

العنوان:	دراسات في القانون الدولي للبحر
المصدر:	مجلة العلوم القانونية والاقتصادية
الناشر:	جامعة عين شمس - كلية الحقوق
المؤلف الرئيسي:	العنانى، إبراهيم محمد
المجلد/العدد:	مج 18, ع 1
محكمة:	نعم
التاريخ الميلادي:	1976
الشهر:	يناير
الصفحات:	319 - 401
رقم MD:	285987
نوع المحتوى:	بحوث ومقالات
قواعد المعلومات:	IslamicInfo, EcoLink
مواضيع:	المنازعات الدولية، القانون الدولي البحري، المياه الاقليمية، الملاحة البحرية، أعالي البحار، الاتفاقيات الدولية، الثروات الطبيعية، البحار المغلقة، الممرات المائية، المياه الداخلية، الجزر البحرية
رابط:	<a href="http://search.mandumah.com/Record/285987">http://search.mandumah.com/Record/285987</a>

## دراسات في القانون الدولي للبحر

دكتور إبراهيم محمد العناني

استاذ القانون الدولي العام المساعد

لم تكن البحار سببا للعزلة بين الشعوب والقارات ، بل على عكس ذلك كان لها دور كبير وجوهري في تحقيق التطور البشرى ونشوء الحضارات الانسانية . فمنذ عصور التاريخ الأولى ثبت استخدام الانسان للبحار كسبيل اتصال ومصدر امداد للثروات السمكية . ولقد كانت النظرة الى البحار في بدايتها يسودها مبدأ الحرية للجميع في الاستغلال والاستعمال . غير أنه منذ العصور الوسطى حين أدركت الشعوب مدى ما للبحار من أهمية سياسية كميّدة للسيطرة والتحكم ، وأهمية اقتصادية لما تحويه من ثروات ، فقد بدأ الاتجاه الى فرض السيادة على مساحات كبيرة منها . ومن أمثلة ذلك ما كانت تدعيه الامبراطورية الرومانية من حق السيطرة على حوض البحر الأبيض المتوسط . وبقيت هذه الادعاءات قائمة بعد زوال الامبراطوريات الكبيرة وظهور الدول .

فعلى أساس من الاعتبارات السياسية والاقتصادية التي تسود النظرة الى البحار اتجهت الدول الى بسط سيادتها على مناطق البحار التي ترى أهميتها بالنسبة لها<sup>(1)</sup> . وكان الهدف من فرض السيطرة على البحار يتجه أساسا - الى جانب الاعتبارات السياسية المحيطة - الى احتكار الدول استغلال ثروات

(1) أعلنت البندقية سيادتها على بحر الأدرياتيك وادعت البرتغال السيادة على كل المحيط الهندي والمحيط الأطلسي جنوبي مراكش ( المغرب ) ، وادعت اسبانيا سيادتها على المحيط الهادي وخليج المكسيك ، وأعلنت السويد والدانمرك السيادة على بحر البلطيق ، وفرضت بريطانيا سيطرتها على البحار القريبة منها والتمثلة في بحر شمال المحيط الأطلسي .

هذه المساحات البحرية وخاصة في مجال الصيد وكذلك الرقابة على كافة مظاهر الملاحة الأخرى بها<sup>(٢)</sup>.

ولقد بدأت هذه النظرة الى البحار تتغير منذ نهاية العصور الوسطى حيث ازداد النشاط التجاري للدول وبرزت البحار كعامل هام في هذا الشأن باعتبارها سبيل الاتصال الأساسي لتحقيق التبادل التجاري وتميمته ، كما ازدادت أهمية الملاحة البحرية في جوانبها الأخرى والتي تهدف الى استغلال ثروات البحار . ولكل هذا وقتت بعض الدول تعارض فرض السيطرة على البحار وتدعو الى اقرار مبدأ حرية الملاحة فيها . كما قام فقهاء القانون الدولي الأوائل بتأييد مبدأ الملاحة الحرة للجميع ، ذلك المبدأ الذي أقره العرف الدولي وأكدته الاتفاقيات الدولية<sup>(٣)</sup> مع بعض الاستثناءات أو القيود عليه .

وتنتيجة ما أصاب المجتمع الدولي في القرن الحالى من تغيرات سياسية واقتصادية وعلمية وتكنولوجية ، فقد بدأ التفكير في إعادة تنظيم الاستفادة من البحار في ضوء معياران جوهريان يتمثلان في رعاية المصالح الخاصة للدول الشاطئية من جهة والصالح العام للجماعة الدولية من جهة أخرى . واهتم التنظيم

(٢) راجع :

Olivier de Ferron ; Le droit international de la mer, Tome I, Genève Paris, 1958, p. 17 ets.  
الأستاذ الدكتور حامد سلطان ، القانون الدولي العام ، ١٩٧٢ ، ص ٥٤٧ وما بعدها .

(٣) وكان من أبرز هؤلاء الفقهاء . جروسوس الذى وضع مؤلفا في عام ١٦٠٩ بعنوان البحر الحر :  
Mare Liberum eu De Jure Quod Batavis Competit ad Indicaina Commercica Dissertatio.

والفقيه « بنيكرشوك » الذى أصدر مؤلفا عام ١٧٠٢ بعنوان : السيادة على البحار :

De Dominio Maris

راجع :

L. Oppenheim, International Law, A Treatise, Vol. 1, Peace Longmans, 8th ed., p. 585 and s.  
الأستاذ الدكتور محمد حافظ غانم ، محاضرات عن النظام القانوني للبحار ، معهد الدراسات العربية العالية ، ١٩٦٠ ، ص ١٩ وما بعدها .

الدولى بهذا الموضوع منذ عهد عصبة الأمم التى دعت الى عقد مؤتمر للتقنين فى « لاهاي » عام ١٩٣٠ كان للبحار نصيب هام فى مناقشاته . ورغم أن المؤتمر لم يحقق نجاحا الا أنه جرت فى داخله أول مناقشة جادة حول القواعد العرفية لقانون البحر .

وفى عهد الأمم المتحدة بذلت لجنة القانون الدولى التى شكلتها المنظمة لتدوين وتطوير القانون الدولى ، من الجهود والدراسات المتعمقة حول الجوانب المتنوعة التى يثيرها قانون البحر الى أن وضعت مشروعات دعى الى مناقشتها مؤتمر دولى للأمم المتحدة انعقد فى جنيف فى ربيع عام ١٩٥٨ وأقر أربع اتفاقيات وبروتوكول ، تتعلق بموضوعات قانون البحر<sup>(٤)</sup> . ثم عقد مؤتمر ثان تكميلي فى جنيف أيضا عام ١٩٦٠ . وهذا وتشكل الاتفاقيات التى وضعت فى جنيف عنصرا هاما فى قانون البحار الحالى وتعتبر فى حد ذاتها نتاج قرون من التطور التدريجى .

ولكن نظرا لأن هذه الاتفاقيات لم تحسم الكثير من القضايا الهامة ، ولأنه — فى الوقت نفسه — قد طرأت خلال السنوات التالية لابرامها عوامل جديدة من أهمها التقدم التكنيكي السريع وحصول دول كثيرة على استقلالها — لم يكن لها رأى عند وضع هذه الاتفاقيات ، والاصرار المتزايد من جانب دول كثيرة على الأهمية الاقتصادية لمواردها الشاطئية والقرية من شواطئها والمنازعات العديدة بين الدول حول مدى حقوق رعاياها فى الصيد والادراك المتزايد لمخاطر الاستخدامات غير المشروعة للبحار وتلوثها ، لكل ذلك أجمعت الدول على ضرورة مراجعة التنظيم القانونى للبحار . ومن هنا أصبح واضحا أن القانون الدولى للبحر رغم مؤتمرات التقنين التى عقدت بشأنه فى الأعوام ١٩٣٠ و ١٩٥٨ و ١٩٦٠ ، ظل فى حالة غير مستقرة وذلك لأنه يمثل واقعا سياسيا واقتصاديا

(٤) وهذه الاتفاقيات هى : اتفاقية البحر الاقليمى والمنطقة المجاورة ، اتفاقية أعالي البحار ، اتفاقية الصيد وصيانة الموارد الحية بأعالي البحار ، اتفاقية الامتداد القارى ، بروتوكول التوقيع الاختيارى فيما يتعلق بالتسوية الاجبارية للمنازعات .

بالنسبة لكافة الدول ، وأى تعديل فيه يحدث انعكاساته على التوزيع الحالي للموارد الاقتصادية والمراكز السياسية للدول .

لكل هذا وجهت الأمم المتحدة جانبا هاما من اهتماماتها الدولية الى بحث موضوع البحار ، فشكلت لجنة خاصة دائمة عام ١٩٦٨ هي « لجنة الاستخدامات السلمية لقاع البحر . وذلك لدراسة الاستخدامات السلمية لحوض البحر وقاع المحيط خارج حدود الولايات القومية . وسرعان ما وسعت اللجنة في اختصاصاتها بأن امتدت لدراسة كافة موضوعات قانون البحر للترابط الوثيق بينها . وعلى أساس دراساتها دعت الجمعية العامة للأمم المتحدة الى عقد مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحر الذي بدأ في عقد دوراته منذ نهاية عام ١٩٧٣ حيث عقد خمس دورات في نيويورك وكاراكاس وجنيف ونيويورك<sup>(٥)</sup> على التوالي . ولقد أعد المؤتمر مشروع نص موحد غير رسمي للتفاوض - تمت مراجعته في الدورة التي عقدت في نيويورك في مارس من هذا العام - ليكون أساسا لمناقشات الوفود في الاجتماعات التالية .

ولأهمية مناقشة الجوانب التفصيلية لموضوعات البحار وعرضها في ضوء الوثائق والاتفاقيات الدولية ، فانا نحاول في هذا المقام أن نعالج في عجلة النظام القانوني لبعض المناطق البحرية في ضوء القانون الدولي الوضعي المتشغل في اتفاقيات جنيف التي وضعت عام ١٩٥٨ مع التعرض للاتجاهات الحديثة بشأنها وبيان الموقف العربي منها . وتنبه هنا الى أن هذه الدراسة تكملها دراسات أخرى أعدها الباحث في موضوعات القانون الدولي للبحر<sup>(٦)</sup> .

(٥) في مارس ١٩٧٦ وأغسطس ١٩٧٦ .

(٦) راجع للباحث :

- النظام القانوني لقاع البحر فيما وراء حدود الولاية الإقليمية ، المجلة المصرية للقانون الدولي ، المجلد ٢٩ ( ١٩٧٣ ) .
- النظام القانوني لاستغلال ثروات الامتداد القاري في ضوء أحكام اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ ، المرجع السابق ، المجلد ٣٠ ( ١٩٧٤ ) .
- النظام القانوني للسفينة كأداة للملاحة البحرية ، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية ، عدد يناير ١٩٧٥ .
- المجلة الاقتصادية البحرية الخالصة ، المجلة المصرية للقانون الدولي ، المجلد ٣١ ( ١٩٧٥ ) .

والموضوعات التي نعالجها في هذا البحث هي :

- ١ - المياه الداخلية .
- ٢ - البحر الاقليمي .
- ٣ - البحار المغلقة وشبه المغلقة .
- ٤ - المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية .
- ٥ - النظام القانوني للجزر .

### الموضوع الأول

#### المياه الداخلية

Les eaux interieures

ينصرف اصطلاح المياه الداخلية الى المساحات المائية الأكثر قربا بل التصاقا بالشاطئ أو بتحديد آخر هي تلك المياه التي تقع في الجانب المواجه لليابسة من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الاقليمي .

ولقد اهتم القانون الدولي للبحر بتحديد المياه الداخلية . فأشارت المادة الخامسة من اتفاقية جنيف بشأن البحر الاقليمي والمنطقة المجاورة الصادرة عام ١٩٥٨ ، في فقرتها الأولى الى أن « تعتبر المياه التي تقع في الجانب المواجه للأرض من خط قياس البحر الاقليمي جزءا من المياه الداخلية للدولة » . كما أشير الى المياه الداخلية في موضع آخر في اتفاقية جنيف بشأن أعالي البحار الصادرة في نفس التاريخ حيث ذكرت المادة الأولى أن « تعبير أعالي البحار يقصد به كل أجزاء البحر التي لا تدخل في البحر الاقليمي أو في المياه الداخلية للدولة » .

ووفقا للأظمة التي وضعتها اتفاقيات جنيف خاصة تلك المتعلقة بالبحر الاقليمي والمنطقة المجاورة يوجد تمييز بين أنظمة كل من المياه الداخلية والبحر الاقليمي . وامل هذا يتضح لأول وهلة من حرص واضعي الاتفاقية على استخدام

تعبير « المياه الداخلية » بدلا من « البحر الداخلي » تجنبنا للخلط بين الأخير والبحر الاقليمي . ومن هنا أيضا جاء تحديد المياه الداخلية بأنها تلك التي تنحصر بين الشاطئ وخط الأساس الذي يبدأ منه قياس عرض البحر الاقليمي . هذا الخط الذي ليس دائما هو خط انحصار الجزر الموازي لتعرجات الشاطئ بل قد يكون وكثيرا ما يكون هو خط مستقيم يصل بين رؤوس التعرجات على الشاطئ أو الخط الذي يصل بين الشواطئ الخارجية للجزر المجاورة للشاطئ . هذا وقد سار على نفس التحديد المشروع المراجع للنص الوحيد غير الرسمي للتفاوض الذي وضعه رئيس اللجنة الثانية في دورة المؤتمر الثالث لقانون البحار التي عقدت في نيويورك عام ١٩٧٦ حيث قررت الفقرة الأولى من المادة السابعة من المشروع أن « تشكل المياه الواقعة على الجانب المتجه نحو البر من الخط الأساسي للبحر الاقليمي جزءا من المياه الداخلية للدولة » (٧) .

وقد سبق لمجمع القانون الدولي أن تدارس خلال دورته التي عقدها في أمستردام بهولندا عام ١٩٥٧ (٨) مشكلة نظام المياه الداخلية ، وكان من أهم ما جذب انتباه أعضاء المجمع مشكلة التفرقة بين المياه الداخلية والبحر الاقليمي . وهنا اهتم بالإشارة الى خطورة فكرة التمييز لأنها تدعو الدول الى الاعتقاد بأنه لا يوجد في المساحات المائية الداخلية سوى مصالحها الخاصة التي تكون محلا للرعاية دون مصالح الجماعة الدولية وذلك على خلاف الحال في البحر الاقليمي ، الأمر الذي يجعل في مكنة الدول أن تحظر على أى سفينة النفاذ أو المرور في المياه الداخلية . ولهذا أوصى المجتمع الدولي بعدم حظر مرور السفن الأجنبية عبر مياهها الداخلية الا في حالات الضرورة القصوى . وذلك يفيد أن المجتمع يؤيد اعتبار دخول السفن الأجنبية في المياه الداخلية هو القاعدة بينما حظر هذا الدخول ليس سوى استثناء في حدود ضيقة .

ويبدو أن اتفاقية جنيف بشأن البحر الاقليمي لعام ١٩٥٨ قد مالت الى اتجاه قريب حين قررت في الفقرة الثانية من المادة الخامسة أنه « عندما ينجم عن رسم

U.N. off. Rec., Third U.N. Conference on the law of the Sea, Vol. V, p. 155 (٧)

Annuaire de l'institut de droit international, Session d'Amsterdam, 1957, Vol. (٨)

47, T. II p. 473.

الخط المستقيم طبقاً لنص المادة الرابعة ضم مياه داخلية كانت سابقاً جزءاً من البحر الاقليمي أو من أعالي البحار فان حق المرور البري يجب أن يظل قائماً في هذه المياه لسفن جميع الدول .

### النظام القانوني للمياه الداخلية :

لا جدال في اعتبار المياه الداخلية جزءاً لا يتجزأ من اقليم الدولة تخضع لسلطانها واختصاصها الداخلي . فالدولة الشاطئية تتولى بطرقها الخاصة تنظيم ولايتها ورقابتها الادارية والتشريعية والقضائية على مياهها الداخلية . غير أن السعى نحو تيسير الاتصالات الدولية قد اقتضى ضرورة فرض بعض القيود القانونية الخاصة على سلطان الدولة الشاطئية هذا حتى يسمح باستخدام مياهها الداخلية من جانب السفن الأجنبية . ويتضح هذا الاستخدام في ضوء هذه القيود في خصوص موانئ الدولة<sup>(٩)</sup> .

ويمكن أن نعرف الميناء بأنه مكان خاص على شاطئ الدولة مجهز لكي تقوم فيه السفن بتفريغ وشحن البضائع وأخذ وانزال المسافرين . وتخضع الموانئ عموماً لنظام قانوني أقرته الدول في اتفاقية جماعية أبرمت في جنيف في التاسع من ديسمبر ١٩٢٣ وذلك بهدف تيسير الملاحة الدولية ، هذا الى جانب العديد من الاتفاقيات الدولية التي عقدتها الدول لتحديد الوضع القانوني للسفن الأجنبية في الميناء .

ويتضح من ذلك وجود قيود اتفاقية على الأصل العام الذي يقرر أن الميناء جزء من اقليم الدولة ويخضع لسيادتها واختصاصها الاقليمي . ويجدر بنا عند بحث الميناء أن نعرض للوضع القانوني للسفن الموجودة به ، هذه السفن التي قد تكون سفناً خاصة أو سفناً عامة .

(٩) راجع دي فيرون ، القانون الدولي للبحر ، المرجع السابق ، ص ٣١ وما بعدها .

د . محمد حافظ غانم ، محاضرات عن النظام القانوني للبحار ، المرجع السابق ص ٣١ وما بعدها .

د . محمد طلعت الغنيمي ، الوجيز في قانون السلام ، ص ٥٤٥ ، وما بعدها ، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة ، ١٩٧٥ ، ص ٣٢ وما بعدها .



## ١ - الوضع القانوني للسفن الخاصة :

ويقصد بالسفن الخاصة ، تلك المملوكة للأفراد أو لهيئات خاصة ويتم تشغيلها لأغراض تجارية ، ويدخل في حكمها أيضا السفن المملوكة للدولة والتي تستعمل في أغراض تجارية ويحكم الوضع القانوني لهذه السفن في الموانئ الأجنبية ، المبادئ التالية :

(أ) للسفن الخاصة الحق في دخول الموانئ الأجنبية بحرية . وقد نصت على هذا المبدأ اتفاقية جنيف لعام ١٩٢٣ في مادتها الثانية ، فلا تجوز لدولة أن تغلق موانئها البحرية في وجه السفن التجارية الأجنبية الا اذا دعت لذلك ظروف استثنائية ( تتعلق بالنظام العام أو الأمن أو بالصحة مثلا ) على أن يطبق الحظر على جميع السفن بما فيها الوطنية .

(ب) تلتزم السفن باحترام تشريعات دولة الميناء المتعلقة بالبوليس والأمن والجمارك والصحة ويستثنى من ذلك السفن التي تضطر لدخول الميناء لظرف قهري .

## (ج) فيما يتعلق بالاختصاص القضائي :

لا تباشر دولة الميناء اختصاصها القضائي على ما يحدث على ظهر السفن الراسية بالميناء الا في الحدود التي يمس فيها ما حدث مصالحها ، أو في حالة ما اذا كانت هذه الدولة في وضع أفضل بالنسبة لتحقيق العدالة من أى دولة أخرى . ولتوضيح ذلك يتعين التفرقة بين الاختصاص المدني - والاختصاص الجنائي : أما عن خضوع السفن الأجنبية للقضاء المدني ، فمن المقرر أن دولة الميناء تكون مختصة اذا كان النزاع يهم شخصا من خارج طاقم السفينة ، وفيما عدا ذلك يكون الاختصاص لدولة العلم أى لدولة جنسية السفينة ، وقد يتولى ذلك قتل دولة السفينة الموفد لدى دولة الميناء .

وأما عن الخضوع للقضاء الجنائي لدولة الميناء اختلفت تطبيقات الدول

في هذا الشأن وان كان المبدأ العام هو اختصاص دولة الميناء بنظر ما يحدث في موانئها من جرائم .

ويسود العمل الدولي هنا مذهبان :

### المذهب الفرنسي :

وقد أوضحه مجلس الدولة الفرنسي في الفتوى التي أصدرها في ٢٠ نوفمبر ١٨٠٦ بمناسبة ما ثار حول مدى اختصاص السلطات الفرنسية في التصدي لحادثة اعتداء وقعت بين بحارة أمريكيين في مينائي مرسيليا وأنفوس . وجاء في هذه الفتوى أن الاختصاص الاقليمي لفرنسا يمتد فقط الى :

- ١ - الجرائم التي ترتكب على ظهر السفينة ضد شخص أجنبي عن طاقمها .
- ٢ - الحالات التي يطلب فيها قبطان السفينة أو قنصل دولة علمها مساعدة السلطات الفرنسية .
- ٣ - الجرائم التي ترتب تهديدا أو اخلاقا بالأمن في الميناء .

أما بالنسبة للجرائم التي ترتكب بين أفراد الطاقم أو الوقائع التي تمس النظام الداخلي للسفينة فحسب ، فانها لا تدخل في اختصاص السلطات الفرنسية المحلية .

**وأما المذهب الثاني فهو المذهب الانجليزي** والذي اتجه في البدء الى تقرير الاختصاص المطلق لدولة الميناء بالنسبة لجميع الوقائع التي تحدث على ظهر السفن الأجنبية الموجودة بالميناء . غير أن القضاء الانجليزي قد خفف من اطلاق هذا المبدأ كثيرا خصوصا فيما يتعلق بالنظام الداخلي للسفينة والعلاقات الداخلية بين أفراد الطاقم حيث قد استبعدت من نطاق الاختصاص الاقليمي . وهذا يجعلنا نقرر اقتراب المذهب الانجليزي من المذهب الفرنسي عملا . هذا وتميل أكثرية الدول في الواقع الى الأخذ بالاتجاه الفرنسي في معاملة السفن الأجنبية الخاصة . ويجرى العمل في مصر على اخضاع هذه السفن لاختصاصها المحلي خاصة بالنسبة للجرائم التي تعدى آثارها طاقم السفينة أو تتضمن

خروجاً على نظام الميناء أو تهدد أمنه ، كما أنه يجوز القبض على أشخاص يوجدون على ظهر تلك السفن<sup>(١٠)</sup> .

## ٢ - الوضع القانوني للسفن العامة :

السفينة العامة هي التي تستخدمها السلطات العامة في الدولة لأداء خدمات عامة ولغير أغراض التجارة . وتنقسم السفن العامة الى قسمين : سفن حربية وسفن غير حربية .

والسفن العامة عموماً ، وضع يختلف عن وضع السفن الخاصة أثناء تواجدها في ميناء دولة أجنبية . وفي هذا الخصوص تأخذ الدول أساساً بالمبادئ التالية :

(أ) لدولة الميناء الحق في أن تنظم أو تمنع تواجد السفن العامة الأجنبية خاصة السفن الحربية في موانئها ، فلها أن تحدد مدة الإقامة وعدد السفن التي يمكن تواجدها في الميناء وشروط دخولها وهكذا . وعادة تقوم دولة الميناء بحظر دخول السفن الحربية الأجنبية في أوقات الحرب .

(ب) لا تخضع السفن العامة للاختصاص التشريعي أو القضائي لدولة الميناء ، بالنظر الى كونها مظهر من مظاهر سلطان الدولة العام مما يسبغ عليها صفة تمثيلية للدولة ، وان كانت هذه السفن تلتزم احتراماً لسيادة دولة الميناء بعدم الخروج على التشريعات المحلية المتعلقة بالأمن والصحة والملاحة .

وإذا حدث ولجأ أحد الخارجين على القانون الى سفينة عامة أجنبية موجودة بميناء الدولة ، فمن المقرر - كقاعدة عرفية دولية - التزام قائد السفينة بتسليم المجرم العادي الى السلطات المحلية ، ولا يوجد هذا الالتزام بالنسبة للمجرمين السياسيين الا في حالة وجود اتفاق خاص بهذا الشأن بين دولة الميناء ودولة السفينة .

(١٠) راجع د. محمد حافظ غانم ، مبادئ القانون الدولي العام ، ١٩٧٢ ، ص ٣٧٩ وما بعدها . د. محمد طلعت الغنيمي ، الوجيز ، ص ٥٥٤ وما بعدها .

وفي حالة وجود التزام بتسليم المجرم ورفض قائد السفينة تسليمه الى السلطات المحلية فلا تملك هذه السلطات دخول السفينة وتفريشها للقبض على المجرم ، وكل ما لها هو سلوك طريق المسؤولية الدولية .

## الموضوع الثاني

### البحر الاقليمي

#### La Mer territoriale

البحر الاقليمي فكرة يعرفها العالم كله . هي فكرة قانونية سواء من وجهة نظر القانون الدولي أو القانون الداخلي . وهي في الواقع فكرة لها أهميتها غير العادية بالنسبة للأنظمة الادارية أو الصحية أو التجارية أو المتعلقة بالأمن في كل دولة . فكرة لها تأثيرها الضخم في اطار القانون الدولي وعلى مستوى العلاقات فيما بين الدول .

وتتضح هذه الأهمية بصفة خاصة على صعيد الوطن العربي الذي تطل أراضيه على محيطين هما المحيط الأطلنطي والمحيط الهندي بينهما البحرين الأبيض المتوسط والأحمر هذا بالإضافة الى الخليج العربي . ويبلغ الطول الكلي للشواطئ العربية ٢٠٤٠٠ كيلومترا (١١) .

والبحر الاقليمي عموما ، هو مساحة من البحار متاخمة لشواطئ الدولة تمتد فيما وراء اقليمها البري ومياهها الداخلية . وبمعنى آخر هو رقعة من البحار تنحصر بين المياه الداخلية والشاطئ من جهة وأعلى البحار من جهة أخرى (١٢) .

(١١) راجع : د. صفى الدين أبو العز ، السواحل والجزر العربية ، دراسة عامة ، غير منشورة .

(١٢) راجع بصفة عامة ، محمد سعيد محمد الخطيب ، الوضع القانوني للبحر الاقليمي ، رسالة دكتوراه ١٩٧٥ . دى فيرون ، القانون الدولي للبحر ، الجزء الأول ، ١٩٥٨ ، ص ٣٧ وما بعدها .

A. Kolodrine, Territorial Waters and International law, International affairs (Moscow) 1969 — 8, pp. 78 — 81.

واقصد توصل مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحر الذي عقد في جنيف عام ١٩٥٨ الى وضع اتفاقية عامة بشأن البحر الاقليمي والمنطقة المجاورة ، وذلك كأول اتفاقية عامة في هذا الخصوص تنجح الدول في التوصل اليها . هذا وان كان نظام البحر الاقليمي محل مناقشات الآن داخل المؤتمر الثالث لقانون البحار الا أنها لن تكون ذات تأثير جوهري في النظام القانوني للبحر الاقليمي ومدى سلطان دولة الشاطئ عليه حسب ما أقرته اتفاقية عام ١٩٥٨ .

ومن دراسة المناقشات والاتجاهات الفقهية والعملية المختلفة قبل وبعد عام ١٩٥٨ يتبين لنا فكرة البحر الاقليمي تخضع لنظام وسط بين نظام البحار العامة التي تقوم على تيسير الاتصالات البحرية الدولية على أساس الملاحة الحرة لجميع السفن ، والنظام القانوني الاقليمي الذي يقوم على السيادة الاقليمية للدولة لرعاية مصالحها الاقتصادية والاستراتيجية وغيرها من المصالح الحيوية .

ومن هنا كانت المشكلات التي جذبت الانتباه في خصوص فكرة البحر الاقليمي هي المتعلقة بتحديد ماهيته من حيث الطبيعة القانونية لحقوق الدولة الشاطئية عليه والنظام القانوني للبحر الاقليمي ومداه .

#### اولا : الطبيعة القانونية لحقوق الدولة الشاطئية :

ثار نقاش قديم في الفقه حول الطبيعة القانونية لحقوق دولة الشاطئ على بحرهما الاقليمي ، ولقد تركزت الآراء المختلفة في هذا الشأن في عدة نظريات أهمها :

النظرية الأولى ناصرها عدد من فقهاء القرنين الثامن عشر والتاسع عشر ومن أبرزهم فانتل ، وفالين وهال ، وهي التي تقرر أن حقوق دولة الشاطئ هي حقوق ملكية على أساس أن البحر الاقليمي يختص بكونه شيئا قابلا للملك .

غير أن هذه النظرية يعيها أنها تغفل بعض الحقائق الجوهرية المتصلة بحق الملكية وهي أن الملكية تتضمن ضرورة وضع اليد ( الحيازة ) على الشيء المملوك

وهذا لا يكون الا بصورة فعلية ومستمرة وهو أمر لا يتحقق بالنسبة للبحر الاقليمي حيث أنه غير قابل للتملك المادى والمستمر (١٣).

والنظرية الثانية تبناها الفقيه الفرنسى Ch. Dupuis وعرضها في دروسه التى ألقاها بمعهد القانون الدولى بلاهاى عام ١٩٢٤ (١٤) وهى التى تقرر أن الدولة الشاطئية سيد على البحر الاقليمي أى أن هناك رابطة سيادة الدولة وبحرها الاقليمي الا أن هذه السيادة مقيدة بما هو فى الصالح المشترك للملاحة .

وتقرب هذه النظرية في نتائجها مع نظرية الملكية السابق ذكرها . وهى الأخرى لا تسلم من أوجه القصور بها خاصة من ناحية كونها لا تتضمن تحديدا ثابتا وموضوعيا للمدى الذى تمتد اليه هذه السيادة .

وعلى خلاف ما سبق ، اتجهت النظرية الثالثة الى تقرير أن ما لدولة الشاطيء على بحرها الاقليمي هو حق فرض قيود على الملاحة فيه مؤسسة على ضرورات حمايتها الذاتية . وليس البحر الاقليمي فى ضوء هذه الفكرة سوى تعبير اتعين مجموعة من الارتفاقات الشاطئية اقتضتها طبيعة الأشياء وتخص الدولة الشاطئية لمجرد كونها شاطئية .

ولقد صاغ هذه النظرية الفقيه Delapradelle فى دراسة له حول حق الدولة الشاطئية على بحرها الاقليمي « (١٥) .

ولكن هذه النظرية يعيها الاستناد الى فكرة غير معروفة ليس فقط فى القانون الدولى ولكن أيضا فى القانون الخاص الداخلى وهى فكرة الارتفاقات الطبيعية ، بل أن فريقا قويا من الفقهاء ينكر وجود ارتفاقات حقيقية فى القانون الدولى .

(١٣) قارن محمد سعيد الخطيب ، المرجع السابق ، ص ٢٦٢ وما بعدها .

R.C.A.D.I., 1924, T. I, p. 162 et s.

(١٤)

Rev. de dr. international public, t. V., p. 264 et s. (١٥)

وبعد عرض هذه النظريات الثلاث يبقى التساؤل قائما حول الطبيعة القانونية لعلاقة دولة الشاطئ ببحرها الاقليمي .

ولو نظرنا الى تعريف البحر الاقليمي حسب اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ لوجدنا أنه يقرر أن سيادة الدولة تمتد الى ما بعد اقليمها البحري ومياهها الداخلية الى حزام من البحر متاخم لشواطئها يعرف بالبحر الاقليمي ، وأن هذه السيادة تمارس مع عدم الاخلال بأحكام الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى .

ومن تحليل هذا التعريف يتضح أن واضعي الاتفاقية ينظرون الى البحر الاقليمي على أنه رقعة من البحار اقتضت اعتبارات معينة منح سلطات للدولة الشاطئية المطلة عليها مباشرة لتنظيم الملاحة فيها . وهذه الاعتبارات ترجع الى أهمية المحافظة على المصالح الأمنية والاقتصادية للدولة الشاطئية . هذه المحافظة التي ينبغي اجراؤها في ضوء اعتبارات الصالح العام للجماعة الدولية منعا للتعسف في استعمالها .

وقد سبق لمحكمة العدل الدولية أن أكدت هذه الحقيقة بتقريرها أن أساس منح الدولة الشاطئية سيادة على البحر الاقليمي يستند الى مصالح هذه الدولة على شواطئها<sup>(١٦)</sup> والعمل على حماية هذه المصالح .

### ثانيا : النظام القانوني للبحر الاقليمي :

يتضح مما سبق لدولة الشاطئ حقوقا على البحر الاقليمي اقتضتها اعتبارات المحافظة على مصالحها الحيوية . ومن هنا يسهل فهم حقيقة أن نظام البحر الاقليمي تحقق بشأنه الاتفاق تقريبا منذ مؤتمر التقيين الذي عقد في عهد عصبة الأمم بلاهاي عام ١٩٣٠ وتؤكد في مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار عام ١٩٥٨ بجنيف .

(١٦) راجع :

Mario Scerni, Les espaces maritimes et le pouvoir des Etats, RCADI, 1967 — III, 132.

فالبحر الاقليمي يخضع للسيادة الاقليمية لدولة الشاطئ ، وتمتد هذه السيادة لتشمل الفضاء الجوي الذي يعلوه وقاع البحر وباطن تربته<sup>(١٧)</sup> . ومعنى ذلك أن المدولة الشاطئية حق مباشرة اختصاصها العام على بحرها الاقليمي ، وأن تباشر استغلال الثروات الطبيعية الحية وغير الحية الموجودة به ، وحق تنظيم الطيران فوقه .

ولا يحد من هذه السيادة سوى قيد وحيد هو كفالة المرور البرى لسفن الدول الأجنبية وهذا هو القيد الذى يفرق ولاية الدولة على بحرها الاقليمي عن ولايتها على مياهها الداخلية .

### ١ - المرور البرى لسفن الدول الأجنبية :

لسفن كافة الدول أن تستخدم المياه اقليمية من أجل العبور أو من أجل الدخول الى المياه الداخلية لدولة الشاطئ أو الخروج منها .

فمن المقرر كقاعدة عامة فى القانون الدولي أنه يجب على دولة الشاطئ عدم اعاقه مرور السفن الأجنبية فى بحرها الاقليمي ، بل ويجب عليها أن تعلن بصورة كافية عن مخاطر الملاحة - اذا وجدت - فى بحرها الاقليمي والتي تكون على علم بها<sup>(١٨)</sup> وعليها أيضا عدم التمييز فى المعاملة بين السفن الأجنبية

(١٧) المادتين الأولى والثانية من اتفاقية ١٩٥٨ ويقابلها نص المادة ١ من نص المشروع المراجع .

(١٨) وهذه القاعدة اكدتها اتفاقية جنيف بشأن البحر الاقليمي والمنطقة المجاورة لعام ١٩٥٨ حيث قررت المادة ١٥ منها « ١ - يجب على الدولة الشاطئية الاتعيق المرور فى البحر الاقليمي . ٢ - يجب على دولة الشاطئ أن تعلن اعلانا كافيا عن أخطار الملاحظة التي تكون علم بها فى نطاق بحرها الاقليمي » . وقد ورد ذات الحكم فى اادة ٢٣ من المشروع المراجع النص الموحد والتي تنص على أنه « ١ - على الدولة الشاطئية الا تعليق المرور البرى للسفن الأجنبية عبر بحرها الاقليمي الا وفق ما تقرره هذه الاتفاقية ، وعليها بصورة خاصة فى تطبيقها لهذه المواد أو لاي من القوانين أو الأنظمة الموضوعة بموجب أحكام هذه المواد ، أن تمتنع عما يأتى :

(١) فرض شروط على السفن الأجنبية يكون اثرها العملى حرمان تلك السفن من حق المرور البرى أو تعطيل هذا الحق ( رأت وفود دولة الامارات العربية =



فيما يتصل بهذا المرور . والمرور معناه ، الملاحة عبر البحر الاقليمي بقصد عبور تلك المياه دون الوصول الى المياه الداخلية أو الدخول فيها أو الخروج الى أعلى البحار من المياه الداخلية . هذا ويشتمل المرور ، على الوقوف ، والرسو - ولكن بقدر ما يكون ذلك متصلا بالملاحة العادية أو نتيجة ظروف قاهرة أو بسبب وقوع السفينة في محنة (١٩) .

والمرور المقصود هنا هو المرور البري الذي عرفته المادة ١٤ من اتفاقية عام ١٩٥٨ بأنه المرور غير الضار بالسلام وحسن النظام أو سلامة دولة الشاطئ

= والعراق وليبيا واليمن ومنظمة التحرير الفلسطينية خذف عبارة « تعطيل هذا الحق » وذلك خلال اجتماعات لجنة الخبراء العرب لقانون البحر التي جرت في تونس في يونية ١٩٧٦ .

(ب) التمييز شكلا أو فعلا ضد سفن أى دولة أو ضد تحمل بضائع الى دولة ما أو منها أو نيابة عنها .

(٢) على الدولة الشاطئية أن تعلن الاعلان الواجب عن كل الأخطار الملاحية التي تعلم بوجودها داخل بحرها الاقليمي .

(١٩) وهذا ما نصت عليه المادة ١٤ من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ وأخذته عنها المادة ١٥ من مشروع النص الموحد التي تقرر :

« (١) يعنى المرور الملاحة عبر البحر الاقليمي لفرض :

(أ) اجتياز ذلك البحر دون الدخول في المياه الداخلية أو زيادة مرفق من مرافق مرفأ أو ميناء يقع خارج المياه الداخلية .

(ب) أو التوجه الى أو من المياه الداخلية او الى أو من مثل هذا المرفق المرفئ أو المينائي .

« (٢) ويشتمل المرور على التوقف والرسو ، على أن يكون ذلك فقط الى المدى الذي يكون فيه هذا التوقف أو الرسو من ملابسات الملاحة العادية أو حين تقتضيه قوة قاهرة أو حالة شدة أو حين يكون لأغراض تقديم المساعدة لأشخاص أو سفن أو طائرات في حالة خطر أو شدة ويكون المرور في غير ذلك من الأحوال متواصلا وسريعا » .

ورغم أن المشروع المراجع بنيويورك قد نقل نفس النص في المادة ١٧ منه الا أنه أجرى تعديلا على صياغة الفقرة الثانية حيث بدأت بالنص على أن « المرور يجب أن يكون متواصلا وسريعا ، ومع ذلك يشتمل المرور على التوقف . . . » الى آخر النص . وهذا التعديل يفيد الاتجاه نحو تأكيد أن القاعدة هو أن يكون المرور عبر البحر الاقليمي للسفن الاجنبية سريعا ومتواصلا أما ما عدا ذلك فلا يعدو أن يكون سوى استثناءا تقتضيه الظروف .

ومثل هذا المرور يجب أن يتم طبقا لنصوص الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي . كما عرفه المشروع المراجع للنص الموحد الذي وضع في نيويورك عام ١٩٧٦ بصورة أكثر ايضاحا وتفصيلا في المادة ١٨ منه والتي تقرر :

١ - يكون المرور بريئا ما دام لا يضر بسلم الدولة الشاطئية أو بحسن نظامها أو بأمنها ، ويتم مثل هذا المرور طبقا لهذه المواد ولقواعد القانون الدولي الأخرى .

٢ - يعتبر مرور سفينة أجنبية ضارا بسلم الدولة الشاطئية أو بحسن نظامها أو بأمنها اذا اضطعت السفينة أثناء وجودها في البحر الاقليمي بأى من النشاطات التالية :

(أ) أى تهديد باستعمال القوة أو أستعمالها ضد السلامة الاقليمية أو الاستقلال السياسى للدولة الشاطئية أو بأى شكل آخر ، انتهاكا لمبادئ القانون الدولي المضمنة في ميثاق الأمم المتحدة .

(ب) أى مناورة أو تدريب بأسلحة من أى نوع .

(ج) أى عمل يستهدف جمع المعلومات ويكون من شأنه الأضرار بدفاع الدولة الشاطئية أو أمنها .

(د) أى عمل دعائى يستهدف المساس بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها .

(هـ) اطلاق أى طائرة أو انزالها أو تحميلها .

(و) اطلاق أى جهاز عسكري أو انزاله أو تحميته .

(ز) تحميل أو انزال أى شخص أو عمله أو بضاعه على نحو مناف للأنظمة الجمركية والضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحية للدولة الشاطئية .

(ح) أى عمل من أعمال التلوث المقصود والجدى المنافى لأحكام هذه الاتفاقية .

- (ط) أى نشاطات تتعلق بالصيد .  
 (ى) الاضطلاع بنشاطات بحثية أو دراسية من أى نوع كان .  
 (ك) أى عمل يستهدف التدخل فى شبكات المواصلات وأى تسهيلات أخرى أو تجهيزات المدولة الشاطئية .  
 (ل) أى نشاط آخر ليست له علاقة مباشرة بالمرور «(٢٠)» .

ولقد كانت الفقرة الثالثة من المادة ١٦ من مشروع جنيف الموحد تقضى بأنه : ( لا تنطبق أحكام الفقرة ٢ على أى نشاط من النشاطات المشار إليها فى الفقرات الفرعية ( هـ ) الى ( ل ) يكون ضروريا بسبب قوة قاهرة أو حالة شدة أو لغرض تقديم المساعدة لأشخاص أو لسفن أو طائرات فى حالة خطر أو محنة . وفى مثل هذه الحالات يتعين على السفينة الأجنبية أن تقوم ، حسب مقتضى الحال ، باعلام سلطات الدولة الشاطئية ، بأسرع ما يمكن بالاجراءات المتخذة ) ولقد حذفت هذه الفقرة فى المشروع المراجع بنيويورك ، وان كان هذا على ما يبدو ولا يعنى استبعاد حكمها اكتفاء بما ورد فى الفقرة الثانية من المادة ١٧ والذى يفيد هذا المعنى (٢١) .

(٢٠) يقابل هذا النص الفقرتين الاولى والثانية من المادة ١٦ من مشروع النص الموحد فى جنيف عام ١٩٧٥ ولكن هل جاء ذكر هذه النشاطات حصر لها أم لمجرد التمثيل ؟ وهنا وجد اتجاه يرى أنها حالات أشير إليها على سبيل المثال وليس الحصر ، وهو ما يؤيده الرأى القالب فى لجنة الخبراء العرب لقانون البحر خلال اجتماعها بتونس فى يونية عام ١٩٧٦ ويذهب البعض الى عدم الحاجة الى ذكر هذه الحالات والاكتفاء بمعيار عام يعرف المرور البرىء ( ومنه رأى ليبيا ومنظمة التحرير الفلسطينية ) ويعتقد آخرون أنها وردت على سبيل الحصر منعا للخلافات المستقبلية . وفى اعتقادنا أن ذكر النشاطات المحظورة فى المادة جاء بقصد التوضيح لمفهوم المرور البرىء حتى لا يكون الأمر قاصراً على معيار مجرد محل لتأويلات وتفسيرات مختلفة ومتناقضة ، ثم أن صياغة النشاطات المحظورة جاء فى بعض الحالات فى صياغات عامة بما يفيد امكانية شمولها لنشاطات أخرى لم يرد ذكرها صراحة وهذا يعنى أن واضع مشروع النص لم يقصد الحصر بقدر ما كان يقصد التوضيح .

(٢١) ولعل هذا هو ما دفع لجنة الخبراء العرب خلال اجتماعها الأخير الى أن تقرر أنها توافق على نص المادة ١٧ وترى أن يضاف الى نهاية فقرتها الثانية ما يلى :

=

هذا ومن المقرر وفقا لاتفاقية جنيف عام ١٩٥٨ - وسارت على ذلك أيضا نصوص المشروع الموحد - أن مرور سفن الصيد الأجنبية عبر البحر الاقليمي لا يعتبر بريئا اذا لم تراعى القوانين والأنظمة التي تكون الدولة الشاطئية قد وضعتها ونشرتها لأجل منع هذه السفن من الصيد في البحر الاقليمي<sup>(٣٣)</sup>

وإذا كان القانون الدولي قد اعترف للسفن التجارية الأجنبية بالمرور البريء عبر البحر الاقليمي فإنه لم يحظر ذلك بالنسبة للسفن الحربية الأجنبية ، ولم يفرض هنا سوى قيد يتمثل في ضرورة أن تسير الغواصات ( وسفن الملاحه الغاطسة الأخرى ) طافية فوق سطح الماء ورافعة علمها ، ما لم تصرح الدولة انشاطية بخلاف ذلك<sup>(٣٣)</sup> وان كان يمكن للدولة الشاطئية في بعض الظروف

= « وفي مثل هذه الحالات يتعين على السفن الأجنبية أن تقوم حسب مقتضى الحال باعلام سلطات الدول الساحلية بأسرع ما يمكن بالاجراء المتخذ » .  
ويعارض مندوب العراق هذه الاضافة اكتفاء بالنص كما هو .

وفي رأينا أن هذا الاقتراح بالاضافة في محله لأنه يحول أو على الأقل يقلل من احتمالات الاساءة في استعمال الرخصة المخولة لسفن الدول الأجنبية في التوقف أو الرسو في المياه الاقليمية للدول الشاطئية ويحيط الأخيرة علما بما يجرى عبر بحرنا الاقليمي من حيث كونه مشروعاً أو غير مشروع لتقييم موقفها على هذا الأساس .

(٢٢) المادة ٥/١٤ من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ وتقابلها المادة ٤/١٦ من مشروع النص الموحد وهو ما يفهم أيضا من حكم الفقرة الرابعة من المادة ١٩ من المشروع المراجع في نيويورك .

(٢٣) راجع الفقرة ٦ من المادة ١٤ من اتفاقية ١٩٥٨ وتقابلها المادة ١٧ من مشروع النص الموحد والتي صارت المادة ١٩ من المشروع المراجع والتي تنص على أنه « في البحر الاقليمي على الغواصات وسفن الملاحه الغاطسة الأخرى أن تمارس الملاحه طافية ورافعة علمها » . ولقد اقترحت لجنة الخبراء العرب في اجتماعها بتونس تعديل المادة ١٩ على الشكل التالي : « في البحر الاقليمي على الغواصات وسفن الملاحه الغاطسة الأخرى أن تبحر طافية ورافعة علمها ومراعية للقوانين والأنظمة التي تضعها الدولة الساحلية » أي أن التعديل ينصرف الى اضافة هذه الجملة الأخيرة المشار اليها والتي تهدف الى تأكيد ضرورة احترام قوانين وأنظمة الدولة الشاطئية . وفي اعتقادنا أن هذه الاضافة لا داعي لها لأن ما تهدف اليه تؤكد الفقرة الرابعة من المادة ٢٠ من المشروع المراجع ( والتي تقابل الفقرة الرابعة من المادة ١٨ من مشروع جنيف للنص الموحد ) والتي تقر التزام السفن الأجنبية للممارسة لحق المرور البريء عبر البحر الاقليمي بالعمل وفق القوانين واللوائح التي تضعها الدولة الشاطئية وكافة الأنظمة الدولية المقبولة عموما والمتعلقة بمنع لتصادم في البحر .

أن تعتبر مرور السفن الحربية غير برىء وهنا تملك حق تنظيم هذا المرور يفرض قيود عليه أو اشتراط الاذن أو الاخطار السابق .

وبالنظر الى أن ما سبق تقريره من السماح للسفن الأجنبية بالمرور عبر المياه الاقليمية من شأنه تواجد سفن أجنبية داخل البحر الاقليمي لدولة الشاطئ فانه من الأهمية بمكان أن نحدد مركزها القانوني .

## ٢ - المركز القانوني للسفن الأجنبية في البحر الاقليمي :

ينبغي كمبدأ عام أن تلتزم كافة السفن الأجنبية أثناء مرورها ، باحترام التشريعات واللوائح التي تصدرها الدولة الشاطئية وبخاصة تلك المتعلقة بنظم النقل والملاحة . ويثور التساؤل حول مدى السلطات التي تمارسها الدولة على السفينة الأجنبية خلال تواجدها في مياهها الاقليمية . وهنا نفرق بين السفن العامة والسفن الخاصة .

(أ) والسفينة العامة هي السفينة التي تستخدمها السلطات العامة في الدولة لأداء خدمات عامة وغير أغراض التجارة . وتنقسم هذه السفن الى قسمين : سفن حربية وسفن غير حربية مثل سفن البريد والمستشفيات وسفن الارصاد الجوية .

وليس للدولة الشاطئية أن تمارس أية سلطة على هذه السفن طالما أنها تحترم تشريعاتها وأنظمتها . وفي حالة مخالفة هذه السفن لهذه النظم فكل ما تملكه الدولة الشاطئية هو أن تطالبها بالخروج من بحرها الاقليمي . وقد قررت ذلك المادة ٢٣ من اتفاقية البحر الاقليمي لعام ١٩٥٨ بالنسبة للسفن الحربية حيث نصت على أنه « اذا لم تمثل أى سفينة حربية لنظم الدولة الشاطئية الخاصة بالمرور في البحر الاقليمي وتجاهلت أى طلب للاذعان وجه اليها فان للدولة الشاطئية أن تطلب من السفينة الحربية مغادرة البحر الاقليمي » (٢٤) .

(٢٤) راجع أيضا نص المادة ٣٠ من مشروع جنيف ، والمادة ٢٩ من المشروع المراجع على أنه يلاحظ أن نص المادة الأخيرة لا يختلف في حكمه عن نص اتفاقية =

(ب) وبالنسبة للسفن الخاصة ( ويقصد بها السفن المملوكة لأفراد أو لهيئات خاصة ويتم تشغيلها لأغراض تجارية ، ويدخل في حكمها أيضا السفن المملوكة للدولة والتي تستعمل في أغراض تجارية ) أو السفن التجارية عموما ، فمن المقرر أنه ليس لدولة الشاطئ أن تباشر اختصاصا جنائيا على السفن الأجنبية المارة في بحرها الاقليمي سواء للقبض على أى شخص أو لاجراء أية تحقيقات فيما يتصل بأى جريمة ارتكبت على ظهر السفينة أثناء مرورها الا في الحالات الآتية :

- ١ - اذا كانت آثار الجريمة تمتد الى الدولة الشاطئية .
  - ٢ - اذا كانت الجريمة من نوع يخل بأمن الدولة أو بحسن النظام في البحر الاقليمي .
  - ٣ - اذا طلب ربان السفينة أو قنصل الدولة التى ترفع السفينة علمها مساعدة السلطات المحلية .
  - ٤ - اذا بدا ذلك لازما لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات .
- ولا تؤثر هذه القواعد على حق دولة الشاطئ في مباشرة ما يخولها قانونها من اجراءات بقصد القبض أو التحقيق على ظهر السفن الأجنبية التى تعبر البحر الاقليمي بعد مغادرة مياهها الداخلية . وعلى الدولة الشاطئية أثناء مباشرتها لاختصاصاتها السابقة أن تولى المراعاة الواجبة لصالح الملاحة وأن تخطر السلطات القنصلية لدولة علم السفينة قبل اتخاذ أى اجراء ، وأن تيسر الاتصال بين هذه السلطات وطاقم السفينة .

= جنيف لعام ١٩٥٨ ، بينما كان نص المادة ٣٠ من مشروع جنيف عام ١٩٧٥ يقرو ضرورة أن تكون مغادرة السفينة الحربية المخالفة للبحر الاقليمي بناء على طلب الدولة الشاطئية عن طريق خط آمن سريع تعينه لها الدولة الشاطئية

by such safe and expeditious route as may be directed by the Coastal state.

وقد حذفت هذه العبارة الأخيرة من النص المراجع . وترى لجنة الخبراء العرب العودة الى نص المادة ٣٠ من مشروع جنيف المتضمن للتحديد الوارد في هذه العبارة .

ولا يجوز للدولة الشاطئية أن تتخذ أية اجراءات فى مواجهة سفينة أجنبية بسبب جريمة ارتكبت على ظهرها قبل دخول البحر الاقليمى اذا كانت قادمة من ميناء أجنبى ودون أن تدخل المياه الداخلىة (٢٥) .

ولا يجوز لدولة الشاطيء أن توقف أية سفينة أجنبية مارة عبر بحرها الاقليمى أو أن تحول مسارها لغرض مباشرة اختصاصها المدنى فيما يتعلق بشخص موجود على ظهرها . ولا يجوز لها ممارسة اجراءات تنفيذية أو تحفظية ضد السفينة لغرض اتخاذ أى اجراءات مدنية الا فيما يتعلق بالالتزامات أو التبعات التى ارتبطت بها السفينة أثناء عبورها مياه الدولة الشاطئية أو لغرض رحلتها . ولكن لدولة الشاطيء حق اتخاذ الاجراءات التنفيذية المدنية أو وقف السفينة الأجنبية فى حالة وجود هذه السفينة راسية فى البحر الاقليمى أو خلال عبورها البحر الاقليمى بعد مغادرة المياه الداخلىة للدولة (٢٦) .

ولا يجوز فرض أى رسم على السفن الأجنبية لمجرد مرورها عبر البحر الاقليمى ويجوز فرض هذه الرسوم فقط ان كان ذلك مقابل خدمات محددة قدمت الى هذه السفن وتجبى هذا الرسوم بدون تمييز (٢٧) .

هذا ، واذا لم تلتزم أى سفينة أجنبية أثناء مرورها عبر البحر الاقليمى بالقوانين والأنظمة المتعلقة بالملاحة ، فان هذه السفينة تتحمل تبعه أى ضرر يلحق بالدولة الشاطئية بما فى ذلك يئنتها وأى من مرافقها أو منشآتھا أو ممتلكاتها الأخرى ، أو بأى سفينة من السفن التى ترفع علمها .

(٢٥) المادة ١٩ من اتفاقية جنيف وتقابلها المادة ٢٥ من مشروع جنيف والمادة ٢٦ من النص المراجع .

(٢٦) المادة ٢٠ من اتفاقية جنيف وتقابلها المادة ٢٦ من مشروع جنيف والمادة ٢٧ من النص المراجع .

(٢٧) المادة ١٨ من اتفاقية جنيف وتقابلها المادة ٢٤ من مشروع جنيف والمادة ٢٥ من النص المراجع .

ومن جهة أخرى ، اذا اتخذت الدولة الشاطئية في معرض تطبيقها لنظمها وتشريعاتها تصرفا مناقضا للقواعد السابقة وأدى ذلك الى الحاق خسارة أو ضرر بأية سفينة أجنبية مارّة ببحرها الاقليمي ، فانه يقع على هذه الدولة مسئولية تعويض مثل هذه الخسارة أو الضرر (٢٨) .

### ٣ - حق الصيد في البحر الاقليمي واستغلال ثروته :

للدولة الشاطئية حق خالص في الصيد في بحرها الاقليمي . ولها بمقتضى سيادتها عليه أن تضع التنظيم الملائم لممارسة الصيد والاحتفاظ به لرعاياها وحدهم . ومع ذلك يمكنها أن تصرح للأجانب بممارسة الصيد في بحرها الاقليمي في حدود معينة ووفق شروط يتفق عليها ، وقد يحدث أيضا أن تتنازل الدولة الشاطئية لدولة أجنبية عن ممارسة الصيد وتنظيمه في بحرها الاقليمي .

وبالإضافة الى قصر الصيد على الدولة الشاطئية فان استغلال الثروات الطبيعية الأخرى في مياه البحر الاقليمي وقاعه وما تحت القاع حق خالص أيضا للدولة لا يجوز لدولة أجنبية أن تباشره بدون اذن من دولة الشاطيء . كما أن سلطة اجراء الدراسات والأبحاث العلمية خاصة بالدولة الشاطئية أيضا .

### ٤ - حق الطيران فوق البحر الاقليمي :

وللدولة الشاطئية كذلك حق تنظيم الطيران فوق مياهها الاقليمية مثلما تنظم ذلك تماما فوق اقليمها البري ، وبالتالي يمكنها اتخاذ ما تراه متفقا مع مصالحها في هذا الشأن مثل أن تعلق الطيران على اذن سابق منها .

(٢٨) المادة ٢٣/٢ من مشروع جنيف . ولقد حذفت هذه المادة من مشروع النص المراجع . ولعل ذلك يرجع الى أن ما تضمنته من حكم ليس سوى تطبيق لقاعدة قانونية دولية تاکدت في الفقه والعمل الدوليين مؤداها أنه لا يجوز لدولة أن تتدّرع بقانونها الداخلي للتحلل من التزاماتها الدولية والتخلص من المسئولية القانونية الدولية الناجمة عن ذلك التحلل ( راجع مؤلفنا في القانون الدولي العام ، الطبعة الأولى : ١٩٧٥ - ١٩٧٦ ، ص ٤٩ وما بعدها ) وهو الأمر الذي أظهر عدم الحاجة الى الإبقاء على النص الوارد في مشروع جنيف اكتفاء بالقاعدة الدولية العامة . ولكن لجنة الخبراء العرب اقترحت في اجتماعها بتونس اضافة مادة الى النص المراجع تقابل بنصها المادة ٢٣ من مشروع جنيف .



## ثالثا : تحديد البحر الاقليمي :

أثارت مسألة تحديد البحر الاقليمي الكثير من الخلافات بالنظر الى ارتباطها باعتبارات مصلحة تتمثل أساسا في تحديد مناطق الصيد واستغلال الثروات الأخرى بالإضافة الى الاعتبارات الاستراتيجية<sup>(٢٩)</sup>.

فالدول تسعى عادة الى الاحتفاظ بمناطق صيد خالصة لرعاياها اما لأنهم يعتمدون في غذائهم أساسا على الصيد وبالتالي يعد عنصرا اقتصاديا جوهريا وأما لأن تلك الدول تعمل على ابعاد سفن الصيد الأجنبية عن الاقتراب من شواطئها .

ويضاف الى ذلك اهتمام الدول بتجنب اقتراب السفن الحربية الأجنبية من شواطئها وتهديد أمنها .

ولقد أثارت مشكلة تحديد البحر الاقليمي صعوبات خلال المؤتمر الأول للثلاثين الذي عقد في لاهاي عام ١٩٣٠ تحت رعاية عصبة الأمم . ولم يتوصل هذا المؤتمر الى تحديد لمدى المياه الاقليمية . هذا وتتركز مشكلة التحديد للبحر الاقليمي في مسألتين جوهريتين : الأولى تتصل باتساع البحر الاقليمي والثانية خاصة بطريقة قياسه .

## ١ - اتساع البحر الاقليمي :

ومنذ أن عرفت فكرة البحر الاقليمي وتدور حول مسألة اتساعه العديد من المناقشات . وقد تركزت الفكرة التقليدية في أن سلطة الدولة يمكن أن تمتد على المساحات البحرية التي يمكن للدولة أن تسيطر عليها فعليا من على اقليمها البري .

وقد التقط الفقيه الهولندي الشهير « بنكرشوك » هذه الفكرة وبنى عليها معياره المتمثل في أبعد مدى تصل اليه قذيفة المدفع ، حيث يقرر أن البحر

(٢٩) راجع :

D Batdonnet ; La largeur de la mer territoriale, RGDIP., 1962, p. 34 et s.

الاقليمي يمتد الى أبعد نقطة تصل اليها قذيفة مدفح مثبت على شاطئ الدولة لأن هذه هي المنطقة التي يمكن أن تكون مرتبطة بالاقليم البري . ولما كان أقصى مدى لقذيفة المدفح في ذلك الوقت ( القرن الثامن عشر ) هي ثلاثة أميال بحرية ، فقد صارت هذه المسافة معيارا تقليديا أخذت به الكثير من الدول . فقد نصت عليه العديد من الاتفاقات الدولية التي أبرمت خلال القرن التاسع عشر من جانب السلطات البحرية الكبرى وعلى رأسها بريطانيا العظمى .

ومع ذلك اختلفت اتجاهات بعض الدول الأخرى مثل الدول الاسكندنافية التي أخذت بمسافة الأربعة أميال وروسيا بمسافة ١٢ ميلا وأسبانيا بمسافة ستة أميال بحرية .

وفي مؤتمر التقنين الذي دعت الى عقده عصبة الأمم عام ١٩٣٠ بلاهاي نوقشت مسألة اتساع البحر الاقليمي<sup>(٣٠)</sup> ، وعرضت وجهات نظر عديدة . وتقدمت اللجنة التحضيرية للمؤتمر باقتراح يكون أساسا للمناقشة مؤداة تحديد البحر الاقليمي بثلاثة أميال بحرية والاعتراف لبعض الدول المسماة صراحة بمياه اقليمية أوسع من ذلك والاعتراف للدولة الشاطئية بمنطقة من أعالي البحار وتجاوز بحرها الاقليمي تمارس عليها بعض اجراءات الرقابة الضرورية من جمركية وصحية وغيرها ، على أن لا يزيد اتساع هذه المنطقة عن اثني عشر ميلا بادئة من الشاطئ . غير أن اللجنة المختصة في المؤتمر لم تؤيد هذا الاقتراح وبالتالي امتنع المؤتمر عن الفصل في مسألة تحديد قانوني دولي لاتساع البحر الاقليمي .

ولقد تولت لجنة القانون الدولي التي شكلتها الجمعية العامة للأمم المتحدة من أجل تقنين وتطوير قواعد القانون الدولي ، دراسة الموضوع في ثنايا بحثها لقانون البحار ، وانهت في مشروعها المقدم عام ١٩٥٦ الى الاعتراف بعدم وجود اتفاق في العمل الدولي حول اتساع البحر الاقليمي ولكنها أضافت تقرير أن القانون الدولي لا يسمح باتساع للبحر الاقليمي يتجاوز ١٢ ميلا بحريا وان التحديد يجب أن يتم عن طريق الاتفاق في مؤتمر دولي .

(٣٠) راجع :

Matcel Sibert ; Traité de droit international Uublic, Tome I er, 1951, p 732 et s.

وخلال مناقشات مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار الذي عقد في جنيف في ربيع عام ١٩٥٨ احتل موضوع اتساع البحر الاقليمي الجانب الأكبر من المناقشات على مدى تسعة عشر اجتماعا بحث خلالها عديد من المقترحات التي لم تنته الى اتفاق محدد . فقد تمسكت بعض الدول بمسافة الثلاث أميال بينما نادت دول أخرى بأن يمتد البحر الاقليمي الى مسافة الاثنى عشر ميلا ، بينما اتجهت بعض دول أمريكا اللاتينية الى الأخذ بمسافة مائتى ميل بحرى .

وحاولت الولايات المتحدة أن تتقدم بحل توفيقى ساندتها فيه كندا مؤداه أن يمتد البحر الاقليمي الى مسافة ستة أميال تليها ستة أميال أخرى كمنطقة صيد خالصة للدولة الشاطئية . غير أن هذا الحل لم يحز على الأغلبية المطلوبة ، وأعيد تقديمه من جديد أمام المؤتمر الثانى للأمم المتحدة حول قانون البحار والذي عقد أيضا بجنيف عام ١٩٦٠ والذي ضم ٩٨ دولة الا أنه أيضا لم يفرز بالأغلبية اللازمة لقراره . وفكرة هذا الاقتراح هو أن يكون للدولة الشاطئية حقا خالصا فى ممارسة الصيد حتى مسافة الاثنى عشر ميلا من الشاطيء بينما لا ينطبق النظام الكامل للبحر الاقليمي سوى على الستة الأميال الأولى ابتداء من خط الأساس .

وقد قدم اقتراح آخر اشتركت فى تأييده عشر دول من آسيا وأفريقيا وأمريكا الجنوبية من بينها مصر والسعودية والمغرب وأيده أيضا الاتحاد السوفيتى وبولندا ، ويتجه الى الابقاء على الوضع الحالى للأمور منذ خمس سنوات على أن يترك للدول حق مد مياهها الإقليمية الى مسافة الاثنى عشر ميلا مع حق خالص فى الصيد . ولكن هذا الاقتراح قد رفض فى المؤتمر .

وبذلك لم يتوصل مؤتمر قانون البحار الى اقرار نص يحسم مشكلة اتساع البحر الاقليمي . ولذا ظلت المسألة محل خلاف وتركت للمواقف الانفرادية للدول . فلكل دولة عن طريق اصدار اعلان أو تشريع أو نص فى قانون أن تبين اتساع بحرها الاقليمي . هذا وقد لوحظ أن غالبية الدول تأخذ بمسافة الاثنى

عشر ميلا كتحديد لعرض بحرهما الاقليمي . ويبدو أن الاتجاه الغالب خلال المناقشات الدائرة حاليا بشأن اعادة تقنين وتطوير قانون البحر هو تعميم الأخذ بمعيار الاثنى عشر ميلا بحريا . وهذا ما أشار اليه الجزء الثاني من مشروع النص الموحد غير الرسمي للتفاوض الذي وضع في جنيف عام ١٩٧٥ ، وذلك في المادة الثانية التي تقرر أن « لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرهما الاقليمي بمسافة لا تتجاوز ١٢ ميلا بحريا مقيسة من الخطوط الأساسية المرسومة وفقا لأحكام هذه الاتفاقية » (٢١) .

### ١ - المواقف العربية بالنسبة لاتساع البحر الاقليمي :

سبق أن أشرنا الى أن بعض الدول العربية كانت قد ساندت الأخذ بمسافة الاثنى عشر ميلا كاتساع للبحر الاقليمي عند مناقشة الموضوع في مؤتمر جنيف عام ١٩٥٨ . ومع ذلك نجد أن المواقف الرسمية للدول العربية من حيث اتساع البحر الاقليمي قد تنوعت بعض الشيء كما يلي :

#### (١) جمهورية مصر العربية :

في الفترة السابقة للخامس عشر من يناير عام ١٩٥١ كانت مصر تأخذ بالقاعدة التقليدية في تحديد اتساع البحر الاقليمي وهي الثلاثة أميال . ولكن في هذا التاريخ صدر مرسوم ملكي حدد في مادته الخامسة اتساع البحر الاقليمي المصري بستة أميال بحرية ، ولقد لاقى هذه الزيادة احتجاجا من جانب الحكومة البريطانية والولايات المتحدة الأمريكية .

(٣١) عرضت الاتجاهات الرئيسية المنبثقة عن دورة المؤتمر الثالث التي عقدت في كاركاس الى صيفتين للمادة ٢٢ الخاصة بعرض البحر الاقليمي .

الصيغة « ألف » تقرر أن « لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرهما الاقليمي بمسافة لا تتجاوز ١٢ ميلا بحريا مقيسة من الخطوط الأساسية المرسومة وفقا للمواد ... من هذه الاتفاقية » وهذه هي الصيغة التي أقرها واضعوا النص الموحد بعد ذلك . أما الصيغة « باء » وهي التي تعكس اتجاه دول أمريكا اللاتينية فتقرر أن « لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرهما الاقليمي بمسافة لا تتجاوز ٢٠٠ ميل بحري مقيسة من الخطوط الأساسية المنطبقة » .

A/Conf. 62/C.2/WP. I, 15 October 1974, p. 20.

وفي ١٧ فبراير عام ١٩٥٨ صدر القرار الجمهورى رقم ١٨٠ معدلا للمرسوم السابق وموسعا من مسافة البحر الاقليمي المصرى ، حيث نصت المادة الخامسة منه على أن يقع البحر الاقليمي المصرى فيما يلى المياه الداخلية للجمهورية ويمتد فى اتجاه البحر الى مسافة اثنى عشر ميلا بحريا<sup>(٣٢)</sup> ولقد استندت مصر فى زيادة اتساع بحرها الاقليمي الى أسباب اقتصادية ناجمة عن التزايد الكبير فى عدد سكانها الأمر الذى يحتاج الى تأمين مصدر هام من مصادر اقتصادها وهو الصيد ، بالإضافة الى أسباب استراتيجية تتعلق بالأمن وحماية شواطئها الممتدة على البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر .

### (ب) المملكة العربية السعودية :

فى ٢٨ مايو ١٩٤٩ أصدرت المملكة العربية السعودية مرسوما ملكيا<sup>(٣٣)</sup> حدد اتساع بحرها الإقليمي فى المادة الخامسة منه والتي نصت على أن « يقع البحر الساحلى للمملكة العربية السعودية فيما يلى المياه الداخلية فى المملكة ويمتد فى اتجاه البحر الى مسافة ستة أميال بحرية » وفى أقل من عشر سنوات أصدرت السعودية مرسوما جديدا يحمل رقم ٣٣ فى ١٦ فبراير ١٩٥٨ تضمن تعديلا للتحديد السابق حيث نصت المادة الرابعة منه على أن « يقع البحر الاقليمي للمملكة العربية السعودية فيما يلى المياه الداخلية للمملكة العربية السعودية ويمتد فى اتجاه البحر الى مسافة اثنى عشر ميلا بحريا » أى أنها وسعت بحرها الاقليمي من ستة أميال الى اثنى عشر ميلا .

### (ج) جمهورية السودان :

صدر أول تصريح رسمى عن جمهورية السودان بشأن مياهها الإقليمية عام ١٩٦٦ حيث أعلن فيه أن اتساع البحر الاقليمي السودانى هو اثنى عشر ميلا بحريا . ثم أصدرت فى ٢٨ نوفمبر ١٩٧٠ قانونا تحت رقم ١٠٦ أكد فيه تحديد اتساع البحر الاقليمي باثنى عشر ميلا .

(٣٢) الجريدة الرسمية ، عدد ١٥ مكرر غير اعتيادى فى ١٧/٢/١٩٥٨

(٣٣) المرسوم الملكى رقم ٣٧١١/٤/٥/٦

**(د) الجمهورية العربية الليبية :**

قبل عام ١٩٥٤ كانت ليبيا تحدد بحرهما الأقليمي بستة أميال بحرية ثم زادت من عرض بحرهما الاقليمي منذ عام ١٩٥٤ حيث بلغ اثني عشر ميلا وتعتبر ليبيا في ذلك سباقه عن غيرها من الدول العربية . ثم أصدرت تشريعا في ١٨ فبراير ١٩٥٩ خاص بتحديد المياه الاقليمية تمسكت فيه باتساع لاثني عشر ميلا بحريا .

**(هـ) الجمهورية التونسية :**

في ظل لاحتلال الفرنسي سارت تونس علو نفس التحديد الذي كانت تأخذ به فرنسا وهو الثلاثة أميال . وفي عام ١٩٦٢ وسعت تونس بحرهما الاقليمي الى مدى ستة أميال بحرية . وفي التاسع عشر من يوليو عام ١٩٧٣ أصدرت قرارا أخذت فيه بدميار الاثني عشر ميلا بحريا لاتساع مياهها الأقليمية .

**(و) الجمهورية الجزائرية :**

مثل تونس ، كانت المسافة المأخوذة بها هي الثلاثة أميال في ظل الاحتلال الفرنسي ولكن عقب الاستقلال مباشرة عام ١٩٦٢ أعلنت اتساع بحرهما الأقليمي الى نهاية الاثني عشر ميلا من خط الأساس على الشاطئ .

**(ز) المملكة المغربية :**

قبل عام ١٩٦٢ أخذت بقاعدة الثلاثة أميال بحرية مثل فرنسا في تحديد عرض البحر الاقليمي . وفي ٣٠ يونية ١٩٦٢ صدر التشريع المغربي رقم ١/٥٩/٠٦٤ الذي مد منطقة الصيد الخالصة للمغرب الى مسافة اثني عشر ميلا بحريا في المحيط الأطلنطي والبحر الأبيض المتوسط ما عدا مضيق جبل طارق حيث اقتصر المد الى ستة أميال بحرية فقط . وقد أكدت المغرب ذلك في عام ١٩٦٧ . وفي عامي ١٩٧٢ ، ١٩٧٣ أعلنت المغرب زيادة اتساع مناطق الصيد الخالصة الى عشرين ميلا ثم الى سبعين ميلا بحريا .

ويتضح من ذلك أن التوسعات التي أجرتها المغرب انما تنصرف فقط الى مناطق الصيد الخالصة لها في البحار المحيطة بأراضيها .

## (ح) لبنان :

وكأى دولة كانت خاضعة للسيطرة الفرنسية ( في ظل نظام الانتداب ) كان المعيار المطبق على السواحل اللبنانية هو مسافة الثلاثة أميال . ولكن لبنان رغم حصولها على الاستقلال لم تحاول أن تغير من هذا الوضع حتى الآن ، وان كانت قد وسعت من مناطق الصيد الخالصة لها الى مسافة ستة أميال بحرية . ومن جهة أخرى أيدت لبنان في أكثر من مناسبة دولية زيادة اتساع البحر الاقليمي الى اثني عشر ميلا بحريا .

## (ط) الجمهورية العربية السورية :

منذ مؤتمر التقنين الذي عقد تحت رعاية عصبة الأمم كانت سوريا تؤيد وتعتمد الأخذ بستة أميال بحرية كاتساع لبحرها الاقليمي . وفي ١٧ فبراير عام ١٩٥٨ وفي وقت الوحدة مع مصر ( الجمهورية العربية المتحدة ) صدر القرار الجمهوري رقم ١٨٠ الذي حدد اتساع البحار الاقليمية للجمهورية العربية المتحدة باثني عشر ميلا بحريا . ولم يتغير هذا التحديد حتى وقتنا الحاضر .

## (ي) العراق :

لم يكن يوجد تحديد رسمي لاتساع البحر الاقليمي للجمهورية العراقية حتى صدر المرسوم الجمهوري في الرابع من نوفمبر ١٩٥٨<sup>(٣٤)</sup> والذي نص بنده الثاني على أن « يمتد البحر الاقليمي العراقي الى مسافة اثني عشر ميلا بحريا باتجاه أعالي البحر مقاسا من أدنى حد لانحسار ماء البحر عن الساحل العراقي » ثم صدر بعد ذلك قانون عراقي تضمن نفس أحكام المرسوم السابق وهو القانون رقم ١٩٥٨/٧١ والصادر في ٢٠ نوفمبر ١٩٥٨ .

## (ك) الكويت :

لم يكن هناك تحديد رسمي للبحر الاقليمي الكويتي حتى السابع عشر من ديسمبر ١٩٦٧ حين أصدرت الكويت مرسوما حدد بحرها الاقليمي باثني عشر ميلا بحريا .

(٣٤) تحت رقم ٤٣٥ الوقائع العراقية عدد ٧٤ في ١٥/١١/١٩٥٨

**(ل) دولة عمان :**

أخذت عمان قبل استقلالها بالمعيار التقليدي الثلاثة أميال بحرية حتى أصدرت في ١٧ يوليو عام ١٩٧٢ مرسوماً وسع من بحرها الإقليمي ليمتد إلى مسافة الاثنى عشر ميلاً بحرياً .

**(م) الأردن :**

تسير الأردن حتى الآن على قاعدة الثلاثة أميال كأساس لاتساع بحرها الإقليمي ومع ذلك تؤيد الأردن توسيع البحر الإقليمي ليمتد إلى اثني عشر ميلاً وذلك في المؤتمرات الدولية مؤيدة بذلك مندوبى الدول العربية الأخرى .

**(ف) دولة الامارات العربية :**

تأخذ دولة الإمارات العربية حالياً بمسافة الاثنى عشر ميلاً كأساس لاتساع بحرها الإقليمي وأخذت بهذا الاتساع أيضاً كل من البحرين وقطر .

**(ن) اليمن الشمالية واليمن الجنوبية :**

حددت اليمن الشمالية بحرها الإقليمي باثنى عشر ميلاً بحرياً . فقد صدر القرار الجمهورى رقم ١٥ لعام ١٩٦٧ ناصاً في مادته الخامسة « يقع البحر الساحلى للجمهورية العربية اليمنية فيما يلى المياه الداخلية للجمهورية العربية اليمنية ويمتد فى اتجاه البحر الى مسافة اثنى عشر ميلاً بحرياً » أما جمهورية اليمن الجنوبية فقد أخذت بنفس الاتساع وهو الاثنى عشر ميلاً بحرياً بمقتضى القانون رقم ٨ الصادر فى التاسع من فبراير ١٩٧٠

**(س) جمهورية موريتانيا الاسلامية :**

كانت موريتانيا قبل عام ١٩٦٧ تأخذ بمعيار الستة أميال لاتساع بحرها الإقليمي ثم انضمت الى طائفة الآخذين بمعيار الاثنى عشر ميلاً عام ١٩٦٧ ، غير أنها قد مدت من هذا الاتساع ليصل الى ثلاثين ميلاً بحرياً بقانون أصدرته فى ٣٠ يوليو عام ١٩٧٢



## (ع) جمهورية الصومال :

قبل عام ١٩٦٧ أخذت الصومال بستة الستة أميال بحرية كعرض لبحرها الاقليمي ثم وسعت هذا الامتداد الى اثني عشر ميلا بحريا عام ١٩٦٧ ، ثم صدر القانون رقم ٣٧ في العاشر من سبتمبر ١٩٧٢ ليمد البحر الاقليمي الصومالي الى مساحة مائتي ميل بحري من الساحل الصومالي .

ويتضح لنا من العرض السابق أن الغالبية من الدول العربية تعتمد معيارا الاثني عشر ميلا بحريا لاتساع بحرها الاقليمي وهو الاتساع الذي تتجه الى اعتماده وفود غالبية دول العالم في المناقشات الجارية للمؤتمر الثالث لقانون انبحار . هذا ويبدو الموقف الغالب للدول العربية مما ورد في تقرير لجنة الخبراء العرب لقانون البحر في دورتها الخامسة التي عقدتها بالقاهرة في الفترة من ٤ الى ١٥ يناير ١٩٧٦ لدراسة نصوص المشروع الموحد الذي وضع في جنيف عام ١٩٧٥ حيث جاء به أن اللجنة توافق على ما جاء بنص المشروع بالنسبة لحدود البحر الاقليمي ( المادة الثانية من الجزء الثاني من المشروع ) والتي تأخذ بمسافة الاثني عشر ميلا بحريا مع الاشارة الى تحفظ كل من جمهورية الصومال الديمقراطية ومنطقة التحرير الفلسطينية للرجعة في تقرير حق الدولة في مد بحرها الاقليمي حتى ٢٠٠ ميل بحري<sup>(٣٥)</sup> .

## ٢ - قياس البحر الاقليمي :

وفقا لما نصت عليه المادة الثالثة من اتفاقية جنيف بشأن البحر الاقليمي والمنطقة المجاورة ، يكون خط الأساس العادي الذي يبدأ منه قياس عرض البحر الاقليمي هو خط مياه الجزر المنحسرة الممتد على طول الشاطئ . وهذا

(٣٥) ويبدو أن هذه الرغبة قد فسرها تقرير لجنة الخبراء العرب لقانون البحر عن اجتماعاتها في نيويورك في الفترة من ١٥ مارس الى ٧ مايو ١٩٧٦ والذي أوضح أن قبول بعض الدول للتحديد باثني عشر ميلا مشروط بأن يكفل لها المؤتمر الثالث لقانون البحار الحقوق العادلة في المنطقة الاقتصادية ، والا فان عدم اقرار المؤتمر لهذه الحقوق او اتخاذ موقف يحقق انصافها سيدفعها الى الاخذ بتحديد عرض بحرها الاقليمي بمائتي ميل كبديل عن المنطقة الاقتصادية .

الحكم يماثل ما سبق أن أكدته محكمة العدل الدولية في قضية المصيد بين بريطانيا والترويج عام ١٩٥١ والذي جاء به « أنه لا يمكن أن ينحرف خط قياس البحر الاقليمي بطريقة ملحوظة عن الاتجاه العام لشاطئ الدولة . ولا يتصور حدوث مثل هذا الانحراف اذا ما تطابق خط الأساس مع خط انحسار المياه ، وقت الجزر حيث يتوازي دائما مع تعرجات الشاطئ وانحناؤه .

وهذا ما أخذ به مشروع النص الموحد ( الجزء الثاني ) حيث نصت المادة الرابعة على أن « يكون الخط الأساسى العادى لقياس عرض البحر الاقليمي ، الا حيث تنص هذه المواد على غير ذلك ، هو حد أقصى الجزر على امتداد الشاطئ كما هو مخطط على الخرائط ذات المقياس الكبير المعترف بها رسميا من قبل الدولة الشاطئية »<sup>(٣٦)</sup> غير أن تطبيق هذه القاعدة من شأنه أن يثير صعوبات في حالتى وجود تعرجات أكثر أو أقل عمقا بالشاطئ أو وجود مجموعة من الجزر القريبة من الشاطئ مباشرة وعلى امتداده ولقد تعرضت محكمة العدل الدولية في حكمها السابق لهذه المسألة ، وأقرت امكانية اتباع طريقة مغايرة للقياس مؤداها رسم خطوط مستقيمة تصل بين رؤوس التعرجات في الشاطئ أو الحواف الخارجية للجزر الممتدة على طول الشاطئ ، بشرط ألا تنحرف هذه الخطوط عن الاتجاه العام للشاطئ .

ولقد أخذت بذلك اتفاقية جنيف للبحر الاقليمي والمنطقة المجاورة ، بل زادت على امكانية اتباع طريقة الخطوط المستقيمة اذا وجد ذلك مبرر اقتصادى مؤيدا بالاستعمال الطويل المدى ، كما اشترطت وجود رابطة قوية بين المياه الموجودة داخل هذه الخطوط والاقليم البرى للدولة حتى يمكن

(٣٦) يطابق هذا النص الصيغة « الف » للمادة الرابعة من الاتجاهات الرئيسية لمؤتمر كاركاس ١٩٧٤ وذلك على خلاف الصيغة « باء » التى لا تضع قاعدة أو معيارا موحدا بل كانت تقرر « يجوز للدولة الساحلية أن تعتمد وسيلتها الخاصة بها في رسم الخط الأساسى وفقا للخصائص الطبغرافية لساحلها . وفي المواقع التى يكون فيها خط الساحل منتظما أو التى يكون فيها الساحل منخفضا ومنبسطا ، يمكن استخدام وسيلة الخط الأساسى الطبيعى أى استخدام خطوط أقصى الجزر بوصفها الخطوط الأساسية لقياس عرض البحر الاقليمي » .

اخضاعها لنظام المياه الداخلية<sup>(٣٧)</sup> . وجاءت بأحكام مماثلة المادة السادسة من مشروع جنيف حيث قررت أنه :

« ١ - حيث يوجد في خط الشاطئ انبعاث عميق أو انقطاع ، أو حيث توجد سلطة من الجزر على امتداد الشاطئ وعلى مسافة قريبة منه يجوز أن تستخدم في رسم الخط الأساسى الذى يقاس منه عرض البحر الاقليمى وسيلة الخطوط الأساسية المستقيمة التى تصل بين النقاط المناسبة . وحيث يكون خط الشاطئ غير مستقر الى حد كبير بسبب وجود دلتا أو أية ظروف طبيعية أخرى ، يمكن اختيار النقط المناسبة الواقعة الى أبعد مدى باتجاه البحر من حد أقصى الجزر . وبغض النظر عما يحدث بعد ذلك من انحصار في حد أقصى الجزر ، تظل هذه الخطوط الأساسية سارية المفعول الى أن تغيرها الدولة الشاطئية وفقا لهذه الاتفاقية .

« ٢ - يجوز للدولة الشاطئية أن تستخدم وسيلة الخطوط الأساسية المختلطة ، أى رسم الخط الأساسى تارة بالوسائل المنصوص عليها في المادة ٤ وتارة بالوسائل المنصوص عليها في هذه المادة بحيث تناسب مختلف الظروف .

٣ - لا ينبغي أن ينحرف رسم مثل هذه الخطوط الأساسية الى أى مدى كبير عن الاتجاه العام للشاطئ ، ويتعين أن تكون المساحات البحرية التى تقع ضمن الخطوط مرتبطة ارتباطا وثيقا كافيا بالنطاقات البحرية لكى تخضع لنظام المياه الداخلية .

٤ - لا ترسم الخطوط الأساسية المستقيمة من وإلى المرتفعات التى تنحسر عنها المياه الا اذا كانت قد بنيت عليها منائر أو منشآت مماثلة من المنشآت التى تعلق دائما على سطح البحر أو فى الحالات التى يكون فيها رسم الخطوط الأساسية من وإلى هذه المرتفعات معترفا به دوايا بصورة عامة .

٥ - حيث تكون وسيلة الخطوط المستقيمة قابلة للتطبيق بموجب أحكام

(٣٧) راجع نص المادة ٤ من الاتفاقية .

الفقرة (٣٨) يجوز أن تؤخذ في الاعتبار في تقرير خطوط أساسية معينة ، المصالح الاقتصادية التي تنفرد بها المنطقة المعنية والتي تكون قد ثبتت حقيقتها وأهميتها ثبوتاً واضحاً عن طريق الاستخدام الطويل .

٦ - لا تطبق أى دولة نظام الخطوط الأساسية المستقيمة بطريقة تعزل بها عن البحار العالية أو عن المنطقة الاقتصادية الخالصة البحر الأقليمي لدولة أخرى .

٧ - على الدولة الشاطئية أن تبين بوضوح الخطوط الأساسية المستقيمة على الخرائط مع الحاق قائمة بالأحداثيات الجغرافية للنقاط ، تودع لدى الأمين العام للأمم المتحدة الذي يؤمن لها النشر الواجب ولقد حذفت هذه الفقرة الأخيرة في المادة السادسة من النص المراجع ونقل حكمها الى مادة مستقلة

(٣٨) جاء في تقرير لجنة الخبراء العرب لقانون البحر في دورتها التي عقدت بالقاهرة في يناير ١٩٧٦ أن اللجنة أرجأت البت في الفقرة الأولى من هذه المادة الى حين دراسة موضوع الجزر والذي في حينه طالبت الجامعة باعداد دراسة حول الجزر العربية عموماً لتعرض على اللجنة قبل دورة نيويورك .

وبالنسبة للفقرة الرابعة من المادة رأت الفاء عبارة « معترفاً به دولياً بصورة عامة » لتحل محلها عبارة « ما جرى عليه التعامل الفعلي في هذا المجال » وذلك لما تضمنته قوانين بعض الدول العربية ، ومنها المملكة العربية السعودية وجمهورية مصر العربية من أحكام لا تتفق مع حكم العبارة المطلوب الفأؤها .

وفي اجتماع اللجنة الذي عقده بتونس في شهر يولية ١٩٧٦ وفي خصوص تعليقها على المادة السادسة من النص المراجع رأت اللجنة الموافقة على هذه المادة مع اجراء تعديل فحواه أن تستبدل الفقرة الرابعة من المادة بالفقرة الرابعة من المادة ١١٩ والتي تنص على أنه « لا يجوز رسم هذه الخطوط الأساسية الى المرتفعات التي ينحسر عنها الماء أو منها الا اذا كانت قد بنيت عليها منائر أو منشآت تعلو باستمرار على مستوى البحر ، أو اذا كان أحد هذه المرتفعات واقعا كلياً أو جزئياً على مسافة من أقرب الجزء لا تتجاوز عرض البحر الاقليمي » .

وفي رأينا أن الأفضل من هذا الاستبدال هو تعديل الفقرة الرابعة من المادة السادسة بحيث تنطق كما يلي : « لا ترسم الخطوط الأساسية المستقيمة من وإلى المرتفعات التي تنحسر عنها المياه الا اذا كانت قد بنيت عليها منائر أو منشآت مماثلة تعلو باستمرار فوق مستوى البحر ، أو اذا كان أحد هذه المرتفعات واقعا كلياً أو جزئياً على مسافة من أقرب الجزر لا تتجاوز عرض البحر الاقليمي أو في الحالات التي يكون فيها رسم الخطوط الأساسية من وإلى هذه المرتفعات يلقي اعترافاً دولياً عامة » وذلك لأنه لا يمكن نغفل الأوضاع التي استقرت باعتراف دولي عام .

هي المادة ١٥ لتصبح قاعدة عامة تتبع في شأن كافة خطوط الأساس التي ترسم لبدأ منها قياس عرض البحر الاقليمي في جميع الحالات .

ويلاحظ على هذا النص أنه قد حرص على الاشارة صراحة الى امكانية تطبيق طريقتي الخطوط المستقيمة وخطوط الأساس العادية معا من جانب دولة واحدة وذلك تبعا لظروف شواطئها . واتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ وان كانت لم تتعرض لذلك صراحة الا أنه لم يكن يوجد ما يحول دون تطبيق ذلك . هذا وقد اوضحت اتفاقية جنيف كيفية قياس البحر الاقليمي في حالة وجود خلجان أو موانى أو جزر على الشاطئ أو مصب نهر .

(أ) فعند وجود خليج فان خط الأساس لقياس البحر الاقليمي هو الخط الذى يصل بين رأس الخليج اذا كان اتساع فتحته لا يتجاوز أربعة وعشرون ميلا بحريا ، أما اذا تجاوز الاتساع هذه المسافة يمتد خط بين أضيق نقطتين في الخليج تكون المسافة بينهما ٢٤ ميلا بحريا<sup>(٣٩)</sup> .

وتجدر الاشارة الى أن الخليج المقصود هنا هو ما يقع بأكمله في اقليم دولة واحدة .

(ب) وفي حالة وجود ميناء يبدأ خط الأساس من النقاط التي تعتبر أبعد أجزاء المنشآت الدائمة في الميناء ، وتدخل جميع الأحواض المخصصة لشحن أو تفريغ البضائع أو لرسو السفن في البحر الاقليمي على أن توضح الخرائط ويعلن عنها اعلانا كافيا<sup>(٤٠)</sup> .

(٣٩) المادة ٧ من اتفاقية جنيف وتقابلها المادة ٩ من مشروع جنيف والنص المراجع .

(٤٠) المادتين ٨ و ٩ من الاتفاقية ، وتقابلها أحكام المادتين ١٠ و ١١ من مشروع جنيف والنص المراجع .

وتجدر الاشارة الى لجنة الخبراء العرب رأت في اجتماعها بتونس التقدم بمشروع الى المؤتمر يهدف الى تعديل نص المادة ١١ من المشروع بحيث تنص على أن :

(١) تشكل مياه المرافئ التي تستخدم عادة لتحميل السفن وتفريغها ورسوها جزءا من المياه الداخلية للدولة .

(ج) وعند وجود جزيرة أو نتوء (ضحضاح) (٤١) فإن خط الأساس يرسم من الحافة الخارجية للجزيرة أو النتوء وفق قاعدة القياس المتبعة بالنسبة للشاطئ (٤٢) .

(د) وبالنسبة للنهر ، فمن المقرر أنه عندما يصب النهر مباشرة في البحر فإن خط الأساس يجب أن يكون خطا مستقيما عبر فم النهر بين نقاط واقعة على شاطئيه في حالة الجزر المنحصرة (٤٣) .

هذا ويعتبر الحد الخارجي للبحر الاقليمي هو الخط الذي تقع نقاطه على أبعاد متساوية من خط الأساس أى الموازي حسب المسافة التي تأخذ بها دولة الشاطئ لقياس عرض بحرها الاقليمي .

= (ب) تدخل في حدود البحر الاقليمي الموانئ التي تستعمل لتحميل السفن وتفريغها والتي ستقع لولا ذلك كليا أو جزئيا خارج الحد الخارجي للبحر الاقليمي ، ولا تعرف في حقيقة الأمر لفة لفكرة التعديل هذه . فهذا النص المقترح فيه غموض وليس راجع الى استعمال كلمة المرافئ في الفقرة الأولى وكلمة الموانئ في الفقرة الثانية وهو وضع يوحى بوجود فرق بينهما المعنى للثنتين واحد فالمناء أو المرفأ Port ليس سوى منفذ طبيعي أو صناعي على الشاطئ تأوى اليه السفن البحرية لتفريغ شحناتها من بضائع أو ركاب أو حملا (راجع د . طلعت الغنيمي ، القانون الدولي البحري ، ص ٢٦ ) . ثم أن الفقرة الثانية يشوبها عدم دقة الصياغة في استخدامهما كلمة الموانئ والأسلم هنا استخدام تعبير « الأحواض المخصصة لشحن أو تفريغ البضائع » وأخيرا فإن ما تضمنه النص المقترح من حكم ، لم يأت بجديد حيث أنه من المتفق عليه أن المياه المحصورة بين الشاطئ وخط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الاقليمي تعتبر مياهها داخلية وان ما لا يعتبر من المنشآت الدائمة للميناء مثل أحواض الشحن والتفريغ يدخل في حدود البحر الاقليمي . ماذا والا كان قصد اللجنة خاصة من الفقرة الأولى هو ابعاد أى احتمال للمطالبة بكفالة المرور البريء في هذه الأجزاء من المياه الداخلية بحجة أنها تمثل اقتطاعا من البحر الاقليمي .

(٤١) يقصد بالضحضاح المرتفع الطبيعي داخل المياه والذي تعلوه المياه وقت المد وتنحصر عنه وقت الجزر .

(٤٢) المادتين ١٠ و ١١ من الاتفاقية وتقابلها المادتين ٥ و ١٢ من مشروع جنيف والنص المراجع .

(٤٣) المادة ١٣ من الاتفاقية وتقابلها المادة ٨ من مشروع جنيف والنص المراجع .

وفي حالة تقابل شواطئ دولتين أو تجاورهما وتعذر التوصل الى اتفاق بين هاتين الدولتين لرسم الحد الخارجى للبحر الاقليمي لكل منهما فلا يحق لأى منهما أن تمد بحرهما الاقليمي أبعد من الخط الوسط الذى تقع كل نقطة فيه على بعد متساو من أقرب نقاط خط الأساس الذى يقاس منه عرض البحر الاقليمي لكل من الدولتين . ذلك الا اذا اقتضت الضرورة القائمة على حقوق تاريخية أو ظروف خاصة اتباع طريقة أخرى لتحديد البحر الاقليمي لكل منهما .

ويجب أن يبين خط التحديد الفاصل بين البحار الاقليمية لدولتين تقابل كل منهما الأخرى أو تضام كل منهما الأخرى على الخرائط ذات المقياس الكبير المعترف به رسميا من دول الساحل (٤٤) .

### الموضوع الثالث

#### البحار المغلقة وشبه المغلقة

قد توجد مساحات مائية بحرية متغلغة فى اليابسة ، وهى اما أن تكون محاطة كلية باليابسة من جميع الجهات دون أن يكون لها منفذ اتصال واضح مع البحار أو المحيطات ، وتعرف باسم البحار المغلقة ( مثل بحر قزوين « الخزر » وبحر آرال فى آسيا والبحر الميت بين الأردن وفلسطين ) واما أن تكون رغم احاطتها باليابسة لها اتصال بالبحار أو المحيطات بمر ملاحى طبيعى ( مثل البحر الأسود وبحر البلطيك والبحر الأبيض فى أوروبا وبحر اليابان فى آسيا ) وتعرف باسم البحار شبه المغلقة . ويمكن أن نضم الى هذا النوع الأخير الخلجان حيث

(٤٤) المادة ١٢ من اتفاقية جنيف وتقابلها المادة ١٣ من مشروع جنيف والمادتين ١٤ ، ١٥ من النص المراجع .

وتجدر الإشارة الى أن غالبية الوفود فى لجنة الخبراء العرب قد وافقت على طرق التحديد الواردة فى النص بالنسبة للدول المتقابلة أو المتجاورة ، وتحفظت بعض الوفود على النص وكان من أهمها ما اقترحه مندوب المملكة العربية السعودية من استبدال نص المادة بالنص التالى « يجرى تعيين الحدود بين الدول المتقابلة أو المتلاصقة بالاتفاق وفقا لمبادئ العدل » ورأى مندوب العراق استبعاد تطبيق طرق التحديد فى حالة البحار شبه المغلقة وأن يضاف الى نهاية المادة عبارة « وفقا لمبادئ الانصاف »

أنها مساحات بحرية تتغلغل في الشاطئء بصورة تجعلها تكاد تكون محصورة داخل اليابسة . وهذا ما اتجه اليه مشروع النص الواحد غير الرسمي الذي وضع في دورة المؤتمر الثالث لقانون البحار التي عقدت في جنيف عام ١٩٧٥ حيث عرف الجزء الثاني من هذا المشروع البحار المغلقة وشبه المغلقة في المادة ١٣٣ بتقريرها أن تعبير « البحر المغلق وشبه المغلق » يعني « خليجا أو حوضا أو بحرا تحيطه دولتين أو أكثر ويتصل بالبحار المفتوحة بواسطة منفذ ضيق أو يتألف كليا أو أساسا من البحار الاقليمية والمناطق الاقتصادية الخاصة لدولتين ساحليتين أو أكثر » (٤٥) .

والواقع أن هذا التعريف الأخير الذي جاء بالمشروع لا يقصر امتداد مفهوم البحار المغلقة وشبه المغلقة الى الخلجان ( مثل خليج العقبة والخليج العربي ) وانما الى مناطق بحرية أخرى مثل البحر الأحمر الذي سيتألف كلية من مناطق اقتصادية خالصة لأكثر من دولة عربية مطلة عليه خاصة اذا ما أقرت فكرة المنطقة الاقتصادية الخاصة بامتدادها الذي قد يصل الى مائتى ميل بحرى .

وإذا ما أردنا بحث النظام القانوني للبحار المغلقة وشبه المغلقة فان المنطق يقتضى التفرقة بين البحار المغلقة والبحار شبه المغلقة .

#### أولا : الوضع القانوني للبحار المغلقة :

يختلف الوضع القانوني للبحار المغلقة بحسب ما اذا كانت تدخل برمتها في اقليم دولة واحدة أم لا . ففي الحالة الأولى تخضع للنظام القانوني الاقليمي للدولة الشاطئية .

أما في حالة البحر المغلق الذي تطل عليه أكثر من دولة فان نظامه القانوني يتحدد وفق القواعد العامة في القانون الدولي الخاصة بالبحار الاقليمية والمساحات البحرية الأخرى التي تخضع للولاية الاقليمية . واذا تعذر تطبيق

(٤٥) وتقابل المادة ١٢٩ من النص المراجع في نيويورك ١٩٧٦ . وترى لجنة الخبراء العرب تعريف البحر شبه المغلق بأنه البحر الذي له منفذ صغير نسبيا أو أكثر يربطه ببحر عال أو منطقة اقتصادية خالصة للبحار المفتوحة أو المحيطات ولا يتسع لتطبيق جميع المجالات البحرية الواردة في هذه الاتفاقية .



هذه القواعد فان تحديد النظام القانوني للبحر المغلق يتم بالاتفاق الذي يقوم على أساس التعاون في الاستفادة من استخداماته المختلفة . ولقد حرصت المادة ١٣٠ من المشروع المراجع للنص الموحد على التأكيد على أهمية التعاون فيما بين الدول الشاطئية للبحر المغلق في ممارسة مالها من حقوق وما عليها من واجبات وأشارت أنه لتحقيق هذه الغاية على الدول الشاطئية أن تقوم ، اما مباشرة أو عن طريق منظمة اقليمية مناسبة ، بما يلي :

- (أ) تنسيق ادارة الموارد الحية للبحر و صونها واستكشافها واستغلالها .
- (ب) تنسيق أعمال حقوقها وواجباتها فيما يتعلق بصون البيئة البحرية .
- (ج) تنسيق سياستها البحثية العلمية والاضطلاع ، حيثما يقتضى الأمر ببرامج مشتركة للأبحاث العلمية في المنطقة .
- (د) دعوة غيرها من الدول أو المنظمات الدولية المهتمة بالأمر ، حسب مقتضى الحال ، الى التعاون معها في العمل على تحقيق هذه الأحكام .

#### ثانيا : الوضع القانوني للبحار شبه المغلقة :

سبق أن أشرنا الى أن تعبير « البحار شبه المغلقة » ينصرف الى المساحات البحرية التي تحيطها اليابسة من جميع الجهات فيما عدا منفذ ضيق يصلها بالبحار المفتوحة وذكرنا أنه يدخل في حكمها الخلجان . وتعرض للنظام القانوني لهذا النوع من البحار في النقاط التالية :

- ١ - القاعدة العامة .
- ٢ - الوضع الخاص بالبحر الأحمر والخليج العربي .
- ٣ - الخلجان .

#### ١ - القاعدة العامة :

وهنا ينبغي التفرقة بين البحار شبه المغلقة التي تخيط بها شواطئ دولة واحدة وتلك المحاطة بشواطئ أكثر من دولة .  
وبالنسبة للنوع الأول من المستقر عليه أن النظام المطبق عليها هو النظام القانوني الأقليمي للدولة الشاطئية .

وأما البحار شبه المغلقة التي تحيطها شواطئ أكثر من دولة ، فإن العرف الدولي يتجه بشأنها الى تقرير خضوعها للسيادة المشتركة للدولة المشاطئة ولا تكون الملاحة فيها حرة لسفن جميع الدول الا اذا كان المضيق المؤدى اليها مخصص لهذا الغرض وفقا لأحكام المضائق في القانون الدولي ، وكانت البحار نفسها مستخدمة للملاحة الدولية مثل البحر الأسود .

ولقد قرر مشروع النص الموحد ضرورة التعاون فيما بين الدول المشاطئة لمثل هذه البحار في مباشرة حقوقها وواجباتها البحرية وفقا للقانون الدولي والعمل على حسن استخدامها من النواحي الاقتصادية والعلمية ( راجع المادة ١٣٠ من المشروع المراجع ) .

## ٢ - الوضع الخاص بالبحر الأحمر والخليج العربي :

### (١) البحر الأحمر :

البحر الأحمر مساحة من البحار تتغلغل من اليابسة الأفريقية في شرق النصف الشمالي لأفريقيا ويتصل بالبحر العربي والمحيط الهندي عبر مضيق باب المندب ، وفي الشمال يتفرع الى فرعين الشرقي منها هو خليج العقبة والغربي هو خليج السويس الذي منه يجد ممرا صناعيا يصله بالبحر الأبيض المتوسط وهي قناة السويس . ويبلغ اتساع عرض البحر الأحمر في أوسع مناطقه ٣٠٠ ميل بحرى تقريبا . ويمثل البحر الأحمر فاصلا طبيعيا بين قارتى أفريقيا وآسيا ، وتطل عليه شرقا المملكة العربية السعودية واليمن الشمالية وغربا مصر والسودان وأثيوبيا واقليم اريتريا .

ولم يكن البحر الأحمر يثير وضعا خاصا في ظل التنظيم القانوني للبحار في اطار اتفاقيات جنيف لقانون البحار التي تم وضعها في جنيف في ربيع عام ١٩٥٨ ، الا أنه في ظل فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة يصبح البحر الأحمر بحر شبه مغلق وفق تعريف المادة ١٣٣ من مشروع جنيف ( المادة ١٢٩ من النص المراجع ) السالفة الاشارة اليها ، ويخضع لحكم المادة ١٣٤ من المشروع ( ١٣٠ من النص المراجع ) والتي تقضى بضرورة التعاون فيما بين الدول الشاطئية في ممارسة حقوقها والقيام بواجباتها البحرية وفقا للقانون الدولي .

هذا وتجدر الإشارة الى مؤتمر جدة الذى عقد فى ١٥ و ١٦ يوليو ١٩٧٢ بناء على دعوة من المملكة العربية السعودية والذى ضم الدول المشاطئة للبحر الأحمر ( وهى مصر وأثيوبيا والسودان واليمن ) للنظر فى الموضوعات الخاصة بحفظ الثروات الكامنة فى قاع البحر لصالح الدول الشاطئية .. وفيه رأت الدول المجتمعة أن الثروات الكامنة فى قاع البحر الأحمر ملك للدول المطلة عليه ، ويجب أن تبقى كذلك كما أكدت حقوقها المشروعة فى تلك الثروات واتفقت على اتخاذ الاجراءات اللازمة لأجل حمايتها من تدخل الدول والهيئات الأجنبية<sup>(٤٦)</sup> .

### (ب) الخليج العربى :

الخليج العربى مساحة بحرية تتغلغل فى اليابسة الآسيوية وتطل عليه ايران شرقا ودول الامارات العربية والكويت والمملكة العربية السعودية غربا والعراق شمالا ، وعبر مضيق هرمز جنوبا يتصل بالبحر العربى ثم المحيط الهندى .

وهو يدخل فى حكم البحار شبه المغلقة وفقا للمادة ١٣٣ من مشروع جنيف ( ١٢٩ من النص المراجع ) لأن أقصى اتساع له لا يتجاوز ٤٠٠ ميل بحرى وبالتالي سوف تغطيه المناطق الاقتصادية الخالصة للدول الشاطئية ، ويحكمه مبدأ التعاون فيما بين الدول الشاطئية فى ممارسة حقوقها وواجباتها البحرية .

وفى هذا الخصوص تنوه الى أن وفد الجمهورية العراقية لدى اجتماعات لجنة الخبراء العرب التى شكلتها الجامعة العربية للنظر فى المواقف العربية من قانون البحار قد رأت التأكيد على ضرورة أن يتم تحديد المناطق البحرية فى البحار شبه المغلقة بالاتفاق وفقا لمبادئ العدل والانصاف والظروف الخاصة وأن ينص على ذلك فى الاتفاقية المزمع ابرامها<sup>(٤٧)</sup> .

(٤٦) راجع بحثنا عن النظام القانونى لاستغلال ثروات الامتداد القارى ، المجلة المصرية للقانون الدولى ، المجلد ٣٠ ( ١٩٧٤ ) ص ١٣١ .

(٤٧) راجع تقرير لجنة الخبراء العرب لقانون البحر ( الدورة الخامسة ) يناير ١٩٧٦ ، وتقرير الدورة السادسة ( تونس ١٩٧٦ ) .

## ٣ - الخلجان :

يقصد بالخليج مساحة بحرية تتداخل في الشاطئ نتيجة ما به من تعرجات طبيعية وحتى تعتبر هذه المساحة خليجا من وجهة نظر القانون الدولي يجب أن تكون درجة انحناء هذا الجزء من الشاطئ غير عادية بما يترتب عليه أن تكون المياه محصورة باليابسة .

وقد عرفت اتفاقية جنيف بشأن البحر الأقليمي والمنطقة المجاورة التي انتهى الى وضعها مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار عام ١٩٥٨ ، الخليج في الفقرة الثانية من المادة السابعة حيث جاء بها :

« يعتبر خليجا في مفهوم هذه الأحكام ذلك الانحراف الحاد الذي يكون عمقه وفتحة فمه في نسبة تجعله يحوى مياهها محبوسة بالأرض وبحيث يعتبر أكثر من انحناء عادى للشاطئ . ولا يعتبر الانحراف خليجا ما لم تكن مساحته مساوية أو تزيد عن نصف دائرة يكون قطرها خط مرسوم عبر فم الانحراف » .

وقد نقل هذا التعريف مشروع النص الموحد غير الرسمي ( ولم يطرأ عليه تعديل في النص المراجع ) الذى وضعه رئيس اللجنة الثانية خلال الدورة الثالثة لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار التي عقدت في جنيف عام ١٩٧٥ حيث قررت الفقرة الثانية من المادة التاسعة :

« يعرف الخليج لأغراض هذه المواد ، بأنه انبعاج واضح المعالم يكون توغله بالقياس الى عرض مدخله ، على نحو يجعله يحتوى على مياه محصورة بالبر ويشكل أكثر من مجرد انحناء للشاطئ ، غير أن الانبعاج لا يعتبر خليجا الا اذا كانت مساحته تعادل مساحة نصف دائرة قطرها خط يرسم عبر مدخل ذلك الانبعاج أو تزيد عليها » (٤٨) .

## النظام القانونى للخلجان :

ثار الخلاف بين الفقهاء حول الطبيعة القانونية لمياه الخلجان . متى يمكن

(٤٨) وهو نفس التعريف الوارد بالفقرة الثانية من النص ١٤ من « الاتجاهات الرئيسية » .

اعتبارها مياها داخلية ؟ ومتى يمكن اعتبارها من المياه الاقليمية للدولة الشاطئية ؟  
وفي أى وضع تدخل فى حكم البحار العالية ؟ (٤٩)

غير أنه لتحديد الطبيعة القانونية لمياه الخليج يتعين أن نفرق بين حالة ما اذا كان الخليج واقعا بأكمله فى اقليم دولة واحدة وحالة ما اذا كانت تطل عليه أكثر من دولة .

### أولا : حالة وقوع الخليج فى اقليم دولة واحدة :

وهنا يكون الفيصل فى تحديد طبيعته مدى المسافة بين رأس فتحة الخليج الطبيعية اذا لم تزد هذه المسافة على قدر معين اعتبرت مياه الخليج مياها داخلية أما اذا زادت عن ذلك القدر فانها تعتبر من مياه البحار العالية فيما عدا الأجزاء المجاورة لشواطئ الخليج والتي تعوض مياه البحر الاقليمى للدولة الشاطئية .

ولقد حدد البعض هذه المسافة بستة أميال بحرية بينما حدده البعض الآخر باثنى عشر ميلا وفريق ثالث حدده بعشرة أميال . ولم تأخذ بريطانيا بمعيار التحديد هذا وانما اعتبرت أى رقعة من المياه محصورة بين فتحته فى أى جزء من شواطئها مياها داخلية أيا كانت سعة المسافة بين الفتحتين ، وأطلقت عليها اسم King's Chambers (٥٠) .

وعلى أساس من معيار المسافة حددت اتفاقية جنيف بشأن البحر الاقليمى والمنطقة المجاورة الصادرة فى ربيع عام ١٩٥٨ ، متى يمكن اعتبار مياه الخليج داخلية . حيث نصت الفقرتين الرابعة والخامسة من المادة السابعة منها على أنه :

« ٤ - اذا كان البعد بين نقطتى المدخل الطبيعى لخليج عند الجزر المنحصر لا تتجاوز أربعة وعشرين ميلا - فانه يمكن رسم خط معلق بين نقطتى الجزر المنحصر وتعتبر المياه التى يحصرها هذا الخط مياها داخلية » .

(٤٩) راجع : د. ابراهيم محمد العنانى ، القانون الدولى العام ، الطبعة الاولى ، ١٩٧٥ - ١٩٧٦ ، ص ٣٠٨ وما بعدها .

(٥٠) راجع : د. على صادق أبو هيف ، القانون الدولى العام ، ١٩٦٣ ، ص ٤٣١ .

« ٥ - إذا كان البعد بين نقطتي المدخل الطبيعي لخليج عند الجزر المنحصر تتجاوز أربعة وعشرين ميلا فانه يمكن رسم خط قياس مستقيم طوله أربعة وعشرين ميلا داخل الخليج بطريقة تسمح بأن يحصر أكبر مساحة ممكنة من الماء بواسطة خط بهذا الطول » .

هذا ولم تحد الاتجاهات الرئيسية ولا مشروع<sup>٥١</sup> النص الوحيد غير الرسمي للتفاوض في المناقشات الجارية حاليا حول قانون البحار ، عن ما أخذت به اتفاقية جنيف وفقا للمادة آتفة الذكر<sup>(٥١)</sup> .

ويترتب على اعتبار مياه الخليج مياها داخلية خضوعه لسيادة الدولة الشاطئية كاملة ما لم يقع عليه ميناء مفتوح للتجارة الدولية حيث ينطبق على الميناء هنا النظام القانوني للموانئ<sup>(٥٢)</sup> .

#### ثانيا : حالة تعدد الدول المشاطئة للخليج :

ويعتبر الخليج في هذه الحالة جزءا من أعلى البحار فيما عدا الأجزاء التي تعد من البحار الإقليمية للدول الشاطئية وذلك في حالة ما اذا اتسع الخليج لوجود بحر عال ، والا فان البحر الاقليمي لكل دولة يمتد الى منتصف مياه الخليج أى الى الخط الوسط أو المجرى الرئيسى في الخليج وذلك حسب الأحوال والاتفاقات التي تعقد فيما بين الدول الشاطئية . ويطبق هنا أيضا نفس المبدأ الذى يقضى بالتعاون فيما بين الدول الشاطئية في ممارسة الحقوق والواجبات البحرية في البحار شبه المغلقة .

ولقد استبعدت اتفاقية جنيف بشأن البحر الاقليمي والمنطقة المجاورة من نطاق أحكامها الخلجان التي تكون تواطنها لأكثر من دولة ، فقد قررت الفقرة الأولى من المادة السابعة أن « هذه المادة خاصة بالخلجان التي تكون شواطئها ملكا لدولة واحدة فقط » ونقلت ذات الحكم الفقرة الأولى من المادة التاسعة

(٥١) راجع المواد ١٤ - ١٦ من الاتجاهات الرئيسية ونص المادة ٤/٩ ، ٥ من مشروع النص الموحد .

(٥٢) راجع : د. ابراهيم العنانى ، المرجع السابق ، ص ٣٠٤ وما بعدها .

من مشروع النص الموحد حيث قررت « تنطبق هذه المادة فقط على الخلجان التي تكون شواطئها لدولة واحدة » . كما استبعدت اتفاقية جنيف - وجارتها في ذلك المادة التاسعة من مشروع النص الموحد - من نطاق تطبيقها الخلجان المسماة « بالخلجان التاريخية » وكذا الخلجان التي توجد على شواطئ يطبق فيها نظام الخط المستقيم كأساس لقياس البحر الاقليمي .

### ثالثا : الخلجان التاريخية :

ولم تتعرض اتفاقية جنيف ولا مشروع النص الموحد لمداول الخلجان التاريخية التي استبعدتها من مجال تطبيق أحكامها .

وفكرة الخلجان التاريخية هي في الواقع امتداد لفكرة المياه التاريخية التي أثارها بعض الدول لتبرير فرض سيادتها على خلجان معينة خروجاً على القواعد العامة للخلجان في القانون الدولي . وقد جرى العرف الدولي على اطلاق وصف الخلجان التاريخية على بعض الخلجان التي - رغم أن اتساع فتحها يزيد عن ٢٤ ميلا بحريا - ترى الدول المطلة عليها أن مياهها تعتبر مياهها وطنية داخلية أو اقليمية ولا تعترض عليها الدول الأخرى .

ولقد سبق مناقشة مسألة الخلجان التاريخية في مؤتمر التقنين الذي عقد في عهد عصبة الأمم بلاهاي عام ١٩٣٠ دون أن تنتهي الى شيء مثلما حدث بعد ذلك في مؤتمر جنيف عام ١٩٥٨ . وان كان هذا المؤتمر قد أوصى الجمعية العامة للأمم المتحدة بعمل دراسات في هذا الموضوع واحالتها الى الدول الأعضاء لابداء الرأي فيها . كما بذل مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار المنعقد حاليا ، محاولات لوضع تحديد لمداول المياه والخلجان التاريخية وتقدمت دولة الامارات العربية بمشروع مواد الى المؤتمر في دورته الثالثة التي عقدها بجنيف عام ١٩٧٥ ، هدفه ايضاح أن فكرة الخلجان التاريخية تنتمي الى نظرية المياه التاريخية والتي مؤداها وجود مساحات بحرية تباشر عليها الدولة الشاطئية السيادة بناء على سند تاريخي سواء اتخذت هذه المساحات شكل الخلجان أو غيرها ، وأن السند التاريخي في المياه البحرية المتاخمة للدولة يمكن توافره باستجماع الشروط التالية :

١ - أن تباشر الدولة سيادتها على قطاع معين من المياه البحرية لا يجوز لها أن تحوزه وفقا لقواعد القانون الدولي .

٢ - أن تكون هذه السيادة واقعية ومعلنة .

٣ - أن تباشر الدولة الساحلية هذه السيادة عبر فترة من الزمن لها وزنها واعتبارها .

٤ - ألا تعترض الدول الأجنبية على مباشرة الدولة الساحلية لهذه السيادة خلال الفترة التي يتكون خلالها السند التاريخي . واتفاء الاعتراض يحقق ما يسمى بالتسامح العام<sup>(٥٣)</sup> .

هذا ولقد سبق أن أقر القضاء الدولي فكرة الخلجان التاريخية . ومن ذلك حكم التحكيم الذي صدر في عام ١٩١٠ في قضية مصايد شمال الأطلسي وحكم محكمة العدل لدول وسط أمريكا في مارس ١٩١٧ في النزاع بين السلفادور ونيكارجوا والذي أيدت فيه اعتبار خليج فونسكا خليجا تاريخيا ، وكذا حكم محكمة العدل الدولية في قضية المصايد الانجليزية النرويجية والذي فيه أقرت المحكمة اعتبار الخلجان النرويجية خلجانا تاريخية .

وتتجه بعض الدول الى اعتبار بعض الخلجان التي تتغلغل في شواطئها ، خلجانا تاريخية لاعتبارات تتعلق بمصالحها الحيوية ، وذلك مثل قرار الاتحاد السوفيتي في ٢٠ يوليو ١٩٥٧ باعتبار خليج « فلاديفوستك » المؤدى الى بحر اليابان خليجا تاريخيا<sup>(٥٤)</sup> .

#### رابعا : الخلجان العربية :

لدول العربية شواطئ شاسعة تطل بها على مساحات بحرية كبيرة من المحيط الأطلسي والبحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر والبحر العربي المؤدى الى

(٥٣) تقرير لجنة الخبراء العرب لقانون البحر ، جنيف ١٧ مارس - ١٠ مايو ١٩٧٥ ص ٣٣ .

(٥٤) راجع لنا ، القانون الدولي العام ، دار الفكر العربي ١٩٧٥ - ١٩٧٦ ، ص ٣١٠ وما بعدها .



المحيط الهندي ، وتوجد على هذه الشواطئ العديد من الخلجان بعضها تضمه شواطئ دولة واحدة والأخرى تطل عليها شواطئ دولتين أو أكثر .

فمن الخلجان التي تضمها شواطئ دولة واحدة في مصر خليج الطيبة وخليج العرب وخليج أبو قير على البحر الأبيض المتوسط ، وخليج السويس على البحر الأحمر . وفي ليبيا خليج سرت ، وفي تونس خليج الحمامات وخليج قابس وخليج تونس وخليج أبو غزاره ، وفي سوريا خليج السويدية وفي الكويت خليج الكويت .

ومن الخلجان التي تطل عليها أكثر من دولة شاطئية : خليج السلوم على البحر الأبيض المتوسط وتطل عليه كل من مصر وليبيا ، وخليج العقبة على البحر الأحمر وتطل عليه مصر والسعودية والأردن وفلسطين المحتلة ( إسرائيل ) ، وخليج الاسكندرونة وتطل عليه سوريا وتركيا ، وخليج عكار وتطل عليه سوريا ولبنان ، وخليج عدن وتطل عليه جمهورية اليمن الجنوبية والصومال ، وخليج القمر وتطل عليه جمهورية اليمن الجنوبية وعمان ، والخليج العربي وتطل عليه العراق وايران والكويت ودول الامارات العربية والسعودية ، وخليج عمان وتطل عليه عمان ودولة الامارات العربية وايران .

ولم يثر حول معظم هذه الخلجان أية خلافات من حيث تطبيق قواعد القانون الدولي عليها . الا أن أهم الخلجان العربية التي أثارَت اشكالات حادة وذلك بسبب ما أحاط به من أوضاع وظروف سياسية واستراتيجية هو خليج العقبة(٥٥) .

وخليج العقبة هو أحد فرعين للبحر الأحمر . والآخر هو خليج السويس .

(٥٥) راجع : د. عمر زكي غباشي ، الوضع القانوني لخليج العقبة ، المجلة المصرية للقانون الدولي ١٩٥٧ ، مجلد ١٣ ص ١٢٨ . قضية خليج العقبة ومضيق تيران : المجلة المصرية للقانون الدولي ١٩٦٧ المجلد ٢٣ ، ص ١١ - ٦١ .

ويمتد خليج العقبة في اتجاه الشمال الشرقي فاصلا بين المملكة العربية السعودية شرقا ومصر غربا . ويتراوح عرض الخليج ما بين ١٢ الى ١٨ ميل بحرى ، ويبلغ طوله حوالى ٩٩ ميلا بحريا . ويبلغ طول شواطئه ٢٣٠ ميلا بحريا . وتشغها كل من مصر ( ١٢٥ ميل بحرى تقريبا ) والسعودية ( ٩٥ ميل بحرى تقريبا ) والأردن ( أربعة أميال ) واسرائيل ( تحتل ٦ أميال بحرية ) .

وقد ثار الخلاف حول الوضع القانونى لخليج العقبة والمضايق المؤدية اليه منذ أن أصبح لاسرائيل وجودا على شاطئه .

وتثلت وجهة النظر العربية في اعتبار خليج العقبة بحيرة عربية شبة مغلقة ( خليج تاريخى ) لا يستخدم في الملاحة الدولية وأن استخدامه قاصر على الدول العربية المحيطة به . وليس لاسرائيل حق المرور فيه لأن وجودها على الخليج وجود غير قانونى لا تبرره قواعد القانون الدولى لأنه تم باحتلال عسكري لمنطقة أم رشش بعد ابرام اتفاقية الهدنة بين مصر واسرائيل في ٢٤ فبراير عام ١٩٤٩ ، كما أن مرور اسرائيل لا يمكن أن يستند الى مبدأ المرور البرىء لأن حالة الحرب قائمة بين العرب واسرائيل ولا تنهيا اتفاقية الهدنة .

وعلى أى حال فانه بصرف النظر عن الأوضاع الفعلية التى يخضع لها نظام المرور بخليج العقبة بعد حرب السويس عام ١٩٥٦ وتواجد قوات الطوارئ الدولية التابعة للأمم المتحدة عند مدخل الخليج في منطقة شرم الشيخ ، ثم — ومنذ عام ١٩٦٧ — احتلال اسرائيل لمنطقة شرم الشيخ هذه حتى الآن ، رغم هذا يمكن أن نقرر أن الوضع القانونى لخليج العقبة سوف يتحدد في ضوء ما ستسفر عنه الاتصالات السلمية التى تجرى حاليا للتوصل الى تسوية لمشكلة الشرق الأوسط في ضوء قرار مجلس الأمن رقم ٢٤٢ الصادر في ٢٢ نوفمبر

١٩٦٧

## الموضوع الرابع

## المضايق المستخدمة في الملاحة الدولية (٥٦)

## تعريف المضيق :

المضيق ممر طبيعي بحرى يفصل بين جزئين من اليابسة ويصل بين رقتين من البحار . وتنقسم المضايق من وجهة النظر الجغرافية الى طائفتين : الأولى تصل الى بحر عال وبحر داخلى ( وذلك مثل مضيق كرتشى الذى يصل بين البحر الأسود وبحر آزوف ) ، والثانية تصل بين جزئين من البحار المفتوحة ( مثل مضيق ماجلان الذى يصل بين المحيط الهادى والمحيط الأطنطى ومضيق جبل طارق الذى يصل بين المحيط الأطنطى والبحر الأبيض المتوسط ) .

ومن جهة أخرى يختلف اتساع المضايق ، فبعضها يتجاوز اتساعه اتساع البحر الاقليمى أو ضعفه . وأخيرا قد تتعدد الدول المشاطئة للمضيق .

وفى ضوء ذلك يعيننا أن نحدد الوضع القانونى للمضايق والذى قد يختلف باختلاف المركز الجغرافى للمضيق ، ومن هنا تتعرض للأنواع التالية من المضايق وبعدها تتعرض للاتجاهات الحديثة .

أولا : المضايق التى تطل بين بحر عام وبحر داخلى .

ثانيا : المضايق التى تصل بين بحر عام وبحر اقليمى .

ثالثا : المضايق التى تصل بين بحرین عامين .

أولا : المضايق التى تصل بين بحر عام وبحر داخلى :

هنا ينبغى أن نفرق بين فرضين :

١ - حالة وقوع شاطئ المضيق فى اقليم دولة واحدة وتطل هذه الدولة

(٥٦) راجع : د. محمد طلعت الفينمى ، القانون الدولى البحرى فى أبعاده الجديدة ، ١٩٧٥ ، ص ٦٠ وما بعدها . عبد الله شاكر الطائى ، النظرية العامة للمضايق ، مع دراسة تطبيقية على مضائق تيران وباب المندب ، رسالة دكتوراه ، القاهرة ، مطبعة الاستقلال الكبرى ، ١٩٧٤ .

أيضا على جميع شواطئ البحر الداخلي . ففي هذه الحالة يتفق معظم الفقهاء على أن المضيق يعتبر جزءا من الاقليم البحري للدولة ويخضع لسيادتها واختصاصها الكامل ، فهي التي تتولى تنظيم الملاحة فيه . ولم يتعرض القانون الدولي الوضعي ممثلا في اتفاقيات جنيف للبحار لعام ١٩٥٨ لمثل هذه الحالة بما يفيد أنه يقر ما جرى عليه الرأى لدى غالبية الفقهاء .

٢ - حالة تعدد الدول المشاطئة للمضيق . وهنا اذا كان عرض المضيق يزيد في اتساعه عن مسافة البحار الإقليمية للدول المتقابلة معا فانه توجد منطقة بحرية وسط بين الحدود الخارجية للبحار الإقليمية لكل من هذه الدول ، تعد من البحر العام الحر وتكون الملاحة فيها حرة للجميع . ولا يوجد في القانون الدولي الوضعي ولا في العمل الدولي قاعدة مغايرة لذلك .

أما اذا كان عرض المضيق بحيث تلتصق البحار الإقليمية للدول المتقابلة . فان غالبية الفقهاء ترى ويؤيدها مجمع القانون الدولي في قراره الخاص بنظام البحر الإقليمي عام ١٨٩٤<sup>(٥٧)</sup> أن أكل دولة شاطئية سيادة اقليمية على المضيق حتى خط الوسط ، وذلك الا اذا وجد اتفاق مغاير بين الأطراف المعنية . ويسرى على هذا المضيق النظام القانوني للبحر الإقليمي الذي أقرته اتفاقية جنيف بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة والذي لا يسمح للسفن الأجنبية بالمرور فيه الا اذا كان مرورا بريئا أى لا يمس أمن ومصالح الدول الشاطئية .

٣ - هذا ومن المضائق العربية ما يدخل في هذه الطائفة ( المضائق التي تصل بين بحر عال وبحر داخلي ) وهو مضيق جوبال في مدخل خليج السويس ويصل بين البحر الأحمر وخليج السويس وهذا الأخير يعتبر بحرا داخليا لأنه يقع بأكمله في الأرض المصرية وتعد شواطئ المضيق أيضا جزءا من الأرض المصرية وبالتالي يخضع للسيادة الإقليمية الكاملة لمصر .

**ثانيا : المضائق التي تصل بين بحر عام وبحر اقليمي :**

وهنا نجد أن العرف الدولي قبل اتفاقيات جنيف للبحار عام ١٩٥٨ ، قد

جرى على تقرير أن المضيق اذا كان داخلا بأكمله في اقليم دولة واحدة فانه يخضع لاختصاصها وسيادتها وتتولى هي تنظيم الملاحة فيه . أما اذا كانت تطل عليه أكثر من دولة فان كل دولة تفرض سلطانها على الجزء من المضيق الذى يعد بحرا إقليميا لها ، وعادة يتم تنظيم الملاحة فيه بالاتفاق بين هذه الدول والدول الأخرى المعنية اذا لزم الأمر .

غير أن اتفاقية جنيف بشأن البحر الاقليمي والمنطقة المجاورة الصادرة عام ١٩٥٨ قد أخذت بقاعدة مغايرة لهذا العرف وأوردتها الفقرة الرابعة من المادة ١٦ التى جاء بها :

« يجب ألا يكون هناك ايقاف للمرور البرىء للسفن الأجنبية في الممرات التى تستعمل من أجل الملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار وجزء آخر من أعالي البحار أو البحر الاقليمي لدولة أجنبية » مقررته بذلك فتح المضائق التى تصل بين جزء من أعالي البحار والبحر الاقليمي لدولة من الدول أمام المرور البرىء لسفن الدول الأجنبية<sup>(٥٨)</sup> .

ويبدو أن هذه القاعدة قد وضعت بصفة خاصة لمواجهة حالة النزاع العربى الاسرائيلى حول المرور عبر مضيق تيران المؤدى من البحر الأحمر الى خليج العقبة ولمعارضة موقف الدول العربية في فرض الاشراف الكامل على المضيق ومنع مرور السفن الاسرائيلية عبرة .

وإذا نظرنا الى القاعدة بصفة عامة قبل مناقشة تطبيقها على مضيق تيران ، يتبين لنا أنه الى جانب خروجها على ما سبق أن طبق في العمل الدولى - تبعد كثيرا عن المبادئ التى أقرتها محكمة العدل الدولية في حكمها الشهير في قضية مضيق كودفو بين البانيا وبريطانيا عام ١٩٤٩ . فقد قررت المحكمة أن من القواعد العامة ومن الموافق للعرف الدولى أن للدول في وقت السلم الحق في تمرير سفنها الحربية في المضائق المخصصة للملاحة الدولية والتي تصل بين رقتين

(٥٨) عرفت المادة ١٤/٤ من الاتفاقية المرور البرىء بقولها « يكون المرور بريئا طالما أنه غير ضار بالسلام وحسن النظام أو سلامة دولة الشاطئ ... » .

من البحار العالية دون تطلب الموافقة السابقة من الدول المشاطئة للمضيق ما دام المرور بريئا . وفي تحديد المضيق المخصص للملاحة الدولية وضعت المحكمة معيارين لذلك هما :

١ - أن يكون المضيق موصلا بين بحرين عامين .

٢ - تواتر العرف على استعمال المضيق كطريق من طرق الملاحة الدولية .

### تطبيق القاعدة على مضيق تيران :

يقع مضيق تيران في مدخل خليج العقبة جنوبا ويصل بينه وبين البحر الأحمر ويوجد في مدخل خليج العقبة مجموعة من الجزر أكبرها جزيرتي تيران وصنافير وأدى كثرة هذه الجزر الى جعل الملاحة عبر مدخل الخليج أمرا صعبا وخطرا . وتتوسط جزيرة تيران مدخل الخليج تقريبا حيث تبعد عن الشاطئ السعودى بمسافة أربعة أميال وتبعد عن الشاطئ المصرى بمسافة ثلاثة أميال ، وتقع جزيرة صنافير على مسافة ميلين شرقا من جزيرة تيران .

هذا ويوجد أكثر من مدخل عبر تلك الجزر العديدة يؤدي الى الخليج الا أن أكثرها لا يصاح للملاحة مطلقا حيث تتحكم فيه الشعب المرجانية . والمدخل الوحيد الصالح للملاحة هو الذى يقع فيما بين جزيرة تيران وشبه جزيرة سيناء المصرية . ونظرا لوجود مجموعة من الصخور والشعب المرجانية في هذا المدخل أدى ذلك الى وجود ممرين ملاحيين أولهما أقرب الى الساحل المصرى ويسمى ممر الاتترا برايز Enterprise passage وهو الممر الوحيد الصالح للملاحة ويبلغ اتساع الجزء الصالح للملاحة فيه ٥٠٠ ياردة تقريبا ، وثانيهما هو الأقرب لجزيرة تيران ويسمى ممر جرافتون Grafton passage (٥٩)

(٥٩) راجع : د. عمر زكى غباشى ، الوضع القانونى لخليج العقبة ومضايق تيران ، المجلة المصرية للقانون الدولى ، المجلد ١٣ ، ١٩٥٧ ، ص ١٣٨ . د. حامد سلطان ، القانون الدولى العام فى وقت السلم ، ١٩٦٢ ، ص ٦١٧ وما بعدها محمد سعيد محمد الخطيب ، الوضع القانونى للبحر الاقليمى ، رسالة دكتوراه ، ١٩٧٥ ، ص ٣٧٩ وما بعدها .

ونخلص من ذلك الى أن الممر الوحيد الذى يمكن استخدامه لممر السفن وللملاحة هو الممر القريب من الساحل المصرى مباشرة فى شبه جزيرة سيناء . ويعتبر هذا الممر خاضعا للسيادة الاقليمية المصرية باعتباره جزءا من المياه الاقليمية المصرية وذلك منذ الفترة التى كانت مصر تعتبر مياهها الاقليمية تمتد لمسافة ثلاثة أميال والتي مدتها بعد ذلك الى ستة أميال ثم أخيرا ومنذ عام ١٩٥٨ أصبحت اثنى عشر ميلا بحريا .

وعلى هذا ، يمكننا أن نقرر أن مضيق تيران مضيق وطنى بحت لا يصدق عليه صفة المضيق الدولى حسب المعايير التى سبق أن أقرتها محكمة العدل الدولية فى قضية مضيق كورفو والسابق الاشارة اليها .

فالمضيق لا يصل بين رقتين من البحار العامة اذ أنه يصل فقط بين جزء من البحر الأحمر وهو عام والبحر الاقليمى للدولة وهو البحر الاقليمى المصرى على الساحل الغربى لخليج العقبة .

والمضيق لم يسبق أن جرى العمل على استعماله ممر ملاحيا دوليا فقد كان استعماله منذ أمد بعيد قاصرا على من يطل على شواطئه وهى الدول العربية فهو ممر تاريخى أو مؤد الى خليج تاريخى وذلك بصرف النظر عن الوجود الاسرائيلى على خليج العقبة وهو وجود غير مشروع من الناحية القانونية .

واذا كانت الفقرة الرابعة من المادة ١٦ من اتفاقية البحر الاقليمى لعام ١٩٥٨ قد جاءت - كما قيل - لمواجهة حالة مضيق تيران وبالتالي تؤدى الى عدم جواز وقف الملاحة البريئة عبر مضيق تيران ، فان تطبيقها رغم ذلك فى هذه الحالة غير سليم .

وذلك لأن حكمها خاص بالممرات التى تستعمل من أجل الملاحة الدولية ومضيق تيران لم يكن مستعملا للملاحة الدولية كما هو ثابت تاريخيا .

كما أنها تتحدث عن المضيق الذى يصل بين جزء من أعالي البحار والبحر الاقليمى لدولة أجنبية ومضيق تيران يصل بين البحر الأحمر وهو بحر عال

والبحر الاقليمي المصرى وفي ظل هذه الحقيقة لا تمر سوى السفن التى لا تمس أمن وسلامة مصر أى السفن التى تمر مرورا بريئا وهو وصف لا ينطبق على السفن الاسرائيلية لاستمرار حالة الحرب قائمة بين مصر والدول العربية من جهة واسرائيل من جهة أخرى<sup>(٦٠)</sup>.

### ثالثا : المضائق التى تصل بين بحرين عامين :

المضائق التى تصل بين رقعتين من البحار العامة مثل مضائق الدردنيل والبوسفور بين البحر الأبيض المتوسط والبحر الأسود ، وجبل طارق بين المحيط الأطلنطى والبحر الأبيض المتوسط ومضيق ماجلان بين المحيط الهادى والمحيط الأطلنطى ومضيق باب المندب بين المحيط الهندى والبحر الأحمر .

ولا يمكن أن يكون مقبولا بالنسبة لهذه المضائق أن تتحكم فيها الدولة أو الدول المشاطئة لها بحيث تعلقها فى وجه الملاحة الدولية . فإرادة دولة واحدة أو أكثر لا تستطيع أن تحظر المرور فى ممرات وجدت بطبيعتها الكى توحد بين منطقتين من البحار العامة كما أن المصلحة الخاصة لا يقبل أن تكون متعارضة مع المصلحة العامة للدول جميعها .

وإذا كانت هذه الحقيقة مسلم بها من مجموع الفقهاء الا أن هؤلاء لم يغفلوا حقيقة أخرى تتركز فى أنه لا يجوز أن يضحى بالمصلحة الخاصة للدول الشاطئية فى الحفاظ على أمنها والدفاع عن نفسها فى سبيل المصلحة الدولية العامة فى تسهيل وتيسير الاتصالات البحرية الدولية .

ولكل ذلك ، فان اقرار نظام ملاحة حرة غير مقيدة فى هذه المضائق من شأنه الأضرار أو الإجحاف بالمصالح الخاصة المشار اليها آتفا . ولهذا يقع على الدول عبء التوصل الى قواعد اتفاقية تحقق التوازن بين هذه المصالح المتضاربة

(٦٠) راجع فى هذا الخصوص للأستاذ الدكتور محمد طلعت الفنىمى ، القانون الدولي البحرى فى ابعاده الجديدة ، منشأة المعارف بالإسكندرية ، ١٩٧٥ ، ص ٩٣ وما بعدها .



وفقا للظروف الخاصة بكل مضيق بما يحقق حرية المجموع في استخدام المضائق مع تحقيق أمن الدول المشاطئة لها .

ومن هنا نجد أن الكثير من المضائق التي تصل بين بحار عامة قد نظم المرور فيها بمقتضى اتفاقات دولية تهدف الى تحقيق التوازن بين المصالح الخاصة والعامة أبرمتها الدول المعنية بشأن المرور عبرها .

ومن أمثلة المضائق المنظمة باتفاقات خاصة :

— المضائق الدانمركية وهي التي تصل بين بحر البلطيق وبحر الشمال ونظم المرور فيها بمعاهدة وقعت في ١٤ مارس ١٨٥٧ لتكفل حق المرور للسفن التجارية والسفن الحربية مع الاحتفاظ بحق الدانمرك في اغلاق المضائق في وقت الحرب .

— المضائق التركية ( الدردنيل والبوسفور ) والتي نظم المرور عبرها باتفاقات متتابة آخرها اتفاقية مونتريه في ٢٦ يوليو ١٩٣٦ التي أكدت مبدأ حرية الملاحة للسفن التجارية عبر المضائق مع وضع تنظيم خاص لمرور السفن الحربية (٦١) .

— مضيق ماجلان وقد نظمت المرور فيه اتفاقية ٢٣ يوليو ١٨٨١ بين شيلي والأرجنتين والتي نصت على حياد المضيق وكفالة حرية المرور فيه لجميع السفن تجارية أو حربية وفي كل الأوقات (٦٢) .

#### — مضيق جبل طارق :

ويقع هذا المضيق بين أسبانيا والمغرب ويصل البحر الأبيض المتوسط بالمحيط الأطلنطي ويبلغ اتساعه ١٥ كيلو مترا وعمقه ٣٥٠ مترا .

وهو من المضائق التي لم يثر بشأن حرية الملاحة فيها أية خلاف . فقد اتفقت إنجلترا التي كانت تحتل صخرة جبل طارق منذ عام ١٧٠٤ ، مع فرنسا

(٦١) راجع ، سيبر ، المرجع السابق ، ص ٧٤٦ وما بعدها .

(٦٢) راجع : Abribat, Le détroit de Magellan au point de Vue international, 1902.

في وفاق صدر في صورة تصريح وقع في لندن في الثامن من أبريل ١٩٠٤ والخاص بمصر ومراكش ( المغرب حاليا ) نصت المادة الثامنة منه على كفالة حرية المرور عبر مضيق جبل طارق .

وبتصريح صدر في الثالث من أكتوبر في نفس العام وباتفاق سرى في نفس التاريخ مع فرنسا ، أقرت أسبانيا التصريح الفرنسي البريطاني السابق وبالتالي أقرت مبدأ حرية الملاحة عبر المضيق . ثم عادت أسبانيا وأقرت نفس الوضع في اتفاقية أبرمتها مع فرنسا في ٢٧ نوفمبر ١٩١٢ كانت خاصة بتوضيح الوضع الخاص بكل من الدولتين في مراكش .

وقد أعيد تأكيد مبدأ حرية المرور في المضيق في اتفاق تدويل طنجة الذي جعلها في حالة حياد دائم عام ١٩٢٣ والمعدل عام ١٩٤٥ . وتجدر الإشارة الى أن النظام الدولي لطنجة قد ألغى عام ١٩٥٦ وأعيدت طنجة الى المغرب .

ونخلص من هذا العرض للمضايق المنظمة باتفاقات خاصة الى تقرير أنها تمثل اتجاهها عمليا غالبا نحو تأكيد ضرورة التوفيق بين مصالح المجتمع الدولي ومصالح الدول المضائقية في تحقيق أمنها وحماية شواطئها . ولعل هذا هو ما دفع واضعوا اتفاقية جنيف بشأن البحر الاقليمي والمنطقة المجاورة عام ١٩٥٨ الى تقرير مبدأ عام في الفقرة الرابعة من المادة ١٦ ، يقضى بأنه « يجب ألا يكون هناك ايقاف للمرور البريء للسفن الأجنبية في الممرات التي تستعمل من أجل الملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار وجزء آخر من أعالي البحار .. » ويقصد بالمرور البريء - كما عرفته الفقرة الرابعة من المادة ١٤ - المرور غير الضار بالسلام وحسن النظام أو سلامة الدولة الشاطئية .

وبالتالي يمكن أن نقرر صلاحية تطبيق هذا المبدأ العام على كافة المضايق التي تصل بين رقعتين من أعالي البحار ولا تنظمها اتفاقات خاصة وذلك مثل مضيق باب المنذب جنوب البحر الأحمر ومضيق هرمز جنوب الخليج العربي .

## رابعاً : الاتجاهات الحديثة حول النظام القانوني للمضايق :

تحتل الدراسات الخاصة بالنظام القانوني للمضايق جانباً هاماً من أعمال المؤتمر الثالث لقانون البحار الجارى والذي دعت الى عقده الجمعية العامة للأمم المتحدة لتطوير وتدوين قواعد قانون البحار فى ضوء الظروف والمتغيرات العلمية والدولية الحديثة . وفى ضوء ما يوجد تحت أيدينا من وثائق عن هذا المؤتمر وأهمها وثيقة الاتجاهات الرئيسية التى وضعت خلال دورة المؤتمر الثانية فى كاراكاس عام ١٩٧٤ ووثيقة مشروع النص الموحد غير الرسمى ( الجزء الثانى ) الذى وضعه رئيس اللجنة خلال دورة المؤتمر الثالثة فى جنيف عام ١٩٧٥ بالإضافة الى وثيقة مشروع النص الموحد المراجع فى نيويورك فى دورة المؤتمر فى مارس ١٩٧٦ نحاول أن نعرض الأفكار والاتجاهات الحديثة فى شأن المضايق .

وتجدر الإشارة بادىء ذى بدء الى أن الوفود فى مناقشاتها لهذا الموضوع كان يوجهها دائماً اعتبار جوهرى هو ضرورة التوفيق وتحقيق التوازن بين صالح الجماعة الدولية فى تيسير الاتصالات عبر المضايق وصالح الدول المضائقية أى المشاطئية للمضيق فى تحقيق أمنها وسلامة شواطئها ، ولذا فإن الخلاف قد احتدم بين هذه الوفود فى وجهات نظرها وما قدمته من مشروعات .

فقد انبثقت تلك المشروعات عن اتجاهين رئيسيين :

اتجاه نحو اقرار مبدأ المرور الحر أو تحت تعبير آخر لا يختلف فى معناه النهائى هو العبور غير المعاق - وقد تضمنته المشروعات التى قدمتها الدول المتقدمة وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفيتى والمملكة المتحدة وبولندا بالإضافة الى مالطة وإيطاليا .

واتجاه نحو اقرار مبدأ المرور البرىء وقد تضمنته مشروعات كل من قبرص وأندونيسيا وماليزيا والمغرب والفلبين وأسبانيا واليمن وموقف منظمة الوحدة الأفريقية وغيرها .

ولتد انتهى واضع مشروع النص الموحد غير الرسمى فى جنيف الى عرض

نظام مزدوج للمرور عبر المضائق التي تستخدم للملاحة الدولية ، وهو نظام المرور العابر ( الترانزيت ) Transit Passage ونظام المرور البري Innocent Passage

### ١ - نظام المرور العابر :

يبدو أن استخدام تعبير « المرور العابر » يمثل محاولة من جانب واضح النص الموحد للتوفيق بين الاتجاهات المتعارضة والتي سادت موضوع المرور عبر المضائق ، ونجح في ذلك باستخدام تعبير قلما استخدمته الدول في مشروعاتها .

ولقد عرفت المادة ٣٧ / ٢ (٦٣) من المشروع المراجع المرور العابر ( الترانزيت ) بأنه « ممارسة حرية الملاحة والتحليق وفق الأحكام الموضوعية لغرض واحد هو العبور المتواصل السريع في المضيق بين رقعة من البحار العالية أو منطقة اقتصادية خالصة (٦٤) ورقعة أخرى من البحار العالية أو منطقة اقتصادية خالصة . ومع ذلك فإن تطلب اتصال وسرعة العبور لا يستبعد المرور عبر المضيق لغرض دخول أو ترك أو العودة من دولة مضائقية مع مراعاة شروط دخول تلك الدولة .

ويتضح من هذا التعريف أن المرور العابر ليس سوى المرور الحر . والذي تتمتع به كافة السفن والطائرات مع عدم جواز اعاقته (٦٥) .

ويطبق نظام المرور العابر هذا في المضائق التي تستخدم للملاحة الدولية بين رقعة من البحار العالية أو منطقة اقتصادية خالصة ورقعة أخرى من البحار العالية أو منطقة اقتصادية خالصة ، بشرط ألا يكون المضيق مشكلا بجزيرة

(٦٣) وهي تقابل المادة ٣٨ من مشروع جنيف .

(٦٤) والمنطقة الاقتصادية الخالصة فكرة حديثة يقصد بها منطقة من البحار تقع وراء البحر الاقليمي للدولة الشاطئية وتجاوزه يزيد اتساعها عن ٢٠٠ ميل بحري مقاسة من خط الأساس لقياس البحر الاقليمي . وهي منطقة لا تخضع لسيادة دولة الشاطيء وان كان ما لها هي حقوق خاصة لأغراض اقتصادية . (٦٥) المادة ٣٧ / ١ من النص المراجع .

تابعة للدولة الشاطئية للمضيق ورقعته الأرضية الرئيسية وكان موجودا في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في البحار العالية أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة يكون ملائما للمرور بقدر مماثل (٦٦) .

ومعنى ذلك أن نظام المرور العابر لا ينطبق في حالة المضيق الذى يصل بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة والبحر الأقليمى لدولة أخرى ، أى أنه يخرج من نطاق تطبيقه مضيق تيران في مدخل خليج العقبة . هذا وتجدر الإشارة هنا الى أن المندوب الاسرائيلى خلال اجتماعات اللجنة الثانية المنبثقة عن الدورة الثالثة لمؤتمر قانون البحار الثالث والتي انعقدت في جنيف عام ١٩٧٥ ، قد طالب بأن يسرى النظام القانونى لحرية المرور العابر على المضائق جميعها حتى تلك التى تصل جزءا من أعالي البحار بالبحر الاقليمى لدولة أخرى ، وكان الرد عليه أن المضائق جميعها لا يمكن أن يحكمها نظام قانونى واحد ، وأن الملامح القانونية لأى نظام انما تتحدد على ضوء المصالح الغالبة في المنطقة البحرية ، وأنه لما كانت مصالح الجماعة الدولية تتركز في المضائق التى تصل بين جزئين من أعالي البحار ، ولا تظهر قوة هذه المصلح بذات القدر في المضائق التى تصل جزءا من أعالي البحار بالبحر الاقليمى لدولة أخرى ، فان مبدأ التكافؤ في المعاملة لا يمكن أن ينطبق (٦٧) .

ونظام المرور العابر أيضا تتمتع به كافة السفن والطائرات دون أى تمييز سواء أكانت تجارية أو غير تجارية أو حربية وهذا ما يستفاد من تعبير الفقرة الأولى من المادة ٣٨ « تتمتع كافة السفن والطائرات .. بحق المرور العابر » .

وحول موقف الدول العربية من هذه المسألة نشير الى أن مجلس جامعة الدول العربية في قراره رقم ٢٩٧٨ بتاريخ ١٣/٩/١٩٧٢ كان قد أوصى في البند (ب) فيه بقبول مبدأ حرية الملاحة في المضائق والخلجان - دون غيرهما

(٦٦) المادة ٣٦ والمادة ١/٣٧ من النص المراجع .

(٦٧) تقرير لجنة الخبراء العرب لقانون البحر عن اجتماعاتها بجنيف خلال الفترة من ١٧ مارس الى ١٠ مايو سنة ١٩٧٥ ص ٢٩

من الممرات المائية - التي تفصل بين بحرين عاليين والمستعملة منذ القدم طريقا للملاحة الدولية . وقد عرضت هذه التوصية على لجنة الخبراء العرب لقانون البحر خلال اجتماعاتها في الفترة من ١٠ الى ١٥ فبراير ١٩٧٣ بالقاهرة .

وفي معرض مناقشة اللجنة لهذه التوصية لاحظت اللجنة ما يلي :

(أ) أن هناك اتجاها غالبا الى اقرار مبدأ حرية الملاحة في هذه المضائق بالنسبة للملاحة التجارية سواء البرية أو الجوية .

(ب) أما فيما يختص بالملاحة غير التجارية ( كالسفن الحربية والغواصات والطائرات العسكرية ... الخ ) فإن اللجنة لم تنته الى رأى في هذا الشأن وارتأت تكليف مندوبى الدول بالعودة الى حكوماتهم لمزيد من التعليمات بأمل أن تساعد اللجنة مستقبلا على اتخاذ موقف موحد (٦٨) .

هذا ولم يطرأ جديدا على موقف اللجنة من هذه المسألة في اجتماعها في دورتها الثالثة في مارس ١٩٧٤ وظل هذا الوضع قائما حتى عقب دورتها الخامسة في يناير ١٩٧٥ (٦٩) .

هذا وقد تبلورت مواقف الوفود العربية خلال اجتماع لجنة الخبراء العرب ( الدورة السادسة ) في تونس ١٩٧٦ حيث اتضح وجود اتجاهين :

الأول : يرى الموافقة على نظام المرور العابر كما ورد في مشروع النص المراجع .

الثاني : يطالب بالأخذ بنظام المرور البريء في هذه المضائق والذي يترتب عليه اشتراط الاذن المسبق بالنسبة لمرور السفن الحربية مع استبعاد الاشارة الى نظام تحليق الطائرات هنا لخضوعه لاتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ (٧٠) .

(٦٨) وثيقة رقم ١٠ د ١/٥/٥٩

(٦٩) راجع تقارير لجنة الخبراء العرب منذ عام ١٩٧٤ حتى الدورة الخامسة

١٩٧٦

(٧٠) ويرى مندوب عمان عدم وجود داع للتمييز بين المياه الاقليمية ووجوب أن تعامل هذه المياه حيشما وجدت وفق نظام المرور البريء المنصوص عليه في المشروع المراجع مع ضرورة حصول السفن الحربية قبل مرورها على اذن مسبق .

ومن ذلك يتضح عدم وجود موقف موحد من الدول العربية تجاه مرور السفن العسكرية والتجارية عبر المضائق التي تصل بين جزئين من أعلى البحار .

وفي رأينا أنه لا خطورة في اقرار مبدأ المرور العابر في المضائق العربية التي تصل بين جزئين من أعلى البحار أو منطقتين اقتصاديتين خالصتين وذلك في ضوء الأحكام الأخرى التي تضمنها مشروع النص الموحد والتي تضع تنظيما لهذا المرور بالصورة التي تحقق مصالح الدول المشاطئة للمضيق والتي اعتقد في كفايتها بالنسبة للدول العربية المطلة على مضيق باب المندب ومضيق هرمز . وتوضيحا لذلك نذكر فيما يلي الأحكام المنظمة لهذا المرور العابر وفقا لمشروع النص الموحد :

### – من حيث حقوق وواجبات الدولة المضائقية :

١ – يجوز للدولة المضائقية أن تعين للملاحة في المضائق ممرات بحرية وأن تضع نظمها لتقسيم المرور بالقدر الذي يكون لازما وحيثما يكون ذلك لتعزيز سلامة مرور السفن .

٢ – يجوز للدولة المضائقية أن تعتمد الى تعيين ممرات بحرية ونظم لتقسيم المرور لتحل محل أى من الممرات البحرية أو النظم التي كانت قد عينتها أو قررتها من قبل ، وذلك عندما تقتضى الظروف وبعد أن تعلن عن قرارها الاعلان الواجب .

هذا وينبغي أن تتمشى هذه الممرات البحرية ونظم تقسيم المرور مع الأنظمة الدولية المقبولة بصورة عامة والمتصلة بالسلامة في البحر بما في ذلك الأنظمة الدولية لمنع المصادمات البحرية . وقبل تعيين تلك الممرات أو هذه الأنظمة ، تحيل الدولة المضائقية مقترحاتها الى المنظمة الدولية المختصة ( مثل المنظمة الاستشارية الدولية للملاحة البحرية ومنظمة الطيران المدني الدولية ) وذلك بقصد اعتمادها ، ولا تعتمد المنطقة من الممرات البحرية أو نظم تقسيم المرور الا ما يتم الاتفاق عليه مع الدول المضائقية ، التي يجوز لها بعد ذلك أن تعين هذه الممرات أو تقرر هذه النظم .

٣ - فيما يتعلق بالمضيق الذى تقترح فيه ممرات بحرية أو نظم من هذا القبيل عبر مياه دولتين مضائقيتين أو أكثر ، تتعاون الدول المعنية فى صياغة الاقتراحات للتشاور مع المنظمة المختصة .

٤ - ويجب أن تبين الدولة أو الدول المضائقية بوضوح على خرائط يؤمن لها النشر الواجب جميع الممرات البحرية ونظم تقسيم المرور التى تعينها أو تقررها(٧١) .

٥ - يجوز للدولة المضائقية ، أن تضع القوانين والأنظمة الخاصة بالمرور العابر ( الترانزيت ) عبر المضائق بشأن كل أو أى مما يلى :

(أ) سلامة الملاحة وتنظيم المرور البحرى وفق ما سبق .

(ب) منع التلوث ، مع تنفيذ الأنظمة الدولية المنطبقة فيما يتعلق بتصريف الزيوت والفضلات الزيتية ، وغيرها من المواد المؤذية أو الضارة فى المضيق .

(ج) وفيما يخص سفن الصيد ، منع الصيد ، بما فى ذلك حمل أدوات الصيد .

(د) أخذ أى سلعة أو عملة أو شخص على ظهر السفن أو انزال أى سلعة أو عملة أو شخص من عليها على نحو يخالف أنظمة الجمارك والشئون الضريبية أو شئون الهجرة أو الشئون الصحية للدولة المضائقية .

هذا ويجب ألا تميز هذه القوانين والأنظمة ، شكلاً أو فعلاً ، بين السفن الأجنبية ولا أن يكون الأثر العملى لتطبيقها هو انكار حق المرور العابر أو اعاقته أو الانتقاص منه . ويجب على الدولة المضائقية أن تقوم بنشر كافة هذه القوانين والأنظمة(٧٢) .

(٧١) المادة ٣٩ من المشروع المراجع وتقابلها المادة ٤٠ من مشروع جنيف .

(٧٢) المادة ٤٠ من المشروع المراجع وتقابلها المادة ٤١ من مشروع جنيف .



٦ - يجب على الدولة المضائقية الامتناع عن أى تصرف من شأنه عرقلة المرور العابر وأن تقوم بما يلزم من نشر أو اعلان عن أى خطر يهدد الملاحة أو التحليق داخل المضيق أو فوقه ويكون لديها علم به ، ولا يجوز وقف العمل بحق المرور العابر (٧٣) .

٧ - تتفاوت الدول المستخدمة للمضيق مع الدول المشاطئة له ، بالاتفاق فيما بينها على اقامة وصيانة ما يلزم من وسائل تيسير الملاحة وسلامتها وكذا اجراء غير ذلك من التحسينات لمعاونة الملاحة الدولية أو لمنع ومكافحة التلوث من السفن (٧٤) .

### - التزامات السفن والطائرات العابرة :

١ - على السفن والطائرات ، أثناء ممارستها حق المرور العابر مراعاة ما يلي :

(أ) أن تمضى دون تأخير عبر المضيق .

(ب) أن تمتنع عن أى تهديد باستعمال القوة أو استعماله ضد السلامة الإقليمية أو الاستقلال السياسى المدولة المضائقية أو بأى شكل آخر فيه انتهاك لميثاق الأمم المتحدة .

(ج) أن تمتنع عن أية نشاطات غير تلك الملاسة للأشكال المعتادة لعبورها المتواصل السريع ، الا اذا أصبح ذلك ضروريا بسبب قوة قاهرة أو حالة شدة .

(د) أن تحترم كافة القوانين والأنظمة التى تسنها الدولة المضائقية والخاصة بالمرور العابر . واذا تصرفت سفينة أو طائرة تتمتع بالحصانة السيادية على نحو مناف لهذه القوانين أو الأنظمة أو أى من الأحكام السابقة ونجم عن ذلك

(٧٣) المادة ٤٢ من المشروع المراجع وتقابلها المادة ٤٣ من مشروع جنيف .

(٧٤) المادة ٤١ من المشروع المراجع وتقابلها المادة ٤٢ من مشروع جنيف .

الحاق خسارة أو ضرر بالدولة المضائقية أو بدولة أخرى فى جوار المضيق ،  
فان دولة العلم تكون مسؤولة عن هذه الخسارة أو الضرر .

٢ - على السفن المارة مرورا عابرا :

(أ) أن تلتزم بالأنظمة والاجراءات والممارسات الدولية المقبولة بصورة  
عامة والمتصلة بالسلامة فى البحر ، بما فى ذلك الأنظمة الدولية لمنع المصادمات  
فى البحر .

(ب) أن تلتزم بالأنظمة والاجراءات والممارسات الدولية المقبولة بصورة  
عامة لمنع التلوث الناجم عن السفن ومكافحته .

(ج) أن تحترم ما ينطبق من الممرات البحرية ونظم تقسيم المرور المنشأة  
من قبل الدولة المضائقية .

٣ - وعلى الطائرات المارة مرورا عابرا :

(أ) أن تراعى القواعد الجوية التى وضعتها منظمة الطيران المدنى الدولية  
حسب انطباقها على الطائرات المدنية ، وتلتزم الطائرات الحكومية ، فى الأحوال  
العادية ، بمراعاة تدابير السلامة هذه ، وعليها أن تحرص فى جميع الأوقات  
على إيلاء المراعاة الواجبة لسلامة الملاحة .

(ب) أن ترصد فى جميع الأوقات الذبذبة اللاسلكية المحددة من قبل السلطة  
المناسبة المعنية دوليا للإشراف على الحركة الجوية أو الذبذبة اللاسلكية الدولية  
المخصصة لحالات الشدة التى يقتضى الوضع رصدها<sup>(٧٥)</sup> .

وباستعراض ما سبق من أحكام خاصة ما تعلق منها بالتزامات وواجبات  
السفن والطائرات المارة مرورا عابرا عبر المضيق نلاحظ ما يلى :

(٧٥) المواد ٣٨ ، ٣٩ ، ٤٠ من المشروع المراجع وتقابلها المواد ٣٩ ، ٤٠ ، ٤١  
من مشروع جنيف .

أن من المسلم به بل من الأمور الأولية في هذه الخصوصية أن هذه الأحكام إنما تنظم عبور المضائق في وقت السلم ، ومن ثم فإن حالة الحرب تخرج عن نطاق تطبيق هذه النصوص .

ومن جهة أخرى يتضح أن التزامات السفن والطائرات تعكس توسعا في سلطات الدولة المضائقية وتقديرها خاصة فيما يتصل بمدى امتناع السفن والطائرات العابرة عن التهديد باستعمال القوة أو استعمالها ضد السلامة الإقليمية أو الاستقلال السياسي للدولة المضائقية وهذا من شأنه ، أن يكون في إمكان الدولة المضائقية لدى احساسها بأى خطر يهدد كيانها أن تتخذ من الاجراءات ما يضمن لها دفع هذا الخطر الذى يهدد كيانها تطبيقا لحقها في الدفاع الشرعى المنصوص عليه في المادة ٥١ من ميثاق الأمم المتحدة .

هذا بالإضافة الى أن الدولة المضائقية لو وجدت في حالة ضرورة بأن تكون مهددة بالخطر الحالى أو الوشيك الوقوع والذى يعرض نظامها الأساسى أو شخصيتها أو استقلالها للخطر بصورة لا يمكن دفعها الا باهدار المصالح الأجنبية التى يحميها القانون الدولى فإن من حق هذه الدولة أن تنكر على الدولة أو الدول الأجنبية التى تتعلق بها هذه المصالح حقها في ذلك . وتقدير حالة الضرر أو الخطر هذه من المسائل التى يخضع تقديرها للدولة المعنية وان كان لا بد أن ينصب على كيان الدولة واستقلالها السياسى .

والذى يتضح لنا من هذا التفسير أن مفهوم المرور العابر يقترب الى حد كبير من مفهوم المرور البرى أى المرور الذى لا يضر بأمن وسلامة الدولة الشاطئية . وبالتالي لا نجد فى قبوله من جانب الدول العربية ما يهدد مصالحها الأمنية أو الاستراتيجية . وعلى أى حال ، فإنه من المقرر وفقا للقانون الدولى أنه يمكن للدولة عند قبولها للمعاهدة أن تقرن هذا القبول بتحفظ يهدف الى استبعاد تطبيق بعض النصوص أو اعطائها تفسيرا خاصا . فيمكن للدول العربية كلها أو بعضها أن تقرر استبعاد الأحكام الخاصة بالمرور العابر اذا رأت ذلك من مصلحتها أو تقرر وضع قيود على تطبيقها فى مواجهتها وذلك على فرض بقاء هذه الأحكام على ما هى عليه فى الاتفاقية النهائية .

## ٢ - نظام المرور البريء :

أوضحت المادة ١٨ من المشروع المراجع للنص الموحد<sup>(٧٦)</sup> المقصود بالمرور البريء حيث قررت :

١ - يكون المرور بريئا ما دام لا يضر بسلم الدولة الشاطئية أو بحسن نظامها أو بأمنها ويتم مثل هذا المرور طبقا لهذه المواد ولقواعد القانون الدولي الأخرى .

٢ - يعتبر مرور السفينة الأجنبية ضارا بسلم الدولة الشاطئية أو بحسن نظامها أو بأمنها اذا اضطلعت السفينة أثناء وجودها في البحر الأقليمي بأى من النشاطات التالية :

(أ) أى تهديد باستعمال القوة أو استعمالها ضد السلامة الإقليمية أو الاستقلال السياسى للدولة الشاطئية أو بأى شكل آخر ، خروجا على مبادئ القانون الدولي كما وردت في ميثاق الأمم المتحدة .

(ب) أى مناورة أو تدريب بأسلحة من أى نوع .

(ج) أى عمل يستهدف جمع المعلومات ويكون من شأنه الأضرار بدفاع الدولة الشاطئية أو أمنها .

(د) أى عمل عدائى يستهدف المساس بدفاع الدولة الشاطئية أو أمنها .

(هـ) اطلاق أى طائرة أو انزالها أو تحميلها .

(و) اطلاق أى جهاز عسكري أو انزاله أو تحميله .

(ز) تحميل أو انزال أى شخص أو عملة أو بضاعة على نحو مناف للأنظمة الجمركية والضريبية أو الصحية للدولة الشاطئية .

(ح) أى عمل من أعمال التلويث المقصود والجدى المنافى لأحكام هذه الاتفاقية .

(٧٦) وتقابل المادة ١٦ من مشروع جنيف .

(ط) أى نشاطات تتعلق بالصيد .

(ى) الاضطلاع بنشاطات بحثية أو دراسية من أى نوع كان .

(ك) أى عمل يستهدف التدخل فى شبكات المواصلات أو أى تسهيلات أخرى أو تجهيزات للدولة الشاطئية أو أى دولة أخرى .

(ل) أى نشاط آخر ليست له علاقة مباشرة بالمرور<sup>(٧٧)</sup> .

هذا ولقد بينت المادة ٤٣ من المشروع المراجع للنص الموحد نطاق تطبيق نظام المرور البرىء وفقا للمعنى السابق وفى اطار نظامه الخاص الذى تضمنه المشروع المواد من ١٦ - ٣١ من نصوص المشروع ، حيث قررت أن نظام المرور البرىء يطبق فى المضائق المستخدمة للملاحة الدولية التالية :

(أ) المضائق المستبعدة من نطاق تطبيق نظام المرور العابر وفقا للمادة ١/٣٧ من المشروع وهى المضائق التى وان كانت تصل بين رقعة من البحار العالية أو منطقة اقتصادية خالصة ورقعة أخرى من البحار العالية أو منطقة اقتصادية خالصة الا أنها مشكلة بجزيرة تابعة للدولة المشاطئة للمضيق ويوجد فى اتجاه البحر من الجزيرة طريق فى البحار العالية أو طريق فى منطقة اقتصادية خالصة يكون ملائما بقدر مماثل<sup>(٧٨)</sup> .

(ب) المضائق التى تصل بين رقعة من البحار العالية أو منطقة اقتصادية خالصة والبحر الأقليمى لدولة أجنبية . وينطبق هذا الوصف على مضيق تيران فى مدخل خليج العقبة .

وأضافت المادة ٤٣ فى فقرتها الثانية حكما يقضى بعدم جواز وقف المرور البرىء عبر هذه المضائق . ولقد رأت لجنة الخبراء العرب فى اجتماعها بتونس حذف هذا الحكم الأخير .

(٧٧) راجع ما سبق بشأن المرور البرىء عبر البحر الاقليمى .

(٧٨) ومن أمثلة هذه المضائق : مضيق مسينا فى ايطاليا والذى يفصل بين شبه الجزيرة الابطالية وجزيرة صقلية . ومضيق شيجو Cheju والذى يفصل بين شبه الجزيرة الكورية وجزيرة شيجو جنوبا ( كوريا الجنوبية ) .

وفي رأينا أنه بدلا من حذف هذا الحكم يقترح تعديله بحيث ينص على عدم جواز وقف المرور البريء عبر هذه المضائق الا في الحدود المنصوص عليها في الفقرة الثالثة من المادة ٢٤ من المشروع والتي تنص على أن « للدولة الشاطئية أن توقف مؤقتا ، دون تمييز بين السفن الأجنبية ، العمل بالمرور البريء للسفن الأجنبية في رقاع معينة من بحرها الأقليمي اذا كان هذا الوقف لازما لحماية أمن تلك الدولة ويسرى هذا الوقف فقط بعد أن يعلن عنه الاعلان الواجب » .

مع ملاحظة تأييدنا لموقف وفود دولة الامارات العربية المتحدة وتونس وجمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية والجمهورية اليمنية ومنظمة التحرير الفلسطينية من ضرورة حذف عبارة « دون تمييز بين السفن الأجنبية » . وذلك لأن المساس بالأمن الذي يبرر الوقف المؤقت للمرور البريء قد لا يأتي الا من سفن بعض الدولة الأجنبية فقط وبالتالي لا محل لتطبيقه على كافة السفن الأخرى فتعاقب بدون ذنب اقترفته (٧٩) .

### الموضوع الخامس النظام القانوني للجزر

« يعتبر التعريف بالجزر ، وكذلك تحديد نظامها القانوني ، من المسائل الهامة والمعقدة في القانون الدولي ، ذلك أن كثيرا من الصعوبات تكتنف تحديد الحيز البحري للجزر في البحار شبه المقللة ، وكذلك بالنسبة الى الجزر الصغيرة التي تنتمي لدولة واحدة وتتأثر عبر مساحة كبيرة من المياه البحرية . وبوجه خاص في السواحل المتقابلة » (٨٠) .

(٧٩) وتجدر الإشارة الى أن مندوب جمهورية اليمن قد علق اقراره لنظام المرور البريء الوارد في المادة ٤٣ من المشروع على موافقة مؤتمر البحار على الأخذ باقتراح تويده اليمن بتضمين الاتفاقية نصا يقتضى بأن « للدولة الساحلية أن تشترط على السفن الحربية الأجنبية الحصول على إذن مسبق أو الاكتفاء بارسال اخطار مسبق للمرور في بحرها الأقليمي » .

(٨٠) عن تقرير لجنة الخبراء العرب لقانون البحر عن اجتماعاتها بجنيف خلال الفترة من ١٧ مارس - ١٠ مايو ١٩٧٥ .

## ١ - تعريف الجزيرة :

الجزيرة في تعريفها العام هي مساحة من اليابسة تحيطها المياه من جميع الجهات وبصفة مستمرة ولقد عرفتھا اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ بشأن البحر الأقليمي والمنطقة المجاورة بأنها مساحة من الأرض مكونة طبيعيا ومحاطة بالماء في حالة المد العالي » ( المادة ١٠/١ ) . ويبدو أن هذا التعريف هو المقبول جغرافيا وعلميا ولذا لم تخرج عنه وثيقة الاتجاهات الرئيسية التي وضعت في دورة المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار ، في كاراكاس عام ١٩٧٤ ( النص ٢٣٩ )<sup>(٨١)</sup> وصاغه أيضا مشروع النص الموحد الذي وضعه رئيس اللجنة الثانية في دورة المؤتمر السابق التي عقدت عام ١٩٧٥ في جنيف ، حيث نصت الفقرة الأولى من المادة ١٣٢ على أن : « الجزيرة هي رقعة من الأرض مشكلة طبيعيا ومحاطة بالماء ، وتعلوا عليه في حالة أعلى المد »<sup>(٨٢)</sup> .

وبهذا تختلف الجزيرة على ما يعرف « بالنتوء » أو « الضحضاح » وهو مساحة من اليابسة مكونة طبيعيا ومحاطة بالماء الذي يعلوها في حالة الجزر وتكون مغمورة به في حالة المد .

فالجزيرة اذن تختص بكونها رقعة أرضية طبيعية تعلو سطح المياه التي تحيطها دائما ولا تغمرها المياه في حالة أعلى المد .

## (٢) النظام القانوني البحري للجزيرة :

ولتوضيح النظام القانوني للجزيرة نعرض للقواعد العامة في هذا الخصوص ثم نعمل على إبراز الوضع الخاص بالجزيرة أو الجزر المكونة في مجملها أقلئما لدولة واحدة ، وكذا نشير الى نظام الجزر الخاضعة لسيطرة أو رقابة أجنبية .

Doc. A/Conf. 62/C.2/WP. I, 15 october 1974. (٨١)

«Anisland is a naturally formed area of land, surrounded by water, which is above water at hightide» Doc. A/Conf. 62/WP./8, part II. (٨٢)

ولم يحدث عليها تعديل في النص المراجع - أنظر المادة ١/١٢٨

## (١) القواعد العامة :

لا خلاف في أن الجزر تعامل معاملة أرضية القارات فيما يتصل بنظام المساحات البحرية التي تحيطها . وهذا ما أقرته اتفاقيات جنيف لقانون البحار الصادرة عن مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار عام ١٩٥٨ . فقد ضمت هذه الاتفاقيات مادتين تتعرضان لمشكلة الجزر ، هي المادة ١٠ من اتفاقية البحر الاقليمي والمنطقة المجاورة<sup>(٨٣)</sup> والمادة الأولى من اتفاقية الامتداد القارى<sup>(٨٤)</sup> .

فبعد أن عرفت المادة العاشرة الجزيرة في فقرتها الأولى جاءت في فقرتها الثانية وقررت أن البحر الاقليمي لجزيرة يقاس طبقا لأحكام قياس البحر الاقليمي عموما . وقررت المادة الأولى من اتفاقية الامتداد القارى ما يفيد أن الامتداد القارى للجزيرة ينصرف الى قاع البحر والأرض التي تحتها في المناطق البحرية المتاخمة للشاطئ الخاص بالجزيرة والكائنة خارج منطقة البحر الاقليمي وذلك الى عمق مائتى متر أو أبعد من ذلك تبعا لعمق المياه المتاخمة وبقدر ما يسمح ذلك باستغلال الموارد الطبيعية لتلك المناطق .

هذا ويتجه مشروع النص الموحد الى معاملة الجزر معاملة الأرض البرية فيما يتعلق بتحديد البحر الاقليمي والمنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والامتداد القارى<sup>(٨٥)</sup> .

وإذا ما طبقنا هذه الأحكام على الجزر بصفة مجردة فإن وضعها يختلف بحسب المسافة التي تأخذ بها الدولة لاتساع بحرها الاقليمي حيث لا يوجد تحديد موحد لهذه المسافة في ظل النظام الذى وضعته اتفاقية جنيف بشأن البحر الاقليمي والمنطقة المجاورة لعام ١٩٥٨ ولهذا كانت المسألة متروكة للمواقف الانفرادية للدول . أما بالنسبة لاتجاه مشروع النص الموحد ، فإنه ينحو نحو تحديد اتساع البحر الاقليمي فنجد أن المادة الثانية تقرر أن « لكل دولة الحق

Un., Treaty Series, Vol. 516, p. 206. (٨٣)

Un., Treaty Series, Vol. 499, p. 3. (٨٤)

(٨٥) المادة ٢/١٢٨ من المشروع المراجع وتقابلها المادة ٢/١٣٢ من مشروع جنيف .



في أن تحدد بحرهما الأقليمي بمسافة لا تتجاوز اثني عشر ميلا بحريا مقيسة من الخطوط الأساسية المحددة وفقا للأحكام المتفق عليها .

وإذا أردنا في ضوء هذا التحديد أن نبث الوضع القانوني البحري للجزيرة فإنه يمكن أن نقرر أنه عندما تقع الجزيرة داخل حدود الاثني عشر ميلا من الشاطئ فإن الرقعة البحرية المحيطة بها تشكل بحرا اقليميا لها . ويكون اتساع هذه الرقعة البحرية اثني عشر ميلا تقاس من خط انحسار المياه وقت الجزر تبعا لتعرجات حواف هذه الجزيرة .

وإذا كانت الجزيرة تقع على مسافة تزيد عن عرض البحر الأقليمي ولا تتجاوز ضعف عرض البحر الأقليمي ، فإنه من المنطقي هنا أن يعتبر كل امتداد لمياه البحر حتى هذه الجزيرة مشكلا بحرا اقليميا للدولة الشاطئية حيث لا يكون مقبولا أن تترك مساحة بسيطة من أعلى البحار بين الشاطئ وهذه الجزيرة .

وعندما تكون الجزيرة على مسافة تبعد عن ضعف عرض البحر الأقليمي ولكن مجاورة عن قرب من ذلك ، فإنه من المقبول عندئذ أن تطالب الدولة الشاطئية بأن يمتد بحرهما الأقليمي الي هذه الجزيرة بغية اقامة نظام موحد لمياهها الاقليمية<sup>(٨٦)</sup> .

وتجدر الاشارة هنا الى ضرورة أن تراعى الأحكام الخاصة بتحديد عرض البحار الإقليمية فيما بين الدول المتقابلة أو المتجاورة أي الأخذ بقاعدتي خط الوسط أو الابعاد المتساوية في حالة عدم الاتفاق بين الدول المعنية على غير ذلك<sup>(٨٧)</sup> .

وفي غير الحالات السابقة ، تعامل الجزيرة معاملة الأرض البرية على أن لها بحرهما الأقليمي الخاص وفقا للمبادئ العامة في القانون الدولي .

(٨٦) راجع :

C. John Colombos, The international law of the Sea, 5th ed. Longmans 1962, p. 109 and s.

(٨٧) المادة ١٢ من اتفاقية جنيف والمادة ١٤ من المشروع المراجع وتقابلها المادة

١/١٣ من مشروع جنيف .

هذا وتعامل الصخور Rocks والنتوءات أو الضحاضيح معاملة الجزر وفقا لما سبق . مع ملاحظة أن الفقرة الثالثة من المادة ١٢٨ من مشروع النص الموحد قد أوردت حكما خاصا بالصخور يقرر أنه « لا يكون للصخور التي لا تستطيع أن تهيبء امكانيات استمرار السكنى البشرية أو استمرار حياتها الاقتصادية الخاصة بها ، منطقة اقتصادية خالصة أو امتداد قارى » .

ومن المقرر عموما أنه في حالة ظهور جزر جديدة في البحر وكان ظهورها في أعلى البحار فانها لا تكون مملوكة لأى دولة قبل الاستيلاء الفعلى عليها واطار الدول الأخرى بذلك . واذا ظهرت في اطار المياه الإقليمية لاحدى الدول فانها تعتبر مملوكة للدولة الشاطئية التابع لها البحر الأقليمي والتي تمتد بحرهما الأقليمي من واقع قياسه من هذه الجزيرة الجديدة حسب القواعد السابقة .

#### - الموقف العربى :

تضم الشواطئ العربية الشاسعة وعلى مقربة منها العديد من الجزر الكبيرة والصغيرة الآهله بالسكان وغير الآهله بالسكان . ويبلغ العدد الاجمالي لهذه الجزر - حسب الدراسة التى أعدها الدكتور صفى الدين أبو العز وقدمها الى الجامعة العربية ولجنة الخبراء العرب لقانون البحر - ٢١٨ جزيرة مساحتها الكلية ٦٨١١ كيلو متر مربع أى ما يقرب من ٠.٠٤٩٪ من المساحة الكلية للوطن العربى .

هذا وتتوزع الجزر العربية جغرافيا في ثلاثة مناطق رئيسية هى : منطقة الخليج العربى والبحر الأحمر وتونس ، اذ يبلغ عدد الجزر المواجهة لساحل البحر الأحمر في مصر ٢٦ جزيرة في حين أن عدد الجزر المواجهة لساحل المملكة السعودية يصل الى نحو ٥٠ جزيرة أغلبها صغير المساحة اذ لا يوجد بينها الا نحو ١٥ جزيرة فقط تزيد مساحة كل منها على عشرة كيلو مترات مربعة ، أما جزر اليمن الشمالى فعددها ١٢ جزيرة ، واذا ما أضفنا جزيرة بريم ( ومساحتها ١٣ كيلو متر مربع ) وهى تواجه ساحل اليمن الجنوبى فمعنى هذا أن العدد الاجمالي لجزر البحر الأحمر العربية هو ٩٠ جزيرة .

أما الجزر العربية في الخليج العربي فيبلغ عددها ١١٨ جزيرة تتقاسمها كل من : البحرين وهي الدولة الجزرية الوحيدة في الوطن العربي وتتكون من ٣٠ جزيرة أكبرها جزيرة البحرين التي تبلغ مساحتها ٥٦٠ كيلو متر مربع ، والكويت التي تواجه ساحلها أربع جزر أكبرها جزيرة بويان التي تبلغ مساحتها ٤٨٠ كيلو متر مربع ، وقطر التي تواجه ساحلها ست جزر أكبرها جزيرة حوارة ( مساحتها ٣٥٥ كيلو متر مربع ) ودولة الامارات العربية وتواجه ساحلها ٦٠ جزيرة أكبرها جزيرة أبو الأبيض ( ٣٨٦ كيلو متر مربع ) والمملكة السعودية وتوجد أمام ساحلها المثل على الخليج العربي ١٣ جزيرة صغيرة . وعمان وتوجد أمامها خمس جزر ، واحدة منها وهي جزيرة مسيرة في الخليج العربي والجزر الأربعة الباقية في مضيق هرمز .

أما تونس فتوجد أمام جبهتها الساحلية المتوسطة التي يصل طولها الى نحو ٣٠٠ كيلو متر مربع جزر أكبرها جزيرة جربة ومساحتها ٧٣٩ كيلو متر مربع « (٨٨) .

وهذا العرض للجزر العربية يوضح لنا أهمية تحديد موقف عربي موحد بالنسبة للموضع القانوني للجزر تراعى فيه الأوضاع الاقتصادية والاستراتيجية للوطن والدول العربية .

ولكن حتى اجتماع لجنة الخبراء العرب لقانون البحر في يناير عام ١٩٧٦ ( الدورة الخامسة ) لم يكن قد تحدد بعد هذا الموقف العربي . ولذلك نجد أن اللجنة في معرض تعليقها حول المادة ١٣٢ من مشروع جنيف والخاصة بالجزر قد قررت :

١ - مطالبة الأمانة العامة لجامعة الدول العربية باعداد دراسة حول الجزر العربية عموما دون تعليق ذلك على مواقف الدول العربية بالنسبة للموضع القانوني لها .

(٨٨) د. محمد صفى الدين أبو العز ، دراسة عامة حول السواحل والجزر العربية ، ص ١١ وما بعدها ( غير منشورة ) .

٢ - موافاة الدول العربية بهذه الدراسة فور اعدادها قبل مؤتمر نيويورك بوقت كاف حتى تعينها على اتخاذ موقف موحد فيما يتعلق بالنظام القانوني للجزر .

٣ - أن اللجنة قد رأت إعادة دراسة الموضوع الخاص بالجزر في دورتها المقبلة بالنظر الى اختلاف آراء الوفود حولها .

وفي الدورة السادسة التي عقدتها اللجنة في شهر يونيه بتونس أعيد مناقشة نظام الجزر في ضوء المادة ١٢٨ من النص المراجع ، وهنا انقسمت وجهات النظر الى اتجاهين . أحدهما يوافق على ما تضمنته هذه المادة من أحكام وهو الاتجاه المؤيد من قبل كل من الجمهورية التونسية وسلطنة عمان ، ودولة قطر ، والمملكة العربية السعودية<sup>(٨٩)</sup> . وجمهورية مصر العربية وجمهورية اليمن الديمقراطية .

ويرى الاتجاه الثاني تعديل الفقرة الثالثة من المادة بحيث تصبح كالآتي :  
« لا يكون للصحور والجزر الصغيرة التي لا تستطيع أن تهيمء امكانيات استعمار السكنى البشرية أو استمرار حياتها الاقتصادية الخاصة بها بحر أقليمي أو منطقة اقتصادية أو رصيف قارى بل يكون لها منطقة سلامة لا تتجاوز ٥٥٠ متر ، لا تؤخذ في الاعتبار عند تعيين حدود هذه المناطق بين الدول المتقابلة أو المتجاورة » . ويؤيد هذا الاتجاه كل من الجمهورية العراقية والجمهورية العربية الليبية والجمهورية العربية اليمنية ومنظمة التحرير الفلسطينية .

(٨٩) يرى مندوب المملكة العربية السعودية تعديل تعريف الجزيرة في مستهل المادة ١٢٨ بحيث يصبح على النحو التالي : « يقصد باصطلاح ( جزيرة ) أى جزيرة أو شعب أو صخرة أو قطعة أو فشت أو قصار أو بناء صناعى دائم لا تفرمها المياه فى أدنى مستوى يصل إليه الجزر المنخفض » . راجع تقرير لجنة الخبراء العرب لقانون البحر - الدورة السادسة ( وثيقة رقم ٢٣ ) د ٦/٦/٦٦٠ الأمانة العامة لجامعة الدول العربية ص ٤٥ - ٤٦ .

وفي اعتقادنا أن المتطلبات والأهليات الاقتصادية والاستراتيجية التي تواجه الدول العربية والتي تلعب الجزر المتاخمة والقريبة من شواطئها دورا جوهريا فيها ، واضحة لا تدع مجالا للشك أو التردد في اتخاذ موقف موحد بالنسبة لوضعها القانوني كما أننا نميل الى المطالبة بل تأييد الأخذ بالقواعد العامة التي سبق عرضها وذلك لتنطبق على الجزر العربية في جبهاتها المختلفة في حدود مراعاة الأوضاع التاريخية أو الخاصة ببعض الجزر ان وجدت .

### (ب) الجزر المكونة في مجملها اقليما لدولة واحدة :

وهنا أيضا تطبق القاعدة العامة التي تقرر أن الجزيرة تعامل معاملة الأرض البرية في تحديد الوضع القانوني للمساحات البحرية المحيطة بها . غير أن الذي يحتاج الى بعض التفصيل هو حالة الجزر الأرخيلية المكونة لدول تعرف بالدول الأرخيلية<sup>(٩٠)</sup> .

ويقصد « بالدولة الأرخيلية » كل دولة يكونها تكوينا كاملا أرخبيل واحد أو أكثر وقد تضم جزرا أخرى .

ويقصد بالأرخبيل ، مجموعة من الجزر ، بما في ذلك أجزاء الجزر ، والمياه الواصلة بينها والتضاريس الطبيعية الأخرى التي تكون وثيقة الترابط فيما بينها ، بحيث تشكل هذه الجزر والمياه والتضاريس الطبيعية الأخرى كيانا جغرافيا واقتصاديا وسياسيا قائما بذاته أو التي تكون من الوجهة التاريخية قد اعتبرت كذلك<sup>(٩١)</sup> .

(٩٠) راجع

Geoffy Narston ; «International law and «Midocean» Archipelagos», Annals of International studies, 1973 (4), p. 171 and s. O. Connell, Mid. Ocean Archipelagos in international Law, BYBIL., 1971, Plands.

د. محمد طلعت الفنيمي ، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة ١٩٧٥ ، ص ١١٦ وما بعدها .

(٩١) المادة ١١٨ من المشروع المراجع وتقابلها الفقرة الثانية من المادة ١١٧ من مشروع جنيف .

ولقد سبق للجنة القانون الدولي التي أنشأها الأمم المتحدة من أجل تقنين وتطوير قواعد القانون الدولي ، أن ناقشت موضوع الأرخييلات في ثنايا دراساتها لموضوعات قانون البحر غير أنها فشلت في اعداد مشروع بشأنها وان كان مقررها الخاص وضع تقريرا يعرف فيه الأرخييل بأنه يتكون من ثلاث جزر أو أكثر ويحتوى رقعة من مياه البحر لا تتجاوز - عندما تربط بخطوط مستقيمة - خمسة أميال طولاً ، وان كان يمكن أن يصل طول الخط الواحد الى عشرة أميال (٩٢) .

وبذلك لم تتعرض اتفاقيات جنيف لعام ١٩٥٨ لحكم المياه الأرخييلية كل ما هنا لك أن الاتفاقية الخاصة بالبحر الأقليمي والمنطقة المجاورة قد قررت ( وفق المادتين ٣ و ١٠ منها ) أن خط الأساس لقياس البحر الأقليمي بالنسبة للجزر هو خط مياه الجزر المنحصرة على طول ساحل الجزيرة .

هذا ولقد أثرت مناقشات عديدة حول نظم الدول الأرخييلية والوضع القانوني للمياه الأرخييلية داخل دورات اجتماع المؤتمر الثالث لقانون البحر . وهنا اتجهت بعض الدول الأرخييلية مثل أندونيسيا والفلبين الى اعتبار المياه الواقعة داخل خط يحيط بالشواطىء الخارجية للجزر المشكلة للأرخييل مياهها داخلية تخضع لسيادتها الأقليمية مهما اتسعت المسافة الفاصلة بين جزيرة وأخرى داخل الأرخييل ، بينما وجد رأى آخر يقرر أنه اذا زادت المسافة هذه عن ضعف عرض البحر الأقليمي فانه يؤخذ هنا بنظام البحر الأقليمي من حيث القياس والأحكام الدولية للمنطقة عليه .

وجاء مشروع النص الموحد ( في جزئه الثانى ) محاولاً التوفيق بين الاتجاهات الرئيسية في شأن الوضع القانوني للأرخييلات (٩٣) من حيث بيان طريقة تحديد المياه الأرخييلية ونظامها القانوني وحقوق وواجبات الدول الأرخييلية والالتزامات المفروضة على السفن والطائرات المارة عبر أو فوق المياه الأرخييلية .

(٩٢) د. محمد طلعت الفينيمى ، المرجع السابق ، ص ١١٧ .

(٩٣) راجع المواد من ١١٨ حتى ١٢٧ من المشروع المراجع وتقابلها المواد من

١١٧ الى ١٣١ من مشروع جنيف .

فمن حيث تحديد المياه الأرخيلية - وفقا للمادة ١١٩ يجوز للدولة الأرخيلية أن ترسم خطوطا أساسية أرخيلية مستقيمة تربط بين أبعد النقاط في أبعد الجزر والشعاب المتقطعة الانغمار في الأرخيل بشرط أن تضم هذه الخطوط الأساسية الجزر الرئيسية وركعة ما تتراوح فيها نسبة مساحة المياه الى مساحة اليابسة بما فيها الجزر المرجانية ، بين واحد الى واحد وتسعة الى واحد<sup>(٩٤)</sup> ومعنى ذلك أن النسبة اذا زادت عن هذه الحدود لا تدخل مجموعة الجزر في حكم الارخيلات . ويرى الاستاذ الدكتور طلعت الغنيمي أن التحديد بهذه الصورة لا يقوم على أساس واضح وموضوعي بل أن فيه محاباة للدول البحرية التي تسعى الى التضييق بقدر الامكان من نظم الأرخيلات .

ويضاف الى هذا التحديد النسبي التحكمي تحديد مسافى آخر تحكمي وهو الذى يقرر أنه لا يجوز أن يتجاوز طول الخطوط الأساسية المستقيمة ٨٠ ميلا بحريا ، الا أنه يجوز أن تتجاوز نسبة تصل الى واحد فى المائة من مجموع عدد الخطوط الأساسية التى تضم أرخيلا ما ، هذا الطول وذلك الى طول ١٢٥ ميلا كحد أقصى . وهنا أيضا لا تفهم الاعتبارات التى دفعت الى وضع مثل هذه التحديدات .

ولا يجوز أن ينحرف رسم الخطوط الأساسية ، بأى قدر ملحوظ ، عن الشكل العام للأرخيل ، كما لا يجوز تطبيقها بشكل يعزل البحر الأقليمي لدول أخرى عن البحار العالية أو المنطقة الاقتصادية الخاصة . واذا كان من شأن رسم هذه الخطوط الأساسية احتواء مساحة من البحر درجت على استخدامها بصورة تقليدية دولة مجاورة ملاصقة تماما فى النفاذ المباشر وفى جميع أشكال الاتصالات بين جزئين أو أكثر من إقليم تلك الدولة بما فى ذلك

(٩٤) ولاغراض حساب نسبة المياه الى اليابسة يمكن لمساحات اليابسة ان تضم مياها واقعة داخل الأطر الشعابية للجزر والحلقات المرجانية ، بما فى ذلك أى جزء من هضبة محيطية شديدة الانحدار يكون محاطا أو شبه محاط بسلسلة من جزر الحجر الجيرى والشعاب المتقطعة الانغمار والتى تقع على المحيط الخارجى للهضبة ( المادة ١١٩ / ٨ ) .

ارساء الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة ، يتعين على الدولة الأرخيلية مواصلة الاعتراف بهذه الحقوق في النفاذ المباشر والاتصالات ، وضمانها .

ومن المقرر أيضا عدم جواز رسم الخطوط الأساسية الى المرتفعات التي ينحسر عنها الماء أو منها ، الا اذا كانت قد بنيت عليها منائر أو منشآت مماثلة تعلق باستمرار على مستوى البحر ، أو اذا كان أحد هذه المرتفعات واقعا كليا أو جزئيا على مسافة من أقرب الجزر لا تتجاوز عرض البحر الأقليمي .

ويجب على الدولة الأرخيلية أن توضح خطوطها الأساسية المستقيمة على خرائط ذات مقياس كبير وتعلن عنها الاعلان الواجب وتودع نسخة منها لدى الأمين العام للأمم المتحدة . ويبدأ من هذه الخطوط الأساسية قياس عرض البحر الأقليمي والمنطقة المجاورة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والرصيف القارى للدولة الأرخيلية(٩٥) .

ومن حيث النظام القانوني للمياه الأرخيلية أوضحت نصوص المشروع المبادئ التالية :

١ - تخضع المياه الأرخيلية ( أى المياه التي تحتويها الخطوط الأساسية ) أيا كان عمقها أو مسافة بعدها عن الشاطئ لسيادة الدولة الأرخيلية . وتمتد هذه السيادة الى الحيز الجوى الذي يعلو هذه المياه وقاعها وباطن أرضها والموارد الموجودة فيها . وتمارس هذه السيادة في ضوء ما يلي من أحكام(٩٦) .

٢ - يجوز للدولة الأرخيلية أن ترسم داخل مياهها الأرخيلية خطوط اغلاق لتوضيح حدود مياهها الداخلية(٩٧) .

٣ - تتمتع سفن جميع الدول - شاطئية وغير شاطئية - بحق المرور البرىء عبر المياه الأرخيلية والمرور البرىء هو المرور الذى لا يضر بأمن

(٩٥) المادة ١٢٠ من المشروع المراجع. وتقابل المادة ١١٩ من مشروع جنيف .

(٩٦) المادة ١٢١ من المشروع .

(٩٧) المادة ١٢٢ من المشروع .



وسلامة الدولة الشناطية ( هنا الدولة الأرخيلية ) ويجوز لهذه الأخيرة أن توقف مؤقتا في مناطق محدودة من مياهها الأرخيلية العمل بحق المرور البريء للسفن الأجنبية ، دون التمييز شكلا أو فعلا بين السفن الأجنبية وذلك اذا كان هذا الوقف ضروريا لحماية أمنها .

ويبدأ سريان هذا الوقف بعد النشر اللازم عنه . وهذا ويجوز للدولة الأرخيلية أن تحدد ممرات بحرية وطرقا جوية ملائمة للمرور المأمون المتواصل السريع للسفن والطائرات الأجنبية عبر مياهها الأرخيلية والمياه الإقليمية المجاورة أو فوقها وإذا لم تحدد هذه الدولة ممرات بحرية أو طرقا جوية تجوز ممارسة المرور في الممرات البحرية الأرخيلية بواسطة الطرق المستخدمة عادة في الملاحة الدولية . وعلى الدولة الأرخيلية أن تمتنع عن عرقلة المرور في الممرات البحرية الأرخيلية وأن تقوم بما يلزم من نشر عن أى خطر يهدد الملاحة أو التحليق داخل الممرات البحرية أو الطرق الجوية المحددة ويكون لديها علم به . ولا يجوز وقف العمل بحق المرور في الممرات البحرية الأرخيلية<sup>(٩٨)</sup> .

٤ - يجب على السفن والطائرات أثناء ممارستها لحق المرور في الممرات البحرية الأرخيلية :

(أ) أن تمتنع عن تأخير عبر الممرات البحرية المحددة .

(ب) أن تمتنع عن أى تهديد باستعمال القوة أو استعمالها ضد السلامة الإقليمية أو الاستقلال السياسى للدولة الأرخيلية أو بأى شكل آخر فيه انتهاك لميثاق الأمم المتحدة .

(ج) أن تمتنع عن أية نشاطات غير تلك الملايسة للأشكال المعتادة بعبورها المتواصل السريع ، الا اذا أصبح ذلك ضروريا بسبب قوة قاهرة أو حالة شدة .

(٩٨) المواد ١٢٤ ، ١٢٥ ، ١٢٦ والمادة ٤٢ من المشروع المراجع . هذا وترى كل من السعودية وليبيا والكويت وقطر والعراق ودولة الإمارات العربية النص صراحة على عدم جواز وقف المرور البريء لناقلات البترول عبر المياه الأرخيلية ( تقرير لجنة الخبراء العرب لقانون البحر عن دورتها الخامسة عام ١٩٧٦ ) .

(د) لا يجوز للسفن الأجنبية بما في ذلك سفن البحث البحري والمسح الهيدروغرافي أن تظلم ، أثناء مرورها عبر المياه الأرخيلية ، بأية نشاطات بحث أو مسح بدون اذن مسبق من الدولة الأرخيلية<sup>(٩٩)</sup> .

٥ - ويجوز للدولة الأرخيلية أن تسن القوانين والأنظمة الخاصة بالمرور في المرات البحرية الأرخيلية عبر الأرخيلات بشأن كل أو أى مما يلي :

(أ) سلامة الملاحة وتنظيم المرور البحري .

(ب) منع التلوث .

(ج) وفيما يخص سفن الصيد ، منع الصيد بما في ذلك حمل أدوات الصيد ، (وحول هذه النقطة قررت لجنة الخبراء العرب لقانون البحر في تقريرها عقب دورتها الخامسة في يناير ١٩٧٦ ، اقرار حق الدول الأرخيلية في منع الصيد في مياهها الأرخيلية في منع الصيد في مياهها الأرخيلية الا أن اللجنة أعلنت عدم قبولها لمبدأ منع السفن من حمل أدوات الصيد ) :

(د) أخذ أى ساعة أو عملة أو شخص على ظهر السفن أو الادلاء بأى سلعة أو عملة أو شخص على نحو فيه مخالفة لأنظمة الجمارك والشئون الضريبية أو شئون الهجرة أو الشئون الصحية للدولة الأرخيلية .

هذا ويجب الاعلان عن هذه القوانين والأنظمة وأن تطبق دون تمييز بين السفن الأجنبية التى ينبغى عليها هى والطائرات الأجنبية احترامها والا تعرضت دولة علمها للمساءلة والالتزام بتعويض الأضرار أو الخسائر الناجمة عنها<sup>(١٠٠)</sup> .

٦ - على الدولة الأرخيلية واجب احترام ما هو قائم من اتفاقات دولية وأن تحترم الحقوق التقليدية للدول المجاورة الملاصقة لها تماما في صيد الأسماك وغيرها من النشاطات المشروعة في بعض أنحاء المياه الأرخيلية ويتم تنظيم أسس

(٩٩) المادة ١٢٦ ( م ٤٠ ) من المشروع المراجع .

(١٠٠) المادتين ١٢٦ ( م ٣٨ ) و ١٢٧ من المشروع المراجع .

وشروط ممارسة هذه الحقوق والنشاطات ، بما في ذلك طبيعتها ومداهها والمناطق التي تمارس فيها ، بمقتضى اتفاقات ثنائية فيما بين الدول المعنية وبناء على طلب أى منهم ولا تنقل هذه الحقوق الى الغير أو يتم تقاسمها معها . كما يجب عليها أن تحترم ما يوجد على قاع مياها الأرخيلية من كبلات بحرية وضعتها الدول الأخرى (١٠١) .

وتجدر الاشارة أخيرا الى أن الدولة الأرخيلية العربية الوحيدة هي دولة البحرين في الخليج العربي اذ أنها تتكون من أرخبيل جزرى يبلغ عدد جزره ٣٠ جزيرة وتبلغ مساحتها الاجمالية ٦٦٢ كيلو متر مربع وأكبر هذه الجزر جزيرة البحرين أو المنامة وتأتى بعدها جزيرة المحرق وجزيرة ستره .

كما يوجد بالقرب من شاطئ تونس أرخبيل جزر قرفنة الذى يتكون من ثلاثة جزر أكبرها جزيرة شرجوى ( ١٠٦ كيلو متر مربع ) وتبعد جزره عن الساحل بنحو ٣٢ كيلو متر (١٠٢) .

(ح) نظام الجزر الخاضعة لرقابة أو سيطرة أجنبية .

أورد الجزء الثانى من المشروع المراجع للنص الموحد فى ختام نصوصه حكما انتقاليا خاصا بالأقاليم والجزر الواقعة تحت الاحتلال أو السيطرة الأجنبية أو الاستعمارية (١٠٣) ولم تكن اتفاقية جنيف بشأن البحار لعام ١٩٥٨ قد تعرضت لهذه المشكلة .

(١٠١) المادة ١٢٣ من المشروع المراجع .

(١٠٢) فى الدورة السادسة للجنة الخبراء بتونس تمت الموافقة على الأحكام الخاصة بالأرخبيلات الواردة بالمشروع . واقترحت وفود السعودية واليمن الديمقراطية الشعبية اضافة حكم خاص بالأرخبيلات التابعة لدول قارية مؤداه عدم مساس النظام الخاص بالأرخبيلات الذى تضمنه المشروع بمركز الأرخبيلات التابعة لدول قارية ، أى العودة الى نص المادة ١٣١ من مشروع جنيف لعام ١٩٧٥ .

(١٠٣) يقابل نص المادة ١٣٦ من مشروع جنيف .

ولو رجعنا الى نص هذا الحكم نجد أنه يقرر :

« ١ - فيما يتعلق بالحقوق المعترف بها أو المنشأة بموجب هذه الاتفاقية في موارد اقليم لم يحصل شعبه على الاستقلال التام أو على مركز آخر من الحكم الذاتي معترف به من قبل الأمم المتحدة أو موارد اقليم واقع تحت الاحتلال الأجنبي أو السيطرة الاستعمارية أو اقليم مشمول بوصاية الأمم المتحدة ، أو اقليم تديره الأمم المتحدة ، تعود تلك الحقوق الى سكان هذا الأقليم ليمارسوها بما يحقق نفعهم ووفقا لحاجاتهم ومتطلباتهم .

٢ - حيثما يوجد نزاع بشأن سيادة اقليم واقع تحت الاحتلال الأجنبي أو السيطرة الاستعمارية في خصوصه أوصت الأمم المتحدة بطرق محددة لحسمه ، لا تمارس الحقوق المشار اليها في الفقرة ١ لحين تسوية هذا النزاع وفقا لمقاصد ميثاق الأمم المتحدة ومبادئه ، الا برضا سابق من أطراف النزاع .

٣ - لا يجوز بأى حال لدولة متبوعة أو دولة أجنبية تقوم بإدارة مثل هذا الاقليم أو باحتلاله أو تزعم ادارة مثل هذا الاقليم أو احتلاله أن تمارس الحقوق المشار اليها في الفقرة ١ أو تجزى ربحا منها أو تنتفع بها أو تتعدى عليها بأى وجه كان » .

هذا وتجدر الاشارة الى أن هذا الموضوع لم يجذب انتباه الدول العربية أو اهتمامها الا في خصوص الوضع القانوني لفلسطين وحالة منظمة التحرير الفلسطينية ، لذا نجد أن لجنة الخبراء العرب في دورتها الخامسة قد أشارت الى وجوب العمل على اضافة عبارة « كافة حركات التحرير المعترف بها من قبل منظمة الوحدة الأفريقية أو جامعة الدول العربية وان تعذر ذلك اضافة عبارة « منظمة التحرير الفلسطينية » خاصة الى الفقرة الأولى من المادة ١٣٦ السابق عرضها . وقد أعلنت اللجنة مرة أخرى تمسكها بهذا الموقف خلال دورتها السادسة بتونس .