

جامعة البحرين



قسم القانون العام

كلية الحقوق

# حق الدولة في حماية حدودها البحرية

أطروحة مقدمة كجزء من متطلبات الحصول على درجة ( الدكتوراه )  
في ( برنامج الفلسفة في القانون العام )

إعداد

نوره بنت خليفة بن عبدالله آل خليفة

20026060

إشراف

الدكتور صالح محمد محمود بدر الدين

أستاذ القانون الدولي العام المشارك

جامعة البحرين

نوفمبر 2015م

## الآية الكريمة

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

"لَا يَكْلِفُ اللَّهُ نَفْسًا إِلَّا وُسْعَهَا لَهَا مَا كَسَبَتْ وَعَلَيْهَا مَا اكْتَسَبَتْ رَبَّنَا لَا تُؤَاخِذْنَا إِنْ نَسِينَا أَوْ أَخْطَأْنَا رَبَّنَا وَلَا تَحْمِلْ عَلَيْنَا إِضْرًا كَمَا حَمَلْتَهُ عَلَى الَّذِينَ مِنْ قَبْلِنَا رَبَّنَا وَلَا تُحَمِّلْنَا مَا لَا طَاقَةَ لَنَا بِهِ وَاعْفُ عَنَّا وَاعْفِرْ لَنَا وَارْحَمْنَا أَنْتَ مَوْلَانَا فَانصُرْنَا عَلَى الْقَوْمِ الْكَافِرِينَ" (286)\*

صدق الله العظيم



جامعة البحرين  
كلية الحقوق  
قسم القانون العام  
برنامج الماجستير في القانون العام

## نموذج رقم (2)

صفحة الاعتماد من قبل لجنة التحكيم

ناقش الطالبة نور بنت خليفة بن عبد الله خليفة رقم الجامعي 20026060 الأطروحة  
التي استكمل بها متطلبات الحصول على درجة الماجستير في ( القانون العام ) والمعونة  
لدى الدولة في صياغة مرسومها الحرية

وذلك يوم الخميس الموافق 7/11/2010  
وتوصي اللجنة بمنح درجة الماجستير بتقدير A

(الجنة المناقشة)

التوقيع

الاسم

صالح محمد بن  
عبد الله

مشرفاً

د. صالح محمد بن  
د. محمد بن فيصل الصرونة  
د. طارق احمد

ممتحناً خارجياً

ممتحناً داخلياً



## المخلص

تتطرق الرسالة محل العرض إلى بعض المشكلات ذات الأهمية لدى المعنيين بشأن القانون الدولي للبحار، فتسلط الضوء على موضوعات، كانت ولم تزل، تشغل اهتمامات الباحثين بقدر ما تفرق الدول، مما يجعلها جديرة بالبحث وجمع النصوص المنظمة، ورصد الاتجاهات الفقهية السائدة، بغرض لفت الانتباه إلى مواطن النقص التشريعي في تنظيم مشكلات تراها الباحثة أموراً قد تعكر صفو العلاقات الدولية .

فإن ترسيم الحدود البحرية بين الدول أمر ذو أبعاد سياسية وقانونية، وذلك ما جعله من المسائل الشائكة على المستوى الدولي والتي تتطلب عنايه واهتمام من قبل منظمة الأمم المتحدة، كما أن ما للدولة من حق في ممارسة سيادتها المطلقة على بعض المناطق البحرية، وحققها في ممارسة السيادة المقيدة على مناطق بحرية أخرى، أمراً يدعو المجتمع الدولي لوضع وثائق دولية تعني بتنظيمه من كافة الجوانب، سواء أكانت النواحي السياسية، أو الفنية، أو البيولوجية، أو الاقتصادية، والقانونية. كما أن حق الدولة في حماية حدودها البحرية لا يقف عند حدود ترسيم المناطق البحرية المختلفة فقط ، بل تعداها اليوم ليشمل أموراً استجدت على الساحة الدولية، وتطلب من المجتمع الدولي العمل على تداركها من خلال إلقاء الضوء على المشكلة، والعمل على ضمان حق الدول في التصدي إليها بشكل دولي. فمشكلة تلوث البيئة البحرية، ومشكلة تهريب المهاجرين غير الشرعيين عن طريق البحر، ومشكلة القرصنة البحرية، هي من الأمور التي كانت تتطلب وقفه صادقة من قبل المجتمع الدولي لتداركها.

ومع الحرص على المنهجية المرعية في معالجة هذه المشكلات من منظور فقه القانون الدولي، التزمت الباحثة الأسلوب المنهجي الوصفي في بعض المواقع و الأسلوب التحليلي في مواقع أخرى، مستأنسة دائماً بآراء فقهاء القانون الدولي وملاحظاتهم من واقع المصادر المعتمدة، وخلصت الباحثة إلى عدة توصيات في خاتمة الأطروحة هدفها الرئيس هو تدارك النقص في الاتفاقيات الدولية المنظمة، واستكمال القصور التشريعي والمؤسسي الدولي في معالجة المشكلات محل البحث.

## الإهداء

إلى روح الغائب الحاضر..... المغفور له بإذن الله تعالى

والدي..... رحمه الله

## الشكر والتقدير

من لا يشكر الناس لا يشكر الله ..... كل الشكر والتقدير إلى الأستاذ الدكتور صالح محمد بدرالدين على ما بذله من جهد وتوجيه وإشراف وإلى كلاً من :

- الأستاذ الدكتور أحمد بخيت                      المحترم
- الأستاذ عيسى رفيع                                  المحترم

على جميع ما قاموا به و بذلوه من جهد ووقت ودعم مغنوي لمساعدتي في إتمام هذه الأطروحة.

وشكر خاص إلى معالي الشيخ فواز بن محمد آل خليفة      الموقر .

## قائمة المحتويات

| رقم الصفحة | الموضوع                                                                                                                                          |
|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| أ          | ملخص الدراسة                                                                                                                                     |
| ب          | الإهداء                                                                                                                                          |
| ج          | الشكر والتقدير                                                                                                                                   |
| د          | قائمة المحتويات                                                                                                                                  |
|            | <p style="text-align: center;">الفصل الأول</p> <p style="text-align: center;">مدخل إلى الدراسة</p>                                               |
| 1          | مقدمة                                                                                                                                            |
| 2          | مشكلة البحث                                                                                                                                      |
| 4          | أهداف الدراسة                                                                                                                                    |
| 4          | أهمية البحث                                                                                                                                      |
| 7          | <p style="text-align: center;">الباب الأول</p> <p style="text-align: center;">تعيين حدود وسلطات الدولة الساحلية على المناطق البحرية المختلفة</p> |
| 9          | الفصل الأول: ترسيم حدود وسلطات الدولة الساحلية                                                                                                   |
| 11         | المبحث الأول: تعيين حدود المياه الداخلية للدولة الساحلية                                                                                         |
| 13         | المطلب الأول: الموانئ وما في حكمها                                                                                                               |

|    |                                                                                             |
|----|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| 16 | المطلب الثاني : الخلجان                                                                     |
| 21 | المطلب الثالث: المضائق                                                                      |
| 23 | المبحث الثاني: تعيين حدود البحر الإقليمي للدولة                                             |
| 24 | المطلب الأول: ماهية الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي                                        |
| 29 | المطلب الثاني: قياس عرض البحر الإقليمي                                                      |
| 30 | الفرع الأول: مراحل تطور قياس عرض البحر الإقليمي                                             |
| 32 | الفرع الثاني: طرق قياس البحر الإقليمي                                                       |
| 35 | الفرع الثالث: تعيين حدود البحر الإقليمي بين دولتين ذاتي سواحل متقابلة                       |
| 37 | المبحث الثالث: دراسة تطبيقية خاصة بترسيم الحدود البحرية بين دولة البحرين ودولة قطر          |
| 39 | المطلب الأول: الأساس التاريخي للنزاع الحدودي بين الدولتين                                   |
| 41 | المطلب الثاني: تعيين الحدود البحرية بين دولة البحرين ودولة قطر من خلال محكمة العدل الدولية. |
| 47 | الفصل الثاني: تعيين الحدود البحرية للمناطق غير الخاضعة لسيادة الدولة وفقا لاتفاقية 1982م    |
| 48 | المبحث الأول: حدود المنطقة البحرية المتاخمة للبحر الإقليمي للدولة الساحلية                  |
| 51 | المبحث الثاني: تحديد الجرف القاري للدولة الساحلية                                           |
| 52 | المطلب الأول: تحديد الجرف القاري طبقا لاتفاقية 1982م                                        |
| 59 | المطلب الثاني: حقوق وواجبات الدولة الساحلية على الجرف القاري طبقا لاتفاقية 1982م            |

|     |                                                                                                                                       |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 63  | المطلب الثالث: استقلال الجرف القاري عن المنطقة الاقتصادية الخالصة طبقا لاتفاقية 1982م                                                 |
| 64  | المبحث الثالث: ترسيم الحدود في المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة الساحلية                                                             |
| 69  | المطلب الأول: حقوق والتزامات الدولة الساحلية والدول غير الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة طبقا لاتفاقية 1982م                    |
| 70  | الفرع الأول: حقوق الدولة الساحلية وحقوق الدول غير الساحلية على المنطقة الاقتصادية الخالصة                                             |
| 79  | الفرع الثاني: التزامات الدول الساحلية والدول غير الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة                                               |
| 81  | المطلب الثاني: الأحكام الخاصة بتعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة طبقا لاتفاقية 1982م |
| 85  | المبحث الرابع: حدود منطقة أعالي البحار                                                                                                |
| 87  | المطلب الأول: ماهية أعالي البحار                                                                                                      |
| 88  | الفرع الأول: مدلول حرية أعالي البحار                                                                                                  |
| 90  | الفرع الثاني: مبدأ حرية أعالي البحار                                                                                                  |
| 92  | المطلب الثاني: تعريف واستعمالات أعالي البحار طبقا لاتفاقية 1982م                                                                      |
| 93  | الفرع الأول: تعريف أعالي البحار طبقا لاتفاقية 1982م                                                                                   |
| 95  | الفرع الثاني: استعمالات أعالي البحار طبقا لاتفاقية 1982م                                                                              |
| 102 | الباب الثاني<br>حقوق والتزامات الدولة في حماية الحدود البحرية                                                                         |
| 104 | الفصل الأول: الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث                                                                          |
| 105 | المبحث الأول: تعريف البيئة البحرية ومصادر التلوث                                                                                      |
| 106 | المطلب الأول: مفهوم البيئة ومفهوم التلوث                                                                                              |
| 107 | الفرع الأول: مفهوم البيئة                                                                                                             |

|     |                                                                                  |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------|
| 112 | الفرع الثاني: تحديد مفهوم التلوث                                                 |
| 120 | المطلب الثاني: ماهية تلوث البيئة البحرية ومصادرها                                |
| 121 | الفرع الأول: ماهية تلوث البيئة البحرية                                           |
| 123 | الفرع الثاني: مصادر تلوث البيئة البحرية                                          |
| 127 | المبحث الثاني: المسؤولية الدولية عن الإضرار بالتلوث                              |
| 128 | المطلب الأول: الأساس القانوني للمسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية       |
| 131 | الفرع الأول: تعريف المسؤولية الدولية                                             |
| 133 | الفرع الثاني: الأساس القانوني للمسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية       |
| 138 | المطلب الثاني: حقوق والتزامات الدولة في حماية البيئة البحرية طبقا لاتفاقية 1982م |
| 141 | الفصل الثاني: القرصنة البحرية                                                    |
| 143 | المبحث الأول: مفهوم القرصنة البحرية                                              |
| 144 | المطلب الأول: مفهوم القرصنة البحرية في اللغة والاصطلاح                           |
| 145 | المطلب الثاني: مفهوم القرصنة البحرية في الاتفاقيات الدولية                       |
| 151 | المبحث الثاني: القرصنة البحرية طبقا لاتفاقية 1982م                               |
| 152 | المطلب الأول: أحكام القرصنة البحرية طبقا لاتفاقية 1982م                          |
| 154 | المطلب الثاني: الاختصاص القضائي الدولي حول القرصنة البحرية طبقا لاتفاقية 1982م   |
| 157 | الفصل الثالث: الالتزام بمكافحة الهجرة غير المشروعة                               |
| 159 | المبحث الأول: مفهوم تهريب المهاجرين عن طريق البحر والأسباب المؤدية إليه          |
| 160 | المطلب الأول: مفهوم تهريب المهاجرين عن طريق البحر                                |
| 163 | المطلب الثاني: الأسباب المؤدية إلى تهريب المهاجرين عن طريق البحر                 |
| 167 | المبحث الثاني: المكافحة الدولية لتهريب المهاجرين                                 |
| 172 | الخاتمة                                                                          |
| 176 | قائمة المراجع                                                                    |

## المقدمة

الحروب البحرية ومنذ فجر التاريخ تعتبر من أبرز الحروب والنزاعات العنيفة التي يشهدها العالم، وكثيراً ما كانت الحدود الساحلية غير الواضحة أو المعتمدة مصدراً لتلك النزاعات ، بل كانت البلاد غير المعروفة مطمناً للدول الكبرى التي سعت إلى فرض سيطرتها على هذه الأقاليم واعتبارها جزءاً من إقليمها، وفيما عملت الدولة المعتدية على فرض سطوتها فإن المعتدى عليهم شغلوا بصد العدوان، وبديهي أن يتقوى المعتدى والمعتدى عليه بالتسلح البحري لفرض إرادة الغاصب أو لصد عدوان المعتدى.

ولاكتساب مزيد من القوة في بسط النفوذ أو رد الاعتداء شهد التسليح تطورات في القدرة والتكنولوجيا ، ومن الطبيعي أن يكون التسليح البحري على رأس اهتمامات الجيوش والدول، في الماضي والحاضر على حد سواء، وكما لحق التطور الأدوات الحربية لحق وسائل الملاحة البحرية، كالرادار والبوصلة وغيرها، وهي أدوات نافعة في الحروب قدر نفعها في الأعمال السلمية.

وفي ظل السعي الدولي لدعم الاستقرار والسلم الدوليين استشعر العالم أهمية وجود حدود فاصلة بين الدولة، تحد من أقاليم كل دولة، وتحمي خصوصيتها، فأعتبر الإقليم ركناً من أركان الدولة، وعليه رسمت الحدود البرية والبحرية ، غير أنه لو تركت لكل دولة حريتها في رسم حدودها البحرية لحرم الآخرون من المرور والاصطياد والتنقل وغير ذلك من استخدامات البحار، لذا شغل المجتمع الدولي بإيجاد حلول للمشكلات البحرية فنجح في حسم بعضها، فيما لم يزل بعضها الآخر ينتظر الحسم، ومن ذلك مثلاً مصائد الأسماك ، والمرور البريء، وحرية الملاحة في البحار المفتوحة، فإنها لم تزال محل نزاع بين الدول.

وللأسف فإن ما وضع من قواعد دولية لتنظيم الإقليم البحري لكل دولة ، في ضوء الأهداف المبتغاة في منظمة الأمم المتحدة، وتحديد سيادة الدولة بما لا يعارض الأسس التشريعية والتنظيمية للمنظمة الدولية، والتي استهلكت باتفاقية جنيف لسنة 1958 م ، وتعضدت باتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م والتي تداركت ما أظهره التطبيق العملي من نقص، وثغرات، شاب اتفاقية جنيف لسنة 1958م، واعتبرت بمثابة الدستور في تنظيم أحكام البحار

على المستوى الدولي، أقول كلا الاتفاقيتين لم يحسم بعض المنازعات البحرية والتي ظلت قائمة حتى اليوم، كما لم يساعد على حسمها قيام الهيئات المعنية بمراقبة تنفيذ أحكام تلك الاتفاقيات، مثل محكمة العدل الدولية، والمحكمة الدولية للبحار، مع ما لقضاة هاتين المحكمتين من خبرات وتخصص ومهنية عالية في منازعات البحار، فلم تزل رغم ما اتخذ من إجراءات ضد الدول المتخلفة عن التنفيذ بعض المشكلات قائمة إلى اليوم، وهو ما حفز الباحثة إلى التصدي لها، وبذل الجهد في التمهيد لحلها.

#### - مشكلة البحث:

تكمن مشكلة البحث موضوع الدراسة في الوقوف على الإشكاليات المختلفة لهذا الموضوع المتعدد الجوانب ، ويمكن إيجاز تلك الإشكاليات التي دفعتني إلى اختياره في النقاط التالية:

1- إن موضوع تعيين الحدود البحرية بين الدول من الإشكاليات الهامة التي قد تؤدي إلى الولوج في نزاعات بين الدول ، شأنها شأن قضية ترسيم الحدود الدولية سواء كانت برية أو تتعلق بالمياه بين الدول.

2- إن تباين واختلاف المجالات البحرية المختلفة من حيث سلطة الدولة الساحلية على بعض منها، وتدرج سلطة الدولة في الحماية في مناطق أخرى ، حسبما قضت به الاتفاقيات الدولية المنظمة للحدود البحرية وهي اتفاقية جنيف لعام 1958 ، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ، الأمر الذي يحتاج إلى مزيد من الدراسة . وبخاصة في ظل المتغيرات الدولية والإقليمية التي تهدد الأمن البحري بصفة عامة، وأمن المجالات البحرية الإقليمية للدولة الساحلية بصفة خاصة.

3- الوقوف على نطاق سلطة الدولة في حماية حدودها البحرية، قد يصطدم مع مبدأ حرية الملاحة في المناطق التي تقع خارج نطاق حدود الولاية الإقليمية للدولة الساحلية، إذ أن فلسفة القانون الدولي للبحار تقضي بضرورة التوفيق بين حق الدولة الساحلية في حماية المجالات البحرية الخاضعة لسيادتها، وبين حق السفن الأجنبية في الملاحة البحرية الدولية.

4- إن الغموض الشديد في النظم القانونية للمجالات البحرية التي تقع بعد البحر الإقليمي للدولة الساحلية مثل مناطق المنطقة المتاخمة، والجرف القاري، والمنطقة الاقتصادية

الخالصة ، قد أدى إلى ضعف دور الدولة في حماية تلك المجالات سائلة الذكر ، بسبب ما يعرف بالحقوق السيادية المنصوص عليها في اتفاقية قانون البحار لعام 1982 ، الأمر الذي أيده الفقه الدولي، ويطالب بتفسير هذا الغموض وإيضاح سلطة الدولة في حماية تلك المناطق لوجود مصالح استغلال واستكشاف الثروات في تلك المناطق البحرية. فكيف يمكن للدولة ممارسة حقوقها السيادية ذات الطابع الاقتصادي البحث وغل يدها عن الجوانب الأمنية في تلك المناطق. الأمر الذي يتطلب إعادة النظر في وضع نظام قانوني يمنح الدولة الساحلية بالإضافة للحق الاقتصادي الحق في الحماية أيضاً، وإلا فما هو المقصود بالحقوق السيادية للدولة الساحلية إن؟

5- إن حماية الحدود البحرية لم يعد قاصراً علي الدولة الساحلية وحدها، وفقاً لقواعد القانون الدولي للبحار، بل صارت مسئولية الحماية للمجالات البحرية خارج نطاق المياه الإقليمية للدولة تقع على عاتق كافة دول المعمورة مجتمعة، وبخاصة في ظل التهديدات والمخاطر المعاصرة والتي لا تهدد الدولة الساحلية فحسب ، وإنما تهدد الملاحة البحرية الدولية بصفة عامة ، فقد صار الأمن البحري مهدداً من قراصنة الجار ، ومن الأعمال غير المشروعة التي ترتكبها بعض السفن ، وأيضاً الهجرة غير المشروعة عبر البحار ، وهي جرائم بحق ذات طابع دولي ، وبلا شك تهدد السلم والأمن البحري ، وحماية المجالات البحرية من تلك الجرائم بحق تخرج عن نطاق وقدرة الدولة الساحلية منفردة، الأمر الذي يتطلب تعاوناً دولياً لمكافحة تلك الجرائم هذا من ناحية ، ومن ناحية أخرى فإن عدم وضوح وعدم تطور قواعد القانون الدولي للبحار في مجال الأمن البحري لمواجهة تلك التحديات إنما هو أمر وبحق يستحق البيان والبحث من الباحثين.

6- إن عدم ضبط الحدود البحرية ضبطاً دقيقاً بين الدول المتجاورة ، وتلك المتقابلة أيضاً قد تسبب في إثارة النزاعات الحدودية بين تلك الدول ، الأمر الذي يستدعي معرفة الوسائل السلمية الدولية لتسوية تلك النزاعات ، ومن الثابت عادة لجوء الدول المتنازعة للوسائل السلمية السياسية والقضائية المتاحة ومنها بطبيعة الحال المحكمة الدولية للبحار ومحكمة العدل الدولية، وعلى الرغم من ذلك توجد مشكلات حتى الآن بين كثير من الدول لم تجد للحل سبيلاً، لذا كان البحث في نظام تسوية نزاعات الحدود البحرية أمراً متمماً لتلك الدراسة.

## - أهداف الدراسة:

تستهدف الدراسة إلقاء الضوء على العديد من المسائل القانونية في المجال البحري، وتوضيح النصوص القانونية التي تتناولها من جميع النواحي، فضلاً عن توضيح النقص التشريعي الذي يعتري البعض منها. فالنزاعات الدولية البحرية الحدودية لا تزال قائمة حتى اليوم ، والأعمال غير المشروعة لا تزال قائمة حتى اليوم أيضاً، ولكنها تتطور من حيث الأساليب مع تطور الزمن، وتحاول الدراسة استعراضها، وإيضاح الآثار المترتبة عليها. وعليه تكمن الأهداف التي يسعى البحث للوصول إليها في التالي:

1. التعرف على الإطار القانوني لأحكام البحار الواردة في التشريعات الخاصة بالقانون الدولي للبحار وإلقاء الضوء على أبرز ثغراتها.
2. اقتراح الوسائل القانونية لتطوير التشريعات الدولية في المجال البحري في إطار الاتفاقيات الدولية لقانون البحار.
3. إثراء المكتبة القانونية البحرينية والعربية ، بالدراسات التي تتناول القانون الدولي للبحار وأحكامه الخاصة والتطورات اللاحقة به في المجتمع الدولي.

## - أهمية البحث:

دراساتي هذه مسبوقة بدراسات عدّة تشمل لبعض المواضيع التي تم التطرق إليها وتغفل عن أخرى، غير أنها من منظور الباحثة لم تأت على الغاية ، إذ لم تزل المستجدات في أحكام تعيين الحدود البحرية، الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية، والخارجة عن هذه السيادة دون بيان كاف، خصوصاً في ضوء المستجدات التي تطرأ في البحار، فما كان في الأمس شائعاً حول حق الدولة في السيادة على سطح البحر على سبيل المثال، فإن اليوم ذات الحق لها ولكن يمتد إلى باطن البحر، وما كان ذلك لولا الاكتشافات العلمية الحديثة والتقدم التكنولوجي الذي شهده العالم والذي يتطلب منا توضيح وبيان.

ناهيك عن تطرق الرسالة موضع البحث إلى العديد من مواضيع ذات الأهمية خصوصاً في وقتنا هذا وما يشهده من تغيرات سياسية واقتصادية ، تلقي بأبعادها على الدول، فتوضح الرسالة محل البحث بعض الفلسفة الخاصة بقانون البحار منها على سبيل المثال استقلال الجرف القاري عن المنطقة الاقتصادية الخالصة والإشارة إلى مدلول ومبدأ حرية أعالي البحار، كما أنها جمعت بين

الأسس القانونية لحقوق الدولة في السيادة على المناطق البحرية المختلفة والتزاماتها في ما يتعلق في مواضيع مطروحة الآن على الساحة الدولية، منها الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث، والالتزام بمكافحة القرصنة الدولية، والالتزام بمكافحة الهجرة غير المشروعة عن طريق البحر.

وبذلك فقد اقتضت طبيعة الدراسة توزيعها على بابين، يتناول أولهما حدود وسلطات الدولة الساحلية على المناطق البحرية المختلفة موزعه على فصلين :

الأول يعالج ترسيم حدود وسلطات الدولة الساحلية على المناطق البحرية المختلفة.

والثاني يعالج تعيين الحدود البحرية للمناطق غير الخاضعة لسيادة الدولة وفقاً لاتفاقية 1982م.

ويتناول الباب الثاني حقوق والتزامات الدول في حماية الحدود البحرية، وتوزع على ثلاثة فصول:

الأول يعالج الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث.

والثاني يعالج الالتزام بمكافحة القرصنة البحرية.

والثالث يعالج الالتزام بمكافحة الهجرة غير المشروعة عن طريق البحر .

## الباب الأول / تعيين حدود وسلطات الدولة الساحلية على المناطق البحرية المختلفة:

- الفصل الأول: تعيين حدود وسلطات الدولة الساحلية على المناطق البحرية المختلفة.
- المبحث الأول: تعيين حدود المياه الداخلية للدولة الساحلية.
- المطلب الأول: الموانئ وما في حكمها.
- المطلب الثاني: الخلجان.
- المطلب الثالث: المضائق.
- المبحث الثاني: تعيين حدود البحر الإقليمي للدولة الساحلية.
- المطلب الأول: الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي.
- المطلب الثاني: قياس عرض البحر الإقليمي.
- المبحث الثالث: دراسة تطبيقية خاصة بترسيم الحدود البحرية بين دولة البحرين ودولة قطر.
- المطلب الأول: الأساس التاريخي للنزاع الحدودي بين الدولتين.
- المطلب الثاني: تعيين الحدود البحرية بين دولة البحرين ودولة قطر من خلال محكمة العدل الدولية .
- الفصل الثاني: تعيين الحدود البحرية للمناطق غير الخاضعة لسيادة الدولة وفقا لاتفاقية 1982م.
- المبحث الأول: حدود المنطقة المتاخمة أو المجاورة للبحر الإقليمي للدولة الساحلية.
- المبحث الثاني: تحديد الجرف القاري للدولة الساحلية .
- المطلب الأول: تحديد الجرف القاري طبقا لاتفاقية 1982م.
- المطلب الثاني: حقوق وواجبات الدولة الساحلية على الجرف القاري طبقا لاتفاقية 1982م.
- المطلب الثالث: استقلال الجرف القاري عن المنطقة الاقتصادية الخالصة طبقا لاتفاقية 1982م.
- المبحث الثالث: ترسيم الحدود في المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة الساحلية.
- المطلب الأول: حقوق والتزامات الدولة الساحلية والدول غير الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة.
- المطلب الثاني: الأحكام الخاصة بتعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة طبقا لاتفاقية 1982م.
- المبحث الرابع: حدود منطقة أعالي البحار.
- المطلب الأول: ماهية أعالي البحار.
- المطلب الثاني: تعريف واستعمالات أعالي البحار طبقا لاتفاقية 1982م.

## الباب الأول

### تعيين حدود وسلطات الدولة الساحلية على المناطق البحرية

#### المختلفة

#### **تمهيد وتقسيم:**

لقد كانت ، ولم تزال ، مسألة تعيين حدود الدولة الساحلية وسلطاتها على المناطق البحرية إحدى المسائل المهمة التي شغلت المجتمع الدولي، وتميز القانون الدولي للبحار كفرع من فروع القانون العام بحساسية تاريخية ضاعف منها العرف الدولي الذي كان يقيس قوة الدولة ونفوذها بأبعاد حدودها البحرية، مما أنكى التنافس على الموارد والثروات البحرية وفرض السيطرة عليها، بل لم تحل الرغبات الدولية في تحقيق الاستقرار، وحفظ السلم والأمن الدوليين دون استمرار المنازعات، بل الصراع الدولي، على الحدود البحرية حتى اليوم إذ يدرك المتابع لتقارير الأمم المتحدة المعروضة على الجمعية العامة أو مجلس الأمن في منظمة الأمم المتحدة لدراساتها أن هذه التقارير لا تخلو من رصد مشكلات حدودية بحرية دولية، نظرتها محكمة العدل الدولية ، وتضمنها موجز الأحكام والفتاوى والأوامر الصادرة عنها منذ العام 1948م(1) إلى اليوم ، أو نظرتها، وتظهرها، المحكمة الدولية لقانون البحار.

ونظراً لدقة مسألة تعيين الحدود على المناطق البحرية المختلفة، وشدة ارتباطها بقضايا السيادة، فإن القواعد المنظمة لها كانت ولم تزال في تطور مستمر مرت بمراحل كثيرة لتستقر - نسبياً- على ما هي عليه الآن. فوفقاً لدراسة أعدتها وزارة الخارجية الأمريكية في عام 1990م فإن العدد الكلي للحدود البحرية المحتملة يبلغ (420) حداً.

---

1- See the summaries of judgments, advisory opinions and orders of the international court of justice, united nations , new york,( 1992).

ومع كل ذلك فإن القدر الأعظم من الحدود البحرية للدول لم يُعين حتى اليوم، فالحدود البحرية المحتمل تعيينها على مستوى العالم يبلغ (434) حداً، لم يعين منها بالفعل إلا (150) حداً بشكل كلي أو جزئي حتى الآن (1).

ثم إن القانون الدولي للبحار لم يضع نظاماً قانونياً خاصاً بجميع المناطق البحرية، وإنما ميز بين المناطق التي تخضع لسيادة الدولة الساحلية والمناطق التي للدولة الساحلية ولاية محدودة عليها، وأخرى لا تخضع لسيادة الدولة الساحلية.

وبناءً على ما تقدم، وبياناً له، رأيت أن أقسم هذا الباب على فصلين:

الفصل الأول: ترسيم حدود وسلطات الدولة الساحلية على المناطق البحرية المختلفة.

الفصل الثاني: تعيين الحدود البحرية للمناطق غير الخاضعة لسيادة الدولة وفقاً لاتفاقية 1982م.

---

1- أنظر الدكتور علي حامد عبدالعزيز محمد ، تأثير الظروف الخاصة على تعيين الحدود البحرية بين الدول المتقابلة والمتلاصقة، ، جامعة حلوان ، جمهورية مصر العربية، 2013-2014، ص 5.

من هذا المنطلق فمسألة ترسيم الحدود الخاضعة لسيادة الدولة تعتبر مسألة ذات وجهين ، الأولى داخلية من خلال الدولة ذاتها ومدى تعاونها في هذه المسألة بالشكل الذي لا يمس سيادتها ، والثانية دولية تكون من خلال إبرام الاتفاقيات الدولية التي تنظم تحديد تلك المساحات والحدود على المستوى الدولي، مثال عليها ( نيو هيريدز ) قبل أن تصبح جمهورية فانواتو المستقلة في 30 يوليو 1980م ، حيث كانت تدار من قبل كلاً من بريطانيا وفرنسا(2). إلا أن ممارسة الدولة للسيادة على إقليمها البحري لا تقبل التجزئة ، حتى وإن كان ذلك بناءً على إبرام اتفاقية بين الدولة وطرف آخر. فالالتزام بعمل ما أو عدم الالتزام به لا يعني انتقاص من سيادة الدولة على إقليمها إنما هو تأكيد على حقها في السيادة ، فلولا حق السيادة الذي تمتلكه الدولة لما أبرمت تلك الاتفاقية. وهذا ما يفهم من حيثيات الحكم الذي بينته محكمة العدل الدولية الدائمة في قضية الباخرة ويمبلدون ( wimbildon ) في العام 1923 م(1).

وفي رسم الحدود البحرية يتم تعيين حدود المياه الداخلية للدولة الساحلية. كما يُعين البحر الإقليمي لهذه الدولة . وفي هذا الفصل أتناولهما كل في مبحث مستقل، فتعيين حدود المياه الداخلية للدولة الساحلية أتناولها في ( المبحث الأول) و تعيين حدود البحر الإقليمي للدولة الساحلية أتناولها في (المبحث الثاني)، ثم ألحقهما بدراسة تطبيقية خاصة بترسيم الحدود البحرية بين كل من مملكة البحرين ودولة قطر في (مبحث ثالث) .

---

1- S.K.verma, An introduction to public international law, phi Learning pvt. Ltd,(1998), pg 115.

2- أنظر الأستاذة حسينة شرون ، موقف القضاء الدولي من التعارض بين الاتفاقيات والقانون الداخلي، مجلة المفكر، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة محمد خضير ، العدد الثالث ، فيفري 2008 ، ص

## المبحث الأول

### تعيين حدود المياه الداخلية للدولة الساحلية

#### - تمهيد وتقسيم:

تعرف الحدود على أنها: جمع حد، ويعني في اللغة كما جاءت في لسان العرب لإبن منظور على أنها الفصل بين الشيئين لئلا يختلط أحدهما بالآخر، أو يتعدى عليه، ويعني بالمعنى الجغرافي " حافة الإقليم السياسي للدولة"، أما الحدود البحرية فهي التي تحدد نطاق الولاية البحرية للدولة الساحلية وترسيم الحدود أي تخطيطها بخطوط لا يجوز تجاوزها. وحتى نبين ما يعتبر من ضمن حدود المياه الداخلية للدولة الساحلية ، لابد في البداية من أن نوضح نقطتين، أولاً مفهوم المياه الداخلية وثانياً مظاهر سيادة الدولة على مياهها الداخلية كالتالي:

#### أولاً : مفهوم المياه الداخلية:

يقصد بالمياه الداخلية "تلك المياه التي تتحصر بين اليابسة من جهة وبين بداية خط قياس البحر الإقليمي من جهة أخرى"، فتحسب مساحة المياه الداخلية وفقاً لحدين هما، أقصى مد للمياه وأدنى جزر لها . وقد حرص واضعو اتفاقية الأمم المتحدة للقانون الدولي للبحار على استخدام تعبير (المياه الداخلية) بدلاً من ( البحر الداخلي) تجنباً لأي خلط قد يحدث بين الأخير والبحر الإقليمي (1).

كما عرفت المادة الخامسة من اتفاقية جنيف الخاصة بالبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة الصادرة عام 1958 م في الفقرة الأولى منها المياه الداخلية بأنها " تلك التي تقع في الجانب المواجه للأرض من خط قياس البحر الإقليمي وتعتبر جزءاً من المياه الداخلية للدولة" (2). و عرفت أيضاً المادة الثامنة من اتفاقية قانون البحار 1982 م على أنها "المياه الواقعة على الجانب المواجهة للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي" (3).

---

1- أنظر الدكتور عبدالمنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية ،دار منشأة المعارف، الإسكندرية، الطبعة الأولى 1999 م، ص 43-44.

2- Convention on the territorial sea and the contiguous zone 1958,un.

3- United nations convention on the law of the sea, un.

## ثانياً: مظاهر سيادة الدولة الساحلية على المياه الداخلية:

تخضع المياه الداخلية للسيادة المطلقة للدولة، مما يترتب للدولة مجموعة من الحقوق تمارس من خلالها الدولة مظاهر سيادتها ، منها على سبيل المثال ما يلي:

- إن الملاحة في المياه الداخلية حق مطلق للدولة ، فلها أن تقصر الملاحة فيها على رعاياها ، كما لها أن تحدد مناطق معينة فقط لدخول السفن الأجنبية.
- إن سفن الدول الأجنبية لا تتمتع بحق المرور البريء في المياه الداخلية ، وإذا رغبت هذه السفن دخول المياه الداخلية فعليها الحصول على تصريح من الدولة بذلك.
- إن الدولة تتمتع بالحق الكامل والمطلق في استغلال المصادر الطبيعية في مياهها الداخلية ، ولا يجوز لغير مواطنيها ادعاء أية حقوق على هذه المصادر، و من أي نوع.
- إن هذه المياه تخضع للاختصاص القضائي والتشريعي والإداري للدولة ، شأنها في ذلك شأن باقي إقليمها (1).

ومن خلال هذا المبحث نبحت تعيين حدود المياه الداخلية للدولة الساحلية من خلال ثلاثة مطالب، الموانئ وما في حكمها ( المطلب الأول) ، الخلجان ( مطلب ثاني)، المضائق ( مطلب ثالث) وذلك على النحو التالي:-

---

1- أنظر الدكتور رياض صالح أبو العطاء، القانون الدولي العام ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2000م ،

## المطلب الأول

### الموانئ وما في حكمها

تعتبر الموانئ من وجهة نظر القانون الدولي جزءاً من المياه الخاضعة لسيادة الدولة ، وعليه فإن الدولة تطبق الأنظمة القانونية التي تحكم الميناء على مواطنيها، وعلى السفن الأجنبية التي ترسو في الميناء أيضاً (1) ومن حق الدولة استناداً إلى ملكيتها لهذه الموانئ أن تنظم دخول السفن الأجنبية فيها، وأن تضع الإجراءات التي ترى مراعاتها لدخولها، وأن تخضعها للأنظمة والتعليمات الصحية والجمركية ، وتفرض عليها الرسوم، أو ما شابه ذلك (2).

وقد يرادف بعض الكتاب بين مصطلح الميناء ( port ) ومصطلحات أخرى تفيد ظاهراً معنى مماثلاً لمعنى الميناء ، كالمرفأ ( harbor ) والمرسى ( roadsted ) حتى إنهم ليستغنون بأحدها عن الآخر، وربما بدا أن ذلك صحيحاً ، غير أنه عند التعمق في الدور الحيوي الذي يؤديه كل من الثلاثة ( الميناء، المرفأ، المرسى) يظهر أن بينها فروقات.

فالمرفأ هو "ما يشبه خليجاً بحرياً ، تحتمي فيه السفن، وقد يكون طبيعياً، أو صناعياً، أو مزيجاً بين الاثنين". أما المرسى فهو "منطقة بحرية تستخدم لرسو السفن التي لا تقترب من الساحل ، أو هي ملجأ تحتمي فيه السفن من أمواج البحر لوجود حواجز من الجزر، أو الشعاب المرجانية، أو السواحل الرملية، أو ما شابه ذلك". أما المقصود بالميناء فهو "أما أن يكون منفذاً طبيعياً، أي من صنع الطبيعة ، على سبيل المثال ميناء هونج كونج والإسكندرية، أو صناعي ، أي منشأة

---

1- Haven bedrijf Rotterdam NV, Draft chapter on port regulations for IA p H ,introduction to maritime law for ports officials commissioned, portius, international and EU port law center ,5 march (2013), 2.1-port regulations worldwide.

2- أنظر الدكتور عبدالكريم علوان، القانون الدولي العام الجزء الأول، دار منشأة المعارف، الإسكندرية 2007م، ص436.

تقيمها الدولة على الساحل مثل ميناء مدارس وبورسعيد ، تتخذ منه السفن مأوى للشحن أو للتفريغ أو لإنزال الركاب أو لحملهم"(1). فالموانئ البحرية عبارة عن مواقع بحرية تعدها الدولة على شواطئها وتجهزها بالمنشآت لاستقبال السفن البحرية وللميناء عدة أنواع، فهناك الميناء الحربي أو العسكري ، وهناك الميناء التجاري أيضاً، ولكل منهما غرض من إنشائه.

هذا وقد أشارت إلى ذلك المادة 11 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 م ، إذ نصت على أنه ( لأغراض تعيين حدود البحر الاقليمي، تعتبر جزءاً من الساحل أبعد المنشآت المرفئية الدائمة التي تشكل جزءاً أصيلاً من النظام المرفئي. ولا تعتبر المنشآت المقامة في عرض البحر والجزر الاصطناعية من المنشآت المرفئية الدائمة)(2).

وعليه فإنه للدولة الحق في السيادة على الميناء، وذلك طبقاً لنص المادة 11 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982م، ألا ان ذلك الحق ليس حقاً مطلقاً، إنما يرد عليه استثناء يتعلق بمبدأ حرية الملاحة البحرية، وقد تكرنا أنفاً أن الميناء يدخل ضمن حدود المياه الداخلية للدولة، وذلك ما تم الاتفاق عليه وتحديده من قبل نصوص مواد دستور المحيطات(3) والقوانين الداخلية للدولة الساحلية، منها على سبيل المثال ما صدر في بريطانيا في 23 مايو 1985م ( بقانون السفن الخطرة) يعطي لرئيس الميناء حق منع الدخول إلى أحد الموانئ، أو طلب الخروج من أحد الموانئ لأية سفينة يرى أن السفينة أو ما تحتويه تشكل خطراً شديداً على الحياة الإنسانية أو الأشياء ( 4 ) .

- 
- 1- راجع الدكتور رياض صالح أبو العطا، القانون الدولي العام ، مرجع سابق ، ص 24.
  - 2- United nations convention on the law of the sea,un .
  - 3- وذلك المصطلح ما أطلقته المنظمة الاستشارية القانونية الآسيوية الأفريقية على اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982م ، للمزيد أنظر: قانون البحار ، الأمانة العامة للمنظمة،  
AALCO/50/COLOMBO/2011/SD/S2، نيودلهي، 2011 ، ص 3.
  - 4- راجع الدكتور أحمد أبو الوفا محمد ، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982م، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة ، 1988-1989، هامش صفحة 190.

وعليه فإن للدولة أن تضع القوانين التي تتواءم و سيادتها على مياهها الداخلية، أيأ ما كانت دون مخالفة للنصوص القانونية الدولية المتفق عليها، ويقع على عاتق محكمة العدل الدولية والمحكمة الدولية للبحار تفسير الاختلاف ، إن وجد ،بين ما يعتبر شأنأ دولياً وبين ما يعتبر سيادة داخلية ، وذلك ما حدث تماماً في أكثر من حكم ، منها على سبيل المثال: الحكم الصادر في 4 كانون الأول/ ديسمبر 1998 م في القضية المتعلقة بالولاية على مصائد الأسماك ( إسبانيا ضد كندا ) (1).

ولكن ليس للدولة استناداً إلى السيادة على الميناء، أن تقفل موانئها عموماً دون سبب مشروع في وجه المراكب الأجنبية، لأن ذلك يتنافى مع الغرض الذي أعدت له الموانئ أولاً، و يعد إخلالاً بمبدأ حرية الملاحة البحرية وعرقلة للتجارة الدولية ثانياً، ولا يهدر هذا الاستثناء حق الدولة في إخضاع السفن الراسية في موانئها لبعض القيود التي تتطلبها سلامتها، وحقها في منع الرسو البتة عند الاقتضاء، فالحكم في الأحوال القهرية، كالاختفاء من عاصفة، أو تفادى الغرق نتيجة عطب أصاب محركات السفينة فمنعها مواصلة الإبحار، غير الحكم في الأحوال العادية، وفي مثل هذه الحالات يتعين على الدولة الساحلية إيواء السفينة المضطرة، دون مراعاة القيود التي قد تكون قد وضعتها مسبقاً لدخول السفن إلى موانئها. وغنى عن البيان أن للدولة أن تمنع دخول المراكب الأجنبية إطلاقاً في موانئها إذا اضطرتها إلى ذلك حوادث تتعلق بسلامتها أو بمصالحها الحيوية ، على أن يكون هذا المنع بصفة مؤقتة وأن يزول بمجرد زوال السبب الذي أدى إليه، وكذلك للدولة أن تمنع من دخول مركب بالذات لأسباب تتعلق بالصحة العامة، أو بالأمن ، أو ما شابه ذلك (2).

- 
- 1- (أقامت إسبانيا في مارس 1995 دعوى على كندا فيما يتعلق بنزاع يتصل بتعديل قانون حماية المصائد الأسماك الساحلية الكندي وذلك بعد ملاحقة سفينة صيد أسماك إسباني، ترفع العلم الإسباني، واعتلاؤها من قبل كندا والقبض عليها ) للمزيد حول هذه القضية ، أنظر موجز الأحكام والفتاوى والأوامر الصادر من محكمة العدل الدولية للأعوام 1997-2002 ، نيويورك ، الأمم المتحدة، 2005م .
  - 2- أنظر الأستاذ الدكتور علي صادق أبو هيف ، القانون الدولي العام ، منشأة دار المعارف ، الإسكندرية ، الطبعة 17، البند 185 و229.

## المطلب الثاني

### الخلجان

تعتبر الخلجان مقوماً استراتيجياً مهماً ومحركاً سياسياً في العلاقات الدولية بامتياز ، فهي تعد على عكس باقي المقومات الاستراتيجية (كاللغة، الدين ،الأعراق، القوة الاقتصادية، العلمية، التكنولوجيا، والعسكرية، إلخ ....) أكثرها تأثيراً على طبيعة العلاقات بين أشخاص المجتمع الدولي، وأكثرها قوة في عملية صنع القرار، والحديث عن الخلجان كإحدى عناصر الجغرافيا السياسية من الناحية القانونية، ينطلق من قانون البحار، ثم ما يسمى بالمياه الإقليمية، هذا القانون الذي يشملهما ويستمدان الشرعية القانونية منه(1). وحتى نتعمق في فهم الخلجان بشكل أكبر نتطرق إلى نقطتين ، أولاً : تعريف الخلجان ، وثانياً: أقسام وأنواع الخلجان، وذلك على النحو التالي:

#### أولاً: المقصود بالخلجان :

الخليج (Baie-Bay) لغةً: من خَلَج أي الخَلَج وتعني الجنب ، والخليج من البحر: شرم منه، أي جزء منه ، والجمع خليج وخلجان. أما اصطلاحاً: فهو عبارة عن مساحة من البحر تتغلغل في شاطئ الدولة الساحلية، بحيث تكاد تكون محاطة باليابسة من جميع الجهات فيما عدا الفتحة التي توصلها بالبحر، وكي تعتبر هذه المساحة خليجاً يشترط أن تساوي أو تزيد على نصف دائرة يكون قطرها الخط المرسوم بين حافتي فتحة فم الخليج، وإلا فإن التغلغل البحري في هذه الحالة لا يعتبر خليجاً، بل يعتبر من متعرجات الساحل ومنحنياته (2).

---

1- أنظر البحث بعنوان المضائق والخلجان كمقوم استراتيجي ومحرك سياسي ، ماستر: الدبلوماسية المغربية، إعداد طلبة الماستر، سنة أولى، إشراف الدكتور محمد بنحمو ، مركز راشيل كوري الفلسطيني لحقوق الانسان ومتابعة العدالة الدولية، الأبحاث القانونية، تاريخ النشر 22 نوفمبر 2013 م.

2- راجع الدكتور رياض صالح أبو العطا ،القانون الدولي العام ، مرجع سابق، ص 27.

كما عرفت الفقرة الثانية من المادة العاشرة من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982م الخليج بأنه عبارة عن ( انبعاث واضح المعالم يكون توغله بالقياس إلى عرض مدخله على نحو يجعله يحتوي على مياه محصورة بالبر، ويشكل أكثر من مجرد انحناء للساحل، غير أن الانبعاث لا يعتبر خليجاً إلا إذا كانت مساحته تعادل أو تفوق مساحة نصف دائرة قطرها يرسم عبر مدخل ذلك الانبعاث) (1).

### ثانياً: أنواع الخلجان :

تنقسم الخلجان إلى ثلاثة أنواع (2) النوع الأول: هو الخلجان الوطنية ، والنوع الثاني: الخلجان الدولية ، والنوع الثالث هو الخلجان التاريخية، ونعرف بكل منها في إيجاز:

#### 1- الخلجان الوطنية:

يعد الخليج الوطني جزءاً من المياه الداخلية للدولة الساحلية ، فلها أن تمنع السفن الأجنبية من المرور فيه، كما أن لها أن تقصر الصيد فيه على مواطنيها، وهي تمارس اختصاصاتها الإقليمية كاملة على ما يدخل فيه من سفن وأشخاص ، مع مراعاة حق المرور البريء في المياه الإقليمية بالنسبة لسفن جميع الدول الصديقة ، أو عندما تكون هذه السفن في محنة ، أو في خطر من التقلبات الجوية (3).

ومع أن هناك اتفاقاً دولياً على أن الخليج الوطني يعتبر جزءاً من المياه الداخلية للدولة الساحلية فإن اتساع الفتحة الجغرافية للخليج قد كان يوماً محل خلاف، فقد كان رأي الدول الأنجلوسكسونية، وحتى منتصف هذا القرن ، يقوم على أن الخليج الوطني يجب أن تزيد فتحته عن عشرة أميال بحرية (4) لأن هناك اعتبارات بحرية تحكم الموضوع ، ومبناها ضرورة تمكن السفينة التي تقف في منتصف الخليج من رؤية جانبية.

---

1- United nations convention on the law of the sea,un.

2- راجع الدكتور عبدالمنعم محمد داود ، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية ، مرجع سابق، ص

3- وقد يطلق عليها أيضاً الخليج الواقع في إقليم دولة واحدة من قبل بعض الفقهاء ، راجع ،الدكتور علي صادق أبو هيف ، القانون الدولي العام ، مرجع سابق، ص 361.

4- راجع الدكتور عبدالكريم علوان ، القانون الدولي العام الجزء الأول ، مرجع سابق ،ص 438 .

وذلك أيضاً ما أكدته محكمة العدل الدولية في حكمها الصادر بتاريخ 18 كانون الأول 1951 الخاص بقضية مصادد السمك (بين المملكة المتحدة والنرويج) بأن قاعدة العشرة أميال يمكن اعتبارها قاعدة مستقرة من قواعد القانون الدولي(1).

ثم جاءت اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة لسنة 1958 لتحدد اتساع فتحة الخليج الوطني بأربعة وعشرين ميلاً ، أما الفقرة الرابعة من المادة العاشرة من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 المعمول بها في الوقت الحاضر، فقد عرفت الخليج الوطني بأنه : (الخليج الذي يقع بأكمله في إقليم دولة واحدة ولا يزيد اتساع الفتحة التي توصله بالبحر عن 24 ميلاً بحرياً) وبذلك يكون الخلافات التي كانت قائمة حول اتساع فتحة الخليج قد حسمت على ذلك(2).

---

1- من ذلك معاهدي الصيد المبرمتين بين فرنسا وإنجلترا سنتي 1839 و 1867، والمعاهدة المبرمة سنة 1882 بشأن الصيد في بحر الشمال بين ألمانيا وبلجيكا والدانمارك وفرنسا وإنجلترا وهولندا ، والمعاهدة بين إنجلترا والدانمارك سنة 1901 ، وقد أخذت بهذا التحديد بعد ذلك محكمة التحكيم الدولي في لاهاي في النزاع بشأن الصيد في خليج سانت لوران على شواطئ كندا.

2- United nations convention on the law of the sea,un.

## 2- الخلجان الدولية:

لكي يعتبر الخليج ضمن المياه الداخلية للدولة الساحلية، يجب أن يتوافر فيه شرطان، هما نصف الدائرة، ومسافة 24 ميلاً بحرياً. ولا تعفى من هذين الشرطين إلا الخلجان التاريخية(1). وبالقاعدة المعاكسة يعتبر الخليج دولياً، وذلك وفقاً لما جاء في المادة العاشرة من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 م ، في حالة ما إذا زادت مساحته عن مساحة دائرة نصف قطرها يساوي ضعف مدى البحر الإقليمي للدولة .

وتعتبر هذه الخلجان جزءاً من المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة الساحلية باستثناء المساحة التي تدخل في البحر الإقليمي للدولة التي يقع في إقليمها الخليج (2) ولكن يطرح تساؤل هام حول ماهية الوضع القانوني للخليج الذي يقع في إقليم أكثر من دولة ؟.

يتسم حكم القانون الدولي هنا بالغموض، فقد عجزت لجنة القانون الدولي عن إيراد أحكام تتعلق بهذا النوع من الخلجان، كما أن المادة السابعة من اتفاقية قانون البحار لسنة 1958 م نصت في أحكامها على الخلجان التي توجد في أراضي دولة واحدة، ولم تتعرض اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 أيضاً إلا لوضع الخلجان التي تعود سواحلها لدولة واحدة ، إلا وأنه وبالرجوع إلى العرف الدولي يتضح إيمانيه خضوع الخلجان التي تقع في أقاليم أكثر من دولة للسيادة المشتركة للدول المحيطة بها ، كما هو الحال بالنسبة الى خليج فونسيكا ( والذي يقع بين الدول الساحلية الثلاث المتاخمة للخليج: السلفادور، كوستاريكا، نيكاراغوا) وخليج العقبة ( والذي تشارك فيه الأردن ، مصر ،السعودية، اسرائيل)(3).

---

1- أنظر الدكتور إدريس الضحاك- قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية ،(دن)، رقم الإيداع القانوني

بالرباط 333-1987م ، ص 135.

2- أنظر الدكتور محمد عبدالرحمن الدسوقي، النظام القانوني للجزر في القانون الدولي للبحار 2001، دار

النهضة العربية، القاهرة، ص 344.

3- راجع الدكتور عبدالكريم علوان ، القانون الدولي العام الجزء الأول ، مرجع سابق ، ص 439.

### 3- الخلجان التاريخية:

الخلجان التاريخية عبارة عن خلجان استمر وضع يد الدولة الساحلية عليها واختصاصها بها مدة طويلة دونما اعتراض من جانب الدول الأخرى، حيث جرى العرف الدولي على الاعتراف بسيادة الدولة على بعض الخلجان التي تزيد مساحه الفتحة التي تصلها بالبحار العامة عن 24 ميلا بحريا، ومن الأمثلة على الخلجان التاريخية التي تخضع للسيادة الإقليمية : خليج كانكال في فرنسا، وخليج ميراميتشي في كندا، وخليج دلاوار في الولايات المتحدة ، وخليج بريستول في انكلترا. كما يعتبر خليج العقبة من الخلجان الواقعة في أرض أكثر من دولة والتي يكثر الجدل بشأنها في الوقت الحالي. ومثار هذا الجدل الوضع الجغرافي الخاص لهذا الخليج من ناحية والاعتبارات التاريخية من ناحية أخرى. فهو يحده ثلاث دول، ألا وهي جمهورية مصر العربية في الغرب، والمملكة العربية السعودية في الشرق والمملكة الاردنية الهاشمية في رأس الخليج ، ويبلغ عرضه حوالي 100 ميل، ويتسع من 3 اميال في أضيق نقطة في المدخل إلى 17 ميل في أوسع نقطة في المدخل(1).

---

1- Ann Ellen danseyar, legal status of gulf of aqaba and the strait of tiran: from customary international law to the 1979 egyption -israeli peace treaty ,boston college ,international and comparative law review – volume 5 /issue/articale 5/B.C.intl and comp.L.Rev.127(1982).

## المطلب الثالث

### المضايق

المضيق جغرافيا يعني ذلك الممر البحري الموجود بين قطعتين من التراب ، كيفما كان عرض الممر، ومهما كان الاسم الذي أعطي له ، سواء أكان ( مضيقاً ) أم ( ممرأ مائياً ) أم (قناة ) .على أن هناك من يميز بين المضيق والقناة، بحيث يكون الأول من صنع الطبيعة ، ويكون الثاني من صنع الإنسان(1).

أما القنوات البحرية الدولية فهي عبارة عن مضائق صناعية حفرت لتصل بحرين حرين تسهياً للملاحة، أو المواصلات الدولية. ولا نزاع في أن هذه القنوات تدخل في الملكية الإقليمية للدول التي تخترق أرضها، ومن ثم فهي تخضع لسيادتها كأى جزء آخر من هذا الإقليم، إلا أنها وصفت بالدولية لطبيعة الملاحة فيها، والقاعدة أن هذه القنوات تفتح للملاحة أمام جميع السفن الأجنبية دون تفرقة بين السفن التجارية والسفن العامة أو الحربية، ولكن ذلك لا يمنع من حق الدولة التي توجد القناة على إقليمها في تنظيم المرور فيها، ووضع الرسوم المناسبة مقابل هذا المرور، ونظراً لأهمية هذه القنوات بالنسبة للملاحة الدولية ، فقد كانت محلاً لإبرام اتفاقيات دولية للحفاظ على الملاحة الدولية فيها، ومن أهم هذه القنوات : قناة السويس ، قناة بناما، قناة كييل، وقناة كورنتا(2).

وقد عرفت الفقرة 4 من المادة 16 من اتفاقية قانون البحار لعام 1958 م المضيق بأنه ( ذلك الجزء الذي يخدم الملاحة الدولية ويصل جزءاً من البحر العالي بجزء آخر، أو البحر الساحلي لدولة أجنبية)(3).

---

1- راجع الدكتور إدريس الضحاك ، قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية ، مرجع سابق ، ص 401.

2- الدكتور رياض صالح أبو العطا ، القانون الدولي العام ، مرجع سابق ص 41 .

3- United nations convention on the law of the sea,un.

كما ميزت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982م بين أنواع ثلاثة من المضائق ، أولاً: المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار، أو منطقة اقتصادية خالصة، وجزء آخر من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة. ثانياً: المضائق المشكلة بجزيرة الدولة المشاطئة للمضيق. وجدت في اتجاه البحر من الجزيرة في أعالي البحار، أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة يكون ملائماً بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية و الهيدروغرافية، ثالثاً: المضائق الموجودة بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية(1).

كما وضعت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 م نظامين للملاحة البحرية يحكمان الملاحة في هذه الأنواع الثلاثة من المضائق، الأول هو نظام المرور العابر، والثاني هو نظام المرور البريء الذي لا يجوز وقفه. وطبقت نظام المرور العابر على النوع الأول من المضائق التي تربط جزءاً من أعالي البحار، أو منطقة اقتصادية خالصة، وجزءاً آخر من أعالي البحار، أو منطقة اقتصادية خالصة. وطبقت المرور البريء الذي لا يجوز وقفه على النوعين الآخرين(2).

وتعتبر من أهم الأمثلة على المضائق التي تحكمها نظم خاصة كلاً من: مضيق ماجلان، المضائق النرويجية ، ومضيق جبل طارق، والمضائق التركية. فقد تم تنظيم أوضاع المرور فيها بموجب اتفاقيات خاصة لكل منها.

---

1-United nations convention on the law of the sea,un.

2- راجع دكتور عبدالكريم علوان ، القانون الدولي العام، الجزء الأول ، مرجع سابق، ص 449-450.

## المبحث الثاني

### تعيين حدود البحر الإقليمي للدولة الساحلية

#### - تمهيد وتقسيم:

نكرنا فيما سبق أن تعيين حدود المياه الداخلية يبدأ من شاطئ الدولة الساحلية وينتهي عند خطوط الأساس التي يبدأ منها قياس البحر الإقليمي، وعليه فإن البحر الإقليمي يعني تلك المنطقة البحرية التالية للإقليم البري والمياه الداخلية للدولة الساحلية (1).

ونظراً لدقة مسألة تعيين البحر الإقليمي فإن حسم تحديده قانوناً استغرق جهود عدة لجان وعدة مؤتمرات دولية كأتفاقية الأمم المتحدة لعام 1958م ، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م، وذلك على الرغم من الإجماع الدولي حول تعيين حدود المياه الداخلية للدولة الساحلية، وحققها في ممارسة السيادة عليها .

وعليه فإننا سوف نتطرق في هذا المبحث إلى مطلبين، ماهية الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي ( مطلب أول ) ، و قياس عرض البحر الإقليمي ( مطلب ثاني).

---

1- أنظر الدكتور أحمد أبو الوفا محمد ، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982م، مرجع سابق، ص 202.

## المطلب الأول

### ماهية الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي

استقر الإجماع الدولي على ما انتهت إليه اتفاقية قانون البحار لعام 1982 م والتي اشارت في المادة الثانية منها بالقول " تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري، ومياها الداخلية، أو مياها الأرخبيلية ، إذا كانت دولة أرخبيلية، إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي، تمتد هذه السيادة إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي، وكذلك إلى باطن أرضه، تمارس السيادة على البحر الإقليمي هنا بمراعاة هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي"(1).

غير أن ذلك لم يمنع من وجود اختلاف بين مجموعة من الفقهاء القانونيين حول الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي ، فهل هو مجرد امتداد للإقليم الأرضي للدولة الساحلية كما أيدته بعض النظريات الفقهية ؟، بل إنه وحتى المؤيدين لنظرية امتداد البحر الإقليمي للإقليم الأرضي للدولة الساحلية قد اختلفوا حول ما إذا كان للدولة حق الملكية (2) على بحرها الإقليمي أم أن للدولة مجرد حق السيادة؟ أم يعتبر البحر الإقليمي من الناحية القانونية امتدادا للبحر العالي ( أعالي البحار ) كما أيدته بعض النظريات الأخرى؟.

---

1-United nations convention on the law of the sea,un.

2- حق الملكية هو" حق عيني أصلي لشخص معين على شيء محدد بالذات يخوله الاستئثار باستعماله واستغلاله والتصرف فيه على وجه دائم في حدود القانون " للمزيد حول حق الملكية والتعمق فيه ، أنظر الدكتور عبدالحميد عثمان محمد ، المفيد في شرح القانون المدني البحريني - أحكام حق الملكية، جامعة البحرين، مملكة البحرين، رقم الإيداع د.ع.2003/3756 ، ص 29 .

ذهب أصحاب الرأي الأول إلى أن البحر الإقليمي يخضع لسيادة الدولة شأنه في ذلك شأن إقليم الأرض . ولذلك تملك الدولة حق تنظيم الصيد فيه ، وحظر ذلك على الأجانب ، كما تملك فرض قوانينها ولوائح الملاحة البحرية والضبط والجمارك لتسري في نطاقه ، وهي حرة أيضاً في اتخاذ كافة التدابير التي تكفل تطبيق قوانينها فعلاً في هذا النطاق الخاضع مبدئياً لسيادتها (1) وعرفوا أصحاب الرأي الأول البحر الإقليمي بأنه عبارة عن الحزام البحري المتاخم لشواطئ الدولة ومياهها الداخلية ، وهو الجزء المحصور بين الشواطئ والمياه الداخلية من ناحية ، وأعالي البحار من الناحية الأخرى، ويخضع البحر الإقليمي لسيادة الدولة الكاملة باعتباره امتداداً لإقليمها البري (2).

وقد أيدت نظرية السيادة العديد من الاتفاقيات الدولية أهمها:

- 1- اتفاقية شيكاغو الجوية 1944 (3) التي تنص المادة الأولى منها على أن أطراف الاتفاقية يعترفون لكل دولة بالسيادة الكاملة والخالصة على المجال الجوي الذي يعلو إقليمها. وتعرف المادة الثانية منها إقليم الدولة بأنه يتكون من المناطق الأرضية والمياه الإقليمية المجاورة الخاضعة لسيادتها.
- 2- اتفاقية جنيف 1958 في الفقرة الأولى منها من المادة الأولى ، والتي تنص على " أن سيادة الدولة تمتد إلى ما وراء إقليمها الأرضي ومياهها الداخلية، إلى البحر وما تحت قاعه (4).

---

1-أنظر الدكتور أحمد عبدالحميد عشوش والدكتور عمر أبو بكر باخشب ،الوسيط في القانون الدولي العام ( دراسة مقارنة مع الاهتمام بموقف المملكة العربية السعودية)، مؤسسة شباب الجامعة ، الإسكندرية ، 1990 م ، ص175.

2-أنظر الأستاذ الدكتور جميل محمد حسين ، دراسات في القانون الدولي العام ( الكتاب الثاني)، جامعة بنها ، جمهورية مصر العربية ، 2008-2009 ص 20 .

3- Convention international civil Aviation, chicago,decembe-1944.

4- Convention on the territorial sea and the contiguous zone 1958,.

3- اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 م التي تنص المادة الأولى منها على أن " 1- تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية، أو مياهها الأرخيبيلية إذا كانت دولة أرخبيلية، إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي ، تمتد هذه السيادة إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي، وكذلك إلى قاعه وباطن أرضه، و تمارس السيادة على البحر الإقليمي، وهنا بمراعاة أحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي " (1).

أما الرأي الثاني ويتبنى أنصاره (نظرية حق ملكية الدولة على بحرها الإقليمي) دون أن يطلقها بشكل كامل. إنما أوضح أن حقيقة المياه الإقليمية يمكن أن تستخدم بانتظام من قبل الدول الأخرى أي يعني أن القانون الدولي قد وضع قيوداً على ممارسة هذا الاختصاص في ظروف معينة (2).

وذلك ما أيدته أيضاً المادتان 19 و 20 من اتفاقية قانون البحار لعام 1958 م ، والتي أوضحت أن ليس من حق الدولة إيقاف أي سفن أجنبية في حالة مرورها بشكل مدني، أي (سلمي) ، كما أنه ليس لها أن تمارس حقها في إيقاف السفن بشكل جنائي في البحر الإقليمي إلا في حالات معينة ، كما تبنت المادتان 26 و 27 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982م ذات القيود. وانطلاقاً من ذلك فرق أصحاب هذه النظرية بين حق ملكية الدولة على إقليمها الأرضي والذي يعتبر حقاً مطلقاً، وبين حق ملكية الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي المرهون بظروف معينة، أي ما يمكن اعتباره بشكل آخر حقاً مشروطاً بالمرور البريء (3).

---

1- United nations convention on the law of the sea,un.

2- DR. Omar Bin Abubakar Bakhashab , Introduction to the principles of public international law, university of Bahrain, kingdom of Bahrain, 2011, p.g 170.

3- حق المرور البريء هو " حق السفن الاجنبية أن تمر مروراً متواصلاً وسريعاً بالبحار الإقليمية بدون انتهاك لقوانين الدولة الساحلية للسفن المارة ببحرها الإقليمي.... فهو محمي لأي دولة بموجب القانون الدولي " للمزيد حول هذا الموضوع أنظر الدكتور حسني موسى محمد رضوان ، القانون الدولي للبحار ، دار الفكر والقانون ، المنصورة 2013 ، صفحته 42.

كما وقد لقيت هذه النظرية إقبالاً واسعاً من قبل المؤتمرات الدولية المعنية بالبحار، والتي عقدت بداية القرن التاسع عشر، حيث تبناها المعهد الأميركي للقانون الدولي في مشروعه العاشر المتعلق بالملك الوطني سنة 1925م ، وهيمنت نفس النظرية على أشغال مؤتمر لاهاي 1930م، سواء أكان من خلال أجوبة الحكومات على استمارات اللجنة التحضيرية ، أو من خلال الوثيقة النهائية ، التي نصت المادة الأولى منها على إن " إقليم الدولة يشمل منطقة من البحر الإقليمي تعرف بإسم البحر الإقليمي، وتمارس السيادة على هذه المنطقة حسب شروط محددة في هذه الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى " .

أما الرأي الثالث فهو الرأي القائل، بأن البحر الإقليمي يعتبر من الناحية القانونية امتداداً للبحر العالي ، وهو ما تم تبنيه من قبل مجموعة من الفقهاء القانونيين أمثال ( دو لا براديل De Lapradelle ) و( فوشي P.Fauchille ) و( سيل G.Scelle ) . فالفقيه الأول صاحب نظرية حقوق الارتفاق الساحلية، والتي يستند فيها إلى مبدأ أن المجموعة الدولية هي صاحبة السيادة على البحر الإقليمي وليس للدولة الساحلية حق الملكية ولا حق السيادة . واعتبر الفقيه الثاني مؤسس نظرية حق الحفظ ، إن هذه المياه تعتبر جزءاً من المحيط الواسع الحر الذي لا يخضع لأية سيادة. أما الفقيه الثالث صاحب نظرية الملك العام الدولي ، التي تقوم على أن للدولة ملكية بعض المنافع أو المجالات ، ألا إنه يمنعها من تملك المجال البحري الذي يتميز بتفرده الطبيعي والقانوني(1).

---

1- أنظر الدكتور حسن خطابي، حقوق الدولة الساحلية في حماية حدودها البحرية من منظور القانون الدولي، ورقة عمل قدمت في الملتقى العملي حول " قضايا الملاحة البحرية وتأثيرها على الأمن "، جامعة الأمير نايف الأمنية ، المملكة العربية السعودية، 6-8/3/2012م، ص 7-8.

## رأي الباحثة في طبيعة البحر الإقليمي :

ومع القناعة التامة بأن الطبيعة الجغرافية للبحر الإقليمي ذات خصوصية تجعل من إدراجه تحت المعنى المستقر لحق الملكية في الفكر القانوني محاولة موضع اعتراض معتبر، فإن الأهمية الذاتية للبحر الإقليمي لا تقل عن الأهمية التي تمثلها المياه الداخلية للدولة الساحلية، بل قد تزيد، فقرب البحر الإقليمي من البحر العالي يقوي مخافة أن يكون مصدر خطر وتهديد، في حال تريض دولة معادية بالدولة الساحلية، إذ ربطها في البحر الإقليمي يجعل الدول الساحلية في مرمى نيران أسلحتها بالتأكيد، وقد يكون اقتراب البحر الإقليمي من البحر العالي مصدر ثروة للدولة الساحلية، ولهذه الأهمية يصعب التسليم باعتبار البحر الإقليمي جزءاً من البحر العالي ، قدر صعوبة اعتبار حق الدولة الساحلية عليه حق ملكية، ومع هذا فإن الأخطار المتوقعة بغل يد الدولة الساحلية عنه ، وكذا المكاسب المفتقدة بهذا الغل، ترجح في نفس الباحثة هذا الاتجاه الذي تدعمه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م باعتبار البحر الإقليمي جزءاً من إقليم الدولة الساحلية البحري والذي للدولة حق سيادة عليه في ضوء قواعد ومبادئ هذه الاتفاقية، ولاسيما احترام حق المرور البرئ والذي حددته المادة 14 من اتفاقية 1958م والمادة 17 من اتفاقية 1982م.

## المطلب الثاني

### قياس عرض البحر الإقليمي

- تمهيد وتقسيم:

تطرقنا في المطلب الأول من هذا المبحث إلى ما استقرت عليه اتفاقية 1982 م لقانون البحار حول ما للدولة من حق السيادة على بحرها الإقليمي، غير أنه هل مجرد وجود البحر الإقليمي، مهما كان قياس عرض البحر الإقليمي يعطي الدولة الحق أن تمارس سيادتها عليه، بما لهذه السيادة من حقوق وصلاحيات كما تم ذكره في السابق؟ أم أن المسألة منظمة من قبل الفقه والقانون الدوليين حتى لا تطلق يد الدولة بشكل مبالغ فيه مما يؤدي إلى نتائج وخيمة بدلا من النتائج التنظيمية المطلوبة؟(1)

للجواب على تلك التساؤلات نقسم هذا المطلب إلى فرعين، فنبحث مراحل تطور وطرق قياس عرض البحر الإقليمي في ( الفرع الأول ) ، وتعيين حدود البحر الإقليمي بين دولتين نواتي سواحل متقابلة في ( فرع ثان ) كالتالي:

---

1- أنظر الدكتور صالح محمد محمود بدر الدين ، مبدأ مسئولية الحماية في القانون الدولي ( دراسة تطبيقية على الأزمة الليبية ) ، مستخرج من العدد 26 يناير- مارس 2012 ، مجلة حقوق حلوان للدراسات القانونية والاقتصادية ، جامعة حلوان ، ص 11.

## الفرع الأول

### مراحل تطور وطرق قياس عرض البحر الإقليمي

استقر قياس عرض البحر الإقليمي على ما هو عليه الآن بعد أن مر بعدة مراحل، تطور من خلالها بفضل التجارب، وآراء الفقهاء القانونيين التي ساعدت على ذلك، فتطور قياس عرض البحر الإقليمي نتاج تطور العصور، فقد كان لكل عصر طريقة قياس معينة للبحر الإقليمي تتواءم مع ما لذلك العصر من ظروف، سواء أكانت ظروفًا اقتصادية، أم جغرافية، أم تاريخية، أثرت بشكل مباشر، أو غير مباشر، بتكوين عقيدة معينة حول قياس عرض البحر الإقليمي في وقتها. وعليه سوف نوضح ذلك من خلال النقطتين التاليتين:

أولاً: مراحل تطور عرض البحر الإقليمي: ومن ذلك مثلاً أن خطوط الأساس قد قننت في أوائل القرن التاسع عشر من خلال معاهدة مصائد الأسماك التي أبرمت بين كل من إنجلترا وفرنسا في عام 1839م (1) حيث كان أكثر المعايير شيوعاً في ذلك الوقت هو المعيار الذي كان يقر امتداد سلطان الدولة الساحلية إلى مسافة تبلغ مئة ميل بحري.

كما كانت هناك محاولات في وضع قياس لعرض البحر الإقليمي قبل ذلك من خلال المعاهدة التي عقدت بين بريطانيا والجزائر في عام 1682 م، وفي الأمر الذي أصدره الملك فيليب ملك إسبانيا في سنة 1566م، حيث كانت مسافة البحر الإقليمي طبقاً لذلك المعيار تتراوح ما بين (14 و 21) ميلاً بحرياً(2). أما أواخر القرن الثامن عشر فشهد تحديد البحار الإقليمية بمسافة ثلاثة أميال بحرية وقد تبنته العديد من الدول من الناحية النظرية، وسعت في تطبيقه من الناحية العملية(3).

---

1- Summaries of judgments, Advisory opinions and orders of the international court of justice, un, new york ,1998.

2- أنظر الدكتور صلاح الدين عامر ، القانون الدولي للبحار (دراسة اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982)، دار النهضة العربية ، القاهرة ، الطبعة الثانية 2000م، ص 102 .

3- F.Heward bell, report of the international pacific halibut commission ,seattle,Washington,1969.p.g 7.

و استمر الخلاف قائما على مدى اتساع البحر الإقليمي حتى القرن العشرين. حين تمت مناقشته في مؤتمر لاهاي 1930م الذي شهد فشل الدول في توقيع اتفاقية تعتمد قياس عرض البحر الإقليمي. وعليه، و بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية في عام 1945م، قامت لجنة القانون الدولي التابعة للأمم المتحدة (1) باستئناف جهودها في تدوين أفرع القانون البحري المتنوعة مثل البحار العالية، والبحر الإقليمي، وبدأت أولى جلساتها في عام 1949 م. ومنذ ذلك التاريخ حتى عام 1965 م كانت اللجنة تقوم ببحث موسع حول صياغة القواعد التي تحكم قانون البحار على أساس من ممارسات الدول. إلى أن ظهر التقرير الخاص بقانون البحار الأول عام 1956 م والذي تم تسليمه من اللجنة القانونية الى الجمعية العامة للأمم المتحدة(2).

وبعد كل ما مضى من قرون ومحاولات كان الهدف منها الوصول إلى حل مرضٍ لجميع الأطراف في الأمم المتحدة ، جاءت اتفاقية 1982 م لتنتهي هذا الخلاف بشكل مطلق وتضع الأسس القانونية لقياس عرض البحر الإقليمي على جميع مستوياته ( انحسار المرتفعات وقت الجزر، الشعب المرجانية ، وخطوط الأساس المستقيمة ) من خلال المواد 2 و3 و7 من الاتفاقية ليستقر المجتمع الدولي والأجهزة التابعة للأمم المتحدة مثل المحاكم الدولية ( محكمة العدل الدولية ) و( والمحكمة الدولية لقانون البحار ) عليه(3)، حيث تم اعتماد عرض البحر الإقليمي بمسافة 12 ميلاً بحرياً، استناداً إلى ما نصت عليه المادة 3 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982م والتي تكرت أنه ( لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلاً بحرياً مقيسه من خطوط الأساس المقررة وفقاً لهذه الاتفاقية ).

---

1- The international law commission is one of organs of the united nations, for more information , see international law commission, un, November ,2014 .retrieved from [www.un.org](http://www.un.org) .

2- Ronald J.Yalem, the international legal status of the territorial sea volumes, issue 2,Artical3, Villanova university, school of law, S vill.L.rev.206 (1960),pg.206-207.

3- للإطلاع على عمل المحكمة الدولية لقانون البحار وتشكيلها وطريقة عملها ، أنظر الدكتور محمد صافي يوسف ،المحكمة الدولية لقانون البحار ( دراسة تحليلية للجوانب التنظيمية والوظيفية للمحكمة ولأهم الاحكام القضائية الصادرة عنها) ، دار النهضة العربية ، القاهرة، 2003 م .

## ثانياً: طرق قياس البحر الإقليمي:

خطوط الأساس هي الخطوط التي تلتقي عندها المياه باليابسة، وابتداء من تلك الخطوط يبدأ قياس الامتدادات البحرية للدولة الساحلية (1) وتختلف طرق قياس البحر الإقليمي بحسب الظروف الجغرافية والجيولوجية لكل دولة ، وذلك ما دعى اتفاقية 1982 لوضع أسس لخطوط قياس البحر الإقليمي ، سواء أكانت في الحالات العادية ، أو في حالات قياس الخطوط المستقيمة، وللدولة الساحلية أن تستخدم طريقة أو أكثر، حسب ظروف كل دولة على حدة، وذلك على النحو التالي:

### 1- طريقة قياس خطوط الأساس العادية:

تقضي هذه الطريقة بأن يتم رسم خط الأساس تبعاً لعلامة أدنى الجزر على امتداد سواحل الدولة الشاطئية (2) وذلك ما نصت عليه المادة الخامسة من اتفاقية قانون البحار 1982 م بذكرها " باستثناء الحالات التي تنص فيها هذه الاتفاقية على غير ذلك ، خط الأساس العادي لقياس عرض البحر الإقليمي هو حد أدنى الجزر على امتداد الساحل، كما هو مبين على الخرائط ذات المقياس الكبير، المعترف بها رسمياً من قبل الدولة الساحلية " (3). فبموجب المادة السابقة يتضح لنا أن الاتفاقية بينت الحالات التي تكون فيها حدود الدولة الساحلية قليلة التعرجات، وذلك لكونها لا تحتاج الى جهد كبير للاجتهاد في تضاريسها الجغرافية. كما أن هناك بعض الحالات التي تكرتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982م يتم من خلالها أيضاً اعتماد طريقة قياس خطوط الأساس العادية ألا وهي (الشعب المرجانية)،

---

1- راجع الدكتور حسني موسى محمد رضوان، القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص54.

2- أنظر الدكتور عمر بن أبو بكر باخشب ، القانون الدولي العام للبحار في ابعاده الجديدة ، دار حافظ للنشر

والتوزيع، جده، 1992 م، ص 55.

3- United nations convention on the law of the sea,un.

وهو ما نصت عليه المادة 6 من ذات الاتفاقية بذكرها أنه " في حالة الجزر الواقعة فوق حلقات مرجانية، أو الجزر المحاطة بشعاب مرجانية، خط الأساس لقياس عرض البحر الإقليمي هو حد أدنى الجزر للشعبة المرجانية باتجاه البحر، كما هو مبين بالرمز المناسب على الخرائط المعترف بها رسمياً من قبل الدولة الساحلية " .

فقد أوضحت المادة محل النظر الحالات التي تكون فيها الدولة "عبارة عن مجموعة من الجزر" فوق حلقات مرجانية أو أن تلك الجزر محاطة بشعاب مرجانية فيكون خط الأساس لها هو الحد الأدنى للجزر باتجاه البحر. كما ذكرت المادة 13 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 م حالات المرتفعات التي تتحسر عنها المياه عند الجزر وقررت فيها بين حالتين. الحالة الأولى هي عندما يكون المرتفع الذي تتحسر عنه المياه عند الجزر واقعاً كلياً أو جزئياً على مسافة لا تتجاوز عرض البحر الإقليمي من البر فيستخدم حد أدنى الجزر في ذلك المرتفع كخط أساس لقياس عرض البحر الإقليمي. أما الحالة الثانية فهي عندما يكون المرتفع الذي تتحسر عنه المياه عند الجزر واقعاً كلياً على مسافة تتجاوز عرض البحر الإقليمي من البر، أو من جزيرة ، وهنا لا يكون له بحر إقليمي خاص به فلا يجوز للدولة ممارسة أي من اختصاصاتها أو سلطاتها عليه، لكونه خارجاً عن نطاق اختصاصها أو سلطاتها(1).

## **2- خطوط الأساس المستقيمة:**

يقصد بطريقة خطوط الأساس المستقيمة في قياس عرض البحر الإقليمي اختيار عدد من النقاط الملائمة لأدنى انحسار الجزر على طول الساحل، والوصل بينهما بخطوط مستقيمة، بحيث يكون بينها وبين البر مياه داخلية تابعة للدولة الساحلية، فحينما يكون الساحل متعرجاً أي غير متساوي، كسواحل النرويج على سبيل المثال فإن الدولة ترسم خطوطاً مستقيمة تصل بين رؤوس التعرجات في الساحل أو الحواف الخارجية للجزر المتناثرة والممتدة على طول الساحل ، شريطة ألا تتحرف هذه الخطوط عن الاتجاه العام للساحل(2) .

---

1- United nations convention on the law of the sea,un,.

2- أنظر الدكتور صالح محمد بدر الدين، محاضرات في القانون الدولي العام (القاعدة القانونية الدولية)،

جامعة حلوان، 2013م صص 117-118 .

وذلك ما أوضحتها المادة السابعة من اتفاقية 1982م والتي نصت على خمس حالات إذا تم توافرها تطبق خطوط الأساس المستقيمة:

1-يوجد بالساحل انبعاج عميق، أو انقطاع ،أو توجد سلسلة من الجزر على امتداد الساحل، وعلى مسافة قريبة منه مباشرة.

2-يكون الساحل شديد النقلب بسبب وجود دلتا، وظروف طبيعية أخرى.

3- ألا ينحرف رسم خطوط الأساس المستقيمة أي انحراف ذي شأن عن الاتجاه العام للساحل ، ويتعين أن تكون المساحات البحرية التي تقع داخل نطاق الخطوط مرتبطة بالإقليم البري ارتباطا وثيقا كافيا لكي تخضع لنظام المياه الداخلية.

4-لا ترسم خطوط الأساس المستقيمة من المرتفعات التي تتحسر عنها المياه عند الجزر وإليها، مالم تكن قد بنيت عليها منائر أو منشآت مماثلة تعلو دائما سطح البحر إلا في الحالات التي حظي مد خطوط الأساس من هذه المرتفعات وإليها باعتراف دولي.

5- يجوز أن تؤخذ في الاعتبار في تقرير خطوط أساس معينة ما تتفرد به المنطقة المعنية من مصالح اقتصادية ثبت وجودها وأهميتها بالاستعمال الطويل.

كما أوضحت المواد من 9 الى 11 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م ، الحالات التي تكون لها تضاريس جغرافية معينة كالأنهار والخلجان والموانئ، وبينت أنه يتم قياس عرض البحر الإقليمي للدولة الساحلية فيها اعتمادا على خطوط الأساس المستقيمة(1).

---

1- United nations convention on the law of the sea,un.

## الفرع الثاني

### تعيين حدود البحر الإقليمي بين دولتين نواتي سواحل متقابلة أو متلاصقة

بعد أن تطرقنا في الفرعين السابقين حول الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي وطرق قياس عرض البحر الإقليمي ، يتبادر إلى ذهن القارئ حالة تعتبر من الحالات الشائكة قانونياً وجغرافياً . وهي فرضية أن هناك دولتين نواتي سواحل متقابلة، أو بمعنى آخر دولتان نواتا سواحل متلاصقة لا توجد حدود بحرية جغرافية تفصل بينهما. فما هو الحل القانوني عند وجود تنازع في السلطات بين كلى الدولتين ؟

في واقع الأمر أن غياب القواعد القانونية لحل مثل هذا الموضوع لم يثن القضاء عن النظر والحكم في الحالات الواردة إليه في هذا الشأن، سواء أكان عن طريق التحكيم كما حدث في تسوية الخلافات الحدودية بين إمارتي دبي والشارقة من خلال التحكيم الدولي (1) أو من خلال محكمة العدل الدولية كما هو الحكم الصادر في 20 فبراير 1969 م حول الامتداد القاري في بحر الشمال، والذي توصلت المحكمة فيه إلى أن ألمانيا الاتحادية ليست ملزمة باتتباع قاعدة المسافات المتساوية في رسم الحدود مع الدنمارك وهولندا فيما يختص بالامتداد القاري في بحر الشمال ، كما أضافت أن هذه القاعدة تؤدي إلى مخالفة العدالة بالنسبة لبعض الظروف الجغرافية، كما لو كان شاطئ إحدى الدولتين محدباً ، وشاطئ الدولة الأخرى مقعراً أو مستقيماً (2) .

- 
- 1- لقراءة المزيد حول تسوية الحدود بين إمارتي الشارقة ودبي ، انظر الدكتور عمر بن أبو بكر باخشب ، تسوية الخلافات الحدودية بين إمارتي دبي والشارقة من خلال التحكيم الدولي ( دراسة قانونية طبقاً لقواعد القانون الدولي العام)، مجلة النشر العلمي، جامعة الكويت ، العدد 1، السنة 28 ، مارس 2004م. ص 1.
  - 2- أنظر الدكتور عمر أبو بكر باخشب ، النظام القانوني للامتداد القاري وتطبيقاته في المملكة العربية السعودية دراسة تحليلية ومقارنة، مجلة علوم البحار، جامعة الملك عبدالعزيز ، المجلد 14 ، عام 2003 م ، ص 85.

وعليه فإن اتفاقية قانون البحار لعام 1982 م قد حسمت هذا الموضوع، وذلك من خلال نص المادة 15 والتي نكرت أنه " حيث تكون سواحل دولتين متقابلتين أو متلاصقتين، لا يحق لأي من الدولتين، في حال عدم وجود اتفاق بينهما على خلاف ذلك ، أن تمتد بحرهما الإقليمي إلى أبعد من خط الوسط الذي تكون كل نقطه عليه متساوية في بعدها عن أقرب النقاط على خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي لكل من الدولتين، غير أن هذا الحكم لا ينطبق حين يكون من الضروري ، بسبب سند تاريخي أو ظروف خاصة أخرى ، تعيين حدود البحر الإقليمي لكل من الدولتين بطريقة تخالف هذا الحكم " (1).

وبناء على نص المادة السابقة يتبين أنه يكون تعيين حدود البحر الإقليمي بين الدولتين المتقابلتين أو المتلاصقتين بالاتفاق بينهما أولاً، أما في حالة تعذر الوصول إلى اتفاق على التحديد بين تلك الدول يتم تطبيق قاعدة خط الوسط بالنسبة للدول المتقابلة وخط الأبعاد المتساوية بالنسبة إلى الدول المتلاصقة ثانياً وذلك ما لم يكن هناك ظروف خاصة تحتم الأخذ بنهج مختلف ثالثاً(2).

---

1- United nations convention on the law of the sea,un.

2- مثال عليها اتفاقية بين تايلاند وماليزيا الموقعة في أكتوبر 1979م للمزيد أنظر:

- [www.en.wikipedia.org/wiki/borders](http://www.en.wikipedia.org/wiki/borders).

### المبحث الثالث:

#### دراسة تطبيقية خاصة بترسيم الحدود البحرية

##### بين دولة البحرين ودولة قطر

###### - تمهيد وتقسيم:

تبرز دولة قطر في مياه الخليج العربي لمسافه بنحو 130 كيلو مترا من الجنوب إلى الشمال، بينما يبلغ عرضها نحو 65 كيلو مترا ، وتتميز أرضها باستواء سطحها، ولا يخل بهذا التجانس الطبغرافي(1) سوى جبل الدخان الذي يمتد كحافه صخرية على طول الساحل الغربي الذي يطل على خليج سلوى، بينما تتكون البحرين من الجزيرة الرئيسية( البحرين) ومجموعة من الجزر الصغيرة المتناثرة حولها، وتبلغ مساحتها نحو 707 كيلو مترا(2). ويعتبر ترسيم الحدود البحرية عن طريق محكمة العدل الدولية بين كلا من البحرين وقطر النتيجة النهائية لمرحلة من النزاع الحدودي بين الدولتين ظل قائما لعقود من الزمن، حاولت من خلاله كلا من المملكة العربية السعودية وبريطانيا التدخل للوصول إلى تسوية ودية بين الطرفين، حول مجموعة من الجزر تأتي في مقدمتها جزيرة الزبارة ، جزيرة حوار، ومجموعة من الجزر الأخرى، كقطعة جرادة، وفشت الجارم، وجزيرة جنين، كأبرز ما جاء في الخلاف الحدودي البحري البحريني القطري. وبعد عقود من الزمن من الخلاف البحري الحدودي توصل الطرفان إلى ضرورة اللجوء إلى محكمة العدل الدولية للفصل في النزاع عن طريق القضاء الدولي.

---

1- يقصد بالطبوغرافية استغلال إمكانات مظهر السطح في كل التحليلات والاستنتاجات المتعلقة به، أو بأحد العناصر المجسدة والقائمة، بشرية كانت أو حيوية، وفي وضعها كإمكانية أو عائق للمزيد انظر الموقع التالي: [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org) .

2- أنظر أ.د مجدي شفيق صقر ود. شوهدي عبدالحميد ، الجغرافيا السياسية، دراسة من إعداد جامعة المنصورة ، العام 2006 م .

وبالفعل صدر حكم قضائي في تاريخ 16 مارس 2001م يقضي بسيادة دولة قطر على جزيرة الزبارة، وجزيرة فشت الديبل، وجزيرة جنان، كما قضى الحكم بسيادة البحرين على جزر حوار، وقطعة جرادة .

وفي المطلبين التاليين نستعرض أبرز النقاط التي توضح مسألة ترسيم الحدود البحرية بين كلاً من البحرين وقطر، فننتطرق في (المطلب الأول) إلى الأساس التاريخي للنزاع الحدودي بين الدولتين، أما في (المطلب الثاني) فننتطرق إلى تعيين الحدود البحرية بيد دولة البحرين ودولة قطر من خلال محكمة العدل الدولية.

## المطلب الأول

### الأساس التاريخي للنزاع الحدودي بين الدولتين

تتقسم شبه الجزيرة العربية طبيعياً، وتشكل الواحات بداخلها نتوءات في إطار شبكه علاقات قبلية واقتصادية. وهذه العلاقات هي التي تشكل الروابط والعلاقات الإقليمية والتي تملئ بدورها طبيعة العلاقات الجيوسياسية (1) بين السكان، سواء المستقرين في قلب المنطقة، أو البدو الرحل الذين يشغلون مناطق الأطراف ويمكن تحديد هوية مناطق الحدود عند المقارنة مع مناطق القلب (2). ففي السابق، لم تكن مسألة ترسيم الحدود تحظى بالأهمية التي تحظى بها اليوم، فالسيادة الإقليمية بمذلولها المعاصر ليست محل اعتبار، بل لم يكن هناك مبدأ ثابت لتقرير السيادة، فتارة ما تبنى السلطة على أساس الولاء القبلي، وقد تقوم على التبعية المذهبية، وربما يُنبت على أساس الملكية العقارية، أو الخضوع الضريبي أو الزكوي، أما صلاحيات الحاكم على الأرض فتابعة لنفوذه على القبائل المستقرة فيها (3).

1- الجيوسياسية هي تأثير العوامل الجغرافية على السياسة الدولية ، وتشمل هذه العوامل: المساحة، والموقع، والموارد الطبيعية، والطوبوغرافيا، والميدان. وعلى سبيل نكر بعض الاعتبارات الجيوسياسية : يشكل الشرق الأوسط المعبر الرئيسي بين الشرق والغرب، ولذا يكتسي أهمية استراتيجية كبيرة، وبخاصة بعد اكتشاف آبار البترول فيه . ولقد كانت الطوبوغرافيا في غاية الأهمية بالنسبة لبريطانيا، فلما كانت جزيرة لم يكن بالإمكان غزوها إلا عن طريق البحر، ولذا شيدت أضخم أسطول في العالم شجعها ذلك على التجارة والحصول على أراضي من وراء البحر، مما أدى إلى إقامة إمبراطورية بريطانية . وينحو تأثير هذه العوامل على الساحة الدولية إلى الاستقرار، ولا يتغير إلا بصفة بطيئة . للمزيد أنظر معجم المعاني

www.almaany.com/ar/dict/ar-ar/ جيوسياسي/ .

2- كمثال على مناطق القلب يمكن التعرف على هوية منطقة الهفوف السعودية مع منطقة الإحساء بمنطقة الدوحة في قطر. للمزيد أنظر: حدود الجزيرة العربية قصة الدور البريطاني في رسم الحدود عبر الصحراء ، تأليف جون.س. ولينكسون ، ترجمة : مجدي عبدالكريم ، مكتبة مدبولي، القاهرة، الطبعة الاولى 1993م، ص18.

3- أنظر الدكتور عمر بن أبويكر باخشب ، الخلافات الحدودية بين دولتي قطر والبحرين وفقا لمبادئ القانون الدولي العام ، مجلة الاقتصاد والإدارة، جامعة الملك عبدالعزيز، المجلد 15 العدد 1، 2001، هامش ص 217 .

إن مسألة ترسيم الحدود البرية أو البحرية لم يكن متعارفاً عليها بالشكل الحالي طبقاً للقانون الدولي، ولم تكن تشكل ذات الأهمية السياسية والاقتصادية والاجتماعية والقانونية، كما هي في الوقت الراهن. وشأن البحرين وقطر في مسألة الترسيم شأن غيرهما من الأقطار وقتئذ.

واستمر الأمر في هدوء واستقرار حتى العام 1937 م عندما ثار جدل كبير بين البحرين وقطر حول جزر حوار، وانتهى بتسوية النزاع من قبل بريطانيا عن طريق ترسيم الحدود بين الدولتين (1).

وبعدها بعشرة أعوام ، أي في عام 1947 م، بُعثت رسالة من قبل الوكيل السياسي لحكام البحرين وقطر فيما يتعلق بتقسيم قاع البحر لكل من جزيرة فشت الجارم، وقطعة جرادة، وضمهما إلى دولة البحرين(2) إلا أن هذا الأمر لم يتلقَ قبولاً لدى دولة قطر، وظل الخلاف قائماً حتى بعد حصول الطرفين على استقلالهما عام 1971م ، وانضمامهما إلى منظمة الأمم المتحدة كدولتين مستقلتين في العام ذاته.

وفي عام 1986م بادرت المملكة العربية السعودية كوسيط بين الطرفين إلى حل الخلاف بشكل سلمي، وإلى الحصول على اتفاق بعدم قيام أي دولة من الدولتين بأي تصرف يؤدي إلى تعزيز مركز الطرف الآخر أو تغيير الأوضاع الراهنة ، وإلى تبادل الرسائل مع الوسيط السعودي، والتي تعهد بمقتضاها برفع النزاع لمحكمة العدل الدولية في حال عدم التوصل إلى اتفاق بين الطرفين(3) وذلك ما حدث فعلاً عندما تقدمت الدولتان بطلب إلى محكمة العدل الدولية للفصل في النزاع، وذلك ما سنتطرق إليه في المطلب التالي.

---

1- أنظر الأستاذة بخته خوته ، التسوية القضائية لنزاعات الحدود البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة،

2012 ، ص 111 .

2- SHI JIUYOUNG, oxford journals, law and social sciences, Chinese journal of international law, volume 9 ,issue 2 ,pp.271-291.

3- أنظر الدكتور محمد علي الزبيدي، نزاعات الحدود بين الدول العربية، دار النهضة العربية، القاهرة،

2014م ، ص 255-256 .

## المطلب الثاني

### تعيين الحدود البحرية بين دولة البحرين ودولة قطر

#### من خلال محكمة العدل الدولية

إن اللجوء إلى محكمة العدل الدولية، والتي تعتبر أحد أجهزة منظمة الأمم المتحدة الرئيسية، هو الحل النهائي الذي يتم الاتفاق عليه بين الدول التي يحصل فيما بينها نزاعات، لما لهذه المحكمة ومنذ إنشائها من احترام وخبرة على المستوى الدولي، وقوة تستمدّها هذه المحكمة من خلال مجلس الأمن الذي يتابع تنفيذ الدول لقرارات المحكمة ومدى التزام الدول في تطبيقها، فقد عملت محكمة العدل الدولية، ومنذ بدأ عملها في عام 1922م، حتى اليوم، في الفصل في العديد من القضايا المرفوعة من قبل الدول، والتي يغلب عليها الطابع الحدودي في معظمها، إلا أن ذلك لم يثنيها عن النظر في القضايا المتنوعة الأخرى(1).

وكان للنزاع الحدودي البحري بين دولة البحرين ودولة قطر نصيب في النظر من قبل محكمة العدل الدولية، من خلال المرافعات التي قدمها كل طرف لتأييد موقفه وأحقّيته في السيادة على الجزر المتنازع عليها، واستمر النزاع محل بحث المحكمة لمدة تسع سنوات انتهت بصور الحكم القضائي النهائي من قبل محكمة العدل الدولية في تاريخ 16 مارس 2001م، وقد كان لب النزاع الحدودي بين البحرين وقطر منصبا على السيادة على منطقة الزيارة، وجزر حوار، وبعض الجزر الصغيرة الأخرى. وقد حكمت محكمة العدل الدولية لصالح قطر على منطقة الزيارة، وذلك استنادا إلى اتفاقية موقعة عام 1913م بين الإمبراطورية العثمانية وبريطانيا العظمى أعلنت بموجبها سيادة قطر على شبه الجزيرة بكاملها. وكان النزاع الحدودي حول جزر حوار هو الأعنف في ملف النزاع كله، وتعضيدا لدعواها استندت قطر إلى مبدأ الاتصال الجغرافي، والمفهوم الغامض

---

1- DR.A-K.Alwan ,studies in international law,university of Bahrain,kingdom of bahrain ,pg.99.

- وللمزيد حول تأسيس محكمة العدل الدولية، أنظر أيضاً موقع الأمم المتحدة:

<http://www.icj-cij.org/homepage/ar/>.

للوحدة الإقليمية ، بينما استندت البحرين إلى قرار أصدرته بريطانيا العظمى في 11 يوليو 1939م منحت بموجبه السيادة للبحرين على جزر حوار، ووفقا لهذا القرار ، حكمت محكمة العدل الدولية بأحقية البحرين في الجزر. وعلى أساس الحكم بأحقية البحرين في جزر حوار، كان من الضروري ترسيم الخط الحدودي البحري الوحيد بين قطر والبحرين بحيث يفصل بين جزر حوار والسواحل القطرية، ولكن كيفما كان الأمر ، فإن الممر المائي الواقع بينهما ضحل إلى حد يمكن معه كما أثبتت قطر دون تحداً المشي من طرف إلى آخر فوق بعض أجزائه حين ينحسر المد، وهذا ما يجعل الملاحة متعذرة بين المناطق القطرية الواقعة على الخط الساحلي في الجنوب الشرقي دون الدخول في المياه الإقليمية البحرينية (1). ولعله من المناسب، استعراض أوجه الدفاع الأساسية التي أستندت إليها كل من البحرين وقطر لتبرير وجه حقه في فرض سيادته (2)، وموجز هذه الأوجه ما يلي:

#### أولاً: أسانيد البحرين في دعوى أحقيتها في جزيرة الزبارة وجزر حوار:

- 1- قدم وجود البحرين كوحدة سياسية، فقد نشأت كوحدة سياسية بفتح آل خليفة وطرد الفرس من الجزيرة عام 1783 م في وقت لم يكن لقطر ، كوحدة سياسية ، فيه وجود.
- 2- تواجد رعايا البحرين في منطقة الزبارة ، وجزر حوار منذ أكثر من قرن، وهذه قرينة على تبعيتها للبحرين.

- 3- أن مظاهر ممارسة الحاكم البحريني سلطاته السيادية على هذه الجزر ثابتة، ومنها :  
أ- أن سكان جزر حوار ، وهم من المشتغلين بصيد اللؤلؤ، يستخدمون قوارب صيد مسجلة في البحرين، ويبحرون تحت علمها، وحمل وثائق سفر بحرينية، وقد كانت لهؤلاء الصيادين منازعات حول ملكية مصائد الأسماك عرضت على المحكمة الشرعية في البحرين فتتظرها

---

1-أنظر جوفاني ديتافونو، نزاعات الحدود وحكمها في ضوء القانون الدولي: حالة قطر والبحرين، رقم السلسلة 112 ( سلسلة محاضرات الإمارات)، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، الإمارات العربية المتحدة، 2008م، ص1.

2-للإطلاع على اتفاقية عام 1944 بين حاكم البحرين وحاكم قطر حول هذا الموضوع ، أنظر الدكتور وليد حمدي الاعظمي، ترسيم الحدود بين البحرين وقطر في الوثائق البريطانية في الأرشيف البريطاني، مكتبة الهاني الدولية، لندن، 1992م، ص222.

وتبت في خصوماتهم، فضلاً عن أن تصاريح الغوص التي كانت بحوزة الصيادين من أهل الجزيرة صادرة من حاكم البحرين.

ب- أن البحرين قد شيدت بين عامي 1938 - 1939 م نصبا على جزر حوار بما فيها جنان، وبنيت فنارة بين جزيره عجيرة والفرضة الواقعة شمال حوار، وبنيت مركزا للمساحة، ومروحه للمساحة، كما قامت حكومة البحرين ببناء مركز الشرطة، وأيضا جامع في القرية الشمالية تنفيذا لأوامر حاكم البحرين، بالإضافة إلى حفر بئر ارتوازي.

4- تدعي البحرين أنها دولة أرخبيلية(1) وبالتالي يجوز لها أن ترسم خطوط أساس أرخبيلية مستقيمة تحيط بمياهها مما يعطي لها حق السيادة الإقليمية على المناطق البحرية التي تقاس من هذه الخطوط باعتبار بحرها الإقليمي 12 ميلاً بحرياً، بالإضافة إلى حقها في منطقة اقتصادية خالصة وفقاً للقانون الدولي للبحار، بالإضافة للحالات الآتية التي تدعم حقها في المناطق محل النزاع، وهي :

أ- أن عامل القرب الجغرافي لا يعتبر أساساً للملكية، ويمكن أن يكون ذا أهمية فقط لو كانت جزر حوار ليست مملوكة لأحد وليست تابعة لدولة أخرى، وحسب قواعد القانون الدولي يتم إثبات الملكية بممارسة أعمال السيادة، وليس باعتبارات جيولوجية(2).

ب- أن قطر لم تمارس حقوقاً سيادية باستغلال المناطق البحرية في قاع البحر بعيداً عن الشاطئ بين أرخبيل البحرين والساحل الغربي لشبه جزيرة قطر، ولم تعارض قطر المفهوم الخاص بالقطاع البحرين غير المخصص، والذي ينقسم إلى قسمين: أحدهما منطقة المياه الضحلة، والآخر مجموعة جزر حوار.

---

1- وضعت المادة 46 من اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982م تعريف للدولة الأرخبيلية - بقولها تعني الدولة التي تتكون كلياً من أرخبيل واحد أو أكثر، وقد تضم جزراً أخرى، ومن هذا المنطلق فالأرخبيل مجموعة من الجزر بما في ذلك أجزاء من جزر، والمياه الواصلة بينها، والمعالم الطبيعية التي يكون الترابط بينها وثيقاً إلى حد تشكل معه هذه الجزر والمياه والمعالم الطبيعية الأخرى كياناتاً جغرافياً واقتصادياً وسياسياً قائماً بذاته، أو التي اعتبرت كذلك تاريخياً..... الخ .

2- للمزيد حول فكرة إثبات الملكية بممارسة أعمال السيادة في القانون الدولي العام، انظر أ.د أحمد سي علي، مبادئ ووسائل حل المنازعات الدولية حول السيادة على الأقاليم في القضاء الدولي والتحكيم الدولي، العدد 11- جانفي 2014، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حسيبة بن بوعلي الشلف، ص 108 .

ج- تدعي البحرين أن هناك ظروفًا خاصة يمكن الاستناد إليها، نظرا لشكل الخليج العربي، وموقع البحرين الجغرافي الخاص في الخليج من شبه جزيرة قطر، والذي يعطي للبحرين مساحة أصغر نسبيا من الجرف القاري، غير متكافئة وغير عادلة إذا طبق مبدأ خط الوسط، ولهذا تطالب دولة البحرين بأن تكون حدود الجرف القاري مع قطر لا يستند إلى مبدأ خط الوسط، بل إلى حدود منصفة تأخذ بعين الاعتبار جميع الظروف ذات العلاقة، مثل التفاوت بين البحرين وقطر في المساحة والثروة وعدد السكان(1).

#### ثانيا: أسانيد دولة قطر في تقرير أحقيتها في الجزر المتنازع عليها:

1- الوجود القديم لقطر كوحدة سياسية بدءاً من العام 1871م، وهو العام الذي شهد هيمنة الأتراك على شبه الجزيرة القطرية، وتعيين أسرة آل ثاني قائم مقام على الجزيرة التي انفصلت منذ هذا التاريخ عن البحرين.

2- أن جزر حوار تقع على مسافة ميل واحد من ساحل قطر، وقد كان عرض البحر الإقليمي لقطر ثلاثة أميال فقط، وإعمالاً للقواعد القانونية المسلّم بها في اتفاقية جنيف لعام 1958م، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م فإن جزر حوار تشكل جزءاً من إقليم قطر، لوقوعها داخل المياه الإقليمية للدولة، والمقرر فقها وقضاء أن الجزر الواقعة داخل المياه الإقليمية للدولة تخضع لسيادتها الكاملة.

3- اعتبار السوابق الدولية الإقليمية التي تقر حق الدولة في الجزر الواقعة في مياهها الإقليمية، والسابقة هنا أن الحكومة البريطانية وافقت على طلب الحكومة السعودية بإعادة جزر الزخنونية(2) إليها، على أساس أنها تقع في المياه الإقليمية السعودية، وتأسيساً على هذه السابقة تطلب قطر الاعتراف بسيادتها على جزر حوار للسبب ذاته الذي اعترف بموجبه بحق المملكة العربية السعودية في جزيرة زخنونية.

---

1- راجع الدكتور عمر بن أبو بكر باخشب، الخلافات الحدودية بين دولتي قطر والبحرين وفقاً لمبادئ القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 212-214.

2- للمزيد حول الأساس التاريخي لجزيرة الزخنونية، انظر الدكتور عبدالقادر حمود القحطاني، دراسة حول العلاقات القطرية البريطانية بين 1914-1949 م، قسم التاريخ - جامعة قطر، دولة قطر، البند 3.

4- لا تسلم قطر بالقرارين البريطانيين الصادرين في 1939، 1947، على التوالي، والقاضيين بتبعية جزر حوار، وفشت الديبل، وقطعة جرادة للبحرين، وتراهما قرارين باطلين صدرا على نقيض البراهين الواقعية المستمرة في القانون الدولي، ومجافاة الحقائق التاريخية، والجغرافية، والجيولوجية، وآية ذلك أن جزر حوار تبعد عن الساحل القطري ميلا واحداً، أما فشت الديبل، وقطعة جرادة فيقعان داخل الجرف القاري، وهو ما يجعل من هذه الجزر مناطق متاخمة(1).

رأت محكمة العدل الدولية إن ادعاءات الطرفين قد فجرت تساؤلات قانونية حول طبيعة القرار البريطاني عام 1939م، والذي يقضي بسيادة البحرين على جزر حوار، وهو ذات القرار الذي ترى البحرين إنه يعتبر حكماً قضائياً نهائياً، وبالتالي ليس لمحكمة العدل الدولية النطق بحكم فوق حكم محكمة أخرى، وهو ما لم تتوافق محكمة العدل الدولية فيه مع البحرين، حيث قضت المحكمة بأن ذلك القرار يعد من قبيل القرارات الإدارية، وبالتالي فإنه من حقها النظر والبت فيه، وعليه وبعد دراسة القرار من قبل المحكمة فقد استقرت إلى الرجوع إلى الثابت حول مصطلح التحكيم في القانون الدولي العام كوسيلة لتسوية النزاعات الدولية، والذي يتم بواسطه قضاء مختارون من قبل طرفي النزاع، وهو ما تم إقراره في الفقرة 15 من قانون لاهاي، والمادة 3 من معاهدة لوزان، وبموجب ذلك فإن المحكمة استندت إلى القرار البريطاني لعام 1939م، وعنده قراراً نهائياً خاصةً وإن الحاكم البريطاني قد أعلم البلدين بذلك القرار، ولم يبدي أي منها أي اعتراض آنذاك(2).

---

1- راجع الدكتور عمر بن ابو بكر باخشب ، الخلافات الحدودية بين دولتي قطر والبحرين وفقا لمبادئ القانون الدولي

العام ، مرجع سابق ، ص 227-228.

2- راجع الدكتور محمد علي الزبيدي، نزاعات الحدود بين الدول العربية ، مرجع سابق ، ص 258.

استمر تداول المحكمة لقضية الحدود القطرية - البحرينية لمدة تسع سنوات ،وفي السادس عشر من مارس /آذار عام 2001م، اصدرت محكمة العدل الدولية حكمها النهائي، الملزم للطرفين، والذي لا يمكن استئنافه من قبل درجة قضائية أخرى ، حيث تلى القرار رئيس المحكمة القاضي الفرنسي الجنسية ( جيلبار غيوم) ، حيث قضى قرار المحكمة بالتالي:

- 1- الإجماع على سيادة قطر على منطقة الزبارة .
- 2- قررت المحكمة بأغلبية 12 صوتا مقابل 5 أصوات سيادة البحرين على جزر حوار.
- 3- قررت المحكمة بالإجماع حق السفن القطرية بالمرور البريء في المياه الإقليمية البحرينية التي تفصل جزر حوار عن الجزر البحرينية الأخرى وفقاً لقواعد القانون الدولي.
- 4- قررت المحكمة بأغلبية 14 صوت مقابل 5 أصوات سيادة البحرين على قطعة جردة.
- 5- قررت المحكمة بأغلبية 13 صوتا مقابل 4 أصوات سيادة قطر على جزيرة جنان .
- 6- قررت المحكمة بالإجماع على سيادة قطر على فشت الديبل.
- 7- قررت المحكمة بأغلبية 13 قاضي مقابل 4 قضاه إن خط الحدود البحرية الوحيد الذي يحدد المناطق البحرية المتعددة لقطر والبحرين سيتم ترسيمه على وفق الفقرة 250 من نص الحكم ، حيث يتبع خط الحدود البحري الموحد بين البلدين 42 نقطه جيوديسية(1).

وبذلك القرار تكون محكمة العدل الدولية قد أسدلت الستار على النزاع الحدودي البحري، والذي يعتبر الأبرز والأطول في تاريخ المحكمة آنذاك .

---

1- أنظر أم.د. مجيد حميد شهاب ، الترسيم النهائي للحدود السياسية بين قطر والبحرين ومستقبل العلاقة بينهما، مجلة آداب الكوفة، جامعة الكوفة ، مجلد رقم 1 ، العدد 5 ، سنة 2009م ، ص 31 .

## الفصل الثاني

### تعيين الحدود البحرية للمناطق غير الخاضعة لسيادة الدولة

#### وفقاً لاتفاقية 1982م

#### - تمهيد وتقسيم:

تتقسم البحار في المجتمع الدولي إلى جزأين ، جزء خاضع لسيادة الدول وجزء آخر غير خاضع لسيادة أي دولة ، إنما يعتبر من قبيل المناطق البحرية الدولية الحرة ، ولم تأت تلك التقسيمة من فراغ ، بل مرت على العديد من اللجان والاتفاقيات الدولية حتى استقرت إلى ما هي عليه اليوم في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م، والتي نظمت مسألة تعيين البحار الخاضعة لسيادة الدولة والبحار غير الخاضعة لسيادة الدولة وفقاً لأسس قانونية أقرها المجتمع الدولي وعملت بها المحاكم الدولية عبر العديد من القضايا المنظورة أمامها.

وعليه فإننا سوف نبحث في هذا الفصل أربعة مسائل تتعلق بتعيين الحدود البحرية للمناطق غير الخاضعة لسيادة الدولة وفقاً لما تناولته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م ، حيث سنبحث في (المبحث الأول) حدود المنطقة البحرية المتاخمة للبحر الإقليمي للدولة الساحلية ، وفي (المبحث الثاني) تحديد الجرف القاري للدولة الساحلية ، أما في (المبحث الثالث) فإننا سوف نبحث ترسيم الحدود في المنطقة الاقتصادية الخالصة ، أما (المبحث الرابع) فإننا سوف نتطرق فيه إلى حدود منطقة أعالي البحار.

## المبحث الأول

### حدود المنطقة البحرية المتاخمة للبحر الإقليمي للدولة الساحلية

يعتبر اعتماد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 م مسألة ذات أهمية بالغه في تاريخ القانون الدولي ، وتكمن أهميتها انها جاءت نتيجة لاتفاق عريض بين حوالي 160 دولة شاركت في مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار الذي تم من خلاله اعتماد الاتفاقية(1).  
فقد تناولت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 م ، العديد من المسائل القانونية التي تعتبر إضافة على المسائل التي سبق أن تناولتها اتفاقية قانون البحار لعام 1958م، منها على سبيل المثال :

- تنظيم حقوق كل الدول الأعضاء في المجتمع الدولي سواء أكانت الدول ساحلية أم غير ساحلية.
- مسألة تنظيم استغلال قاع البحار والمحيطات واستغلال الموارد الحية داخل وخارج المنطقة الاقتصادية الخالصة .
- مسألة تنظيم البحر الإقليمي وتحديد اتساع عرضة بمقدار 12 ميلا بحريا، عوضا عن ما كان منصوص عليه في اتفاقية 1958 والذي حددته بمقدار 200 ميلا بحريا.
- ناهيك عن تنظيم مسألة المرور العابر عبر المضائق (2).

---

1- حظيت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 م بترحيب من الدول النامية إلا أنها في الوقت نفسه قوبلت برفض ومعارضة من جانب الدول الصناعية بسبب الجزء الحادي عشر من الاتفاقية نفسها ، للمزيد أنظر الدكتور وائل احمد علام، الاتفاق التنفيذي لاتفاقية قانون البحار، دار النهضة العربية ، القاهرة، 2001، ص5.

2-See the united nations convention 1982 , un 2005, and the united nations conventions 1958 , Codification Division, Office of Legal Affairs ,United Nations, 2009.

معلوم أن فكرة المنطقة المتاخمة تعد من الأعراف الدولية المستقرة منذ القرن العشرين، فقد أقرها المؤتمر الأول لقانون البحار الذي انعقد بمدينة لاهاي في العام 1930 م ، وأكدها مؤتمر جنيف الخاص بالبحار المنعقد في العام 1958م، إذ خصص قسماً من اتفاقية البحر الإقليمي لأحكام المنطقة المتاخمة(1).

وتعرف المنطقة المتاخمة بأنها "منطقة بحرية تتاخم البحر الإقليمي مباشرة، في اتجاه أعالي البحار، وبعبارة أخرى: هي منطقة تالية للبحر الإقليمي للدولة الشاطئية، وملاصقة له، لا تخضع لسيادة الدولة الشاطئية، إلا أنها تمارس عليها بعض الحقوق والاختصاصات اللازمة للحفاظ على كيان الدولة"(2).

ومرد هذا العرف إلى تلك القوانين التي درجت بريطانيا على إصدارها منذ نهاية القرن السابع عشر، والتي اصطلح على تسميتها " قوانين الذئاب البحرية" لما كانت تفرضه من رقابة وعقوبة على السفن التي كانت تتربص كالذئاب عند مسافة من البحر خارجة عن نطاق البحر الإقليمي لكي تغافل سلطات الدولة الساحلية فتعمد إلى إفراغ أو شحن بضائع مهربة، وكانت هذه القوانين تحدد المسافة البحرية التي كانت تخضع لرقابة السلطات الساحلية بثلاثة أميال أو أكثر(3).

وإن كانت المادة 24 من اتفاقية قانون البحار لعام 1958م لم تحدد على نحو قاطع مساحة المنطقة المتاخمة، فإن المادة 33 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م قد أقرت للدولة الساحلية سلطات محدودة على هذه المنطقة تتمثل وفقاً للمادة 33 في التالي:

1- للدولة الساحلية في منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي تعرف بالمنطقة المتاخمة ، أن تمارس السيطرة اللازمة من أجل :

أ) منع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي.

- 
- 1- أنظر الدكتور محمد المجذوب، القانون الدولي العام، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2003م، ص385 .
  - 2- أنظر العميد الدكتور سمير محمد عبدالغني طه، المكافحة الدولية للمخدرات عبر البحار، دار النهضة العربية، القاهرة، 2002 ، ص 238.
  - 3- راجع الدكتور محمد المجذوب ، القانون الدولي العام، مرجع سابق ، ص 384.

ب) المعاقبة على أي خرق للقوانين والأنظمة المذكورة اعلاه حصل داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي.

2- لا يجوز أن تمتد المنطقة المتاخمة إلى أبعد من 24 ميلاً بحرياً من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي<sup>(1)</sup>.

ووفقاً لذلك، فإن ممارسة المراقبة من قبل الدولة الساحلية يجب أن يقتصر على ما ذكر في المادة السابقة فقط ، ولا يمكن أن تمتد إلى تدابير أخرى كالتدابير الأمنية على سبيل المثال وعليه فإنه يجب أن تمارس السيطرة فقط على أراضيها، أي في المناطق الخاضعة لسيادتها<sup>(2)</sup>.

وعليه فإن الأمر في شأن خضوع المنطقة المتاخمة لسيادة الدولة من عدمه، قد حسم من خلال المادة 33 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م، وذلك بأنها منطقة غير خاضعة لسيادة الدولة، إلا أنه للدولة دور محدد في فرض السيطرة الضرورية لمنع خرق قوانينها، الجمركية، أو الضريبية، أو المتعلقة بالهجرة ، أو المتعلقة بالصحة، وللدولة ايضاً الحق في معاقبة على أي خرق لتلك القوانين السابقة الذكر على أن لا يكون حق تلك الدولة في السيطرة على أبعد من 24 ميلاً بحرياً تحسب من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي.

تلك السيطرة الاستثنائية التي أقرتها اتفاقية عام 1982 م للدولة الساحلية على المنطقة المتاخمة فرضتها صعوبة الفصل ما بين البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة نظراً لتداخلهما، ويبررها ايضاً تخوف الدولة الساحلية من استغلال أجهزة دولة أخرى هذه المنطقة المتاخمة في القيام بأعمال منافية للقوانين والتشريعات، إلا أن ذلك لا يعني أن يكون للدولة الحق في منع، أو عرقلة الملاحة البحرية في تلك المنطقة فقد حددت الاتفاقية سالفه الذكر الحالات التي يسمح للدولة السيطرة والرقابة فيها على تلك المنطقة بشكل حصري ومحدد، بغرض حماية أمنها من أي خطر ممكن حدوثه.

---

1- the united nations convention 1982 , un ,.

2- Dr.Ahmed Abou-EL-Wafa, Public international law, first edition ,dar -al-nahda al Arabia, Cairo ,2002, p.g 310.

## المبحث الثاني:

### تحديد الجرف القاري للدولة الساحلية

#### - تمهيد وتقسيم:

شهد الصراع الأزلي للسيادة على البحار تغيرات وتطورات عديدة بلغت أوجها في ظل الثورة التقنية التي شهدتها العالم خصوصا بعد الحرب العالمية الثانية، ومع تغير الاهتمامات من السيطرة على مصائد الأسماك، والتقاط المعادن الموجودة بقاع البحار، إلى الولع بالاستكشاف، والتقيب في باطن قاع البحار، وليس قاعها فحسب، ولا شك أن المصالح السياسية والاقتصادية هي محرك هذا الصراع في كل مراحله، ومع اختلاف أغراضه، ومن البديهي أنه غالبا ما يقع بين الدول المتقدمة والدول النامية التي تحاول جاهدة الحفاظ على حقوقها، ومجابهة الدول الكبرى الساعية إلى سلبها. وبعد الرئيس الأمريكي هاري ترومان ( 1884-1972) أول من أطلق مصطلح (الجرف القاري)(1) وذلك لأول مرة في 28 سبتمبر 1945 م، وذلك بعد الحرب العالمية الثانية، في الإعلان الذي حدد سياسة بلاده تجاه الموارد الطبيعية الكائنة في قاع البحر، وما تحته من طبقات أرضية محاذية للشاطئ، وراء 3 أميال بحرية، هي عرض المياه الإقليمية للولايات المتحدة الأمريكية، والتي تولف الجرف القاري لها. سوف أعالج مسألة تحديد الجرف القاري للدولة الساحلية في ثلاثة مطالب، ( المطلب الأول) أوضح من خلاله تحديد الجرف القاري طبقا لاتفاقية 1982 م، و( المطلب الثاني) أتطرق فيه إلى حقوق وواجبات الدولة الساحلية على الجرف القاري، أما استقلال الجرف القاري عن المنطقة الاقتصادية الخالصة فسوف أوضحها في ( المطلب الثالث) .

---

1- ما يطلق عليه باللغة الانجليزية ( continental shelf ) هو مصطلح له ترجمات عربية عديدة ،منها الإفريز القاري، الرصيف القاري، العتبة القارية، الجرف القاري، الرفرف القاري، الامتداد القاري ،سيف القارة، جناح البر ،طفطاف البر، الاكمه البرية، حافة القارة. للمزيد أنظر الدكتور اسماعيل عبدالفتاح عبد الكافي، الموسوعة الاقتصادية والاجتماعية ( عربي- انجليزي) ، دون دار نشر ، ص 55- 56.

## المطلب الأول

### تحديد الجرف القاري للدولة الساحلية طبقا لاتفاقية 1982 م

ليست الشواطئ الدولية الساحلية صورة واحدة لا تتغير، وإنما تتخذ البقاع التي تحت سطح المياه امتدادات تبعا لطبيعتها الجغرافية، ومن ذلك مثلا أن يكون انحدار الشاطئ الارضي المغطى بالمياه حادا وعميقا دفعه واحدة ، وقد يكون الانحدار سهلا متدرجا، وقد يستقر منسوب المياه الضحلة مسافة طويلة، ثم تتحدر الأرض انحداراً حادا نحو العمق، وقد يتدرج المنسوب إلى أن يبلغ أقصى انحداره، وقد تمتد هذه المساحة من القاع غير المريء من السطح المائي حتى تجاوز نطاق عرض البحر الإقليمي للدولة الساحلية (1)، تلك الانحدارات تشكل من الناحية الجغرافية أو الفنية الجرف القاري للدولة الساحلية.

ونظراً لعدم ثبات الامتداد القاري، وتتووع أوضاعه وأبعاده من ساحل إلى ساحل فقد كان من الطبيعي أن يسعى الفكر القانوني الدولي إلى إرساء حلول أمنية، تحظى بقبول الدول الأعضاء في الأمم المتحدة، وتحقق العدل والإنصاف، وتضمن استقرار الدول الساحلية. وقد ظهر الاهتمام بالامتداد القاري في اتفاقية جنيف لعام 1958م ، فتناولته المادة الأولى من هذه الاتفاقية (2).

---

1- أنظر الدكتور محسن أفكيرين ، القانون الدولي العام ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، الطبعة الاولى

2005 م، ص 284.

2-See Article 1 "For the purpose of these articles, the term "continental shelf" is used as referring (a) to the seabed and subsoil of the submarine areas adjacent to the coast but outside the area of the territorial sea, to a depth of 200metres or, beyond that limit, to where the depth of the superjacent waters admits of the exploitation of the natural resources of the said areas; (b)to the seabed and subsoil of similar submarine areas adjacent to the coasts of islands"- U.N.T.S. No. 7302, vol. 499, pp. 312-321.

ولما وضعت اتفاقية 1982م كانت أحكام "الجرف القاري" قد تبلورت في أذهان القانونيين، ومن ثم أسهبت اتفاقية 1982م في علاجها، فخصصت لها الجزء السادس من الاتفاقية والذي يستغرق المواد 76- إلى المادة 85.

وأبرز ما تناولته هذه المواد ما يلي:

1- أكدت على استقلال الجرف القاري عن المنطقة الاقتصادية الخالصة ، على الرغم من وجود العديد من نقاط الالتقاء بينهما.

2- أكدت على أنه يجوز أن يمتد الطرف الخارجي للحافة القارية للدولة الساحلية في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري حتى مسافة 200 ميل بحري يبدأ قياسها من عرض البحر الإقليمي للدولة الساحلية(م/86).

3- اعتبرت أن قاع المنطقة الاقتصادية الخالصة جرف قاري، ويجوز امتداده إلى مسافة أقصاها 350 ميلا بحريا، تقاس من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي ( م/ 76/ف/6 ).

4- أضافت الاتفاقية نظاما جديدا يتعلق بالمدفوعات والمساهمات بشأن استغلال الجرف القاري فيما يتجاوز 200 ميلا بحريا ( م/82)(1).

كما عرفت المادة 76 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 الجرف القاري بـ " ينكرها " يشمل الجرف القاري لأي دولة ساحلية قاع وباطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء بحرها الإقليمي في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، أو إلى مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة.

- لا يمتد الجرف القاري لأي دولة ساحلية إلى ما وراء الحدود المنصوص عليها في

الفقرات 4 إلى 6 .

---

1-United nations convention on the law of the sea,un.

- تشمل الحافة القارية الامتداد المغمور من الكتلة البرية للدولة الساحلية، وتتألف من قاع البحر وباطن الأرض للجرف والمنحدر والارتفاع، ولكنها لا تشمل القاع العميق للمحيط بما فيه من ارتفاعات متطاولة ولا باطن أرضه.
- أ) لأغراض هذه الاتفاقية ، تقرر الدولة الساحلية الطرف الخارجي للحافة القارية حيثما امتدت الحافة إلى ما يتجاوز 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي وذلك باستخدام إما :
  - خط مرسوم وفقا للفقرة 7 بالرجوع إلى أبعد النقاط الخارجية الثابتة التي لا يقل سمك الصخور الرسوبية عند كل منها عن 1 في المائة من أقصر مسافة من هذه النقطة إلى سفح المنحدر القاري.
  - أو خط مرسوم وفقا للفقرة 7 بالرجوع إلى نقاط ثابتة لا تتجاوز 6 ميل بحري من سفح المنحدر القاري.
- ب) يحدد سفح المنحدر القاري، في حالة عدم وجود دليل على خلاف ذلك ، بالنقطة التي يحدث فيها أقصى تغير في الانحدار عند قاعدته.
- النقاط الثابتة التي تؤلف خط الحدود الخارجية للجرف القاري في قاع البحر ، وهو الخط المرسوم وفقا للفترتين الفرعيتين أ (1و2) من الفقرة 4، يجب أن لا تبعد بأكثر من 350 ميل بحري عن خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، وإما لا تبعد بأكثر من 100 ميلا بحريا عن التساوي العمقي عند 2500 متر الذي هو خط يربط بين الأعماق البالغ مداها 2500 مترا.
- برغم أحكام الفقرة 5 ، لا تبعد الحدود الخارجية للجرف القاري في الارتفاعات المتطاولة المغمورة بأكثر من 350 ميلا بحريا عن خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، ولا تنطبق هذه الفقرة على المرتفعات المغمورة التي هي عناصر طبيعية للحافة القارية، مثل هضابها وارتفاعاتها وذراها ومصاطبها ونتوءاتها.
- ترسم الدولة الساحلية الحدود الخارجية لجرفها القاري ، حيثما يمتد ذلك الجرف إلى ما يتجاوز 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي،

بخطوط مستقيمة لا يزيد طولها على 60 ميلاً بحرياً وترتبط بين نقاط ثابتة تعين بإحداثيات العرض والطول.

- تقدم الدولة الساحلية المعلومات المتعلقة بحدود الجرف القاري خارج مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي إلى لجنة حدود الجرف القاري (1) المنشأة بموجب المرفق الثاني على أساس التمثيل الجغرافي العادل. وتوجه اللجنة التوصيات إلى الدول الساحلية بشأن المسائل المتصلة بتقرير الحدود الخارجية لجرفها القاري، وتكون حدود الجرف القاري التي تقررها الدولة الساحلية على أساس هذه التوصيات نهائية وملزمة.
- تودع الدولة الساحلية لدى الأمين العام للأمم المتحدة الخرائط والمعلومات ذات الصلة ، بما في ذلك البيانات الجيوديسية ، التي تصف بشكل دائم الحدود الخارجية لجرفها القاري، ويتولى الأمين العام الإعلان الواجب عنها.
- لا تخل أحكام هذه المادة بمسألة تعيين حدود الجرف القاري بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة" (2).

1- تم إنشاء لجنة حدود الجرف القاري في عام 1997 ، وتتألف من 21 عضواً يعملون بصفتهم الشخصية ، وهم خبراء في مجال الجيولوجيا والفيزياء والجيوفيزياء أو الهيدروغرافيا ، وتم في تشكيل اللجنة مراعاة مسألة النظر في التمثيل الجغرافي العادل ، وتجتمع اللجنة عادة مرتين في السنة ، في الربيع والخريف في مقر الأمم المتحدة. وظائف لجنة حدود الجرف القاري تتمحور حول النظر في البيانات والمواد الأخرى التي تقدمها الدول الساحلية بشأن الحدود الخارجية لجرفها القاري في المناطق التي تمتد فيها تلك الحدود وراء 200 ميل بحري ، وتقديم توصيات إلى الدول الساحلية وفقاً لاتفاقية قانون البحار ، وتقديم المشورة التقنية في هذا المجال إذا ما طلب منها ذلك من قبل الدول الساحلية. عقدت لجنة حدود الجرف القاري الدورة الـ 21 والدورة الـ 22 لها خلال الفترة من 17 آذار/مارس إلى 18 نيسان/أبريل 2008 ، و 11 آب/أغسطس إلى 12 أيلول/سبتمبر 2008 ، على الترتيب ، في مقر الأمم المتحدة بنيويورك. للمزيد أنظر المنظمة القانونية الاستشارية لآسيا وإفريقيا (AALCO) قانون البحار. و أنظر أيضاً ،

- Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS) Purpose, functions and sessions, united nations 2012.

2- the sea convention 1982 , united nations 2005, article 76.

وبذلك تكون المادة 76 قد قامت بتغطية جميع الأجزاء المتعلقة بتعريف الجرف القاري وحالاته، فأبرزت ما جاء فيها الامتداد القاري لأية دولة ساحلية يشمل قاع البحر، وباطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء بحرها الإقليمي في جميع أنحاء الامتداد الطبيعية لإقليم تلك الدولة البري حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، أو إلى مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس فيها عرض البحر الإقليمي، إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة، وبالجمع بين ما ورد في اتفاقية 1958م واتفاقية 1982م نخلص إلى أن أقصى امتداد الجرف القاري يجب ألا يجاوز 350 ميلاً بحرياً من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي كحد أقصى(1).

كما نصت المادة 83 على كيفية تعيين حدود الجرف القاري بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة، حيث نصت على أن " أ- يتم تعيين حدود الجرف القاري بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة عن طريق الاتفاق على أساس القانون الدولي، كما أشير إليه في المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية.

ب - إذا تعذر التوصل إلى اتفاق خلال فترة زمنية معقولة، كان على الدول المعنية أن تلجأ إلى الإجراءات المنصوص عليها في الجزء الخامس عشر من الاتفاقية (وهو المتعلق بتسوية المنازعات) (2).

---

1- تمت هنا مراعاة الوضع الجغرافي الخاص بالدول الغربية الكبرى الذي يتول إليها أرصفة قارية تتجاوز اتساع 200 ميلاً بحرياً، وإن جاءت مراعاتها هنا على نحو يتسم بعدم المبالغة. إذ صارت هنا هذه الاتفاقية إلى ضمان جرف قاري للدولة الشاطئية لا يتجاوز اتساعه 350 ميلاً بحرياً. للمزيد أنظر الدكتور حازم محمد عظم، أصول القانون الدولي العام - القسم الثاني- أشخاص القانون الدولي، دار النهضة العربية ، القاهرة، 2001 م ، ص 243.

2- United nations convention on the law of the sea,un,2005

ج - إلى أن يتم التوصل إلى اتفاق وفقاً لما هو منصوص عليه في الفقرة (1) من المادة 74، يكون على الدول المعنية أن تبذل، بروح من التفاهم والتعاون، قصارى جهدها للدخول في ترتيبات مؤقتة ذات طابع عملي، وأن تعمل خلال هذه الفترة الانتقالية على عدم تعريض التوصل إلى الاتفاق النهائي للخطر أو إعاقته، وألا تتطوي هذه الترتيبات المؤقتة على أي مساس بعملية التعيين النهائي للحدود.

د- إذا وجد اتفاق ساري النفاذ بين الدول المعنية، يُفصل في المسائل المتعلقة بتعيين حدود المنطقة الاقتصادية وفقاً لما تضمنه هذا الاتفاق من أحكام.

وبالتمعن في نص المادة السالفة الذكر نجد أنها تتطابق حرفياً مع نص المادة 74 من ذات الاتفاقية والمتعلقة بتعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة، وعليه سوف نحيل التفصيل في تلك المادة إلى المبحث الثالث من هذا الفصل لتطابق الأحكام المنصوص عليها في المادتين. وجدير بالذكر أن العديد من المنازعات حول الجرف القاري قد شهدتها المحاكم الدولية ( المحكمة الدولية للبحار أو محكمة العدل الدولية أو التحكيم ) وذلك عند فشل الدول أطراف النزاع بتسوية النزاع بشكل ودي وفقاً للأحكام المذكورة في المادة 279(1).

وقد شهدت المحاكم الدولية للبحار عدة نزاعات بين الدول حول الجرف القاري، فلأول مرة نجد منازعات أفريقية تتم تسويتها بالطرق القضائية أو شبه القضائية تعلقة ب: نزاع الجرف القاري بين تونس وليبيا كما قدمت الدنمارك وكيان الحكم الذاتي التابع لها "جرينلاند" طلباً إلى الأمم المتحدة لاستغلال منطقة في القطب الشمالي على بعد 200 ميل خارج نفوذها الاقتصادي.

---

1- See the sea convention 1982, united nations, article 279.

ووفقاً لطلب الدنمارك فإن جزءاً من القطب الشمالي يدخل ضمن الجرف القاري للدنمارك، علماً أن كلا من روسيا وكندا والنرويج بالإضافة إلى الولايات المتحدة تطالب أيضاً بنفوذ في هذه المنطقة(1) ، كما قامت حكومة إيرلندا بتقديم طلب أيضاً في محكمة العدل الدولية ضد المملكة المتحدة للنظر في الجرف القاري لمنطقة ( بوركباين السحيق)(2)، والمنازعات في دول بحر الشمال وخصوصاً بين الدنمارك وهولندا وألمانيا(3).

---

1- للمزيد عن النزاعات بين الدول حول الجرف القاري أنظر:

: [http://www.arabic.sputniknews.com/arabic.ruvr.ru/2014\\_12\\_16/281345017/](http://www.arabic.sputniknews.com/arabic.ruvr.ru/2014_12_16/281345017/).

2- للمزيد أنظر الوثيقة التالية:

ISBN0-9542479-1-4/2002-2003/Ireland.

3- Malcolm D.EVANS, International law (second edition),oxford university press,2006,p.g.647.

## المطلب الثاني

### حقوق وواجبات الدولة الساحلية على الجرف القاري

#### طبقاً لاتفاقية 1982م

- تمهيد وتقسيم:

أثار مبدأ التراث المشترك للإنسانية والذي أطلقه السفير باربو في عام 1967 م ، أمام الجمعية العامة للأمم المتحدة، والذي أصبح مقبولا لدى كافة الدول، وأخذت به اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م، بعض المبادئ التي أصبحت قاعدة عرفية دولية واجبة الاحترام من وقت اعتمادها من الجمعية العامة للأمم المتحدة ، حيث نصت تلك المبادئ على: أن قاع البحر والمحيط وباطن الأرض وما تحته، خارج حدود الولاية الوطنية ( المنطقة) تعتبر منطقة تراث مشترك. كما نصت على أنه يجب أن لا تخضع للملك بوضع اليد بأية وسيلة من الوسائل من قبل دول أو أشخاص، طبيعيين كانوا أم اعتباريين، كما أنه لا يجوز لأي دولة ادعاء أو ممارسة السيادة عليها، وأن جميع الأنشطة الخاصة باستكشاف موارد المنطقة واستغلالها يجب أن يحكمها النظام الدولي المزمع إنشاؤه، ويجب أن تكون مفتوحة للاستعمال السلمي لجميع الدول الساحلية، أو المغلقة، وغيرها من تلك المبادئ التي تصب في صالح التراث المشترك للإنسانية جمعاء(1).

وفي هذا المطلب نوضح مجموعة من الحقوق والواجبات الملقاة على عاتق الدول الساحلية حول منطقة الجرف القاري من خلال ( أولاً) حقوق الدول الساحلية و( ثانياً) واجبات الدول الساحلية. وذلك على النحو التالي:

---

1- أنظر الدكتور إبراهيم الدغمة ، أحكام القانون الدولي ( لقاع البحار والمحيطات وباطن أرضها خارج حدود الولاية الوطنية) ، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987 م ، ص 103 .

## أولاً: حقوق الدولة الساحلية على الجرف القاري:

نصت اتفاقية 1982 م لقانون البحار على مجموعة من الحقوق التي يحق للدولة الساحلية أن تمارسها على الجرف القاري ، منها الحقوق السيادية، وتنظيم ووضع الكابلات، وخطوط الأنابيب المغمورة على الجرف القاري، والحق في إقامة الجزر الاصطناعية، والمنشآت، والتركيبات، والحق في حفر الاتفاق. وذلك على النحو التالي:

### 1- الحقوق السيادية:

- تنص المادة 77 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 م على أنه "أ) تمارس الدولة الساحلية على الجرف القاري حقوقاً سيادية لأغراض استكشافه واستغلال موارده الطبيعية.
- 1- إن الحقوق المشار إليها في الفقرة (أ) خالصة، بمعنى أنه إذا لم تقم الدولة الساحلية باستكشاف الجرف أو استغلال موارده الطبيعية فلا يجوز لأحد أن يقوم بهذه الأنشطة دون موافقة صريحة من الدولة الساحلية.
- 2- لا تتوقف حقوق الدولة الساحلية على الجرف القاري على احتلال فعلي، أو حكمي، ولا على أي إعلان صريح.
- 3- تتألف الموارد الطبيعية المشار إليها في هذا الجزء من الموارد المعدنية وغيرها من الموارد غير الحية لقاع البحار، وباطن أرضها، وبالإضافة إلى الكائنات الحية التي تنتمي إلى الأنواع الأبدية أي الكائنات التي تكون في المرحلة التي يمكن جنينها فيها إما غير متحركة وموجودة على قاع البحر أو تحته، أو غير قادرة على الحركة إلا وهي على اتصال مادي دائم بقاع البحر أو باطن أرضه" (1).

---

1-United nations convention on the law of the sea,un.

وبالتأمل في نص المادة السابقة، يتضح لنا أن الدولة الساحلية لا تتمتع بالسيادة على جرفها القاري، إنما تتمتع بالحقوق السيادية عليه، وأن تلك الحقوق هي خالصة للدولة الساحلية. فلا يجوز لأية دولة أخرى القيام بالأنشطة الاستكشافية واستغلال الموارد الطبيعية دون موافقة صريحة من الدولة الساحلية ذاتها، حتى وإن لم تقم الدولة الساحلية ذاتها باستغلال الموارد الطبيعية الموجودة في جرفها القاري.

كما أضافت المادة السابقة في الفقرة الثالثة منها أن حقوق الدولة الساحلية على جرفها القاري لا تتوقف على احتلال فعلي أو حكومي، ولا على إعلان صريح. وهذا يعني أن الاتفاقية لم تنظر إلى الجرف القاري على أنه مال مباح من حق أي واطع يد أن يحوزه ويستأثر به، بل اعتبرت حقوق الدولة الساحلية على جرفها القاري أبدية كونها لا تزول لمجرد عدم ممارستها لها(1)، كما أوضحت المادة السابقة في فقرتها الرابعة أنواع الموارد الطبيعية المعنية والتي يكون للدولة الساحلية التمتع بالحقوق السيادية عليها، سواء أكانت معدنية أو غيرها.

## **2- الحق في تنظيم وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة على الجرف القاري:**

أوضحت المادة 79 من الاتفاقية حق جميع الدول في وضع الكابلات والأنابيب المغمورة على الجرف القاري، إلا أنها أخضعت تعيين مسار وضع هذه الخطوط لموافقة الدولة الساحلية، وذلك دون المساس بحقها في وضع شروط للكابلات، وخطوط الأنابيب، التي تدخل في إقليمها البري، أو بحرهما الإقليمي، أو ما لها من ولاية على الكابلات، وخطوط الأنابيب، التي يتم وضعها أو استخدامها، بصدد استكشاف جرفها القاري، أو استغلال مواردها، أو تشغيل ما يقع تحت ولايتها من الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات، وذلك مع مراعاة حق الدولة الساحلية في اتخاذ التدابير المعقولة لاستكشاف الجرف القاري، واستغلال موارده الطبيعية، ومنع التلوث من هذه الخطوط، والسيطرة عليه(2).

---

1- أنظر الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 ، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم -تخصص قانون، من أعداد الطالب لعمامري عصاد ، إشراف الاستاذ الدكتور تاجر محمد، جامعة مولود معمري- تيزي وزو - كلية الحقوق والعلوم السياسية- قسم الحقوق ،الجزائر، 2014 ، ص 205.

2- United nations convention on the law of the sea,un.

### 3-الحق في إقامة الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات:

طبقا للمادة 80 من الاتفاقية فإن للدولة الساحلية الحق، دون غيرها، في إقامة وتشغيل واستخدام الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات على جرفها القاري.

### 4-الحق في حفر الأنفاق:

حيث تنص المادة 81 من الاتفاقية على أنه " يكون للدولة الساحلية الحق الخالص في الإنزنج بالحفر في الجرف القاري وتنظيم هذا الحفر لكافة الأغراض " ، حيث أوضحت المادة 81 أن للدولة الساحلية الحق الخالص في الإنزنج أو السماح للدول الأخرى بحفر الأنفاق .

### ثانيا : واجبات الدولة الساحلية على جرفها القاري:

1- احترام حرية الملاحة البحرية والجوية فوق الجرف القاري أو حيزه الجوي. والذي يكون عادة محدداً إما من خلال البحار العالية، وإما بالمنطقة الاقتصادية الخالصة.

2- احترام وضع الكابلات والأنابيب المغمورة. وذلك طبقا للمادة 79 من الاتفاقية سالفة الذكر، والتي منعت الدولة الساحلية من أن تعرقل وضع أو صيانة تلك الكابلات وخطوط الأنابيب الموضوعة من قبل (1).

---

1- United nations convention on the law of the sea,un.

### المطلب الثالث

#### استقلال الجرف القاري عن المنطقة الاقتصادية الخالصة

##### طبقاً لاتفاقية 1982 م

ذكرنا فيما سبق أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 م قد أفردت الجرف القاري بالبيان، وأشارت إلى مدى الاستقلال الذي يتمتع به الجرف القاري عن المنطقة الاقتصادية الخالصة. إلا أنه، وبالتمعن في المواد الخاصة بأحكام الجرف القاري، وفي المواد الخاصة بالمنطقة الاقتصادية الخالصة في الاتفاقية، نجد أن علاقة الجرف القاري بالمنطقة الاقتصادية الخالصة تميل إلى اتجاهين طبقاً لمضمون المادتان 65 و 76 من ذات الاتفاقية وهما:

- **الاتجاه الأول:** يميل إلى إنكار النظام القانوني الخاص بالجرف القاري، وذلك استناداً إلى المادة 65، والتي أكدت من خلال فقراتها على أن للدولة الساحلية حقوق سيادية على الموارد الطبيعية، الحية، وغير الحية، الموجودة في قاع المنطقة الاقتصادية الخالصة، وبذلك تنتفي الخصوصية عند الجرف القاري، ويشمله النظام القانوني الساري على المنطقة الاقتصادية الخالصة.

- **الاتجاه الثاني:** يميل إلى الارتباط الوثيق بين المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري على الرغم من خضوع كل منهما لنظام قانوني مستقل، وذلك لما للجرف القاري من دور يكمل المنطقة الاقتصادية الخالصة من الناحية القانونية، طبقاً للفقرة الأولى من المادة 76 التي سمحت بإمكانية امتداد الجرف القاري إلى مدى 350 ميلاً بحرياً بينما تتوقف المنطقة الاقتصادية الخالصة عند حدود 200 ميلاً بحرياً.

- **الرأي الشخصي:** وفي رأبي أن تشابه الأحكام المتعلقة بكل من الجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة، وإحالة المواد المنظمة لكل منهما على الأخرى لا ينفي استقلال كل منهما بنظامه القانوني مع دور له يكمل به دور الآخر هو الأولى بالاعتبار نظراً لأن منطقة الجرف القاري تسمح بالامتداد والتوسع حتى مسافة 350 ميلاً بحرياً، بينما تقف المنطقة الاقتصادية الخالصة عند 200 ميلاً بحرياً، وهذا يعني أن الجرف القاري يحقق للدولة ما لا تحققه المنطقة الاقتصادية الخالصة، فناسب أن يخضع لنظام قانوني خاص.

### المبحث الثالث

## ترسيم الحدود في المنطقة الاقتصادية الخالصة

### للدولة الساحلية

#### - تمهيد وتقسيم :

بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية أصدر رئيس الولايات المتحدة الأمريكية (ترومان) في 28 من سبتمبر عام 1945 م إعلانين كانا بداية للاهتمام بموضوعين رئيسيين في قانون البحار، ومحلا للاختلاف في الرأي بين الدول في فترة الثلاثين سنة الأخيرة. الإعلان الأول يتعلق بحق الدولة الساحلية باستغلال المعادن وثروات قاع البحر الأخرى في الامتداد القاري. والإعلان الثاني يتعلق بالصيد، وكان القصد منه إقامة نوع من الحق التقادمي للسيطرة على الصيد في مناطق يقوم بالصيد فيها أيضا رعايا دول أجنبية (1) فالمقصود بمنطقة الصيد هي منطقة البحر المجاورة للبحر الإقليمي للدولة الساحلية التي لها ولاية قضائية حصرية على صيد الأسماك، حيث يرجع هذا المفهوم إلى المطالبات غير المشروعة من قبل دول أمريكا اللاتينية في أواخر أربعينات القرن الماضي لمسافة 200 ميل بحري. وبذلك يكون تطور مفهوم منطقة الصيد الخالصة ومفهوم الجرف القاري مرتبطا بمفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة، التي تطورت نتيجة تطور المفهومين معا(2).

---

1- أنظر الدكتور عمر حسن عدس، مبادئ القانون الدولي العام المعاصر، شركة مطابع كوبي بريس، 1997م،

ص 317 .

2- DJ Harris, Cases and materials on international law ,sixth edition, sweet and Maxwell,London,(2004),p.g.466-467.

ولعل أول تعريف للمنطقة الاقتصادية الخالصة هو الذي نادى به مندوب كينيا (MR.njenga) في 22 يناير 1971 في الاجتماع السنوي للجنة الاستشارية لدول آسيا وأفريقيا المنعقد في كولومبو حيث عبر عنها بأنها (( المنطقة التي تختص فيها الدولة الساحلية بمنح تصاريح للصيد مقابل حصولها على مساعدات فنية)). ثم أورد المندوب المذكور تعريفاً آخر للمنطقة في الاجتماع التالي للجنة المذكورة المنعقدة في ( لاجوس) بنيجيريا في يناير 1972م حيث عرفها: "بأنها منطقة الاختصاص المانع للدولة الساحلية على كافة الثروات البيولوجية والمعدنية"(1).

وجدير بالذكر أنه، ومنذ عام 1960م، كان هناك اتجاه للدول للمطالبة بمنطقة لصيد الأسماك وراء البحار الخاضعة لسيادتها لمسافة 12 ميلاً بحرياً، وأصبح ذلك من قبيل العرف السائد آنذاك، وأيدت ذلك محكمة العدل الدولية في حكمها الصادر حول النزاع على مصائد الأسماك بين المملكة المتحدة و آيرلندا في عام 1974 م، حيث نكرت المحكمة في حكمها أن القاعدة العرفية المعمول بها منذ 1960م والتي تسمح للدول بالمطالبة بمنطقة خالصة لصيد الاسماك حتى 12 ميلاً بحرياً سارية المفعول حتى الآن، كما أعطت المحكمة الأفضلية لدولة آيرلندا والتي تعتمد من الناحية الاقتصادية على مصائد الأسماك الحق في الصيد حتى 12 ميلاً بحرياً، وقضت المحكمة أنه لا يمكن للدول الساحلية أن تستبعد كلياً الدول الأخرى من الصيد في هذه المناطق(2).

---

1- أنظر طارق زياد أبو الحاج، النظام القانوني للأبحاث العلمية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2009، ص 12.

2- Peter malanczuk, Modern introduction to international law, t.j. international ltd, pads tow, Cornwall, seventh revised edition, 1997, p.g.183.

وصولاً إلى اتفاقية قانون الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م والتي أشارت إلى مفهوم المنطقة الاقتصادية، وإلى تحديد اتساع المنطقة الاقتصادية الخالصة من خلال مجموعة من المواد، ابتداءً من المادة 55 إلى المادة 75، تطرقت من خلالها إلى جميع الأحكام المتعلقة بالمنطقة الاقتصادية الخالصة والتي من شأنها أن تحقق نسبة من الاستقرار الجغرافي والقانوني في المجتمع الدولي، والتي من شأنها أيضاً، ومن جانب آخر، أن تقلل من نسبة النزاعات القضائية بين الدول، والتي كانت تحصل بشكل كبير. ولا يعني ذلك انعدام تلك النزاعات القضائية، إلا أنها تعمل على تخفيفها لاستقرار القواعد الجغرافية والقانونية حول تلك المنطقة. حيث نصت المادة 55 بأن المقصود بالمنطقة الاقتصادية الخالصة إلى ما يلي: (المنطقة الواقعة وراء البحر الإقليمي، والملاصقة له، والتي يحكمها النظام القانوني المميز المقرر في هذا الجزء، وبموجبة تخضع حقوق الدولة الساحلية وولايتها، وحقوق الدول الأخرى وحرياتها، للأحكام ذات الصلة من هذه الاتفاقية). (1).

وبعبارة مجملة يراد بالمنطقة الاقتصادية الخالصة "تلك المنطقة التي تكمن وراء البحر الإقليمي، حيث تكون ملاصقة له، وبين البحار العالية والتي تكون قبلها". وعليه تعتبر المنطقة الاقتصادية الخالصة من الناحية الجغرافية، منطقة وسطى بين بحرين، الأول هو وراء البحر الإقليمي، والثاني هو قبل البحر العالي، وتلك التقسيمات الجغرافية هي الجديد الذي طرأ في اتفاقية قانون البحار لعام 1982م.

أما المادة 56 فقد بينت حقوق الدول الساحلية وولايتها وواجباتها في المنطقة الاقتصادية الخالصة ونصت على أنه ( 1- للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة :  
أ- حقوق سيادية لغرض الاستكشاف واستغلال الموارد الطبيعية، الحية منها وغير الحية، للمياه التي تعلو قاع البحر، ولقاع البحر، وباطن أرضه، وحفظ هذه الموارد وإدارتها، وكذلك فيما يتعلق بالأنشطة الأخرى للاستكشاف والاستغلال الاقتصادي للمنطقة ، كإنتاج الطاقة من المياه والتيارات والرياح.

---

1- United nations convention on the law of the sea,un.

ب- ولاية الدولة الساحلية على الوجه المنصوص عليه في الأحكام ذات الصلة في هذه الاتفاقية فيما يتعلق بما يلي:

1- إقامة واستعمال الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات.

2- البحث العلمي البحري.

3- حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.

ج) الحقوق والواجبات الأخرى المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.

2-تولي الدولة الساحلية في ممارستها لحقوقها وأدائها لواجباتها بموجب هذه الاتفاقية في المنطقة الاقتصادية الخالصة المراعاة الواجبة لحقوق الدولة الأخرى وواجباتها، وتتصرف على النحو يتفق مع أحكام هذه الاتفاقية.

3-تمارس الحقوق المبينة في هذه المادة فيما يتعلق بقاع البحر وباطن أرضه وفقا للجزء السادس(1).

---

1- the international sea convention , un.

وبذلك يتضح لنا أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م قد قسمت الحقوق على المنطقة الاقتصادية الخالصة في المادة 56 إلى ثلاثة أجزاء وهي :

#### أولاً: الحقوق السيادية:

وتكون الحقوق السيادية لغرض الاستكشاف، واستغلال الموارد الطبيعية، الحية منها وغير الحية، للمياه التي تعلو قاع البحر، ولقاع البحر، وباطن الأرض، وحفظ هذه الموارد، وإدارتها، والأنشطة الأخرى للاستكشاف والاستغلال الاقتصادي للمنطقة، كإنتاج الطاقة من المياه والتيارات والرياح.

#### ثانياً : حقوق الولاية :

وتكون حقوق الولاية فيما يتعلق بإقامة واستعمال الجزر الاصطناعية، والمنشآت، والتركيب، وفي البحث العلمي البحري، وفي حماية البيئة البحرية، والحفاظ عليها.

#### ثالثاً: الحقوق والواجبات الأخرى المنصوص عليها في اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

ومن ثم فإنه يتعين التعرض إلى المسائل تم نكرها في المادة 56 من اتفاقية عام 1982 لقانون البحار فيما يتعلق بالمنطقة الاقتصادية الخالصة، وذلك من خلال مطلبين: حقوق والتزامات الدولة الساحلية والدول غير الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة طبقاً لاتفاقية 1982 م (كمطلب أول) ، والأحكام الخاصة بتعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة بين الدول ذات السواحل المتلاصقة أو المتقابلة طبقاً لاتفاقية 1982م (كمطلب ثان).

## المطلب الأول

### حقوق والتزامات الدولة الساحلية والدول غير الساحلية

### في المنطقة الاقتصادية الخالصة طبقاً لاتفاقية 1982 م

#### - تمهيد وتقسيم:

كل حق يقابله التزام، يعمل على حفظ التوازن والاستقرار بين الدول في المجتمع الدولي عامة، وفي علاقات الدولة البحرية بوجه خاص، فلكل دولة حقوق يجب على كافة الدول احترامها، وعليها التزامات ينبغي عليها الإيفاء بها للدول الأخرى، وكل ذلك في إطار القوانين والاتفاقيات الدولية.

وفي هذا المطلب نستعرض حقوق والتزامات الدول الساحلية، وحقوق الدول غير الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة طبقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م، وذلك في فرعين:

فسوف أوضح حقوق الدولة الساحلية وحقوق الدولة غير الساحلية على المنطقة الاقتصادية الخالصة في (الفرع الأول)، وأتناول التزامات الدولة الساحلية والدولة غير الساحلية على المنطقة الاقتصادية الخالصة في (الفرع الثاني) وذلك على النحو التالي:

## الفرع الأول

### حقوق الدولة الساحلية وحقوق الدول غير الساحلية

#### على المنطقة الاقتصادية الخالصة

للدول الساحلية والدول غير الساحلية مجموعة من الحقوق على المنطقة الاقتصادية الخالصة، كفلتها اتفاقية قانون البحار لعام 1982م وهي كالتالي:

#### أولاً: حقوق الدول الساحلية:

1- للدولة الساحلية الحق على الموارد الطبيعية لغرض الاستكشاف، واستغلال الموارد الطبيعية الحية منها وغير الحية، للمياه التي تعلو قاع البحر، ولقاع البحر، وباطن أرضه، وحفظ هذه الموارد وإدارتها، وكذلك فيما يتعلق بالأنشطة الأخرى للاستكشاف والاستغلال الاقتصادي للمنطقة، كإنتاج الطاقة من المياه والتيارات والرياح. وذلك كله نتيجة للتطور التكنولوجي وما له من أبعاد اقتصادية جعل العديد من الدول عدم حصر الأهمية الاقتصادية للبحار والمحيطات في الموارد الحية فقط. وقد كان للتقريب عن المعادن وعن البترول الحظ الأوفر في تغيير النظرة التقليدية لأهمية البحار الاقتصادية. هذا وقد تضمنت المادة 61 من اتفاقية 1982م لقانون البحار بعض المعايير والضمانات التي يجب أن تلتزم بها الدولة الساحلية بهدف الحفاظ على الموارد الحية وإدارتها والانتفاع بها.

2- كما أن للدولة الساحلية الحق في إقامة واستعمال الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات، وإجراء البحث العلمي البحري، وحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وذلك ما نصت عليه المادة 56 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

وطبقاً لنص المادة 60 من الاتفاقية يكون على الدولة الساحلية، وهي بصدد ممارستها لحق الولاية هذا، أن تراعى ما يلي:

1- للدولة الساحلية الولاية الخالصة على هذه الجزر الاصطناعية والمنشآت بما في ذلك الولاية المتعلقة بالقوانين والأنظمة الجمركية والضريبية والصحية وأنظمة السلامة والهجرة.

2- يجب تقديم الإشعار الواجب عن إقامة هذه الجزر الاصطناعية أو المنشآت أو التركيبات كما يجب الاحتفاظ بوسائل دائمة للتنبيه إلى وجودها.

3- يجوز للدولة الساحلية، إذا اقتضت الضرورة ذلك، أن تقيم حول هذه المنشآت مناطق سلامة معقولة، لها أن تتخذ فيها التدابير المناسبة لضمان سلامة الملاحة، وسلامة الجزر الاصطناعية، والمنشآت، والتركيبات.

4- للدولة الساحلية أن تحدد اتساع مناطق السلامة، مع الوضع في الاعتبار المعايير الدولية المعمول بها، ولا تتجاوز هذه المناطق مسافة 500 متر حول هذه المنشآت إلا إذا أجازت ذلك المعايير الدولية المقبولة عموماً أو أوصت به المنظمة الدولية المختصة، ويجب أن يعطى الإشعار الواجب عن مدى مناطق السلامة هذه.

5- لا يجوز للدولة الساحلية أن تقيم الجزر الاصطناعية، والمنشآت، والتركيبات، ومناطق السلامة حولها، إذا ترتب على ذلك إعاقة استخدام الممرات البحرية المعترف بأنها جوهريّة للملاحة الدولية.

6- لا يكون للجزر الاصطناعية، والمنشآت، والتركيبات، وضع الجزر الطبيعية، ولا يكون لها بحر إقليمي خاص بها، كما لا يكون لوجودها أي تأثير على تعيين حدود البحر الإقليمي، أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، أو الجرف القاري(1).

3- ولاية البحث العلمي. لقد بدأ الاهتمام بالبحث العلمي البحري بعد العام 1945م، حينما أعلن الرئيس ترومان سيطرة الولايات المتحدة الأمريكية على مصادر الثروة في قاع الجرف القاري فظهرت الحاجة إلى قواعد تنظم البحث العلمي في هذه المنطقة.

---

1- the international sea convention , un , article 60.

وقد تطرقت المادة 246 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م إلى ولاية البحث العلمي، حيث جاء فيها ما يلي:

1- للدولة الساحلية، وهي تمارس ولايتها في هذا الشأن، الحق في تنظيم البحث العلمي البحري في مناطقها الاقتصادية الخالصة، والترخيص به، وإجرائه، وفقاً للأحكام ذات الصلة في الاتفاقية.

2- يتم العمل بالبحث العلمي في المنطقة الاقتصادية الخالصة بموافقة الدولة الساحلية.

3- تمنح الدولة الساحلية، في الظروف العادية، موافقتها على مشاريع البحث العلمي البحري التي تقوم بها دول أخرى أو منظمات دولية متخصصة في مناطقها الاقتصادية الخالصة، وفقاً لهذه الاتفاقية، للأغراض السلمية وحدها، ومن أجل زيادة المعرفة العلمية بالبيئة البحرية لمنفعة الإنسانية جمعاء، ولهذا يكون على الدولة الساحلية أن تضع من القواعد والإجراءات ما يضمن عدم تأخير هذه الموافقة أو رفضها بصورة غير معقولة.

يستنتج من ذلك أن الظروف العادية هذه قد تكون قائمة رغم وجود علاقات دبلوماسية بين الدولة الساحلية والدولة التي تقوم بإجراء البحث العلمي البحري.

4- يجوز للدولة الساحلية عند ممارستها لصلاحياتها التقديرية أن تحجب موافقتها على قيام دولة أخرى أو منظمة دولية مختصة، بمشروع بحث علمي بحري في المنطقة الاقتصادية الخالصة لهذه الدولة وذلك في الحالات الآتية:

أ- إذا كان للمشروع تأثير مباشر على استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية الحية وغير الحية.

ب- إذا كان المشروع ينطوي على حفر في الجرف القاري لهذه الدولة، أو استخدام المتفجرات، أو إدخال مواد ضارة إلى البيئة البحرية.

ت- إذا كان المشروع ينطوي على بناء، أو تشغيل، أو استخدام الجزر الاصطناعية، والمنشآت، والتركيبات، التي أشارت إليها المادتان 60 و 80 من الاتفاقية (1).

---

1- United nations convention on the law of the sea,un.

ث- إذا كان المشروع يتضمن معلومات مزودة، عملاً بالمادة 248، تتعلق بطبيعة وأهداف المشروع إلا أنها غير دقيقة، أو إذا كانت هناك التزامات على الدولة، أو المنظمة المختصة القائمة بالبحث، لم تف بها تجاه الدولة الساحلية من مشروع بحث سابق(1).

4- حق المطاردة الحثيثة: فقد أشارت الفقرة 2 من المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 م أن للدولة الساحلية حق المطاردة الحثيثة تجاه السفن عندما يكون لدى السلطات المختصة للدولة الساحلية أسباب وجيهة للاعتقاد بأن السفن انتهكت قوانين الدولة الساحلية وأنظمتها، وفقاً لهذه الاتفاقية، على منطقتها الاقتصادية، أو جرفها القاري، بما في ذلك مناطق السلامة المحيطة بالمنشآت المقامة في الجرف القاري(2).

---

1- United nations convention on the law of the sea,un,2005.

2- لعل أبرز القضايا المتعلقة بالمطاردة الحثيثة هي قضية السفينة ( south tomi ) والتي تعود إلى العام 2001 ، حيث كانت مسجلة في دولة توغو، وقد شوهدت وهي تقوم بالصيد غير المصرح به في المنطقة الاقتصادية الخالصة لأستراليا ، وقررت السلطات الأسترالية مطاردتها ، حيث استمرت المطاردة لمدة 14 يوماً ، حيث تبين أن السفينة كانت تحمل على متنها ما قيمته 1.4 مليون دولار من نوع معين من السمك و قامت أستراليا بمصادرة السفينة وتوقيف طاقمها، وبعد بحث القضية، من قبل محكمة العدل الدولية، تبين للمحكمة أن السفينة لم تقوم بالتوقف عندما كانت داخل المنطقة الاقتصادية لأستراليا، إنما خارجها، حيث كانت المطاردة من قبل أستراليا مخالفة لشروط المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 م. للمزيد أنظر الدكتور عامر غسان سليمان فاخوري ، حق المطاردة الحثيثة في البحر: وضوح في القانون الدولي وصعوبات في التطبيق، مجلة الشريعة والقانون، جامعة الإمارات العربية المتحدة ، العدد 49 ، السنة 26 ، يناير 2012، ص 297.

## ثانيا: حقوق الدول الأخرى في المنطقة الاقتصادية الخالصة:

أوضحت المادة 58 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م أن جميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، تتمتع بحرية الملاحة، والتحليق، ووضع الكابلات، ووضع الانابيب المغمورة، وغير ذلك مما يتصل بهذه الحريات من أوجه استخدام البحر، المشروعة دوليا، كتلك المرتبطة بتشغيل السفن والطائرات، وذلك في إطار أحكام الاتفاقية.(1).

ينبغي أن يلاحظ أن الأحكام المتعلقة بأعالي البحار، وغيرها من قواعد القانون الدولي المتصلة بالموضوع، تنطبق على المنطقة الاقتصادية الخالصة بالقدر الذي لا تتنافى فيه مع الأحكام التي أوردها الاتفاقية الجديدة بشأنها، بيد أنه بالرجوع الى المواد من 88 الى 115 من الاتفاقية نراها تقرر وجوب أن تولي الدول غير الساحلية في ممارستها لحقوقها، وأدائها لواجباتها، بموجب الاتفاقية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، المراعاة الواجبة لحقوق الدول الساحلية، وواجباتها، وتمتثل للقوانين والأنظمة التي تعتمد الدولة الساحلية وفقا لأحكام هذه الاتفاقية، وغيرها من قواعد القانون الدولي، بالقدر الذي لا تتنافى به مع أحكام المنطقة الاقتصادية الخالصة كما وردت في الاتفاقية.

وبالتمعن في نص المادتين 69 و 70 من الاتفاقية نجد أنهما قد خصتا الدول غير الساحلية، والدول المتضررة جغرافياً، ببعض الحقوق في المنطقة الاقتصادية وذلك على النحو التالي:

### 1- حقوق الدول غير الساحلية (الحبيسة أو المغلقة):

تعرف الدول الحبيسة بأنها تلك الدول التي تقع بعيدا عن البحار، وليس لها شواطئ، ويبلغ عددها حاليا 28 دولة، أي حوالي خمس أعضاء المجتمع الدولي، يقع معظمها في أفريقيا، تليها أوربا، فآسيا وأمريكا اللاتينية (2) .

---

1- United nations convention on the law of the sea,un,2005.

2-أنظر الأستاذ الدكتور عبدالله الأشعل، الدول الحبيسة ومؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، مجلة النشر العلمي، جامعة الكويت، المجلد 5 ، العدد1،سنة 1981م، ص1.

كما جاءت اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982م متبنيه العديد من مطالب هذه الدول على المنطقة الاقتصادية الخالصة، حيث قننت المادة 69 من الاتفاقية بعض الحقوق التي يجب أن تتمتع بها الدول غير الساحلية على المنطقة الاقتصادية، والضوابط اللازمة لممارسة هذه الحقوق، وذلك على النحو التالي:

أ - يكون للدول غير الساحلية الحق في المشاركة على أساس منصف في استغلال جزء مناسب من فائض الموارد الحية للمنطقة الاقتصادية الخالصة للدول الساحلية الواقعة في نفس المنطقة دون الإقليمية، أو الإقليمية، مع مراعاة ما يتصل بذلك من الظروف الاقتصادية والجغرافية لجميع الدول المعنية (م 69/ الفقرة 1).

ب - تحدد أحكام وصور هذه المشاركة عن طريق اتفاقات ثنائية ، أو إقليمية، ويجب أن يراعى في هذه الاتفاقات بعض الأمور منها:

\* ضرورة تقييد إحداث آثار ضارة بالمجتمعات المتعيشة من صيد الأسماك، أو ضارة بصناعة صيد الأسماك في الدولة الساحلية.

\* مدى مشاركة الدولة غير الساحلية وفقاً لأحكام هذه المادة، أو مدى حقها بموجب الاتفاقات الثنائية، ، أو الإقليمية، القائمة في المشاركة في استغلال الموارد الحية للمناطق الاقتصادية الخالصة للدول الساحلية الأخرى.

\* و مدى مشاركة الدول غير الساحلية الأخرى، والدول المتضررة جغرافياً، في استغلال الموارد الحية للمنطقة الاقتصادية الخالصة للدول الساحلية، وما يترتب على ذلك من حاجة إلى تقييد تحميل أية دولة ساحلية وحدها، أو تحميل جزء منها، عبئاً خاصاً.

\* الحاجة التغذوية لسكان كل من الدول المعنية(1).

---

1- United nations convention on the law of the sea,un,.

ج - عند تقارب قدرة دولة ساحلية على الجنى حداً يمكنها من جنى كل كمية الصيد المسموح بها من الموارد الحية لمنطقتها الاقتصادية الخالصة، يكون على الدولة الساحلية، والدول المعنية الأخرى، أن تتعاون في وضع ترتيبات عادلة ومنصفة، على الصعيد الثنائي، أو دون الإقليمي، أو الإقليمي، لكي تسمح للدول غير الساحلية النامية الواقعة في نفس المنطقة دون الإقليمية، أو الإقليمية، المشاركة في استغلال الموارد الحية للمناطق الاقتصادية الخالصة للدول الساحلية الواقعة في المنطقة دون الإقليمية، أو الإقليمية، وفقاً لما تقتضيه الظروف، وبشروط مرضية لجميع الأطراف (م 3/69).

د - لا يحق للدول غير الساحلية، المتقدمة النمو، المشاركة في استغلال الموارد الحية، إلا في المناطق الاقتصادية الخالصة للدول الساحلية المتقدمة النمو الواقعة في نفس المنطقة دون الإقليمية أو الإقليمية (م 4/69).

هـ - لا تخل الأحكام السابقة، بالترتيبات الأخرى المتفق عليها في المناطق دون الإقليمية، أو الإقليمية، حيث يجوز للدول الساحلية أن تمنح الدول غير الساحلية، الواقعة في نفس المنطقة دون الإقليمية، أو الإقليمية، حقوقاً، متساوية، أو تفضيلية لاستغلال الموارد الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة (م 5/69).

#### - شروط تمتع الدول غير الساحلية بهذه الحقوق :

تضمنت المادتان 71 و 72 من الاتفاقية حالتين لا يحق للدول غير الساحلية فيهما التمتع بالحقوق السابق الإشارة إليها في المادة 69 وهاتان الحالتان هما:

1 - إذا كان اقتصاد الدولة الساحلية يعتمد اعتماداً شبه كلي على استغلال الموارد الحية لمنطقتها الاقتصادية الخالصة، (م / 71)(1).

---

1- United nations convention on the law of the sea,un,.

2 - كذلك، لا يجوز للدولة غير الساحلية أن تتقل حقوق استغلال الموارد الحية طبقاً للمادتين 69 و70، بشكل مباشر أو غير مباشر إلى دولة ثالثة أو إلى رعاياها، سواء بالتأجير أو بالترخيص أو بإقامة مشاريع مشتركة، أو بأية طريقة أخرى يكون لها أثر إحداث ذلك النقل إلا إذا اتفقت الدول المعنية على خلاف ذلك (م/72).

## 2- حقوق الدول المتضررة جغرافياً :

عرفت الفقرة 2 من المادة 70 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 م الدول المتضررة جغرافياً بأنها "الدول الساحلية، بما فيها الدول المشاطئة لبحار مغلقة، أو شبه مغلقة، التي يجعلها موقعها الجغرافي معتمدة في حصولها على إمدادات كافية من السمك لأغراض تغذية سكانها، أو جزء من سكانها، على استغلال الموارد الحية للمناطق الاقتصادية الخالصة لدول أخرى واقعة في نفس المنطقة دون الإقليمية أو الإقليمية، وكذلك الدول الساحلية التي لا تستطيع ادعاء مناطق اقتصادية خالصة خاصة بها".

وقننت المادة 70 من الاتفاقية الحقوق التي تتمتع بها الدول المتضررة جغرافياً على المنطقة الاقتصادية الخالصة للدول الشاطئية وذلك بنصها في الفقرة 1 على أن "للدول المتضررة جغرافياً حق المشاركة على أساس منصف في استغلال جزء مناسب من فائض الموارد الحية للمناطق الاقتصادية الخالصة للدول الساحلية الواقعة في المنطقة دون الإقليمية أو الإقليمية".

وأضافت المادة 70 أن كل هذه الأمور يجب أن تسير في ضوء المراعاة الكاملة لكل ما يتصل بذلك من الظروف الاقتصادية والجغرافية لجميع الدول المعنية، وطبقاً لما تضمنته هذه المادة من أحكام، وما سبق أن قننته المادتان 61 و 62 من الاتفاقية. ثم بينت المادة - في بقية فقراتها - المبادئ الحاكمة لممارسة الدول المتضررة جغرافياً لحقوقها في المنطقة الاقتصادية الخالصة للدول الساحلية، وذلك على نفس النهج الذي سلكته المادة 69 بالنسبة للدول غير الساحلية(1).

---

1- United nations convention on the law of the sea,un.

وتجدر الإشارة إلى أن القيين اللذين أوربتهم المادتان 71 و 72 من الاتفاقية، والسابق الإشارة إليهما، ينطبقان أيضاً على حالة الدول المتضررة جغرافياً، حيث لا تسرى المادة 70 في حالة الدول الساحلية التي يعتمد اقتصادها اعتماداً شبه كلى على استغلال الموارد الحية لمنطقتها الاقتصادية (م/71).

وكذلك لا يجوز نقل حقوق استغلال الموارد الحية المنصوص عليها في المادة (70) بشكل مباشر أو غير مباشر إلى دولة ثالثة، أو إلى رعاياها، سواء بالتأجير، أو بالترخيص، أو بإقامة مشاريع مشتركة، أو بأية طريقة أخرى يكون لها أثر إحداث ذلك النقل، ما لم تتفق الدول المعنية على خلاف ذلك(1).

---

1- United nations convention on the law of the sea,un.

## الفرع الثاني

### التزامات الدول الساحلية والدول غير الساحلية

#### في المنطقة الاقتصادية الخالصة

الحقوق تقابل بالالتزامات، وذلك ما أوضحتها وبينته اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982م، بشأن المنطقة الاقتصادية الخالصة ، فمثلما كفلت الاتفاقية سالفه الذكر مجموعة من الحقوق لتلك الدول ، فأنها نصت في المقابل على مجموعة من الالتزامات يجب على الدول تنفيذها. وذلك على النحو التالي:

#### أولاً: التزامات الدول الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة:

- 1- القيام بالإخطار عما يتم انشاؤه من جزر صناعية أو منشآت، ووضع علامات للتحذير من وجودها، وإلا وجب إزالتها كاملة.
- 2- منح الموافقة على مشاريع البحث العلمي التي تقوم بها الدول الأخرى والمنظمات الدولية بوضع القواعد والإجراءات المناسبة، مع الاحتفاظ بحقوقها في المشاركة في هذه المشاريع.
- 3- التعاون من أجل حظر الاستغلال المفرط للمواد الحية.
- 4- العمل على تشجيع الانتفاع الأمثل بهذه الموارد.
- 5- الاتفاق على تعيين حدود المنطقة الاقتصادية مع الدول الساحلية المقابلة أو المتجاورة وفقاً للمادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية (1).

---

1- أنظر الدكتور محمد السعيد الدقاق و الدكتور مصطفى سلامة حسين ، القانون الدولي المعاصر، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1997 م، ص 343-344.

## ثانياً: التزامات الدول غير الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة:

كما للدول غير الساحلية حقوق في المنطقة الاقتصادية الخالصة فإنه يقع على عاتقها أيضاً مجموعة من الالتزامات ، وذلك طبقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982م لقانون البحار، وتكمن تلك

الالتزامات فيما يلي:-

1 - التزام الدول غير الساحلية التزاماً عاماً بوجوب مراعاة حقوق الدول الساحلية وواجباتها المراعاة الواجبة، وذلك عند ممارستها لحقوقها وأدائها لواجباتها طبقاً لهذه الاتفاقية في المنطقة الاقتصادية الخالصة. وكذلك ضرورة الامتثال للقوانين والأنظمة التي تعتمدها الدول الساحلية وفقاً لأحكام الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي (م 58 / 3).

2 - الالتزام بأن يحترم رعايا الدول غير الساحلية الذين يقومون بالصيد في المنطقة الاقتصادية الخالصة تدابير الحفظ والشروط والأحكام الأخرى الثابتة في قوانين وأنظمة الدولة الساحلية، والتي تكون متماشية مع الاتفاقية (م 4/62).

3 - التزام الدول غير الساحلية، وكذلك المنظمات الدولية، عند عزمها القيام بأعمال بحث علمي في المنطقة الاقتصادية الخالصة لإحدى الدول الساحلية، أن تقوم بتزويد هذه الدولة بالمعلومات المناسبة عن هذا البحث العلمي (م / 248).

4 - التزام هذه الدول، تمشياً مع الالتزام العام بحماية البيئة البحرية من التلوث، بأن تعمل على حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها. أما بالنسبة عن كيفية طرق تسوية المنازعات الناشئة عن مسألة تحديد الحدود البحرية، فإن أساس حل المنازعات حول إسناد الحقوق والولاية في المنطقة الاقتصادية الخالصة فقد أوضحتها المادة 59 في أن الحالات التي لا تسند فيها هذه الاتفاقية إلى الدولة الساحلية، أو إلى الدول الأخرى حقوقاً أو ولاية داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة، وينشأ فيها نزاع بين مصالح الدولة الساحلية و أية دولة أخرى ، ينبغي أن يحل النزاع على أساس الإنصاف، وفي ضوء كافة الظروف ذات الصلة، مع مراعاة أهمية المصالح موضوع النزاع بالنسبة إلى كل من الأطراف، وإلى المجتمع الدولي ككل(1).

---

1- United nations convention on the law of the sea,un.

## المطلب الثاني

### الأحكام الخاصة بتعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة

#### بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة

#### طبقا لاتفاقية 1982

تكتسب الدول ذات السواحل المتقابلة، والدول ذات السواحل المتلاصقة، وضعاً خاصاً لدى مشرعي القانون الدولي للبحار، وذلك لما لها من وضعية جغرافية وفنية تختلف عن باقي الدول، بحكم التقارب والتداخل بين سواحلهم، والتي يصعب، بل يشق، على المختصين في بعض الأحيان دقة التحديد الجغرافي . ويتضح ذلك جلياً بعد زياده التي حصلت للمساحات المائية التي تمتد إليها سيادة الدولة الساحلية مع إقرار اتفاقية قانون البحار لعام 1982م، بالإضافة إلى إمكانية حدوث تعارض بين أنشطة الدول، لا سيما منطقة الصيد وغيرها، ناهيك عن رغبة الدول الساحلية في مباشرة أنشطتها المختلفة في الامتدادات البحرية الخاضعة لسيادتها، منها على سبيل المثال: أعمال التنقيب، والاستكشاف، والبحث العلمي، وغيرها من الأنشطة والتي تكون للدولة عليها حق سيادة أو ولاية في النطاق البحري الخاضع لها.

ولعل دول البحر الأبيض المتوسط تعتبر أحد الأمثلة على الدول الساحلية ذات السواحل المتقابلة، ومنها على سبيل المثال جمهورية مصر العربية، وتقابلها ساحلياً كل من قبرص وتركيا واليونان، في المنطقة الاقتصادية الخالصة، ومن ذلك قيام مصر في بعقد اتفاقيات ثنائية تنظم تلك المنطقة بينها وبين قبرص في عام 2003م و الحدود الساحلية بين كل من بيروت وتشيلي، والتي لم تنته بعقد اتفاقية ثنائية بينهما، إنما حسمت عن طريق محكمة العدل الدولية في عام 2014م.

ومن هذا المنطلق أفردت اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982م مجموعة من المواد المنظمة لتحديد ذلك التقارب بين سواحل تلك الدول بالشكل الذي يعمل على تنظيم الحدود البحرية بين تلك الدول بشكل عادل ومنصف ومقبول، من قبل الدول ذاتها بشكل خاص، والمجتمع الدولي بشكل عام . حيث أوضحت المادة 74 من الاتفاقية الأحكام الخاصة بتعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة، والتي تكمن في:

أ - أن يتم تعيين حدود المنطقة الاقتصادية بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة من خلال الاتفاق بين الدول المعنية على أساس القانون الدولي، كما أشير إليه في المادة 38 (1) من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية، وذلك من أجل التوصل إلى حل عادل ومنصف بين الأطراف.

ب - إذا تعذر التوصل إلى اتفاق خلال فترة زمنية معقولة، كان على الدول المعنية أن تلجأ إلى الإجراءات المنصوص عليها في الجزء الخامس عشر من الاتفاقية (وهو المتعلق بتسوية المنازعات).

ج - إلى أن يتم التوصل إلى اتفاق، وفقاً لما هو منصوص عليه في الفقرة الأولى من المادة 74، يكون على الدول المعنية أن تبذل، بروح من التفاهم والتعاون، قصارى جهدها للدخول في ترتيبات مؤقتة ذات طابع عملي، وأن تعمل خلال هذه الفترة الانتقالية على عدم تعريض التوصل إلى الاتفاق النهائي للخطر أو إعاقته، وألا تتطوي هذه الترتيبات المؤقتة على أي مساس بعملية التعيين النهائي للحدود.

د - إذا وجد اتفاق ساري النفاذ بين الدول المعنية، يفصل في المسائل المتعلقة بتعيين حدود المنطقة الاقتصادية وفقاً لما تضمنه هذا الاتفاق من أحكام<sup>(2)</sup>.

---

1- تنص المادة 38 من نظام محكمة العدل الدولية على التالي "1- وظيفة المحكمة أن تفصل في المنازعات التي ترفع إليها وفقاً لأحكام القانون الدولي، وهي تطبق في هذا الشأن: (أ) الاتفاقات الدولية العامة والخاصة التي تضع قواعد معترفاً بها صراحة من جانب الدول المتنازعة. (ب) العادات الدولية المرعية المعتبرة بمثابة قانون دل عليه تواتر الاستعمال. (ت) مبادئ القانون العامة التي أقرتها الأمم المتحدة. (ث) أحكام المحاكم ومذاهب كبار المؤلفين في القانون الدولي العام في مختلف الأمم، ويعتبر هذا أو ذاك مصدر احتياطياً لقواعد القانون وذلك مع مراعاة أحكام المادة 59، لا يترتب على النص المتقدم ذكره أي إخلال بما للمحكمة من سلطة الفصل في القضية وفقاً لمبادئ العدل والإنصاف متى وافق أطراف الدعوى على ذلك.

2- United nations convention on the law of the sea, un.

لقد أوضحت المادة 74 من الاتفاقية السابق ذكرها أنه للتوصل إلى حل منصف بين الدول ذوات السواحل المتلاصقة وبين الدول ذوات السواحل المتقابلة ، لابد من اتباع مجموعة من الحلول التي من شأنها أن تصل إلى حل توافقي ترتضي به الدول وتعمل من خلاله . فأشارت المادة إلى أنه أولاً لابد من الدول تطبيق أسس القانون الدولي والمنكورة بشكل خاص في المادة 38 من ميثاق محكمة العدل الدولية ، فإذا تعذر ذلك على الدول خلال فترة معينة فإنها تلجأ إلى نظام تسوية المنازعات بالوسائل السلمية المذكورة في الجزء الخامس عشر من اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982م من المادة 279 إلى المادة 296 ، والتي توضح من خلالها سلسلة من الإجراءات التي يجب على الدول اتخاذها أو اتباعها، منها على سبيل المثال: ضرورة اللجوء إلى المحكمة الدولية لقانون البحار، أو اللجوء إلى محكمة العدل الدولية، أو إلى التحكيم. وأخيراً على الدول أن تبذل قصارى جهدها في اتخاذ ترتيبات وقتية ذات طابع عملي(1).

---

1-United nations convention on the law of the sea,un.

وطبقا للمادة 57 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م فإن عرض المنطقة الاقتصادية الخالصة قد حدد بالشكل الذي لا يزيد عن 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي(1).

وهو ما أخذت به محكمة العدل الدولية في العديد من القضايا الخاصة بتحديد المنطقة الاقتصادية الخالصة بين الدول خاصة، وتعيين الحدود البحرية عامة. ومن أمثلة ذلك الحكم الصادر من قبل محكمة العدل الدولية في 19 تشرين الثاني/ نوفمبر 2012 حول النزاع الإقليمي وتعيين الحدود البحرية بين كل من : (نيكاراغوا ضد كولومبيا) (2).

---

1- بعض الأمثلة على مساحة المياه الإقليمية + المنطقة الاقتصادية الخالصة لبعض الدول : الولايات المتحدة 11,351,000 كم<sup>2</sup> فرنسا 11,035,000 كم<sup>2</sup> أستراليا 10 648 250 كم<sup>2</sup> روسيا 7,566,673 كم<sup>2</sup> كندا 5,599,077 كم<sup>2</sup> اليابان 4,479,358 كم<sup>2</sup> نيوزيلندا 4,083,744 كم<sup>2</sup> المملكة المتحدة 3,973,760 كم<sup>2</sup> البرازيل 3,660,955 كم<sup>2</sup> تشيلي 2,017,717 كم<sup>2</sup> البرتغال 1,727,408 كم<sup>2</sup> الهند 1,641,514 كم<sup>2</sup> جنوب أفريقيا 1,535,538 كم<sup>2</sup> موريشيوس 1,284,997 كم<sup>2</sup> مدغشقر 1,225,259 كم<sup>2</sup> الأرجنتين 1,159,063 كم<sup>2</sup> الصين 877,019 كم<sup>2</sup>.

2- Summaries of judgments, Advisory opinions and orders of the international court of justice, codification division ,office of legal affairs, united nations ,2015.

## المبحث الرابع

### حدود منطقة أعالي البحار

#### - تمهيد وتقسيم:

يبدو أن الاستقرار على قاعدة قانونية تحدد منطقة حرة للبحار مسألة في غاية الصعوبة والأهمية، خصوصاً في ظل التطور السريع الذي يشهده العالم على مختلف الأصعدة العلمية والأدبية والتكنولوجية، وهذه الصعوبة ليست وليدة اليوم، فمنذ زمن ومسألة تعيين الحدود البحرية محل الشد والجذب، لم ينهه انتهاء الصراعات التاريخية واقعياً، وإنما انتقل الجدل من ساحات الصراع الحربي إلى قاعات اجتماع اللجان المعنية بتقنين أوضاع الحدود على نحو مقبول دولياً، حتى حسمته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م.

ولكن يبدو أن الاستقرار الذي حققته اتفاقية قانون البحار عرضة للاهتزاز، واحتمال إعادة البحث، مع هذه التطورات التي تجتاح العالم، هذا ما يبشر به الأب الروحي لقانون البحار الدبلوماسي المالطي أرفيد باردو، إذ يتوقع أن تكون هناك حاجة إلى "نظام دولي جديد" لتنظيم "المشاكل التي يولدها تقدم العلوم والتكنولوجيا"، وضمان التكافؤ في توزيع الحصص في عالم تزداد فيه المنافسة. لكن، ولأسباب عدة، لم تتجسد رؤيته عن أعالي البحار على أرض الواقع إلا في العام 1982م، وظلّت غير واضحة المعالم(1).

---

1- See the global ocean commission, At ( [www.un.com](http://www.un.com)).

وقد ذكر السيد أرفيد باريدو في إحدى محاضراته تلك الهواجس والمخاوف التي كانت تشغله فيما يتعلق بتحديد وتعيين الحدود البحرية في القانون الدولي العام بقوله " لكن فيما يتعلق بالمحيطات، حان الوقت للاعتراف، كمبدأ أساسي من مبادئ القانون الدولي، بأن لدى البشرية مصلحة جامعة ومشتركة في الحفاظ على نوعية البيئة البحرية والتنمية العقلانية والمتكافئة لمواردها التي تقع خارج المياه الإقليمية. لا يعني هذا تجاهل مصالح الدول، بل الإقرار بأنه لا يمكن حماية هذه المصالح في المدى الطويل إلا ضمن إطار منظومة دولية راسخة من التعاون الوثيق بين الدول"(1).

وسوف أتناول " تحديد منطقة أعالي البحار" في مطلبين ، (المطلب الأول ) أتكلم فيه عن ماهية أعالي البحار، و(المطلب الثاني) يتناول تعريف واستعمالات أعالي البحار طبقا لاتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982م.

---

1- Arvid Pardo ,The Common Heritage: Special Papers on Oceans and World Order, 1967-1974 (Valetta, 1975),p.g 176.

## المطلب الأول

### ماهية أعالي البحار

- تمهيد وتقسيم :

تضمن تقرير لجنة القانون الدولي (1) في شأن البحار الذي أعدته في دورتها الثامنة، التي عقدت ما بين 13 أبريل و 4 يونيو سنة 1956م، مشروعاً نهائياً لتقنين دولي يقع في سبع وثلاثين مادة، وينقسم إلى قسمين. الأول يتناول البحر الإقليمي، ويتفرع إلى ثلاثة فروع: فرع عام، حدود البحر الإقليمي ، وحق المرور البريء. والقسم الثاني يتناول أعالي البحار، ويتفرع كذلك إلى ثلاثة فروع: النظام العام، المنطقة المجاورة، والعتبة القارية. وأقرت الجمعية العامة في دورتها الحادية عشرة بتاريخ 21 فبراير سنة 1957 م توصية اللجنة، وأعربت عن ضرورة الدعوة إلى عقد المؤتمر المذكور، وتركت للأمين العام حرية اختيار مكان المؤتمر، والذي تقرر عقده في مستهل 1958 م، وأنهى إلى إقرار أربع اتفاقيات ، لكن المؤتمر لم يفصل في أهم نقاط الخلاف التي تتنازع نظام البحار، وهي: اتساع البحر الإقليمي، ومناطق صيد الأسماك، مما أدى إلى دعوة الجمعية العامة بضرورة عقد مؤتمر ثانٍ لاستئناف النظر في هاتين النقطتين إلى أن تم عقد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م (2) والتي استقر من خلالها المجتمع الدولي على الأسس القانونية لأعالي البحار، وعلى التنظيم الدولي لهذه المنطقة بالشكل الذي ترضيه جميع الدول .

وفيما يلي أعالج " ماهية أعالي البحار" في فرعين، (الفرع الأول) أوضح فيه مدلول حرية أعالي البحار، أما (الفرع الثاني) فاستعرض فيه مبدأ حرية أعالي البحار.

---

1- The Statute of the International Law Commission was adopted by the General Assembly in resolution 174 of 21 November 1947.

2- راجع الدكتور صالح محمد بدر الدين ، محاضرات في القانون الدولي العام ، مرجع سابق ، ص 127.

## الفرع الأول

### مدلول حرية أعالي البحار

لم يستقر مبدأ حرية البحار كقاعدة من قواعد القانون الدولي العام إلا في منتصف القرن التاسع عشر، أما قبل ذلك فقد كانت كل الدول البحرية تدعي السيادة على الأجزاء من البحار المقابلة لشواطئها، وأحيانا على بعض المناطق الممتدة لمسافات بعيدة عنها. فأدعت روما السيادة على البحر الأبيض المتوسط، وأدعت البندقية السيادة على بحر الأدرياتيك، وأدعت البرتغال السيادة على بحار غربي أفريقيا وحرمت الملاحة فيها على السفن الأجنبية، وكانت تطارد من تحاول منها الوصول إلى الهند عن هذا الطريق وتشنق بحارتها، وطلبت إنجلترا من المراكب الأجنبية التي تريد الملاحة في البحار المحيطة بها في المحيط الأطلسي الحصول على إذن سابق منها، وفرضت عليها أن تبدأ سفنها بالتحية البحرية، كما أعطت لنفسها حق تولي أعمال البوليس بالنسبة إلى جميع المراكب التي تمر في هذه البحار(1).

ذلك كله جعل العديد من الدول تضيق ذرعا بهذه التصرفات، ولم تكن التجارة، والتي كانت تعتمد في حركتها على البحار بشكل أساسي، في مأمن من ذلك التعنت، فعانت تجارة هولندا مع جزر الهند الشرقية التي كانت تقوم بالنصيب الأكبر فيها شركة الهند الهولندية الأمرين فطلب مساهمو هذه الشركة إلى الفقيه ( جروسيوس ) أن يدافع عن حقوقهم ضد البرتغاليين فكتب كتابة عن الحق سنة 1605 م ضمنه فصلا عن ( البحر الحر ) ذكر فيه أن البحر لا يمكن أن يكون محل ملكية (2).

---

1- راجع الدكتور علي صادق أبو هيف ، القانون الدولي العام، مرجع سابق ، ص 327.

2- حق الملكية هو ما يخول للمالك من سلطه استعمال الشيء المملوك له واستغلاله والتصرف فيه أيا كان نوعه، للمزيد حول حق الملكية أنظر الدكتور محمد عبدالعال، مبادئ القانون ، جامعة البحرين ، مملكة البحرين، 2003، ص 299.

لأن الشيء الذي يقبل الملكية هو الشيء الذي يقبل الاحتباس المستمر حتى يمكن الممالك أن يتمتع عليه بسلطان الاستعمال والاستغلال والتصرف، أما البحر فلا يقبل الملكية لسببين هما: عدم حيازته حياة مستمرة، وعدم قابلية ما يحتويه من ثروة للنفاذ والاستهلاك.

ذلك كله دعا ملك إنجلترا إلى دعوة الفقيه ( جون سلدن ) للرد على الفقيه الهولندي ( جروسيوس ) والذي قام بتأليف كتابه المعروف ( البحر المغلق ) الذي هاجم فيه فكرة البحر الحر، ودافع عن صلاحية البحر للحياة الخاصة والملكية، مؤيدا ذلك بقوله بما ثبت على مر التاريخ من سيادة كافة ملوك إنجلترا للبحار، وسيادتهم الفعلية عليها دون قيد من حيث الحدود، كما نكر أن إقرار الجماعة الدولية بفكرة البحار التاريخية التي تفيد تملك بعض الدول لخلجان تمتد لمسافات بعيدة في البحر تؤيد نظريته (1).

---

1- أنظر الدكتور محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف ، الإسكندرية ،

## الفرع الثاني

### مبدأ حرية أعالي البحار

رأينا كيف أن الفقيه الهولندي " غروسيوس " يقف على نقيض رأي الفقيه الإنجليزي " جون سلدن " في طبيعة " البحر الحر " وقد مثل قول كل من " غروسيوس " و " جون سلدن " اتجاهًا، وجد له مناصرين من فقهاء القانون المشتغلين بالبحث في طبيعة البحر المفتوح، هل يعد من المباحات أو أنه من الأموال المشتركة(1).

فرأى بعض الفقه أن " البحر الحر " يخرج عن الأشياء القابلة للدخول في النمة، فهو من المباحات التي لا تخضع لملك خاص قط. ويعيب هذا الرأي عجزه عن تفسير بعض التصرفات التي يقرها القانون الدولي العام، ومن ذلك حق الدولة المعتدى عليها في المطاردة في البحر المفتوح، وإلقاء القبض على القراصنة في هذا البحر، وتوقيع الجزاء على القراصنة بموجب ما هو مقرر في القوانين الوطنية.

ومال بعض الفقه إلى اعتبار البحر المفتوح من قبيل المال المشترك، أي أنه من قبيل الملك العام الذي يعطى الدول كافة حقوق استعماله، وغل جميع الأيدي عن فرض السيطرة الخاصة عليه، ويعيب هذا الرأي أيضا أن فكرته تستلزم إيجاد إشراف دولي مشترك على البحر المفتوح وخضوع هذا البحر المفتوح، لتشريع موحد، وبوليس موحد، وعدالة موحدة، في حين أن ذلك يخالف ما يجري عليه العمل الدولي الآن(2).

---

1- المال لغة : هو ما يملكه الإنسان ، وهو كل ما يقبل الملكية سواء كان المال عيناً أم منفعة ، فالمال هو كل شيء متقوم يمكن حيازه والانتفاع به على الوجه الشرعي سواء كان هذا الشيء مادياً كالأعيان المالية كالأراضي والمباني أو كان شيئاً معنوياً كالمنافع، والاختراع، وحق الامتياز، والاسم التجاري، وبراءة الاختراع، والحقوق الصناعية والفنية والأدبية. للمزيد انظر الدكتور رضا محمد عيسى ، نظام الملكية والأموال في الشريعة الإسلامية والقانون ، كلية الدراسات التطبيقية وخدمة المجتمع، جامعة الملك سعود، الرياض ، 1430-1431 هـ، ص 8.

2- راجع الدكتور محمد طلعت غنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة ، مرجع سابق ، ص 163.

ولعل الراجع في تلك المسألة أن أعالي البحار تعتبر مالاً مخصصاً للانتفاع المشترك، وليس مالاً مشتركاً، أو مالاً مباحاً، وذلك لأن اعتبارها مالاً مباحاً يستتبعه إمكان تملكها عن طريق الاستيلاء، وهو أمر غير مقبول بالنسبة للبحار، ولأن اعتبارها مالاً مشتركاً معناه أنها تدخل في الملكية المشتركة للدول، والثابت أنها لا تدخل في ملكية أحد، وأن الاشتراك الخاص بها ينصب على الانتفاع ليس إلا(1).

---

-1 راجع الدكتور علي صادق أبو هيف ، القانون الدولي العام ، مرجع سابق ، ص 327.

## المطلب الثاني

### تعريف واستعمالات أعالي البحار

#### طبقا لاتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982م

#### - تمهيد وتقسيم:

منذ أن عقد مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار دورته الأولى التنظيمية في نيويورك سنة 1973م وبحث البحار العالية يشغل وفوده، الذين ما فتوا يتداولونه في فنزويلا في صيف 1974م، ثم في جنيف 1975م، فنيويورك 1977م، وصولا إلى عقد اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982م لقانون البحار التي وقع عليها مندوبو 117 دولة فضلا عن مجلس الأمم المتحدة لنامبيا وجزر الكوك، وذلك في مدينة جمايكا(1). وقد عالجت الاتفاقية أحكام منطقة البحار بشكل تفصيلي في بابها السابع، وتحديداً المواد 86 إلى 120، أوضحت من خلالها تعريف أعالي البحار، واستعمالاته بشكل دقيق (2).

وفيما يلي أعالج من أحكام أعالي البحار تعريف أعالي البحار طبقا لاتفاقية 1982م في ( الفرع الأول)، ثم استعمالات أعالي البحار طبقا لاتفاقية 1982م في فرع ثان.

---

1- أنظر الدكتور إبراهيم محمد الدمعة، أحكام القانون الدولي ( لقاع البحار والمحيطات وباطن أرضها خارج حدود الولاية الوطنية) ، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987 م ، ص 104.

2- The united nations convention , un.

## الفرع الأول

### تعريف أعالي البحار طبقا لاتفاقية 1982 م

إن اتفاقية 1958م لقانون البحار، واتفاقية 1982م لقانون البحار، كل منهما تناول أعالي البحار بالبيان. فالمادة 87 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982م نصت على الآتي:"

1- إن أعالي البحار هي بحار مفتوحة لجميع الدول، ساحلية كانت أم غير ساحلية ، وتمارس حرية أعالي البحار بموجب الشروط التي تبينها هذه الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى، وتشتمل فيما تشتمل بالنسبة إلى كل من الدول الساحلية وغير الساحلية، على :

(أ) حرية الملاحة.

(ب) حرية التحليق.

(ت) حرية وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة ، بمراعاة الجزء السادس.

(ث) حرية إقامة الجزر الاصطناعية وغيرها من المنشآت المسموح بها بموجب القانون الدولي، بمراعاة الجزء السادس.

(ج) حرية صيد الأسماك ، بمراعاة الشروط المبينة في الفرع الثاني.

(ح) حرية البحث العلمي، بمراعاة الجزئين السادس والثالث عشر.

2-تمارس هذه الحريات من قبل جميع الدول مع إيلاء المراعاة الواجبة لمصالح الدول الأخرى في ممارستها لحرية أعالي البحار، وكذلك الاعتبار الواجب لما تنص عليه هذه الاتفاقية من حقوق فيما يتعلق بالأنشطة في المنطقة" (1).

---

1- The united nations sea convention , un, article 87.

وبمقارنة بسيطة بين اتفاقية قانون البحار لعام 1958 م وبين اتفاقية قانون البحار للعام 1982 م يتضح لنا التالي، فالأولى تعرفه بأنه " المناطق البحرية التي لا تعد من البحار الإقليمية أو البحار الوطنية" . أما المادة 87 من الاتفاقية الثانية فتخرج من نطاق البحر العام جميع أجزاء البحر غير المشمولة في البحر الإقليمي والمياه الداخلية. وتتناول بشكل خاص الحريات في أعالي البحار، وحق الدولة في تحديد شروط رفع علمها على سفن أجنبية مع الإشارة الى الشرط المثير للجدل القاضي بوجود " صلة حقيقية" وحقوق دولة العلم، والتزاماتها، والقرصنة، وحق الزيارة، وحق المطاردة، وارساء الكابلات، وأنابيب المغمورة في البحر، وتتضمن أيضا أحكاما مبتكرة ورائدة للغاية بشأن التلوث الناتج عن تصريف النفط والنفايات المشعة(1).

وعليه فإنه يقصد بأعالي البحار أو " البحار العالمية" هي " كل أجزاء البحار التي لا تدخل في البحر الإقليمي، أو في المياه الداخلية لدولة من الدول، وكذلك فإن المياه وراء المنطقة الاقتصادية تدخل من ضمن نطاق أعالي البحار، وبمعنى آخر فإن المقصود بهذه المياه أجزاء البحار التي لا تخضع لسيادة الدولة الساحلية"(2).

---

1- Tolo Trefes, An article ( Geneva conventions of sea 1958 ) united nations  
Audiovisual library of international law, united nations,2010.

2- أنظر المستشار ابراهيم محمد الدغمة ،القانون الدولي الجديد للبحار ( المؤتمر الثالث واتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار) دار النهضة العربية ، القاهرة عام 1998، ص 304.

## الفرع الثاني

### استعمالات أعالي البحار طبقا لاتفاقية 1982 م

أثمر اتفاق المجتمع الدولي على مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار تقرير أوجه استعمال تتمكن الدول الساحلية وغير الساحلية من القيام بها، وهذه الأوجه وردت مجملة بالمادة 87 ثم وردت تفصيلاتها في المواد 90-115 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م، وأبرز تجليات استعمال أعالي البحار هي: (1).

#### أولاً: حرية الملاحة :

لعلنا لا نغالي إن اعتبرنا حرية الملاحة من الحريات الفطرية التي يمارسها بنو البشر منذ فجر التاريخ، فالإبحار مصدر رزق للبعض، ووسيلة تنقل للبعض الآخر، فالبحر مرتبط بالإنسان ارتباط وثيق ، نتأمل ذلك في قوله عز من قائل " وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَاجِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلِعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ " (2). فحرية الانسان في الملاحة عبر البحار من الحريات القديمة جدا، وقد تطورت عبر التاريخ من العرف الى التقنين، وبدونها لا يمكن ممارسة أي حرية من الحريات الأخرى المنصوص عليها في المادة 87 من اتفاقية الامم المتحدة لعام 1982 م. وكذلك هو الحال في حرية الملاحة في أعالي البحار، فمراكب جميع الدول والشعوب لها الحق في الملاحة الحرة في أعالي البحار دون أن تخضع في ذلك لغير ما تفرضه على كل منها قوانين الدولة التابعة لها من إجراءات وشروط (3).

---

1- The united nation's sea conventions , un.,

2- آيه رقم 14 من سورة النحل - القرآن الكريم.

3- راجع الدكتور علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، مرجع سابق ، ص 329 ،

- وأنظر ايضاً :

Ahmed Abou al-wafa ,Public international law ,legal deposit(18549/2001)

printed in Egypt, first edition 2002,p.g.320.

وهذا ما أكدته المادة 90 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 م والتي نصت على أن " لكل دولة، ساحلية كانت أم غير ساحلية، الحق في ان تدير سفنا في البحار العامة تحت علمها" (1).

والنص صريح في أن الملاحة في أعالي البحار حق عام، فلم يقصر هذا الحق على الدول الساحلية فقط، إنما أعطى الحق للدولة غير الساحلية أو ما يطلق عليها ( الدولة الحبيسة ) الحق أيضا في استخدام اعالي البحار لتسيير سفنها .

كما أوضحت المادة 91 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م أنه يجب أن يكون لكل سفينة علم، وأنه يجب أن يكون هناك رابط فعلي وحقيقي بين الدولة وتلك السفينة، وأن تصدر الدولة للسفن التي منحتها حق رفع علمها الوثائق الدالة على ذلك.

وعليه يتضح أن تشريعات الدولة التي ترفع السفينة علمها هي التي تنظم نشاط السفينة، وهي المختصة بأي آثار قانونية قد تحدث للسفينة التي ترفع علمها. وتنقسم السفن إلى قسمين رئيسيين من حيث غرض الاستعمال، هما السفن العامة والسفن الخاصة، فالأولى هي التي تستعملها الدولة لغير الأغراض التجارية، أما الثانية أي الخاصة فهي تستعمل لأغراض التجارة أو لخدمة النقل. والسفن العامة إما أن تكون سفنا حربية، وإما أن تكون غير حربية تملكها الدولة، أو تديرها لأغراض غير تجارية. وتتمتع السفن العامة بقسميها بوضع قانوني خاص يميزها عن السفن الخاصة من حيث معاملتها في أعالي البحار، حيث تحيطها حصانة كاملة تجاه اختصاص أية دولة أخرى غير دولة العلم (2).

---

1- The united nations conventions, un.,

2- راجع الدكتور عبدالكريم علوان ، القانون الدولي العام ( الكتاب الأول) ، مرجع سابق ، ص 474.

وعلى الرغم من وجود نص صريح وواضح في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 م بحرية الملاحة لكل الدول، ساحلية أكانت أم غير ساحلية، ألا أن مبدأ حرية الملاحة يقضي بأن تمتنع الدول عن القيام في أعالي البحار بأعمال من شأنها أن تعرقل استعمال الدول الأخرى لحقوقها المقررة في القانون الدولي، ومن ذلك المطالبة بمنع استعمال البحار العالية لأغراض حربية تعرض لمصالح الدول الأخرى ، كإجراء التجارب النووية والصاروخية مثلاً(1) لما لها من تأثير إشعاعي يغمر مساحات واسعة من المحيطات تجعلها غير صالحة للملاحة، وتلحق أضراراً بالغه بالثروة البحرية(2).

---

1- مثال عليها: معاهدة حظر تجارب الأسلحة النووية في الجو، وفي الفضاء الخارجي، وتحت الماء 1963م، في أغسطس ( 1963م ) وقد وقع على هذه المعاهدة كل من الولايات المتحدة الأمريكية، والاتحاد السوفيتي السابق، والمملكة المتحدة، وتحظر المعاهدة على أطرافها، القيام بأي تفجير لتجربة سلاح نووي ، سواء أكان على سطح الأرض، أم في الجو، أم في الفضاء الخارجي، أم تحت الماء - بما يشمل المياه الإقليمية، أو أعالي البحار، أو أي مجال آخر- إذا كان هذا التفجير يؤدي إلى وجود مخلفات مشعة خارج حدودها الإقليمية. للمزيد، أنظر الموقع الرئيسي للأمم المتحدة، [www.un.org](http://www.un.org) .

2- راجع الدكتور محمد المجنوب ،القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 362 .

وفيما وراء الخطر من استعمال أعالي البحار لأغراض حرية تعرض مصالح الدول الأخرى للخطر فإن المادة 92 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م والتي تنص على " الوضع القانوني للسفن " بأنه :

" 1- تبحر السفينة تحت علم دولة واحدة فقط، وتكون خاضعة لولايتها الخالصة في أعالي البحار إلا في الحالات الاستثنائية المنصوص عليها صراحة في معاهدات دولية أو في هذه الاتفاقية، ولا يجوز للسفينة أن تغير علمها أثناء رحلة ما، أو أثناء وجودها في ميناء زيارة، إلا في حالة نقل حقيقي للملكية، أو تغيير في التسجيل.

2- لا يجوز للسفينة التي تبحر تحت علمي دولتين أو أعلام أكثر من دولتين، مستخدمة أيهما أو إياها وفقاً لاعتبارات الملاءمة، أن تدعي لنفسها أي جنسية من هذه الجنسيات، أو أي دولة أخرى، ويجوز اعتبارها في حكم السفينة عديمة الجنسية<sup>(1)</sup>. وموجب النص أن العلم يعتبر وسيلة مادية لإثبات جنسية السفينة، فالسفينة ووفقاً للنص السابق لا يجوز أن تبحر إلا تحت علم دولة واحدة فقط، ولا يجوز طوال فترة إبحارها أن تغير علمها إلا في حالة نقل حقيقي لملكية السفينة أو تغيير للتسجيل. وقد أوضحت الفقرة الثانية من المادة المذكورة أعلاه، بشكل لا لبس فيه، إلى أنه لا يجوز للسفينة أن تبحر تحت علمي دولتين أو أعلام أكثر من دولتين، تكيفها حسب ملائمتها وإلا اعتبرت السفينة في حكم عديمة الجنسية<sup>(2)</sup>.

---

#### 1- The united nations conventions, un.

2- ذهب الاتجاه الغالب من الفقه إلى إنكار تمتع الأشياء بالجنسية، ويرى أنصار هذا الاتجاه أنه بالرغم أن العمل يجري على إلحاق وصف الجنسية ببعض الأشياء كالسفن والطائرات، فيقال إن هذه سفينة مصرية، وإن تلك طائرة فرنسية، وهو إن كان ارتباطاً تترتب عليه نتائج قانونية هامة فإن تلك الرابطة لا تعد من روابط الجنسية، فهذه الأشياء لا تصلح طرفاً في رابطه الجنسية إذ لا تعدو أن تكون موضوعاً للحق، وليس يراد بجنسية هذه الأشياء إلا كونها مقيدة في الدولة التي تحمل رايتها ومن ثم تخضع لسيادتها، فالجنسية في هذا المجال معناها الانطواء تحت العلم، وليس تلك العلاقات الروحية التي تقوم عليها فكرة الجنسية، بمعناها الحقيقي والتي يتمتع بها الأفراد. للمزيد أنظر الدكتور عوض الله شعبة الحمد السيد، القانون الدولي الخاص في مملكة البحرين - دراسة مقارنة (الجنسية - مركز الأجانب)، جامعة البحرين، مملكة البحرين، 2004 م، ص 41-42.

ثم انتقلت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في المواد من 94 الى 97 إلى إيضاح واجبات دولة العلم وما يستلزم عليها عمله من رقابة فعلية للشؤون الإدارية والفنية والاجتماعية والتقنية على سفنها من خلال مجموعة من الشروط الواجب توافرها في السفينة.

كما ونصت الاتفاقية ذاتها في المادة 95 على أنه للسفن الحربية حصانه تامة من ولاية أية دولة غير دولة العلم وذلك في أعالي البحار، وفي المادة 96 نصت الاتفاقية على حصانة السفن في مهمات حكومية غير تجارية والتي يكون لها حصانه تامة من ولاية أية دولة غير دولة العلم.

وأخيرا نصت الاتفاقية في المادة 97 منها على الاختصاص الجزائي في مسائل المصادمات أو أية حوادث ملاحية أخرى، وأوضحت أنه حق حصري للسلطات القضائية والإدارية لدولة العلم أو للدولة التي يكون الشخص من رعاياها، وذلك بالنسبة إلى ريان السفينة أو أي شخص آخر يعمل في خدمتها.

#### ثانيا: حرية مد الأسلاك والأنابيب البحرية ووضع الكابلات (1)

وتعتبر هذه الحرية من الحريات الحديثة نسبة إلى بقية الحريات الأخرى، كحرية الملاحة وحرية الصيد، كونها تتعلق بالاكشافات العلمية والاختراعات العلمية التي تطورت مع تطور العلم، فغدا من حق جميع الدول مد الأسلاك البرقية، والأنابيب البحرية، ووضع الكابلات في قاع البحار العامة، حيث نصت عليها اتفاقية قانون البحار لعام 1982م من خلال أربعة مواد، بدءا من المادة (112) وصولا إلى المادة (115). ولقد أوضحت من خلال أحكامها إلى أنه في حالة تعتمد الدولة إلى مد الأسلاك والأنابيب فإنها تكون ملزمة بما للدول الأخرى من أسلاك وأنابيب في القاع، وتكون أيضا ملزمة بتسهيل إصلاح أعمال التلف أو الضرر التي تقوم بها الدول لأسلاكها وأنابيبها، وأن للدول جميعها أن تستصدر التشريعات الوطنية اللازمة لكل من يتسبب بقصد أو إهمال بضرر أو إتلاف في التمديدات البحرية .

---

1- ابتدأت الدول بتنفيذ فكرة إرساء الأسلاك البحرية في العام 1850م بين مدينة كاليه الفرنسية ومدينة دوفر البريطانية، وفي عام 1866م، تم تركيب أول سلك عبر المحيط الأطلسي، وللمحافظة على هذه الأسلاك والأنابيب وقعت 26 دولة في العام 1884 م اتفاقية باريس التي ما زالت مرعية الإجراء. للمزيد راجع الدكتور محمد المجذوب، القانون الدولي العام، مرجع سابق ، ص 364.

### ثالثاً: حرية الصيد.

حرية الصيد كالملاحة حق مباح لجميع الدول، فالانتفاع بالموارد والثروات البحرية أمر مكفول في العرف ومن ثم في القانون، حيث نصت عليها اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 م من خلال خمسة مواد المادة 116 الى المادة 120.

وخلاصة ما فيها أن من حق جميع الدول أن يزاول رعاياها صيد الأسماك في أعالي البحار، كما أوجبت عليها اتخاذ التدابير الضرورية بالنسبة لرعايا كل منها للحفاظ على الموارد الحية في أعالي البحار، والتعاون مع الدول الأخرى في اتخاذ تلك التدابير، هذا وقد أبرمت العديد من الاتفاقيات الثنائية أو الدولية في مجال الصيد، والمحافظة على الثروات البحرية، نذكر منها على سبيل المثال لا الحصر، اتفاقية جنيف 1931 م، واتفاقية لاهاي 1882م، واتفاقية واشنطن 1964م(1).

ومنذ قيامها نظرت محكمة العدل الدولية العديد من القضايا المتعلقة بمصائد الأسماك ، والتي تعتبر من القضايا الحاضرة وبقوة عبر التاريخ (2)، ومنها على سبيل المثال: ما أيدته محكمة العدل الدولية في الحكمين الصادرين في سنة 1974م في النزاع الصادر بين كل من أيسلندا والمملكة المتحدة، وأيسلندا وألمانيا الاتحادية بشأن الاختصاص الإقليمي في المصايد، وقد قضت المحكمة بموجبه أنه ليس من حق أيسلندا بإرادتها المنفردة أن تمنع السفن التابعة للملكة المتحدة ولألمانيا الاتحادية من الصيد في المناطق الواقعة في حدود المصايد المتفق عليها في عام 1961م(3).

---

1- للمزيد أنظر الموقع الرسمي للأمم المتحدة ، [www.un.org](http://www.un.org).

2- The summaries of judgments, Advisory opinions and orders of the international court of justice, codification division ,office of legal affairs, united nations ,2015.

3- راجع الدكتور صالح محمد بدر الدين ، محاضرات في القانون الدولي العام ، مرجع سابق ، ص 53.

## الباب الثاني : حقوق والتزامات الدول في حماية الحدود البحرية

- الفصل الأول: الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث.
- المبحث الأول: تعريف البيئة البحرية ومصادرها.
- المطلب الأول: مفهوم البيئة ومفهوم التلوث.
- المطلب الثاني: ماهية تلوث البيئة البحرية ومصادرها.
- المبحث الثاني: المسؤولية الدولية عن الأضرار بالبيئة طبقاً لاتفاقية عام 1982م.
- المطلب الأول: الأساس القانوني للمسؤولية الدولية عن الأضرار بالبيئة البحرية.
- المطلب الثاني: حقوق والتزامات الدولة في حماية البيئة البحرية طبقاً لاتفاقية 1982م.
- الفصل الثاني: الالتزام بمكافحة القرصنة البحرية:
- المبحث الأول: مفهوم القرصنة البحرية.
- المطلب الأول: مفهوم القرصنة البحرية في اللغة والاصطلاح.
- المطلب الثاني: مفهوم القرصنة البحرية في الاتفاقيات الدولية.
- المبحث الثاني: حماية أمن وسلامة السفن البحرية من أعمال القرصنة البحرية طبقاً لاتفاقية 1982م.
- المطلب الأول: أحكام حماية أمن وسلامة السفن من أعمال القرصنة البحرية طبقاً لاتفاقية 1982م.
- المطلب الثاني: الاختصاص القضائي الدولي بجرائم القرصنة البحرية طبقاً لاتفاقية 1982م.
- الفصل الثالث: الالتزام بمكافحة الهجرة غير المشروعة عن طريق البحر:
- المبحث الأول: مفهوم تهريب المهاجرين عن طريق البحر والأسباب المؤدية إليه.
- المطلب الأول: مفهوم تهريب المهاجرين عن طريق البحر.
- المطلب الثاني: الأسباب المؤدية إلى تهريب المهاجرين عن طريق البحر.
- المبحث الثاني: الجهود الدولية لمكافحة الهجرة غير الشرعية عبر البحر.

## الباب الثاني

### حقوق والتزامات الدول في حماية الحدود البحرية

#### - تمهيد وتقسيم:

لكل الدول - كونها - جزءاً لا يتجزأ من هذا العالم ، مجموعة من الحقوق وعليها مجموعة من الالتزامات (1)، تجعلها تسير هذا المجتمع وتعمل معه نحو التكامل. ولا تختلف حقوق والتزامات الدول في حماية (2) حدودها البحرية عن حقوق الدول والتزاماتها في باقي الحقوق المشروعة والمرسومة في إطار دولي وتحت اشراف منظمة الأمم المتحدة، مثل حقوق الإنسان، سواء أكانت اقتصادية، أم اجتماعية، أم ثقافية، أم سياسية، أم مدنية(3).

إلا أن الفارق بين حقوق والتزامات الدولة في حماية حقوقها البحرية عن باقي الحقوق يكمن في كونها حقوقاً والتزامات دولية، أي بين الدولة وباقي الدول في المجتمع الدولي، وليست كما هو الوضع في باقي الحقوق والتي تكون إما بين الأفراد بعضهم البعض وإما بمواجهة الأفراد والدولة ذاتها(4).

---

1- للمزيد حول معرفة مصطلح الحق وتقسيماته، أنظر الدكتور خالد جمال أحمد، الوجيز في تاريخ النظم الاجتماعية والقانونية، سلسلة الكتب القانونية (22)، جامعة العلوم التطبيقية ، مملكة البحرين ، الطبعة الأولى 2010 م، ص 26.

2- للمزيد حول معرفة نطاق الحماية ، أنظر الأستاذ الدكتور صبري حمد خاطر، الملكية الفكرية (دراسة مقارنة في القانون البحريني)، جامعة البحرين ، مملكة البحرين، ص180.

3- للمزيد حول العهدين الدوليين ، أنظر الدكتور وليد محمد الشناوي، مفهوم الكرامة الانسانية في القضاء الدستوري (دراسة تحليلية مقارنة) ، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، المنصورة ، الطبعة الأولى 2014 ، ص 4 .

4- للمزيد حول الفرق بين العهدين الدوليين، أنظر مقرر حقوق الإنسان في القانون الدولي ( عرض وتطبيق ) law 107 ، جامعة البحرين ، مملكة البحرين، 2013، ص 45 وما بعدها.

ولأهمية الإقليم البحري، كما تم ذكره في السابق، وللتدرج التاريخي والقانوني الذي مر به على مدى عقود من الزمن ، توصل المجتمع الدولي الى مجموعة من الحقوق تكون للدول ذاتها في مواجهة الدول الأخرى، ومجموعة من الالتزامات تضمن عدم تعدي أي دولة على حقوق دولة أخرى، وذلك كله حتى نضمن الاستقرار الدولي، وعدم جر المجتمع الدولي الى حروب لا يحمد عقباها.

وفي هذا الباب أعالج حقوق والالتزامات الدول في حماية الحدود البحرية في ثلاثة فصول ، فسوف نتناول في (الفصل الأول )، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث، وفي (الفصل الثاني) نتكلم عن الالتزام بمكافحة القرصنة البحرية، أما في ( الفصل الثالث) فإننا سندرس الالتزام بمكافحة الهجرة غير المشروعة عن طريق البحر، وذلك على النحو التالي:

## الفصل الأول

### الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث

#### - تمهيد وتقسيم:

البيئة ميراث بني آدم، وقد أودعها رب العالمين مقومات حياة الإنسان، ثم استخلصه فيها ومن ثم كان من البداهة أن تكون العناية بالبيئة موضع اهتمام الأولين والآخرين، وإن لم يكن تعظيماً لأدوارها فحفاظاً على ما أودعه الله فيها من مقومات لحياة الإنسان وتمتعته.

ولا جدال أن الذي أعطى كل شيء خلقه أوجد البيئة على أحسن ما تكون، وأنزل وألهم من القواعد والمبادئ ما لو روعي لانتضبت علاقة الإنسان ببيئته، وحصل التوازن الذي يصون البيئة من جهة، ويعظم إمكانات الوفاء بأدوارها من جهة أخرى.

وليس من الضرورة أن يكون مرجع الفساد البيئي أعمالاً تخريبية وإتلافات، أو أعمالاً عدوانية بالمفهوم المتبادر إلى الذهن، بل إن أكثر ما أفسد البيئة كان تصنيعاً، واستثماراً، وبناءً، غير أنه لم يرع حدود التوازن البيئي، ولم يقدر خطورة كثير من العمليات، والمخلفات، بل المحدثات، ولما تعاظم الخطر كان لا بد من وضع القيود التي تحد من الأنشطة التي تدمر البيئة أو تزيد من الأخطار التي لحقتها، يستوى في ذلك البيئات البرية والبحرية والفضائية، وهذا ما نعالجه في هذا الفصل خلال مبحثين، أولهما تعريف البيئة البحرية ومصادر التلوث، والثاني المسؤولية الدولية عن الاضرار بالبيئة طبقاً لاتفاقية عام 1982م .

## المبحث الأول

### تعريف البيئة البحرية ومصادرها

#### - تمهيد وتقسيم:

الحكم على الشيء فرع من تصوره، ولا نستطيع أن نقر الحكم الصحيح في المسؤولية عن البيئة البحرية ما لم نحدد بدقة معنى مصطلحي " البيئة البحرية" و" التلوث البيئي".

وقد أمدنا العرف الدولي، والاتفاقيات الدولية، لا سيما اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982م بالعناصر الأساسية التي تحدد المراد بكل من المصطلحين. وفي ضوء الأوراق المقدمة إلى المؤتمر الأول للبيئة، والذي انعقد في ستوكهولم 1972م، وما صدر عنه من توصيات في مجال حماية البيئة بصفة عامة، والبيئة البحرية بصفة خاصة (1)، وفي ضوء الاتفاقيات الدولية التي أقرت مسؤولية الدولة عن التخلص من النفايات الخطرة الخاصة بها عن طريق الإغراق في المناطق البحرية، وبخاصة مناطق المشاع الدولي البحري (2) محدثة ما يعرف بالتلوث العابر للحدود ، وفي ضوء ما تفرضه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م من التزامات على الدول الساحلية بحماية البيئة البحرية الخاضعة لسلطانها واختصاصها، وعلى كافة الدول الأطراف بحماية البيئة البحرية الحرة.

في ضوء كل ذلك أعرف بالبيئة البحرية والتلوث، وحقيقة التلوث البحري ومصادره، وذلك في مطلبين على النحو الآتي:

- 1- المطلب الأول: مفهوم البيئة ومفهوم التلوث.
- 2- المطلب الثاني: ماهية تلوث البيئة البحرية ومصادرها.

---

1- أنظر الدكتور صالح محمد بدر الدين ، الالتزام الدولي بحماية البيئة ، دار النهضة العربية ، القاهرة، 2006م-

ص 50 و ما بعدها.

2- أنظر الدكتور صالح محمد بدر الدين ،المسؤولية الدولية عن نقل النفايات الخطرة في القانون الدولي وفقا

لاتفاقية بازل ، دار النهضة العربية ، القاهرة، 2002، ص113 و ما بعدها.

## المطب الأول

### مفهوم البيئة ومفهوم التلوث

تمهيد وتقسيم: -

لا شك أن قضايا البيئة على رأس اهتمامات المثقفين والمفكرين والعلماء في العالم كله، بل إنها هم الجماهير الغفيرة من الناس، بعد أن تهددهم خطر إفساد البيئة واستنزاف مواردها.

وبدیهي أن يشيع مصطلح البيئة بعد أن أصبح للبيئة علم خاص، ينظر قضاياها، ويفصل موضوعاتها، ويعالج مشكلاتها، وعلى رأسها مشكلة التلوث. ولكن نظراً لتعدد البيئات، والملوثات فإنه لمن المنطقي أن تتعدد التعاريف المحددة لهذين المصطلحين " البيئة " و " التلوث ".

وعلى ذلك فإننا سوف نقوم بتقسيم هذا المطلب إلى فرعين، مفهوم البيئة ( الفرع الأول ) ، ومفهوم التلوث ( الفرع الثاني ) ، وذلك على النحو الآتي:

## الفرع الأول

### مفهوم البيئة

#### 1- المفهوم العام للبيئة (1):

يستخدم البعض "البيئة" للدلالة على الظروف المحيطة بالإنسان في مكان وزمان، ويستخدمها البعض الآخر بمعنى مستوى كَأَن يقول "البيئة الاجتماعية" و"البيئة الحضرية" و"البيئة الثقافية" وهذه الاستخدامات المتعددة لا تخل بالمعنى كلما أستخدم المصطلح في مكانه الملائم، وإن كانت تثير الغموض أحياناً، خاصة إذا حملت معنيين متقاربين في ظل غياب تعريف شامل ومحدد، أو كما يقال تعريف جامع مانع يمنع اللبس ويحدد استخدامات الكلمة ويبين ماهيتها(2).

#### 2- معنى البيئة في اللغة:

إن كلمة البيئة تعني في اللغة العربية مكان الإقامة أو المنزل أو المحيط، ودل على ذلك قول الله تعالى في سورة الحشر (وَالَّذِينَ تَبَوَّءُوا الدَّارَ وَالْإِيمَانَ مِنْ قَبْلِهِمْ يُحِبُّونَ مَنْ هَاجَرَ إِلَيْهِمْ وَلَا يَجِدُونَ فِي صُورِهِمْ حَاجَةً مِّمَّا أُوتُوا وَيُؤْثِرُونَ عَلَىٰ أَنْفُسِهِمْ وَلَوْ كَانَ بِهِمْ خَصَاصَةٌ وَمَنْ يُوقِ شُحَّ نَفْسِهِ فَأُولَٰئِكَ هُمُ الْمُفْلِحُونَ ﴿٣﴾)، أي الذين قاموا أو توطنوا المدينة المنورة قبل هجرة الرسول الكريم (صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ)، فالمنزل أو موضع الإقامة أحد أبرز استعمالات الجذر العربي "بؤ" بمعنى الرجوع إلى الشيء، من باء يبيء بوء، هذا ما ينه إليه واضعو مختار الصحاح، ولسان العرب، والقاموس المحيط (4)، وزاد في لسان العرب: الحالة " يقال: إنه لحسن البيئة، وباءت بيئته سوء، على مثال بيعه أي بحال سوء، وإنه لحسن البيئة، وعم بعضهم به جميع الحال".

- 
- 1- راجع الدكتور صالح محمد بدرالدين، الالتزام الدولي بحماية البيئة من التلوث، مرجع سابق، ص 20.
  - 2- أنظر الدكتور محمد عبد الله نعمان، الحماية الدولية للبيئة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004، ص 17.

3- سورة الحشر: آية (9).

- 4- أنظر في مادة بؤ: مختار الصحاح للجوهري، لسان العرب لابن منظور، القاموس المحيط للفيروز آبادي، وأنظر الأستاذ الدكتور أحمد سلامة: قانون حماية البيئة الإسلامي، جامعة الملك سعود، الرياض، الطبعة الأولى 1996، ص 65.

وفي اللغة الفرنسية في معجم لاروس، ورد تعريف البيئة بأنها المحيط الذي يعيش فيه الكائن الحي، وهي تشمل مجموعة من العناصر البيولوجية والكيميائية والطبيعية، سواء كانت طبيعية أو صناعية (1).

وورد في معجم (Robert) تعريف البيئة بأنها "جميع الظروف الطبيعية الفيزيائية، والكيميائية، والبيولوجية والطبيعية، والثقافية والاجتماعية" التي تؤثر على الكائنات الحية والأنشطة الإنسانية. كما عرفت البيئة بأنها " معرفة اقتصاد الطبيعة، ورصد علاقة حيوان ما بوسطه العضوي واللاعضوي، متضمناً بالإضافة إلى ذلك كل صلاحياته الطيبة والعدائية، مع الحيوانات والنباتات التي لها علاقة مباشرة به" (2) ومن التعريفات اللغوية لاصطلاح البيئة سواء كانت معاجم عربية أم أعجمية يتبين لنا أن البيئة هي الوسط أو المجال المكاني الذي يعيش فيه الإنسان، بما يضم من ظواهر طبيعية وبشرية يتأثر بها ويؤثر فيها، أو هي مجموعة الظروف والعوامل الخارجية التي تعيش فيها الكائنات الحية وتؤثر فيها العمليات التي تقوم بها. وحاصل كل ما تقدم أن البيئة هي " مجموعة من الظروف الطبيعية أو الاصطناعية أو الكيميائية أو البيولوجية للمكونات المادية التي تشكل البيئة " (3).

---

1- ورد في تعريف البيئة في قاموس لاروس الفرنسي كما يلي:

Ensemble des elements physique chimiques au biologiques naturels au artificiels qui entourent un être humain, un animal ou un végétal ou un espèce "Le petit Larousse de 1988.

2- أنظر محمد خالد جمال رستم ، التنظيم القانوني للبيئة في العالم، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت ، الطبعة الأولى 2006، ص 7- 10 .

3- Black's Law Dictionary- third edition-U.S.A. 2006.p.g.244.

وراجع ايضاً الوثيقة التالية:

- A/RES/69/245,24 feb 2015-Add.1,A/69/L.29.

### 3- التعريف القانوني للبيئة :

تعرضت بعض المؤتمرات الدولية والمعاهدات الدولية التي تتعلق بدراسة عوامل تلوث البيئة، وكيفية حماية البيئة على المستوى الدولي، إلى وضع بعض تعريفات لاصطلاح البيئة، كما كان للفقهاء الدولي جهود في تحديد وضبط هذا المصطلح الحديث على الفكر القانوني الوضعي إذ كان أول ظهور له كمشكلة قانونية أثناء الإعداد لمؤتمر الأمم المتحدة الأول للبيئة والذي انعقد في إستكهولم عام 1972م، إذ ورد بالأعمال التحضيرية لهذا المؤتمر استخدام مصطلح البيئة بدلاً من مصطلح الوسط الإنساني.

وقد ذهب البروفيسور ( Jean Marc Lavielle ) إلى البيئة في معناها الواسع، حيث رأى ضرورة أن يشمل التعريف مختلف العناصر مثل: المحيط الحيوي ونظام ( Ecosysteme ) وهو نظام يتعايش فيه جميع الأحياء، علاوة على الغلاف الجوي وما يتبعه من هواء وغازات وخلافه، وأيضاً العناصر المائية من محيطات وبحيرات .... إلخ وذلك علاوة على الظواهر الطبيعية من غابات وأشجار(1).

وينظر العلامة ( Kiss ) إلى معنى البيئة بأنها لا تقتصر على العناصر الطبيعية والصناعية فحسب بل إن البيئة يجب أن تشمل مواقع التراث الثقافي والطبيعي العالمية، فهذه المناطق أو المواقع تعبر عن قيمة تاريخية وجمالية نادرة، وبالتالي فهي تعد من ضمن مناطق التراث المشترك للإنسانية، وذلك مثل الآثار، والمتاحف، والصور النادرة، والمكونات الطبيعية التي تمثل مناطق طبيعية نادرة، بل إنه يضيف أن عناصر البيئة تعد تراثاً مشتركاً للإنسانية ولا شك أن المناطق التي تخرج عن الولاية الإقليمية للدول مثل الفضاء الخارجي، ومناطق أعالي البحار، والقطبين الشمالي والجنوبي، تعد تراثاً مشتركاً للإنسانية جمعاء، وينبغي توفير الحماية القانونية لتلك المناطق، والمحافظة على الثروات الحية وغير الحية من الاستغلال المفرط لتلك الثروات حفاظاً على مصلحة الأجيال المقبلة (2) .

---

1- Jean Mare, Lavielle, Droit international de l'environnement, Ellipses, 1998, P.110.

2- Alexandre Kiss, Danah shelton, Traite De droit européen de Eenvironnement Edition Frison Roche, 1995, P. 4.

وقد تأثرت تشريعات البيئة في بعض الدول بهذا الفكر الجديد، والمفهوم الواسع لمعنى البيئة، ومن أمثلة ذلك قانون حماية البيئة البحريني الصادر في عام 1996م، فقد أورد القانون في الفقرة الثانية من المادة الثانية منه تعريف للبيئة ، وذكر بأنها " المحيط الحيوي الذي يشمل الكائنات الحية من إنسان وحيوان ونبات وكل ما يحيط به من هواء وماء وتربة وما يحتويه من مواد صلبة أو سائلة أو غازية أو الأشكال المختلفة من الطاقة وأي منشآت ثابتة أو متحركة يقيمها أو يعمل فيها الإنسان".

كما نصت أيضا المادة الأولى من القانون المصري لحماية البيئة المصرية لعام 1994م على تعريف محدد للبيئة وتكررت بأنها " المحيط الحيوي الذي يشمل الكائنات الحية وما يحتويه من مواد وما يحيط بها من هواء وماء وتربة وما يقيمه الإنسان من منشآت ". ويمكن القول بأنه يوجد عنصران أساسيان يدخلان في تعريف البيئة المحمية بالقانون، بصفة عامة سواء في القانون الوطني للدولة أم قواعد القانون الدولي للبيئة وهما:

#### 1- العنصر الأول:

وهو كل ما يحيط بالإنسان من عناصر طبيعية والتي لا دخل للإنسان في وجودها مثل الماء، والهواء، والتربة، والبحار، والمحيطات، والأشكال الطبيعية التي تمثل تراثا طبيعيا للإنسانية التي تأتي من تكوينات صخرية، أو جبلية، أو رملية، وتمثل قيمة ثقافية عالمية، وأيضا النباتات والحيوانات، وما إلى ذلك (1).

#### 2- العنصر الثاني:

يتمثل في البيئة الصناعية التي ساهم الإنسان بإيجادها أثر تدخله في البيئة الطبيعية مثل الصناعات الثقيلة، وصناعة الطائرات، وسفن الفضاء، والصناعة النووية، وقديما أنشأ الإنسان، ومازال، مناطق التراث الثقافي الإنساني من آثار ونقوش وتمائيل ومعابد وصور زيتية نادرة تمثل قيمة جمالية استثنائية. ولا جدال في أن البيئة اليوم هي محل اهتمام القانونيين على المستويين

---

1- أنظر الدكتور، محمد حسين عبد القوي، الحماية الجنائية للبيئة الهوائية، دار النسر الذهبي للطباعة، بيروت، 2002، ص 60.

الوطني والدولي، وقد شاركهم بل سبقهم علماء آخرون تخصصوا في أفرع علوم أخرى منها علوم الطبيعة، ويحفظ لهم أنهم خصوا البيئة بعلم مستقل محوره دراسة وتحليل العلاقة بين الكائنات الحية: الإنسان، والحيوان، والنبات، ويطلقون على دراسة الجوانب العملية والعلمية لعلم الأحياء علم البيئة(1).

ولا شك أن علماء وخبراء العلوم الطبيعية والكيمياء وعلماء الطبيعة هم أقدر من غيرهم على تحديد معنى البيئة وتحليل كافة عناصرها ثم يأتي القانون ليسبغ الحماية الواجبة لتلك العناصر وحمايتها من التلوث. وينبغي على القانونيين وهم يعملون على تحديد مفهوم قانوني للبيئة أن ينتفعوا برؤى الباحثين الآخرين، لكي يتبنوا تعريفاً واسعاً، بل مرناً، يسمح بدخول أي مستجدات في مضمون " البيئة" فهذا في رأي الباحثة مقتضى القانون لأجل المستقبل.

---

1- يسمى علم البيئة في اللغة الإنجليزية Ecology، وبالفرنسية Ecologie. وأصل هذين المصطلحين إغريقي من Oikos أي المنزل ومن Logos أي العلم ومن هذا تكون مصطلح علم البيئة المتداول حالياً. أنظر في ذلك: أ.د. حسام لطفي، المفهوم القانوني للبيئة في مصر، بحث مقدم للمؤتمر العلمي الأول للقانونيين المصريين، الجمعية المصرية للاقتصاد السياسي والتشريع، 25-26 فبراير 1992، ص 6.

## الفرع الثاني

### تحديد مفهوم التلوث

وبعد أن استعرضنا مفهوم البيئة في اللغة والاصطلاح القانوني، نتطرق إلى تحديد معنى ومفهوم التلوث. لما لذلك من أهمية في تحديد مفهوم التلوث، ومن ثم تحديد محدث الضرر الذي يترتب مسئولية الدولة أو الدول عن التلوث.

#### 1- المعنى اللغوي للتلوث:

من الثابت أن التلوث لا يأتي إلا عن طريق السلوك الإنساني فإن تدخل الإنسان في الطبيعة يؤدي إلى إفسادها وتلوثها أيًا كان هذا التدخل سواء كان مباشرًا أم غير مباشر. والتلوث في بعض معاجم اللغة العربية يقصد به خلط الشيء بما هو خارج عنه، وتلوث الماء يعني كدره، وتلوث الماء أو الهواء ونحوه يعني خالطته مواد غريبة(1).

وهكذا نلاحظ أن معنى كلمة "تلوث" اسم من فعل "يلوث" يدور حول تغير الحالة الطبيعية للأشياء بخلطها بما ليس من ماهيتها أي بعناصر غريبة ، أجنبية عنها فيكدرها، أي يغير من طبيعتها، ويضرها، بما يعوقها عن أداء وظيفتها المعدة لها، وجاء في معجم المصطلحات البيئية أن التلوث يعني "أي إفساد مباشر للخصائص العضوية أو الحرارية أو البيولوجية أو الإشعاعية لأي جزء من البيئة"(2).

---

1- أنظر لسان العرب لابن منظور، الجزء الثالث، ص 409.

2- Gepin Allen, Dictionary of Environmental terms, London, 1914, P. 124.

و لم تختلف كثيرًا المعاجم الأجنبية عن المعاجم العربية في تحديد معنى التلوث فقد جاء بكاموس روبير الفرنسي بأن التلوث يأتي من فعل ( يلوّث )، ومعنى هذا الفعل في اللغة الفرنسية تلطيخ الشيء ، وإفساده، ولا شك أن سلوك الإنسان يُعد مسئولاً عن تلوث البيئة.

## 2-التعريف القانوني للتلوث:

اعتمدت تشريعات البيئة في دول كثيرة في تعريفها للتلوث، خاصة في أوروبا، على التعريف الذي صدر عن منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية حيث كان مجلس المنظمة المذكورة قد أصدر توصية في 14 نوفمبر 1974 وعرف فيها التلوث أنه "ناتج عن التدخل المباشر وغير المباشر للإنسان، وقيامه بإدخال مواد أو طاقة يترتب عليها، أو يحتمل أن يترتب عليها، آثار ضارة ومؤذية للبيئة، أو إلحاق أضرار بالمصادر الطبيعية للنظام البيئي وفقًا لنصوص الاتفاقات الدولية"(1).

ونلاحظ أن هذا التعريف قد حدد بوضوح أن التلوث يعني التغيرات البيئية الناتجة عن الأنشطة الإنسانية نتيجة إدخال مواد أو طاقة ، ولا يقصد في هذا التعريف بالمواد هنا كل المواد التي يمكن إدخالها إلى الوسط البيئي من مواد صلبة أو سائلة أو غازية، بل يقصد بها المواد التي تحدث الضرر للبيئة تصيب الإنسان وكل الكائنات الحية التي يتكون منها النظام البيئي، ولقد أشار إلى التعريف السابق للتلوث القانون البريطاني للبيئة الصادر عام 1990 في تعريفه للتلوث، وأيضًا القانون البلغاري للبيئة الصادر عام 1991 ولم يذهب بعيدًا عن هذا المعنى.

---

1- راجع في مفهوم التلوث: ألكسندر كيبس، مبادئ القانون الأوروبي للبيئة، مرجع سابق، ص5.

ولا ترى الباحثة في التعريفات الأخرى اختلافات جوهرية عن تعريف منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية، ومن الأمثلة على ذلك ما جاء في قانون حماية البيئة اليمني، من أن تلوث البيئة يعني: "قيام الإنسان بشكل مباشر، إرادي أو غير إرادي، بإدخال أي من المواد والعوامل الملوثة في عناصر البيئة الطبيعية، والذي ينشأ من جرائه أي خطر على صحة الإنسان، أو الحياة النباتية والحيوانية، أو أذى للموارد والنظم البيئية، أو تأثير على الاستخدامات المشروعة للبيئة، أو تداخله بأي شكل في الاستمتاع بالحياة والاستفادة بالملكات" (1)، والتلوث في قانون البيئة البريطاني عام 1990 يعني التدخل الإنساني الضار في أحد العناصر المكونة للبيئة ينتج عنه أضرار للبيئة وبالتالي أضرار للإنسان ومكونات النظام البيئي الأخرى. وعن تعريف التلوث في البحار، عرفت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 التلوث بأنه "إدخال الإنسان في البيئة البحرية، بما في ذلك مصادر الأنهار، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، لمواد أو طاقة يترتب عليها الإضرار بالموارد الحية والحياة البحرية، وتعرض الصحة البشرية للأخطار، وإعاقة الأنشطة البحرية، بما في ذلك صيد الأسماك، وغيره من الاستخدامات المشروعة للبحار أو التأثير على خاصية استخدام مياه البحر أو التقليل من خواصها" (2).

- 
- 1- قانون رقم 26 لسنة 1995 بشأن حماية البيئة، المادة الثانية، الفقرة الخامسة، الجريدة الرسمية اليمنية، أكتوبر 1995. راجع في ذلك: د. محمد عبد الله النعمان، الحماية الدولية للبيئة البحرية، 2004، ص 23.
  - 2- نص المادة الأولى من الاتفاقية البند الأول الفقرة رقم 4. انظر نصوص الاتفاقية في منشورات الأمم المتحدة، نيويورك 2002.

### 3-عناصر التلوث

حتى يكون التلوث الناتج عن التدخل الإنساني معتبرا من الناحية القانونية، يجب أن يشتمل على عناصر ثلاثة:

**أولاً:** حدوث تغير بالبيئة نتيجة إدخال مواد أو طاقات أدت إلى إحداث تغييرات جوهرية في طبيعة البيئة، خذ مثلا ... إذا تسبب الإنسان وأدخل مواد غريبة على البيئة البحرية مثلا، مثل النفط أو النفايات السامة التي يقوم بدفنها في البحار، فإن هذا السلوك سوف يؤدي بطبيعة الحال إلى إحداث تغييرات جوهرية في البيئة البحرية، وأقرب مثال على ذلك التلوث البحري في مياه الخليج العربي إبان حروب العراق الثلاثة مع إيران والكويت والغزو الأنجلو أمريكي الأخير للعراق أدى إلى تلوث مياه الخليج العربي بشتى الملوثات، وأيضا التخلص من النفايات الخطرة المشعة في بعض أجزاء من أقاليم الدول الآخذة في النمو لا شك أنها تؤدي إلى إفساد تربة تلك المناطق، وتؤثر على صحة الإنسان، وتهلك الزرع والحريث، فلا بد حتى يُعد التلوث معتدا به من الناحية القانونية أن يؤدي إلى إحداث تغيرات في الوسط البيئي والطبيعي سواء كان مائيا أو بریا أو جويا...إلخ.

**ثانياً:** أن يكون التلوث نتيجة تدخل الإنسان: تختلف أنواع التلوث بالنظر إلى مصدر التلوث، فمثلاً يمكن القول بحصول التلوث بدون تدخل الإنسان بسبب ثورات الطبيعة مثل البراكين، أو الزلازل، وما يترتب على ذلك من نكبات وكوارث طبيعية تؤدي إلى تلوث البيئة، ومن الثابت أن تلك المصادر يصعب مراقبتها أو السيطرة عليها، ولا تعني بها القواعد القانونية الخاصة بحماية البيئة، وذلك لأن التلوث لم يكن بسبب التدخل البشري وإنما كان بسبب ثورات الطبيعة التي لا دخل للإنسان فيها.

أما التلوث الذي نقصده فهو التلوث الناتج عن تدخل الإنسان في إحداث تغييرات بالبيئة، سواء كان ذلك بصورة مباشرة أم كان بصورة غير مباشرة، وهذا هو التلوث المعتبر قانوناً، فالإنسان هو الذي يقوم بإنتاج، ونقل، والتخلص من، النفايات السامة والذرية، ويؤدي هذا الفعل إلى تلوث البيئة. والإنسان هو الذي يخترع التكنولوجيا التي تؤدي لا إلى تقدم الإنسانية فحسب، بل قد تؤدي إلى وضع حد للحياة الإنسانية بأسرها، مثل استخدام التكنولوجيا النووية، وإنتاج الأسلحة النووية... وغيرها.

**ثالثاً: الإضرار بالبيئة:** لا يكفي أن يكون تدخل الإنسان بصورة مباشرة أو غير مباشرة في مكونات البيئة قد أدى إلى تغيير بها، بل لابد أن يحدث ضرراً لأي عنصر من عناصر البيئة، وينعكس هذا الضرر على الإنسان والكائنات الحية وغير الحية، وقد عرّفت بعض المعاهدات الضرر البيئي بأنه "الآثار الضارة التي تعني التغييرات في البيئة المادية أو في الكائنات الحية، بما في ذلك التغييرات في المناخ التي لها آثار شديدة الضرر على الصحة البشرية، أو على تركيب ومرونة وإنتاجية النظم الايكولوجية الطبيعية، وتلك التي ينظمها الإنسان أو على الموارد المفيدة للبشرية".

وفي مجال التلوث الذي تعرف "الأضرار النووية بأنها: الخسائر في الأرواح، أو الإصابات، والخسائر والأضرار التي تحدث في الممتلكات، الناتجة عن الخواص الإشعاعية، أو اجتماع الخواص الإشعاعية والسامة والانفجارية، أو كل ما ينتج عن الوقود النووي، أو الفضلات المشعة".

والضرر هو عنصر لازم من عناصر قيام المسؤولية القانونية، ويهتم القانون الدولي بجبر الأضرار البيئية التي تحدث داخل إقليم الدولة عن طريق المسؤولية المدنية والمسؤولية الجنائية، وفي المجال الدولي يحدد القانون الدولي لحماية البيئة من التلوث شروط قيام المسؤولية الدولية الناتجة عن تلوث البيئة، ومن هنا يمكن القول بأن التلوث قد يكون محلياً وهو التلوث الذي لا تتعدى آثاره الحيز الإقليمي لمكان مصدره، ويقال عادة أن هذا التلوث يوجد داخل المصانع، والمعامل، والمناجم الصغيرة، وهو يؤدي إلى تغيير الظروف الحيوية التي تعيش فيها الكائنات الحية والإنسان، نتيجة زيادة الغازات والغبار ودرجة الحرارة، أو الرطوبة، والضغط الجوي، وتواجه تشريعات البيئة في النظم القانونية الداخلية مكافحة شتى أنواع التلوث المحلي من خلال تجريم الأفعال التي تؤدي إلى إحداث تغييرات في البيئة، علاوة على التعويض المناسب عن الأضرار التي تصيب الإنسان نتيجة التلوث.

أما التلوث العابر للحدود فيقصد به كما عرفته منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية (OECD) أي تلوث، عمدي أو غير عمدي، الذي يكون مصدره أو أصله العضوي خاضعاً، أو موجوداً كلياً أو جزئياً، في منطقة تخضع للاختصاص الوطني للدولة وتكون له آثاره في منطقة خاضعة للاختصاص الوطني لدولة أخرى.

ويهتم القانون الدولي للبيئة بالتلوث العابر للحدود الذي تتعدى آثاره الدولة وتمتد لدولة أو دول أخرى مجاورة، إذ أن التلوث كما يقول بعض الفقه لا يعترف بالحدود السياسية، وبالتالي بدأ المجتمع الدولي في التعامل مع التلوث العابر للحدود من خلال وضع مجموعة من القواعد القانونية الدولية التي تسهم في الحد من ظاهرة التلوث الدولي من خلال المصادر القانونية الدولية، مثل المعاهدات الدولية في مجال حماية البيئة من التلوث، وقواعد العرف الدولي، وأعمال المنظمات الدولية...إلخ.

ولا تقتصر آثار التلوث العابر للحدود على البيئة البرية فقط بل تشمل أيضًا الغلاف الجوي والفضاء الخارجي والبيئة المائية التي تضم الأنهار والمجاري المائية والبحار وغيرها مع تعدد مصادر التلوث العابر للحدود.

### 3- المفهوم الاصطلاحي للتلوث:

عرف قاموس المصطلحات البيئية التلوث بأنه: "هو كل تغير مباشر أو غير مباشر، فيزيائي، أو حراري، أو بيولوجي، أو أي نشاط إشعاعي، لخصائص كل جزء من أجزاء البيئة، بطريق ينتج عنها مخاطر فعالة، تؤثر على الصحة والأمن والرفاهية لكل الكائنات الحية الأخرى(1). ويقصد بالمفهوم الاصطلاحي للتلوث التفسير العلمي للتلوث بأنه "حدوث تغيير وخلل في الحركة التوافقية التي تتم بين العناصر المكونة للنظام الأيكولوجي بحيث تشل فاعلية هذا النظام، وتفقد القدرة على أداء دوره الطبيعي في التخلص الذاتي من الملوثات - وخاصة العضوية منها - بالعملية الطبيعية".

---

1- Glossary Water and Waste Water Control Engineering, U.S.A., Water Pollution Control Federation, 1981, Third Edition, PP. 276-277.

ومعنى ذلك أنه إذا وجد نهر من الأنهار قادراً على التخلص من بعض الملوثات فإن تعاضد الملوثات مثل النفايات السامة مثلاً تقوم بإتلاف الدائرة الأيكولوجية للمياه، ومن ثم يزداد حجم هذه الملوثات تلقائياً، وما يترتب على تجميع مثل هذه الملوثات من أضرار بالغة بكل مظاهر الحياة في النهر مما يفقد الكثير من خصائصه وأهميته، وما يحدث في الأنهار يحدث في البحار عند دفن النفايات المشعة في قاع البحر، للتخلص منها دونما أية أعباء مالية حيث تتسبب تلك النفايات في نفوق الكائنات الحية ويفقد المسطح المائي خصائصه لصعوبة التخلص من الآثار المشعة والسامة للنفايات الملوثة للبحار، ويحدث هذا التغير الأيكولوجي للبيئة بكافة صورها سواء كانت مائية أو غازية أو صلبة.

#### 4- أسباب التلوث وآثاره:

لاحظ البعض بحق أن التلوث ليس ظاهرة مطلقة، ذلك أن بعض المواد الكيميائية التي قد تستخدم في منطقة معينة قد تعتبر شيئاً نافعاً ومفيداً للقائمين باستخدامها، بينما تعد وياًلاً وعنصرًا مؤدياً إلى تلوث البيئة في منطقة مجاورة. وقد تعتبر بعض المخلفات الصناعية في وقت معين وفي منطقة معينة مصدراً للتلوث، بينما يمكن أن تعد في وقت آخر، وفي منطقة أخرى مادة يمكن استخدامها في الصناعة من جديد، بل إن المبالغة في استخدام بعض المواد النافعة والمفيدة، مثل الأسمدة، يمكن أن يؤدي إلى تلووث البيئة. ومنذ بدأ الحديث في قضايا البيئة والنقاش حول آثار التلوث ومسبباته لا ينقطع، ومن أبرز موضوعاته أن التقدم الصناعي، والتمركز السكاني في المدن الصناعية من أبرز الأسباب الضارة بالبيئة، تستوي في ذلك الدول المتقدمة، والدول النامية، فالهجرة المنتظمة من القرى إلى المدن، والاستثمار في الصناعة والبناء على حساب الزراعة مما تعاني منه الدول النامية في الوقت الراهن، وقد مضى ذلك الزمن الذي كان تلوث الدول المتقدمة ناتجاً عن مظاهر الثراء والاسراف في الاستهلاك، فيما كان يرتبط تلوث المناطق النامية بأسباب الفقر وضعف الإمكانيات الحديثة.

ويربط البعض أسباب التلوث على البيئة، بصفة عامة، بثلاثة عوامل: أولها عدد السكان، وثانيها معدلات الإنتاج والاستهلاك، وثالثها درجة التقدم العلمي والفني واستخداماته التطبيقية(1).

---

1- راجع الدكتور صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي، مرجع سابق، ص 887 وما بعدها.

ويمكن القول بصفة عامة إن آثار التلوث تتركز في جوانب أهمها، تأثيرها على الإنسان، وعلى العناصر المكونة للبيئة، والتي تؤدي إلى التأثير على الإنسان بطريقة غير مباشرة.

وهكذا يأتي التلوث على رأس الأخطار التي تهدد بيئة الإنسان، وتمتد آثاره لتمس الإنسان في وجوده، ورفاهيته، وأوجه نشاطه، وتعيق عملية تطوير بيئة الإنسان وتحسينها على النحو الذي يتفق مع الاحتياجات الإنسانية المتزايدة في ظل انفجار سكاني وتقدم علمي وفني لم يعرفه العالم لهما مثيلاً من قبل، وقد كان إدراك تلك الحقيقة سبباً في تكثيف الجهود لمقاومة التلوث ومحاولة التقليل من أضراره إلى أبعد الحدود على المستويين الوطني والدولي، وكان ذلك الإدراك أيضاً واحداً من المقدمات الأساسية التي دفعت إلى وضع صياغة قواعد قانونية جديدة تستهدف المحافظة على البيئة ضد أخطار التلوث على الصعيد بين الوطني والدولي.

ولا شك أن الأضرار التي تصيب الإنسان في صحته ورفاهيته ناجمة من آثار التلوث تحيط بالكائنات الحية وغير الحية، والإنسان يعتمد في حياته على التعامل مع البيئة في مكوناتها في طعامه وشرابه والهواء الذي يحيا به، ولذلك فإن آثار التلوث تؤدي بلا شك إلى إحداث خلل في طبيعة الأشياء والموجودات بما فيها الإنسان. الأمر الذي يستوجب التنسيق بين التشريعات الوطنية وقواعد القانون الدولي لحماية البيئة من التلوث، وهذا التنسيق يؤدي إلى الحد من ظاهرة التلوث.

## المطلب الثاني

### ماهية تلوث البيئة البحرية ومصادرها

#### - تمهيد وتقسيم:

يعتبر تلوث البيئة البحرية مشكلة جدية تواجه العالم أجمع، يرجع ذلك لما للبحر من أهمية كبيرة، كونه ثروة في باطنه، وثروة على سطحه، وقد كان للممارسات الخاطئة من قبل الإنسان في استخدام البيئة البحرية الأثر الواضح في زيادة نسبة التلوث في البيئة البحرية. وقد نادى الفقهاء المهتمون في هذا المجال بأهمية معالجة مشكلة تلوث البيئة البحرية، وذلك من خلال إلقاء الضوء على هذه المشكلة، ووضع التعريفات المناسبة لها، وحققت الاتفاقيات الدولية ذلك من خلال تقنين المواد الخاصة بالتلوث البحري.

إن لم يأت تلوث البيئة البحرية من فراغ، وإنما أحدثته تحديات عملت بشكل مباشر أو بشكل غير مباشر على تلوث البيئة البحرية.

وفي هذا المطلب استعرض في فرعين: ماهية تلوث البيئة البحرية ( فرع أول ) ، ومصادر تلوث البيئة البحرية ( فرع ثان ) وذلك على النحو التالي:

## الفرع الأول

### ماهية تلوث البيئة البحرية

تعددت الاجتهادات والنصوص في تحديد المراد بتلوث البيئة البحرية نرصد منها ما يلي:

أولاً: تعريف تلوث البيئة البحرية من قبل الفقه:

يرى الفقيه ( H.A.Cole ) أنه يقصد بالتلوث البحري " أي نشاط إنساني يغير من البيئة والحياة البحرية ونباتاتها ومصايدھا والصحة العامة ، كما يؤثر في المنافع البحرية ، ولذلك فهو يشمل الآثار الناتجة عن تنمية السواحل والشواطئ، واستغلال مصادر البترول والغاز، واستخراج الحصى والمخلفات الصناعية، ونفايات البترول، وكذلك التخلص من النفايات المشعة" . كما يرى الفقيه ( j.i.Marin ) أن التلوث البحري يدخل فيه " وجود مواد غريبة ضارة، في مياه البحر، نتيجة النشاط الانساني ، أو تركيز النشاط في الاستغلال البحري بحيث يؤثر ذلك على الاستخدامات الحالية أو المستقبلية"(1).

ثانياً: تعريف تلوث البيئة البحرية من قبل الاتفاقيات الدولية:

لم يكن التنبيه بخطر تلوث البيئة البحرية منتجاً بذاته دون تفعيل هذا التنبيه في صوره نصوص قانونية ملزمة، تسهر المجموعة الدولية على إنقاذها، وقد نجحت الدول في إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية الهادفة إلى مجابهة التلوث البحري، وكان بديها أن تتضمن التعريف بالتلوث المقصود، ومن ذلك ما نصت عليه المادة (2/2) من اتفاق منع التلوث الناجم من السفن لعام 1937 م ( MARPOL ) والتي تكرت أنه يقصد بالمادة الضارة ( Harmful-Substance ) أنها " تلك المادة التي اذا اختلطت مع مياه البحر، فإنه يعزي إليها التسبب بحدوث مخاطر لصحة الانسان، أو الاضرار بخواص مياه البحر، أو الحيلولة دون الاستخدامات المشروعة للبحر" (2).

- 
- 1- أنظر الدكتور محمد مصطفى يونس، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 1996 م ، ص22.
  - 2- أنظر الدكتور مصطفى سلامة حسين - الدكتور مدوس فلاح الرشيد، القانون الدولي للبيئة ، مجلة النشر العلمي ، لجنة التأليف والتعريب والنشر، سلسلة الكتب الجامعية ، جامعة الكويت ، رقم الإيداع 611/2006 ، 2006 م، ص 231.

و عرفت اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث لعام 1976 م في المادة (1/2) منها ، تلوث البيئة البحرية بأنه " يقصد بالتلوث قيام الإنسان ، سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة ، بإدخال أي مواد، أو صنوف من الطاقة الى البيئة البحرية، مما يسبب آثارا مؤذية، كالحاق الضرر بالموارد الحية، أو أن تكون مصادر خطر على الصحة ، وعائقا للنشاطات البحرية، بما في ذلك صيد الأسماك وإفساداً لنوعية مياه البحر المستخدمة ، وإنقاصاً لمدى التمتع". كما أنه نص البند 1 من الفقرة 4 من المادة الأولى من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 م على أنه " يعني تلوث البيئة البحرية إدخال الإنسان في البيئة البحرية، بما في ذلك مصاب الأنهار، بصورة مباشرة ، أو غير مباشرة ، مواد أو طاقة تتجم عنها، أو يحتمل أن تتجم عنها، آثار مؤذية، مثل الإضرار بالموارد والحياة البحرية ، وتعريض الصحة البشرية للأخطار ، وإعاقة الأنشطة البحرية ، بما في ذلك صيد الأسماك ، وغيره من أوجه الاستخدام المشروع للبحار، وإفساد نوعية وقابلية مياه البحر للاستغلال ، والحد من الترفيه" (1).

وكما تم تعريف التلوث من حيث أسباب حدوثه، تم تعريفه من حيث مصدره أيضاً، فعرفته اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط بأنها " التلوث الناجم عن التصريف من الأنهار، أو المنشآت الساحلية، أو مخارج المجاري، أو الناجم عن أي مصادر برية أخرى" ، فالتلوث الذي يصيب البيئة البحرية تكون أسبابه في الغالب من مصادر تأتي من البر، وتبعاً لذلك فإن هذا التعريف يوضح أن مصادر تلوث المياه ليس ناجماً بالضرورة عن تلوث ذاتي ، إنما تلوثها قد يأتي من البر المجاور لهذه المياه (2).

- 
- 1- راجع الدكتور مصطفى سلامة حسين و الدكتور مدوس فلاح الرشيد، القانون الدولي للبيئة ، مجلة النشر العلمي، مرجع سابق ، ص 232.
  - 2- أنظر الدكتورة مريم بنت حسن آل خليفة ، البيئة وأنظمة حمايتها ، جامعة البحرين ، مملكة البحرين، الطبعة الأولى 2010 ، ص 29.

## الفرع الثاني

### مصادر تلوث البيئة البحرية

لكل خلل في توازن الطبيعة سبب، مرده إلى الإنسان في الغالب. مصداقا لقول الله تعالى ﴿ظَهَرَ الْفَسَادُ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ بِمَا كَسَبَتْ أَيْدِي النَّاسِ لِيُذِيقَهُمْ بَعْضَ الَّذِي عَمِلُوا لَعَلَّهُمْ يَرْجِعُونَ﴾ (41) فخلق الله سبحانه وتعالى البحر والأرض دون شوائب تشوبها، ثم جاء الإنسان فيما بعد غير في تلك التركيبة بما عاد بالنتائج السلبية والمضار عليه هو، أولا وقبل كل شيء .

فالإنسان ثم الانسان هو المصدر الرئيس في ذلك التلوث ، سواء أكان منفردا أو من خلال مجموعة - دول - وذلك من خلال الأنشطة والممارسات السلبية التي يقوم بها والتي من شأنها أن تغير من تركيبة الحياة البيئة .

#### أولا: السلوكيات الصادرة عن الأفراد كمصدر لتلوث البيئة البحرية:

بعض السلوكيات الخاطئة التي تصدر من خلال الأفراد هي أحد مصادر تلوث البيئة البحرية ، وتقع نتيجة غياب الوعي الكافي بخطورة النتائج التي من الممكن أن تؤول اليها تلك السلوكيات، والممارسات الخاطئة، على البيئة البحرية.

ومن قبيل هذه السلوكيات الخاطئة: قضاء الحاجة في البحار والأنهار، غسل الأواني والملابس فيها، تنظيف الحيوانات في مجاري المياه، وإلقاء المخلفات بما في ذلك مخلفات ركاب السفن والعائمات(2). وغير ذلك من السلوكيات الفردية التي من شأنها أن تلوث البيئة البحرية، التي غالبا ما تقع بجهل بالأخطار الناجمة عن التلوث البحري، لكن ذلك لا يمنع أن تكون السلوكيات الخاطئة وليدة إهمال أو كسل.

---

1- الآية رقم 41 من سورة الروم - القرآن الكريم.

2- أنظر الأستاذ أحمد المهدي ، الحماية القانونية للبيئة ودفع البراءة الخاصة بها، دار الفكر والقانون ،

المنصورة، 2006 م ، ص 97 وما بعدها.

## ثانيا: السلوكيات الصادرة من خلال الدول كمصدر لتلوث البيئة البحرية :

لا تختلف السلوكيات الصادرة من خلال الدول عن السلوكيات الصادرة من قبل الأفراد من ناحية النتيجة، فجميعها تصب في خانة تلوث البيئة البحرية، غير أن السلوكيات الصادرة من قبل الدول أوسع وأشمل وأخطر من تلك الصادرة عن الأفراد. فالنهضة الصناعية والعمرانية في أية دولة أمر جيد قد تسعى له الدول جميعها، وذلك لزيادة الموارد الاقتصادية، ومن ثم الازدهار، وتقدم عجلة التنمية، ألا أن ذلك قد يكون في بعض الأحيان على حساب أمور لا تقل في الأهمية عن التنمية الاقتصادية، مثل الحفاظ على البيئة، ومنع مصادر تلوثها التي من الممكن أن تهدم عجلة التنمية الاقتصادية .

ومن تلك السلوكيات الخاطئة التي تقوم بها بعض الدول التخلص من نفايات السفن في البحار، والتدخل في البيئة البحرية بغرض الاستكشاف، أو استغلال موارد الثروة المعدنية، والاستخدامات العسكرية للمحيطات و التخلص من نفايات مشروعات توليد الطاقة الكهربائية باستخدام مفاعلات نووية (1) ومنها على سبيل المثال ما يلي:

### أولاً: تسرب النفط وملحقاته في البحار:

ويعتبر من المصادر الأساسية لتلوث البيئة البحرية. أذا إن التخلص من لتر واحد من الزيت قد يؤدي إلى استهلاك الأكسجين الموجود في 400 ألف لتر من ماء البحر حتى تتم عملية الأكسدة بواسطة البكتيريا البحرية التي تقوم على تحليل مثل هذه المواد، وتنتهي عمليات نقل النفط في بعض الأحيان إلى كوارث حقيقية وذلك عندما تصدم ناقلاته بالصخور والسفن فينسب ما بها من نفط ويلوث مساحات شاسعة من البحر، ومن أمثلتها كارثة ناقلة النفط ( توري كانيون) الشهيرة التي وقعت في عام 1967 بالقرب من السواحل البريطانية وسقط نتيجة لها في البحر 120 ألف طن من النفط ، فلوث مساحة امتدت إلى 320 كيلو مترا من السواحل الإنجليزية حتى وصل إلى السواحل الفرنسية (2).

---

1- راجع الدكتور محمد مصطفى يونس ، حمايه البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي العام ، مرجع سابق

، ص 24 .

2- أنظر الدكتور ماجد راغب الحلو ، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة ، دار الجامعة الجديدة للنشر،

الإسكندرية ، 2004 م ، ص 213.

فتعتبر قضية التلوث البحري بدولة الإمارات العربية المتحدة عام 1987 أهم القضايا التي أثارت في الفترة الأخيرة في منطقة الخليج العربي. حيث رفع ثمانية من الصيادين دعوى نيابة عن 65 صيادا بالساحل الشرقي ضد خمس شركات بحرية، اتهم الصيادون الشركات ( enterprises ) بالإضرار بمصالحهم نتيجة التلوث البحري الذي أصاب المنطقة الناجم عن أنشطه هذه الشركات في المنطقة المعنية ، وطالب الصيادون بتعويض عادل لهم جميعا عما أصابهم من أضرار فادحة تتمثل في تمزيق شباك الصيد نتيجة لاختلاطها ببقع الزيت المختلطة بالرمال على الشاطئ، ونفوق العديد من الثروات الحية في المنطقة المعنية بسبب تلوثها بزيوت البترول، و استند المدعون إلى أن الشركات المدعي عليها تقوم بتزويد السفن بالوقود من خلال محطات ثابتة، بصورة غير منتظمة، وبطريقة غير فنية، مما أدى إلى تسرب كمية كبيرة من الزيت في البيئة البحرية، وانتشارها على سطح المياه، مثل ساحل (خور فكان).وقد انتهت الدعوى بحكم محكمة أول درجة بإلزام المدعي عليهم بدفع مبلغ ربع مليون درهم إلى المضررين(1) .

#### ثانيا: مخلفات المصانع السائلة و تلوث البيئة البحرية :

ويقصد بها تلك الفضلات السائلة التي تنتج عن عمليات التصنيع ، وتعتبر هذه المخلفات خطيرة لاحتوائها، على ملوثات كيميائية ضارة بالصحة، كمركبات الكبريت، والزنك، والنحاس، والزنثيق، ويؤدي وصولها إلى جسم الإنسان إلى أضرار كبيرة، وهذه المخلفات تصل إلى الإنسان إما عن طريق مياه الشرب، إذا استخدمت المياه الملوثة التي أُلقيت فيها كمصدر لها، وإما عن طريق الغذاء في زراعات رويت بها أو أسماك عاشت فيها، أو حيوانات سقيت منها(2).

---

1- أنظر الدكتور عبدالسلام منصور الشويى ، التعويض عن الأضرار البيئية في نطاق القانون الدولي العام، دار الكتب القانونية و دار شتات للنشر والبرمجيات، القاهرة ، (دن) ، ص 215 - 216.

2 - راجع الدكتور ماجد راغب الحلو ، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة ، مرجع سابق ، ص 236.

### ثالثاً: التلوث الإشعاعي:

إن التقدم العلمي الكبير في مجال الأبحاث النووية منذ اكتشاف النشاط الإشعاعي على يد العالم (بيكرل) عام 1896م في خام اليورانيوم وحتى الآن، وتنافس الدول الكبرى على امتلاك وتطوير القدرات النووية لاستخدامها في الأغراض السلمية والحربية، قد أدى في النهاية إلى تلوث البيئة بأحد أخطر أنواع التلوث الإشعاعي.

وتعتبر مناطق المياه المعدنية ومناطق الرمال السوداء وصخور الحمم البركانية ، من أشهر المناطق ذات التركيز العالي للنشاط الإشعاعي ويحدث الإشعاع الصناعي بفعل الإنسان، نتيجة لإحداث خلل بطريقة ما في نسبة البروتينات الى النيوترونات في ذرات عناصر النظائر الثابتة أو المستقرة، وتحويلها إلى حالة أخرى غير مستقرة، مما يؤدي إلى انطلاق كميات هائلة من الطاقة وإشعاعات ألفا وجاما وبيتا. وتحدث هذه العمليات في مراكز الأبحاث النووية المختلفة، ومحطات التجارب الذرية، والمفاعلات النووية، والتي وصل عددها حتى عام 1992 م الى 480 مفاعلاً ذرياً تقريباً على مستوى العالم(1).

---

1- أنظر الأستاذة صفاء علي عبدالمنعم، مقال التلوث الإشعاعي ( أسبابه ومصادره)، مجلة بيئتنا، العدد السادس، يناير 1999 ، دولة الكويت ، ص 27.

المبحث الثاني  
المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة  
طبقا لاتفاقية عام 1982م

- تمهيد وتقسيم:

لقد مضى على البشر قرون طويلة وهم لا يحسنون إلى أحد مصادر طعامهم وحليهم، وأهم طرقهم، البحر، والذي نكره الله عز وجل في كتابه العزيز بقوله تعالى (وَجَعَلْنَا مِنَ الْمَاءِ كُلَّ شَيْءٍ حَيٍّ أَفَلَا يُؤْمِنُونَ)(1) بل أسرفوا في العدوان باتخاذهم مقبرة لمخلفاتهم، ثم نفاياتهم ظنا منهم أن الماء الجاري لا يلوثه شيء، فجريانه ينفي خبث كل المخلفات، ويقضى على كل الأوبئة والآفات. ومنذ عقود قليلة استيقظ الناس على فاجعة التلوث البيئي عموما، والبحري خصوصا، فتبادوا لإنقاذ الكائنات البحرية، ومحاصرة الأخطار المتنقلة، وحماية البيئة الفطرية وقد أحتل توازنها بل أوشكت أن تفقد مكوناتها.

وصاحبت الصحة السياسية صحة تنقيفية وتعليمية وقانونية، وهذه الأخيرة هي ما يشغلنا هنا ونعالجه من خلال هذا المبحث في مطلبين، الأساس القانوني للمسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية ( مطلب أول )، حقوق والتزامات الدولة في حماية البيئة البحرية طبقا لاتفاقية 1982 م ( مطلب ثان)، وذلك على النحو الآتي:

---

1- الآية الكريمة رقم 30 من سورة الانبياء.

## المطلب الأول

### الأساس القانوني للمسؤولية الدولية

#### عن الإضرار بالبيئة البحرية

#### - تمهيد وتقسيم:

بعد أن طفق الكيل بآثار الاعتداء على البيئة البحرية أدركت القوى الكبرى ضرورة تغيير موقفها من الطبيعة بإبطال خرافة " الصراع الذي يستهدف قهر الطبيعة" والتخلي بمودة الكون و صداقته، وسرعان ما سارعت القوى الدولية بمجازة مرحلة نشر الوعي وتصحيح المفاهيم إلى فرض الالتزامات وتقرير المسؤوليات مع مراعاة حق الدولة في سيادتها على إقليمها وفرض نظمها. وبحسب لهذه الصحوه أنها لم تقف عند حد حماية البيئة بمنع الاعتداء عليها، وإنما جاوزت الحماية إلى الرعاية بتقديم كل دعم بيئي ممكن، ثم إنها لم تقف بالالتزام الدولي بالحماية عند منطقة من البحار معينة فجاوزت البحر الإقليمي إلى المناطق الاقتصادية الخالصة، فالمناطق الدولية الحرة، أو أعالي البحار وكما استدعى الإصلاح ضرورة وجود اتفاقيات دولية معنية بإلزام الدول بحماية البيئة البحرية، وذلك من خلال سد الفراغ التشريعي في هذا الجانب ، استوجب أيضا وجود آليات مراقبة، ومؤسسات دولية، تفصل في الأمر حال وقوع نزاع خاص بمدى الجهد الذي بذلته الدولة في حماية البيئة البحرية من التلوث، و من أبرز هذه المؤسسات: هيئات التحكيم ومحكمة العدل الدولية .

ناهيك عن طرق حل المنازعات، والتي لا تختلف في مجال البيئة البحرية عن تلك المنصوص عليها في قواعد القانون الدولي العام، من حيث المفاوضات، والوساطة، والمساعي الحميدة، والتوفيق، والتحقيق. والتي وجدت حتى تخفف عن عاتق الدول أعباء التسوية القضائية. وعلى ذلك، فإن المجتمع الدولي قد قام بإبرام العديد من الاتفاقيات الدولية الهادفة الى حماية البيئة البحرية من التلوث وذلك على النحو التالي:

- 1- وضع الاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحار بالنفط الموقع عليها في لندن عام 1954 وتعديلاتها، والتي تهدف إلى العمل على اتخاذ التدابير اللازمة لمنع تلوث البحار بالنفط المفرغ في السفن.

2- ثم جاءت اتفاقية بروكسيل 1969 بشأن التدخل في أعالي البحار في الأحوال التي تؤدي، أو يمكن أن تؤدي، إلى التلوث بزيوت البترول، وهذه الاتفاقية تهدف إلى تمكين الدول من اتخاذ الإجراءات اللازمة في أعالي البحار في حالات وقوع كارثة بحرية تفضي إلى خطر تلوث البحار والسواحل بالنفط، وتؤكد أن هذا الإجراء لا يؤثر على مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار.

3- ومن ثم تم إبرام اتفاقية لندن لعام 1973 بشأن منع التلوث الواقع من السفن، والتي تعد من أهم الاتفاقيات التي تم إبرامها في هذا الشأن، وتتميز عن الاتفاقيات الدولية السابقة عليها بالتوسع في تعداد المواد التي تعتبر مؤدية الى تلوث البيئة البحرية، والتي يحظر إلقاؤها بها حظرا تاما ، أو جزئيا في البيئة البحرية غير مقتصرة على زيت البترول ومشتقاته (1) .

4- وصولا الى اتفاقية 1982 لقانون البحار والتي أوضحت بشكل تفصيلي الالتزامات التي تقع على عاتق الدول في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث.

5- مؤتمر إستكهولم لحماية البيئة 1972م، وقد مثل أول محاولة من جانب المجتمع الدولي لمعالجة العلاقة ما بين البيئة والتنمية على الصعيد العالمي، وقد نجح المؤتمر في وضع البيئة على جدول الأعمال العالمي، باعتماده لخطة عمل ستوكهولم، وهي أول خطة عمل عالمية بشأن البيئة، وقد وفرت أساسا لجدول أعمال معياري، وإطارا للسياسات المشتركة لمعالجة الجيل الأول من الأعمال البيئية. وقد تم اعتماد إعلان مبادئ وقر أساسا لتطور القانون البيئي الدولي خلال السبعينيات والثمانينيات، وكان من النتائج الهامة للمؤتمر ما تم فيما بعد من إنشاء برنامج الأمم المتحدة للبيئة .

---

1- راجع الدكتور مصطفى سلامه حسين و الدكتور مدوس فلاح الرشيد، القانون الدولي للبيئة ، ، مرجع سابق ، ص 441-442-443 . وأنظر أيضاً :

-international , regional and national environmental law,by, Fred L.Morrison and Rudiger Wolfrum. kluwer law international incorporates the publishing programs of graham and trotmant ltd.2000, pg.225.

- Lynton keith Caldwell,international environmental policy,emergence and dimensions,2nd edition,duke university press ,1991, p.g287.

وبدأ البحث عن مفهوم جديد للتنمية أكثر تنوعاً يتعلق بحدود قاعدة الموارد الطبيعية، وتقوم الاعتبارات البيئية فيه بدور مركزي بينما يسمح مع ذلك بفرص للأنشطة البشرية، وأوجد المؤتمر قوة دفع هامة في البلدان، وفيما بين الأمم المتحدة والمنظمات الأخرى، بالنسبة للاعتراف بالمشاكل البيئية البازغة والتصدي لها، وشرع برنامج الأمم المتحدة للبيئة منذ منتصف السبعينيات فصاعداً، كجزء من هذه الجهود الدولية، في إنشاء برامج بحار إقليمية تم في إطارها إنشاء اتفاقيات وخطط عمل بحار إقليمية كإطار للتعاون الإقليمي(1).

6- مؤتمر ريو دي جانيرو 1992 م أو مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية (مؤتمر قمة الأرض) (ريو دي جانيرو، البرازيل)، ويربط التنمية الاقتصادية والاجتماعية بحماية البيئة، ويعتمد جدول أعمال القرن 21 ومبادئ ريو. وفي كانون الأول/ ديسمبر 1992، أنشأت الجمعية العامة لجنة التنمية المستدامة لضمان المتابعة الفعالة لنتائج مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية(2).

وفي ضوء كل ما تقدم أتناول في هذا المطلب فرعين، تعريف المسؤولية الدولية (فرع أول) والأساس القانوني للمسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية ( فرع ثان ) ، وذلك على النحو التالي:

---

1- أنظر تقرير المدير التنفيذي للأمم المتحدة حول اجتماع الفريق الحكومي الدولي مفتوح العضوية للوزراء أو ممثليهم المعني بحسن الإدارة البيئية الدولية- الاجتماع الأول، برنامج الأمم المتحدة للبيئة نيويورك 2001، ص8.

2- United Nations Earth Summit+5, Special Session of the General Assembly to Review and Appraise the Implementation of Agenda 21, New York, 23-27 June 1997, General information.

## الفرع الأول

### تعريف المسؤولية الدولية

أثمرت الجهود الدولية لحماية البيئة فرض التزام قانوني عام بحماية البيئة من أخطار التلوث، وتحميل الدولة محدثة الضرر المسؤولية عن إصلاح كافة الإضرار التي قد تلحق بالدول الأخرى جراء الأنشطة التي باشرتها الدولة في إقليمها، أو وقعت في هذا الإقليم تحت إشرافها وولايتها(1).

وبدیهي أن وجود نص تشريعي يقر المسؤولية عن الأضرار البيئية، ويحدد معالمها يحسم أي خلاف حول هذه المسؤولية، بل يكرس الإجماع الدولي عليها. وقد نجح المجتمع الدولي من خلال نتائج الاجتماع الحكومي الدولي لاستعراض ومواصلة صياغة مشروع المبادئ التوجيهية لوضع تشريعات وطنية بشأن المسؤولية والجبر والتعويض فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن أنشطة خطيرة على البيئة، الذي عُقد في نيروبي من 9 إلى 11 تشرين الثاني/ نوفمبر 2009م في تعريف المسؤولية من خلال المبدأ التوجيهي الخامس بأنه " يكون أي شخص مسؤولاً عن أي ضرر تسبب، أو ساهم في حدوثه عدم الامتثال للاشتراطات القانونية أو التنظيمية المطبقة، أو القيام عمداً، أو استهتاراً، أو إهمالاً، بتصرف، أو إغفال بطريق غير مشروع. وينبغي اعتبار أي انتهاك للالتزام قانوني محدّد خطأ بحد ذاته" (2).

---

1- راجع الدكتور معمر رتيب محمد عبد الحافظ، القانون الدولي للبيئة ، مرجع سابق ، ص 146.

2-أنظر مجلس إدارة برنامج الأمم المتحدة للبيئة ، الدورة الاستثنائية الحادية عشرة لمجلس الإدارة/ المنتدى البيئي الوزاري العالمي بالي، القضايا الناشئة في مجال السياسات العامة: البيئة في النظام المتعدد الأطراف ، إنдонيسيا، 24 - 26 شباط/ فبراير 2010 ، البند 4 .

ويعتبر نص المبدأ 13 من إعلان ريو دي جانيرو بشأن البيئة والتنمية، الذي اعتمده مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية في حزيران/ يونيه 1992م هو الخلفية والأساس المنطقي الذي استند إليه المجتمع الدولي عند الاعتراف بالمسؤولية الدولية، حيث نص على ما يلي: "تضع الدول قانوناً وطنياً بشأن المساءلة والتعويض لضحايا التلوث، وغير ذلك من الأضرار البيئية، وتتعاون الدول أيضاً بطريقة عاجلة وبمزيد من التصميم في مواصلة تطوير القانون الدولي بشأن المساءلة والتعويض عن الآثار السلبية للأضرار البيئية الناشئة عن أنشطة تجري في ولايتها القانونية أو تقع تحت سيطرتها في مناطق خارج هذه الولاية".

## الفرع الثاني

### الأساس القانوني للمسئولية الدولية

#### عن الإضرار بالبيئة البحرية

تقوم المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة على مجموعة من النظريات القانونية التي تستند إليها من أجل تدعيم تلك المسؤولية من الناحية القانونية، وتكمن تلك النظريات القانونية في التالي:

#### أولاً : المسؤولية على أساس الخطأ(1):

تعود أصول هذه النظرية إلى بداية القرن السادس عشر، حيث قام الفقيه الهولندي "جروسيوس"، بنقل نظرية الخطأ من القانون الداخلي، إلى مجال القانون الدولي، وتقوم نظرية الخطأ على أساس أن الدولة لا يمكن أن تكون مسؤولة، ما لم تخطئ، وعلى الدولة التي تريد إثبات ادعائها أن تثبت خطأ الدولة المسؤولة عن الضرر، ومن ثم لا تقوم المسؤولية الدولية ما لم يصدر عن الدولة فعل خاطئ يضر بغيرها من الدول وهذا الفعل الخاطئ إما أن يكون متعمداً أو غير متعمد، ويترتب على قيام المسؤولية الدولية التزام بإصلاح الأضرار، أو دفع تعويض كاف عنها.

- 
- 1- يتمثل الخطأ في القانون المدني بوصفه "ركناً لاستحقاق التعويض في عدم تنفيذ المدين لالتزامه ، أيأ كان مصدر هذا الالتزام ، بمعنى سواء كان هذا الالتزام ناشئاً عن تصرف قانوني- عقد أو إرادة منفردة - أو وقائع قانونية - المسؤولية المدنية، والإثراء بلا سبب ونص القانون ، إلا أن المدين لا يعتبر مخطئاً لمجرد عدم تنفيذه لالتزامه ، إذ يجب لذلك نسبة الخطأ إليه. وأن يكون بإمكانه تنفيذ الالتزام". للمزيد أنظر: الدكتور ليلي عبدالله سعيد، الوجيز في شرح القانون المدني البحريني رقم 19 لسنة 2001 ، جامعة البحرين، مملكة البحرين، الطبعة الأولى 2003 ، ص 90 .
- كما عرّف الخطأ في القانون الإداري بوصفه " مخالفة لأحكام القانون تتمثل في عمل مادي أو تصرف قانوني، تأخذ صورة عمل إيجابي أو تأتي على هيئة تصرف سلبي ينشأ عن عدم القيام بما يوجبه القانون". للمزيد أنظر الدكتور فاروق خماس ، القضاء الإداري ، جامعة البحرين، مملكة البحرين، 2006 ، ص 226 .

وقد اختلف الفقهاء حول مجال إثبات المسؤولية على أساس الخطأ. فمنهم من ذكر أن إثبات سبب الحادث الضار هو عدم توافر العناية الواجبة في تصرف الدولة المسببة للتلوث العابر للحدود، بينما يرى فريق آخر إمكانية الأخذ بنظرية الخطأ في مجال آخر، وهو الضرر الذي تحدثه أنشطته الكيانات الخاصة، باعتبار أن مسؤولية الدولة تنشأ بسبب فشلها في منع وقوع الضرر البيئي العابر للحدود(1).

غير أن هذه النظرية تعرضت لسيل من الاعتراضات أثارها الفقه الدولي، فقد أبدى جانب كبير من هذا الفقه، تخوفه من اللجوء إلى هذه النظرية، لإقامة المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية، خصوصاً وأن معايير الحرص، ومعايير التنبؤ، التي يستند إليها في تقدير الخطأ، أصبحت متزايدة الإبهام، وغير محددة، في ظل التقدم والتطور التقني والتكنولوجي، وأنه في ظل هذا التطور أصبح من المتعذر إثبات الخطأ في أحوال الضرر البيئي العابر للحدود، وذلك لما للتغير الذي قد يشوب الجسم المسبب للضرر، أو لتأخر ظهور الضرر وقتاً طويلاً بعد وقوع الحادث الضار، مثلما في أحوال التلوث النووي، والتلوث بإغراق النفايات السامة أو المشعة، مما قد يتعذر معه تحديد مصدر التلوث بشكل دقيق، وبالتالي نسبة الخطأ إلى من ارتكبه. مما دفع الفقه إلى البحث عن أسس جديدة لإقامة المسؤولية الدولية وبصورة خاصة بشأن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية، تقوم على أساس مجرد حصول الضرر لدولة ما ناتج عن نشاط دولة أخرى قد يكون ذلك النشاط مشروعاً أم غير مشروع، الأمر الذي سوف نتناوله عند الحديث عن أساس الفعل غير المشروع لقيام المسؤولية الدولية. وإن اختلف الفقهاء حول إثبات دور مسؤولية الدولة على أساس الخطأ سواء بالسلب أم بالإيجاب، فإن المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة تقع على الدولة كلما ثبت ذلك.

---

1- أنظر الدكتورة مريم بنت حسن آل خليفة، الحماية الدولية للبيئة (دراسة قانونية خاصة عن المياه الجوفية)، جامعة البحرين، مملكة البحرين، الطبعة الأولى 2007، ص 103.

## ثانياً: المسؤولية على أساس المخاطر (المسؤولية الموضوعية) (1):

يطلق على المسؤولية على أساس المخاطر أيضاً مصطلح آخر وهو المسؤولية المشددة ( المطلقة )، لإقامة المسؤولية الدولية، القائمة على أساس الضرر فحسب، وهو الذي ينشئ الالتزام بالتعويض. ويقصد بالمسؤولية المطلقة " إقامة التبعة على عاتق المسئول عن نشاط خطر، عما يحدثه فعله من أضرار، دون حاجة إلى إثبات الخطأ من جانبه. وقد وجدت المسؤولية المطلقة مجالاً للتطبيق في جملة من الأنشطة، كالأستخدامات السلمية للطاقة النووية ، أنشطه الكشف عن النفط، ومجال استكشاف واستخدام الفضاء الخارجي" (2).

## ثالثاً: المسؤولية على أساس الفعل غير المشروع:

نظراً للانتقادات التي وجهها الفقه الدولي لنظرية الخطأ كأساس للمسؤولية الدولية ، وأهمها أن نظرية الخطأ تقوم علي الطابع الشخصي، الأمر الذي لا يتوفر بالنسبة لأشخاص القانون الدولي، وهي الدول والمنظمات الدولية، فهي تعد أشخاصاً اعتبارية، وارتباط الخطأ بعناصر لا تتوافر إلا في الشخص القانوني الطبيعي دون الاعتباري أو الشخص المعنوي.

لذلك اتجه الفقه الدولي في مطلع القرن العشرين إلى استحداث أساس جديد للمسؤولية الدولية يقوم علي أساس إتيان الشخص القانوني الدولي لفعل بالمخالفة لقواعد القانون الدولي الاتفاقي والعرفي، أي تأسيس المسؤولية الدولية على أساس الفعل غير المشروع .

---

1- لمزيد من التفاصيل أنظر الدكتور صالح محمد بدر الدين ، المسؤولية الموضوعية في القانون الدولي ،دار النهضة العربية ، القاهرة، 2002 - ص 31 وما بعدها .

2- راجع الدكتور محمد عبدالله نعمان، الحماية الدولية للبيئة البحرية، مرجع سابق، ص 146.

ويرى الفقيه الايطالي أنزليوتي، مؤسس تلك النظرية أنها تقوم على اعتبار موضوعي، وسهل إثباته بالمقارنة بنظرية الخطأ، وملخص نظرية أنزليوتي ثبوت المسؤولية القانونية الدولية عن الأضرار البيئية ، في حالة إتيان الدولة أفعالا غير مشروعة أو مخالفة لقواعد القانون الدولي في معناها الواسع، والتي تنطوي على كافة مصادر القانون الدولي لحماية البيئة .

وتقوم المسؤولية على أساس الفعل غير المشروع دوليا على أسس موضوعية تتمثل في اعتبار حدوث ضرر لدولة من جراء أفعال قامت بها دولة أخرى، تعد بمثابة انتهاك لأحكام القانون الدولي يستتبعها قيام المسؤولية الدولية. والفرق بين المسؤولية على أساس الخطأ والمسؤولية على أساس الفعل غير المشروع دوليا . أنه في الحالة الأخيرة تكون الواقعة المخالفة للقانون الدولي هي أساس المسؤولية الدولية (1) .

وكانت لجنة القانون الدولي قد أشادت بنظرية الفعل غير المشروع كأساس للمسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية، وبصفة خاصة البيئة البحرية، وقد شجع هذا الدول على إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية المعنية بحماية البيئة من التلوث(2) ، وكانت محكمة العدل الدولية قد طبقت نظرية قيام المسؤولية الدولية على أساس الفعل غير المشروع في القضية الشهيرة المعروفة باسم الأنشطة العسكرية وغير العسكرية في دولة نيكاراغوا (3) بين الولايات المتحدة الأمريكية ونيكاراجوا.

---

1- راجع الدكتورة مريم بنت حسن آل خليفة ، البيئة وأنظمة حمايتها، مرجع سابق ، ص 162.

2- أنظر الدكتور محمد حافظ غانم، مبادئ القانون الدولي العام ، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الأولى 1967م، ص .

3- Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v. United States of America), Merits, Judgment, I.C.J. Reports 1986, p. 14, at p. 142, para. 283, and p. 149, para. 292.

#### رابعاً: الآثار القانونية لثبوت المسؤولية من وجهة نظر لجنة القانون الدولي:

لجنة القانون الدولي هي إحدى اللجان الست المشكلة من قبل الجمعية العامة للأمم المتحدة، وتتناول المسائل القانونية الدولية (1).

ومنذ 1955م، عكفت لجنة القانون الدولي على العمل في موضوع مسؤولية الدول. وتبعاً لمشروع المواد ، فإن كل خرق من جانب دولة لالتزام ناشئ عن القانون الدولي يشكل فعلاً دولياً معيباً، ويستتبع المسؤولية الدولية على عاتق تلك الدولة (المادة 1) وهناك عواقب قانونية محددة تنشأ عن مثل هذا الفعل الدولي المعيب .

فأولاً: يجب على الدولة المسؤولة أن توقف الفعل المعيب إذا كان فعلاً ذا طبيعة متواصلة ، ويجب أن تقدم الضمانات والتأكيدات اللازمة بعدم تكراره (المادة 30) وفي المقام الثاني يقع على الدولة المسؤولة التزام التعويض الكامل عن الأضرار الناشئة عن الفعل الدولي المعيب (المادة 31) . والتعويض الكامل يمكن أن يكون على ثلاثة أشكال: الإرجاع، والتعويض، والترضية، إما فرادى وإما مجتمعة (المادة 35). إن الدولة المسؤولة عليها التزام بالإرجاع، أي بإرجاع الوضع إلى ما كان عليه قبل ارتكاب الفعل المعيب (المادة 36) وبقدر ما لا يتم تصحيح الضرر عن طريق الإرجاع ، يقع على الدولة المسؤولة التزام التعويض عن الضرر الذي سببه الفعل المعيب (المادة 37) وأخيراً إذا لم يكن الإرجاع أو التعويض كافيين لإصلاح الضرر ، فيقع على الدولة المسؤولة التزام بالترضية عن الأضرار المسببة (المادة 38) والترضية يمكن أن تتمثل في الاعتراف بالانتهاك، أو بالتعبير عن أسف، أو بالاعتذار الرسمي (2).

---

1- international law commission, united nations, Codification Division, Office of Legal Affairs ,1998-2015 .

2- أنظر وثيقة الأمم المتحدة:

Unep/cbd/iccp/2/3,31 July 2001,united nations,p.g.5.

## المطلب الثاني

### حقوق والتزامات الدولة في حماية البيئة البحرية

#### طبقاً لاتفاقية 1982

ذكرنا فيما سبق أن من نتائج إدراك خطورة العبث بنظام البيئة البحرية ظهور العديد من التشريعات الخاصة بضرورة حماية البيئة البحرية من التلوث، وفعلاً ظهرت مجموعة من الاتفاقيات الخاصة بذلك، والتي اعتبرت اليوم كأحد فروع القانون الدولي العام. ومن تلك الاتفاقيات، اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م والتي تناولت في جزء منها ضرورة حماية البيئة البحرية من التلوث(1).

وتعتبر الاتفاقية أول بيان قانوني دولي شامل بشأن المسائل الواردة بالجزء الثاني عشر، والذي يعتبر أول محاولة على الصعيد التشريعي لمكافحة التلوث البحري، وهو أيضاً أول عملية تنويع شاملة للمبادئ الخاصة بالتلوث البحري التي أعرب عنها مؤتمر استكهولم للبيئة البشرية سنة 1972 م، كما يعتبر الجزء الثاني عشر وما يصاحبه من أحكام في الاتفاقية خطوة أساسية في تطور القانون الدولي للبيئة، وذلك لأن هذا الجزء، والأحكام المصاحبة له، يشكلان أول محاولة لوضع إطار شامل للقانون الدولي للبيئة استجابة لتدهور البيئة البحرية وما يهددها من أخطار(2). وقد جاء في ديباجة الاتفاقية ما يلي: "إن الدول الأطراف في الاتفاقية ..... إذ تسلم باستحسان العمل عن طريق هذه الاتفاقية، ومع إيلاء المراعاة لسيادة كل الدول على إقامة

---

1- Francesco Francioni, international responsibility for environmental harm, Kluwer academic publishers, 1991,p.19.

2- أنظر الدكتور معمر رتيب محمد عبد الحافظ القانون الدولي للبيئة وظاهرة التلوث (خطوة للأمام لحماية البيئة الدولية من التلوث)، دار الكتب القانونية ودار شتات للنشر والبرمجيات، المحلة الكبرى، 2006م، ص 95-96.

نظام قانوني للبحار والمحيطات ييسر الاتصالات الدولية ويشجع على استخدام البحار والمحيطات في الأغراض السلمية، والانتفاع بمواردها على نحو يتسم بالإنصاف والكفاءة، وصون مواردها الحية، ودراسة وحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها .....". كما أفردت الاتفاقية 45 مادة لموضوع الحماية البيئية، وذلك من خلال الجزء الثاني عشر منها من المادة (192) إلى المادة (237) .

وقد أعطت الاتفاقية للدول عموماً حقوقاً سيادية مفادها الانتفاع بثروات البحار واستغلال مواردها الطبيعية، إلا أنها قد وضعت عليها الالتزامات الكفيلة بالحفاظ على البيئة البحرية، ومكافحة مصادر تلوثها أياً كانت، ووفقاً للنصوص الواردة في الجزء الثاني عشر من الاتفاقية، تلتزم الدول الأطراف، منفردة أو مشتركة، باتخاذ التدابير اللازمة لمنع وخفض والحد من تلوث البيئة البحرية أياً كان مصدره، مستخدمة أفضل الوسائل العلمية المتاحة لها. كما تتخذ الدول التدابير اللازمة لضمان أن تتم الأنشطة الواقعة تحت إشرافها بما لا يؤدي إلى تلوث بيئات الدول الأخرى. ولقد أوضحت الاتفاقية وسائل تنفيذ الالتزام بحماية البيئة البحرية، وذلك عن طريق:

- 1- التعاون بين الدول من أجل وضع المعايير والمستويات وبرامج الدراسات والبحوث.
- 2- إنشاء نظم للرصد والتقييم البيئي.
- 3- وضع القوانين والأنظمة اللازمة لحماية البيئة البحرية (1).

كما قررت الاتفاقية الحق السيادي للدول في استغلال مواردها الطبيعية عملاً بسياساتها البيئية، ووفقاً لالتزامها بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، كما نصت الاتفاقية كذلك على ضرورة مساعدة الدول النامية في مجال حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من التلوث البحري عن طريق تزويد تلك الدول بالمعدات والتسهيلات اللازمة في هذا المجال (2).

- 
- 1- أنظر الدكتور رياض صالح أبو العطا، حماية البيئة من منظور القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، 2009، ص 132.
  - 2- راجع الدكتور معمر رتيب محمد عبد الحافظ، القانون الدولي للبيئة وظاهرة التلوث، مرجع سابق، ص 95-96.

كما أشارت الاتفاقية إلى التلوث الناجم عن السفن، حيث رسمت حدود اختصاص سلطات كل من:

#### 1- دولة العلم:

وذلك فيما يتعلق بالتلوث الناجم عن الإغراق من السفينة الذي يتم في أعالي البحار، كما أن لدولة العلم أن توقع العقاب بشأن المخالفات التي ترتكبها السفن التي تحمل علمها وتنتمي إليها وذلك في مسائل حماية البيئة البحرية.

#### 2- الدولة الساحلية:

وتختص بنظر المسؤولية عن الإضرار الناتجة من التلوث الناجم عن مصادر برية، كما تختص بالمسؤولية عن التلوث الناجم عن أوجه النشاط المتعلقة باستكشاف واستغلال ثروات المناطق الخاضعة لولايتها، وللدولة الساحلية سلطات البوليس المقررة في مسائل حماية البيئة البحرية، وهذه السلطات قد اتسعت كثيراً إذا ما قورنت بالوضع المقرر طبقاً لقواعد القانون الدولي التقليدي.

#### 3- دولة الميناء:

وقد رسمت لها الاتفاقية سلطات محددة، منوطة بوجود سفينة ما طوعاً داخل أحد موانئها، أو في إحدى محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ، ومضمون ما لدولة الميناء من سلطات أن لها تجري تحقيقاً، أو تقوم به متى بررت الأدلة ذلك، بمبادرة منها، أو بناء على طلب مقدم إليها، أن السفينة قد انتهكت القواعد والمعايير الدولية الخاصة بصلاحية السفن للإبحار، مهددة بذلك بإلحاق الضرر بالبيئة البحرية، ولدولة الميناء أن تتخذ بقدر ما هو ممكن عملياً، تدابير إدارية لمنع السفينة من الإبحار، ولا يجوز لهذه الدولة أن تسمح للسفينة بالتحرك إلا إلى أقرب حوض مناسب لإصلاح السفن، وعليها أن تسمح لها بمواصلة سيرها فوراً بعد إزالة أسباب الانتهاك (1).

---

1- راجع الدكتور صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 892 وما بعدها .

## الفصل الثاني

### الالتزام بمكافحة القرصنة البحرية

#### - تمهيد وتقسيم:

تاريخ الدول حافل بالعديد من الحروب والغزوات والفتوحات التي اختلفت بواعثها وأهدافها لكنها اتفقت في مسارات الجند، وأحيانا ميادين الحرب، ومظاهر القوة، ومثل البحر القاسم المشترك في نقل الجند، وميدان الصدام، فضلا عن استعراض القوة بامتلاك القطع البحرية.

ولم تتزعزع مكانة القوة البحرية بالتطور العلمي والتكنولوجي اللاحق بالقوى الحربية، الطيران، والدبابات، والصواريخ، وغيرها، وإنما لم تنزل تمثل أحد الأذرع القوية للدولة الساحلية. ومن جانب آخر فإن المياه كما استغلت، وتستغل، في الأعمال المشروعة، والحربية، فإنها استغلت ولم تنزل من قبل بعض المجرمين في الجرائم المشتهرة بإسم " القرصنة" فضلا عن عمليات التهريب والإتجار بالمخدرات، والإتجار بالبشر.

ومنذ زمن والمجتمع الدولي يبحث سبل مكافحة القرصنة ومحاربتها، فعقد العديد من المؤتمرات الدولية الخاصة بمكافحة القرصنة، واتخذت التوصيات، وابرمت الاتفاقيات الدولية.

وقد حفز على كل ذلك ما تمثله القرصنة البحرية من مشكلة دولية تتدرج في إطار الجريمة المنظمة، وتتطلب اعتماد نهج تعاوني لمكافحة جريمة عابرة للوطنية، تقع في أعالي البحار، وتقوم عليها شبكة عالمية واسعة تضم مجرمين منظمين، يستهدفون الضحايا، ويحتجزونهم كرهائن، يبتزون بهم دولهم طلباً للقدية (1).

---

1- MR. RONALD.k. Nobel, public secure of the Interpol, Media release ,Interpol, lahay.,number:100/2010,23 November 2010.

وترصد الدراسات صعوبات جمة تواجه الدول في محاكمة القراصنة، بلغت حد أن 90 % من الموقوفين بشبهة القرصنة أُخلي سبيلهم، وذلك - على ما جاء في تقرير ( جاك لانغ) المستشار القانوني للأمين العام للأمم المتحدة حول القضايا المتعلقة بالقرصنة- لسببين :  
أولهما: صعوبة إثبات التهمة.  
ثانيهما: المشاكل اللوجستية التي تواجهها القوات البحرية (1).

وفي هذا الفصل أعالج في مبحثين ، مفهوم القرصنة البحرية ( مبحث أول) ، و حماية أمن وسلامة السفن البحرية من أعمال القرصنة البحرية طبقا لاتفاقية 1982م ( مبحث ثان).

---

1- أنظر يوجين كونتوروفيتش، ورقة علمية بعنوان (دور القانون الدولي: العدالة والتحدي القانوني)، المؤتمر الثاني حول مكافحة القرصنة البحرية " استجابة إقليمية للقرصنة البحرية: تعزيز الشراكات بين القطاعين العام والخاص وتفعيل المشاركة العالمية" ، دبي ، 2011 م .

## المبحث الأول

### مفهوم القرصنة البحرية

- تمهيد وتقسيم:

توصيف الجريمة هو أول الطريق لتجريم الفعل الشائن، وتحديد الجزاء المناسب عليه، والغريب أنه مع طول ذراع القراصنة في المكان وامتداد تاريخ القرصنة في سالف الأزمان، فإن اتفاقاً على تجريمها قبل العام 1958م لم يقع، كما لم يقع اتفاق، عرفي أو تشريعي، على مفهومها. فمفهوم القرصنة البحرية ليس مفهوماً حديثاً، بل ظهر في القدم منذ ظهور السفن، وشهد العديد من التطورات بتطور العصور التي مرت عليه، فأول ما يرصده التاريخ من صور القرصنة كان مع ولادة الإمبراطوريات الأوروبية الأولى أو قبيل عصر الإغريق (1).

فمنذ نهاية القرن الخامس بعد الميلاد شهدت القرصنة تطور جديد على أيدي رجال قدموا من أقصى الشمال الأوروبي باتجاه شواطئ القارة الأوروبية وقد أطلق عليهم اسم " الفايكنج"، أما عمليات السطو على السفن والبواخر في عرض البحر فظهرت في القرن السادس قبل الميلاد ، ويمثل القرن السابع عشر ومطلع القرن الثامن عشر العصر الذهبي للقرصنة البحرية في البحر الكاريبي، فقد تحولت تلك الجزر على مدى عشرات السنين إلى ملجئ لكل أصناف المغامرين ولصوص البحر، إلى أن تمكنت الجهود الأوروبية والأمريكية من القضاء على القرصنة في هذه المنطقة (2)، كما وصلت تلك القرصنة إلى آسيا، خصوصاً منطقة خليج عدن والساحل الشرقي للصومال، مما دفع الدول المحيطة بها على وجه التحديد من رفع مستوى الحماية العسكرية في تلك المنطقة. وعلى ذلك فإننا سوف نتناول في هذا المبحث فرعين ، مفهوم القرصنة البحرية في اللغة والاصطلاح (مطلب أول) ، ومفهوم القرصنة البحرية في الاتفاقيات الدولية ( مطلب ثان) وذلك على النحر التالي::

---

1- أنظر الدكتور إيناس محمد البهجي و الدكتور يوسف المصري، جريمة القرصنة البحرية في القوانين الدولية،

المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة ، الطبعة الأولى 2013 ، ص 11 .

2- أنظر رسالة الدكتوراه للطالبة مايا خاطر، إشراف الدكتور ياسر حويش، تحت عنوان الإطار القانوني لجريمة

القرصنة البحرية، مجلة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، جامعة دمشق، المجلد 27 - العدد الرابع -

2011 ، ص 270.

## المطلب الأول

### مفهوم القرصنة البحرية في اللغة والاصطلاح

القرصنة في اللغة: السطو على سفن البحار، والفعل قرصن، يقرصن، قرصنةً، فهو مُقرصن، قرصن فلانٌ : قام بأعمال سلب بحريّ (1)، وهي لفظ معرب عن اللاتينية، التي نقلتها عن اليونانية، ومعناها في البحر، أو سرقة البحر، وفاعل القرصنة: قرصان، وهو سارق البحر، وجمعها قراصنة. ولم يتفق القانونيون على تعريف القرصنة اصطلاحاً، لذلك تعددت تعبيراتهم ما بين: وصف للقرصنة عموماً، أو تعداد للأفعال التي تعد من أعمال القرصنة. كما عرفت القرصنة البحرية أنها ما يقوم به الأفراد في البحر العالي من أعمال عنف غير مشروعة موجهة ضد الأشخاص والأموال المستهدفة تحقيقاً لمنفعة خاصة للقائمين بها.

وعرفت بأنها: سلب أو عنف مرتكب مع شهر سلاح، ضد السفينة أو طاقمها ذاته، أو طاقم سفن أخرى. وتماثل جريمة القرصنة التصرفات التالية : عصيان مع الاستيلاء على السفينة ، تسليم السفينة للعدو، ملاحه بدون صفة على سفينة مجهزة بأسلحة حربية، أعمال عدوانية تحت علم مزور(2) كما عرفت القرصنة البحرية على أنها " عبارة عن أعمال تتسم بالعنف، وتوجه إلى أعالي البحار، ضد الأشخاص والأموال الموجودة في إحدى السفن، لصالح الأشخاص الذين يرتكبون هذه الأفعال، تحقيقاً لأغراضهم الشخصية، ولا ينتمون إلى السفينة المهاجمة"(3).

---

1- Retrieved from : [www. Al maany .com](http://www.Almaany.com) ,2010-2015.

2- أنظر الدكتور محمد بن عبدالعزيز سعد اليماني، القرصنة البحرية ( دراسة فقهية مقارنة ) ، المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب، جامعة نايف الأمنية ، مجلد 28 ، عدد 55 ، سنة 2012 ، ص 210.

3- أنظر حاشي عسيلي فينو ، جريمة القرصنة البحرية في الصومال وبعدها الأمني( دراسة تأصيلية مقارنة)- رسالة مقدمة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في العدالة الجنائية، تحت إشراف الدكتور جلال الدين محمد صالح، جامعة نايف الأمنية، الرياض، 2012 م ، ص 41 .

## المطلب الثاني

### مفهوم القرصنة البحرية في الاتفاقيات الدولية

بعد استشعار المجتمع الدولي لمدى خطورة القرصنة البحرية على العديد من الجوانب، الاقتصادية، والاجتماعية، والنفسية، والأمنية، أرتأى ضرورة العمل على توحيد الجهود الدولية لإعداد صيغ تشريعية تعمل على تجريم تلك الجريمة، وعلى معاقبة فاعليها. وبالفعل تكلفت تلك الجهود بالنجاح وذلك عن طريق إعداد مجموعة من الاتفاقيات الدولية التي تتناول القرصنة البحرية، وطرق مكافحتها على المستوى الدولي، وليس فقط على المستوى الوطني. ومن ضمن تلك الاتفاقيات المعنية بالقرصنة البحرية :

#### أولاً: اتفاقية جنيف لقانون البحار لعام 1958 م:

- تعد اتفاقية جنيف لقانون البحار لعام 1958 م أول اتفاقية دولية تتناول القرصنة البحرية تعريفاً وتجريماً. حيث نصت المادة (15) منها على أنه: " يعد من قبيل أعمال القرصنة الأفعال التالية:
- 1- أي عمل غير قانوني، ينطوي على العنف أو الحجز أو القبض أو السلب، يرتكب لأغراض خاصة، بواسطة طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة يكون موجهاً:
    - أ- في أعالي البحار ضد سفينة أو طائرة أخرى، أو ضد أشخاص، أو أموال، على ظهر مثل هذه السفينة أو الطائرة.
    - ب- ضد سفينة، أو طائرة، أو أشخاص، أو أموال، خارج نطاق الاختصاص لأية دولة.
  - 2- أي عمل يعد اشتراكاً اختيارياً في إدارة سفينة أو طائرة مع العلم بأن السفينة أو الطائرة تمارس القرصنة.
  - 3- أي عمل من أعمال التحريض، أو التيسير العمدي، للقيام بفعل من الأفعال التي ورد وصفها في الفقرة ( 1 ) أو (2) من هذه المادة "

كما أضافت المادة (16) والمادة (17) من ذات الاتفاقية إلى الحالتين التاليتين:

أ- أعمال القرصنة كما حددتها المادة (15) التي ترتكب بواسطة سفينة حربية، أو سفينة حكومية، أو طائفة حكومية تمرد طاقمها وتحكم في السيطرة.

ب- تعد السفينة أو الطائفة من سفن أو طائرات القرصنة البحرية إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها فعلاً يهدفون إلى استعمالها بقصد ارتكاب عمل من الأعمال التي حددتها المادة (15) وتطبق القاعدة ذاتها إذا كانت السفينة أو الطائفة قد استعملت لارتكاب أي من هذه الأعمال مادامت باقية تحت سيطرة الأشخاص المذنبين.

وعلى ذلك يتضح جلياً للباحثة من نص المادة سالف الذكر ، أن اتفاقية جنيف لعام 1958 قد حصرت محل جريمة القرصنة البحرية بالوقوع في أعالي البحار، أي في المياه المفتوحة فقط . كما شدد التعريف سالف الذكر على أنه يعتبر من قبيل القرصنة أي عمل غير قانوني ينطوي على العنف، أو الحجز، أو القبض، أو السلب، يرتكب لأغراض خاصة. فقد ميز الأغراض الخاصة بالنص عليها وذكرها بشكل موسع.

ثانياً: اتفاقية روما للقضاء على الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة لعام 1988 م:

كما تناولت اتفاقية روما للقضاء على الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة لعام 1988 م القرصنة البحرية من خلال نصوص المادتين (3) و (4) . إذ نصت المادة (3) منها على أنه " - أي شخص يرتكب عن عمد، وبطريقة غير قانونية، أي عمل من الأعمال التالية ذكرها، وهي : الاستيلاء، أو محاولة السيطرة، على السفينة بالقوة أو التهديد، أو ممارسة أي عمل من أعمال العنف ضد شخص على السفينة، وكان هذا الفعل من شأنه أن يعرض سلامة ملاحة السفينة الأمانة للخطر، أو يتسبب في إحداث ضرر للسفينة أو بضاعتها، أو وضع أي جهاز أو مادة في السفينة بأي وسيلة والتي من شأنها أن تتسبب في تدمير السفينة، أو إحداث أضرار شديدة في التسهيلات الملاحة البحرية، أو يسبب تداخلاً أو تعارضاً شديداً في تشغيلها، أو يبيث معلومات يعلم أنها غير صحيحة ( مزيفة) من شأنها أن تعرض سلامة ملاحة السفينة للخطر أو يتسبب في إصابة أو قتل أي شخص بسبب ارتكاب أو محاولة ارتكاب الأفعال السابقة".

أما المادة (4) من الاتفاقية ذاتها فقد نصت على أنه " تنطبق هذه الاتفاقية إذا كانت السفينة تبحر في، أو من خلال، مياه تقع بعد الحد الخارجي للمياه الإقليمية للدولة ".

وعلى ذلك يتضح للباحثة من خلال التعريف الوارد في الاتفاقية سالفه الذكر أنه تعد من قبيل أعمال القرصنة ليس فقط ممارسة الفعل غير المشروع ذاته، مهما تعددت أشكاله وصوره، إنما أيضا يعد من قبيل القرصنة البحرية مجرد المحاولة على السيطرة على السفينة، سواء أكان بالقوة أم بالتهديد .

ويحسب لهذه الاتفاقية اعتبارها مجرد محاولة السيطرة على السفينة من أعمال القرصنة، لأن مكافحة هذه الجريمة لا ينبغي أن تكون فقط بمعالجة آثارها، وإنما الأولى أن تعمل أساليب المكافحة على توقيها ابتداء .

وواضح من نص المادة (4) أنها أكدت ما قرره اتفاقية جنيف لعام 1958م بتحديد النطاق المكاني لجريمة القرصنة بنصها على أنه " يجب أن تكون السفينة مبحرة في المياه التي تقع بعد الحد الخارجي للمياه الإقليمية للدولة " (1).

---

1- United nations- treaty series ,vol . 1678,I-29004,1992,p.g.222.

### ثالثاً: بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجه ضد سلامة الملاحة البحرية لعام

**:2005**

- كما تناولت اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجه ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005 م تعريفاً للقرصنة وذلك من خلال نص المادة 3 منها، إذ نصت على أنه "
- أ- يرتكب أي شخص جرماً في مفهوم هذه الاتفاقية إذا ما قام بصورة غير مشروعة وعن عمد بما يلي:
- ب- الاستيلاء على السفينة أو السيطرة عليها باستخدام القوة أو التهديد باستخدام أو باستعمال أي نمط من أنماط الإخافة.
- ت- أو ممارسة عمل من أعمال العنف ضد الشخص على ظهر السفينة إذا كان هذا يمكن أن يعرض للخطر الملاحة الآمنة بتلك السفينة.
- ث- أو تدمير السفينة، أو إلحاق الضرر بها، أو بحمولتها، مما يمكن أن يعرض في خطر الملاحة الآمنة تلك السفينة.
- ج- أو الإقدام بأي وسيلة كانت على وضع، أو سبب وضع جهاز تدمير، أو مادة على ظهر السفينة يمكن أن تؤدي إلى تدميرها أو إلحاق الضرر بها، أو بحمولتها، مما يعرضها للخطر، أو قد يعرض الملاحة الآمنة لتلك السفينة للخطر.
- ح- أو تدمير المرافق الملاحية البحرية، أو إلحاق الضرر البالغ بها، أو عرقلة عملها بشدة إذا كانت هذه الأعمال يمكن أن تعرض الملاحة الآمنة للخطر.
- خ- أو نقل معلومات يعلم ذلك الشخص أنها زائفة مما يهدد الملاحة الآمنة للسفينة.
- د- ويرتكب أي شخص جرماً أيضاً إذا ما قام بالتهديد المشروط، أو غير المشروط، طبقاً لما ينص عليه القانون الوطني، بإرتكاب أي من الأفعال التي تنص عليها البنود (ب، ج، هـ) من الفقرة 1 بهدف إجبار شخص حقيقي، أو اعتباري، على القيام بعمل ما، أو الامتناع عن القيام به، إذا كان من شأن هذا التهديد أن يعرض الملاحة الآمنة للسفينة المعنية بالخطر".

كما تنص المادة (3) مكرراً ثانياً من ذات الاتفاقية على أنه " يرتكب أي شخص جرمًا في مفهوم هذه الاتفاقية إذا ما قام بصورة غير مشروعة، وعن عمد بنقل شخص آخر على متن سفينة بالرغم من أنه يعلم أن ذلك الشخص ارتكب فعلاً يشكل جرمًا منصوصاً عليه في المواد ( 3 ) و(3) ( مكرراً و( 3 مكرراً) ثالثاً، أو جرمًا ينص عليه أي معاهدة مذكورة في المرفق ، ويعتزم مساعدة ذلك الشخص على الإفلات من المقاضاة الجنائية".

كما نصت المادة (3 مكرراً) ثالثاً على أنه يرتكب أي شخص جرمًا أيضاً في مفهوم هذه الاتفاقية إذا ما قام بالتالي: "

أ- بصورة غير مشروعة، وعن عمد، بجرح ، أو قتل أي شخص، في سياق ارتكاب أي من أفعال الجريمة التي تنص عليها الفقرة (1) من المادة (3) أو المادة (3 مكرراً ) و المادة (3 مكرراً ثانياً)، أو حاول ارتكاب جرم تنص عليه هذه المادة.

ب- أو ساهم كشريك في ارتكاب جرم تنص عليه المادة (3) أو المادة (3 مكرراً) و(3 مكرراً ثانياً) ، أو الفقرتان ( أ ، ب) من هذه المادة.

ت-أو نظم آخرين أو وجههم بارتكاب جرم تنص عليه المادة (3)، أو المادة (3 مكرراً) و(3 مكرراً ثانياً) ، أو الفقرتان ( أ ، ب) من هذه المادة.

ث-أو ساهم في ارتكاب جرم ، أو أكثر، من أفعال الجريمة التي تنص عليها المادة(3) أو المادة (3 مكرراً) و( 3 مكرراً ثانياً)، أو الفقرتان ( أ ، ب) من هذه المادة. من قبل مجموعة من الأشخاص يعملون من أجل غاية مشتركة وعن عمد إما : بهدف تعزيز النشاط الإجرامي، أو القصد الجنائي لهذه المجموعة حين ينطوي هذا النشاط ، أو هذا القصد، على ارتكاب جرم تنص عليه المادة (3) و(3 مكرراً ثانياً)، أو لكونه على اطلاع على نية المجموعة ارتكاب جرم تنص عليه المادة (3) أو المادة (3 مكرراً ثانياً)(1).

---

1- PROTOCOL OF 2005 TO THE CONVENTION FOR THE SUPPRESSION OF UNLAWFUL ACTS AGAINST THE SAFETY OF MARITIME NAVIGATION, LEG/CONF.15/21 ,REVISION OF THE SUA TREATIES, 1 November 2005, 2015 UNODC.

ولعل أهم ما يميز بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005 م أنه تفرد بالنص على أمرين لم يسبق النص عليهما من قبل في أية اتفاقية دولية تتناول مكافحة القرصنة البحرية، وهما:

1- توسعة النطاق المكاني لارتكاب جريمة القرصنة البحرية ليشمل المياه الخاضعة لسيادة الدولة فضلاً عن أعالي البحار.

2- لا يلزم أن يكون الجاني في جريمة القرصنة البحرية شخصاً طارئاً، فالجريمة تقع ولو كان اعتداء من قبل طاقم السفينة الرسمي.

## المبحث الثاني

### حماية أمن وسلامة السفن البحرية من أعمال القرصنة البحرية

#### طبقاً لاتفاقية 1982م

##### تمهيد وتقسيم:

مع الإطراد المستمر لجريمة القرصنة البحرية التي تشير الدراسات أنها في زيادة مستمرة من مؤشرات أنها في العام 2001م هاجم القراصنة 335 سفينة، ثم جاوز الهجوم الرقم 338 في العام 2002م ليصل في العام 2003م إلى 344 هجوماً على سفينة في عرض البحر(1). مع هذا الإطراد يصبح تقصي مظاهر القرصنة وأبرز آثارها، ورسم ضوابط الاختصاص القضائي بنظر جرائمها وآثارها، أمراً مهماً. وقد تكفلت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م ببيان هذه الأحكام، وهو ما أتناوله في هذا المبحث من خلال المطلبين الآتيين:

1- المطلب الأول: أحكام حماية أمن وسلامة السفن من أعمال القرصنة البحرية طبقاً لاتفاقية 1982م.

2- المطلب الثاني: الاختصاص القضائي الدولي بجرائم القرصنة البحرية طبقاً لاتفاقية 1982م.

---

1- أنظر الأستاذ الدكتور أحمد أبو الوفا محمد حسن ، (القرصنة البحرية والقانون الدولي أركاناً وأحكاماً) ، الحلقة العلمية ( مكافحة القرصنة البحرية)، الخرطوم ، من الفترة 19-21 ديسمبر 2011 م ، ص 3.

## المطلب الأول

### أحكام حماية أمن وسلامة السفن من أعمال

### القرصنة البحرية طبقا لاتفاقية 1982 م

تناولت اتفاقية قانون البحار لعام 1982م القرصنة البحرية من خلال مجموعة من النصوص القانونية حيث جاء في المادة (101) منها على أن " جريمة القرصنة تتكون من أي عمل من الأعمال التالية:

- 1- أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلبي يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة ويكون موجهاً:  
أ- في أعالي البحار ضد سفينة، أو طائرة أخرى، أو ضد أشخاص، أو ممتلكات، على ظهر تلك السفينة، أو على متن تلك الطائرة.  
ب- ضد سفينة، أو طائرة، أو أشخاص، أو ممتلكات، في مكان يقع خارج ولاية أية دولة.
- 2- أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم بوقائع تضي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة.
- 3- أي عمل يحرض على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في إحدى الفقرتين (1، 2) أو يسهل عن عمد ارتكابها".

وبموجب المادة (101) من اتفاقية قانون البحار فإن القرصنة لا تحصر في عمل واحد، وإنما تتحقق بواحد من مجموعة أعمال غير قانونية، منها: العنف، والاحتجاز لأغراض خاصة يقع من طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة، ومنها أيضا الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة مع علم الشريك بوقائع تعم السفينة أو الطائرة بوصف القرصنة.

كذلك ذهبت المادة (102) من الاتفاقية إلى أنه إذا ارتكبت أعمال القرصنة من سفينة أو طائرة حربية أو حكومية تمرد طاقمها، واستولى على زمام السفينة أو الطائرة، اعتبرت هذه الأعمال في حكم الأعمال التي ترتكبها السفينة أو الطائرة الخاصة.

وعلى ذلك فإنه في حالة تمرد طاقم السفينة الحكومية واستيلائه على زمام السفينة، فإن اتفاقية الأمم المتحدة قد جرت تلك السفينة من الحصانة الرسمية التي تمتلكها كسفينة حكومية وسأوت بينها وبين السفن الخاصة من حيث الأحكام.

وقد ذهبت الاتفاقية في المادة (103) منها إلى تعريف السفينة أو الطائرة محل جريمة القرصنة البحرية " بأنها تعتبر سفينة أو طائرة قرصنة إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها سيطرة فعلية ينوون استخدامها لغرض ارتكاب أحد أعمال القرصنة المشار إليها في المادة (101) من الاتفاقية، وأيضًا إذا كانت السفينة أو الطائرة قد استخدمت في ارتكاب أي من هذه الأعمال مادامت تحت سيطرة الأشخاص الذين اقترفوا هذا العمل."

وبموجب هذه المادة تكون الاتفاقية قد فرقت بين ثلاث من الحالات التي تعتبر السفينة فيها من سفن القرصنة ألا وهي :

- 1- إذا كانت في سبيلها لارتكاب القرصنة البحرية .
- 2- إذا كانت قد استخدمت لارتكاب القرصنة البحرية.
- 3- إذا ظلت تحت سيطرة الأشخاص الذين اقترفوا القرصنة البحرية.

أما المادة (104) فقد نصت على أنه " يجوز أن تحتفظ السفينة أو الطائرة بجنسيتها على الرغم من أنها أصبحت سفينة أو طائرة قرصنة. ويحدد القانون الدولة التي تحمل السفينة أو الطائرة جنسيتها أمر الاحتفاظ بالجنسية أو فقدها لها."

حيث أعطت المادة سالفه الذكر الحرية للدولة التي تحمل السفينة جنسيتها أمر استمرار احتفاظ السفينة أو الطائرة بالجنسية أو حرية تجريدها من الجنسية، وذلك عند وقوع السفينة أو الطائرة في قبضت القراصنة ، فلكل دولة السيادة المطلقة باتخاذ القرار الذي يتناسب وحققها المطلق في أمر جنسية السفينة.

## المطلب الثاني

### الاختصاص القضائي الدولي بجرائم القرصنة البحرية

#### طبقا لاتفاقية 1982م

غرض الاتفاقيات الدولية المتعددة لمكافحة القرصنة البحرية يعكس بوضوح أهم مبادئ القانون الدولي، ألا وهو مبدأ التعاون في سبيل جلب المصالح ودفع المضار على المستوى الدولي. ومقتضى التعاون ألا تفرط الدول في التمسك بسيادتها الإقليمية، وعليها أن تراعي وجودها في المجموعة الدولية، فتحفظ لغيرها حقه في حماية مصالحه والدفاع عنها بقدر حرصها على بسط ولايتها التشريعية والأمنية والقضائية على كل ما يدخل في الإقليم.

لهذا، ونظرا لعدم وجود عرف دولي غالب في أطر وأحوال الاختصاص القضائي الدولي بنظر جرائم القرصنة تميل بعض الدول إلى الأخذ بالمبدأ الذي يخضع ما يقع على ظهر السفينة أو على متن الطائرة، من أعمال الاختصاص للدولة التي ترفع علمها، بينما تمنح بعض الدول الأولوية لمبدأ الاختصاص الإقليمي، وتختلف الدول في كيفية ومدى تطبيق قواعد الاختصاص الإقليمي والشخصي كما تختلف في الحالات التي يمتد فيها نفاذ القانون الوطني للدولة أو اختصاصها القضائي إلى بعض الأفعال التي تقع خارج إقليم الدولة. ولهذا يصعب استخلاص أية قواعد قانونية دولية مما سارت عليه الدول في هذا الشأن ويترتب على عدم وجود سلطة عليا في المجتمع الدولي أن الدولة هي التي تحدد اختصاصها بنفسها مراعية في ذلك قواعد القانون الدولي العام (1).

---

1- أنظر الدكتور سلامة اسماعيل محمد، مكافحة الإرهاب الدولي ( خطف الطائرات والسفن، شرح القرصنة الجوية والبحرية، دراسة تحليلية مؤيدة بالاتفاقيات والمعاهدات الدولية ) ، (د.ن) ، 2005 م ، ص 235-236.

وعلى ذلك فقد نصت اتفاقية 1982 م لقانون البحار على مجموعة من القواعد التي يجب اتباعها من قبل الدول في نطاق الاختصاص القضائي للتعامل مع حالات القرصنة البحرية ألا وهي :

1- المادة (105) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار والتي تنص على أنه "يجوز لكل دولة في أعالي البحار أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة أن تضبط أي سفينة أو طائرة قرصنة أو أية سفينة أو طائرة أخذت بطريق القرصنة وكانت واقعة تحت سيطرة القراصنة، وأن تقبض على من فيها من الأشخاص وتضبط ما فيها من الممتلكات، ولحكومة الدولة التي قامت بعملية الضبط أن تقرر ما تفرضه من العقوبات، كما أن لها أن تحدد الإجراء الذي يتخذ بشأن السفن أو الطائرات أو الممتلكات مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن النية".

حيث قضت المادة سالفه الذكر بحق توقيع القبض على القراصنة في مياه البحر العالي، وكذا كل بقعة مائية لا تخضع لولاية أية دولة لكل الدول دون تقييد بقواعد إقليمية أو غيرها، ولحكومة الدولة القابضة، أن تقرر ما تراه من إجراءات، وتفرض ما ترى من العقوبات، وليس عليها في ذلك من قيد إلا مراعاة حقوق الغير من المتصرفين حسني النية، أي الدولة التي تحمل السفينة جنسيتها.

2- المادة (106) من الاتفاقية تنص على إنه "عندما تضبط سفينة أو طائرة بشبهة قرصنة دون مبررات كافية، فتتحمل الدولة التي قامت بعملية الضبط إزاء الدولة التي تحمل السفينة أو الطائرة جنسيتها، مسؤولية أية خسائر أو أضرار يسببها هذا الضبط".

ومقتضى المادة السابقة، ضرورة توافر المبررات الكافية والجدية للدولة حتى تقوم بعملية ضبط السفينة المشتبه بارتكابها القرصنة البحرية. وهو ما يمثل قيذا على الحق المطلق للدولة بضبط السفن التي يشتبه بارتكابها القرصنة البحرية.

3- أما المادة (107) من الاتفاقية ذاتها فقد نصت على أنه " لا يجوز أن تنفذ عملية الضبط بسبب القرصنة إلا السفن الحربية أو الطائرات العسكرية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك".

إنن ليس للسفن الخاصة حق إلقاء القبض على القرصنة ولا التعرض للسفن ولا الطائرات التي أخذت بطريق القرصنة وهو استثناء في نظر الباحثة مقدر من جانبين:

1- أولهما: إكمال مهمة الإستيقاف والتفتيش والقبض للقوى الأقرب إلى امتلاك الخبرة، والأجهزة المتطورة، وهو ما ييسر المهمة من جانب، ويقلل من احتمالات وقوع ضحايا من جانب آخر.

2- تنظيم عمليات التعرض للسفن حتى لا تعم الفوضى تحت دعوى الاشتباه بالقرصنة.

## الفصل الثالث

### الالتزام بمكافحة الهجرة غير المشروعة

#### عن طريق البحر

#### - تمهيد وتقسيم:

كانت الهجرة أن تصيب دول العالم كافة، ومع ضخامة عدد المهاجرين من العمال والطلاب وطالبي اللجوء، والذي جاوز 200 مليوناً، أو ما نسبته 3% من سكان العالم، أي شخص واحد من أصل 34 شخصاً، تصبح مشكلة الهجرة غير الشرعية ذات خطورة لا تقل عن خطورة القرصنة، لا سيما وأن المهاجرين غير الشرعيين يشكلون ما نسبته 15 إلى 20% من مجموع المهاجرين في العالم (1)، خصوصاً في ظل الفجوة الاقتصادية والصناعية والتنمية والبيئية بين الدول الصناعية والدول النامية في العالم التي تعتبر المحرك الرئيسي لتفشي ظاهرة أو ما قد تسمى بالجريمة (2) العابرة للبحار ألا وهي تهريب المهاجرين.

وقبل الخوض في غمار الهجرة غير الشرعية أود الإشارة إلى أن بعض الكتاب يجمع إلى مشكلة الهجرة غير الشرعية جريمة الاتجار بالبشر نظراً لما يؤول إليه حال بعض المهاجرين غير الشرعيين، فيبحثهما في صعيد واحد، والحق أن بينهما اختلافات توجب الفصل بينهما.

---

1- أنظر التحرك لمناهضة الاتجار بالأشخاص وتهريب المهاجرين، دليل خاص بالتكوين الأساسي، المنظمة الدولية للهجرة، المغرب، 2010، ص 12.

2- تتكون الجريمة من ثلاثة أركان: الركن المادي والركن المعنوي ومحل الجريمة. للمزيد حول مفهوم الجريمة وأركانها أنظر كلاً من:

-الأستاذ الدكتور هلاي عبد الله أحمد ، أصول علم الاجرام، جامعة البحرين، مملكة البحرين، 2003-2004، ص22.

- م . عبدالرزاق طلال جاسم السارة وم.م عباس حكمت فرمان الدركلي، جريمة تهريب المهاجرين والآثار المترتبة عليها، مجلة العلوم القانونية والسياسية، جامعة ديالي، العدد 1، ص 5.

فجريمة الاتجار بالبشر تعرف بأنها " تجنيد أشخاص، أو نقلهم، أو تثقيلهم، أو إيوائهم، أو استقبالهم، بواسطة التهديد بالقوة، أو استعمالها، أو غير ذلك من أشكال القسر، أو الاختطاف، أو الاحتيال، أو الخداع، أو استغلال السلطة، أو استغلال حالة استضعاف، أو بإعطاء، أو تلقي مبالغ مالية، أو مزايا، لنيل موافقة شخص له سيطرة على شخص آخر لغرض الاستغلال، ويشمل الاستغلال، كحد أدنى، استغلال دعارة الغير، أو سائر أشكال الاستغلال الجنسي، أو السخرة، أو الخدمة قسراً، أو الاسترقاق، أو الممارسات الشبيهة بالرق، أو الاستعباد أو نزع الأعضاء" (1). ومن هذا التعريف، يتضح للباحثة أن هناك اختلافاً ما بين جريمة تهريب المهاجرين وجريمة الاتجار بالبشر، من ناحيتين أساسيتين:

- أولاً: من ناحية النطاق المكاني: فإن جريمة الاتجار بالبشر لا يشترط فيها أن تكون خارج حدود الدولة، إنما قد تحدث في داخل حدود الدولة من خلال أشخاص أو منظمات محلية يكمن نشاطها على المستوى المحلي فقط، بينما يشترط في جريمة التهريب أن تكون عابرة لحدود الدولة بأية طريقة كانت، جواً أو براً أو بحراً.

- ثانياً: من ناحية الرضا: فجريمة الاتجار بالبشر لا يشترط فيها الرضا، فهي من الجرائم التي ترتكب على غير رضا المجني عليه، وحتى ولو أثبت المجرمون رضا المجني عليهم بذلك الجرم، فإن الرضا هنا لا يعتبر. بينما يشترط في جريمة تهريب المهاجرين أن تكون بناء على رضا المهاجر ورغبة منه في الانتقال إلى بلد آخر مهما كانت دوافعه. وعليه فإن القواسم المشتركة والتي تجمع بين جريمة الاتجار بالبشر وجريمة تهريب المهاجرين، هي: السرية، وأنها تعد، من قبيل الأعمال غير المشروعة. وفيما خلا ذلك تستقل جريمة الاتجار بالبشر عن جريمة تهريب المهاجرين.

وبناء على ذلك فإننا سوف نتطرق في هذا الفصل إلى مبحثين، مفهوم تهريب المهاجرين عبر البحر والأسباب المؤدية إليه ( كمبحث أول )، والجهود الدولية لمكافحة الهجرة غير الشرعية عبر البحر ( كمبحث ثان ) ، وذلك على النحو التالي:

---

1- أنظر بروتوكول منع وقمع ومعاقبة الاتجار بالأشخاص وبخاصة النساء والأطفال، منظمة الأمم المتحدة 2000م.

## المبحث الأول

### مفهوم تهريب المهاجرين عبر البحر والأسباب المؤدية إليه

#### - تمهيد وتقسيم:

تهريب المهاجرين جريمة ذات خطورة عالية على الدولة الفار رعاياها، وعلى دولة المأوى، وعلى المهاجرين أنفسهم. فقد يفر من الدولة خيرة شبابها، أو المطلوبون للعدالة أمام قضائها، والفارون إلى دولة لا بد وأنهم يشكلون عبئاً على مرافقها الصحية، والاقتصادية، وعلى أوضاعها الاجتماعية، وثقافتها الوطنية، ولا غرابة إن شكت زعزعة أمنها واستقرارها. أما المهاجرون أنفسهم فهم طعام الكائنات البحرية حتى يبلغوا البر، فمن لا يهدده الغرق يحيط به خطر الاختناق في المخابئ، أو الموت لعدم الإسعاف. ولما كانت مخاطر الهجرة البحرية هي الأعلى خطورة من الهجرات البرية أو الجوية كانت هي محل الاهتمام وإليها ينصرف بحثنا عنا، ونتناولها في مطلبين:

- 1- المطلب الأول: مفهوم تهريب المهاجرين عن طريق البحر.
- 2- المطلب الثاني: الأسباب المؤدية إلى تهريب المهاجرين عن طريق البحر.

## المطلب الأول

### مفهوم تهريب المهاجرين عن طريق البحر

الهجرة في اللغة العربية تعني " ترك الشيء أو الفعل، وتعني الخروج من أرض إلى أخرى"، أما الهجرة غير المشروعة في الاصطلاح فتعني " انتقال المهاجر من دولة إلى دولة أخرى تسلاً دون تأشيرة أو إذن دخول مسبق أو لاحق" (1).

والهجرة حسب علم الديموغرافيا، هي الانتقال فردياً أو جماعياً من موقع إلى آخر بحثاً عن وضع أفضل اجتماعياً او اقتصادياً او دينياً او سياسياً.

والهجرة حسب علم الاجتماع تدل على تبدل الحالة الاجتماعية كتغيير الحرفة أو الطبقة الاجتماعية وغيرها، أما الهجرة السرية فأنها تعني اجتياز الأفراد للحدود خلسة، تحولت منذ بداية التسعينات، وبشكل تدريجي، إلى عمل منظم، تشرف عليه شبكات وتنظيمات مختلفة، وتعتمد في نطاق عملها إلى التحايل على القانون واختراقه بأقل الخسائر الممكنة (2).

وقد عُرِفَت الهجرة قديماً، قدم الإنسان، وكانت تتسم بالانسيابية تبعاً لأغراض كانت تتسم بالإنسانية ، فمن هجرة لاستكشاف أراضي جديدة، إلى هجرة للتبادل الحضاري والثقافي والاجتماعي، وهجرة قسرية نتيجة لأوضاع انسانية كالزلازل، والفيضانات، أو نتيجة الحروب بين القبائل والإمارات، لكنها كانت هجرة بسيطة لم تشكل مشكلة، وليس فيها تعقيدات جواز السفر والإقامة والجنسية، ومع اعتماد مبدأ ترسيم الحدود بين الدول، وتنازع المصالح السياسية والاقتصادية، زادت مسألة الهجرة حدة وتعقيداً (3).

---

1- أنظر العقيد عبدالله سعود السراني، العلاقة بين الهجرة غير المشروعة وجريمة تهريب البشر والاتجار بهم ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، الطبعة الأولى 2010م ، ص 104

2- ورقة عمل القاضي بيار فرنسيس ، الندوة العلمية حول الهجرة غير المشروعة ، بيروت ، من 3 يوليو - 4 يوليو 2011م .

3- ورقة عمل المركز العربي للبحوث القانونية والقضائية في الندوة العلمية حول الهجرة غير المشروعة ، بيروت ، من 3 - 4 يوليو 2011م .

وقد أوضحت اللجنة المشكلة لوضع اتفاقية لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية التابعة للأمم المتحدة في الفقرة الفرعية ( أ ) من المادة ( 2 ) منها أنه يقصد بتعبير "تهريب المهاجرين": "تدبير الدخول غير المشروع لأحد الأشخاص الى أي دولة طرف لا يكون ذلك الشخص من مواطنيها، أو لا يكون لذلك الشخص حق في الإقامة الدائمة فيها، لغرض الإقامة أو العبور، أو تدبير الإقامة غير المشروعة لشخص من هذا القبيل في الدولة الطرف المستقبلية، أو تدبير العبور غير المشروع لذلك الشخص في إقليم تلك الدولة الطرف، من أجل الحصول، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، على منفعة مالية أو منفعة مادية أخرى" (1).

وعلى ذلك فإن تهريب البشر إما أن يكون بشكل فردي أو منظم ، ففي التهريب الفردي، يستخدم شخص ما، مجموعة صغيرة من قوارب التهريب مقابل مبالغ مالية معينة، أو الصعود والاختباء في السفن البحرية والتجارية دون علم إدارتها وملاحيتها، سواء بمغايلة حرس السفن، أو بتسلقها بعد السباحة نحوها أثناء عمليات الشحن والتفريغ، ومن ثم يختفون داخل قوارب النجاة، أو المخازن والمستودعات، أو يتسللون من خلال النقاط البرية التي تقل فيها نقاط ومراكز المراقبة من قبل حرس الحدود.

أما التهريب البشري المنظم، فيتم من خلال عصابات منظمة مقابل مبالغ مالية عبر شبكات التهريب العالمية التي يعمل فيها من لهم خبرة في قوانين الهجرة والجنسية والإقامة، حيث تستخدم عصابات التهريب الممرات البرية والبحرية التي لا تخضع للتفتيش والرقابة من قبل رجال الحدود

---

1- أنظر اللجنة المخصصة لوضع اتفاقية لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، الدورة الحادية عشرة، فيينا، 2-

27 تشرين الأول/ أكتوبر 2000، البند 4 .

مقابل مبالغ مالية دون تقديم ضمانات أمنية أو صحية خلال رحلة التهريب التي يتعرض فيها أحيانا المهاجرون غير الشرعيين إلى الغرق بسبب الأعداد الكبيرة التي تفوق حمولة المركب (1) وبحسب إحصائية صادرة من قبل المنظمة الدولية للهجرة فإنه في الأشهر التسعة الأولى من عام 2014م ، مات 4077 مهاجرا، على الأقل، أثناء تهريبهم إلى الخارج، بزيادة تفوق 70 بالمئة عن حالات الوفاة المسجلة في عام 2013م بالكامل، وهذه الأرقام لا تزال غير قادرة على عكس العدد الحقيقي للضحايا بسبب حالات الاختفاء، وصعوبة الإبلاغ عن حالات الوفاة والتأكد منها (2).

- 
- 1- راجع العقيد عبدالله سعود السراني، العلاقة بين الهجرة غير المشروعة وجريمة تهريب البشر والاتجار بهم ، مرجع سابق، ص 114 .
  - 2- أنظر مؤتمر الأمم المتحدة الثالث عشر لمنع الجريمة والعدالة الجنائية، الدوحة 12-19 ابريل 2015م.

## المطلب الثاني

### الأسباب المؤدية إلى تهريب المهاجرين عن طريق البحر

غالبا ما يكون دوافع المهرب هو تحصيل عائد التهريب من الفار، أو منه ومن المتكسبين من المهاجرين في بلد المأوى. أما المهاجر نفسه فدوافعه عديدة، ومتنوعة ما بين شخصية وعامة، كالتالي:

#### أولاً: العوامل الشخصية للهجرة السرية:

إن العوامل الشخصية المؤدية إلى الهجرة غير المشروعة أو السرية عديدة، ومنها على سبيل المثال :

##### 1- البطالة وقلة فرص العمل :

البطالة وإن لم تكن حكرًا على الدول النامية وكثيراً ما يلف ظلامها البلاد المتقدمة، فإنها في الأولى أكبر، وعمرها فيها أطول، وعلى كل حال فإن الحروب، والتقلبات الاقتصادية، وفشل خطط التنمية يمسك بخناق العمل فيقلل فرصة أو يمنعها، على عكس ما يفعل الازدهار الاقتصادي والاستقرار، حيث أكدت الدراسات العديدة في مجال الهجرة أن حجم الهجرة في المجتمع يختلف أو يتأثر بتقلبات النظام الاقتصادي، ويفسر ذلك بأنه في فترات الازدهار الاقتصادي تتزايد المشروعات و الأعمال وتحدث عمليات توسع صناعي، الأمر الذي يتطلب أعداداً متزايدة من الأيدي العاملة الجديدة محلياً.

##### 2- العوامل الديموغرافية:

تعتبر العوامل الديموغرافية أحد الأسباب المؤدية إلى الهجرة السرية، حيث تعد الزيادة المطردة في عدد السكان من أهم الأسباب الدافعة للهجرة، فيتوجه المهاجرين إلى الدول التي تحتاج إلى الأيدي العاملة لإقامة التنمية الاقتصادية بها، مع قلة عدد السكان في تلك الدولة. وذلك ما

يعرف باسم نظرية الجذب والدفع، والتي تفترض أن الهجرة ترجع الى انعدام التوازن بين أقاليم تدفع عوامل الطرد إلى الهجرة للخارج وأخرى تجذبهم إلى مناطق القصد أو الوصول (1) .

### رأي الباحثة الشخصي في العوامل الشخصية للهجرة السرية:

وتحضرني هنا مقولة عبدالله بن عمر رضي الله عنهما، مع إعلالها بالضعف، وهي قوله " جهد البلاء: كثرة العيال وقلة الشيء"، فمع الزيادة السكانية الكبيرة وقلة الموارد تجد الدولة نفسها في موقف حرج، فزيادة السكان تلتهم أي زيادة في الموارد، وتعجز المرافق عن الوفاء بأدوارها، ومع عجز الموارد تقف الحكومة نفسها عاجزة عن التطوير، ويرتد كل ذلك سلبيا على الاستراتيجيات طويلة المدى ومع ضعف القدرة على إقامة مشروعات جديدة تقل فرص العمل، وتتكدس طوابير العاطلين، ومع زيادة النفقات ونقص أو ثبات الموارد تعجز الدولة عن دفع إعانات التبطل، فيضطر العاطلون عن طوق النجاة إلى المغامرة بركوب البحر في هجرة سرية لم يمنعهم منها أخبار غرق القوارب، أو فقد الركاب، أو إلقاء القبض عليهم، فروضاء التبطل تعمى عن نار الهجرة.

ولكن الدول لا تتحمل لوحدها مسئولية توفير فرص العمل للمواطنين، وإن كان ذلك واجب عليها، إلا أنه لا يعتبر من قبيل الالتزام خصوصا في حالة عدم تطوير الشخص لنفسه ليلائم ومتطلبات سوق العمل، فالمتأمل في حال الدول المتقدمة يرى إن لديها متشردين وباحثين عن عمل، ولا يوجد مساكن لديهم إنما يفترشون أرصفة الطرق، فهل تلك الدول المتقدمة والمتطورة لا تملك المال الكافي لإيوائهم أو توفير السكن إليهم! فإذا إن المسئولية هنا تعتبر مسئولية مشتركة ما بين الدولة والفرد، فعلى الدولة التزامات تقع على عاتقها اتجاه الفرد من حيث العمل والسكن يجب أن توفرها، كما على الفرد التزامات اتجاه الدولة يجب أن يحققها كونه جزءاً منها.

---

1- أنظر المستشار الدكتور مساعد عبدالعاطي شتيوي، التدابير والإجراءات المصرية لمكافحة ظاهرة الهجرة غير الشرعية ، ندوة الهجرة غير الشرعية - الأبعاد الأمنية والإنسانية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، المملكة المغربية، 2014 م. ص.

## ثانياً: العوامل العامة المؤدية إلى الهجرة السرية:

هناك الكثير من العوامل العامة التي تؤدي إلى الهجرة السرية، ونقصد بالعوامل العامة العوامل التي لا دخل للفرد بها، إنما تعتبر من قبيل استراتيجية وخطط تنمية الدول ذاتها، ومنها على سبيل المثال لا الحصر، ما يلي:

1- العوامل السياسية: تعمل العوامل السياسية ، كالحروب الدولية، والحروب الأهلية، والقمع الحكومي وانتهاك حقوق الإنسان والأقليات، وحملات التجنيد الإلزامي، دوراً هاماً في تدفقات الهجرة الدولية. فعلى سبيل المثال أعلنت وزارة الداخلية التركية في بيان لها أن الأجهزة التابعة لها تمكنت من إلقاء القبض على ( 407000 ) مهاجراً أثناء دخولهم، أو محاولة خروجهم، من تركيا إلى اليونان على نحو غير مشروع بين فترة 1997- 2003م، كما أدت الحرب الداخلية التي نشبت في البوسنة والهرسك إلى هجرة أكثر من مليوني شخص إلى الدول الأخرى وخصوصاً إلى دول أوروبا الغربية. كما أن الأوضاع السياسية في المنطقة العربية وما شهدته من ثورات شعبية أدت إلى حروب أهلية لم تكن بعيدة عن موجات النزوح والمهاجرين غير الشرعيين عن طريق البحر، منها الأزمة العراقية والأزمة الليبية و خصوصاً الأزمة السورية في عام 2011م، والتي أدت إلى تهريب ملايين المهاجرين غير الشرعيين السوريين عن طريق البحار إلى معظم دول العالم وعبر مختلف البحار، فعلى سبيل المثال عبر ما نسبته 150 ألف مهاجر غير شرعي البحر الأبيض المتوسط في كانون الثاني لعام 2015م وفقاً لإحصائية صادرة عن المفوضية العليا لشؤون اللاجئين، هذا وقد توقعت المفوضية أن يصل عدد اللاجئين الفارين عبر البحر المتوسط إلى أوروبا 400 ألف في عام 2015م ويمكن أن يصل إلى 450 ألفاً أو أكثر في عام 2016م.

2- سياسات تقييد الهجرة الدولية: إن اتباع الدول المستقبلية للمهاجرين لسياسة فرض القيود على الهجرة الدولية في الآونة الأخيرة، وخصوصا بعد أحداث الحادي عشر من أيلول 2001م، والتي ارتفعت معدلاتها لتصل إلى 40 بالمئة في عام 2001م، بعدما كانت 6 بالمئة في عام 1976م، يندرج ضمن العوامل المؤدية إلى ارتفاع معدلات الهجرة الدولية، وعلى الخصوص الهجرة غير المشروعة (1).

---

1- أنظر الدكتور محمد صباح سعيد ، جريمة تهريب المهاجرين - دراسة مقارنة ، دار الكتب القانونية ودار شتات للنشر والبرمجيات، القاهرة ، 2013 م ، ص 23-27.

## المبحث الثاني

### الجهود الدولية لمكافحة الهجرة غير الشرعية عبر البحر

بعد تنامي جريمة تهريب المهاجرين السريين، وما لها من أبعاد سياسية واقتصادية وأمنية على كل من الدولة التي تمت الهجرة منها والدولة التي اتجه إليها المهاجرون، كان لابد وأن يتحرك المجتمع الدولي من خلال بذل الجهود الكافية للعمل على الحد من تفشي تلك الظاهرة، فأتجهت منظمة الأمم المتحدة إلى عقد العديد من المؤتمرات الدولية التي تحذر من تلك الظاهرة ومدى خطورة تفشيها، ونجحت في إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية، وإنشاء المنظمات المتخصصة، وتشكيل فرق العمل الخاصة، منها على سبيل المثال: مؤتمر الأمم المتحدة الثالث عشر لمنع الجريمة والعدالة الجنائية، والذي عقد في الدوحة 2015م، والفرق المعنية بالهجرة والذي جاء بناء على توصية من الأمين العام لمنظمة الأمم المتحدة في مطلع العام 2006 م، بالإضافة إلى العديد من المنظمات الدولية المعنية بمكافحة الهجرة السرية منها، المنظمة الدولية للهجرة (ILO) ومنظمة العمل الدولية، والتي تتعامل مع قضية هجرة اليد العاملة منذ عام 1919م، وقد كان لها دور رائد في توجيه سياسة الهجرة، وحماية العمال المهاجرين في الاتفاقيات الدولية.

- 1- المنظمة الدولية للهجرة: تختص المنظمة الدولية للهجرة بدعم الهجرة الإنسانية المنظمة لمصلحة الجميع. وتعمل المنظمة مع شركائها على، المحافظة على كرامة الإنسان ورفاه المهاجرين، وتشجيع التنمية الاجتماعية والاقتصادية عن طريق الهجرة، والمساعدة في مواجهة التحديات التشغيلية المتنامية لإدارة الهجرة، والفهم المسبق لقضايا الهجرة.
- 2- مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة: يقوم مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، بوصفه راعياً لبروتوكول منع وقمع ومعاقبة الاتجار بالأشخاص، وبخاصة النساء والأطفال، وأيضاً بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عبر البر والبحر والجو، والمكملين لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة العابرة للحدود الوطنية، بمساعدة الحكومات في التصديق عليهما وتنفيذهما (1).

---

1- united nations high commissioner for refugees- UNHCR 2015.

ولعل أبرز جهود منظمة الأمم المتحدة في مجال إبرام الاتفاقيات الدولية المعنية بمكافحة تهريب المهاجرين هو، بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو، المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، والذي اعتمد وعرض للتوقيع والتصديق والانضمام بموجب قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة 25 "الدورة الخامسة والخمسون" المؤرخ في 15 تشرين الثاني/نوفمبر 2000.

وقد تضمن البروتوكول على 25 مادة، تناولت جميع الطرق التي تمكن الدول من خلالها لمكافحة تهريب المهاجرين. كما أفريت الاتفاقية المواد الخاصة بتهريب المهاجرين عن طريق البحر، وذلك من خلال ما نصت عليه في المواد 7 و8 و9 منها، إذ نصت في المادة 7 على أنه " تتعاون الدول الأطراف إلى أقصى حد ممكن، على منع وقمع تهريب المهاجرين عن طريق البحر، وفقا لأحكام قانون البحار الدولي".

فنبهت الاتفاقية إلى ضرورة تعاون الدول الأطراف ( المصدقة ) على الاتفاقية في منع وقمع تهريب المهاجرين عن طريق البحر، والتي يجب أن تتبع فيه الدول أحكام القانون الدولي للبحار. كما نص البروتوكول في المادة 8 منها، والتي جاءت تحت عنوان تدابير مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البحر على أنه: "

1- يجوز للدولة الطرف التي تكون لديها أسباب معقولة للاشتباه في أن إحدى السفن التي ترفع علمها، أو تدّعي أنها مسجلة لديها، أو لا جنسية لها، أو تحمل في الواقع جنسية الدولة الطرف المعنية، مع أنها ترفع علما أجنبيا، أو ترفض إظهار أي علم، ضالعة في تهريب مهاجرين عن طريق البحر، أن تطلب مساعدة دول أطراف أخرى لقمع استعمال السفينة في ذلك الغرض، وتبادر الدول الأطراف التي يُطلب إليها ذلك إلى تقديم تلك المساعدة بالقدر الممكن في حدود إمكانياتها.

2- يجوز للدولة الطرف التي تكون لديها أسباب معقولة للاشتباه في أن إحدى السفن التي تمارس حرية الملاحة وفقا للقانون الدولي، وترفع علم دولة طرف أخرى، أو تحمل علامات تسجيل خاصة بتلك الدولة الطرف تعمل في تهريب المهاجرين عن طريق البحر، أن تبليغ دولة العلم

بذلك، وتطلب منها تأكيد التسجيل، وأن تطلب من دولة العلم، في حال تأكيد التسجيل، إننا باتخاذ التدابير المناسبة تجاه تلك السفينة.

ويجوز لدولة العلم أن تأذن للدولة الطالبة بإجراءات منها : أ) اعتلاء السفينة ب) تفتيش السفينة ج) اتخاذ التدابير المناسبة لإزاء السفينة وما تحمله على متنها من أشخاص وبضائع، حسبما تأذن به دولة العلم، إذا وجد دليل يثبت أن السفينة تعمل في تهريب المهاجرين عن طريق البحر.

3- تبلغ الدولة الطرف التي تتخذ أي تدبير، وفقا للفقرة 2 من هذه المادة، دولة العلم المعنية على وجه السرعة بنتائج ذلك التدبير.

4- تستجيب الدولة الطرف، دون إبطاء، لأي طلب يرد من دولة طرف أخرى لتقرير ما إذا كانت السفينة التي تدعي أنها مسجلة لديها، أو ترفع علمها، يحق لها ذلك، وأن تستجيب لأي طلب استئذان يُقدّم وفقا للفقرة 2 من هذه المادة.

5- يجوز لدولة العلم، اتساقا مع المادة 7 من هذا البروتوكول، أن تجعل إصدار الإذن الصادر عنها مرهونا بشروط تتفق عليها مع الدولة الطالبة، بما فيها الشروط المتعلقة بالمسؤولية ومدى ما سيتخذ من تدابير فعلية. ولا تتخذ الدولة الطرف أي تدابير إضافية دون إذن صريح من دولة العلم، باستثناء التدابير الضرورية لإزالة خطر وشيك على حياة الأشخاص، أو التدابير المنبثقة من اتفاقات ثنائية أو متعددة الأطراف تتصل بالموضوع.

6- تعين كل دولة طرف سلطة أو، عند الضرورة، سلطات تتلقى طلبات المساعدة، وطلبات تأكيد تسجيل السفينة، أو حقها في رفع علمها، وطلبات الاستئذان باتخاذ التدابير المناسبة، وترد على تلك الطلبات. وتخطر جميع الدول الأطراف الأخرى بذلك التعيين، عن طريق الأمين العام، في غضون شهر واحد من تاريخ التعيين.

7- إذا توافرت للدولة الطرف أسباب وجيهة للاشتباه في أن إحدى السفن ضالعة في تهريب المهاجرين عن طريق البحر، ولا تحمل أية جنسية، أو ربما جعلت شبيهة بسفينة ليس لها جنسية، جاز لها أن تعتلي تلك السفينة وتفتشها، وإذا عُثر على دليل يؤكد الاشتباه، تتخذ الدولة الطرف التدابير المناسبة وفقا للقانونين الداخلي والدولي ذوي الصلة".

وفي تلك المادة السالفة الذكر، أوضحت الاتفاقية بعض الإجراءات الإدارية والتي يتطلب على الدولة إتمامها على السفن البحرية التابعة لها والتي تحمل علمها، والتي تسهل من خلالها عمليات المراقبة على المتسللين خلسة على ظهر تلك السفن.

كما نص البروتوكول في المادة 9 منها، والتي جاءت تحت عنوان الشروط الوقائية، على أنه " 1- عندما تتخذ إحدى الدول الأطراف تدابير ضد سفينة ما، وفقاً للمادة 8 من هذا البروتوكول، تحرص تلك الدولة الطرف على:

- أ) أن تكفل سلامة الأشخاص الموجودين على متنها ومعاملتهم معاملة إنسانية.
- ب) أن تأخذ بعين الاعتبار الواجب ضرورة عدم تعريض أمن السفينة أو حمولتها للخطر.
- ج) أن تأخذ بعين الاعتبار الواجب ضرورة عدم المساس بالمصالح التجارية أو القانونية لدولة العلم، أو أي دولة أخرى ذات مصلحة.
- د) أن تكفل، في حدود الإمكانيات المتاحة، أن يكون أي تدبير يُتخذ بشأن السفينة سليماً من الناحية البيئية.

2- عندما يثبت أن أسباب التدابير المتخذة، عملاً بالمادة 8 من هذا البروتوكول، قائمة على غير أساس تعويض السفينة عن أي خسارة أو ضرر قد يكون لحق بها، شريطة ألا تكون السفينة قد ارتكبت أي فعل يسوّغ التدابير المتخذة.

3- في أي تدبير يُتخذ أو يُعتمد أو يُنفذ، وفقاً لهذا الفصل، يولى الاعتبار الواجب لضرورة عدم الإخلال أو المساس:

- أ) بحقوق الدول المشاطئة والتزاماتها وممارستها لولايتها القضائية وفقاً لقانون البحار الدولي.
- ب) أو بصلاحيات دولة العلم في ممارسة الولاية القضائية والسيطرة في الشؤون الإدارية والتقنية والاجتماعية المتعلقة بالسفينة.

4- لا يجوز اتخاذ أي تدبير في البحر، عملاً بهذا الفصل، إلا من جانب سفن حربية أو طائرات عسكرية أو سفن أو طائرات أخرى تحمل علامات واضحة ويسهل تبيين كونها في خدمة حكومية وأنها مخولة بذلك".

وحاصل ما تقرره المادة 9 ، المذكورة أعلاه أنه وأن كان للدول الحق في الإجراءات الإدارية والوقائية لمراقبة وتفتيش السفن المشتبه بها، إلا أن ذلك لا يكون بشكل مطلق وإلا خرجت الاتفاقية عن القصد المطلوب بها إلى أمور أبعد من ذلك من جميع النواحي، وأهمها الناحية السياسية، من هنا وضعت مجموعة من الشروط على الدول الحرص عليها عند أخذ التدابير ضد سفينة ما.

## الخاتمة

لا شك أن مسألة تعيين الحدود البحرية وترسيمها بين الدول أمر في غاية الأهمية، وذلك لكون البحار أو الإقليم البحري جزء من سيادة الدولة ، فالتنازل عنه أو عن جزء منه يعتبر من المسائل الشائكة بالنسبة إلى الدول، وقد تصل إلى مرحلة المحرمات وعدم جواز المساس بها.

وذلك ما دعا منظمة الأمم المتحدة إلى إعطاء مسألة تعيين تلك الحدود البحرية بين الدول الأهمية والأولوية في عملها، وإلى ضرورة البدء في تقنين تلك الحدود في وثيقة أممية تحمل بين طياتها المشاكل المتعلقة بتعيين الحدود بين الدول والحلول المناسبة لها، حيث بدأت الفكرة تُطبق على أرض الواقع من خلال اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1985م والتي جاءت كثمرة لمؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار والذي عُقد في جنيف خلال الفترة من فبراير - أبريل 1958م عملاً بقرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 1105 (د-11) المؤرخ في فبراير 1957م، واشتمل على أربعة اتفاقيات وبروتوكول اختياري، وهم : اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، واتفاقية أعالي البحار، واتفاقية صيد الأسماك وحفظ الموارد الحية لأعالي البحار، واتفاقية الجرف القاري، والبروتوكول الخاص بالتسوية الإلزامية للمنازعات.

وعليه فإن الحفاظ على الأحكام المتعلقة بقانون البحار من خلال أربعة صكوك دولية وبروتوكول اختياري أمراً يعترضه العديد من الصعوبات، لعل يكون من أهمها التطور السريع في القانون الدولي للبحار، وظهور مفاهيم جديدة نتيجة للتقدم التكنولوجي، والتطور العلمي الحاصل على المستوى الدولي من جهة، والمهمة الشاقة التي كانت ملقاة على عاتق هذا المؤتمر والتي تحددت في ضرورة بحث قانون الدولي للبحار مع مراعاة النواحي الاقتصادية والسياسية والفنية والجغرافية والبيولوجية ناهيك عن الجوانب القانونية للدول، والذي يعتبر من الناحية الواقعية أمراً شاقاً. وذلك ما فتح المجال إلى منظمة الأمم المتحدة للعمل على تقنين وثيقة دولية واحدة تدارك من خلالها الصعوبات التي واجهتها في اتفاقيات جنيف لعام 1958م ، والسلبات العملية التي حملتها الاتفاقية.

وذلك من خلال اتفاقية 1982م أو ما يطلق عليها اتفاقية جامايكا، والتي كانت نتاج لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث، علماً بأن مؤتمر الأمم المتحدة الثاني لم ينتج عنه أية اتفاقيات. حيث اشتملت اتفاقية 1982م على العديد من المفاهيم التي لم تتطرق إليها اتفاقية جنيف لعام 1958م منها المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة والمبادئ العامة لاستغلال الموارد البحرية ( الموارد غير الحية) وما للدولة من حق أن تمت ولايتها وحقوقها السيادية عليها حتى ما بعد 200 ميلاً بحرياً لتصل إلى 350 ميلاً بحرياً، والحق في استخدام واستغلال النشاطات المتعلقة باستكشاف واستغلال المنطقة الدولية لقاع البحار، كما وضعت الأساس لعمل المحكمة الدولية لقانون البحار.

أما اليوم، فقد طرأت بعض المسائل التي تعتبر محط اهتمام من قبل المجتمع الدولي، فوجود شواطئ للدولة وإن كان يعطي الدولة حقوق ذات سيادة مطلقة في بعض المناطق وحقوق سيادية مقيدة على مناطق أخرى، كحق السيادة للدولة على ما يوجد في باطن البحار وعلى سطحها من ثروات، وحق التنقيب وحق الاستكشاف وغيرها من الحقوق والمزايا التي نصت عليها اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982م، إلا أنه يفرض عليها بعض الواجبات والالتزامات من جانب آخر، خصوصاً في ضوء ظهور بعض الأخطار المحدقة بسلامة وأمن بحر الدولة. منها تلوث البيئة البحرية وما شنته من صحوة دولية حول العواقب الوخيمة التي قد تصل إلى حدود الكوارث البيئية في حال التغافل عن المؤشرات الخطيرة لتلوث البيئة البحرية، وبالنظر إلى مشكلة تلوث البيئة البحرية فإننا نجد إنها قائمة على ثلاثة مشاكل عويصة كان لابد فيها من تدخل المجتمع الدولي من خلال منظمة الأمم المتحدة لحلها، وهي مشكلة التلوث، ومشكلة البيئة، ومشكلة البيئة البحرية بالتحديد، وبالفعل فإن أول ظهور لتلوث البيئة البحرية كمسكلة قانونية كان من خلال اتفاقية استكهولم لعام 1972 م والذي أورد من خلال الأعمال التحضيرية للمؤتمر لأول مرة مصطلح البيئة، ثم ما صدر عن منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية لعام 1974م حول تعريف القانوني للتلوث، وأخيراً ما نتج عن اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط لعام 1976 م حول تعريف للبيئة البحرية.

كما أن تفشي ظاهرة الهجرة غير المشروعة عبر البحار، خصوصا في ظل ما يشهده المجتمع الدولي من حروب أهلية داخل الدول، والتي تتزايد يوماً عن يوماً تطلب تكاتف جهود الأمم المتحدة إلى مكافحة تلك الظاهرة وضمان حق الدول في حماية حدودها البحرية من أولئك الذين يستغلون جشعهم لتكسب المال من خلال طرق غير مشروع ، والذي تمت معالجته عن طريق منظمة الأمم المتحدة في إطار دولي من خلال بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية لعام 2000 م .

ولم تكن جريمة القرصنة البحرية بعيدة عن اهتمام الأمم المتحدة ، لما تحتويه تلك الجريمة من بشاعة وخطورة ليست وليدة اليوم ، إنما التطور القانوني على المستوى الدولي جعل المجتمع الدولي للاهتمام بمكافحة تلك الجريمة من خلال نصوص قانونية دولية تضمن من خلالها حق الدول في الحفاظ على حدودها البحرية، بل تعدتها إلى حق الدول بمطاردة تلك السفن التي يستغلها القراصنة حتى وإن كانت في البحار العالية. ولعل ذلك يتضح جليا من خلال الاتفاقيات الصادرة عن الأمم المتحدة والمعنية بمكافحة القرصنة البحرية منها اتفاقيات جنيف 1958م واتفاقية 1982م واتفاقية روما للقضاء على الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة لعام 1988م وبروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجه ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005م.

وعليه فإنه لطالما كان تعيين الحدود البحرية مسألة ذات خصوصية وأهمية قصوى بالنسبة إلى الدول، لما لها من أبعاد دولية سياسية وقانونية، تتعلق بكيان الدولة وسيادتها، وعلى الرغم من التطور التشريعي السريع الذي شهده المجتمع الدولي بمحاولة تبوين التشريعات الخاصة بالحدود البحرية بين الدول ومحاولة الوصول إلى حلول قانونية للنزاعات الحدودية البحرية، كما تم التطرق إليها سابقا، وذلك من خلال اتفاقيات الأمم المتحدة لقانون البحار لعامي 1958م و1982م ، واللذان يعتبران من أبرز ما أنجزته الأمم المتحدة في مجال التشريع الدولي البحري، إلا أن تلك النزاعات لم تخف وتيرتها بين الدول، فلا تزال تلك النزاعات محل توتر وقلق سياسي

بين الدول ويستشف ذلك من كم النزاعات المعروضة على المحاكم الدولية المعنية بالنظر في النزاعات الحدودية البحرية، نظرا لما استجد في اتفاقية 1982م عنه في اتفاقية 1985م، وما استجد من مفاهيم جديدة في قانون البحار كتلوث البيئة البحرية وتهريب المهاجرين غير الشرعيين عن طريق البحار وجريمة القرصنة البحرية. والتي من الممكن لأي منها ان تصل بين الدول إلى أروقة المحاكم الدولية إذا ما تم تسويتها بشكل ودي.

و بهذا وفي خاتمة هذه الجولة أقترح بعض التوصيات التالية:

- 1- نوصي دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية بضرورة تشكيل لجنة لتسوية المنازعات الحدودية البحرية بين دول مجلس التعاون كونها من الدول التي تحيطها المياه من كل جانب.
- 2- نوصي بتشكيل لجنة عربية - عربية لتسوية المنازعات الحدودية البحرية بين الدول العربية.
- 3- نوصي بضرورة إنشاء محكمة عربية للنظر في المنازعات البحرية على غرار المحكمة الدولية للبحار.
- 4- نوصي بتشكيل لجنة لتسوية المنازعات بين الدول المتقابلة والدول المتجاورة في منطقة الجرف القاري.
- 5- حث جامعة الدول العربية على العمل على إنشاء اتفاقية عربية وإقليمية خاصة بمكافحة القرصنة البحرية.
- 6- نوصي بعقد مؤتمر إقليمي عربي - إفريقي عن حقوق والتزامات الدول نحو الهجرة غير الشرعية عن طريق البحر.

## قائمة المراجع:

### أولاً : المراجع العربية:

- أحمد أبو الوفا محمد ، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982، القاهرة، دار النهضة العربية ، 1988-1989م.
- أحمد أبو الوفا محمد حسن، (القرصنة البحرية والقانون الدولي اركاناً واحكاماً) ، الحلقة العلمية ( مكافحة القرصنة البحرية)، الخرطوم ، 19-21 ديسمبر 2011 م .
- أحمد المهدي، الحماية القانونية للبيئة ودفع البراءة الخاصة بها، المنصورة، دار الفكر والقانون ، 2006 م.
- أحمد سلامة، قانون حماية البيئة الإسلامي، جامعة الملك سعود، الرياض، الطبعة الأولى، 1996م.
- أحمد سي علي، مبادئ ووسائل حل المنازعات الدولية حول السيادة على الأقاليم في القضاء الدولي والتحكيم الدولي ،كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة حسينية بن بوعلي الشلف، الناشر الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والانسانية ،قسم العلوم الاقتصادية والاجتماعية، العدد 11-جانفي ( 2014 م).
- أحمد عبدالحميد عشوش والدكتور عمر ابو بكر باخشب ، الوسيط في القانون الدولي العام ( دراسة مقارنة مع الاهتمام بموقف المملكة العربية السعودية)، مؤسسة شباب الجامعة ، الاسكندرية ، 1990 م.
- إبراهيم الدغمة، أحكام القانون الدولي ( لقاع البحار والمحيطات وباطن أرضها خارج حدود الولاية الوطنية) ، القاهرة، دار النهضة العربية ، 1987 م.
- إبراهيم محمد الدغمة، القانون الدولي الجديد للبحار ( المؤتمر الثالث واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار) ، القاهرة، دار النهضة العربية ، 1998م.
- إدريس الضحاك- قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية -الطبعة الأولى 1987م- رقم الإيداع القانوني بالرياط 333-1987م.
- إيناس محمد البهجي و يوسف المصري، جريمة القرصنة البحرية في القوانين الدولية، القاهرة، المركز القومي للإصدارات القانونية ، الطبعة الأولى 2013م.

- بخته خوته ، التسوية القضائية لنزاعات الحدود البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة  
، 2012 م.
- جميل محمد حسين ، دراسات في القانون الدولي العام ( الكتاب الثاني)، جامعة بنها ،  
2008 - 2009 م.
- جون.س.ولينكسون ، ترجمة : مجدي عبدالكريم، حدود الجزيرة العربية قصة الدور  
البريطاني في رسم الحدود عبر الصحراء ، القاهرة، مكتبة مدبولي، 1993 م.
- جوفاني ديتافونو، نزاعات الحدود وحكمها في ضوء القانون الدولي: حالة قطر والبحرين،  
رقم السلسلة 112 ، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية ، 2008 م.
- حازم محمد عتلم، أصول القانون الدولي العام ( القسم الثاني - أشخاص القانون الدولي)،  
القاهرة، دار النهضة العربية ، 2001 م.
- حسام لطفي، المفهوم القانوني للبيئة في مصر، بحث مقدم للمؤتمر العلمي الأول  
للقانونيين المصريين، الجمعية المصرية للاقتصاد السياسي والتشريع، 25-26  
فبراير 1992 م.
- حسن خطابي، حقوق الدولة الساحلية في حماية حدودها البحرية من منظور القانون  
الدولي، ورقة عمل قدمت في الملتقى العملي حول " قضايا الملاحة البحرية  
وتأثيرها على الأمن" ، 6-8/3/2012 م ، جامعة الأمير نايف الأمنية.
- حسني موسى محمد رضوان ، القانون الدولي للبحار، المنصورة، دار الفكر والقانون  
، 2013 م.
- حسينة شرون ، موقف القضاء الدولي من التعارض بين الاتفاقيات والقانون الداخلي،  
مجلة المفكر، جامعة محمد خضير ، العدد الثالث ، فيفري 2008 م.
- خالد جمال أحمد، الوجيز في تاريخ النظم الاجتماعية والقانونية، جامعة العلوم التطبيقية،  
سلسلة الكتب القانونية (22)، الطبعة الأولى ، 2010 م.
- رياض صالح أبو العطا، حماية البيئة من منظور القانون الدولي العام، الأزرية، دار  
الجامعة الجديدة، 2009 م.

- رياض صالح أبو العطا- القانون الدولي العام ( قانون البحار، القانون الدبلوماسي، الوسائل السلمية لتسوية المنازعات الدولية)، القاهرة، دار النهضة العربية ، 2000 م.
- سلامة إسماعيل محمد، مكافحة الإرهاب الدولي ( خطف الطائرات والسفن، شرح القرصنة الجوية والبحرية، دراسة تحليلية مؤيدة بالاتفاقيات والمعاهدات الدولية ) ، (د.ن) ، 2005 م.
- سمير محمد عبدالغني طه، مكافحة الدولية للمخدرات عبر البحار، القاهرة، دار النهضة العربية ، 2002 م.
- صالح محمد محمود بدر الدين، مبدأ مسئولية الحماية في القانون الدولي ( دراسة تطبيقية على الأزمة الليبية ) ، مجلة حقوق حلوان للدراسات القانونية والاقتصادية ، جامعة حلوان، العدد 26، يناير- مارس- 2012 م.
- صالح محمد بدر الدين ، محاضرات في القانون الدولي العام (القاعدة القانونية الدولية )، جامعة حلوان، 2013 م.
- صالح محمد بدرالدين ، الالتزام الدولي بحماية البيئة ، القاهرة، دار النهضة العربية ، 2006 م.
- صالح محمد بدرالدين، المسئولية الدولية عن نقل النفايات الخطرة في القانون الدولي وفقا لاتفاقية بازل، القاهرة، دار النهضة العربية، 2002 م.
- صبري حمد خاطر، الملكية الفكرية (دراسة مقارنه في القانون البحريني)، كليه الحقوق، جامعة البحرين.
- صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، القاهرة، دار النهضة العربية ، 2002 م.
- صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار دراسة لأهم اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982م، القاهرة، دار النهضة العربية ، الطبعة الثانية، 2000 م .
- طارق زياد أبو الحاج، النظام القانوني للأبحاث العلمية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، جامعة الشرق الأوسط ، الأردن ، 2009.

- عامر غسان سليمان فاخوري، حق المطاردة الحثيثة في البحر: وضوح في القانون الدولي وصعوبات في التطبيق، مجلة الشريعة والقانون، جامعة الإمارات العربية المتحدة ، العدد 49 ، السنة 26 ، يناير 2012م.
- عبدالله الأشعل، الدول الحبيسة ومؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، مجلة النشر العلمي، جامعة الكويت ، المجلد 5، العدد 1، 1981م.
- عبدالله سعود السراني، العلاقة بين الهجرة غير المشروعة وجريمة تهريب البشر والإتجار بهم، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الطبعة الأولى، 2010م .
- عبدالحميد عثمان محمد ، المفيد في شرح القانون المدني البحريني (أحكام حق الملكية)، كليه الحقوق، جامعة البحرين، 2003 م.
- عبدالرزاق طلال جاسم السارة و عباس حكمت فرمان الدركزلي، جريمة تهريب المهاجرين والاثار المترتبة عليها- مجلة العلوم القانونية والسياسية ، جامعة ديالي، العدد الأول.
- عبدالسلام منصور الشيو، التعويض عن الاضرار البيئية في نطاق القانون الدولي العام، القاهرة، دار الكتب القانونية و دار شتات للنشر والبرمجيات، (دن).
- عبدالفتاح عبدالكافي، الموسوعة الاقتصادية والاجتماعية ( عربي- انجليزي) ، دون دار نشر.
- عبدالقادر حمود القحطاني، العلاقات القطرية البريطانية بين 1914-1949 م، جامعة قطر، قسم التاريخ.
- عبدالكريم علوان، القانون الدولي العام (الجزء الأول)، الإسكندرية، دار منشأة المعارف ، 2007م.
- عبدالمنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، الإسكندرية، دار منشأة المعارف، الطبعة الأولى، 1999م.
- علي حامد عبدالعزيز محمد، تأثير الظروف الخاصة على تعيين الحدود البحرية بين الدول المتقابلة والمتلاصقة، كلية الحقوق، جامعة حلوان، 2013-2014م.
- علي صادق أبو الهيف ، القانون الدولي العام ، الإسكندرية، منشأة دار المعارف ، الطبعة 17م.

- عمر بن أبو بكر باخشب ، القانون الدولي العام للبحار في أبعاده الجديدة ، جده ، دار حافظ للنشر والتوزيع، 1992 م
- عمر بن أبو بكر باخشب ، تسوية الخلافات الحدودية بين امارتي دبي والشارقة من خلال التحكيم الدولي ( دراسة قانونية طبقا لقواعد القانون الدولي العام)، مجلة النشر العلمي، جامعة الكويت، العدد الأول ، السنة 28 ، مارس 2004م.
- عمر بن أبو بكر باخشب ، النظام القانوني للامتداد القاري وتطبيقاته في المملكة العربية السعودية دراسة تحليلية ومقارنة، مجلة علوم البحار، جامعة الملك عبدالعزيز، المجلد 14، عام 2003 م
- عمر بن أبوبكر باخشب ، الخلافات الحدودية بين دولتي قطر والبحرين وفقا لمبادئ القانون الدولي العام، مجلة جامعة الملك عبدالعزيز للاقتصاد والإدارة، جامعة الملك عبدالعزيز، المجلد 15، العدد 1 ، 2001م.
- عمر حسن عدس ، مبادئ القانون الدولي العام المعاصر، شركة مطابع كوبي بريس، 1997 م.
- عوض الله شيبه الحمد السيد، القانون الدولي الخاص في مملكة البحرين - دراسة مقارنة ( الجنسية- مركز الأجانب) ، جامعة البحرين ، 2004 م.
- فاروق خماس ، القضاء الإداري ، جامعة البحرين، مملكة البحرين، 2006.
- ماجد راغب الحلو، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2004 م .
- مجدي شفيق صفرو شوهدي عبدالحميد ، الجغرافيا السياسية، دراسة من اعداد جامعة المنصورة، 2006 م.
- مجيد حميد شهاب ، الترسيم النهائي للحدود السياسية بين قطر والبحرين ومستقبل العلاقة بينهما، مجلة آداب الكوفة ، مجلد رقم 1 ، العدد 5 ، 2009م.
- محسن أفكيرين، القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الأولى، 2005م.
- مريم بنت حسن آل خليفة ، البيئة وأنظمة حمايتها، جامعة البحرين، الطبعة الأولى، 2010 م .

- مريم بنت حسن آل خليفة، الحماية الدولية للبيئة ( دراسة قانونية خاصة عن المياه الجوفية)،  
جامعة البحرين، مملكة البحرين، الطبعة الأولى 2007م.
- مصطفى سلامه حسين و مدوس فلاح الرشيدى، القانون الدولي للبيئة، مجلة النشر  
العلمي، جامعة الكويت، رقم الإيداع 611/2006 ، 2006 م.
- محمد السعيد الدقاق و مصطفى سلامه حسين ، القانون الدولي المعاصر، الإسكندرية،  
دار المطبوعات الجامعية ، 1997م.
- محمد المجنوب ، القانون الدولي العام، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، 2003م.
- محمد المشهداني ، القانون الدستوري ،كلية الحقوق، جامعة البحرين، 2002 م.
- محمد بن عبدالعزيز سعد اليماني، القرصنة البحرية ( دراسة فقهية مقارنة )، المجلة العربية  
للدراسات الأمنية والتدريب، جامعة نايف الأمنية، مجلد 28 ، عدد 55 ، 2012 م.
- محمد حافظ غانم، مبادئ القانون الدولي العام، القاهرة، دار النهضة العربية، الطبعة  
الأولى، 1967م.
- محمد حسين عبد القوي، الحماية الجنائية للبيئة الهوائية، دار النسر الذهبي للطباعة،  
بيروت، 2002م.
- محمد صافي يوسف، المحكمة الدولية لقانون البحار ( دراسة تحليلية للجوانب التنظيمية  
والوظيفية للمحكمة ولأهم الأحكام القضائية الصادرة عنها)، القاهرة، دار  
النهضة العربية، 2003م.
- محمد صباح سعيد، جريمة تهريب المهاجرين ( دراسة مقارنة) ، القاهرة، دار الكتب  
القانونية ودار شتات للنشر والبرمجيات، 2013 م.
- محمد عبدالله نعمان، الحماية الدولية للبيئة البحرية ( دراسة قانونية خاصة عن البحر  
الأحمر) ، القاهرة، دار النهضة العربية ، 2004 م.
- محمد عبدالرحمن السوقي، النظام القانوني للجزر في القانون الدولي للبحار، القاهرة، دار  
النهضة العربية، 2001م.
- محمد عبدالعال، مبادئ القانون، كلية الحقوق، جامعة البحرين ، 2003 م.
- محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، الإسكندرية، منشأة  
المعارف، 1975 م.

محمد علي الزبيدي، نزاعات الحدود بين الدول العربية، القاهرة، دار النهضة العربية، 2014م.

محمد مصطفى يونس، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي العام، القاهرة، دار النهضة العربية، 1996 م.

معمر رتيب محمد عبد الحافظ، القانون الدولي للبيئة وظاهرة التلوث (خطوة للأمام لحماية البيئة الدولية من التلوث)، المحلة الكبرى، دار الكتب القانونية ودار شتات للنشر والبرمجيات ، 2006م.

هلاي عبد اللاه أحمد، أصول علم الإجرام، جامعة البحرين، 2003-2004م.  
وائل احمد علام، الاتفاق التنفيذي لاتفاقية قانون البحار، القاهرة، دار النهضة العربية، 2001م.

وليد محمد الشناوي، مفهوم الكرامة الإنسانية في القضاء الدستوري (دراسة تحليلية مقارنة) ، المنصورة، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع ، الطبعة الأولى، 2014م.  
يوجين كونتوروفيتش، ورقة علمية بعنوان (دور القانون الدولي: العدالة والتحدى القانوني)، المؤتمر الثاني حول مكافحة القرصنة البحرية " استجابة إقليمية للقرصنة البحرية: تعزيز الشراكات بين القطاعين العام والخاص وتفعيل المشاركة العالمية" ، دبي ، 2011 م.

المضايق والخلجان كمقوم استراتيجي ومحرك سياسي ، ماستر: الدبلوماسية المغربية، اعداد طلبة الماستر سنة أولى، مركز راشيل كوري الفلسطيني لحقوق الإنسان ومتابعة العدالة الدولية-الابحاث القانونية، تاريخ النشر 22 نوفمبر 2013 م.

الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 ، رسالة دكتوراه في العلوم من أعداد الطالب لعمامي عصاد، جامعة مولود معمري، تيزي وزو ، كلية الحقوق والعلوم السياسية- قسم الحقوق ،الجزائر 2014 م .  
مايا خاطر، الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية، مجلة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 27 - العدد الرابع -2011 م.

حاشي عسيلي فيدو، جريمة القرصنة البحرية في الصومال وبعدها الأمني (دراسة  
تأصيلية مقارنة)- رسالة ماجستير في العدالة الجنائية، جامعة نايف  
الامنية، الرياض، 2012 م .

حقوق الإنسان في القانون الدولي عرض وتطبيق، كلية الحقوق ، جامعة البحرين ،  
2013م .

لسان العرب المحيط لأبن منظور، الجزء الثالث.

## ثانياً: تقارير المنظمات الدولية وأوراق العمل والندوات والوثائق الأجنبية:

- قانون البحار ، الامانة العامة للمنظمة نيودلهي - الهند ، 2011 .
- AALCO/50/COLOMBO/2011/SD/S الوثيقة رقم:
- موجز الاحكام والفتاوى والاوامر الصادر من محكمة العدل الدولية 1997-2002 ،  
الامم المتحدة ، نيويورك ، 2005.
- التقرير الصادر عن المجلس الاقتصادي والاجتماعي- منظمة الامم المتحدة عام  
1965 م .
- موقع الأمم المتحدة الرسمي: [www.un.org](http://www.un.org).
- المنظمة القانونية الاستشارية لآسيا وإفريقيا (AALCO) قانون البحار.
- الموسوعة الحرة : [www.en.wikipedia.org/wiki/borders](http://www.en.wikipedia.org/wiki/borders).
- معجم المعاني: [www.almaany.com/ar/dict/ar-ar/](http://www.almaany.com/ar/dict/ar-ar/).
- الوثيقة: ISBN0-9542479-1-4/2002-2003/Ireland .
- التحرك لمناهضة الاتجار بالأشخاص وتهريب المهاجرين- المنظمة الدولية للهجرة-  
المغرب- دليل خاص بالتكوين الاساسي- 2010-المغرب- المنظمة الدولية للهجرة.
- بروتوكول منع وقمع ومعاقبة الاتجار بالأشخاص ، وبخاصة النساء والاطفال، منظمة  
الامم المتحدة 2000م .
- ورقة عمل المركز العربي للبحوث القانونية والقضائية - الندوة العلمية حول الهجرة غير  
المشروعة - بيروت - من 3 يوليو - 4 يوليو 2011 م ، جامعة الدول العربية.
- ورقة عمل القاضي بيار فرنسيس - الندوة العلمية حول الهجرة غير المشروعة - بيروت  
من 3 يوليو - 4 يوليو 2011 م ، جامعة الدول العربية.
- اللجنة المختصة لوضع اتفاقية لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، الدورة الحادية  
عشرة، فيينا، 2-27 تشرين الأول/أكتوبر 2000، البند 4 من جدول الأعمال
- مؤتمر الأمم المتحدة الثالث عشر لمنع الجريمة والعدالة الجنائية، الدوحة 12-19  
ابريل 2015م.

- Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v. United States of America), Merits, Judgment, I.C.J. Reports 1986.

- مساعد عبد العاطي شتيوي، التدابير والإجراءات المصرية لمكافحة ظاهرة الهجرة غير الشرعية - ندوة الهجرة غير شرعية - الأبعاد الأمنية والإنسانية . جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية - المملكة المغربية، 2014 م.

## ثالثاً: المراجع الأجنبية:

### 1: المراجع الأنجليزية:

- A-K.Alwan, Studies in international law, collage of law ,university of Bahrain .
- Ahmed Abou el-wafa ,Public international law ,first edition (2002),legal deposit(18549/2001) printed in Egypt.
- Alexandre Kiss, Danah shelton, Traite De droit européen de Environment Edition Frison Roche, (1995).
- Ann ellen danseyar, legal status of gulf of aqaba and the strait of Tiran: from Customary international law to the (1979) Egyptian –Israeli peace treaty , Boston college, international and comparative law review volume 5 /issue/article 5/B.C.intl and comp.L.Rev.127(1982).
- Arvid Pardo ,The Common Heritage: Special Papers on Oceans and World Order, 1967–1974 (Valetta, 1975).
- Convention on the territorial sea and the contiguous zone 1958,un,2005.
- Convention international civil Aviation.
- Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS) Purpose, functions and sessions, united nations( 2012).
- DJ Harris, Cases and Materials on international law, sixth edition, sweet and Maxwell,London,(2004).

- F.Heward bell, Report of the international pacific halibut commission ,seattle,Washington,(1969).
- Fred L.Morrison and Rudiger Wolfrum, International , regional and national environmental law, kluwer law international incorporates the publishing programs of graham and trotmant ltd.(2000).
- Francesco francioni, International responsibility for environmental harm, Kluwer academic publishers, (1991).
- Glossary Water and Waste Water Control Engineering, U.S.A., Water Pollution Control Federation, Third Edition ,( 1981).
- Haven bedrijf Rotterdam NV, Draft chapter on port regulations for iA p H ,introduction to maritime law for ports officials commissioned,5 march (2013),portius, international and EU port law centre,2.1-port regulations worldwide
- Malcolm D.EVANS, International law (second edition),oxford university press,(2006).
- Omar Bin Abubakar Bakhashab , Introduction to the principles of public international law,university of Bahrain( 2011)-1432 .
- Peter malanczuk, Modern introduction to international law, seventh revised edition,(1997),t.j.international ltd, padstow, cornwall.
- Protocol of 2005 to the Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation, leg/conf.15/21 ,revision of the sua treaties, 1 November (2005, 2015) UNODC.

- Ronald J.Yalem, The international legal status of the territorial sea,S vill.L.rev.206 (1960),volumes s ,issue 2,Artical3, Villanova university, school of law.
- RONALD.k.Nobel (Public secure of the Interpol). Media release,Interpol,number:100/2010,23 November (2010), lahay .
- Summaries of judgments, advisory opinions and orders of the international court of justice, united nations ,st/leg/ser.f/1 new york (1992).
- S.K.verma,An introduction to public international law, phi Learning pvt. Ltd,(1998).
- Summaries of judgments, Advisory opinions and orders of the international court of justice, un, new york ,(1998).
- SHI JIUYOUNG, oxford journals, law and social sciences, Chinese journal of international law, volume 9 ,issue 2 ,pp.271-291
- Summaries of judgments, Advisory opinions and orders of the international court of justice, codification division ,office of legal affairs, united nations ,(2015).
- The Statute of the International Law Commission was adopted by the General Assembly in resolution 174 of 21 November 1947.,united nations,(2005).
- TOLO TREFES, an article ( Geneva conventions of sea 1958 ) united nations Audiovisual library of international law, united nations,(2010).

- United nations convention on the law of the sea, un,(2005).
- United nations- treaty series ,vol . 1678,I-29004,(1992).
- United nations high commissioner for refugees- UNHCR (2015).

## -2- المراجع الفرنسية:

- Jean Mare, Lavielle, Droit international de l'environnement, Ellipses, (1998).
- Le petit La rousse de( 1988).

## **Abstract**

This thesis will therefore, first discuss one of the most important topics related to the international law of the sea which was discussed in the united nation convention on the law of the sea in 1982, regarding ocean space. Explaining which ocean space falls under the sovereignty of states and which doesn't.

Second, this letter aims to analyze a wide range of issues concerning the international community relating to this topic such as methods to preserve sea environment, preventing sea piracy and preventing illegal sea immigration.

The thesis looks at this topic from an international view using international laws as a reference. It will also analyze it by referring and discussing various case laws.

This research and analysis leads to several conclusions and recommendations that aims to complement existing legislation

UNIVERSITY OF BAHRAIN



College of law

Department of public law

# **State's Right To Protect Its Maritime Boundaries**

A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF THE  
REQUIREMENT FOR THE DEGREE OF (PH.D IN PUBLIC LAW)

**Submitted by**

**Noora bint Khalifa bin Abdulla Al-Khalifa**

**University Number: 20026060**

**Supervised by**

**Dr.Saleh Mohammed Bader-Eldin**

**ASSOCIATE PROFESSOR OF PUBLIC INTERNATIONAL LAW**

**University Of Bahrain**

**Kingdom of Bahrain**

**November, 2015**