

قانون النطاق الدولي



فصل دراسي ثاني



قانون النطاق الدولي





منشورات جامعة حلب
كلية الحقوق

قانون النطاق الدولي

الدكتور
علي ملحم
أستاذ في قسم القانون الدولي
UNIVERSITY OF ALEPPO

مديرية الكتب والمطبوعات الجامعية

١٤٣٦هـ - ٢٠١٥م

لطلاب السنة الرابعة

قسم القانون الدولي



الفهرس

الموضوع _____ وع

رقم الصفحة _____

الفصل التمهيدي: مفهوم الدولة.

١١ المبحث الأول: تعريف الدولة وبيان أركانها.

١٢ أولاً- المجموعة البشرية (الشعب).

١٤ ثانياً- السلطة السياسية.

٢٠ ثالثاً- الإقليم.

٢٠ رابعاً- الاعتراف.

٢١ المبحث الثاني: المعيار المحدد للدولة وخصائصها.

٢١ أولاً- المعيار المحدد للدولة.

٢٢ ثانياً- خصائص الدولة.

٢٧ الباب الأول: العنصر البري من إقليم البري.

الفصل الأول: حدود الإقليم.

٢٩ المبحث الأول: تعريف الحدود وأنواعها.

٢٩ أولاً- تعريف الحدود.

٣٠ ثانياً- أنواع الحدود.

٣٠ المبحث الثاني: رسم الحدود ومنازعات الحدود.

٣١ أولاً- رسم الحدود.

٣٢ ثانياً- منازعات الحدود.

الفصل الثاني: مسائل اللّٰه في البري وطبيعته.

المبحث الأول: مشتملات الإقليم البرى. ٣٥

المبحث الثانى: الطبيعة القانونية للإقليم. ٣٦

- ٣٦ أولاً- نظرية الملكية.
- ٣٧ ثانياً- نظرية الاندماج.
- ٣٧ ثالثاً- نظرية الاختصاص (النطاق).
- ٣٩ الباب الثاني: العنصر المائي من إقليم الدولة.

الفصل الأول: المياه الداخلية.

- ٤٢ المبحث الأول: عناصر الإنتاج المادية.
- ٤٢ أولاً- الموانئ وما يشبهها.
- ٤٥ ثانياً- الخلجان.
- ٥٠ ثالثاً- المضائق.
- ٥٨ رابعاً- القنوات البحرية.
- ٦٠ خامساً- البحيرات والبحار المغلقة وشبه المغلقة.
- ٦١ سادساً- الجزر.
- ٧١ المبحث الثاني: الأنهار.
- ٧٢ أولاً- النهر الوطني.
- ٧٣ ثانياً- النهر الدولي.
- ٨١ ثالثاً- مشكلة نهري دجلة والفرات.

الفصل الثاني: العنصر البحري.

- ٨٨ المبحث الأول: البحر الإقليمي.
- ٨٩ أولاً- النظام القانوني للبحر الإقليمي.
- ٩٧ ثانياً- كيفية تحديد البحر الإقليمي.
- ٩٩ ثالثاً- قياس عرض البحر الإقليمي.
- ١٠٢ المبحث الثاني: المنطقة الملاصقة.

١٠٢	أولاً- تحديد المنطقة.
١٠٣	ثانياً- النظام القانوني للمنطقة الملاصقة.
١٠٤	المبحث الثالث: المنطقة الاقتصادية الخالصة:
١٠٥	أولاً- عرض المنطقة الاقتصادية الخالصة.
١٠٥	ثانياً- الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة.
١٠٦	ثالثاً- حقوق الدول وواجباتها في المنطقة الاقتصادية الخالصة.
١١١	المبحث الرابع: الامتداد القاري.
١١٢	أولاً- تعريف وعرض الامتداد القاري.
١١٥	ثانياً- النظام القانوني للامتداد القاري.
١١٧	المبحث الخامس: أعالي البحار.
١١٨	أولاً- تحديد البحر العالي.
١١٩	ثانياً- النظام القانوني للبحر العالي.
١٣١	المبحث السادس: منطقة التراث المشترك للإنسانية.
١٣٣	أولاً- حدود المنطقة.
١٣٤	ثانياً- النظام القانوني الخاص بالمنطقة.
١٤٢	ثالثاً- المنظمة الدولية المكلفة بإدارة المنطقة (السلطة).
	صورة توضيحية للامتدادات البحرية وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة
١٥٦	لقانون البحار لعام ١٩٨٢.
١٥٧	الباب الثالث: العنصر الجوي من الإقليم.

الفصل الأول: الإقليم الجوي.

١٥٩	المبحث الأول: النظريات الفقهية المتصلة بالسيادة على الهواء.
١٦٠	أولاً- نظرية حرية الهواء الذي يعلو إقليم الدولة.

- ١٦٠ ثانياً- نظرية السيادة المقيدة.
- ١٦٠ ثالثاً- نظرية السيادة التامة على الهواء الذي يعلو إقليم الدولة.
- ١٦١ المبحث الثاني: تنظيم الملاحة الجوية.
- ١٦٢ أولاً- اتفاقية باريس للملاحة الجوية ١٩١٩.
- ١٦٣ ثانياً- اتفاقية شيكاغو للملاحة الجوية ١٩٤٤.
- ١٦٥ ثالثاً- منظمة الطيران المدني الدولي ICAO.
- ١٦٧ رابعاً- الجرائم التي ترتكب على متن الطائرات.
- (الفصل الثاني: الفضاء الخارجي).
- ١٧٠ المبحث الأول: النظام القانوني للفضاء الخارجي.
- ١٧٠ أولاً- سيادة الدولة على الفضاء الخارجي.
- ١٧٢ ثانياً- التنظيم الدولي للفضاء الخارجي.
- ١٧٣ ثالثاً- المبادئ التي تحكم استغلال واستكشاف الفضاء الخارجي.
- ١٧٤ المبحث الثاني: المشكلات التي يثيرها استخدام الفضاء الخارجي.
- ١٧٤ أولاً- مشكلة البث الإذاعي المباشر من الأقمار الصناعية.
- ١٧٥ ثانياً- مشكلة المدار الثابت.
- ١٧٦ ثالثاً- مشكلة تعيين الحدود الفاصلة بين الفضاء الخارجي والمجال الجوي.

(الملحق):

- أولاً- قانون تحديد المياه الداخلية والإقليمية السوري رقم ٢٨ تاريخ ٢٠٠٣/١١/٨.
- ١٧٩ ثانياً- اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو) في ١٩٤٤/١٢/٧.
- ١٩٣ المراجع العلمية
- ٢٢٧

قانون النطاق الدولي

مقدمة:

يشكل النطاق الدولي المجال المادي الذي تتجسد فيه ميادين تطبيق القانون الدولي، ويتكون هذا المجال من إقليم الدولة -المسطح الخاضع لسلطتها السياسية- الذي تتمتع فيه بحق ممارسة كامل اختصاصاتها التي يقرها القانون الدولي. ولا شك في أن إقليم الدولة يحظى في القانون الدولي بأهمية كبيرة كونه يعدّ ركناً أساسياً من أركان قيامها واكتسابها الشخصية القانونية الدولية بالتساوي مع عنصري الشعب والسيادة، فبدون هذا الركن لا يمكن وجودها، كما توجد به كل مواردها وثرواتها، وهو هام لأمنها وقدراتها العسكرية، لأن أمن الدولة يحتم سيطرتها على مساحة كافية لنشر قواتها. فضلاً عن أنه شرط جوهري لاكتساب الدولة الشخصية القانونية، لأن هذه الشخصية تقتضي وجود القدرة على التصرف في نطاق إقليم معين يقيم فيه الشعب بصورة دائمة، وفي ضوء ذلك لا يتمتع بوصف الدولة القبائل الرحل التي لا تستقر في إقليم على الدوام.

وبالرغم من وصف الإقليم ركناً من أركان الدولة، فإنه لا يشترط أن يكون على مساحة معينة أو أن تكون له أهمية اقتصادية أو استراتيجية ما، ولا يشترط أن يكون مسكوناً بأكمله، أو قابلاً كله للسكن، كما لا يشترط أن يكون متصل الأجزاء، فقد يكون الإقليم منفصلاً في بعض أجزائه عن البعض الآخر (مثل الولايات المتحدة الأمريكية والمملكة المتحدة واليابان)، كما أنه قد يقع إقليم الدولة على قارات مختلفة (مثل تركيا)، ولكن يشترط في الإقليم شرطان أساسيان هما:

١ - إقامة مجموعة من الناس (الشعب) على الإقليم بقصد الاستقرار أي إقامة حياة دائمة ومستقرة.

٢ - أن يكون معيناً ومحدداً وواضح المعالم.

يتمثل إقليم الدولة في جزء من الأرض تمارس في نطاقه الدولة سيادتها، ويتألف هذا الإقليم دائماً من عنصرين هما: الأرض اليابسة lithosphere بما فيها من مياه داخلية وبحيرات وانهار، والفضاء الجوي atmosphere الذي يعلو اليابسة والمستطحات المائية الخاضعة لسيادة الدولة (مع مراعاة أن الفضاء الخارجي ليس مملوكاً لأحد، وإنما هو ملك للإنسانية جمعاء)، وهناك عنصر ثالث قد يشمل إقليم الدولة، وهو العنصر البحري hydrosphere والمتمثل في البحار والمحيطات التي قد تحيط بشواطئها^(١)، وتشكل هذه العناصر الثلاثة عناصر الغلاف الحيوي biosphere وهو الغلاف السطحي أو التربة التي نعيش عليها.

تتضمن دراسة قانون النطاق الدولي دراسة القواعد القانونية الدولية لثلاثة عناصر تلحق جميعها بالإقليم، وهذه العناصر هي: العنصر البري، والعنصر البحري، والعنصر الجوي. **خطة الدراسة:**

يتضمن الكتاب دراسة متكاملة لأهم موضوعات القانون الدولي، سواء من الناحية النظرية أم من الناحية العملية، ونعرض هذه الدراسة بأسلوب أكاديمي مبسط وموجز مراعين انسجام مضمونه مع مفردات مقرر المادة وفقاً لخطة كلية الحقوق الحديثة. ولا ريب أن هذا الكتاب لا يخلو من ثغرات وهنات، فهو عمل بشري يعتريه القصور، ولن يكمل إلا بشروحات وأفكار وملاحظات المختصين في القانون الدولي. يشتمل الكتاب، بعد مقدمة قصيرة، على فصل تمهيدي وثلاثة أبواب على النحو الآتي:

- الباب الأول: العنصر البري من إقليم الدولة
- الباب الثاني: العنصر البحري من إقليم الدولة
- الباب الثالث: العنصر الجوي من إقليم الدولة

^١ - هذا العنصر قد لا يوجد بالنسبة لبعض الدول (التي لا تطل على امتدادات بحرية، والتي يطلق عليها اسم الدول الحبيسة أو المغلقة أو التي لا شاطئ لها مثل أفغانستان وبنغلاديش ونيبال) ولذلك فهو ليس عنصراً لازماً من عناصر الإقليم، لأنه قد يتوافر لدى بعض الدول دون البعض الآخر بالنظر إلى موقعها الجغرافي. راجع دراسة عن حقوق الدول الحبيسة في قانون البحار الدولي في: د. علي ملحم: حقوق الدول الحبيسة في القانون الدولي البحري. مجلة بحوث جامعة حلب لعام ٢٠١١.

الفصل التمهيدي

مفهوم الدولة

تمثل الدولة، بوصفها ظاهرة، مرحلة تاريخية من مراحل حياة الإنسان، والحياة الاجتماعية، وهي لا تزال تحظى باهتمام علم التاريخ والاجتماع والسياسة والقانون، والدولة بوصفها شخص القانون الدولي الرئيس في الماضي والحاضر، فقد انصب اهتمام القانون الدولي العام عليها ولا يزال. وعلى هذا الأساس سننطلق في دراستنا للفصل التمهيدي من مبحثين نتناول في الأول تعريف الدولة وبيان أركانها، وفي الثاني تحديد معيار الدولة وخصائصها.

المبحث الأول

تعريف الدولة وبيان أركانها

قدم الفقهاء تعريفات مختلفة للدولة، نجملها بما يلي:

- جماعة مستقلة من الأفراد يعيشون بصفة مستمرة على أرض معينة بينهم طبقة حاكمة وأخرى محكومة.
- مجموعة من الأفراد مستقرة على إقليم معين ولها من التنظيم ما يجعل للجماعة في مواجهه الأفراد سلطة أمرة عليا وقاهرة.
- وحدة قانونية دائمة تتضمن وجود هيئة اجتماعية لها حق ممارسة سلطات قانونية معينة في مواجهه أمة مستقرة على إقليم محدد وتباشر حقوق السيادة بإرادتها المنفردة عن طريق استخدام القوة المادية التي تحتكرها وحدها.
- مجموعة من الأفراد يقطنون إقليماً معيناً ويخضعون لسلطان الأغلبية منهم.

- شعب منظم خاضع للقانون يقطن أرضاً معينة.
 - الشخص المعنوي الذي يمثل قانوناً أمة تقطن أرضاً معينة والذي بيده السلطة العامة.
 - جماعة كبيرة من الناس تقطن على وجه الاستقرار أرضاً معينة من الكرة الأرضية وتخضع لحكومة منظمة تتولى المحافظة على كيان هذه الجماعة وتدير شؤونها ومصالحها العامة.
- ويمكننا أن نستخلص من مجمل التعريفات السابقة وغيرها، اتفاقاً عاماً على الأركان الأساسية للدولة، كما نلاحظ في الوقت نفسه تبايناً في المعيار الذي وضعه كل فقيه أو مفكر لتمييز الدولة من غيرها من الكيانات والجماعات الاجتماعية. أما الأركان الأساسية للدولة فهي ثلاثة الشعب والإقليم والسلطة السياسية، فإذا فقد عنصر من هذه العناصر فلا يمكن القول بوجود الدولة من وجهة نظر القانون الدولي، ويحاول بعض فقهاء القانون الدولي إضافة ركن آخر هو الاعتراف بالدولة من قبل الدول الأخرى.
- وستتولى دراسة هذه الأركان وما تثيره من قضايا فيما يلي:

أولاً: المجموعة البشرية (الشعب):

يعد العنصر البشري الركن الأساسي الأول لقيام الدولة ولا يمكن أن تقوم الدولة بدونه، ولكن لا يشترط أن يبلغ أفراد المجموعة البشرية عدداً معيناً فقد يكونون مئات الملايين أو بضعة آلاف فقط، ومع هذا يشترط أن تكون المجموعة البشرية مكونة من أفراد يتمتعون بجنسية الدولة، كذلك يشترط فيها الاستقرار والاستمرارية والمجموعة البشرية قد تشكل شعباً أو أمة.

أ. الشعب (Population):

يقصد بالشعب مجموع الأفراد المتمتعين بجنسية الدولة والذين يخضعون لنظام سياسي معين، ولكن لا يشترط فيهم التجانس كما هو الشأن في أفراد الأمة الواحدة. وللشعب مدلولان اجتماعي وسياسي:

- الشعب الاجتماعي: يقصد به مجموعة الأفراد الذين يحملون جنسية دولة ما سواء أكانوا مقيمين على إقليمها أم لا.

- الشعب السياسي: يقصد به مجموع المواطنين الذين يتمتعون بحق ممارسة الحقوق السياسية، كالحق في الانتخاب مثلاً، وبذلك يخرج الأفراد الذين لا يتمتعون بحق الانتخاب من مضمون الشعب السياسي.

وأما مدلول السكان فهو أوسع من الاثنين لأنه ينطبق على كل الأشخاص المقيمين على إقليم الدولة سواء كانوا وطنيين أو أجانب.

ب. الأمة (Nation):

يقصد بالأمة مجموعة من البشر يسود بينهم روح الترابط والاتحاد وتجمعهم الرغبة في العيش المشترك فوق إقليم معين، نتيجة لتضافر عدد من العوامل التي حولتهم إلى قوم يتميزون من غيرهم من الجماعات البشرية.

وتتنوع العوامل التي تساهم في إيجاد الأمة حيث تشمل اللغة والدين والتاريخ المشترك، والمصالح الاقتصادية، والجنس، والإقليم وما يتفرع عنها من عوامل، كوحدة المشاعر والآلام، والثقافة المشتركة والبيئة، والعادات والتقاليد الواحدة. وترى النظرية الفرنسية أن العامل الحاسم في تكوين الأمة هو إرادة العيش معاً ولهذا تسمى بنظرية الإرادة أو المشيئة.

وأما النظرية الألمانية فتري أن وحدة اللغة والأصل المشترك يمثلان العوامل الأساسية لقيام الأمة، واتحاد أفرادها فيما بينهم.

مفهوم الأمة في الإسلام:

يعد مفهوم الأمة في الإسلام أرحب وأوسع من المفاهيم السابقة، إذ إن عامل الدين الإسلامي هو الرابط الأساسي الذي يربط أفراد الأمة الإسلامية، حيث يكون المسلمون كافة على اختلاف ألوانهم وأجناسهم ولغاتهم ومواقع أوطانهم الأمة الإسلامية

الواحدة، ويستدل على ذلك من أحكام القرآن الكريم في قوله تعالى: "كنتم خير أمة أخرجت للناس تأمرون بالمعروف وتنهون عن المنكر وتؤمنون بالله"^(٢).

ثانياً- السلطة السياسية:

يقصد بالسلطة السياسية، الهيئة المنظمة التي تتولى حكم الشعب، والإشراف على مصالحه، ورعايتها، وإدارة الإقليم، وحمايته، وتعميره، وتنظيم استغلال ثرواته.

والدولة مجتمع سياسي، ولا شك في أن أي مجتمع سياسي يحتاج إلى سلطة منظمة تمارس صلاحيات الحكم فيه، وتتجسد الحكومة بالسلطات العامة المنظمة القادرة على القيام بوظائف الدولة في الداخل والخارج، وتعد الأجهزة التشريعية والتنفيذية والقضائية عناصر لازمة لإمكان ممارسة الدولة لصلاحياتها.

ويقصد بالسلطة في النطاق الدولي المعنى الواسع فهي لا تنحصر في السلطة التنفيذية فحسب، وإنما تشمل مجموع السلطات العمومية التي تؤلف تنظيمًا حكوميًا يتولى الإشراف على الشعب والإقليم وإدارة المرافق العامة اللازمة لحفظ كيان الدولة وتحقيق استقرارها ونموها بما تملكه من سلطات تشريعية وتنفيذية وقضائية، ويجب أن تتوافر عدة شروط في الحكومة، هي: الفعلية، والسيادة، والاستقلال.

١ - شرط الفعلية:

يقصد بشرط الفعلية، وجود سلطة قادرة على إقامة نظام قانوني نافذ في نطاق إقليم الدولة بكامله، وقادرة على الوفاء بالالتزامات التي يفرضها القانون الدولي عليها. وفي حالة حدوث تغييرات في تنظيم السلطات العامة أو في الأشخاص القائمين بها، فالذي يهم القانون الدولي في مثل هذه الأوضاع هو قيام السلطات العامة الجديدة في الدولة فعلاً بالواجبات التي يفرضها القانون الدولي على الدولة، ويقصد بذلك أن الدولة - كما هو معروف - باقية في جوهر كيانها مهما حدث في داخلها من تغييرات في تنظيم السلطة أو

٢- (سورة آل عمران الآية ١١٠)

في أشخاص القائمين عليها، وهذا ما يطلق عليه تسمية استمرارية الدولة أو وحدة هويتها، رغم التغيير الذي قد يطرأ على السلطة والأشخاص الحاكمين. كذلك فإن شرط الفعلية يفترض الشمولية والمانعية، بمعنى أن يكون سلطان حاكم الدولة شاملاً كاملاً للإقليم ومن عليه بشكل مانع، أي لا يشاركه فيه مشارك. كما أن القانون الدولي لا يعني بالأساس الدستوري أو الشرعي للسلطة ولا بالشكل السياسي للحكم، ولا في الفلسفة السياسية للسلطة ولا بعلاقة المواطنين بها. ذلك لأن المبدأ هو حرية اختيار شكل الحكم وللدول أن تختار ما تشاء من أشكال الحكم شريطة أن لا يمس حقوق الدول الأخرى أو يتعارض مع الثوابت في المجتمع الدولي، وكل ما يعني القانون الدولي - في هذا المجال - هو استمرار وجود السلطة عن طريق قيامها فعلاً باختصاصات الدولة الكفيلة ببقائها واستمرارها.

٢- شرط السيادة والاستقلال:

السيادة والاستقلال مصطلحان يستعملان للدلالة على حق الدولة في أن تتخذ أي قرار تراه دون أن تخضع لسلطة خارجية، مع تقييدها بالالتزامات المنبثقة عن قواعد القانون الدولي، وقد ظهرت فكرة السيادة في البداية كمبدأ أساسي يجعل من الملك صاحب كل السلطات في مملكته، وعرفها المفكر الفرنسي (جان بودان) بأنها (السلطة العليا على المواطنين التي لا تخضع للقوانين).

واعتبرت السيادة فيما مضى سلطة مطلقة لا يقيّد الدولة في ممارستها غير إرادتها، وبقيت هذه الفكرة سائدة إلى عهد قريب، وقد ترتب على هذا المفهوم نتائج خطيرة أدت إلى اشتعال الحروب بشكل مستمر، كما أن الدول لم تعرف فيما بينها علاقات التعاون وكانت الريادة دائماً للدولة القوية، ومثل هذا الوضع لم يساعد على إيجاد قواعد قانونية دولية لتنظيم علاقات الدول وضبطها.

وكان من نتيجة تطور العلاقات الدولية، أن تطور مفهوم السيادة وأصبح ذا معنى قانوني، ووجدت قواعد قانونية تحكم هذه العلاقات بين الدول، وفي ضوء هذه التغييرات

الجديدة أصبح يُنظر للسيادة من خلال هذه القواعد، وغدت الدول تتقيد في تصرفاتها بما للدول الأخرى من حقوق يتعين عدم الإخلال بها في ضوء قواعد القانون الدولي.

ومثل هذا القيد في تصرفات الدولة ليس فيه انتقاص من هذه السيادة، وذلك لأن هذا القيد عام يشمل الدول كافة وفي صالحها جميعاً، والسيادة لا تتنافى مع الخضوع للقانون، إنما الذي يتنافى معها هو الخضوع لإرادة دولة أخرى.

ولا يزال مبدأ السيادة من المبادئ المسلم بها في القانون الدولي المعاصر، بل ومن المبادئ الرئيسية التي يقوم عليها النظام الدولي الراهن، وهذا ما تضمنته الفقرة الأولى من المادة الثانية من ميثاق الأمم المتحدة التي جاء بها (تقوم الهيئة على مبدأ المساواة في السيادة بين جميع أعضائها).

ويرتبط مبدأ السيادة بمبدأ الاستقلال، وقد أكدت على ذلك القرارات الصادرة عن القضاء الدولي التي شددت على مبدأ السيادة ومائلته بالاستقلال، ففي قضية جزيرة ((بالماس)) الشهيرة صرح المحكم ((ماكس هوير)) (إن السيادة في العلاقات القائمة بين الدول تفيد استقلالهم).

١- صفات السيادة:

لا بد من توافر صفات معينة في السيادة هي الوحدة، وعدم قابلية التجزئة، وعدم قابلية التصرف، وعدم خضوعها للتقادم المكسب أو المسقط.

- فالسيادة واحدة، بمعنى أن لأية دولة -بحكم الضرورة- في حدود إقليمها ولاية انفرادية يجب على الدول الأخرى احترام هذه الولاية، وقد أكدت محكمة العدل الدولية على ذلك في الحكم الذي أصدرته في قضية مضيق كورفو في العام ١٩٤٩ بقولها (إن احترام السيادة الإقليمية بين الدول المستقلة يعد أساساً جوهرياً من أسس العلاقات الدولية).

- والسيادة لا تقبل التجزئة، بمعنى أنها لا تتعدد، وحتى في الدول المركبة (أي الدول الاتحادية) فإن السيادة تبقى واحدة بيد السلطة المركزية، وكل ما هنالك هو تعدد مراكز ممارسة السيادة بين السلطة المركزية والسلطات المحلية في هذه الحالة.

- والسيادة لا تقبل التصرف، أي أنه لا يجوز التنازل عنها، لأن الدولة التي تتنازل عن سيادتها تفقد وصفاً لشخصية الدولة القانونية.

- وأخيراً، السيادة لا يسري عليها التقادم المكسب أو المسقط إذ لا محل لهذين المفهومين في نقل السيادة من دولة إلى أخرى، فالسيادة لا تكتسب بمجرد مرور الوقت ولا تسقط لعدم ممارستها بالمدة الطويلة.

٢- التمييز بين السيادة ومظاهرها:

يتعين عدم الخلط بين السيادة كوضع قانوني وممارستها في مختلف مظاهرها من الناحية الواقعية، ذلك أن هناك دولاً تتولى إدارة شؤون دول أخرى كلها أو بعضها. ومثل هذا الوضع لا يؤدي إلى تجريد هذه الدولة من سيادتها، بل على العكس تبقى محتفظة بشخصيتها الدولية المتميزة عن شخصية الدولة التي تتولى الإدارة والإشراف نيابةً عنها، وهناك أمثلة كثيرة على مثل هذه الحالة، منها البلاد التي كانت مشمولة بنظام الوصاية، حيث إنَّها ظلت محتفظة بسيادتها القانونية على الرغم من تولي الدول ذات الولاية عليها ممارسة كل أو بعض مظاهر هذه السيادة، ومن ذلك أيضاً، حالة الاحتلال الحربي إذ تباشر سلطات الاحتلال السلطة الفعلية على الأراضي المحتلة، إلا أن السيادة - كوضع قانوني - تظل محفوظة للدولة صاحبة الإقليم.

٣- مظاهر السيادة:

يكون للدولة، كنتيجة طبيعية لتوافر عنصر السيادة أو الاستقلال، الحق في مباشرة الاختصاصات المتعلقة بوجودها كافة كدولة على الصعيدين الداخلي والخارجي.

- **فعلى الصعيد الداخلي:** للدولة الحرية في تصريف شؤونها الداخلية وتنظيم مرافقها العامة وفرض سلطاتها كافة على ما يوجد في إقليمها من أشخاص وأموال وحققها في التشريع والقضاء.

- وعلى الصعيد الخارجي: تتولى الدولة إدارة علاقاتها الخارجية مع الدول الأخرى بإرادتها الحرة النابعة من ذاتها دون أن تخضع لسلطة أجنبية، فتتبادل التمثيل الدبلوماسي مع الدول الأخرى وتشارك في المؤتمرات وتبرم المعاهدات وتنضم إلى المنظمات الدولية العالمية أو الإقليمية إلى غير ذلك من ممارسة النشاطات الدولية الخارجية.

لقد ترتب على ظهور فكرة السيادة أن تطرق البحث إلى أساس مشروعية هذه الفكرة، إذ ترتبط مشروعية فكرة السيادة بموضوع نشأة الدولة، ونكتفي هنا بالإشارة إلى الذين قالوا إن الدولة نشأت بالإرادة الإلهية العليا وأن الله هو مصدر السلطة وهو الذي يمنحها للبشر سواء بالتفويض الإلهي المباشر أو عن طريق توجيه الأحداث وإرادات البشر نحو اختيار حكام بالذات، وقد جعلوا من القول نفسه أساس مشروعية فكرة سيادة الدولة، فهي مشروعة لأنها من عند الله وإرادته وبتفويضه المباشر للحكام أو بتوجيهه لإرادة البشر.

أما الذين قرروا بأن الدولة نشأت بإرادة الناس أو من خلال التطور التاريخي لكل مجتمع بشري على حدة، فقد أرجعوا مشروعية فكرة السيادة إلى فكرة إرادة الأمة التي تنشئ الدولة وتختار الحكام وتراقبهم وتقوم بعزلهم وتختار غيرهم إذا لزم الأمر.

ولا يجوز لهؤلاء الحكام الخروج عن إرادة الأمة ولا عن سلطان الشعب ولا مخالفة الشروط والأوضاع التي تم اختيارهم للحكم على أساسها، وإذا كانت الدولة هي شخص معنوي ومستقلة عن جميع الأفراد والهيئات والجماعات المنضوية تحت لوائها فمن هو صاحب السيادة في الدولة والذي يمارسها بشكل واقعي؟ للإجابة على هذا التساؤل يمكن القول إن الآراء قد انقسمت بين نظرية سيادة الأمة ونظرية سيادة الشعب.

أ - نظرية سيادة الأمة:

تقرر هذه النظرية أن الأمة هي صاحبة السيادة، وهي تمارسها بالطريقة التي تحددها وترغب فيها، وهي سيادة سامية على كل ما عداها ولا تعلو عليها ولا تنافسها سيادة أخرى،

فهي وحدة واحدة لا تقبل التجزئة، ولا تملك الأمة التصرف فيها أو التنازل عنها، كما أنها لا تسقط بالتقادم فتظل ملكاً للأمة بحيث إذا تمكن شخص أو جماعة من اغتصابها لفترة من الوقت مهما طالت فإنه لا يمتلكها بالتقادم، والأمة وحدة واحدة مجردة مستقلة عن الأفراد المكونين لها والحكام ليسوا إلا وكلاءها ونوابها في استخدام سيادتها لتحقيق مصالحها.

لقد تعرضت هذه النظرية لانتقادات أهمها أنها تقيم إلى جوار الدولة شخصية معنوية أخرى مجردة وغامضة هي شخصية الأمة تتنازع مع الدولة السيادة على ذات الإقليم، ولأنها تؤدي إلى الاستبداد وإهدار الحقوق والحريات الفردية بما تقرره من أن السيادة للأمة كوحدة واحدة مجردة مستقلة عن الأفراد وسامية فوقهم وبالتالي يكون ما تضعه هذه الأمة من قوانين وأنظمة هو تعبير عن هذا السمو فلا يملك أحد نقضه أو تعديله ويلتزم الأفراد بطاعته دون جدال أو نقاش، ولما كانت الأمة لا تمارس شيئاً بنفسها وإنما تقوم به بواسطة أشخاص حکامها فإن مؤدى هذه النظرية أن يستبد الحكام بالأمر ويعدوا أعمالهم صالحة وصحيحة بشكل مطلق ما دامت تعبيراً عن إرادة الأمة وما دام هؤلاء الحكام هم أنفسهم وسطاء الأمة ووكلائها لتنفيذ هذه الإرادة.

ب - نظرية سيادة الشعب:

تقول هذه النظرية بما قالته النظرية السابقة فيما يتصل بفكرة السيادة لكنها تنظر إلى الشعب باعتباره مجموع الأفراد وليس وحدة مجردة منفصلة عن الأفراد، وبالتالي فإن السيادة في هذه النظرية تكون شركة بين مجموع الأفراد يملك كل واحد منهم نصيباً فيها فتكون السيادة مجزأة موزعة الأجزاء على جميع أفراد الشعب.

وتجدر الإشارة إلى أن أهم الفروق العملية بين النظريتين هو أنه في نظرية السيادة للشعب نجد تجزئة السيادة يؤدي إلى اعتبار الانتخاب حقاً للمواطنين ينبغي التوسع فيه والوصول به إلى أكبر عدد ممكن منهم، كما أن النائب في البرلمان يكون نائباً ممثلاً عن الدائرة التي انتخبته وليس عن الشعب بأكمله، كما أن القانون يصبح مجرد تعبير عن إرادة

الأغلبية، وإن كان يلزم الأقلية أيضاً إلا أنه يمكن دائماً الاعتراض عليه ونقضه وتغييره بالوسائل المشروعة التي يحددها النظام الدستوري للدولة.

ثالثاً- الإقليم:

سيكون الإقليم محوراً للدراسة في أبواب هذا الكتاب الثلاثة التالية، ومن ثم فإننا لن نقف عند الإقليم هنا.

رابعاً- الاعتراف بالدولة:

تتسم الدولة الحديثة بطبيعة مزدوجة بوصفها مجتمعاً قائماً بذاته تتوافر له سائر عناصر المجتمع من ناحية أولى، ثم إنها من ناحية أخرى عضو في مجتمع آخر أوسع هو المجتمع الدولي الذي يتكون من مجموعة الدول والمنظمات الدولية.

ونظراً لهذه الطبيعة المزدوجة فإن بعض فقهاء القانون الدولي وضعوا شرطاً رابعاً رأوه لازماً لقيام الدولة هو شرط الاعتراف الدولي بها من قبل الدول الأخرى والمنظمات الدولية، إذ بغير هذا الاعتراف لا تعد الدولة بأركانها الثلاثة السابقة عضواً في المجتمع الدولي ولا تكتسب الحقوق والالتزامات المترتبة على هذه العضوية.

ويقوم الاعتراف الدولي على مبدأ يسمى حرية الاعتراف ومقتضاه أن كل دولة من أعضاء المجتمع الدولي لها مطلق الحرية في أن تعترف بأية دولة أخرى أو لا تعترف بها.

ولذلك فقد جرى العمل أن يكون وجود الدول داخل المجتمع الدولي متدرجاً ونسبياً حيث يقوم هذا الوجود في مواجهه الدول التي اعترفت بالدولة دون غيرها من الدول التي لم تعترف بها.

إن الاعتراف بالدولة هو تصرف قانوني يصدر بالإرادة المنفردة للدولة المعترفة وقد يكون صريحاً أو ضمناً كأن تقوم الدولة بإبرام اتفاق دولي أو معاهدة مع دولة لم تعترف بها صراحة. وقد يترتب على الاعتراف الصريح سائر الآثار المترتبة على الاعتراف الدولي ومنها اكتساب الدولة للحقوق والالتزامات المعترف بها للدول الأعضاء في المجتمع الدولي

في مواجهه الدول المعترفة. كما قد يكون مجرد اعتراف واقعي مؤقت يرتبط مصيره بقدرة الدولة المعنية على توطيد وجودها وتثبيت دعائمه، وإلا زال هذا الاعتراف الواقعي.

ولهذه الاعتبارات جميعاً ذهب جانب من الفقه إلى إعطاء الاعتراف الدولي أثراً منشئاً بحيث إذا لم يتحقق لدولة ما، لم يكتمل كيانها القانوني ولم تكتسب شخصيتها الدولية، وبالتالي فمن الضروري أن يضاف الاعتراف كعنصر رابع للعناصر الثلاثة المكونة للدولة وهي الإقليم والشعب والسلطة السياسية.

على أن الجانب الراجح من الفقه، لا يرى للاعتراف هذه الأهمية القصوى التي تجعله عنصراً من عناصر نشأة الدولة واكتسابها لكيانها القانوني، وإنما هو مسألة لاحقة لقيام الدولة باكتمال عناصرها الثلاثة السابقة، ويقتصر أثره على اكتساب الدولة الجديدة لسيادتها الخارجية في مواجهه الدولة التي اعترفت بها فقط. ويرى بعض الفقهاء أن الاعتراف له طبيعة مركبة تتمثل مرحلته الأولى في الاعتراف بالوضع القائم للدولة محل الاعتراف، وهو في هذه الحالة يعد ذا طبيعة كاشفة عن وجود هذه الدولة ولاحقة على هذا الوجود وبالتالي فهو ليس شرطاً من شروط تحققه. أما المرحلة الثانية فهي التسليم بمشروعية قيام هذه الدولة التي قامت واقعاً، وفي هذه المرحلة تنشأ للدولة الجديدة حقوق والتزامات على عاتق المعترف.

وعلى كل الأحوال فإن الآراء الفقهية الراجحة بما فيها الرأي الأخير تنتهي في الحقيقة إلى أن الاعتراف الدولي ليس ركناً رابعاً مشروطاً من أركان قيام الدولة، وإنما يكفي لهذا القيام توافر الأركان الثلاثة من شعب وإقليم وسلطة سياسية ثم يأتي الاعتراف الدولي ليؤكد حقوق الدولة المعترف بها في المجال الخارجي أي المجال الدولي.

المبحث الثاني

المعيار المحدد للدولة وخصائصها

أولاً- المعيار المحدد للدولة:

بعد تعريف الدولة وبيان أركانها، لا بد من الإشارة إلى أن الكثير من الفقهاء تساءلوا عن المعيار المحدد الذي تتميز به الدولة من غيرها من الجماعات السياسية الأخرى التي لا تعد

دولاً. وهنا أطلق بعض الفقهاء، اسم الدولة على أي تجمع أو تنظيم للجماعة السياسية يقوم على الفصل بين الحاكمين والمحكومين أي تنشأ فيه سلطة سياسية يخضع بها الأفراد لسلطة أفراد آخرين سواء كان صاحب هذه السلطة شخصاً أو جماعة أو طائفة... ولا يهم في ذلك درجة تطور الجماعة ولا شكل التجمع سواء كانت أسراً بدائية أو إمبراطورية ممتدة الأطراف أو دولة صغيرة أو كبيرة بالشكل المعروف حالياً، وفي مواجهه هذا التوسع في معيار الدولة فقد ذهب رأي آخر في الفقه إلى التضييق في المعيار إلى حد القول بأنه لا توجد دولة إلا عندما تكون الجماعة السياسية قد وصلت إلى درجة من التقدم في التنظيم يجعل لها وجوداً مستقلاً عن أشخاص الحاكمين، وهو الأمر الذي لا يتحقق إلا بعد الوصول إلى درجة معينة من المدنية، وبالتالي فإن وصف الدولة وفق هذا الرأي لا يلحق بأي كيان سياسي آخر لم يصل إلى هذه الدرجة من التنظيم، فوصف الدولة لا يلحق بالإمبراطوريات القديمة جميعاً حيث كانت في رأيهم ممالك أو إمارات مرتبطة بأشخاص منشئها من الحكام الذين يمتلكون السلطة لأنفسهم ويجوزونها لأشخاصهم دون انفصال.

وبين هذين الرأيين، توجد آراء أخرى لتحديد معيار الدولة، فقد ذهب بعض الفقهاء إلى أن هذا المعيار هو معيار السيادة بأوصافها وشروطها السابق شرحها سواء السيادة المطلقة أو السيادة المقيدة، وذهب آخرون إلى أن أهم ما يميز الدولة من غيرها هو سلطة الإيجار نتيجة احتكارها للقوة المادية وأن هذه القوة هي حق للدولة لا تستمد من سلطة أخرى، وفي رأي ثالث إن هذا المعيار هو استئثار الدولة بوضع دستورها الذي ينظمها ويحدد اختصاص سائر الأشخاص والهيئات الموجودة فيها، وذهب آخرون إلى أنه يتمثل في وجود حكومة تملك إصدار أوامر ملزمة فيما يخص شؤون نظام الحكم.

ثانياً- خصائص الدولة:

تتميز الدولة من غيرها من الكيانات الدولية بخصائص رئيسية لعل من أهمها الشخصية القانونية الدولية للدولة، والسيادة، وخضوع الدولة للقانون.

١ - الشخصية القانونية الدولية:

من المسلم به أن وظيفة القاعدة القانونية تقرير حقوق أو فرض التزامات في الحالات التي تحدث فيها وقائع معينة، ومن تقرر له القاعدة القانونية حقاً أو تفرض عليه التزاماً فهو المخاطب بهذه القاعدة ويسمى الشخص القانوني. ومن الطبيعي أن يكون لكل نظام قانوني أشخاص تخاطبهم قواعده فترتب لهم الحقوق وتفرض عليهم الالتزامات، وهؤلاء الأشخاص هم أعضاء الهيئة التي ينظمها ويحكمها هذا النظام القانوني. فالشخصية القانونية، هي التعبير عن العلاقة التي تقوم بين وحدة معينة ونظام قانوني محدد. ويترتب على ذلك أن الأشخاص القانونيين لا يوجدوا في نظام قانوني معين بطبيعتهم وإنما يوجدوا بفعل هذا النظام وفي الدائرة التي يقوم برسمها، وقد تكون الوحدة المعينة شخصاً في نظام قانوني ما، دون أن تكون شخصاً قانونياً في نظام قانوني آخر، ذلك لأن كل نظام قانوني مستقل بتعيين أشخاصه. كما أنه من الممكن أن تكون الوحدة المعينة شخصاً قانونياً في أكثر من نظام قانوني نتيجة لاكتسابها هذا الوصف في هذه النظم عن طريق الاعتراف بالأهلية القانونية لها، وعندئذ تكون هذه الوحدة المعينة محلاً للتكليف بالقدر والأوصاف وفي الحدود التي يقوم بتعيينها كل نظام من هذه الأنظمة القانونية. بيد أن هناك فريقاً من الفقهاء يرى أنه لا يكفي لإثبات الشخصية القانونية لوحدة معينة أن تكون لها حقوق، أو تقع على عاتقها التزامات بمقتضى نظام معين بل لا بد من إضافة شرطاً آخر إلى ذلك هو أن يعترف القانون الوضعي مباشرة بتلك الحقوق والالتزامات للوحدة القانونية.

واسترشاداً بما تقدم يمكن القول إن الشخصية القانونية تكمن في القدرة على اكتساب الحقوق وتحمل الالتزامات والقيام بالتصرفات القانونية من رفع دعاوى لها أو عليها في حالة إخلالها بحقوق الغير. وكما هو معروف فقد كان القانون الدولي العام يعد، حتى بداية القرن العشرين، الدول وحدها هي من تتمتع بالشخصية القانونية الدولية، لأن هذا القانون لم يكن لينظم إلا علاقات الدول فيما بينها، ولأن الدول هي التي كانت تملك سلطة التصرف على

الصعيد الدولي. ومع ذلك فقد بدأ الفقه الدولي وتحت ضغط الوقائع التي ترجع إلى ظهور متزايد لوحداث في المجتمع الدولي تقوم بدور فعال في ميدان العلاقات الدولية من ناحية أولى، وإلى تدخل القانون الدولي لحماية الفرد ضد دولته من ناحية أخرى، بتوسيع دائرة سريان القانون الدولي من حيث الموضوع، وبالتالي الاعتراف بالشخصية القانونية لوحداث أخرى غير الدول متمثلة في المنظمات الدولية والأفراد (في رأي بعض الفقهاء) (٣).

٢ - السيادة:

تعد السيادة من أهم خصائص الدولة، وتنقسم إلى سيادة داخلية وسيادة خارجية، وتكون السيادة داخلية حين تتمتع السلطة بالشرعية من خلال الانتخاب المباشر لها من قبل الشعب وبما يمثله هذا الانتخاب من تفويض عام من خلال رأي الأغلبية الشعبية أو البرلمانية، وتمثل هذه السلطة الهرم السيادي لمثلث قاعدتيه السلطة القضائية والسلطة التنفيذية. أما السيادة الخارجية فتعني عدم سيطرة حكومة أو سلطة خارجية على السلطة

٣- من المعالم الرئيسية لاتفاقية إنشاء المركز الدولي لتسوية منازعات الاستثمار أنها منحت المستثمر الخاص الحق في رفع الدعوى مباشرة ضد دولة ذات سيادة أمام محكمة دولية. إذ سمحت للمستثمر الخاص في حالة الموافقة على عرض النزاع على المركز أن يطلب بصفته الشخصية الفصل في دعواه ضد دولة متعاقدة، دون حاجة لأي تدخل من جانب دولته الوطنية، وهو ما دفع جانب من الفقه إلى القول إن هذه الاتفاقية اعترفت للمستثمر الأجنبي الخاص بشخصية قانونية دولية لمدى محدود. راجع د. صلاح الدين عامر: قانون التنظيم الدولي. النظرية العامة. دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٤، ص ١٤٥-٢٦٣.

كما أن النظرة الفاحصة لتطور العمل الدولي بشأن استبعاد إمكانية لجوء الفرد مباشرة إلى القضاء الدولي تكشف عن تطور تدريجي سمح للفرد باللجوء إلى بعض أجهزة القضاء الدولي. فنجد مثلاً أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ قد أعطت للأشخاص الطبيعيين أو المعنويين المتعاقدين مع جهاز استغلال ثروات أعالي البحار فيما وراء الولاية الإقليمية الحق في أن يكونوا أطرافاً في نزاع يعرض على الغرفة المختصة بمحكمة قانون البحار. راجع المادة (١٨٧) في:

- I - L - M . Vol. 11, 1982, p. 1307 .

كذلك طبقاً لنصوص الاتفاقية الأوربية لحماية حقوق الإنسان والحريات الأساسية يمكن للفرد أن يرفع دعوى أمام جهة دولية ضد دولة ذات سيادة، فقد نصت المادة (٢٥) منها على ما يلي: {يمكن أن يرفع الطعن إلى اللجنة الأوربية لحقوق الإنسان من جانب كل شخص طبيعي وكل منظمة حكومية أو مجموعة من الأفراد تدعي أنها ضحية الإخلال الذي وقع من جانب أي طرف من أطراف الاتفاقية بالحقوق المعترف بها في هذا الاتفاق".

ويشترط هنا أن تكون الدولة المطعون ضدها قد قبلت اختصاص اللجنة بنظر الطعون الفردية. راجع ذلك بالتفصيل في: د. خير الدين عبد اللطيف محمد: اللجنة الأوربية لحقوق الإنسان ودورها في تفسير حماية الحقوق والحريات الأساسية للأفراد والجماعات. الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩١، ص ١٢٧ وما بعدها.

المحلية أي عدم خضوع إرادتها إلى أي إرادة خارجية وتمتعها باستقلالية قرارها السياسي، إضافة إلى انطباق قواعد القانون الدولي عليها. وتعد السيادة فكرة قانونية تتصف بها السلطة السياسية عندما يتم تفويض أفراد من عموم الشعب لتمثيلهم بنتيجة العقد الاجتماعي، إذ يتم تفويض هذه المجموعة من الأفراد بصلاحيات مطلقة أو محددة تبعاً للظروف ورغبة الشعب، والشعب هو الذي يملك السيادة أصلاً ويفوض بعضاً من صلاحياته إلى هذه المجموعة، لتمثيله ضمن صيغة قانونية وفقاً لانتخابات عامة أو محددة أو وفقاً لتحويل من البرلمان المنتخب أو أية صيغة شرعية أخرى، واتفق فقهاء القانون الدستوري على أن الأمة هي صاحبة الإرادة الشعبية، وهي مصدر السلطات، وهي التي تخول أو تمنح الهيئة السياسية بعضاً أو كلاً من التصرفات التي تملكها والتي ينص عليها الدستور.

٣ - خضوع الدولة للقانون:

دولة القانون هي الدولة التي تخضع في جميع أوجه نشاطها للقانون سواء في التشريع أو التنفيذ أو القضاء... ولعل أهم ما يميز الدولة القانونية من غيرها من الدول، هو خضوع جميع نشاطاتها للقواعد القانونية أي عدم إلزام الأفراد بشيء خارج القانون. ولكي تقوم الدولة القانونية يجب أن تتوفر ضمانات أساسية، أهمها: وجود الدستور، وتطبيق مبدأ الفصل بين السلطات، واحترام مبدأ سيادة القانون، وتدرج القواعد القانونية، والاعتراف بالحقوق والحريات العامة وتنظيم رقابة قضائية واستقلالها.



الباب الأول

العنصر البري من إقليم الدولة

العنصر البري من إقليم الدولة هو الجزء اليابس من الإقليم الذي تمارس عليه الدولة سيادتها الكاملة، وما يحتويه هذا الجزء من معالم طبيعية كالتلال والجبال والوديان والصحارى والبحيرات والأنهار ومجري المياه التي تقع بأكملها في الإقليم، ويمتد هذا الجزء أيضاً إلى ما يوجد في باطن الأرض من ثروات طبيعية ومياه جوفية.

وتشير دراسة العنصر البري من إقليم الدولة العديد من المسائل، سنكتفي منها بدراسة حدود الإقليم (الفصل الأول) ومشتملات الإقليم وطبيعته القانونية (الفصل الثاني).





الفصل الأول حدود الإقليم البري

يجب أن يكون الإقليم البري محدد المعالم، ولحدود الإقليم البري أهمية سياسية وقانونية كبرى، لأنه عندها تبدأ سيادة الدولة صاحبة الإقليم تنتهي سيادة غيرها، وعندما تنتهي سيادتها وراء حدودها تبدأ سيادة غيرها، كما يترتب على عدم وضوح حدود الإقليم البري مشكلات كبيرة قد تصل إلى حروب طاحنة. والحدود التي تفصل إقليم الدولة إما أن تكون طبيعية، أو صناعية، وتختلف طريقة تعيين كل من هذين النوعين من الحدود. وستنقسم دراسة هذا الفصل إلى مبحثين، نتناول في الأول تعريف الحدود وأنواعها، ونخصص الثاني لرسم الحدود والمنازعات عليها.

المبحث الأول تعريف الحدود وأنواعها

تتمثل الطبيعة الأساسية للحدود في كونها فاصلاً لمساحات الأقاليم الخاضعة لسيادة كل دولة. ذلك أن تلك المساحات يجب أن تحدد بدقة، بالنظر إلى النتائج الهامة والمتعددة المترتبة على ذلك، والتي تتمثل أساساً في تحديد مدى ونطاق الاختصاص الشخصي والإقليمي لكل دولة.

أولاً- تعريف الحدود:

إن الخطوط الفاصلة بين الأقاليم البرية للدول المختلفة تسمى بالحدود الدولية، ومن هنا فالخطوط التي تفصل بين الأقاليم الإدارية داخل الدولة أو تفصل بين الولايات الأعضاء في الدولة الفيدرالية لا تعد حدوداً دولية^(٤).

^٤ - يجب التمييز بين الحدود الدولية والحدود الجمركية والحدود الإدارية، فالحدود الجمركية هي مجموعة من الدوائر الرسمية تقام قرب الحدود السياسية الغرض منها مراقبة دخول وخروج البضائع والأموال والأشخاص من وإلى الدولة بهدف فرض رسوم

والقاعدة العامة في القانون الدولي العام هي أن سيادة الدولة تتبع حدودها، وتسري في داخلها وتتوقف مع نهايتها، والحدود بهذا المعنى يطلق عليها اصطلاح الحدود السياسية.

ثانياً- أنواع الحدود:

قد تكون الحدود طبيعية وقد تكون صناعية:

- ١- الحدود الطبيعية هي المتكونة من عناصر الطبيعة كالسلاسل الجبلية أو الأنهار أو البحيرات أو الغابات، وتتميز هذه العناصر بالتعيين الملموس والثابت للحدود.
 - ٢- الحدود الصناعية هي التي تلجأ إلى صنعها الدول في حالة عدم وجود عنصر طبيعي يفصل بين الأقاليم، أو في حالة الرغبة في تعديل الحدود، وتنشأ الحدود الصناعية بوضع علامات خارجية ظاهرة كالأعمدة والأبراج والأحجار الكبيرة، أو بإتباع خطوط هندسية وهمية كخطوط الطول أو خطوط العرض^(٥).
- وتجدر الإشارة إلى أن الحدود الدولية تختلف عما يعرف بخط الهدنة الذي يفصل بين القوات المتحاربة، إذ إن هذا الخط يرسم باتفاق مؤقت ليس له صفة الدوام لأن اتفاق الهدنة لا يعني إنهاء حالة الحرب بين الطرفين.

المبحث الثاني

رسم الحدود ومنازعات الحدود

إن الأثر الأهم في تعيين الحدود فيما بين الدول يكون لاعتبارات متعددة اقتصادية أو سكانية أو ثقافية أو سياسية أو استعمارية أو لاعتبارات رابطة الجنسية، إلا أن الواقع

جمركية تشكل مصدراً هاماً لخزانة الدولة. وقد تكون الحدود الجمركية أضيق من الحدود الدولية كما لو كانت الدول تتبع نظام المدن أو المناطق الحرة، إذ تتم ممارسة التجارة داخل هذه المدن أو المناطق دون أية قيود جمركية، وقد تكون بالمقابل أوسع من الحدود الدولية كما لو ضمت دولة إقليم لا يتبعها سياسياً لرقابتها الاقتصادية والجمركية، وهذا الاختلاف والتباين بين الحدود السياسية والجمركية يظهر جلياً في الاتحادات الجمركية حيث يقوم أعضاء الاتحاد بإلغاء الفواصل الجمركية فيما بينهم مع إبقاء الحدود السياسية، وخير مثال على ذلك الاتحاد الأوروبي. أما الحدود الإدارية فهي الحالة التي توكل فيها الدولة إدارة جزء من إقليمها إلى دولة أخرى دون مقابل أو بمقابل.

^٥ - كخط العرض ٣٨ الذي يفصل بين كوريا الشمالية وكوريا الجنوبية.

الدولي أظهر أن العوامل الحربية والسياسية كثيراً ما يكون تأثيرها أقوى في رسم الحدود الدولية من العوامل الأخرى.

أولاً- رسم الحدود:

يتم تعيين الحدود، أياً كانت طبيعتها، في أغلب الأحوال، باتفاق بين الدول المعنية وقد يكون ذلك إما على أثر حرب بين الدول أو في إطار علاقاتهم السلمية ودون اللجوء إلى النزاع المسلح.

وتشكل لجنة مشتركة تسمى لجنة التحديد تكون مهمتها رسم الحدود بطريقة محددة ووضع الخرائط اللازمة في هذا الخصوص، ثم تشكل لجنة أخرى تسمى لجنة وضع علامات الحدود على الأرض، وذلك بوضع علامات مرئية تسمح بمعرفة علامات الحدود وخطوطها الفاصلة، وفي جميع الأحوال يجب أن يكون خط الحدود محدداً ومستمر^(٦).

ويتطلب وضع علامات الحدود، الاتفاق على كيفية صيانتها والتأكد من وجودها في أماكنها وعدم نقلها من مكان إلى آخر، وأما في حالة عدم الاتفاق على رسم الحدود، فقد أقر العرف الدولي عدداً من القواعد تتبع في رسم الخطوط، من أهمها أن ترسم الحدود، في حالة النهر الصالح للملاحة، وفق الخط الذي يتوسط المجرى الملاحي للنهر، وهو الذي يعرف بخط {الثالوج Thalweg}. إذا تعددت المجاري الملاحية في النهر نفسه فيؤخذ بالخط الذي يتوسط المجرى الملاحي الرئيسي.

كما وترسم الحدود، في حالة النهر غير الصالح للملاحة، وفق الخط الذي يتوسط مجرى النهر.

وإذا كانت الحدود سلسلة جبال كان الخط الممتد بين أعلى قمم هذه الجبال هو الحد الفاصل بين الدولتين، أو يؤخذ بخط تقسيم المياه.

وإذا كان الفاصل بين الدولتين بحيرة فإنها تقسم بالتساوي بينهما.

^٦ - د. أحمد أبو الوفا: الوسيط في القانون الدولي. دار النهضة العربية، القاهرة، ط١، ١٩٩٦، ص٢٢٤.

وإذا كان هناك جسر فوق النهر يصل بين الدولتين فرسم الحد يكون من منتصف الجسر.

ثانياً-منازعات الحدود:

من البديهي أن الحدود الدولية يجب أن تتمتع باستقرار وثبات كاملين بالتطبيق لمبدأ ثبات واستقرار ونهائية الحدود، وهو مبدأ أساسي في القانون الدولي المعاصر، وإن كانت الظروف الطبيعية قد تؤدي، في بعض الأحوال، إلى عدم توفر الدقة المطلوبة في هذا الصدد، وهو ما نراه في الحدود الفاصلة بين الكثير من دول العالم الثالث، حيث تكون الحدود طويلة جداً ومفتوحة، ولا يمكن ضبطها والرقابة عليها.

تشكل إذن الحدود الدولية الأرضية الخصب لكثير من المنازعات بين الدول، ولذلك حفل القضاء الدولي بالكثير من منازعات تعيين الحدود، ومن ثم فإن الدول كانت تميل إلى التمسك بمبدأ السلامة الإقليمية الذي يهدف أساساً إلى الاحتفاظ بالأوضاع الراهنة Status quo.

ومن المعلوم أن التجاور بين الدول متصور بالنسبة لكل حدودها، الأمر الذي يساعد على ازدياد المنازعات بين الدول، فهناك التجاور في الحدود المائية (التجاور المائي) في البحار الإقليمية وفي الأنهار وفي البحيرات الدولية مثلاً، وهناك التجاور في الحدود البرية (التجاور البري) الذي يثير العديد من المنازعات مثل صيانة الطرق والأراضي الزراعية وغيرها من الأشياء التي توجد على جانبي الحدود. وهناك التجاور في الحدود الجوية (التجاور الجوي). فالتجاور بأنواعه الثلاثة قد يخلق أحسن الأصدقاء أو ألد الأعداء^(٧).

وقد تستند منازعات الحدود بين الدول إلى حجج غير قانونية (مستمدة من الاعتبارات التاريخية أو الاقتصادية أو الإستراتيجية أو غيرها من الاعتبارات) وقد تستند إلى حجج قانونية تطعن أساساً في السند القانوني الذي تم بمقتضاه رسم الحدود أو تعيينها.

^٧ - د. أحمد أبو الوفا: الوسيط في القانون الدولي. مرجع سابق، ص ٢٣٢.

ومن الواضح أن الغرض من المنازعات على الحدود هو رغبة الدولة في توسيع إقليمها على حساب الدول الأخرى، أو إحداث تغيير في الحدود القائمة.

ولا ريب أن منازعات الحدود في القارتين الآسيوية والأفريقية قد شغلت حيزاً كبيراً في العلاقات الدولية، نظراً لأن حدود الدول في هاتين القارتين لم ترسم طبقاً لرغبات شعوبها، بل لعبت في تحديدها المصالح الاستعمارية دوراً كبيراً^(٨).

ولقد عرضت أمام القضاء الدولي، وكذلك أمام محاكم التحكيم الدولية، العديد من منازعات الحدود. ويستخلص من الأحكام الصادرة في هذا الخصوص ضرورة احترام الحدود وعدم المساس بها، واحترام الاتفاقيات الدولية التي عقدت بشأنها.

^٨ - على سبيل المثال: منازعات بين الهند وباكستان وبين اندونيسيا وماليزيا وبين الهند والصين وبين الجزائر والمغرب وبين أثيوبيا والصومال وبين سوريا وتركيا وبين العراق وتركيا.



الفصل الثاني

مشمات الإقليم البري وطبيعته القانونية

لا يضم إقليم الدولة ما على السطح من أموال وأشياء وأشخاص فحسب، بل يمتد إلى ما في باطن الأرض من موارد وثروات (المبحث الأول). ولقد اختلف الفقهاء في تحديد طبيعة العلاقة التي تربط بين الدولة وإقليمها (المبحث الثاني).

المبحث الأول

مشمات الإقليم البري

الأرض هي العنصر الأساسي والرئيسي من إقليم الدولة، فهي تمارس سيادتها على الأرض التي تقع داخل حدودها، وكذلك على ما يوجد فوق هذه الأرض من أموال وأشياء وأشخاص ومياه ومعالم طبيعية أخرى، وعلى ما تحت الأرض من موارد ومناجم وثروات نفطية دون أن يمتد ذلك إلى أراضي الدول المجاورة لها. ونفرق في هذا المجال بين المناجم والثروات الطبيعية الأخرى السائلة أو الغازية.

ففي حالة المناجم لا يكون هناك صعوبة في الأمر، إذ يمتنع على الدولة في حالة استغلال المناجم الموجودة على الحدود أن يمتد حفرها تحت الأرض إلى باطن أراضي الدولة المجاورة، وتلتزم في هذه الحالة أن تتم أعمال الحفر في اتجاه عمودي نحو باطن الأرض، ملتزمة بخط الحدود الفاصل بين الدولتين.

وأما في حالة الثروات الطبيعية الأخرى السائلة أو الغازية فلم يتضمن القانون الدولي الرأهن قاعدة خاصة أو معياراً ثابتاً يحدد نصيب كل دولة من مخزون النفط أو المياه الموجودة في باطن الأرض في حالة نشوب خلاف حول استغلال أحد الآبار الواقعة على حدود دولتين أو أكثر، ومن ثم فإنه يمكننا القول إن أفضل قاعدة يمكن تطبيقها في هذا الشأن هي أن تتقاسم الدول المعنية بالأمر موارد الحقل على أساس نسبة مساحة الحقل

التي تقع في باطن إقليم كل منهما بالنسبة لمساحة الأجزاء الأخرى الواقعة في أقاليم الدول الأخرى، وفي جميع الأحوال لا بد من اتفاق الدول المتجاورة على اقتسام المخزون من النفط أو المياه أو الغازات الطبيعية وتحديد أنصبة كل دولة في عقد أو اتفاق يبرم مع الدول الأخرى في هذا الشأن.

المبحث الثاني

الطبيعة القانونية للإقليم

يمكن القول إنه لا يوجد ولم يوجد من قبل دولة، بالمعنى المقصود في القانون الدولي، تتكون من عنصر الفضاء وحده أو من عنصر الماء، ومن ثم يكون الإقليم أساسياً في قيام الدولة، ذلك أن عنصر الشعب المتكون من مجموع الأفراد لا يمكن أن يكون له كيان مستقل ما لم يسكن هؤلاء الأفراد في إقليم معين.

ولم يستقر الفقه الدولي على نظرية محددة بشأن التكييف القانوني لإقليم الدولة، ويمكن إجمال الآراء الفقهية في طبيعة علاقة الدولة بالإقليم في نظرية الملكية ونظرية الاندماج ونظرية الاختصاص أو النطاق.

أولاً- نظرية الملكية:

تعني نظرية الملكية أن حق الدولة على إقليمها هو حق ملكية، فكما يملك الفرد العقار في القانون المدني تملك الدولة الإقليم في القانون الدولي. وسادت هذه النظرية في وقت امتزجت فيه سلطة الحاكم بشخصية الدولة واعتبرت جزءاً من أملاكه.

وقد انتقدت هذه النظرية في أن حق الملكية في القانون المدني إنما هو حق مطلق ويقتضي استئثار صاحب الحق به، فأساسه المصلحة الفردية في أن حق الدولة على الإقليم أساسه المصلحة العامة.

ثم إذا كان الإقليم ملكاً للدولة فلماذا يمتلك الأجانب العقارات داخل الإقليم مما يعني ازدواج الملكية وهذا غير مقبول.

كما أن فقدان الإقليم يعني زوال شخصية الدولة ولا ينطبق هذا على الأفراد إذ إن فقدان المملوك لا يؤدي إلى فقدان شخصية المالك.

ثانياً - نظرية الاندماج:

يذهب نظرية الاندماج إلى أن الدولة هي الإقليم والإقليم هو الدولة، وانتقدت نظرية الاندماج لأنها جعلت الإقليم كل الدولة بينما هو جزء أو عنصر فقط منها، ثم إن فكرة الإقليم سابقة على فكرة الدولة.

ثالثاً - نظرية الاختصاص (النطاق):

يرى أنصار نظرية الاختصاص أن الإقليم ليس إلا إطاراً أو نطاقاً تمارس فيه الدولة اختصاصها أو مظاهر سيادتها. وانتقدت هذه النظرية على أساس أنها لا تفسر ممارسة الدولة لسيادتها في أعالي البحار أو على رعاياها المقيمين في الخارج.

ونرى أن نظرية الاختصاص أو نظرية النطاق هي النظرية التي تنسجم مع مبادئ القانون الدولي، وقد نالت قبول معظم الفقهاء ذلك أن الإقليم لا يخرج عن كونه المجال المكاني الذي تمارس فيه الدولة اختصاصاتها، فالعلاقة بين الدولة والإقليم هي علاقة وظيفية فحق الدولة على إقليمها هو حق وظيفي يخولها مباشرة جميع الاختصاصات وإجراء التصرفات للمحافظة على الدولة واستمرارها وهو سبب وجودها.



الباب الثاني

العنصر المائي من إقليم الدولة

يشمل العنصر المائي من إقليم الدولة، المياه التي توجد داخل إقليم دولة ما أو تفصل أقاليم دول معينة بعضها عن بعض (أي تشكل في أجزاء منها الحدود الفاصلة بين أقاليم تلك الدول)، ويطلق على هذا النوع من المياه اصطلاح المياه الداخلية Internal Water، وتشمل عادة-وليس بالضرورة دائماً- الأنهار، والقنوات، والبحيرات، والبحار المغلقة، والمضايق، والموانئ، والخلجان، والجزر، والأرخبيلات، وأما الجزء الثاني من العنصر المائي فيتكون من مياه البحر، وذلك بالنسبة للدول التي تتصل أقاليمها بالبحار.

لقد اهتم القانون الدولي بصفة خاصة بالعنصر المائي، بل إن جانباً أكبر من قواعده تتعلق ببيان النظام القانوني لجوانب هذا العنصر كونه عاملاً جوهرياً من عوامل تيسير الاتصالات الدولية.

وستكون دراستنا لهذا العنصر من عناصر إقليم الدولة مقسمة إلى فصلين نتناول في الأول المياه الداخلية، ونخصص الثاني لدراسة العنصر البحري.



الفصل الأول المياه الداخلية

تشكل المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس لقياس عرض البحر الإقليمي جزءاً من المياه الداخلية للدولة.

وتشمل المياه الداخلية في معناها القانوني الموانئ والأرصفت والمراسي، وكذلك كل المياه التي توجد فيما وراء خط أساس قياس عرض البحر الإقليمي^(٩). أما المعنى الجغرافي للمياه الداخلية فهو أقل من حيث مداه لأنه يقصر المياه الداخلية على تلك المياه التي تحيط بها الأرض من كل جوانبها (كالبحر الميت مثلاً) أو هي المياه التي توجد داخل الإقليم البري للدولة^(١٠)، وهذا يعني أن المياه الداخلية تشمل مجاري المياه العذبة أو المالحة التي تجري أو تقع على إقليم الدولة بأكملها أو يقع جزء منها فقط في إقليم الدولة وتقع أو تمر أجزاؤها الأخرى في إقليم أو أقاليم دول أخرى.

وتباشر الدولة على مياهها الداخلية جميع اختصاصاتها وسلطاتها المقررة بالنسبة لإقليمها، وستكون معالجتنا للمياه الداخلية من خلال مبحثين على النحو التالي:

UNIVERSITY
OF
ALEPPO

المبحث الأول: النظام القانوني للمياه الداخلية.

المبحث الثاني: الأنهار.

^٩ - راجع المادة ٥/ من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ التي تعرف المياه الداخلية بأنها المياه التي تقع داخل الخط الذي يقاس ابتداء منه عرض البحر الإقليمي. وكذلك ما نصت عليه المادة (١/٨) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ فقد عرفت المياه الداخلية بقولها {باستثناء ما هو منصوص عليه في الجزء الرابع تشكل المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي جزءاً من المياه الداخلية للدولة}.

^{١٠} - د. أحمد أبو الوفا: الوسيط في القانون الدولي العام. مرجع سابق، ص ٢٧٣-٢٧٤.

د. أحمد أبو الوفا: القانون الدولي للبحار، على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية ١٩٨٢. دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٨، ص ١٩٠.

المبحث الأول

النظام القانوني للمياه الداخلية

لا جدال في اعتبار المياه الداخلية جزءاً من إقليم الدولة يخضع لسلطانها واختصاصها الداخلي، وتتمتع الدولة الساحلية مبدئياً بالسيادة الكاملة على مياهها الداخلية، وتمارس جميع الاختصاصات التشريعية والإدارية والقضائية عليها. غير أن سلطاتها القضائية محدودة لأنها تتناول سفناً أجنبية ذات كيان خاص. وتضم المياه الداخلية مساحات بحرية تشكل ما يسمى بالموانئ والقنوات والبحار المغلقة والخلجان والمضايق والجزر والأرخبيلات. وسنعالج أحكام القانون الدولي العام التي تحكم كلاً منها بإيجاز^{١١}.

أولاً- الموانئ البحرية وما يشبهها:

تشكل الموانئ Ports والمرافئ Harbors والمراسي Roads ملحقات للإقليم البحري، ومن المقرر أن هذه الملحقات هي جزء من إقليم الدولة. ويعرف الميناء أنه مكان خاص على شاطئ الدولة مجهز لكي تقوم السفن فيه بتفريغ وشحن البضائع وأخذ وإنزال المسافرين^(١٢).

^{١١} - راجع المادة ٢ من القانون السوري لتحديد المياه الداخلية والإقليمية رقم ٢٨ تاريخ ٢٠٠٣/١١/٨ م. التي تحدد المياه الداخلية السورية بقولها: تشمل المياه الداخلية للجمهورية العربية السورية ما يلي:

أ- مياه الخلجان الواقعة على طول ساحل الجمهورية العربية السورية وتحدد ما بين خط الساحل والخط المستقيم الواصل بين حد أدنى جزر على نقطتي مدخله الطبيعي.

ب- أي ضحضاح لا يبعد أكثر من اثنتي عشر ميلاً عن اليابسة أو عن أي جزيرة عربية سورية وتحدد ما بين خط الساحل والخط الواصل من الضحضاح خارجاً.

ت- المياه الواقعة بين اليابسة وأي جزيرة عربية سورية لا تبعد عن اليابسة أكثر من اثنتي عشر ميلاً بحرياً ويحدد الخط الخارجي لها عند أدنى حد للجزر.

ث- المياه التي بين الجزر العربية السورية التي لا تبعد إحداها عن الأخرى أكثر من اثنتي عشر ميلاً بحرياً عند أدنى حد للجزر.

^{١٢} - يعرف قانون تحديد المياه الداخلية والإقليمية السوري الميناء بما يلي: لأغراض تعيين حدود البحر الإقليمي يعتبر جزءاً من الساحل معد لاستقبال السفن ورسوها أو ربطها ويتم إحداثه وتحديده بقرار من مجلس الوزراء بناء على اقتراح وزير النقل. راجع المادة (١) منه.

أما المرفأ فهو خليج بحري تحتمي فيه السفن، وقد يكون طبيعياً أو صناعياً أو مزيجاً من الاثنين.

والفرق بين الميناء والمرفأ هو أن الأول يحتوي على مدينة أو قرية داخل الميناء، ولذا فإن كل ميناء هو مرفأ وليس كل مرفأ هو ميناء، والمرسى هو المكان الذي ترسو فيه السفن التي لا تقترب من الساحل^(١٣).

ويهتم القانون الدولي بتحديد الوضع القانوني للسفينة الأجنبية التي توجد في الميناء ويختلف الحكم بالنسبة للسفن الخاصة عن السفن العامة^(١٤):

- ١- تخضع السفن الموجودة في المياه الداخلية للدولة لسلطان واختصاص هذه الدولة، ويتمثل ذلك في أمرين:
- تطبق القوانين والتشريعات الداخلية التي تمس حركة الملاحة البحرية على السفن الأجنبية، كقوانين الأمن والصحة والجمارك.
- يقتصر تدخل سلطات الدولة الساحلية بالنسبة للوقائع التي تقع على ظهر السفينة على تلك التي تهمها مباشرة. وعلى ذلك إذا امتنعت السفينة مثلاً عن دفع ثمن أشياء قدمت لها يمكن للقضاء المدني النظر في الموضوع. بينما إذا نشأ خلاف بين ريان السفينة وأحد أفراد طاقمها بخصوص عقد العمل الخاص به فتظل مثل هذه الأمور من اختصاص دولة علم السفينة. أما بالنسبة للجرائم التي تقع على ظهر السفينة فيكون للدولة الساحلية اختصاص كامل إذا ارتكبت الجريمة بين من يوجد فوقها أو تجاه شخص خارج السفينة أو إذا طلب قائد السفينة أو القنصل التابع لدولة علم السفينة التدخل أو إذا أحدثت السفينة اضطرابات بأمن الميناء.

^{١٣} - د. محمد طلعت الغنيمي: الغنيمي الوسيط في قانون السلام. منشأة المعارف بالإسكندرية، ١٩٨٢، ص ٧٠٢-٧٠٣.

^{١٤} - د. أحمد أبو الوفا: القانون الدولي للبحار، على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية ١٩٨٢. مرجع سابق، ص ١٩١-١٩٣.

- ٢- إذا كان يسمح للسفن التجارية وسفن الملاحة البحرية بالدخول إلى المياه الداخلية للدولة الساحلية لشحن أو تفريغ البضائع أو لنقل أو توصيل المسافرين.... الخ، فإن الأمر ليس كذلك بالنسبة للسفن الحربية التي يجوز للدولة الساحلية أن تمنع حتى دخولها إلى موانئها^(١٥). ولكن إذا سمح لها بالدخول فإن هذه السفن- كونها مظهرًا من مظاهر السلطة العامة لدولة أجنبية^(١٦)- تتمتع بحصانة كاملة ضد الحجز عليها تفتيش الشرطة أو التقاضي أمام محاكم الدولة الساحلية.
- ٣- ويلاحظ أن ممارسة الدولة الساحلية لسيادتها واختصاصها فوق المياه الداخلية يعد من أشد ما عليه الحال بالنسبة للمساحات البحرية الأخرى، ويتضح ذلك من:
- للدولة الساحلية الحق في منع أي خرق لشروط الدخول إلى المياه الداخلية، وهذا ما نصت عليه المادة ٢٥/٢ من اتفاقية ١٩٨٢ التي جاء فيها {أنه في حالة السفن المتوجهة إلى المياه الداخلية أو التي تريد التوقف في مرفق مينائي خارج المياه الداخلية، للدولة الساحلية الحق في اتخاذ الخطوات اللازمة لمنع أي خرق للشروط التي يخضع لها دخول تلك السفن إلى المياه الداخلية أو توقفها في المرفق المينائي}.
- إذا كانت الفقرة الأولى من المادة ٢٧ من اتفاقية ١٩٨٢ تعدد الحالات التي يجوز للدولة الساحلية أن تمارس فيها الولاية الجنائية على السفن الأجنبية المارة خلال البحر الإقليمي، فإن الفقرة الثانية من المادة ذاتها تضيف أن ذلك لا يمس حق الدولة الساحلية في اتخاذ أية خطوات تأذن بها قوانينها لإجراء توقيف أو تحقيق على ظهر سفينة أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي بعد مغادرة مياهها الداخلية.

^{١٥} - تعرف المادة ١ من قانون تحديد المياه الداخلية والإقليمية السوري السفينة الحربية بما يلي: سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما وتحمل العلامات الخارجية المميزة لها وتعمل تحت إمرة ضابط معين من قبل حكومة تلك الدولة. ويشغلها طاقم يخضع لقواعد الانضباط العسكري الخاصة بها.

^{١٦} - من هنا تعد السفن الحربية مكاناً للجوء السياسي كما هو الحال بالنسبة للسفارة. لذلك يلتزم قائد السفينة الحربية بتسليم المجرمين العاديين أما المجرمون السياسيون فالخلاف قائم حول إلزامية التسليم.

وتخضع المياه الداخلية_ في حدود معينة- لنظام المرور البري، ويستفاد ذلك مما هو منصوص عليه في المادة ٨ من اتفاقية ١٩٨٢ التي تنص على أنه { باستثناء ما هو منصوص عليه في الجزء الرابع (الخاص بالمياه الأرحيلية)، تشكل المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي جزءاً من المياه الداخلية للدولة. وحيث يؤدي تقرير خط الأساس المستقيم وفقاً للطريقة المبينة في المادة ٧ إلى حصر مساحات مائية جعلها مياهاً داخلية بعد أن لم تكن تعد كذلك من قبل، يطبق على تلك المياه حق المرور البري كما هو منصوص عليه في هذه الاتفاقية }.

ثانياً- الخليج:

الخليج Golf هو مساحة من البحر تتغلغل في شاطئ دولة ما نتيجة ما به من تعرجات طبيعية. وحتى تعد هذه المساحات خليجاً من وجهة نظر القانون الدولي، يجب أن تكون درجة انحناء الجزء من الشاطئ غير عادية بما يترتب عليه أن تكون المياه محصورة باليابسة^(١٧).

وعرفت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ الخليج في الفقرة الثانية من المادة ١٠ / { أنه لأغراض هذه الاتفاقية يراد بالخليج انبعاج واضح المعالم يكون توغله بالقياس إلى عرض مدخله على نحو يجعله يحتوي على مياه محصورة بالبر ويشكل أكثر من مجرد انحناء للساحل. غير أن الانبعاج لا يعد خليجاً إلا إذا كانت مساحته تعادل أو تفوق مساحة نصف دائرة قطرها خط يرسم عبر مدخل ذلك الانبعاج }.

ويستفاد من نص المادة ١٠/٢ الآنف ذكرها أنه يشترط توافر معيارين لكي يعد التعرج خليجاً في مفهوم القانون الدولي^(١٨). الأول هو معيار جغرافي ويقصد به أن تكون مياه البحر حبيسة أو محاصرة باليابسة فيما عدا الفتحات المؤدية إلى البحر، والثاني هو

^{١٧} - تعرف المادة ١ من قانون تحديد المياه الداخلية والإقليمية السوري الخليج بأنه تجويف داخلي متوغل في البر يحتوي على مياه محصورة ويشكل أكثر من انحناء للساحل بحيث تكون مساحته تعادل أو تفوق مساحة نصف دائرة قطرها يرسم عبر مدخل ذلك التجويف الداخلي "الخليج".

^{١٨} - د. إبراهيم العناني: القانون الدولي العام. دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٨٢، ص ٤٠٤.

هندسي ويقصد به أن تكون مساحة هذا التعرج مساوية أو تزيد عن مساحة نصف دائرة يكون قطرها هو الخط الذي يصل بين رأسي فتحة الخليج.

ولقد ثار خلاف بين الفقهاء حول النظام القانوني للخليج في القانون الدولي، فهل يأخذ الخليج حكم المياه الداخلية للدولة، أم المياه في الخليج هي مياه إقليمية، أم هي مياه يسري عليها حكم أعالي البحار؟

تقتضي الإجابة الدقيقة على هذه التساؤل أن نفرق بين حالتين:

- الأولى هي إذا كان الخليج تحيط به سواحل دولة واحدة، فإن تحديد الوضع القانوني لمياهه يتوقف على قدر المسافة بين رأسي فتحة الخليج، وتم تحديد هذه المسافة في اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة عام ١٩٥٨ بأربع وعشرين ميلاً بحرياً حتى تعد مياه الخليج ميهاً داخلياً ويطلق عليه خليج وطني^{١٩}، أي يعد الخليج جزءاً من إقليم الدولة تمارس عليه سيادتها الكاملة، من حيث الصيد والملاحة، هذا ما أكدته أيضاً اتفاقية ١٩٨٢^(٢٠).

أما إذا تجاوزت فتحة الخليج هذه المسافة (٢٤ ميلاً بحرياً)، فتعد المياه داخل الخط الذي يصل بين رأسي فتحته في اتجاه البر ميهاً داخلياً، وأما المياه الخارجية عن الخط في اتجاه البحر (التي تصل الخليج بالبحر) فيتحدد وضعها القانوني بحسب اتساع عرض البحر الإقليمي للدولة الساحلية، فلو كان عرض البحر الإقليمي واسعاً دخلت مياه الخليج بالمياه الإقليمية للدولة التي يقع في إقليمها الخليج.

- والثانية إذا كان الخليج تحده شواطئ أكثر من دولة وهو الخليج الدولي، فإن مياهه تعد في هذه الحالة من أعالي البحار فيما عدا ما يدخل منها في حدود البحار الإقليمية للدول

^{١٩} - وتقاس هذه المسافة بخط يصل بين رأسي فتحة الخليج من نقطتي انحسار المياه وقت الجزر. راجع المادة ٤/٧ من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨. راجع أيضاً المادة ١ من قانون تحديد المياه الداخلية والإقليمية السوري التي تعد مياه الخليج ميهاً داخلياً.

^{٢٠} - المادة ١٠/٤-٥

الشاطئية إن كان الخليج من الاتساع بحيث يسمح بذلك، وإلا عدت مياه الخليج مياهاً إقليمية للدول الساحلية يتم تقسيمها بحسب القواعد التي يؤخذ بها لتحديد عرض البحر الإقليمي في حالة السواحل المتقابلة أو المتجاورة^(٢١).

وتجدر الإشارة إلى أن المادة العاشرة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار قصرت تطبيق أحكامها على الخليجان التي توجد بكاملها في دولة واحدة، وقد أخرجت من نطاق تطبيقها ما يعرف بالخليجان التاريخي دون أن تتضمن تحديداً لمضمونها^(٢٢).

فالخليجان التاريخي تنتمي إلى نظرية المياه التاريخية والتي مؤداها وجود مساحات بحرية تباشر عليها الدولة الساحلية السيادة خروجاً على القواعد العامة للخليجان في القانون الدولي بناء على سند تاريخي، سواء اتخذت هذه المساحات شكل الخليجان أو غيرها.

ويتحقق السند التاريخي في المياه البحرية المتاخمة للدولة بتوافر الشروط التالية:

١- أن تباشر الدولة سيادتها على مساحة بحرية لا يجوز لها حيازتها وفقاً لقواعد القانون الدولي.

٢- أن تكون مباشرة السيادة فعلية ومعلنة.

٣- أن تمتد مباشرة هذه السيادة فترة طويلة من الزمن.

٤- ألا تعترض الدول الأخرى على مباشرة الدولة الشاطئية لسيادتها على هذه المساحة البحرية خلال الفترة الزمنية التي يتكون فيها السند التاريخي.

لقد جرى العرف الدولي على إطلاق وصف الخليجان التاريخي على بعض الخليجان التي-رغم أن اتساع فتحتها يزيد عن ٢٤ ميلاً بحرياً- تعد الدول المطلة عليها مياهها وطنية داخلية أو إقليمية ولا تعترض عليها الدول الأخرى^(٢٣).

^{٢١} - سيتم بحث ذلك عند دراسة البحر الإقليمي.

^{٢٢} - د. إبراهيم العناني: القانون الدولي العام. مرجع سابق، ص ٤٠٦.

وللدول العربية شواطئ شاسعة تطل بها على مساحات بحرية كبيرة من المحيط الأطلنطي والبحر المتوسط والبحر الأحمر والبحر العربي المؤدي إلى المحيط الهندي، وتوجد على هذه الشواطئ العديد من الخلجان بعضها تضمه شواطئ دولة واحدة والأخرى تطل عليها شواطئ دولتين أو أكثر^(٢٤).

ولم يثر حول معظم هذه الخلجان أية خلافات من حيث تطبيق قواعد القانون الدولي عليها. إلا أن أهم الخلجان العربية التي أثارت إشكالات حادة بسبب ما أحاط بها من أوضاع وظروف سياسية وإستراتيجية هو خليج العقبة^(٢٥).

إن الوضع القانوني لخليج العقبة والمضائق المؤدية إليه أثار خلافاً، منذ أن أصبح لإسرائيل وجود على سواحلها. فتمثلت وجهة النظر العربية في أن الخليج هو بحيرة عربية شبه مغلقة (خليج تاريخي) لا يستخدم في الملاحة الدولية وأن استخدامه قاصر على الدول العربية المحيطة به، فهو خليج خاضع للسيادة المشتركة لمصر والسعودية والأردن، بمعنى أن مياهه مغلقة لا يرد عليها حق المرور البريء^(٢٦). وبذلك لا يكون لإسرائيل حق المرور فيه

^{٢٣} - لقد أقر القضاء الدولي فكرة الخلجان التاريخية، ومن ذلك حكم محكمة العدل الدولية في قضية المصايد النرويجية الانكليزية والذي أيدت فيه المحكمة اعتبار بعض الخلجان النرويجية خلجاناً تاريخية. وتنتج بعض الدول إلى اعتبار بعض الخلجان التي تغلغل في شواطئها خلجاناً تاريخية لاعتبارات تتعلق بمصالحها الحيوية. ومن ذلك قرار الاتحاد السوفيتي في ١٩٥٧/٧/٢٠ باعتبار خليج فلاديفوستك المؤدي إلى بحر اليابان خليجاً تاريخياً.

^{٢٤} - فمن الخلجان التي تضمها شواطئ دولة واحدة: في مصر نجد خليج الطيبة وخليج العرب وخليج أبو قير وخليج السويس. وفي ليبيا خليج سرت وفي تونس خليج قابس وخليج تونس وخليج أبو غزالة وفي سوريا خليج السويدية وفي الكويت خليج الكويت. ومن الخلجان التي تطل عليها أكثر من دولة شاطئية: خليج السلوم على البحر الأبيض المتوسط وتطل عليه ليبيا ومصر، وخليج العقبة على البحر المتوسط وتطل عليه مصر والسعودية والأردن وفلسطين المحتلة (الكيان الإسرائيلي) وخليج اسكندرون وتطل عليه سوريا وتركيا وخليج عكار وتطل عليه سوريا ولبنان وخليج عدن وتطل عليه اليمن والصومال وخليج القمر وتطل عليه اليمن وعمان والخليج العربي وتطل عليه السعودية والإمارات العربية وإيران والكويت والعراق وخليج عمان وتطل عليه عمان والإمارات العربية وإيران.

^{٢٥} - خليج العقبة هو أحد فرعين للبحر الأحمر والآخر هو خليج السويس. ويمتد خليج العقبة في اتجاه الشمال الشرقي فاصلاً بين المملكة السعودية شرقاً ومصر غرباً. ويتراوح عرض الخليج ما بين ١٢-١٨ ميلاً بحرياً. ويبلغ طوله حوالي ٩٩ ميلاً بحرياً. ويبلغ طول شواطئه ٣٣٠ ميلاً بحرياً. تشغل مصر ١٢٥ ميلاً بحرياً والسعودية ٩٥ ميلاً بحرياً والأردن ٤ أميال بحرية وفلسطين المحتلة ٦ أميال بحرية.

^{٢٦} - د. إبراهيم العناني: القانون الدولي العام. مرجع سابق، ص ٤٠٩. د. عبد العزيز سرحان: مبادئ القانون الدولي العام. دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٥، ص ٣١٧.

لأن وجودها وجود غير قانوني لا تبرره قواعد القانون الدولي إذ هو تم باحتلال عسكري لمنطقة أم رشرش بعد إبرام اتفاقية الهدنة بين مصر وإسرائيل عام ١٩٤٩^{٢٧}، كما أن مرور إسرائيل لا يمكن أن يستند إلى مبدأ المرور البريء لأنها في حالة حرب مع الدول العربية ولا تنهي اتفاقية الهدنة حالة الحرب^(٢٨).

وتجدر الملاحظة إلى تأثير الوضع القانوني لخليج العقبة ومضيق تيران بعد إبرام اتفاقية السلام بين مصر وإسرائيل عام ١٩٧٩، فقد نصت المادة ٢/٥ على أن (يعد الطرفان مضيق تيران وخليج العقبة من الممرات المائية الدولية المفتوحة للدول كافة دون عائق أو إيقاف لحرية الملاحة أو العبور الجوي من وإلى أراضيها عبر مضيق تيران وخليج العقبة).

وبذلك أنهى الطرفان اعتبار الخليج خليجاً تاريخياً وفتحاه أمام الملاحة الدولية. غير أنه على الرغم من أن هذا النص قد أنهى النزاع حول خليج العقبة إلا أنه يؤخذ عليه ما يلي^(٢٩):

- عدّ الخليج ممرًا مائياً، وهذا مخالف للقواعد القانونية الدولية التي تطلق تعبير الممرات المائية على المضائق والقنوات.
- فتح الخليج للملاحة الحرة، وقد يساء فهم العبارة على أنها تعني حرية المرور وهذا لا يمكن لأن المرور في مضيق تيران أو خليج العقبة لا يكون في القانون الدولي إلا من خلال المرور البريء.
- ينطبق هذا النص على طرفي الاتفاقية بناء على مبدأ الأثر النسبي للمعاهدات الدولية، وبالتالي فهو لا يلزم السعودية والأردن لأنهما ليسا طرفاً في اتفاقية كامب ديفيد.

^{٢٧} - إن احتلال إسرائيل لخليج العقبة كان في فترة وقف إطلاق النار خلافاً لنصوص اتفاقية الهدنة التي نصت صراحة على عدم الحصول على أية ميزة حربية أو سياسية بمقتضى الهدنة ولا يمكن أن يتحول هذا الاحتلال إلى وضع قانوني مكسب للسيادة الإقليمية.

^{٢٨} - إن إسرائيل بعد إنشاء ميناء إيلات الإسرائيلي قد أصبحت دولة شاطئية لخليج العقبة، ويترتب على ذلك ضرورة اعتبار الخليج بحراً دولياً. وقد تمكنت إسرائيل من المرور في الخليج ومضايقه بعد حربي ١٩٤٨ و ١٩٥٦ بفضل تواجد الأمم المتحدة في المنطقة. وقد تم إغلاق الخليج في وجه إسرائيل في أيار/مايو ١٩٦٧.

^{٢٩} - د. إبراهيم العناني: القانون الدولي العام. مرجع سابق، ص ٤١٠.

ثالثاً- المضائق:

تعد المضائق Straits وسائل وصل بين المساحات البحرية التي تشكلت بطرق طبيعية، وتصل بين أجزاء من الامتدادات البحرية^{٣٠}، ولا يوجد في القانون الدولي حكم موحد وعام للمضايق، إذ يختلف الوضع القانوني للمضيق بحسب ما يلي:

- إذا كان يقع بأكمله في النطاق الإقليمي لدولة واحدة أو عدة دول.

- إذا كان يتوسط المضيق ممراً مائياً في مساحة من أعالي البحار.

- إذا كان يصل المضيق بين جزأين من أعالي البحار.

الحالة الأولى:

إذا كان المضيق لا يصل بين جزأين من أعالي البحار وكان واقعاً بأكمله داخل إقليم دولة واحدة فإن مياهه تعد مياهاً داخلية، ويخضع للسيادة الإقليمية للدولة الشاطئية وتباشر عليه اختصاصاتها ولها أن تنظم الملاحة فيه بالطرق التي تتفق مع مصالحها. إذا أطلت على المضيق شواطئ أكثر من دولة فإن لكل منها حق السيادة على الجزء من المضيق الذي يدخل ضمن مياهها الداخلية.

الحالة الثانية:

وإذا كان المضيق من السعة بحيث يتجاوز ضعف عرض البحر الإقليمي للدول الشاطئية ويضم في وسطه مساحة من مياه أعالي البحار فإنه يخضع للمبدأ العام في حرية الملاحة في أعالي البحار شريطة أن يكون هذا الممر ملائماً للملاحة بذات القدر المتحقق في أجزاء البحر الإقليمي داخل المضيق.

^{٣٠} - قد يكون المضيق من إقليمين برين (مضيق جبل طارق والبوسفور والدردينيل) أو من إقليم بري (جزيرة مضيق ماجلان ومضيق تيران) أو من جزيرتين لا تبعدان عن بعضهما كثيراً (مضيق بوني فاشيو بين جزيرة كورسي وسردينيا).

الحالة الثالثة:

وأما في حالة المضيق الذي يصل بين جزأين من أعالي البحار، فإن المبدأ العام يقرر حرية المرور لسفن جميع الدول حتى ولو وقع المضيق برمته في إقليم دولة واحدة، ما لم يوجد تنظيم خاص لهذا المضيق يخالف المبدأ العام. غير أن تطبيق هذا المبدأ يثير صعوبات خاصة بوضع السفن الحربية في وقت السلم والسفن جميعاً وقت الحرب خاصة إذا كانت الدول المضائق أطرافاً في الحرب.

لقد كان الوضع القانوني للمضيق محلاً للدراسة من قبل محكمة العدل الدولية في الحكم الذي أصدرته في قضية مضيق كورفو (ألبانيا ضد بريطانيا) عام ١٩٤٩^(٣١)، فقد أكدت المحكمة حق الدول في وقت السلم أن تمر سفنها الحربية عبر المضائق التي تربط بين جزأين من أعالي البحار والتي تستخدم للملاحة الدولية، وذلك دون الحاجة لإذن مسبق من الدول الشاطئية خاصة إذا كان المرور بريئاً، وليس للدول الشاطئية أن تمنع هذا المرور في المضيق وقت السلم ما لم يوجد اتفاق مخالف.

ومن الواضح أن المحكمة في هذا الحكم قد استخلصت المعيار المعتمد للقول بأن المضيق دولي، وهذا المعيار لا يستمد من حجم السفن التي تمر بالمضيق ولا من الأهمية الحيوية والإستراتيجية للمضيق، وإنما يستمد من الصفات الجغرافية للمضيق كونه يصل بين جزأين من أعالي البحار ويستخدم للملاحة الدولية.

كما أكدت اتفاقية جنيف بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة لعام ١٩٥٨^(٣٢) مبدأ حرية الملاحة في المضائق التي تصل بين رقعتين من أعالي البحار، وتمدت تطبيق هذا المبدأ على المضائق التي تصل بين جزء من أعالي البحار والبحر الإقليمي لدولة أخرى^(٣٣).

^{٣١} - لقد تعرضت المحكمة بالدراسة لادعاء ألبانيا الخاص بأن انكلترا قد اعتدت على سيادتها الإقليمية عندما جعلت سفنها الحربية تمر في المضيق دون الحصول على تصريح سابق من الحكومة الألبانية. ومن المناسب التذكير بأن هذا المضيق يفصل بين دولتين هما ألبانيا واليونان.

^{٣٢} - راجع المادة ١٦ منها.

وأما اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ فقد نظمت الوضع القانوني للمضايق المستخدمة للملاحة الدولية في الجزء الثالث منها (المواد من ٣٤-٤٥) مفرقة بين ثلاث أوضاع هي:

الوضع الأول:

المضايق المنظمة باتفاقيات خاصة والتي لا تسري عليها أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار^(٣٤). يستفاد من نص المادة ٣٥ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أنه لكي يعد المضيق منظماً باتفاق خاص يجب أن يكون الاتفاق منظماً لمسألة المرور في المضيق بكل جوانبه (مروراً كلياً أو جزئياً) وأن يكون هذا الاتفاق قائماً وناظراً منذ زمن طويل بما يفيد سريان العمل وفق هذا التنظيم بصورة مستمرة وعلى مدار الوقت بحيث صار مألوفاً من قبل الدول المعنية.

الوضع الثاني:

المضايق التي يمر بها طريق من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، ويسري عليها مبدأ حرية الملاحة والتحليق المطبق في أعالي البحار والمناطق الاقتصادية الخالصة حسب أحكام الاتفاقية^(٣٥)، أي أن لسفن جميع الدول حق المرور بحرية عبر هذا الممر داخل المضيق، وكذلك حرية تحليق طائراتها فوقها ولا يقيد بها في ذلك سوى القيود العامة على الملاحة والتحليق والتي تحكمها المبادئ العامة للاتفاقية والقانون الدولي عموماً.

الوضع الثالث:

وهي المضايق التي لا تدخل ضمن الوضعين السابقين، فقد أعملت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار للمرور فيها نظامين مختلفين حسب المناطق البحرية التي يصل

^{٣٣} - ويبدو أن هذا الحكم قصد منه مواجهة حالة مضيق تيران في مدخل خليج العقبة بالبحر الأحمر. د. إبراهيم العناني: القانون الدولي العام. مرجع سابق، ص ٤١١.

^{٣٤} - ومن أمثلتها المضائق الدانمركية التي تصل بين بحر البلطيق وبحر الشمال وينظم المرور فيها بمعاهدة وقعت عام ١٨٥٧. والمضايق التركية (الدردنيل والبوسفور) فقد نظم المرور فيها بمعاهدة مونتريه عام ١٩٢٦، ومضيق ماجلان الذي نظم المرور فيه بمعاهدة ١٨٨١، ومضيق جبل طارق الذي يصل بين المحيط الأطلنطي والبحر الأبيض المتوسط.

^{٣٥} - راجع المادة ٣٦ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

المضيق فيما بينها، وهما نظام المرور العابر ونظام المرور البريء وستتولى دراسة هذين النظامين.

١ - نظام المرور العابر Continuous Passage: (٣٦)

يقصد بنظام المرور العابر، ممارسة حرية الملاحة والتحليق بغرض وحيد هو العبور المتواصل السريع في المضيق الذي يصل بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة (٣٧).

ومع ذلك، فإن تطلب اتصال العبور وسرعته لا يمنع المرور خلال المضيق لغرض الدخول إلى دولة مشاطئة للمضيق أو مغادرتها أو العودة منها مع مراعاة شروط الدخول إلى تلك الدولة، وتتمتع بممارسة الحق في المرور العابر جميع السفن والطائرات أياً كان الغرض منها (٣٨).

والمرور العابر بهذا المفهوم لا تجوز إعاقته ما دام يمارس في إطار التنظيم الذي وضعته الاتفاقية (٣٩).

وتتمتع جميع السفن والطائرات بحق المرور العابر خلال المضائق التي تصل بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة. غير أن ذلك لا يعني عدم التزامها بواجبات والتزامات عليها احترامها.

فعلى السفن والطائرات واجبات عامة تنطبق عليها (٤٠)، هي:

- أن تمضي دون إبطاء خلال المضيق أو فوقه.

٣٦ - راجع المادة ٣٨/٢ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

٣٧ - يتضح من مفهوم المرور العابر أنه يغير المفهوم العادي لحرية الملاحة.

٣٨ - راجع المادة ٣٨/١ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

٣٩ - راجع المادة ٣٨/١ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

٤٠ - راجع المادة ٣٩/١ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

- أن تمتنع عن أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة المشاطئة للمضيق أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي، أو بأية صورة أخرى تعد انتهاكاً لمبادئ القانون الدولي.
- أن تمتنع عن أية أنشطة غير تلك التي تقتضيها الطريقة المعتادة لعبورها المتواصل السريع، إلا إذا أصبح ذلك ضرورياً بسبب قوة قاهرة أو حالة شدة.
- أن تراعي الأحكام الأخرى المنصوص عليها في الاتفاقية.
- وبالنسبة للواجبات الخاصة بالسفن المارة مروراً عابراً في المضيق فعليها:
- أن تمتثل للوائح والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً بخصوص سلامة الملاحة (وبشكل خاص اللائحة الدولية لمنع المصادمات في البحر).
- أن تمتثل للوائح والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً لمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه.
- أن تمتنع عن أية أنشطة بحث أو مسح دون إذن سابق من الدول المطلة على المضيق، حتى لو كانت السفينة من سفن البحث العلمي البحري والمسح الهيدروغرافي^(٤١).
- أن تحترم طرق المرور التي تحددها الدولة المطلة على المضيق^(٤٢).
- وبالنسبة للواجبات الخاصة بالطائرات المارة مروراً عابراً فوق المضيق فعليها:
- أن تراعي قواعد الجو الموضوعة من قبل منظمة الطيران المدني الدولية والمنطبقة على الطائرات المدنية، وتمتثل الطائرات الحكومية بصورة اعتيادية لتدابير السلامة، وتقوم بنشاطها في جميع الأوقات مع إيلاء المراعاة الواجبة لسلامة الملاحة.

^{٤١} - راجع المادة ٤٠ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

^{٤٢} - راجع المادة ٧/٤ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

- أن ترصد في جميع الأوقات الذبذبة اللاسلكية المحددة من قبل السلطة المختصة المعنية دولياً لمراقبة الحركة الجوية.

ويقودنا كل ما تقدم إلى القول إن المرور العابر يجب أن يكون برئياً أيضاً، أي أن يكون خالياً من أية إهانة لدولة المضيق^(٤٣).

وأما بالنسبة لحقوق الدول المطلة على المضيق، فقد:

- أعطت الاتفاقية للدول المطلة على المضيق حق تحديد طرق المرور ووضع نظم لتنظيم حركته إذا اقتضت ذلك سلامة السفن في المضيق، بل ولهذه الدول حق تحديد طرق جديدة تحقيقاً لهذه الغاية وبشرط الإعلان عنها الإعلان المناسب^(٤٤).

- يجوز للدولة المطلة على المضيق إصدار قوانين ولوائح تنظم المرور العابر وتتعلق بالأمور التالية^(٤٥):

- سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري.

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

- منع الصيد.

- تحميل أو إنزال السلع والأموال والأشخاص خلافاتاً للقوانين واللوائح الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة للدول المطلة على المضيق.

ويلاحظ أن هذه القوانين واللوائح يجب أن لا تميز في المعاملة بين السفن الأجنبية، وإنما تطبق بلا استثناء على كل السفن مهما كانت جنسيتها، وألا يؤدي تطبيق هذه

^{٤٣} - د. أحمد أبو الوفا: القانون الدولي للبحار، على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية ١٩٨٢، مرجع سابق، ص ٣٦٤.

^{٤٤} - راجع المادة ٤١ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

^{٤٥} - راجع المادة ٤٢ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

القوانين واللوائح إلى إنكار حق المرور العابر أو إعاقته أو الإخلال به، وإذا أخلت سفينة بهذه القوانين وكانت تتمتع بالحصانة السيادية فتسأل دولة علم السفينة أو دولة تسجيل الطائفة عن ذلك.

وأما واجبات الدول المطلّة على المضيق، فعليها:

— عدم إعاقّة المرور العابر^(٤٦).

— العمل على تسهيل الملاحة ومنع التلوث بالمشاركة مع الدول المستخدمة للمضيق.

٢- نظام المرور البريء Innocent Passage:

عرفت المادة ١٩ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢ المرور البريء بأنه المرور الذي لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها وأمنها^(٤٧)، وبينت المادة ٤٥ من الاتفاقية نطاق تطبيق هذا النظام بأن حددت المضائق التي يؤخذ في شأن المرور فيها بنظام المرور البريء، وهي:

— المضائق المستبعدة من نطاق تطبيق نظام المرور العابر وفقاً للمادة ٣٨ / ١ وهي المضائق التي وإن كانت تصل بين رقعة من البحار العالية أو منطقة اقتصادية خالصة ورقعة أخرى من البحار العالية أو منطقة اقتصادية خالصة، إلا أنها مشكّلة بجزيرة تابعة للدولة الساحلية للمضيق ويوجد في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في البحار العالية أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة يكون ملائماً بقدر مماثل من حيث الملاحة.

— المضائق التي تصل بين رقعة من البحار العالية أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية^(٤٨).

^{٤٦} - راجع المادة ٤٤ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

^{٤٧} - راجع المادة ٦ من قانون تحديد المياه الداخلية والإقليمية السوري التي تعرف المرور البريء بأنه يعني الملاحة عبر البحر الإقليمي التي لا تهدد سلم وأمن الجمهورية العربية السورية والنظام فيها والتي تتم وفقاً لأحكام هذا القانون وقواعد القانون الدولي.

^{٤٨} - من الجدير بالذكر أن المندوب الإسرائيلي كان قد اقترح خلال دورة المؤتمر الثالث لقانون البحار التي عقدت في جنيف ١٩٧٥ بأن يسري نظام المرور العابر على هذا النوع من المضائق (والمقصود بذلك مضيق تيران)، وكان الرد أن المضائق كلها

ومن الملاحظ أن النظام القانوني للمضايق الذي نظمته اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢ يقتصر فقط على المرور أو العبور خلال المضيق، فهو لا يمس النظام القانوني للمياه الواقعة خارج البحار الإقليمية للدول المطلة على المضيق بوصف تلك المياه مناطق اقتصادية خالصة أو من أعالي البحار، ومعنى ذلك أن القواعد العامة بشأن المياه الإقليمية أو قاع البحر أو المجال الجوي تظل قابلة للتطبيق^(٤٩). كذلك لا تتأثر المياه الداخلية لدولة المضيق بالمرور فيه^(٥٠).

مضيق تيران:

يعد مضيق تيران الممر الوحيد الصالح للملاحة الدولية (مساحته ٥٠٠ ياردة) وهو الممر القريب من الساحل المصري مباشرة في شبه جزيرة سيناء، ويخضع للسيادة المصرية كونه جزءاً من المياه الإقليمية المصرية^(٥١).

ومضيق تيران مضيق وطني ولا يصدق عليه صفة المضيق الدولي حسب المعايير التي سبق وأقرتها محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو، فهو لا يصل بين جزأين من أعالي البحار، حيث يصل بين جزء من البحر الأحمر والبحر الإقليمي المصري، ولم يستخدم للملاحة الدولية، وإنما استخدم من قبل الدول العربية التي تطل على سواحله.

وإذا كانت المادة ١٦/٤ من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ قد قررت المرور البريء على المضائق التي تصل بين جزء من أعالي البحار وجزء من البحر الإقليمي، فإن هذا

لا يحكمها نظام قانوني واحد وأن الملامح القانونية لأي نظام إنما تتحدد على ضوء المصالح الغالبة في المنطقة البحرية، وبالتالي لا يمكن تطبيق مبدأ التكافؤ في المعاملة على كل المضائق. د. إبراهيم العناني: القانون الدولي العام. مرجع سابق، ص ٤١٨.

^{٤٩} - راجع المادة ٣٥/ب من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

^{٥٠} - راجع المادة ٣٥/أ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

^{٥١} - يقع هذا المضيق في مدخل خليج العقبة جنوباً ويصل بينه وبين البحر الأحمر، ويوجد في مدخل خليج العقبة مجموعة من الجزر أكبرها جزيرتي تيران وصنافير، وأدت كثرة هذه الجزر إلى جعل الملاحة عبر مدخل الخليج أمراً صعباً وخطراً، ويوجد أكثر من مدخل عبر تلك الجزر العديدة يؤدي إلى الخليج، إلا أن أكثرها لا يصلح للملاحة مطلقاً حيث تتحكم فيه الشعب المرجانية.

النص لا ينطبق على مضيق تيران لأن هذا المضيق لا يستخدم، كما أشرنا سابقاً، للملاحة الدولية، ثم إن السفن الإسرائيلية لا يمكن أن تحقق شروط المرور البريء لأنها في حالة حرب مع الدول العربية.

وإذا كان النظام القانوني للمضيق قد تأثر باتفاقية كامب ديفيد لعام ١٩٧٩، فإن هذا التأثير يقتصر على طرفي الاتفاقية (مصر وإسرائيل)، ثم إن المضيق يخضع للمادة ٤٥ من اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢ من ناحية تطبيق المرور البريء الذي لا يضر بسلم وحسن نظام وأمن الدول المشاطئة للمضيق، فهو لا يمس النظام القانوني للمياه ولا ممارسة الدولة الشاطئية لسيادتها أو ولايتها على مياه المضيق وحيزها الجوي وقاع وباطن أرضه. والخلاصة هي أن مياه المضيق مصرية وخاضعة لسيادتها ومن حق مصر اتخاذ ما تراه مناسباً من إجراءات لحماية أمنها وسيادتها وفق ما يقرره القانون الدولي^{٥٢}.

رابعاً- القنوات البحرية:

القنوات البحرية Canals هي وسائل وصل بين الامتدادات البحرية تشكلت بطرق صناعية وتصل بين أجزاء من المساحات البحرية.

والأصل أن الملاحة في القناة تعد من الأمور التي تدخل في الاختصاص الداخلي للدولة التي تحفر القناة في إقليمها تنظمها عن طريق تشريعاتها كما يتراءى لها، وعلى الدول الأخرى التي تريد أن تفيد من القناة في الملاحة بواسطة سفنها أن تخضع لهذه الشروط.

ونظراً للأهمية الخاصة في الملاحة الدولية من النواحي الإستراتيجية والاقتصادية لبعض القنوات الدولية، مثل قناة السويس وقناة بنما^(٥٣) وقناة كييل^(٥٤)، فقد اهتمت الدول

^{٥٢} - راجع ذلك بالتفصيل في: د. إبراهيم العناني: القانون الدولي العام. مرجع سابق، ص ٤١٩ وما بعدها.

^{٥٣} - تصل المحيط الأطلسي بالمحيط الهادي، وتقع جميعها في إقليم جمهورية بنما. تخضع الملاحة فيها، وكذا حقوق جمهورية بنما إلى القواعد التي تتضمنها المعاهدة التي أبرمت بين الولايات المتحدة وبنما عام ١٩٧٧، فقد منحت بنما للولايات المتحدة سلطة إدارة وتشغيل وصيانة القناة، وذلك عن طريق لجنة قناة بنما Panama Canal Commission وتتألف هذه اللجنة من خمسة أعضاء أمريكيين وأربعة بنميين.

-ILM,1977,No,5,P.1023 SS.

بوضع تنظيمات دولية للملاحة فيها عن طريق اتفاق دولي، ولا تعني هذه التنظيمات تجريد الدولة التي تمر القناة بإقليمها من اختصاصاتها الإقليمية. وإنما تهدف إلى تقرير بعض الالتزامات على عاتقها بالشكل الذي يكفل تسهيل مرور السفن الأجنبية التجارية وقت السلم، غير أن الوضع يختلف بالنسبة للسفن الحربية وقت السلم وللسفن عموماً وقت الحرب.

قناة السويس^(٥٥):

تنظم اتفاقية القسطنطينية لعام ١٨٨٨ الملاحة في قناة السويس والتي تتضمن مبدأين هامين^(٥٦):

الأول هو مبدأ خضوع القناة للسيادة المصرية ويستنتج ذلك من نص المادتين ٩-١٠ من الاتفاقية اللتين منحتا مصر حق اتخاذ التدابير كافة اللازمة لاحترام تنفيذ المعاهدة، وإقرار النظام العام في القناة.

والثاني هو مبدأ حرية الملاحة الدولية في القناة، وهذا ما نصت عليه المادة الأولى من الاتفاقية إذ جاء فيها أنه { تكون قناة السويس البحرية حرة ومفتوحة على الدوام، سواء في وقت السلم أم في وقت الحرب، لكل سفينة تجارية أو حربية دون تمييز لجنسيتها }. كما أشارت المادة الرابعة من الاتفاقية إلى منع أي عمل عدائي أو من أعمال

^{٥٤} - تم افتتاحها في عام ١٨١٦ لكي تصل بحر البلطيق عند ميناء كييل ببحر الشمال عند مصب الألب، وتقع بأكملها في إقليم ألمانيا. وقد كانت هذه القناة تخضع للقواعد العامة، أي لاختصاص ألمانيا في تحديد شروط الملاحة فيها، إلى أن جاءت معاهدة فرساي بعد الحرب العالمية الأولى فنظمت الملاحة في القناة بموجب المادتين ٣٨٠-٣٨٦ من المعاهدة والتي قررت فتح القناة أمام سفن جميع الدول في حالة السلم مع ألمانيا. إلا أن ألمانيا ألغت هذا النظام في عام ١٩٢٦. فالوضع القانوني لهذه القناة غير واضح الآن، ومع ذلك فإن ألمانيا ملتزمة بما فرض عليها بعد الحرب العالمية الأولى بشأن الملاحة في قناة كييل.

^{٥٥} - تربط بين البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر، وأهميتها السياسية والاقتصادية والإستراتيجية ليست في حاجة إلى تدليل أو إثبات، فهي شريان حيوي يربط بين الشرق والغرب.

^{٥٦} - ضمت هذه الاتفاقية كلاً من فرنسا وألمانيا والنمسا واسبانيا وبريطانيا وإيطاليا وهولندا وروسيا من ناحية والإمبراطورية العثمانية من ناحية ثانية.

الحرب داخل القناة أو في مينائي مدخليها أو في مسافة ثلاثة أميال بحرية من هذين المدخلين، كما لا يجوز للسفن الحربية التزود بالوقود داخل القناة إلا للحد الضروري جداً. ويجب التنويه إلى أن مصر وفي أكثر من مناسبة أعلنت عن احترامها لما جاء في اتفاقية القسطنطينية^(٥٧).

خامساً- البحيرات والبحار المغلقة وشبه المغلقة:

يقصد بالبحيرات والبحار المساحات الواسعة من المياه التي تحيط بها (اليابسة) أراض تابعة لدولة واحدة أو أكثر، ومنها ما هو مغلق Seas Enclosed، أي غير متصل بالبحر العالي (المحيط)، ومنها ما هو شبه مغلق Semi Enclosed Seas أي المتصل بالبحر العالي عن طريق مضيق أو ممر مائي واسع^(٥٨).

وتخضع البحيرة المغلقة المحاطة بإقليم دولة واحدة لسيادة هذه الدولة التي تتمتع وحدها بحق الملاحة والصيد فيها، وتمارس جميع السلطات الإدارية والقضائية (كـ بعض البحيرات السويسرية، وبحيرة بالاطون في الجمر، وبحيرة كوم في إيطاليا). أما إذا كانت البحيرة محاطة بإقليم أكثر من دولة فإنها تخضع لسيادة كل دولة مطلة عليها ضمن حدود تعين عادة وفقاً لخط وهمي يمر من منتصف البحيرة (كـ بحيرة جنيف بين سويسرا وفرنسا، والبحر الميت بين فلسطين والأردن).

أما البحيرات المتصلة بالبحر فإنها تماثل من ناحية السيادة وضع البحيرات المغلقة، وتتميز عنها باتفاقيات مبنية على مبادئ الحرية والمساواة، تعقدها الدول الساحلية في سبيل تنظيم شؤون الملاحة والصيد ونقل البريد وما إلى ذلك (كـالبحيرات الكبرى الأمريكية وبحيرات الكونغو).

^{٥٧} - فقد تعهدت الحكومة المصرية في مذكرة يوم ١٨/٣/١٩٥٧ احترام نص وروح اتفاقية القسطنطينية، بل وقامت بتسجيل هذه المذكرة لدى سكرتارية الأمم المتحدة.

^{٥٨} -لقد عرفت المادة ١٢٢ من اتفاقية جاميكا البحر المغلق أو شبه المغلق بما يلي: لأغراض هذه الاتفاقية، يعني البحر المغلق أو شبه المغلق خليجاً أو حوضاً أو بحراً، تحيط به دولتان أو أكثر ويتصل ببحر آخر أو بالمحيط بواسطة منفذ ضيق أو يتألف كلياً أو أساساً من البحار الإقليمية والمناطق الاقتصادية الخالصة لدولتين أو أكثر.

والوضع القانوني للبحار المغلقة التي لا اتصال لها بالمحيط (كبحر الخزر أو قزوين وبحر آرال والبحر الميت) يماثل وضع البحيرات، أي إنها تخضع لسلطة دولة واحدة إذا كانت واقعة بكاملها في أراضيها. أما إذا كانت محاطة بأقاليم عدة دول فإنها تخضع لسلطاتها جميعاً على أساس اتفاقيات تعقد فيما بينها لتنظيم الملاحة والصيد^(٥٩).

ويطلق على البحار التي تحاط باليابسة وتتصل بالبحر العام بواسطة ممر مائي واسع أو مضيق، اسم البحار شبه المغلقة أو المفتوحة (كالبحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر والبحر البلطقي وبحر مرمرة والبحر الأسود)، والقاعدة العامة في حكم هذه البحار أنها إذا كانت محاطة بإقليم دولة واحدة فإن مبدأ حرية البحار من جهة، وحق هذه الدولة بالمحافظة على كيائها وأمنها وسلامتها من جهة أخرى، يقضيان بجعل الملاحة فيها حرة شرط مراعاة مقتضيات الدفاع وتأمين سلامة هذه الدولة.

أما إذا كانت البحار المفتوحة أو شبه المغلقة محاطة بإقليم أكثر من دولة، فليس للدولة المسيطرة على مدخل هذه البحار منع سفن تلك الدول من الاتصال بالبحر العام أو منع سفن الدول الأجنبية من الدخول إلى هذه البحار الداخلية (مبدأ الملاحة الدولية الحرة).

سادساً - الجزر:

١ - تعريف الجزيرة وعناصرها:

عرفت المادة ١/١٢١ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ الجزيرة Island بأنها: منطقة من الأرض مكونة تكويناً طبيعياً ومحاطة بالمياه، وتبقى فوق الماء في حالة المد^(٦٠)، ومن هنا يتبين أنه لكي تتمتع الجزيرة بهذه الصفة، يجب توافر ثلاثة شروط هي:

^{٥٩} - وهذا ما نصت عليه المادة ١٢٣ من اتفاقية جاميكا بقولها (يجب أن تتعاون الدول المطلة على بحر مغلق أو شبه مغلق فيما بينها في ممارسة ما لها من حقوق وأداء ما عليها من واجبات بمقتضى هذه الاتفاقية، وتحقيقاً لهذه الغاية، تسعى، مباشرة أو عن طريق منظمة إقليمية مناسبة إلى.....)

^{٦٠} - راجع المادة ٦ من قانون المياه الداخلية والإقليمية السوري التي تعرف الجزيرة بأنها الأرض التي تحيط بها مياه البحر من كل جانب وتكون دائماً في الظروف العادية فوق مستوى المياه العالية.

أ- التكوين الطبيعي للجزيرة:

يقصد بالتكوين الطبيعي للجزيرة أن تكون الطبيعة هي التي كونت الجزيرة أو بعبارة أخرى، أن يكون تكوينها قد تم تلقائياً دون تدخل من جانب الإنسان. ونتيجة لذلك لا تعد الجزر الصناعية أو المنشآت أو التركيبات التي تقام في البحر جزراً-بالمعنى السابق ذكره- حتى ولو توافر الشرطان الآخريان اللذان سنشير إليهما لاحقاً.

ويلزم أن تكون الجزيرة قطعة من الأرض متصلة بقاع البحر وبالتالي لها صفة الاستمرار، كذلك يجب أن تكون أراضاً ذات كتلة واحدة terra firmo (أو أرضاً مغلقة)، وعلى ذلك لا يتمتع بوصف الجزيرة السفن ولو كانت راسية، والعائمات، والمنشآت الموجودة فوق قاع البحر.

وهكذا يمكن أن يؤثر وجود الجزيرة "الطبيعية" على تحديد الامتدادات البحرية للدولة سواء فيما يتعلق بالبحر الإقليمي أو المنطقة الملاصقة أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الامتداد القاري (المادة ١٢١)، بينما لا تتمتع الجزر الصناعية بهذا الوضع القانوني للجزر الطبيعية، إذ ليس لها بحر إقليمي، كما أن وجودها لا يؤثر على تحديد البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الامتداد القاري.

ب- إحاطة الجزيرة بالماء:

تكون الجزيرة محاطة بالماء، بداهة، إذا وجد الماء حولها من كل جانب. ومعنى ذلك أنه إذا لم يحيط بها الماء حتى ولو من جانب واحد فإنها لن تكون جزيرة بل شبه جزيرة، وإذا كانت رقعة الأرض يحيط بها الماء من جانب واحد فقط فإننا سنكون بصدد دولة ساحلية أو شاطئية.

ج- علو الجزيرة فوق الماء في حالة المد:

يقصد بعلو الجزيرة فوق الماء، في حالة المد، أن تظل الجزيرة بارزة وظاهرة ومكشوفة فوق الماء في حالة المد، أما إذا كانت مغمورة بالماء في حالة المد وتصبح بارزة وظاهرة

ومكتشفة في حالة الجزر فقط، فإنها لا تعد جزيرة وإنما سيطبق عليها، في نظرنا، النظام الخاص بالمرتفعات التي تنحسر عنها المياه في حالة الجزر وتكون مغطاة به في حالة المد. ومقتضى هذا الشرط أيضاً أن تعلو الجزيرة فوق الماء في حالة الجزر أيضاً، وذلك من باب أولى، وكان العرب أول من تنبه إلى ضرورة انحسار الماء عن الجزيرة كشرط لاكتسابها هذا الوصف.

وهكذا جاء في المصباح المنير بخصوص مادة "جزر": "جزر الماء جزراً من بابي ضرب وقتل انحسر وهو رجوعه إلى خلف ومنه الجزيرة سميت بذلك لانحسار الماء عنها"، وقد نظمت المادة ١٣ من اتفاقية ١٩٨٢ الوضع القانوني للمرتفعات التي تنحسر عنها المياه إذ جاء فيها أن المرتفع الذي تنحسر عنه المياه هو منطقة من الأرض مكونة تكويناً طبيعياً والتي تحيط بها المياه وتكون فوق الماء في حالة الجزر وتحت في حالة المد، وحينما يوجد مرتفع تنحسر عنه المياه كلياً أو جزئياً وهو على مسافة لا تتجاوز عرض البحر الإقليمي من البر أو من الجزيرة يجوز أن يستخدم حد أدنى الجزر في ذلك المرتفع كخط أساس لقياس عرض البحر الإقليمي. إذن حينما يوجد مرتفع تنحسر عنه المياه كلية على مسافة تتجاوز عرض البحر الإقليمي من البر أو من الجزيرة، لا يكون له بحر إقليمي خاص به.

ومعنى ذلك أن المرتفع الذي تنحسر عنه المياه ليس له أثر حاسم في تحديد البحر الإقليمي للدولة ما إلا إذا كان واقعاً داخله، فإذا كان كذلك يتم استخدام أدنى جزر مياه البر أو الجزيرة كخط أساس لقياس عرض البحر الإقليمي أي عدم إعطاء أي أثر له في تحديد الامتدادات البحرية للدولة واعتباره كأن لم يكن.

٢- الامتدادات البحرية للجزر:

لقد انتهت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ - كما سنرى - إلى تبني الاتجاه القائل بضرورة التسوية بين الامتدادات البحرية للجزر وتلك التي يتم منحها للأقاليم القارية، ويمكن تعليل هذا الاتجاه بأمرين أساسيين هما:

الأول هو أن أساس منح الامتدادات البحرية في إطار القانون الدولي للبحار (بل وفي القانون الداخلي) هو وجود شواطئ أو سواحل للدولة تطل على البحار المجاورة لها، وليس هناك أي سبب يدعو إلى التمييز - في هذا المقام - بين شواطئ الكتلة الأرضية القارية اليابسة من ناحية وبين شواطئ الجزر من ناحية أخرى.

والثاني هو أن الدول المكونة من جزر ولا تكوّن أرخبياً أو تلك التي تتكون من جزر تشكل - بالنظر إلى الارتباط الشديد بين الجزر-أرخبياً، تمنح لها امتدادات بحرية، وليس هناك أيضاً أي سبب يدعو إلى عدم تطبيق ذلك على الجزر التابعة للإقليم البري، ويتوقف تحديد الامتدادات البحرية للجزيرة على عوامل عديدة، منها المساحة والموقع الجغرافي وقابلية الجزيرة للسكن. فالمساحة تعد عاملاً مهماً في تحديد الامتدادات البحرية لأن بعض البروزات الأرضية الصغيرة جداً كالصخور أو الجزر لا يعقل أن يكون لها الامتدادات البحرية التي تمنح للجزر.

والموقع الجغرافي يعد كذلك إذ يتوقف تحديد المساحات البحرية للجزيرة على موقعها الجغرافي المائي، وعلى وجودها داخل الامتدادات البحرية للدولة، أو خارج هذه الامتدادات (في البحر العالي مثلاً)، وعلى العلاقة القائمة بينها وبين الامتدادات البحرية للدول الأخرى سواء كانت مجاورة أو مقابلة لها، بالنسبة للظروف الخاصة بالمنطقة التي توجد فيها الجزيرة.

وقابلية الجزيرة للسكن تعد كذلك من العوامل الهامة ذلك أن وجود سكان فوق الجزيرة يمكن أن يؤدي إلى منحها امتدادات بحرية مساوية لتلك التي تمنح للشواطئ القارية، باعتبار أن أساس منح امتدادات بحرية- في ظل القانون الدولي الحالي - يتمثل في وجود أراضي مطلّة على البحر. وعلى ذلك فالجزيرة المهجورة أو غير الصالحة للسكن لا تمنح امتدادات بحرية واسعة.

وتجدر الإشارة إلى أن هناك تغييراً واختلافاً بين الجزر فيما يتعلق بحجمها، ووضعها الجغرافي، وعدد سكانها، وأهميتها الاقتصادية والاجتماعية.

وأياً كان الأمر، فقد نصت المادة ٢١/٢ من اتفاقية ١٩٨٢ لقانون البحار على الامتدادات البحرية للجزر، إذ جاء فيها أنه {٢- باستثناء ما هو منصوص عليه في الفقرة ٣، يحدد البحر الإقليمي للجزيرة ومنطقتها المتاخمة ومنطقتها الاقتصادية الخالصة وجرفها القاري وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية المنطبقة على الأقاليم البرية الأخرى}.

وعلى الرغم من أن النص السابق لم يذكر المياه الداخلية كعنصر خامس في الامتدادات البحرية للجزيرة إلا أننا نعتقد أن الجزر تتمتع بها على أساس أن المياه الداخلية تتمثل في المياه التي توجد بالضرورة خلف خطوط الأساس في مواجهة الشاطئ.

٣- أثر الجزر على تحديد الامتدادات البحرية:

لعبت الجغرافيا دائماً دوراً هاماً عند رسم وتعيين الحدود البحرية، ويسري ذلك بالضرورة على الجزر والامتدادات البحرية الخاصة بها.

وتثير الجزر العديد من المشكلات المعقدة فيما يتصل بتحديد وتعيين الامتدادات والمناطق البحرية المجاورة لها، فالجزر تؤدي إلى مد سيادة وسلطان واختصاص الدولة التابعة لها فوق الامتدادات والمساحات البحرية المحيطة بها، ذلك أنها تحصل تقريباً على مساحات بحرية مماثلة لتلك التي تمنح للشواطئ القارية أو سواحل الكتلة اليابسة الأمر الذي قد يؤدي إلى أن تكون مختلف الامتدادات البحرية للجزيرة أكبر بكثير من حجمها.

وتتمثل مشكلة الجزر في معرفة فيما إذا كان للجزيرة أثر كامل في تحديد الامتدادات البحرية، وبالتالي يكون لها بحرها الإقليمي الخاص بها ومنطقتها الاقتصادية الخاصة وامتدادها القاري أم أن للجزيرة أثر نصفي فقط، وبالتالي لا تؤثر الامتدادات البحرية إلا في حدود نصف الأثر الممنوح لها، أم أنه ليس لها أي أثر، وبالتالي يجب إسقاطها من الحساب عند حساب الامتدادات البحرية.

يختلف سلوك الدول في هذا المقام وفقاً للظروف السائدة في المنطقة التي يتم تعيين حدودها، وتدرج أهم الحلول التي اتبعتها الدول في هذا المجال من إعطاء الجزيرة أثرها الكامل إلى تجاهلها تماماً، فالأمر إذن يتوقف على ظروف كل حالة وخصائصها الذاتية.

أ- تجاهل الجزيرة عند تحديد الامتدادات البحرية:

لا يعني وجود بعض الجزر في المنطقة التي يتم تحديد امتداداتها البحرية، أنه من الضروري أن تؤخذ هذه الجزر بالحسبان، لأنه يمكن تجاهلها كلية، ويكون ذلك أساساً إذا كانت الجزيرة غير قابلة للسكن أو ليس لها حياة اقتصادية خاصة بها، وحينما تكون الجزيرة غير منتجة في تحديد الامتدادات البحرية المتنازع عليها.

فإذا كانت الجزيرة غير قابلة للسكن أو ليس لها حياة اقتصادية خاصة بها، يتم معاملتها كما لو كانت جزءاً من الإقليم اليابس، فهي ذات وجود محايد أو أثرها سلبي على تحديد الامتدادات البحرية، ويمكن أن نطلق على هذه الجزر اسم الجزر غير الحية إذ ليس عليها حياة بشرية أو حياة اقتصادية^(٦١).

هكذا نجد أنه ليس للجزر التي لا تهيئ استمرار السكن أو لا تملك حياة اقتصادية خاصة بها منطقة اقتصادية خالصة أو امتداد قاري، وإن كان يمكن أن نقرر أنه يستفاد من نص المادة ٢/١٢١ من اتفاقية عام ١٩٨٢ - بمفهوم المخالفة - أن لها بجزراً إقليمياً خاصاً بها. وكذلك يمكن تجاهل الجزر والصخور البسيطة جداً أو تعويض هذا التجاهل بوسائل أخرى.

أما إذا كانت الجزيرة غير منتجة في تحديد الامتدادات البحرية محل النزاع، فلا شك أن أخذ ظرف جغرافي أو جيولوجي في الاعتبار سيكون منتجاً في تحديد الامتدادات البحرية للمنطقة المتنازع عليها، ويسري ذلك على الجزر، إذ يمكن تجاهلها وعدم أخذها

^{٦١} - في هذا المعنى تقرر المادة ٣/١٢١ من اتفاقية ١٩٨٢ ليس للصخور التي لا تهيئ استمرار السكنى البشرية أو استمرار حياة اقتصادية خاصة بها، منطقة اقتصادية خالصة أو جرف قاري.

في الحسبان إذا كانت غير منتجة في تحديد الامتدادات البحرية للمنطقة المتنازع عليها. ويكون ذلك في حالات ثلاث هي:

– أن يترتب على أخذ الجزر في الاعتبار اختلاف غير مبرر في معاملة الدولتين المتنازعتين، لأن ذلك يتعارض ومبدأ المساواة بين الدول.

– ألا يكون أخذ الجزيرة في الاعتبار لازماً لتحديد المنطقة المتنازع عليها بصفة كلية.

– أن يكون للجزيرة الحق في امتدادات بحرية خاصة بها ولكن يقابلها أو يجاورها جزيرة أو جزر أخرى لها امتدادات بحرية خاصة بها فيتم تجاهل امتدادات كل من الطرفين المتنازعين.

ب- إعطاء الجزيرة أثر نصفي عند تحديد الامتدادات البحرية:

يمكن القول إنه يترتب على تطبيق نظرية الأثر النصفى half-effect أو ما يعرف بنظرية الإلزامية النصفية أو نظرية نصف الزاوية half-angle -من الناحية العملية- اعتبار الجزيرة موجودة وغير موجودة في الوقت نفسه عند تحديد الامتدادات البحرية في المنطقة المتنازع عليها.

وتتمثل نظرية الأثر النصفى في معرفة مدى أخذ الجزيرة في الحساب كأساس لقياس كيفية رسم خط وسط بين دولتين دون أن تلغى تماماً فكرة خط الوسط مع مراعاة الظروف السائدة بتعديله لكي يتوافق مع هذه الظروف.

وبمقتضى هذه النظرية يتم رسم خطين لتعيين الحدود يعترف الأول للجزيرة بكل الأثر المترتب على وسيلة التحديد المستخدمة بينما لا يأخذها الثاني في اعتباره كما لو كانت غير موجودة. ويتم رسم خط التحديد الفعلي بين هذين الخطين بطريقة تقسم إلى أجزاء متساوية المساحة التي تفصلهما أو بطول نصف الزاوية التي يكونها هذان الخطان أو باعتبار المسافة التي تفصل الجزيرة عن القارة قد تم تخفيضها إلى النصف.

ويلاحظ أن محكمة التحكيم بين بريطانيا وفرنسا طبقت هذه النظرية في حكمها عام ١٩٧٧، كما أخذت به أيضاً محكمة العدل الدولية في قضية الامتداد القاري بين ليبيا وتونس عام ١٩٨٢، وقضية خليج مين عام ١٩٨٤ وقضية الامتداد القاري بين ليبيا ومالطة عام ١٩٨٥.

ج- إعطاء الجزر أثر كامل في تحديد الامتدادات البحرية:

يقصد بإعطاء الجزيرة أثرها الكامل عند تحديد الامتدادات البحرية أن تعامل الجزيرة كما لو كانت من الشواطئ البرية القارية. بمعنى أن يكون لها- ما لم توجد ظروف أخرى تقرر عكس ذلك- مياهها الداخلية وبحرها الإقليمي ومنطقتها الملاصقة ومنطقتها الاقتصادية الخالصة وامتدادها القاري بنفس القدر وفي حدود المسافات السابق الإشارة إليها. ولا ريب إن القول بإعطاء الجزيرة أثر كامل- وفي جميع الاتجاهات- رهن بعدم الاعتداء على حقوق الدول الأخرى المتقابلة أو المتجاورة، وهو ما لا يتوافر إلا في قلب أو وسط البحر العالي، وبحيث تكون الجزيرة أو الجزر بمفردها ولا تطغى على الامتدادات البحرية التابعة لدولة أخرى، وهذا ما يعد حالياً فرضاً نادر الحدوث. ونعتقد أن الجزر يمكن أن يعطى لها أثر كامل بالنسبة لامتداداتها البحرية في أحوال ثلاثة:

الأولى إذا كانت الجزيرة قريبة جداً من الشاطئ ومرتبطة به ارتباطاً وثيقاً، وبالتالي سيتم دمجها في خط الأساس الساحلي الذي يبدأ من قياس الامتدادات البحرية للدولة.

والثانية إذا كانت الجزيرة في وسط المحيط أو البحار العالية، لأنها في هذه الحالة لن تطغى على الامتدادات البحرية التابعة لدولة أخرى.

والثالثة إذا كانت الجزيرة أو الجزر تتكون منها الدول (أي أن نكون بصدد دولة جزرية) مع مراعاة العلاقة التي قد توجد بين الدول المتقابلة أو المتجاورة.

سابعاً- الأرخبيلات:

يعني الأرخبيل Archipelagos مجموعة من الجزر، بما في ذلك أجزاء الجزر، والمياه الواصلة بينها والمعالم الطبيعية الأخرى التي تكون وثيقة الترابط فيما بينها، بحيث تشكل

هذه الجزر والمياه والمعالم الطبيعية الأخرى كياناً جغرافياً واقتصادياً وسياسياً قائماً بذاته أو التي تكون قد عدت كذلك من الوجهة التاريخية^(٦٢).

ولم تتعرض اتفاقيات جنيف عام ١٩٥٨ لحكم المياه الأرخبيلية واقتصرت الاتفاقية الخاصة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة على تقرير أن خط الأساس لقياس البحر الإقليمي بالنسبة للجزر هو خط مياه الجزر المنحسرة على طول ساحل الجزيرة^(٦٣).

لقد أثّرت مناقشات عديدة حول نظم الدول الأرخبيلية (ويقصد بها كل دولة تتكون كلياً من أرخبيل واحد أو أكثر وقد تضم جزراً أخرى)^(٦٤)، والوضع القانوني للمياه الأرخبيلية أثناء اجتماعات المؤتمر الثالث لقانون البحار، وهنا اتجهت بعض الدول الأرخبيلية مثل اندونيسيا والفلبين ومالطة إلى اعتبار المياه الواقعة داخل خط يحيط بالسواحل الخارجية للجزر المشكلة للأرخبيل ميهاً داخلية تخضع لسيادتها الإقليمية مهما اتسعت المسافة الفاصلة بين جزيرة وأخرى داخل الأرخبيل. بينما وجد رأي آخر يقرر أنه إذا زادت المسافة هذه عن ضعف عرض البحر الإقليمي فإنه يؤخذ هنا بنظام البحر الإقليمي من حيث القياس والأحكام.

وجاءت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ موفقة بين الاتجاهات الرئيسية في شأن الوضع القانوني للأرخبيلات من حيث بيان طريقة تحديد المياه الأرخبيلية ونظامها القانوني وحقوق وواجبات الدول الأرخبيلية والالتزامات المفروضة على السفن والطائرات المارة عبر أو فوق المياه الأرخبيلية. ونوجز هذه الأحكام على الشكل التالي^(٦٥):

— يجوز للدولة الأرخبيلية أن ترسم خطوط أساس أرخبيلية مستقيمة لتوضيح حدود مياهها الأرخبيلية، وأن يراعى في رسم هذه الخطوط النسب التي حددتها المادة ٤٧، وتربط هذه

^{٦٢} - راجع المادة ٤٦ ب/ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

^{٦٣} - المادتين ٣ و ١٠ من الاتفاقية.

^{٦٤} - المادة ٤٦ أ/ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

^{٦٥} - راجع المواد من ٤٦-٥٤ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

الخطوط بين أبعد النقاط في أبعد الجزر وبين الشعاب المتقطعة الانغمار في الأرخيل.

- يقاس البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري من خطوط الأساس الأرخيلية.

- يجوز للدولة الأرخيلية أن ترسم داخل مياهها الأرخيلية خطوطاً فاصلة لتعين مياهها الداخلية.

- تخضع المياه الأرخيلية أياً كان عمقها أو مسافة بعدها عن الساحل لسيادة الدولة الأرخيلية. وتمتد هذه السيادة إلى الحيز الجوي الذي يعلو هذه المياه وقاعها وباطن أرضها والموارد الموجودة فيها.

- تتمتع سفن جميع الدول-ساحلية وغير ساحلية-بحق المرور البريء عبر المياه الأرخيلية، وللدولة الأرخيلية أن توقف مؤقتاً-دون تمييز قانوني أو فعلي بين السفن الأجنبية-العمل بالمرور البريء للسفن الأجنبية في قطاعات محددة من مياهها الأرخيلية وذلك إذا كان هذا الوقف ضرورياً لحماية أمنها.

- إلى جانب حق المرور البريء المعترف به لسفن جميع الدول عبر المياه الأرخيلية أقرت الاتفاقية إمكانية تطبيق نظام للمرور عبر المياه الأرخيلية مماثل تماماً لنظام المرور العابر الذي يطبق بخصوص بعض أنواع المضائق المستخدمة للملاحة الدولية والذي سبق ذكره.

وأجازت الاتفاقية للدولة الأرخيلية أن تحدد ممرات بحرية وطرقاً جوية فوقها تكون ملائمة لمرور السفن والطائرات الأجنبية مروراً متواصلاً وسريعاً خلال أو فوق مياهها الأرخيلية والبحر الإقليمي الملاصق لها، على أن تتمتع جميع السفن والطائرات بحق المرور في هذه الممرات أو فوقها.

والمقصود بالمرور هنا هو أن ممارسة حقوق الملاحة والتحليق بالطرق العادية لغرض وحيد هو المرور العابر المتواصل والسريع غير المعوق بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين جزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة.

ويجب على الدولة الأرخيلية أن تحترم ما هو قائم من اتفاقيات دولية، وأن تعترف بحقوق الصيد التقليدية والأنشطة المشروعة الأخرى التي تمارسها الدول المجاورة والملاصقة لها مباشرة في بعض المناطق الواقعة داخل المياه الأرخيلية.

ويجب أيضاً أن تحترم الدولة الأرخيلية ما يوجد في قاع مياهها الأرخيلية من كابلات وضعتها الدول الأخرى وأن تسمح بصيانتها أو استبدالها عند الضرورة. والجدير ذكره أن الدولة الأرخيلية العربية الوحيدة هي دولة البحرين في الخليج العربي، إذ إنها تتكون من أرخبيل جزري يبلغ عدد جزره ثلاثين، وتبلغ مساحتها الإجمالية ٦٦٢ كم^٢، وأكبر هذه الجزر هو جزيرة البحرين أو المنامة وتأتي بعدها جزيرة المحرق وجزيرة سترة. كما يوجد بالقرب من الساحل التونسي أرخبيل جزر قرقة الذي يتكون من ثلاث جزر أكبرها جزيرة شرجوى (١٠٦ كم^٢).

المبحث الثاني

الأنهار

للأنهار، بجانب أهميتها كمصدر لكثير من الموارد الاقتصادية (الأسماك وغيرها من الكائنات الحية الأخرى، والمياه العذبة)، أهمية كبرى من ناحية التجارة الدولية كونها من وسائل النقل الطبيعية السهلة، وهي كذلك من أهم وسائل الاتصال بالبحر، وعلى الأخص بالنسبة للدول الحبيسة التي ليس لها شواطئ بحرية.

ويقصد بالنهر في القانون الدولي الوحدة المائية المتكونة من كل مجاري المياه العذبة والبحيرات التي تتصل فيما بينها وتسير في منطقة تكون حوضاً واحداً River Basin، وينتهي حوض النهر في البحر أو في بحيرة داخلية لا تتصل بالبحر^(٦٦).

^{٦٦} - د. محمد حافظ غانم: مبادئ القانون الدولي. دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٦٨، ص ٣٣٥.

وعند دراسة الأنهار في القانون الدولي العام، يجب التفرقة بين النهر الوطني والنهر الدولي لما يترتب على هذه التفرقة من اختلاف المركز القانوني لكل منهما، ويشير الانتفاع بمياه نهر الفرات كنهر دولي في سورية العديد من المشكلات السياسية والقانونية.

أولاً- النهر الوطني:

النهر الوطني National River هو النهر الذي يقع من منبعه إلى مصبه وجميع روافده داخل حدود إقليم دولة واحدة (المعيار الجغرافي). ويرى الفقيه جورج سل أن التفرقة بين النهر الوطني والنهر الدولي يجب ألاّ تؤسس على الاعتبارات الجغرافية فقط، فإذا كانت الملاحة في النهر حيوية وذات أهمية للجماعة الدولية، كان النهر دولياً حتى لو كان يقع بأكمله من منبعه إلى مصبه وجميع روافده في إقليم دولة واحدة، ولا يعد النهر دولياً ولو كان يجري في أقاليم عدة دول، إذا انعدمت أهميته للملاحة الدولية^(٦٧).

على أن تبقى للنهر صفته الوطنية وفقاً للمعيار الجغرافي مهما كانت أهميته للملاحة الدولية، إلا أنه في هذا الفرض يكون النهر وطنياً ذا أهمية ملاحية دولية^(٦٨).

ويخضع النهر الوطني للسيادة الكاملة للدولة التي يقع فيها، ولهذه الدولة حرية استغلال مياهه بما يتفق مع مصالحها، وتمارس عليه وحدها جميع الحقوق التي تستمدّها من القانون الدولي بالنسبة لإقليمها. ويتربّط على ذلك أن الملاحة في هذا النهر تخضع للقواعد العامة التي يضعها المشرع الوطني، الذي له أن يقصر الملاحة فيه للسفن الوطنية أو أن يسمح بها للسفن الأجنبية بالشروط التي يحددها. كما أن الصيد واستغلال الموارد الطبيعية-بما فيها الموارد الحية وغيرها-في النهر الوطني يعد أيضاً من المسائل التي تدخل في الاختصاص الداخلي المطلق للدولة التي يقع فيها النهر.

^{٦٧} - دروس القانون الدولي العام. باريس، ١٩٤٨، ص ٤٦٥. أشار إليه د. عبد العزيز سرحان: مبادئ القانون الدولي العام. ص ٢٩٤.

^{٦٨} - هو النهر الذي يقع من منبعه إلى مصبه داخل إقليم دولة واحدة، ولكن ينتهي هذا النهر في البحر العام، وبالتالي تكون له أهمية دولية بالنظر إلى التسهيلات التي يقدمها للدول المجاورة من ناحية اتصال بواخرها بالبحر عن طريقه.

ومن ناحية الاستغلال الصناعي وكذا المشروعات الخاصة بمجرى النهر، من تهذيبه أو تحويله، فإنها من الأمور التي تنفرد الدولة بتنظيمها.

وحاول مؤتمر برشلونة عام ١٩٢١ في البروتوكول الإضافي أن يخلع على الأنهار الوطنية صبغة النهر الدولي من حيث الملاحة فقط (تطبيق مبدأ حرية الملاحة في النهر الوطني) على سبيل التبادل بين الدول الموقعة على هذا البروتوكول، ولكن لم يكتب النجاح لهذه المحاولة لأنه لم يتم التصديق على البروتوكول إلا من جانب عدد قليل من الدول، وبالتالي لم يقنن الوضع القانوني للنهر الوطني، وبقي خاضعاً بصورة كاملة لسيادة واختصاص الدولة التي يقع بأكمله في إقليمها.

ثانياً- النهر الدولي:

تطلق عبارة الأنهار الدولية International Rivers في الفقه والتعامل الدولي على مجاري المياه الصالحة للملاحة والتي تفصل أو تجتاز أقاليم عدة دول، وهي على نوعين هما:

الأنهار المتاخمة أي الحدودية التي تشكل حدوداً فاصلة بين دولتين أو أكثر (كنهر الراين الذي يفصل بين ألمانيا وسويسرا وبين ألمانيا وفرنسا).

والأنهار المشتركة وهي التي تمر في أقاليم دول عدة (كنهر الدانوب الذي يمر في ألمانيا والنمسا والمجر ويوغسلافيا وبلغاريا ورومانيا، ونهر الفرات الذي يمر في تركيا وسوريا والعراق ونهر النيل الذي يمر في جمهورية الكونغو الديمقراطية وجنوب السودان والسودان وكينيا وبوروندي وإثيوبيا وإريتريا ومصر وتنزانيا ورواندا وأوغندا).

واستقرت القاعدة في العرف الدولي على أن كل دولة تمارس سيادتها على الجزء من النهر الواقع في إقليمها، وذلك في الحدود التي لا يتعارض مع حقوق الدول الأخرى التي تقع أجزاء النهر الأخرى في أقاليمها. وإذا كان النهر واقعاً على حدود دولتين أو أكثر فإن سيادة كل دولة تمتد إلى جزء النهر المجاور لها حتى الخط الأوسط للتيار الرئيسي إن كان

النهر صالحاً للملاحة (ذلك أن التيار الرئيسي هو المجرى الصالح للملاحة والذي تتحكم فيه أقوى التيارات في مياه النهر)، ما لم يوجد اتفاق يقضي بخلاف ذلك. أما إذا كان النهر غير صالح للملاحة فإن سيادة كل دولة تمتد إلى جزء النهر المجاور لها حتى الخط الأوسط لمياه النهر.

ولقد حل محل اصطلاح النهر الدولي اصطلاح نظام المياه الدولية System of International Waters، الذي ينصرف إلى المياه التي تتصل فيما بينها في حوض طبيعي متى امتد أي جزء من هذه المياه داخل دولتين أو أكثر، وأن نظام المياه الدولية بهذا المعنى يشمل المجرى الرئيسي للمياه، كما يشمل روافد هذا المجرى، سواء أكانت هذه الروافد من الروافد الإنمائية للمياه أم كانت من الروافد الموزعة لها^(٦٩).

ويقتضي التوفيق بين حقوق ومصالح كل من الدول التي تشترك في نهر من الأنهار الدولية وجود قواعد قانونية دولية تنظم الانتفاع بالنهر من ناحية الملاحة فيه أولاً ومن حيث استغلال مياهه في شؤون الزراعة والصناعة ثانياً^(٧٠).

١ - نظام الملاحة في الأنهار الدولية: Navigational Use

الملاحة في الأنهار على أنواع متعددة هي:

الملاحة المحلية التي تقتصر على نقل الأشخاص والأشياء عبر النهر من مكان إلى آخر داخل الدولة النهرية الواحدة.

والملاحة فيما بين الدول النهرية التي تقتصر على نقل الأشخاص والأشياء عبر النهر من مكان داخل إقليم إحدى الدول النهرية إلى مكان آخر في إقليم دولة نهرية أخرى. والملاحة الدولية وهي الملاحة التي تقوم بها السفن التابعة للدول غير النهرية كي تنقل الأشخاص والأشياء من مكان يقع على إقليم إحدى الدول النهرية إلى البحر العالي.

^{٦٩} - د. حامد سلطان: القانون الدولي العام وقت السلم. الطبعة الخامسة، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٢، ص ٤٩٩.

^{٧٠} - د. محمد حافظ غانم: مبادئ القانون الدولي. مرجع سابق، ص ٣٣٦-٣٣٧.

وأقرت الدول الأوروبية بحرية الملاحة في الأنهار الأوروبية للدول المشتركة في مجرى النهر. إذ كانت الدولة التي يمر بها نهر دولي لا تسمح لغيرها من الدول المشتركة معها في النهر بالملاحة في الجزء التابع لها من النهر إلا بناء على اتفاقيات خاصة أو مقابل دفع رسوم، ولكن ابتداء من أواخر القرن الثامن عشر بدأت محاولات الدول الأوروبية في تنظيم الملاحة في الأنهار الأوروبية على أساس الاعتراف بحرية الملاحة فيها للدول المشتركة في مجرى النهر.

ولكن هل ينطبق مبدأ حرية الملاحة في الأنهار الدولية على الدول غير المشتركة في مجرى النهر؟

الأصل في تنظيم الملاحة في النهر الدولي على اختلاف أنواعها وما يتفرع عنها من مسائل مرجعه إلى الاتفاق فيما بين الدول النهرية ذاتها أو فيما بينها وبين غيرها من الدول غير النهرية. ولكن إذا لم يوجد اتفاق يحدد الأحكام القانونية الخاصة بالملاحة في الأنهار الدولية، فهل توجد قواعد قانونية أخرى مصدرها العرف الدولي يمكن الرجوع إليها؟ هناك من يرى بوجود قاعدة دولية عرفية تقضي بحرية الملاحة في الأنهار الدولية لسفن جميع الدول بلا استثناء^(٧١).

ويرى فريق آخر من الفقهاء أن القانون الدولي لا يضم أية قاعدة دولية عرفية تلزم الدول التي يمر بأقاليمها النهر باحترام حرية الملاحة الدولية في أجزاء النهر الدولي الصالحة للملاحة، التي تقع في أقاليمها، وأن الأمر متروك لهذه الدول^(٧٢).

ونحن نؤيد الرأي الثاني لأن استمرار الالتجاء إلى الاتفاق الدولي بقصد تنظيم الملاحة في الأنهار الدولية يجزم بعدم وجود عرف دولي يقضي بضرورة احترام حرية الملاحة في الأنهار الدولية لكل الدول، وبالتالي نستطيع القول إنه لا يوجد نظام قانوني دولي عام

^{٧١} - د. علي صادق أبو هيف: القانون الدولي العام. الطبعة الثانية، دار نشر الثقافة، الإسكندرية، ١٩٥١، ص ٣٢٨. ود. محمد

حافظ غانم: مبادئ القانون الدولي. مرجع سابق، ص ٣٤٨ وما بعدها.

^{٧٢} - د. حامد سلطان: القانون الدولي العام وقت السلم. مرجع سابق، ص ٥١٢.

ينطبق على جميع الأنهار الدولية، وإنما توجد قواعد دولية خاصة بكل نهر من الأنهار أنشأتها الاتفاقيات فيما بين الدول المشتركة في النهر.

ولذلك نرى كيف اهتمت الدول بالملاحة في الأنهار الدولية منذ قرون، فعقدت المؤتمرات الدولية التي قررت قواعد قانونية مصدرها الاتفاق، لكي تسري على نهر أو مجموعة أنهار. ومن أمثلة ذلك مؤتمر فيينا عام ١٨١٥ الذي أقر لائحة للملاحة في الأنهار الأوربية، ومعاهدة باريس عام ١٨٥٦ الخاصة بالملاحة في نهر الدانوب، ومعاهدة عام ١٨٦٦ الخاصة بتقرير حرية الملاحة في نهري الأمازون ولاپلاتا من أنهار أمريكا الجنوبية، ومؤتمر برلين عام ١٨٦٩ الذي أقر حرية الملاحة الدولية في نهر الكونغو والنيجر بأفريقيا، ونصوص معاهدة فرساي عام ١٩١٩ بخصوص الأنهار الأوربية عامة والألمانية خاصة، ومعاهدة برشلونة عام ١٩٢١ التي أعدها المؤتمر الذي عقدته عصبة الأمم^(٧٣).

وإذاً مرجع الأمر في شأن الملاحة وأنواعها في الأنهار الدولية هو اتفاق الدول النهرية فيما بينها أو فيما بينها وبين غيرها. فإذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق فلا يمكن القول إن ما تقرر بالاتفاق في شأن نهر من الأنهار الدولية ينطبق على نهر آخر لم تصل الدول صاحبة الشأن إلى اتفاق في خصوصه، ذلك لأن مثل هذا الادعاء لا يتلاءم مع طبيعة أحكام القانون الدولي، ويخالف مبدأً جوهرياً من مبادئه، وهو نسبية أثر المعاهدات، فالاتفاق لا يسري على غير أطرافه.

^{٧٣} - راجع دراسة كاملة لهذه المؤتمرات والاتفاقيات في: د. سموحي فوق العادة: القانون الدولي العام. دمشق، ١٩٦٠، ص ٣٦٠ وما بعدها. الجدير بالذكر أن المادة ٣٣١ من معاهدة فرساي نصت على دولية أنهار الراين والألب والادوير والدانوب من أولم إلى البحر الأسود والتي يسودها مبدأ حرية الملاحة لجميع الدول. كما نصت المادة ٣٣٢ على ضرورة معاملة رعايا وتجارة الدول المختلفة التي تخترق تلك الأنهار أراضيها على قدم المساواة. وفي سنة ١٩٢٠ دعت عصبة الأمم إلى عقد مؤتمر يضم أعضائها لبحث تلك المسائل النهرية، وانهقد المؤتمر في برشلونة في مارس/آذار سنة ١٩٢١، وفي ٢٤ أبريل/نيسان من تلك السنة توصل المؤتمر إلى إبرام اتفاقيتين: الأولى خاصة بحرية المرور في الأنهار والثانية خاصة بالملاحة في الطرق المائية ذات الأهمية الدولية وحرية الملاحة في الممرات المائية. فقد تضمنت اتفاقية برشلونة على مبادئ أساسين: ١- حرية الملاحة، ٢- المساواة في التعامل بين الدول المتعاقدة من حيث الملاحة.

وكذلك لا يمكن الادعاء بأن سلوك الدول قد تواتر على قبول مبدأ حرية الملاحة في الأنهار الدولية للدول كافة على أساس المساواة، لأن مثل هذا الحكم لم يقرر إلا بالنسبة لبعض الأنهار في ظروف خاصة لا يستلزمها الدول المتعاقدة^(٧٤).

هكذا يمكننا القول إن حرية الملاحة في الأنهار الدولية لم تثبت حتى الآن كمبدأ عام من مبادئ القانون الدولي (كما هو الحال بالنسبة لمبدأ حرية الملاحة في البحر العالي)^(٧٥).

٢- الاستغلال الاقتصادي لمياه الأنهار الدولية

:The Economic Uses of International Rivers

يجب أن تنتفع الدول المشتركة في نهر واحد، على أساس من العدالة باستخدام مياهه في مختلف الأغراض الاقتصادية، وذلك في مجالات الصناعة والري والزراعة، وعلى وجه الخصوص في توليد الطاقة الكهربائية. وقد ازدادت الأهمية الاقتصادية للأنهار في هذه الميادين بسبب التقدم العلمي والتقني البعيد المدى.

ويهتم القانون الدولي العام بوضع القواعد والأسس التي تكفل انتفاع الدول المشتركة في النهر انتفاعاً عادلاً، في شتى الأغراض، حتى يعود الخير على جميع سكان المناطق الواقعة في حوض النهر من منبعه إلى مصبه.

^{٧٤} - لقد كان لانتصار مبادئ الحرية التي نادى بها الثورة الفرنسية وانتشارها الأثر الملموس في رفع القيود الموضوعة على استغلال الأنهار الدولية. ففي ١٦/١١/١٧٩٢ صدر عن المجلس التنفيذي المؤقت في فرنسا قراراً يعد الملاحة في نهر الشيلد Scheldt حرة، وكذلك الحال بالنسبة لنهري الاسكو والموز.

^{٧٥} - The rule that each riparian state of an international river shall have to accord free exercise of navigation to vessels flying the flag of any nation has not yet been generally accepted as a principle of law(International law Association, Report of fiftieth session, Brussels,1962, p451).

بينما قرر آخرون:

- Freedom of navigation on international rivers is now universally accepted. Although its full vindication remained unrecognized for a long time. Colombos: The law of the sea, 1959, p 201-202.

وتلجأ الدول النهرية، في الغالب، إلى الاتفاق على كيفية الاستفادة من مياه النهر الدولي في الميادين الاقتصادية، على أن يسود هذا الاتفاق مبدأ عدم افتتات بعض الدول على حقوق البعض الآخر التي تشترك معها في حوض النهر، فهي توجد نوعاً من التوازن في الحقوق والواجبات بين الأطراف المتعاقدة^(٧٦).

إلا أنه مع التوسع في استغلال مياه الأنهار بما تعدى نطاق الشرب والري والصرف إلى إنشاء السدود ومحطات توليد الكهرباء، وفي تموين مختلف الصناعات، وقيام الدول بتحويل مجاري الأنهار بما يمكنها من الاستفادة منها بالشكل الأمثل، لا بد أن تتضارب المصالح بين دول المجرى الأعلى للنهر ودول المجرى الأسفل للنهر الواحد وتعدر في كثير من الأحيان عقد الاتفاقات والمعاهدات بينها.

وترغب كل دولة بالانتفاع بمياه جزء النهر الذي يمتد في إقليمها بغض النظر عما يترتب على مشروعاتها من ضرر بحقوق أو مصالح الدول الأخرى التي يمر بها النهر. وفي الحالة التي لا يوجد فيها اتفاقيات بين الدول النهرية، فإن الخلاف قائم في الفقه الدولي بشأن تحديد القواعد القانونية التي تنظم الانتفاع بمياه الأنهار الدولية في غير شؤون الملاحة.

ويتمثل الخلاف الفقهي في تعدد النظريات حول هذا الموضوع، وعدم تواتر الحلول التي اتبعتها الدول في اتجاه معين، مما يصعب معه القطع بتحديد النظرية الأولى بالإتباع^(٧٧).

وسنوجز هذه النظريات إلى أن نصل إلى تحديد القواعد المستقرة عرفياً.

١ - نظرية السيادة الإقليمية المطلقة:

تقر نظرية السيادة الإقليمية المطلقة بسيادة الدولة الكاملة على ما يمر في إقليمها من مجرى النهر، وتؤكد حريتها في استغلال مجرى النهر بالطريقة التي تراها مناسبة ومهما

^{٧٦} - ونشير إلى العديد من هذه الاتفاقيات، فعلى سبيل المثال: اتفاقية مياه نهر النيل بين مصر والسودان ١٩٥٦، واتفاقية نهر الهندوراس بين الهند والباكستان ١٩٦٠، واتفاقية نهر كولومبيا بين كندا والولايات المتحدة ١٩٦١.

^{٧٧} - أشار إليه د. عبد العزيز سرحان: مبادئ القانون الدولي العام. مرجع سابق، ص ٢٩٩.

كانت نتائج هذا الاستغلال على الدول الأخرى التي يمتد مجرى النهر إلى أقاليمها^(٧٨). وكان هذا الرأي يلاءم مصالح الدول التي تقع فيها منابع النهر، وذلك لأنها الدول صاحبة المصلحة الأولى في أن تنتفع بمياه النهر من غير أن ينالها الضرر من جراء التمسك العملي بهذه النظرية^(٧٩).

٢- نظرية الوحدة الإقليمية المطلقة:

ترى نظرية الوحدة الإقليمية المطلقة أن النهر من المنبع إلى المصب يشكل وحدة إقليمية متكاملة لا تجزؤها الحدود السياسية. وبناء عليه فلكل دولة الحق في أن تستفيد من جزء النهر الذي يمر بإقليمها بالكيفية، وعلى الوجه الذي تريده، بشرط ألا يؤدي ذلك إلى الإضرار بحقوق الدول الأخرى في أن تستفيد هي الأخرى من مياه النهر^(٨٠)، وهذه النظرية تحابي دول النهر السفلى بالنسبة للإشراف على النهر الدولي والدول العليا بالنسبة للملاحظة فيه^(٨١).

٣- نظرية الملكية المشتركة:

ترى نظرية الملكية المشتركة أن النهر من المنبع إلى المصب يعد ملكاً مشتركاً بين جميع الدول التي يجري النهر في أقاليمها، بحيث تكون الحقوق متساوية ومتكاملة، فلا تنفرد إحداها -دون موافقة الدول الأخرى- بإقامة مشروع للانتفاع بمياه النهر في الجزء الذي يقع في إقليمها ما دام هذا الانتفاع يؤدي إلى إحداث أي تأثير على جريان مياه النهر سواء بالزيادة أو بالنقصان^(٨٢).

^{٧٨} - ومن الواضح أن هذه النظرية تؤيد حق الدولة في تغيير المجرى الطبيعي للنهر كلياً أو جزئياً ودون أن يكون للدول الأخرى التي يقع حوض النهر في أقاليمها أي حق قانوني في الاعتراض، وتسمى هذه النظرية في الفقه الدولي باسم مبدأ هارمون **Harmon Doctrine** ويتمثل هذا المبدأ في الفتوى التي قدمها المدعي العام الأمريكي هارمون في الخلاف الذي قام بينها وبين المكسيك في سنة ١٨٩٥ عندما حولت الولايات المتحدة المجرى الطبيعي لمياه نهر **Rio Grande** تحويلاً أدى إلى نقص كمية مياه النهر بالنسبة للمكسيك.

^{٧٩} - د. حامد سلطان: القانون الدولي العام وقت السلم. مرجع سابق، ص ٥٠٢.

^{٨٠} - تلخص هذه النظرية في أن سيادة الدولة على مجرى النهر مقيدة بالأوضاع الطبيعية والتاريخية وبضرورة احترام حق كل دولة مشتركة في النهر في الحصول على ما كانت تحصل عليه دائماً من الانتفاع بمياه النهر.

^{٨١} - د. محمد طلعت الغنيمي: الوسيط في قانون السلام. مرجع سابق، ص ٦٨٦.

^{٨٢} - تقوم هذه النظرية على القول المأثور (من الذي يستطيع أن يمنع تدفق المياه؟ إن استعمالها يجب أن يكون مشتركاً).

ومهما يكن من أمر هذه النظريات الفقهية، فإن العرف الدولي يتضمن قواعد مستقرة ومسلماً بها، مجمعةً عليها فقهاً وقضاءً، وهي مع الاعتراف للدولة بالسيادة على ذلك الجزء من النهر الذي يمر في إقليمها، تلتزم الدولة عند ممارستها لسيادتها بعدم المساس بالأوضاع الطبيعية والجغرافية والتاريخية للنهر، وبالاعتراف بحقوق الدول المشتركة في النهر في الاستفادة منه بالقدر العادل والمعقول Equitable Apportionment^(٨٣).

وفي الحالة التي ترى دولة من الدول المشتركة في النهر الدولي القيام بمشروعات على النهر، مثل إقامة سد أو تحويل مجرى النهر، فإنه يلزم الدخول في مفاوضات مع باقي الدول للحصول على موافقتها، وإذا تعذر الوصول إلى اتفاق يرضي ويحفظ مصالح جميع الدول، فيمكن عرض الأمر على التحكيم الدولي.

ومفاد الأمر تطبيق مبدأ الاستعمال البريء لمياه الأنهار الدولية من جانب الدول النهرية، فاستعمال إحدى الدول النهرية يعد بريئاً إذا لم يكن من شأنه إحداث تعديلات ضارة في مركز الدولة الأخرى وخاصة إذا لم يكن هذا الاستعمال محدثاً لتلوث في مياه النهر. وتسأل الدول عن الأعمال التي تصدر عنها أو عن رعاياها التي يترتب عليها إحداث تعديلات في مجرى نهر معين أو إعاقة اندفاع مياهه، أو استغلال مياهه بطريقة تعسفية مما يؤدي إلى الإضرار بدولة مجاورة أو الحيلولة دون انتفاعها بمياه النهر بشكل ملائم.

وتجدر الإشارة إلى أن منظمة الأمم المتحدة قد اهتمت بمسألة استغلال الأنهار الدولية في الأغراض غير الملاحية فوضعت الاتفاقية الخاصة بقانون استخدام المجاري المائية في الأغراض غير الملاحية لعام ١٩٩٧ والتي تضمنت العديد من القواعد القانونية الاتفاقية ذات الصلة، ومنها أنه يقصد بالمجرى المائي الدولي أي مجرى مائي تقع أجزاؤه في دول مختلفة^(٨٤).

^{٨٣} - إن ما يعد معقولاً وعادلاً يتم تحديده على ضوء العناصر المنتجة في كل حالة على حدة، وذلك بأن يؤخذ في الحسبان الأمور التالية: جغرافية حوض النهر، وعنصره المائي Hydrology، والمناخ، والاستخدام السابق والحالي للمياه، والحاجات الاقتصادية والاجتماعية لكل دولة، وعدد السكان، ومدى وجود موارد أخرى، وتجنب فقدان غير ضروري للمياه.

^{٨٤} - راجع المادة ٢ من الاتفاقية.

وتتفنع دول المجرى المائي كل في إقليمها بالمجرى المائي الدولي بطريقة منصفة ومعقولة، مع مراعاة مصالح دول المجرى المائي المعنية على نحو يتفق مع توفير الحماية الكافية للمجرى^(٨٥).

وتتخذ دول المجرى المائي عند الانتفاع بالمجرى داخل أراضيها كل التدابير المناسبة للحيلولة دون التسبب في ضرر ذي شأن لدول المجرى المائي الأخرى.

وتتعاون دول المجرى المائي على أساس المساواة في السيادة والسلامة الإقليمية والفائدة المتبادلة وحسن النية من أجل تحقيق الانتفاع الأمثل من المجرى المائي الدولي وتوفير الحماية الكافية له^(٨٦).

ثالثاً- مشكلة نهري دجلة والفرات:

يعد نهرا دجلة والفرات من الأنهار الدولية وفقاً للمعيار الجغرافي كونهما من الأنهار المشتركة بين سوريا وتركيا والعراق^(٨٧).

لم تكن هناك مشكلة قانونية تثار حول استخدام واستغلال نهري دجلة والفرات، قبل عام ١٩٢٠، بسبب وقوع النهرين من منبعهما حتى مصبهما تحت سيادة الدولة العثمانية. ولكن بعد استقلال سورية والعراق، اختصت تركيا بالمجرى الأعلى للفرات وسورية بالمجرى الأوسط والعراق بالمجرى الأسفل.

^{٨٥} -راجع المادة ٥ من الاتفاقية.

^{٨٦} - راجع المادة ٨ من الاتفاقية.

^{٨٧} -وينبع نهر الفرات ومعظم روافده من أعالي هضبة أرمينيا شرق الأناضول في الأراضي التركية التي كانت حتى عام ١٩٣٦/جزءاً من أراضي سوريا الطبيعية. يبلغ طول نهر الفرات /٢٣٣٠/ كم، منها /٤٤٢/ كم في تركيا و/٦٧٥/ كم في سوريا و /١٢١٣/ كم في العراق وتبلغ مساحة حوض الفرات في سوريا /٤٤٠/ كم. يدخل نهر الفرات الأراضي السورية عند مدينة جرابلس ويلتقي في سوريا رافديه (قويق والجقجق)، ويغذي بحيرة الأسد عند مدينة الطبقة. يمر بعدها بمحافظة الرقة، وبعد ذلك يلتقي في الشمال رافدين هما (البلخ والخابور)، يدخل بعدها في محافظة دير الزور، ثم يدخل العراق عند قرية البوكمال. ويتابع سيره ليتوحد مع نهر دجلة عند القرنة ليشكلا شط العرب.

- ينبع نهر دجلة من هضبة الأناضول شرق تركيا. ويبلغ طوله/١٧١٨/ كم ويكون هذا النهر الحدود بين تركيا وسوريا لمسافة/٤٤/ كم، وترفده عدة أنهار في العراق أهمها الزاب الكبير والزاب الصغير والعظيم وديالى، ويلتقي مع الفرات عند القرنة في العراق ليصبا بعدها في شط العرب.

وبعد أن كان الفرات ودجلة نهرين وطنيين تركيين أصبحا دوليين، وأصبح استغلالهما يخضع لاختصاص الدول الثلاث، وبذلك انتقل الاختصاص من القانون الداخلي إلى القانون الدولي.

ففي الفترة الممتدة بين عامي ١٩٢٠ و ١٩٤٥ كانت سورية خاضعة للانتداب الفرنسي، والعراق خاضعاً للانتداب البريطاني، وكانت فرنسا وبريطانية تعقدان المعاهدات مع الطرف التركي، نيابة عن سورية والعراق، فعقدت معاهدات الحدود والسلام. وكانت هذه المعاهدات تشمل فقرات عن نهر الفرات إضافة إلى المعاهدات الخاصة بمياه نهر دجلة والفرات. ومن هذه المعاهدات ما يلي:

- ١- معاهدة لوزان عام ١٩٢٠ وجاء التأكيد فيها على تشكيل لجنة مشتركة بين الدول الثلاث، مهمتها معالجة المشكلات الخاصة بمياه نهر دجلة والفرات، لاسيما إذا أريد بناء منشآت هندسية في أعلى هذين النهرين.
- ٢- معاهدة لوزان بين تركيا ودول الحلفاء عام ١٩٢٣ وقد نصت صراحة على ضرورة تشكيل لجان مشتركة تركية سورية عراقية لمعالجة المشكلات الخاصة بمياه نهر دجلة والفرات. كما نصت على ضرورة اللجوء إلى التحكيم عند عدم التوصل إلى اتفاق.
- ٣- معاهدة فرنسا مع تركيا عام ١٩٢٦ وتؤكد المادة ١٣ منها على معاهدة عام ١٩٢١ حول حقوق سورية في نهر قويق، وحق حلب في الانتفاع بمياه نهر الفرات.
- ٤- معاهدة فرنسا مع تركيا عام ١٩٣٠ وتقضي بأن لسورية حقوقاً في نهر دجلة كما هو حقها في نهر الفرات.

وعندما طرحت تركيا وسورية مشاريعهما المائية لاستثمار حوض نهر الفرات، عقد الجانبان اجتماعاً في أنقرة عام ١٩٦٢ لبحث الآثار المترتبة عليها، وتدارسا استعمالات مياه الفرات، وعرض الجانب السوري مشاريعه على نهر الفرات، واتفق الجانبان على ضرورة تنسيق جهودهما لتشغيل وتعبئة خزان كيبان والطبقة.

واستمرت اللقاءات فيما بين الأطراف الثلاثة لتبادل المعلومات المائية وبحث المشكلات المتعلقة بالمياه المشتركة إلى أن تم توقيع بروتوكول التعاون الاقتصادي والفني بين سوريا وتركيا عام ١٩٨٧ والذي التزم فيه الجانب التركي بتحرير ما يزيد على ٥٠٠ م^٣/ثا وسطياً من مياه نهر الفرات. كذلك قام الخبراء السوريون بزيارة ميدانية لموقع سد أناتورك على نهر الفرات مزودين بالخرائط لتقدير النتائج المترتبة على عملية تعبئة خزان السد والآثار المترتبة على ذلك^{٨٨}.

وفي عام ١٩٩٠ اتفقت سورية والعراق على أن تكون حصة العراق هي ٥٨% من مياه نهر الفرات عند الحدود السورية التركية، وحصة سورية هي ٤٢% منها، وذلك كاتفاق مبدئي إلى أن يتم التوصل إلى اتفاق نهائي بين الدول الثلاث حول قسمة مياه نهر دجلة والفرات.

وتتلخص المشكلة المائية السورية التركية بعدة مسائل هي:

- قيام تركيا بإنشاء عدد من السدود الكبيرة على نهر الفرات دون الاتفاق مع الحكومة السورية، ومن شأن هذه السدود إنقاص الكميات المتدفقة من مياه النهر إلى سورية والعراق، الأمر الذي يؤدي إلى أضرار بالزراعة والصناعة فيهما^{٨٩}.
- التلوث في مياه نهر الفرات الوارد إلى سورية من تركيا، إذ بلغت نسبة التلوث في المياه ١٨٠٠ ملغ في اللتر.

هذا وقد أكدت الحكومة السورية موقفها من هذه المشكلة بالنقاط التالية:

- إن موضوع المياه هو موضوع لا يمكن المساس به أو التنازل عنه، وإنما يجب تسويته بالطرق الدبلوماسية وفق ما تقضي به الاتفاقيات والأعراف الدولية.
- يجب إبعاد هذه المشكلة عن التجاذبات السياسية وحصنها بالنطاق القانوني.

^{٨٨} - تجدر الإشارة إلى أن حصة سورية على مدى سبعين عاماً لم تكن تقل عن ١٠٠٠ / م^٣/ثا.

^{٨٩} - من هذه السدود سد أناتورك وسد أرقميش وسد بيرشيك.

- إن المستفيد الوحيد من توتر العلاقة السورية التركية هو العدو الإسرائيلي.
- إن سورية متمسكة باتفاق عام ١٩٨٧ الذي يعطي سورية حصة من مياه نهر الفرات لا تقل عن ٥٠٠ م^٣/ثا.
- وفي الآونة الأخيرة ظهرت رغبة صادقة لدى الدول الثلاث المتشاطئة في التوصل إلى حل نهائي حول اقتسام مياه نهر دجلة والفرات، ويبدو ذلك مما يلي:
- الاعتراف الرسمي التركي مؤخراً بالصفة الدولية لنهر دجلة والفرات^{٩٠}.
- تبادل المعلومات الهيدرولوجية (القياسات المائية) في نقاط الحدود.
- التصريحات الايجابية التي تصدر عن حكومات الأطراف الثلاثة حول تحقيق هذه الرغبة.
- ولكن حتى الآن لم يتم توقيع اتفاقية دولية بين الدول الثلاث لاقتسام مياه النهرين، ويستمر تطبيق بروتوكول عام ١٩٨٧ إلى أن توضع هذه الاتفاقية.

^{٩٠} - كانت تركيا ترى بأن لها السيادة الكاملة على نهر دجلة والفرات، وإن إنشاء السدود عليهما يجب ألا يشير أية مشكلة دولية لأن النهرين ليسا دوليين، وإنما هما نهران تركيان ولا يشكلان حدوداً بين الدول الثلاث حتى يمكن عدّهما دوليين.

الفصل الثاني

العنصر البحري

ليس ضرورياً وجود العنصر البحري كعنصر من عناصر إقليم الدولة، فالموقع الجغرافي للدولة قد يجرمها من الاتصال بالبحر، ومن أمثلة ذلك دولة التشيك والفاتيكان والمجر وأفغانستان وأرمينيا وسويسرا.

لقد ظلت البحار في نظر الشعوب قديماً (الصين والهند والعرب) طريقاً للاتصال والتجارة، لا موضعاً للسيطرة والسيادة، يمارس الملاحة فيها من يشاء، ومن يستطيع، وظل الأمر كذلك حتى أوائل القرون الوسطى، إذ تبدلت النظرة إلى البحار تبديلاً كلياً بسبب ظهور عاملين كان لهما الأثر الهام في تغيير هذه النظرة، وهما: تجارة التوابل، ومحاربة الإسلام^(٩١).

ونتيجة لهذه العوامل وبالإضافة إلى عوامل أخرى، منها-مثلاً-أن البحار التي تمتد بين إقليمين تابعين لدولة واحدة يجب أن تخضع لسيادة هذه الدولة، ووجوب القضاء على القرصنة، نشأت فكرة السيادة على البحار، من قبل أن تنشأ فكرة سيادة الدولة على الإقليم البري^(٩٢).

^{٩١} - عندما عرفت شعوب أوروبا التوابل واستدوقتها، أصبحت التجارة فيها من أكثر التجارات ربحاً. وكانت التوابل تأتي من الهند ومن الشرق عن طريق البحر إلى مصر أو إلى بلاد فارس ثم عن طريق البحر أيضاً من مصر أو من بلاد فارس إلى أوروبا. وسرعان ما قام التنافس بين الدول على هذه التجارة فبدؤوا بالتنافس من أجل السيطرة على الطرق البحرية لوصول التوابل. وهكذا أخذ البحر يلعب دوراً سياسياً من خلال محاولة الدول السيطرة عليه واخضاعاً لسيادتها. غير أن التأثير الحاسم في فكرة امتداد سيادة الدولة على البحار كان نتيجة لذيوع الشعور لدى شعوب أوروبا المسيحية بضرورة محاربة الإسلام عن طريق تنظيم حملات عسكرية عرفت باسم الحروب الصليبية. ولذلك حاول أمراء أوروبا اكتشاف طريق بحري يصل بين أوروبا والهند دون المرور بساحل البحر الأبيض المتوسط بين مصر وسوريا. وقد تبنى هذه الفكرة دوم هنري أمير البرتغال الذي لقب بالملاح، وبعد جهود مضنية في هذا المجال تمكن من اكتشاف الطريق البحري إلى الهند من رأس الرجاء الصالح.

- د. حامد سلطان: القانون الدولي العام وقت السلم. مرجع سابق، ص ٥٤٩ وما بعدها.

^{٩٢} - كما كانت بعض الدول الأوربية تدعي السيادة التامة على البحار والمحيطات. فكانت البندقية تدعي السيادة على البحر الأدرياتيكي وجنوا تدعي السيادة على بحر ليغوريا والدنمرك تدعي السيادة على بحر الشمال والبرتغال تدعي السيادة على

ويمكن القول إن السيادة على البحار أخذت مظاهرها النهائية من عدة إجراءات هي:

- المبادرة من جانب السفن الأجنبية بتقديم التحية البحرية للدول التي تمارس السيادة على البحر الذي تمر السفينة الأجنبية في مياهه.
- جباية الضرائب من السفن الأجنبية التي تمر في المياه الخاضعة لسيادة الدولة.
- قصر الصيد في البحار الخاضعة لسيادة الدولة على رعاياها وحدهم.
- مراقبة الملاحة أو منعها في البحار الخاضعة لسيادة الدولة أو التي تدعي خضوعها لسيادتها^{٩٣}.

وظلت ادعاءات الدول بالسيادة الكاملة على البحار مدة طويلة من الزمن حتى النصف الثاني من القرن السادس عشر الميلادي، إذ تطورت آنذاك فنون صناعة السفن، وبدأت الزعامات على البحار تنتقل من دولة إلى أخرى، مع تقدم وازدهار التجارة البحرية بعد اكتشاف أمريكا وطريق الهند، وكل هذه الأسباب جعلت الادعاء بممارسة السيادة الوطنية على البحر لا تتفق وروح العصر^{٩٤}.

وما أن حلّ القرن الثامن عشر حتى أصبحت الغالبية من علماء القانون الدولي تدعو إلى حرية البحار، وتتميز بين ما يخضع منها لسيادة الدولة أو لرقابتها، وما يعد بطبيعته عاماً مشتركاً بين الدول جميعاً.

المحيط الهندي كله والمحيط الأطلسي جنوب خليج مكسيكو وإسبانيا تدعي السيادة على المحيط الهادي وعلى خليج مكسيكو.

^{٩٣} - د. حامد سلطان: القانون الدولي العام وقت السلم. مرجع سابق، ص ٥٥٤.

^{٩٤} - فقد احتج السفير الإسباني لدى الملكة البريطانية إليزابيث لأن الكابتن الانكليزي دريك أبحر في المحيط الهادي دون الحصول على إذن سابق من الحكومة الإسبانية، وكان رد الملكة إليزابيث أن إسبانيا ليس لها حق انفرادي مانع فيما يتعلق بالملاحة، أو التجارة، أو الاستعمار، وأن البحر -بمقتضى قانون الشعوب- ملك مشترك للجميع ما عدا تلك الأجزاء التي يمكن حيازتها فعلاً. وختمت الملكة ردها على الاحتجاج الإسباني بأن ادعاء الاحتكار على البحار بلا سند معناها الدعوة إلى استعمال العنف.

ولقد بدأ التفكير في تنظيم الاستفادة من البحار على المستوى الدولي انطلاقاً من أساسين هما: ضرورة حماية سيادة ومصالح وسلطان الدولة الشاطئية^{٩٥}، والاهتمام بمصالح المجتمع الدولي، فقد دعت عصبة الأمم إلى عقد مؤتمر في لاهاي عام ١٩٣٠ للعمل على تدوين قانون البحار^{٩٦}.

وفي عهد الأمم المتحدة بذلت لجنة القانون الدولي التي شكلتها المنظمة لتدوين وتطوير القانون الدولي، من الجهود والدراسات العميقة حول المسائل المختلفة التي يثيرها قانون البحار إلى أن وضعت مشروعات دعي إلى مناقشتها مؤتمر دولي للأمم المتحدة عقد في جنيف عام ١٩٥٨ وأقر أربع اتفاقيات وبروتوكولاً تنظم موضوعات قانون البحار، وهذه الاتفاقيات هي:

- ١- اتفاقية المياه البحرية الإقليمية والمنطقة المجاورة^{٩٧}.
 - ٢- اتفاقية أعالي البحار^{٩٨}.
 - ٣- اتفاقية الصيد وصيانة الموارد الحية بأعالي البحار^{٩٩}.
 - ٤- اتفاقية الامتداد القاري^{١٠٠}.
 - ٥- بروتوكول للتوقيع الاختياري فيما يتعلق بالتسوية الإجبارية للمنازعات.
- وتشكل هذه الاتفاقيات عنصراً هاماً في قانون البحار الحالي، وتعد في حد ذاتها نتاج قرون من التطور التدريجي، ولكن نظراً لأن هذه الاتفاقيات لم تحسم كثيراً من

^{٩٥} - ترجع أهمية البحار والمحيطات إلى اعتبارات اقتصادية وسياسية لا تخفى، وحسبنا أن نشير إلى أن مساحات البحار والمحيطات تشكل حوالي ٧٣% من مجموع مساحة الكرة الأرضية، وتمثل الثروات المعدنية الكامنة في باطن المحيطات نسبة ذات شأن كبير.

^{٩٦} - راجع المحاولات المتعددة لتقنين قانون البحار في: د. أحمد أبو الوفا: القانون الدولي للبحار، على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية ١٩٨٢، مرجع سابق، ص ١٩ وما بعدها.

^{٩٧} - فقد أصبحت نافذة عام ١٩٦٤.

^{٩٨} - فقد أصبحت نافذة عام ١٩٦٢.

^{٩٩} - فقد أصبحت نافذة عام ١٩٦٦.

^{١٠٠} - فقد أصبحت نافذة عام ١٩٦٤.

القضايا الهامة، ولأنه في الوقت ذاته طرأت خلال السنوات التالية لإبرامها عوامل عديدة جديدة، من أهمها التقدم العلمي السريع، وحصول دول كثيرة على استقلالها، والتي لم يكن لها رأي عند وضع هذه الاتفاقيات، والإصرار المتزايد من جانب دول كثيرة على الأهمية الاقتصادية لمواردها الشاطئية والقريبة من شواطئها، والمنازعات العديدة بين الدول حول مدى حقوق رعاياها في الصيد، لكل ذلك أجمعت الدول على ضرورة مراجعة التنظيم القانوني للبحار.

واهتمت بهذا الموضوع الأمم المتحدة وشكلت لجنة خاصة دائمة عام ١٩٦٨ هي لجنة الاستخدامات السلمية لقاع البحر وذلك لدراسة الاستخدامات السلمية لحوض البحر وقاع المحيط خارج حدود الولايات القومية. وسرعان ما وسعت اللجنة من اختصاصاتها بأن مدتها إلى دراسة موضوعات قانون البحر كافة للترابط الوثيق فيما بينها، وعلى أساس دراساتها دعي إلى عقد مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحر الذي بدأ في عقد دوراته منذ نهاية عام ١٩٧٣. وتوالت اجتماعاته بعد ذلك حتى ٣٠/٤/١٩٨٢ حيث تم إقرار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

وتنقسم البحار من حيث نظامها القانوني إلى ستة أجزاء هي: البحر الإقليمي، والمنطقة المتاخمة، والمنطقة الاقتصادية الخالصة، والجرف القاري، وأعالي البحار، ومنطقة التراث المشترك للإنسانية، وستتولى دراسة هذه الأجزاء تباعاً.

المبحث الأول

البحر الإقليمي

البحر الإقليمي The territorial sea هو منطقة بحرية تالية للإقليم البري والمياه الداخلية للدولة الساحلية وممتدة نحو أعالي البحار^(١٠١). ويعد خضوع المياه المجاورة لإقليم

^{١٠١} - يطلق البعض على هذه المساحة من البحر اصطلاح المياه الإقليمية، بيد أن هذه التسمية قد توقع بالغلط، لأن البعض يستعملها بمعنى يشمل في الوقت نفسه المياه الداخلية والبحر الإقليمي، مع أنه يختلف النظام القانوني للمياه الداخلية كما بينا سابقاً عن نظام البحر الإقليمي كما سنبين الآن.

الدولة لسيادتها، فكرة قديمة، وسندها أن لكل دولة بحرية تجاه سواحلها مصالح حيوية يجب أن تتولى حمايتها ضد الأخطار التي تتعرض لها من جهة البحر.

وتعد السواحل منطقة هجوم محتمل يجب أن تجهز بوسائل دفاع دائمة، ولا يكون هذا الدفاع فعالاً إلا إذا سيطرت الدولة على مسافة معينة من المياه الملاصقة لسواحلها^(١٠٢).

ففكرة البحر الإقليمي إذن هي بمثابة تأمين للدولة من عدة نواح هي: تأمين للدفاع عن حدودها الساحلية، وتأمين للملاحة تجاه موانئها، وتأمين لمصالحها الاقتصادية، وتأمين للصحة العامة في إقليمها، وهذا ما يفسر رغبة كل دولة بحرية في السيطرة على أكبر جزء ممكن من المياه المجاورة لإقليمها وإخضاعها لسيادتها وسلطانها^(١٠٣).

وتوصل مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحر الذي عقد في جنيف عام ١٩٥٨ إلى وضع اتفاقية عامة بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة مبينة نظامه القانوني من حيث كيفية تحديده ومدى سلطات دولة الشاطئ عليه ونظام معاملة السفن الأجنبية فيه. ثم أوردت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار تنظيمًا للوضع القانوني للبحر الإقليمي وذلك في الجزء الثاني من أحكامها على التفصيل التالي^(١٠٤):

أولاً- النظام القانوني للبحر الإقليمي:

يتميز الوضع القانوني للبحر الإقليمي بما يلي:

١- سيادة الدولة الساحلية على البحر الإقليمي:

إن للدولة الساحلية حقوقاً على بحرها الإقليمي اقتضتها اعتبارات المحافظة على مصالحها الحيوية.

^{١٠٢} - وليست هذه السيطرة على البحر الإقليمي ضرورة عسكرية فحسب، وإنما هي ضرورة اقتصادية وصحية: فهي أمر ضروري اقتصادياً لمراقبة أعمال التهريب ومنعها وللمحافظة على مصالح السكان الذين يعيشون من الصيد على الساحل، وهي أمر ضروري صحياً لمنع اقتراب السفن الموبوءة أو التي يخشى منها على الصحة العامة من الاتصال بشواطئ الدولة تجنباً لانتقال العدوى منها إلى الإقليم. د. علي صادق أبو هيف: القانون الدولي العام. مرجع سابق، ص ٣٤٧.

^{١٠٣} - د. علي صادق أبو هيف: القانون الدولي العام. مرجع سابق، ص ٣٤٨.

^{١٠٤} - المواد من ٢ إلى ٣٢.

فالبحر الإقليمي يخضع لسيادة الدولة الساحلية، وتمتد هذه السيادة لتشمل المجال الجوي الموجود فوق البحر الإقليمي وكذلك قاعه وباطن تربته.

ومعنى هذا أن للدولة الشاطئية حق مباشرة اختصاصها العام على بحرها الإقليمي، إذ تباشر استغلال الثروات الطبيعية الحية وغير الحية الموجودة به، وحق تنظيم الطيران فوقه. ولا يحد من هذه السيادة سوى قيد وحيد هو كفالة المرور البريء لسفن الدول الأجنبية وهذا القيد خاص بولاية الدولة على بحرها الإقليمي دون ولايتها على مياهها الداخلية كما بينا سابقاً، وقد نصت على ذلك المادة الثانية من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ إذ جاء فيها ما يلي: ((تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية أو مياهها الأرخبيلية، إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي، وتمتد هذه السيادة إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي وكذلك إلى قاعه وباطن أرضه، وتمارس السيادة على البحر الإقليمي رهناً بمراعاة أحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي)).

٢- حق المرور البريء في البحر الإقليمي (قواعد تنطبق على جميع السفن):

تسهيلاً لحركة الملاحة الدولية، وعلى الرغم من أن ذلك يمثل قيداً على سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي، استقرت العادة على تمتع سفن كل الدول، شاطئية أو غير شاطئية، بحق المرور عبر البحر الإقليمي^(١٠٥).

ونظمت الاتفاقية المرور البريء من حيث غرضه، وكيفيته وشروطه، والتي يجب أن تلتزم بها السفن عند استعمال هذا الحق.

أ- غرض المرور:

يتمثل الغرض من المرور البريء خلال البحر الإقليمي في^(١٠٦):

^{١٠٥} - تنص المادة ٥ من قانون المياه الداخلية والإقليمية السوري على ما يلي: يعد البحر الإقليمي للجمهورية العربية السورية والفضاء الجوي الذي يعلوه وقاعه وباطن أرضه خاضعاً للسيادة السورية مع احترام أحكام القانون الدولي في شأن المرور البريء.

^{١٠٦} - المادة ١٨ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

- اجتياز هذا البحر دون دخول المياه الداخلية أو التوقف في مرسى أو في مرفق مينائي يقع خارج المياه الداخلية.
- أو التوجه إلى المياه الداخلية أو منها أو التوقف في أحد هذه المراسي أو المرافق المينائية ومغادرته.

ب- كيفية المرور البريء خلال البحر الإقليمي^(١٠٧):

يجب أن يكون المرور متواصلاً وسريعاً، ومع هذا فإن المرور يشتمل على التوقف والرسو، ولكن فقط بقدر ما يكون هذا التوقف والرسو من مقتضيات الملاحة العادية، أو حين يكونان لغرض تقديم المساعدة إلى أشخاص أو سفن أو طائرات في خطر أو شدة،

١٠٧ - تنص المادة ٦ من قانون المياه الداخلية والإقليمية السوري على ما يلي:

أ- المرور البريء: يعني الملاحة عبر البحر الإقليمي التي لا تهدد سلم وأمن الجمهورية العربية السورية والنظام فيها والتي تتم وفقاً لأحكام هذا القانون وقواعد القانون الدولي.

ب- ويكون المرور البريء سريعاً ومتواصلاً ولا يشتمل على التوقف والرسو إلا بقدر ما يكون ذلك متصلاً بالملاحة العادية أو حين تستلزمه قوة قاهرة أو حالة خطر شديد أو عندما يكون لغرض تقديم المساعدة إلى أشخاص أو سفن أو طائرات في حالة خطر أو شدة.

المادة ٧- يعد مرور سفينة أجنبية عبر البحر الإقليمي مهدداً للسلم في الجمهورية العربية السورية أو أمنها أو نظامها إذا قامت السفينة أثناء وجودها في هذا البحر بأي من الأنشطة الآتية:

- أ- التهديد بالقوة أو استعمالها ضد سيادة الجمهورية العربية السورية أو استقلالها السياسي أو سلامتها الإقليمية.
- ب- المناورة أو التدريب بالأسلحة من أي نوع.
- ت- الدعاية التي تمس بالقدرة الدفاعية للجمهورية العربية السورية أو أمنها.
- ث- تحميل أي طائرة أو تمكينها من الإقلاع منها أو الهبوط عليها.
- ج- إطلاق أي جهاز حربي أو إنزاله أو تحميله.
- ح- جمع أي معلومات تضر بدفاع الجمهورية العربية السورية أو أمنها.
- خ- تحميل أو إنزال أي شخص أو عملة أو بضاعة خلافاً للقوانين والأنظمة السورية الجمركية أو المالية أو المتعلقة بالهجرة أو بالصحة.
- د- الصيد البحري خلافاً للقوانين والأنظمة السورية.
- ذ- أي بحث أو مسح.
- ر- أي عمل من أعمال التلويث المقصود للبيئة البحرية.
- ز- التدخل في عمل أي من شبكات المواصلات أو المرافق أو المنشآت الأخرى للجمهورية العربية السورية.
- س- الطوفان أو الدوران.
- ش- أي نشاط آخر ليس له علاقة مباشرة بمعنى المرور.

ويلاحظ أنه يجب على الغواصات والمركبات الغاطسة أن تبهر في البحر الإقليمي على السطح رافعة علمها^(١٠٨). وعلى السفن التي تعمل بالطاقة النووية أو تلك التي تحمل مواد نووية أو خطرة أن تراعى خلال عبورها البحر الإقليمي التدابير الوقائية الخاصة المقررة وفقاً للاتفاقات الدولية^(١٠٩).

ج- شروط المرور البريء:

- يكون المرور بريئاً ما دام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها. ويعد مرور سفينة أجنبية ضاراً بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها إذا قامت السفينة أثناء وجودها في البحر الإقليمي بأي من الأنشطة التالية^(١١٠):
- التهديد بالقوة أو استعمال القوة ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي أو أية صورة أخرى فيها انتهاك لمبادئ وميثاق الأمم المتحدة.
 - مناورة أو تدريب بأسلحة من أي نوع من شأنه تهديد سلامتها وأمنها.
 - عمل يهدف إلى جمع معلومات تضر بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها.
 - عمل عدائي يهدف إلى المساس بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها.
 - إطلاق أية طائرة أو إنزالها أو تحميلها.
 - إطلاق أي جهاز عسكري أو إنزاله أو تحميله.

^{١٠٨} - راجع المادة ٢٠ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

^{١٠٩} - راجع المادة ٢٣ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. والمادة ٦ من قانون المياه الداخلية والإقليمية السوري التي تنص على ما يلي:

أ- لا تتمتع السفينة الأجنبية الحربية أو ذات الطبيعة الخطرة أو الغواصة أو المركبات الغاطسة الأخرى بحق المرور البريء إلا بعد الحصول على موافقة وزارة الدفاع وعلى أن تتوفر فيها الشروط والمعايير والاحتياطات كافة المعمول بها دولياً.

ب- يجب على الغواصات والمركبات الغاطسة الأخرى حين مرورها في البحر الإقليمي أن تطفو على سطح الماء وأن ترفع علمها.

ج- يقصد بالسفينة ذات الطبيعة الخطرة المشار إليها في الفقرة أ السفينة التي تسير بالطاقة النووية أو تحمل مواد خطرة على البيئة أو يمس الأمن القومي.

^{١١٠} - راجع المادة ١٩ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

- تحميل أو إنزال أي بضائع أو أموال أو أشخاص خلافاً لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة.
- عمل من أعمال التلوث العمدي والخطير يخالف هذه الاتفاقية.
- أي نشاط من أنشطة صيد السمك.
- القيام بأنشطة بحث أو مسح.
- أي فعل يهدف إلى اضطراب عمل أي من شبكات الاتصال أو من الأجهزة أو المنشآت الأخرى للدول الساحلية.
- أي نشاط آخر ليس له علاقة مباشرة بالمرور.
- د- حقوق الدولة الساحلية:**
- تنظيم المرور البريء في البحر الإقليمي:
لا يشكل المرور البريء قيلاً على سيادة الدولة الشاطئية يجردها من أية سلطة أو اختصاص تجاهه، ذلك أن سيادتها دائمة على بحرها الإقليمي، وبالتالي يكون لها وضع تنظيم للمرور فيه، وهكذا فللدولة الساحلية أن تعتمد، قوانين وأنظمة بشأن المرور البريء عبر البحر الإقليمي، تتناول الأمور التالية كلها أو بعضها^{١١١}:
- سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري.
- حماية وسائل تيسير الملاحة والتسهيلات الملاحية وغير ذلك من المرافق أو المنشآت.
- حماية الكابلات وخطوط الأنابيب.
- حفظ الموارد الحية للبحر.
- منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بمصائد الأسماك.
- المحافظة على بيئة الدولة الساحلية ومنع تلوثها وخفضه والسيطرة عليه.
- البحث العلمي البحري وأعمال البحث الهيدروغرافي.

^{١١١} -راجع المادة ٢١ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

- منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة.

وعلى السفن التي تمارس حق المرور البريء أن تمتثل لتلك القوانين والأنظمة وكذلك جميع الأنظمة الدولية المقبولة عموماً بشأن منع المصادمات في البحر.

- تعيين ممرات بحرية لممارسة حق المرور البريء:

نتيجة خضوع البحر الإقليمي لسيادة الدولة الشاطئية، يبدو أن هذه الدولة هي الأقدر على معرفة أهم طرق تحقيق سلامة وأمن المرور في بحرها الإقليمي، ولذلك قررت الاتفاقية لها حق تعيين الممرات التي يمكن أن تسلكها السفن عند ممارستها حق المرور البريء^(١١٢).

ويلاحظ أن ممارسة الدولة الساحلية لهذا الحق تقتضي أن تأخذ بعين الاعتبار عند تحديد الممرات المذكورة ما يلي:

- توصيات المنظمة الدولية.

- أي قنوات تستخدم عادة للملاحة الدولية.

- الخصائص المميزة لبعض السفن والقنوات.

- كثافة المرور.

- منع أي إخلال بشروط المرور البريء:

يجب على السفن، عند ممارستها حق المرور البريء، أن تمتثل لجميع القوانين والأنظمة التي تقرها الدولة الساحلية وكذلك القواعد الدولية المطبقة في هذا المجال.

^{١١٢} - راجع نص المادة (٢٢) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي تقول:

١- للدولة الساحلية، كلما اقتضت ذلك سلامة الملاحة، أن تفرض على السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء خلال بحرها الإقليمي استخدام الممرات البحرية وإتباع نظم تقسيم حركة المرور التي قد تعينها أو تقرها لتنظيم مرور السفن.

٢- ويجوز بصفة خاصة أن يفرض على الناقلات والسفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد والمنتجات ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية أن تقصر مرورها على تلك الممرات البحرية.

ونتيجة لذلك، يكون للدولة الساحلية أن تتخذ في بحرها الإقليمي الخطوات اللازمة لمنع أي مرور لا يكون بريئاً، كذلك بالنسبة للسفن المتوجهة إلى المياه الداخلية أو التي تريد الرسو في مرفق مينائي خارج المياه الداخلية، وللدولة الساحلية أن تتخذ الخطوات اللازمة لمنع أي خرق للشروط التي يخضع لها دخول تلك السفن إلى المياه الداخلية أو توقفها في الموانئ^{١١٣}.

- وقف المرور البريء:

يسمح للدولة الشاطئية وقف العمل بالمرور البريء إذا تحققت شروط معينة نصت عليها المادة ٢٥ من الاتفاقية، وهي:

- أن يكون الوقف مؤقتاً، فالوقف الدائم محظور لأنه يعيق حركة الملاحة الدولية.
 - ألا يكون هناك تمييز بين السفن الأجنبية من حيث تطبيق الوقف سواء أكان التمييز فعلياً أم قانونياً.
 - ألا يشمل الوقف كل البحر الإقليمي، وإنما يمتد إلى قطاعات معينة تحددها الدولة الشاطئية.
 - أن تملي الوقف ضرورات تتعلق بأمن الدولة الساحلية.
 - ضرورة الإعلان عن الوقف بالطرق المناسبة.
- #### هـ- واجبات الدولة الساحلية:

هناك واجبات ملقاة على عاتق الدولة الساحلية، وهي:

- عدم تحصيل رسم على المرور البريء في البحر الإقليمي.
- الالتزام بعدم إعاقة المرور البريء في البحر الإقليمي بأي إجراء كان.
- الالتزام بعدم التمييز في المعاملة بين الدول.
- الإعلان عن أماكن الخطر عند المرور في البحر الإقليمي.

^{١١٣} - راجع نص المادة (٢٥) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

و- الاختصاص القضائي الجنائي والمدني على السفن الأجنبية في البحر الإقليمي:

يختلف مدى الولاية التي يمكن أن تمارسها الدولة الساحلية على السفن الأجنبية التي تعبر بحرها الإقليمي عبوراً بريئاً بحسب ما إذا كانت السفينة مدنية أو حربية.

- الولاية الجنائية للدولة الساحلية على السفن الأجنبية المدنية (السفن التجارية أو التي تستخدم لأغراض تجارية):

قد ترتكب على ظهر السفينة المارة مروراً بريئاً بعض الجرائم، عندئذ يجوز معاقبة مرتكبي الجريمة وإجراء التحقيق فيها بشروط محددة هي:

- أن يكون للجريمة أثراً تمس الدولة الساحلية بشكل مباشر (كما إذا ارتكبت الجريمة في المياه الداخلية للدولة الساحلية، أو أن ترتكب الجريمة على ظهر السفينة أثناء مرورها بالبحر الإقليمي) ، أو يطلب ريان السفينة أو القنصل مساعدة السلطات الساحلية، أو يكون تدخل السلطات الساحلية لازماً لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد الأخرى التي تؤثر على العقل.

- الولاية المدنية للدولة الساحلية على السفن الأجنبية المدنية:

يمكن ممارسة هذه الولاية في حالتين، هما:

- إذا كان التزام السفينة المدني ناشئاً عن تعاقدات أو تصرفات أجرتها السفينة الأجنبية أثناء أو من أجل مرورها في المياه الإقليمية.

- أن ينص القانون الوطني للدولة الساحلية على إجراءات يجب اتخاذها ضد السفينة الأجنبية التي تتوقف في البحر الإقليمي أو التي تمر في البحر الإقليمي بعد مغادرتها للمياه الداخلية.

- الاختصاص تجاه السفن الحربية أو الحكومية غير التجارية:

تتمتع السفن الحربية أو الحكومية غير التجارية بالحصانة أثناء مرورها بالبحر الإقليمي للدولة الساحلية. وإذا أخلت هذه السفن بأمن الميناء أو انتهكت قوانين الدولة

الساحلية فما على الأخيرة سوى أن تطلب منها مغادرة المياه الإقليمية فوراً، وتحمل دولة علم السفينة المسؤولية الدولية عن أية خسارة أو ضرر يلحق الدولة الساحلية.

ويتضح مما تقدم أن اختصاصات وسلطات الدولة على بحرها الإقليمي هي اختصاصات واسعة نظراً لخضوعه لسيادتها ولقربه الشديد من شواطئها، ولذلك فهو لا يختلف عن الإقليم البري من حيث مدى وطبيعة ممارسة الاختصاصات عليه.

ثانياً- كيفية تحديد البحر الإقليمي:

بينما سبق أن كل دولة ساحلية تملك السيادة على بحرها الإقليمي في الحدود التي استقرت في العرف والاتفاقيات الدولية، ولذلك نجد لزماً علينا أن نبحث في تحديد الخط الذي يبدأ عنده قياس البحر الإقليمي، لأن ما يقع داخل هذا الخط يعد ضمن المياه الداخلية، وما يقع خارجه يدخل في البحر الإقليمي حتى نهاية اتساع هذا البحر^(١١٤).

١- امتداد البحر الإقليمي:

وضع العالم الهولندي بينكر شوكر مؤلفاً عن البحار استكمل به ما بدأه سلفه غروسيوس^(١١٥). وفيه حدد معياراً لقياس مسافة البحر الإقليمي، وهو المدى الذي تصل إليه قذيفة المدفع المنصوب على الشاطئ. وعدّ سلطان الدولة ينتهي حيث تنتهي قوة سلاحها.

وجاء بعده عالم ايطالي (جالباني) حدد المدى الذي تبلغه قذيفة المدفع بثلاثة أميال بحرية، غير أن التقدم الهائل في الصناعات الحربية جعل من الصعب الاعتماد على هذه المسافة، وبقي موضوع امتداد البحر الإقليمي من الموضوعات الخلافية بين الدول، فكل دولة تحدد المسافة بما يتفق مع مصالحها العسكرية والاقتصادية^(١١٦).

^{١١٤} - د. محمد حافظ غانم: مبادئ القانون الدولي العام. مرجع سابق، ص ٤١٤.

^{١١٥} - لقد وضع غروسيوس كتابه عن حرية البحار الذي ترك فيه تحديد معيار قياس البحر الإقليمي لعرف كل دولة. راجع ذلك في:

د. حامد سلطان: القانون الدولي العام وقت السلم. مرجع سابق، ص ٥٦١ وما بعدها.

^{١١٦} - بعض الدول الكبرى مثل الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا وفرنسا وهولندا أخذت بقاعدة ثلاثة أميال بحرية والبعض الآخر أخذ بقاعدة الأنثى عشر ميلاً مثل الاتحاد السوفيتي وكولومبيا والمكسيك.

وحاولت منظمة الأمم المتحدة أن تضع حداً لهذا الخلاف من خلال تكليف لجنة القانون الدولي دراسة الموضوع، وفي عام ١٩٥٦ قدمت اللجنة مشروع اتفاقية اعترفت فيها بما يلي:

- أن العرف الدولي ليس موحداً فيما يتعلق بتحديد امتداد البحر الإقليمي.
 - وأن القانون الدولي لا يسمح بامتداد هذا البحر إلى أكثر من ١٢ ميلاً بحرياً.
 - وأن دولاً كثيرة حددت امتداداً يزيد على الثلاثة أميال دون اعتراف من الدول التي تمتد بحرهما الإقليمي إلى أبعد من ذلك.
 - وأن امتداد هذا البحر يجب أن يقرر في مؤتمر دولي.
- وعقد مؤتمر جنيف للبحار في عامي ١٩٥٨-١٩٦٠ ولم يتوصل إلى اتفاق بشأن اتساع البحر الإقليمي، نظراً لاختلاف الآراء وعدم الاتفاق على قاعدة معينة يمكن أن توفق بين الاتجاهات المختلفة للدول.
- ولكن المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار، أثمر عن اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ أنهى فيها كل جدل وخلاف بشأن هذه القاعدة آخذاً بقاعدة الاثنى عشر ميلاً لتحديد اتساع عرض البحر الإقليمي، وذلك في المادة الثالثة من الاتفاقية التي جاء فيها أن لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرهما الإقليمي بمسافة لا تتجاوز ١٢ ميلاً بحرياً تبتدئ من خطوط الأساس المقررة وفقاً لهذه الاتفاقية^(١١٧).
- وإذا كانت قاعدة الاثنى عشر ميلاً هي القاعدة العامة الموحدة الواجبة الإلتباع، إلا أنه يمكن تغيير هذه المسافة زيادة أو نقصاناً في الحالات التالية^(١١٨):

^{١١٧} - راجع المادة ٤ من قانون تنظيم الملاحة السوري التي تحدد عرض البحر الإقليمي بقولها: يمتد البحر الإقليمي للجمهورية العربية السورية باتجاه البحر اثني عشر ميلاً بحرياً مقاسة من خطوط الأساس المعرفة في هذا القانون. وتجدر الإشارة إلى أن قانون العقوبات السوري لعام ١٩٤٩ قد حدد عرض البحر الإقليمي بعشرين كيلو متراً بدءاً من الشاطئ. راجع المادة ١٧ منه.

^{١١٨} - د. أحمد أبو الوفا: القانون الدولي للبحار، على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية ١٩٨٢، مرجع سابق، ص ٢١٢ وما بعدها.

- الحالة التي يزيد فيها عرض البحر الإقليمي عن اثني عشر ميلاً، وهي حالة المراسي التي توجد كلياً أو جزئياً فيما وراء الحد الخارجي للبحر الإقليمي (فيما وراء الاثني عشر ميلاً) فتعد في هذه الحالة جزءاً منه^{١١٩}.

- الحالة التي يقل فيها عرض البحر الإقليمي عن اثني عشر ميلاً، وهي حالة الدولتين المتقابلتين أو المتجاورتين، إذ يجب أن تكون المياه البحرية الموجودة بينهما ٢٤ ميلاً أو أكثر، وأما إذا كانت أقل من ذلك فالقاعدة هي إتباع خط الوسط (قسمة المسافة بالتساوي بين الدولتين) إلا في حالة وجود اتفاق بين الطرفين على خلاف ذلك وحالة وجود سند تاريخي أو ظروف خاصة تقتضي تعيين الحدود البحرية بطريقة أخرى.

٢- قياس عرض البحر الإقليمي:

يثار التساؤل لمعرفة الحد الذي يبدأ منه خط الأساس لقياس عرض البحر الإقليمي، أي قياس عرض المياه التي تدخل في نطاق البحر الإقليمي؟ وهنا أثارت هذه المسألة، قبل عام ١٩٥٨، خلافاً فقهيّاً تسنى لمحكمة العدل الدولية أن تفصل فيه في عام ١٩٥١ وهي تنظر في النزاع بين بريطانيا والنرويج حول تحديد مصائد كل منهما في بحرهما الإقليمي^(١٢٠).

واستندت اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ إلى حكم المحكمة مبينة كيف يقاس عرض البحر الإقليمي، ومقننة العرف السائد، وذلك في المادة الثالثة منها، وجاءت اتفاقية قانون البحار تكرر ذلك وتشير إلى جميع الاحتمالات المتعلقة بالظروف الطبيعية أو الإنشائية القائمة في الدول الساحلية والتي يمكن أن تؤثر في تحديد عرض البحر الإقليمي.

^{١١٩} - المادة ١٢ من الاتفاقية.

^{١٢٠} - وتتلخص وقائع النزاع في أن النرويج صادرت سفينة صيد بريطانية في منطقة بحرية تقع شمال النرويج تدعي السيادة عليها على اعتبار أنها تدخل في بحرهما الإقليمي. وكانت المياه محل النزاع تبعد عن شاطئ النرويج بأكثر من أربعة أميال (وهو اتساع البحر الإقليمي وفقاً للتشريع النرويجي آنذاك)، ومن ثم اعتبرتها بريطانيا من أعالي البحار. أما النرويج فدافعت عن وجهة نظرها بأنها تقيس بحرهما الإقليمي في هذه المنطقة من خطوط مستقيمة تبعد عن الشاطئ نظراً لكثرة تعرجات الشاطئ ومنحنياته العميقة، وأن المنطقة المتنازع عليها تدخل في بحرهما الإقليمي وفقاً لهذا القياس.

وحددت اتفاقية جنيف المعيار العام الذي يستخدم لتحديد قياس هذا البحر فجعلته يبدأ من آخر نقطة تنحسر عنها المياه عن الساحل في حالة الجزر الممتد على طول الساحل والذي يتبع تعرجاته وانحناءاته^(١٢١)، ووضعت إلى جانب هذا المعيار العام معياراً احتياطياً يلاءم الدول التي تتميز سواحلها بالتعاريج والنتوءات، فدعت إلى مد خطوط مستقيمة ترسم من نقاط على الساحل أو مجاورة له إلى نقاط أخرى تقع على الساحل أو تكون مجاورة له، واعتبار هذه الخطوط خط الأساس الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي^(١٢٢)، ويجب ألا ينحرف رسم خطوط الأساس المستقيمة انحرافاً كبيراً عن الاتجاه العام للساحل.

وينطبق هذا المعيار الاحتياطي أيضاً على الدول التي تملك قرب سواحلها جزراً وصخوراً بارزة، وأرادت الدولة إتباع هذا المعيار لضرورات اقتصادية يؤيدها الاستعمال الطويل^(١٢٣).

وتنبهت الاتفاقية إلى مسألة أخرى مهمة، فقررت أنه يجب ألا يؤدي إتباع معيار الخط المستقيم (باعتباره خطأ أساسياً لقياس امتداد البحر الإقليمي) إلى عزل البحر الإقليمي لدولة أخرى عن البحر العالي^(١٢٤).

ولم تخرج اتفاقية قانون البحار عن هذه القواعد التي رسمتها محكمة العدل الدولية واعتمدتها اتفاقية جنيف للعام ١٩٥٨.

ولا بد هنا من الإشارة إلى الملاحظات التالية:

– يفرّق بعض الفقهاء بين خطوط الأساس العادية Normal Baselines في قياس البحر الإقليمي وخطوط الأساس المستقيمة Straight Baseline على أساس أن

^{١٢١} – وهو ما أخذت به اتفاقية قانون البحار في المادة الخامسة منها.

^{١٢٢} – راجع المادة ٧ من اتفاقية قانون البحار والمادة ٤ من اتفاقية ١٩٥٨.

^{١٢٣} – المادة الرابعة من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨.

^{١٢٤} – راجع المادة ٣/٧ من اتفاقية قانون البحار والمادة ٢/٤ من اتفاقية ١٩٥٨.

- الأولى هي خطوط برية يتم رسمها على الشاطئ بينما الثانية هي خطوط بحرية يتم رسمها عبر المياه^(١٢٥).
- إذا كان هناك نهر يصب مباشرة في البحر فيكون خط الأساس خطاً مستقيماً عبر مصب النهر بين نقطتين على حد أدنى الجزر على ضفتيه^(١٢٦).
- لقد بينت اتفاقية قانون البحار كيفية قياس البحر الإقليمي في الخلجان أساساً باستخدام طريقة الخط المستقيم^(١٢٧).
- جواز الجمع بين أكثر من طريقة لرسم خطوط الأساس، ذلك أن الظروف البنيوية والتكوينية- الجغرافية- لشواطئ الدولة لا تسير على وتيرة واحدة، الأمر الذي قد يستدعي استخدام أكثر من طريقة لرسم خط الأساس الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي للدولة الشاطئية^(١٢٨).
- عند وجود خليج تقع شواطئه بأكملها في إقليم دولة واحدة، فإن خط الأساس لقياس البحر الإقليمي هو الخط الذي يصل بين نقاط انحسار الجزر عند رأسي الخليج إذا كان اتساع فتحته لا يتجاوز ٢٤ ميلاً بحرياً، أما إذا تجاوز الاتساع هذه المسافة فيمتد خط بين أضيق نقطتين في الخليج تكون المسافة بينهما ٢٤ ميلاً بحرياً^(١٢٩).
- في حالة وجود ميناء يبدأ خط الأساس من النقاط التي تعد أبعد أجزاء المنشآت المرفئية الدائمة التي تشكل جزءاً أصيلاً من نظام الميناء، ولا تعد المنشآت المقامة في عرض البحر والجزر الاصطناعية من المنشآت المرفئية الدائمة. وتدخل في حدود البحر الإقليمي المراسي التي تستخدم عادة لتحميل السفن وتفرغها ورسوها والتي تكون لولا ذلك واقعة كلياً أو جزئياً خارج الحد الخارجي للبحر الإقليمي^(١٣٠).

^{١٢٥} - د. أحمد أبو الوفا: القانون الدولي للبحار، على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية ١٩٨٢، مرجع سابق، ص ٢٠٥.

^{١٢٦} - راجع المادة ٩ من اتفاقية قانون البحار.

^{١٢٧} - راجع المادة ١٠ من اتفاقية قانون البحار.

^{١٢٨} - راجع المادة ١٤ من اتفاقية قانون البحار.

^{١٢٩} - راجع المادتين ١٠/٤ و ٥ من اتفاقية قانون البحار.

^{١٣٠} - راجع المادتين ١١ و ١٢ من اتفاقية قانون البحار.

المبحث الثاني المنطقة الملاصقة

جرى العرف الدولي على السماح للدول الشاطئية بأن تمتد أنواعاً محددة ومحدودة من اختصاصاتها إلى منطقة من البحر التي تلاصق بجزرها الإقليمي، تمكيناً لها من فرض رقابتها على السلوك الذي قد ينتهك قوانينها في بعض المجالات، كالقوانين المالية والضريبية والجمركية وتلك المتعلقة بالهجرة والصحة، وفي مجال المحافظة على أمن الدولة. وتسمى تلك المنطقة البحرية بالمنطقة الملاصقة أو المتاخمة أو المجاورة Contiguous Zone^(١٣١).

أولاً- تحديد المنطقة الملاصقة:

نصت الفقرة الثانية من المادة ٣٣ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ على أنه {لا يجوز أن تمتد المنطقة المتاخمة إلى أبعد من ٢٤ ميلاً بحرياً من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي}.

ومن الملاحظ أن اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام ١٩٥٨ لم تتضمن تحديداً فاصلاً لاتساع المنطقة الملاصقة، وإنما كانت المادة ٢٤ منها تقرر أنه لا يجوز امتداد المنطقة المتاخمة إلى أبعد من ١٢ ميلاً من خط الأساس لقياس البحر الإقليمي.

وبذلك تكون اتفاقية عام ١٩٨٢ قد أخذت مسافة موحدة لاتساع المنطقة وهو ١٢ ميلاً بعد خصم الاثني عشر ميلاً المحددة للبحر الإقليمي حسب نصوص الاتفاقية.

^{١٣١} - يرجع أصل تلك المنطقة إلى قوانين الذئاب البحرية Hovering acts التي أصدرتها بريطانيا في نهاية القرن السابع عشر، وكان الغرض منها إحكام الرقابة على السفن الوطنية والأجنبية التي لا تقصد ميناء الرسو بطريق طبيعي، بل تتربص بالشاطئ من مسافة خارج البحر الإقليمي وتتصرف بطريقة مشبوهة تحاكي طريقة الذئاب، وذلك لكي تغافل السلطات الوطنية لتفرغ شحناتها أو لشحن بضائع على ظهرها عن طريق التهريب. راجع ذلك في: د. حامد سلطان: القانون الدولي العام وقت السلم. ص ٦٧٥ وما بعدها.

-Lowe, The development of the concept of the contiguous zone. 52 BYIL. 1981,P159.

ثانياً- النظام القانوني للمنطقة الملاصقة:

يختلف النظام القانوني للمنطقة الملاصقة عن النظام القانوني للبحر الإقليمي، فالمنطقة الملاصقة تعد جزءاً من أعالي البحار لا يخضع لسيادة الدولة الشاطئية، ولكن يعترف القانون الدولي لهذه الدولة بأن تباشر بعض الاختصاصات التي حددتها المادة ٣٣ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على سبيل الحصر، وهي:

- منع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي.
 - المعاقبة على أي خرق للقوانين والأنظمة المذكورة أعلاه حصل داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي.
- ويلاحظ من نص المادة ٣٣/١ أن:

- تملك الدولة الساحلية سلطتين إحداهما رقابية (منع أي خرق للقوانين الجمركية والضريبية، ولقوانين الهجرة، ولقوانين الصحة العامة) والأخرى عقابية (فيما وقع خرق للأحكام التي تتضمنها مختلف هذه القوانين في إقليم الدولة أو في بحرها الإقليمي، فللدولة الشاطئية الحق في أن تنزل العقاب بمرتكب المخالفة) وفيما عدا ذلك تخضع المنطقة المتاخمة للنظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة حسب ما نعرض له فيما بعد.

- الصلاحيات التي تمارسها الدولة الساحلية في المنطقة الملاصقة تقوم على فكرة المحافظة على أمنها ومصالحها الحيوية.

- لقد أغفلت اتفاقية عام ١٩٨٢ النص على أن المنطقة الملاصقة تعد جزءاً من البحر العالي، إلا أن الإجماع الفقهي منعقد على أن هذه المنطقة هي جزء من البحر العام، ولذلك فإن الملاحة في المنطقة المتاخمة حرة ومكفولة لجميع الدول، ولا تستطيع الدولة الساحلية منعها أو عرقلتها^(١٣٢). أما الصيد فهو أيضاً حراً في أعالي البحار،

^{١٣٢} - إن اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ كانت صريحة في النص على أن المنطقة المتاخمة هي جزء من البحر العالي. المادة ٢٤ منها.

أن الدول الساحلية التي تتمسك بحقها في الصيد في المنطقة الملاصقة لبحرها الإقليمي وتمنع الدول الأخرى من فعل ذلك لا يقبل منها هذا التمسك والاحتكار لحق الصيد في هذه المنطقة ما لم يؤسس على حقوق تاريخية (الممارسة المستمرة من قبل رعاياها دون اعتراض من الدول الأخرى) (١٣٣).

- يمكن للدولة الساحلية أن تمارس - استثناء - صلاحيات تشريعية في المنطقة المتاخمة، من أجل منع الاتجار بالأشياء الأثرية والتاريخية التي يتم سرقتها من قاع المنطقة دون موافقتها (١٣٤).

المبحث الثالث المنطقة الاقتصادية الخالصة

المنطقة الاقتصادية الخالصة The Exclusive Economic Zone هي منطقة تلي البحر الإقليمي للدولة الشاطئية وتلاصقه، ويشكل النص على المنطقة الاقتصادية الخالصة أحد الأمور المستحدثة في اتفاقية عام ١٩٨٢، بالمقارنة باتفاقيات جنيف لعام ١٩٥٨، وهي تعد حلاً وسطاً بين الاتجاه الذي كان يرمي إلى تحديد عرض البحر الإقليمي بمائتي ميل بحري - وهو الاتجاه الذي أيدته دول أمريكا اللاتينية (مثل شيلي ونيكاراغوا وبيرو) - ورغبة الدول حديثة الاستقلال في استغلال الثروات الطبيعية في المياه المجاورة لها، والدول المتقدمة الكبرى في ترك المساحات البحرية التالية للبحر الإقليمي مفتوحة لكل من يريد الاستغلال أو الاكتشاف.

لا شك في أن النص على منطقة اقتصادية خالصة حتى مسافة مائتي ميل يشكل اقتطاعاً لجزء كبير من المياه الدولية لصالح الدول الشاطئية (١٣٥).

١٣٣ - د. محمد حافظ غانم: مبادئ القانون الدولي العام. مرجع سابق، ص ٤٣٠.

١٣٤ - راجع المادة ٣٠٣ من اتفاقية قانون البحار.

١٣٥ - د. أحمد أبو الوفا: القانون الدولي للبحار، على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية ١٩٨٢، مرجع سابق، ص ٢٣٩.

وأدى هذا الاستحداث إلى التقليل من أهمية الجرف القاري، لأن من شأن المنطقة الاقتصادية استيعاب نظام هذا الجرف بسبب منح الدول الساحلية حقوقاً شبيهة بالحقوق التي تتمتع بها في الجرف القاري ولكن على مسافة ٢٠٠ ميل بحري.

أولاً- عرض المنطقة الاقتصادية الخالصة^(١٣٦):

لا يجوز أن تمتد المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى أكثر من مائتي ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، ومعنى ذلك أن كلاً من البحر الإقليمي والمنطقة الملاصقة ستدخل في حدود المائتي ميل المخصصة للمنطقة الاقتصادية الخالصة.

ويلاحظ أنه بالنسبة للدول ذوات السواحل المتقابلة أو المتجاورة يتم تعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة عن طريق الاتفاق استناداً إلى القانون الدولي (كما هو منصوص عليه في المادة ٣٨ من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية) ، وإذا تعذر الوصول إلى اتفاق خلال فترة معقولة، تلجأ الدول إلى أساليب تسوية المنازعات التي نصت عليها اتفاقية جامايكا في الجزء الخامس عشر.

ثانياً- الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة:

المنطقة الاقتصادية الخالصة هي جزء من الامتدادات البحرية يلاصق البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة للدولة الشاطئية، ولكن تمارس عليه الدولة بعض الاختصاصات، ومن هنا يطرح التساؤل لمعرفة فيما إذا كان بالإمكان عدها منطقة خاضعة كلها لسيادة الدولة الشاطئية، أم أنها تعد جزءاً من البحر العالي، أم أنها نظام وسط بينهما؟

نعتقد أن الدولة لا تمارس "سيادة" على المنطقة الاقتصادية الخالصة التابعة لها، وإنما لها فقط "حقوق ذات سيادة" على الموارد الاقتصادية واختصاصاً فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية والبحث العلمي وإنشاء المنشآت والجزر الصناعية.

^{١٣٦} - راجع المادة ٥٧ من اتفاقية قانون البحار.

وفي حدود ذلك تتمتع كل الدول الأخرى بحرية الملاحة والطيران ومد الكابلات وكل الاستخدامات الأخرى المشروعة بالشروط نفسها المطبقة في البحر العالي، وبخلاف الجزر الصناعية إذن فليس للدولة الشاطئية الحق في أن تراقب، في المنطقة الاقتصادية الخالصة، سوى إنشاء وعمل واستخدام المنشآت الاقتصادية.

ونعتقد أيضاً أنه من الصعب وضع تكييف قانوني سليم للمنطقة الاقتصادية الخالصة بالنظر إلى طبيعة الحقوق "المتنافسة" أو "المتزامنة" التي تمارسها كل من الدولة الشاطئية والدول الأخرى، فالدولة الشاطئية تتمتع ببعض الحقوق المانعة وفيما عدا ذلك تظل المنطقة الاقتصادية خاضعة لنظام فيه خصائص كثيرة من البحر العالي.

ثالثاً- حقوق الدول وواجباتها في المنطقة الاقتصادية الخالصة:

لاشك في أن المنطقة الاقتصادية الخالصة تقررت أساساً لصالح الدولة الشاطئية، غير أن ذلك لا يعني حرمان بقية الدول الأخرى من الحريات التقليدية المقررة في أعالي البحار. ولذلك سنتحدث عن حقوق وواجبات الدولة الساحلية ثم عن حقوق وواجبات الدول الأخرى.

حقوق وواجبات الدولة الساحلية:

تمارس الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة ما يلي:

١- حقوق سيادية لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية، الحية منها وغير الحية للمياه التي تعلو قاع البحر وباطن أرضه، وحفظ هذه الموارد وإدارتها، وكذلك فيما يتعلق بالأنشطة الأخرى للاستكشاف والاستغلال الاقتصادي للمنطقة، كإنتاج الطاقة من المياه والتيارات والرياح، فقد أعطت الاتفاقية (في المواد ٦١ إلى ٦٧) للدولة الساحلية سلطات عديدة فيما يتعلق بحفظ الموارد والانتفاع بها.

٢- ولاية واختصاص فيما يتعلق بـ:

● إقامة واستعمال الجزر الصناعية والمنشآت والتركيبات، ويكون للدولة الساحلية الحق الخالص في إنشائها واستغلالها واستخدامها والأذن بها. وتخضع الجزر الصناعية والمنشآت والتركيبات للقواعد الآتية^{١٣٧}:

- يجب تقديم الإشعار الواجب عند إقامة هذه الأشياء.
 - للدولة الساحلية أن تقيم حول هذه الأشياء مناطق أمن.
 - ألا تقام هذه الأشياء إذا ترتب عليها إعاقة استخدام الممرات البحرية الجوهرية للملاحة الدولية.
 - لا تتمتع هذه الأشياء بمركز الجزر، وليس لها أي أثر في تعيين حدود البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة والامتداد القاري.
- البحث العلمي البحري.
- حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.
- ٣- الحقوق والواجبات الأخرى المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.
- ٤- حق المطاردة الحارة أو الحثيثة تجاه السفن التي تقوم بانتهاك القوانين واللوائح المطبقة في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو في الامتداد القاري^(١٣٨).
- وعلى الدولة الساحلية أن تراعي شرطين أساسيين عند ممارستها لحقوقها في المنطقة الاقتصادية الخالصة، وهذين الشرطين هما:
- فمن ناحية أولى، عليها أن تولي، في ممارستها لحقوقها وأدائها لواجباتها بموجب هذه الاتفاقية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، المراعاة الواجبة لحقوق الدول الأخرى وواجباتها، وتتصرف على نحو يتفق مع أحكام هذه الاتفاقية.
- ومن ناحية أخرى، لها أن تمارس الحقوق الخاصة فيما يتعلق بقاع البحر وباطن القاع وفقاً للأحكام الخاصة بالامتداد القاري(الجزء السادس من الاتفاقية).

^{١٣٧} - راجع المادة ٦٠ من اتفاقية قانون البحار.

^{١٣٨} - راجع المادة ١١١ من اتفاقية قانون البحار.

- حقوق وواجبات الدول الأخرى في المنطقة الاقتصادية الخالصة:

١- مدى حقوق وواجبات الدول الأخرى:

- تتمتع جميع الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة، ساحلية كانت أو غير ساحلية، بالحريات الخالصة بأعالي البحار والمتعلقة بالملاحة والتحليق ووضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة، وكذلك حرية استخدام البحر في غايات أخرى مشروعة دولياً ترتبط باستخدام هذه الحريات، وخصوصاً تلك المتعلقة بتشغيل السفن والطائرات والكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة، والمتفقة مع الأحكام الأخرى من هذه الاتفاقية.

- تسري على المنطقة الاقتصادية الخالصة- بالقدر الذي لا يتنافى مع جوهرها- القواعد الخاصة بأعالي البحار(المواد ٨٨ إلى ١١٥) والخاصة بضرورة تخصيص البحار للأغراض السلمية، وعدم شرعية ادعاءات السيادة عليها، وحق الملاحة لكل الدول، وخضوع السفن لاختصاص دولة العلم(باستثناءات محددة)، وحصانة السفن الحربية والحكومية المخصصة لأغراض غير تجارية وحظر نقل الرقيق، والتعاون في قمع القرصنة والاتجار غير المشروع بالمخدرات والمواد المشابهة، وقمع البث الإذاعي غير المشروع، وحق المطاردة الحثيثة، والحق في وضع الكابلات وخطوط الأنابيب تحت الماء.

- تتمتع الدول غير الساحلية والدول المتضررة جغرافياً بالحق في المشاركة على أساس عادل في استغلال جزء مناسب من فائض الموارد الحية للمناطق الاقتصادية الخالصة للدول الساحلية الواقعة في المنطقة نفسها أو جزء منها. ويشترط لممارسة هذا الحق أمران، الأول هو ألا يعتمد اقتصاد الدولة الساحلية اعتماداً شبه كلي على استغلال الموارد الحية لمنطقتها الاقتصادية أي يجب أن يكون هناك فائض فعلي يمكن أن تستغله الدول الأخرى. والثاني هو عدم جواز نقل هذا الحق إلى دولة ثالثة أو إلى

رعاياها سواء بالتأجير أو بالترخيص أو بإقامة مشاريع مشتركة أو بأية طريقة أخرى لها أثر مشابه.

٢- شروط ممارسة الدول الأخرى لحقوقها في المنطقة الاقتصادية الخالصة:

يجب على الدول الأخرى-عند ممارستها للحقوق السالف الإشارة إليها-أن تراعي:

- حقوق الدولة الساحلية وواجباتها، وتمثل للقوانين واللوائح التي تعتمدها الدولة الساحلية وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي^(١٣٩). ومن أجل كفالة تنفيذ تلك القوانين واللوائح، تنص الاتفاقية على أن^(١٤٠):
- للدولة الساحلية، في ممارسة حقوقها السيادية في استكشاف واستغلال وحفظ وإدارة الموارد الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، أن تتخذ تدابير متعددة من بينها تفقد السفن وتفتيشها واحتجازها وإقامة دعاوي قضائية ضدها، وفقاً لما قد تقتضيها الضرورة، لضمان الامتثال للقوانين واللوائح التي اعتمدها طبقاً لهذه الاتفاقية.
- يخلى -دون تأخير- سبيل السفن التي أخضعت للاحتجاز وطواقمها لدى تقديم كفالة معقولة أو ضمان آخر.
- لا يجوز أن تشمل العقوبات التي تفرضها الدولة الساحلية على مخالفة قوانينها ولوائحها المتعلقة بمصائد الأسماك في المنطقة الاقتصادية الخالصة عقوبة السجن، إلا إذا اتفقت الدول على خلاف ذلك، ولا أي شكل آخر من العقوبة البدنية.
- في حالات احتجاز السفن الأجنبية أو احتباسها، على الدولة الساحلية أن تسارع إلى إبلاغ دولة العلم، بالوسائل المناسبة، بالإجراء المتخذ وبأية عقوبات تفرض بعد ذلك.

^{١٣٩} - راجع المادة ٥٩ من اتفاقية قانون البحار.

^{١٤٠} - راجع المادة ٧٣ من اتفاقية قانون البحار.

على رعايا الدول الأخرى الذين يقومون بالصيد في المنطقة الاقتصادية الخالصة مراعاة نصوص القوانين واللوائح التي تصدرها الدولة الساحلية والتي يمكن أن تشمل^(١٤١):

- إصدار التراخيص للصيادين ولسفن الصيد ومعداته.
- تقرير الأنواع التي يجوز صيدها وتحديد حصص الصيد.
- تنظيم مواسم الصيد وقطاعاته.
- تحديد أعمار وأحجام الأسماك وغيرها من الأنواع المسموح بصيدها.
- تحديد المعلومات المطلوب من سفن الصيد تقديمها.
- القيام، بأذن من الدولة الساحلية وتحت رقابتها ببرامج أبحاث محددة عن مصائد الأسماك وتنظيم إجراء هذه الأبحاث.
- وضع أشخاص مراقبين أو مقيمين على هذه السفن من قبل الدولة الساحلية.
- الأحكام والشروط المتصلة بالمشاريع المشتركة أو غيرها من الترتيبات التعاونية.
- الشروط المطلوبة لتدريب العاملين ونقل تكنولوجيا المصائد.
- إجراءات التنفيذ.

وهكذا يتبين أن السماح بإنشاء منطقة اقتصادية خالصة مجاورة للدول الساحلية يترتب عليه من ناحية أولى توسيع نطاق الامتدادات البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية، ومن ناحية أخرى، تقليل الحريات التي كانت تمارسها دول أخرى في المنطقة نفسها نتيجة لإنشائها.

ولما كانت المنطقة الاقتصادية الخالصة تشكل نظاماً مستحدثاً في إطار القانون الدولي للبحار، فإن واضعي الاتفاقية قرروا إدراج نص يتعلق بكيفية حل المنازعات حول إسناد الحقوق والولاية في تلك المنطقة إذا سكتت الاتفاقية عن بيان ذلك. وهكذا تنص المادة ٥٩ من الاتفاقية على أنه: "في الحالات التي لا تسند فيها هذه الاتفاقية إلى الدولة الساحلية أو إلى دول أخرى حقوقاً أو ولاية داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة، وينشأ

^{١٤١} - راجع المادة ٦٢ من اتفاقية قانون البحار.

فيها نزاع بين مصالح الدولة الساحلية وأية دولة أو دول أخرى، ينبغي أن يحل النزاع على أساس الإنصاف وفي ضوء الظروف كافة ذات الصلة مع مراعاة أهمية المصالح المتنازع عليها بالنسبة إلى كل من الأطراف وإلى المجتمع الدولي ككل".

ويلاحظ على هذا النص^(١٤٢) أن من شأنه أن يثير الكثير من الصعوبات بالنظر غموض الألفاظ المستخدمة والتي تحدد معايير تطبيقية مثل " فكرة المصلحة"، و"أساس الإنصاف" و"الظروف كافة ذات الصلة" و" فكرة المجتمع الدولي ككل"، فهذه ألفاظ وتعبيرات تتحكم في تطبيق النص، إلا أنها غامضة وغير محددة ولا يمكن حسم معناها ومضمونها وفحواها وماهيتها وغرضها بسهولة.

كما أنه كان من الممكن أن تتبع الاتفاقية-في حدود معينة-معياراً سهلاً لحل مثل هذه المنازعات، وذلك بالنص على أن الحقوق أو الولاية داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة (التي لا تسندها إلى الدولة الساحلية أو إلى دول أخرى) تكون إما للدولة الساحلية أو للدول الأخرى أو المجتمع الدولي في مجموعه.

المبحث الرابع

الامتداد القاري

أظهرت الوسائل العلمية الحديثة في مجال اكتشاف واستخراج الموارد الطبيعية الإمكانات الهائلة التي يضمها قاع البحار وما تحت القاع من ثروات معدنية متعددة كالنفط والغاز الطبيعي والعديد من المعادن الصلبة كالمنغنيز والفوسفور والنحاس والحديد.... الخ. الأمر الذي دفع الدول الساحلية إلى التسابق نحو الاستحواذ على موارد قاع البحار ومحاولة مد ولايتها الإقليمية إلى بعض مناطق البحرية(القاع وما تحت القاع)فيما وراء حدود بحرها الإقليمي والتي تعد جزءاً من البحر العالي من أجل استغلال ما يوجد في هذه المناطق من ثروات وموارد.

^{١٤٢} - د. أحمد أبو الوفا: القانون الدولي للبحار، على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية ١٩٨٢،

وهكذا تبلورت فكرة الامتداد القاري كظاهرة جغرافية، ثم اكتسبت مفهوماً قانونياً من خلال سلوك الدول الساحلية ومحاولة إيجاد أساس قانوني لهذا السلوك في كتابات الفقهاء.

ويعد الامتداد القاري Continental Shelf من الناحية الجغرافية هو امتداداً طبيعياً للأرض تحت الماء، إذ يتدرج قاع البحر من الشاطئ وينحدر ببطء إلى عمق معين من سطح الماء ثم يهوي إلى الأعماق السحيقة^(١٤٣). أما المفهوم القانوني للامتداد القاري فيبدأ من حيث ينتهي البحر الإقليمي^(١٤٤).

ويشكل تصريح الرئيس الأمريكي ترومان عام ١٩٤٥ نقطة الانطلاق لكل التطورات القانونية اللاحقة التي حدثت في إطار تحديد الامتداد القاري. فقد أعلنت الولايات المتحدة عزمها على إخضاع الموارد الطبيعية الموجودة في قاع البحر العام وما تحته، في الجزء الملاصق لسواحلها، لدائرة اختصاصها وسيطرتها كون هذا القاع يعد امتداداً لسواحلها، ومن ثم يعد جزءاً منها^(١٤٥).

أولاً- تعريف الامتداد القاري وعرضه:

ينصرف الامتداد القاري إلى الطبقات الأرضية المغمورة بمياه البحر المنحدرة من شواطئ الدول والممثلة امتداداً طبيعياً للإقليم البري، ولقد أقرت اتفاقية جنيف بشأن

^{١٤٣} - يتميز الامتداد القاري بأن البحر فوقه ليس عميقاً مما يساعد على استغلال ما به من ثروات. فقاع البحر ليس على درجة انبساط أو عمق واحدة. إذ يتدرج انحدار الامتداد الأرضي للشاطئ لما تحت المياه الساحلية تدرجاً يزداد عمقه كلما توغلنا في داخل البحر. ذلك من الثابت أن قاع البحر القريب من الساحل لا يهوي فجأة إلى الأعماق السحيقة للبحار، وإنما يتم بصورة متدرجة. وتجدر الإشارة إلى تعدد التسميات العربية لهذه المنطقة البحرية: الرصيف القاري والإفريز القاري والجرف القاري والرفرف القاري والعتبة القارية والمنحدر القاري.....

^{١٤٤} - د. أحمد أبو الوفا: القانون الدولي للبحار، على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية ١٩٨٢، مرجع سابق، ص ٢٥٥.

^{١٤٥} - لقد حدثت دول كثيرة، ولا سيما بعد اكتشاف حقول النفط تحت القاع البحر، حذو واشنطن فأصدرت تصريحات مماثلة، فعلى سبيل المثال: المكسيك في سنة ١٩٤٥، بناما في سنة ١٩٤٦، كوستاريكا في سنة ١٩٤٨، وباكستان في سنة ١٩٥٠، وأستراليا في سنة ١٩٥٣، والسعودية وقطر والبحرين والكويت في سنة ١٩٤٩.

الامتداد القاري لعام ١٩٥٨ تعريفاً له في المادة الأولى منها عندما استعملت عبارة الامتداد القاري للدلالة على:

- قاع البحر والأرض الواقعة تحت القاع في المساحات المائية المتاخمة للساحل الكائنة خارج منطقة البحر الإقليمي، وذلك إلى عمق ٢٠٠ متر أو أبعد من ذلك تبعاً لعمق المياه المتاخمة وبقدر يسمح باستغلال الموارد الطبيعية لتلك المناطق.

- قاع البحر والأرض التي تحته في المناطق البحرية المماثلة التي تجاور سواحل الجزر. وهنا نجد كيف أن الاتفاقية قد وضعت معيارين اختياريين في تحديد مدلول الامتداد القاري هما معيار عمق المياه ومعيار القدرة على الاستغلال الاقتصادي للموارد الطبيعية. وبحسب المعيار الأول يعد امتداداً قارياً للدولة، الطبقات الأرضية المغمورة بمياه البحر المجاورة لشواطئها الواقعة خارج حدود بحرها الإقليمي إلى أن يصل عمق المياه إلى ٢٠٠ متر من سطح البحر.

ويعد امتداداً قارياً للدولة وفقاً للمعيار الثاني الطبقات الأرضية المغمورة بمياه البحر فيما وراء الخط الذي يصل عنده عمق المياه إلى ٢٠٠ متر وحتى العمق الذي يسمح للدولة الساحلية باستغلال الموارد الطبيعية لهذه المناطق. ويفهم من ذلك أنه بإمكان الدولة الساحلية أن توسع من امتدادها القاري إلى ما بعد عمق مائتي المتر إلى حيث تصل قدراتها على الاستثمار. وفي هذا مزايا كبيرة للدول التي تمكنها إمكاناتها العلمية والتكنولوجية من أن تمتد ولايتها إلى استغلال مساحات كبيرة من قاع البحر تقترب من سواحل الدول المتقابلة معها.

وأما اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ فقد عرفت الامتداد القاري في المادة ٧٦ والتي جاء فيها {يشمل الجرف القاري لأي دولة ساحلية قاع البحر 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 ٢٠٠ ميل

بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي إذا لم يكن طرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة}.

ويتضح لنا من قراءة هذه المادة ما يلي:

- لقد أخذت اتفاقية عام ١٩٨٢ بالمعيار الجغرافي في تحديد الامتداد القاري مقررة أنه يمتد حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، ولكن بما أن بعد الطرف الخارجي للحواف القارية عن السواحل ليس متساوياً في كل المناطق البحرية، لذلك أخذت الاتفاقية بمعيار آخر يقوم على أساس المسافة، وهو البعد عن الساحل بمسافة ٢٠٠ ميل بحري مقاسة من خط الأساس الذي يتبع لقياس البحر الإقليمي^(١٤٦). أما في المناطق البحرية التي يصعب فيها تطبيق معيار المسافة (نظراً للتغيرات الجيولوجية التي تحدث في الطبقات الأرضية المغمورة بالمياه) فإن الحد الخارجي للجرف القاري- في مثل هذه الحالات فقط - يبعد عن خط الأساس الذي يبدأ من قياس البحر الإقليمي بأكثر من ٣٥٠ ميلاً بحرياً.
- بالنسبة للدول ذوات السواحل المتقابلة أو المتجاورة (مادة ٨٣) يتم تعيين حدود الامتداد القاري فيها عن طريق الاتفاق استناداً إلى القانون الدولي (كما هو منصوص عليه في المادة ٣٨ من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية) من أجل التوصل إلى حل منصف Equitable Solution، وإذا تعذر الوصول إلى اتفاق خلال فترة معقولة، تلجأ الدول إلى أساليب تسوية المنازعات التي نصت عليها الاتفاقية (الجزء ١٥) (١٤٧).

^{١٤٦} - ومن الواضح أن هذا المعيار يطبق في حالة إذا كان الطرف الخارجي للحافة القارية يبعد عن الساحل بأقل من ٢٠٠ ميل بحري.

^{١٤٧} - وبذلك تكون الاتفاقية قد عدلت عما سبق أن أجازته اتفاقية ١٩٥٨ للامتداد القاري من إمكانية استخدام خط الوسط أو التساوي في البعد لتحديد الخطوط الخارجية فيما بين الدول المتقابلة أو المتجاورة. وهو ما نصت عليه المادة السادسة منها بقولها: ١- في الحالة التي يكون فيها الامتداد القاري متصلاً بأقاليم دولتين أو أكثر تتقابل سواحلها بعضها البعض، فإنه يجب أن تتفق هذه الدول على الحدود الفاصلة، فإذا تعذر الاتفاق، يعتمد الخط المتوسط. ٢- في الحالة التي يكون فيها الامتداد القاري متصلاً بأقاليم دولتين متجاورتين، وجب تعيين الحدود بالاتفاق، فإذا تعذر، عينت الحدود على أساس

- مما لا شك فيه أن ما جاء في اتفاقية عام ١٩٨٢ من إرساء للمنطقة الاقتصادية الخالصة التي تمتد لمسافة لا تتجاوز ٢٠٠ ميل بحري - كما بينا ذلك سابقاً - أدى إلى التقليل من القيمة العملية لنظام الامتداد القاري، لأن المنطقة الاقتصادية استوعبت النظام الأخير، خاصة وأنها تعطي - كما سيأتي بيانه - الدولة الساحلية حقوقاً متماثلة مع تلك التي تتمتع بها وفق النظام القانوني للامتداد القاري، ولكن على مساحة تصل إلى ٢٠٠ ميلاً بحرياً.
- السماح بالامتداد القاري فيما وراء المائتي ميل يشكل اقتطاعاً من المنطقة الخاضعة للتراث المشترك للإنسانية^(١٤٨)، وإن كانت الاتفاقية قد قررت، كنوع من الحل التوفيق، التزام الدول الساحلية التي يتسع امتدادها القاري إلى أبعد من الحد المذكور أن تدفع مساهمات نقدية أو عينية بخصوص استغلال الموارد غير الحية فيما وراء المائتي ميل تتدرج من ١-٧% من قيمة أو حجم الإنتاج^(١٤٩).

ثانياً - النظام القانوني للامتداد القاري:

- وفقاً للفقرة الأولى من المادة ٧٧ من اتفاقية عام ١٩٨٢ تتميز الحقوق التي تمارسها الدولة الساحلية على امتدادها القاري بخصائص هي:
- حقوق الدول على امتدادها القاري هي حقوق ذات سيادة. ويلاحظ أن الاتفاقية لم تعط للدولة الساحلية السيادة على الامتداد القاري، وإنما أعطتها حقوقاً ذات سيادة، وذلك لأن للدولة الساحلية حقوقاً معينة على الامتداد القاري يتزامن معها حقوق تمارسها دول أخرى تتنافى وسيادة الدولة الأولى الكاملة.
 - حقوق الدول على امتدادها القاري هي حقوق مانعة، فإذا لم تقم الدولة الساحلية بممارسة هذه الحقوق فلا يجوز لأحد أن يقوم بها دون موافقة صريحة منها.

المنطقة التي تقع على منتصف المسافة بين النقاط الأكثر قرباً من الخطوط الأساسية التي يقاس ابتداء منها اتساع البحر الإقليمي لكل من هاتين الدولتين.

^{١٤٨} - وذلك لأن قاع البحر فيما وراء ٢٠٠ ميل بحري يعد جزءاً من قاع البحر العام الذي عدته الاتفاقية تراثاً مشتركاً للإنسانية، ومن ثم كل موارده حق لكل الإنسانية جمعاء.

^{١٤٩} - راجع المادة ٨٢ من الاتفاقية.

- حقوق الدول على امتدادها القاري تثبت لها دون حاجة إلى أي إجراء آخر. فلا تتوقف حقوق الدولة الساحلية على الامتداد القاري على احتلال فعلي أو حكمي، ولا على أي إعلان صريح منها.
- كما أن للحقوق التي تمارسها الدول الساحلية على الجرف القاري هدف وموضوع محددين. فمن حيث الهدف، هي حقوق بقصد الاستكشاف والاستغلال، للدولة الساحلية أن تقيم من المنشآت والأجهزة ما يمكنها من ذلك، كما أن لها أن تنشئ جزراً صناعية كلما كان ذلك لازماً لعمليات الاكتشاف والاستخراج، وأن تحدد لهذه المنشآت مناطق أمان معينة للحفاظ على أمنها بحيث لا يتجاوز اتساع تلك المناطق عن ٥٠٠ متر. وتكون للدولة الساحلية وحدها الولاية فيما يتعلق بأنظمة الجمارك والشؤون الضريبية والصحية والسلامة والهجرة على كل هذه المنشآت والجزر الاصطناعية. وبالإضافة إلى أن للدولة الساحلية الحق في الأذن بالحفر (التنقيب) في الامتداد القاري للأغراض كافة وتنظيم ذلك. كما يحق لها استغلال ما تحت القاع عن طريق الأنفاق بغض النظر عن ارتفاع المياه العلوية. وحيث الموضوع، تمارس الدولة الساحلية حقوقاً ذات سيادة على الموارد الطبيعية في الامتداد القاري، وتشمل هذه الموارد الطبيعية، الموارد المعدنية (الصلبة أو السائلة أو الغازية) وغيرها من الموارد غير الحية لقاع البحار وباطن أرضها، بالإضافة إلى الكائنات الحية التي تنتمي إلى الأنواع الآبدة، أي الكائنات التي تكون، في المرحلة التي يمكن صيدها أما ثابتة في قاع البحر أو تحتها، أو غير قادرة على الانتقال إلا وهي باقية على اتصال دائم بقاع البحر أو باطن أرضه. وبذلك يخرج من نطاق الموارد الطبيعية التي يرد عليها اختصاص دولة الشاطئ الأنواع الحية التي تعيش هائمة في الماء دون حاجة إلى اتصال طبيعي بالقاع أو باطن أرضه. وكذلك يخرج منها المواد الناتجة عن تحليل مياه البحر العلوي.
- وأما نظام المياه والمجال الجوي فوق الامتداد القاري فنظراً لأن هذا الامتداد -في مفهومه الأساسي- يتمثل في قاع البحر وما تحته كونه يشكل امتداداً طبيعياً للإقليم البري

تحت الماء، لذلك كان من الطبيعي ألا يتأثر ما هو فوق الامتداد من ماء (هي من المياه الدولية) أو مجال جوي بممارسة الدولة الساحلية لحقوقها عليه^{١٥٠}.

فممارسة الدولة الساحلية لحقوقها في الامتداد القاري يجب ألا يشكل اعتداء على الملاحة أو الصيد وغيرهما من حقوق وحريات الدول الأخرى.

ويحق لجميع الدول، سواء أكانت ساحلية أم غير ساحلية، وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة على الجرف القاري، ولا يجوز للدولة الساحلية أن تعيق وضع وصيانة هذه الكابلات والأنابيب فوق امتدادها القاري إلا بالقدر اللازم لاستغلال واستكشاف الموارد الطبيعية ومنع أو تخفيض التلوث المترتب على خطوط الأنابيب أو السيطرة عليه، ويجب أن توافق الدولة الساحلية على مسار خطوط الأنابيب فوق امتدادها القاري^(١٥١). وأخيراً تتولى الدولة الساحلية تنظيم البحث العلمي البحري على الامتداد القاري والترخيص به وإجرائه^(١٥٢).

المبحث الخامس أعالي البحار

لقد اشتملت دراستنا السابقة مباحث عدة تناولت المناطق البحرية الخاضعة لسيادة أو ولاية الدولة الشاطئية، أما دراستنا في هذا المبحث فهي تختلف من حيث إنها تنصرف إلى البحر العالي أو العام الذي لا يخضع، بحسب الأصل، للسيادة أو للولاية الإقليمية لأية دولة^(١٥٣).

^{١٥٠} - راجع المادة ٧٨ من الاتفاقية.

^{١٥١} - راجع المادة ٧٩ من الاتفاقية.

^{١٥٢} - راجع المادة ٢٤٦ من الاتفاقية.

^{١٥٣} - إن مياه البحار العالية مالحة، من هذه البحار المحيط الأطلسي والهادي والهندي والقطبي الشمالي والقطبي الجنوبي، وكذلك هناك البحر الأبيض المتوسط والأسود والأحمر وبحر الشمال وبحر البلطيق..... الخ.

على ذلك يمتد البحر العالي فيما وراء المساحات البحرية الآتية: المياه الداخلية (أو المياه الأرخيلية للدول الأرخيلية)، والبحر الإقليمي، والمنطقة الملاصقة، والمنطقة الاقتصادية الخالصة.

ويحكم استعمال الدول للبحر العالي مبدءاً عاماً هو مبدأ الحرية، بمعنى أن الدول كافة (شاطئية أو غير شاطئية) تستطيع استخدام مياه البحر العالي بحرية لا يقيدتها في ذلك سوى الحقوق المماثلة للدول الأخرى.

أولاً- تحديد البحر العالي The High Sea:

يتبين من المقارنة بين تعريف معاهدة جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨ للبحر العالي، وتعريف اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، أن هناك فارقاً واضحاً في تحديد كل من هاتين الاتفاقيتين لمذلول البحر العام.

فقد نصت المادة الأولى من اتفاقية جنيف صراحة على أن يقصد بتعبير أعالي البحار كل أجزاء البحر التي لا تدخل في البحر الإقليمي أو في المياه الداخلية للدولة. أما في ظل اتفاقية عام ١٩٨٢ فقد تغير الوضع، الأمر الذي أثار الجدل حول تعريف أعالي البحار^(١٥٤).

فقد جاء في المادة ٨٦ منها أن { أحكام الجزء السابع الخاص بأعالي البحار تنطبق على جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية للدولة ما، أو لا تشملها المياه الأرخيلية لدولة أرخبيلية }.

ومن هنا ذهب عدد من الفقهاء إلى أن المنطقة الاقتصادية الخالصة لا تعد من أعالي البحار^(١٥٥).

^{١٥٤} - د. إبراهيم العناني: القانون الدولي العام. مرجع سابق، ص ٤٧٠ وما بعدها.

^{١٥٥} - راجع. أحمد أبو الوفا: القانون الدولي للبحار، على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية ١٩٨٢، مرجع سابق، ص ٣٨٨ وما بعدها. ود. محمد المجذوب: القانون الدولي العام. الدار الجامعية، بيروت، ١٩٩٤، ص ٢١٤. ود. محمد السعيد الدقاق: القانون الدولي. المصادر والأشخاص. الدار الجامعية، الإسكندرية، ١٩٩٢، ص ٥٨٢.

وسبق أن بينّا أن الدولة لا تمارس "سيادة" على المنطقة الاقتصادية الخالصة التابعة لها، وإنما لها فقط "حقوق ذات سيادة" على الموارد الاقتصادية واختصاص فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية والبحث العلمي ووضع المنشآت والجزر الصناعية، وبالتالي فإن المنطقة الاقتصادية الخالصة لا تخضع لسيادة الدولة الشاطئية ولا لسيادة أية دولة أخرى، ولا تعد في حكم البحر الإقليمي.

ثم إن هذا التحديد الذي جاءت به المادة ٨٦ ليس تحديداً مطلقاً، والدليل على ذلك هو ما جاء في عجزها من أنه لا يترتب على هذه المادة أي انتقاص للحريات التي تتمتع بها جميع الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة وفقاً للمادة ٥٨، وبالرجوع إلى المادة الأخيرة نجد أنها تقرّر تطبيق أحكام أعالي البحار الواردة بالجزء السابع على المنطقة الاقتصادية الخالصة مع مراعاة حقوق الدول الساحلية التي قررتها الاتفاقية على هذه المنطقة.

وهكذا يتضح أن الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة هي جزء من أعالي البحار، إلا أن اتفاقية عام ١٩٨٢ قيدت حريات الدول في هذه المنطقة من حيث الاستغلال الاقتصادي بما يتلاءم وحقوق الدول الساحلية على منطقتها الاقتصادية الخالصة. **ثانياً- النظام القانوني للبحر العالي:**

يقوم النظام القانوني للبحر العالي على مبدأ الحرية، فقد بينت المادة الثانية من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨، وكذلك المادة ٨٧ من اتفاقية عام ١٩٨٢ مفهوم هذا المبدأ عندما جاء فيها أن {البحار العالية مفتوحة لكل الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية} سواء أكانت في وضع بحري متميز أم غير متميز جغرافياً. **١- مبدأ حرية البحار العالية Mare Liberum (١٥٦):**

من المبادئ التي أقرها العرف الدولي أن أعالي البحار لا تخضع للسيادة الإقليمية لأية دولة، فمن حق الدول كافة الانتفاع بأعالي البحار على قدم المساواة، وهذا ما تأكد

^{١٥٦} راجع في هذا الموضوع:

-Bowett, Second U.N. Conference on the law of the sea, 9(1960)
International and Comparative law Quarterly.P417.

في المادة الثانية من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ والمادة ٨٧ من اتفاقية عام ١٩٨٢ من أن (البحار العالية مفتوحة لجميع الدول، ولا يمكن لأية دولة أن تدعي - بسند مشروع- إخضاع أي جزء منها لسيادتها، وأن هذه الحرية تمارس وفق القواعد الواردة في ذات المعاهدة والقواعد الأخرى للقانون الدولي).

ويستند مبدأ حرية البحار العالية إلى عدة اعتبارات منها^{١٥٧}:

- أن البحار العالية بطبيعتها غير قابلة للتملك^{١٥٨}، وليس في وسع أية دولة مهما بلغت قوتها البحرية أن تسيطر على البحر سيطرة تامة^{١٥٩}، وهو الذي يتلاعب بأقوى السفن وأعظمها ولا يترك مرورها فيه أي أثر.
- وأن البحار العالية، وهي أهم طرق المواصلات الدولية، يجب أن تكون مفتوحة لمراكب الدول جميعاً، ولو كان الأمر على خلاف ذلك لتعطلت الملاحة الدولية.
- وأنه لا فائدة من إخضاع البحار العالية لسيادة دولة من الدول، لأن حاجة الدول إليها واحدة، وإشباع كل دولة لحاجتها منها لا يضر بالدول الأخرى، لأن موارد البحار لا تنضب.

ومن نتائج تطبيق مبدأ حرية البحار العالية:

- عدم أحقية أية دولة في أن تدعي سيادتها على أعالي البحار، ولذلك لا يجوز لأية دولة أن تقوم بضم أجزاء من البحر العالي إلى المساحات البحرية الخاضعة لها، أو أن تمنع دولاً معينة من أن تستخدم أجزاء معينة من البحر العالي، أو من أن تقصر ذلك

^{١٥٧} - د. علي صادق أبو هيف: القانون الدولي العام. مرجع سابق، ص ٣٣٧.

^{١٥٨} - تعد أعالي البحار مالاً مخصصاً للانتفاع العام المشترك **res communis** وليس مالاً مشتركاً **res communis**، أو مالاً مباحاً **res nullius**، وذلك لأن عدّها مالاً مباحاً يستتبعه تملكها عن طريق الاستيلاء، وهو أمر غير مقبول بالنسبة للبحار، وأما اعتبارها مالاً مشتركاً معنى ذلك قابليتها للتملك، والثابت أنها لا تدخل في ملكية أحد وأن الاشتراك الخاص بها ينصب على الانتفاع وليس إلا. راجع ذلك في: د. علي صادق أبو هيف: القانون الدولي العام. مرجع سابق، ص ٣٣٥ هامش ١.

^{١٥٩} - وما أعمال القرصنة التي تمارس قبالة السواحل الصومالية إلا وهي أفضل شاهد على عدم قدرة الدول مهما كانت قوتها أن تسيطر على البحر.

على رعاياها فقط. كما لا يجوز لدولة من الدول أن تستعمل أعالي البحار على نحو يخل بالحقوق المماثلة للدول الأخرى.

- لا يجوز لأية دولة أن تقيم قواعد عسكرية في أعالي البحار، أو أن تستخدمها في إجراء مناورة عسكرية أو القيام بتفجيرات ذرية أو نووية، وأساس ذلك هو أن استخدام أعالي البحار هو فقط للأغراض السلمية.

- لكل دولة حق تسير سفن ترفع علمها في أعالي البحار.

٢- أوجه حريات أعالي البحار:

تتمثل حريات أعالي البحار في عدة أوجه هي: الملاحة والصيد والتحليق ووضع الكابلات وخطوط الأنابيب والصيد والبحث العلمي وإقامة الجزر الصناعية^(١٦٠). حرية الملاحة^(١٦١):

لقد وضعت اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ واتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ بشأن حرية الملاحة مبدأ عاماً ينص على أن {لكل دولة، ساحلية كانت أم غير ساحلية، الحق في أن تسير سفناً في البحار العامة تحت علمها}^(١٦٢). ومن هنا لم يعد هناك مجالاً للفرقة بين الدول الشاطئية والدول الحبيسة التي لا تملك منفذاً على البحر States Having no Sea Coast. إذ يحق للدول التي لا تملك شواطئ بحرية أن تستعمل البحار العالية وتمارس الملاحة فيها على قدم المساواة مع الدول الساحلية^(١٦٣)، وتأكيداً لذلك جاءت اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ بأحكام قانونية خاصة تكفل للدول الحبيسة الوصول بحرية إلى البحار، فقررت أن على الدول التي تقع بين البحر وبين دولة حبيسة أن تسهل اتصال الدولة الأخيرة بالبحر، وذلك عن طريق الاتفاقيات الدولية التي تضمن منح الدول

^{١٦٠} - راجع المادة ٨٧ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢. والماد ٢ من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨.

^{١٦١} - ينصرف تعبير الملاحة هنا إلى الملاحة البحرية وهي النشاط الذي تمارسه الدولة عبر سفنها البحرية أي كان نوع هذا النشاط (نقل - تجارة - بحث علمي).

^{١٦٢} - راجع المادة ٩٠ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢. والماد ٤ من اتفاقية جنيف لعام لأعالي البحار ١٩٥٨.

^{١٦٣} - د. محمد المجدوب: القانون الدولي العام. مرجع سابق، ص ٢١٦.

الحبيسة، على أساس التبادل، حق المرور العابر في أقاليم الدول التي تفصل بينها وبين البحر، ومعاملة السفن التي ترفع علم هذه الدولة معاملة مماثلة للمعاملة التي تمنحها الدول البحرية لسفنها أو لسفن الدول البحرية الأخرى من حيث الدخول إلى موانئها أو استعمال هذه الموانئ^(١٦٤).

النظام القانوني للسفينة في أعالي البحار^(١٦٥):

يشمل تعبير السفينة في مدلوله القانوني، المنشأة العائمة، والمنظمة القابلة للتنقل وفقاً للاتجاه المحدد في مختلف المساحات البحرية بقصد أداء الغرض المطلوب من الملاحة، وحيث إن أعالي البحار غير خاضعة للسيادة الإقليمية لأي دولة فإن من المقرر أن السفينة التجارية تخضع للولاية المطلقة لدولة العلم، أي للدولة التي تحمل السفينة جنسيتها، وهذا يعني خضوعها للاختصاص العام لهذه الدولة، سواء في ذلك الاختصاص التشريعي أم الإداري أم القضائي، ولا يجوز اعتراضها بإجراءات تفتيش أو ضبط إلا من جانب السفن الحربية التي تحمل جنسيتها. هذا وينظر إلى السفينة وما عليها ككل عند تطبيق اختصاص دولة العلم، وبالتالي يكون الأشخاص كافة على ظهر السفينة حتى الأجانب منهم خاضعين للتشريع الذي تخضع له السفينة، وقد أقر القانون الدولي استثناءات على قاعدة الولاية المطلقة لدولة العلم حفاظاً على مصالح الجماعة الدولية^(١٦٦)، ومن ذلك ما قرره المادة ١١٠ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ من أنه — فيما عدا أعمال التدخل التي تقرها اتفاقية ما — لا يجوز لسفينة حربية تفتيش سفينة تجارية أجنبية في أعالي البحار إلا إذا كانت لديها أسباب معقولة للاشتباه بأن هذه

^{١٦٤} - راجع المادة ١٢٥ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢. والماد ٣ من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨.

^{١٦٥} - د. إبراهيم العناني: القانون الدولي العام. مرجع سابق، ص ٤٧٣ وما بعدها.

^{١٦٦} - تتمتع السفن الحربية والسفن العامة التي تباشر خدمات عامة بحصانة تامة في أعالي البحار من ولاية أي دولة غير دولة العلم (المادتين ٩٥ و ٩٦ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢، والمادتين ٨ و ٩ من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨). إلا أنه هناك استثناء من الحصانة، وهو في حالة تمرد طاقم السفينة وارتكب عملاً من أعمال القرصنة نتيجة لاستيلائه على زمام السفينة، فإن هذه الأعمال تعد كأعمال التي ترتكبها سفينة أو طائرة خاصة. المادة ١٠٢ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢.

السفينة تزاول القرصنة أو الاتجار في الرقيق، أو أن السفينة تعمل على البث الإذاعي غير المصرح به، أو أنها دون جنسية، أو أن هذه السفينة رغم أنها ترفع علماً أجنبياً أو ترفض إبراز علمها هي في الحقيقة من جنسية السفينة الحربية ذاتها، وكذلك إذا كانت السفينة تعمل بالاتجار غير المشروع (المخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل) ^(١٦٧).

وفي هذه الحالات تملك السفينة الحربية (حق الزيارة) أن تراجع الأوراق التي تصرح للسفينة التجارية برفع العلم، فإذا ما تبينت صحة شكوكها لها أن تجري تفتيش السفينة، وإذا تبينت العكس وجب عليها إصلاح أو تعويض ما أصاب السفينة التجارية من ضرر.

– المطاردة الحارة Hot Pursuit:

يطلق علي المطاردة الحارة أحياناً مصطلح المطاردة الحثيثة أو حق التتبع، ومفاده أنه إذا كان لدى السلطات المختصة للدولة الساحلية سبب معقول للاعتقاد بأن سفينة أجنبية خرقت قوانين وأنظمة هذه الدولة الساحلية فإن للدولة الأخيرة الحق في مطاردة السفينة الأجنبية وهي ما زالت في المياه الداخلية أو في البحر الإقليمي أو في المنطقة المجاورة للدولة الساحلية، وضبطها واقتيادها لموانئ الدولة الساحلية لمحاكمتها وفرض العقاب بحقها. غير أن سلطات الدولة عند مطاردتها للسفينة الأجنبية التي ارتكبت المخالفة قد لا تتمكن من ضبطها وهي في الامتدادات البحرية التي تخضع لسيادة الدولة الساحلية أو لولايتها، وذلك لأن السفينة قد دخلت مياه البحر العالي، وفي هذه الحالة يجوز لسلطات الدولة الساحلية أن تستمر في مطاردتها للسفينة المخالفة في البحر العام ذاته، ولكي يثبت الحق في ذلك يجب أن تكون المطاردة قد بدأت بالفعل في أي جزء من أجزاء البحر الخاضعة لسيادة الدولة أو لرقابتها وأن تظل هذه المطاردة مستمرة على الرغم من دخول السفينة المخالفة منطقة البحر العام. كما يشترط فيها أن تقوم بالمطاردة السفن

^{١٦٧} – راجع المادة ١٠٨ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢.

والطائرات الحكومية وحدها^(١٦٨)، ويقف الحق في المطاردة بمجرد دخول السفينة في المياه الإقليمية لدولتها أو لدولة أخرى.

– التصادم Collision:

في حالة وقوع تصادم بين سفينتين في أعالي البحار، يثار التساؤل عن صاحب الاختصاص القضائي في توقيع الجزاء على السفينة الصادمة أهو لدولة علم السفينة إذا لجأت السفينة الصادمة إلى أحد موانئها، أم أنه يعود للدولة التي تتبعها السفينة المسؤولة عن التصادم؟

بعد عرض الموضوع على المحكمة الدائمة للعدل الدولي في عام ١٩٢٧ في قضية اللوتس بين فرنسا وتركيا انتهت المحكمة إلى أن ما اتخذته تركيا من إجراء غير مخالف للقانون الدولي، وذلك لخلو هذا القانون من قاعدة تحدد الاختصاص في هذا الشأن^(١٦٩). غير أن مؤتمر بروكسل لعام ١٩٥٢-الذي توصل إلى اتفاقية بشأن الاختصاص الجنائي في مسائل التصادم البحري والحوادث الأخرى-قد خالف ما قرره المحكمة الدائمة للعدل الدولي في قضية اللوتس، وذلك بإقراره بالاختصاص القضائي والإداري-في مسائل التصادم البحري-لسلطات الدولة التي تحمل السفينة علمها وقت حدوث التصادم، وهذا ما أخذت به اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ واتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢^(١٧٠).

– الحقوق التي تمنحها المعاهدات:

في حالات معينة قد تمنح بعض الدول بعضها الآخر-بموجب الاتفاقيات المعقودة بينها-حقوقاً خاصة بقيام السفن الحربية لهذه الدول بممارسة بعض نشاطات الزيارة على السفن التجارية التابعة للدول الأطراف في هذه الاتفاقيات.

^{١٦٨}-راجع المادة ١١١ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ والمادة ٢٣ من اتفاقية جنيف بشأن أعالي البحار لعام ١٩٥٨.
^{١٦٩}- تتلخص وقائع هذه القضية في أن تصادما قد وقع بين سفينة تركية لنقل الفحم وسفينة فرنسية تدعى اللوتس في أعالي البحار، وترتب على ذلك إضرار بالسفينة التركية من الناحيتين المادية والبشرية. وحينما رست الباخرة الفرنسية في ميناء اسطنبول ألقت السلطات التركية القبض على ربانها وحاكمته.

--PCIJ, Series A. no. 10, 1927, p25.

^{١٧٠}- راجع المادة ٩٧ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ والمادة ١١ من اتفاقية جنيف بشأن أعالي البحار لعام ١٩٥٨.

٣ - القرصنة Piracy:

يقصد بالقرصنة اعتداء مسلح تقوم به سفينة في أعالي البحار، دون أن يكون مصرحاً لها بذلك من جانب دولة من الدول، ويكون الغرض منه الحصول على مكسب باغتصاب السفن أو البضائع أو الأشخاص.

وحددت المادة ١٥ من اتفاقية جنيف لأعالي البحار أعمال القرصنة، ورأت أنها تتكون من الأفعال التالية^(١٧١):

١- أي عمل من أعمال العنف غير المشروع أو الاستيلاء أو النهب إذا ارتكب العمل لأغراض خاصة بواسطة طاقم أو ركاب سفينة خاصة، أو طائرة خاصة وكان موجهاً ضد سفينة أخرى أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهرها، وذلك إذا كان العمل وقع في أعالي البحار أو في مكان لا يخضع لاختصاص دولة من الدول.

٢- أي اشتراك اختياري في تسيير سفينة أو طائرة مع العلم بوقائع القرصنة.

٣- أي عمل من أعمال التحريض أو المساعدة في ارتكاب أفعال القرصنة، وأضافت المادتين ١٦ و ١٧ من الاتفاقية ذاتها حالتين أخريين هما:

- أعمال القرصنة كما عرّفها المادة ١٥ والتي ترتكب بواسطة سفينة حربية، أو سفينة حكومية، أو طائرة حكومية تمرد طاقمها وتحكم في السيطرة عليها، ففي هذه الحالة تعد هذه الأعمال كأنها صادرة عن سفينة خاصة.

- تعد السفينة أو الطائرة من سفن أو طائرات القرصنة إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها فعلاً يهدفون إلى استعمالها بقصد ارتكاب عمل من الأعمال التي عرّفها المادة ١٥.

^{١٧١} - راجع نص المواد ١٠٠ وما بعدها من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

وتنطبق القاعدة ذاتها إذا كانت السفينة أو الطائرة قد استعملت لارتكاب أي من هذه الأعمال ما دامت باقية تحت سيطرة الأشخاص المدنيين^{١٧٢}. وإذا كانت القرصنة مهنة قديمة لبعض الأفراد المغامرين فإن هذه المهنة لم تختف تماماً حتى من بحار العالم.

وإذا كان المبدأ العام يقضي بحرية الملاحة في البحار العالية بالنسبة لجميع الدول، فإن ذلك ليس معناه أن تسود الفوضى في البحار العالية، أو أن يتحكم العبث فيها أو أن تجري في نطاقها أعمال الإجرام من غير عقاب، بل إن مبدأ حرية الملاحة فيها يستلزم -بحكم الضرورة - أن يسود البحار العالية الأمن والنظام.

وتتطلب صيانة الأمن والنظام بدورها وجود سلطة تقوم بالنهوض بها وبضبط العابثين، وتحاكمهم، وتفرض العقاب على من يثبت عليه الأعمال الإجرامية، ولما كانت البحار العالية -بطبيعة وضعها القانوني- لا تدخل في سلطان أية دولة من الدول فقد جرى العرف بين الدول كافة على أن تقوم كل منها -من جانبها - بالسهر على صيانة الأمن فيها^{١٧٣}.

ويحق لأية دولة أن تعتقل في البحار العالية أو في أي مكان آخر خارج المياه الإقليمية لدولة أخرى سفينة قرصنة أو طائرة قرصنة أو سفينة استولى عليها قراصنة، وأن تعتقل الأشخاص وتصادر الممتلكات في تلك السفينة، وذلك باعتبار أن القرصنة أصبحت جريمة دولية، ويكون لمحاكم الدولة التي اعتقلت السفينة المعاقبة على أفعال

^{١٧٢} - لقد تضمنت اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ ذات التعريف تقريباً مع بعض الإضافات. فقد نصت المادة ١٠١ على الأعمال التي تعد من قبيل القرصنة وهي: ١- أعمال العنف غير المشروعة أو الاستيلاء أو النهب إذا ارتكب العمل لأغراض خاصة بواسطة طاقم أو ركاب سفينة خاصة، أو طائرة خاصة وكان موجهاً ضد سفينة أخرى أو طائرة في أعالي البحار أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهرها، ضد سفينة أخرى أو طائرة أو ضد أشخاص أو ممتلكات في مكان لا يخضع لاختصاص دولة من الدول. ٢- أي عمل يمثل اشتراكاً اختيارياً في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم بوقائع القرصنة. ٣- أي عمل من الأعمال يشكل تحريضاً أو تيسيراً متعمداً أو مساعدة في ارتكاب أفعال القرصنة السابقة. ويعد من أعمال القرصنة التي تقوم بها سفن خاصة وتأخذ حكمها حسب المادة ١٠٢ أعمال القرصنة التي ترتكبها سفينة أو طائرة حكومية تمرّد أفراد طاقمها وأصبحت لهم السيطرة عليها.

^{١٧٣} - د. عبد الكريم علوان: الوسيط في القانون الدولي العام. الكتاب الثاني القانون الدولي المعاصر. مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ١٩٩٧، ص ١١٧.

القرصنة وأن تقرر العقوبات وكيفية التصرف بالسفينة ومحتوياتها مع مراعاة حقوق الغير المتصرفين بحسن نية، ولا يجوز أن تنفذ عملية الضبط بسبب القرصنة إلا سفن حربية أو طائرات عسكرية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك^(١٧٤).

- تجارة الرقيق:

لقد استقرت قاعدة أمرة من قواعد القانون الدولي -العربي والاتفاقي- على حظر تجارة الرقيق The Slave Trade، فقد نصت المادة ٩٩ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ على ضرورة اتخاذ كل دولة التدابير الفعالة لمنع ومعاينة أفعال نقل الرقيق فوق السفن التي تحمل جنسيتها، كما أن أي عبد يلجأ إلى ظهر سفينة يصبح حراً بحكم الواقع.

- وضع السفينة عديمة الجنسية:

يجوز ممارسة حق الزيارة ضد السفن التي لا تحمل جنسية، وهي السفن التي لا تحمل علم دولة معينة أو السفن التي تبحر تحت علم دولتين أو أعلام أكثر من دولتين تستخدم أياً منها حسبما يتراءى لها^(١٧٥).

- وضع السفينة التي تتخفى وراء علم دولة أجنبية:

قد تلجأ السفينة إلى محاولة عدم الخضوع لأية رقابة من جانب الدولة التي تحمل جنسيتها من الناحية القانونية، فتعمل على إخفاء علمها الحقيقي أو ترفع علم دولة أجنبية. لذلك يصبح من حق السفن الحربية التابعة لدولتها زيارتها والتأكد من مسلكها بهذا الخصوص.

^{١٧٤} - راجع المادة ١٠٧ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

^{١٧٥} - راجع المادة ٢/٩٢ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

- البث الإذاعي غير المصرح به:

يقع على عاتق الدول كافة واجب التعاون من أجل قمع البث الإذاعي غير المصرح به Unauthorized Broadcasting من أعالي البحار^{١٧٦}، والمقصود به إرسال الإذاعات الصوتية أو المرئية من سفينة أو منشأة في أعالي البحار بنية استقبالها من عامة الجمهور بما يخالف الأنظمة الدولية في هذا المجال. وذلك لما ينطوي عليه هذا العمل من تهديد للنظام الدولي واستقرار القائم على احترام سيادة الدول وعدم التدخل في شؤونها الداخلية وتنمية العلاقات الودية بين الشعوب^(١٧٧).

- قمع الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد الأخرى التي تؤثر على العقل:

أية دولة لديها الأسباب المعقولة للاعتقاد بأن السفينة التي ترفع علمها تقوم بالاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد الأخرى التي تؤثر على العقل أن تطلب تعاون الدول الأخرى لقمع هذا السلوك^(١٧٨).

- المساعدة البحرية:

أكدت المادة ٩٨ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ على ضرورة تنبيه كل دولة ريان السفينة التي ترفع علمها بمراعاة واجب المساعدة في أي من الأحوال التالية^{١٧٩}:

- أ- تقديم المساعدة لأي شخص وجد في البحر معرضاً للخطر.
- ب- التوجه بكل ما يمكن من السرعة لإنقاذ أي شخص في حالة استغاثة إذا أخطر بحاجتهم إلى المساعدة، وفي حدود ما يكون هذا العمل متوقعاً منه بصورة معقولة.
- ت- تقديم المساعدة، بعد حدوث مصادمة، للسفينة الأخرى ولطاقمها وركابها، وحيثما كان ذلك ممكناً، وأن يبين للسفينة الأخرى اسم سفينته وميناء تسجيلها وأقرب ميناء ستتوجه إليه.

^{١٧٦} - راجع المادة ١٠٩ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

^{١٧٧} - د. عبد الكريم علوان: الوسيط في القانون الدولي العام. مرجع سابق، ص ١٢١.

^{١٧٨} - راجع المادة ١٠٨ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

^{١٧٩} - راجع المادة ١٢ من اتفاقية جنيف بشأن أعالي البحار لعام ١٩٥٨.

حرية الصيد:

تنطوي حرية أعالي البحار على حرية الصيد فيها، فالدول جميعها لها حق استعمال البحار والاستفادة منها واستغلال ما بها من ثروات، بما في ذلك الثروات الحية دونما قيد يحدها. ولقد تأكدت هذه الحرية فقهاً وعملاً. ويترتب على مبدأ حرية الصيد في أعالي البحار عدة نتائج هي^(١٨٠):

- ١- إن الصيد في أعالي البحار حق معترف به للجميع، فهو ليس حقاً انفرادياً تمارسه الدولة كما تشاء ولصالحها وحدها دون النظر إلى حقوق ومصالح الدول الأخرى، وإن كان هذا لا يمنع من التقييد من حق الدولة أو تنازل الدولة عنه بالاتفاق.
 - ٢- إن حرية الصيد لا تعني أن تمارس كل دولة حقها في الصيد حتى ولو عرقلت بذلك ممارسات الدول الأخرى لحقها أو أضرت به.
 - ٣- إن معنى الحرية هو أن يكون للجميع على قدم المساواة حق صيد جميع أنواع الأسماك وغيرها من الثروات الحية في البحر العام.
 - ٤- إن إطلاق مبدأ حرية الصيد في أعالي البحار دون حدود من شأنه أن يؤدي إلى نتائج اقتصادية خطيرة خاصة بعدما تبين أن الموارد والثروات الحية وغير الحية في أعالي البحار محدودة ومن الممكن أن تستنفد.
- ولما تقدم جاءت اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ بأحكام محددة لتنظيم الصيد، فبعد أن نظمت حق الدولة الساحلية في استغلال الثروات الحية في منطقتها الاقتصادية الخالصة، قررت أن المناطق البحرية التالية للمنطقة الاقتصادية تعد من مناطق الصيد الحر، مع مراعاة الالتزامات التي تقع على عاتق كل دولة بمقتضى الاتفاقيات الدولية، ومع احترام حقوق والتزامات ومصالح الدول الأخرى، فالاتفاقية لم تترك حرية الصيد هنا مطلقة من أية قيود، حيث أكدت على أمرين:

^{١٨٠} - د. إبراهيم العناني: القانون الدولي العام. مرجع سابق، ص ٤٧٦ وما بعدها.

١ - التزام الدول بأن تتخذ-تجاه رعاياها- الإجراءات اللازمة للمحافظة على الثروات الحية الموجودة في أعالي البحار^(١٨١).

٢ - تعاون الدول في المحافظة على الثروات الحية لأعالي البحار وإدارتها بما في ذلك الثدييات البحرية^(١٨٢).

حرية التحليق والطيران: تتمتع جميع الدول بحرية التحليق والطيران في الأجواء فوق البحار العالية، وذلك مع مراعاة القواعد الدولية الواجبة، وخصوصاً تلك التي تقررها منظمة الطيران المدني الدولي.

حرية مد الأسلاك وخطوط الأنابيب: تستطيع أية دولة أن تلقي بأسلاك البرق والهاتف وأن تمد خطوط الأنابيب في جوف البحر العالي^(١٨٣). ويجب على كل دولة أن تسن القوانين اللازمة لمعاقبة كل من يتسبب بقطع أو إتلاف سلك ذي ضغط عالي أو خط أنابيب تحت الماء أو سلك تليفوني أو تلغرافي ينجم عن إهمال لا يغتفر من جانب سفينة تحمل علمها أو شخص خاضع لاختصاصها، وكذلك يمكن المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي قد تلحق بالأسلاك والأنابيب^(١٨٤).

حرية البحث العلمي في أعالي البحار وحرية إقامة الجزر الصناعية وغيرها من المنشآت: يكون لكل دولة حرية ممارسة البحث العلمي، وكذلك إقامة الجزر الصناعية وغيرها من المنشآت في البحار العالية، مع مراعاة القواعد التي يفرضها القانون الدولي في هذا الصدد، وكذلك الاتفاقيات الدولية ذات الصلة^(١٨٥).

^{١٨١} - راجع المادة ١١٧ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

^{١٨٢} - راجع المواد من ١١٨-١٢٠ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢. والمواد ١ حتى ٨ من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ بشأن الصيد وحفظ المصادر البيولوجية في أعالي البحار

^{١٨٣} - راجع المادة ١١٢ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢. والمادة ٢٦ من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ لأعالي البحار.

^{١٨٤} - راجع المادتين ١١٤-١١٥ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢. والمواد ٢٧ حتى ٢٩ من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ لأعالي البحار.

^{١٨٥} - راجع المادة ١١٨ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢. ويلاحظ هنا أن إقامة المنشآت في المناطق البحرية أو وضع الأسلاك وخطوط الأنابيب يثير الكثير من المشكلات خصوصاً إذا توقف استخدام هذه المنشآت أو الأنابيب أو عند ترك استخدامها، فهل في هذه الحالة يلزم من وضعها أو أنشائها بإزالتها كلية أو تكفي الإزالة

المبحث السادس

منطقة التراث المشترك للإنسانية

دفع العثور على ثروات معدنية طائلة في أعماق البحار والمحيطات العديد من الدول إلى السعي نحو مد ولايتها الإقليمية إلى مساحات متزايدة من البحار تجاوزت فيها الحدود المعروفة من قبل، والمتمثلة في كل من البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة.

ونجم عن ذلك - كما وجدنا - نشوء فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة، وبالإضافة إلى مد الجرف القاري إلى مسافة ٢٠٠ ميل بحري أو أكثر (في بعض الأحيان) متى سمحت الظروف الجيولوجية.

أما قاع البحار العالية والمحيطات The International Seabed التي لا تخضع للسيادة فكان يعد ملاً مباحاً res mullium وفقاً لما استقر عليه العمل في القانون الدولي التقليدي، ومن ثم كانت كل دولة تملك الحق في استغلال تلك المناطق واستكشافها.

ولكن في أعقاب مطالبة مندوب مالطة في الأمم المتحدة عام ١٩٦٧ بإرساء نظام قانوني جديد لاستعمال واستغلال قاع البحار وما يوجد بها من موارد حية وغير حية خارج الحدود الإقليمية للدول الساحلية، صدر إعلان المبادئ الذي تضمنته توصية الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم ٢٧٤٩ (د - ٢٥) تاريخ ١٧/١٢/١٩٧٠ والذي

الجزئية وخاصة أنه في كثير من الأحيان تشكل الإزالة نفقات أكثر من الإنشاء؟ لا شك أن حرية الملاحة الدولية تقتضي العمل على إزالة أية عراقيل تقف بوجه الملاحة في البحار العالية وبما أن هذه المنشآت أصبحت تهدد أمن الملاحة الدولية وسلامتها فأصبح من المحتم إزالتها، وهو ما أخذت به المادة ٥/٥ من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ الخاصة بالامتداد القاري حيث قررت ما يلي: أية منشآت يتم تركها أو تصبح غير مستعملة يجب أن يتم إزالتها كلية. أما اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ فلم تأخذ بحكم له ذات الوضوح، فقد نصت المادة ٣/٦٠ على ما يلي: أية منشآت أو هياكل يتم تركها أو تصبح غير مستعملة يجب إزالتها بما يحقق أمن الملاحة، مع الأخذ في الاعتبار أي قواعد دولية مقبولة بصفة عامة تقرها في هذا الخصوص المنظمة الدولية المختصة، ويجب أن تأخذ إزالة مثل هذه المنشآت في الاعتبار الصيد وحماية البيئة البحرية وحقوق وواجبات الدول الأخرى، كذلك يجب الإعلان المناسب عن عمق ووضع وحجم المنشآت أو الهياكل التي يتم إزالتها كلية.

جعل من موارد أعماق البحار فيما وراء حدود الولاية الإقليمية للدول الشاطئية من قبيل التراث المشترك للإنسانية.

ويعد إبرام معاهدة متعددة الأطراف متضمنة نظاماً قانونياً يحكم استعمال واستغلال قاع البحار العالية، الهدف الذي من أجله دعت الأمم المتحدة إلى انعقاد مؤتمرها الثالث لقانون البحار، وانتهى إلى وضع اتفاقية مونتيجو باي بجاميكا لقانون البحار عام ١٩٨٢.

وتتضمن الاتفاقية في جزئها الحادي عشر^(١٨٦)، وكذلك في ملحقين من ملاحقها التسع الأحكام المتعلقة باستعمال واستغلال موارد المنطقة بالإضافة إلى النظام القانوني للسلطة التي أرسيتها الاتفاقية للسهر على إدارة المنطقة ومواردها.

وكرست الاتفاقية في المادة ١٣٦ المبدأ الذي تضمنه إعلان المبادئ الصادر عن الجمعية العامة للأمم المتحدة، والذي جعل من المنطقة ومواردها تراثاً مشتركاً للإنسانية، بل إن الاتفاقية جعلت من الحكم الوارد في المادة ١٣٦ بمثابة قاعدة آمرة Jus Cogens لا يجوز للأطراف الاتفاق على خلافها^(١٨٧).

ذكر ابن منظور في لسان العرب أن الورث، والإرث، والميراث، والتراث، كلها بمعنى واحد، ثم ذكر معنى التراث بأنه: "ما يخلفه الرجل لورثته"^(١٨٨). وتطلق الكلمة، وتفيد تبعاً للوصف اللاحق بها، فنقول مثلاً: تراث إسلامي، وتراث عربي، وتراث فارسي، وتراث غربي، وتراث إنساني^(١٨٩).

ويتسع التراث الإنساني، لأنواع التراث كلها، بصرف النظر عن الموطن؛ لأنه يتعلق بالإنسان فرداً وجماعة. ويمثل التراث الإنساني "ما تراكم خلال الأزمنة من تقاليد، وعادات، وتجارب، وخبرات، وفنون، وعلوم، من شعب من الشعوب"، وهو "جزء أساسي

^{١٨٦} - المواد من ١٣٣-١٩١.

^{١٨٧} - لقد نصت المادة ٣١١ من الاتفاقية على {لقد توافق الدول الأطراف على ألا تدخل تعديلات على المبدأ الأساسي المتعلق بالتراث المشترك للإنسانية والمبين في المادة ١٣٦ وعلى أنها لن تكون طرفاً في أي اتفاق ينتقص من هذا المبدأ}.

^{١٨٨} - ابن منظور، لسان العرب، دار الفكر، بيروت، ١٩٩٠م، مادة "ورث"، ١٩٩/٢.

^{١٨٩} - د. أكرم العمري: التراث والمعاصرة، الدوحة، ط(١)، ١٤٠٥هـ، ١٩٨٥م، ص ٢٦.

من قوامه: الاجتماعي، والإنساني، والسياسي، والتاريخي، والخلقي، وهذا ما يوثق علائقه بالأجيال الغابرة التي عملت على تكوينه وإغنائه^(١٩٠).

ويقصد بالإنسانية Humanity -من ناحية أولى- الجنس البشري Humankind مجرداً عن انتماءاته لدولة ما، وبالتالي فإن هذا المصطلح يتضمن شعوب العالم أجمع، ويقصد بها من ناحية أخرى شعوب العالم الحاضر والأجيال القادمة، فالإنسانية كما أشارت إليها اتفاقية جاميكا لقانون البحار تعني التكامل فيما بين الأجيال Integration with Generations للاستفادة من موارد قاع البحار وما تحتها فيما يجاوز نطاق السيادة الإقليمية للدول. فالثروات التي أغدقها الله عز وجل ليست حقاً خالصاً للحاضر فحسب بل هي كذلك مشتركة بين الحاضر والمستقبل^(١٩١).

أولاً- حدود المنطقة:

استحدثت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢ نظاماً جديداً، يعد تطوراً تدريجياً لقواعد القانون الدولي في هذا المجال وليس مجرد تقنين لقواعد موجودة سلفاً، لاستغلال الثروات الكامنة في قيعان المحيطات والبحار فيما وراء حدود ولاية واختصاص الدولة الساحلية، أي في قيعان أعالي البحار المستقرة بعد المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري.

وإذا كانت الاتفاقية لم تذكر صراحة حدود المنطقة، إلا أن ذلك يستفاد مباشرة من نص المادة ١/١ التي تقرر أن "المنطقة" تعني "قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها خارج حدود الولاية الوطنية". ومعنى ذلك أن المنطقة تقع في البحار العالية، وهي تلك الأجزاء من البحار التي لا تقع داخل المياه الداخلية (أو المياه الأرخبيلية للدولة الأرخبيلية) أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة^(١٩٢).

١٩٠ - انظر في مصطلح التراث العربي-والإنساني، المعجم الأدبي، جهور عبد النور: بيروت، ١٩٧٩م، ص ٦٣-٦٤.

١٩١ - د. محمد طلعت الغنيمي: الوسيط في قانون السلام. مرجع سابق، ص ٨٧١ وما بعدها.

١٩٢ - راجع المادة ٨٦ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

ثانياً- النظام القانوني الخاص بالمنطقة:

تتمثل أهم ملامح النظام القانوني للمنطقة في الأمور الآتية:

أ- يقتصر الوضع الخاص بالمنطقة على استغلال مواردها المعدنية:

يقصد بالموارد التي يتم استغلالها في المنطقة-والتي تمثل سبب إنشاء نظام قانوني خاص بها- تلك الموارد المعدنية الصلبة أو السائلة أو الغازية التي توجد في مكانها، داخل المنطقة (أي في الامتدادات البحرية غير الخاضعة لسيادة الدول)، في القاع أو تحت القاع بما في ذلك السلاسل العقدية متعددة المعادن.

ويترتب على اقتصار النظام القانوني للمنطقة على مواردها المعدنية نتائج عديدة منها:

١- أن النظام القانوني للمنطقة لا يؤثر على الوضع القانوني للمياه الموجودة فوقها أو المجال الجوي الذي يعلوها^(١٩٣).

٢- أن النظام القانوني للمنطقة لا يؤثر على تعريف الحد الخارجي للامتداد القاري (كما سبقت الإشارة إليه) أو اتفاقات تعيين الحدود المبرمة بين الدول التي تتقابل أو تتجاور شواطئها^(١٩٤).

٣- إذا كانت الموارد تمتد خارج حدود المنطقة (وبالتالي لها اتصال بتلك الخاضعة لولاية دولة معينة)، فيجب القيام بالأنشطة في المنطقة مع مراعاة حقوق ومصالح هذه الدول عن طريق التشاور أو الإخطار كضرورة الحصول على موافقتها المسبقة إذا ترتب على الأنشطة في المنطقة استغلال موارد تدخل في حدود المناطق الخاضعة لولاية الدولة^(١٩٥).

^{١٩٣} - راجع المادة ١٣٥ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

^{١٩٤} - راجع المادة ١٣٤ \ ٤ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

^{١٩٥} - راجع المادة ١٤٢ / ١-٢ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

٤ - لا يمس النظام القانوني للمنطقة بحق الدولة الشاطئية في اتخاذ الإجراءات الضرورية لمنع التلوث أو التقليل منه أو السيطرة عليه إذا نتج هذا التلوث عن أنشطة في المنطقة^(١٩٦).

ب- تعد المنطقة تراثاً مشتركاً للإنسانية جمعاء:

تعد فكرة كون المنطقة ومواردها تراثاً مشتركاً للإنسانية جمعاء، كما بينا سابقاً، فكرة حديثة لم تستقر في القانون الدولي التقليدي، ولم تتناولها قواعده. ويؤدي اعتبار المنطقة تراثاً مشتركاً للإنسانية جمعاء إلى تريب العديد من النتائج، هي:

١- ضرورة استغلال المنطقة لمصلحة الإنسانية جمعاء:

إن كون المنطقة تراثاً مشتركاً للإنسانية يتطلب أن يتم ممارسة الأنشطة فيها لصالح الإنسانية كلها، ومعنى ذلك أن الاستغلال يجب أن يفيد كل الدول بغض النظر عن موقعها الجغرافي، وسواء أكانت دولاً ساحلية أم غير ساحلية أم حبيسة. غير أن الاتفاقية قررت أن يؤخذ في الاعتبار خصوصاً مصالح واحتياجات الدول النامية، وكذلك الشعوب التي لم تحصل على الاستقلال التام^(١٩٧).

٢- عدم جواز ممارسة السيادة على المنطقة أو تملك جزءاً منها:

لا يجوز لأية دولة أو لأي شخص طبيعي أو معنوي أن يمارس سيادة أو حقوقاً ذات سيادة على المنطقة التي تعد تراثاً مشتركاً للإنسانية أو أن يدعي تملك جزء أو أجزاء منها. ولا يجوز الاعتراف بصحة أو شرعية أي شيء من ذلك، ولما كانت المنطقة لا تخضع لسيادة أو ملكية أية دولة أو أي شخص، فقد كان من الطبيعي أن تقرر الاتفاقية أن الإنسانية كلها، عاملة من خلال "السلطة"، هي التي تثبت لها كل الحقوق فوق موارد المنطقة^(١٩٨).

^{١٩٦} - راجع المادة ١٤٢/٣ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

^{١٩٧} - راجع المادة ١٤٠ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

^{١٩٨} - راجع المادة ١٣٧ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

٣- التزامات الدول بخصوص المنطقة:

تلتزم الدول في سلوكها العام تجاه المنطقة بالمبادئ المقررة في ميثاق الأمم المتحدة، وكذلك قواعد القانون الدولي الأخرى^(١٩٩)، وعلى الدول نفسها - وكذلك رعاياها - عدم مخالفة النظام القانوني الذي يحكم المنطقة، وإلا تحملت المسؤولية الناجمة عن أي تقصير من جانبها بخصوص الالتزامات التي تقع على عاتقها تجاه المنطقة^(٢٠٠).

لقد حسم اعتبار المنطقة تراثاً مشتركاً للإنسانية جدلاً فقهيّاً ثار - منذ زمن بعيد - حول معرفة ما إذا كانت قيعان البحر فيما وراء حدود الاختصاص الوطني للدول تعد مالا لا مالك له *res nullius* أو أنها مالاً مشتركاً *res communis*؟ وهنا جاءت الاتفاقية - ومن قبلها قرار الجمعية العامة بشأن إعلان المبادئ التي تحكم قاع البحر والمحيطات وما تحتها - لتؤكد أن المنطقة تعد " تراثاً مشتركاً للإنسانية جمعاء ".

ج- قصر استخدام المنطقة على الأغراض السلمية وحدها:

أكدت الاتفاقية في المادة ١٤١ على ضرورة المحافظة على الطابع السلمي للمنطقة، وذلك بحظر استخدامها في غير الأغراض السلمية، وليس ذلك إلا تأكيداً لما ورد في القرار ٢٥/٢٦٦٠ الخاص بإقرار اتفاقية دولية بشأن تحريم وضع الأسلحة النووية وغيرها من أسلحة التدمير الشامل فوق قاع المحيطات أو تحت قاعها، وكذلك القرار ٢٥/٢٧٤٩ الخاص بإعلان المبادئ التي تحكم قاع البحار والمحيطات فيما وراء حدود الولاية الوطنية.

د- البحث العلمي البحري ونقل التكنولوجيا:

قررت الاتفاقية أنه يجوز للسلطة أن تقوم بالبحث العلمي البحري في المنطقة والموارد الموجودة فيها، وكذلك سمحت الاتفاقية للدول الأطراف في الاتفاقية بتعزيز البحث العلمي البحري عن طريق^(٢٠١):

^{١٩٩} - راجع المادة ١٣٨ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

^{٢٠٠} - راجع المادة ١٣٩ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

^{٢٠١} - راجع المادة ١٤٣ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

أ- الاشتراك في برامج دولية وتشجيع التعاون في البحث العلمي البحري بين علماء البلدان المختلفة وعلماء السلطة.

ب- السهر على وضع برامج عن طريق السلطة أو المنظمات الدولية الأخرى حسب الاقتضاء، لمنفعة الدول النامية والدول الأقل تقدماً تكنولوجياً، بقصد:

١- تقوية قدرات الدول المذكورة على البحث.

٢- تدريب علماء تلك الدول وعلماء السلطة على فنون البحث وتطبيقاته.

٣- تشجيع استخدام العاملين المؤهلين من تلك الدول في البحث في المنطقة.

ت- نشر نتائج الأبحاث والتحليلات عند توافرها، نشرًا فعالاً، عن طريق السلطة أو غيرها من الطرق الدولية عند الاقتضاء.

ونظراً لأهمية الاختراعات العلمية والتكنولوجية في الاستغلال البحري، نصت الاتفاقية في المادة ١٤٤ على أن تتخذ السلطة تدابير - وفقاً لهذه الاتفاقية - من شأنها:

- اكتساب التكنولوجيا والمعرفة العلمية المتصلة بالأنشطة في المنطقة.

- والنهوض بنقل تلك التكنولوجيا والمعرفة العلمية إلى الدول النامية وتشجيعه بحيث تستفيد منها جميع الدول الأطراف.

هـ - حماية البيئة البحرية في المنطقة:

تماشياً مع هدف الاتفاقية المتمثل في ضرورة حماية الوسط الطبيعي في الامتدادات البحرية، نصت الاتفاقية في المادة ١٤٥ على ضرورة قيام السلطة باتخاذ الإجراءات التي تكفل - في المنطقة - منع تلوث الوسط البحري والإقلال منه والسيطرة عليه، وحماية الثروات الطبيعية للمنطقة والمحافظة عليها ومنع أي أضرار بالثروات النباتية والحيوانية البحرية.

و- الربط بين استغلال المنطقة والمعاملة التفضيلية للدول النامية:

رغبة في تحقيق النمو المتوازن لجميع الدول، على مختلف مناهجها الاقتصادية والاجتماعية، وهو هدف يطمح إلى تحقيقه المجتمع الدولي، من الناحية النظرية على الأقل، ولما كانت الدول النامية هي الدول التي تحتاج إلى إيلاء الاعتبار إليها في هذا المجال، بالنظر إلى ضعف اقتصادياتها التي قد تضار، بين أمور أخرى، نتيجة لاستغلال المنطقة، فقد قررت الاتفاقية نوعاً من المعاملة التفضيلية لهذه الدول. حيث أكدت المادة ١٤٤ على نقل التكنولوجيا والمعارف العلمية إلى الدول النامية وضمان وصولها إليها، وأشارت المادة ١٤٨ إلى تشجيع المشاركة الفعالة للدول النامية في الأنشطة بالمنطقة مع الأخذ في الاعتبار لاحتياجاتها ومصالحها وبصفة خاصة الدول غير الساحلية أو غير المميزة جغرافياً، وقررت المادة ١٥٠ ضرورة أن يتم استغلال المنطقة على نحو يدعم تنمية الاقتصاد العالمي والتجارة الدولية من أجل التنمية الشاملة لجميع الدول وخصوصاً الدول النامية، كذلك قررت المادة ١٥٢ أن السلطة يمكنها عند منح إمكانية القيام بأنشطة في المنطقة أن تنظر بعين الاعتبار لهذه الدول.

ز- أهداف استغلال المنطقة^(٢٠٢):

يهدف القيام بأنشطة الاستغلال في المنطقة إلى تدعيم التنمية السلمية للاقتصاد العالمي، والنمو المتوازن للتجارة الدولية والنهوض بالتعاون الدولي من أجل التنمية الشاملة لجميع البلدان النامية من أجل عدة أمور هي:

- تنمية موارد المنطقة.
- إدارة موارد المنطقة إدارة منتظمة وآمنة ورشيدة خصوصاً مراعاة تسيير الأنشطة في المنطقة بطريقة فعالة وتجنب أي تبذير.
- توسيع فرص المشاركة في هذه الأنشطة بما يتفق بصفة خاصة مع المادتين ١٤٤ و ١٤٨.

^{٢٠٢} - راجع المادة ١٥٠ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

- مشاركة السلطة في الإيرادات ونقل التكنولوجيا إليها وإلى الدول النامية، كما هو منصوص عليه في الاتفاقية.
- زيادة توافر المعادن المستخرجة من المنطقة حسب الحاجة بالاقتران مع المعادن المستخرجة من مصادر أخرى، لتأمين الإمدادات لمستهلكي هذه المعادن.
- العمل على توفير أسعار عادلة ومستقرة، مجزية للمنتجين ومنصفة للمستهلكين للمعادن المستخرجة من كل من المنطقة ومن مصادر أخرى وتعزيز التوازن الطويل الأجل بين العرض والطلب.
- زيادة الفرص لجميع الدول الأطراف، بغض النظر عن نظمها الاجتماعية والاقتصادية أو موقعها الجغرافي، لتشارك في تنمية موارد المنطقة.
- حماية الدول النامية من الآثار الضارة باقتصادها أو بحصيلة صادراتها الناجمة عن الانخفاض في سعر معدن متأثر، أو في حجم الصادرات من ذلك المعدن، بقدر ما يكون هذا الانخفاض ناتجاً عن الأنشطة في المنطقة كما هو منصوص في المادة ١٥١.
- تنمية التراث المشترك لما فيه صالح الإنسانية جمعاء.
- ألا تكون شروط وصول الاستيراد من المعادن المستخرجة من المنطقة والاستيراد من السلع الأساسية المنتجة من هذه المعادن إلى الأسواق في وضع أفضل من أفضل الشروط المطبقة على الواردات من مصادر أخرى.
- وأضافت الاتفاقية تفصيلات خاصة بالسياسات الخاصة بالإنتاج^(٢٠٣)، ونظام الاستكشاف والاستغلال، سواء بواسطة المشروع أو اشتراك الدول الأطراف أو رعاياها مع السلطة^(٢٠٤)، وتمارس السلطة اختصاصاتها في المنطقة دون تمييز مع إيلاء اعتبار خاص للدول النامية^(٢٠٥). وقررت الاتفاقية أيضاً نظام الفحص الدوري كل خمس سنوات لكيفية

^{٢٠٣} - راجع المادة ١٥١ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

^{٢٠٤} - راجع المادة ١٥٣ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

^{٢٠٥} - راجع المادة ١٥٢ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

عمل النظام المقرر للمنطقة^(٢٠٦). وعقد مؤتمر للمراجعة بعد مضي عشر سنوات من بداية أول إنتاج تجاري لوضع التعديلات الضرورية على ضوء التجربة وللتأكد من تحقيق الأهداف والسياسات المرسومة^(٢٠٧).

وبالنظر إلى أن الأنشطة في المنطقة تستدعي إقامة منشآت معينة، فقد قررت الاتفاقية خضوع هذه المنشآت للشروط الآتية^(٢٠٨):

- لا تقام هذه المنشآت أو تثبت أو تزال وفقاً لهذا الجزء ورهنأ بمراعاة قواعد السلطة وأنظمتها. ويجب تقديم الإشعار الواجب عن إقامة هذه المنشآت وتثبيتها وإزالتها ويجب الاحتفاظ بوسائل دائمة للتنبيه إلى وجودها.
- لا يجوز إقامة هذه المنشآت إذا ترتب على ذلك إعاقة لاستخدام الممرات البحرية المعترف بأنها جوهرية للملاحة الدولية أو إقامتها في قطاعات النشاط المكثف لصيد الأسماك.
- تقام حول هذه المنشآت مناطق سلامة مع علامات مناسبة لضمان سلامة كل من الملاحة والمنشآت.
- تستخدم هذه المنشآت في الأغراض السلمية دون غيرها.
- ليس لهذه المنشآت مركز جزر. وليس لها بحر إقليمي خاص بها، كما أن وجودها لا يؤثر على تعيين حدود البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري، وتسيير الأنشطة الأخرى في البيئة البحرية مع إيلاء الاعتبار المعقول للأنشطة في المنطقة.

^{٢٠٦} - راجع المادة ١٥٤ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

^{٢٠٧} - راجع المادة ١٥٥ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

^{٢٠٨} - راجع المادة ١٤٧ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

ح - نظام الاستثمار الرائد:

يهدف نظام الاستثمار الرائد للسماح للدول، قبل سريان الاتفاقية "القيام ببعض الاستثمارات التي تتطابق مع النظام القانوني المنصوص عليه في القسم رقم ١١ من الاتفاقية (الخاص بالمنطقة)، ويتمثل ذلك أساساً في القيام "بأنشطة أولية" activities preliminaries (كالأبحاث والدراسات، وتقدير وتحليل مخزون المعادن الموجودة في قاع البحر) وذلك في "قطاع الأنشطة الأولية" التي تمنحها اللجنة وبحيث لا يتجاوز هذا القطاع ١٥٠٠٠٠ كيلو متر مربع.

ويحكم النظام القانوني للمستثمرين الرواد القواعد الآتية:

أ- لا يمكن تسجيل أي مستثمر رائد إلا بالنسبة لقطاع واحد من الأنشطة الأولية، ويكون هذا المستثمر هو صاحب الحق المانع في ممارسة الأنشطة الأولية في هذا القطاع.

ب- يجب - عند تقديم طلب التسجيل - أن يدفع المستثمر مبلغ ٢٥٠٠٠٠ دولار أمريكي إلى اللجنة، كما أنه يلتزم بدفع مبلغ مقداره مليون دولار سنوياً إلى السلطة عند الموافقة على خطة العمل الخاصة بالاستكشاف والاستغلال.

ت- لا يجوز الموافقة على خطة العمل الخاصة بالاستكشاف والاستغلال إلا إذا كانت الدولة (التي يخضع ويتبع لها المستثمر) طرفاً في الاتفاقية.

ث- يمنح ترخيص خلال ثلاثين يوماً من تاريخ إخطار المستثمر الرائد للسلطة ينص على أنه سيبدأ الإنتاج التجاري خلال خمس سنوات، قابلة للتجديد مدة خمس سنوات أخرى. فإذا لم يقم المستثمر بالإنتاج التجاري يمكن منح الترخيص للمشروع لأي مستثمر رائد آخر قادر على بدء الإنتاج التجاري خلال خمس سنوات.

ج- تلتزم السلطة وكذلك أجهزتها باحترام الحقوق والالتزامات الناجمة عن نظام الاستثمار الرائد.

ط- حماية الحياة البشرية في المنطقة:

خلق الله الإنسان ووهبه أهم نعمة، وهي نعمة الحياة، وحماية حق الإنسان في الحياة من الضروريات التي عمل المجتمع الدولي -والداخلي - على صيانتها ومنع الاعتداء عليها، وقد بذلت في هذا الصدد العديد من المحاولات في إطار فروع كثيرة من فروع القانون الدولي العام وخصوصاً وثائق حماية حقوق الإنسان، وجاءت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ لتؤكد على ذلك في المادة ١٤٦ بنصها على أن:

" تتخذ التدابير اللازمة، فيما يتعلق بالأنشطة في المنطقة، لضمان الحماية الفعالة للحياة البشرية، ولهذا الغرض تعتمد السلطة قواعد وأنظمة وإجراءات مناسبة لإكمال القانون الدولي القائم كما يتجسد في المعاهدات ذات الصلة".

ثالثاً- المنظمة الدولية المكلفة بإدارة المنطقة (السلطة):

أنشأت الاتفاقية جهازاً دولياً أطلقت عليه تسمية "السلطة" أي السلطة الدولية لقاع البحار والتي تعد في الواقع "منظمة دولية" يمارس من خلالها الدول الأطراف الأنشطة التي يتم ممارستها في المنطقة، وكذلك الرقابة على هذه الأنشطة، ويوجد مقر السلطة في جامايكا.

وسنقوم بدراسة السلطة بعرض وضعها القانوني، وتحليل سريع لهيكلها:

١- الوضع القانوني للسلطة:

من الملاحظ أن إحدى الوسائل التي تستخدم للسماح لكائن قانوني ما بالعمل (على الصعيد الدولي أو الداخلي) هي تلك التي تتمثل في منحه وضعاً قانونياً متميزاً، ففي حقيقة الأمر لا بد أن يكون لأي شخص من أشخاص، نظام قانوني معين، أن يكون له وضع قانوني يتلاءم وصفته كعضو في الجماعة التي يعد هذا النظام القانوني نتاجاً لها.

ولا شك أن الوضع القانوني للمنظمات الدولية يعد واحداً من أهم المشاكل الجوهرية التي يهتم بها القانون الدولي الحالي، بل يمكن لنا أن نقرر أنه لتفريد هذا الوضع

ولتأكيد تقدم الفن القانوني تقدماً ليس بالقليل خلال السنوات الماضية، والاعتراف بوضع قانوني للمنظمات الدولية هو أمر تقتضيه طبيعة الأشياء.

وذلك أن وجود هذه المنظمات يدفعها إلى القيام بالعديد من الأعمال القانونية اللازمة لاستمرار بقائها ولتحقيق غاياتها (على الصعيد الدولي أو الوطني). لكي تنتج مثل هذه الأعمال آثارها القانونية فإن الاعتراف للمنظمة بوضع قانوني معين من جانب الدول أعضائها يعد شرطاً لا غنى عنه في هذا المجال.

وتتمثل أهم ملامح الوضع القانوني للسلطة فيما يلي:

أ- الشخصية القانونية:

من الثابت أن الشخصية القانونية ليست إلا مجرد حيلة قانونية أو اختلاق صناعي فهي تمثل أداة يمنح بمقتضاها نظام قانوني معين بعض الحقوق إلى كائن ما ويلزمه ببعض الالتزامات.

ومن النادر أن تحتوي موثائق المنظمات الدولية على نص يقرر صراحة تمتعها بالشخصية القانونية على الصعيد الدولي. إلا أن الاتفاقية نصت صراحة - وهذا ليس بالأمر الوارد في موثائق المنظمات الدولية المعاصرة - على تمتع السلطة بالشخصية القانونية الدولية، فبيّنت المادة ١٧٦ أن للسلطة شخصية قانونية دولية ويكون لها من الأهلية القانونية ما يلزم لممارسة وظائفها وتحقيق مقاصدها.

ب- الاختصاصات:

ليست المنظمات الدولية غاية في ذاتها، وإنما هي وسيلة لتحقيق أهداف ووظائف معينة، تمثل اختصاصات المنظمات الدولية السبب الأساسي لوجودها وإنشائها.

ونصت الاتفاقية (مادة ١٥٧/٢) على نوعين من الاختصاصات تمارسها السلطة الاختصاصات الصريحة والاختصاصات الضمنية.

ويقصد بالاختصاصات الصريحة الاختصاصات والسلطات التي نصت عليها الاتفاقية صراحة. كما استقرت الغالبية العظمى من الفقهاء على قبول نظرية الاختصاصات الضمنية في إطار قانون المنظمات الدولية، والتي بمقتضاها يكون للمنظمة ممارسة الاختصاصات والوظائف التي تتضمنها السلطات الممنوحة لها أو الأهداف المحددة لها حتى عند عدم وجود نص صريح يقرر ذلك. ويوجد بالنسبة للسلطة نص هو نص المادة ٢/١٥٧ يؤكد صراحة على نظرية الاختصاصات الضمنية، والذي يجري نصه كالآتي: "يكون للسلطة من الصلاحيات الاحتياطية، المتفقة مع هذه الاتفاقية، ما يتضمنه بالضرورة ممارسة تلك الصلاحيات والوظائف (أي الوظائف الصريحة) وما هو لازم لممارستها فيما يتعلق بالأنشطة في المنطقة".

ت- النظام المالي:

من البديهي أن ممارسة المنظمات الدولية لوظائفها وأنشطتها يقتضي توافر شرطين أساسيين: فمن ناحية يجب أن يقوم الفرع أو الجهاز الذي يعينه الميثاق (أو أية قاعدة أخرى من القواعد التي تحكم نشاط المنظمة) بالتصرف في الإطار المحدد لاختصاصه، ويتم ذلك عادة عن طريق إصداره لأعمال قانونية تعد تجسيدا حيا للوظائف المخولة له. ومن ناحية أخرى، يجب على الجهاز المختص بفحص الميزانية والموافقة عليها أن يعطيه الاعتمادات اللازمة لممارسة وتحقيق هذه الوظائف والاختصاصات.

وتتألف أموال السلطة من المساهمات المحددة التي يدفعها أعضاء السلطة وفقاً للفقرة الفرعية هـ من الفقرة ٢ من المادة ١٦٠، ومن الأموال التي تجبها السلطة (عملاً بالمادة ١٣ من المرفق الثالث) بصدد الأنشطة في المنطقة، ومن الأموال المحولة من المشروع (وفقاً للمادة ١٠ المرفق الرابع)، ومن الأموال المقترضة عملاً بالمادة ١٧٤، ومن المساهمات الاختيارية التي يقدمها الأعضاء أو كيانات أخرى، ومن المدفوعات إلى صندوق التعويض (وفقاً للفقرة ١٠ من المادة ١٥١) الذي تضع نظامه الجمعية العامة بناء على مشورة لجنة التخطيط الاقتصادي.

ويتم إعداد الميزانية السنوية للسلطة بواسطة الأمين العام^(٢٠٩)، ونصت المادة ١٧٣ على أوجه الإنفاق التي تقوم بها السلطة، والتي يتمثل أهمها في مواجهة المصروفات الإدارية، وتزويد المؤسسة بالأموال، وتعويض الدول النامية.

وأضافت الاتفاقية ضرورة الفحص السنوي للحسابات من جانب مراقب مستقل^(٢١٠)، وأعطت الاتفاقية للسلطة إمكانية الاقتراض مع التأكيد على عدم مسؤولية الدول الأطراف عن ديون السلطة^(٢١١).

ث- الحصانات والامتيازات:

لقد ترتب على ظهور المنظمات الدولية كأشخاص قانونيين ومنحها العديد من الوظائف ضرورة تقرير العديد من المزايا والحصانات اللازمة لحسن قيامها بهذه الوظائف، والغرض من تقرير هذه المزايا والحصانات يتمثل أساساً في كفالة تحقيق العمل المشترك للدول أعضاء هذه المنظمات من خلال هذه الأخيرة) لأهدافه في تحقيق الصالح العام، وكذلك تحقيق المساواة بين الدول أعضاء هذه المنظمات، وذلك بمنع دولة المقر أو الدولة المضيفة التي تمارس المنظمة على أرضها أنشطتها من أن تتمتع، نتيجة لاختصاصها الإقليمي، بوضع متميز بالنسبة لباقي الدول الأعضاء.

لقد تناولت الاتفاقية الحصانات والامتيازات المقررة للسلطة كما يلي^{٢١٢}:

- إن أساس منح هذه الحصانات والامتيازات هو تمكين السلطة من القيام بوظائفها، ومن ثم فليس الغرض من تقريرها مجرد تفضيل السلطة على غيرها من الأشخاص القانونيين.

- تتمتع السلطة بالشخصية القانونية الدولية وبالأهلية اللازمة لممارسة وظائفها والوصول إلى أهدافها.

^{٢٠٩} - راجع المادة ١٧٢ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

^{٢١٠} - راجع المادة ١٧٥ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

^{٢١١} - راجع المادة ١٧٤ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

^{٢١٢} - راجع المواد من ١٧٦-١٨٣ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

- تتمتع السلطة وأموالها وأصولها بحصانة ضد التقاضي والتنفيذ إلا إذا تنازلت عن ذلك صراحة وبصدد حالة معينة.
- تتمتع ممتلكات السلطة وأصولها، أينما كانت وأياً كان الحائز لها بحصانة ضد التفتيش أو الاستيلاء أو المصادرة أو نزع الملكية أو أي صورة أخرى من صور القسر.
- تتمتع أموال السلطة وأصولها بحصانة ضد أية رقابة أو قيد أو تنظيم أو تأجيل دفع الديون.
- تتمتع محفوظات السلطة أينما كانت، وتمنح كل دولة عضو للسلطة فيما يتعلق باتصالاتها الرسمية، معاملة لا تكون أقل من تلك الممنوحة للمنظمات الدولية الأخرى.
- تتمتع أموال السلطة وممتلكاتها وكذلك رواتب موظفيها- في حدود معينة- بالإعفاء من الضرائب والرسوم عدا تلك التي يتم تحصيلها مقابل خدمات خاصة.
- يتمتع ممثلو الدول الأطراف، الذين يحضرون اجتماعات الجمعية أو المجلس أو هيئات الجمعية أو المجلس، والأمين العام للسلطة وموظفوها، في إقليم كل دولة طرف، بالحصانة ضد إجراءات التقاضي أو التنفيذ فيما يتعلق بالأعمال التي يقومون بها ممارسة لوظائفهم، إلا بقدر تنازل الدولة التي يمثلونها أو السلطة، حسب الاقتضاء صراحة عن هذه الحصانة في حالة معينة. وإذا لم يكونوا من مواطني تلك الدولة الطرف، فإنهم يتمتعون بالإعفاءات ذاتها من ناحية قيود الهجرة ومتطلبات تسجيل الأجانب والتزامات الخدمة الوطنية، وبالتسهيلات ذاتها فيما يتعلق بقيود الصرف، والمعاملة نفسها فيما يتصل بتسهيلات السفر التي تمنحها تلك الدولة لذوي المستويات المماثلة من ممثلي وموظفي ومستخدمي الدول الأطراف الأخرى.

٢- السلطة من الناحية الهيكلية:

يتكون هيكل أية منظمة دولية أساساً من عدد من الأعضاء يوجدوا داخل أجهزة معينة، ولذلك تقتضي دراسة السلطة من الناحية الهيكلية أن نشير أولاً إلى العضوية فيها، ثم نبحث بعد ذلك في أجهزتها.

العضوية في السلطة:

جميع الدول الأطراف في الاتفاقية أعضاء في السلطة بحكم الواقع، وللمراقبين في مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار الذين وقعوا الوثيقة الختامية (وغير المشار إليهم في الفقرات الفرعية ج أو د أو هـ أو و من الفقرة ١ من المادة ٣٠٥) الحق في الاشتراك في السلطة بوصفهم مراقبين، وفقاً لقواعدها وأنظمتها وإجراءاتها^(٢١٣).

المتغيرات التي تطرأ على العضوية:

قد تطرأ - في العلاقات بين منظمة دولية ودولة عضو فيها - بعض المتغيرات التي تمس العضوية، وقد نصت الاتفاقية على عدد من المتغيرات وهي^{٢١٤} وقف حق التصويت ووقف حقوق ومزايا العضوية. فبالنسبة لوقف حق التصويت لا يمكن لدولة طرف يصل المتأخر من اشتراكاتها إلى ما يعادل سنتين أو أكثر أن تشارك في التصويت، ومع ذلك يجوز للجمعية أن تسمح لهذه الدولة بالاشتراك في التصويت إذا لاحظت أن التأخير يرجع إلى ظروف خارجة عن إرادتها. وبالنسبة لوقف حقوق ومزايا العضوية يطبق هذا الجزء على الدولة التي تخالف بطريقة خطيرة ومستمرة نصوص الاتفاقية، ويطبق عليها هذا الجزء من جانب الجمعية بقرار منها بناءً على توصية من المجلس. إلا أنه لا يجوز توقيع هذا الجزء قبل تقرير غرفة تسوية المنازعات الخاصة بقاع البحار أن الدولة المعنية خالفت بطريقة خطيرة ومستمرة نصوص الاتفاقية.

المبادئ التي تحكم العضوية:

لقد نصت الاتفاقية على مبدأين أساسيين هما:

- مبدأ المساواة في السيادة بين الدول الأعضاء^(٢١٥).
- مبدأ ضرورة قيام الأعضاء بالوفاء بالتزاماتهم الناجمة عن الاتفاقية بحسن نية^(٢١٦).

^{٢١٣} - راجع المادة ١٥٦/٢-٣ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

^{٢١٤} - راجع المادتين ١٨٤-١٨٥ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

^{٢١٥} - راجع المادة ١٥٧/٣ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

^{٢١٦} - راجع المادة ١٥٧/٤ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

أجهزة السلطة:

تتمثل أجهزة السلطة في أجهزة رئيسية وأجهزة فرعية^(٢١٧). والأجهزة الرئيسية هي الجمعية والمجلس والأمانة العامة والمشروع. وأما الأجهزة الفرعية فيمكن إنشاءها إذا كانت ضرورية لممارسة الوظائف المنوطة بالسلطة أو أحد أجهزتها الرئيسية، وهي قطعاً باعتبارها كائنات منشأة تخضع للجهاز المنشئ لها.

١- الجمعية (الجهاز العام):

تتكون الجمعية من كل الدول الأعضاء في السلطة، فهي إذن تعد الجهاز العام في هذه المنظمة الدولية، وتجتمع الجمعية كل سنة في جلسة عادية، وكذلك في دورات غير عادية إذا قررت ذلك أو بناء على دعوة من الأمين العام بناءً على طلب المجلس أو غالبية الدول الأعضاء في السلطة، ويكون لكل عضو في الجمعية صوت واحد، وتتخذ القرارات في المسائل الإجرائية، بما فيها مقررات عقد دورات استثنائية للجمعية، بأغلبية الأعضاء الحاضرين المصوتين.

وتتخذ القرارات في المسائل الموضوعية بأغلبية ثلثي الأعضاء الحاضرين والمصوتين، بشرط أن تضم هذه الأغلبية أغلبية الأعضاء المشتركين في الدورة. وعندما ينشأ خلاف حول ما إذا كانت المسألة موضوعية أم لا، فإن تلك المسألة تعامل كمسألة موضوعية إلا إذا قررت الجمعية غير ذلك بالأغلبية المطلوبة للقرارات في المسائل الموضوعية. وكذلك عندما تطرح مسألة موضوعية للتصويت لأول مرة، يجوز للرئيس أن يؤجل قضية التصويت على هذه المسألة لفترة لا تتعدى خمسة أيام، ويكون ذلك واجباً عليه، إذا طلبه خمسة أعضاء الجمعية على الأقل، ولا يجوز تطبيق هذه القاعدة على أية مسألة إلا مرة واحدة، ولا تطبق لكي تؤجل المسألة إلى ما بعد نهاية الدورة.

وتعد الجمعية، كونها الجهاز الوحيد للسلطة التي تتألف من جميع الأعضاء، الجهاز الأعلى للسلطة التي تكون بقية الهيئات الرئيسية مسؤولة أمامها. ويكون للجمعية صلاحية

^{٢١٧} - راجع المواد من ١٥٨-١٦٩ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

وضع السياسة العامة طبقاً للأحكام ذات الصلة في هذه الاتفاقية بشأن أي مسألة أو أمر يقع ضمن اختصاص السلطة. كذلك يكون من اختصاصها^(٢١٨):

- انتخاب أعضاء المجلس وفقاً للمادة ١٦١ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.
- انتخاب الأمين العام من بين المرشحين الذين يقترحهم المجلس.
- القيام، بناء على توصية المجلس، بانتخاب أعضاء مجلس إدارة المشروع ومديرها العام.
- إنشاء الأجهزة الفرعية التي تعدها لازمة لممارسة وظائفها وفقاً لهذا الجزء.
- تقدير مساهمات الأعضاء في الميزانية الإدارية للسلطة وفقاً لجدول تقدير متفق عليه يوضع على أساس الجدول المستخدم للميزانية العادية للأمم المتحدة إلى أن يصبح للسلطة دخل كاف من مصادر أخرى لتغطية مصروفاتها الإدارية.
- دراسة القواعد واللوائح والإجراءات المتعلقة بالتقسيم العادل للفوائد المالية وغيرها من الفوائد الاقتصادية المستمدة من الأنشطة في المنطقة والمدفوعات والمساهمات المقدمة وإقرارها (عملاً بالمادة ٨٢) واضحة في الاعتبار الخاص مصالح واحتياجات الدول النامية والشعوب التي لم تنل الاستقلال الكامل.
- دراسة ما يعتمد عليه المجلس مؤقتاً، من قواعد السلطة ولوائحها وإجراءاتها وأية تعديلات لها، وإقراره. وتتصل هذه القواعد والأنظمة والإجراءات بالتنقيب والاستكشاف والاستغلال في المنطقة، وبالإدارة المالية والإدارة الداخلية للسلطة.
- البت في أمر التقسيم العادل للفوائد المالية وغيرها من الفوائد الاقتصادية المستمدة من الأنشطة في المنطقة، بما يتماشى مع هذه الاتفاقية وقواعد السلطة وأنظمتها وإجراءاتها.
- دراسة الميزانية السنوية المقترحة للسلطة المقدمة من المجلس وإقرارها.
- دراسة التقارير الدورية المقدمة من المجلس ومن المشروع والتقارير الخاصة المطلوبة من المجلس أو أية هيئة أخرى من هيئات السلطة.

^{٢١٨} - راجع المادة ١٦٠ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

- الشروع في إجراء دراسات واتخاذ توصيات بغرض تعزيز التعاون الدولي فيما يتعلق بالأنشطة في المنطقة وتشجيع التطوير التدريجي للقانون الدولي المتعلق بذلك وتدوينه.
- النظر في المشكلات ذات الطابع العام المتصلة بالأنشطة في المنطقة التي تواجه الدول النامية، ولا سيما الدول غير الساحلية والدول المتضررة جغرافياً.
- القيام، بناء على توصية المجلس الصادرة على أساس مشورة لجنة التخطيط الاقتصادي، بوضع نظام للتعويض أو باتخاذ غير ذلك من تدابير المساعدة على التصحيح الاقتصادي(وفق ما تنص عليه الفقرة ١٠ من المادة ١٥١).
- وقف ممارسة حقوق وامتيازات العضوية(عملاً بالمادة ١٨٥).
- مناقشة أية مسألة أو أمر يقع ضمن اختصاص السلطة.
- ٢- المجلس (جهاز محدود العضوية):
 - تكوين المجلس (٢١٩):
- يتألف المجلس من ٣٦ عضواً من أعضاء السلطة تنتخبهم الجمعية وفقاً لترتيب معين، وتضمن الجمعية في انتخاب أعضاء المجلس على النحو السابق:
- أن تكون الدول غير الساحلية والدول المتضررة جغرافياً ممثلة بدرجة تتناسب إلى حد معقول مع تمثيلها في الجمعية.
- وأن تكون الدول الساحلية ممثلة بدرجة تتناسب إلى حد معقول مع تمثيلها في الجمعية.
- وأن يمثل كل مجموعة من الدول الأطراف التي ستكون ممثلة في المجلس أولئك الأعضاء الذين ترشحهم تلك المجموعة. إن هي رشحت أي عضو.
- نظام التصويت في المجلس:

يكون لكل عضو في المجلس صوت واحد، وقد فرقت الاتفاقية بخصوص الأغلبية اللازمة لصدور القرارات عن المجلس بين عدة مسائل:

٢١٩- راجع المادة ١٦١ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

- فقد قررت الأغلبية البسيطة بالنسبة للمسائل الإجرائية.
- وقررت أغلبية الثلثين بالنسبة لبعض المسائل، وأغلبية ثلاثة أرباع الأصوات لمسائل أخرى^(٢٢٠).

كما أخذت الاتفاقية بنظام توافق الآراء بالنسبة لمسائل معينة، وقررت أن توافق الآراء يعني عدم إبداء أي اعتراض رسمي. وفي غضون ١٤ يوماً من تقديم اقتراح إلى المجلس يقرر الرئيس ما إذا كان سيوجد اعتراض رسمي على اعتماد الاقتراح، وإذا قرر الرئيس أنه سيوجد مثل هذا الاعتراض، شكّل وعقد، في غضون ثلاثة أيام من توصله إلى ذلك القرار، لجنة للتوفيق تتألف مما لا يزيد على تسعة أعضاء من المجلس برئاسته، بغية التوفيق بين الخلافات وللخروج باقتراح يمكن اعتماده بتوافق الآراء.

وتعمل اللجنة على وجه السرعة وتقدم تقريرها إلى المجلس بغضون ١٤ يوماً من تشكيلها، وإذا لم تتمكن اللجنة من التوصية باقتراح يمكن اعتماده بتوافق الآراء، تبين في تقريرها الأسباب التي تكمن وراء معارضة الاقتراح.

• وظائف المجلس:

المجلس هو الهيئة التنفيذية للسلطة، وتكون له الصلاحية، وفقاً لهذه الاتفاقية والسياسات العامة التي تضعها الجمعية، لوضع السياسات المحددة التي ستنهجها السلطة بشأن أية مسألة أو أمر يقع ضمن اختصاص السلطة، وبالإضافة إلى ذلك، على المجلس:

- أن يشرف على تنفيذ أحكام هذا الجزء المتعلق بجميع المسائل والأمور التي تقع ضمن اختصاص السلطة وينسقها، ويوجه نظر الجمعية إلى حالات عدم الامتثال.
- وأن يقترح على الجمعية قائمة بمرشحين للانتخاب لمنصب الأمين العام.
- وأن يزكي مرشحين للجمعية لانتخاب أعضاء مجلس إدارة المؤسسة ومديرها العام.
- وأن ينشئ، حسب الاقتضاء، مع إبلاء الاهتمام الواجب لمتطلبات الاقتصاد والكفاءة، الأجهزة الفرعية التي يعدها لازمة لممارسة وظائفه وفقاً لهذا الجزء.

^{٢٢٠} - راجع المادة ١٦١/٨ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

- وأن يعتمد نظامه الداخلي بما في ذلك أسلوب اختيار رئيسه.
- وأن يدخل مع الأمم المتحدة أو غيرها من المنظمات الدولية، نيابة عن السلطة وفي نطاق اختصاصها، في اتفاقات تخضع لموافقة الجمعية.
- وأن يدرس تقارير المؤسسة ويحيلها إلى الجمعية مع توصياته.
- وأن يقدم إلى الجمعية تقارير سنوية وما قد تطلبه الجمعية من تقارير خاصة.
- وأن يصدر توجيهات إلى المشروع (وفقاً للمادة ١٧٠ من الاتفاقية ١٧٠).
- وأن يوافق على خطط العمل (وفقاً للمادة ٦ من المرفق الثالث).
- وأن يوافق على خطط العمل المقدمة من المشروع (وفقاً للمادة ١٢ من المرفق الرابع).
- وأن يمارس رقابة على الأنشطة في المنطقة (وفقاً للفقرة ٤ من المادة ١٥٣ ولقواعد السلطة وأنظمتها وإجراءاتها).
- وأن يتخذ، بناءً على توصية لجنة التخطيط الاقتصادي التدابير اللازمة والمناسبة، وفقاً للفقرة الفرعية (ح) من المادة ١٥٠، لتوفير الحماية من الآثار الاقتصادية الضارة المحددة فيها.
- وأن يقدم توصيات إلى الجمعية، على أساس المشورة التي يتلقاها من لجنة التخطيط الاقتصادي، من أجل إنشاء نظام للتعويض أو غير ذلك من تدابير المساعدة على التكليف الاقتصادي كما تنص عليه الفقرة ١٠ من المادة ١٥١.
- وأن يوصي الجمعية بقواعد وأنظمة وإجراءات بشأن التقسيم العادل للفوائد المالية وغيرها من الفوائد الاقتصادية المستمدة من الأنشطة في المنطقة ووضعا في الاعتبار الخاص مصالح واحتياجات الدول النامية والشعوب التي لم تنل الاستقلال التام.
- وأن يعتمد قواعد السلطة وأنظمتها وإجراءاتها وأية تعديلات لها، ويطبقها بصورة مؤقتة ريثما تقرها الجمعية، مراعيًا توصيات اللجنة القانونية والتقنية أو أية هيئة معنية تابعة له. وتتصل هذه القواعد والأنظمة والإجراءات بالتنقيب والاستكشاف والاستغلال في المنطقة وبالإدارة المالية والإدارة الداخلية للسلطة.

- وأن يستعرض تحصيل جميع المدفوعات التي يتعين أن تدفعها السلطة أو تتسلمها بصدد العمليات التي تجري عملاً بهذا الجزء.
- وأن يختار من بين المتقدمين بطلبات للحصول على أذونات الإنتاج (عمالاً بالمادة ٧ من المرفق الثالث) حيث يتطلب ذلك الحكم القيام بهذا الاختيار.
- وأن يقدم الميزانية السنوية المقترحة للسلطة إلى الجمعية لإقرارها.
- وأن يقدم توصيات إلى الجمعية فيما يتصل بالسياسات حول أية مسألة أو أمر يقع ضمن اختصاص السلطة.
- وأن يقدم توصيات إلى الجمعية بشأن وقف ممارسة حقوق وامتيازات العضوية (عمالاً بالمادة ١٨٥ من الاتفاقية).
- وأن يقيم الدعوى نيابة عن السلطة أمام غرفة منازعات قاع البحار في حالات عدم الامتثال.
- وأن يخطر الجمعية، على إثر صدور قرار عن غرفة منازعات قاع البحار في الدعوى المقامة بموجب الفقرة الفرعية السابقة، ويتقدم بأية توصيات قد يراها مناسبة بشأن التدابير التي يتعين اتخاذها.
- وأن يصدر أوامر في حالات الطوارئ، يجوز أن تشمل إيقاف العمليات أو تعديلها، من أجل منع إلحاق ضرر خطير بالبيئة البحرية ينجم عن الأنشطة في المنطقة.
- وأن يرفض الموافقة على استغلال قطاعات من قبل المتعاقدين أو المؤسسة في الحالات التي تتوافر فيها أدلة قوية تبين وجود خطر إلحاق ضرر جسيم بالبيئة البحرية.
- وأن ينشئ هيئة فرعية لوضع مشروع القواعد والأنظمة والإجراءات المالية المتعلقة بالإدارة المالية وفقاً للمواد من ١٧١ إلى ١٧٥ من الاتفاقية وبالترتيبات المالية وفقاً للمادة ١٣ وللفقرة الفرعية ج من الفقرة ١ من المادة ١٧ من المرفق الثالث.

وقد نصت المواد ١٦٣-١٦٥ من الاتفاقية على الهيئات التي تتبع المجلس وعددها اثنتان، وهما: لجنة التخطيط الاقتصادي، واللجنة القانونية والفنية، لمساعدة المجلس في القيام بأعماله.

٣- الأمانة العامة:

كما هو الحال بصدد أية أمانة عامة في منظمة دولية، تتكون الأمانة العامة من أمين عام وعدد من الموظفين^(٢٢١).

■ الأمين العام:

تنتخب الجمعية الأمين العام لمدة أربع سنوات من بين المرشحين الذين يقترحهم المجلس، ويجوز إعادة انتخابه، ويكون الأمين العام الموظف الإداري الأعلى في السلطة، ويعمل بهذه الصفة في جميع اجتماعات الجمعية والمجلس وأية هيئة فرعية أخرى، ويؤدي من الوظائف الإدارية الأخرى ما قد تعهد بها إليه هذه الهيئات، كذلك يقدم الأمين العام تقريراً سنوياً إلى الجمعية عن أعمال السلطة.

■ الموظفون الدوليون:

يتألف جهاز موظفي السلطة من العلماء والفنيين المؤهلين وغيرهم من الذين يتطلبهم أداء الوظائف الإدارية للسلطة. على أن يكون الأساس في اختيار الموظفين واستخدامهم وفي تحديد شروط خدمتهم ضرورة توافر أعلى مستويات الكفاءة والمقدرة والنزاهة، وفي نطاق هذا الأساس، يولى الاهتمام الواجب للنطاق الجغرافي في اختيار الموظفين. ويتم تعيين الموظفين من قبل الأمين العام، وتكون الأحكام والشروط التي يتم بموجبها تعيينهم ومكافآتهم وفصلهم متفقة مع قواعد السلطة وأنظمتها وإجراءاتها.

ولقد نصت الاتفاقية على ملامح الوضع القانوني للموظفين الدوليين، كما يلي:

أ- على الأمين العام والموظفين ألا يلتمسوا في أدائهم لواجباتهم أو يتلقوا تعليمات من أي حكومة أو من أي مصدر آخر خارج عن السلطة. وعليهم الامتناع عن أي

^{٢٢١} - راجع المواد من ١٦٦-١٦٩ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

تصرف لا يتفق مع كونهم موظفين دوليين مسؤولين أمام السلطة وحدها. وتتعهد كل دولة طرف بان تحترم الطابع الدولي المحض لمسؤوليات الأمين العام والموظفين وألا تحاول التأثير عليهم في أدائهم لمسؤولياتهم. ويحال أي انتهاك للمسؤوليات من قبل أحد الموظفين إلى المحكمة الإدارية المناسبة كما هو منصوص عليه في قواعد السلطة وأنظمتها وإجراءاتها.

ب- لا يكون للأمين العام والموظفين أية مصلحة مالية في أي نشاط يتصل بالاستكشاف والاستغلال في المنطقة. وعليهم، مع مراعاة مسؤولياتهم أمام السلطة، ألا يفشوا أية معلومات سرية أخرى تصل إلى علمهم بحكم خدمتهم في السلطة.

ج- عند وقوع انتهاكات من أحد موظفي السلطة لالتزاماته، على السلطة، بناء على طلب دولة طرف تتأثر بهذا الانتهاك أو شخص طبيعي أو اعتباري تزيهه دولة طرف ويتأثر بهذا الانتهاك، أن ترفع دعوى ضد الموظف إلى محكمة مسماة في قواعد السلطة وأنظمتها وإجراءاتها ويكون للطرف المتأثر حق الاشتراك في إجراءات الدعوى، وعلى الأمين العام أن يفصل الموظف المعني، إذا أوصت المحكمة بذلك.

٤- المشروع^(٢٢٢):

المشروع هو الهيئة التنفيذية التي تتولى مهمة القيام بالأنشطة في المنطقة بصورة مباشرة (عملاً بالفقرة الفرعية أ من الفقرة ٢ من المادة ١٥٣ من الاتفاقية) كما تقوم بنقل المعادن المستخرجة من المنطقة وتجهيزها وتسويقها.

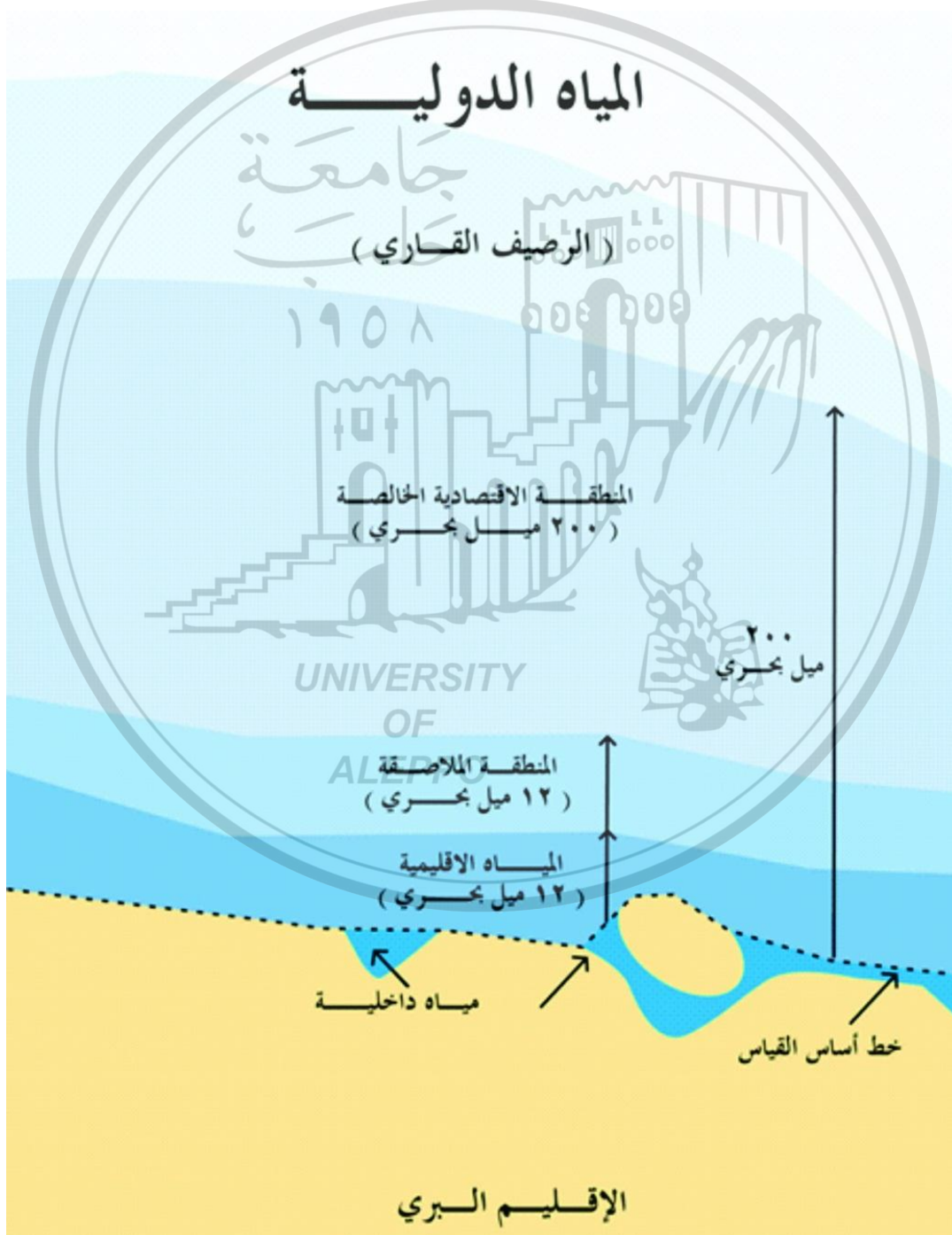
ويكون للمشروع، ضمن إطار الشخصية القانونية الدولية للسلطة، الأهلية القانونية التي ينص عليها النظام الأساسي المبين في المرفق الرابع.

ويتصرف المشروع وفقاً لهذه الاتفاقية وقواعد السلطة وأنظمتها وإجراءاتها، وكذلك للسياسة العامة التي تضعها الجمعية، ويكون خاضعاً لتوجيهات المجلس ورقابته. ومقرر

^{٢٢٢} - راجع المادة ١٧٠ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

العمل الرئيسي للمشروع في مقر السلطة، ويزود المشروع، بما يحتاج إليه من الأموال لأداء وظائفه.

ولا يكون المشروع مسؤولاً عن أفعال والتزامات السلطة، كما أن السلطة ليست مسؤولة عن أفعاله والتزاماته. كذلك لا يتحمل أعضاء السلطة أية مسؤولية عن التزامات المشروع بمجرد تمتعهم بصفة العضوية (المادة ٣/٢ من المرفق الرابع).



الباب الثالث

العنصر الجوي من الإقليم

يشمل إقليم الدولة بالإضافة إلى العنصر البري والمائي عنصراً ثالثاً هو الهواء والفضاء اللذان يعلوان العنصرين البري والمائي الخاضعين لسيادة الدولة.

وقد قفزت المشكلات المتعلقة بالهواء إلى مقدمة مشكلات القانون الدولي ابتداء من الحرب العالمية الأولى حينما زاد استعمال الطائرات كوسيلة لنقل الأشخاص والبضائع والسلاح، واستمرت هذه الزيادة عقب الحرب العالمية الثانية فأصبحت الطائرات عنصراً أساسياً في الحياة الإنسانية.

كما أدى صنع الأقمار الصناعية والمحطات الفضائية والصواريخ بعيدة المدى إلى إمكان الوصول والتحليق في مناطق لا يوجد فيها هواء ولا تخضع للجاذبية الأرضية، ومن ثم بدأ الاهتمام بتحديد النظام القانوني للهواء أولاً وللفضاء الخارجي الذي يعلو الغلاف الهوائي لكوكب الأرض ثانياً.

وبناء على ما تقدم تنقسم الدراسة في هذا الباب إلى فصلين نتناول في الأول الإقليم الجوي، وندرس في الثاني الفضاء الخارجي.



الفصل الأول الإقليم الجوي

كان المبدأ السائد بأن من يملك الأرض يملك ما تحتها وما فوقها، وظل هذا المبدأ نظرياً لا يثير أشكالا. غير أن الاهتمام بدأ يتزايد بتنظيم استعمال الهواء بعد نجاح الطيران واستعماله في الأغراض السلمية ثم في الأغراض الحربية إبان الحرب العالمية الأولى، ثم أبرمت اتفاقية باريس عام ١٩١٩ وغلبت الاتفاقية سيادة الدولة على طبقات الهواء التي تعلو إقليمها مع التزام الدول المتعاقدة بمنح حق المرور البريء في إقليمها الهوائي للطائرات التابعة للدول المتعاقدة، ونظراً لقصور اتفاقية باريس، فقد سعت بعض الدول عقب الحرب العالمية الثانية إلى إبرام اتفاقية لتنظيم الوضع القانوني للهواء والفضاء، وعقدت لهذا الغرض اتفاقية شيكاغو مقررّة في مادتها الأولى أن الهواء عنصر تابع لإقليم كل دولة وخاضع لسيادتها الكاملة والانفرادية أما فيما يتعلق بالملاحة الجوية الدولية فقد انتهت مؤتمر شيكاغو إلى وضع اتفاقيتين مختلفتين أطلق على الأولى اتفاقية الحريتين والثانية اتفاقية الحريات الخمس.

وتنقسم دراسة هذا الفصل إلى مبحثين نتناول في الأول النظريات المتصلة بالسيادة على الهواء، ونتناول في الثاني تنظيم الملاحة الجوية.

المبحث الأول

النظريات المتصلة بالسيادة على الهواء

شهدت الفترة التي سبقت الحرب العالمية الأولى نظريات عديدة ومختلفة فيما يتصل بالسيادة على الهواء الذي يعلو إقليم الدولة (الأرضي والبحري) وتعيين ما للدولة من ولاية عليه، وما يرد على هذه الولاية من قيود متعلقة بما قد يكون للدول الأخرى من حقوق في هذا النطاق.

ويمكننا التمييز بين ثلاث نظريات بهذا الشأن هي: نظرية حرية الهواء الذي يعلو إقليم الدولة، ونظرية السيادة المقيدة، ونظرية السيادة التامة على الهواء الذي يعلو إقليم الدولة^(٢٢٣).

أولاً- نظرية حرية الهواء الذي يعلو إقليم الدولة:

إن المجال الجوي لا يخضع لسيادة دولة من الدول، مما يجعل الملاحة حرة لطائرات جميع الدول، لأن الهواء كالبحر العام يجب أن يكون الانتفاع به والمرور فيه حراً من كل قيد. ولكن يظهر من مضمون هذه النظرية أنها تعرض سلم وأمن الدولة للخطر خاصة بعد التطور الهائل في علوم الطيران.

ولذلك لجأ أنصار هذا الاتجاه بغية التخفيف من غلواء هذا الرأي إلى قصر تطبيق هذه النظرية على ارتفاع معين من طبقات الجو، أما ما دون ذلك فإنه يخضع لسيادة الدولة صاحبة الإقليم.

ثانياً- نظرية السيادة المقيدة:

تقسم هذه النظرية المجال الجوي إلى طبقتين، الأولى الطبقة السفلى التي تخضع لسيادة الدولة فيكون من حقها تنظيم الملاحة فيها دون عرقلة، وبما يتفق مع مصالحها وضرورة المحافظة على سلامتها، والثانية هي الطبقة العليا غير المحددة يكون فيها المجال الجوي حراً.

وتتشابه هذه النظرية مع المركز القانوني للبحر الإقليمي من حيث خضوعه لسيادة الدولة الشاطئية والسماح بحق المرور البريء فيه لسفن الدول الساحلية الأخرى.

ثالثاً- نظرية السيادة التامة على الهواء الذي يعلو إقليم الدولة:

للدولة سيادة كاملة على ما يعلوها من مجال جوي دون تحديد للارتفاع بالتطبيق للقاعدة العامة التي تأخذ بها تشريعات أغلب الدول من أن ملكية الأرض تشمل السفلى

^{٢٢٣} - د. علي صادق أبو هيف: القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص ٣٨٥ وما بعدها.

د. محمد عزيز شكري: مدخل إلى القانون الدولي العام. مطبعة الداودي، دمشق، ١٩٨٢، ص ٢٥١ وما بعدها.

والعلو. ثم أنه لا يمكن الانتفاع بالأرض والحياة فيها بغير الجو الذي يعلوها، فيجب إلحاق الهواء بالأرض وإخضاعه لذات النظام القانوني الذي يطبق عليها. عليه تستطيع الدولة أن تمنع الطيران فوق إقليمها أو تحدده حسبما يتراءى لها.

ولاحظ جانب كبير من الفقهاء والمفكرين بحق أن فكرة سيطرة الدولة على إقليمها الجوي أي طبقات الهواء التي تعلو إقليمها إلى ما لانهاية في الارتفاع، هي فكرة باتت نظرية صعبة التحقيق بعد أن أصبح في مكنة العديد من الدول إطلاق الصواريخ وسفن الفضاء والأقمار الصناعية لتخترق طبقات الجو في سائر أنحاء العالم دون حاجة للحصول على موافقة الدولة المعنية، ودون توافر أية قدرة لدى معظم الدول الأخرى على مجرد رصد هذا الاختراق فضلاً عن مواجهته أو القضاء عليه.

المبحث الثاني

تنظيم الملاحة الجوية

يمكن القول إن العرف الدولي استقر على أن للدولة سيادة كاملة على المجال الجوي الذي يعلو إقليمها مع تعاون بين الدول بخصوص مرور الطائرات الأجنبية (المدنية والحربية)، وقد ثبت هذا السلوك وغدا من القواعد القانونية بإتباعه عند إبرام الاتفاقيات الدولية المعنية بتنظيم الملاحة الجوية والتي كانت من أهمها اتفاقية باريس ١٩١٩، ثم اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤.

أما فيما يتعلق بطبقات الهواء التي تعلو أعالي البحار فلا جدال في أنها لا تخضع لسيادة أية دولة، وبالتالي فإن الانتفاع بها واستعمالها حر لطائرات جميع الدول على السواء، وهو ما يطلق عليه الهواء والفضاء المشترك وينطبق عليها من ناحية المبدأ القانوني الأحكام ذاتها الخاصة بأعالي البحار، وحرية الهواء والفضاء المشترك هنا تخضع للتنظيم ومقيدة بقواعد القانون الدولي، والتي تتركز على قاعدة الانتفاع المشترك بهذا النطاق لجميع الدول على نحو متساوٍ بينهم.

أولاً- اتفاقية باريس للملاحة الجوية لعام ١٩١٩ :

من أهم القواعد التي أتت بها الاتفاقية بشأن النظام القانوني للهواء الذي يعلو إقليم الدولة:

- سيادة الدولة المطلقة على طبقات الجو التي تعلو إقليمها.
 - حرية مرور طائرات الدول المتعاقدة المدنية في حالة السلم مروراً بريئاً.
 - حق الدولة بتنظيم مرور الطائرات فوق إقليمها دون تمييز في المعاملة بين طائرات الدول.
 - السماح للطائرات العسكرية بالمرور بعد الحصول على الإذن المسبق.
 - حق كل دولة أن تقصر نقل الأشخاص والبضائع داخلياً على طائراتها وحدها.
 - حق الدولة في تكليف أية طائرة بالنزول بواسطة الإشارات المتعارف عليها، طالما أن لها الحق في تنظيم مرور الطائرات فوق إقليمها.
 - منع طائرات أية دولة غير طرف في الاتفاقية من التحليق فوق إقليم إحدى الدول الأطراف فيها إلا بتصريح خاص من الدولة صاحبة الفضاء الجوي.
- واستمرت اتفاقية باريس بالتطبيق حتى نشوب الحرب العالمية الثانية، ونتيجة لما أظهرته الحرب من تطور ملحوظ في الطيران واستخداماته، بدأت الدول في التفاوض من أجل وضع تنظيم دولي ملائم للملاحة الجوية، وانتهى ذلك بالدعوة إلى عقد مؤتمر دولي في شيكاغو بالولايات المتحدة الأمريكية عام ١٩٤٤ (٢٢٤).

٢٢٤ - لقد كانت أولى المحاولات للوصول إلى اتفاق دولي، هو ما قامت به تسع عشرة دولة أوروبية بعد سبع سنوات من أول عملية طيران، بطائرات أثقل من الهواء، ولكن هذه المحاولة لم تكلل بالنجاح، وكانت المحاولة الثانية في عام ١٩١٩ في مؤتمر فرساي للسلام، بعد أن كانت الحرب العالمية الأولى قد ساعدت على تطوير الطائرة إلى وسيلة فعالة للنقل. في هذا المؤتمر وُضع "الميثاق العالمي للملاحة الجوية"، الذي اهتم أساساً بالتفاصيل الفنية للطيران الدولي، والذي أنشأ منظمة تُسمى "اللجنة العالمية للملاحة الجوية إيكان ICAN" وقد تكونت وفقاً لأحكام المادة ٣٤ من اتفاقية باريس، الموقعة في ١٣ أكتوبر ١٩١٩، وكان الهدف من هذه المنظمة، تشجيع تطور الملاحة الجوية. كان الميثاق العالمي للملاحة الجوية محدوداً في طبيعته، كما كان تنفيذه أيضاً، في حدود ضيقة ولم يكن هناك أي اتفاق ينظم الطيران التجاري، الأمر الذي حث على توقيع الاتفاقية الخاصة بالطيران التجاري، الموقعة في هافانا في ٢٨ فبراير ١٩٢٨، والتي في نطاقها أنشئت اللجنة الأمريكية الدائمة

ثانياً- اتفاقية شيكاغو للملاحة الجوية لعام ١٩٤٤ :

انتهى المؤتمر الذي عقد في شيكاغو إلى توقيع عدد من الاتفاقيات هي: اتفاقية الطيران المدني الدولي، واتفاقيتان بشأن الخطوط الجوية المنتظمة مع اثني عشر قراراً إدارياً وفتياً وقانونياً، والاتفاقية الرئيسية هي الاتفاقية الخاصة بالطيران المدني الدولي والمعروفة باتفاقية شيكاغو التي حلت محل اتفاقية باريس.

وتتلخص المبادئ التي تضمنتها هذه الاتفاقية بشأن النظام القانوني للفضاء الجوي فيما يلي:

- ١- الاعتراف بسيادة الدولة الكاملة والمطلقة على فضاءها الجوي^(٢٥)، ويظل الوضع القانوني للهواء كما نظّمته اتفاقية باريس السابقة.
- ٢- لكل دولة متعاقدة الحق في تسيير طائراتها فوق أقاليم الدولة المتعاقدة الأخرى إذا كانت لا تعمل في خطوط جوية منتظمة دون حاجة الحصول على إذن مسبق ودون التوقف في مطارات الدولة.

للملاحة الجوية، بموجب اجتماع ليما عام ١٩٣٧ ، وقد ظلت الطائرات في الأعوام من ١٩٣٠ حتى ١٩٣٩ ، وسيلة نقل إقليمية، أكثر منها وسيلة عالمية، وكان للحرب العالمية الثانية، أكبر الأثر في التقدم الفني للطائرات، فحتى عام ١٩٣٩ ، عندما بدأت الحرب، كان نقل المسافرين والبضائع بطريق الجو غير شائع، وفي حدود ضيقة، إلا في أجزاء محدودة من العالم، كانت بها وسائل النقل الأخرى غير عملية واستطاعت الحرب أن تحقق خلال ست سنوات تقدماً للطيران، لم يكن من الممكن تحقيقه، في أوقات السلم، في أقل من ربع قرن من الزمان؛ إذ أنشأت الدول المتحاربة شبكة واسعة لنقل الركاب والبضائع. وكان منطق الحرب، الذي يستدعي السرعة، لا يقيم وزناً كبيراً لاقتصاديات هذا النقل، كما لم تكن العقبات السياسية، لتقف عثرة في وقت الحرب، الذي تميز بالتكتلات والأحلاف. إلا أن هذه العقبات نفسها، إلى جانب المشاكل الفنية الأخرى، كانت تتطلب الحل السريع، حتى يستطيع هذا التقدم، الذي تم في وقت الحرب، أن يفيد العالم ويدعم السلام. وكانت هناك مشكلة الحقوق التجارية برمتها، والاتفاق على الترتيبات اللازمة، لكي تستطيع طائرات إحدى هذه الدول أن تنقل الركاب والبضائع إلى دولة أخرى، أو عبر أراضيها. وكانت هناك أيضاً مشكلات أخرى: كيف تُعالج النواحي القانونية والاقتصادية، التي تنجم عن عبور الطائرات للحدود الإقليمية في وقت السلم؟ وكيف نحافظ على تسهيلات الملاحة الجوية، التي تم إنشاؤها في وقت الحرب، ويقع الكثير منها في مناطق غير آهلة بالسكان؟ وغير ذلك من القضايا، ولهذه الأسباب أجرت حكومة الولايات المتحدة الأمريكية محادثات تمهيدية مع دول الحلفاء، في الأشهر الأولى من عام ١٩٤٤ .

^{٢٥} - المادة الأولى من الاتفاقية.

٣- إذا كانت الطائرات ضمن رحلة جوية منتظمة فلا بد من الحصول على الإذن من الدولة صاحبة الفضاء الجوي من أجل العبور^(٢٢٦). ويعد الخط منتظماً وفقاً لتفسير

منظمة الطيران المدني الدولي إذا ما استوفى الشروط التالية:

- أ- المرور عبر المجال الجوي التابع لأكثر من دولة.
 - ب- استخدام رحلات الخط الجوي من أجل نقل الركاب أو البضائع أو البريد، على أن يكون النقل مفتوحاً ومسموحاً لاستعمال الجمهور مقابل أجر.
 - ت- أن يجري تشغيل الخط بين نقطتين أو أكثر في إحدى حالتين:
 - وفق جداول مواعيد محددة ومنشورة على الجمهور.
 - أن تكون الرحلات متعددة وتجرى وفق نظام منسق حتى يمكن عدهما مجموعة منتظمة التابع، وإذا انتفى أحد الشروط السابقة أو بعضها عد الخط غير منتظم.
 - ٤- حق المرور البريء للدول المتعاقدة في الهواء الإقليمي بشرط عدم الهبوط إلا لأسباب فنية أي غير تجارية (كالتزود بالوقود أو لإصلاح الأعطال).
 - ٥- احتكار كل دولة للطيران الداخلي بين الأقاليم التابعة لها.
 - ٦- يخضع الطيران المنظم للاتفاقيات الثنائية أو الإقليمية التي تتم على أساس التبادل.
- هذا وقد أوضحت الاتفاقيتان الخاصتان بالخطوط الجوية المنتظمة القواعد الخاصة بتنظيم الملاحة الجوية وبينت حريات الطيران، وهي خمس:

- ١- الطيران عبر إقليم دولة أجنبية دون هبوط.
- ٢- الهبوط لأغراض غير تجارية.
- ٣- حمل وإنزال ركاب وشحن وتفريغ بضائع من الدولة التي تتبعها الطائرة إلى إقليم دولة أجنبية متعاقدة.

^{٢٢٦} - المادة الخامسة من الاتفاقية.

٤ - حمل وإنزال ركاب وشحن وتفريغ بضائع من إقليم دولة أجنبية متعاقدة إلى الدولة التي تخضع لها الطائرة.

٥ - أخذ ونقل البضائع بين دولتين أجنبيتين متعاقدين.

ويلاحظ بالنسبة للحريتين الأوليتين فإنه يشملهما ما يعرف باتفاقية الطيران المدني الدولي، أما الحريات الثلاث الأخرى التي تتعلق بتسيير خطوط منتظمة، فإنها تخضع في سريانها لما يتم إبرامه من اتفاقيات ثنائية أو إقليمية التي تتم على أساس التبادل.

ويجدر التنويه إلى أن تنظيم الملاحة الجوية بموجب اتفاقية شيكاغو يسري فقط على الأطراف في الاتفاقية الدولية للطيران المدني. أما طائرات الدول غير المتعاقدة فيطلب منها الإذن الصريح للمرور أو الهبوط في مطارات الدول المتعاقدة أو إبرام اتفاقيات ثنائية مع الدول الأطراف.

ثالثاً- منظمة الطيران المدني الدولي ICAO^{٢٢٧}:

أنشأت اتفاقية شيكاغو منظمة الطيران المدني في مدينة مونتريال بكندا، والغرض منها العمل على إنماء المبادئ والقواعد الفنية الخاصة بالملاحة الجوية الدولية وتشجيع إيجاد نقل جوي دولي، والعمل على تقدم وتحقيق أمن وسلامة الطيران المدني^(٢٢٨)، ووضع نماذج دولية تتعلق بالمسائل الفنية للطيران كشهادة الطيارين والملاحين وشروط صلاحية الطائرات وجنسية الطائرات وتسجيلها وقواعد الجمارك والهجرة والصحة^(٢٢٩).

وتتكون أجهزة المنظمة من الهيئات التالية^(٢٣٠):

١ - الجمعية العامة.

٢ - المجلس.

²²⁷-International Civil Aviation Organization.

^{٢٢٨} - المادة ٤٤ من الاتفاقية.

^{٢٢٩} - المادة ٣٧ من الاتفاقية.

^{٢٣٠} - المادة ٤٣ من الاتفاقية.

٣- الأمانة العامة.

وإلى جانب المنظمة الدولية للطيران المدني، ظهرت الهيئة الدولية للنقل الجوي IATA^(٢٣١) التي تضم في عضويتها معظم شركات النقل الجوي في العالم لغرض توحيد أسعار وأجور النقل الجوي، كما تقوم الهيئة بمناقشة العديد من المواضيع ذات الصلة كموضوع خطف الطائرات^(٢٣٢)، ولعل من المواضيع التي صار لها أهمية كبيرة في السنوات الأخيرة وفرضت نفسها في اتفاقية خاصة هي الاتفاقية المتعلقة بتوحيد القواعد القانونية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن حوادث الطيران والتي تعرف باتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ المعدلة في لاهاي عام ١٩٥٥. بما أن الاتفاقية الأخيرة لم تقبل من قبل الولايات المتحدة الأمريكية، فقد تم عقد اتفاقية جديدة في مونتريال عام ١٩٦٦ والتي تقلصت فيها حدود المسؤولية بالنسبة للخطوط الجوية التي تخلق من وإلى الولايات المتحدة الأمريكية^(٢٣٣).

231-International Air Transport Association.

٢٣٢- تشكل عمليات خطف الطائرات الخطر الرئيسي الذي يواجه الطيران الدولي، لذا تم إبرام مجموعة من الاتفاقيات الدولية التي تهدف إلى منع أو تقليل انتشار عمليات خطف الطائرات (اتفاقية طوكيو لعام ١٩٦٣ واتفاقية لاهاي لسنة ١٩٧٠ واتفاقية مونتريال لعام ١٩٧١) يضاف إلى ذلك اهتمام الأمم المتحدة بدراسة عمليات خطف الطائرات في إطار أوسع نطاقاً تحت ما يسمى بمكافحة الإرهاب الدولي، إذ يمكن استخلاص ثلاثة مبادئ تحكم هذه الظاهرة هي:

- ١- يعد الاختطاف الذي يتم أثناء الطيران جريمة دولية.
- ٢- ضرورة تعاون الدول في مكافحة عمليات الاختطاف، وتقرير عقوبات على ارتكابها في قوانينها الداخلية.
- ٣- قيام الدولة التي هبط على إقليمها من ارتكب عملية الخطف بتسليمهم للدولة المختصة بمحاكمتهم أو تبأشر الدولة مثل هذه المحاكمة.

٢٣٣ - اتفاقية وارسو عام ١٩٢٩: التي تعد هي والاتفاقيات المعدلة لها والبروتوكولات الملحق بها التشريع الدولي فيما يخص النقل الجوي.

- اتفاقية روما عام ١٩٣٣ تبحث بقواعد الحجز الاحتياطي ورفعها على الطائرات.
- اتفاقية شيكاغو عام ١٩٤٤ تبحث المواضيع المتعلقة بسيادة الدولة على فضاءها الخارجي واهم ما تضمنته هذه الاتفاقية هي إنشاء منظمة الطيران المدني الدولي إيكافو.
- اتفاقية جنيف عام ١٩٤٨ المتعلقة بالحقوق التي من الممكن أن ترد على الطائرات مثل حق الملكية.
- اتفاقية روما عام ١٩٥٢ تبحث بالمسؤولية عن الأضرار التي تحدثها المركبات الجوية بالغير.
- اتفاقية طوكيو عام ١٩٦٣ تبحث بالجرائم والأفعال التي من الممكن أن تقع على متن الطائرة أثناء الطيران.
- اتفاقية لاهاي عام ١٩٧٠ قد جاءت لوضع قواعد لقمع الاستيلاء بطريقة غير مشروعة على الطائرات.
- اتفاقية مونتريال عام ١٩٧١ تبحث بالجرائم المرتكبة ضد أمن الطيران المدني وقد اقر أيضا بروتوكول عام ١٩٨٨ يبحث بأعمال العنف غير المشروعة التي تقع في المطارات.

رابعاً- الجرائم التي ترتكب على متن الطائرات:

قد ترتكب الجريمة داخل الطائرة (كالاغتداء على أحد الركاب أو على طاقم الطائرة) أو قد تقع على الطائرة ذاتها (كاختطافها أو تحويل مسارها).

ونظمت اتفاقية طوكيو المبرمة في إطار منظمة الطيران المدني عام ١٩٦٣، والتي دخلت حيز التنفيذ عام ١٩٦٩، تفصيلاً هذا الموضوع.

وتنطبق هذه الاتفاقية على أية جريمة أو أي فعل يعرض للخطر سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الأشياء فيها، أو يعرض للخطر حسن النظام على متن الطائرة، وذلك إذا تم ارتكاب الجريمة أو الفعل على متن الطائرة وهي في حالة طيران أو فوق سطح أعالي البحار أو أية منطقة أخرى خارج إقليم أي دولة.

ويقصد بتعبير في حالة طيران In flight من لحظة اندفاع الطائرة للإقلاع حتى اللحظة التي يتم فيها الهبوط، وتعطي الاتفاقية لقائد الطائرة (الفصل الثالث) سلطة احتجاز أي شخص، إذا كان ذلك ضرورياً:

- لحماية سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الأشياء الموجودة فيها أو
- لكفالة حسن النظام على متنها أو
- لتمكينه من تسليم الشخص للسلطات المختصة أو لإخراجه من الطائرة ومنعه من السفر عليها.

وتمارس دولة تسجيل الطائرة (قانون العلم) اختصاصها على الجرائم والأفعال التي ترتكب على متنها، كما أن لأية دولة متعاقدة اتخاذ كل الإجراءات الضرورية لممارستها لمثل هذا الاختصاص، وأية دولة متعاقدة ليست هي دولة التسجيل لا يمكنها أن تتدخل مع طائرة في حالة طيران لممارسة اختصاص جنائي على جريمة ارتكبت فوق متنها، إلا في الحالات الآتية:

- لكفالة مراعاة الدولة لأي التزام تنص عليه اتفاقية جماعية، إذا كان للجريمة أثر فوق إقليم تلك الدولة.
- إذا ارتكبت الجريمة بواسطة أو ضد رعايا تلك الدولة أو المقيمين فيها بصفة دائمة.
- إذا كانت الجريمة ضد سلامة تلك الدولة.
- إذا كانت الجريمة تشكل خرقاً لقواعد الطيران أو المناورة السارية في تلك الدولة.
- إذا كانت ممارسة الاختصاص ضرورية.



الفصل الثاني الفضاء الخارجي

يتميز العصر الذي نعيش فيه بغزو الفضاء الخارجي عن طريق الأقمار الصناعية والصواريخ، وهو أمر دارت بشأنه في فقه القانون الدولي العام مناقشات طويلة حول تحديد النظام القانوني للفضاء الخارجي، وحول إمكانية الاستيلاء على الأجرام السماوية، كالقمر والمريخ عن طريق الاكتشاف والاستيلاء الرمزي، قياساً على ما كان مأخوذاً به بالنسبة للاستيلاء في الماضي على بعض المناطق، خصوصاً المناطق القطبية^(٢٣٤).

وتطور قانون الفضاء الخارجي تدريجياً مع تطور العلم، ومع ظهور مشكلات ومواقف جديدة تحتاج، بالتالي، إلى قواعد قانونية محددة^(٢٣٥)، وظهرت الحاجة الملحة لوضع مبادئ وقواعد تنظم استخدام الفضاء الكوني.

ولهذا الغرض أنشأت الجمعية العامة للأمم المتحدة عام ١٩٥٨ جهازاً فرعياً وظيفته وضع القواعد القانونية التي تحكم الفضاء، وهو لجنة الاستخدامات السلمية للفضاء الخارجي COPUOS، وتم تقنين قواعد قانون الفضاء الدولي في اتفاقيات عديدة أهمها خمس اتفاقيات رئيسية^(٢٣٦).

^{٢٣٤} - د. عبد العزيز سرحان: مبادئ القانون الدولي العام. مرجع سابق، ص ٢٤٦.

^{٢٣٥} - ذلك أنه بدأ استكشاف الفضاء من قبل الاتحاد السوفيتي بإرسال مركبة ١ Spoutnik عام ١٩٥٧ التي دارت حول الأرض على ارتفاع ٩٠٠ كيلو متراً فوق سطح البحر، ثم إطلاق المركبة الثانية في العام نفسه، وفي عام ١٩٥٨ أطلقت الولايات المتحدة ثلاث مركبات فضائية، وتلاحق إطلاق الأقمار الصناعية إلى الفضاء بعد ذلك من دول أخرى. لقد أرسل الاتحاد السوفيتي أول إنسان (الميجر جاجارين) إلى الفضاء في ١٣/٤/١٩٦٠ من خلال المركبة فوستوك، ثم أرسلت الولايات المتحدة في ١٩٦١/٣/٥ السفينة ميركوري التي تحمل الكومندور آلان شيرد. كما بدأت محاولات الوصول إلى الأجرام السماوية الأكثر قرباً من الأرض (القمر والزهرة). أما الإنجاز العلمي الكبير فقد كان بإنزال الإنسان على سطح القمر عام ١٩٦٩ (مايكل كولينز وادوين الدرين ونيل آرمسترونج).

^{٢٣٦} - The Committee on the Peaceful Uses of Outer Space is the only international forum for the development of international space law. Since its inception, the Committee has concluded five international legal instruments and five sets of legal principles governing space-related activities.

وعليه سنبحث في هذا الفصل النظام القانوني للفضاء الخارجي، والمشكلات التي يثيرها استخدام الفضاء.

المبحث الأول

النظام القانوني للفضاء الخارجي

لقد أثير الجدل حول مدى سيادة الدولة على الفضاء الخارجي الذي يعلو إقليمها، كما توصلت الجمعية العامة للأمم المتحدة إلى إبرام اتفاقية دولية بشأن المبادئ التي تحكم نشاط الدول في استكشاف واستخدام الفضاء الخارجي.

أولاً- سيادة الدولة على الفضاء الخارجي:

انقسم الفقه إلى قسمين، ينادي الأول بسيادة الدولة على كل ما يعلو إقليمها من فضاء هوائي أو خارجي، وينادي الثاني بحرية الفضاء الخارجي.

The five treaties and agreements are:

- The Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies (the "Outer Space Treaty"), adopted by the General Assembly in its resolution 2222 (XXI), opened for signature on 27 January 1967, entered into force on 10 October 1967;
- The Agreement on the Rescue of Astronauts, the Return of Astronauts and the Return of Objects Launched into Outer Space (the "Rescue Agreement"), adopted by the General Assembly in its resolution 2345 (XXII), opened for signature on 22 April 1968, entered into force on 3 December 1968;
- The Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects (the "Liability Convention"), adopted by the General Assembly in its resolution 2777 (XXVI), opened for signature on 29 March 1972, entered into force on 1 September 1972;
- The Convention on Registration of Objects Launched into Outer Space (the "Registration Convention"), adopted by the General Assembly in its resolution 3235 (XXIX), opened for signature on 14 January 1975, entered into force on 15 September 1976;
- The Agreement Governing the Activities of States on the Moon and Other Celestial Bodies (the "Moon Agreement"), adopted by the General Assembly in its resolution 34/68, opened for signature on 18 December 1979, entered into force on 11 July 1984.

١- مبدأ سيادة الدولة:

تطبيقاً لأحكام اتفاقية باريس لعام ١٩١٩ واتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ اللتين أصبحتا من القواعد الدولية العرفية الثابتة والمُعترف بها من جميع الدول الأطراف في المعاهدة والدول التي لم توقع عليها، إذ تم الاعتراف بالسيادة التامة للدولة على مجالها الجوي، فهذه السيادة - بالنسبة لهاتين الاتفاقيتين - وإن كانت تنطبق على الهواء الذي يعلو إقليم الدولة، إلا أنه يمكن أن تمتد لتشمل فضاءها الخارجي، فتعبر المجال الجوي الوارد في المادة الأولى من اتفاقية شيكاغو يمكن أن يفسر بمعنى المكان الممكن استخدامه، أو المجال الذي يمكن للإنسان أن يصل إليه. ويرجع هذا الرأي إلى القاعدة القديمة في القانون الروماني، التي مفادها {أن حق الملكية يمتد إلى جوف الأرض وما فوقها}. أو إلى القاعدة التي مفادها أن {من يمتلك الأرض يمتلكها عالياً حتى السماء}، وقد أسقط هذا الاقتراح بسبب أن هذه القاعدة قد وضعت لمن أراد أن يزيد في أدوار بيته باتجاه السماء.

٢- مبدأ حرية الفضاء الخارجي:

إن ما تضمنته اتفاقية شيكاغو من أحكام متعلقة بالهواء الخارجي لا تنطبق على الفضاء الخارجي من حيث أنه يوجد فضاء يقل فيه الهواء لدرجة لا تمكن الطائرة من الطيران برد فعل الهواء، والحجة في ذلك بأن الاتفاقية المذكورة قد عرفت الطائرة بأنها كل آلة تطير بموجب رد فعل الهواء، ولا ينطبق ذلك التعريف على المراكب الفضائية والأقمار الصناعية التي تنطلق في الفضاء دون اعتماد على رد فعل الهواء وإنما بتوجيه من الأرض. كما أن الدولة لا يمكنها أن تمارس إشرافاً فعلياً على الفضاء الذي يعلو إقليمها، والدليل أن كافة التجارب الفضائية من إطلاق صواريخ وغيرها قد تمت دون تصريح مسبق من الدول التي عبرت إقليمها.

ويتجه الرأي الغالب في الفقه إلى عدم خضوع الفضاء الخارجي لأي سيادة إقليمية. كما ذهبت كافة القرارات التي أصدرتها منظمة الأمم المتحدة في شأن استخدام

الفضاء إلى تقرير حرية استعمال الفضاء الخارجي لمصلحة البشرية جمعاء وللأغراض السلمية وحدها^(٢٣٧).

ثانياً- التنظيم الدولي للفضاء الخارجي:

تم تقنين قواعد قانون الفضاء الخارجي في اتفاقيات دولية عديدة من أهمها، خمس اتفاقيات رئيسية تتضمن القواعد الخاصة باستكشاف واستغلال الفضاء، وهي^(٢٣٨):

١- المعاهدة الخاصة بالاستخدام السلمي للفضاء، بما في ذلك القمر والأجرام السماوية الأخرى لعام ١٩٦٧. وقد نصت هذه المعاهدة على حرية استكشاف واستخدام الفضاء، وعدم قبول سيادة الدولة عليه.

٢- اتفاقية إنقاذ رجال الفضاء وضمّان عودتهم وعودة الأشياء التي يتم إطلاقها في الفضاء الخارجي لعام ١٩٦٨. وبينت هذه الاتفاقية كيفية مساعدة رجال الفضاء عند وقوع حادثة، ونصت على إعادة المركبات الفضائية إلى بلد الإطلاق إذا وقعت خارج أراضيه.

٣- اتفاقية المسؤولية الدولية عن الضرر الذي تسببه المركبات الفضائية لسنة ١٩٧٢. وتنطبق هذه الاتفاقية على كل حالات المسؤولية الناجمة عن أي ضرر ناتج عن الأجسام المرسلة إلى الفضاء، سواء أكانت ذات طبيعة عسكرية أم مدنية.

^{٢٣٧} - توجد في الواقع صعوبات عديدة في وضع القواعد القانونية الدولية المنظمة للفضاء الخارجي منها:

أولاً- الارتفاع الشاهق الذي تصل إليه المركبات الفضائية والمسافات الطويلة التي تقطعها هذه المركبات في رحلاتها.
ثانياً- الطريقة التي تنطلق بها المركبات الفضائية والتي تجعلها تدور حول الكرة الأرضية كلها عند الصعود للفضاء وعند الهبوط على الأرض وعدم انطلاقها نحو الفضاء مباشرة في طريق مستقيم.
ثالثاً- الأقمار الصناعية تحتاج مواقع خاصة ومدارات محددة للقيام بنشاطاتها سواء في الاتصالات أو البث التلفزيوني أو مراقبة الطقس ونحوه.

^{٢٣٨} - إلى جانب هذه الاتفاقيات هناك اتفاقيات أخرى أبرمت في إطار الاتحاد الدولي للاتصالات اللاسلكية، خصوصاً القواعد التي تحكم الاتصالات الفضائية عن طريق الراديو. كذلك هناك العديد من القرارات التي صدرت عن أجهزة المنظمات الدولية، راجع مثلاً القرارات ١٧٢١ و ٣٣٨٨ و ٨/٣١ الصادرة عن الجمعية العامة للأمم المتحدة.

٤ - اتفاقية تسجيل الأشياء التي يتم إطلاقها في الفضاء الخارجي لعام ١٩٧٥، وبموجبها تعهدت الدول بتسجيل المركبات الفضائية في سجل مودع لدى الأمين العام للأمم المتحدة.

٥ - الاتفاقية التي تحكم نشاط الدول على القمر والأجرام السماوية الأخرى لعام ١٩٧٩. وقد نصت هذه الاتفاقية على تجريد القمر والأجرام السماوية الأخرى من السلاح بالرغم من إمكانية استخدام العسكريين للأغراض السلمية، فالقمر وموارده يشكلون تراثاً مشتركاً للإنسانية. ويبدو أن ما جاءت به هذه الاتفاقية لا يخرج عن كونه تأكيداً لنصوص اتفاقية عام ١٩٦٧.

ثالثاً- المبادئ التي تحكم استغلال واستكشاف الفضاء الخارجي^(٢٣٩):

- تتمثل أهم المبادئ القانونية التي قررتها الاتفاقيات السابق ذكرها فيما يلي:
- إن الفضاء الخارجي والأجرام السماوية يمكن استغلالها بحرية من جانب كل الدول.
- وهي غير قابلة للتملك الوطني أو ادعاء السيادة عليها أو تملكها بالاستغلال أو الاحتلال. معنى ذلك أن الفضاء الخارجي هو مال مشترك للجميع، كما هو الحال بالنسبة لأعالي البحار.
- ويجب ممارسة الأنشطة في الفضاء الخارجي لصالح كل الدول والإنسانية جمعاء.
- ويجب استغلال الفضاء في الأغراض السلمية فقط وعدم وضع أسلحة التدمير الشامل فوق مدار الكرة الأرضية أو في الفضاء^(٢٤٠).

^{٢٣٩} - د. أحمد أبو الوفا: الوسيط في القانون الدولي. مرجع سابق، ص ٢٦١ وما بعدها.

^{٢٤٠} - يلاحظ أن ما يقرب من ٥٥٠% إلى ٥٧٥% من الأقمار الصناعية الموجودة في الفضاء تستخدم لأغراض عسكرية (في الاتصالات والمراقبة والملاحة وتوجيه إطلاق الصواريخ إلخ) وقد أصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة قراراً ذكرت فيه الأخطار التي يستشعرها الإنسان بسبب سباق التسلح في الفضاء الخارجي، راجع القرار ٤٢/٣٣ في ٢٢ ديسمبر ١٩٨٧ وعنوانه حول منع سباق التسلح في الفضاء الخارجي، وأصدرت أيضاً القرار ٤٢/٦٨ في ديسمبر ١٩٨٧ حول التعاون الدولي في الاستخدامات السلمية للفضاء الخارجي. وقد قالت الخارجية الأمريكية، بخصوص الأقمار الصناعية التي تطلق في الفضاء لمراقبة أنشطة الدول الأخرى (خصوصاً العسكرية منها)، أو للتجسس، أن:

International law imposes no restrictions on observation from outside the limits of national jurisdiction. Observation from outer space, like observation

- وتحمل دولة الإطلاق المسؤولية الكاملة عن الأضرار التي تسببها المركبة على سطح الأرض أو لطائرة أثناء طيرانها. أما بالنسبة للأضرار التي تلحق بمركبة فضائية تابعة لدولة أخرى، فلا تتحمل دولة الإطلاق المسؤولية إلا إذا كان ذلك قد وقع نتيجة لخطأ منها أو من الأشخاص التابعين لها.
- ويخضع الفضاء من حيث استكشافه واستغلاله للقواعد القانونية الدولية الاتفاقية والعرفية، وبما يتفق مع تلك القواعد. ولذلك جاء في القرار رقم ١٧٢١ الصادر عن الجمعية العامة للأمم المتحدة عام ١٩٦١ أن من ضمن المبادئ التي تطبق على استكشاف واستخدام الفضاء الخارجي {ينطبق القانون الدولي، بما في ذلك ميثاق الأمم المتحدة، على الفضاء الخارجي والأجرام السماوية}.

المبحث الثاني

المشكلات التي يثيرها استخدام الفضاء الخارجي

إن دراسة قانون الفضاء الخارجي تثير العديد من المشكلات المتعلقة باستخدام واستغلال الفضاء، والتي من أهمها مشكلة البث الإذاعي المباشر من الأقمار الصناعية، ومشكلة المدار الثابت، ومشكلة تعيين الحدود الفاصلة بين الفضاء الخارجي والمجال الجوي.

أولاً- مشكلة البث الإذاعي المباشر من الأقمار الصناعية:

لا شك في أننا نعيش في عصر العولمة الذي وصلت فيه الاختراعات التقنية إلى أعلى مستوى لها، وبشكل خاص تكنولوجيا الاتصالات والمعلومات (كالإنترنت وأجهزة الاتصال المحمولة وغيرها) الأمر الذي شكل تناقضاً بين مبدأين قانونين دوليين هما حرية نشر المعلومات وتناقل الأخبار، وحق الدولة -بناء على مبدأ السيادة- بمراقبة الاتصالات والمعلومات التي يتم بثها عبر إقليمها.

from the high seas or from airspace above the high seas, is consistent with international law. Whiteman : digest , vol 2 ,p 1302.

وبعد مناقشات مستفيضة تبني اليونسكو في ١٥/١١/١٩٧٢ إعلاناً بالمبادئ التي تحكم استخدام الأقمار الصناعية في الإذاعة والتدفق الحر للمعلومات، والتي يتمثل أهمها في:

- خضوع هذا العمل لأحكام القانون الدولي العام.
- احترام سيادة الدول والمساواة بينها.
- ألا تكون تلك الأقمار ذات طبيعة سياسية.
- أن تستفيد منها كل الدول وبلا تمييز.
- أن يؤخذ بالحسبان حاجات المستمعين وضرورات تطوير أواصر التعاون الدولي بين الشعوب وتقدمها الثقافي والاقتصادي والاجتماعي.

أما بخصوص البث التلفزيوني المباشر الدولي عن طريق الأقمار الصناعية فقد نص القرار ٩٢/٣٧ الذي تبنته الجمعية العامة للأمم المتحدة عام ١٩٨٢ على أن يتم ذلك مع مراعاة الحقوق السيادية للدول وحق كل فرد في الحصول على المعلومات والأفكار واستقبالها، كما هو منصوص عليه في ميثاق الأمم المتحدة، وأن يكون الغرض من ذلك نشر وتبادل المعلومات والتنمية الاقتصادية والتعليمية والاجتماعية في الدول، وأن يخدم ذلك التفاهم المتبادل وينمي العلاقات الودية والتعاون بين الدول، وأن يتم ذلك بما يتطابق وأحكام القانون الدولي، بما فيها ميثاق الأمم المتحدة، واتفاقية عام ١٩٦٧ الخاصة بأنشطة الدول في استكشاف واستغلال الفضاء الخارجي، بما في ذلك القمر والأجرام السماوية الأخرى.

ثانياً- مشكلة المدار الثابت:

هناك ثلاثة أنواع من المدارات التي تطلق إليها الأقمار الصناعية للقيام بالمهام المختلفة المطلوبة منها وهي:

- المدار الأرضي المنخفض Low Earth orbit: وهو مدار قريب من الأرض، يتراوح ارتفاعه بين مائتين وثلاثمائة كيلو متر، توضع فيه أقمار الرصد والاستطلاع والمسح

الفضائي لمنطقة ما، ويغطي عمله تلك المنطقة، ويحتاج إطلاقه إلى قاذف ذي قوة محددة نسبياً.

- المدار القطبي polar orbit: وهو مدار متوسط الارتفاع حول الأرض، ترسل إليه أقمار الاستشعار والمسح الفضائي للكرة الأرضية بأكملها.

- مدار الثبات الجغرافي Geostationary Orbit: وتوضع فيه أقمار الاتصال، إذ يعد القمر بمثابة برج اتصالات، ولإطلاق الأقمار إليه لا بد من استخدام قاذفات قوية جداً وذلك لبعدها عن المدار. ويوجد هذا المدار على ارتفاع ٣٥٠٠٠ كيلو متر فوق خط الاستواء، وقد ادعت بعض الدول ومنها كولومبيا أن لها حقوقاً ذات سيادة أو حقوقاً تفضيلية على بعض قطاعات المدار (رغبة منها في الاحتفاظ بأحسن الأماكن وحينها تستطيع استغلال المدار)، وقد عارضت ذلك الكثير من الدول، ومنها الولايات المتحدة وروسيا.

ثالثاً- مشكلة تعيين الحدود الفاصلة بين الفضاء الخارجي والمجال الجوي^(٢٤١):

ما زالت الحدود التي تفصل الفضاء الخارجي (الذي يطبق فيه مبدأ حرية الاستكشاف والاستخدام) والمجال الجوي (الذي يخضع لسيادة الدولة) غير محددة وغير واضحة، إذ لا يعرف - حتى الآن - أين ينتهي المجال الجوي وأين يبدأ الفضاء الخارجي، وقد اختلفت الاتجاهات في هذا الشأن تحت تأثير عوامل متعددة جغرافية وفلكية وسياسية وإستراتيجية واقتصادية^(٢٤٢).

^{٢٤١} - لا بد من الإشارة إلى أن هذه المسألة ما زالت حتى الآن خلافية، إذ إن هناك ثلاثة اتجاهات فقهية هي: الأول ينادي بضرورة تعيين الحدود بين الجو والفضاء الخارجي، ويذهب الثاني إلى عدم جدوى ذلك، ويقرر الثالث بضرورة أن يؤخذ بالحسبان خصائص المدار الثابت بالنسبة للأرض. راجع ذلك في: تقرير اللجنة الخاصة بالاستخدامات السلمية للفضاء الخارجي. الجمعية العامة للأمم المتحدة، الدورة ٤٦، لعام ١٩٩١، ص ٢٩.

^{٢٤٢} - جاء في تقرير اللجنة الخاصة بالاستخدامات السلمية للفضاء الخارجي لعام ١٩٥٩ بخصوص المسألة المذكورة أن هناك عدة اقتراحات منها: الخصائص المادية للطائرة وللجو، أو وضع مدى للمجال الجوي وللفضاء الخارجي، أو طبيعة ونوع الأنشطة الفضائية، وهناك عدة نظريات قدمت في هذا الخصوص منها: الاتجاه الذي يرى أن سيادة الدولة تمتد إلى المدى الذي يمكن أن ترتفع فيه الطائرة وهي مستندة إلى ردود فعل الجو، والاتجاه القائل بأن تلك السيادة تمتد إلى المدى الذي تستطيع فيه الدولة أن تمارس سلطة فعلية على النطاق الجوي الموجود فوقها، والاتجاه الذي يرى امتداد تلك السيادة إلى المدى الذي

لقد عارضت العديد من الدول (بشكل خاص الولايات المتحدة الأمريكية) وضع حدود في هذا الخصوص، لعدم أهميتها من الناحية العملية. أما الاتحاد السوفيتي سابقاً فقد اقترح تحديدها بارتفاع يقع بين ١٠٠ و ١١٠ كيلو متر مع النص في المعاهدة التي تعين تلك الحدود على حق المرور البريء للمركبات الفضائية لكل دولة فوق إقليم الدول الأخرى على ارتفاعات أقل من ١٠٠-١١٠ كم حينما يكون ذلك ضرورياً لوضعها فوق المدار أو للعودة للأرض.

ونخلص إلى القول:

إن سيادة الدولة فوق إقليمها لا تمتد إلى ما لا نهاية، ذلك أن القانون الدولي لم يحدد بالضبط حتى الآن إلى أي مدى يمكن أن تمتد سيادة الدولة فوق الإقليم الخاضع لها. وقد أدى وضع الأقمار الصناعية فوق المدار حول الكرة الأرضية، وعدم وجود اعتراضات من الدول التي يوجد المدار فوق إقليمها إلى بزوغ فكرة جديدة تقضي بأن

تمتد إليه مصالح الدولة. كما بذلت عدة محاولات في هذا الاتجاه منها: أن ملكية الدولة للفضاء القائم فوقها تنتهي من حيث الارتفاع عند النقطة التي لا تستطيع نيرانها المضادة للطائرات أن تتجاوزه، وبناء ذلك على نص القانون الدولي حول سيادة الدول على أراضيها والذي جاء فيه (إن السيادة الإقليمية للدولة تتوقف عند الحدود التي يستطيع حكامها ممارسة القوانين المعمول بها، وذود جميع الأمم الأخرى عنها) وتقدم بعض المسؤولين الأمريكيين بأن حقوق الفضاء لأية دولة تتوقف عند ارتفاع محدد وحددوا ٤٠ / ٥٠ كيلو متر، والبعض حدد نهاية الجاذبية الأرضية، والبعض حدد بانعدام الجزيئات الجوية، والبعض من الفقهاء فصل في الأمر : المسافة من سطح الأرض إلى الحد الذي تبلغه المضادات للطائرات منطقة مغلقة أمام أجهزة الفضاء، ومن ذلك الحد إلى حد ١٠٠٠ كيلو متر مجالاً مفتوحاً للأقمار الصناعية والمركبات والمحطات الفضائية غير الحربية، أما الفضاء الواقع فوق ذلك فهو مجال مفتوح أمام جميع الدول ولا يعتبر فضاء إقليمياً وهذا الاقتراح تقدم به الفقيه الأمريكي جون كوب غوبر وقد اخذ بهذا الاقتراح اتحاد المحاكم الأمريكية الداخلية وسمي ذلك الفضاء نيوترياليا أي المنطقة المحرمة، وقد اقترح البعض السماح باختراق هذه المنطقة المحرمة إذا كان القمر أو المركبة تتخذ مداراً بارتفاع ما بين ١٥٠ إلى ٣٠٠ كيلومتر وفي ٤ تشرين الأول عام ١٩٦٠ عقد الاتحاد العالمي للملاحة الجوية اجتماع وقرروا حرية التحرك في الفضاء لكل صاروخ أو مركبة يبدأ ارتفاع مدارها من ١٠٠ كيلو متر عن سطح الأرض، أما الفقيه شاختر فقد رأى أنه لا يجوز لأي جهة في العالم أن تقيد حرية الحركة في الفضاء كما يكون الوضع في المياه المحيطية والبحرية الواقعة خارج المياه الإقليمية للدول، وفي ٢٢ تشرين الثاني ١٩٦٣ تقدم رئيس لجنة الفضاء المنبثقة عن الأمم المتحدة بمشروع يبين الحقوق الفضائية للدول ووافق عليه ممثلو الأمم المتحدة بما في ذلك ممثلي الاتحاد السوفيتي وأمريكا، وجاء فيه إن الفضاء الخارجي الواقع خارج الجو الأرضي وكذلك الأجرام السماوية لا تخضع لأحكام السيادة القومية، ويجب كذلك أن يكتشف الفضاء خارج جو الأرض لصالح الإنسانية وإن سائر الدول تعتبر الملاحين الكونيين سفراء للبشرية جمعاء.

سيادة الدولة قد لا تكون كاملة أو مانعة في هذا المجال، وإذا كان تحديد حاسم للحدود بين المجال الجوي والفضاء الخارجي غير ممكن، فإن تلك الحدود تقع بين أعلى نقطة يمكن أن تصل إليها الطائرة (وبالتالي يمكن أن تمارس الدولة فعلاً سيادتها) وأقل نقطة يمكن أن تدور فيها الأقمار الصناعية دون أن تحترق في الأجزاء السميكة من المجال الجوي، على أن ذلك في حاجة إلى تحديد أيضاً.



الملحق

قانون تحديد المياه الداخلية والإقليمية السوري

رقم ٢٨ تاريخ ٨/١١/٢٠٠٣

الباب الأول: التعاريف

- المادة ١-** يقصد بالتعابير الآتية في مجال تطبيق أحكام هذا القانون المعاني المبينة بجانبها
- أ- البحر: البحر المتوسط.
 - ب- الساحل: الشاطئ العربي السوري المواجه للبحر المحدد في الخرائط المعتمدة في الجمهورية العربية السورية.
 - ت- الخليج: تجويف داخلي متوغل في البر يحتوي على مياه محصورة ويشكل أكثر من انحناء للساحل بحيث تكون مساحته تعادل أو تفوق مساحة نصف دائرة قطرها يرسم عبر مدخل ذلك التجويف الداخلي "الخليج".
 - ث- الجزيرة: الأرض التي تحيط بها مياه البحر من كل جانب وتكون دائماً في الظروف العادية فوق مستوى المياه العالية.
 - ج- الضحضاح: كل منطقة داخل البحر الإقليمي مغطاة بماء ضحل يبقى منه جزء غير مغمور بالمياه في أدنى مستوى يصل إليه الجزر المنخفض.
 - ح- المرسى: المناطق التي تستخدم لرسو السفن أو شحنها أو تحميلها أو تفريغها.
 - خ- الميناء: لأغراض تعيين حدود البحر الإقليمي يعتبر جزءاً من الساحل معد لاستقبال السفن ورسوها أو ربطها ويتم إحداثه وتحديد به بقرار من مجلس الوزراء بناء على اقتراح وزير النقل.

- د- **المصب النفطي:** جزء من الساحل معد لاستقبال ناقلات النفط ورسوها أو ربطها ويحدث ويحدد بقرار من الجهات المختصة.
- ذ- **الميل البحري:** الدقيقة القوسية المقاسة على دائرة العرض العظمي للكرة الأرضية ويساوي ١٨٥٢ متراً.
- ر- **خطوط الأساس:** مجموعة الخطوط الوهمية العادية أو المستقيمة المتصلة التي تصل بين أقصى النقاط الواقعة على الحد الأدنى للجزر باتجاه البحر والتي تفصل المياه الداخلية عن البحر الإقليمي ويبدأ منها قياس عرض البحر الإقليمي.
- ز- **أعالي البحار:** جميع الأجزاء البحرية التي لا تعد من المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لأي دولة ولا من المياه الأرخيلية للدول الأرخيلية.
- س- **الموارد الطبيعية البحرية:** موارد البحار كافة التي لا يد للإنسان في وجودها وتشمل الموارد الحية وغير الحية.
- ش- **الموارد الحية:** جميع الكائنات النباتية أو الحيوانية التي تعيش جزءاً من عمرها أو كاملة في مياه البحر أو في قاعه أو في باطن أرض قاعه.
- ص- **الموارد غير الحية:** جميع الموارد المنجمية الصلبة أو السائلة أو الغازية الموجودة في قاع البحر أو في باطن أرض قاعه.
- ض- **السفينة الحكومية:** سفينة تمتلكها أو تستأجرها دولة ما وتقوم بتشغيلها واستعمالها لأغراض غير تجارية.
- ط- **السفينة الحربية:** سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما وتحمل العلامات الخارجية المميزة لها وتعمل تحت إمرة ضابط معين من قبل حكومة تلك الدولة. ويشغلها طاقم يخضع لقواعد الانضباط العسكري الخاصة بها.

الباب الثاني: المياه الداخلية

المادة ٢- تشمل المياه الداخلية للجمهورية العربية السورية ما يلي:

أ- مياه الخلجان الواقعة على طول ساحل الجمهورية العربية السورية وتحدد ما بين خط الساحل والخط المستقيم الواصل بين حد أدنى جزر على نقطتي مدخله الطبيعي.

ب- أي ضحضاح لا يبعد أكثر من اثنتي عشر ميلاً عن اليابسة أو عن أي جزيرة عربية سورية وتحدد ما بين خط الساحل والخط الواصل من الضحضاح خارجاً.

ت- المياه الواقعة بين اليابسة وأي جزيرة عربية سورية لا تبعد عن اليابسة أكثر من اثنتي عشر ميلاً بحرياً ويعد الخط الخارجي لها عند أدنى حد للجزر.

ث- المياه التي بين الجزر العربية السورية التي لا تبعد إحداها عن الأخرى أكثر من اثنتي عشر ميلاً بحرياً عند أدنى حد للجزر.

المادة ٣- يتم الدخول إلى المياه الداخلية من الممرات المحددة لذلك حصراً.

الباب الثالث: البحر الإقليمي

المادة ٤- يمتد البحر الإقليمي للجمهورية العربية السورية باتجاه البحر اثني عشر ميلاً بحرياً مقاسة من خطوط الأساس المعرفة في هذا القانون.

المادة ٥- يعد البحر الإقليمي للجمهورية العربية السورية والفضاء الجوي الذي يعلوه وقاعه وباطن أرضه خاضعاً للسيادة السورية مع احترام أحكام القانون الدولي في شأن المرور البريء.

المادة ٦-

أ- المرور البريء: يعني الملاحة عبر البحر الإقليمي التي لا تهدد سلم وأمن الجمهورية العربية السورية والنظام فيها والتي تتم وفقاً لأحكام هذا القانون وقواعد القانون الدولي.

ب- ويكون المرور البريء سريعاً ومتواصلًا ولا يشتمل على التوقف والرسو إلا بقدر ما يكون ذلك متصلاً بالملاحة العادية أو حين تستلزمه قوة قاهرة أو حالة خطر شديد أو عندما يكون لغرض تقديم المساعدة إلى أشخاص أو سفن أو طائرات في حالة خطر أو شدة.

المادة ٧- يعد مرور سفينة أجنبية عبر البحر الإقليمي مهدداً للسلم في الجمهورية العربية السورية أو أمنها أو نظامها إذا قامت السفينة أثناء وجودها في هذا البحر بأي من الأنشطة الآتية:

- أ- التهديد بالقوة أو استعمالها ضد سيادة الجمهورية العربية السورية أو استقلالها السياسي أو سلامتها الإقليمية.
- ب- المناورة أو التدريب بالأسلحة من أي نوع.
- ت- الدعاية التي تمس بالقدرة الدفاعية للجمهورية العربية السورية أو أمنها.
- ث- تحميل أي طائرة أو تمكينها من الإقلاع منها أو الهبوط عليها.
- ج- إطلاق أي جهاز حربي أو إنزاله أو تحميله.
- ح- جمع أي معلومات تضر بدفاع الجمهورية العربية السورية أو أمنها.
- خ- تحميل أو إنزال أي شخص أو عملة أو بضاعة خلافاً للقوانين والأنظمة السورية الجمركية أو المالية أو المتعلقة بالهجرة أو بالصحة.
- د- الصيد البحري خلافاً للقوانين والأنظمة السورية.
- ذ- أي بحث أو مسح.
- ر- أي عمل من أعمال التلويث المقصود للبيئة البحرية.
- ز- التدخل في عمل أي من شبكات المواصلات أو المرافق أو المنشآت الأخرى للجمهورية العربية السورية.
- س- الطوفان أو الدوران.
- ش- أي نشاط آخر ليس له علاقة مباشرة بمعنى المرور.

المادة ٨- تتمتع سفن جميع الدول المعترف بها من قبل الجمهورية العربية السورية بحق المرور البريء زمن السلم.

المادة ٩-

أ- لا تتمتع السفينة الأجنبية الحربية أو ذات الطبيعة الخطرة أو الغواصة أو المركبات الغاطسة الأخرى بحق المرور البريء إلا بعد الحصول على موافقة وزارة الدفاع وعلى أن تتوفر فيها الشروط والمعايير والاحتياجات كافة المعمول بها دولياً.

ب- يجب على الغواصات والمركبات الغاطسة الأخرى حين مرورها في البحر الإقليمي أن تطفو على سطح الماء وأن ترفع علمها.

ث- يقصد بالسفينة ذات الطبيعة الخطرة المشار إليها في الفقرة أ السفينة التي تسير بالطاقة النووية أو تحمل مواد خطيرة على البيئة أو يمس الأمن القومي.

المادة ١٠- على السفينة الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء الإقليمي مراعاة القوانين والأنظمة النافذة في الجمهورية العربية السورية وكذلك أحكام القوانين الدولية وعلى الأخص ما كان منها متعلقاً بالنقل والملاحة.

المادة ١١- يتم دخول السفن إلى البحر الإقليمي وخروجها منه وفق القواعد المحددة من قبل السلطات السورية المختصة.

المادة ١٢- للسلطات المختصة في الجمهورية العربية السورية الحق بأن تتخذ الإجراءات الضرورية في البحر الإقليمي لمنع أي مرور لا يكون بريئاً.

المادة ١٣- لسلطات الجمهورية العربية السورية في الحالات التي يعود تقديرها إليها الحق بأن توقف ممارسة حق المرور البريء وفقاً لما تقتضيه المصلحة العامة وذلك ضمن مساحات تحددها السلطات في البحر الإقليمي ويعلن عن ذلك مسبقاً.

المادة ١٤-

أ- لا تفرض أي رسوم مقابل المرور البريء.

ب- تفرض الرسوم على السفن الأجنبية مقابل خدمات محددة قدمت لها كالإنقاذ والإرشاد وغيرها وتجب هذه الرسوم وفق القوانين والأنظمة النافذة.

المادة ١٥- تمارس السلطات المختصة في الجمهورية العربية السورية الاختصاص الجزائي على ظهر السفينة المارة عبر البحر الإقليمي من أجل توقيف شخص أو إجراء تحقيق بصدور أي جريمة ارتكبت على ظهر السفينة أثناء مرورها وذلك في الحالات التالية حصراً:

- أ- إذا امتدت آثار الجريمة إلى الجمهورية العربية السورية.
- ب- إذا طلب ربان السفينة أو ممثل دبلوماسي أو قنصلي لدولة العلم تدخل السلطات السورية.
- ت- إذا كانت الجريمة من نوع يمس بسلم الجمهورية العربية السورية أو أمنها أو النظام في البحر الإقليمي.
- ث- إذا كانت تلك الإجراءات لازمة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المؤثرات العقلية أو أي تجارة أخرى غير مشروعة.

المادة ١٦- يحق للسلطات السورية المختصة الطلب إلى السفينة الأجنبية الحربية أثناء مرورها عبر البحر الإقليمي الامتثال للقوانين والأنظمة السورية تحت طائلة اتخاذ الإجراءات المناسبة بحق السفينة.

المادة ١٧- تتحمل دولة السفينة الأجنبية الحربية أو السفينة الحكومية الأجنبية كامل المسؤولية الناجمة عن عدم التقيد بالقوانين والأنظمة السورية المتعلقة بالمياه الإقليمية.

المادة ١٨- مع مراعاة أحكام المادتين ١٦ و ١٧ من هذا القانون تتمتع السفينة الحربية الأجنبية والسفينة الحكومية الأجنبية بالحصانات المعترف بها في الحقوق الدولية بشرط المعاملة بالمثل.

الباب الرابع: المنطقة المتاخمة

المادة ١٩- تقع المنطقة المتاخمة وراء البحر الإقليمي وتلاصقه وتمتد باتجاه أعالي البحار إلى ما لا يتجاوز ٢٤ ميلاً بحرياً مقاسة من خطوط الأساس.

المادة ٢٠- تمارس سلطات الجمهورية العربية السورية في المنطقة المتاخمة الصلاحيات اللازمة من أجل:

- أ- منع خرق قوانينها وأنظمتها الخاصة بالأمن والجمارك والصحة والمالية والهجرة والبيئة سواء في إقليمها أم في بحرها الإقليمي.
- ب- تنفيذ العقوبات المترتبة على خرق القوانين والأنظمة الأنفة الذكر سواء وقع الخرق في إقليمها أم في بحرها الإقليمي.

الباب الخامس: المنطقة الاقتصادية الخالصة

المادة ٢١- تقع المنطقة الاقتصادية الخالصة وراء البحر الإقليمي وتشمل كامل المنطقة المتاخمة وتمتد باتجاه البحر العام إلى ما لا يتجاوز ٢٠٠ ميل بحري مقاسة من خطوط الأساس مع مراعاة أحكام القانون الدولي.

المادة ٢٢- للجمهورية العربية السورية في منطقتها الاقتصادية الخالصة:

- ت- حقوق سيادية لغرض استكشاف واستغلال وصون وإدارة الموارد الطبيعية البحرية الحية وغير الحية لقاع البحر وباطن أرضه ومياهه الفوقية أو القيام بالأنشطة الأخرى للاستكشاف والاستغلال الاقتصادي لهذه المنطقة كإنتاج الطاقة من المياه والتيارات والرياح.

ث- ولاية فيما يتعلق بإقامة واستعمال جزر اصطناعية ومنشآت وتركيبات وإجراء البحث العلمي البحري واتخاذ التدابير لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.

المادة ٢٣ -

أ- لا يحق لغير السفن والطائرات العربية السورية ممارسة استكشاف واستغلال الموارد الحية وغير الحية في المنطقة الاقتصادية إلا بموافقة الجهات المعنية وفق الأنظمة والقوانين النافذة.

ب- للسلطات السورية المختصة حق تفقد السفن الأجنبية وتفتيشها واحتجازها وإقامة دعاوى ضدها وذلك في حال مخالفة القوانين والأنظمة السورية المتعلقة بالمنطقة الاقتصادية.

ت- تحدد وزارة الدفاع بالتنسيق مع الجهات المعنية القواعد والأصول الواجب إتباعها لممارسة الحقوق المنصوص عليها في الفقرة السابقة وفق قواعد ومبادئ القانون الدولي.

المادة ٢٤ -

أ- يحدد مجلس الوزراء بناء على اقتراح الجهات المعنية في الجمهورية العربية السورية شروط وضع الأسلاك وخطوط الأنابيب عبر المياه الداخلية السورية أو في بحرها الإقليمي أو في منطقتها الاقتصادية الخالصة.

ب- يخضع وضع الأسلاك وخطوط الأنابيب المغمورة المراد تمريرها في المنطقة الاقتصادية الخالصة من قبل أي دولة أو جهة أجنبية لواجب الحصول مسبقاً على ترخيص من الجهات المعنية في الجمهورية العربية السورية.

ت- تلتزم الدولة أو الجهة الأجنبية عند وضع الأسلاك وخطوط الأنابيب المغمورة بمراعاة وجود الأسلاك وخطوط الأنابيب الموضوعة سابقاً وعدم الإضرار بها وأن الموافقة على مد الأسلاك أو الخطوط لا يعفي تلك الدولة أو الجهة الأجنبية حيال الأضرار التي تتسبب بها من المسؤولية.

المادة ٢٥ -

- أ- تخضع إقامة الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات في المنطقة الاقتصادية الخالصة من قبل أي جهة لواجب الحصول مسبقاً على موافقة مجلس الوزراء للترخيص بناء على اقتراح الجهات المعنية.
- ب- تتخذ وزارة النقل الإجراءات الآتية المتعلقة بالجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات المشار إليها في الفقرة أ:
- الإعلان عنها إلى جميع الجهات الدولية المعنية.
 - وضع الأنظمة الخاصة بتزويدها بوسائل الإشعار الملاحي وبشروط إقامة السلامة حولها وعلى ألا يتجاوز عرضها ٥٠٠ متراً.
 - ما يلزم لضمان سلامتها وسلامة الملاحة البحرية.
- ث- تخضع الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات المشار إليها في الفقرة أ لولاية الجمهورية العربية السورية بما في ذلك ولايتها المتعلقة بقوانين وأنظمة الهجرة والسلامة والقوانين والأنظمة الجمركية والضريبية والصحية والبيئية.

الباب السادس: الرصيف القاري

- المادة ٢٦ - يشمل الرصيف القاري الامتداد الطبيعي للإقليم البحري السوري تحت سطح البحر إلى حدود الطرف الخارجي للحافة القارية.
- المادة ٢٧ - تمارس الجمهورية العربية السورية على رصيفها القاري حقوقاً سيادية لأغراض استكشافه واستغلال موارده الطبيعية الحية وغير الحية.
- المادة ٢٨ - لا تتوقف حقوق الجمهورية العربية السورية على رصيفها القاري على أشغال فعلي أو حكومي ولا على أي إعلان صريح.
- المادة ٢٩ - تنطبق أحكام المادة ٢٦ من هذا القانون مع مراعاة ما يقتضيه الحال على الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات المقامة على الرصيف القاري وتلتزم جميع

السفن باحترام مناطق السلامة المشار إليها في الفقرة ب من المادة ٢٥ وبتطبيق المعايير الدولية المتعلقة بالملاحة في جوار الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات ومناطق السلامة.

الباب السابع: البحث العلمي البحري

المادة ٣٠-

- أ- لا يجوز لأي شخص أجنبي طبيعي أو اعتباري إجراء أعمال البحث العلمي في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الرصيف القاري إلا بترخيص وذلك بعد موافقة مجلس الوزراء بناءً على اقتراح الجهات المعنية.
- ب- يتوجب على طالب الترخيص تزويد السلطات السورية بالمعلومات التفصيلية عن مشروع البحث.
- ت- يلتزم المرخص له بإجراء البحث العلمي البحري بالامتثال للقوانين والأنظمة السورية المطبقة في المناطق التي يجري فيها هذا البحث وبما يتفق وقواعد ومبادئ القانون الدولي.
- ث- يلتزم المرخص له إشراك خبراء سوريين تعينهم الجهات السورية المختصة وأن تسلم نسخة أصلية من النتائج التي توصل إليها المرخص له في نهاية البحث إلى الجهات السورية المعنية.

المادة ٣١-

- أ- يجوز تعليق أعمال البحث العلمي البحري في الحالتين الآتيتين:
 - ١- عندما تجري أعمال البحث خلافاً للبيانات التي تم تزويد السلطات السورية المختصة بها والتي تم بالاستناد إليها منح الترخيص بإجراء هذا البحث.
 - ٢- إذا لم يلتزم المرخص له بالبحث بالشروط المبينة في الترخيص المعطى له.

- ب- يتوجب على المرخص له بعد إخطاره بأمر التعليق أو الإيقاف أن ينهي ما يكون خاضعاً لهذا الإخطار من أعمال البحث.
- ت- يرفع أمر التعليق الصادر بموجب الفقرة ب ويسمح بمواصلة أعمال البحث العلمي البحري بمجرد أن يمتثل المرخص له للشروط المطلوبة.
- ث- يصدر أمر تعليق البحث العلمي البحري أو إيقافه أو رفعه بقرار من مجلس الوزراء بناء على اقتراح من الجهات المعنية.

المادة ٣٢- إزالة منشآت البحث العلمي ومعداته:

- أ- يتوجب على المرخص له إزالة منشآت ومعدات البحث العلمي البحري فور الانتهاء من أعماله ما لم يتفق على غير ذلك.
- ب- إذا لم يقيم المرخص له بإزالة منشآت ومعدات البحث العلمي يحق للسلطات السورية إزالتها على نفقته.

الباب الثامن: (أعمال البحار)

- المادة ٣٣- تتمتع الجمهورية العربية السورية بالحقوق المنصوص عليها في قواعد القانون الدولي المتعلقة بأعالي البحار.

الباب التاسع: (النشاطات المخضرة في البحر)

المادة ٣٤-

- أ- يمنع نقل الرقيق على السفن التي ترفع علم الجمهورية العربية السورية كما يمنع استخدام هذه السفن لذلك الغرض.

- ب- يعد حراً أي عبد التجأ إلى متن سفينة تحمل علم الجمهورية العربية السورية.

- المادة ٣٥- يحظر على السفن التي ترفع علم الجمهورية العربية السورية أعمال القرصنة ويعد من أعمال القرصنة ما يلي:

أ- أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة ضمن البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو أعالي البحار ويكون موجهاً ضد سفينة أو طائرة أخرى أو ضد أشخاص أو ممتلكات.

ب- أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم بوقائع تضيي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة.

ت- أي عمل من أعمال التحريض أو التدخل في ارتكاب الأعمال المحددة في البندين أ ب.

المادة ٣٦- تعد السفينة أو الطائرة. سفينة أو طائرة قرصنة إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها سيطرة فعلية ينوون استخدامها لغرض ارتكاب عمل من الأعمال المشار إليها في المادة السابقة أو إذا كانت السفينة أو الطائرة قد استخدمت في ارتكاب أي من تلك الأعمال ما دامت تحت سيطرة الأشخاص الذين اقترفوا الجرم.

المادة ٣٧- تحتفظ السفينة أو الطائرة السورية بجنسيتها ولو أصبحت سفينة أو طائرة قرصنة ما لم تقرر السلطات المختصة غير ذلك.

المادة ٣٨- يحق لسلطات الجمهورية العربية السورية أن تضبط أي سفينة أو طائرة قرصنة أو أي سفينة أو طائرة أخذت بطريقة القرصنة وكانت واقعة تحت سيطرة القراصنة وأن تقبض على من فيها من الأشخاص وتضبط ما فيها من ممتلكات وتختص المحاكم السورية بمعاينة الفاعلين.

المادة ٣٩-

أ- تتعاون السلطات المختصة في الجمهورية العربية السورية مع الدول الأخرى في قمع:

١ - الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المؤثرات العقلية في أعالي البحار.

٢ - البث غير المصرح به في أعالي البحار.

- ب- تختص المحاكم الجزائية العربية السورية في محاكمة الأشخاص الذين يعملون في البث غير المصرح به في أعالي البحار في الحالات الآتية:
- ١- إذا كانت سفينة البث تحمل العلم العربي السوري.
 - ٢- إذا كانت منشآت البث مسجلة في الجمهورية العربية السورية.
 - ٣- إذا كان الشخص الذي يعمل في البث من رعايا الجمهورية العربية السورية.
 - ٤- إذا كان البث ممكن الاستقبال في أراضي الجمهورية العربية السورية أو إذا كان يشكل تشويشاً على اتصالاتها بكافة أنواعها أو يمس أمنها القومي.

المادة ٤٠ -

أ- يحق للسلطات السورية المختصة مطاردة أي سفينة أجنبية مطاردة حثيثة عندما يكون لديها أسباب وجيهة للاشتباه بأن السفينة المطاردة قد انتهكت القوانين و الأنظمة السورية وتبدأ هذه المطاردة حينما تكون السفينة الأجنبية أو أحد زوارقها أو قواربها داخل حدود المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة للجمهورية العربية السورية وتستمر المطاردة خارج البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة إذا كانت المطاردة لم تنقطع وحين تلقي السفينة الأجنبية الموجودة داخل البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة أمر التوقف ليس ضرورياً أن تكون السفينة التي أصدرت هذا الأمر موجودة أيضاً داخل البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة ويجوز القيام هناك انتهاك للحقوق التي أنشئت المنطقة من أجل حمايتها.

ب- ينطبق حق المطاردة الحثيثة على ما يقع في المنطقة الاقتصادية الخالصة والرصيف القاري من انتهاكات للقوانين والأنظمة السورية النافذة المتعلقة بهذه المنطقة.

ت- ينتهي حق المطاردة الحثيثة بمجرد دخول السفينة المطاردة البحر الإقليمي للدولة التي تنتمي إليها أو البحر الإقليمي لدولة أخرى.

الباب العاشر: العقوبات

المادة ٤١ - يعاقب بالاعتقال المؤقت من خمس سنوات إلى خمس عشرة سنة من ارتكب أي عمل من أعمال القرصنة المعروفة في هذا القانون.

المادة ٤٢ - يعاقب بالاعتقال المؤقت من ثلاث إلى عشر سنوات من خالف أحكام الفقرة أ من المادة ٣٤.

المادة ٤٣ - يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى سنة من يعمل في البث غير المصرح به في البحر الإقليمي.

الباب الحادي عشر: أحكام ختامية

المادة ٤٤ - ينهي العمل بالمرسوم التشريعي رقم ٣٠٤ لعام ١٩٦٣ والقانون رقم ٣٧ لعام ١٩٨١.

المادة ٤٥ - ينشر هذا القانون في الجريدة الرسمية. دمشق في ١٤٢٤\٩\٢٤ هـ ٢٠٠٣/١١/١٩ م.

UNIVERSITY
OF
ALEPPO

اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو)

الموقعة في شيكاغو بتاريخ ٧ ديسمبر ١٩٤٤

مقدمة:

حيث إن التنمية المستقبلية للطيران المدني الدولي يمكن أن تساعد كثيراً على إيجاد وإبقاء الصداقة والتفاهم بين دول وشعوب العالم، إلا أن تعاطي الطيران يمكن أن يشكل تهديداً للأمن العام؛ وحيث إنه من المرغوب فيه تجنب الاحتكاك وأن تعزيز التعاون بين الأمم والشعوب يعتمد على السلام في العالم؛ لذلك، فإن الحكومات الموقعة أدناه بعد أن وافقت على مبادئ وترتيبات معينة من أجل أن يكون الطيران المدني الدولي آمناً ومنظماً، وأن تقوم خدمات النقل الجوي الدولي على أساس تكافؤ الفرص وتعمل على نحو سليم اقتصادياً؛ وبناء على ذلك وضعت هذه الاتفاقية تحقيقاً لهذه الغاية.

الجزء الأول

الملاحاة الجوية

الفصل الأول: مبادئ عامة ونطاق الاتفاقية

المادة ١ السيادة:

تعترف الدول المتعاقدة بأن كل دولة تملك السيادة الكاملة والحصرية على الفضاء الجوي فوق أراضيها.

المادة ٢ الإقليم:

لأغراض هذه الاتفاقية إقليم الدولة سوف يمتد ليشمل الأراضي البرية والمياه الإقليمية المتاخمة لها والتي ستكون تحت سيادة وهيمنة، وحماية أو ولاية تلك الدولة.

المادة ٣ الطائرات المدنية وطائرات الدولة:

(أ) لا تنطبق هذه الاتفاقية إلا على الطائرات المدنية (التجارية)، ويجب ألا تكون قابلة للتطبيق على طائرات الدولة.

(ب) الطائرات المستخدمة في الجيش والجمارك وخدمات الشرطة سوف تعد من طائرات الدولة.

(ج) لا يجوز لأية طائرة من طائرات دولة متعاقدة أن تطير فوق إقليم دولة أخرى أو تهبط في أراضيها دون إذن أو اتفاق خاص يتضمن شروط ذلك.

(د) تتعهد الدول المتعاقدة، عند إصدارها للوائح اللازمة الخاصة بطائراتها، أنها ستولي الاهتمام الواجب لسلامة ملاحاة الطائرات المدنية.

المادة ٤ إساءة استخدام الطيران المدني:

توافق كل دولة متعاقدة على عدم استخدام الطيران المدني في أي غرض يتنافى وأهداف هذه الاتفاقية.

الفصل الثاني: الطيران فوق إقليم الدولة المتعاقدة

المادة ٥ الحق في القيام برحلة غير منتظمة

توافق كل دولة متعاقدة على أن جميع طائرات الدول المتعاقدة الأخرى، لها الحق في القيام برحلات جوية دولية غير منتظمة، مع مراعاة أحكام هذه الاتفاقية، كما لها الحق في الطيران إلى أو في المرور العابر دون توقف عبر أراضي الدول المتعاقدة الأخرى ويمكن التوقف لأغراض غير تجارية فقط دون الحاجة إلى الحصول على إذن مسبق، وتحتفظ الدولة بحقها في طلب الهبوط من الطائرات المحلقة فوق أراضيها. مع ذلك كل دولة متعاقدة تحتفظ لنفسها بالطلب، لأسباب سلامة الرحلة، من الطائرات التي ترغب في المضي قدما إلى المناطق التي لا يمكن الوصول إليها أو التي لا يوجد فيها مرافق ملاحية جوية كافية متابعة الطرق المنصوص عليها، أو حصول على إذن خاص لمثل هذه الرحلات. مثل هذه الطائرات، إذا كانت تعمل في مجال نقل الركاب والبضائع، أو البريد لقاء أجور أو تعويض على خلاف الخدمات الجوية الدولية المنتظمة، سوف تحصل أيضا، مع مراعاة أحكام المادة (٧)، على امتياز شحن أو تفريغ الركاب والبضائع، أو البريد،

رهنًا بحق أية دولة يحدث فيها مثل هذه الشحن أو التفريغ في أن تفرض الأنظمة أو الشروط أو القيود، التي تراها ملائمة.

المادة ٦ الخطوط الجوية المنتظمة

قد لا يتم تشغيل الخدمات الجوية الدولية المنتظمة فوق أو في أراضي دولة متعاقدة، إلا بإذن خاص أو تصريح من تلك الدولة، وفقاً لأحكام هذا الأذن أو التصريح.

المادة ٧ الملاحة الداخلية

لكل دولة متعاقدة الحق في رفض الإذن لطائرة من الدول المتعاقدة الأخرى أن تأخذ الركاب من أراضيها، أو البريد والبضائع لقاء تعويض أو أجرة لتنقلها إلى مكان آخر داخل أراضيها. كما تتعهد كل دولة متعاقدة بعدم الدخول في أية ترتيبات تمنح على وجه التحديد مثل هذا الامتياز على أساس حصري لأية دولة أخرى أو شركة طيران في أي دولة متعاقدة أخرى، وليس لها الحصول على أي امتياز حصري من أية دولة أخرى.

المادة ٨ الطائرات دون طيار

سوف لن يسمح للطائرة القادرة على الطيران من دون طيار بالطيران دون طيار فوق أراضي دولة متعاقدة أخرى دون إذن خاص من تلك الدولة ووفقاً لأحكام هذا الأذن. كما تتعهد كل دولة متعاقدة أن تضمن السيطرة على تلك الطائرات التي تطير من دون طيار في المناطق المفتوحة للطائرات المدنية بقدر ما هو ممكن حتى تتفادى الخطر على الطائرات المدنية.

المادة ٩ مناطق محظورة

(أ) يجوز لكل دولة متعاقدة، لأسباب الضرورات العسكرية أو السلامة العامة، تقييد أو حظر موحد لطائرات الدول المتعاقدة الأخرى من الطيران فوق مناطق معينة من أراضيها، شريطة أن لا يميز في هذا الصدد بين طائرات الدولة المعنية بالحظر والتي تشارك في خدمات الرحلات الجوية الدولية المنتظمة، وطائرات الدول المتعاقدة الأخرى التي تشارك في ذات الخدمات. هذه المناطق المحظورة في أراضي دولة

متعاقدة، سوف لن تؤثر، من حيث المساحة والموقع، على الملاحة الجوية. إن أوصاف هذه المناطق المحظورة في أراضي دولة متعاقدة، بالإضافة إلى أية تعديلات لاحقة فيها سوف ترسل في أقرب وقت ممكن إلى الدول المتعاقدة الأخرى وإلى منظمة الطيران المدني الدولي.

(ب) أن أية دولة متعاقدة سوف يكون لها الحق في ظروف استثنائية أو خلال فترة الطوارئ، أو بسبب مصلحة السلامة العامة، وبأثر فوري، أن تقييد وبشكل مؤقت أو تحظر الطيران فوق كل أو أي جزء من أراضيها، بشرط أن يطبق التقييد أو المنع دون تمييز وفقاً لجنسية طائرات الدول المتعاقدة الأخرى.

(ج) إن كل دولة متعاقدة، في ظل هذه الأنظمة مهما كان وصفها، قد تطلب من الطائرات التي تدخل المناطق المذكورة في الفقرتين الفرعيتين (أ) أو (ب) أعلاه إلى الهبوط في أقرب وقت ممكن عملياً وفي بعض المطارات المحددة داخل أراضيها.

المادة ١٠ الهبوط في مطار الجمارك

باستثناء الحالة التي يسمح فيها للطائرة، وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية أو ترخيص خاص، العبور في أراضي الدولة المتعاقدة دون الهبوط، على كل الطائرات التي تدخل أراضي دولة متعاقدة، إذا كانت لوائح تلك الدولة تقتضي بذلك، الهبوط في المطار المحدد من جانب تلك الدولة لغرض الجمارك والفحوص الأخرى. وعند المغادرة من أراضي دولة متعاقدة، يجب على الطائرات المغادرة بالطريقة ذاتها من المطار المحدد. وإن التفاصيل المتعلقة بالمطارات الجمركية المحددة من قبل كل دولة سوف تنشر وتحال إلى منظمة الطيران المدني الدولي - المنشأة في إطار الجزء الثاني من هذه الاتفاقية - لترسل إلى جميع الدول المتعاقدة الأخرى.

المادة ١١ تطبيق لوائح الطيران

يخضع لأحكام هذه الاتفاقية، وقوانين وأنظمة الدولة المتعاقدة كل ما يتعلق بقبول أو مغادرة الطائرات العاملة في الملاحة الجوية الدولية من أراضيها، أو تشغيل وتنقل هذه

الطائرات في داخل أراضيها، سوف تطبق هذه الأحكام على طائرات جميع الدول المتعاقدة دون تمييز بسبب الجنسية، ويجب أن تمثل لها هذه الطائرات عند دخول والمغادرة من أو في داخل إقليم تلك الدولة.

المادة ١٢ قواعد الطيران

تتعهد كل دولة متعاقدة أن تتخذ التدابير المناسبة لضمان أن كل طائرة تحلق فوق أو تجري المناورة داخل أراضيها وأن كل طائرة تحمل علامة جنسيتها، حيثما تكون تلك الطائرات، سوف تمثل لتلك القواعد والأنظمة النافذة المتعلقة بالطيران والمناورة. كما تتعهد كل دولة متعاقدة بالحفاظ على لوائحها الخاصة المتعلقة بهذه المجالات موحدة، إلى أقصى مدى ممكن، مع تلك التي أنشئت من وقت لآخر بموجب هذه الاتفاقية. إن القواعد المعمول بها فوق أعالي البحار، هي تلك المقررة بموجب هذه الاتفاقية. وتتعهد كل دولة متعاقدة بضمان محاكمة جميع الأشخاص الذين ينتهكون اللوائح المعمول بها.

المادة ١٣ أنظمة الدخول والتخليص الجمركي

سوف يمثل لقوانين وأنظمة الدولة المتعاقدة -فيما يتعلق بالقبول أو المغادرة من أراضيها- الركاب والبضائع وطاقم الطائرة، كما يجب أن يمثلوا أيضاً لمثل هذه الأنظمة المتعلقة بالدخول، والتخليص، والهجرة، وجوازات السفر، والجمارك، والحجر الصحي عند الدخول إلى أو الخروج من، أو أثناء تواجدهم داخل إقليم تلك الدولة.

المادة ١٤ الوقاية من انتشار الأمراض

يجب على كل دولة متعاقدة اتخاذ تدابير فعالة لمنع انتشار -عبر الملاحة الجوية- الكوليرا، التيفوس (باء)، الجدري، والحمى الصفراء، والطاعون، وغيرها من الأمراض المعدية. كما يجب على الدول المتعاقدة من وقت لآخر أن تجري التشاور الوثيق مع الوكالات المتخصصة باللوائح الدولية المعنية بالتدابير الصحية التي تنطبق على الطائرات. كما يجب أن يكون هذا التشاور دون المساس بتطبيق أية اتفاقية دولية قائمة متعلقة بهذا الموضوع تكون الدول المتعاقدة أطرافاً فيها.

المادة ١٥ المطار وفرض الرسوم

إن كل مطار في أية دولة متعاقدة حين يكون مفتوحاً للاستخدام العام من قبل طائراتها الوطنية سوف يخضع بطريقة ما لأحكام المادة ٦٨، وسوف يفتح في ظل شروط موحدة للطائرات من جميع الدول المتعاقدة الأخرى. وتطبق شروط موحدة متماثلة على استخدام، من خلال طائرات كل دولة متعاقدة، جميع خدمات الملاحة الجوية، بما في ذلك الإذاعة وخدمات الأرصاد الجوية، والتي يمكن أن تقدم للاستخدام العام لسلامة وسرعة الملاحة الجوية. إن أية رسوم قد تفرض أو يسمح بفرضها من قبل دولة متعاقدة لاستخدام هذه المطارات ومرافق الملاحة الجوية من قبل طائرات أية دولة متعاقدة أخرى لا يجوز أن تكون أعلى:

- (أ) بالنسبة للطائرات التي لا تعمل في رحلات جوية دولية المنتظمة، من تلك التي سوف تدفع من قبل طائراتها الوطنية لنفس الفئة التي تعمل في رحلات مماثلة.
- (ب) بالنسبة للطائرات التي تعمل في رحلات جوية دولية المنتظمة، من تلك التي سوف تدفع من قبل طائراتها الوطنية لنفس الفئة التي تعمل في رحلات مماثلة.
- إن جميع هذه الرسوم سوف تنشر وترسل إلى منظمة الطيران المدني الدولي شريطة مراجعة الرسوم المفروضة مقابل استخدام المطارات والمرافق الأخرى من قبل المجلس، الذي سيقدم تقارير وتوصيات لإثارة اهتمام الدولة أو الدول المعنية بشأنها. كما أنه لن تفرض أية رسوم، أو غرامات أو فروض مالية أخرى من قبل أية دولة متعاقدة فيما يتعلق فقط بحق العبور فوق أو الدخول أو الخروج من أراضيها من قبل أية طائرة من طائرات الدول المتعاقدة أو الأشخاص أو الملكية التي توجد فيها.

المادة ١٦ تفتيش الطائرات

تملك السلطات المختصة في كل من الدول المتعاقدة الحق، دون تأخير غير مبرر، في الطلب من طائرات الدول المتعاقدة الأخرى الهبوط أو المغادرة، وفحص الشهادات والوثائق الأخرى المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.

الفصل الثالث: جنسية الطائرات

المادة ١٧ جنسية الطائرات

تملك الطائرات جنسية الدولة التي يسجلون فيها.

المادة ١٨ التسجيل المزدوج للطائرة

لا يمكن تسجيل الطائرة، على نحو قانوني، في أكثر من دولة واحدة، ولكن قد يتم تغيير تسجيلها من دولة إلى أخرى.

المادة ١٩ القوانين الوطنية النازمة للتسجيل

إن تسجيل أو نقل تسجيل الطائرة في أية دولة متعاقدة سوف يتم وفقاً للقانون واللوائح الخاصة بها.

المادة ٢٠ إظهار العلامات

يجب على كل الطائرات العاملة في الملاحة الجوية الدولية إظهار الجنسية المناسبة وعلامات التسجيل.

المادة ٢١ وثائق التسجيل

تتعهد كل دولة متعاقدة بتزويد أية دولة متعاقدة أخرى أو منظمة الطيران المدني الدولي، بناء على الطلب، المعلومات المتعلقة بتسجيل وملكية أي طائرة محددة مسجلة في تلك الدولة. بالإضافة إلى ذلك، يتعين على كل دولة متعاقدة تقديم تقارير إلى منظمة الطيران المدني الدولي، بموجب هذه اللوائح التي تم وصفها، وإعطاء مثل هذه البيانات ذات الصلة والمتعلقة بالملكية والرقابة على الطائرات المسجلة في تلك الدولة وتعمل عادة في الملاحة الجوية الدولية.

وإن البيانات التي تم الحصول عليها من قبل منظمة الطيران المدني الدولي سوف تتاح عند الطلب للدول المتعاقدة.

الفصل الرابع: إجراءات تسهيل الملاحة الجوية

المادة ٢٢ تسهيل الإجراءات

تتعهد كل دولة متعاقدة باتخاذ جميع التدابير الممكنة، من خلال إصدار لوائح خاصة أو غير ذلك، لتسهيل وتسريع الملاحة بواسطة الطائرات بين أقاليم الدول المتعاقدة، ومنع تأخير لا داعي له للطائرات والطواقم والركاب والبضائع، وخاصة في تطبيق قوانين الهجرة والحجر الصحي والجمارك والتخليص.

المادة ٢٣ إجراءات الجمارك والهجرة

تتعهد كل دولة متعاقدة، بقدر ما قد تجده عملياً، بوضع الإجراءات الجمركية والهجرة التي تؤثر بشكل فعال بالملاحة الجوية الدولية وفقاً للممارسات التي قد تنشأ أو يوصى بها من وقت لآخر، وفقاً لهذه الاتفاقية. كما أنه لا يوجد في هذه الاتفاقية ما يمنع من إنشاء مطارات خالية من الجمارك.

المادة ٢٤ الرسوم الجمركية

(أ) ستكون الطائرات على متن رحلة جوية من وإلى أو عبر أراضي دولة متعاقدة أخرى معفاة مؤقتاً من الرسوم الجمركية، وتخضع للوائح الجمارك في الدولة. الوقود وزيوت التشحيم وقطع الغيار والمعدات العادية ومخازن الطائرات على متن طائرة من دولة متعاقدة، لدى وصولها إلى أراضي دولة متعاقدة أخرى أو الاحتفاظ بها على متن هذه الطائرة حتى مغادرة أراضي الدولة تكون معفاة من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش أو الفروض المالية والرسوم الوطنية أو المحلية المماثلة.

إن هذا الإعفاء لا ينطبق على أية كميات أو مواد مفرغة، باستثناء ما تنص عليه لوائح الجمارك في الدولة، والتي قد تتطلب أن تبقى هذه المواد تحت إشراف الجمارك.

(ب) إن قطع الغيار والمعدات المستوردة إلى أراضي دولة متعاقدة من أجل إنشاء أو استخدامها على متن طائرة من دولة متعاقدة أخرى تعمل في الملاحة الجوية الدولية

سوف تكون معفاة من الرسوم الجمركية، تطبيقاً للوائح الدولة المعنية، والتي قد تنص على أنه يجب أن تبقى هذه المواد تحت إشراف ورقابة الجمارك.

المادة ٢٥ محنة الطائرات

تتعهد كل دولة متعاقدة بتوفير تدابير المساعدة للطائرات التي تجد مشكلة ما في أراضيها بقدر ما قد تجده عملياً، والسماح، تحت رقابة السلطات الخاصة من الدولة، لمالكي الطائرة أو سلطات الدولة التي سجلت فيها الطائرة لتقديم ما يلزم اتخاذه من تدابير المساعدة حسب الظروف. إن كل دولة متعاقدة، عند القيام بالبحث عن الطائرات المفقودة، سوف تتعاون في اتخاذ التدابير المناسبة التي قد يوصى بها من وقت لآخر وفقاً لهذه الاتفاقية.

المادة ٢٦ التحقيق في الحوادث

في حالة وقوع حادث لطائرة من دولة متعاقدة في أراضي دولة متعاقدة أخرى، أدى إلى الموت أو إصابة خطيرة، نتيجة خلل فني خطير في الطائرة أو في تسهيلات الملاحة الجوية، فإن الدولة التي يحدث فيها الحادث ستبدأ بإجراء تحقيق في ظروف الحادث، متوافقاً، بقدر ما تسمح لها القوانين، مع الإجراءات الذي يمكن أن توصى به منظمة الطيران المدني الدولي. إن دولة تسجيل الطائرة سوف تعطى الفرصة لتعيين المراقبين من أجل حضور التحقيق والدولة التي تتولى التحقيق ستقوم بإبلاغ التقرير والنتائج في هذه المسألة إلى تلك الدولة.

المادة ٢٧ الإعفاء من المطالبة بمصادرة براءة الاختراع

(أ) عندما تعمل الطائرة في الملاحة الجوية الدولية، فإن أي دخول مصرح به للطائرات من دولة متعاقدة إلى أراضي دولة متعاقدة أخرى أو عبور مصرح به عبر تلك الأراضي مع أو دون هبوط لا يستتبع ذلك أية مصادرة أو احتجاز للطائرة أو أية دعوى تقام ضد المالك أو مشغل الطائرة أو أي تدخل فيها من قبل أو بالنيابة عن هذه الدولة أو أي شخص فيها، على أساس أن البناء، والآلية وقطع الغيار والملحقات أو تشغيل

الطائرات هو تعدي على أية براءة اختراع، وتصميم، أو نموذج منح أو تم تسجيله على نحو صحيح في الدولة التي دخلت الطائرة إقليمها، كونه قد اتفق على أنه لا يقوض الأمن الإعفاء المتقدم ذكره من اعتقال أو حجز الطائرة التي، في أية حالة، يطلب حجزها من الدولة التي دخلت الطائرة أراضيها.

(ب) سوف تنطبق أحكام الفقرة (أ) من هذه المادة أيضاً على تخزين قطع الغيار ومعدات تجهيز الطائرات وإعطاء الحق في استخدام وتثبيت الأجهزة في أثناء إصلاح طائرة دولة متعاقدة في إقليم أية دولة متعاقدة أخرى، شريطة أن أي جزء من المعدات أو براءات الاختراع المخزنة لا يجوز بيعها أو توزيعها داخلياً أو تصديرها تجارياً من دولة متعاقدة دخلتها الطائرة.

(ج) تطبق مزايا هذه المادة فقط على الدول الأطراف في هذه الاتفاقية، إما (١) هي أطراف في الاتفاقية الدولية لحماية الملكية الصناعية وفي أية تعديلاته فيها؛ أو (٢) الدول التي سنت قوانين براءات الاختراع التي تعترف وتمنح الحماية الكافية للاختراعات من رعايا الدول الأطراف الأخرى في هذه الاتفاقية.

المادة ٢٨ تسهيلات الملاحة الجوية والنظم القياسية

تعهد كل دولة متعاقدة، بقدر ما قد تجده ممكناً، بـ: (أ) توفير، في إقليمها، المطارات، وخدمات الإذاعة لها، وخدمات الأرصاد الجوية وغيرها من مرافق الملاحة الجوية لتسهيل الملاحة الجوية الدولية، وفقاً للمعايير والممارسات الموصى بها أو المنشأة من وقت لآخر، وفقاً لهذه الاتفاقية؛ (ب) اعتماد وضع موضع التنفيذ أنظمة قياسية مناسبة لنظم الاتصالات، والرموز، والعلامات، والإشارات، والإضاءات وغيرها من ممارسات التشغيل والقواعد التي قد تكون جاهزة للعمل الموصى بها أو المنشأة من وقت لآخر، وفقاً لهذه الاتفاقية؛ (ج) التعاون لاتخاذ التدابير الدولية لتأمين نشر خرائط الطيران والرسوم البيانية وفقاً للمعايير التي يوصى بها أو المنشأة من وقت لآخر، وفقاً لهذه الاتفاقية.

الفصل الخامس: الشروط الواجب توافرها فيما يتعلق بالطائرات

المادة ٢٩ وثائق يجب أن تحملها الطائرات

كل طائرة من طائرات الدول متعاقدة، وتشارك في الملاحة الجوية الدولية، يجب أن تحمل الوثائق التالية وفقاً للشروط المنصوص عليها في هذه الاتفاقية: (أ) شهادة تسجيلها؛ (ب) شهادة صلاحيتها للطيران؛ (ج) التراخيص المناسبة لكل عضو من أعضاء الطاقم؛ (د) كتاب سجل رحلتها؛ (هـ) إذا كانت مزودة بجهاز الراديو، يجب أن تحمل رخصة محطة راديو الطائرات؛ (و) إذا كانت تحمل الركاب، يجب أن توجد قائمة بأسمائهم وأماكن المغادرة والمقصد؛ (ز) إذا كانت تحمل البضائع، يجب أن يوجد بيان واضح ومفصل عن البضائع.

المادة ٣٠ معدات لاسلكية للطائرات

(أ) يجوز لطائرة كل دولة متعاقدة، في أراضي الدول المتعاقدة الأخرى أو فوقها، حمل جهاز إرسال الراديو إذا كانت رخصة تركيب وتشغيل مثل هذه الأجهزة قد صدرت عن السلطات المختصة في الدولة التي تم تسجيل الطائرة فيها. إن استخدام جهاز إرسال لاسلكي في إقليم الدولة المتعاقدة التي تحلق الطائرة فوق أراضيها سوف يخضع للوائح المنصوص عليها في تلك الدولة.

(ب) يمكن استخدام جهاز إرسال راديو من قبل أعضاء طاقم الطائرة فقط بشرط وجود ترخيص خاص لهذا الغرض، صادرة عن السلطات المختصة في الدولة التي تم تسجيل الطائرة فيها.

المادة ٣١ شهادات صلاحية الطائرات للطيران

يجب أن تحصل كل الطائرات العاملة في الملاحة الجوية الدولية على شهادة صلاحية الطائرات للطيران سارية المفعول صادرة من قبل الدولة التي تم تسجيل الطائرة فيها.

المادة ٣٢ تراخيص العاملين

- (أ) الطيار في كل طائرة وغيره من أعضاء طاقم تشغيل الطائرة في الطائرات العاملة في الملاحة الجوية الدولية يجب أن يحصلوا على شهادات الاختصاص والتراخيص السارية المفعول الصادرة أو المقدمة من قبل الدولة التي تم تسجيل الطائرة فيها.
- (ب) تحتفظ كل دولة متعاقدة بالحق في رفض الاعتراف، لغرض الطيران فوق أراضيها، بشهادات الاختصاص والتراخيص الممنوحة لأي من مواطنيها من قبل دولة متعاقدة أخرى.

المادة ٣٣ الاعتراف بالشهادات والرخص

إن شهادات صلاحية الطائرات للطيران وشهادات الاختصاص والتراخيص السارية المفعول الصادرة أو المقدمة من قبل دولة متعاقدة مسجلة فيها الطائرات، يجب الاعتراف بها من قبل الدول المتعاقدة الأخرى، شريطة أن تكون المتطلبات التي منحت على أساسها هذه الشهادات أو التراخيص مساوية أو أعلى من الحد الأدنى للمعايير التي يمكن أن تنشأ من وقت لآخر وفقاً لهذا الاتفاقية.

المادة ٣٤ كتاب سجل الرحلة

تحتفظ كل الطائرات العاملة في الملاحة الجوية الدولية بكتاب سجل للرحلة يتضمن تفاصيل عن الطائرة، وطاقمها لكل رحلة، وذلك بالشكل الذي يتوافق من وقت لآخر مع هذه الاتفاقية.

المادة ٣٥ القيود على حمل البضائع

- (أ) لا يجوز للطائرات العاملة في الملاحة الجوية الدولية حمل ذخائر الحرب أو أدوات تستخدم في الحرب فوق أراضي دولة متعاقدة إلا بإذن من هذه الدولة. كما يجب على كل دولة أن تحدد عن طريق اللوائح ما يشكل ذخائر الحرب أو أدوات تستخدم في الحرب لأغراض هذه المادة، وإعطاء الاهتمام الواجب، لأغراض التوحيد، لمثل التوصيات الصادرة من وقت لآخر من منظمة الطيران المدني الدولي.

(ب) تحتفظ كل دولة متعاقدة بالحق، لأسباب حفظ النظام العام والسلامة، في تنظيم أو حظر نقل مواد أخرى غير تلك المذكورة في الفقرة (أ) فوق أراضيها بشرط ألا يكون هناك أي تمييز في هذا الصدد بين طائراتها الوطنية العاملة في مجال الملاحة الجوية الدولية والطائرات من دول أخرى العاملة في ذات المجال؛ مع شرط إضافي وهو عدم فرض أية قيود قد تتدخل في حمل الطائرات أو استخدامها للأجهزة اللازمة للتشغيل أو ملاحاة الطائرة أو سلامة الطاقم أو الركاب.

المادة ٣٦ جهاز التصوير

يجوز لكل دولة متعاقدة أن تحظر أو تنظم استخدام جهاز التصوير في الطائرات التي تحلق فوق أراضيها.

الفصل السادس: المعايير الدولية والممارسات الموصى بها

المادة ٣٧ اعتماد المعايير والإجراءات الدولية

تتعهد كل دولة متعاقدة أن تتعاون لأعلى درجة ممكنة من التنسيق فيما بينها من الناحية العملية في وضع الأنظمة والمعايير والإجراءات، وتنظيم كل ما يتعلق بالطائرة والطاقم والخدمات المساعدة في الأمور كافة التي من شأنها أن تسهل هذا التنسيق وتحسن الملاحة الجوية. وتحقيقاً لهذه الغاية تعتمد منظمة الطيران المدني الدولي وتعديل من وقت لآخر كلما كان ذلك ضرورياً، المعايير الدولية اللازمة والممارسات الموصى بها والإجراءات المتصلة بـ: (أ) نظم الاتصالات ومساعدات الملاحة الجوية، بما في ذلك وضع العلامات على الأرض؛ (ب) خصائص المطارات وأماكن الهبوط؛ (ج) قواعد الطيران ومراقبة الحركة الجوية؛ (د) ترخيص التشغيل و الطاقم الميكانيكي؛ (هـ) صلاحية الطائرات للطيران؛ (و) تسجيل وتحديد الطائرات؛ (ز) جمع وتبادل المعلومات بشأن الأرصاد الجوية؛ (ح) كتاب سجل الطائرة؛ (ط) الخرائط و الرسوم البيانية للطيران؛ (ي) الجمارك وإجراءات الهجرة؛ (ك) الطائرة في محنة والتحقيق في الحوادث؛ ومثل أمور أخرى معنية بسلامة وانتظام وكفاءة الملاحة الجوية تظهر من حين لآخر أنها مناسبة.

المادة ٣٨ الخروج عن المعايير والإجراءات الدولية

إن أية دولة متعاقدة ترى أنه من المتعذر عليها عملياً الامتثال في جميع المجالات لأي معيار أو إجراء دولي، أو كانت غير قادرة على جعل اللوائح والممارسات الخاصة بها متفقة تماماً مع المعيار أو الإجراء الدولي بعد تعديل الأخير، أو كانت في حاجة لاعتماد لوائح أو ممارسات مختلفة في أي مجال محدد عن تلك التي تضمنها المعيار الدولي، يجب عليها عندئذ تقديم إخطار فوري لمنظمة الطيران المدني الدولي بشأن الاختلافات بين الممارسات الخاصة بها وتلك التي تضمنتها المعايير الدولية. وفي حال تعديل المعايير الدولية، إن أية دولة لا تقوم بإجراء التعديلات المناسبة للوائح الخاصة أو الممارسات بما يتفق مع التعديلات على المعايير الدولية سوف تقدم إشعاراً إلى المجلس في غضون ستين يوماً من اعتماد التعديل للمعيار الدولي، أو تشير إلى الإجراءات التي من المقترح أن تتخذ. وعند حدوث حالة من هذا القبيل، يجب على المجلس تقديم إخطار فوري لجميع الدول الأخرى عن الاختلاف الموجود بين ميزات واحد أو أكثر من المعايير الدولية والممارسات الوطنية المقابلة لها في تلك الدولة.

المادة ٣٩ إقرار الشهادات والتراخيص

(أ) إذا عجزت أية طائرة عن الالتزام بما يتطلبه المعيار الدولي في وقت اعتماده بشأن صلاحية الطائرة للطيران أو صلاحية أدائها، يقر عندئذ بفسلها ويلحق هذا الإقرار بشهادة صلاحية الطائرة للطيران متضمناً تعداداً كاملاً من التفاصيل بشأن فشلها.

(ب) إذا أخل بشكل كامل أي شخص يملك الترخيص بالشروط المنصوص عليها في المعايير الدولية المتعلقة بفئة الرخصة أو الشهادة التي يحملها، يقر عندئذ بفسله ويلحق هذا الإقرار برخصته متضمناً تعداداً كاملاً من التفاصيل للحالات المحددة التي فشل بالوفاء بها.

المادة ٤٠ صحة إقرار الشهادات والتراخيص

إن الطائرات أو الأطقم التي لا تملك شهادات أو تراخيص مصدقة لن يسمح لها بالاشتراك في الملاحة الجوية الدولية، إلا بإذن من الدولة أو الدول التي تدخل إقليمها. إن تسجيل أو استخدام أية طائرة من هذا النوع، أو أي جزء معتمد من الطائرة، في أي دولة أخرى خلاف تلك التي اعتمدها في الأصل يجب أن يكون ذلك وفقاً لتقدير الدولة التي تم استيراد الطائرة منها بشكل كامل أو جزءاً منها.

المادة ٤١ الاعتراف بالمعايير القائمة بشأن صلاحية الطائرات للطيران

لا تسري أحكام هذا الفصل على الطائرات ومعدات الطائرات من الأنواع التي يجب أن يقدم النموذج الأولي عنها للسلطات الوطنية المختصة للحصول على شهادة لهذه المعدات قبل موعد ثلاث سنوات بعد تاريخ اعتماد المعيار الدولي لصلاحية الطائرات للطيران.

المادة ٤٢ الاعتراف بالمعايير القائمة بشأن اختصاص (الموظفين)

لا تسري أحكام هذا الفصل على (الموظفين) التي صدرت التراخيص بشأنهم قبل عام واحد من الاعتماد الأولي للمعيار الدولي بشأن مؤهلات هذه الأطقم؛ لكن هذه الأحكام على أية حال تنطبق على جميع الموظفين الذين يملكون ترخيص صالح لمدة خمس سنوات من تاريخ اعتماد هذه المعايير.

الجزء الثاني

منظمة الطيران المدني الدولي

الفصل السابع: المنظمة

المادة ٤٣ الاسم والتكوين

تكوّن منظمة بموجب هذه الاتفاقية تحت اسم منظمة الطيران المدني الدولي. وهي مكونة من الجمعية، والمجلس، وهيئات أخرى إذا دعت الحاجة لذلك.

المادة ٤٤ الأهداف

إن أغراض وأهداف المنظمة هي تطوير مبادئ وتقنيات الملاحة الجوية الدولية وتعمل على تعزيز وتخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي من أجل: (أ) ضمان النمو الآمن والمنظم للطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم؛ (ب) تشجيع فنون تصميم الطائرات وتشغيلها للأغراض السلمية؛ (ج) تشجيع تطوير الطرق الجوية والمطارات، وتسهيلات الملاحة الجوية للطيران المدني الدولي؛ (د) تلبية احتياجات شعوب العالم للنقل الجوي الآمن والمنظم والفعال والاقتصادي؛ (هـ) منع الهدر الاقتصادي الناجم عن المنافسة غير المبررة؛ (و) ضمان احترام حقوق الدول المتعاقدة بشكل كامل وأن كل دولة متعاقدة لديها فرصة عادلة لتشغيل خطوط الطيران الدولية؛ (ز) تجنب التمييز بين الدول المتعاقدة؛ (ح) تعزيز سلامة الطيران في الملاحة الجوية الدولية؛ (ط) تشجيع تطوير جميع جوانب الطيران المدني الدولي.

المادة ٤٥ المقر الدائم

إن المقر الدائم للمنظمة سيتحدد في الاجتماع النهائي للجمعية المؤقتة لمنظمة الطيران المدني الدولي المشكلة بموجب الاتفاق الموقع في شيكاغو ٧ ديسمبر، ١٩٤٤ بشأن الطيران المدني الدولي. ويجوز نقل المقر إلى مكان آخر مؤقتاً بقرار من المجلس، وأيضاً بقرار من الجمعية العامة، يتخذ مثل هذا القرار بعدد من الأصوات تحدد الجمعية العامة. وإن هذا العدد من الأصوات المحددة يجب ألا يقل عن ثلاثة أخماس إجمالي عدد الدول الأعضاء المتعاقدة.

المادة ٤٦ الاجتماع الأول للجمعية

تعقد الجمعية العامة اجتماعها الأول بدعوة من قبل المجلس المؤقت للمنظمة المذكورة أعلاه في أقرب وقت ممكن عند دخول الاتفاقية حيز التنفيذ، يكون الاجتماع في الزمان والمكان الذين يقررها المجلس الانتقالي.

المادة ٤٧ الأهلية القانونية

تتمتع المنظمة في إقليم كل دولة متعاقدة بالأهلية القانونية التي قد تكون ضرورية لأدائها وظائفها. تمنح الشخصية القانونية الكاملة بشكل متوافق مع دستور وقوانين الدولة المعنية.

الفصل الثامن: الجمعية العمومية

المادة ٤٨ اجتماعات الجمعية والتصويت فيها

- (أ) تجتمع الجمعية لما لا يقل عن مرة واحدة في ثلاث سنوات وتُعقد من قبل المجلس في الوقت والمكان المناسبين. كما يجوز عقد اجتماع استثنائي للجمعية في أي وقت بناء على دعوة من المجلس أو بناء على طلب ما لا يقل من خمس العدد الإجمالي للدول المتعاقدة موجه إلى الأمين العام.
- (ب) لجميع الدول المتعاقدة حق متساو في أن تكون ممثلة في اجتماعات الجمعية ولكل دولة صوت واحد. يجوز أن يساعد المندوبين الذين يمثلون الدول المتعاقدة مستشارين فنيين يشاركون في الاجتماعات ولكن لن يكون لهم حق التصويت .
- (ج) إن النصاب القانوني المطلوب لاجتماعات الجمعية العامة هو حضور أكثرية الدول المتعاقدة ما لم ينص على خلاف ذلك في هذه الاتفاقية، وتتخذ قرارات الجمعية بأغلبية الأصوات الدول الحاضرة.

المادة ٤٩ صلاحيات الجمعية العامة وواجباتها

- يتعين على الجمعية ممارسة السلطات والواجبات التالية: (أ) انتخاب في كل اجتماع رئيسه وأعضاء المكتب الآخرين؛ (ب) انتخاب الدول المتعاقدة التي تمثل في المجلس، وفقاً لأحكام الفصل التاسع؛ (ج) دراسة واتخاذ الإجراءات المناسبة بشأن تقارير المجلس واتخاذ القرار بشأن أية مسألة محالة إليها من المجلس؛ (د) تحديد نظامها الداخلي وإنشاء اللجان الفرعية حسبما تراه ضرورياً أو مرغوباً فيه؛ (هـ) التصويت على الميزانيات

السنوية وتحديد الترتيبات المالية للمنظمة، وفقاً للأحكام الفصل الثاني عشر؛ (و) مراجعة اعتماد حسابات نفقات المنظمة؛ (ز) إحالة، حسب تقديرها، إلى المجلس، أو إلى شركة تابعة للجان الفرعية، أو إلى أية هيئة أخرى أية مسألة تدخل في نطاق اختصاصها؛ (ح) تفويض المجلس بالصلاحيات والسلطة الضرورية أو المرغوب فيها لأداء واجبات المنظمة وإلغاء أو تعديل تفويض السلطة في أي وقت؛ (ط) تنفيذ الأحكام المناسبة من الفصل الثالث عشر؛ (ي) النظر في المقترحات لتعديل أو تغيير نصوص من هذه الاتفاقية، وإذا تمت الموافقة على المقترحات، يوصي بها إلى الدول المتعاقدة وفقاً لأحكام الفصل الحادي والعشرون؛ (ك) التعامل مع أية مسألة تدخل في مجال عمل المنظمة ولا تدخل بشكل محدد ضمن عمل المجلس.

الفصل التاسع: المجلس

المادة ٥٠ تكوين المجلس وانتخابه

(أ) يجب أن يكون المجلس هيئة دائمة مسؤولة عن الجمعية. وتتألف الهيئة من ثلاثة وثلاثين من الدول المتعاقدة تنتخبهم الجمعية. وتجري الانتخابات في أول اجتماع للجمعية، وبعد ذلك كل ثلاث سنوات، ويشغل أعضاء المجلس المنتخبين مناصبهم حتى الانتخابات القادمة.

(ب) يجب على الجمعية في انتخاب أعضاء المجلس إعطاء التمثيل الكافي لـ (١) الدول التي لها أهمية في مجال النقل الجوي؛ (٢) الدول غير الممثلة بصفة أخرى والتي تقدم أكبر مساهمة في توفير التسهيلات للملاحة الجوية المدنية الدولية؛ (٣) الدول التي لا تدخل ضمن التعيين السابق بصفة ما وتكفل أن يكون للمناطق الجغرافية الكبرى في العالم تمثيلاً في المجلس. أي يتم ملء الشاغر في المجلس من الجمعية في أقرب وقت ممكن؛ إن أية دولة متعاقدة انتخبت إلى المجلس سوف تشغل المنصب لفترة المتبقية من مدة سلفها.

(ج) إن ممثل الدولة المتعاقدة في المجلس يجب ألا يمارس نشاط خدمة الملاحاة الدولية أو ألا يكون له مصلحة مالية في هذه الخدمة.

المادة ٥١ رئيس المجلس

ينتخب المجلس رئيسه لمدة ثلاث سنوات. ويجوز إعادة انتخابه، ولا يجوز حق التصويت. ينتخب المجلس من بين أعضائه واحداً أو أكثر نواباً للرئيس ويبقى محتفظاً بحقه في التصويت عندما كان يشغل منصب القائم بأعمال الرئيس. ليس من الضروري أن يتم اختيار الرئيس من بين ممثلي أعضاء المجلس ولكن، إذا انتخب الرئيس من قبل أعضاء المجلس، يبقى مقعده شاغراً ويشغل من قبل الدولة التي يمثلها. واجبات الرئيس ما يلي: (أ) عقد اجتماعات المجلس، ولجنة النقل الجوي ولجنة الملاحاة الجوية؛ (ب) أن يكون بمثابة ممثل للمجلس؛ و (ج) القيام نيابة عن المجلس بالمهام التي يعينها له المجلس.

المادة ٥٢ التصويت في المجلس

تتخذ القرارات من قبل المجلس بموافقة أغلبية الأعضاء. يجوز للمجلس تفويض السلطة فيما يتعلق بأي موضوع معين للجنة مكونة من أعضائه. قرارات أي لجنة يمكن استئنافها أمام المجلس من قبل أية دولة متعاقدة معنية.

المادة ٥٣ المشاركة دون تصويت

يجوز لأية دولة متعاقدة أن تشارك، دون تصويت، في أي مسألة ينظر فيها المجلس ولجانه تؤثر خصوصاً في مصالحها. ليس لأي عضو من أعضاء المجلس حق التصويت إذا كان طرفاً في المسألة التي ينظر فيها من قبل مجلس.

المادة ٥٤ وظائف المجلس الإلزامية

يقوم المجلس: (أ) تقديم تقارير سنوية إلى الجمعية العامة؛ (ب) تطبيق توجيهات الجمعية والقيام بالواجبات والالتزامات التي وضعت عليه في هذه الاتفاقية؛ (ج) وضع النظام الداخلي؛ (د) تعيين وتحديد واجبات لجنة النقل الجوي التي يجب أن يتم اختيار أعضائها من بين ممثلي الدول أعضاء المجلس، والتي يجب أن تكون مسؤولة عن؛ (هـ)

إنشاء لجنة الملاحة الجوية، وفقاً لأحكام الفصل العاشر؛ (و) إدارة الشؤون المالية للمنظمة وفقاً لأحكام الفصلين الثاني عشر والخامس عشر؛ (ز) تحديد مكافآت رئيس المجلس؛ (ح) تعيين الرئيس التنفيذي الذي يدعى الأمين العام، و وضع النصوص من أجل تعيين غيره من الموظفين كلما كان ذلك ضرورياً، وفقاً لأحكام الفصل الحادي عشر؛ (ط) طلب وجمع ودراسة ونشر المعلومات المتعلقة بتقديم الملاحة الجوية وتشغيل الخدمات الجوية الدولية، بما في ذلك معلومات حول تكاليف التشغيل وتفاصيل الإعانات المدفوعة لشركات الطيران من القطاع العام؛ (ي) تقديم تقرير إلى الدول المتعاقدة بشأن أية مخالفة لهذه الاتفاقية، فضلاً عن أي فشل في تنفيذ توصيات أو قرارات المجلس؛ (ك) تقديم تقرير إلى الجمعية بشأن أية مخالفة لهذه الاتفاقية حيث فشلت الدولة المتعاقدة باتخاذ العمل المناسب في غضون فترة زمنية معقولة بعد إشعارها بالمخالفة؛ (ل) اعتماد، وفقاً لأحكام الفصل السادس من هذه الاتفاقية، المعايير الدولية، والممارسات الموصى بها؛ لاعتبارات الملائمة، وجعلها ملحقاً مرفقاً بهذه الاتفاقية؛ وتخطر جميع الدول المتعاقدة بالإجراءات المتخذة؛ (م) النظر في توصيات لجنة الملاحة الجوية لتعديل الملاحق واتخاذ الإجراءات اللازمة وفقاً لأحكام الفصل العشرين؛ (ن) النظر في أية مسألة تتعلق بالاتفاقية تحيلها إليه أية دولة متعاقدة.

المادة ٥٥ وظائف المجلس الاختيارية

يجوز للمجلس: (أ) حيثما يكون الوضع مناسباً، وكما تظهر التجربة، من المرغوب فيه، إنشاء لجان فرعية للنقل الجوي على أساس إقليمي أو غيرها من الأسس وتحديد مجموعات من الدول أو شركات الطيران يجري العمل مع أو من خلالها على تسهيل تنفيذ أهداف هذه الاتفاقية؛ (ب) تفويض لجنة الملاحة الجوية بواجبات إضافية لتلك المنصوص عليها في الاتفاقية وإلغاء أو تعديل هذا التفويض في أي وقت؛ (ج) إجراء البحوث في جميع جوانب النقل الجوي والملاحة الجوية والتي تكون ذات أهمية دولية، وإرسال نتائج أبحاثها إلى الدول المتعاقدة، وتسهيل تبادل المعلومات بين الدول المتعاقدة بشأن النقل

الجوي ومسائل الملاحة الجوية؛ (د) دراسة أية مسألة تؤثر على المنظمة وتشغيل النقل الجوي الدولي، بما في ذلك الملكية الدولية وتشغيل الخدمات الجوية الدولية على الطرق الدولية، والإحالة إلى الجمعية ما يتعلق بها؛ (هـ) التحقيق، بناء على طلب أية دولة متعاقدة، لعرض العقوبات التي يمكن تجنبها بشأن تطوير الملاحة الجوية الدولية؛ بعد ذلك لا بد أن يظهر التحقيق، التقارير المرغوب فيها.

الفصل العاشر: لجنة الملاحة الجوية

المادة ٥٦ ترشيح اللجنة وتعيينها

تتألف لجنة الملاحة الجوية من خمسة عشر عضواً يعينهم المجلس من بين الأشخاص الذين ترشحهم الدول المتعاقدة. ويكون لهؤلاء الأشخاص المؤهلات والخبرة في مجال علم وممارسة الطيران. يطلب المجلس من جميع الدول المتعاقدة إلى تقديم ترشيحاتها. ويعين رئيس لجنة الملاحة الجوية من قبل المجلس.

المادة ٥٧ واجبات اللجنة

تقوم لجنة الملاحة الجوية: (أ) النظر، والتوصية إلى المجلس لتبني، التعديلات على مرفقات هذه الاتفاقية؛ (ب) إنشاء اللجان الفرعية التقنية التي تكون أية دولة متعاقدة ممثلة فيها، إذا كانت ترغب في ذلك؛ (ج) تقديم المشورة للمجلس والاتصال بالدول المتعاقدة بشأن جمع المعلومات التي تعد ضرورية ومفيدة للنهوض بالملاحة الجوية.

الفصل الحادي عشر: العاملون

المادة ٥٨ تعيين الموظفين

وفقاً للقواعد التي تضعها الجمعية العامة وإلى أحكام هذه الاتفاقية، يجوز للمجلس تحديد طريقة تعيين وإنهاء التعيين، والتدريب، والرواتب والإجازات، وشروط خدمة الأمين العام وغيره من العاملين في المنظمة، ويمكن تعيين أو الاستفادة من خدمات مواطني أية دولة متعاقدة.

المادة ٥٩ الطابع الدولي للعاملين

رئيس المجلس، والأمين العام، وغيرهم من العاملين يجب ألا يطلبوا أو أن يتلقوا تعليمات فيما يتعلق بتصريف مسؤولياتهم من أية سلطة خارجة عن المنظمة. كما تتعهد كل الدول المتعاقدة باحترام تماماً الطابع الدولي لمسؤوليات الموظفين وأن لا تسعى إلى التأثير على أية من رعاياها في اضطلاعهم بمسؤولياتهم في المنظمة.

المادة ٦٠ حصانات الموظفين وامتيازاتهم

تتعهد كل دولة متعاقدة، بقدر الإمكان، في إطار إجراءاتها الدستورية، في منح رئيس المجلس، والأمين العام، وغيرهم من العاملين في المنظمة، الحصانات والامتيازات التي تمنح بالمثل لموظفي المنظمات الدولية العامة الأخرى. وإذا كان الاتفاق الدولي العام على الحصانات والامتيازات لموظفي الخدمة المدنية الدولية ينطبق عليهم وكانت الحصانات والامتيازات منحت لرئيس المجلس، والأمين عام، وغيرهم من العاملين في المنظمة فإن هذه الحصانات والامتيازات قد منحت بموجب الاتفاق الدولي العام هذا.

الفصل الثاني عشر: التمويل

المادة ٦١ توزيع النفقات والميزانية

يجب على المجلس أن يقدم إلى الجمعية الميزانيات السنوية، وبيانات الحسابات السنوية والتقديرات عن جميع الإيرادات والمصروفات. ويجب التصويت على الميزانيات مع أي تعديل تراه مناسباً فيها، وباستثناء تقديرات الدول المتعاقدة المقررة بموجب الفصل الخامس عشر بالتراضي بينهما، كما يجب أن توزع نفقات المنظمة بين الدول المتعاقدة على الأساس الذي يجب على المجلس تحديده من وقت لآخر.

المادة ٦٢ تعليق حق التصويت

يجوز للجمعية تعليق حق التصويت لأية دولة متعاقدة في الجمعية وفي المجلس إذا فشلت ضمن فترة معقولة في أداء التزاماتها المالية تجاه المنظمة.

المادة ٦٣ نفقات الوفود والممثلين الآخرين

يتعين على كل دولة متعاقدة تحمل نفقات وفدها الخاص إلى الجمعية من الأجور، وتكاليف السفر، وغيرها من نفقات أي شخص يعين للعمل في المجلس، ومرشحيها، وممثليها في أية لجنة أو لجان فرعية تابعة للمنظمة.

الفصل الثالث عشر: ترتيبات دولية أخرى

المادة ٦٤ الترتيبات الأمنية

يجوز للمنظمة، فيما يتعلق بمسائل الطيران الداخل ضمن صلاحياتها والتي تؤثر بشكل مباشر على الأمن في العالم، عن طريق التصويت في الجمعية أن تدخل في ترتيبات مناسبة مع أية منظمة عامة شكلتها دول العالم للحفاظ على السلام.

المادة ٦٥ ترتيبات مع الهيئات الدولية الأخرى

قد يدخل المجلس، نيابة عن المنظمة، في اتفاقيات مع الهيئات الدولية الأخرى لصيانة الخدمات العامة والترتيبات المشتركة المتعلقة بشؤون الموظفين، وبموافقة الجمعية، كما قد يدخل في مثل هذه الترتيبات الأخرى التي قد تسهيل عمل المنظمة.

المادة ٦٦ وظائف تتعلق بالاتفاقات الأخرى

(أ) يجب على المنظمة القيام بالأعمال التي نص عليها الاتفاق الدولي للخدمات الجوية العابرة، واتفاق النقل الجوي الدولي الذي وضع في شيكاغو في ٧ ديسمبر ١٩٤٤، ووفقاً للشروط والأوضاع المنصوص عليها فيهما.

(ب) الدول الأعضاء في الجمعية والمجلس الذين لم يوافقوا على اتفاقية النقل الجوي الدولي العابر واتفاق الخدمات الجوية الدولية الذي وضع في شيكاغو في ٧ ديسمبر، عام ١٩٤٤ لن يكون لهم الحق في التصويت على أي مسألة محالة إلى الجمعية أو المجلس بموجب أحكام الاتفاقات المشار إليها.

الجزء الثالث النقل الجوي الدولي

الفصل الرابع عشر: معلومات وتقارير

المادة ٦٧ تقارير الملف المحالة إلى المجلس

تتعهد كل دولة متعاقدة أن ترسل شركات الطيران الدولية لديها، وفقاً للمتطلبات المنصوص عليها من قبل المجلس، ملفاً يتضمن تقارير حركة المرور، وإحصاءات التكاليف والبيانات المالية موثقة من بين أمور أخرى بالإيصالات والمصادر.

الفصل الخامس عشر: المطارات ومرافق الملاحة الجوية الأخرى

المادة ٦٨ تعيين الطرق والمطارات

على كل دولة متعاقدة، وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية، تعيين الطريق الواجب إتباعها داخل أراضيها عند تأدية أية خدمات جوية دولية وكذلك تعيين المطارات التي قد تستخدم لتقديم أية خدمة من هذا القبيل.

المادة ٦٩ تحسين مرافق الملاحة الجوية

إذا كان المجلس يرى أن المطارات أو تسهيلات الملاحة الجوية الأخرى، بما في ذلك الخدمات الإذاعية والأرصاد الجوية، للدولة المتعاقدة ليست كافية بالشكل المعقول من حيث الأمان والانتظام والكفاءة، والتشغيل الاقتصادي للخدمات الجوية الدولية في الحاضر والمستقبل، يجب عليه عندئذ أن يتشاور مع الدولة المعنية مباشرة، والدول الأخرى المتضررة، بهدف إيجاد الوسائل التي يمكن تدارك الوضع، ويجوز له وضع توصيات لذلك الغرض، وتعد الدولة المتعاقدة إذا فشلت في تنفيذ هذه التوصيات منتهكة لأحكام هذه الاتفاقية.

المادة ٧٠ تمويل تسهيلات الملاحة الجوية

يمكن للدولة المتعاقدة، في الظروف الناشئة عن أحكام المادة ٦٩، إبرام اتفاق مع المجلس بشأن تنفيذ هذه التوصيات. يجوز للدولة أن تتحمل باختيارها كل التكاليف المترتبة على هذه الترتيبات، وإذا لم تشأ الدولة ذلك، يجوز للمجلس أن يتحمل، بناءً على طلب من الدولة، هذه التكاليف كلها أو جزءاً منها.

المادة ٧١ توفير المرافق من قبل المجلس وصيانتها

يجوز للمجلس، إذا طلبت الدولة المتعاقدة ذلك، أن يعمل على توفير، وصيانة، وإدارة أي من المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية الأخرى بما في ذلك الإذاعة وخدمات الأرصاد الجوية، المطلوبة في أراضيها، لتشغيل المنتظم والأمن والفعال والاقتصادي للخدمات الجوية الدولية المقدمة من الدول المتعاقدة لأخرى، ويجوز أن يحدد رسوم عادلة ومعقولة لاستخدام التسهيلات المقدمة.

المادة ٧٢ حيازة أو استخدام الأراضي

حيث توجد حاجة للأراضي من أجل إقامة مرافق تسهيلات الخدمات الجوية يمكن تمويلها كلياً أو جزئياً من قبل المجلس بناءً على طلب من الدولة المتعاقدة، تقوم تلك الدولة إما بتوفير الأرض بنفسها، محتفظة بحق ملكيتها إذا أرادت، أو تسهيل استخدام الأراضي من قبل المجلس بشروط عادلة ومعقولة وفقاً لقوانين الدولة المعنية.

المادة ٧٣ إنفاق الموارد المالية وتقديرها

في حدود الموارد المالية التي قد تتاح له من قبل الجمعية بموجب الفصل الثاني عشر، يؤمن المجلس النفقات الجارية لأغراض هذا الفصل من الموارد العامة للمنظمة. كما يقوم المجلس بفرض الموارد المالية المطلوبة لأغراض هذا الفصل، وفقاً للنسب المتفق عليها سابقاً خلال فترة معقولة من الزمن، على الدول المتعاقدة التي وافقت عليها كون شركات الطيران لديها هي التي تستخدم هذه المرافق. ويجوز للمجلس أيضاً أن يفرض على الدول، التي وافقت على النسب المحددة، الأموال المتطلبة للعمل.

المادة ٧٤ المساعدة التقنية والاستفادة من العائدات

عندما يقدم المجلس، بناء على طلب الدولة المتعاقدة، الموارد المالية أو يزود المطارات أو غيرها من المرافق كلياً أو جزئياً، بموافقة تلك الدولة، ولأغراض المساعدة التقنية في الإشراف وتشغيل المطارات وغيرها من المرافق، يستفيد من الإيرادات المتأتية من تشغيل المطارات، ومن النفقات التشغيلية للمطارات وغيرها من المرافق، ورسوم الفائدة والاستهلاك.

المادة ٧٥ الاستيلاء على المرافق من قبل المجلس

من أجل الوفاء بأي التزام التزمت به الدولة المتعاقدة بموجب المادة ٧٠، يمكن لها الاستيلاء على المطارات وغيرها من مرافق التسهيلات في أراضيها بشرط موافقة المجلس وفقاً لأحكام المادتين ٧١ و٧٢، بعد دفع مبلغاً إلى المجلس هو في رأي المجلس مبلغاً معقولاً في مثل تلك الظروف. إذا رأت الدولة أن المبلغ الذي يحدده المجلس غير معقول يحق لها أن تستأنف قرار المجلس أمام الجمعية وهي تصدق أو تعدل قرار المجلس.

المادة ٧٦ إعادة الأموال

الأموال التي حصل عليها المجلس من خلال الاستيلاء على المرافق وفقاً للمادة ٧٥ ومن مدفوعات الفوائد والاستهلاك في إطار المادة ٧٤ يجوز، وفي حالة المشاريع الممولة سابقاً وبصورة أصلية من قبل الدول بموجب المادة ٧٣، يمكن إرجاعها إلى الدول التي تم فرضها عليها في الأصل وفقاً لنسبة تقييماها، على النحو الذي يحدده المجلس.

الفصل السادس عشر: الشركات التي تعمل بشكل مشترك والتحررات الجمعة

المادة ٧٧ الشركات ذات التشغيل المشترك المسموح بها

لا يوجد في هذه الاتفاقية ما يمنع دولتين أو أكثر من الدول المتعاقدة من تكوين شركات عاملة بشكل مشترك في خدمات النقل الجوي أو وكالات التشغيل الدولية وتجميع خدماتهم الجوية على أي من الطرق الجوية أو في أي منطقة، ولكن مثل هذه

الشركات أو الوكالات ومثل هذه الخدمات المجمعة سوف تخضع لأحكام هذه الاتفاقية، بما في ذلك تلك المتعلقة بتسجيل الاتفاقات مع المجلس. وسوف يحدد المجلس طريقة تطبيق أحكام هذه الاتفاقية المتعلقة بجنسية الطائرات على الطائرات التي تديرها وكالات التشغيل الدولية.

المادة ٧٨ وظيفة المجلس

يجوز للمجلس أن يقترح على الدول المتعاقدة المعنية بتشكيل شركات مشتركة لتشغيل خدمات جوية على أي طريق من الطرق الجوية أو في أية منطقة يجب أن تعمل.

المادة ٧٩ المشاركة في تشغيل الشركات

يجوز للدولة أن تشارك في الشركات ذات التشغيل المشترك أو في جميع الخدمات، سواء من خلال حكومتها أو من خلال شركات الطيران الخاصة أو شركات الطيران الحكومية. ويجوز للشركات، بناء على التقدير المطلق للدولة المعنية، أن تكون مملوكة للدولة كلياً أو جزئياً أو مملوكة للقطاع الخاص.

الجزء الرابع

أحكام ختامية

الفصل السابع عشر: اتفاقات الطيران والتربيات الأخرى

المادة ٨٠ اتفاقية باريس وهافانا

تتعهد كل دولة متعاقدة، فور نفاذ هذه الاتفاقية، بتقديم إشعار بالانسحاب من اتفاقية تتعلق بتنظيم الملاحة الجوية، الموقعة في باريس في ١٣ أكتوبر عام ١٩١٩ أو اتفاقية الطيران التجاري الموقعة في هافانا في ٢٠ فبراير عام ١٩٢٨، إذا كانت طرفاً فيهما أو في أحدهما. سوف تحل هذه الاتفاقية بين الدول المتعاقدة محل اتفاقية باريس وهافانا المشار إليهما سابقاً.

المادة ٨١ تسجيل الاتفاقات القائمة

جميع اتفاقات الطيران، والتي هي موجودة أثناء نفاذ هذه الاتفاقية، والموقعة بين دولة متعاقدة وأية دولة أخرى أو بين شركة طيران من دولة متعاقدة وأية دولة أخرى أو شركة طيران من أية دولة أخرى، يجب أن تسجل على الفور في المجلس.

المادة ٨٢ إلغاء الترتيبات غير المتناسقة

على الدول المتعاقدة قبول هذه الاتفاقية وإلغاء جميع الالتزامات والتفاهات بينها والتي تتعارض مع شروطها، وتتعهد بعدم الدخول في أية التزامات أو تفاهات من هذا القبيل. وعلى الدولة المتعاقدة التي، قبل أن تصبح عضواً في المنظمة، قد اضطلعت بأية التزامات نحو دولة غير متعاقدة أو رعايا من دولة متعاقدة أو من دولة غير متعاقدة تتعارض مع أحكام هذه الاتفاقية، أن تتخذ الخطوات الفورية للتحلل من هذه الالتزامات. وإذا كانت شركة الطيران في أية من الدول المتعاقدة قد دخلت في أي من هذه الالتزامات غير المتناسقة، فيجب على الدولة الوطنية استخدام قصارى جهدها لضمان إنهاءها فوراً ويجوز في أية حالة تسبب لهم مخالفة أن تنهي في أقرب وقت ممكن مثل هذا العمل بشكل قانوني بعد بدء نفاذ هذه الاتفاقية.

المادة ٨٣ تسجيل الترتيبات الجديدة

مع مراعاة أحكام المادة السابقة، يجوز لأي من الدول المتعاقدة اتخاذ الترتيبات التي لا تتعارض مع أحكام هذه الاتفاقية. ويجب أن تسجل أية ترتيبات من هذا القبيل فوراً في المجلس الذي يتخذ إجراء نشرها في أقرب وقت ممكن.

الفصل الثامن عشر: المنازعات

المادة ٨٤ تسوية المنازعات

إن أي خلاف بين دولتين أو أكثر من الدول المتعاقدة فيما يتعلق بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية وملاحقتها لا يمكن تسويته عن طريق التفاوض، كان عليها، وبناء على

طلب أي من الدول المعنية في الخلاف، حله عن طريق المجلس، وعندئذ لن يقوم بالتصويت أي عضو من أعضاء المجلس على النزاع الذي هو طرف فيه. يجوز لأية دولة متعاقدة، وفقاً للمادة ٨٥، استئناف قرار المجلس أمام هيئة تحكيم خاصة متفق عليها مع الأطراف الأخرى في النزاع أو أمام المحكمة الدائمة للعدل الدولي، وسوف يرسل أشعاراً بالاستئناف إلى المجلس في غضون ستين يوماً من تاريخ استلام الإخطار بقرار المجلس.

المادة ٨٥ إجراءات التحكيم

إذا لم تقبل الدولة المتعاقدة الطرف في النزاع الذي صدر فيه قرار المجلس المستأنف النظام الأساسي للمحكمة الدائمة للعدل الدولي، ولم تتفق الدول المتعاقدة الأخرى الأطراف في النزاع على اختيار هيئة التحكيم، عندئذ سوف تسمى كل دولة متعاقدة طرف في النزاع محكماً واحداً الذي يقوم بتسمية حكم مرجح. إما إذا فشلت الدولة المتعاقدة الطرف في النزاع في تسمية المحكم خلال مدة ثلاثة أشهر من تاريخ الاستئناف، سوف يسمى المحكم من قبل رئيس المجلس نيابة عن تلك الدولة من قائمة الأشخاص المؤهلين المعدة سلفاً التي يحتفظ بها المجلس. وإذا لم يتفق، في غضون ثلاثين يوماً، المحكمون على تسمية حكم مرجح، يقوم رئيس المجلس بتعيينه من القائمة المشار إليها سابقاً. يقوم المحكمون والمحكم المرجح عندئذ بالاشتراك معاً في تشكيل هيئة التحكيم، إن أية هيئة تحكيم منشأة بموجب ما تقدم أو وفقاً للمادة السابقة سوف تضع الإجراءات الخاصة بها وتصدر قراراتها بأغلبية الأصوات، شريطة أن يكون المجلس قد حدد المسائل الإجرائية التي تطبق في حال وجود أي تأخير زائد عن اللزوم في رأي المجلس.

المادة ٨٦ الطعون

إن القرار الصادر من قبل المجلس، ما لم يقرر المجلس خلاف ذلك، بشأن ما إذا كانت شركة الطيران الدولية تعمل وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية يبقى ساري المفعول ما لم يطعن به بالاستئناف. إن قرارات المجلس، على الجانب الآخر، في حالة استئنافها، يوقف

تنفيذها مؤقتاً حتى يحسم الاستئناف. وإن قرارات المحكمة الدائمة للعدل الدولي ومحكمة التحكيم نهائية وملزمة.

المادة ٨٧ عقوبة عدم مطابقة شركة الطيران لمواصفات الطيران

تتعهد كل دولة متعاقدة بعدم السماح لشركة الطيران من دولة متعاقدة أخرى بالعمل عبر الفضاء الجوي فوق أراضيها إذا قرر المجلس أن شركة الطيران المعنية غير مطابقة لمواصفات الطيران وفقاً للمادة السابقة.

المادة ٨٨ عقوبة عدم مطابقة الدولة لمواصفات الطيران

سوف تعمل الجمعية على تعليق حق التصويت فيها وفي المجلس تجاه أية دولة متعاقدة ثبت فشلها في تطبيق أحكام هذا الفصل.

الفصل التاسع عشر: الحرب

المادة ٨٩ ظروف الحرب والطوارئ

إن أحكام هذه الاتفاقية لا تؤثر على حرية العمل في أي من الدول المتعاقدة المتضررة في حالة الحرب، سواء كانت من الدول المتحاربة أو المحايدة. وينطبق المبدأ نفسه في حال إعلان أية دولة متعاقدة حالة الطوارئ وتخطر بذلك المجلس.

الفصل العشرون: الملحق

المادة ٩٠ اعتماد الملحق وتعديلها

(أ) إن اعتماد المجلس للمرفقات المحددة في المادة ٥٤، الفقرة الفرعية (ل) يقتضي تصويت ثلثي المجلس في اجتماع يخصص لهذا الغرض ومن ثم سيحيله المجلس إلى كل دولة متعاقدة.

وإن أي مرفق أو أي تعديل على المرفق يصبح فعالاً في غضون ثلاثة أشهر بعد إحالته إلى الدول المتعاقدة أو في نهاية الفترة الأطول من الوقت كما يحددها المجلس، ما لم تسجل أغلبية الدول المتعاقدة اعتراضها في المجلس.

(ب) يقوم المجلس فوراً بإخطار جميع الدول المتعاقدة ببدء نفاذ أي مرفق أو تعديل عليه.

الفصل الخامس والعشرون: المصير والانسحاب والتعديل ونائيه الانسحاب

المادة ٩١ التصديق على اتفاقية

(أ) تخضع هذه الاتفاقية للتصديق من قبل الدول الموقعة. وتودع صكوك التصديق في محفوظات حكومة الولايات المتحدة الأمريكية، التي ترسل إشعاراً بتاريخ إيداع إلى كل من الدول الموقعة والمنضمة.

(ب) وبمجرد أن يتم التصديق على هذه الاتفاقية أو ينضم إليها ست وعشرون دولة سوف تدخل حيز التنفيذ بينهم في اليوم الثلاثين بعد تاريخ إيداع صك التصديق من الدولة السادسة والعشرين. وجب عليه أن يدخل حيز النفاذ بالنسبة لكل دولة تصدق بعد ذلك في اليوم الثلاثين بعد تاريخ إيداع صك التصديق.

(ج) يكون من واجب حكومة الولايات المتحدة الأمريكية إخطار حكومات جميع الدول الموقعة، والدول المنضمة بتاريخ دخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ.

المادة ٩٢ الانضمام إلى اتفاقية

(أ) تفتح هذه الاتفاقية للانضمام إليها أمام الأعضاء في الأمم المتحدة والدول المرتبطة بها، والدول التي ظلت محايدة خلال الصراع العالمي الحالي.

(ب) ويكون الانضمام فعالاً بإشعار موجه إلى حكومة الولايات المتحدة الأمريكية، ويكون نافذاً بدءاً من اليوم الثلاثين من تاريخ استلام الإخطار من قبل حكومة الولايات المتحدة الأمريكية، والتي تقوم بإخطار جميع الدول المتعاقدة بذلك.

المادة ٩٣ قبول الدول الأخرى

يجوز قبول دول أخرى غير تلك المنصوص عليها في المادتين ٩١ و ٩٢ (أ)، رهنا بموافقة المنظمة الدولية العامة التي شكلتها دول العالم للحفاظ على السلام وقبولها للمشاركة في هذه الاتفاقية عن طريق تصويت أربعة أخماس الجمعية وعلى مثل الشروط

التي وضعتها الجمعية: كما يشترط موافقة الدول التي تعرضت للهجوم في أثناء الحرب الحالية في حالة طلب الانضمام من أية دولة غزت أو هاجمت.

المادة ٩٣ مكرر

(أ) مع مراعاة أحكام المادتين ٩١ و ٩٢ و ٩٣ أعلاه: (١) سوف تحرم الدولة التي أوصت الجمعية العامة للأمم المتحدة بحرمانها من العضوية في الوكالات الدولية التي أنشأتها أو التي لها علاقة مع منظمة الأمم المتحدة تلقائياً من عضوية منظمة الطيران المدني الدولي؛ (٢) الدولة التي تم طردها من العضوية في منظمة الأمم المتحدة تطرد تلقائياً من عضوية منظمة الطيران المدني الدولي إلا إذا كانت الجمعية العامة للأمم المتحدة قد أوصت بعكس ذلك.

(ب) الدولة التي تتوقف عضويتها في منظمة الطيران المدني الدولي نتيجة للأحكام الفقرة (أ) أعلاه يجوز، بعد موافقة الجمعية العامة للأمم المتحدة، أن تعاد إلى منظمة الطيران المدني الدولي بناء على طلب منها وبعد موافقة أغلبية المجلس. (ج) أعضاء المنظمة الذين منعوا من ممارسة حقوق وامتيازات العضوية يمكن، بناء على طلب المنظمة، أن تعلق الأمم المتحدة عضويتهم في ممارسة الحقوق والامتيازات فيها.

المادة ٩٤ تعديل الاتفاقية

(أ) يجب أن يوافق على أي تعديل مقترح لهذه الاتفاقية بتصويت ثلثي أعضاء الجمعية وسوف يدخل حيز التنفيذ بالنسبة للدول التي صدقت على هذا التعديل عندما يصادق عليه عدد من الدول المتعاقدة تحدده الجمعية العامة، وهذا العدد المحدد يجب ألا يقل عن الثلثين من إجمالي عدد الدول المتعاقدة. (ب) إذا كان في رأي الجمعية العامة هذا التعديل هو من النوع المبرر، فإن الجمعية العامة في قرارها الذي يوصي باعتماده قد تشترط أن أية دولة لم تصدق خلال فترة محددة بعد التعديل وبعد أن يدخل حيز التنفيذ تحرم من عضويتها في المنظمة والاتفاقية.

المادة ٩٥ الانسحاب من الاتفاقية

- (أ) يجوز لأية دولة متعاقدة تقديم إشعار الانسحاب من هذه الاتفاقية بعد ثلاث سنوات من دخولها حيز التنفيذ موجه إلى حكومة الولايات المتحدة الأمريكية، وعليها أن تعلم في ذات الوقت كل الدول المتعاقدة.
- (ب) يكون الانسحاب نافذاً بعد سنة واحدة من تاريخ استلام الإخطار، ويعمل به فقط بالنسبة للدولة المنسحبة.

الفصل الثاني والعشرون: التعاريف

المادة ٩٦

يقصد لأغراض هذه الاتفاقية:

- (أ) "بالخدمات الجوية" أي خدمة جوية منتظمة تؤديها الطائرات لأغراض النقل العام للركاب والبريد أو البضائع.
- (ب) "بالخدمات الجوية الدولية" الخدمات الجوية التي تمر من خلال المجال الجوي فوق أراضي أكثر من دولة واحدة.
- (ج) "بشركة الطيران" أية مؤسسة نقل جوي تقدم أو تشغل خدمة جوية دولية.
- (د) "بالتوقف لأغراض غير تجارية" الهبوط لأي غرض آخر من أخذ أو تفريغ الركاب والبضائع أو البريد.

توقيع الاتفاقية

وإثباتاً لذلك، قام المفوضون الموقعون أدناه، بعد أن حاز المفوضون على الترخيص حسب الأصول، بتوقيع هذه الاتفاقية نيابة عن حكوماتهم في التواريخ التي تظهر مقابل توقيعاتهم.

حررت في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر عام ١٩٤٤، باللغة الإنجليزية.



المراجع العلمية

المراجع العربية

- ١- د. إبراهيم العناني: القانون الدولي العام. دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٨٢.
- ٢- د. أحمد أبو الوفا: الوسيط في القانون الدولي. دار النهضة العربية، القاهرة، ط ١، ١٩٩٦.
- ٣- د. أحمد أبو الوفا: القانون الدولي للبحار، على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية ١٩٨٢. دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٨.
- ٤- د. جورج سل: دروس القانون الدولي العام. باريس، ١٩٤٨.
- ٥- د. حامد سلطان: القانون الدولي العام وقت السلم. الطبعة الخامسة، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٢.
- ٦- د. سمحي فوق العادة: القانون الدولي العام. دمشق، ١٩٦٠.
- ٧- د. عبد العزيز سرحان: مبادئ القانون الدولي العام. دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٥.
- ٨- د. عبد الكريم علوان: الوسيط في القانون الدولي العام. الكتاب الثاني القانون الدولي المعاصر. مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ١٩٩٧.
- ٩- د. علي صادق أبو هيف: القانون الدولي العام. الطبعة الثانية، دار نشر الثقافة، الإسكندرية، ١٩٥١.
- ١٠- د. علي ملحم: حقوق الدول الحبيسة في القانون الدولي البحري. مجلة بحوث جامعة حلب لعام ٢٠١١.
- ١١- د. محمد السعيد الدقاق: القانون الدولي. المصادر والأشخاص. الدار الجامعية، الإسكندرية، ١٩٩٢.

- ١٢- د. محمد المجذوب: القانون الدولي العام. الدار الجامعية، بيروت، ١٩٩٤.
- ١٣- د. محمد حافظ غانم: مبادئ القانون الدولي. دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٦٨.
- ١٤- د. محمد طلعت الغنيمي: الغنيمي الوسيط في قانون السلام. منشأة المعارف بالإسكندرية، ١٩٨٢.
- ١٥- د. محمد عزيز شكري: مدخل إلى القانون الدولي العام. مطبعة الداودي، دمشق، ١٩٨٢.

قرارات الجمعية العامة للأمم المتحدة

- ١- القرار رقم ٤٢/٣٣ في ٢٢ ديسمبر ١٩٨٧ وعنوانه حول منع سباق التسلح في الفضاء الخارجي.
- ٢- القرار رقم ٤٢/٦٨ في ديسمبر ١٩٨٧ حول التعاون الدولي في الاستخدامات السلمية للفضاء الخارجي.
- ٣- القرارين رقم ١٧٢١ و ٣٣٨٨ و ٨/٣١ الصادرة عن الجمعية العامة للأمم المتحدة.
- ٤- تقرير اللجنة الخاصة بالاستخدامات السلمية للفضاء الخارجي. الجمعية العامة للأمم المتحدة، الدورة ٤٦، لعام ١٩٩١.

المراجع الإلكترونية

- 1-Bowett, Second U.N. Conference on the law of the sea, 9(1960) International and Comparative law Quarterly.
- 2-Lowe, The development of the concept of the contiguous zone. 52 BYIL. 1981.
- 3- PCIJ, Series A. no. 10, 1927.

نَحْ نَرْفِقُو الْكُتَابَ عِلْمِيًّا مِنْ قَبْلُ:

الدكتور الدكتور الدكتور

أحمد عيسى أحمد عبد الرحمن علي قلعه جبي

نَحْ نَرْفِقُو الْكُتَابَ لُغَوِيًّا مِنْ قَبْلُ:

الدكتور

أحمد قدور

حقوق الطبع والنشر والترجمة محفوظة

لمديرية الكتب والمطبوعات الجامعية

UNIVERSITY
OF
ALEPPO