

البحر الإقليمي للدولة الساحلية

* المستشار إبراهيم الدغمة

تمهيد :

بدأت فكرة البحر الإقليمي للدولة الساحلية في الظهور في نطاق القانون الخاص منذ أن بدأ فقهاء القانون الروماني من تعليقات على مختلف قواعد هذا القانون، ومن بينها ذلك النقاش الذي دار بينهم حول ما إذا كان لصاحب العقار المطل على البحر "الحق" في منع الغير من الصيد في المساحة البحرية القريبة مباشرة من منزله. أما فيما تعدى هذه المساحة القريبة من الشاطئ فإن البحر - عند فقهاء الرومان - كان حراً طليقاً كالهواء، يستعمله كل من يشاء، ومن يستطيع، بغض النظر عن هويته.

وقد ظل الأمر كذلك حتى بدأت كل مدينة ساحلية فكرة تعيين حدودها البحرية التي يشملها اختصاصها القضائي والإداري. ثم تطورت هذه الفكرة عندما بدأت الأساطيل البحرية التي تملكها الدولة بالاستيلاء على الغنائم البحرية بعد الحصول على ترخيص من الدولة بالقيام بالعمليات الحربية. وكان الاستيلاء على الغنائم في القرنين الخامس عشر والسادس عشر ذا أهمية كبيرة. كما كانت أخطار السفن المملوكة للأفراد والتي رخصت لها الدولة بالقيام بالاستيلاء على الغنائم البحرية تزداد يوماً بعد آخر.

وكان لذلك كله أثره في اهتمام الدول الناشئة وعنايتها في العمل بتثبيت اختصاصاتها أو ملكيتها على الجزء الساحلي من البحر الذي يقابل شواطئها. وكان أكثر المعايير شيوعاً في ذلك الوقت هو المعيار الذي كان يؤدي إلى امتداد سلطان الدولة الساحلية إلى مسافة تبلغ مائة ميل، وهو ما يعادل المسافة التي تقطعها

* رئيس ديوان الفتوى والتشريع - بوزارة العدل - السلطة الوطنية الفلسطينية.

السفينة في يومين. بينما كان المعيار السائد في الدول الأوروبية في تلك الحقبة التاريخية وما تلاها هو المعيار الذي يحدد البحر الإقليمي على أساس مدى البصر. فيمتد البحر الإقليمي للدولة الساحلية إلى حيث يمكن للشخص الذي يقف على الشاطئ أن يرى، وقد اعتمد هذا المعيار في المعاهدة التي عقدت بين بريطانيا والجزائر في عام ١٦٨٢، وفي المعاهدة التي أبرمت بين بريطانيا وهولندا، وفي الأمر الذي أصدره الملك فيليب ملك أسبانيا في سنة ١٥٦٦، وكانت مسافة البحر الإقليمي طبقاً لذلك المعيار تتراوح بين ٢١،١٤ ميلاً بحرياً.^١

وقد رفض جروسيوس اعتماد المعيار الإيطالي الذي يحدد هذه المساحة بمائة ميل بصفته معياراً مغالاً فيه، كما أن معيار مرمى البصر ينطوي على الغموض، ويمكن القول بأن "جروسيوس" قد ترك معيار قياس مدى البحر الإقليمي لعرف كل دولة.

وقد وجدت أفكار جروسيوس رواجاً كبيراً في القرن الثامن عشر، حتى قام الفقيه الهولندي بنكرشوك بالتأكيد على أن حد سيطرة الدولة على المسطحات البحرية المجاورة لشواطئها يتعين أن يجري تحديده بالمدى الذي تصل إليه قذيفة المدفع المنصوب على الشاطئ، مقررّاً أن سلطة الدولة تتوقف عند المدى الذي تعمل إليه قوتها.

وقد قام الفقيه الإيطالي جاليلاني بتجسيد معيار قذيفة المدفع تجسيدا حسابياً، حيث حدد هذا المدى بمسافة ثلاثة أميال بحرية تقاس من الشاطئ، وبذلك كان أول من وضع وابرز قاعدة الأميال البحرية الثلاثة كحد للبحر الإقليمي.^٢

^١ القانون الدولي الجديد للبحار - د. صلاح الدين عامر - دار النهضة العربية وكذلك القانون الدولي العام في وقت السلم للدكتور حامد سلطان - الطبعة الثانية ١٩٥٦ ص ٥٨٨ وما بعدها.

^٢ انظر في ذلك الدكتور صلاح الدين عامر المرجع المشار إليه ص ٧٥

ويبدو واضحاً مما سبق عرضه أن الوضع في الفقه وفيما تواتر عليه العمل بين الدول في القرن الثامن عشر كان يستند إلى معيارين : معيار "بنكرشوك" ومعيار "جاليانى" ويجب أن نلاحظ أن معيار "بنكرشوك" كان محدداً بأقصى المسافة التي قد تصل إليها قذيفة المدفع المنصوب على الشاطئ، وذلك مهما تكن قوة هذه القذيفة، ومهما تكن المسافة التي قد تصل إليها. في حين أن معيار "جاليانى" كان معياراً حسابياً قائماً على التحديد والثبات، وهو ثلاثة أميال بحرية. وعلى الرغم من الفارق بين المعيارين إلا أنهما كانا قائمين على أساس واحد، وهو أساس حيازة الدولة الشاطئية لمساحة من البحر عن طريق فرض أرادتها وسلطانها عليها بالقوة المادية المسلحة.^٣

وفي القرن التاسع عشر ظهر واضحاً ذلك الفارق بين معيار "بنكرشوك" ومعيار "جاليانى" وذلك نتيجة للتقدم العلمي والفني مما جعل المدى الذي تصل إليه قذيفة المدفع يتجاوز مسافة الأميال الثلاثة. وظهر أن معيار "بنكرشوك" كان اصلاً انطباقاً مع واقع الحال لما ينطوي عليه من مرونة تجعله يساير التقدم في قوة السلاح. فالمعيار عنده هو المدى الذي تصل إليه قذيفة المدفع من غير تحديد حسابي جامد. فان ازداد مدى القذيفة ازدادت مساحة البحر الإقليمي بالمدى ذاته. لذلك عدلت بعض الدول عن معيار "جاليانى" وأصدرت تشريعات داخلية تحدد مساحة البحر الإقليمي بأكثر من ثلاثة أميال بحرية. أما الدول الأخرى التي احتفظت بمعيار "جاليانى" فقد أجمعت على اعتبار مسافة الثلاثة أميال "حداً أدنى لقياس البحر الإقليمي" وكان من آثار الفارق العملي بين معياري "بنكرشوك" و"جاليانى" أن إنفسح المجال أمام مبدأ وجود "المنطقة المتاخمة". ووجود هذه المنطقة أتاح للدول وضع نظم بهدف ممارسة بعض الاختصاصات وتطبيق بعض

^٣ انظر في ذلك الدكتور حامد سلطان المرجع المشار إليه ص ٥٩٥

الإجراءات الخاصة بالهجرة والضرائب والصحة على وجه الخصوص. واستمر الخلاف على تحديد امتداد البحر الإقليمي، ولم يتمكن مؤتمر الأمم المتحدة الأول الذي نتج عنه اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ من الوصول إلى اتفاق بشأن عرض البحر الإقليمي كما أن المؤتمر الثاني للأمم المتحدة الذي انعقد عام ١٩٦١ فشل في الوصول إلى اتفاق.

واستمر الحال على هذا المنوال حتى حسمت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢ هذا الخلاف وقضت على أن عرض البحر الإقليمي للدولة الساحلية اثنا عشر ميلاً بحرياً.

ويمكن القول أن التغيرات التي حدثت في إطار قانون البحار ليست إلا انعكاساً للتغيرات الخاصة باهتمامات الدول ومصالحها. سواء كانت ذات طبيعة سياسية أو اقتصادية أو عسكرية أو نتيجة تطور الاستراتيجيات والتقدم العلمي والتكنولوجي. وقد انعكست آثار هذه التغيرات على حقوق وواجبات الدول نفسها، فالتغير لم يكن في اتجاه واحد (منح الحقوق) وإنما في اتجاهين (منح الحقوق وفرض الالتزامات). وسنرى خلال هذا البحث أن القانون الدولي يفرض على الدولة الساحلية بعض الالتزامات ويمنحها بعض الحقوق. وسوف نقسم هذا البحث إلى الأقسام التالية :

أولاً : الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي.

ثانياً: حدود البحر الإقليمي.

ثالثاً: تعيين حدود البحر الإقليمي بين دولتين ذاتي سواحل متقابلة أو متلاصقة.

رابعاً: حقوق الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي.

خامساً: المرور البريء.

سادساً: واجبات الدولة الساحلية.

أولاً : الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي :

بعد أن استعرضنا فيما تقدم الخلفية التاريخية لنشوء فكرة البحر الإقليمي والتطور الذي واكبها حتى استقرت في نطاق القانوني الدولي. غير أن النقاش ثار حول الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي وهل يعتبر جزءاً من البحر العالي أو جزءاً من إقليم الدولة الساحلية وإن الأخذ بإحدى هاتين النظريتين يترتب عليه آثار هامة. إذ أن الأخذ بالنظرية الأولى تكون الأفضلية في حالة الشك لمبدأ حرية البحار العالية أما الأخذ بأن البحر الإقليمي جزء من إقليم الدولة الساحلية فإنه، في حالة الشك، تكون الأفضلية دائماً لحق الدولة.

ولهذا فإن الفقه انقسم في هذا الموضوع إلى قسمين :

الأول : يعتبر البحر الإقليمي جزءاً من البحر العالي.

الثاني : يعتبر البحر الإقليمي جزءاً من إقليم الدولة.

(١) الرأي القائل بأن البحر الإقليمي جزء من أعالي البحار :

رأى بعض الفقهاء أن البحر الإقليمي جزء من أعالي البحار ومن أبرز هؤلاء الفقهاء الأستاذ لابراديل Dela Pradelle والأستاذ فوشي^٤ Fauchille فقد رأى لابراديل أن الدول لا يمكن اعتبارها " مالكة " للبحر الإقليمي " ولا يمكن اعتبارها صاحبة السيادة عليه، ذلك لأن صاحبة السيادة على البحر الإقليمي هي أسرة الدول، أما الدول الشاطئية فكل مالها على البحر الإقليمي هو بعض حقوق الارتفاق التي تكفل مصالحها باعتبارها دولة شاطئية.

أما فوشي فقد انتقد نظرية لابراديل حيث أوضح أن البحر ليس ملكية مشتركة لأسرة الدول، بل أن جميع أعضاء أسرة الدول لها الحق في استعماله. كما أن

^٤ القانون الدولي العام د. إبراهيم توفيق الرباعي ص ١٧٢ وبما بعدها وكذلك الدكتور صلاح الدين عامر في المرجع السابق الإشارة إليه ص ٨٠ والدكتور حامد سلطان في المرجع السابق الإشارة إليه ص ٥٨٠ .

نظرية الارتفاق الدولي نظرية قد نبذها الثقافات من علماء القانون الدولي. وبعد هذا النقد رأي فوشي أن البحر الإقليمي هو في الأصل جزء من البحر العالي تمارس عليه الدول الشاطئية بعض الحقوق والاختصاصات المتفرعة عن الحق الأساسي لكل دولة في المحافظة على بقائها وعلى حياتها. والبحر العالي ليس ملكاً لأحد، ويجوز لكل دولة أن تنتفع به وان تستعمله، وذلك بشرط ألا تهدد بقاء أية دولة أخرى.

وقد تعرضت النظرية التي تعتبر البحر الإقليمي جزءاً من البحار العالية إلى كثير من النقد وان هذه النظرية يعيها إنها تغفل أن الملكية تتضمن ضرورة وضع اليد "الحيازة" على الشيء المملوك. وهذا النقد أدى في نهاية الأمر إغفال هذه النظرية تماماً في الأحكام الوضعية في القانون الدولي.

(٢) الرأي القائل بأن البحر الإقليمي جزء من إقليم الدولة الساحلية :

أما المبدأ أو النظرية التي تقرر أن البحر الإقليمي هو جزء من إقليم الدولة الساحلية فهو المبدأ الذي اجمع عليه الفقه والقضاء في أحكام القانون الدولي الحديث.

والبحر الإقليمي وفقاً لهذا الرأي هو قسم من إقليم الدولة البري تغمره المياه، وهو لا يختلف من حيث جوهره القانوني عن أي جزء آخر من أجزاء إقليم الدولة. غير أن مظاهر سلطان الدولة عليه تصطبغ بصبغه خاصة، وذلك لسببين : أولهما هو الطبيعة، وثانيهما هو السبب الجغرافي والسياسي، معاً. فالطبيعة جعلت وسائل استعمال هذا القسم من إقليم الدولة والانتفاع به مقصورين على وسائل مادية مختلفة تتنوع بتطور العلم وتقدمه ونموه مع مرور الزمن، والعامل الجغرافي والسياسي يطبع البحر الإقليمي بطابع خاص، فهو حدود الدولة الساحلية وتخومها. ولذلك لا يمكن تصور البحر الإقليمي مستقلاً عن إقليم الدولة، ولا يمكن أن يوجد بحر إقليمي بغير وجود الإقليم، كما أنه لا يتصور وجود بحر إقليمي بغير وجود

الإقليم البري ويترتب على ذلك أيضا أن تكون الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي هي بعينها التي تصدق على إقليمها البري.

ويترتب على القول بأن البحر الإقليمي للدولة الساحلية جزء من إقليمها البري بأن نطاق سيادة الدولة على بحرها الإقليمي يشمل السيادة على قاع هذا البحر إلى ما لانهاية في العمق، يشمل أيضا السيادة على طبقات الهواء والجو التي تعلو سطحه في ذات الحدود التي تحكم سيادة الدولة على الهواء والفضاء الذي يعلو إقليمها البري. وقد اخذ المؤتمر الأول لقانون البحار عام ١٩٥٨ في اتفاقية البحر الإقليمي بنظرية السيادة، حيث نصت المادة الأولى على أن "سيادة الدولة تمتد إلى ما بعد إقليمها الأرضي بمياهها الداخلية إلى نطاق بحري متاخم لسواحلها يعرف بالبحر الإقليمي". كما تنص المادة الثانية من الاتفاقية الدولية لقانون البحار لعام ١٩٨٢ :

١. تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية أو مياهها الارخبيلية إذا كانت دولة ارخبيلية، إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي.

٢. تمتد هذه السيادة إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي وكذلك إلى قاعه وباطن أرضه.

٣. تمارس السيادة على البحر الإقليمي رهنا بمراعاة أحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي.

ثانياً : حدود البحر الإقليمي :

استقرت أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ كما هو واضح من نص المادة الثانية السابق الإشارة إليها بأن البحر الإقليمي جزء من إقليم الدولة اليابس ولكن المياه تغمره وينبني على ذلك أن لكل دولة الحق في أن تمارس على بحرها الإقليمي وعلى قاع هذا البحر جميع الحقوق الواردة في الاتفاقية.

ويترتب على ما تقدم أنه من الأمور الواجبة أن يحدد مدى المسافة البحرية التي يمتد إليها هذا البحر وكيفية قياسها. وسبق أن بينا المعيار الذي وضعه "بنكرشوك" للمدى الذي تمتد إليه سيادة الدولة الساحلية على البحر، والمعيار الحسابي الذي وضعه "جالاني".

ولعل امتداد البحر الإقليمي للدولة الساحلية كان من أكثر المسائل الخلافية بين الدول. إذ كانت الدول مختلفة فيما يتعلق بحق كل دولة ساحلية في تحديد مدى بحرها الإقليمي. فبعض الدول ترى أن يكون هذا المدى ثلاثة أميال بحرية، ويؤى البعض الآخر أن يكون أربعة أميال، ويقرر فريق ثالث أنه ستة أميال، ويقرر فريق رابع أنه اثنا عشر ميلاً بحرياً أو أكثر من ذلك.

ومنذ أن عرفت فكرة البحر الإقليمي في القرن الثامن عشر لم يستقر العمل الدولي على معيار موحد لتحديد عرض البحر الإقليمي بسبب ارتباط تحديد مدى البحر الإقليمي بمصالح الدول الساحلية التي تتمثل في تحديد مناطق الصيد واستغلال الثروات البحرية بالإضافة إلى الاعتبارات الاستراتيجية.

ويشير إحصاء حديث إلى أنه من بين ١١٦ دولة، فإن ٩٩ دولة تحدد بحارها الإقليمية بمسافات تتراوح ما بين ثلاثة واثني عشرة ميلاً بحرياً، وإن خمس دول من بينها تحدد بحارها الإقليمية بمسافات تتجاوز اثنتي عشر حتى ثمانين ميلاً بحرياً، في حين أن ١٢ دولة تحدد بحارها الإقليمية بمسافات تتراوح بين ٨٠ و ٢٠٠ ميل بحري^٥.

ولقد كانت هذه المسألة بوجه خاص موضعاً للخلاف بين الدول، وخاصة خلال المؤتمرات الدولية التي استهدفت تقنين القواعد العرفية لقانون البحار وتطويرها. فقد فشلت الدول في مؤتمر لاهاي عام ١٩٣٠ في الاتفاق على تحديد امتداد البحر

^٥ القانون الدولي الجديد للبحار - د. صلاح الدين عامر ص ١٠٩

الإقليمي، وفي مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار الذي عقد في جنيف عام ١٩٥٨، تجدد الخلاف حول هذا الموضوع ولم يتمكن المؤتمر من التوصل إلى اتفاق بشأنه. وهو ما حدا بالمؤتمر إلى تناول هذه المسألة على نحو ضمني في نص الفقرة الثانية من المادة ٢٤ من اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، والتي جاء بها أنه "لا يجوز أن تتجاوز المنطقة المتاخمة مسافة اثني عشر ميلاً تبدأ من خط الأساس الذي يعتبر نقطة بداية قياس عرض البحر الإقليمي". وهو ما كان يعني أن الدولة التي تقوم بتحديد بحرها الإقليمي بمسافة اثني عشر ميلاً بحرياً، لا يكون لها أن تمارس حقوقاً في أي منطقة بعد ذلك بادعاء أنها منطقة متاخمة. وعند بحث هذه المسألة في المؤتمر الثاني للأمم المتحدة لقانون البحار علم ١٩٦٠ ظهر تياران :

أحدهما يطالب بتحديد البحر الإقليمي بستة أميال، والثاني يطالب بأن يكون هذا المدى اثني عشر ميلاً بحرياً. ونتيجة لهذا الخلاف ظل امتداد البحر الإقليمي أمراً غير متفق عليه وجرت الدول على أن تقوم كل دولة ساحلية بإصدار التشريعات التي تحدد بها، بطريقة انفرادية بحرها الإقليمي. بيد أن هذا لا يعني أن تحدد كل دولة ساحلية بحرها الإقليمي على النحو الذي يروق لها، متجردة من أية التزامات دولية في هذا الصدد، على النحو الذي قاد العديد من الدول إلى تحديد بحارها الإقليمية بمسافات تصل إلى مائتي ميل بحري، ولكن الدول تنقيد بهذا التحديد بقواعد القانون الدولي. وهو الأمر الذي أكدته محكمة العدل الدولية، في حكمها في قضية المصايد الإنجليزية النرويجية عام ١٩٥١، حيث قررت أن عملية تحديد المياه الإقليمية للدولة، هي من المسائل ذات الطابع الدولي، والتي لا يمكن أن تترك للإرادة المنفردة لكل دولة. وإذا كان من المسلم به أن عملية التحديد تعتمد دائماً على إرادة الدولة في قيامها بإعلان ذلك التحديد فإن هذا التحديد لا يكون سارياً في مواجهة باقي الدول إلا حينما يكون متفقاً مع قواعد القانون الدولي.

واستمر الوضع على هذا الحال حتى انعقاد مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار الذي ناقش فيه مسألة تحديد عرض البحر الإقليمي. وحاولت بعض دول أمريكا اللاتينية المطالبة بتحديد البحر الإقليمي بمسافة مائتي ميل بحري. بيد أن غالبية الدول المشتركة في المؤتمر قد اتجهت إلى قبول تحديد البحر الإقليمي بمسافة لا يجوز أن تتجاوز اثني عشر ميلاً بحرياً وهو الأمر الذي قرره المادة الثالثة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢ التي تنص " لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز ١٢ ميلاً مقيسة من خطوط الأساس المقررة وفقاً لهذه الاتفاقية ". وبالتالي قدمت الاتفاقية حلاً لجدل قائم منذ زمن طويل وكان الاتفاق على حد أقصى قدره ١٢ ميلاً بحرياً عنصراً أساسياً في الصيغة الشاملة حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري

قياس البحر الإقليمي :

ينحصر البحر الإقليمي بين حدين : حد البداية ويسمى خط الأساس وحد النهاية ويسمى الحد الخارجي للبحر الإقليمي. ونصت المادة الرابعة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على أن الحد الخارجي للبحر الإقليمي هو الخط الذي يكون بعد كل نقطة عليه عن اقرب نقطة على خط الأساس مساوياً لعرض البحر الإقليمي.

أما عن كيفية تعيين خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي كما ورد في المادة الثالثة من الاتفاقية فقد تعددت الآراء في الفقه وفي العمل فيما يتعلق بالوسائل التي يحسن أن تتبع في تعيين خط الأساس الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي الذي يعد فاصلاً بين المياه الداخلية للدولة الساحلية وبين بداية بحرها الإقليمي كما يستخدم هذا الخط في تحديد عرض المناطق الأخرى الخاضعة للولاية الوطنية مثل المنطقة الاقتصادية الخالصة والمنطقة المتاخمة والجرف القاري.

ومهما يكن تعدد الآراء في الفقه والعمل في خصوص اختيار الطريقة التي يقاس بها البحر الإقليمي، فقد حسمت اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي لسنة ١٩٥٨ هذا الخلاف ووضعت في شأنه المعايير المفصلة التي وردت في أحكام المواد من ٣ إلى ١٣.

وقد أخذت اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ بشأن البحر الإقليمي في مادتها الثالثة المبدأ العام في شأن الخط الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي، حيث قررت أن خط الأساس العادي الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي هو آخر نقطة على الشاطئ تنحسر عنها المياه وقت الجزر، وذلك كما هو مبين على الخرائط ذات المقياس الكبير التي تعترف بها رسمياً الدولة الساحلية. وقد أخذت اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢ في مادتها الخامسة^٦ نفس الأحكام الواردة في اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨. وبمفهوم الأحكام الواردة في المادة الثالثة من اتفاقية جنيف والمادة الخامسة من اتفاقية الأمم المتحدة يبدأ قياس البحر الإقليمي من آخر نقطة تنحسر عنها المياه وقت الجزر، وإن البحر الإقليمي يبدأ من هذه النقطة التي توازي شاطئ الدولة، والتي توازيه في مختلف تعاريفه الطبيعية، وتتبعه في أمكنة بروزه وتجاويفه، وقد أطلق على هذا الخط الإقليمي العادي *base line* الذي يجب أن يكون مبيناً على الخرائط الجغرافية البحرية ذات المقياس الكبير، والتي تعترف بها الدولة الساحلية رسمياً.

وقد أخذت اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ في المادة الرابعة وكذلك اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢ في المادة السابعة طريقة أخرى لقياس البحر الإقليمي (خطوط الأساس

^٦ تنص المادة الخامسة من الاتفاقية على أنه "باستثناء الحالات التي تنص فيها هذه الاتفاقية على غير ذلك، خط الأساس العادي لقياس عرض البحر الإقليمي هو حد أدنى الجزر على امتداد الساحل كما هو مبين على الخرائط ذات المقياس الكبير المعترف بها رسمياً من قبل الدولة الساحلية".

المستقيمة (straight baseline) وتستخدم هذه الطريقة في حالة وجود تعاريج وتجاويف عميقة، أوحيت توجد سلسلة من الجزر على امتداد الساحل وعلى مسافة قريبة منه مباشرة. وهذه الطريقة هي رسم خطوط مستقيمة ما بين الرؤوس البارزة من الشاطئ، وهذه الخطوط المستقيمة هي التي تعد الخط الأساسي الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي. وقد أخذت هذه الأحكام الواردة في الاتفاقيتين المشار إليهما من حكم محكمة العدل الدولية في قضية المصايد في شمال الأطلسي بين النرويج والمملكة المتحدة عام ١٩٥١^٧ وقد وضعت اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ وتابعتها في ذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، أحكاماً خاصة لبيان كيفية قياس البحر الإقليمي في بعض الحالات الخاصة كالخلجان والموانئ والمراسي والمرتفعات التي تنحسر عنها المياه وقت الجزر^٨. كما أجازت اتفاقية الأمم المتحدة في المادة ١٤ منها على أنه يجوز للدولة الساحلية أن تحدد خطوط الأساس تبعاً بأيّة طريقة من الطرق المنصوص عليها في المواد السابقة بما يناسب اختلاف الظروف. كما ألزمت المادة ١٦ من الاتفاقية الدولة الساحلية بإعداد الخرائط التي تبين خطوط الأساس لقياس عرض البحر الإقليمي وإن تقوم بالإعلان عن هذه الخرائط أو قوائم الإحداثيات الجغرافية وتودع نسخة من كل خريطة أو قائمة منها لدى الأمين العام للأمم المتحدة^٩.

^٧ القانون الدولي العام وقت السلم د. حامد سلطان الطبعة الثانية عام ١٩٦٥ ص ٦٢٩ وكذلك

القانون الدولي للبحار للدكتور صلاح الدين عامر الطبعة الثانية ٢٠٠٠ ص ١٣٦

^٨ راجع القانون الدولي الجديد للبحار ص ١٤٥- المستشار إبراهيم الدغمة- دار النهضة العربية سنة ١٩٩٨

^٩ راجع المواد من ٧-١٣ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

ثالثاً : تعيين الحدود البحرية بين دولتين ذاتي سواحل متقابلة أو متلاصقة :

الأصل في تحديد حدود البحر الإقليمي بين الدول المتقابلة أو المتلاصقة هو الاتفاق بين هذه الدول على طريقة تعيين حدود بحرهما الإقليمي ويكون الاتفاق في هذه الحالة في صورة معاهدات أو اتفاقيات ثنائية أو شبه إقليمية.

أما في حالة عدم وجود اتفاق بين هذه الدول فالقاعدة العامة التي يجب اتباعها كما نصت عليها المادة ١٥ من اتفاقية الأمم المتحدة أنه لا يحق لأي دولة أن تمتد بحرهما الإقليمي إلى أبعد من خط الوسط الذي تكون كل نقطة عليه متساوية في بعدها عن أقرب نقطة على خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي لكل من الدولتين. غير أن هذا الحكم لا ينطبق حين يكون من الضروري بسبب سند تاريخي أو ظروف خاصة أخرى تعيين حدود البحر الإقليمي لكل من الدولتين بطريقة تخالف هذا الحكم.

وقد استقر الفقه في القانون الدولي على أن السند التاريخي في المياه البحرية المتاخمة يمكن أن يتحقق بتوافر الشروط الآتية :

١. أن تباشر الدولة سيادتها على قطاع معين من المياه البحرية لا يجوز لها أن تحوزه وفقاً لقواعد القانون الدولي.
٢. أن تكون هذه السيادة واقعية ومعلنة فلا تباشرها الدولة خفية، بل تفصح عنها بأعمال مادية تعد في واقع الأمر تعبيراً عن هذه السيادة وتتطوي على ممارسة للحقوق المنفرعة عنها مثل بناء منشآت أو مرافق عامة أو مراكز لإصدار رخص للصيادين أو غيره مما يعتبر تعبيراً عن ممارسة الدولة لسلطتها على هذه المياه.
٣. أن تباشر الدولة الساحلية هذه السيادة عبر فترة من الزمن لها وزنها واعتبارها.

٤. ألا تعترض الدول الأجنبية على مباشرة الدولة الساحلية لهذه السيادة خلال الفترة التي يتكون خلالها السند التاريخي، وانقضاء الاعتراض يحقق ما يسمى التسامح العام^{١٠} ويتوافر هذه الشروط فإن السيادة التي تكسبها الدولة الساحلية في المنطقة البحرية بناء على السند التاريخي، أما أن تلحق هذه المنطقة بالمياه الداخلية أو ببحرها الإقليمي ويتحدد النظام القانوني لهذه المنطقة البحرية تبعاً لموقعها.

أما في حالة وجود جزر في المياه الإقليمية للدولتين فإن الأمر يختلف باختلاف موقع الجزر ومدى تقابلها، ذلك أن كل جزيرة لابد أن يكون لها بحرها الإقليمي ما دامت لا تعتبر جزءاً من الساحل^{١١}.

وعليه فإن قاعدة خط الوسط لتحديد حدود البحر الإقليمي بين الدول المتقابلة أو المتلاصقة لا تنطبق حين يكون من الضروري بسبب سند تاريخي أو ظروف خاصة أخرى تعيين حدود البحر الإقليمي لكل من الدولتين بطريقة تخالف هذه القاعدة.

المياه الداخلية :

تتكون المياه الداخلية للدولة الساحلية من مجموع المياه المحصورة بين خط الأساس الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي وفقاً للقواعد المتقدمة، والساحل. ولا تعتبر هذه المياه جزءاً من البحر الإقليمي وبالتالي يكون للدولة الساحلية السيادة الكاملة على مياهها الداخلية، تلك السيادة التي لا تختلف في شئ عن سيادة الدولة على إقليمها البري. وتنفرد كل دولة بتنظيم أحكام ولايتها ورقابتها الإدارية والتشريعية

^{١٠} القانون الدولي الجديد للبحار ص ١٦٢ المستشار إبراهيم الدغمة دار النهضة العربية عام ١٩٩٨ .

^{١١} النظام القانوني للجزء في القانون الدولي للبحار - د. محمد عبد الرحمن الدسوقي - دار النهضة العربية عام ٢٠٠١

والقضائية على مياهها الداخلية ولا يجوز للسفن الأجنبية ممارسة حق المرور البريء، كما لا يجوز لهذه السفن ممارسة الملاحة إلا بإذن من الدولة الساحلية. وقد أخذت اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢ بهذا ولكنها أوردت عليه استثناء ين، يتعلق أولهما بالأوضاع الخاصة بالمياه الارخبيلية، وثانيهما يتعلق بنظام خطوط الأساس المستقيمة، فكلما أدى تطبيقها إلى حصر مسطحات مائية خلفها، وجعلها مياه داخلية، ولم تكن تعتبر كذلك من قبل، فإن تلك المياه رغم اعتبارها داخلية إلا أنها تظل محملة بحق المرور البريء.

وقد نصت المادة الثامنة من اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢ على :

١- باستثناء ما هو منصوص عليه في الجزء الرابع^{١٢}، تشكل المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي جزءاً من المياه الداخلية للدولة.

٢- حيث يؤدي تقرير خط الأساس المستقيم وفقاً للطريقة المبينة في المادة (٧) إلى حصر مساحات مائية وجعلها مياهاً داخلية بعد أن لم تكن تعتبر كذلك من قبل، ينطبق على تلك المياه حق المرور البريء كما هو منصوص عليه في هذه الاتفاقية^{١٣}.

رابعاً : حقوق الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي :

استقر الفقه والقضاء وأحكام القانون الدولي بسيادة الدولة على بحرها الإقليمي وإن هذه السيادة تشمل السيادة على قاع هذا البحر إلى ما لا نهاية من العمق كما يشمل على طبقات الهواء والجو التي تعلو سطحه في ذات الحدود التي تحكم سيادة الدولة على الهواء والفضاء الذي يعلو إقليمها البريء. وقد أخذت اتفاقية الأمم المتحدة

^{١٢} الجزء الرابع من الاتفاقية خاص بالدول الارخبيلية من المادة ٤٦ إلى ٥٥

^{١٣} راجع القانون الدولي العام ص ١٦٠ للدكتور إبراهيم توفيق الراي طبعة أولى ٢٠٠٠

لقانون البحار لعام ١٩٨٢ بهذا المبدأ إذ نصت في المادة ٢/٢ على أنه " تمتد هذه السيادة إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي وكذلك إلى قاعه وباطن أرضه". وبموجب هذا الحق تتمتع الدولة الساحلية بسلطات كاملة على بحرها الإقليمي لا يحد منها سوى قيد هام رتبته العرف المتواتر بين الدول وهو حق المرور البريء. أي أن سيادتها غير مشروطة سوى بترك السفن الأجنبية تمر في مياهها الإقليمية ما دام عبورها يتسم بالبراءة ولا ينطوي على إهانة للدولة الساحلية أو على إضرار بمصالحها.

وتظهر سيادة الدولة على بحرها الإقليمي في عدة وجوه نذكر فيما يلي أهمها :

١. للدولة حق تقرير احتكار الصيد بمختلف أنواعه أو قصره على رعاياها فقط.
٢. إجراءات الأمن والدفاع، إذ للدولة الحق في اتخاذ الوسائل الكفيلة بتحقيق سلامتها العسكرية ضد مخاطر الاعتداء والقيام بحققها في الدفاع عن استقلالها من كل اعتداء.
٣. قوانين الجمارك والضرائب : من المسلم به أن الدولة تستطيع أن تتباشر سلطاتها الجمركية وتحصل الضرائب والرسوم في بحرها الإقليمي باعتبار هذا البحر جزءاً لا يتجزأ من الإقليم.
٤. الرقابة الصحية : يمكن للدولة أن تنظم إشرافها الصحي على مياهها الإقليمية وأن تضع قواعد الحجر الصحي والزيارات الطبية للسفن التي تمر بهذه المياه وأن تتخذ إجراءات الوقاية اللازمة.
٥. المراسم البحرية : من المسلم به عموماً أن للدولة أن تضع القواعد الخاصة باحترام علمها وسفنها الحربية وأن على السفن أن تراعي هذه القواعد في المياه الإقليمية لهذه الدول.

٦. سلطان الدولة القضائي المدني والجنائي : كما ذكرنا سابقاً أن المياه الإقليمية تخضع لسيادة الدولة الساحلية ومن المفروض تبعاً لذلك أن السفن الخاصة التي تمر بهذه المياه تخضع للسيادة المحلية بمعنى أن للدولة أن تباشر أعمال الضبط والتفتيش والقبض والتحقيق على ظهور السفن الأجنبية التي توجد في بحارها الإقليمية، أو التي تمر بها ولها أن تخضع هذه السفن لمحاكمها المدنية والجنائية. إلا أن الخضوع المطلق للسيادة المحلية يؤخذ عليه أنه كثيراً ما لا يكون للدولة الشاطئية أية مصلحة في التدخل بالنسبة لما يقع على ظهر السفينة، كما أن إخضاع السفينة للاختصاص المحلي دون قيد أو شرط يعوق الملاحة الدولية دون تحقيق أي صالح للدولة الشاطئية، كما أن السفن الأجنبية تعتبر، إلى حد ما امتداداً لأقاليم الدول التي تتبعها أو أجزاء من هذه الأقاليم تسبح في البحار. لهذا كله فقد أعفيت السفينة الخاصة من الخضوع للاختصاص المحلي في بعض الشؤون. فهي لا تخضع لاختصاص الدولة الشاطئية في شؤونها المدنية سواء فيما يتعلق بالتصرفات التي تصدر من ركبها أم التي تصدر لحساب السفينة نفسها. إنما يجوز للسلطات المحلية أن تتخذ إجراءات تحفظية قبلها بالنسبة للتصرفات التي تتعلق مباشرة بمرورها في البحر الإقليمي. وتطبق هذه القواعد على السفن الراسية في بحرها الإقليمي لأن هذا الرسو أياً كانت أسبابه هو جزء من المرور أما إذا كان رسوها ليس جزءاً من المرور فإنها تعامل معاملة السفن الموجودة في المياه الداخلية لأنها في هذه الحالة لا تمارس حق المرور البريء. وللدولة الساحلية وفقاً لقوانينها أن توقع إجراءات التنفيذ لغرض أي دعوى مدنية ضد أية سفينة أجنبية راسية في بحرها الإقليمي أو مارة خلال بحرها الإقليمي أو أن تحتجزها بعد مغادرة المياه الداخلية (المادة ٣٨ من الاتفاقية).

أما بخصوص المسائل الجنائية فلا تختص الدولة الساحلية بنظرها إلا في الحالات التالية :

- أ. إذا امتدت نتائج الجريمة إلى الدولة الساحلية.
 - ب. أو إذا كانت الجريمة من نوع يخل بسلم البلد أو بحسن النظام في البحر الإقليمي.
 - ج. أو إذا طلب ربان السفينة أو ممثل دبلوماسي أو موظف قنصلي لدولة العلم مساعدة السلطات المحلية.
 - د. أو إذا كانت هذه التدابير لازمة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل.
- والأحكام السابقة لا تمنع الدولة الساحلية من اتخاذ أية خطوات تأذن بها قوانينها لإجراء توقيف أو تحقيق على ظهر سفينة أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي بعد مغادرة مياهها الداخلية. (المادة ٢٧ من الاتفاقية).
- وتجدر الإشارة أن الأحكام السابقة تطبق على السفن الخاصة فقط أما السفن العامة ومن بينها السفن الحربية فهي لا تخضع للقضاء المحلي للدول الساحلية، والحكم في تقرير هذا الإعفاء هو أن السفينة الحربية تقوم بمرفق عام بالغ الأهمية ألا وهو المساهمة في حماية استقلال البلد الذي تحمل علمه، ولذا اقتضى حسن الاتفاق بين الدول والاحترام المتبادل لاستقلالها إعفاء السفن الحربية من القضاء الوطني حتى لا يكون هذا الخضوع عائقاً يحول دون قيامها بمهمتها في توكيد استقلال بلدها.
- ولكن ليس معنى ذلك أنه يحق للسفن الحربية الأجنبية خرق قوانين الدولة الساحلية أثناء مرورها في بحرها الإقليمي، إذ أنه في مثل هذه الحالة للدولة الساحلية أن تطلب إليها مغادرة البحر الإقليمي على الفور. (المادة ٣٠ من الاتفاقية).

خامسا : المرور البريء في البحر الإقليمي : INNOCENT PASSAGE

أعادت اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢ تأكيد حق المرور البريء على النحو المنصوص عليه في اتفاقية عام ١٩٥٨ بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة. ومع ذلك فقد زادت من توضيح هذا الحق. وهذه التوضيحات تحمي مواقف كل من الدول الساحلية ودول العالم في ممارسة حق المرور البريء.

وقد نظرت محكمة العدل الدولية في الوضع القانوني لأحد الأحكام الرئيسية في الاتفاقية المتصلة بالمرور البريء، وذلك في القضية المتعلقة بالأنشطة العسكرية وشبه العسكرية في نيكاراغوا وضدها عام ١٩٨٦. وقد قررت المحكمة أن الفقرة ١ (ب) من المادة (١٨) لا تفعل أكثر من تدوين القانون الدولي العرفي كجزء من حرية الاتصالات.

وكل. يمكن القول بأن أحكام الفرع ٣ من الجزء الثاني المتصل بالمرور البريء في البحر الإقليمي كان لها أثر على ممارسة الدول أكبر من أثر أحكام اتفاقية عام ١٩٥٨ التي استندت إليها المواد إلى حد بعيد. وتشمل الأحكام الجديدة في الفرع (٣) من المادة (١٩) التي تحدد قائمة تفصيلية بالأنشطة التي تجعل المرور غير برئ. وتشمل التشريعات في كثير من البلدان حاليا قائمة بهذه الأنشطة. وبصفة عامة، التزمت الدول بالقائمة بدقة، ولكن توجد حالات حدثت فيها انحرافات بسيطة عن نص المادة (١٩).

ويمكن أيضا ملاحظة تأثير الفرع (٣) من البيان المشترك الذي وقعته في ٢٣ أيلول / سبتمبر ١٩٨٩ الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتي السابق بشأن حق المرور البريء. وقد أكد هذا البيان أن "القواعد ذات الصلة من القانون الدولي المنظمة للمرور البريء للسفن في البحر الإقليمي واردة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٣...، ولا سيما في الفرع (٣) من الجزء الثاني". وقد استخدمت الولايات المتحدة والدول الأعضاء في الجماعة الأوروبية أيضا الاتفاقية

في صياغة تحفظات في عام ١٩٨٥ على اللوائح التي أعلنتها الجمهورية العربية الليبية بقصر المرور البريء للسفن التجارية عبر بحرها الإقليمي على ساعات ضوء النهار فقط، شريطة إعطاء إخطار سابق للسلطات الليبية قبل المرور المقترح بفترة ١٢ ساعة على الأقل.

والمرور البريء هو عبور البحر الإقليمي لغرض :

١. اجتياز هذا البحر دون دخول المياه الداخلية أو التوقف في مرسى أو في مرفق مينائي خارج المياه الداخلية،

٢. أو التوجه إلى المياه الداخلية أو منها أو التوقف في أحد هذه المراسي أو المرافق المينائية أو مغادرته،

٣. يكون المرور متواصلاً وسريعاً، ومع هذا فإن المرور يشتمل على التوقف والرسو ولكن فقط بقدر ما يكون هذا الرسو والتوقف من مقتضيات الملاحة العادية، أو حين تستلزمها قوة قاهرة أو حالة شدة. (المادة ١٨ من الاتفاقية).

ويقصد بوصف المرور انه برئ ما دام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها. وقد حددت المادة (١٩) من الاتفاقية بعض الأنشطة التي تعتبر ضارة بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو أمنها إذا قامت بها السفينة الأجنبية أثناء مرورها البحر الإقليمي.

وعلى الدولة الساحلية أن لا تعيق المرور البريء للسفن الأجنبية عبر بحرها الإقليمي إلا وفقاً للاتفاقية ويترتب على ذلك عدم فرض شروط على السفن يكون أثرها العملي إنكار حق المرور أو التمييز قانوناً أو فعلاً ضد سفن أي دولة أو ضد السفن التي تحمل بضائع إلى أي دولة أو منها أو لحسابها كما أن على الدولة الساحلية أن تعلن الإعلان المناسب عن أي خطر على الملاحة تعلم بوجوده داخل بحرها الإقليمي. (المادة ٢٤).

ويترتب على أن المرور البريء حق للسفن الأجنبية فإنه لا يجوز للدولة الساحلية أن تفرض رسوماً على هذه السفن لمجرد عبورها البحر الإقليمي، بيد أن هذا لا يمنع الدولة إن حصلت رسوماً مقابل خدمات معينة قدمت إلى السفينة وتجبي هذه الرسوم من غير تمييز (المادة ٢٦ من الاتفاقية).

وفي مقابل حق السفن الأجنبية المرور البريء عبر البحر الإقليمي للدولة الساحلية فإن على هذه السفن احترام القوانين والأنظمة التي تضعها الدولة الساحلية بشأن المرور البريء (المادة ٢١).

كما أنه يحق للدولة الساحلية، كلما اقتضت ذلك سلامة الملاحة، أن تعرض على السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء خلال بحرها الإقليمي استخدام الممرات البحرية واتباع نظم تقسيم حركة المرور التي قد تعينها أو تقررها لتنظيم مرور السفن (المادة ٢٢).

مرور السفن النووية : Foreign nuclear-powered ships

حظيت هذه المسألة بكثير من الاهتمام خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار، حيث عبرت كثير من الدول عن التخوف من الأخطار التي يمكن أن تتجم عن مباشرة السفن التي تعمل بالطاقة النووية أو التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية، سواء لخشية وقوع حوادث لتلك السفن، أو لاعتبارات المحافظة على البيئة البحرية، وإمكانية حدوث تلويث أو مساس بالبيئة، بينما حرصت الدول الصناعية الكبرى على التأكيد على حق السفن النووية أو التي تحمل مواد نووية في مباشرة حق المرور البريء وشددت دول أخرى على وجوب الإخطار المسبق بمرور تلك السفن التي عليها أن تلتزم بالممرات الملاحية التي تحددها الدولة الساحلية لعبورها.

وقد انتهت المناقشات إلى التوصل إلى صياغة المادة (٢٣) من الاتفاقية والتي تنص "على السفن الأجنبية التي تعمل بالقوة النووية والسفن التي تحمل مواد نووية

أو غيرها من المواد ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية، أثناء ممارستها لحق المرور البريء عبر البحر الإقليمي، أن تحمل من الوثائق وأن تراعي من التدابير الوقائية الخاصة ما قرره الاتفاقات الدولية فيما يتعلق بتلك السفن".

ويستفاد من أحكام هذه المادة أنها قررت المبدأ العام وهو حق السفن النووية المرور خلال البحر الإقليمي إلا أنها ألقت التزاماً على هذه السفن بضرورة تنفيذ التزامات معينة تتطلب تدخلاً من الدولة الساحلية للتحقق من تنفيذ تلك الالتزامات المقررة وفقاً لأحكام الاتفاقيات الدولية النافذة، وهو أمر لا يمكن تنفيذه بغير أن يتصل علم الدولة الساحلية بواقعة المرور، وهو الذي لا يتصور تحققه بغير أن تطلب الإخطار المسبق بالمرور. يضاف إلى ذلك ما جاء في المادة (٢/٢٢) التي يجوز بمقتضاها للدولة الساحلية أن تفرض على هذا النوع من السفن المرور في ممرات معينة. وعليه يحق للدولة الساحلية عند نظرها في الوثائق التي تحملها السفن النووية أو التي تحمل مواد نووية أو خطرة، ألا تسمح لهذه السفن بالمرور عبر بحرها الإقليمي إذا ترتب على هذا المرور خطر على أمنها.

وفيما يتعلق بممارسات الدول بشأن السفن الحاملة لنفايات خطرة، فإن بعضها، لكي تحمي بيئتها البحرية، قد سنت لوائح تمنع السفن الحاملة لهذه النفايات من دخول بحرها الإقليمي. وتنص اتفاقية بازل لعام ١٩٨٩ بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود على أن الاتفاقية تمس، في جملة أمور، سيادة الدول على بحرها الإقليمي وممارسة سفن جميع الدول لحقوقها الملاحية" على النحو المنصوص عليه في القانون الدولي وكما يظهر في الصكوك الدولية ذات الصلة". وقد أدت هذه الصيغة التوفيقية بالبرتغال إلى إعلان أنها تشترط الإخطار عن جميع عمليات النقل عبر الحدود لهذه النفايات عبر مياهها، كما حدث بعدة دول من أمريكا اللاتينية، بما فيها أوروغواي وفنزويلا والمكسيك، إلى إعلان أن حقوقها، بوصفها دولة ساحلية، محمية بشكل ملائم بمقتضى اتفاقية بازل. ومن

الناحية الأخرى أعلنت ألمانيا وإيطاليا والمملكة المتحدة واليابان أنه لا يوجد في الاتفاقية ما يتطلب أي إخطار أو موافقة من الدول الساحلية بالنسبة للسفن التي تمارس حق المرور البريء.

كما أن المادة ٢٠ من الاتفاقية ألزمت الغواصات والمركبات الغاطسة الأخرى أن تبحر طافية ورافعة أعلامها حين تكون في البحر الإقليمي.

مرور السفن الحربية : WARESHIPS

بالرغم من أن هناك حالياً توافقاً دولياً عاماً بشأن حق المرور البريء وبشأن نطاق الأنشطة التي تجعل المرور غير بريء، فما زالت هناك بعض الاختلافات في ممارسة الدول فيما يتعلق بالسفن الحربية. وفي مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، كانت مسألة حق المرور البريء للسفن الحربية موضوع مناقشات مسهبة. ولم تدرج في الاتفاقية المقترحات التي مفادها أن السفن الحربية ينبغي أن تعطى إخطاراً مسبقاً أو أن تسعى للحصول على ترخيص مسبق قبل دخولها البحر الإقليمي ممارسة لحق المرور البريء. ومع ذلك فإن تشريعات عدد من الدول تحتوي على أحكام تتعلق بهذا الإخطار أو الترخيص^{١٤}.

وقد رددت محكمة العدل الدولية حق السفن الحربية زمن السلم في أن تمر بالمياه الساحلية مروراً بريئاً. من ذلك الحكم المشهور الذي صدر في منازعة مضيق كورفو، وفيه أخذت بالقواعد الآتية :

١. المرور البريء حق للسفن الحربية وغير الحربية على السواء في زمن السلم.

^{١٤} الدول التي تطلب مثل هذا الإخطار أو الإذن هي : جمهورية إيران الإسلامية، الباكستان، البرازيل، بلغاريا، بنغلاديش، تركيا، سري لانكا، السويد، الصومال، الصين، عمان، فنلندا، مصر، نيجيريا .

٢. الدولة ملتزمة بأن تمتنع عن كل ما من شأنه إعاقة استعمال هذا الحق أو جعل استعماله مبعث ضرر.
٣. إذا أصاب الغير ضرر بسبب استعمال حق المرور البريء كان له الحق في مساءلة الدولة الساحلية عن هذا الضرر.
- وبالرجوع إلى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار نرى أنها جاءت خالية من نص قاطع في هذا الموضوع وإن كانت النصوص ترجح المرور البريء للسفن الحربية ويستخلص هذا الفهم من :
١. عنوان الفرع (٣) الخاص بالمرور البريء الذي ورد فيه " قواعد تنطبق على جميع السفن " ولفظة جميع تعني السفن بنوعها الحربية وغير الحربية.
 ٢. أفراد قسم خاص للقواعد المنطبقة على السفن الحربية وغيرها من السفن الحكومية المستعملة لأغراض غير تجارية، كقسم فرعي (ج) من الفرع الخاص بالمرور البريء في البحر الإقليمي.
 ٣. وجود نص خاص بتعريف المقصود بالسفن الحربية (المادة ٢٩) ونص المادة (٣٠) الخاصة بعدم امتثال السفن الحربية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية. ثم (المادة ٣١) التي تتحدث عن مسئولية دولة العلم عن الضرر الذي تحدثه سفينة حربية أو سفينة حكومية مستعملة لأغراض تجارية بشأن المرور في البحر الإقليمي.
 ٤. من بين الأنشطة التي عدتها المادة (١٩) والتي تضر بأمن الدولة الساحلية فتجعل المرور غير بريء - حالتنا أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية، وأي مناورة أو تدريب بأسلحة من أي نوع. والمنطقي أن احتمال القيام بمثل هذا النشاط إنما يأتي من قبل السفن الحربية أكثر منه من قبل السفن غير الحربية.

وعليه فإنني أرى أن الأسباب السابقة تعني التسليم بحق السفن الحربية في ممارسة حق المرور البريء في البحر الإقليمي.

سادساً : واجبات الدولة الساحلية^{١٥}

ذكرنا في البند السابق حقوق الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي وتطبيقاً لفكرة العلاقات التبادلية بين الحقوق والواجبات قررت الاتفاقية بعض الواجبات التي تقع على عاتق الدولة الساحلية وهي :

١. عدم تحصيل رسوم على السفن أثناء المرور في البحر الإقليمي :
فقد نصت المادة ٢٦ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ على أنه "أ- لا يجوز أن تفرض رسوم على السفن الأجنبية لمجرد مرورها خلال البحر الإقليمي ب- لا يجوز أن تفرض رسوم على سفينة أجنبية مارة بالبحر الإقليمي إلا مقابل خدمات محددة قدمت إلى السفينة وتجبى هذه الرسوم من غير تمييز".

٢. الالتزام بعدم إعاقة المرور البريء في البحر الإقليمي.
قضت الفقرة الأولى من المادة ٢٤ من اتفاقية الأمم المتحدة على أن تلتزم الدولة الساحلية بعدم إعاقة المرور البريء للسفن الأجنبية عبر بحرها الإقليمي ألا وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية. وفي سبيل تحقيق هذا الالتزام قضت المادة ٢٤ من هذه الاتفاقية بأنه لا يجوز للدولة الساحلية فرض شروط يكون من أثرها العملي إنكار حق المرور البريء على السفن الأجنبية أو تقييده بقيود لا يقرها القانون الدولي، أو التمييز قانوناً أو فعلاً ضد سفن أي دولة أو ضد السفن التي تحمل بضائع إلى أي دولة أو منها أو لحسابها.

٣. الإعلان عن أماكن الخطر عند المرور في البحر الإقليمي :

^{١٥} راجع القانون الدولي للبحار ص ٢٢٣ د. احمد أبو الوفا محمد الطبعة الأولى ١٩٨٨

قد يحدث أن يكون هناك مناطق خطره على الملاحة والمرور في مناطق معينة من البحر الإقليمي يكون من شأنها تعريض سلامة الأشياء أو الأشخاص لخطر يصعب التخلص منه، لذلك كان من الطبيعي إلزام الدولة الساحلية بضرورة الإعلان عن هذه المناطق إذا كانت تعلم بوجودها. وقد قضت المادة ٢/٢٤ من اتفاقية الأمم المتحدة على هذا الحكم إذ نصت على " تعلن الدولة الساحلية الإعلان المناسب عن أي خطر على الملاحة تعلم بوجوده داخل بحرها الإقليمي. "

خاتمة :

تعرضنا في هذا البحث إلى الأحكام العامة للبحر الإقليمي للدولة الساحلية منذ أن بدأ فقهاء القانون الروماني في الحديث حول هذا الموضوع مروراً ببعض الاتفاقيات الدولية وأهمها اتفاقية جنيف بشأن البحر الإقليمي لعام ١٩٥٨ واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

ويمكن القول بأن النصوص الخاصة بالبحر الإقليمي في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لا تخرج كثيراً على الأحكام التي تضمنتها اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ بوجه خاص ومبادئ القانون الدولي بوجه عام. ومن أهم الأحكام التي تضمنتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ولم تتعرض لها اتفاقية جنيف ما يتعلق بتحديد عرض البحر الإقليمي وكذلك بعض الأحكام التفصيلية التي استلزمته ضرورات التقدم العلمي والفني، وإدراك الأبعاد الحقيقية للمشاكل التي يثيرها البحر الإقليمي، ولمشاكل التلوث ووجوب العمل على مكافحته. كما تضمنت اتفاقية الأمم المتحدة أحكاماً تفصيلية بحق المرور البريء ومفهومه، وضوابط ممارسته، والقوانين والأنظمة التي تقوم الدولة بوضعها بشأن المرور البريء.

كما تضمنت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ العديد من التجديدات والإضافات، فقد جرى الاهتمام بحق الدولة الساحلية في إصدار القوانين ووضع الأنظمة الخاصة بشأن المرور البريء. ومن بين الإضافات الجديدة ما ورد بالمادة

٢٢ بشأن الممرات البحرية، ونظم حركة المرور في البحر الإقليمي حيث أشارت تلك المادة إلى أن للدولة الساحلية، كلما اقتضت ذلك سلامة الملاحة، أن تفرض على السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء خلال بحرها الإقليمي استخدام الممرات البحرية واتباع نظم حركة المرور التي قد تعينها أو تقررها لتنظيم مرور السفن.

وأخيرا أمل أن أكون قد وفقت في بيان الأحكام الخاصة بالبحر الإقليمي للدولة الساحلية على ضوء الأحكام الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.
