

ملخص الموضوع السادس بعنوان تطبيقات العلاقات الدولية في المجال البحري

مقدمة:

بدأ اهتمام هيئة الأمم المتحدة بموضوع قانون البحار مبكرا ، وظهر ذلك في انعقاد أول مؤتمر بجنيف سنة 1958 ، والذي يعتبر أو تقنين شامل لقواعد قانون البحار أفرز عن أربعة اتفاقيات إضافة لبروتوكول اختياري، ومن أهم هذه الاتفاقيات اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، اتفاقية أعالي البحار اتفاقية الجرف القاري واتفاقية الصيد والمحافظة على الموارد الحية للبحار، أما البروتوكول الاختياري فتضمن تسوية النزاعات الإلزامية، وبعد عامين مباشرة أعقب ذلك عقد مؤتمر آخر في جنيف عام 1960 ، والذي جاء بعد فشل مؤتمر 1958 في الاتفاق على عرض البحر الإقليمي وحدود المنطقة المتاخمة.

لم يتكلم مؤتمر 1958 بالنجاح لاسيما أنه لم يتوصل لاتفاق ملزم بسبب تضارب الأفكار حول المسائل الجوهرية خاصة عرض البحر الإقليمي والجرف القاري والموارد، مما جعل الأمم المتحدة تدعو لعقد مؤتمر ثالث شامل لتقنين قانون البحار، والذي اعتبر كأطول مؤتمر دبلوماسي متعدد الأطراف في تاريخ الأمم المتحدة، حيث عقد إثني عشرة دورة للوصول للبيان الختامي، والذي نتج عنه توقيع اتفاقية جامايكا لعام 1982، والتي أطلق عليها باتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، في هذا الموضوع سنحاول أن تبرز محورين أساسيين:

أولا: اختصاصات الدولة في المناطق البحرية

1-البحر الإقليمي: منطقة ممارسة السيادة المطلقة

2-المنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة: منطقة ممارسة بعض الحقوق

والسلطات

3-أعالي البحار: منطقة غير خاضعة لسيادة الدولة

ثانيا: طرق تسوية النزاعات البحرية

أولاً: اختصاصات الدولة في المناطق البحرية

كرست اتفاقية فيينا لقانون البحار لعام 1982 نظام خاصا للمناطق البحرية ووضع لكل منطقة حدود لاختصاصات الدولة عليها، فالمنطقة الأولى التي تعتبر جزءا من إقليم الدولة الذي تمارس فيه سيادتها البحر الإقليمي، أما المنطقة الثاني والتي تمارس عليها بعض الحقوق والاختصاصات على الرغم من اعتبارها خارج إقليم الدولة وتشمل المنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري، وأخيرا المنطقة الثالثة والتي تخرج عن نطاق سيادة الدولة وتشمل أعالي البحار، أما المناطق المائية الموجودة داخل الإقليم البري للدولة كالمياه الداخلية فهي تتميز بنظام خاص وتحكمها قواعد خاصة غير تلك التي تخضع لها باقي أجزاء البحر.

1- البحر الإقليمي

يعرف البحر الإقليمي بالجزء من البحر التي يجاور إقليم كل دولة تمارس عليه الدولة الساحلية سيادتها الكاملة إلى حد أقصاه 12 ميلا بحريا من خطوط الأساس، وتسعى من خلاله لتعزيز الأمن الوطني ومنع أي تهديد يأتي من البحر، مع ضبط مرور السفن العسكرية الأجنبية وفق قواعد المرور البري، مكافحة كل أعمال التهريب كالأسلحة والأشخاص وغيرها من أنواع الجريمة المنظمة من خلال السيطرة على الحدود البحرية وحماية المنشآت الساحلية، وفيما يلي نتطرق إلى أهم الحقوق التي تمارسها الدولة على البحر الإقليمي والقيود التي ترد على سيادتها عليه.

أ حقوق وواجبات الدول الساحلية في البحر الإقليمي

يعتبر البحر الإقليمي جزءا من إقليم الدولة وامتداد له ويخضع لسيادتها بشكل كامل ومطلق، مثل سيادتها على الإقليم البري وتمتد سيادتها فيه إلى المياه وكذا الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي وقاع البحر وما تحته، إذ لا يجوز لأي دولة القيام بأي نشاط في هذه المنطقة دون إذنها، ومن نتائج سيادة الدولة على إقليمها نجد حقها في القيام بالمهام الأمنية من خلال منع أي نشاط يهدد أمنها من خلال مراقبة السفن الأجنبية، وذلك بمنع التجسس أو حمل

السلاح غير المصرح به، وحققها في مطالبة السفن الحربية بالمغادرة فوراً إذا خالفت قوانينها، لاسيما بالنسبة للسفن المتحاربة بمنعها من الاقتراب أو القيام بأي أعمال قتالية في مياهها الإقليمية، ويحق للدولة أيضاً استغلال حصري للموارد البحرية بالقيام بأعمال الصيد والتحكم في الملاحة والموانئ، وحتى الاستغلال الاقتصادي لقاع البحر والطبقات التي توجد تحت هذا القاع مقصور على رعايا الدولة الساحلية دون غيرها، في مقابل الحقوق التي تتمتع بها الدولة الساحلية، فإن أهم واجباتها عدم تحصيل الرسوم على المرور البريء، إلا إذا كانت الرسوم مقابل خدمات قدمت للسفينة، وبشرط عدم التمييز بين السفن، ومن واجبها أيضاً الاعلان عن أماكن الخطر للسفن الأجنبية عند مرورها من البحر الإقليمي¹.

ب - القيود الواردة على سيادة الدول الساحلية على البحر الإقليمي

من أهم القيود التي ترد على حقوق الدولة في ممارسة سيادتها على البحر الإقليمي نجد حق المرور البريء للسفن التابعة لجميع الدول، ويعد هذا القيد بمثابة حق ثابت تقره الأعراف والاتفاقيات الدولية، وقد تضمنته اتفاقية قانون البحار في المواد من 17 إلى 19 ، أما بالنسبة لأشكال أوصور للعبور فهي كالتالي: العبور الإقليمي في اتجاه أحد موانئ الدولة، الاتجاه منها لأعالي البحار، المرور في محاذاة الشاطئ لاتجاه إلى مياه دولة أخرى مجاورة، على أن يكون سريعاً ومتواصلاً، كما يسمح بتوقف أو رسو السفينة لأسباب تتعلق بالقوة القاهرة أو الحالات الطارئة أو الإنقاذ²، وعليه فإن المرور البريء يشمل الأفعال التي تقوم بها السفن أثناء عبورها البحر الإقليمي بشكل سلمي من غير أن تضر بأمن وسلامة الدولة الساحلية³.

تتضمن اتفاقية قانون البحار إثني عشرة حالة من حالات المرور غير البريء، ومن أهمها أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي وفق لما يشير إليه ميثاق الأمم المتحدة، وكذا بالنسبة للأنشطة التي المرتبطة بالمناورات أو التدريب بالأسلحة أو إطلاق طائرات وإنزالها أو تحميلها أو إنزال السلع أو

¹ أنظر المادة 26 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982

² أنظر نص المادة 18 من نفس الاتفاقية.

³ تنص المادة 19/1 من الاتفاقية على أن يكون المرور بريئاً ما دام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو سلامتها أو بحسن نظامها أو بأمنها

الأشخاص بدون رخصة الدولة الساحلية، أي عمل من أعمال التلويت المقصود، وأنشطة الصيد إضافة لأنشطة البحث أو المسح، أو التدخل في شبكات المواصلات أو من المرافق أو المنشآت الأخرى للدولة الساحلية، أو أي نشاط آخر له علاقة مباشرة بالمرور⁴.

يمكن للدولة أن تقوم بوقف المرور البري في بعض الحالات وهي، أن تقرره الدولة الساحلية بصفة مؤقتة لا دائمة، أن يكون الوقف في مناطق مخصصة من البحر الإقليمي كله، أن يكون عاما دون تمييز، أن يكون جوهريا لحماية أمن الدولة، أن تعلن عنه الدولة وتنشر عنه، ولا ينفذ الوقف إلا بعد الإعلان والنشر، وأن يكون الوقف في المضائق التي تستعمل في الملاحة إذا كان المضيق يصل بين البحار العالية أو البحر الإقليمي لدولة أجنبية.

ج - تعيين حدود البحر الإقليمي:

تعتبر مسألة قياس البحر الإقليمي من بين الأسباب التي أدت لفشل المؤتمرات السابقة قبل وضع اتفاقية 1982، لأجل ذلك فإن هذه الأخيرة حسمت الموضوع عندما قررت ان عرض البحر الإقليمي لا يتجاوز 12 ميلا بحريا بداية من خطوط الأساس المقررة في الاتفاقية، مع مراعاة القواعد التفصيلية لتطبيقها، بالنسبة لخطوط الأساس المستقيمة، فهذا يجب التمييز بين حالة وجود في الساحل انبعاث عميق وانقطاع، أو حيث توجد سلسلة الجزر على امتداد الساحل وعلى مسافة قريبة منه مباشرة، فهذا يجوز أن تستخدم في رسم خط الأساس الذي يقاس عنه عرض البحر الإقليمي طريقة خطوط الأساس المستقيمة التي تصل بين نقاط مناسبة، أما حينما يكون الساحل شديد التقلب بسبب وجود الظروف الطبيعية يكمن اختيار النقاط المناسبة على أبعد مدى باتجاه البحر من حد أدنى الجزر، بغض النظر عما يحدث بعد ذلك من انحسار في حد أدنى الجزر، حيث تضل خطوط الأساس المستقيمة سارية المفعول إلى أن تغييرها الدولة الساحلية وفقا لهذه الاتفاقية.

- يجب ألا ينحرف رسم خطوط الأساس المستقيمة أي انحراف ذي شأن عن الاتجاه العام للساحل.

⁴ أنظر المادة 2/19 من نفس الاتفاقية.

- لا ترسم خطوط الأساس المستقيمة من المرتفعات التي تنحسر عنها المياه عند الجزر وإليها، ما لم تكن قد بنيت عليها حفائر أو منشآت مماثلة تعلو دائما سطح البحر، أو في الحالات التي يكون فيها مد خطوط الأساس من هذه المرتفعات وإليها قد حضي باعتراف دولي عام.

- لا يجوز للدولة أن تطبق نظام خطوط الأساس المستقيمة على نحو يفصل البحر الإقليمي لدولة أخرى على أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة.

تجدر الإشارة هنا بورود حالات خاصة بالنسبة للأنهار والموانئ والمراسي في تعيين حدودها، وكذا وجود حالة خاصة بالنسبة لتعيين حدود البحر الإقليمي في حالة الدول المتقابلة والمتلاصقة، لاسيما عند عدم وجود اتفاق بين الدولتين.

2 – المناطق البحرية الأخرى: ومن أهمها المنطقة المتاخمة، المنطقة الاقتصادية الخالصة وأعالي البحار

أ. المنطقة المتاخمة

تعد المنطقة المتاخمة أو المجاورة أو الملاصقة منطقة في أعالي البحار تلاصق البحر الإقليمي، بحد أقصى 12 ميلا بحريا من خط الأساس للبحر الإقليمي، وتباشر فيه الدولة الساحلية بعض الاختصاصات في الشؤون المتعلقة بالرقابة الجمركية والضريبية لاسيما منع تهريب البضائع وتنفيذ قوانين الجمارك والضرائب على الأنشطة البحرية القريبة، الرقابة على الهجرة، أي منع الهجرة غير الشرعية، الرقابة الصحية بمنع انتشار الأمراض ومراقبة السفن للتأكد من الالتزام بالمعايير الصحية.

ب. المنطقة الاقتصادية الخالصة

تمتد المنطقة الاقتصادية الخالصة من نهاية البحر الإقليمي للدولة الساحلية وحتى مسافة 200 ميلا بحريا من خط الأساس الذي يبدأ منها قياس البحر الإقليمي، تتمتع فيه الدولة الساحلية بحقوق سيادية خاصة بالموارد الطبيعية والاقتصادية دون أن تكون سيادتها مطلقة مثل البحر الإقليمي، أما باقي الدول فلها حرية الملاحة البحرية والجوية في هذه المنطقة، إلى

جانب حرية وضع الكابلات والأنابيب، غير أنه للدول الساحلية الحق في اتخاذ التدابير اللازمة ومن بينها تفتيش ظهر السفينة واحتجازها ورفع الدعوى القضائية ضدها.

أما عن حقوق الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة فيمكن إيجازها فيما يلي: الحق على الموارد الطبيعية الحية وغير الحية، الحق في إقامة الجزر الصناعية والمنشآت، الحق في القيام بالبحث العلمي وصيانة البيئة البحرية، إضافة لحق المطاردة الحثيثة، أما بالنسبة للالتزامات الملقاة على عاتقها فتكمن في كفالة عدم تعريض الموارد الحية لخطر الاستغلال المفرط، وأن تقوم بتحديد حدود المنطقة الاقتصادية بينها وبين الدول المجاورة، وألا تمتنع في الأحوال العادية في التصريح للمؤسسات المؤهلة بإجراء الأبحاث العلمية في المنطقة الاقتصادية.

بالنسبة لدول الغير فمن حقها استغلال الموارد الحية، والمشاركة مع الدول الساحلية في استغلالها عن طريق اتفاقيات ثنائية، حقها في ممارسة حرية الملاحة في المنطقة الاقتصادية الخالصة، وكذا التحليق في الفضاء الذي يعلوها، وكذا وضع الأسلاك ومد خطوط الأنابيب وغيرها.

ت - أعالي البحار: يقصد بأعالي البحار أجزاء البحار والمحيطات التي لا تدخل في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي، أو الجرف القاري لأي دولة، وهي منطقة لا تخضع لسيادة الدول ولا تملك السلطة الإقليمية عليها فهي فضاء مشترك دولي، تستعمله جميع الدول دون تمييز بين الدول الساحلية أو غير الساحلية⁵.

أما عن حقوق الدول في أعالي البحار فتكمن في حرية الملاحة، حرية التحليق، حرية وضع الكابلات وخطوط الأنابيب، حرية إقامة الجزر وغيرها من المنشآت، إضافة لحرية صيد السمك وحرية القيام بالبحث العلمي، أما القيود التي ترد على حرية الدول في هذه المنطقة فهي كما يلي: حظر نقل الرقيق، مكافحة القرصنة، مكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل، قمع البث الإذاعي والتفزيوني غير المشروع، وكذا حق الزيارة والتفتيش إضافة لحق المطاردة الحثيثة.

⁵ بالنسبة للمواد التي تنظم منطقة أعالي البحار هي من المواد 86 إلى 120 من اتفاقية قانون البحار.

ثانيا: طرق تسوية النزاعات البحرية

تعرف النزاعات البحرية بالخلافات التي تنشأ بين دولتين أو أكثر حول تعيين الحدود البحرية، استغلال الموارد الطبيعية، الملاحة وحقوق المرور، الجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة، التلوث البحري وغيرها، بالرجوع على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار نجد أنها أفردت جزءا معتبرا من النصوص القانونية التي تتضمن مسألة تسوية النزاعات البحرية، ويمكن تقسيمها إلى الطرق الدبلوماسية الاختيارية كالمفاوضات والتوفيق، والطرق القضائية الملزمة في حال فشل الوسائل الدبلوماسية.

1- الطرق الدبلوماسية لتسوية النزاعات البحرية: من أهمها المفاوضات والتوفيق والمصالحة

أ- المفاوضات Négociation

هي إحدى الوسائل أو الحلول البديلة التي تعرف بأنها عملية التشاور والتواصل بهدف الإقناع وتعد ركنا رئيسيا للحلول البديلة قبل الوساطة، وهي من أصعب الوسائل التي تعتمد على الحكمة في المراوغة للترويض والإقناع، ولا تحتاج المفاوضات لشكليات ورسميات محددة للقيام بها ولكن مجرد تعيين المكان والزمان والمواضيع التي تحتاج إلى حوار ونقاش جدي مع حسن نية ورضا الأطراف المتنازعة بهدف الوصول إلى حل توافقي بينها⁶.

تطرقت اتفاقية جاميكا لوسيلة المفاوضات بعنوان الالتزام بتبادل الآراء، بمعنى الاتصال المباشر بين الطرفين المتنازعين من أجل تسوية النزاع بينهما، ويعتبر هذا الأسلوب عرفيا قبل أن يتم اعتماده في المواثيق الدولية، ومنهافي ميثاق الأمم المتحدة طبقا لنص المادة 33، وفي اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بموجب المادة 283، بل إن الكثير من الاتفاقيات الدولية تحتكم إلى المفاوضات لحل النزاعات التي تثور بشأنها قبل اللجوء إلى الوسائل القضائية لأجل تقريب وجهات النظر بين المتنازعين، ونظرا لأهمية المفاوضات في تسوية النزاعات فإن محكمة العدل الدولية قضت في قضية Mavrommatis عام 1924 أنه قبل أن يكون

⁶J. Hakim. Les mode alternatives de règlement des conflits dans les droits des contrats, 1997, p 335 .

نزاع محل طعن قضائي لا بد وأن يحدد موضوعه بدقة وذلك بواسطة المحادثات الدبلوماسية، ومع ذلك لا يقتصر الالتزام بالتفاوض على اعتبار أنه مجرد إجراء شكلي قبل الانتقال إلى الآلية الملزمة بل يمتد ليكون التزام ببذل عناية، لأجل التوصل لفض النزاع.

ب - التوفيق Conciliation

هذه الوسيلة تتم عن طريق شخص ثالث محايد ونزيه، يعمل على تقريب وجهات نظر أطراف النزاع ويقترح اتفاق الصلح بينهم، وحتى إن كانت قراراته غير ملزمة ولا تنفذ جبراً، إلا أنه يحقق نتائج مرضية لأن هذه الطريقة تجعل المتنازعين يشتركون في إيجاد حل مناسب وملائم مع مصالح الطرفين، وهذا ما يميز التوفيق عن التحكيم، فالتحكيم يجعل المتنازعين يجهلون القرار الذي سيتخذ في هذا الصدد لأنهم لا يشاركون في صنعه، وتجدر الإشارة إلى أن التوفيق في النزاعات البحرية ينبثق عن التحقيق الدولي ولكن مع إعطي صلاحيات واسعة للجنة التوفيق، وهو تدبير دبلوماسي مصدره اتفاقي تتعهد من خلاله الدول المتنازعة عرض النزاع على لجان توفيقية، وغالباً ما يقع هذا الإجراء قبل بداية النزاع، كما أن التوفيق يساهم في صياغة الحل بعد دراسة الوقائع على عكس التحقيق الذي يقف عند دراسة الوقائع فحسب⁷.

2- الطرق القضائية لحل النزاعات البحرية

إن تفعيل الاختصاص القضائي في النزاعات البحرية يقضي بتعيين المحكمة التي تختص في النزاع المعروف عليها من الدول أطراف النزاع، فالقاعدة الكلاسيكية مفادها حرية الأطراف في اختيار المحكمة المناسبة للخصومة، وبالعودة إلى المادة 287/1 من اتفاقية قانون البحار نجد مبدأ حرية الاختيار من ضمن الإجراءات القضائية بما فيها اللجوء إلى التحكيم، إضافة إلى محكمة العدل الدولية وكذا المحكمة الدولية لقانون البحار.

أ - التحكيم: يعتبر وسيلة كلاسيكية لفض النزاعات الدولية، ولا تختلف قواعده التحكيم البحري عن التحكيم التجاري، غير أن التحكيم في إطار اتفاقية قانون البحار فهي النزاعات

⁷ محمد بدر، الوساطة كوسيلة بديلة لحل المنازعات المدنية دراسة مقارنة. مؤسسة القوى للترجمة والتوزيع، 2016، ص 35.

الأكثر تعقيدا التي تثور بين دول الجوار خاصة، أي المطلة على البحر وهي من الطرق التي تم استحداثها في المؤتمر الثالث لقانون البحار في مجال تسوية النزاعات الدولية، وتتضمن قائمة المحكمين إلى كيفية تشكيل هيئة التحكيم وعمل المحكمة ثم الاجراءات الواجبة الاتباع أمام محكمة التحكيم، هذا إلى جانب أهمية التحكيم الخاص بالنسبة لبعض النزاعات المتعلقة بمصائد الأسماك، وحماية البيئة البحرية وصونها، البحث العلمي البحري، ومسائل الملاحة البحرية⁸.

ب - محكمة العدل الدولية:

هو جهاز قضائي تابع لهيئة الأمم المتحدة، يسعى لتسوية مختلف النزاعات التي تقوم بين الدول الأطراف أو الدول التي تقبل اختصاصها، وتشمل هذه النزاعات شتى المجالات بما فيها المجال البحري، غير أن الإشكال الذي يتعلق بنظام المحكمة أن الدول فقط من يمكنها أن تتقاضى أمام المحكمة أما النزاعات البحرية التي تكون فيها المنظمات الدولية طرفا في النزاع لا يمكن أن تفصل فيها.

ج - المحكمة الدولية لقانون البحار:

تم إنشاء هذه المحكمة بعد نقاشات طويلة بشأن الاقتصار على عرض النزاعات البحرية على محكمة العدل الدولية ، أو وجوب إنشاء محكمة خاصة، وأمام تضارب الأفكار والرؤى، اتفق الغالب منهم لإنشاء المحكمة لأهميتها في الفصل في النزاعات البحرية المعقدة وكذا فلسح المجال لغير الدول أن تتقاضى أمامها، وقد نصت المادة 1/287 من الاتفاقية على ما يلي: تكون الدولة عند توقيعها أو تصديقها على هذه الاتفاقية أو انضمامها إليها أو في أي وقت بعد ذلك حرة في أن تختار بواسطة إعلان مكتوب واحدا أو أكثر من الوسائل التالية لتسوية النزاعات المتعلقة بتفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقه:

- المحكمة الدولية لقانون البحار

- محكمة تحكيم مشكل وفقا للملحق السادس

⁸ أنظر المرفق الثامن - من المادة 1 إلى 13 من اتفاقية قانون الأمم المتحدة لقانون البحار.

- محكمة تحكيم خاص مشكلة وفقا للملحق الثامن عشر من شهر أكتوبر 1996 أي بعد نحو سنتين من دخول اتفاقية جاميكا حيز النفاذ.

تنص المادة 1 من النظام الأساسي للمحكمة على أن يكون مقرها الرئيس في هامبورغ بألمانيا ، وتعد جلساتها وتمارس أشغالها في أي مكان آخر كلما رأت ذلك مناسبا، وعليه فإن اللجوء لقضاء المحكمة متاح لكل الأعضاء في الاتفاقية وغيرهم استنادا للأحكام المنصوص عليها في الملحق السادس للاتفاقية، ويشمل اختصاص المحكمة جميع النزاعات المنصوص عليها في المادة 297 من اتفاقية 1982.