



دار المنظومة
DAR ALMANDUMAH
الرواد في قواعد المعلومات العربية

العنوان:	جامعة الدول العربية وقانون البحار
المصدر:	المجلة المغربية للاقتصاد والقانون المقارن
الناشر:	جامعة القاضي عياض - كلية العلوم القانونية والإقتصادية والإجتماعية
المؤلف الرئيسي:	الخطابي، حسن
المجلد/العدد:	ع26
محكمة:	نعم
التاريخ الميلادي:	1996
الصفحات:	58 - 39
رقم MD:	594145
نوع المحتوى:	بحوث ومقالات
اللغة:	Arabic
قواعد المعلومات:	IslamicInfo, EcoLink
مواضيع:	جامعة الدول العربية، القانون الدولي البحري، العالم العربي، المياه الإقليمية، المضائق الدولية، التجارة الخارجية
رابط:	http://search.mandumah.com/Record/594145

© 2021 دار المنظومة. جميع الحقوق محفوظة.
هذه المادة متاحة بناء على الإلتفاق الموقع مع أصحاب حقوق النشر، علما أن جميع حقوق النشر محفوظة. يمكنك تحميل أو طباعة هذه المادة للاستخدام الشخصي فقط، ويمنع النسخ أو التحويل أو النشر عبر أي وسيلة (مثل مواقع الانترنت أو البريد الإلكتروني) دون تصريح خطي من أصحاب حقوق النشر أو دار المنظومة.

جامعة الدول العربية وقانون البحار

* حسن خطابي

سقدمة :

يمتد العالم العربي من الخليج العربي شرقا إلى المحيط الأطلسي غربا، ويتوسط ثلاث قارات هي افريقيا وآسيا وأوروبا، ويشرف على مضائق وممرات بحرية استراتيجية، كما يشاطئ منافذ بحرية مهمة تصل بين المحيط الأطلسي والبحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر والمحيط الهندي.

وتتميز كل الدول العربية بكونها شاطئية، وبذلك تتقاسم اهتمامات بحرية متعددة تتعلق بالمحافظة على البيئة البحرية نظرا لوقوع أغلبها على بحار شبه مغلقة، والحفاظ على أمنها وسلامتها بسبب وقوعها في منطقة استراتيجية، وصيانة الثروات البحرية - الحية وغير الحية - لاعتمادها عليها في برامج التنمية، وأخيرا السعى نحو تطوير وسائل النقل البحري لارتباط انشطتها الاقتصادية بالتصدير والاستيراد.

لقد حتم الموقع الجغرافي للوطن العربي على الجامعة العربية الاهتمام بموضوع قانون البحار، لصيانة مصالح الدول العربية وتوحيد الرؤية العربية في هذا المجال الحيوي. وقد ترجمت الجامعة هذا الاهتمام بإنشاء لجنة الخبراء العرب لقانون البحر سنة 1957، بناء على قرار مجلس الجامعة المؤرخ بـ 17 نونبر 1957، وكلفتها بدراسة المواضيع المتعلقة بقانون البحار، وتقديم اقتراحات بشأنها إلى مجلس الجامعة لإقرارها. ⁽¹⁾

وقد اجتمعت لجنة الخبراء العرب لقانون البحر سنة 1957 لدراسة مشروع الاتفاقية الذي تقدمت به لجنة القانون الدولي التابعة لهيئة الأمم المتحدة أمام المؤتمر الأول لقانون البحار المنعقد في جنيف سنة 1958، وذلك بناء على قرار مجلس الجامعة المذكور سابقا.

* جامعة القايم عياض - كلية الحقوق - مواكش.

ثم اجتمعت اللجنة في 26 يناير 1959 لدراسة الاتفاقيات الأربعة التي تمخضت عن مؤتمر جنيف،⁽²⁾ وذلك بناء على قرار مجلس الجامعة المؤرخ بـ 17 أكتوبر 1958. وقد أصدر المجلس بناء على تقرير اللجنة القرار المؤرخ بـ 26 مارس 1959 يبرز من خلاله الموقف العربي الراض للاتفاقيات الأربعة، والذي تبلور في عدم توقيع الدول العربية عليها باستثناء تونس.

إلا أن عمل لجنة الخبراء العرب لقانون البحر لم يستمر، حيث تجمد نشاطها منذ سنة 1959 ليستأنف سنة 1973، وذلك بناء على قرار مجلس الجامعة رقم 2677⁽⁴⁾ بمناسبة انطلاق المؤتمر الثالث لقانون البحار.⁽⁵⁾ وقد استمر انعقاد هذا المؤتمر طيلة عشر سنوات، ما بين 1973 و 1982 بمعدل دورتين في السنة، ونوقش خلاله كل ما يتعلق بالبحار تقريبا، وانبثقت عنه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، التي تضمنت 320 مادة وتوسع مرفقات، والتي اعتبرها خبراء القانون الدولي ثاني أهم اتفاقية دولية بعد ميثاق الأمم المتحدة.

وقد شاركت في هذا المؤتمر 149 دولة، انقسمت إلى مجموعات اعتمادا على موقعها الجغرافي كالمجموعة العربية، ومجموعة الدول غير الشاطئية والمتضررة جغرافيا، ومجموعة الدول الأمريكية اللاتينية ومجموعة الدول الأروبيبية. أو اعتمادا على توجهها الاقتصادي والسياسي كالمجموعة الرأسمالية والمجموعة الاشتراكية و "مجموعة 77" المثلة لدول العالم الثالث.⁽⁶⁾ وعملت المجموعة العربية على فرض لغتها بشكل رسمي داخل المؤتمر بموجب قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 3334 الصادر في 17 دجنبر 1974، وأوصت الجامعة الوفود العربية باستعمال اللغة العربية في جلسات المؤتمر وفي أشغال اللجان الرئيسية.⁽⁷⁾

وإذا كانت جامعة الدول العربية قد نجحت في فرض العربية كلغة رسمية داخل المؤتمر الثالث لقانون البحار، فإن النجاح لم يكن حليفها دائما في الكثير من المواضيع، حيث لم تستطع أن تفرض رأيها في العديد من المسائل المتعلقة بقانون البحار. وسنحاول في هذا المقال الوقوف على نقط الاختلاف والاتفاق بين أعضاء الجامعة العربية خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار من خلال مبحثين، سنتناول في الأول موضوع تحديد المجالات البحرية الخاضعة لولاية الدولة الشاطئية، وهو موضوع كان محل اختلاف بين الوفود العربية، أما المبحث الثاني فسنتطرق فيه إلى موضوع حماية وتبشير التراث البحري، وهو موضوع توحدت حوله آراء الوفود العربية.

المبحث الأول المواقف العربية من تحديد المجالات البحرية الخاضعة لولاية الدولة الشاطئية

يمكن ترتيب المجالات البحرية الخاضعة للسيادة والحقوق السيادية للدولة الشاطئية انطلاقا من اليابسة على الشكل التالي : البحر الإقليمي، المضائق - إن وجدت -، الجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة.

المطلب الأول ، البحر الإقليمي

يعرف البحر الإقليمي بأنه مساحة من البحر مجاورة لشواطئ الدولة تمتد فيما وراء إقليمها الأرضي ومياهها الداخلية وتخضع لسيادتها⁽⁸⁾. وقد لعبت الدولة الحديثة العهد بالاستقلال غداة الحرب العالمية الثانية- ومن بينها الدول العربية- دورا في تقليص أهمية القاعدة التقليدية التي كانت تحدد عرض البحر الإقليمي في 3 أميال بحرية، حيث برزت لدى الدول العربية رغبة في تمديد عرض بحارها الإقليمية بما يتجاوز هذه القاعدة، وهكذا قامت ليبيا سنة 1954 بتبني قاعدة 12 ميلا، وتبعتها سنة 1958 كل من العراق والمملكة السعودية ومصر وسوريا والسودان، ثم الجزائر والمغرب سنة 1962، والكويت سنة 1967، وموريطانيا والجمهورية العربية اليمنية سنة 1972، وأخيرا تونس والصومال سنة 1973⁽⁹⁾، وتكرست هذه السنة من خلال توصية صادرة عن مجلس جامعة الدول العربية رقم /579 د 31/ج 5 بتاريخ 26 مارس 1959، تحت الدول العربية على تحديد بحرها الإقليمي بإثني عشر ميلا بحريا.⁽¹⁰⁾

وقد كان من الطبيعي أن يبرز هذا الاتجاه من خلال مواقف الوفود العربية أثناء المؤتمر الثالث، حيث نادت أغلبية الدول العربية بقاعدة 12 ميلا بعد أن أخذت بها في تشريعاتها الوطنية، في حين نادت كل من الصومال⁽¹¹⁾ وموريطانيا⁽¹²⁾ باعتماد عرض يتجاوز قاعدة 12 ميلا.

وبالإضافة إلى الإختلاف الذي حصل بين الوفود العربية حول عرض البحر الإقليمي برز خلاف آخر بينها حول المرور فيه، حيث وافقت الأغلبية على نظام المرور كما نصت عليه إتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة لسنة 1958.⁽¹³⁾ في حين عارضته بعض الدول العربية من بينها ليبيا التي اقترحت التمييز بين السفن التجارية التي يجب أن

تتمتع بحق المرور دون قيد أو شرط، وبين السفن الحربية التي يشترط لتمتعها بحق المرور الحصول على إذن مسبق من الدولة الشاطئية.⁽¹⁴⁾

ونادت الجزائر بإخضاع السفن الحربية للسلطات الكاملة للدولة الشاطئية أثناء مرورها بالبحر الإقليمي في وقت السلم.⁽¹⁵⁾ ودعا اليمن الديمقراطي إلى التمييز بين السفن التجارية والسفن غير التجارية، على أن يشترط النوع الأخير الحصول على إذن مسبق من الدولة الشاطئية.⁽¹⁶⁾

وقد أخذ المؤتمر بالرأي المعبر عنه من طرف أغلبية الدول العربية، والذي ينسجم مع رأي أغلب الدول المشاركة في المؤتمر، حيث نصت اتفاقية 1982 على عرض أقصى للبحر الإقليمي لا يتجاوز 12 ميلا.⁽¹⁷⁾ كما قضت بحق المرور البري لكل السفن دون تمييز.⁽¹⁸⁾

المطلب الثاني . المضايق الدولية

من بين المسائل الرئيسية التي أولتها لجنة الخبراء العرب لقانون البحر ومجلس الجامعة أهمية بالغة مسألة المضايق الدولية.⁽¹⁹⁾ فبمقتضى قرار المجلس رقم 1759 المؤرخ بـ 26 مارس 1959 أوصت جامعة الدول العربية بالأخذ بمبدأ حرية الملاحة في المضايق والخلجان التي تربط بين أجزاء من البحر العالي والتي تستعمل منذ القدم للملاحة البحرية الدولية، وكرست هذه التوصية بمقتضى قرارها الصادر في الدورة 52 سنة 1972.⁽²⁰⁾

إلا أن الجامعة تراجعت عن موقفها السابق حيث أصدرت سنة 1974 تقريراً حول الاتجاهات المعاصرة لبعض الموضوعات تضمن أحكاماً مخالفة للقرار رقم 1759، حيث أوصت فيه الدول العربية بتبني مبدأ المرور البري، بالمضايق الدولية، مع اعتبار خليج العقبة ومضايقه خاضعاً لوضع خاص لأسباب تاريخية.⁽²¹⁾

ويعزى تذبذب الجامعة في رأيها حول المضايق الدولية إلى اختلاف الظروف الجغرافية لأعضائها الذين يمكن تقسيمهم إلى قسمين : مجموعة تضم الدول المشاطئية للمضايق كاليمن الديمقراطي والمغرب وعمان ومصر، ومجموعة ثانية تضم الدول التي لا تطل على المضايق وتشكل الأغلبية. وقد كانت المذكرات التي بعثت بها كلا المجموعتين هي السبب في عدم استقرار الجامعة على رأي واحد، حيث طالبت المجموعة الأولى بالمرور البري، في المضايق الدولية في حين طالبت المجموعة الثانية بالمرور العابر.⁽²²⁾

وقد عارضت الدول العربية المشاطئية للمضايق خلال المؤتمر المشروع البريطاني الذي نص على خضوع المضايق التي تربط البحر العالي أو منطقة اقتصادية خالصة بالبحر الإقليمي لدولة أجنبية لنظام المرور البري، الذي لا يجوز وقفه، واقترحت خضوعه لنفس

أحكام المرور البريء في البحر الإقليمي. وتقدمت بمشروع في الدورة الثانية للمؤتمر (غشت 1974) تضمن تعريفا للمضايق المستعملة للملاحة البحرية الدولية ينص على أنها تلك التي تربط بين قطعتين من البحر العالي وتستعمل عادة للملاحة الدولية.⁽²³⁾

واختلفت الوفود العربية فيما بينها حول نظام المضايق الدولية التي تربط بين بحر عالي أو منطقة اقتصادية خالصة وبحر عالي آخر أو منطقة اقتصادية خالصة. وهكذا دافعت الدول العربية ذات المضايق المكونة من المغرب واليمن الديمقراطي وعمان ومصر - بالإضافة إلى ماليزيا - عن المرور البريء الذي لايجوز إيقافه، وتقدمت بمشروع مواد في الدورة الثانية للمؤتمر (يوليوز 1974) يتعلق بالملاحة في البحر الإقليمي بما فيه المضايق المستعملة للملاحة الدولية وأخضعتها لنظام المرور البريء.⁽²⁴⁾

وفي المقابل قامت بعض الدول العربية التي لاتطل على المضايق، والمشكلة من الكويت والعراق وليبيا والإمارات العربية والسعودية وقطر، بتقديم تصريح حول المرور بالمضايق الدولية التي تربط بين أجزاء من البحر العالي، ونص على حرية العبور عبر هذه المضايق بالنسبة إلى السفن التجارية بهدف صيانة المصالح الاقتصادية والتجارية للدول غير الشاطئية، على أن تخضع أنواع السفن الأخرى لمقتضيات قانونية خاصة.⁽²⁵⁾

وتقدمت الجزائر بمشروع مستقل يهم فقط المضايق التي تربط بين أجزاء من البحر العالي المستعملة للملاحة الدولية، حيث أقر بالنسبة للسفن التجارية المتجهة من والى دول مشاطئة لبحر شبه مغلق حرية العبور، في حين أقر بالنسبة للسفن الحربية والسفن الحكومية غير التجارية حق المرور البريء المشروط بمراعاة حقوق ومصالح الدول الشاطئية المضائقية.⁽²⁶⁾

وقد حاولت بعض الدول العربية المطلة على المضايق التقريب من وجهات النظر العربية عن طريق تليين مواقفها، وهكذا تقدم المغرب في الدورة السابعة للمؤتمر (أبريل 1978) بوثيقة عدت الضمانات التي يجب إعطاؤها للدول المطلة على المضايق عند ممارسة السفن والطائرات للمرور العابر للمضايق التي تصل بين جزئين من البحر العالي. وصرح ممثل اليمن الديمقراطي في نفس الدورة بأن بلاده تقبل تطبيق مبدأ المرور العابر شريطة أن لايلحق ضررا بسيادة وأمن واستقلال الدولة الشاطئية.⁽²⁷⁾

كما حاولت إتفاقية 1982 التوفيق بين هذين الاتجاهين المتباينين - كان للاتجاهين مؤيدين من غير الدول العربية - حيث نصت المادة 37 منها على نظام المرور عبر المضايق المستعملة للملاحة الدولية، واشترطت للتمتع به أن لا يمس بالنظام القانوني للمياه التي تتشكل منها هذه المضايق ولا بممارسة الدولة الشاطئية للمضايق لسيادتها أو حقوقها

السيادية على هذه المياه وحيزها الجوي وقاعها وباطن أرضها. ونصت المادة 38 على حق جميع السفن والطائرات في التمتع بحق المرور العابر في المضائق المستعملة للملاحة الدولية، والتي تربط بين جزء من أعالي البحار ومنطقة إقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة⁽²⁸⁾.

المطلب الثالث ، الجرف القاري

يعرف الجغرافيون الجرف القاري بأنه تلك المسافة التي تتجه بميل تدريجي انطلاقا من الشاطئ، منذ - إعلان ترومان - في 28 دجنبر 1945⁽²⁹⁾. وإذا استثنينا عمان فإن كل الدول العربية الأخرى تظل على اجراف محدودة الامتداد الجيولوجي، لذلك وحدت مواقفها ودعت الى ضرورة اعتبار مسافة 200 ميل حدا أقصى للجرف القاري، ورفضت مبدأ قابلية الاستغلال الذي أقرته اتفاقية جنيف حول الجرف القاري لسنة 1958⁽³⁰⁾، واعتبرت كل تجاوز لهذا الحد سيقطص من مساحة المنطقة الدولية التي أصبحت تشكل منذ إعلان 1970 - تراثا مشتركا للإنسانية - . هذا بالإضافة إلى الآثار السلبية التي سيخلفها امتداد الجرف القاري واستغلاله على أسعار المعادن التي تصدرها بعض الدول العربية.

وقد تقدمت الدول العربية بمشروع عربي موحد ينص على عدم إمكانية تجاوز حدود 200 ميل كحد للجرف القاري، وقد لقي هذا المشروع تاييد الدول المغلقة والمتضرة جغرافيا وكذا الدول الإفريقية، إلا أن المشروع الإيرلندي الداعي إلى تجاوز مسافة 200 ميل في بعض الحالات كانت له حظوظ أكبر لأنه كان مزيدا من طرف الدول الكبرى⁽³¹⁾. وقد أدت هذه المنافسة غير المتكافئة بين المشروعين إلى ليونة في مواقف بعض الوفود العربية وبالتالي إلى اقبال المشروع العربي، وهكذا صرح ممثل تونس انه مستعد للمساهمة في كل المجهودات التي تهدف إلى التوصل إلى اتفاق حول الموضوع يأخذ بعين الاعتبار مصالح جميع الاطراف⁽³²⁾. وحذا حذوه ممثلا ليبيا⁽³³⁾ والكويت⁽³⁴⁾. ثم جاء تصريح رئيس المجموعة العربية خلال الدورة التاسعة للمؤتمر (أبريل 1980) الذي عبر فيه عن قبوله من حيث المبدأ باسم الدول العربية تمديد الجرف القاري الى ما وراء 200 ميل شريطة اتخاذ المسافة كمعيار لتحديد الطول وليس لتحديد العمق⁽³⁵⁾.

وهكذا أعلن عن موت المشروع العربي بالرغم من توصية لجنة الخبراء العرب لقانون البحر الصادرة في 7 فبراير 1978، والتي دعت الى ضرورة التمسك بالمشروع العربي الذي يقضي بحصر التحديد في 200 ميل، وفي حالة استحالة الدفاع عن هذه المسافة أوصت اللجنة الدول العربية بالدعوة إلى أقل المسافة ممكنة كحد للجرف القاري⁽³⁶⁾. وقد رجحت كفة الداعين إلى إمكانية تجاوز 200 ميل كحد للجرف القاري، حيث اعتبرت

إتفاقية 1982 مسافة 200 ميل كحد أدنى مع إمكانية مد عرض الجرف القاري إلى مسافة إضافية حين تمتد الحافة القارية، لكن بما لا يزيد عن مسافة 350 ميلا.

وانقسمت المجموعة العربية فيما بينها حول موضوع كيفية تحديد الجرف القاري في حالة وجود دول - متجاورة أو متقابلة -، حيث نادى الدول العربية لني تملك جزرا تابعة لها باعتماد طريقة خط الوسط أو البعد المتساوي ك معيار للتحديد، وشاركت كل من الإمارات العربية والكويت واليمن الديمقراطي في تقديم الوثيقة التي تمثل هذا الإتجاه، وذلك خلال الدورة السابعة للمؤتمر؛ في حين نادى الدول العربية التي تقابلها جزر في ملكية دول أخرى باعتماد طريقة الإنصاف في تحديد الجرف القاري، وقد تبنت هذا الموقف كل من الجزائر والعراق وليبيا والمغرب وموريطانيا وسوريا والصومال.⁽³⁷⁾

وللتوفيق بين الآراء المتباينة حول الموضوع نصت المادة 83 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 على عدة طرق يمكن بواسطتها تعيين حدود الجرف القاري بين الدول ذات السواحل - المتجاورة أو المتقابلة -، وجعلت الأصل في التعيين إتفاق الطرفين، حيث نصت على أنه يتم تعيين حدود الجرف القاري بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة عن طريق الإتفاق على أساس القانون الدولي...

المطلب الرابع . المنطقة الإقتصادية الخالصة

نشأ مفهوم المنطقة الإقتصادية الخالصة عقب إعلان سانتياغو سنة 1952، والذي نص على إنشاء منطقة ساحلية بمسافة 200 ميل لفائدة الدول الشاطئية، وتكرس هذا المفهوم من خلال عرض المشروع الكيني أمام اللجنة القانونية الإستشارية الأفرو/أسيوية ب كولومبو سنة 1971.⁽³⁸⁾ ومددت بعض الدول العربية مجال تطبيق ولايتها الخالصة هادفة بذلك إلى حماية مصالحها واستكشاف واستغلال الموارد الطبيعية الكامنة فيها، وهكذا أقامت الدول العربية المطلة على بحار مفتوحة بإدخال مفهوم المنطقة الإقتصادية الخالصة في تشريعاتها الوطنية بأسماء مختلفة، كمنطقة الحقوق التاريخية بالنسبة إلى تونس سنة 1952، ومنطقة الصيد الخاصة بالنسبة إلى المغرب سنة 1973، ومنطقة إقتصادية خالصة بالنسبة إلى المملكة السعودية سنة 1974، وحذت حذوها كل من موريطانيا والجيوتي واليمن الديمقراطي.⁽³⁹⁾

وفي المقابل اتخذت الدول العربية الواقعة على مجالات بحرية محصورة صيفا مختلفة تراوحت بين عدم إحداث أية منطقة بعد البحر الإقليمي كما هو الحال بالنسبة إلى الجزائر ولبنان والبحرين والعراق، أو تحديد منطقة البحر الإقليمي فيما وراء 12 ميلا

كسوريا التي حددته بـ 35 ميلا، أو الاحتفاظ بحق إحداث منطقة اقتصادية مفتوحة دون تحديد كالإمارات العربية المتحدة. ⁽⁴⁰⁾ وأصدر مجلس الجامعة العربية توصية بتاريخ 13 شتبر 1972 تقضي بأن تتبنى الدول العربية قاعدة 200 ميل كأساس لنياس المنطقة الاقتصادية الخالصة. ⁽⁴¹⁾

وقد برز تأثير هذه التوصية واضحا من خلال مواقف أغلبية الدول العربية المساندة لفكرة إنشاء منطقة اقتصادية خالصة، باستثناء البحرين والعراق، حيث قدمت العراق أمام المؤتمر الثالث وثيقة باسم الدول المغلقة وشبه المغلقة رفضت من خلالها فكرة إنشاء منطقة اقتصادية خالصة بالنسبة إلى الدول الشاطئية، واقترحت إخضاعها للولاية المشتركة بين الدول الشاطئية والدول المغلقة وشبه المغلقة المجاورة لها. ⁽⁴²⁾ وفي المقابل شاركت دول عربية أخرى في تقديم وثيقة حول حق الدول الشاطئية في إحداث منطقة اقتصادية خالصة بعرض 200 ميل، وهي المغرب، موريطانيا، ليبيا، السودان وتونس. ⁽⁴³⁾

وفي الدورات الأخيرة من المؤتمر الثالث لقانون البحار عادت الدول العربية للاتفاق على مبدأ إحداث منطقة اقتصادية خالصة بمسافة 200 ميل، وذلك بعد أن قبلت بها ضمينا كل من العراق والبحرين. وقد كان هذا هو الاتجاه الغالب في المؤتمر، وهو مانصت عليه إتفاقية 1982 في مادتيها 55 و 57.

المبحث الثاني حماية وتجدير التراث البحري

حصل إجماع بين الدول العربية على أهمية مسألة حماية البيئة البحرية من التلوث، خاصة وان أغلبيتها تقع على بحار شبه مغلقة تجعل ظاهرة تجدد المياه بطيئة نسبيا، وهكذا حين رأت أن المشاريع المقدمة حول الموضوع للمؤتمر الثالث لقانون البحار ناقصة تقدمت بمشروع موحد ومتكامل تبنت إتفاقية 1982 جزءا كبيرا منه.

المطلب الأول ، الظروف التي تظهر فيها المشروع العربي

قدمت للمؤتمر الثالث لقانون البحار عدة مشاريع تتعلق بحماية البيئة البحرية، وقد تراوحت هذه المشاريع بين تحميل الدولة المسؤولية طبقا للقانون الدولي العام عن كل عمل تسبب في ضرر للبيئة البحرية سواء كان صادرا عنها أو عن أشخاص طبيعيين أو معنويين تابعين لها، وبين حصر مسؤولية الدولة طبقا لمبادئ القانون العام عن أعمالها فقط، على أن يسأل الأشخاص الطبيعيون والمعنويون طبقا لمبادئ القوانين الوطنية عن أعمالهم المضرة بالبيئة. ⁽⁴⁴⁾

وقد رجحت خلال المؤتمر كفة الإنجاء الأول، ويظهر ذلك واضحا من خلال صياغة المادة 41 من نص التفاوض الوحيد غير الرسمي، التي تعتبر الدولة مسؤولة طبقا لمبادئ القانون الدولي العام في مواجهة الدول الأخرى عن الأضرار الناتجة عن الأنشطة التي تجري تحت ولايتها أو مراقبتها.⁽⁴⁵⁾

ومن بين الإنتقادات التي وجهت للمادة 41 انها تمزج بين مسؤولية الدولة القائمة على أساس القانون الدولي والمنبثقة عن العمل غير المشروع، وبين مسؤولية الأفراد الطبيعيين والمعنويين المستندة إلى قواعد القانون الخاص. الإنتقاذ الثاني يتمثل في كون المادة المذكورة تجعل الدولة مسؤولة طبقا لمبادئ القانون الدولي عن الأعمال التي لم تقم بارتكابها، في حين ان هذه المبادئ لاتقر مسؤوليتها إلا عن أفعالها.

وقد كانت هذه العيوب من الأسباب التي أدت إلى تقديم مشاريع أخرى تميز بين عمل الدولة وعمل الأشخاص الطبيعيين والمعنويين، حيث تجعل الدولة غير مسؤولة عن الأشخاص الطبيعيين والمعنويين الخاضعين لها إلا إذا كانت في حكم مرتكبة الفعل المحدث للضرر، وفيما عدا ذلك يخضع هؤلاء الأشخاص للقوانين الوطنية.

أما بالنسبة لمسألة اختصاص المحاكم أو الجهات الإدارية المسؤولة عن التصريح بالمسؤولية وإصلاح الضرر فقد حصل فيها اختلاف بين المشاريع المقدمة، حيث جعل بعضها الدولة مسؤولة عن اتخاذ الإجراءات الضرورية لإتاحة الفرصة للمتضررين قصد المطالبة بالمسؤولية وإصلاح الضرر عن طريق التعويض أو أي شكل آخر من أشكال الترضية، وطالب فريق آخر باستعمال الطريقة الدبلوماسية في حالة استحالة اللجوء إلى المحاكم الوطنية أو الجهات الإدارية المختصة.⁽⁴⁶⁾

ويعاب على هذه المشاريع انها لم تميز بين عمل الدولة السيادي وعملها غير السيادي كمارستها للتجارة مثلا، وكان إخفاؤها في تقديم إطار متكامل للمسؤولية والتعويض عن الضرر هو الدافع إلى تقديم مشروع عربي موحد حول الموضوع.

المطلب الثاني ، مضمون المشروع العربي وأهدافه

قدم المشروع العربي لأول مرة سنة 1975 باسم المغرب، ونال حينها تأييد الدول العربية وأخرى غير عربية،⁽⁴⁷⁾ وتقرر في اجتماع لجنة الخبراء العرب في قانون البحر في تونس سنة 1976 أن تتبنى جامعة الدول العربية الاقتراح المغربي.⁽⁴⁸⁾ وكانت الجامعة تهدف من وراء صياغة هذا المشروع إلى تقديم وجهة النظر العربية حول موضوع حماية البيئة البحرية أولا، وإعادة صياغة المادة 236 من نص التفاوض المركب غير الرسمي ثانيا،

والتي كانت المادة الوحيدة التي تتعلق بموضوع المسؤولية وإصلاح الضرر اللاحق بالبيئة البحرية، حيث نصت على ما يلي :

1 - تقع على عاتق الدولة مسؤولية الوفاء بالتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية وصونها، وتقع عليها وفقاً للقانون الدولي تبعة الضرر المنسوب إليها نتيجة انتهاك هذه الإلتزامات.

2 - على الدول أن تؤمن اللجوء إلى المحاكم وفقاً لأنظمتها القانونية للحصول على تعويض سريع وكاف أو غير ذلك من أشكال الترضية فيما يتعلق بالضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية الذي سببه الأشخاص الطبيعيون أو الاعتباريون الخاضعون لولايتها.

3 - تتعاون الدول في تنمية القانون الدولي المتصل بمعايير وإجراءات تحديد التبعية وتقييم الضرر وسداد التعويض وتسوية المنازعات.

فالفقرة الأولى من هذه المادة تقضي بمسؤولية الدول طبق قواعد القانون الدولي فقط عن الأضرار الناتجة عن انتهاكها لالتزاماتها بحماية البيئة، وهو ما يعني أنه ليست كل أعمال الدولة مؤدية إلى المسؤولية طبق القانون الدولي. وتنتقل الفقرة الثانية فجأة إلى حث الدول على وجوب إتاحة اللجوء إلى محاكمها قصد الحصول على التعويض أو أي شكل آخر من أشكال الترضية لكل ضرر يتسبب في تلوث البيئة ناتج عن عمل أشخاص طبيعيين أو معنويين خاضعين لولايتها، وهو ما يعني أنه بالإضافة إلى مسؤولية الدولة طبق القانون العام هناك أيضاً مسؤولية الأشخاص طبق القانون الخاص، وأن وقوع الضرر الذي يسببه الأشخاص والذي يوجب التعويض لا يستلزم بالضرورة وجود الخطأ بل يكفي وجود الضرر (المسؤولية الموضوعية)، في حين أنه في حالة مسؤولية الدولة يجب أن يتوفر عنصر مخالفة الإلتزامات أي عنصر الخطأ (المسؤولية المؤسسة على الخطأ)، وعيب هذه المادة يكمن في التمييز بين الحالتين.⁽⁴⁹⁾

ويتضمن المشروع العربي الفقرات التالية :

أولاً - مبدأ المسؤولية الموضوعية

- يترتب على حدوث الضرر للبيئة البحرية أو للأموال أو للأشخاص الموجودين بها بسبب التلوث لزوم إصلاح هذا الضرر.

ثانيا ، إخضاع أعمال الدولة لغير السيادة للقانون الخاص بأعمال الأشخاص الآخرين

- إذا حصل ضرر عن عمل دول معينة اعتبر هؤلاء مسؤولين :

أ - طبق قواعد القانون الدولي إذا كانوا يمارسون عملا من أعمال السيادة.

ب - طبق قواعد القانون الخاص إذا كانوا يمارسون عملا غير ذلك ، كالأعمال التجارية، ويلتزمون بالتعويض وإصلاح الضرر، وفي سبيل ذلك تعين الدولة الجهة التي ستحل محلها في التقاضي.

إذا حصل ضرر من عمل أشخاص طبيعيين ومعنويين آخرين اعتبر هؤلاء مسؤولين طبق قواعد القانون الخاص والزموا بالتعويض وإصلاح الضرر.

ثالثا ، تدهية جهة الاختصاص القضائي

- تعمل الدول على إتخاذ المقتضيات التشريعية والتنظيمية اللازمة يتمكن المتضرر من اللجوء إلى محاكمها وسلطاتها الوطنية قصد المطالبة بالتعويض وإصلاح الضرر كلما وقع العمل أو حصل الضرر داخل مناطق سيادتها أو ولايتها، أو بواسطة أعمالها الغير السيادية أو أعمال رعاياها من الأشخاص الطبيعيين أو المعنويين، أو الأشخاص الخاضعين لولايتها، ويحق للمتضررين اختيار جهة المطالبة بالتعويض أو إصلاح الضرر كلما تعددت الجهات.

رابعا ، إنشاء مؤسسات مالية وتقنية

- تقوم الدول بإنشاء مؤسسات مالية وتقنية على الصعيدين الإقليمي والدولي لتحصل المطالبة لديها بالتعويض وإصلاح الضرر كلما ظل المسؤول عنه مجهولا أو حصل له عجز عن التعويض أو الإصلاح جزئيا أو كليا.

إن من إيجابيات المشروع العربي انه متناسق في صياغته، حيث بدأ بإقرار المسؤولية الموضوعية، ثم حدد المسؤول عن الضرر وكذا القواعد الموضوعية والشكلية الواجبة التطبيق، واهتم أخيرا بالتعويض وكيفية إصلاح الضرر.⁽⁵⁰⁾

المطلب الثالث ، المسؤولية وإصلاح الضرر من خلال اتفاقية 1982

بعد إدخال بعض التعديلات على المادة 236 من نص التفاوض المركب غير الرسمي أصبحت تحمل رقم 235 في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، وأصبح مضمونها على

الشكل التالي :

1 - الدول مسؤولة عن الوفاء بالتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وهي مسؤولة وفقا للقانون الدولي.

2 - تكفل الدولة أن يكون الرجوع إلى القضاء متاحا وفقا لنظمها القانونية من أجل الحصول السريع على تعويض كاف، أو على أية ترضية أخرى فيما يتعلق بالضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية الذي يسببه الأشخاص الطبيعيون أو الاعتباريون الحاضرون لولايتها.

3 - لغرض ضمان تعويض سريع وكاف، فيما يتعلق بجميع الأضرار الناجمة عن التلوث، تتعاون الدول في تنفيذ القانون الدولي القائم، وفي تطوير القانون الدولي المتصل بالمسؤولية والالتزامات الناجمة عنها، من أجل تقويم الضرر والتعويض عنه، وتسوية المنازعات المتصلة به، وتتعاون حيثما يكون ذلك مناسبا في وضع معايير وصناديق التعويض.⁽⁵¹⁾

لقد ميزت المادة 235 بين مسؤولية الدولة عن الأفعال المخالفة للالتزام وبين مسؤولية الأشخاص الطبيعيين والاعتباريين عن تلك الأفعال، فجعلت المسؤولية في الحالة الأولى خاضعة لأحكام القانون الدولي وأخضعتها في الحالة الثانية للقانون الوطني، وحثت الدول على التعاون فيما بينها لتقويم الأضرار التي يمكن أن تترتب عن التلوث، والاتفاق على التدابير والإجراءات الفعالة لتحديد التعويضات المناسبة لتلك الأضرار وتيسير كيفية الحصول عليها.⁽⁵²⁾

إلا أن صياغة المادة المذكورة تشير لئلا، حين تعترف الفقرة الثانية بقواعد القانون الدولي المتعلقة بالمسؤولية والالتزامات الناشئة عنها، وتحث الدول على التعاون في تطويرها، فإن الفقرة الثانية تحيل إلى القانون الدولي المعترف بقصوره لكي يطبق حين الإخلال بالالتزامات الدولية المتعلقة بحماية البيئة.

المطلب الرابع : مساهمة المشروع الهربي

في صياغة المادة 235

من بين الإنتقادات التي وجهت للمادة 235 كونها لم تتطرق إلى المسؤولية المدنية للدولة، والتي بدأت ملامحها تظهر من خلال العديد من الإتفاقيات الدولية، حيث أصبحت الدولة بمقتضاها تعامل كالأشخاص الطبيعيين والمعنويين فيما يخص أساس هذه المسؤولية، التي لم يعد يشترط لتوافرها وجود الخطأ كما هو الشأن بالنسبة إلى مسؤوليتها طبقا

للقانون الدولي العام. وقد ورد هذا النوع من المسؤولية في الفقرة الأولى من المشروع العربي والتي كان من المفروض أن تأخذ به الفقرة الأولى من المادة 235.

وبالنسبة إلى الفقرة الثانية من نفس المادة فقد ظهرت لأول مرة في نص التفاوض الوحيد المنقح سنة 1976، أي بعد سنة من تقديم المشروع المغربي، وهي وإن ورد فيها جزء من المقترح العربي المتعلق بإتاحة الفرصة للجوء إلى المحاكم أو السلطات الأخرى للمطالبة بالتعويض، فإن الجزء الآخر والمتعلق بمسؤولية الأشخاص الطبيعيين والاعتباريين جاء غير منسجم مع المقترح المذكور.

وتعتبر مطالبة الدول بالتعاون من أجل تطوير القانون الدولي فيما يتعلق بالمسؤولية وتقويم الضرر والتعويض عنه وتسوية المنازعات الواردة في الفقرة الثالثة من المادة 235 هي نفسها في الفقرة الأخيرة من المقترح العربي. كما أن الإشارة في نفس الفقرة إلى وضع معايير وإجراءات لدفع التعويض الكافي مثل التأمين الإجباري وصناديق التعويض لم تكن موجودة في نص التفاوض الوحيد وقد أدرجت في نص التفاوض المركب غير الرسمي سنة 1979، متأثرة في ذلك بالمشروع العربي الذي طالب بإنشاء مؤسسات مالية وتقنية تتكلف بالتعويض عن الضرر في حالات معينة.

وهكذا يمكن القول أن الدول العربية بتقديمها المقترح العربي وبتدخلاتها لتدعيمه تمكنت من تخفيف الالتزام الثقيل الذي وضع على عاتق الدولة الشاطئية في الفقرة الأولى من المادة 41 من نص التفاوض الوحيد، واستبداله بالالتزام عام كما ورد في الفقرة الأولى من المادة 235. على أن النقط الأخرى الواردة في المشروع العربي مثل إتاحة الدولة الفرصة للجوء إلى أجهزتها الوطنية للمطالبة بالتعويض أو بأية طريقة أخرى لإصلاح الضرر، وبالتعاون من أجل تطوير موضوع المسؤولية الدولية، ووضع معايير وإجراءات لدفع التعويض الكافي جاءت متسلسلة بشكل منظم في المشروع العربي،⁽⁵³⁾ في حين أن ترتيبها في المادة 235 جاء مضطربا مما خلق تضاربا وغموضا في أحكامها سينتج عنه لا محالة مشاكل حين تطبيقها أو تفسيرها.

خاتمة :

رغم مساهمة جامعة الدول العربية مساهمة فعالة في أشغال المؤتمر الثالث لقانون البحار فإن الملاحظ أنه لم يكن لها موقف متميز يناسب حجمها وتجربتها الطويلة، وبالمقابل برزت مواقف متميزة من جانب الدول الرأسمالية، والدول الاشتراكية، ودول أمريكا اللاتينية، والدول الأروبيبية. بل أن المشكل لم يقتصر على عدم التمييز بل تجاوزه إلى

الإختلاف بين أعضائها حول بعض المواضيع كما حدث بالنسبة للنظام القانوني للمضايق الدولية مثلا. وهكذا أضعفت الجامعة والمجموعة العربيتان فرصة ثمينة للمساهمة في صياغة قانون البحار الجديد.

والحقيقة أن الجامعة كجهاز لم تدخر جهدا في التحضير الجيد للمؤتمر سواء من خلال إنشاء لجنة الخبراء العرب في قانون البحار التي ضمت خيرة الأساتذة المتخصصين في الميدان. أو من خلال تحضير مشاريع قوانين محبوبة جازت القبول والتأييد من طرف عدد كبير من الدول ذات مواقف واتجاهات متباينة، وخير دليل على ذلك المشروع العربي المتعلق بالمحافظة على البيئة البحرية الذي اعتمدت عليه اللجنة الثالثة لصياغة جزء مهم من المادة 235 من اتفاقية 1982، وإذا كان الأمر كذلك فما هو مصدر الخلل إذن ؟

إن مصدر الخلل هو الدول العربية التي تبنت نظرة ضيقة للمصالح القطرية، معتمدة في ذلك على خصائصها الجغرافية المرتبطة بتكوينها الطبيعي وموقعها من التعامل مع البحار، فدولة العراق المغلقة داخل الخليج لم تكن تنطلق من نفس المفاهيم التي ينطلق منها المغرب الذي يطل على واجهتين بحريتين.

والآن بعد أن اكتمل النصاب القانوني لدخول معاهدة 1982 حيز التنفيذ،⁽⁵⁴⁾ يطرح السؤال حول الكيفية التي ستعامل بها جامعة الدول العربية مع قانون البحار الجديد، خاصة إذا علمنا انه يتضمن عددا من المسائل المرتبطة بالواقع العربي، والتي مايزال الفقه العربي يقف منها موقف المتحذر والعاجز عن معالجتها والتصدي لها، ومن بين أهم هذه المسائل نذكر :

1 - مسألة الجزر الصخرية :

حيث جاءت القواعد القانونية المنظمة للجزر في اتفاقية 1982 غامضة وناقصة، مع العلم أن عدة جزر عربية ماتزال ترزح تحت نير الاحتلال الأجنبي، مثل الجزر الجعفرية المغربية المحتلة من طرف اسبانيا، وجزر أبو موسى وطنب الكبرى وطنب الصغرى الاماراتية المحتلة من طرف إيران، والجزر العربية الواقعة عند مدخل باب المندب المحتلة من طرف إسرائيل.

2 - مسألة المضائق :

فالوطن العربي يشرف على ثلاثة مضائق استراتيجية تستلزم نهج سياسة حذرة وهي : مضيق جبل طارق، مضيق باب المندب ومضيق هرمز. والتي تتميز بكونها ذات أبعاد وظيفية خطيرة في صراع القوى الدولية والإقليمية.

3 - مشكل إسرائيل :

التي تميز موقفها من قانون البحار الجديد بالغموض، حيث رفضت المصادقة على اتفاقية 1982 ستخذة بذلك موقفا معارضا لمصالح دول العالم الثالث، ويتجسد المشكل بالنسبة للعالم العربي ان هناك مشاكل قانونية مازال بينها وبين إسرائيل نذكر منها : الوضع الخاص لمضيق تيران، ومفهوم المياه التاريخية، ومشكل خليج العقبة، وحقوق الأردن في الشواطئ الإسرائيلية.

4 - مخاطر التلوث :

حيث بدأ هذا المشكل يكتسي أبعادا خطيرة سواء في منطقة الخليج أو في البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر، مما يعني أن كل الدول العربية مهددة بهذا الخطر القاتل.⁽⁵⁵⁾

إنها مشاكل وتحديات تقف حجر عثرة في طريق التنمية العربية، وتستوجب من الدول العربية نهج سياسة تتسم ببعيد النظر، والتخلي عن النظرة الضيقة للمصالح القطرية في سبيل تحقيق المصالح القومية، حتى تتمكن من فرض مصالحها كمجموعة متكاملة في عالم يعرف حركة تكتلية نشيطة. لأن التعاون العربي كفيل بتحقيق طفرات مهمة تعود بالنفع على كل الدول العربية، نظرا لوجود نوع من التكامل الإقتصادي بينها في ميدان استغلال وتدير الموارد البحرية.

أما جامعة الدول العربية فعليها أن تعمل على ضمان تنسيق واستمرارية أعمالها، وذلك عن طريق إنشاء جهاز موحد ودائم يحل محل لجنة الخبراء العرب لقانون البحر التي لاتنقذ إلا في المناسبات، وان تناط بهذا الجهاز المهام التالية : إنجاز دراسات في ميدان قانون البحار، التنسيق مع أجهزة الجامعة في الميدان البحري، صياغة رؤية عربية موحدة لقانون البحار الجديد الذي تتسم قواعده بالغموض، وبالتالي العمل على تفسير قواعده وتأويلها بما يخدم المصلحة العربية.

والعلم جنس، وباقي قيوده كالفصل، وظهر من هذا التعريف ان تلك الوجوه إنما تحسن الكلام بعد رعاية ما يقتضيه علما المعاني والبيان".¹³

ظل تعريف علم البديع مستعصيا على جل العلماء الذين تلوا ابن المعتز الى ان جاء محمد بن علي الجرجاني (729هـ) فألف كتابه الإشارات والتنبيهات في علم البلاغة، وفيه وضع مقدمة لعلم البديع نعتبرها أهم ما قيل في بيان هذا العلم، لأنه عرفه فيها، وفسر بوضوح حدود العلاقات التي تجمعها بعلمي البلاغة الآخرين، وهما: المعاني والبيان، لأنها في نظره كلها علوم مترابطة ومتماسكة، قال:

"علم البديع علم يعرف منه وجوه تحسين الكلام، باعتبار نسبة بعض أجزائه الى بعض بغير الاسناد والتعلق، مع رعاية اسباب البلاغة.

وأما قلنا: باعتبار نسبة بعض اجزائه الى بعض، ليخرج التحسين لا بهذا الاعتبار، كالتحسينات التي باعتبار الدلالة، فإنها من علم البيان.

وإنما قلنا: بغير الاسناد والتعلق، لتخرج التحسينات التي باعتبارها، فإنها من علم المعاني.

وإنما قلنا: مع رعاية أسباب البلاغة، لأنه مع عدمها لا تكون الصناعة كاملة، وذلك أن نسبة صناعة البديع الى صناعتي المعاني والبيان، نسبة صناعة النقش الى صناعة النساجة، إلا أنه يمكن افراد صناعة النقش ما لم يكن ذاتيا، عن صنعة ما بغير النقش، ولذلك قد يتغاير الصانعان، ولا يمكن افراد صناعة البديع عن صناعتي العلمين، لأنهما صنعة ذاتية للكلام، ولذلك يمتنع تغاير صناعات العلوم الثلاثة، ولأجل هذه الدقيقة قلنا في تعريفه: مع رعاية أسباب الفصاحة والبلاغة".¹⁴

II - المذهب الكلامي:

عرف هذا الصنف من البديع تغيرا جذريا وتطورا نوعيا في موقف النقاد وعلماء البلاغة منه، سواء من حيث تعريفه، أو من حيث ارتباطه بالقرآن الكريم، إذ انه قد استطاع ان يتحول تاريخيا من مسألة معيية ومنعدمة في

¹³ - شرح التلخيص: 613.

¹⁴ - الإشارات والتنبيهات في علم البلاغة: 258.

هوامش

- (1) إدريس الضحاك، قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية، الرباط، المعارف الجديدة 1987، ص. 39.
- (2) الاتفاقيات الأربعة هي : اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة، اتفاقية الجرف القاري، اتفاقية أعالي البحار، اتفاقية الصيد البحري.
- (3) جامعة الدول العربية، الأمانة العامة، الإدارة القانونية، تقرير لجنة الخبراء العرب لقانون البحر عن نتائج أعمال مؤتمر جنيف 1958، ص. 1 - 2.
- (4) جامعة الدول العربية، الأمانة العامة، الإدارة العامة للشؤون القانونية، تقرير لجنة الخبراء العرب، الدورة الثالثة 1974، ص. 2 - 3.
- (5) جاء المؤتمر الثالث لقانون البحار بعد المؤتمر الأول الذي انعقد في جنيف سنة 1958، والمؤتمر الثاني الذي انعقد في نفس المدينة سنة 1960.
- (6) للمزيد من التفاصيل حول المؤتمر الثالث لقانون البحار واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أنظر :
- ابراهيم محمد الدغمة، القانون الدولي الجديد للبحار، المؤتمر الثالث واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، القاهرة، دار النهضة العربية 1983.
- صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد للبحار، القاهرة، دار النهضة العربية 1983.
- أحمد أبو الوفا محمد، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، القاهرة، دار النهضة العربية 1988.
- (7) مفيد شهاب، تقرير عن أعمال الدورة الثالثة لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، المنعقدة في جنيف، المجلة المصرية للقانون الدولي، مجلد 31، 1975، ص. 335.
- (8) حسن خطايب، البحث العلمي البحري، دراسة على ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (10 دجنبر 1982)، رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا في القانون العام، كلية الحقوق الدار البيضاء 1994، ص. 49.
- (9) L. BOUONY, Les Etats arabes et le nouveau droit de la mer, Extrait R.G.D.I.P., Oct-Dec., 1986, n. 4, p. 852.
- (10) قرارات جامعة الدول العربية الجزء III، أول أكتوبر 1955 - 25 يوليوز 1960، جامعة الدول العربية، ورد في إدريس الضحاك، قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية، مرجع سابق، ص. 142.
- (11) Nations Unies, Doc. Off. M. ROBLEH (Somalie) Vol.II, p. 132.
- (12) Nations Unies, Doc. Off. M. OULD CHEICH (Mauritanie) Vol. I, p. 106.

(13) تفر اتفاقية جنيف بحق جميع السفن في المرور البريء في البحر الإقليمي للدولة الشاطئية، ويحق هذه الأخيرة في اتخاذ الإجراءات الضرورية لمنع المرور غير البريء في بحرها الإقليمي.

Nations Unies, Doc. Off. M. ATEIGA (Lybie) Vol. IX, p. 79. (14)

Nations Unies, Doc. Off. M.MEDJAD (Algérie) Vol.I, p. 189. (15)

Nations Unies, Doc. Off. M.FARES (Yemen Démocratique) (16)

Vol I. p. 142.

(17) (18) المادة 2 والمادة 17 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(19) يشرف الوطن العربي على أربعة مضائق دولية هي : مضيق باب المندب في البحر الأحمر، مضيق تيران في خليج العقبة، مضيق هرمز في الخليج العربي ومضيق جبل طارق في البحر الأبيض المتوسط.

(20) جامعة الدول العربية، الأمانة العامة الإدارة العامة للشؤون القانونية، تقرير لجنة الخبراء العرب لقانون البحر، الدورة الثالثة 1974 ص. 21.

(21) جامعة الدول العربية، الأمانة العامة، الإدارة العامة للشؤون القانونية، مذكرة جامعة الدول العربية حول الاتجاهات المعاصرة لبعض موضوعات قانون البحار 1974.

(22) يعني المرور البريء الملاحة عبر البحر الإقليمي بفرض اجتيازه، دون دخول المياه الداخلية أو التوقف في ميناء أو مرسى خارج المياه الداخلية، كما يعني التوجه من المياه الداخلية أو إليها أو التوقف في أحد هذه الموانئ أو المراسي أو مغادرته، ويشترط في المرور البريء أن يكون متواصلا وسريعا وان لايشمل على التوقف والرسو إلا في حالة الضرورة. اما المرور العابري فيعني العبور المتواصل السريع في المضيق - أو المياه الأرخيبيلية - بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة.

Nations Unies, Doc. Off., ALCONF. 62/C. 2/L. 44, Vol III, p. 256. (23)

Nations Unies, Doc. Off., ALCONF. 62/C. 2/L. 16, Vol III, p.226. (24)

Nations Unies, Doc. Off, M.AL.SAVD-SABAA (Koweit). Vol.III, (25)
p. 154-156.

Nations Unies, Doc. Off., ALCONF. 62/C. 2/L. 20, Vol III, p. 231. (26)

(27) ادريس الضحاك، قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية، مرجع سابق، ص. 189 وما يليها.

(28) للمزيد من التفاصيل انظر : سمعان فرج الله، وضع المضائق في العالم العربي في ضوء اتفاقية قانون البحار لعام 1982، قانون البحار الجديد والمصالح العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس 1989، ص. 17.

(29) مصطفى الحفناوي : قانون البحار في زمن السلم، الجزء الأول، القاهرة، المكتبة الانجلو
مصرية 1962، ص. 246.

(30) تنص الفقرة الأولى من المادة الأولى من اتفاقية جنيف حول الجرف القاري لسنة 1958 على
أن عبارة الجرف القاري تستعمل للدلالة على - قاع البحر والأرض الواقعة تحت قاع البحر في
المساحات المائية المتاخمة للساحل الكائنة خارج منطقة البحر الإقليمي، وذلك إلى عمق مائتي
مترا أو أبعد من ذلك تبعا لعمق المياه المتاخمة، ويقدر مايسمح باستغلال الموارد الطبيعية
لتلك المناطق -.

(31) ادريس الضحاك، قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية، مرجع سابق، 348.

(32) Nations Unies, Doc. Off., M.MARSITI(Tunisie) vol. IX, p. 85.

(33) Nations Unies, Doc. Off.M. ATEIGA (Lybie) Vol. XI, p. 30.

(34) Nations Unies, Doc. Off.M. SULEIMAN (Koweit) Vol. XI, p. 39.

(35) Nations Unies, Doc. Off. A.AL MORCETATS Arabes Unies) Vol. XI, (35)
p. 32.

(36) جامعة الدول العربية، الأمانة العامة، الإدارة العامة للشؤون القانونية، تقرير لجنة الخبراء
العرب لقانون البحر، الدورة الثامنة، صنعاء (الجمهورية العربية اليمنية)، 2 - 7
فبراير 1978، ص. 15.

(37) ادريس الضحاك، قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية، مرجع سابق، ص. 351.

(38) J-P. QUENEUDEC, la zone économique, R.G.D.I.P., 1975, p. 323.

(39) L. BOUONY, Op. Cit., p. 862.

(40) ادريس الضحاك، مرجع سابق، ص. 388.

(41) L. BOUNY, Op. Cit., p. 862.

(42) Nations Unies, Doc. Off., ALCONF. 62/C. 2/L. 71, et add. 1 et 2, (42)
Vol III, p. 273.

(43) Nations Unies, Doc. Off., ALCONF. 62/C. 2/L. 82, Vol III, p. 278.

(44) ادريس الضحاك، اتفاقية البحار والمصلحة العربية، جامعة الدول العربية، الإدارة العامة
الشؤون القانونية، لجنة الخبراء العرب لقانون البحر، اللجنة الثالثة، تونس 1982، ص. 21.

(45) T.TREVES, Les tendances recentes du droit conventionnel de responsabilité (45)
et le nouveau droit de la mer, A.F.D.I., 1975, p. 773.

(46) ادريس الضحاك، قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية، مرجع سابق، ص. 688
وما يليها.

- (47) الدول الأخرى هي : اثيوبيا، يوغسلافيا، البيرو، الاكوادور، مدغشقر، باكستان، الكامرون، السنغال والبرازيل.
- (48) جامعة الدول العربية، الأمانة العامة، الادارة العامة للشؤون القانونية، لجنة الخبراء العرب لقانون البحر، توصيات اللجنة الفرعية الثالثة، تونس 1976.
- (49) ادريس الضحاك، المصلحة العربية واتفاقية قانون البحار فيما يتعلق بالمحافظة على البيئة البحرية والبحث العلمي ونقل التكنولوجيا، قانون البحار الجديد والمصالح العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس 1989، صفحة 100.
- (50) ادريس الضحاك، قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية، مرجع سابق، ص. 694 - 702.
- (51) ابراهيم محمد الدغمة، مرجع سابق، ص. 843.
- (52) حسن خطابي، مرجع سابق، ص. 183.
- (53) ادريس الضحاك قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية، مرجع سابق، ص. 719.
- (54) تنص الفقرة الأولى من المادة 308 على أن دخول معاهدة 1982 حيز التنفيذ يتم - بعد انقضاء 12 شهرا على تاريخ إيداع الوثيقة الستين من وثائق التصديق والاتضمام -.
- (55) حامد ربيع، مقدمة في التعرف بقانون البحار الجديد والمصالح العربية : الأبعاد والتغيرات، قانون البحار الجديد والمصالح العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس 1989، ص. 17.