



**Volume 7, Issue 6, June 2020, p. 136-156**

**İstanbul / Türkiye**

**Article Information**

***Article Type: Research Article***

***This article was checked by iThenticate.***

**Article History:**

***Received***

06/05/2020

***Received in revised form***

17/05/2020

***Available online***

15/06/2020

## **A GEOGRAPHIC POLITICAL ANALYSIS OF THE COUNTRY'S NAVAL DOMAINS**

**Mehdi Flaiyh Nasir AL-SAFI<sup>1</sup>**

### **Abstract**

The struggle for the control of the seas by human societies, empires, and countries has continued for a long time, because the seas are a very important means of communication for all mankind. The jurists divided between a supporter of freedom of the seas and not subjecting them to the sovereignty of states and a supporter of subjugating them, but the controversy has been resolved to divide the seas into parts of some of them subject to the sovereignty of the coastal state, namely (internal waters and territorial waters), and others open to all countries with the imposition of some restrictions, namely (adjacent waters and region The exclusive economic and high seas) and the last is an area open to all coastal and landlocked countries and no country can claim its sovereignty over it. The topic was discussed according to the analytical and descriptive approaches in the political geography of the provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea in 1982, which came to regulate all matters related to the seas and all maritime areas and for all coastal and landlocked countries, as this agreement included about (320) articles and (9) appendices. The study reached conclusions, the most important of which is that the internal waters, which extend for a distance of 3 nautical miles calculated from the baseline, are an integral part of the state's territory, and therefore they are subject to the state's authorities, its internal jurisdiction, its administrative, legislative, and judicial oversight, and the state's sovereignty extends over its territorial sea for a distance not exceeding 12 miles Maritime starts from the baseline, and this sea is subject to the sovereignty of the coastal state that

<sup>1</sup>Prof.Dr., thi-Qar University, Iraq, [Mehdi.iq60@gmail.com](mailto:Mehdi.iq60@gmail.com)

is restricted to the right of maritime passage to foreign ships and not stopping therein. As for the rest of the other maritime areas (adjacent waters, the exclusive economic zone and the high seas) are governed by the United Nations agreements Sailor for the year 1982.

**Key word:** human societies, waters, the seas.

## تحليل جغرافي سياسي للمجالات البحرية للدولة

مهدي فليح ناصر الصافي<sup>2</sup>

### الملخص

استمر الصراع للسيطرة على البحار من قبل المجتمعات البشرية والإمبراطوريات والدول زمنياً طويلاً، وذلك لأن البحار تشكل وسيلة اتصال هامة جداً للبشرية جمعاء. فانقسم الفقهاء مابين مؤيد لحرية البحار وعدم إخضاعها لسيادة الدول وبين مؤيد لإخضاعها، إلا أن الجدل قد حسم إلى تقسيم البحار إلى أجزاء بعضها خاضعة لسيادة الدولة الساحلية وهما (المياه الداخلية والمياه الإقليمية)، وأخرى مفتوحة لكل الدول مع فرض بعض القيود وهي (المياه الملاصقة والمنطقة الاقتصادية الخالصة وأعالي البحار) والأخيرة منطقة مفتوحة لجميع الدول الساحلية وغير الساحلية ولا تستطيع أية دولة الادعاء بسيادتها عليها. تم مناقشة الموضوع وفق المنهجين التحليلي والوصفي في الجغرافية السياسية لإحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والتي جاءت لتنظم جميع الأمور المتعلقة للبحار ولكافة المناطق البحرية ولجميع الدول الساحلية منها وغير الساحلية، إذ تضمنت هذه الاتفاقية على نحو (320) مادة و (9) ملاحق. توصلت الدراسة الى استنتاجات اهمها ان المياه الداخلية والتي تمتد لمسافة 3 ميل بحري محسوبة من خط الاساس تعد جزء لا يتجزء من اقليم الدولة وبالتالي فهي تخضع الى سلطات الدولة واختصاصها الداخلي ورقابتها الادارية والتشريعية والقضائية، كما تمتد سيادة الدولة على بحرهما الاقليمي ولمسافة لا تتجاوز 12 ميل بحري تبدأ من خط الاساس، وهذا البحر يخضع لسيادة الدولة الساحلية المقيدة بحق المرور البحري للسفن الاجنبية وعدم التوقف فيه، أما بقية المجالات البحرية الاخرى(المياه الملاصقة والمنطقة الاقتصادية الخالصة واعالي البحار) فتحكمها اتفاقيات الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

<sup>2</sup> أ.د. جامعة ذي قار، العراق، [Mehdi.iq60@gmail.com](mailto:Mehdi.iq60@gmail.com)

الكلمات المفتاحية: المجتمعات البشرية، المياه، البحار.

### المقدمة:

تشكل البحار المساحة الكبرى من الكرة الأرضية، فالمياه تغطي ثلاثة أرباع مساحتها، الأمر الذي دفع البشرية للهجو إلى البحار والمحيطات لتستمد منها قوتها بعد إن ضاقت اليابسة بالسكان اثر الزيادات السكانية الهائلة، فلم يعد البحر السبيل لعبور السفن والبواخر كإحدى الوسائط المهم للنقل بل لحصول الإنسان على غذائه فضلاً عن الثروات الطبيعية الأخرى. فالبحار تشكل مصدراً مهماً لحياة الشعوب والدول نظراً لما تحتويه من ثروات حية وغير حية، ذلك دفعها إلى تطوير إمكاناتها التكنولوجية لاستكشاف واستغلال تلك الثروات من خلال مد نفوذها على المساحات البحرية، إذ تتنوع تلك المساحات من مياه داخلية وإقليمية ومتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة وأخيراً أعالي البحار أو الجرف القاري، وبإمكان الدولة الساحلية استغلال تلك المناطق بحسب ما نصت عليه الاتفاقيات الدولية في مقدمتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 التي جاءت لتنظيم كافة الأمور المتعلقة بالبحار ولجميع المناطق البحرية أنفة الذكر ولجميع الدول سواء كانت ساحلية أم غير ساحلية إذ احتوت هذه الاتفاقية على 320 مادة و9 ملاحق. ولا يقتصر أهمية المجالات البحرية على الناحية الاقتصادية فحسب، بل تشكل تلك المجالات البحرية من الناحية السياسية والأمنية خطوطاً دفاعية أولى ضد أي تهديد خارجي، فإذا أحسن استغلالها فسيكون لذلك فوائد كبيرة على أمن الدولة واستقرارها، وبذات الوقت فإن أهميتها الدولية فإن الواجهة البحرية ستتحول إلى منفذ سهل للتدخل والغزو كون إن معظم الغزوات العسكرية التي حصلت عبر التاريخ تمت عبر البحار.

### أولاً: مشكلة البحث

تواجه الدولة في تحديد مجالاتها البحرية الخمسة مشكلتين تعلمان باتجاهين متعارضين، الأولى تتعلق بالمصلحة القومية لها والأخرى تتعلق بمصالح الدول الأخرى، ذلك يدفعها إلى السعي نحو إيجاد حل ملائم يأخذ بعين الاعتبار حقوقها كدولة ساحلية وبذات الوقت تأخذ بعين الاعتبار حقوق ومصالح الدول الأخرى.

### ثانياً: فرضية البحث

انطلاقاً من المشكلة يفترض البحث الافتراضين الآتيين:-  
تمتلك الدولة الساحلية حقوقاً اقتصادية وسيادية على جميع المجالات البحرية الخمسة بدءاً من المياه الداخلية لها وحتى منطقة أعالي البحار التي حددتها الاتفاقيات البحرية ومنها اتفاقية عام 1982. تمتلك الدولة المتضررة جغرافياً (غير الساحلية والإرخبيلية) حقوقاً اقتصادية على بعض المجالات البحرية ووفق ما حددتها الاتفاقيات البحرية ومنها اتفاقية عام 1982.

### ثالثاً: أهمية البحث

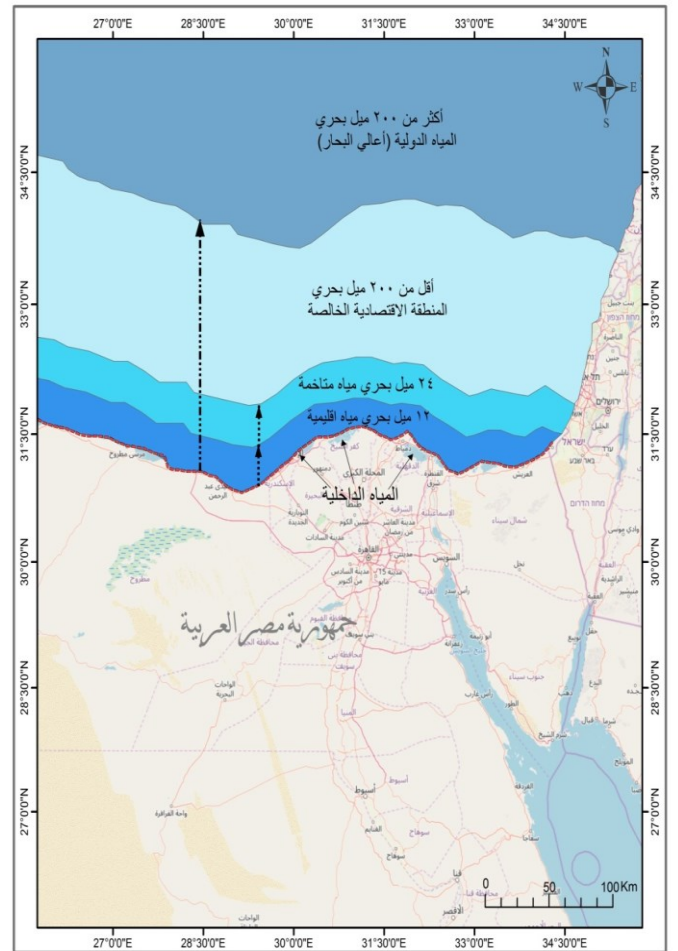
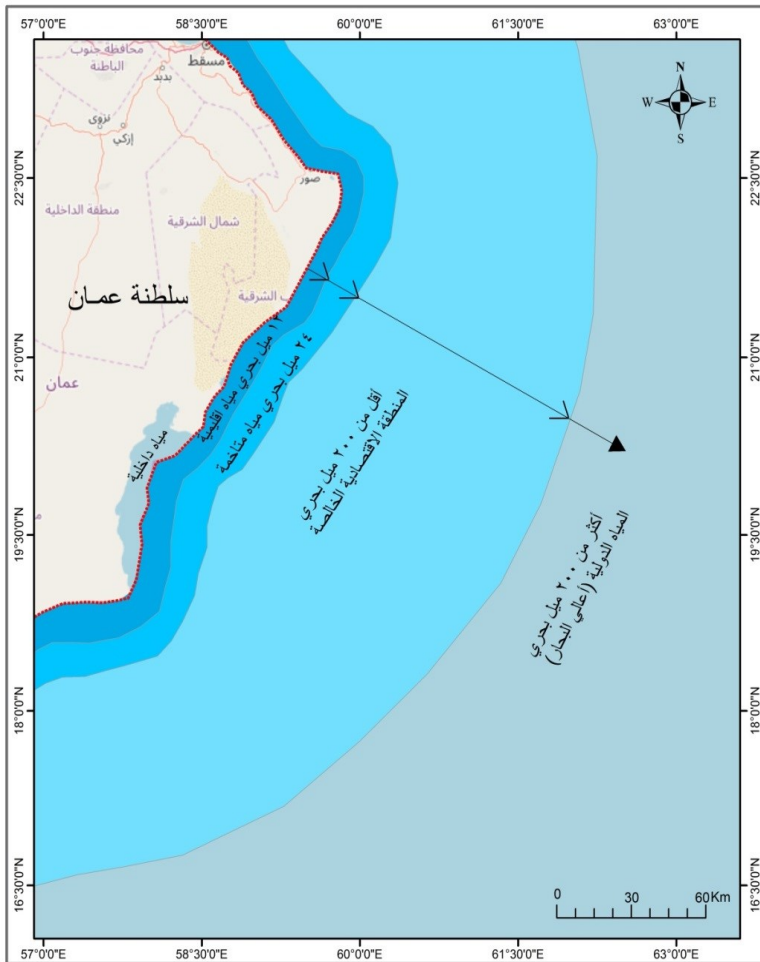
بالنظر للأهمية القصوى التي حظيت بها البحار في تاريخ مختلف الشعوب كسبيل للاتصال ومصدر للغذاء, كان تنظيم استغلالها واستعمالها من أولى الموضوعات التي اهتمت بها الدراسات الجغرافية السياسية والقانون الدولي والعلاقات الدولية, ونتيجة لهذه الأهمية البالغة للبحار لما فيه من مصالح اقتصادية وأمنية للدول جعل منها محلاً للصراع, إذ حاولت بعض الدول فرضت سيطرتها على أجزاء كبيرة من البحار والمحيطات وإخضاعها لسيادتها.

#### رابعاً: منهجية البحث

للإحاطة لكل جوانب الموضوع وما يثيره من تساؤلات تطلب البحث الاعتماد على المنهج التحليلي والمنهج الوصفي في الجغرافية السياسية وذلك للوقوف على إحكام ونصوص اتفاقية قانون البحار لعام 1982 التي تناولت سيادة الدولة على إقليمها البحري من أجل تحديد الحقوق والصلاحيات الممنوحة للدولة الساحلية وما يترتب عليها من التزامات وواجبات وحقوق, ومراعاة لما تقدم حاولنا تقسيم موضوع البحث وتناوله وفق تقسيم المناطق البحرية الخمسة بدءاً من المياه الداخلية وصولاً إلى منطقة أعالي البحار كما موضح في خريطة (1) و (2) وعلى النحو الآتي:-

خريطة (1)

خريطة (2)



المجالات البحرية للدولة (مصر)  
المجالات البحرية للدولة (عمان)

المصدر: خريطة العالم، مقياس 1: 10,000,000، تطبيقات برنامج ARC MAP 10.6.

### أولاً: المياه الداخلية Internal waters

إن البحث في سيادة الدولة على المياه الداخلية التابعة لها يقتضي منا تحديد مفهوم ومحتوى تلك المياه والطبيعة القانونية لها ومن ثم الصلاحيات أو سيادة الدولة على هذه المنطقة من البحر لكي نقف على نطاق هذه السيادة بالنسبة لحقوق الدول الأخرى.

يتضمن مصطلح (المياه الداخلية) عدة مجالات بحرية منها البحار المغلقة وشبه المغلقة، البحيرات الكبرى والأنهار، الموانئ والمراسي، الخلجان الصغيرة، والمياه الموجودة بين خط الجزر والشاطئ، وبذلك يمكن تقسيم المياه الداخلية إلى قسمين، الأول منها يتضمن المجالات المائية الموجودة على الساحل، وهذا الأخير يشبه من حيث مميزاته الطبيعية البحر الإقليمي. بشكل عام هذه الأجزاء من البحر التي تتغلغل في إقليم الدولة وتتداخل فيه (محيي الدين، 2009، ص55) كما موضح في خريطة (3).

أو هي المياه المحصورة بين خط الأساس الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي والساحل (حمود، 2008، ص86). وقد وضحت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 المياه الداخلية بشكل كافٍ، إذ نصت المادة (8) الفقرة الأولى على أن المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي تشكل جزءاً من المياه الداخلية للدولة، وقد اعترفت تلك الاتفاقية في مادتها الأولى بخضوع المياه الداخلية لسيادة الدولة الساحلية بنفس مستوى خضوع الإقليم الأرضي لسيادة هذه الأخيرة، إلا أنها اعترفت في الفقرة الثانية من المادة (8) للسفن الأجنبية بحق المرور البريء، وقد فسرت المادة (19) المرور البريء بـ (ويكون المرور بريئاً مادام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها...).

هذا يعني إن المياه الداخلية يدخل في نطاقها المرافئ Har bours والمراسي Road stead، كما يدخل في نطاقها أيضاً البحار الداخلية والبحار المغلقة وشبه المغلقة والتي تدخل في نطاقها المضائق والبحيرات والأنهار الدولية إضافة إلى القنوات المائية والخلجان Baies، فضلاً عن تسمية المنطقة بـ (المياه الداخلية) (فأنه يطلق عليها أيضاً بالإقليم البحري أو البحر الوطني (بيطار، 2008، ص96).

### خريطة (3) مياه داخلية (استراليا)





المصدر: خريطة العالم، مقياس 1: 10,000,000، تطبيقات برنامج ARC MAP 10.6.

وإذا كانت المياه الداخلية تختلف عن الإقليم البري من الناحية الطبيعية فأنهما يخضعان لذات النظام القانوني، إذ نصت المادة (25) الفقرة الثانية من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، أن للدولة الساحلية الحق في اتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع أي خرق للشروط التي تخضع لها دخول السفن الأجنبية إلى المياه الداخلية وتوقفها في مرسى خارج هذه المياه وهو حق يستلزم خضوع السفن الأجنبية المتواجدة في المياه الداخلية للتشريعات الإقليمية للدولة الساحلية والسلطة القضائية المحلية (انظر المادة 25، الفقرة الثانية من اتفاقية قانون البحار، 1982).

وقد أجاز القانون الدولي للسلطات المختصة للدولة الساحلية القيام بمطاردة أي سفينة أجنبية مطاردة حديثة لأسباب وجيهة إذا كان الاعتقاد بان تلك السفينة انتهكت قوانين وأنظمة تلك الدولة، ويجب أن تبدأ تلك المطاردة عندما تكون السفينة الأجنبية أو احد زوارقها داخل المياه ومن ضمنها المياه الداخلية فضلاً عن المياه الإرخيلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة للدولة القائمة بالمطاردة (انظر المادة 111 من اتفاقية قانون البحار، 1982).

وحتى القرن التاسع عشر كان القانون الدولي يميز بين مجالين بحريين فقط هما البحر العالمي والمياه الشاطئية المجاورة للدولة الساحلية، إلا أن مؤتمر لاهاي الذي عقد في عام 1930 ميز بين أربعة مجالات رتبها ابتداء من اليابسة وهي المياه الداخلية، البحر الإقليمي، المنطقة المتاخمة، والبحر العالي، واعتبر المياه الداخلية والبحر الإقليمي مجالين خاضعين لسيادة الدولة الساحلية (محيي الدين، 2009، ص 69).

#### ثانياً: البحر الإقليمي The Territorial sea

يعرف البحر الإقليمي على انه جزء أو مساحة من البحار متاخمة (ملاصقة) لشواطئ الدولة، ويأتي تالياً لإقليمها البري ومياهها الداخلية، أو بمعنى آخر هو رقعة من البحار تنحصر بين المياه الداخلية والشاطئ من جهة وأعلى البحار من جهة أخرى (السري، 2008، ص 10). كما يعرف البحر الإقليمي بأنه مساحة من البحر مجاورة لشواطئ الدولة تمتد في ما وراء إقليمها الأرضي ومياهها الداخلية وتخضع لسيادتها، إلا أن الاختلاف ظل قائماً حول مسألتين أساسيتين، الأولى تتعلق بتحديد عرض البحر الإقليمي، والمسألة الأخرى تتعلق بكيفية رسم حدوده الداخلية والخارجية، ونصت المادة (2) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ما يلي: تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية، أو مياهها الإرخيلية إذا كانت دولة إرخيلية إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي.

تمتد هذه السيادة إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي وكذلك إلى قاعه وباطن أرضه. تمارس هذه السيادة على البحر الإقليمي هنا بمراعاة هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي. وكانت مسألة عرض البحر الإقليمي من بين المسائل التي ناقشها مؤتمر لاهاي لسنة 1930 وقد تباينت ردود فعل الدول، الأغلبية لم تعارض مبدأ ثلاثة أميال كعرض للبحر الإقليمي، في حين اقترحت دول أخرى عرض أوسع حيث تراوحت الاقتراحات بين (3 و 18) ميلاً بحرياً، وإمام هذا الاختلاف لم يتم التوصل إلى اتفاق حول عرض موحد للبحر الإقليمي، كما تراوحت الاقتراحات في تحديد عرض البحر الإقليمي في مؤتمر جنيف سنة 1958 ما بين (3 و 12) ميلاً بحرياً (السري، 2008، ص 11).

وأخيراً نصت المادة (3) من اتفاقية الأمم المتحدة إلى قانون البحار 1982 بقولها (لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز (12 ميلاً بحرياً) مقيسةً من خطوط الأساس المقررة وفقاً لهذه الاتفاقية). كما موضح في خريطة (4).

ويعرف خط الأساس العادي لقياس عرض البحر الإقليمي على انه حد أدنى الجزر على امتداد الساحل كما هو مبين على الخرائط ذات المقياس الكبير المعترف بها رسمياً من قبل الدولة الساحلية

(انظر المادة 5 من اتفاقية قانون البحار, 1982). هذا يعني أن خط الأساس العادي هو الخط الذي يوازي ساحل الدولة ويتبعه في مختلف تعاريفه الطبيعية وأماكن بروزه وتجاويفه (حمود, 2008, ص102). وقد أولى القانون الدولي أهمية كبيرة لخطوط الأساس المستقيمة وطرق قياسها وتحديدها إذ نصت المادة (7) من اتفاقية علوم البحار لعام 1982 في ما يلي:-

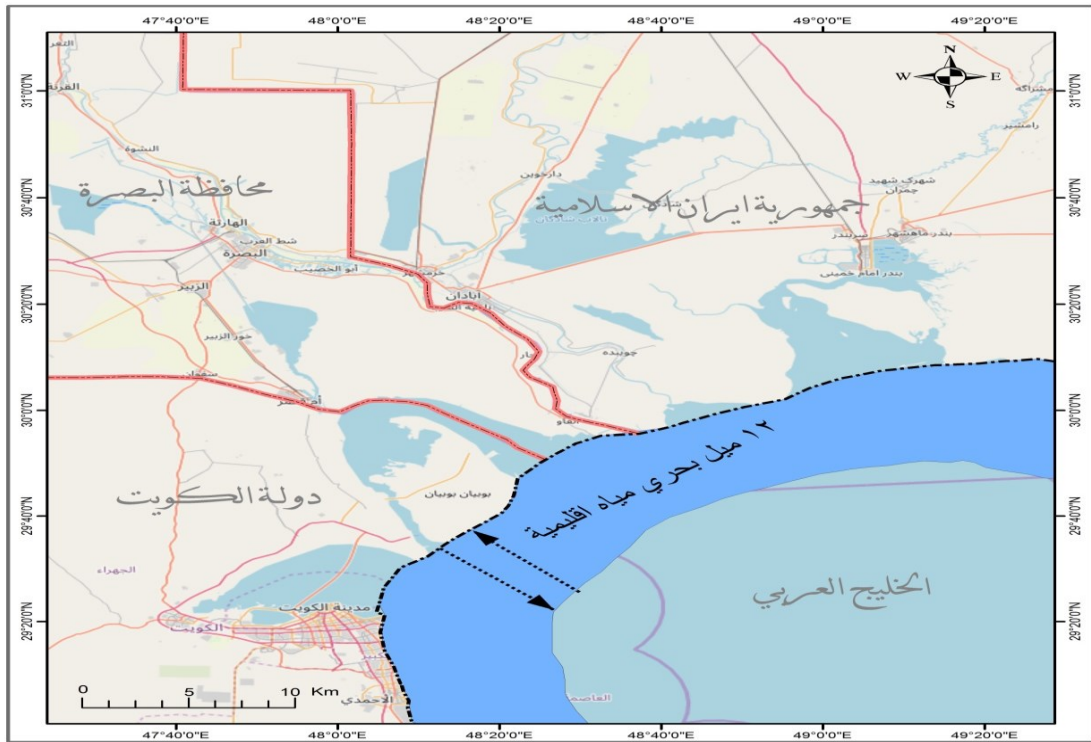
حيث يوجد في الساحل انبعاث عميق وانقطاع أو حيث توجد سلسلة من الجزر على امتداد الساحل وعلى مسافة قريبة منه مباشرة, يجوز أن تستخدم في رسم خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي طريقة خطوط الأساس المستقيمة التي تصل بين نقاط مناسبة.

حيث يكون الساحل شديد التقلب بسبب وجود دلتا وصراف طبيعية أخرى يجوز اختيار النقاط المناسبة على ابعاد مدى باتجاه البحر من حد أدنى الجزر, وبغض النظر عما يحدث بعد ذلك من انحسار في حد أدنى الجزر تظل خطوط الأساس المستقيمة سارية المفعول إلى إن تغييرها الدولة الساحلية وفقاً لهذه الاتفاقية. يجب ألا ينحرف رسم خطوط الأساس المستقيمة إى انحراف ذي شأن عن الاتجاه العام للساحل ويتعين إن تكون المساحات البحرية التي تقع داخل نطاق الخطوط مرتبطة بالإقليم البري ارتباطاً وثيقاً كافياً لكي تخضع لنظام المياه الداخلية. لأترسم خطوط الأساس المستقيمة من المرتفعات التي تتحسر عنها المياه عند الجزر واليهما مما لم تكن قد بنيت عليها من منشآت مماثلة تعلق دائماً سطح البحر أو إلا في الحالات التي يكون فيها مد خطوط الأساس من هذه المرتفعات واليهما قد حظية باعتراف دولي عام. قد تكون طريقة خطوط الأساس المستقيمة قابلة للتطبيق بموجب الفقرة (1) يجوز أن تؤخذ بالاعتبار في تعزيز خطوط أساس معينة, ما تنفرد بها المنطقة المعنية من مصالح اقتصادية ثبت وجودها وأهميتها ثبوتاً جلياً بالاستعمال الطويل.

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

خريطة (4)

مياه إقليمية (العراق, إيران, الكويت)



المصدر: خريطة العالم, مقياس 1: 10,000,000, تطبيقات برنامج ARC MAP 10.6.

أما في حالة الجزر الواقعة فوق حلقات مرجانية أو جزر المحاطة بشعب مرجانية فإن خط الأساس لقياس البحر الإقليمي هو أدنى الجزر للشعبة المرجانية باتجاه البحر كما هو مبين بالرمز المناسبة على الخرائط المعترف بها رسمياً من قبل الدولة الساحلية<sup>(انظر المادة 6 من اتفاقية قانون البحار, 1982)</sup>. وأشارت المادة (16) من اتفاقية علوم البحار لعام 1982 إلى تعيين حدود البحر بين دولتين ذوات سواحل متقابلة أو متلاصقة، إذ جاء فيها، لا يحق لأي من الدولتين في حالة عدم وجود اتفاق بينهما على خلاف ذلك أن تمد بحرهما الإقليمي إلى ابعده من خط الوسط الذي تكون كل نقطة عليه متساوية في بعدها عن اقرب النقاط على خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي لكل من الدولتين، إلا أن الصعوبة تثار عندما تكون سواحل الدول المتجاورة كثيرة التقوس أو الانحناء، بحيث تؤثر حدود البحر الإقليمي لأحدهما على الأخرى أو عندما يقل عرض البحر الموجود بين الدولتين المتقابلتين عن عرض البحرين الإقليميين لهاتين الدولتين<sup>(الدمعة, 1984, ص94)</sup>.

وفي الحالة الاعتيادية يبدأ قياس طول البحر الإقليمي لدولتين متجاورتين ابتداءً من حدود دولة متجاورة من جهة وينتهي بالحدود من دولة متجاورة أخرى من الجهة الثانية أي بخط مستقيم تبعد كل نقطة فيه بأبعاد متساوية عن خطي الأساس للدولتين، أما بالنسبة للدول المتقابلة تحدد الحدود الخارجية للبحرين الإقليميين لهما بخط أو خطوط مستقيمة تبعد بأبعاد متساوية عن خطي الأساس للدولتين<sup>(علوان, 2007, ص103)</sup>. وفي حالة عدم الاتفاق وإذا لم تكن هناك ظروف خاصة تبرر تحديداً آخر، فإنه يحدد لتطبيق مبدأ البعد المتساوي<sup>(سعادي, 2010, ص82)</sup>، للنقاط الأكثر قرباً من خطي الأساس التي يحدد انطلاقة منها عرض البحر الإقليمي لكل دولة، وهذا الحل الذي جاءت به اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982<sup>(انظر المادة 15 من اتفاقية قانون البحار, 1982)</sup>.

#### الأسس القانونية لسيادة الدولة على بحرهما الإقليمي

اختلف فقهاء القانون الدولي حول طبيعة النظام القانوني الذي يحكم البحر الإقليمي انقسموا إلى فريقين، الأول يرى إن البحر الإقليمي يعتبر من الناحية القانونية امتداداً للبحر العالي، في حين يرى الفريق الثاني بان البحر الإقليمي يعتبر امتداداً للإقليم الأرضي للدولة الساحلية. ومن أنصار الفريق الأول<sup>(دولا برايدل)</sup> صاحب نظرية حقوق الارتفاق الساحلية الذي يرى المجموعة الدولية هي صاحبة السيادة على البحر الإقليمي وان ليس للدولة الساحلية لا حق الملكية ولا حق السيادة عليه، وإنما تمارس فيه سلطات محدودة تتمثل في مجموعة من الارتفاقات في المجالات العسكرية والكمركية والصحية وذلك من اجل ضمان أمنها. أما الفريق الثاني الذي ذهب إلى القول بان البحر الإقليمي هو امتداد للإقليم الأرضي للدولة الساحلية أيضاً تفرعت عنه نظريتان: الأولى تمنح الدولة حق الملكية على بحرهما الإقليمي فهي تمنحها نفس الحقوق والسلطات والاختصاصات المخولة لها على إقليمها الأرضي، في حين تذهب الأخرى إلى إن الدولة الساحلية لا تمتلك على بحرهما الإقليمي سوى حق السيادة وهذه السيادة تختلف عن تلك التي تمارسها على إقليمها الأرضي، لان المجال البحري يتميز بخصوصياته فللدولة الساحلية ولاية خاصة تهم بعض المجالات كالصيد والكمارك والدفاع لحماية مصالحها وضمان أمنها بشرط أن ممارسة هذه السيادة عدم عرقلة المرور البريء<sup>(الخطيب, 1975, ص252-254)</sup>. وقد لاقى هذا الرأي استحساناً وإقبالا واسعاً من معاهد القانون الدولي ومؤتمر لاهاي سنة 1930 واتفاقية جنيف لسنة 1958 وأخيراً اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في مادتها الثانية سابقة الذكر، كما أشارت المادة (24) من هذه الاتفاقية الأخيرة إواجبات الدولة الساحلية ومنها ألا تعيق المرور البريء للسفن الأجنبية عبر بحرهما الإقليمي وان لا تفرض شروطاً على السفن الأجنبية يكون أثرها العملي إنكار حق المرور البريء على تلك السفن أو الإخلال به أو التمييز قانوناً أو فعلاً ضد السفن التي تحمل بضائع إلى أي دولة أو منها أو لحسابها<sup>(انظر</sup>



للمادة 24 من اتفاقية قانون البحار, 1982). وفي ذات الوقت منح القانون الدولي حقوقاً للدولة الساحلية في بحرها الإقليمية وفق ما نصت عليه المادة (25) وكما يلي:

للدولة الساحلية أن تتخذ في بحرها الإقليمي الخطوات الأزمة لمنع أي مرور لا يكون بريئاً. في حالة السفن المتوجهة إلى المياه الداخلية أو تريد التوقف في مرفق مينائي خارج المياه الداخلية, للدولة الساحلية الحق أيضا في اتخاذ الخطوات الأزمة لمنع إي خرق للشروط التي يخضع لها دخول تلك السفن إلى المياه الداخلية أو توقفها في المرافق المينائية .

للدولة الساحلية أن توقف مؤقتاً دون تمييز قانوناً أو فعلاً بين السفن الأجنبية العمل بالمرور البريء للسفن الأجنبية في قطاعات محددة من بحرها الإقليمي إذا كان هذا الإيقاف ضرورياً لحماية امن تلك الدولة بما في ذلك المناورات بالأسلحة, ولا يبدأ نفاذ هذا الإيقاف إلا بعد أن يعلن عنه الإعلان الواجب.

وعرفت المادة (18) معنى المرور البريء بقولها:

المرور يعني الملاحة خلال البحر الإقليمي لغرض:

- اجتياز هذا البحر دون دخول المياه الداخلية أو التوقف في مرسى أو مرفق مينائي يقع خارج المياه الداخلية.
- أو التوجه للمياه الداخلية أو منها أو التوقف في احد هذه المراسي او المرافق المينائية أو مغادرته.
- يكون المرور متواصلًا وسريعاً, مع هذا فان المرور يشتمل على التوقف والرسو ولكن فقط بقدر ما يكون هذا التوقف والرسو من مقتضيات الملاحة العادية أو حين تستلزمها قوة قاهرة أو حالة شدة أو حين يكونان لغرض تقديم المساعدة إلى أشخاص أو سفن أو طائرات في حالة خطر أو شدة. هذا يعني أن المرور يكون بريئاً مادام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها ويعتبر مرور سفينة أجنبية ضاراً بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها إذا قامت بأي من الأنشطة التالية (انظر للمادة 19 من اتفاقية قانون البحار, 1982).
- إي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي.
- أي مناورة أو تدريب بأسلحة من أي نوع.
- أي عمل يهدف إلى جمع معلومات تطر بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها.
- أي عمل دعائي يهدف إلى المساس بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها.
- إطلاق أي طائرة أو إنزالها أو تحميلها.
- تحميل أو إنزال أي سلعة أو عملة أو شخص خلاف لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية الكمركية.
- أي عمل من أعمال التلوين المقصود والخطير يخالف هذه الاتفاقية 0
- أي من أنشطة صيد السمك.
- القيام بأنشطة بحث أو مسح.
- أي فعل يهدف إلى التدخل في عمل أي من شبكات المواصلات أو من المرافق أو المنشآت الأخرى للدولة الساحلية.
- أي نشاط آخر ليس له علاقة مباشرة بالمرور.

وقد منحة اتفاقية قانون البحار لعام 1982 حق المرور البريء في البحر الإقليمي بنص المادة (17) بقولها (تتمتع سفن جميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، بحق المرور البريء خلال البحر الإقليمي) إلا أنها قيدت حركة السفن الحربية في حالة عدم امتثالها لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي وتجاهلت أي طلب يقدم إليها للامتثال بتلك القوانين والأنظمة، جاز للدولة الساحلية أن تطلب إليها مغادرة البحر الإقليمي على الفور (انظر للمادة 30 من اتفاقية قانون البحار، 1982).

نستنتج مما تقدم أن منطقة البحر الإقليمي تخضع لسيادة الدولة الساحلية التي لها حق ممارسة بعض السلطات فيه بهدف الحفاظ على أمنها وسيادتها ومصالحها الاقتصادية بل منحة الدولة حق الإيقاف المؤقت للمرور في مساحات معينة من البحر الإقليمي إذا كان هذا الإيقاف لازماً لحماية أمن الدولة الساحلية، وذهب أبعد من ذلك حق الدولة الساحلية طلب مغادرة السفن الحربية للبحر الإقليمي في حالة عدم امتثالها لنظمها بشأن المرور أو تجاهلها طلب الامتثال الموجه لها، وهذا يدل على أهمية منطقة البحر الإقليمي وخضوعها بالكامل لسيادة الدولة الساحلية.

#### الدولة الأرخيبيلية:

تتوفر لبعض الدول الشاطئية نتيجة للظروف خاصة كالواقع الجغرافي مثلاً لو لظروف معينة مساحات بحرية غير متوافرة لدى جميع الدول الساحلية، وهذه المساحات البحرية الغير عادية كالجزر والأرخبيلات تتعلق بما سيادة الدولة المادية كالمياه الداخلية وإذا أردنا أن نعرف الدولة الأرخيبيلية ممكن القول أنها مجموعة من الجزر بما في ذلك أجزاء الجزر والمياه الواصلة بينها والمعلم الطبيعية الأخرى التي يكون الترابط في ما بينها وثيقاً، وعليه فالدولة الأرخيبيلية تشكل وحدة جغرافية وسياسية واقتصادية متكاملة أو التي تشكل وحدة تاريخية في غياب المعايير الأخرى، وبالتالي لا تعتبر الجزر المكونة للأرخبيل وحدات منفصلة لها امتداداتها البحرية الخاصة بما (مانع، 2009، ص 198). وهذا التعريف يتطابق مع ما نصت عليه المادة (46) من اتفاقية البحار لعام 1982، هذا يعني أن المياه الأرخيبيلية هي تلك المياه المحصورة بين خطوط الأساس المستقيمة التي ترتبط بين أبعد نقاط الجزر عن قلب الدولة الأرخيبيلية، وهي الخطوط المحددة للمحيط الخارجي لمجموعة الجزر مكوناً الأرخيبيل. بشرط أن تكون هذه الجزر وكذلك المياه الواصلة بينها وبين كافة المظاهر الطبيعية الأخرى مرتبطة في ما بينها ارتباطاً شديداً لا يمكن فصلها عن بعضها حتى يمكن اعتبار تلك الجزر أرخبيلاً وان المياه المحصورة بينها تشكل مياه أرخبيلية والدولة صاحبة هذه المياه تسمى دولة أرخبيلية (سعادي، 2010، ص 53). كما موضح في خريطة (5).

خريطة (5)

## الدولة الأرخيبيلية (اليابان)



المصدر: خريطة العالم، مقياس 1: 10,000,000، تطبيقات برنامج ARC MAP 10.6.

وبالرغم من الصعوبة في تحديد الجزر والمياه الأرخيبيلية، ولكن الطريقة الوحيدة المقبولة لتحديدها هي استعمال خطوط الأساس المستقيمة، وهذه الخطوط التي تربط ما بين أقصى النقاط في ابعـد الجزر عن قلب الدولة الأرخيبيلية، لذا فان خطوط الأساس الأرخيبيلية تشكل نقطة الانطلاق لتحديد مختلف المناطق البحرية المحاطة بالدولة الأرخيبيلية ما عدا مياهها الداخلية (انظر للمادة 47 من اتفاقية قانون البحار، 1982).

وقد حددت الفقرة الثانية من المادة (47) طول خطوط الأساس المذكورة بما لا يتجاوز (100 ميل بحري) كما أجازت إن يزداد طول بعض الخطوط حتى (125 ميل بحري).

أما بخصوص حق المرور البريء خلال المياه الأرخيبيلية فالمادة (53) من الاتفاقية نصت على:

للدولة الأرخيبيلية أن تحدد ممرات بحرية وطرقاً جوية فوقها ملائمة لمرور السفن والطائرات الأجنبية مروراً متواصلًا وسريعاً خلال أو فوق مياهها الأرخيبيلية والبحر الإقليمي الملاصق لها.

تتمتع جميع السفن والطائرات في هذه الممرات البحرية والطرق الجوية بحق المرور في الممرات البحرية الأرخيبيلية.

وهذه من الاستثناءات الواردة على سيادة الدولة الأرخيبيلية والممنوحة للدول الأخرى. وهي تشكل قيوداً مفروضة على الدولة الأرخيبيلية، ألا أن وحسب فقرة الثانية من المادة (52) من الاتفاقية (للدولة الأرخيبيلية أن توقف مؤقتاً دون التمييز قانوناً أو فعلاً بين السفن الأجنبية العمل بالمرور البريء للسفن الأجنبية في قطاعات محددة من مياهها الأرخيبيلية إذا كان هذا الإيقاف ضرورياً لحماية أمن تلك الدولة، ولا يبدأ نفاذ هذا الإيقاف إلا أن يعلن عنه الإعلان الواجب) نفهم من ما تقدم ان اتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد منحت الدولة الأرخيبيلية حقوقاً لها احتراماً لسيادتها على مياهها الأرخيبيلية ومراعاة لمصالحها

فمنحتها سلطة تحديد الممرات البحرية والطرق الجوية لمرور السفن والطائرات مروراً متواصلاً وسريعاً خلال او فوق مياهها الأرخيبيلية شريطة إيقاف هذا المرور بشكل مؤقت إذا كان يمس امن وسيادة الدولة الأرخيبيلية.

### ثالثاً: المنطقة المتاخمة أو الملاصقة

حينما بدأت الدول تنتبه بأهمية البحر وما يسخر به من ثروات متنوعة حية ومعدنية توجهت إلى مناطق أخرى غير البحر الإقليمي الذي يخضع لسيادته الكاملة، فأخذت تبحث عن ممارسة بعض السلطات على شريط من البحر يلي البحر الإقليمي فظهر ما يسمى بالمنطقة المتاخمة أو الملاصقة أو المتجاورة، وهذه المنطقة التالية للبحر الإقليمي للدولة الساحلية وملاصقة لها، تمارس عليه الدولة بعض الاختصاصات الأزمة للمحافظة على كيانها وسيادتها تتعلق في الميادين الكمركية والصحية والاقتصادية والهجرة (سعد الله، 2005، ص196).

ويرجع تاريخ فكرة إنشاء هذه المنطقة بالممارسة الدولية إلى القرن الثامن عشر عندما أصدرت بريطانيا ما سمي بـ (قوانين الإحاطة Hovering low) (عامر، 1983، ص43). والتي سمحت بموجبها للسفن البريطانية لممارسة رقابة وظيفية محصورة بالجانب الكمركي على السفن الأجنبية المشبوهة خارج البحر الإقليمي للمملكة والذي كان يقدر اتساعه بثلاثة أميال بحرية (شربال، 2009، ص89). وهي ذات الممارسة التي انتهجتها الولايات المتحدة الأمريكية لنفس الغاية بإصدارها قانون في 20 مارس 1799 وقد اتبعتها دول أخرى كإسبانيا عام 1894 وإيطاليا عام 1896 وروسيا عام 1909، ثم استمرت فكرة إنشاء المنطقة المتاخمة عبر التشريعات الوطنية لكافة الدول الساحلية حيث اعترفت بالمبدأ في مؤتمر عصبة الأمم عام 1930 (سعادى، 2010، ص120).

ومن الجدير بالذكر أن ابتكار المنطقة المتاخمة أو الملاصقة جاء بعد أن اقتنعت الدول بان امتداد مساحة البحر الإقليمي لا تكفي لضمان امن المنطقة الساحلية، إلا أن هذا الابتكار لم يغير طبيعة المياه التي تتكون منها، إذ بقيت جزء من مياه البحر العالي، وقد تطور وضع هذه المياه في ظل اتفاقية 1982 لتصبح جزء من مياه المنطقة الاقتصادية الخالصة، وعليه فهي ليست منطقة سيادة إقليمية للدولة الساحلية ولكن هذه الأخيرة تملك اختصاصات تسمح لها بالوقاية أو قمع المخالفات التي يمكن أن ترتكب في مناطق وضعت تحت سيادتها (حمود، 2008، ص216).

وقد أشارت المادة (33) من اتفاقية الأمم المتحدة في قانون البحار عام 1982 إلى المنطقة المتاخمة بقولها:

للدولة الساحلية، في منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي تعرف بالمنطقة المتاخمة، أن تمارس السيطرة الأزمة من اجل:

منع حرق قوانينها وأنظمتها الكمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي.

المعاقبة على أي حرق للقوانين والأنظمة المذكورة أعلاه حصل داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي.

لا يجوز أن تمتد المنطقة المتاخمة إلى ابعد من (24 ميل) ميلاً بحرياً عن خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي. كما موضح في خريطة (6).

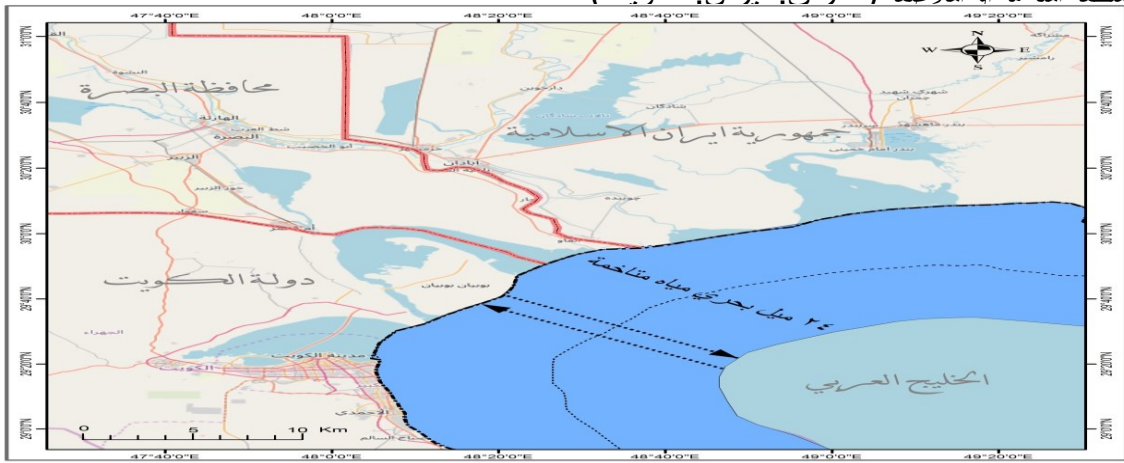
يلاحظ من المادة أعلاه أن الدولة الساحلية ليس لها سيادة على المنطقة المتاخمة بل لها فقط حق ممارسة اختصاصات خاصة تتعلق بالقضايا الكمركية والمالية، فمن حقها تفتيش السفن ومصادرتها وحجزها ومصادرة المواد الممنوعة وتوقيع العقوبات المالية والشخصية بالإضافة إلى مكافحة الهجرة غير الشرعية وخاصة العمالة الأجنبية إلى أراضيها والتي قد تتسبب بالعديد من المشكلات الاجتماعية والأمنية داخل الدولة (محيي الدين، 2009، ص151).

أما في مسألة تحديد المنطقة المتاخمة بين الدولتين ذات الساحلية المتقابلين أو المتجاورين, فان اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 قد التزمت الصمت حيال هذا الموضوع, ولم يكن ذلك قصوراً منها لان المسألة سبق وان تطرقت إليها وثيقة الاتجاهات الرئيسية الصادرة عن المؤتمر الثالث لقانون البحار عام 1974, وعليه فان سكوت الاتفاقية يعود إلى عدم رغبة الوفود المشاركة الزيادة في تعقيد المفاوضات التي عرفت مراحل حرجة خلال دورات المؤتمر المختلفة (مانع, 2009, ص 356).

نستنتج مما تقدم أن القانون الدولي لا يعترف للدولة الساحلية بممارسة أية سلطة قد تعيق حرية الملاحة في المنطقة المتاخمة غير تلك التي تكفل منع حرق قوانينها وأنظمتها الكمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة في هذه المنطقة وتستطيع فرض العقوبات في حالة حرق تلك القوانين وانتهاك سيادتها.

خريطة (6)

المنطقة المتاخمة أو الملاصقة (العراق. إيران. الكويت)



المصدر: خريطة العالم, مقياس 1: 10,000,000, تطبيقات برنامج ARC MAP 10.6.

#### رابعاً: المنطقة الاقتصادية الخالصة

يذهب الجغرافيون وعلماء المحيطات وجود تشابه في طبيعة وتكوين اليابس من القارات والأرض الموجودة تحت قاع البحر, واجمعوا على أن المسافة التي تتجه بميل متدرج حتى نقطة الانحدار الفجائي نحو الأعماق تشكل الجرف القاري وانه يشكل الأرض التي ترسي عليها القارة (الحفناوي, د.ت, ص 246).

يرجع بعض الفقهاء أصل المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى سعي الولايات المتحدة في إقامة مناطق بحرية أمينة عام 1939, إذ دفعت حدت النزاعات الدولية الرئيس روزفلت إلى إعطاء أوامره للسفن الحربية بان تقوم بدوريات أمام سواحل الولايات المتحدة حتى مسافة (200 ميل بحري) (الحفناوي, د.ت, ص 168).



وقد أشارت الفقرة 1 من المادة (56) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 الى حقوق الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة التي اقتضت على استعمال تعبيرين هما (الحقوق السيادية) و (الولاية) وذلك على الشكل التالي:  
**للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة:**

أ- حقوق سيادية لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية، الحية منها وغير الحية للمياه التي تعلو قاع البحر ولقاع البحر وباطن أرضه وحفظ هذه الموارد وإدارتها، وكذلك فيما يتعلق بالأنشطة الأخرى للاستكشاف والاستغلال الاقتصادي للمنطقة، كإنتاج الطاقة من المياه والتيارات والرياح، وإقامة واستعمال الجزر الاصطناعية ومنشآت البحث العلمي البحري وحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.

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

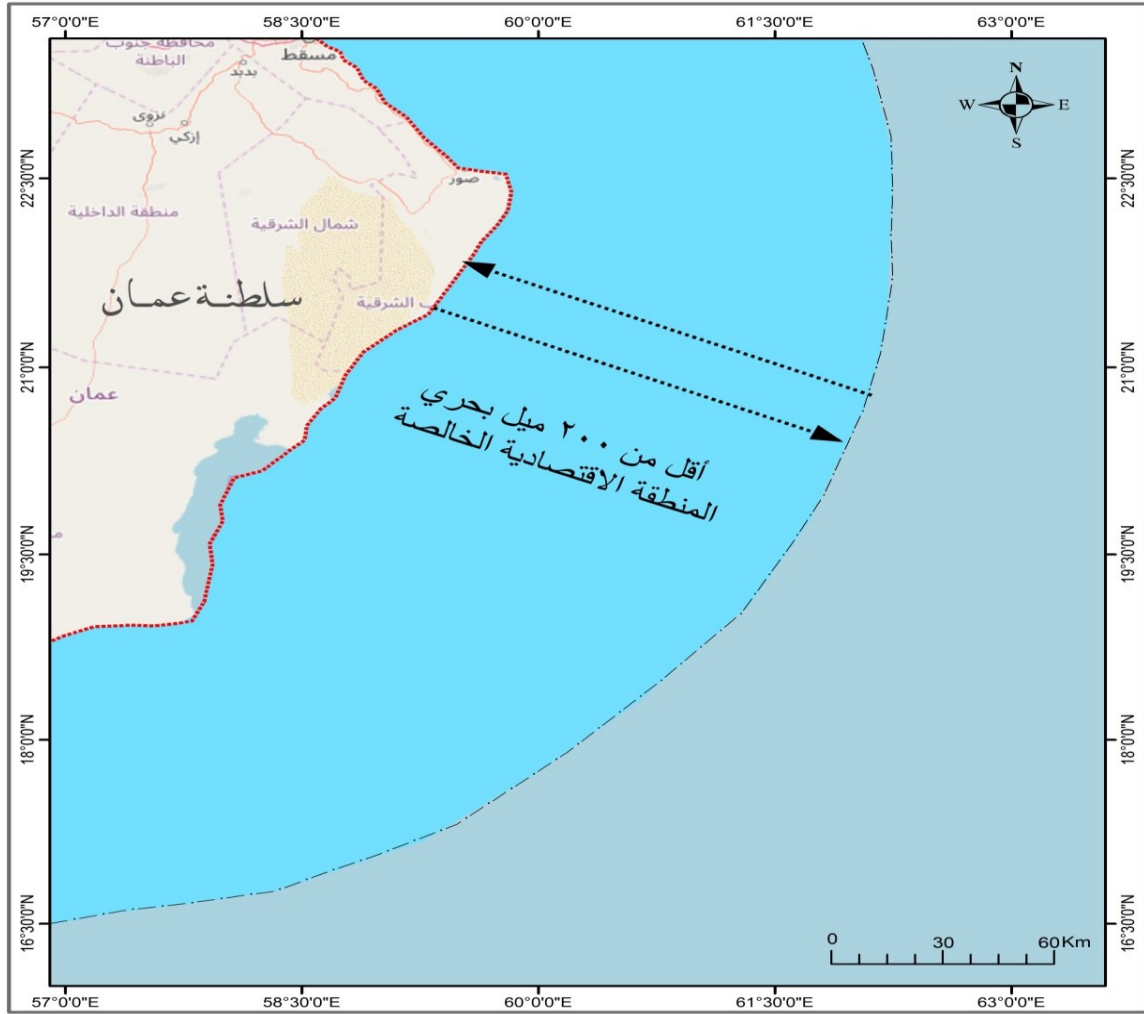
- إقامة واستعمال الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركييبات.
- البحث العلمي البحري.
- حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.

ونصت المادة (57) من تلك الاتفاقية على أن لا تمتد المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى أكثر من (200) ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي. كما موضح في خريطة (7) وتلعب الظروف الجغرافية دوراً مهماً في عدم التكافؤ بين الدول الساحلية من حيث مساحة المناطق الاقتصادية الخالصة المجاورة لها، حيث أن الدول المنفتحة على المحيطات تستفيد أكثر من الدول المطلة على البحار المغلقة وشبه المغلقة، وهذا الوضع الجغرافي لا يخدم في الواقع سوى مصالح الدول الكبرى.

وحقوق الدول المتضررة جغرافياً أشارت لها الفقرة (2) من المادة (70) من اتفاقية قانون البحار عام 1982 بقولها (تعني الدول المتضررة جغرافياً الدول الساحلية بما فيها الدول المتشاطئة لبحار مغلقة أو شبه مغلقة، التي يجعلها موقعها الجغرافي معتمدة في حصولها على إمدادات كافية من السمك لأغراض تغذية سكانها أو جزء من سكانها على استغلال الموارد الحية للمناطق الاقتصادية الخالصة لدول أخرى واقعة في نفس المنطقة دون الإقليمية أو الإقليمية وكذلك الدول الساحلية التي لا تستطيع ادعاء مناطق اقتصادية خالصة خاصة بما).

خريطة (7)

المنطقة الاقتصادية الخالصة (عمان)



المصدر: خريطة العالم، مقياس 1: 10,000,000، تطبيقات برنامج 10.6 ARC MAP.

إن أهم ما يميز النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة هو استبعاد حق استغلال الموارد الطبيعية على أساس (التملك) من طرف الدولة الساحلية وتعويضه بـ (حقوق سيادية) للحد من سيادة هذه الأخيرة على المنطقة الاقتصادية الخالصة مع مراعاة حقوق الدول الأخرى في هذه المنطقة. وبما أن المادة (76) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد جعلت قاع المنطقة الاقتصادية الخالصة جرفاً قارياً عندما حددت الأخير لأنه يشمل قاع وباطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء البحر الإقليمي للدولة الساحلية وإلى مسافة (200) ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، فإن المادة (77) من ذات القانون قد منحت حقوقاً للدولة الساحلية على الجرف القاري وكما هو آت:-

تمارس الدولة الساحلية على الجرف القاري حقوقاً سيادية لأغراض استكشافه واستغلال موارده الطبيعية.

تكون الحقوق المشار إليها في الفقرة 1 خالصة بمعنى انه إذا لم تقم الدولة الساحلية باستكشاف الجرف القاري أو استغلال موارده الطبيعية فلا يجوز لاح دان يقوم بهذه الأنشطة بدون موافقة صريحة من الدولة الساحلية.

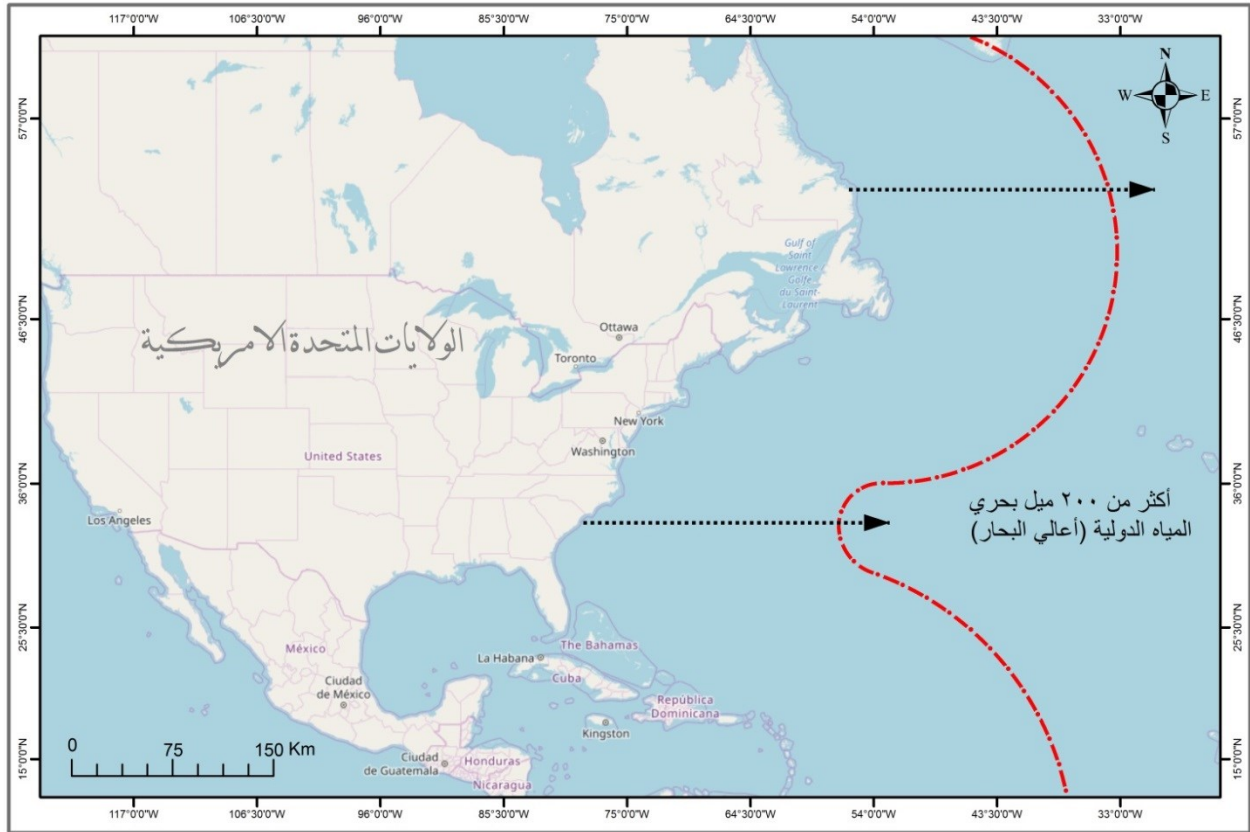
لا تتوقف حقوق الدولة الساحلية على الجرف القاري على احتلال فعلي أو حكمي ولا على أي إعلان صريح. نفهم من ما تقدم من هذه المادة أن هناك حقوقاً سيادية للدولة الساحلية في منطقة الجرف القاري والتي من ضمنها المنطقة الاقتصادية الخالصة، ف المادة (81) من القانون المذكور قد أذنت للدولة الساحلية وأعطتها الحق الخالص في الإذن بالحفر في منطقة الجرف القاري وتنظيم هذا الحفر لكافة الأغراض، كما أن المادة (60) قد أجازت للدولة الساحلية دون غيرها إقامة وتشغيل واستخدام الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات المنصوص عليها في المادة (56) سابقة الذكر وقد أعطتها الولاية الخاصة على تلك الجزر والمنشآت. بل منحها تقرير كمية الصيد المسموح بها من الموارد الحية في منطقتها الاقتصادية الخالصة (المادة 61)، وفي إطار ممارسة الدولة الساحلية لحقوقها السيادية على جرفها القاري لقد أجازت المادة (79) لجميع الدول وضع الكابلات ومد خطوط الأنابيب المغمورة على الجرف القاري بل حثت الدولة الساحلية على تجنب إعاقة تلك الأعمال بقولها (مع مراعاة حق الدولة الساحلية في اتخاذ تدابير معقولة لاستكشاف الجرف القاري واستغلال موارده الطبيعية ومنع التلوث من خطوط الأنابيب وخفضه والسيطرة عليه، لا يجوز لهذه الدولة أن تعرقل وضع أو صيانة هذه الكابلات أو خطوط الأنابيب). أما بخصوص حق الدول غير الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة فقد أشارت المادة (69) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بقولها (يكون للدول الغير ساحلية الحق في المشاركة على أساس منصف في استغلال جزء مناسب من فائض الموارد الحية للمناطق الاقتصادية الخالصة للدول الساحلية الواقعة في نفس المنطقة دون الإقليمية أو الإقليمية). نستنتج من ما تقدم أن اتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد منحت سواء للدولة الساحلية أم غير الساحلية حقوقاً ليس على أساس التملك في استغلال الموارد الطبيعية وإقامة الجزر الاصطناعية ومد الأنابيب والكابلات والصيد مع مراعاة حقوق الدول الأخرى وواجباتها في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري على نحو يتفق وأحكام تلك الاتفاقية.

#### خامساً: أعالي البحار

أعالي البحار أو المياه الدولية هي مناطق المحيطات التي تقع خارج سلطة أي دولة وتبدأ بالشكل العام بعد مسافة 200 ميل بحري من سواحل الدول المتاخمة للمحيطات. كما موضح في خريطة (8). وقد عرفته المادة (86) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بالقول (تنطبق أحكام هذا الجزء على جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما، أو لا تشملها المياه الأرحبية لدولة أرحبية، ولا يترتب على هذه المادة أي انتقاص للحريات التي تتمتع بها جمع الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة وفقاً للمادة {58}).

من المبادئ الأساسية المستقرة في القانون الدولي أن أعالي البحار تكون حرة لاستعمال جميع الدول، وهذا يعني أن أعالي البحار لا تخضع لسلطة أية دولة وأنها مفتوحة لجميع الدول بدون تمييز، ولكل دولة ان تنتفع بها على قدم المساواة، فجميع الموارد المعدنية الموجودة على قاع البحر أو تحته والتي أصبحت تعرف باسم (المنطقة الدولية) وتعتبر تراثاً مشتركاً للإنسانية، وقد أكدت ذلك المادة (87) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بقولها (إن أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية وإنه لا يجوز لأية دولة شرعاً أن تدعي إخضاع أي جزء من أعالي البحار من سيادتها) انظر للمادة 89 من قانون البحار. (1982).

ويترتب على مبدأ حرية أعالي البحار بعض النتائج أهمها:  
 أن لجميع الدول بما فيها الدول التي ليس لها سواحل بحرية أو ما تسمى بالدول الحبيسة أو المغلقة الحق في استعمال أعالي البحار.  
 لا يمكن لأية دولة أن تمنع الدول الأخرى من استعمال أعالي البحار.  
 تمارس حرية أعالي البحار وفقاً للشروط التي بينها اتفاقية قانون البحار لعام 1982 وقواعد القانون الدولي الأخرى (انظر الفقرة الأولى، المادة 87 من اتفاقية قانون البحار، 1982)  
 يجب على الدول عند استعمالها لأعالي البحار مراعاة مصالح الدول الأخرى في ممارستها لحرية أعالي البحار (انظر الفقرة الثانية، المادة 87 من اتفاقية قانون البحار، 1982).  
 تخصيص أعالي البحار للأغراض السلمية (انظر المادة 88 من قانون البحار، 1982).  
 خريطة (8)  
 أعالي البحار (الولايات المتحدة الأمريكية)



المصدر: خريطة العالم، مقياس 1:10,000,000، تطبيقات برنامج ARC MAP 10.6.  
 وقد حددت المادة (87) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 محتوى مبدأ حرية أعالي البحار لستة عناصر أساسية هي (انظر المادة 87 من قانون البحار، 1982)..

- حرية الملاحة.
- حرية التحليق.
- حرية وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة.

- حرية أقامة الجزر الاصطناعية وغيرها من المنشآت.
- حرية صيد الأسماك.
- حرية البحث العلمي.

كما بينت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 المبادئ التي تحكم أعالي البحار ونظام استثمار ثروات أعالي البحار عن طريق السلطة الدولية التي تكون جميع الدول أعضاء فيه وأهم هذه المبادئ هي .. لا يجوز لأية دولة أن تدعي أو تمارس السيادة الدولية أو الحقوق السيادية على جزء من المنطقة أو مواردها (انظر المادة 137 من قانون البحار, 1982).

عدم جواز تملك أي جزء من المنطقة وثرواتها.  
ان يتم استغلال هذه الثروات لصالح البشرية جمعاء بصرف النظر عن الموقع الجغرافي للدول ساحلية كانت أم غير ساحلية (انظر المادة 140 من قانون البحار, 1982).

المنطقة ومواردها تراث مشترك للإنسانية (انظر المادة 136 من قانون البحار, 1982).  
ولا تخضع السفن في أعالي البحار إلا لولاية الدولة التي تحمل علمها, وهذه القاعدة مطلقة بالنسبة للسفن الحربية فهي لا تخضع إلا لقضاء دولتها وذلك لأنها تمثل سيادة الدولة بشكل كامل وهذا ما أكدته المادة (95) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بنصها (للسفن الحربية في أعالي البحار حصانة تامة من ولاية أي دولة غير دولة العلم) وكذلك الحال بالنسبة للسفن العامة الغير الحربية التي تتمتع بمركز مماثل لمركز السفن الحربية فهي وفقاً للمادة (96) تتمتع بحصانة تامة في أعالي البحار من ولاية أي دولة غير دولة العلم, أما السفن الخاصة فأنها تخضع بصورة عامة لولاية الدولة التي تحمل علمها على بعض الاستثناءات أي بمعنى إخضاع السفن الخاصة لغير ولاية الدولة التي تحمل علمها وهي: (انظر المادة 105 من قانون البحار, 1982).

أولاً: القرصنة: وهي أعمال العنف والسلب والاحتجاز ضد الأشخاص والأموال التي تقوم بها سفينة أو طائرة خاصة في أعالي البحار, وقد ألزمت المادة (100) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 جميع الدول أن تتعاون إلى أقصى حد ممكن في قمع أعمال القرصنة, وقد عرفت المادة (101) القرصنة على أنها: أي عمل من الأعمال التالية يشكل قرصنة:

1. 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, فيكون موجهاً:
2. في أعالي البحار ضد سفينة أو طائرة أخرى أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو على متن تلك الطائرة.
3. ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أية دولة.
4. أي عمل من الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم بوقائع تضي على تلك السفينة أو الطائرة بصفة القرصنة.
5. أي عمل يجرى على ارتكاب احد الأعمال الموصوفة في احد الفقرتين (أ - ب) أو يسهل عن عمد ارتكابها.
6. وقد أجاز القانون لكل دولة أن تقوم بضبط السفينة أو الطائرة التي تمارس القرصنة بغض النظر عن جنسيتها وان تقبض على من فيها من الأشخاص وتضبط ما فيها من الممتلكات.

ثانياً: حث المطاردة الحثيئة: تتم المطاردة الحثيئة إذا كان لدى السلطات المختصة للدولة الساحلية أسباب وجيهة للاعتقاد بان سفينة أجنبية انتهكت قوانين وأنظمة هذه الدولة (كما تقدم بنا القول).  
وكما حددت المادة (109) من الاتفاقية من أعمال البث الإذاعي في منطقة أعالي البحار إذ نصت على:



1. تتعاون جميع الدول في قمع البث الإذاعي غير المصرح به في أعالي البحار.
2. .... يعني البث الإذاعي غير المصرح به (إرسال الإذاعات الصوتية أو التلفزيونية من سفينة أو من منشأه بأعالي البحار بنية استقبالها من عامة الجمهور بما يخالف الأنظمة الدولية، على أن يستثنى من ذلك إرسال نداءات الاستغاثة).
3. يتضح لنا من ما تقدم أنه بالرغم من الحرية الواسعة التي منحها اتفاقية قانون البحار لعام 1982 للدول كافة الساحلية أم غير الساحلية من الانتفاع والاستفادة من منطقة أعالي البحار سواء بإنشاء الجزر الاصطناعية والمنشأة المختلفة وإجراء البحث العلمي والملاحة والصيد ووضع الكابلات وغيرها. إلا أن ما يثير الانتباه أن المادة (87) تضمنت بعض القيود المفروضة على حرية العمل في منطقة أعالي البحار حفاظاً على حقوق الدولة الساحلية وغيرها من الدول إذ تضمنت عبارة (مع مراعاة) مصالح الدول الأخرى في ممارستها لأعالي البحار.

### الاستنتاجات

توصلت الدراسة إلى جملة من الاستنتاجات وكما يلي:

تعتبر المياه الداخلية التي تمتد مسافة (3ميل بحري) محسوبة من خط الأساس جزءاً لا يتجزأ من إقليم الدولة وبالتالي فهي تخضع إلى سلطات الدولة واختصاصها الداخلي ورقابتها الإدارية والتشريعية والقضائية. تمتد سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي بكل ما يحويه من مياه وقاع وما تحت القاع والحيز الجوي الذي يعلوه وبما لا يزيد عرض هذا البحر عن (12 ميل بحري) تبدأ من خطوط الأساس، وهذا البحر يخضع لسيادة الدولة الساحلية المقيدة، إذ تنقيد هذه السيادة بحق المرور البريء للسفن الأجنبية بشكل سريع ومتواصل وعدم التوقف فيه بما لا يؤدي إلى المساس بسيادة الدولة ونظامها العام وسلامة أراضيها، وفي خلاف ذلك يجعل المرور غير بريء وللدولة الساحلية أن توقفه. للدولة الأرخيبيلية الحق في تحديد ممرات بحرية وطرقاً جوية فوق هذه الممرات وان تكون هذه الممرات والطرق ملائمة للمرور السفن والطائرات الأجنبية مروراً متواصلًا وسريعاً خلال أو فوق تلك المياه. وقد حددت المادة (47) خطوط الأساس للدولة الأرخيبيلية على أنها النقاط التي تربط بين ابعدها النقاط في ابعدها الجزر وعلى أن لا يتجاوز طول خط الأساس عن (100 ميل بحري)، وأجازت أن يزداد طول بعض الخطوط حتى (125 ميل بحري).

للدولة الساحلية الحق في ممارسة سيطرتها على المنطقة المتاخمة (24 ميل بحري) مقيسةً من خطوط الأساس بما يمنع خرق قوانينها وأنظمتها الكمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة. تعد المنطقة الاقتصادية الخالصة جزءاً لا يتجزأ من أعالي البحار إلا أن الدولة الساحلية تملك عليها مجموعة من الاختصاصات إلا أنها لا تخضع لسيادة الدولة الساحلية ومن تلك الحقوق استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية الحية منها وغير الحية للمياه التي تعلو قاع البحر ولقاع البحر وباطن أرضه وحفظ هذه الموارد وإدارتها فضلاً عن أنشطة الاستكشاف والاستغلال الاقتصادي للمنطقة كإنتاج الطاقة من المياه والتيارات والرياح.

تمارس الدولة الساحلية حقوق سيادية على الجرف القاري (200 ميل بحري) لأغراض استكشافه واستغلال موارده الطبيعية ولا يجوز لأية جهة أن تقوم بتلك النشاطات بدون موافقة صريحة من الدولة الساحلية وقد أجازت المادة (79) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 حقوقاً للدول الأخرى تتضمن الوضع ككابلات وخطوط الأنابيب المغمورة على الجرف القاري وبما لا يلحق الضرر بالدولة الساحلية كالتلوث مثلاً. لا يجوز لأية دولة أن تدعي السيادة على أي جزء من أعالي البحار فهي مفتوحة للاستخدامات السلمية لكافة الدول ومنها حرية الملاحة ووضع الكابلات وخطوط الأنابيب وحرية الصيد وحرية إقامة الجزر الصناعية والمنشآت وحرية البحث العلمي شريطة مراعاة حقوق

بقية الدول في أعالي البحار والالتزام بالقواعد القانونية الدولية التي نصت عليها اتفاقية البحار 1982.

### قائمة المراجع

- الحفناوي, مصطفى, (د. ت), قانون البحار الدولي في زمن السلم, ج1, المكتبة الانجلو مصرية, القاهرة.
- الخطيب, محمد سعيد محمد, (1975), الوضع القانوني للبحر الإقليمي, دار النهضة العربية, القاهرة.
- الدمغة, إبراهيم محمد, (1983), القانون الدولي الجديد للبحار, دار النهضة العربية, القاهرة.
- السري, عادل عبد الله, (2008), محاضرات في القانون الدولي للبحار طبقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982, دار النهضة العربية, القاهرة.
- بيطار, وليد, (2008), القانون الدولي العام, دار مجد للنشر والتوزيع, بيروت.
- حمود, محمد الحاج, (2008), قانون الدولي للبحار, ط1, الإصدار الأول, دار الثقافة للنشر والتوزيع, عمان. الأردن.
- سعادي, محمد, (2010), سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام, دار الجامعة الجديدة, الإسكندرية.
- سعد الله, عمر, (2005), معجم في القانون الدولي المعاصر, ديوان المطبوعات الجامعية, الجزائر.
- شربال, عبد القادر, (2009), البحر الأبيض المتوسط بين السيادة والحرية, دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع, الجزائر.
- عامر, صلاح الدين, (1983), القانون الدولي الجديد للبحار, دار النهضة العربية, القاهرة.
- علوان, عبد الكريم, (2007), الوسيط في القانون الدولي العام, الكتاب الثاني, القانون الدولي المعاصر, دار الثقافة للنشر والتوزيع, عمان.
- مانع, جمال عبد الناصر, (2009), القانون الدولي العام, الجزء الثاني, المجال الوطني للدولة, دار العلوم للنشر والتوزيع, الجزائر.
- محيي الدين, جمال, (2009), القانون الدولي للبحار, دار الخلدونية للنشر والتوزيع, الجزائر.
- المادة (5) من اتفاقية الأمم المتحدة من قانون البحار لعام 1982.
- المادة (6) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.
- المادة (15) من اتفاقية الأمم المتحدة من قانون البحار لعام 1982.
- المادة (19) من اتفاقية الأمم المتحدة من قانون البحار لعام 1982.
- المادة (24) من اتفاقية الأمم المتحدة من قانون البحار لعام 1982.
- المادة (25) الفقرة من اتفاقية الأمم المتحدة من قانون البحار لعام 1982.
- المادة (30) من اتفاقية الأمم المتحدة من قانون البحار لعام 1982.
- المادة (47) من اتفاقية الأمم المتحدة من قانون البحار لعام 1982.
- المادة (87) من اتفاقية الأمم المتحدة من قانون البحار لعام 1982.
- المادة (88) من اتفاقية الأمم المتحدة من قانون البحار لعام 1982.
- المادة (89) من اتفاقية الأمم المتحدة من قانون البحار لعام 1982.
- المادة (105) من اتفاقية الأمم المتحدة من قانون البحار لعام 1982.

- المادة (111) من اتفاقية الأمم المتحدة من قانون البحار لعام 1982.  
المادة (136) من اتفاقية الأمم المتحدة من قانون البحار لعام 1982.  
المادة (137) من اتفاقية الأمم المتحدة من قانون البحار لعام 1982.  
المادة (140) من اتفاقية الأمم المتحدة من قانون البحار لعام 1982.