

محاضرات في مادة القانون الدولي للبحار السنة الثانية ماستر تخصص قانون بحري ومينائي

المحاضرة الأولى / تعريفية بالمادة

أهمية وأهداف الدراسة

يُشكّل القانون الدولي للبحار الإطار العام الذي ينظم استعمال البحار والمحيطات، وهو مكمل أساسي للقانون البحري الداخلي، فبعد تبيان دور المنظمات الدولية البحرية في وتوحيد التشريعات الداخلية بالتالي إرساء قواعد القانون البحري الدولي المنظم للنشاطات البحرية، بشكل خاص في مادة: المنظمات الدولية البحرية، يتم دراسة الإطار العام الذي ينظم الوضع القانوني للبحار والمناطق البحرية وحقوق الدول فيها فالقانون البحري ينطبق في الحدود والأنظمة التي يحددها القانون الدولي للبحار وهو ما يمنح للطالب فهماً متكاملاً للمنظومة القانونية البحرية

يشكل القانون الدولي للبحار أحد أهم فروع القانون الدولي العام، إذ ينظم العلاقات بين الدول بشأن استعمال واستغلال البحار والمحيطات، سواء من حيث الملاحة أو الصيد أو البحث العلمي أو استغلال الموارد الطبيعية.

وقد اكتسب هذا الفرع أهمية متزايدة نتيجة تطور الملاحة البحرية، والتجارة الدولية، والاكتشافات التكنولوجية التي جعلت البحر مصدراً رئيسياً للطاقة والمعادن والغذاء.

إن برمجة مادة القانون الدولي للبحار لطلبة السنة الثانية ماستر تخصص قانون بحري ومينائي تُعدّ ذات أهمية كبيرة، سواء على المستوى الأكاديمي أو المهني، وذلك للأسباب عدة من بينها. فهم اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (1982)

التي تشكل "دستور للبحار"، ودراستها تمكّن الطلبة من استيعاب مفاهيم جوهرية خاصة بالمناطق البحرية، حقوق الدول الساحلية في مياهها، وهو أمر مرتبط بالأمن القومي والاقتصادي، قواعد الحد من التلوث البحري وحماية التنوع البيولوجي، وهي قضايا معاصرة ذات أولوية عالمية. فضلاً عن ذلك فهم آليات تسوية النزاعات البحرية. انطلاقاً من هذه المعطيات يتم دراسة المادة من خلال المحاور الآتية:

المحور الأول : الإطار المفاهيمي للقانون الدولي للبحار

المحور الثاني: مجال تطبيق القانون الدولي لبحار (المناطق البحري)

المحور الثالث: حماية البيئة البحرية من التلوث

المحور الخامس : تسوية المنازعات البحرية

المحاضرة الثانية/ المحور الأول: الإطار المفاهيمي للقانون الدولي للبحار

التعريف بالقانون الدولي للبحار

يُعدّ القانون الدولي للبحار أحد أهم فروع القانون الدولي العام، إذ ينظم العلاقات بين الدول بشأن استعمال واستغلال البحار والمحيطات، سواء من حيث الملاحة أو الصيد أو البحث العلمي أو استغلال الموارد الطبيعية.

هذا و يعرف القانون الدولي للبحار أنه مجموعة القواعد القانونية الدولية التي تنظم الوضع القانوني للمناطق البحرية المختلفة والحقوق والواجبات التي تتمتع بها الدول في تلك المناطق.

فالقانون الدولي للبحار بذلك يحدد النظام القانوني للبحار والمحيطات والمجالات المائية المتصلة بها من جهة، و ينظم حرية استعمال البحر وقيودها بما يحقق التوازن بين مصالح الدول الساحلية والدول الأخرى من جهة أخرى.

يتضح مما ورد أعلاه ان نطاق القانون الدولي للبحار يشمل القواعد المتعلقة بـ:

• المناطق البحرية والمتمثلة في: البحر الإقليمي، المنطقة المتاخمة، المنطقة الاقتصادية الخالصة، الجرف القاري، أعالي البحار.

• الممرات والمضائق الدولية.

• الأنشطة البحرية: الملاحة، الصيد، الكابلات البحرية، التنقيب، حماية البيئة.

• المسؤولية الدولية عن الأضرار البحرية.

بالرغم من كون القانون الدولي للبحار فرع متخصص من القانون الدولي العام، إلا أنه يحتفظ بروابط قوية معه من حيث:

• المبادئ الأساسية (السيادة، المساواة، التعاون الدولي).

• تطبيق القواعد العامة على المجال البحري.

• الآليات القضائية المشتركة (محكمة العدل الدولية).

التطور التاريخي للقانون الدولي للبحار: يمكن تقسيم تطور القانون الدولي للبحار الى خمس مراحل أساسية نوجزها كما يلي:

- المرحلة الأولى: بين البحر مفتوح للجميع (حرية البحار) والبحر المغلق

كانت البحار في القرنين الـ16 والـ17، تشكل مجاًلاً حراً لا يخضع لسيادة أي دولة.

وقد وضع المفكر الهولندي هوغو غروسيوس (Hugo Grotius) مبدأ حرية البحار في كتابه Mare Liberum البحر الحرسنة 1609.

في حين اتجه المفكر الإنجليزي جون سلدن (John Selden) نحو تبني فكرة البحر المغلق (Mare Clausum) أي إمكانية إخضاع البحر لسيادة الدول

- المرحلة الثانية: بداية التنظيم الدولي

بدأت الدول في القرن التاسع عشر، تحدد نطاق سيادتها البحرية (من 3 إلى 6 أميال بحرية)، اعتماداً على مبدأ "مدى الطلقات المدفعية" كحدود للبحر الإقليمي.

وقد ظهور قواعد عرفية تتعلق بالملاحة، والصيد، والتلوث

المرحلة الثالثة: المؤتمرات الدولية

• مؤتمر لاهاي 1930: حاول وضع قواعد لتحديد البحر الإقليمي لكنه فشل في الاتفاق على حد ثابت.

• مؤتمرات جنيف 1958: أسفرت عن أربع اتفاقيات مهمة:

- اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة.

- اتفاقية أعالي البحار.

- اتفاقية الجرف القاري.

اتفاقية صيد الأسماك وحماية الموارد الحية.

المرحلة الرابعة: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (1982)

• جاءت هذه الاتفاقية ثمرة مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار. (1973-1982)

• تعتبر بمثابة "دستور البحار"، إذ جمعت مختلف القواعد والأعراف في وثيقة واحدة متكاملة.

• دخلت حيز التنفيذ سنة 1994.

• تنظم كل المناطق البحرية من البحر الإقليمي حتى أعالي البحار والمنطقة الاقتصادية الخالصة وقاع البحار الدولي.

المحاضرة الثالثة/ تابع المحور الأول

مصادر القانون الدولي للبحار

بما أن القانون الدولي للبحار يعد فرع من فروع القانون الدولي العام فإن مصادره مستوحاة من ذات مصادر القانون الدولي العام والتي يعتمد في صدها على المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية والمتمثلة في:

- الاتفاقيات الدولية: على غرار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، واتفاقيات جنيف (1958) والاتفاقيات البيئية الخاصة بالتلوث البحري (ماربول، لندن...).

- العرف الدولي والمتمثلة في ممارسات الدول المتكررة المقبولة كقانون، مثل حق المرور البريء في البحر الإقليمي.

- مبادئ القانون الدولي العامة: مثل مبدأ حرية الملاحة، وحسن الجوار، وعدم الإضرار بالغير.

- القرارات والأحكام القضائية الدولية مثل قرارات محكمة العدل الدولية ومحكمة قانون البحار (ITLOS).

5. الفقه وآراء فقهاء القانون الدولي التي تساهم في تفسير النصوص وتوضيح المفاهيم الغامضة.

بالإضافة الى ذلك قرارات المنظمات الدولية التي أصبحت تشكل مصدر من مصادر القانون الدولي.

__ **أهداف القانون الدولي للبحار:** يهدف القانون الدولي للبحار الى:

- تنظيم استخدام البحار والمحيطات بما يحقق التوازن بين المصالح الوطنية والمصالح المشتركة.

- ضمان حرية الملاحة الدولية والتجارة البحرية.

- حماية البيئة البحرية والموارد الطبيعية.

- تسوية النزاعات البحرية بطرق سلمية.

- تشجيع التعاون الدولي في البحث العلمي البحري واستغلال الموارد البحرية.

الطبيعة القانونية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

تُعد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 أهم تطور تشريعي في تاريخ القانون الدولي للبحار، حتى إن البعض يصفها بأنها "دستور البحار" لأنها نظمت جميع المسائل المتعلقة بالمناطق البحرية وحقوق الدول عليها بشكل شامل ومتكامل.

جاءت هذه الاتفاقية بعد عقود من التفاوض (من سنة 1982 إلى غاية سنة 1994) والمشاكل الناتجة عن غياب قواعد موحدة، خصوصاً بعد التوسع في المطالبات البحرية واكتشاف الموارد النفطية في البحار.

تتمثل أسباب الدخول في المؤتمر الثالث لقانون البحار في :

- تضارب المصالح بين الدول الساحلية والدول غير الساحلية حول مدى سيادة الدولة على البحر.
- الحاجة إلى قواعد جديدة تنظم استغلال الموارد البحرية العميقة (قاع البحار).
- التطور التكنولوجي الذي سمح بالوصول إلى مناطق بحرية أعمق.
- المشكلات البيئية الناتجة عن التلوث البحري.
- فشل المؤتمرات السابقة (خاصة مؤتمر جنيف 1960) في تحديد حدود متفق عليها للبحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية.

استمر ذات المؤتمر تسع سنوات، (1973-1982) وهو من أطول المؤتمرات الدبلوماسية في تاريخ الأمم المتحدة. شارك فيه أكثر من 160 دولة تمثل مختلف الأنظمة السياسية والاقتصادية ليتم التوصل إلى اعتماد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في 10 ديسمبر 1982 بمدينة مونتيجو باي (Montego Bay) في جامايكا.

وقد دخلت الاتفاقية حيز التنفيذ في 16 نوفمبر 1994 بعد أن صادقت عليها 60 دولة بعد 12 سنة من اعتمادها لأسباب متعلقة بخلافات حول تطبيق الجزء الحادي عشر الذي عدل بموجب اتفاق تنفيذي سنة 1994 لإدارة الموارد المعدنية في قاع البحار.

تتألف الاتفاقية من:

- 32 مادة موزعة على 17 جزءاً تتضمن: مقدمة ومبادئ عامة. البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة؛ المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، الجزر والدول الأرخيلية؛ المنطقة الاقتصادية الخالصة؛ الجرف القاري؛ أعالي البحار. المنطقة الدولية لقاع البحار. حماية البيئة البحرية. البحث العلمي البحري. تسوية المنازعات.

- 9 ملاحق (Annexes) تتناول مسائل تقنية مثل التحكيم، ترسيم الحدود، وغيرها. وبذلك تعد اتفاقية قانون البحار:
- اتفاقية شاملة ومؤسسة لقانون جديد فهي ليست مجرد تجميع للاتفاقيات السابقة، بل هي قانون موحد ومتكامل يحدد بوضوح النظام القانوني الكامل للبحار.
- تمثل مزيجاً من القواعد العرفية القديمة والقواعد الاتفاقية الحديثة التي خلقتها الدول في المؤتمر.
- اتفاقية ذات طابع دستوري فهي تُعدّ “دستوراً للبحار” لأنها تنظم مختلف الأنشطة البحرية: الملاحة، الصيد، الاستكشاف، حماية البيئة، تسوية النزاعات...
- حددت بشكل شامل حقوق الدول الساحلية والدول الأخرى.
- وضعت نظاماً مؤسسياً جديداً مثل لجنة الجرف القاري السلطة الدولية لقاع البحار ومحكمة قانون البحار (ITLOS)
- اتفاقية عالمية الطابع كونها مفتوحة لجميع الدول للانضمام دون تمييز. و تتناول مصالح الدول الساحلية وغير الساحلية، والدول النامية والمتقدمة على حد سواء.
- اعتمدت مبدأ الميراث المشترك للبشرية بالنسبة للمنطقة الدولية لقاع البحار.

- اتفاقية ذات طبيعة مزدوجة (عرفية واتفاقية) فالعديد من قواعدها أصبحت عرفاً دولياً ملزماً حتى للدول غير الأطراف (مثل حرية الملاحة، حق المرور البريء...) في حين، بعض أحكامها محصورة في الالتزام التعاقدية فقط، أي لا تلزم إلا الدول التي صدقت عليها (مثل أحكام المنطقة الاقتصادية الخالصة وقاع البحار الدولي).

- **المبادئ الأساسية التي تقوم عليها الاتفاقية:** نذكر منها

- حرية الملاحة والاتصال الدولي.
- سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي والجرف القاري.
- الاستخدام السلمي للبحار والمحيطات.
- عدم التلوث وحماية البيئة البحرية.
- التعاون الدولي في البحث العلمي البحري.
- الميراث المشترك للبشرية في قاع البحار الدولي.
- التسوية السلمية للنزاعات البحرية.

تطوير القانون الدولي للبحار في اطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار : عملت هذه الاتفاقية على:

- توحيد المفاهيم القانونية البحرية (كالمنطقة الاقتصادية الخالصة، الجرف القاري...).
 - توازن المصالح بين الدول الساحلية والدول الأخرى.
 - تعزيز حماية البيئة البحرية.
 - إقرار مبدأ الميراث المشترك للبشرية لأول مرة.
 - تقوية نظام العدالة الدولية من خلال محكمة قانون البحار.
- يتضح من ذلك أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار شكّلت نقطة تحول كبرى في تنظيم العلاقات البحرية بين الدول فهي أول نص دولي شامل يضع نظاماً قانونياً عالمياً للبحار، يجمع بين السيادة الوطنية والمصلحة المشتركة للإنسانية، ويوازن بين حرية الاستخدام والقيود البيئية والسياسية.
- والجدير بالذكر أنه وبالرغم من أهمية الاتفاقية وأثرها على تطوير القانون الدولي للبحار إلا أنه تواجه انتقادات عدة أهمها :

- التعقيد وصعوبة التطبيق بشكل خاص الجزء الخامس عشر الخاص بتسوية المنازعات
- اعتراضات من الدول الصناعية على نظام قاع البحار الذي يحد من حرية الاستثمار.
- وجود بعض الغموض في تطبيق أحكام ترسيم الحدود البحرية.
- عدم تصديق بعض القوى الكبرى عليها (مثل الولايات المتحدة وتركيا)

المحاضرة الرابعة : المحور الثاني/ المناطق البحرية

أولاً: المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية

تنقسم المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية، في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، إلى ثلاث مناطق هي: المياه الداخلية و البحر الإقليمي { والمياه الأرخيبيلية بالنسبة للدول الأرخيبيلية؛ هذا ويضاف لهذه المناطق البحرية : البحار المغلقة وشبه المغلقة والمضايق بصفة كلية أو جزئية بحسب نوعها.

1- المياه الداخلية والبحر الإقليمي

المياه الداخلية هي المياه التي تقع داخل خط الأساس للدولة الساحلية على غرار الخلجان والموانئ والبحيرات المتصلة بالبحر والأنهار والتي تخضع لسيادة الدولة مثل اليابسة تماماً، ولا تملك السفن الأجنبية حق المرور الا باذن صريح من الدولة التي تملك حرية تامة في التشريع والتنفيذ والقضاء.

ففيما يخص الموانئ والمراسي : حددت المادة 11 من اتفاقية قانون البحار طريقة رسم خط الأساس أمام الموانئ، إذ نصت على مايلي: "...تعتبر جزءا من الساحل أبعد المنشآت المرفئية الدائمة التي تشكل جزءا أصيلا من النظام المرفئ. ولا تعتبر المنشآت المقامة في عرض البحر والجزر الاصطناعية من المنشآت المرفئية الدائمة"

يتضح أن نص المادة يتفق مع العرف الذي كان متواتر بين الدول، والذي يعتبر المنشآت المرفئية الدائمة والمياه التي تحيط بها أو تلازمها جزء من إقليم الدولة البري .

في حين تتمثل المياه الإقليمية في الحزام البحري الملاصق للساحل يمتد إلى ما لا يزيد عن 12 ميلاً بحرياً وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار تُقاس من خطوط الأساس المقررة، تمارس عليه الدولة الساحلية سيادتها، مع مراعاة حق المرور البريء للسفن الأجنبية. بعبارة أخرى هو الجزء من البحر المجاور لشواطئ الدولة، والذي يخضع لسيادتها الكاملة ولكن مع السماح للسفن الأجنبية بالمرور "مروراً بريئاً".

هذا وقد اختلفت الدول تاريخياً حول مدى البحر الإقليمي: بعض الدول اعتمدت 3 أميال (المعيار القديم القائم على مدى المدفعية) دول أخرى طالبت ب 6، 12، بل وحتى 200 ميل، وقد حسمت اتفاقية 1982 هذا الخلاف، فنصت المادة (3) منها على أن: لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بما لا يتجاوز 12 ميلاً بحرياً

يُقاس عرض البحر الإقليمي من خط الأساس(Baseline) ، وهناك نوعان رئيسيان:

- الخط الأساسي العادي:(Normal Baseline) هو الحد الأدنى لجزر البحر على الساحل (الخط الذي يصل بين أدنى النقاط عند الجزر) والذي يُستخدم عادة في السواحل المستقيمة البسيطة
- الخط الأساسي المستقيم:(Straight Baseline) يُرسم عبر نقاط بارزة من الساحل تربط بينها خطوط مستقيمة، ويُستخدم في الحالات التالية:
- السواحل كثيرة التعاريج أو المكسرة.
- وجود مجموعات من الجزر القريبة من الساحل.

النظام القانوني للبحر الإقليمي

يتمتع البحر الإقليمي بوضع قانوني مزدوج: فمن ناحية، يخضع لسيادة الدولة الساحلية بشكل شبه كامل، ومن ناحية أخرى، لا يمكن للدولة أن تمنع المرور البريء للسفن الأجنبية، وهو قيد أساسي على سيادتها.

- حقوق الدولة الساحلية في البحر الإقليمي: تتمثل بشكل خاص في:

الحق في التشريع والتنظيم: تضع القوانين المتعلقة بالملاحة، الأمن، الجمارك، الصحة، البيئة، تفرض الضرائب والرسوم على الخدمات المقدمة للسفن.

- الحق في المراقبة والإنفاذ: يحق لها توقيف السفن التي تخرق قوانينها وتفتيش السفن عند الضرورة.

- الحق في حماية الأمن الوطني: حيث يمكنها تعليق المرور البريء مؤقتاً في مناطق معينة لأسباب أمنية أو عسكرية.

- الحق في استغلال الموارد الطبيعية: بشكل حاص الصيد، الطاقة البحرية، الرمال، وغيرها.

واجبات الدولة الساحلية: تتمثل واجبات الدولة الساحلية في: احترام حق المرور البريء للسفن الأجنبية

- عدم عرقلة الملاحة الدولية دون سبب مشروع.
- نشر القوانين والخرائط البحرية الخاصة بحدودها.
- احترام البيئة البحرية وعدم تلويثها.

التعريف بحق المرور البريء:

التعريف (المادة 18 من اتفاقية 1982): المرور هو الملاحة في البحر الإقليمي لغرض اجتياز هذا البحر دون دخول المياه الداخلية، أو الدخول إلى المياه الداخلية أو الخروج منها".

هذا ويعتبر المرور بريئاً ما دام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو أمنها أو نظامها العام.

نشير الى أن هنالك أعمال تفقد المرور صفته البريئة والمنصوص عليها في المادة 19 والمتمثلة في: التهديد بالقوة أو استعمالها ومختلف المناورات العسكرية أو استخدام الأسلحة. جمع المعلومات الاستخباراتية. تلويث البيئة البحرية عمداً. صيد الأسماك أو القيام بأنشطة تجارية دون ترخيص. تشغيل الطائرات أو المعدات العسكرية.

الجدير بالذكر أنه للدولة الساحلية الحق في تعليق المرور البريء بصفة مؤقتة في مناطق محددة إذا كان ذلك ضرورياً لأمنها، بشرط أن تُعلن ذلك مسبقاً.

المحاضرة الخامسة / تابع المحور الثاني المضائق البحرية

تُعدّ المضائق البحرية من أكثر المناطق البحرية حساسية في القانون الدولي للبحار لأنها تربط بين مسطحات مائية دولية مثل البحار والمحيطات وتشكل شرايين حيوية للتجارة والملاحة العالمية.

وقد سعت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار إلى وضع نظام قانوني متوازن يضمن حرية المرور الدولي عبر هذه المضائق مع احترام سيادة الدول الساحلية عليها

يمكن الاستناد في تعريف المضيق البحري الدولي الى المادة (37) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي تنص على: "تطبق أحكام هذا الجزء على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة." فالمضيق البحري الدولي هو ممر مائي طبيعي ضيق يربط بين مسطحين مائيين دوليين، ويُستخدم لأغراض الملاحة الدولية.

يتميز المضيق البحري بخصائص جغرافية تتمثل بشكل خاص في:

- الضيق النسبي: عرض محدود مقارنة بالبحار والمحيطات.
- الطبيعية: تشكلت بفعل العوامل الجيولوجية، وليست صناعية.
- الربط: تصل بين مسطحين مائيين (بحرين أو محيطين أو بحر ومحيط).
- الاستعمال الدولي: تُستخدم للملاحة الدولية المنتظمة.
- تكمن أهمية المضائق البحرية في كونها تربط بين البحار والمحيطات الرئيسية وتمر عبرها أغلب ناقلات النفط والتجارة العالمية؛ كما تمثل نقاط تحكم إستراتيجية مهمة في الأمن البحري العالمي.

الأنظمة القانونية للمضائق البحرية: تختلف القواعد القانونية التي تنطبق على المضائق حسب طبيعتها وموقعها الجغرافي، ويمكن تمييز ثلاثة أنظمة أساسية:

-نظام المرور البريء (Innocent Passage) الذي يُطبق عندما يكون المضيق داخل البحر الإقليمي لدولة أو أكثر، ولكنه يصل بين أعالي البحار والبحر الإقليمي لدولة أخرى في هذه

الحالة لا يُعتبر المضيق "دوليًا" بل يخضع لسيادة الدولة الساحلية ومع ذلك، يُسمح للسفن الأجنبية بالمرور مرورًا بريئًا دون عرقلة مثال: مضيق تيران (مصر والسعودية).

- **نظام المرور العابر (Transit Passage)** الذي اقترته اتفاقية قانون البحار كآلية جديدة حيث يُطبق على المضائق التي تُستخدم للملاحة الدولية بين أجزاء من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة؛ يسمح بمرور السفن والطائرات دون توقف أو عرقلة، مع الالتزام بالقوانين الدولية.

من خصائص المرور العابر:

- حرية مرور وملاحة مستمرة وسريعة.
- لا يجوز للدول الساحلية أن تعرقل المرور.
- يخضع فقط لقواعد الأمن والسلامة وحماية البيئة مثل مضيق جبل طارق، مضيق ملقا، مضيق هرمز.

يُعتبر ذات النظام من أهم ما جاءت به اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ويُطبق على المضائق الدولية الكبرى فهو حق لجميع الدول الساحلية وغير الساحلية يشمل السفن المدنية والعسكرية والطائرات. دون الحاجة إلى إذن مسبق من الدول الساحلية. بشرط أن يكون المرور متواصلًا وسريعًا دون توقف غير مبرر. فعلى السفن والطائرات احترام القوانين المحلية المتعلقة بالأمن والسلامة والبيئة.

تلتزم السفن والطائرات أثناء المرور العابر بالامتناع عن أي تهديد باستخدام القوة ضد الدول الساحلية. عدم التوقف إلا في حالات الضرورة القصوى (خطر، عطل...). مع احترام القواعد البيئية ومكافحة التلوث. وعدم ممارسة أي نشاط عسكري أو تجسسي. في حين تتمثل حقوق الدولة الساحلية: قائمة بالرغم من حرية المرور، حيث تظل للدولة الساحلية بعض الحقوق منها:

- تنظيم الملاحة لضمان السلامة والأمن.

- وضع أنظمة لحماية البيئة البحرية.

- الإشراف على الأنشطة داخل المضيق.

- التنسيق مع الدول الأخرى إذا كان المضيق مشتركًا.

هذا وتلتزم الدول الساحلية نظرًا لحساسية هذه المضائق وفقًا لاتفاقية قانون البحار بما يلي:

- منع التلوث البحري الناتج عن السفن.
- تأمين الملاحة الدولية من القرصنة والإرهاب البحري.
- التعاون الإقليمي بين الدول المطلة على المضيق.
- تبادل المعلومات حول الحوادث البحرية والطوارئ.

من خلال ماسبق يتضح أن هنالك فرق بين المرور البريء والمرور العابر

فالمرور العابر حق عام مطلق نطاقه المضائق الدولية لا يتطلب إذن مسبق بشرط أن يكون مستمرًا وسريعًا نجد فيه أن الأنشطة العسكرية مسموحة بشرط السلمية فالدولة الساحلية سلطاتها محدودة جدًا في هذا النظام في حين نجد أن في المرور البريء الذي يتمثل نطاقه في البحر الإقليمي حق محدود قد يتطلب في بعض الحالات الإذن المسبق لذلك يمكن التوقف فيه فالدولة الساحلية تملك سلطة أكبر يستتبعه أن الأنشطة العسكرية غالبًا محظورة .

- **نظام خاص للمضائق الخاضعة لاتفاقيات دولية سابقة :** فبعض المضائق تخضع لأنظمة

خاصة بموجب اتفاقيات دولية قديمة وتبقى هذه الاتفاقيات سارية المفعول وفقًا للمادة (35) من اتفاقية 1982. مثل مضائق البوسفور والدردينيل التي تخضع لاتفاقية مونترو لعام 1936 ومضيق جزر ألاند الذي يخضع لاتفاقيات دولية تضمن حياده

يتضح من خلال ما سبق أن:

- المضائق الدولية تمثل نقاط عبور استراتيجية حيوية للتجارة العالمية.
- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 نظمت المرور فيها عبر نظام المرور العابر.
- لا يجوز للدول الساحلية أن تعرقل المرور الدولي، ولكنها تملك سلطة تنظيمية لحماية الأمن والبيئة.
- بعض المضائق تخضع لأنظمة خاصة وفق اتفاقيات دولية سابقة.
- الحفاظ على حرية الملاحة في المضائق يُعدّ من الركائز الأساسية للأمن البحري الدولي

المحاضرة السادسة / تابع المحور الثاني

المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

بالرجوع الى أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، الخاصة بالمناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلة، نجد أنها وفقت بين نظرية البحر المغلق ونظرية البحر المفتوح، كون أنها منحت للدولة الساحلية حقوقاً سيادية مقيدة عليها مع الاحتفاظ بحرية الملاحة البحرية للجماعة الدولية، هذه المناطق التي قسمتها إلى ثلاث مناطق أساسية هي: المنطقة المتاخمة، المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري.

- **المنطقة المتاخمة:** تُعد المنطقة المتاخمة (Contiguous Zone) إحدى المناطق البحرية التي أقرّها القانون الدولي للبحار، وهي تمثل منطقة عازلة تلي البحر الإقليمي، تمكّن الدولة الساحلية من ممارسة صلاحيات محددة تتعلق بالمراقبة والحماية دون أن تمتد إليها سيادتها التامة فهي منطقة اختصاص محدّد يهدف إلى حماية مصالح الدولة الساحلية في مجالات معينة

بالرجوع الى الأساس القانوني لهذه المنطقة نجد أن أول اعتراف دولي بها كان في اتفاقية جنيف لعام 1958 الخاصة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة (المواد 24 و33)؛ ثم أكدت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على وجودها وحددت عرضها بدقة لتصبح اليوم قاعدة عرفية دولية ملزمة حتى للدول غير الأطراف في الاتفاقية.

تعرف المنطقة المتاخمة وفقاً للمادة (33) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي تنص على أنه : "يجوز للدولة الساحلية أن تنشئ منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي تمتد إلى ما لا يتجاوز 24 ميلاً بحرياً من

خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، بغرض ممارسة الرقابة اللازمة لمنع أو معاقبة المخالفات لقوانينها وأنظمتها الجمركية أو المالية أو المتعلقة بالهجرة أو بالصحة في إقليمها أو بحرها الإقليمي".

يتصح من خلال ما جاء أعلاه أن المنطقة المتاخمة تقع مباشرة بعد البحر الإقليمي و أنها تقاس من نفس خطوط الأساس التي يُقاس منها البحر الإقليمي وتمتد حتى 24 ميلاً بحرياً كحد أقصى من خط الأساس) أي أن المنطقة المتاخمة = 12 ميل (البحر الإقليمي) + 12 ميل إضافي (صلاحيات محدودة).

- الطبيعة القانونية للمنطقة المتاخمة:
 - لا تُعدّ جزءاً من إقليم الدولة الساحلية.
 - تخضع لقاعدة حرية أعالي البحار من حيث الملاحة وغيرها.
 - لكن الدولة الساحلية تمارس فيها اختصاصاً جزئياً محدداً لأغراض الوقاية والرقابة.
 - حيث تمارس الدولة الساحلية في هذه المنطقة سلطات رقابية فقط في أربع مجالات محددة
 - الرقابة الجمركية: لمنع التهريب والجرائم المتعلقة بالرسوم الجمركية.
 - الرقابة المالية: لمنع مخالفات القوانين الضريبية والمالية للدولة.
 - الرقابة المتعلقة بالهجرة لمنع دخول أو خروج الأشخاص بطريقة غير قانونية.
 - الرقابة الصحية (الوبائية) لحماية البلاد من دخول أمراض أو أوبئة من البحر.
- وبذلك تتضح أهمية المنطقة المتاخمة في:

- حماية مصالح الدولة الساحلية من التهريب والهجرة غير الشرعية حيث تقوم دول البحر الأبيض المتوسط (مثل إيطاليا وإسبانيا) بدوريات في مناطق متاخمة لحدودها البحرية لمنع قوارب المهاجرين غير النظاميين.
- ضمان أمن الدولة القومي والاقتصادي والحد من الجرائم البحرية القريبة من الشواطئ في إطار منع التهريب الجمركي تمارس الدول رقابة بحرية لملاحقة السفن المشتبه في تهريب الوقود أو البضائع
- الوقاية من الأمراض العابرة للحدود أو الرقابة الصحية فأتثناء جائحة كوفيد-19، استخدمت بعض الدول مناطقها المتاخمة لعزل السفن المشكوك في إصابتها بالفيروس قبل دخولها الموانئ.
- التكامل مع المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري في إدارة الساحل

المحاضرة السابعة/تابع المحور الثاني

المنطقة الاقتصادية الخالصة EEZ

تمثل المنطقة الاقتصادية الخالصة أحد أبرز المستجدات القانونية التي جاءت بها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، إذ أوجدت نظاماً جديداً يوازن بين حقوق الدولة الساحلية في استغلال مواردها وحقوق المجتمع الدولي في حرية الملاحة والاتصال.

فهي ليست منطقة سيادة تامة مثل البحر الإقليمي، وليست منطقة حرّة تماماً كأعالي البحار، وإنما منطقة ذات نظام قانوني خاص يجمع بين السيادة الاقتصادية للدولة الساحلية وحرية الاستعمال للدول الأخرى.

تعرف المنطقة الاقتصادية الخالصة وفقاً للمادة (55) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أنها: "منطقة تقع وراء البحر الإقليمي وملاصقة له، تخضع لنظام قانوني خاص يهدف إلى تحقيق التوازن بين حقوق وواجبات الدولة الساحلية وحقوق الدول الأخرى". فالمنطقة الاقتصادية الخالصة هي مساحة بحرية تمتد حتى 200 ميل بحري من خط الأساس، تمارس فيها الدولة الساحلية حقوقاً سيادية على الموارد الطبيعية، دون أن تمارس عليها السيادة التامة.

الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة:

- ليست جزءاً من إقليم الدولة الساحلية، لذلك لا تمارس فيها الدولة السيادة الإقليمية التامة، بل حقوقاً سيادية محددة لأغراض اقتصادية تخضع في الوقت نفسه لبعض حريات أعالي البحار بالنسبة للدول الأخرى (الملاحة، التحليق، مد الكابلات...) بالتالي فهي منطقة ذات نظام مختلط تعكس سيادة اقتصادية للدولة الساحلية؛ مع حرية استعمال للدول الأخرى.
- حقوق الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة: وفقاً للمادتين (56 و 60) من اتفاقية 1982، للدولة الساحلية الحقوق التالية:
- حقوق سيادية في الموارد الطبيعية: منها
- استكشاف واستغلال وحفظ وإدارة الموارد الطبيعية (الأسماك، النفط، الغاز، المعادن...).

- تشمل الموارد الحية وغير الحية سواء في المياه أو في قاع البحر وباطنه.
- الأنشطة الاقتصادية الأخرى:
- إنتاج الطاقة من الماء، والتيارات، والرياح.
- بناء المنشآت والمنصات الصناعية والبحثية
- سلطة تنظيمية وتشريعية: من خلال إصدار القوانين المتعلقة بالصيد، حماية البيئة، البحث العلمي البحري، الملاحة، مراقبة الامتثال لهذه القوانين داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة.
- حماية البيئة البحرية: من خلال منع التلوث الناتج عن السفن أو المنشآت البحرية. فرض إجراءات تفتيش ومراقبة عند الضرورة.

واجبات الدولة الساحلية:

- احترام حرية الملاحة والمرور الدولي.
- السماح للدول الأخرى بمدّ الكابلات وخطوط الأنابيب البحرية.
- مراعاة الحقوق المشروعة للدول غير الساحلية في استغلال الموارد الزائدة.
- التعاون الدولي في إدارة الموارد المشتركة وحماية البيئة البحرية.

حقوق الدول الأخرى في المنطقة الاقتصادية الخالصة: رغم أن الدولة الساحلية تملك حقوقاً خاصة، إلا أن الاتفاقية أبقت على بعض الحقوق العامة لجميع الدول:

- حرية الملاحة والتخليق.
 - حرية مدّ الكابلات وخطوط الأنابيب.
 - الاستعمالات البحرية السلمية الأخرى.
 - حرية البحث العلمي البحري بإذن الدولة الساحلية
 - الجدير بالذكر عندما تتقابل أو تتجاور سواحل دولتين بحيث لا تصل المسافة بينهما إلى 400 ميل، يتم ترسيم الحدود باتفاق ثنائي يعتمد على مبدأ خط الوسط مع مراعاة الظروف الخاصة.
 - أهمية المنطقة الاقتصادية الخالصة: تكمن أهمية المنطقة الاقتصادية الخالصة أنها:
 - تمكن الدول الساحلية من التحكم في مواردها البحرية.
 - تشكل مصدراً رئيسياً للطاقة والمعادن.
 - تتيح تخطيطاً اقتصادياً واستراتيجياً للسواحل.
 - تسهم في حماية البيئة البحرية ومراقبة الأنشطة في البحر.
 - تساعد على منع النزاعات حول الصيد والاستغلال غير المشروع.
 - التزامات خاصة بحماية الموارد: وفقاً للمادتين (61 و62) من الاتفاقية:
 - على الدولة الساحلية أن تحدد الحد الأقصى المسموح بصيده سنوياً.
 - إذا لم تستطع استغلال كل مواردها بنفسها، فعليها أن تمنح الدول الأخرى حق استغلال الفائض وفقاً لشروط عادلة.
 - عليها أن تتعاون في البحث العلمي وحفظ الموارد السمكية.
- يتضح من خلال ما ورد أعلاه أن المنطقة الاقتصادية الخالصة نظام حديث يوازن بين السيادة الاقتصادية والحرية الدولية في الملاحة وتمنح الدولة الساحلية حقوقاً سيادية على الموارد الحية وغير الحية تعد من أهم إنجازات اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، وأصبحت قاعدة عرفية عالمية.

المحاضرة الثامنة : الجرف القاري (Continental Shelf)

يُعد الجرف القاري من المفاهيم الجوهرية في القانون الدولي للبحار، إذ يمثل امتداداً طبيعياً لليابسة تحت سطح البحر، ويُعد مصدراً رئيسياً للثروات المعدنية والنفطية. وقد اكتسب أهميته الكبرى بعد اكتشاف احتياطيات ضخمة من النفط والغاز في قيعان البحار.

القانون الدولي نظم هذا المجال بهدف تحديد الحقوق السيادية للدول الساحلية على هذه المنطقة، ومنع النزاعات الدولية حول استغلالها

يعرف الجرف القاري وفقاً للمادة (76) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار "يشمل الجرف القاري للدولة الساحلية قاع وباطن أرض المساحات المغمورة بالمياه التي تمتد إلى ما وراء بحرها الإقليمي طوال الامتداد الطبيعي لإقليمها البري إلى الحافة الخارجية للحافة القارية، أو إلى مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس متى كانت الحافة القارية لا تمتد إلى تلك المسافة"

فالجرف القاري هو الامتداد الطبيعي لليابسة تحت البحر، الذي تمارس عليه الدولة الساحلية حقوقاً سيادية في استكشاف واستغلال موارده الطبيعية.

يمتد الجرف القاري كحد أدنى من نهاية البحر الإقليمي (أي من 12 ميلاً بحرياً) حتى 200 ميل بحري من خط الأساس. ويمكن أن يمتد إلى 350 ميلاً بحرياً أو 100 ميل من خط العمق 2500 متر، إذا أثبتت الدولة أن قاع البحر جزء من امتدادها الجيولوجي الطبيعي كحد أقصى.

الطبيعة القانونية للجرف القاري

- لا يُعدّ الجرف القاري جزءاً من إقليم الدولة لكنه يخضع لحقوق سيادية خاصة تُمارسها الدولة الساحلية لأغراض الاستكشاف والاستغلال فقط.
 - لا تمتد سيادة الدولة إلى المياه التي تعلو الجرف أو إلى الفضاء الجوي فوقه.
 - حقوق الدولة الساحلية في الجرف القاري: وفقاً للمادتين (77-81) من اتفاقية 1982، للدولة الساحلية الحقوق التالية:
 - الحقوق السيادية في الموارد الطبيعية استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية غير الحية (المعادن، النفط، الغاز، الفلزات)؛ الموارد الحية في قاع البحر فقط (مثل الكائنات الثابتة على القاع كالإسفنج والمرجان
 - إقامة الهياكل والمنصات اللازمة للاستكشاف والاستخراج.
 - تحديد مناطق السلامة حول هذه المنشآت بمدى يصل إلى 500 متر.
 - الحق في تنظيم الأنشطة العلمية والاقتصادية من منح تراخيص للشركات الأجنبية للتنقيب أو الحفر والإشراف على البحوث العلمية في المنطقة.
- التزامات الدولة الساحلية: تتمثل التزامات الدولة الساحلية في

- احترام حرية الملاحة والتحليق في المياه التي تعلو الجرف.
- عدم عرقلة مدّ الكابلات وخطوط الأنابيب البحرية للدول الأخرى.
- حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن أنشطة الاستخراج.
- التعاون الدولي في مجال البحث العلمي البحري.

حقوق الدول الأخرى فوق الجرف القاري: حتى وإن كانت الدولة الساحلية تملك حقوقاً سيادية في قاع البحر فإن الدول الأخرى تحتفظ بحقوقها في:

- حرية الملاحة في المياه التي تعلو الجرف.
- حرية التحليق في الفضاء الجوي فوقه.
- مد الكابلات وخطوط الأنابيب.
- الاستعمالات السلمية للبحر.

الجدير بالذكر أنه عندما تتقابل أو تتجاور سواحل دولتين، يُرسم الحد وفقاً لاتفاقٍ عادل مع مراعاة مبدأ خط الوسط والظروف الخاصة وهو ما جاء في المادة 83 من اتفاقية قانون البحار وفي حالة عدم الاتفاق، يُحال النزاع إلى الهيئات الخاصة بتسوية المنازعات .

يتضح من خلال ما جاء أعلاه أن للجرف القاري أهمية اقتصادية تتمثل في:

- احتوائه على ثروات ضخمة من النفط والغاز
- يعتبر مصدر هام للمعادن النادرة والعناصر الاستراتيجية.
- يتيح للدول الساحلية توسيع نفوذها الاقتصادي تحت سطح البحر.
- يشكل مجالاً حيويًا للبحث العلمي والجيولوجي.
- يساهم في الأمن الطاقوي للدول الساحلية.

المحاضرة الثامنة / تابع المحور الثاني

المناطق البحرية الخارجة عن ولاية الدولة الساحلية

- البحر العالي

تُعد أعالي البحار المجال الذي يُجسد مفهوم الحرية في البحار (Freedom of the Seas)، وهو أحد المبادئ الأساسية في القانون الدولي منذ القرن السابع عشر، كما أقرّه الفقيه الهولندي غروسيوس (Grotius) في مؤلفه الشهير "Mare Liberum" عام 1609.

تُعتبر أعالي البحار منطقة لا تخضع لسيادة أي دولة، بل تُستخدم من قبل جميع الدول على قدم المساواة، لأغراض سلمية ومشروعة

تعرف أعالي البحار وفقاً للمادة (86) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار: "جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية أو أرخبيل أي دولة. فأعالي البحار هي كل المساحات المائية التي تقع خارج نطاق الولاية الوطنية لأي دولة، أي ما بعد 200 ميل بحري من خط الأساس فهو فضاء دولي مفتوح لجميع الدول، البحرية وغير البحرية على السواء.

الطبيعة القانونية لأعالي البحار: من خلال ما جاء أعلاه نستنتج أن أعالي البحار

- لا تخضع لسيادة أي دولة.
- تعتبر ملكاً مشاعاً للبشرية جمعاء
- تُدار وفقاً لمبدأ الحرية والمساواة بين الدول.
- تُحظر فيها أي محاولة للدعاء بالسيادة أو الاحتلال من أي دولة.

مبادئ البحر العالي:

- مبدأ حرية أعالي البحار: ينصّ القانون الدولي على أن أعالي البحار تُستخدم بحرية من قبل جميع الدول لأغراض سلمية، وتشمل هذه الحريات:
- حرية الملاحة: لكل دولة أن تُبحر سفنها بحرية في أعالي البحار دون قيود.
- حرية التحليق الجوي: يمكن للطائرات المدنية والعسكرية المرور في الفضاء الجوي فوق أعالي البحار .
- حرية الصيد: لكل دولة حق الصيد في أعالي البحار، مع مراعاة الاتفاقات الدولية الخاصة بحماية الأنواع البحرية.
- حرية مدّ الكابلات وخطوط الأنابيب البحرية حيث تستطيع الدول مدّ كابلات اتصالات أو أنابيب طاقة بحرية وفقاً للقواعد الدولية.
- حرية البحث العلمي البحري شريطة أن يكون لأغراض سلمية وتعاونية.
- حرية إنشاء الجزر الاصطناعية والمنشآت بشرط ألا تتعارض مع استخدامات الدول الأخرى لأعالي البحار.
- **النظام القانوني للسفن في أعالي البحار:** تخضع السفن في أعالي البحار لولاية الدولة التي ترفع علمها فقط. وتُعرف هذه القاعدة باسم "ولاية علم السفينة (Flag State)" (Jurisdiction). فالدولة المسجّلة فيها السفينة تمارس عليها كامل الصلاحيات القانونية والإدارية كأصل عام ورد عليه استثناءات محددة ، حيث يحق لأي دولة اعتراض أو تفتيش السفينة في الحالات التالية:
- القرصنة.
- تجارة الرقيق.
- البث الإذاعي غير المشروع.
- انعدام الجنسية (سفينة بلا علم).
- اشتباه بتزوير العلم.

ومن من أبرز الجرائم التي تُشكّل استثناءً لقاعدة الاختصاص الحصري لدولة العلم:

- القرصنة البحرية (Piracy) تُعتبر من أقدم الجرائم الدولية. التي تعرف على أنها أي عمل عنف أو احتجاز تقوم به سفينة خاصة ضد سفينة أو طائرة أخرى في أعالي البحار بقصد النهب. هذا وتخضع للاختصاص العالمي حيث يمكن لأي دولة القبض على القراصنة ومحاكمتهم
- الاتجار بالبشر والمخدرات
- الصيد غير المشروع.
- التلوث البيئي العمدى.

القيود المفروضة على حرية أعالي البحار: رغم مبدأ الحرية، إلا أن الاتفاقيات الدولية فرضت قيوداً ضرورية، أهمها: استخدام أعالي البحار للأغراض السلمية فقط وهو ما جاء في المادة 88 من اتفاقية 1982

- احترام مصالح الدول الأخرى وعدم الإضرار باستخدامها للبحر.
- حظر التجارب النووية والتلوث.
- منع استخدام القوة أو التهديد بها.

هذا ونشير الى أن الدولة التي تُمنح سفنها الحق في رفع علمها تتحمل مسؤولية:

- ضمان التزام السفينة بالقوانين الدولية.
- التحقيق في أي انتهاكات.
- تطبيق القواعد الخاصة بالسلامة البحرية ومكافحة التلوث. وإلا تُعتبر مسؤولية دوليًا عن أي أفعال مخالفة تصدر من سفنها

أعالي البحار والبيئة البحرية: شددت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على حماية أعالي البحار من التلوث في المواد: (192-237) حيث ألزمت الدول باتخاذ تدابير لمنع تلوث البحر من السفن والمنشآت والتعاون في مواجهة الحوادث البحرية والانسكابات النفطية. فضلًا عن ذلك الالتزام بالاتفاقيات البيئية الدولية (مثل اتفاقية ماربول 1973/1978).

يمثل أعالي البحار مجالًا للتعاون الدولي المشترك، من خلال: التنظيم المشترك للصيد البحري. مكافحة القرصنة والهجرة غير الشرعية البحث العلمي المشترك. تبادل المعلومات حول التلوث البحري. كما تُعتبر قاعدة قانونية لمفهوم التراث المشترك للإنسانية، الذي طُبّق لاحقًا في المنطقة الدولية لقاع البحار.

المحاضرة العاشرة / المحور الثاني

المنطقة الدولية لقاع البحار (The Area)

تمثل المنطقة الدولية لقاع البحار —أو ما يُعرف اختصارًا بـ “المنطقة (The Area)” —الجزء من قاع البحر وباطن الأرض الذي يقع خارج حدود الولاية الوطنية لأي دولة. وهي تجسيد لمبدأ قانوني حديث أقرته الأمم المتحدة، وهو مبدأ “التراث المشترك للإنسانية” (Common Heritage of Mankind)، أي أن موارد هذه المنطقة ملك لجميع البشر، ويُمنع احتكارها أو ادعاء السيادة عليها من أي دولة.

تعرف المنطقة الدولية لقاع البحار وفقًا للمادة (1/1) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام "يقصد بمصطلح (المنطقة) قاع وباطن أرض البحر خارج حدود الولاية الوطنية لأي دولة". فهي كل أجزاء

قاع البحر وباطنه التي تقع وراء حدود الجرف القاري للدول الساحلية أي أنها تبدأ من حيث ينتهي الجرف القاري وتمتد إلى أعماق المحيطات

تبدأ من نهاية الجرف القاري لأي دولة ساحلية (أي بعد أقصى امتداد ممكن 350 ميلاً بحرياً).

- تمتد في عمق المحيطات حتى المناطق الأبعد عن أي ولاية وطنية.
- تشمل قاع البحر وباطنه فقط، ولا تشمل المياه التي تعلوها (لأنها تُعتبر من أعالي البحار). تأسس نظام "المنطقة" بموجب الجزء الحادي عشر من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (المواد من 133 إلى 191). وتم تطويره لاحقاً بموجب اتفاق عام 1994 المتعلق بتنفيذ الجزء الحادي عشر.

هذا وتديره السلطة الدولية لقاع البحار ((International Seabed Authority - ISA) ومقرها كينغستون - جامايكا.

الطبيعة القانونية للمنطقة

- المنطقة لا تخضع لسيادة أي دولة: حيث لا يجوز لأي دولة أن تدعي ملكية أي جزء منها أو استغلالها بصفة حصرية فهي تُدار باسم الإنسانية جمعاء من قبل منظمة دولية مختصة هي السلطة الدولية لقاع البحار (ISA). فجميع الأنشطة فيها يجب أن تتم لصالح البشرية جمعاء، مع إعطاء الأفضلية للدول النامية.

مبدأ التراث المشترك للإنسانية: يُعدّ هذا المبدأ حجر الأساس للمنطقة الدولية لقاع البحار، ويقوم على خمسة أركان رئيسية:

- عدم السيادة: لا يحق لأي دولة أو فرد امتلاك أي جزء من المنطقة أو مواردها.
- الاستخدام السلمي فقط: يُحظر استغلالها لأغراض عسكرية أو عدوانية.
- الإدارة المشتركة: تُدار الأنشطة عبر هيئة دولية (ISA) باسم المجتمع الدولي.
- المنفعة المشتركة للبشرية: أي عائدات أو منافع تُوزع بشكل عادل بين الدول، مع إعطاء أولوية للدول النامية.
- السلطة الدولية لقاع البحار (ISA) هي المنظمة الدولية التي أنشأتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 لإدارة واستغلال المنطقة يتواجد مقرها في كينغستون (جامايكا). تدخل في عضويتها جميع الدول الأطراف في ذات الاتفاقية تلقائياً.

أنشطة المنطقة: تشمل جميع الأنشطة المتعلقة بـ:

- استكشاف الموارد المعدنية.
- استخراج واستغلال المعادن الثمينة.
- إدارة المشاريع المشتركة بين الدول والشركات الدولية.
- الرقابة البيئية والبحث العلمي

نظام تراخيص الاستغلال: لا يمكن لأي شركة أو دولة استغلال المنطقة إلا بترخيص رسمي من السلطة الدولية لقاع البحار حيث تصدر السلطة تراخيص الاستكشاف أولاً، ثم الاستغلال بعد التقييم البيئي. والجدير بالذكر أن الشركات والدول المرخصة مطالبة بـ:

- تقديم تقارير بيئية دورية.
- دفع رسوم مالية ورسوم مشاركة في الأرباح.
- التعاون مع "المؤسسة" لضمان المنفعة المشتركة.

هذا وقد جاء في المادة (145) من اتفاقية 1982 أن السلطة الدولية تلزم باتخاذ جميع التدابير اللازمة لحماية البيئة البحرية من آثار أنشطة المنطق وتشمل هذه التدابير:

- مراقبة الأنشطة التعدينية.
 - تقييم الأثر البيئي.
 - إنشاء مناطق محمية بحرية.
 - فرض عقوبات على أي تلوث أو ضرر بيئي.
- توزيع المنافع والعائدات وفقا لنظام قانوني حيث تُجمع العائدات الناتجة عن الأنشطة التعدينية في صندوق دولي مشترك وتُوزع بصورة عادلة بين جميع الدول، مع إعطاء الأولوية للدول النامية والأقل نمواً، تنفيذاً لمبدأ العدالة الاقتصادية الدولية.
- هذا وقد نصت المادة (141) من الاتفاقية على أن المنطقة تُستخدم لأغراض سلمية فقط حيث يُحظر فيها إقامة قواعد عسكرية والتجارب النووية أو تخزين أسلحة الدمار الشامل و أي نشاط يهدد الأمن والسلم الدوليين.
- من خلال ما سبق يتضح أن المنطقة الدولية لقاع البحار هي قاع وباطن البحر خارج الولاية الوطنية لأي دولة. تُدار وفق مبدأ التراث المشترك للبشرية، أي أنها ملك لجميع الأمم. تُشرف عليها السلطة الدولية لقاع البحار ومقرها جامايكا. تُستخدم فقط لأغراض سلمية وبما يعود بالنفع على جميع الدول، مع حماية البيئة البحرية.

المحاضرة الحادية عشرة

حماية البيئة البحرية في القانون الدولي للبحار

تُعد البيئة البحرية من أهم الموارد الطبيعية المشتركة للبشرية، إذ تغطي أكثر من 70% من سطح الأرض، وتُعد مصدراً رئيسياً للغذاء والطاقة والمناخ العالمي التي أصبحت مهددة بسبب التلوث الصناعي

والنفطي. النفايات البلاستيكية والمواد الكيميائية. الصيد الجائر واستنزاف الموارد البحرية. الأنشطة النووية والتجارب العسكرية.

جاء القانون الدولي للبحار عامة وبشكل خاص اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 ليضع نظاماً شاملاً لحماية البيئة البحرية وتنظيم مسؤوليات الدول.

الأساس القانوني لحماية البيئة البحرية تشكل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الركيزة الأساسية في هذا المجال¹، وخاصة الجزء الثاني عشر منها (المواد 192 إلى 237)، والذي يتناول حماية البيئة البحرية.

فقد جاء في المبادئ العامة الأساسية: واجب الدول في حماية البيئة البحرية (المادة 192) بأن تتعهد الدول بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها. في إطار التعاون الدولي (المادة 197): حيث على الدول التعاون عالمياً وإقليمياً في صياغة قواعد ومعايير مشتركة. فضلاً عن ذلك اتخاذ التدابير الوطنية: فكل دولة ملزمة باتخاذ إجراءات داخل ولايتها لمنع التلوث، بما في ذلك القوانين الداخلية والمراقبة والإشراف. وقد تم تقرير المسؤولية والتعويض وفقاً للمادة 235 حيث تتحمل الدول المسؤولية عن أي ضرر بيئي ناجم عن أنشطتها البحرية.

هذا ويقصد بالتلوث البحري وفقاً للمادة (4/1) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار " ادخال الإنسان، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، لمواد أو طاقة إلى البيئة البحرية... بما يؤدي أو قد يؤدي إلى آثار ضارة تسمح اتفاقية قانون البحار بإنشاء مناطق بحرية ذات حماية خاصة، منها:

- المحميات البحرية: (Marine Protected Areas) تُنشأ لحماية التنوع البيولوجي، الشعاب المرجانية، الأنواع المهددة بالانقراض.
 - المناطق الخاصة بموجب: MARPOL مثل البحر المتوسط، البحر الأحمر، بحر الشمال تُفرض فيها قيود مشددة على السفن.
 - المناطق القطبية: تخضع لقواعد خاصة لحماية النظم البيئية الهشة في القطبين.
- فضلاً عن ذلك: حماية التنوع البيولوجي البحري حيث تُعتبر حماية التنوع البحري من الأهداف الحديثة للقانون الدولي، وتشمل:-

- الحفاظ على الأنواع المهددة بالانقراض.
- منع الصيد غير المشروع. (IUU Fishing)
- حماية الشعاب المرجانية وغابات المانغروف.
- حماية الأنواع المهاجرة (وفق اتفاقية بون 1979).

والجدير بالذكر أنه تم التوصل سنة 2023 إلى اتفاقية جديدة ضمن الأمم المتحدة تعرف باسم: "اتفاقية التنوع البيولوجي في المناطق الواقعة خارج الولاية الوطنية (BBNJ Treaty)" وتهدف إلى حماية أعالي البحار وتنظيم استغلال الموارد الجينية البحرية.

التزامات الدول في حماية البيئة البحرية: تفرض اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على الدول مجموعة من الالتزامات القانونية:

1 - إلى جانب اتفاقية 1982، توجد مجموعة من الاتفاقيات المتخصصة التي تُنظم مختلف أنواع التلوث البحري اتفاقية لندن لمنع التلوث البحري بإلقاء النفايات لسنة 1972 لتنظيم التخلص من النفايات في البحار، اتفاقية ماربول 73/78 لمكافحة التلوث من السفن (النفط، المواد الكيميائية، النفايات) اتفاقية التنوع البيولوجي لسنة 1992 التي جاءت لحماية الأنواع والنظم البيئية البحرية، اتفاقية باريس لسنة 2015 حول تغيير المناخ والحد من الانبعاثات التي تؤثر على المحيطات

- منع التلوث ومكافحته: من خلال إصدار قوانين وطنية تمنع تسرب الملوثات. وكذا مراقبة السفن والمنشآت البحرية داخل الولاية الوطنية.

- الإشراف والرقابة: من خلال إجراء تفتيش على السفن التي ترفع علم الدولة وفرض عقوبات على السفن التي تخالف المعايير البيئية

الإخطار والتعاون الدولي إخطار الدول الأخرى والمنظمات الدولية عند حدوث تلوث خطير فضلاً عن ذلك تبادل المعلومات والبحوث العلمية حول حماية البيئة البحرية.

- المسؤولية والتعويض: فالدولة أو الشركة المسؤولة عن الضرر البيئي تتحمل تكاليف الإصلاح والتعويض. كما يمكن رفع دعاوى دولية في حال الأضرار عبر الحدود.

هذا وتلعب المنظمات الدولية البحرية العالمية منها والإقليمية دوراً جدياً مهم في حماية البيئة البحرية وبشكل خاص المنظمة البحرية الدولية (IMO) من خلال وضع معايير السفن والحد من التلوث البحري وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة (UNEP) لإدارة البرامج الإقليمية لحماية البحار فضلاً عن ذلك اللجنة الدولية الاوقيانوغرافية الدولية لليونيسكو لدعم البحث العلمي البحري بالإضافة الى الهيئة الدولية لقاع البحار ISA للتنظيم استغلال الموارد في أعماق البحار.

الجدير بالذكر أن الأمم المتحدة أطلقت برامج إقليمية في ذات الاطار.

المسؤولية الدولية عن التلوث البحري: تم إقرار مبادئ أساسية ضمن هذا السياق منها:

- مبدأ "الملوث يدفع" (Polluter Pays Principle) " يعد من المبادئ الراسخة في القانون البيئي الدولي. يُلزم الدولة أو الجهة المسببة للتلوث بتحمل تكاليف الإصلاح والتعويض. وقد تم تأكيده في إعلان ريو دي جانيرو 1992، المبدأ رقم (16)

- مبدأ "الوقاية خير من العلاج" (Precautionary Principle) " الذي يفرض على الدول اتخاذ إجراءات وقائية حتى قبل التأكد من الضرر المحتمل. وذلك بهدف تجنب الأخطاء التي لا يمكن إصلاحها في البيئة البحرية.

المحاضرة الثانية عشرة/ المحور الرابع

تسوية المنازعات في القانون الدولي للبحار

يُعد النظام القانوني لتسوية المنازعات البحرية أحد الركائز الأساسية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 (UNCLOS)، إذ لا معنى لوضع قواعد قانونية دقيقة إذا لم توجد آليات فعّالة لتطبيقها وحل النزاعات الناشئة عنها.

ونظراً لتعدد الدول والمصالح والأنشطة البحرية (الملاحة، الثروات، الحدود، الصيد...)، كان لابد من إنشاء نظام قضائي دولي خاص بالبحار يتميز بالمرونة والتنوع.

الإطار القانوني لتسوية المنازعات البحرية

يعد الجزء الخامس عشر من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (المواد 279 إلى 299) بعنوان: تسوية المنازعات (Settlement of Disputes) " الأساس القانوني لتسوية المنازعات ويُعتبر من أكثر الأجزاء شمولاً ودقة في الاتفاقية المبادئ العامة لتسوية المنازعات

- مبدأ الحل السلمي للمنازعات (المادة 279): على الدول الأطراف أن تسعى لتسوية

أي نزاع حول تفسير أو تطبيق الاتفاقية بوسائل سلمية وفق ميثاق الأمم المتحدة.

- حرية اختيار الوسائل (المادة 280): يمكن للدول اختيار الوسيلة التي تراها مناسبة

(التفاوض، الوساطة، التحكيم، القضاء...).

- - التزام اللجوء لإجراءات إلزامية في حال فشل الوسائل الودية (المادة 286): أي نزاع لم يُحل بالطرق الودية يُحال إلى إحدى الجهات القضائية المنصوص عليها في الاتفاقية. الوسائل الودية لتسوية المنازعات تشجع الاتفاقية الدول على حل نزاعاتها بطرق سلمية قبل اللجوء للتحكيم أو القضاء، مثل: التفاوض، الوساطة، المساعي الحميدة، التحقيق، التوفيق.

يتميز التوفيق وفق اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بوضع خاص فاذا كان اللجوء اليه اختياري كأصل عام فإنه إلزامي في حالة المنازعات المستبعدة من القضاء والتحكيم وفق المادة 297 ومنازعات بخصوص حقوق الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية وإدارتها للموارد والتنظيم العلمي البحري ويستثنى في النزاعات المتعلقة بالسيادة الإقليمية والنزاعات العسكرية وترسيم الحدود وفق المادة 298 بالإضافة إلى الاستثناءات التي تقدمها الدولة باعلان رسمي.

الوسائل القضائية والإلزامية إذا فشلت الوسائل الودية، يمكن للأطراف اللجوء إلى إحدى الجهات الأربع التي حددتها المادة (287) من اتفاقية قانون البحار:

- محكمة العدل الدولية في حال قبول الدول اختصاصها
 - محكمة قانون البحار المختصة في نزاعات متعلقة بتفسير وتطبيق بنود اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار
 - هيئة التحكيم وفق المرفق السابع التي تعد آلية مرنة للحالات التي لا تحال إلى المحكمة
 - هيئة التحكيم الخاصة الخاصة المتخصصة في قضايا معينة مثل الصيد البيئية والبحث العلمي
- هذا وإذا لم تتفق الأطراف على جهة معينة، يُحال النزاع تلقائيًا إلى هيئة التحكيم وفق المرفق السابع. (Annex VII)

- **محكمة القانون الدولي للبحار (ITLOS):** تقع في هامبورغ، ألمانيا. تم انشائها سنة 1996 بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982. تتمثل اختصاصات الأساسية:
 - الفصل في النزاعات المتعلقة بتفسير أو تطبيق الاتفاقية.
 - النظر في طلبات الإفراج عن السفن المحتجزة. (Release of Vessels).
 - إصدار الأوامر المؤقتة لحماية الحقوق أو البيئة البحرية أثناء النزاع.
 - الاستشارة القانونية بطلب من المنظمات الدولية.
 - تشكيل المحكمة: من 21 قاضيًا منتخبين من الدول الأطراف. لمدة ولاية: 9 سنوات قابلة للتجديد. تمثل القارات والمناطق الجغرافية بالتوازن.
- نظرت المحكمة في عدة قضايا منها قضية السفينة سانت فانست وجرينادين ضد غينيا سنة 1997 حيث أمرت المحكمة بالإفراج عن سفينة الصيد التي تم احتجازها ودفع تعويض
- هذا وتضم اتفاقية قانون البحار غرفة خاصة ضمن محكمة البحار تسمى: غرفة منازعات قاع البحار (Seabed Disputes Chamber) ” تختص بالمنازعات المتعلقة بأنشطة التنقيب والاستغلال في المنطقة الدولية (أعماق البحار)، خاصة بين:

• الدول،

• الشركات المرخصة،

• والهيئة الدولية لقاع البحار. (ISA).

التحكيم وفق المرفق السابع (Annex VII Arbitration)

- يُعتبر الآلية الأكثر استخدامًا لتسوية المنازعات البحرية. يتكون من خمسة محكمين، يعين كل طرف واحدًا، والباقيون يتم اختيارهم بالتوافق. هذا وتعد قرارات التحكيم نهائية وملزمة. ومن بين القضايا التي فصلت فيها قضية بحر الصين الجنوبي (2016) بين الفلبين والصين.

استثناءات من نظام التسوية الإلزامية: تسمح اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار للدول باستبعاد بعض النزاعات من الإجراءات القضائية، مثل:

1. النزاعات العسكرية أو المتعلقة بعمليات إنفاذ القانون البحري.
2. النزاعات المتعلقة بالحدود البحرية إلا إذا وافقت الأطراف.
3. المسائل التي تمس سيادة الدولة الداخلية.

وهذا ما يسمى بـ "الإعلانات الاختيارية (Optional Declarations)" بموجب المادة 298.

من خلال ما ورد أعلاه تتضح أهمية نظام تسوية المنازعات البحرية في

- ضمان تطبيق اتفاقية قانون البحار بفعالية.
- حماية الحقوق المشروعة للدول الساحلية.
- الحد من النزاعات المسلحة في البحار.
- إيجاد سوابق قضائية دولية تعزز استقرار القانون الدولي للبحار.
- اتفاقية قانون البحار لعام 1982 أنشأت أول نظام قضائي متكامل خاص بالبحار.