183.
- ⁴⁰-الفقرتين 1 و3 من المادة 76 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.
- ⁴¹-بوزيدي خالد، المرجع السابق، ص ص 230 - 231.
- ⁴²-الحاج حمود محمد، مرجع سابق، ص 351.
- ⁴³- عصاف لعمامري، الحدود البحرية ...، المرجع السابق، ص 112.
- ⁴⁴-تنص المادة 77 الفقرة 2 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، «أن الحقوق المشار إليها في الفقرة 1 خالصة بمعنى أنه إذا لم تقم الدولة الساحلية باستكشاف الجرف القاري أو استغلال موارده الطبيعية فلا يجوز لأحد أن يقوم بهذه الأنشطة بدون موافقة صريحة من الدولة الساحلية».

قائمة المراجع:

باللغة العربية

أولاً: الكتب:

- 1-أبو الوفاء أحمد محمد، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982، دار النهضة العربية، القاهرة، 1989.

2- عامر صلاح الدين، القانون الدولي للبحار، طبعة ثانية، دار النهضة العربية، مصر، 2000.

3- علوان عبد الكريم، الوسيط في القانون الدولي العام، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1998.

4- الحاج حمود محمد، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008.

ثانيا: الرسائل والمذكرات الجامعية:

- الرسائل الجامعية:

- 1- رفعت محمد عبد المجيد، المنطقة الاقتصادية الخالصة في البحار، رسالة للحصول على درجة دكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1988.
- 2- عصاد لعمامري، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2014.

- المذكرات الجامعية:

- 1- بوزيدي خالد، النظام القانوني لسيادة الدولة على إقليمها البحري، مذكرة ماجستير قانون عام، كلية الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2013.
- 2- أبو الحاج طارق زياد، النظام القانوني للأبحاث العلمية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، رسالة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون، كلية الحقوق، عمان، 2009.
- 3- أبو بريق علي يوسف، تعيين حدود الجرف القاري الليبي في ضوء القانون الدولي العام، قدمت استكمالاً لمتطلبات نيل درجة التخصّص العالي (الماجستير) في القانون الدولي والنظم السياسية والإدارية، كلية القانون، جامعة قاروس، دون تاريخ المناقشة.
- 4- عصاد لعمامري، الحدود البحرية في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2010.

ثالثا: المقالات

- عصاد لعمامري، «القيود الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 على حق المرور البريء للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي للدول الساحلية»، المجلة النقدية للقانون والعلوم السياسية، العدد 2، كلية الحقوق، تيزي وزو، 2013، ص ص 557-568.

رابعا: الاتفاقيات الدولية:

- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، المجلة المصرية للقانون الدولي، عدد 38، لسنة 1982

باللغة الفرنسية:

ARTICLE :

- 1- BAMONY Lazhar, « les états arabes et le nouveaux droit de la mer », revue générale de droit international public, Tome 90, 1986.