جامعة يحي فارس بالمدية

كلـــية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق

مبدأ حرية استغلال أعالي البحار بين النص والممارسة الدولية

مذكرة التخرج لنيل شهادة الماستر في الحقوق

تخصص قانون دولي عام

إعداد:

- سهيلة كشيدة

إشراف الأستاذة:

كرليفة سامية

أعضاء اللجنة	
قادري توفيق	رئيسا
معاي يوسف	عضوا مناقشا
كرليفة سامية	مشرفة

السنة الجامعية : 2021/2020


بسم الله الرحمن الرحيم
١٤٣٨

تشكرات

بسم الله الرحمن الرحيم

إن الاعتراف بالجميل لأهل الفضل واجب و أكيد

إن الحمد لله عز وجل على توفيقنا لإتمام هذا العمل المتواضع ، أغانتنا على إنجازه فلله الحمد و الشكر على نعمته العظيمة .

أتقدم بأصدق عبارات الشكر و العرفان و الامتنان للدكتورة الفاضلة سامية كريفة على النصائح و التوجيهات و الإرشادات المتواصلة التي لم تبخل عليها بها حتى رأى هذا العمل النور.

أتقدم أيضا بخالص الشكر ووافر التقدير للجنة المناقشة لقبولها تقييم ومناقشة المذكرة

أشكر كل من ساعدنا من قريب أو بعيد ولو بكلمة طيبة أو ابتسامة صادقة أو دعاء في ظهر الغيب .

اهداء

الى نور القلوب وسيد الوجود وشفيعنا و نبينا محمد صلى الله عليه وسلم

إلى التي حملتني وهنا على وهن ،وسهرت الليالي لتربيتي منذ الصغر ومدت لي يد العون في الكبر، إلى سر الأمان وزينة الوجدان ، وأعز ما أملك في هذه الحياة إلى أحن صدر أواني ، إلى أعظم إنسانة أوصى بها الرحمن ، إلى نبع الحب و الحنان ،إلى التي لا يرد جميلها إلا بالإحسان أمي الغالية حفظها الله و أطال في عمرها

إلى من علمني الأخلاق قبل القراءة ، إلى سندي و مرشدي ، و نور دربي ، إلى رمز المسؤولية ، و مثال التضحية أبي الغالي أطال الله عمره .

إلى سندي و قوتي و رفيق و رفيق دربي زوجي الكريم أطال الله مشوارنا بالسعادة و الهناء.

إلى من أشد بهم أزري إلى شموع متقدمة تنير حياتي إخوتي .

إلى كل من و سعتهم ذاكرتي و لم تسعهم مذكرتي .

مقدمـة:

تمثل البحار أكثر من 70% من المساحات الإجمالية للكرة الأرضية،هذا ما جعلها تملك أهمية كبرى في حقل العلاقات والمواصلات الدولية، إذ لم تعد اليوم مجرد ممّر للاتصال بين الحضارات فحسب،وإنما باتت مصدرا لغذاء البشر، وموردا للكنوز والمعادن المتعددة، والتي لم تستغل بعد، حيث أدى التزايد السكاني، وارتفاع مستويات المعيشة، ومتطلبات الحياة المادية، إلى تزايد الطلب على الإمكانات العلمية والتكنولوجية، لتمكين الشعوب من الوصول إلى أعماق البحار، والعثور على الثروات الضخمة المتوفرة فيها.[1]

يعد المجال البحري هو المجال الحيوي الأبرز للدولة، لما يلعبه هذا الأخير من دور اقتصادي هام، كونه مستودع الثروات المختلفة ، من خلال احتوائه على مخزونات معتبرة من الموارد المعدنية، كما أن المجال البحري يعد الواجهة التي تطل بها الدولة على العالم الخارجي، فقواعد البحار ترتبط بالقانون الدولي، وبالتي فإن القانون الدولي للبحار والمجسد في اتفاقية الأمم المتحدة للقانون البحار عام 1982 أرست نوعاً من التوازن بين حرية البحار التي نادت بها الدول الكبرى، والنزعة الوطنية القائمة على بسط السيادة والاستئثار التي تمسكت بها الدول الساحلية[2].

ساد النظرة الأولى إلى البحار في بدايتها، مبدأ الحرية للجميع في الاستعمال والاستغلال،وهذا منذ أن أدركت الشعوب، خاصة في العصور الوسطى مدى الأهمية السياسية للبحر، كميدان للسيطرة والتحكم،حيث كان الهدف من وراء ذلك احتكار الدول واستغلالها لثروات هذه المساحات البحرية، وخاصة في مجال الصيد،والرقابة على المظاهر الأخرى للملاحة.

---

[1] – بطوش فهيمة، الملاحة البحرية بين الحرية و التقييم ،مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة مولود معمري تيزي وزو ،2017 ص 1.

[2] – بن صالح علي، آلية تسوية المنازعات الدولية لقانون البحار، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع، ص 115.

كان مفهوم "البحر المفتوح "أو ما يعرف "بأعالي البحار" لزمن بعيد، ينظر إليه كميدان مرتبط بالمواصلات والنقل فقط، ومع مرور الوقت بدأ الاهتمام به كمجال يستغل للصيد، ويتطور الفكر الإنساني واستكشاف الثروات المعدنية، تطورت النظرة وأصبحت ثلاثية الزوايا "المواصلات، الصيد، واستخراج المعادن".[1]

زاد التطور التكنولوجي من أهمية البحار اقتصاديا واستراتجيا، مما أدى إلى حدة الصراع بين دعاة البحر الحر، والمغلق، هذا الصراع الطويل الذي صاحبه مواقف انفرادية أدت إلى فوضى دولية هددت الاستقرار في العلاقات الدولية، مما دفع إلى إبرام اتفاقية جنيف عام 1958، وبعدها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 والتي وازنت في مضمونها بين البحر المغلق والمفتوح، وتجلى هذا التوازن في إقرار مناطق بحرية تخضع للسيادة الدولة وأخرى تخرج عن سيادتها ، ومن ضمن مناطق هذه الأخيرة أعالي البحار[2].

عرفت منطقة أعالي البحار العديد من التطورات والمتغيرات المتأثرة بالاستكشافات الجغرافية الكبرى ،والأنظمة السياسية والقانونية التي يشهدها المجتمع الدولي، والتي كانت سببا في فتح الأنظار حول البحار الواسعة، إذ استقر مبدأ حرية أعالي البحار في الفقه والقضاء والتعامل الدولي، منذ القرن العشرين[3].

---

[1]– بطوش فهيمة ، مرجع سابق ،ص2.

[2]– بن صالح علي ،المرجع السابق ، ص 116،117.

[3]– اختلف رجال القانون في تسمية أعالي البحار، فمنهم من أطلق عليها اسم البحر العالي ،والبحر المفتوح ، والبحر العام، والبحر الحر، إلا أن الأغلبية اعتمدت تسمية "البحر العالي"، وقد كان يعرف البحر العالي على أنه ذلك الجزء من المحيط الواقع وراء خط ممتد على طول الساحل ،وعلى مسافة منه، ولكن مع اتضاح معالم القانون الدولي للبحار الحديث أخذ مفهوم هذا التعريف يتحدد بشكل أدق، إذا عرفته المادة الأولى من اتفاقية قانون البحار لسنة 1958 على أنه "جميع أجزاء البحر التي لا تدخل في البحر الإقليمي ،أو المياه الداخلية لدولة ما"، ومع ذلك لم يتحدد تعريف البحر العالي بشكل دقيق حتى إبرام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، التي عرفته في مادتها السادسة والثمانون (86) على أنه "تنطبق أحكام هذا الجزء على جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة ،أو البحر الإقليمي ،أو

تتميز منطقة أعالي البحار بأنها غير قابلة للتملك من جانب أي دولة من دول العالم، لذلك لا يجوز أن تقوم الدول بضم أجزاء من أعالي البحار إلى الامتدادات البحرية الخاضعة لها، أو أن تمنع دولا معنية من استخدام أجزاء معنية من البحر العالي، أو أن تقصر ذلك على رعاياها فقط، بالإضافة إلى أنها منطقة يسودها مبدأ المساواة، بمعنى تتساوى كافة الدول في الوصول إليها ، مهما كان موقع الدولة الجغرافي، ومهما كان تعداد ساكنيها، وأينا كانت قوتها العسكرية، كما أن التعريف قلص مساحة البحر العالي، وذلك بإخراجه لمناطق واسعة من مفهومه بسبب استحداث الاتفاقية لمنطقتين بحريتين جديدتين لم تكونا موجودتين في ظل القانون الدولي السابق لهذه لاتفاقية الأمم المتحدة 1982، هما المنطقة الاقتصادية الخالصة والمياه الأرخبيلية[1].

يعتبر موضوع حرية استغلال أعالي البحار ذو أهمية علمية كبيرة في مجال القانون الدولي للبحار، باعتبار المجالات البحرية الأخرى كالمياه الداخلية، والبحر الإقليمي، والمنطقة الاقتصادية الخالصة واضحة المعالم من حيث الطبيعة القانونية الخاصة بها، بسبب خضوعها لسيادة الدول الساحلية التي تتبعها هذه الامتدادات البحرية، غير أن الإشكال يطرح في أعالي البحار ومبدأ استغلاله، باعتباره إرث مشترك للإنسانية، ويزخر بكميات هائلة من الثروات البحرية الحية وغير الحية، والتي تمكن من سد حاجيات سكان المعمورة من هذه الموارد الطبيعية.

يهدف البحث في الموضوع إلى معرفة مفهوم مبدأ حرية استغلال أعالي البحار، والنظام القانوني المسير له، والوقوف على نتائج إعماله، ومعرفة القيود الواردة المحدد لاستغلاله.

المياه الداخلية لدولة ما، أو لا تشملها المياه الأرخبيلية لدولة أرخبيلية، ولا يترتب على هذه المادة أي إنقاص للحريات التي تتمتع بها جميع الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة وفقا للمادة 58.

[1] – بطوش فهيمة ، المرجع السابق ،.ص 3.

إن موضوع أعالي البحار وما طرحه من نقاشات خصوصا بشأن مبدأ حرية استغلاله دفع إلى البحث في الإشكالية التالية: **ما مدى نجاح وتوفيق قواعد القانون الدولي في الموازنة بين تنظيم قواعد حرية استغلال أعالي، وحماية المصالح الدولية في ظل الظروف الواقعية الراهنة؟؟**

ومن أجل معالجة هذه الدراسة اعتمدنا **المنهج التحليلي** من خلال تحليل نصوص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 ودراسة ما ورد بها من قواعد.

ارتأينا الإجابة على الإشكالية من خلال معالجة الموضوع ضمن فصلين، **يتناول الأول: الإطار المفاهيمي لمبدأ حرية استغلال أعالي البحار**، وذلك ببحث التطور التاريخي للمبدأ والاتجاهات الفقهية التي تطرقت للموضوع، وتحديد تعريفه والأهمية التي يحظى بها في العلاقات الدولية، وكذلك محتوى الحرية في استغلال أعالي البحار وفق ما تناولته الاتفاقيات الدولية وقواعد القانون الدولي للبحار المختلفة، **ويستعرض الفصل الثاني النظام القانوني لمبدأ حرية استغلال أعالي البحار** من خلال تناول القيود الواردة على المبدأ .

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لمبدأ حرية استغلال أعالي البحار

نظرا للأهمية التي يحظى بها مبدأ حرية استغلال أعالي البحار في نطاق القانون الدولي والعلاقات الدولية، يقتضي الأمر التطرق إلى الإطار المفاهيمي له قبل معالجة جانبه القانوني، وهذا بتناول مفهوم المبدأ ضمن (المبحث الأول) ومحتوى الحريات ضمن (المبحث الثاني)

المبحث الأول: مفهوم مبدأ حرية استغلال أعالي البحار

يتطلب تحديد المفهوم منا تناول التطور التاريخي من خلال التطرق إلى الآراء الفقهية المختلفة التي تمخضت عنها حرية استغلال أعالي البحار، وكذلك أثر تطور القانون الدولي للبحار على فكرة حرية استغلال أعالي البحار (ضمن المطلب الأول)، ونتناول أيضا تعريف مبدأ حرية استغلال أعالي البحار والأهمية التي حظي بها في الواقع الدولي ضمن (المبحث الثاني).

المطلب الأول : التطور القانوني لظهور مبدأ استغلال أعالي البحار

ثار جدل فقهي حاد بين فقهاء القانون الدولي تمخض عنها مبدأ حرية استغلال أعالي البحار ضمن (الفرع الأول)، وكما كان للتطور قواعد القانون الدولي أثر بالغ الأهمية على تكريس مبدأ حرية استغلال أعالي البحار (الفرع الثاني).

الفرع الأول الجوانب الفقهية لمبدأ حرية استغلال أعالي البحار: إن المتتبع للقواعد التي تحكم قانون البحار، يلاحظ المبدأ الأساسي الذي يحكم تلك القواعد ، والذي تواترت عليه الدول وأقره العرف ،وأخيراً قننته المعاهدات، وهو مبدأ حرية استغلال أعالي البحار .

ثمة حقيقة هي أن هذا المبدأ لم ينشأ طفرة واحدة ، فقد مر بمراحل تاريخية ،وتأرجحت طبيعته بين مؤيد ومعارض حيث ساد في فترة من الأزمان القديمة، ثم عاد فتقلص وساد مبدأ إمكان إخضاع البحار لسيادة بعض الدول الشاطئية [1].

ثار جدل فقهي استمر ردحا من الزمن، دافع من خلاله الفقيه الهولندي "**جروسيوس**" عن مبدأ حرية البحار، في مؤلفه" البحر الحر" المنشور عام 1609، واعتبر أن البحر العالي يجب أن يكون حرا طليقا مثل الهواء[2].

استند "**جروسيوس**" في تقريره لمبدأ حرية استغلال أعالي البحار، على عدة حجج أهمها: أن البحر غير قابل للحيازة الفعلية، ومن ثمة لا يمكن أن يكون محلا للسيادة، من قبل أي دولة من الدول، كما احتج أيضا أن الطبيعة تمنح الإنسان بعض الأشياء التي لا تقبل الفناء وتكفي للجميع، وعلى ذلك يجب أن يستعملها الجميع من غير ضرر،ولا يجوز لأحد امتلاكها، من أمثلة هذه الأشياء الهواء وأعالي البحار[3].

يلاحظ أن المحامي الشهير "**جروسيوس**" دافع في مؤلفه الشهير "البحر المفتوح"، على حرية البحار، وهذا إثر الوثيقة الصادرة عن البابا الكسندر السادس عام 1493، التي وزعت البحار بين إسبانيا والبرتغال، وبناء عليه كان **جروسيوس**، يرى استحالة السيطرة الفعلية على أعالي البحار، واعتبر أن ممارسة أحدهم للملاحة والصيد لا يؤثر على ممارسة الآخر[4].

1_عبد المنعم محمد داود ، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية ، الطبعة الأولى ، منشأة المعارف، الإسكندرية ، 1999، ص 105.

2– عبد الكريم عوض خليفة، القانون الدولي للبحار، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2013، ص 88.

3– عبد المنعم محمد داود، مرجع سابق، ص 109

4– سليم حداد، التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي العربي، الطبعة الأولى، المؤسسة الجامعية للنشر والتوزيع، بيروت، 1994. ص 25

يلاحظ أن حرية استغلال أعالي البحار لم تكن قبل **جروسوس** سوى فكرة، لكن بدأت تأخذ طريقها لكي تصبح حقيقة، حيث جاءت الدعوى إثر الثورة الفرنسية إلى حرية البحار، وهذا ما طالبت به روسيا خلال حرب الاستقلال الأمريكية، وخلال القرن التاسع عشر تكرست الحرية، وأصبحت مفتوحة للجميع[1].

رد على الفقيه والمحامي "**جروسيوس**" على الفقيه البريطاني "جون سيلدن"، في مؤلفه "البحر المغلق" عام 1816، دافع من خلاله عن ملكية البحار وخضوعها للسيادة الوطنية.، حيث صدر هذا الكتاب عن الفقيه الانجليزي "جون **سيلدن**"، باعتبار أن السيطرة على البحر كانت انتقلت إلى الإنجليز، خلال القرن السابع عشر، وكان الفقيه "جون **سيلدن**" يرى أنه بالإمكان ممارسة الملكية البريطانية على أعالي البحار.

لقد إرتبط الجانب الفقهي بالمنازعات التي كانت تثار بين الحين والآخر، لذلك لجأت ملكة إنجلترا "اليزابيث" إلى دعم موقفها إزاء مزاعم الدول في فرض سيادتها على أعالي البحار، ومن ثم فقد شجعت رجال القانون لإبراز وجهة نظرهم لتقرير مبدأ حرية أعالي البحار استنادا إلى منطق قانون الشعوب[2].

من خلال مؤلفات فقهاء إنجلترا، يمكن الرد على إدعاءات ملك الدنمارك بفرض سيادته على بحر البلطيق، ليكون لرعاياه حق الصيد فيه دون الحصول على ترخيص من السلطات الدنمركية،إعمالا لمبدأ حرية أعالي البحار،واستنادا إلى منطق قانون الشعوب، إلا أن بريطانيا كانت تعطى لنفسها حق فرض السيطرة، وتمنع غيرها من فرض مثل تلك السيطرة على البحار التي اعتبرت ملك لبريطانيا الأمر الذي دعا بعض الدول الأخرى مثل هولندا إلى تجنيد فقهائها، حيث انبرى لهذا الأمر الفقيه الهولندي

[1] – المرجع نفسه، ص ، 26، 25

[2] – سليم حداد ، المرجع السابق ، ص ص 26 ، 27.

"**جروسيوس**" في كتابه عن "**البحر الحر**" للدفاع عن حق مواطنيه في هولندا في ارتياد البحار الخاضعة لأسبانيا والبرتغال، وإثبات حقهم في مزاولة صيد الأسماك والاتجار بالتوابل مع الهند[1].

تبع صدور مؤلف "**جروسيوس**" المتعلق بالبحر الحر عدة مؤلفات للدفاع عن وجهة نظر بريطانيا هكذا نشت نظريتان مختلفتان في القانون الدولي أحدهما تدعو إلى وجوب تحرير البحار من السيادة الوطنية للدول العظمى وغيرها من الدول، والنظرية الثانية تدعو إلى إبقاء البحار الخاضعة لتلك السيادة، حيث تفاعلت تلك الأفكار، وتنامت منذ ذلك الحين إلى أن وصل الحال إلى ما أقرته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار العام 1982 حيث يتدرج مبدأ الحرية في أعالي البحار ثم يتقلص تدريجياً عبر المنطقة الاقتصادية ويقل في البحر الإقليمي ويكاد يتلاشى عند المياه الداخلية .

أثار مبدأ حرية استغلال أعالي البحار جدلا فقهي استمر ردحاً من الزمن، حيث دفاع الفقيه الهولندى "**جروسيوس** "عن مبدأ حرية البحار في مؤلفه " **البحر الحر**" المنشور عام 1609، وقرر أن البحر العالي يجب أن يكون حراً طليقاً كالهواء، ورد عليه الفقيه البريطاني "**جون سيلدن**" بمؤلفه البحر المغلق عام 1618 ، دافع فيه عن ملكية البحار، وخضوعها للسيادة الوطنية، وقد انتصرت آراء الفقيه **جروسيوس**، وحازت على تأييد الفقه في بداية القرن الثامن عشر، ولم يحل الربع الثاني من القرن التاسع عشر إلا وقد أصبح مبدأ حرية البحار العالية قاعدة مستقرة في القانون الدولي، وعرفا ملزما للدول لايجوز الخروج عليه[2] .

رغم انتصار حرية أعالي البحار إثر النقاشات الفقهية المطروحة، إلا أن النزاع بين الفقهاء بقي مطروحا، حول تعليل الحرية من الناحية القانونية، بمعنى حول الوضع القانوني للبحار، حيث اختلف الفقهاء حول الطبيعة القانونية لأعالي البحار، أثمر هذا عن ثلاثة اتجاهات، حيث يرى الاتجاه الأول أن

[1] – عبد المنعم محمد داود ، المرجع السابق ، ص 108.

[2] –المرجع نفسه ،ص 109.

أعالي البحار مالاً لا مالك له، ويرى الاتجاه الثاني أن أعالي البحار ملاً مشتركاً، في حين أقر الاتجاه الثالث أن أعالي البحار تخضع لنوع من السيادة المشتركة[1].

إن وصف البحار العالية بأنها من الأموال المباحة، أو من الأموال التي ،لا مالك لها، يؤدي بحكم المنطق القانوني إلى نتيجة لا يمكن قبولها في نطاق القانون الدولي المعاصر، وهي أن المال المباح،أو المال غير المملوك لأحد، يجوز أن يكون محلاً لتملك عن طريق الاستيلاء أو وضع اليد، ووصف البحار بأنها ملك مشترك ،معناه وفقاً لمنطق القانون الروماني أنها تدخل في نطاق الملكية، ويجوز أن تخضع لحقوق السيادة، وكذلك الاتجاه القائل بأن أعالي البحار تخضع لنوع من السيادة المشتركة هو منتقد أيضاً، وذلك لأنه ليس لأي دولة أو مجموعة من الدول أي نوع من السيادة على أعالي البحار.

الفرع الثاني: أثر تطورالقانون الدولي على حرية استغلال أعالي البحار: انتهى الخلاف الفقهي بين أنصار الحرية والتقييد من مبدأ استغلال أعالي البحار، إلى انتصار مبدأ حرية أعالي البحار، وتسليم الدول به بدء من القرن التاسع عشر، حيث اعترفت به مجموعة من الوثائق الدولية،

أكدت اتفاقية قانون البحار عام 1958 أيضا ضمن أحكام المادة الثانية منها على حرية البحر المفتوح، وتضمنت عدة مظاهر، كما استقرت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982، على المبدأ وقننته، ورتبت العديد من النتائج عن إعماله، ولقد استحدثت الاتفاقية منطقة التراث المشترك للإنسانية ،كما نظمت اكتشاف واستغلال الثروات بتلك المنطقة الواقعة في قاع البحار والمحيطات خارج حدود الولاية الوطنية للدول، هذا ما يؤكد أن مبدأ حرية أعالي البحار ليس مطلقاً، وإنما عليه بعض الاستثناءات[2].

[1]– محمد المجذوب، القانون الدولي العام، الطبعة الخامسة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2004، ص 308.

[2]– عبد المنعم محمد داود، مرجع سابق، ص 109، ومحمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة ،بدون طبعة ،الاسكندرية، ص 167

يعد مبدأ حرية أعالي البحار من المبادئ التي استقرت عبر التاريخ، وقننتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، ورتبت عليه العديد من النتائج أو الحريات: مثل حرية الملاحة، والتحليق، وحرية وضع الكابلات، وخطوط الأنابيب المغمورة، وحرية إقامة الجزر الاصطناعية وغيرها من المنشآت، من مباني وتركيبات، مما يسمح بها القانون الدولي كحرية الصيد والبحث العلمي[1].

أكدت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 مجموعة من الحريات،ورسمت لها إطارا مزدوجا، حيث حرصت على التأكيد على عدم قيام ما يمكن أن يعيق ممارسة هذه الحريات، من خلال محتوى المادة 89 من الاتفاقية المؤكدة على عدم جواز إدعاء السيادة الوطنية على أية أجزاء من أعالي البحار، حيث جاء ضمنها لا يجوز شرعا أن تدعى إخضاع أي جزء من أعالي البحار لسيادتها، كما نصت بوضوح على أن تخصص أعالي البحار للأغراض سليمة وفق أحكام المادة 88، وهو ما يعني ضمانة لا وجه النشاط الاقتصادي أو البحث العلمي في أعالي البحار [2] .

لاشك أن التطورات العلمية والفنية الهائلة، وتشعب أوجه النشاط التي تجرى ممارستها في أعالي البحار، وخاصة تلك المتعلقة باستكشاف واستغلال الثروات غير الحية لقيعان البحار والمحيطات، قد تؤدى في المستقبل إلى التأثير بأشكال ودرجات متفاوتة على هذه الحريات المستقرة،وهو الأمر الذي بدأت تظهر آثاره في مجال حرية الملاحة، حيث بات من المتعين على ملاحي السفن التي تمارس الملاحة في أعالي البحار، أن تتبع طريقا مرسوما لتجنب حوادث التصادم البحري، وقد عقدت في لندن بتاريخ 20 أكتوبر 1982 اتفاقية دولية لمنع التصادم البحري، أصبحت نافذة في عام 1977 ، وقد وفرضت ضرورات سلامة الملاحة البحرية عقد اتفاقية دولية لإقامة شبكة دولية من الأقمار الصناعية لخدمة

---

[1] – الدكتور صلاح الدين عامر ، القانون الدولي للبحار ،دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982،الطبعة الثانية،القاهرة،2000، ص328.

[2] – د / صلاح الدين عامر ، المرجع السابق ، ص 328.

الملاحة البحرية، وهذا ماتم في عام 1988 إدخال تعديلات على الاتفاقية لعام 1974،بهدف إقامة نظام دولي للإنقاذ والأمان في البحار[1].

تم الإشارة إلى جملة من الإستثناءات عن حرية استغلال أعالي البحار بموجب قرار مجلس الأمن الصادر في شهر أبريل 1966، الذي يرخص فيه لبريطانيا "في أن تقوم في البحار العالية بتفتيش كافة السفن التجارية ، وبصرف النظر عن العلم الذي ترفعه متى قامت لديها شبهة قوية تبرر الاعتقاد بأن السفن التي تحمل شحنات بترول بقصد تصديرها إلى روديسيا، إخلالا بقرار المجلس الذي حظر شحن البترول إليها، فمن الواضح أن إعطاء بريطانيا هذا الحق يشكل استثناء على المبدأ العام المتعلق بحرية أعالي البحار، وإن كان يستند هذا الاستثناء إلى قرار مجلس الأمن، كما يمكن الإشارة إلى قرارات مجلس الأمن الصادرة عام 1990 المتعلقة بتقرير الحظر البحري والجوي، وفرض حالة حصار على العراق بعد استيلائها على الكويت ، حيث قامت السفن الحربية من مختلف الجنسيات بتفتيش عدد كبير من السفن التجارية المتوجهة إلى العراق لإحكام فرض الحصار عليها [2].

المطلب الثاني : تعريف مبدأ حرية استغلال أعالي البحار وأهميته القانونية : نظرا للأهمية التي يحظى بها مبدأ حرية استغلال أعالي البحار ضمن أحكام وقواعد القانون الدولي، يقتضي منا الأمر التطرق لتعريف المبدأ (الفرع الأول)، والأهمية التي يحظى بها في الواقع الدولي (الفرع الثاني).

[1] – مرجع نفسه ، ص 329 .

[2] – مرجع نفسه ، نفس الصفحة .

الفرع الأول : تعريف مبدأ حرية استغلال أعالي البحار: يعد مبدأ حرية إستغلال أعالي البحار من المبادئ الأساسية الذي تواترت عليه الدول، وأستقر عليه العرف الدولي في نهاية الربع الأول من القرن التاسع عشر، وقننته الاتفاقيات الدولية [1].

يعني مبدأ حرية استغلال أعالي البحار أن البحر حر، ليس ملكا لأي دولة ولا يخضع لسيادتها، وهو مفتوح لجميع الدول دون تمييز، ويحق لكل الدول الانتفاع به، على قدم المساواة [2].

يقصد بمبدأ حرية استغلال أعالي البحار أن هذه المنطقة مفتوحة لكل الدول ، ساحلية كانت أو غير ساحلية، إذ لا يحق لأي دولة أن تدعي أن لها سيادة على أعالي البحار، ولا يمكن قبول طلب من أي دولة أن تضم أجزاء من أعالي البحار إلى مياهها الداخلية، ولا يحق لها أن تمنع غيرها من استعماله، وأن تقصره على رعاياها فقط، كما يمنع على أي دولة أن تقيم عليه قواعد عسكرية، أو تجارب نووية وذرية [3].

يعرف مبدأ حرية استغلال أعالي البحار بأن المنطقة حرة ومفتوحة لجميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية، ولكن يقتصر استخدامها على الأغراض السلمية، وتمارس هذه الحرية وفق الشروط المنصوص عليها ضمن أحكام وقواعد القانون الدولي [4].

---

[1]–عبد الكريم عوض خليفة ،مرجع سابق ، ص 87

[2]– محمد المجذوب، مرجع سابق، ص ص 379،380.

[3]–سيد إبراهيم الدسوقي، الوسيط في القانون الدولي العام، الكتاب الرابع، قانون البحار، دار النهضة العربية، القاهرة، 2011، ص 172.

[4]–فاروق محمد صادق الأعرجي، مباحث في القانون الدولي للبحار، الجزء الأول، الطبعة الأولى، منشورات زين الحقوقية، بيروت، 2015، ص ص256،257.

توضح أيضا حرية أعالي البحار أنه ليس لأي دولة حق خاص فيها، والحرية لا تعني أن نطاق أعالي البحار لا تحكمه قواعد القانون، وإنما منظم بموجب قواعد أممية، وإن يترك الأمر وفق هوى الدول، وإلا سادت الفوضى والخلافات بحدة [1].

تقتضي حرية الدولة في أعالي البحار إعادة تنظيمها وفق أطر و ضوابط قانونية ، باعتبار أن غياب هذا التنظيم يجعل من المنطقة مسرحاْ للغوص و الاضطرابات ، أو مجالاْ للتنازع و الخلاف ، ويكفى أن نذكر القرصنة البحرية مثلا و مدى ما يصيب أمن البحر ومصالح الدول من مرور ، لو أننا تركنا البحر المفتوح بلا قواعد تنظمه، أو استثنيناه من الخضوع للقانون، والجنسية هي الوسيلة الفنية لتنظيم قانونية البحر المفتوح، أي الوسيلة لإقامة ،وحفظ النظام القانوني الذي يطبق باستمرار على السفينة في البحر المفتوح، ولذا فإن كل سفينة لابد أن تحمل علما، وأن تكون لها جنسية، ولذا تطبق قوانين العلم دون أن تتنازع بسبب عدم وجود سيادة إقليمية لأية دولة على البحر المفتوح، ولذلك تعمد الدول عن طريق الاتفاقيات إلى وضع قواعد تنظم نشاطها، واختصاصاتها في البحر المفتوح .

الفرع الثاني : مبدأ حرية استغلال أعالي البحار بين السلبية والإيجابية: تنازع مبدأ حرية استغلال أعالي البحار فكرتان أساسيتان اتسمت إحداهما بالإيجابية والثانية بالسلبية.

أولا: الجانب الإيجابي لمبدأ حرية استغلال أعالي البحار: يحتوى مبدأ حرية استغلال أعالي البحار على فكرتين أساسين **الأولى إيجابية** ، وقوامها تمتع كافة الدول باستخدام أعالي البحار على قدم المساواة فيما بينها في إطار أحكام القانون الدولي العام، لذا نصت المادة السابعة والثمانون من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على أن :أعالي البحار عام 1982 مفتوحة لجميع الدول، ساحلية كانت أو غير

[1]– محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 167.

ساحلية، وتمارس حرية أعالي البحار بموجب الشروط التي تبينها هذه الاتفاقية ،وقواعد القانون الدولي الأخرى،

ومن بين هذه الحريات ، وبالنسبة إلى كل من الدول الساحلية، وغير الساحلية، و تشتمل على :حرية الملاحة، وحرية التحليق، وحرية وضع الكابلات، وخطوط الأنابيب المغمورة، وهنا بمراعاة الجزء السادس، حرية إقامة الجزر الاصطناعية وغيرها من المنشآت المسموح بها بموجب القانون الدولي.

تمارس هذه الحريات من قبل جميع الدول ،وهذا بمراعاة مصالح الدول الأخرى في ممارستها لحرية أعالي البحار، وكذلك الاعتبار الواجب لماتنص عليه هذه الاتفاقية من حقوق فيما تعلق بالأنشطة في المنطقة .

ثانيا: الجانب السلبي لمبدأ حرية استغلال أعالي البحار: يتضمن مبدأ حرية استغلال أعالي البحار أيضا فكرة سلبية ، قوامها خروج أعالي البحار عن سيادة كافة الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية،ومن ثم لا يجوز لأية دولة ممارسة السيادة على أي جزء من أجزاء هذه المنطقة من البحار، لذا نصت المادة التاسعة والثمانون من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على أنه " لا يجوز لأية دولة شرعاً أن تدعى إخضاع أي جزء من أعالي البحار لسيادتها [1].

المبحث الثاني : الإطار القانوني لمبدأ حرية استغلال أعالي البحار

أكدت قواعد القانون الدولي للبحار على رأسها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 على محتوى حرية استغلال أعالي البحار ضمن(المطلب الأول)، ولم تكتفى بهذا المحتوى ، وإنما تناولت أيضا النتائج المترتبة على هذا الاستغلال ضمن (المطلب الثاني).

[1] – عبد كريم عوض خليفة ، مرجع سابق ، ص ص 88 ،89 .

المطلب الأول : مظاهر حرية استغلال أعالي البحار:

أثرت التطورات التكنولوجية بصورة كبيرة على محتوى الحريات الممارسة في أعالي البحار المؤكد عليها ضمن أحكام القانون الدولي (الفرع الأول)، حيث أشارت الاتفاقيات الدولية المتعلقة بقانون البحار، إلى محتوى حرية استغلال أعالي البحار، والتي على رأسها حرية الملاحة ضمن (الفرع هذا)، وتعد حرية الملاحة من أهم الحريات التي تفرعت عنها مجموعة من الحريات الأخرى مثل حرية التحليق، وحرية مد الأنابيب والكابلات، وحرية إقامة المنشآت الصناعية، وحرية البحث العلمي، وحرية الصيد وغيرها من أنواع الحريات المؤكد عليها ضمن أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 (الفرع الثالث).

الفرع الأول: تأثير التطور التكنولوجي على محتوى حريات استغلال أعالي البحار: قبل الخوض في مضمون الحريات يلزم الإشارة إلى موقف القانون الدولي للبحار من محتوى الحريات المسموح لممارستها في أعالي البحار، حيث حددت ضمن اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام 1958 في أحكام المادة الثانية منه بأربعة عناصر أساسية، حرية الملاحة ، والصيد، ومد الأسلاك والأنابيب المغمورة، وحرية الطيران، ذلك أن النص لم يحدد الحريات على سبيل الحصر، خاصة وأن المادة استعملت تعبير و "خصوصا"، وهذا ما أكدت عليه لجنة القانون الدولي في تعليقها على مشروع الاتفاقية، كما أن الفقرة الثانية من ذات المادة تقر بوجود حريات أخرى معترف بها وفقا للمبادئ العامة للقانون الدولي[1].

أشارت المادة 87 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 إلى نفس الحريات المشار إليها ضمن أحكام اتفاقية جنيف 1958، إلا أنها أضافت حرية إقامة الجزر، وحرية البحث العلمي،

[1]–محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008، ص 426.

وهذه الاتفاقية أيضا لم تذكر الحريات على سبيل الحصر، وإنما تركت الأمر للاجتهاد بوجود حريات أخرى[1].

رغم ورود هذه الحريات ضمن قواعد القانون الدولي، إلا أن التطورات التكنولوجية الحديثة، أدت إلى التقليص التدريجي لممارسة تلك الحريات، حيث أصبح محتوى الحريات يختلف من جزء لآخر[2].

الفرع الثاني: حرية الملاحة في أعالي البحار كمبدأ عام: تعتبر حرية الملاحة أهم حرية تتضمنها حرية استغلال أعالي البحار، إذ أن هذه الحرية لا يمكن من دونها التوصل لممارسة باقي الحريات الأخرى والاستفادة من أعالي البحار، فهذا المبدأ نشأ واستقر عبر مراحل، وتضمن الحق في تسيير جميع أنواع السفن، إذ يمنع بموجب مبدأ حرية الملاحة على جميع الدول وضع أي عراقيل في طريق الملاحة غير تلك المتفق عليها ضمن قواعد القانون الدولي[3].

تعتبر حرية الملاحة من أقدم الحريات التي تم الاعتراف بها لسفن جميع الدول، سواء كانت ساحلية أو غير ساحلية، وهذا ما تضمنته أحكام الاتفاقية الدولية لقانون البحار الدولية عام 1958، وأيضاً اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982[4].

تتمتع كافة الدول بحرية الملاحة في أعالي البحار عام 1982 ، ويتمثل ذلك في تسيير سفن تحمل علمها في البحار العالية، وقد قننت هذه القاعدة المادة التسعون من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار،

---

[1]–المرجع نفسه، نفس الصفحة.

[2]–المرجع نفسه، نفس الصفحة.

[3]– محمد حاج محمود، مرجع سابق، ص ص 427،428.

[4]– المرجع نفسه ، ص ص 427،428.

إذ نصت على أنه لكل دولة، ساحلية أو غير ساحلية، الحق في تسيير سفن ترفع علمها في أعالي البحار.[1]

خصصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار1982 الجزء العاشر منها (المواد 124- 132) المعنون بـ "حق وصول الدول غير الساحلية إلى البحر"، ومنه وحرية المرور العابر،لبيان القواعد التي تكفل تمتع الدول غير الساحلية بحقها في الوصول إلى البحر على قدم المساواة مع الدول الساحلية[2].

الفرع الثالث الحريات الأخرى المتفرعة عن حرية الملاحة في أعالي البحار: رغم أن حرية الملاحة تعد من أهم الحريات الأساسية، باعتبارها تشكل محتوى هام لحرية استغلال أعالي البحار، ولكن هذا لا يمنع من وجود مظاهر أخرى لحرية استغلال أعالي البحار تم تكريسها بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982، وعلى رأس هذه الحريات نذكر ما يلي:

أولا: حرية التحليق: رغم أن مسألة الطيران هي من اختصاص قانون الجو، إلا أن لجنة القانون الدولي عند إعداد مشروع اتفاقية البحار1958، ذكرت حرية الطيران ضمن حرية أعالي البحار، واعتبرته أمرا ضروريا ومرتبطا بحرية البحار، إلا أن مؤتمر عام 1958 لم يكرس مواد متعلقة بالموضوع ،وإنما اكتفى بالإشارة العابرة للحرية التحليق والطيران ضمن أحكام المادة الثانية من اتفاقية عام 1958، وتأكدت هذه الحرية أيضا ضمن أحكام المادة 87 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 ، وكذلك المادتين 2 و12 من اتفاقية شيكاغو عام 1944[3].

---

[1] – عبد الكريم عوص خليفة ، المرجع السابق ، ص 89 .

[2] – المرجع نفسه ،ص 90 . .

[3] – محمد حاج محمود، مرجع سابق، ص 449.

تتمتع كافة الدول، ساحلية كانت أم غير ساحلية، بحرية التحليق والطيران فوق أعالي البحار، وذلك مع مراعاة القواعد الدولية النفاذة ، وخاصة تلك التي تقررها منظمة الطيران المدني الدولي[1] .

ثانيا: حرية وضع الكابلات وخطوط الأنابيب على قاع أعالي البحار: ارتبطت حرية مد الأسلاك والأنابيب البحرية بالاكتشافات العلمية المعاصرة، فهي تعني حق جميع الدول في مد الأسلاك البرقية والهاتفية، والأنابيب في قاع البحر العام، فقد أكدت اتفاقية جنيف عام 1958 على هذه الحرية، وألزمت الدول بمراعاة ما يكون في القاع من لأسلاك وأنابيب للدول الأخرى، وكذلك تسهيل أعمال إصلاح وإتلاف الضرر[2].

تشمل هذه الحرية مد أسلاك الهاتف والبرق والأنابيب في قاع المياه، كما تشمل صيانتها والمحافظة عليها من التلف، وقد تضمنت اتفاقية باريس 1884 أحكاماً تتعلق بمسؤولية السفينة عن الضرر الذي تحدثه بالنسبة إلى هذه الأسلاك والأنابيب، فالاختصاص يعود إلى دولة العلم بالنسبة إلى الأعمال التي ترتكبها السفينة المخالفة، وإنزال العقوبات بحقها، والمسؤولية تترتب أما نتيجة للفعل المباشر كقطع الأنابيب والأسلاك، أو نتيجة الإهمال، لا تنطبق هذه الاتفاقية في الحرب([3]).

تعد حرية مد الكابلات حديثة الظهور إثر اكتشاف البرق السلكي، فقد عززت الدول الاتصالات فيما بينها عن طريق وضع الكابلات في القاع عام 1866 أنشئ أول خط سلكي بين الولايات المتحدة وأوروبا ، ذلك أن حق الدولة في وضع الكابلات والأنابيب في قاع البحر العالي يفرض عليها التزامات محددة، تقضي باحترام للدول الأخرى من كابلات وأنابيب في قاع البحر العالي، ووجوب إصلاحها إذا أصابها ضرر من جراء الأشغال التي تقوم بها، وتلزم الاتفاقية الدول الأعضاء بوضع تشريعات تنزل

[1] – سيد إبراهيم الدسوقي، مرجع سابق، ص 173.

[2] – محمد المجذوب، المرجع سابق،ص، ص 384،385.

[3] – المرجع نفسه ، ص 385 .

العقاب برعاياها ،أو بالسفن التي تحمل علمها، أذا تسببوا بإتلاف الكابلات والأنابيب، وكذلك وضع تشريعات تلزم المواطنين والسفن بدفع تعويضات عن الأضرار المادية التي يحدثونها للتمديدات الموجودة في قاع البحر [1] .

تتصل بهذه الحرية حرية إنشاء الأنفاق التي تربط مابين الدول، كنفق المانش الذي يصل فرنسا ببريطانيا، والنفق يخضع لسيادة الدولتين، ولا تنطبق عليه حرية الاستخدام من قبل الدول الأخرى إلا بموجب اتفاق، وفي حالة الحرب يخضع النفق للتدابير التي تتخذها الدولة تأميناً لسلامتها وأمنها، هذا وتعد حرية وضع الأسلاك والأنابيب حديثة نسبياً، لأنها نشأت بفعل التقدم التقني، حيث جرى إنشاء أول خط في 1851 يربط بين فرنسا وبريطانيا، وأكدت اتفاقية جنيف على حرية مد الأسلاك والأنابيب، وعلى إلزام الدول بمراعاة المنشآت التابعة للدول الأخرى، والتعهد بتسهيل أعمال التصليح،ووضع التشريعات الداخلية لردع مواطنيها الذين يتسببون في إتلافها، وقد أعادت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التأكيد على هذه الأحكام [2].

توجب الاتفاقيات الدولية حماية هذه الأسلاك والأنابيب ،وتعاقب كل من يوقع فيها الأضرار، وقد رأينا أن المسؤولية تقع على السفينة التي تتسبب بالضرر، والمحاكمة تعود إلى قضاء دولة العلم الذي ترفعه السفينة، وتقوم الدولة صاحبة الأنابيب أو الأسلاك بإبلاغ دولة السفينة كي تقوم بمحاكمة المخالفين وتحميلهم إصلاح ما أتلف منها [3].

ثالثا: حريق إقامة المنشآت الصناعية: أكدت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 ،ضمن أحكام المادة 37 منها على حرية إقامة الجزر الصناعية، لكنها لم تفصل في الأحكام الخاصة

[1] – وليد بيطار ، المرجع السابق، ص 362 .

[2] – محمد المجذوب، مرجع سابق، ص 385.

[3] –جمال محي الدين، القانون الدولي للبحار، دار الخلدونية ، الجزائر، ص 234.

بهذه الجزر والمقامة في أعالي البحار، وإنما اكتفت بالإحالة إلى الجزء السادس الخاص بالامتداد القاري، وبالرجوع إلى هذا الجزء يتضح أنه لم يتعرض للجزر إلا في مادة واحدة، وهي المادة 80، والتي أحالت بدورها إلى المادة60، من الجزء المتعلق بالمنطقة الاقتصادية الخالصة[1].

أكدت أحكام القانون الدولي للبحار بشأن إقامة الجزر وفق ما جاء ضمن أحكام المادة 60 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام1982، أنه ليس لهذه الجزر مركز أو بحر إقليمي، كما ألزمت المادة ضمن أحكامها الدول المعنية في حالة الضرورة اتخاذ مناطق سلامة، لتوفير تدابير لازمة لسلامة الجزر، مع احترام جميع السفن لمناطق السلامة فيها[2].

نصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على حق الدول في إقامة المنشآت الصناعية في البحر العالي، ولاشك أن هذه الحرية ترتبط هي الأخرى بالتقدم التقني الكبير الذي أتاح للبشرية فرصة الاستغلال الاقتصادي للموارد الطبيعية والمراقبة العلمية، وهكذا أصبح للدول حق إنشاء المحطات الثابتة خارج الإقليمية لمراقبة حركة ملاحة السفن، كما أصبح لها وسائل متطورة لإنشاء منصات عائمة في بحر الشمال والخليج لاستغلال الثروة النفطية والغازية [3].

تطرح مسألة إقامة المنشآت علاقة بسيادة الدولة في البحر العالي، ذلك أن هذه المنشآت تكون تابعة للدولة التي أقامتها، وتخضع لما تسنه من تشريعات في مجال الجمارك، والضرائب، والبيئة والقيام بأعمال الشرطة لحماية هذه المنشآت، إلا أن هذه المنشآت تقع في نطاق المنطقة الاقتصادية التي تسمح اتفاقية

[1] – جمال محي الدين، مرجع نفسه، ص 234

[2] – نفس المرجع السابق، 235.

[3] – وليد البيطار ، مرجع سابق ، ص 363 .

قانون البحار بمنح بعض الاختصاصات للدولة التي تعود إليها هذه المنشآت الصناعية، فحرية الدولة الساحلية ليست مطلقة في هذا المضمار، فهي تمتنع عن القيام بأية أعمال تضر بحرية الملاحة [1].

رابعا: حرية البحث العلمي: أشارت قواعد القانون الدولي للبحار إلى تمنع جميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية،بالإضافة إلى المنظمات الدولية المتخصصة، بحرية البحث العلمي في أعالي البحار، كما ألزمت إتباع عدة مبادئ في هذا الشأن بما فيها أن يجرى البحث العلمي لأغراض سلمية، و بوسائل وطرق علمية تتفق مع اتفاقية قانون البحار، بشرط أن يكون البحث العلمي وفق قواعد و أطر ذات الصلة بالقانون الدولي[2].

اهتمت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 بحرية البحث العلمي وفق أحكام المادة 37، المتعلقة بالحريات التي تتمتع بها الدول في أعالي البحار، حيث خصصت جزء بأكمله لبيان القواعد المنظمة للبحث العلمي البحري، واشتمل هذا الجزء 13 على 28 مادة، موزعة بين تسعة فروع، تناولت عدة أحكام أهمها التعاون الدولي البحري، والقواعد المنظمة للبحث العلمي في المناطق البحرية، ومعدات البحث العلمي في البيئة البحرية، كما تناولت قواعد تسوية المنازعات المتعلقة بالبحث العلمي البحري[3].

أكدت المادة 238 منن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار1982 على أن لجميع الدول بغض النظر عن موقعها الجغرافي، بالإضافة إلى المنظمات المتخصصة لها الحق في إجراء البحث العلمي البحري، كما أكدت المادة 240 من ذات الاتفاقية على أن البحث العلمي البحري ينبغي أن يحتوى على مجموعة

[1] – مرجع نفسه ،ص 364 .

[2] – جمال محي الدين،مرجع سابق، ص ص242،243..

[3] – المرجع نفسه، ص 243.

من المبادئ أهمها عدم استهدافه لأغراض حربية، و أن لا يكون الغرض منه تعريض البيئة البحرية للخطر وغيرها من المبادئ[1].

نصت المادة 87/ الفقرة الأولى من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار1982 ، على حرية البحث العلمي رهناً بمراعاة الجزأين السادس والثالث عشر من الاتفاقية، ونصت المادة 238 ، وهي أولى مواد الجزء الثالث عشر، على أنه لجميع الدول ، بغض النظر عن موقعها الجغرافي، والمنظمات الدولية المتخصصة، الحق في إجراء البحث العلمي البحري، رهناً بمراعاة حقوق وواجبات الدول الأخرى ،كما تنص عليها هذه الاتفاقية، ويقع على عاتق الدول والمنظمات الدولية المختصة واجب تشجيع وتيسير وتطوير البحث العلمي البحري، وإجراءه وفقاً لهذه الاتفاقية بموجب المادة 241[2].

خامسا: حرية الصيد: يرتبط الصيد في البحر العالي بحرية الملاحة ،فلابد للسفينة من حرية الإبحار أولا لتمارس الصيد في كل أجزائه، وهذه الحرية تخضع للنظام القانوني الذي يطبق على المنطقة الاقتصادية التابعة للدولة الساحلية .

تمتلك الدول الساحلية والحبيسة حقوق متساوية في ممارسة الصيد في البحر العالي، وهذه الحرية نتيجة طبيعية لنظرية اعتبار البحر العالي مالاْ مخصصاً للانتفاع المشترك من قبل جميع الدول، لا يحق لأية دولة أن تمنع أية سفينة تمارس حق الصيد بالقرب من مياهها الإقليمية بحجة أن لها أفضلية على غيرها، فحرية الصيد مضمونة لكل دولة مع وجوب احترام الحقوق المماثلة لسائر الدول، ويجب على الدول التي تمارس الصيد أن لا تستخدم الوسائل التي تؤدي إلى تفاوت الإمكانات فيما بينها، والدولة التي تنقصها الوسائل التقنية لاستطيع الاستفادة من الثروة السمكية الموجودة في البحر العالي .

[1]– المرجع نفسه ، ص 244.

[2] –عبد الكريم عوض خليفة ،مرجع سابق، ص 96 .

تتقيد السفن بالاتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية بعض أنواع الأسماك من الانقراض ، و قد نشبت في هذا الشأن عدة منازعات بين الدول ، ونذكر، في هذا الصدد، النزاع بين روسيا والولايات المتحدة الأمريكية ، فقد كانت السفن الأميركية تمارس صيد الحيتان في بحر بهرنج، فسارعت السفن الحربية الروسية إلى الاستيلاء على بعض السفن الأميركية، و جاء قرار التحكيم 1902 في صالح الولايات المتحدة لأن سفنها كانت تمارس حق الصيد خارج المياه الإقليمية التابعة لروسيا.

تحكم حرية الصيد في أعالي البحار عدة اتفاقيات دولية كالاتفاقية التي وقعتها الدول بخصوص تحديد مناطق الصيد في مناطق الصيد في البحر الشمال، والاتفاقية المتعلقة بالحد من الإفراط في صيد الحيتان، والامتناع عن الصيد الأنواع عن المهددة بالانقراض، وتحديد موسم لصيد والمناطق المسموح بها، كما تعد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 أهم المعاهدات الجماعية المتعلقة بتنظيم الصيد في البحر العالي، وقد نصت أحكامها على حق الصيد وحماية الموارد إتمامها [1].

تملك الدول حقوق متساوية في ممارسة حق الصيد والانتفاع بجميع الموارد والثروات البحرية، غير أنه يلاحظ على هذا الحق في الواقع جملة من الملاحظات بما فيها وجود بعض الصعوبات في ظل استخدام بعض الوسائل، التي تسبب انقراض بعض الأسماك، كما يلاحظ أن الانتفاع بهذه الحرية هو من حصة الدول الكبرى التي تملك إمكانيات ضخمة، وهذا ما دفع ببعض الدول إلى توسيع حدودها البحرية، مثلما فعلت أمريكا اللاتينية التي حددت مناطق البحار التي تمارس فيها حق الصيد[2].

يؤكد الواقع الدولي نسبية مبدأ حرية الصيد في أعالي البحار، حيث نصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على أنه لجميع الدول واجب اتخاذ ما يكون ضروريا من تدابير، لحفظ الموارد الحية في أعالي البحار، وهذا عن طريق التعاون مع الدول الأخرى لحفظ هذه التدابير، ورغم هذا إلاّ أنه يلاحظ

[1] – وليد بيطار، المرجع سابق ، ص 361 .

[2] – محمد المجذوب،مرجع سابق ،ص ص 383، 384

أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 لم توضح النتائج المترتبة في حال مخالفة دولة ما لالتزاماتها بحفظ الموارد الحية في أعالي البحار[1].

المطلب الثاني : نتائج مبدأ حرية استغلال أعالي البحار: تعد حرية استغلال أعالي البحار من أهم المبادئ الأساسية المستقرة في القانون الدولي ، وهذا يعني أن أعالي البحار لا تخضع لسلطة أية دولة ، وأنها مفتوحة لجميع الدول بدون تمييز، ولكل الدول أن تنتفع بها على قدم المساواة ، وقد أكدت ذلك المادة 87من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 بقولها أن أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية وأنه لا يجوز لأية دولة شرعاً أن تدعي إخضاع أي جزء من أعالي البحار لسيادتها ، ويترتب على مبدأ حرية أعالي البحار بعض النتائج أهمها

الفرع الأول: ضمان اتصال الدول الحبيسة بالبحر: تتساوى جميع الدول بالمنافع التي تتمتع بها أعالي البحار الكثيرة والمتعددة، ساحلية كانت أو غير ساحلية، متضررة جغرافيا أو الحبيسة، وهو ما سنتناوله عبر الحقوق المقررة وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، وفي هذا الصدّد يجدر النظر في المادة 125 من الاتفاقية، التي تنص بوضوح على حق الوصول إلى البحر، ومنه وحرية عبور الدول غير الساحلية،

أولا–للدول غير الساحلية الحق في الوصول إلى البحر ومنه : بغرض ممارسة الحقوق المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، بما ذلك الحقوق المتعلقة بحرية أعالي البحار والتراث المشترك للإنسانية وتحقيقا لهذه الغاية، تتمتع الدول غير الساحلية بحرية العبور عبر أراضي دول المرور العابر بجميع وسائل النقل.

[1]– عبد الله محمد الهواري، مشكلات الصيد في أعالي البحار ، دراسة في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون الحار عام 1982و الاتفاقيات الأخرى ذات الصلة ، التي تعرض و تنظم وضع قانوني في أعالي البحار ،دار الجامع الجديدة ، الاسكندرية2009 ص ص 26 ،27[1]

ثانيا–تتفق الدول غير الساحلية ودول المرور العابر المعنية، على شروط وطرائق ممارسة حرية العبور من خلال اتفاقيات ثنائية أو إقليمية أو دولية.

ثالثا–تملك دول العبور السيادة الكاملة على أراضيها و لها الحق في اتخاذ جميع التدابير اللازمة لضمان عدم انتهاك الحقوق والتسهيلات المنصوص عليها في هذا الباب بالنسبة للدول غير الساحلية بأي شكل من أشكال يهدد مصالحها المشروعة، وكما يتضح من الحكم الوارد أعلاه، بحق للدول غير الساحلية في الوصول إلى البحر، ومنه حرية المرور العابر للتمتع بالحقوق التي تمنحها لهم الاتفاقية، كما أعادت الجمعية العامة لأمم المتحدة تأكيد حقها في الوصول إلى البحر، وكذلك حرية العبور، بحيث جاءت قواعد وأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لعلوم البحار، على أن أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية، أو متضررة جغرافيا فقد أباحت لجميع الدول دون استثناء كافة أوجه الاستعمالات المشروعة[1].

يعني مبدأ الحرية أن أعالي البحار مفتوحة لسفن جميع الدول، بما في ذلك الدول الحبيسة، وهي حرية تمارس طبقا لقواعد القانون الدولي، وتشمل على الخصوص الحريات المذكورة أعلاه ،و يدخل ضمنها عرفيا إمكانية القيام بمناورات عسكرية وغيرها، مع عدم التأثير على حريات وحقوق الدول الأخرى ،وقد اعتبرت كل من " **استراليا ونيوزيلندا الجديدة**" أن إجراء التجارب النووية في عرض البحر يمس بهذه الحريات، و ضمانا لهذه الحريات فإن السفن في أعالي البحار لا تخضع إلا لاختصاص الوطني للدول التي تتحمل علمها ،أو دول التسجيل، مع أن ذلك يخضع لبعض الاستثناءات في مقدمتها حق

[1] – بوسكرة بوعلام ، حقوق الدول غير الساحلية و المتضررة جغرافيا في القانون الدولي،دور الإتفاقيات الثنائية و المتعددة للأطراف ، العدد العاشر جوان 2018، ص 450.

المتابعة في أعالي البحار، ثم الاختصاص على سفن القرصنة ،وتجارة الرقيق، والمخدرات، وحق التفتيش بسبب خرق قواعد أخرى مثل: التلويث والسفن التي لا تحمل علم[1].

الفرع الثاني: مراعاة مصالح الدول: تعد مسألة مراعاة مصالح الدول حقاً أساسياً وجوهرياً لكل الشعوب، فلا يجوز استخدام أعالي البحار كميدانا للتحضير للاعتداء على أمن وسلامة المجتمع الدولي[2]، ولهذا السبب وضعت ، مجموعة من القواعد تمنع استعمال البحار العالية لأغراض حربية تعرض مصالح الدول الأخرى للخطر، كإجراء التجارب النووية مثلا، فقد ثبت أن الإشعاعات التي تنتج عن هذه التجارب تعمر مساحات واسعة من المحيطات تجعلها غير صالحة للملاحة، وتلحق أضراراً بالغة بالثروة البحرية ،ومثال ذلك ما قامت به الولايات المتحدة الأمريكية مثلا بإجراء تجارب ذرية في منطقة "أنوتوك أتول " بعد أن أعلنت عن الملاحة في منطقة [3].

حرمت معاهدة موسكو الموقعة عام 1963 إجراء التجارب النووية في الجو والفضاء الخارجي وتحت المياه، ومن الإجراءات المخالفة لمبدأ حرية البحار فرض الحصار البحري على الدول الشاطئية كما حصل في أكتوبر عام 1962 عندما قام الأسطول الأمريكي بفرض الحصار على شواطئ كوبا لكل السفن القاصدة للمياه الداخلية لكوبا

تلتزم الفقرة الثانية من المادة 87 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار1982 جميع الدول عند ممارستها للحريات المذكورة في الفقرة الأولى منها إيلاء المراعاة الواجبة لمصالح الدول الأخرى في

[1]– محمد بوسلطان، مبادئ القانون الدولي العام، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، ج1، الطبعة 02،2005، ص 259.

[2]– أحمد أبو الوفاء، القانون الدولي للبحار "على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية و سلوك الدول و اتفاقية 1982"، دار النهضة العربية، القاهرة ، 2006، ص 334.

[3]– غازي حسين صاريني، الوجيز في مبادئ القانون الدولي العام ، الطبعة الأولى ،عمان، 2009، ص 223.

ممارستها حرية أعالي البحار، وقد أخذت فكرة هذا النص من نفس الفقرة للمادة الثانية من اتفاقية " جنيف" للبحر العالي لعام 1958 [1].

والغاية من هذه القاعدة العامة هي الموازنة بين حرية الملاحة، وبقية حريات البحر العالي، دون إعطاء أفضلية لإحداهما على الأخرى، إلا بالقدر الذي تسمح به النصوص، والقاعدة ماهي إلا تكملة للقاعدة الواردة في الفقرة الأولى من المادة 87 المتعلقة بحرية أعالي البحار، وإن حق الصيد في أعالي البحار يقترن بشرط مراعاة حقوق ومصالح الدول الساحلية ،كما أن المواد 63 و 64 إلى غاية 67 نصت على حقوق والتزامات أو مصالح الدول الساحلية على الأقل فيما يتعلق بأعالي البحار، ورغبة في المحافظة على الثروات الحية لأعالي البحار قررت الاتفاقية أمرين [2].

أولا: التزام الدول بأن تتخذ تجاه رعاياها، الإجراءات اللازمة للمحافظة على الثروات الحية الموجودة في البحر العالي ،وهو ما قررته المادة 117 من اتفاقية 1982 [3].

ثانيا: التعاون الدول فيما بينها للمحافظة على الثروات الحية لأعالي البحار، وفقا لنص المادة 118 من اتفاقية 1982 [4].

الفرع الثالث: استخدامها لأغراض سلمية : يقوم كل تنظيم قانوني في المجتمع الدولي المعاصر على أساس تدعيم السلم والأمن الدوليين، وتجنب كل ما يعكر صفو العلاقات الودية بين الدول والشعوب ،وهو ما قامت عليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، إذ أنها تقوم على مبدأ أساسي هو استخدام البحار لأغراض سليمة، فالاتفاقية من جهة أبرمت في إطار الأمم المتحدة التي جعلت أساسا

[1]- أنظر المادة 87/ 02 من اتفاقية قانون البحار 1982.

[2]- أحمد أبو الوفاء، القانون الدولي للبحار، المرجع السابق، ص340.

[3]- أنظر المادة 117 من اتفاقية البحار لسنة 1982.

[4]- أنظر المادة 118 من اتفاقية البحار لسنة 1982.

لحفظ السلم والأمن الدوليين، وهو ما يمثل أول وأهم مقاصدها، كما أنها تسير على مبدأ حظر استخدام القوة والتهديد بها في العلاقات الدولية من جهة أخرى [1].

لقد جاء المبدأ الأول تجسيد للقاعدة الأساسية الواردة في المادة في المادة 88 من الاتفاقية المؤكدة على " تخصيص أعالي البحار لأغراض السلمية"، وهذا المبدأ يدعو بالضرورة إلى الحديث عن مدى تعارض تجارب السلاح، وخاصة النووي منه مع الأغراض السلمية المحددة ،إذ أنها تؤدى إلى حرمان المجتمع الدولي من مساحات شاسعة من البحار، بسبب ما يؤدي إليه الانفجار النووي من عرقلة للملاحة ، والصيد، ومد الأسلاك والأنابيب المغمورة ،وهلاك الأحياء المائية، باعتبار إجراء التجارب النووية في أعالي البحار يتعارض مع ميثاق الممم المتحدة الذي يدعو جميع الأعضاء إلى تشجيع التعاون الدولي في سبيل السلام ، كما يؤدي إجراء هذه التجارب بالنتيجة إلى ممارسة الدولة لنوع من السيادة الوقتية، و الفعلية على جزء من أعالي البحار[2].

تأكد تحريم إجراء التجارب الذرية في البحار، من خلال وثائق دولية أخرى سواء عن طريق الاتفاق الصريح أو بصورة غير مباشرة عن طريق تحريم استخدام الطاقة الذرية لأغراض العسكرية، فإلى جانب القواعد العرفية التي تحكم هذا الموضوع، هناك بعض المعاهدات تحرم إجراء التجارب الذرية في المجالات الحرة كأعالي البحار، والقطب الجنوبي، وقيعان البحار والمحيطات بصورة عامة، منها معاهدة "تحريم تجارب السلاح الذري في الفضاء الجوي، في الفضاء الخارجي ،وتحت الماء" الموقعة في موسكو

[1]– أنظر المادة 88 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

[2]– رزقاتي يمينة ،المرجع السابق ، ص 110.

سنة 1963"[1].

تشجع اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 على التعاون الدولي في مجال البحث العلمي، وتدعو الدول والمنظمات الدولية وفقا لنص المادة 242 إلى التعاون الدولي في هذا المجال لأغراض سليمة، وفقا لمبدأ احترام السيادة والولاية على أساس المنفعة المتبادلة، بموجب إبرام اتفاقيات ثنائية، ومتعددة الأطراف لغرض تهيئة الظروف لإجراء البحث العلمي البحري، وهو ما نصت عليه المادة 243 من ذات الاتفاقية، وتلتزم الدول والمنظمات الدولية المختصة طبقا لنص المادة 244 بتشجيع تدفق المعلومات ونقل المعرفة الناتجة عن البحث العلمي البحري، وخاصة إلى الدول النامية[2] .

وما استقر عليه الشأن من خلال النص على تخصيص أعالي البحار لأغراض سليمة، لا يعنى تحريم جميع الأنشطة العسكرية، مثل حرمان الأساطير البحرية في الملاحة في أعالي البحار، أو نقل القوات العسكرية عن طريق البحرية في الملاحة في أعالي أو نقل القوات العسكرية عن طريق البحر، وإنما التشديد يكون في استخدامات أعالي البحار ،يجب أن لا تكون مجالا للعمليات العسكرية أو ميدان للمناورات البحرية، إذ أن ذلك حتى مع النظام الدولي القائم [3] .

[1]– المعاهدة وقعت في "موسكو" بتاريخ 03 تشرين الأول 1963 تعتبر تدبير جزئي كونها لا تحظر التجارب التي تجرى في الأرض، وقد سبقتها معاهدة المنطقة المتجمدة الجنوبية منزوعة السلاح "عام 1959، التي تحظر إجراء أي مناورات عسكرية و تضع في حيز التطبيق منطقة خالية من الأسلحة النووية، و تصنيف أيا كان من أحكام هذه المعاهدة لا يمس الحقوق المعترف بها في أعالي البحار.

[2]–عبد المنعم محمد داود، المرجع السابق، ص 64.

[3] – رزقاتي يمينة ، المرجع السابق ، ص 11

الفصل الثاني: القيود الواردة على حرية استغلال أعالي البحار

المبحث الأول: القيود المتعلقة بالسفينة

المطلب الأول: الوضع القانوني للسفينة العامة

تخضع السفن أيا كان نوعها، في أعالي البحار لاختصاص دولة العلم، وهذا ما نصت عليه المادة 92/الفقرة الأولى من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، والمادة 6/الفقرة الأولى من اتفاقية جنيف الخاصة بأعالي البحار، ويعد هذا تطبيقا لمبدأ حرية أعالي البحار، ومن ثمة تخضع السفن العامة ، حربية أم غير حربية، خضوعا تاما لاختصاص دولة العلم ، لذا نصت المادة 95 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار1982 على أن " للسفن الحربية في أعالي البحار، و حصانة تامة من ولاية أية دولة غير دولة العلم" ،و وفقا للمادة 96 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المؤكد على أنه " يكون للسفن التي تمتلكها أم تسييرها دولة ما تستخدمها فقط في مهمات حكومية غير تجارية حصانة تامة في أعالي البحار، من ولاية أية دولة غير دولة العلم " وتخضع السفن الخاصة أو التجارية لاختصاص دولة العلم [1] .

تحمل السفينة اسماً يميزها عن غيرها، ولها جنسية واحدة، تتمتع بالحماية الدبلوماسية والقنصلية الدولة التي تحمل علمها، كما أنها لا تبحر بدون وثائق تبين حمولتها، ومع توضيح الميناء الذي أبحرت منه والذي تقصده، وألا تكون موضع شبهة وملاحقة، هذه هي الشروط التي تجعل الملاحة قانونية، وإلا تعرضت السفينة للمسؤولية، وتؤكد التشريعات وجوب قيام رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة، فاختلاف الرسوم المفروضة على التسجيل وشروطه، والأجور التي يتقاضاها البحارة وشروط العمل ،والضرائب التي تفرض على الأرباح التي تجنبها السفينة، تدفع الدولة أو شركة النقل إلى تسجيل السفن التجارية التابعة

[1] – وليد البيطار ، المرجع السابق ، ص 364 .

لها لدى الدول التي تقدم تسهيلات مالية وإدارية ،وضريبية، فتجني أرباحا هائلة من جراء هذا التفاوت في الرسوم، بالإضافة إلى أن هذه الدول لا تفرض أية شروط تتعلق بالعمل والتقديمات الاجتماعية [1] .

تترك الحرية لمالك السفينة في اختيار البحارة ،وتحديد أجورهم، وتعويضاتهم، ويجري تسجيل السفن لدى الدول كقبرص وليبيريا وسنغافورة...الخ.التي أصبح لها أساطيل نقل هامة، والسفينة تكتسب جنسية الدولة بمجرد التسجيل ،وليس لهذه الدول أية صلة حقيقية بالسفن التي تحمل جنسيتها وترفع علمها [2] .

أثيرت مسائل كثيرة تتعلق بالحوادث التي تسببها السفن في مجال الاصطدام البحري والتلوث، وهذا يؤدي إلى الاعتراض على الاختصاصات التي تمارسها دولة العلم في مثل هذه الأحوال،

ومن هنا نصت اتفاقية جنيف لأعالي البحار عام1958، كذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على ضرورة وجود علاقة فعلية بين دولة العلم والسفينة، و حق تستطيع أن تمارس اختصاصات إدارية وتقنية قانونية عليها، وعلى تطبيق الاتفاقات التي تضعها منظمة العمل الدولية على العاملين في السفن[3].

لا تستطيع السفينة الإبحار إلا إذا رفعت علم دولتها، وليس لها أن ترفع علمين تابعين لدولتين، ولا أن تغيره أثناء إبحارها أو في الموانئ التي تتوقف فيها، فالسفينة في مثل هذه الأحوال تعتبر عديمة الجنسية، وتتعرض للملاحقة القانونية سواء في الدولة التي تحمل جنسيتها، أم من الدولة التي ترفع عملها ولكنها ليست مسلحة لديها، والسفينة لا تستطيع تغيير عملها قبل عملها .

تتميز السفينة الحربية بأن تكون معدة أصلا للمهمات القتالية والسفن الحربية فئتان: سفن مخصصة للقتال كالغواصات، وسفن القتال الأخرى، وفئة أخرى لخدمة الأسطول: كسفن القتل والتمويل والمستشفيات

---

[1] – المرجع نفسه ، ص 365 .

[2] – المرجع نفسه ، نفس الصفحة .

[3] – وليد البيطار ، المرجع السابق ، ص 365.

وسفن الإنقاذ وكاسحات الألغام.....الخ، لا تخضع السفن العامة إلا لاختصاصات الدولة التابعة لها وتتمتع بالحصانة القضائية المطلقة سواء أكانت في أعالي البحار أم في المياه الإقليمية[1] .

تخضع السفن العامة سواء كانت حربية أم غير الحربية في أعالي البحار لقضاء دولتها، فبالنسبة للسفن العامة الحربية يوجد اتفاق عام في الفقه والقضاء، و حتى في الاتفاقيات الدولية، على عدم خضوعها إلا لقضاء دولتها، وذلك لأنها تمثل سيادة الدولة بشكل كامل، وهي بهذا مساوية لكل سفينة حربية تقابلها في البحر، وبما أن الدول متساوية في السيادة لذا لا يمكن لسفينة حربية أن تخضع سفينة تابعة لدولة أخرى لها، كما أن السفينة الحربية تعتبر بحد ذاتها من أسرار الدولة، سواء ما يتعلق ببنائها أم تجهيزها أم بنشاطها ،أو حتى بمكان وجودها، لذا يكون تدخل الدول الأجنبية بشؤون هذه السفينة بمثابة الكشف عن تلك الأسرار، الأمر الذي يتعارض مع المصالح الأساسية لدولة علم السفينة وأمنها، وهذا ما أكدته المادة 302 في اتفاقية قانون البحار لسنة 1982،[2] التي أعفت الدول في الوفاء بالتزاماتها بموجب هذه الاتفاقية تقديم معلومات يكون إفشاؤها تعارضا مع المصالح الأساسية، حيث يتم التأكيد على هذه الحصانة في المادة 25 من نفس الاتفاقية[3].

المطلب الثاني: الوضع القانوني للسفينة الخاصة: تعتبر السفن التجارية تلك التي تتحدد هويتها بالنظر إلى عناصر عدة، مثل الملكية إذ يشترط القانون الفرنسي كي تكون السفينة الخاصة فرنسية، أن يكون نصف حاملي أسهمها من المواطنين الفرنسيين، أو أن يتم بناؤها في أحد الموانئ الفرنسية ،أو في الأقاليم الخاضعة للسيطرة الفرنسية ،أو تكون السفينة من الغنائم،ولكن بعد صدور قرار محكمة الغنائم،

---

[1]– المرجع نفسه ، نفس الصفحة ..

[2]– تنص المادة 302، من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، على مايلي: "دون الإخلال بحق أية دولة طرف في اللجوء إلى الإجراءات تسوية المنازعات المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، ليس في هذه الاتفاقية، ما يعتبر بأنه يتطلب من دولة طرف في وفاتها بالتزاماتها بموجب هذه الاتفاقية، تقديم المعلومات يكون إفشاؤها مع المصالح الأساسية لأمنها.و راجع أيضا محمد الحاج حمود ، ص461 و بعدها .

[3]– تنص المادة 95 من إتفاقية قانون البحار لسنة 1982على مايلي: للسفن الحربية في أعالي البحار حصانة تامة من ولاية أية دولة غير دولة العلم.

أقرت بأن يكون بحارتها وضباطها من الفرنسيين وتكون الصلة الفعلية بين جنسيتها والدولة التي ترفع عملها.[1]

أما بالنسبة إلى تحديد جنسية السفينة فلا يكتفى القانون الفرنسي بقرينة العلم الذي ترفعه ،بل يجب أن يتأكد ذلك من الوثائق التي تحملها والتي تبين الأشخاص الذين يملكونها ،و جنسية الدولة الفعلية، أن سحب رخصة السفينة يعود إلى الدولة التي منحتها بغض النظر عن جنسيتها بشرط أن يتم السحب بموجب إجراء قضائي، أما حجز السفينة فيعود إلى دولة العلم [2].

يعتبر المبدأ الأساسي المعترف به في القانون الدولي هو أن السفينة الموجودة في أعالي البحار لا تخضع، كقاعدة عامة إلا لاختصاص دولة العلم، وبمقتضى ذلك فإن الاختصاص القضائي تنفرد به الدولة بالنسبة للسفن الخاصة التي تحمل علمها، فالشرط الجوهري الذي لا غنى عنه لثبوت الاختصاص القضائي الانفراد بالجهات القضاء القائمة في الدولة التي تحمل السفينة علمها ،هو وجود السفينة في أعالي البحار، وقد تم النص على المبدأ صراحة في كل من اتفاقية جنيف لأعالي البحار عام 1958، وذلك في المادة السادسة منها، والمادة 92 الفقرة الأولى من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982، التي تنص على أنه: تبحر السفينة تحت علم دولة واحدة فقط، وتكون خاضعة لولايتها الخالصة في أعالي البحار، إلا في حالات استثنائية منصوص عليها صراحة في معاهدات دولية أو في هذه الاتفاقية [3].

[1] – وليد البيطار ، المرجع السابق ، ص 366.

[2] – المرجع نفسه ، نفس الصفحة

[3] – بطوش فهيمة ، المرجع السابق ، ص 157.

المبحث الثاني: القيود العامة لمبدأ حرية استغلال أعالي البحار

المطلب الأول: القيود المتعلقة بقمع الجرائم الدولية:إن مبدأ حرية استغلال أعالي البحار ليس مطلقا، بعض القيود التي تسمح أن تخضع السفينة لاختصاص دولة غير دولة العلم لقمع الجرائم الدولية في عدة حالات:

من ضمنها محاربة القرصنة بوصفها أن الحق هذا يمثل إجراء عاما لا غنى عنه لقيام الدول بواجبها في الحفاظ على أمن أعالي البحار من الجرائم الدولية، وعليه سوف نتناول في الفرع الأول عن القرصنة، والفرع الثاني عن حظر نقل الرقيق، والفرع الثالث: مكافحة الاتجار غير مشروع بالمخدرات، الفرع الرابع المطاردة الحقيقة.

الفرع الأول: قمع القرصنة : لقد عانت الملاحة البحرية الكثير من أعمال القرصنة، وتعتبر هذه الأخيرة من الجرائم العظمى في هذا الحقل، ذلك أن الملاحة في البحار العامة لا يمكن أن تزدهر إلا في ظل الأمن والاستقرار، لذلك اتفقت الدول عرفيا على أن تقوم كل منها بضبط المجرمين في البحار العامة ،ومحاكمتهم وإنزال العقاب بهم، إذا ما كانت أعمالهم تنطوي على جرائم تعرض حرية الملاحة للخطر[1].

تعتبر مقاومة أعمال القرصنة حق تبادلي يتم إقراره لأجهزة أمن وقضاء الدول ،من أجل مواجهة أعمال اللصوصية البحرية، وهي تلك الأعمال التي تنطوي على ممارسة أفعال عنف لتحقيق أغراض شخصية ، لذا فإن أعمال العنف التي ترتكب لتحقيق أهداف سياسية لا تندرج تحت نطاق أعمال القرصنة [2].

جرى العرف الدولي على إخراج هذه الأعمال من نطاق القرصنة ففي عام 1923 أتيح لمحكمة التحكيم أن تصدر حكما في هذا الشأن، فقد أبحرت السفينة الإيطالية "كونيا" من ميناء جنوا باتجاه

[1]– عبد الكريم علوان، الوسيط في القانون الدولي العام "الكتاب الثاني" القانون الدولي المعاصر، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2007، ص 118.

[2]– محمد المجذوب، مرجع سابق، ، ص 181.

"**يونيس إيرس**" في الأرجنتين، وفي بداية الرحلة استولى على السفينة بعض الركاب من أنصار "دانتزبر" الإيطالي الذي كان يطالب بعودة "**ترسينيا**" إلى إقليم إيطاليا، وقد تحكم هؤلاء الركاب في السفينة و غيروا واجهتها و ساروا بها إلى " ترسيتا" وقررت محكمة التحكيم بتاريخ 17 نوفمبر 1923 أن العمل الذي قام به الركاب لا يعد من أعمال القرصنة، لأنه تم تحقيق أغراض سياسية،([1])

ويضاف إلى هذا الحادث السفينة "سانتا ماريا" إذ كانت هذه الأخيرة سفينة سياحية برتغالية تقوم برحلة في بحر الكاريبي عندما استولى عليها بتاريخ 24 يناير 1961، فريق من القراصنة بزعامة " هنريك كالفاو" وهو ضابط سابق في الجيش البرتغالي و قام سبعون رجلا مسلحا من جماعته بأمر السفينة بالتوجه مع بحارتها البالغ عددهم مع الركاب 970 راكبا بعد أن قتلوا الضابط الثالث إلى الشرف من جزر المارتنيك، بقصد تنبيه الرأي العام العالمي إلى المعارضة القائمة في البرتغال ضد حكم اللاكتاتور "سالازر"، وفي النهاية سلم المتمردون السفينة إلى أصحابها في ميناء محايد دون أن يعتبروا عملهم من أعمال القرصنة.

فيتضح أنه من المشكلات المتصلة بموضوع القرصنة الوضع القانوني لسفينة تعمل لحساب العصاة أو تحت سيطرتهم، حيث أن الأعمال المتصلة بصورة شرعية بالعصيان، أو بجماعة محاربة لا تعتبر قرصنة، وهو ما تم إقراره في قضية السفينة الشراعية " أمبروزلايت" التي اعتقلها زورق أمريكي مسلح، بينما كانت ترفع علم نوار "كولومبيا "وتنتقل جنودا ثائرين، إذ قررت المحكمة أن السفينة ستعتبر سفينة قرصنة لأنه عند اعتقالها لم تكن الولايات المتحدة الأمريكية ،أو أية دولة أخرى قد اعترفت بالثوار لولا أن الحكومة الأمريكية اعترفت ضمنا بحق الثوار في التمرد في نفس اليوم الذي جرى فيه اعتقال السفينة[(2)]

---

[1]– عبد الكريم علوان، المرجع السابق، ص 117.

[2]– تنص المادة 15 اتفاقية "جنيف" المتعلقة بالبحر العالي لسنة 1958، على مايلي : تعيين حدود البحر الإ قليمي بين دولتين ذوات سواحل متقابلة أو متلاصقة ,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,هذا الحكم .

رغم تطور المواصلات الكلاسيكية، وزيادة سرعة السفن والطائرات الحربية التي تستطيع إسعاف السفن خلال فترة زمنية قصيرة ،إلا أن المجتمع الدولي لا يزال يحتاج للمزيد من التعاون للقضاء على هذه الجريمة الدولية، لذلك أصبح من واجب كل الدولة مكافحة أعمال القرصنة التي يمارسها بعض الأفراد لحسابهم الخاص، فيقترفون أعمال العنف والاعتداء على الأموال، والأشخاص في البحار العالية، وعندئذ فإنه ينعقد الاختصاص لأية دولة في القبض على السفن التي تمارس هذه الأعمال، ومحاكمتهم، وعقابهم وفقا لقانونها الوطني[1].

نصت اتفاقية "جنيف" بشأن البحر العالي لعام 1958 على تحريم القرصنة تحريمها قاطعا، وتضمنت أحكاما تفصيلية لهذا الغرض، وهي بذلك تكون دونت ما استقر عليه العرف الدولي، فعلى الرغم من أنها لم تتضمن تعريفا لها، إلا أنها عددت في مادتها 215 الأفعال التي تعد من أعمال القرصنة وهي: كل عمل غير مشروع من أعمال العنف أو الحجز أو النصب يرتكبه لأغراض خاصة، بحارة أو ركاب سفينة أو طائرة خاصة ،و يكون موجها ضد سفينة أو طائرة أخرى في البحار العامة ،أو ضد أشخاص أو أموال على ظهرها، وذلك إذا وقع الفعل في مكان لا يخضع لاختصاص دولة من الدول، كل اشتراك اختياري في تسيير سفينة، أو طائرة ،مع العلم بأنها تمارس القرصنة، بالإضافة إلى كل تحريض أو مساعدة لارتكاب أعمال القرصنة ،كما أن أعمال القرصنة الصادرة عن سفينة حربية، أو سفينة حكومية، أو طائرة حكومية تمرد بحارتها و استولوا عليه[2].

لم يشترط النص وجود دافع الربح، وإنما اكتفى بعبارة "الأغراض الخاصة" يشمل بذلك جميع الأعمال التي يكون الدافع لها الربح، أو الكراهية، أو الأخذ بالثأر، وجاءت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 لتأخذ بتلك الأحكام ،و تطورها وفقا لما حصل من تطور في هذا الميدان ،فقد ألقت المادة

[1] – محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، المرجع السابق، ص 468.

[2] رزقاتي يمينة، المرجع السابق ، ص 63.

14 [1] من اتفاقية "جنيف" بشأن البحر العالي لسنة 1958، والمادة 100 [2] من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 ،واجبا عاما على جميع الدول بالتعاون في قمع القرصنة، بنصها على أن "تتعاون جميع الدول إلى لأقصى حد ممكن في قمع القرصنة في أعالي البحار، وفي أي مكان خارج ولاية أية دولة، وفي هذا الإطار فإن كل من العرف الدولي و القانون المدون بشأن البحار العالية ،قد أعطى لكل دولة اختصاصها وولاية وسلطة ضبط سفينة أو طائرة القرصان، والقبض على من فيها من الأشخاص، ومحاكمتهم ، وتوقيع العقاب عليهم و مصادرة الأموال بشرط مراعاة حقوق الغير من ذوي النيات الحسنة.[3]

ويجوز لسفينة أو طائرة القرصنة بحسب المادة 104[4] من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 أن تحتفظ بجنسيتها على الرغم من أنها أصبحت سفينة أو طائرة القرصنة ،و يحدد قانون الدولة التي تحمل السفينة أو الطائرة جنسيتها أمر ضفرها لها يبدأن من المتعين الانتباه إلى أن السفن، و الطائرات التي يحق لها تنفيذ الضبط بسبب القرصنة بحسب المادة 107[5] من ذات الاتفاقية هي السفن الحربية أو

1- تنص المادة 14 من اتفاقية "جنيف" بشأن البحر العالي لسنة 1958. على مايلي :الجمع بين طرق تحديد خطوط الأساس للدولة الساحلية أن تحدد خطوط الأساس تباعا بأية طريقة من الطرق المنصوص عليها في المواد السابقة بما يناسب إختلاف الظروف .

2- تنص المادة 100 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، على مايلي : واجب التعاون في قمع القرصنة في أعالي البحار أو في أي مكان أخر خارج ولاية دولة .

3 – رزقاتي يمينة، المرجع السابق، ص 64.

4- تنص المادة 104 من اتفاقية البحار لسنة 1982، على مايلي : إحتفاظ سفينة أو طائرة قرصنة بالجنسية أو فقدها لها يجوز أن تحتفظ السفينة أو الطائرة بجنسيتها على الرغم من أنها أصبحت سفينة أو طائرة قرصنة ، ويحدد قانون الدولة التي تحمل السفينة أو الطائرة جنسيتها أمر الإحتفاظ بالجنسية أو فقدها لها .

5- تنص المادة 107 من اتفاقية البحار لسنة 1982،كمايلي : السفن والطائرات التي يحق لها تنفيذ الضبط بسبب القرصنة لا يجوز أن تنفذ عملية الضبط بسبب القرصنة إلا سفن حربية أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك .

الطائرات العسكرية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات تدل على أنها في خدمة حكومية مأذون لها بذلك.[1]

وقد حرصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على التأكيد على وجوب ألا يتم الضبط إلا إذا كانت هناك شبهات قوية تبرر الاعتقاد بأن السفينة أو الطائرة تمارس عمليات القرصنة، فإذا ما تم الضبط وثبت براءة السفينة أو الطائرة ،فإن الدولة التي تتبعها السفينة أو الطائرة التي قامت بالضبط المتعجل، تتحمل المسؤولية الدولية في مواجهة الدولة التي تحمل لسفينة أو طائرة عملها (جنسيتها) عن هذا العمل غير المشروع دوليا[2].

نصت المادة 106[3] من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على انه " عندما تضبط سفينة أو الطائرة بشبكة القرصنة دون مبررات كافية ،تتحمل الدولة التي قامت بعملية الضبط إزاء الدولة التي تحمل السفينة أو الطائرة جنسيتها، مسؤولية أية خسائر أو أضرار بسببها هذا الضبط، وإذا أجرم شخص بالقرصنة فإن الدولة التي ينتمي إليها لا يحق لها بموجب القانون الدولي أن تدافع عنه أو تمثله في أية إجراءات أخرى لاحقة [4] و قد أبرمت عام 1988 اتفاقية بشأن قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد السلامة البحرية و البروتوكول الملحق بها، التي ذهبت أبعد من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 إذ أنها تقتضى من الدول الأطراف فرض عقوبات بموجب قوانينها الداخلية على الجرائم التي تغطيها الاتفاقية، وتقتضى تسليم المجرمين ضمن ولايتها القضائية وتقديمهم للمحاكمة، وعلى النطاق

---

[1] – رزقاتي يمينة المرجع السابق، ص 64.

[2] –، صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، دار النهضة العربية،القاهرة ، بدون طبعة، 2008، ص 372.

[3] – تنص المادة 106 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، على مايلي : المسؤولية في الضبط دون مبررات كافية عندما تضبط سفينة ، أو طائرة بشبهة القرصنة دون مبررات كافية ، تتحمل الدولة التي قامت بعملية الضبط ، إزاء الدولة التي تحمل السفينة أو الطائرة جنسيتها ، مسؤولية أية خسائر أو أضرار يسببها هذا الضبط .

[4] –عبد الكريم علوان، مرجع سابق، ص 117.

الإقليمي أبرمت عدد من الاتفاقيات لمكافحة القرصنة منها الاتفاق الإقليمي المنعقد في طوكيو 11 نشرين الثاني 2004.[1]

الفرع الثاني: حظر نقل الرقيق : كان الرق أحد النظم القانونية المعترف بها في الحضارات القديمة، وظل كذلك في العالم الغربي لأنه يقوم كدعامة أساسية من دعامات الاقتصاد،[2]غير أن الدول الغربية لما حققت أغراضها منه بدأت تفكر في إلغاءه ابتداء من القرن السابع عشر إذ صدر أول تصريح دولي في شأنه خلال مؤتمر "فيينا" عام 1813 الذي خول للسفن الحربية للدول المتعاقدة حق التفتيش و ضبط كل سفينة تنقل الرقيق، ومنحت معالم الدولة التي ترفع السفينة علمها حق النظر في جرائم الاتجار بالرقيق[3].

وفي سبيل منع هذه التجارة بدأت الدول في توسيع حق زيارة السفن الأجنبية، فقد جاهدت بريطانيا لأجل إقرار هذا الحق عن طريق إبرام عديد الاتفاقيات الثنائية، وبالفعل نجحت في ذلك بالنسبة لأغلب الدول باستثناء فرنسا التي كانت دائما ترفض التصديق على مشروعات الاتفاقيات المنعقدة في هذا الخصوص ومنها الاتفاقية المنعقدة بتاريخ 20 نوفمبر 1801[4] .

تكرر التأكيد على محاربة تجارة الرقيق في عديد المواثيق اللاحقة، أهمها ميثاق "برلين" 1885 ،وصك "بروكسل" لعام 1890، إلى أن جاءت اتفاقية "سان جرومان" المنعقدة بتاريخ 10 سبتمبر 1919 واكتفت بإلزام الدول التي تباشر السيادة على بعض الأقاليم الأفريقية بمنح تجارة الرقيق، برا و بحرا منعا باتا ،ولم تتعرض الاتفاقية لمسألة تفتيش و ضبط السفن المشتعلة بالرق، ثم أقرت الجمعية العامة لعصبة الأمم بتاريخ 25 سبتمبر 1926 تصعد جميع الدول باتخاذ الوسائل اللازمة بمنع الاتجار بالرقيق والعقاب

[1]– حمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، المرجع السابق، ص 469.

[2]– عبد الكريم علوان، مرجع سابق، ص 119.

[3]– محمد المجذوب، مرجع سابق، ص 179.

[4] – رزقاتي يمينة ، المرجع السابق ، ص 76 .

عليه، وتأكد ذلك بالنص عليه في المادة الرابعة (04) من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان 1948، والمادة الثامنة (08) من العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية في 19 ديسمبر 1966.[1]

يعتبر نقل الرقيق بأي وسيلة كانت أمرا محظورا ، سواء كان النقل خاص بالرقيق الأسود أو بالرقيق الأبيض، وقد تقرر هذا الحظر كنتيجة طبيعية متفرعة عن حظر نظام الرق ذاته، لذلك فإن كل دولة تلتزم قانونا بأن تتخذ في نطاق تشريعاتها جميع الإجراءات الكفيلة بمنع السفن التي تحمل وتنقل الرقيق، وبإنزال العقاب عليها إن فعلت ومن المراحل الأولى لنشوء فكرة محاربة تجارة الرقيق، منحت السفن الحربية الحق بتفتيش السفن التجارية للتأكد من عدم ممارستها لهذه التجارة، وقد تأكد هذا بشكل قاطع في الفقرة (ب) من المادة 22([2])من اتفاقية بالبحر العالي[(3)] .

كما جعلت المادة 13[(4)] من نفس الاتفاقية من واجب جميع الدول اتخاذ الإجراءات الفعالة لمنع ومعاقبة تجارة الرقيق، بأن قررت أن كل رقيق يلجأ إلى أية سفينة، مهما يكن العلم الذي ترفعه يصبح حرا بطريقة تلقائية، وهو ما أكدته المادة 99[(5]) من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، فإذا ما ثبت أن, ظهرت دلائل قوية على أن السفينة تباشر تجارة الرقيق ،تضيف المادة 110[(6)] من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 التأكيد على واجب القانون الدولي في هذا المجال من خلال إباحة الزيارة التفتيش التحقيق

---

[1] – رزقاتي يمينة، المرجع السابق ، ص 77.

[2]– أنظر المادة 22 من اتفاقية "جنيف" المتعلقة بأعالي البحار سنة 1958.

[3]– صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 872.

[4]– أنظر المادة 13 من اتفاقية "جنيف" المتعلقة بأعالي البحار لسنة 1958.

[5]– تنص المادة 99 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على انه: "تتخذ كل دولة تدابير فعالة لمنع ومعاقبة نقل الرقيق في السفن المأذون لها برفع علمها و لمنع الاستخدام غير المشروع لعملها في هذا الغرض، وأي عبد يلجأ على ظهر أية سفينة: أيا كان عملها يصبح حرا "بحكم الواقع".

[6]– تنص المادة 110 / 1 (ب) من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982: علي مايلي : بإستثناء الحالات التي تكون فيها أعمال التدخل مستمدة من سلطات تمنحها معاهدة ، ليس لدى سفينة حربية تصادف في أعالي البحار أية سفينة أجنبية من غير السفن التي تكون لها حصانة تامة وفقا للمادتين 95 و 96 ، مايبرر تفقد هذه السفينة مالم تتوفر أسباب معقولة للإ شتباه في : (ب) – أو أن السفينة تعمل في تجارة الرقيق ,

من عدم الاتجار بالرقيق غير أن هذا الواجب قد يؤدى إلى إساءة استعمال هذا الحق في عصر أصبح من النادر فيه وجود تجارة للرقيق ،يتم تنظيمها عبر أعالي البحار، كما يؤدي وهذا هو المهم إلى تحكم الدول البحرية الكبرى في تجارة الأخرى، ولذلك اعترضت بعض الدول على إيراد حكم للاتجار بالرقيق في اتفاقية أعالي البحار[1].

أما يخص إجراء محاكمة السفينة التي تتهم بالتجار في الرقيق فهو من اختصاص القضاء في الدولة التي تحمل السفينة علمها، ولا يدخل في اختصاص القضاء في أية دولة أخرى، حق تلك الدولة التي تتبعها السفينة العربية التي قامت بالتفتيش والضبط،[2] غير أن الجدير بالذكر إذا تضع أن الاشتباه أو الشكوك غير صحيحة وواهية، فمن حق السفينة المرفقة المطالبة بالتعويض مما لحقها من خسارة، نتيجة التأخير وهذه الإجراءات و الحقوق صالحة فقط في حالة السلم[3].

الفرع الثالث: مكافحة الاتجار غير مشروع بالمخدرات : نظرا لكون الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية قيد من القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار، فإن المادة 108 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، تنص ضرورة تعاون الدول في قمع الاتجار بهذه المواد بواسطة السفن في أعالي البحار، بالشكل الذي يشكل مخالفة الاتفاقيات الدولية، كما يمكن لأي دولة لديها من الأسباب المعقولة ما يدعوها للاعتقاد بأن سفينة ترفع علمها تقوم بالاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية أن تطلب تعاون دول أخرى لقمع هذا الاتجار[4].

---

[1]– عبد الكريم علوان، المرجع السابق، ص 120.

[2]– محمد سامي عبد الحميد، محمد السعيد الدقاق، مصطفى سلامة حسين، القانون الدولي العام، مصر منشأة المعراف، الطبعة 01، 1999، ص 371.

[3]– حمد بوسلطان، مبادئ القانون الدولي العام، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، ج01، الطبعة 02، 2005، ص 261.

[4]– تنص المادة 108 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على مايلي: "تتعاون جميع الدول في قمع الاتجار غير المشروع بالمخدرات و المواد التي تؤثر على العقل بواسطة السفن في أعالي البحار بما يخالف الاتفاقيات الدولية.

كما شملت اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية لسنة 1988 في المادة 17منها، مجموعة من الإجراءات اللازمة من أجل السيطرة على تهريب هذه المواد في أعالي البحار، حثت هي أيضا على التعاون لمنع الاتجار غير المشروع في المخدرات والمؤثرات العقلية عن طريق البحر، حيث يكون لأي طرف لديه أسباب معقولة للاعتقاد أن إحدى السفن التي ترفع علمه أو ترفع علما، و لا تحمل علامات التسجيل تقوم بالاتجار بهذه المواد أن تطلب المساعدة من الأطراف الأخرى لمنع هذا الاتجار ،ويجب على الطرف الذي تكون لديه أسباب معقولة للاعتقاد بأن إحدى السفن التي تمارس حرية الملاحة وفقا لقانون الدولي، وترفع علم طرف أخر أو تحمل علامات تسجيل خاصة به، تقوم بالإتجار بهذه المواد أن يحظر الدولة التي ترفع السفينة عملها، بهذا ويطلب منها إثبات للتسجيل، وإذن باتخاذ التدابير الملائمة حيال هذه السفينة[1].

ضمن حق الدول أن تتخذ كل الإجراءات التي تراها ضرورية لقمع عمليات الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو غيرها من المواد الضارة والمؤثرة على صحة وعقل الإنسان والتي تقوم بها السفن في أعالي البحار.[2]

الفرع الرابع: المطاردة الحثيثة: تعتبر المطاردة الحثيثة استثناء من الولاية المانعة لدولة العلم، لأنها تعتبر استمرار الولاية الدولة الساحلية، أو استمرار "لفعل الولاية" كان يمكن أن يبدأ لو لم تترك السفينة تلك المنطقة ، فالمطاردة الحثيثة تسمح بضمان فعالية ولاية الدولة الساحلية،[3] فإذا كان لدى السلطات المختصة للدولة الساحلية سبب معقول للاعتقاد بأن سفينة أجنبية خرقت القوانين وأنظمتها فإن للدولة

---

[1]– تنص المادة 17 فقرة 1 – 3: اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار غير مشروع بالمخدرات و المؤثرات العقلية لسنة 1988 على مايلي: تتعاون الأطراف إلى أقصى حد ممكن، و بما يتفق مع القانون الدولي للبحار على منع الاتجار غير المشروع عن طريق البحر.

[2] – رزقاتي يمينة ، المرجع السابق ، ص 79.

[3]– محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، المرجع السابق، ص 474.

الأخيرة الحق في مطاردة السفينة الأجنبية، وهي لا تزال في المياه الداخلية ،أو في البحر الإقليمي، أو في المنطقة المجاورة للدولة الساحلية ،وضبطها وفرض العقاب عليها.[1]

غير أن سلطات الدولة عند مطاردتها للسفينة التي صدرت عنها المخالفة قد لا تتمكن من ضبطها، وهي في أقسام البحار التي تخضع لسيادة الدولة الساحلية أو لرقابتها، وذلك لأن السفينة قد تمكنت من الدخول إلى أعالي البحار، وفي هذه الحالة يجوز للسلطات الدولة الساحلية أن تستمر في مطاردتها للسفينة المخالفة في أعالي البحار ذاته[2] ، ولكي يثبت الحق شرعا للسلطات الدولة الساحلية في أن تطارد سفينة أجنبية في أعالي البحار يجب أن تكون المطاردة قد بدأت بالفعل في أي جزء من أجزاء البحار الخاضعة لسيادة الدولة أو لرقابتها ، وأن تظل فيها هذه المطاردة مستمرة على الرغم من دخول السفينة المخالفة منطقة أعالي البحار، ويشترط فيها أيضا أن تقوم بها السفن أو الطائرات الحكومية وحدها.[3]

المطلب الثاني: القيود المتعلقة بأعالي البحار: تتمثل القيود التي تفرضها ضرورات حماية المصالح الجوهرية للجماعة الدولية في إلغاء ومحاربة بعض النشاطات المحرمة دوليا، إذ أن هذه النشاطات تضر بالمصالح الجوهرية للجماعة الدولية، و/ تحتاج إلى التضامن لمحاربتها، لذا أقر القانون الدولي مجموعة من القواعد تسمح لجميع الدول باتخاذ إجراءات معنية ضد السفن التي تقوم بتلك النشاطات، وقد يكون في تلك القواعد تقيد لممارسة حرية استغلال أعالي البحار، إلا أن هذه القيود تفرضها ضرورة حماية المصالح الجوهرية للمجتمع الدولي.

وعليه سوف أتحدث في (الفرع الأول) عن إقامة (مناطق الأمن) و (الفرع الثاني) عن(حماية الموارد الحية) و (الفرع الثالث) عن (حماية أعالي البحار من التلوث) .

---

[1] رزقاتي يمينة ،المرجع السابق، ص 66.

[2] – عبد الكريم علوان ،مرجع السابق، ص 119.

[3] – أنظر المادة 111 من اتفاقية قانون البحار 1982.

الفرع الأول: إقامة مناطق الأمن: لا تعني حرية البحر العام أن الدول لا تتخذ إجراءات تحد من حرية إبحار السفن، إذا رأت أن ذلك يؤثر على مصالحها، فالبحرية الأمريكية اتخذت أثناء أزمة الصواريخ في كوبا إجراءات تصل إلى حد إعلان الحصار العسكري ضد السفن التي تنقل الأسلحة و الذخائر إلى كوبا.

ولم ترفع تلك الإجراءات إلا بعد أن أزال الاتحاد السوفياتي الأسلحة الاستراتيجية التي كانت منصوبة في كوبا وموجهة إلى أراضي الولايات المتحدة، وكذلك اتخذت الحكومة الفرنسية أثناء حرب الجزائر إجراءات تحول دون وصول السفن التي تحمل أسلحة وذخائر إلى الثورة الجزائرية هذه الاستثناءات لا تحد مبدأ حرية البحر العالي، فقد كانت مؤقتة، بالإضافة إلى أنها لم تلق قبولا من أعضاء المجتمع الدولي

إلا أن الاستثناء الفعلي لحرية البحر العالي تخصيص مناطق بحرية واسعة لإجراء التجارب النووية ، وإقامة منصات لإطلاق الصواريخ، أن تخصيص هذه المساحات للأمن دفع بالدول الكبرى التي تملك القوة الإستراتيجية والنووية إلى الطلب من يفن سائر الدول العالم إلى تجنب الآثار التي تنشأ من جرّاء هذه التجارب، هذا المساحات المخصصة لإجراء التجارب تشكل خرقا لحرية البحر، لم تأبه هذه الدول لاحتياجات العالم على الأخطار الناجمة عن الإشعاعات.[1]

الفرع الثاني: حماية الموارد الحية: تم إبرام اتفاقية جنيف لسنة 1958، الخاصة بالصيد والمحافظة على الثروة الحية في أعالي البحار، وهذا اعتبارا من المطالب الوطنية لبعض الدول من أجل حماية الموارد الحية في أعالي البحار، كالتصريح الأمريكي لسنة 1945، حيث اقترحت نظاما مشتركا للمصايد في أعالي البحار، مقترحة على الدول المجاورة لبعضها البعض في أعالي البحار ووضع أنظمة قانونية تنظم ذلك.[2]

[1] – وليد البيطار، المرجع السابق، ص 374.

[2] – بطوش فهيمة ، المرجع السابق ، ص 209.

أكد القضاء الدولي أيضاً من خلال محكمة العدل الدولية، في قراراتها 25 جويلية 1974 حول قضية الاختصاصات في مسألة المصايد و هذا نفس ما أشارت إليه لجنة القانون الدولي في تقريرها لسنة 1956 بأنه: لرعايا الدولة الحق في ممارسة الصيد في أعالي البحار، مع مراعاة ما يربطها مع غيرها من الدول من معاهدات والتدابير الخاصة بالمحافظة على الموارد الحية في أعالي البحار، وعليه فإن الاتفاق الذي أبرم في جنيف عام 1958 بشأن الصيد، والثروة الذي يعتبر علامة هامة في تاريخ القانون الدولي البحري، فقد نظم على مستوى الدولي كثيرا من الفوضى التي كانت تسيطر على العلاقات الدولية حتى ذلك الوقت.[1]

حثت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، الدول بالتعاون بين بعضهما البعض لحفظ و إدارة الموارد الحية في أعالي البحار، في المواد 116 حتى 120 ،التي أضفت على معاهدة 1958 عدة أحكام وقواعد لتسيير الموارد الحية ،تمثل في التوسيع للمنطقة الاقتصادية الخالصة التي قلصت من حرية الصيد في أعالي البحار، حيث نصت المادة 116 على أنه لجميع الدول الحق في أن تزاول رعاياها صيد الأسماك في أعالي البحار، وذلك بمراعاة الالتزامات الناجمة عن المعاهدات ،وحقوق الدولة الساحلية وواجباتها ،وكذلك مصالحها المنصوص عليها.[2]

كما قيدت المادة 117 هذا الحق ،وذلك لصالح التعاون الدولي للمحافظة على الموارد الحية [3] كما

---

[1]– محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2010، 242 – 244.

[2]– تنص المادة 116 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على مايلي: "لجميع الدول الحق في أن يزول رعاياها صيد الأسماك في أعالي البحار....."

[3]– تنص المادة 117 من نفس الإتفاقية على مايلي: " على جميع الدول واجب اتخاذ ما قد يكون مضرورا من التدابير بالنسبة على رعايا كل منها من أجل حفظ الموارد الحية لأعالي البحار أو التعاون مع دول الأخرى في اتخاذ تلك التدابير".

حثت على إلزامية التعاون التي نصت عليها المادتان 118[1] و119 من نفس الاتفاقية[2] .

الفرع الثالث: حماية أعالي البحار من التلوث: لا يعني غياب السيادة في أعالي البحار عدم وجود قواعد لحماية البيئة، فهناك مجموعة من القواعد التي سمحت بالتدخل لتأمين هذه الحماية ،وكان ذلك على طريق إبرام اتفاقيات دولية عديدة عالجت مشكلة التلوث البحري الناتج عن ممارسة حرية الملاحة البحرية في هذه المنطقة و من هذه الاتفاقيات نجد:

أولا–الاتفاقيات الدولية التي تسمح بالتدخل في أعالي البحار وهو وجود تلوث يهدد البيئة البحرية هي:

ثانيا:اتفاقية التدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب أو بإمكانه تسبب تلوث زيتي.[3]

على إثر حادثة ناقلة النفط الاديبريسية تروى كنيونtoreyconynd عام 1967 في عرض السواحل البريطانية، و تصفها من الطيران البريطاني للحد من التلوث الناجم عن تسرب النفط من مخازنها، أصبح الضروري إقرار فكرة التدخل في هذه السفن الأجنبية الموجودة خارج البحر الإقليمي إذا كان وجود تلك السفن يهدد البيئة البحرية لتلك الدولة بالخطر[4].

عقد مؤتمر دولي في بروكسل في بلجيكا في الفترة الممتدة من 10 – 20 نشرين الثاني سنة 1969 بناء على دعوة من المنظمة الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية (أمكو) حصرته وفود تمثل 48

---

[1]– تنص المادة 118 من نفس الاتفاقية على مايلي: تتعاون الدول فيما بينها في حفظ و إدارة الموارد الحية في مناطق أعالي البحار أو تدخل الدول التي يشغل رعاياها موارد حية متماثلة و الدول التي يشغل رعاياها مواد حية مختلفة في نفس المنطقة، في مفاوضات بغية اتخاذ التدابير للأزمنة لحفظ الموارد الحية المعنية وتتعاون حسب الاقتضاء لتؤسس لهذا الغرض منظمات دون إقليمية أو إقليمية لمصائد الأسماك.

[2]– تنص المادة 119 من نفس الاتفاقية على مايلي: على الدول في تحديدها لكمية الصيد المسموح بها ووضعها غير ذلك من تدابير حفظ الموارد الحية في أعالي البحار.

[3]– انضمت الجزائر إلى هذا الاتفاقية بموجب المرسوم الرئاسي رقم 11 – 246 المتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث سبب أو بإمكانه تسبب تلوث زيتي المعتمد ببروكسل في 29 نوفمبر سنة 1969، و بروتوكولها المبرم بلندن في 2 نوفمبر سنة 1973.

[4]– محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 442.

دولة، أسفر عن عقد اتفاقية تعالج حالات التدخل في أعالي البحار عند وقوع حوادث تلوث بحري بالنفط، وقد أصبحت هذه الاتفاقية سارية المفعول بتاريخ 9 ماي 1975، ويلاحظ على خصوص هذه الاتفاقيات أنها تمثل جانباً ايجابياً في المفهوم الكلاسيكي لحريات أعالي البحار، وذلك بتزويدها الدول الأطراف بالسلطة اللازمة لاتخاذ التدابير في أعالي البحار[1].

كما تقرر على أنه أي طرف اتخذ إجراءات مخالفة لنصوص الاتفاقية مسببا ضررا للأخر يلتزم بدفع تعويضات عن ذلك الضرر الذي تسبب عن تلك الإجراءات التي تتجاوز ما هو لازم و معقول لتحقيق الغاية،[2] على أنه يجوز للطرف المضرور أن يلجأ إلى التوفيق أو التحكيم إلا بعد استثناء الوسائل الداخلية للإصلاح[3]، أما بالنسبة للمادة 01 فقرة 01 و 02 من البروتوكول الملحق بهذه الاتفاقية فإنه لا يحصر التدخل في حالة التلوث وبالنفط فقط ، وإنما يشكل التلوث الناجم عن مواد مسطرة قائمة توضع من قبل جهاز تسمية المنظمة البحرية بين الحكومات، وتحت مواد أخرى يمكن أن تجعل صحة البشر في حظر أو يمكن أن تتلف المواد الحية الحيوانية أم النباتية أو تضر بالتسلية أو تؤثر على أي استعمال مشروع للبحر. [4]

ثالثاً: تضمنت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 حكما حول التدخل في أعالي البحار بسبب التلوث، وذلك بموجب المادة 221 فقرة الأولى تنص على مايلي: " ليس في هذا الجو ما يمس حق الدول عملا بالقانون الدولي العرفي منه والاتفاقي، في أن تتخذ وتنفذ خارج بحرها الإقليمي تناسب والضرر الفعلي، أو الدائم لحماية ساحلها ،أو مصالحها المرتبطة به، بما في ذلك صيد الأسماك مما يترتب على حادث

[1]– يوسف محمد العطاري، القانون الدولي و تلويث البيئة البحرية بالنفط، درامات علوم الشريعة و القانون، المجلد 33، العدد 01، 2006، ص 78، ص 79.

[2]–، المرجع نفسه ، ص 79.

[3]– تنص المادة 08 فقرة 02 من المرسوم الرئاسي رقم 11– 246 على مايلي: "لا يحق للطرف يقدم على اتخاذ إجراءات رفض طلب بالتوفيق أو التحكيم مقدم بموجب أحكام الفقرة السابقة إن ت.....فحسب بأن التدبير العلاجية بموجب القوانين البلدية في محاكمة هو لم تستنفذ بعد.

[4] – بطوش فهيمة، المرجع السابق ، ص 211.

بحري أو على أعمال تتمثل بهذا الحادث من تلوث أو تهديد بالتلوث يتوقع إلى حد معقول أن يسفر أثار ضارة كبرى، و ما يلاحظ عن هذه المادة أنها لم تكتف بحق الدولة في أن تتخذ التدابير و إنما أن تنفذ أيضا التدابير المشار إليها وهذا لا نجده في اتفاقية بروكسل لسنة 1969 ،كما أن أضافت المادة إلى عبارة "مصالحها المرتبطة "عبارة بما في" ذلك صيد السمك "في حين أن المادة الثانية الفقرة الرابعة من اتفاقية بروكسل لسنة 1969 أضافت إلى الأولي عبارة أنشطة صيد الأسماك التي تشكل وسيلة جوهرية، و التي تشكل وسيلة رئيسية من وسائل كسب الرزق للأشخاص المعنيين ، و هذا يعنى أن اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 توسعت في مفهوم هذه النشاطات ،إذ أشارت إلى الصيد بصورة مطلقة، دون أن تحدد أن يكون الصيد وسيلة الجوهرية للوجود ،و من المهم أن تشير إلى أن المادة 221 فقرة تعترف بهذا الحق كان موجودا سابقا ،و يرتبط بالقانون الدولي العرفي منه والاتفاقي و هذا يؤدي إلى القول بأن هذا الحق يمكن أن يمارس بصرف النظر عن عدم دخول حيزا التنفيذ.[1]

كما أعطت المادة 2018 فقرة من نفس الاتفاقية لدولة الميناء الحق بالقيام بالتحقيق من السفن و عند توفر الأدلة، إقامة الدعوى ضدها، عند الشك بقيامها بأي تصريف للفضلات أو المواد الملوثة خارج المياه الداخلية، أو البحر الإقليمي ،أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لتلك الدولة، و أعالي البحار انتهاك للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة والموضوعية عن طريق منظمة دولية مختصة، أو مؤتمر دبلوماسي عام.[2]

[1]– محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 443.

[2]– تنص المادة 218 فقرة 1 من اتفاقية قانون البحار 1982 على مايلي: " عندما تكون سفينة موجودة طوعا داخل أحد موانئ دولة أو في احدى محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ يجوز لتلك الدولة أن تجرى تحقيقا و أن تقيم، حيث تبرر الأدلة ذلك، الدعوى فيما يتعلق بأي تصريف من تلك السفينة يكون قد تم خارج المياه الداخلية.

كما وفرت اتفاقية الأمم المتحدة قانون البحار لسنة 1982 الإطار العام القانوني لهذه الممارسات، حيث خصصت الجزء الثاني عشر لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، حيث نصت المواد 192 و 207 منها يجب على الدول تبنى تشريعات ولوائح في مسألة التزامات الحماية والوقاية وغيرها.

الفرع الرابع: عدم اعتماد البث الإذاعي غير مرخص به : ادى التقدم العلمي والفني الهائل إلى توافر إمكانات الإرسال الإذاعي المسموع أو المرئي ،و الذي يوجه إلى الجمهور في دولة، أو دول معينة على غير مقتضى القواعد الدولية المعمول بها،(1) وقد دخل هذا التحريم التنظيم الدولي بشكل متأخر نسبيا فقد منع النظام الملحق بالاتفاقية "جنيف" بشأن المواصلات اللاسلكية المنعقد سنة 1959 إقامة واستعمال محطات البث الإذاعي الصوتي ،والتلفزيوني على متن السفن أو الطائرات أو من أية مادة طاغية ملحقة موضوعة خارج الأقاليم الوطنية للدول الأطراف، واستنادا إلى هذا المنع، أرسلت اللجنة الدولية لتسجيل الترددات منشور إلى الدول الأعضاء في الاتحاد الدولي للمواصلات اللاسلكية، رجت فيه الإدارات المكلفة بتسجيل السفن أن تتأكد من عدم وجود أي جهاز بث إذاعي على متن تلك السفن، باستثناء السفن المخصصة للملاحة(2)، و يقصد به إرسال الإذاعات الصوتية أو التلفزيونية من سفينة أو منشاة في أعالي البحار بنية استقبالها من عامة الجمهور بما يخالف الأنظمة الدولية(3).

هو أمر قد تقوم به جماعات مناهضة لأنظمة الحكم في تلك الدول، أو جماعات تسعى لنشر أفكار معينة، قد لا تكون مناسبة أو مرغوب فيها لأي سبب من الأسباب و لما كان البث من أماكن بالبر يجعل القائمين به تحت سلطة الدولة ،فإن إجراء هذا البث الإذاعي غير المرخص به من أعالي البحار يقدم أفضل الحلول بالنسبة للقائمين يمثل هذا النشاط إذ يجعلهم بمنأى عن أي سلطة وطنية يمكن أن تتعقبهم

[1]– صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 873

[2]– عبد الكريم عوض خليفة، المرجع السابق، ص 110. محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 473.

[3] – بطوش فهيمة ، المرجع السابق ، ص 201.

بالحساب والعقاب ومن هنا فإن هذه الظاهرة الحديثة التي قامت منها بلدان العالم الثالث بوجه خاص كانت محلا للعناية والانتباه[1].

ويرى جانب من الفقه الدولي أن البث الإذاعي غير المصرح به يقوم على إرسال معلومات من سفينة أو منشأة من أعالي البحار، وتتعارض من الأنظمة الدولية، بحيث يستقبلها جانب من الجمهور العام سواء في تشكل إذاعة مسموعة أو مرئية معا، وأيا كانت مادة البث سياسية أو عسكرية أو دينية أو أخلاقية أو غيرها.[2]

تعد هذه الجريمة من الجرائم الموجهة ضد الإنسانية ،لأنها توقع الضرر على المشاعر و الأحاسيس الإنسانية ،التي هي جزء من القيم و الحضارة المتميزة لأي شعب من الشعوب، و يلاحظ أن المشرع الدولي قد توسع في مفهوم الجريمة وفقا للنظرية الشخصية التي تقضى بتمام الجريمة فور اتجاه النية الإجرامية للفاعل متى عبر عنها سلوك مادي متمثل في الإرسال الإذاعي بالتالي تكون النتيجة شكلية لا تتطلب حدوث النتيجة الآثمة سواء أحدث الضرر أم لم يحدث.

بناء على ذلك فإن وضع برنامج أو نشرات داخل أجهزة الإرسال تمهيدا لنشرها يعتبر من الأعمال الداخلة في إطار الركن المادي للجريمة، سواء تم الاستقبال من عامة الجمهور، أو لم يتم ،ما دامت النية متجهة لذلك، ويكتمل الركن المادي فور ضبط البرامج داخل أجهزة الإرسال متى وجدت القرائن المادية التي يستشف منها الإرسال وشيكا كوجود سفينة بالقرب من شواطئ دولة ما، ويترتب على تغير طبيعة الجريمة تغير في القانون والإجراءات المتبعة ففي حالة الجريمة الوطنية تخضع الإجراءات والمحاكمة

[1]- صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 847.

[2]- عبد الكريم علوان، مرجع السابق، ص 121.

لقانون الدولة المعتدى عليها، على عكس الجريمة الدولية التي تقع في أعالي البحار تخضع لقواعد القانون الدولي [1].

وعلى الرغم من أن الاتفاقية "جنيف" المتعلقة بالبحر العالي لعام 1958 لم تبحث هذا الموضوع إلا أنه وإثر تأكيد الحرية والمحافظة على الأمن والسلامة البحرية وبناءا على اقتراح من الجماعة الأوروبية تم إدراجها ضمن اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 [2].

نصت المادة 109 منها في الفقرة الأولى على "تتعاون جميع الدول في قمع البث الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار"، وقد حظرت الاتفاقية البث الإذاعي غير المصرح به في أعالي البحار لأغراض إرسال الإذاعات الصوتية أو التلفزيونية من سفينة أو منشأة في أعالي البحار بنية استقبالها من عامة الجمهور، بما يخالف الأنظمة الدولية، على أن يستثنى من ذلك إرسال نداءات الاستغاثة[3].

[1]– عبد المنعم محمود داود، المرجع السابق، ص 247.

[2]– المادة 01/109 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، على مايلي : تتعاون جميع الدول في قمع البث الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار .

[3] – بطوش فهيمة ، المرجع السابق ، ص 203.

خاتمـة:

اعتبر مبدأ الحرية أحد المبادئ الحاكمة لأعالي البحار، حيث يكون لكل الدول الساحلية كانت أو غير ساحلية متقدمة أو نامية الحق في استقبال هذه الأجزاء للأغراض الملاحية، وللصيد و المطاردة الحثيثة وحرية البحث العلمي، ومد الأسلاك و الأنابيب ،مع حرية إقامة الجزر، و المنشآت الاصطناعية بالإضافة إلى استغلال الموارد الحية وغير الحية الموجودة بها، والتي ثبتت بموجب العرف الدولي ثم الأحكام و القواعد المؤكدة في الاتفاقيات الدولية.

تطور هذا المبدأ عبر العصور، فقد حاولت بعض الدول قديما فرض سيطرتها على أجزاء من البحار، ليظهر في العصر الحديث اهتمام الكتاب والفلاسفة بالأمور الخاصة التي أثيرت بين مناد للسيطرة على أجزاء من البحار، وأصواتا أخرى تنادي بحرية أعالي البحار، وعدم جواز إخضاعها لسيادة أحد، لتكون الغلبة في النهاية لمبدأ حرية أعالي البحار، الذي تأكد في العديد من الوثائق الدولية أهمها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، التي رسخت المبدأ باعتباره من الركائز الأساسية التي تحكم أعالي البحار.

تعتبر اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على غرار اتفاقية جنيف لسنة 1958، النظام القانوني الدولي الشامل والمتكامل في معالجة جميع القضايا المتعلقة بالبحار، من بينها تلك المتعلقة بأعالي البحار.

إذا كانت أهمية البحار قد وجدت مع وجود البشرية، فإن تعدد القواعد القانونية المنظمة لاستغلال واستخدام هذه المناطق وتشعبها.أصبح الضرورة الملحة لتدوين هذه القواعد التي تحكم البحار بصفة عامة، وأعالي البحار بصفة خاصة، مثل اتفاقيات "جنيف الأربع" لسنة 1958، فعلى الرغم من الأهمية البالغة التي تمتعت بها هذه الأخيرة، بوصفها خطوة هامة في طريق وضع مجموعة من مبادئ جديدة تحكم وتنظم مسائل الصيد في أعالي البحار، ومعالجة مشكلة المواد الحية ، والاعتراف للدول الساحلية

بحق استغلال الثروات البحرية، إلا أن هذه الاتفاقية لم تنجح في تسوية كل المشكلات المتعلقة بالبحار حيث ظل العديد من المسائل محل خلاف بين الدول خصوصا تلك المتعلقة بالصيد ، والتنقيب عن الثروات غير الحية في البحار، و كذلك اتساع البحر الإقليمي وتحديد جهة معينة لها مهمة الفصل في ما قد ينشب بين الدول من منازعات في هذا الخصوص.

على هذا الأساس و بناء على ما تقدم فإنه ومن جملة ما تم توصيل إليه من خلال تحليل و معالجة موضوع مبدأ حرية استغلال أعالي البحار بين النص و الممارسة الدولية.

1- تباين الطبيعة القانونية لأعالي البحار.

2- اعتبار هذه الأخيرة "تراث مشتركا للإنسانية" موارد ثابتة للبشرية جمعاء.

3- خضوع أعالي البحار لنظام قانوني مختلف عن الأنظمة القانونية التي تحكم المناطق البحرية الأخرى كالمياه الإقليمية و المنطقة الاقتصادية الخالصة و المنطقة المجاورة و الجرف القاري.

4- أعالي البحار مفتوحة لكل الدول التي لها حرية ممارسة استعمالاتها العادية قيما على عدم المساواة بدون تمييز بينها، على أن تلتزم بواجباتها اتجاهها وعلى الخصوص حماية البيئة البحرية من التلوث باعتبارها عنصرا للتوازن و الثبات يضمن استمرارية الحياة على الكرة الأرضية.

هناك عديد من التوصيات التي يمكن إستخدامها من خلال هذا الموضوع ومن جملة ماتم التوصل إليه :

1 - بناء وتنمية القدرات مع نقل التكنولوجيا البحرية .

2 -إنشاء آلية قوية للمراقبة و الإشراف ، ومنظومة للأمثال و التطبيق لإدارة الأنشطة في المناطق الواقعة خارج الحدود الوطنية ، بما في ذلك الترتيبات الإلزامية لتسوية المنازعات .

3 - وضع شروط للتقاسم المنافع من خلال تبادل المعلومات ومشاطرة الأبحاث ، وضمان التسويق والوصول إلى التكنولوجيا .

4 – أنشاء منظمة عالمية للمحميات و إدارتها بطريقة فاعلة تضمن المشاركة التمثيلية لكل الدول الساحلية أو غير الساحلية .

5 –وضع شروط لتقاسم المنافع من خلال تبادل المعلومات ومشاطرة الأبحاث، وضمان آلية التسويق والوصول إلى التكنولوجيا .

قائمة المراجع:

❖ الكتب

1. صلاح الدين عامر، القانون الدولي العام، "دراسة لأهم أحكام انتفاضة الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982"، دار النهضة العربية، القاهرة.

2. محمد سامي عبد الحميد ، أصول القانون الدولي العام ، الجزء الثاني ، القاعدة الدولية ، الطبعة السادسة، الدار الجامعية، الإسكندرية ،1987.

3. علي صادق أبوصيف، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى ، مصر، مطبعة نور الإسلام ، 1995.

4. محمد سامي عبد الحميد، محمد السعيد الدقاق، مصطفى سلامة حسين، القانون الدولي العام، مصر منشأة المعراف، الطبعة 01، 1999.

5. سليم حداد، التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي العربي، الطبعة الأولى، المؤسسة الجامعية للنشر والتوزيع، بيروت، 1994.

6. عبد المنعم محمد داود ، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية ، الطبعة الأولى ، منشأة المعارف، الإسكندرية ، 1999.

7. محمد المجذوب، القانون الدولي العام، الطبعة الخامسة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2004.

8. محمد بوسلطان، مبادئ القانون الدولي العام، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، ج1، الطبعة 02، 2005.

9. حمد بوسلطان، مبادئ القانون الدولي العام، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، ج01، الطبعة 02، 2005.

10. يوسف محمد العطاري، القانون الدولي و تلويث البيئة البحرية بالنفط، درامات علوم الشريعة و القانون، المجلد 33، العدد 01، 2006.

11. أحمد أبو الوفاء، القانون الدولي للبحار "على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية و سلوك الدول و اتفاقية 1982"، دار النهضة العربية، ، 2006.

12. عبد الكريم علوان، الوسيط في القانون الدولي العام "الكتاب الثاني" القانون الدولي المعاصر، الأردن، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الطبعة 01، 2007.

13. د، صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، مصر، دار النهضة العربية، بدون طبعة، 2008.

14. -محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008.

15. عبد الله محمد الهواري، مشكلات الصيد في أعالي البحار"دراسة في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، و الاتفاقيات الدولية الخرى ذات صلة تعرض وضع تنظيم قانوني للصيد في أعالي البحار،دار الجامعة الجديدة، بدون طبعة، 2009.

16. غازي حسين صاربني، الوجيز في مبادئ القانون الدولي العام، الأردن ط1، 2009.

17. محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2010.

18. سيد إبراهيم الدسوقي، الوسيط في القانون الدولي العام، الكتاب الرابع، قانون البحار، دار النهضة العربية، القاهرة، 2011.

19. عبد الكريم عوض خليفة، القانون الدولي للبحار، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2013.

20. فاروق محمد صادق الأعرجي، مباحث في القانون الدولي للبحار، الجزء الأول، الطبعة الأولى، منشورات زين الحقوقية، بيروت، 2015.

21. جمال محي الدين، القانون الدولي للبحار، دار الخلدونية، الجزائر.

الرسائل الجامعية:

- ✓ **أطروحات الدكتوراه:**

1. جلال فضل محمد العودي، القرصنة البحرية و حرية أعالي لبحار، دراسة في أحكام القانون الدولي للبحار و القانون اليمني – أطروحة مقدمة لنيل درجة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة عدن 2015.

- ✓ **رسائل الماجستير:**

1. بطوش فهيمة، الملاحة لبحرية بين الحرية والتقييم، مذكرة لنيل شهادة الماجستير ، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2017.

- ✓ **مذكرات الماستر :**

1. رزقاتي يمينة، الطبيعة القانونية لحقوق وواجبات الدول في منطقة أعالي البحار، مذكرة لنيل شهادة الماستر، جامعة الطاهر مولاي، سعيدة، 2016.

❖ المجلات:

1. بن صالح علي، آلية تسوية المنازعات الدولية لقانون البحار، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع.

❖ النصوص الدولية:

اتفاقية جنيف سنة 1956 لقانون البحار، الوثيقة الختامة لمؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار في 29 أفريل 1958.

اتفاقية قانون البحار 1982 المنشأة بموجب المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار الذي انعقد من 1973 –1982 الموقعة بتاريخ 10 ديسمبر 1982، دخلت حيز النفاذ 16 نوفمبر 1994.

الفهرس:

مقدمـة: **1**

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لمبدأ حرية استغلال أعالي البحار **5**

المبحث الأول: مفهوم مبدأ حرية استغلال أعالي البحار 5

المطلب الأول : التطور القانوني لظهور مبدأ استغلال أعالي البحار..... 5

الفرع الأول الجوانب الفقهية لمبدأ حرية استغلال أعالي البحار: 5

الفرع الثاني: أثر تطورالقانون الدولي على حرية استغلال أعالي البحار 9

المطلب الثاني : تعريف مبدأ حرية استغلال أعالي البحار وأهميته القانونية 11

الفرع الأول : تعريف مبدأ حرية استغلال أعالي البحار: 12

الفرع الثاني : مبدأ حرية استغلال أعالي البحار بين السلبية والإيجابية:..... 13

أولا: الجانب الإيجابي لمبدأ حرية استغلال أعالي البحار: 13

ثانيا: الجانب السلبي لمبدأ حرية استغلال أعالي البحار 14

المبحث الثاني : الإطار القانوني لمبدأ حرية استغلال أعالي البحار 14

المطلب الأول : مظاهر حرية استغلال أعالي البحار 15

الفرع الأول: تأثير التطور التكنولوجي على محتوى حريات استغلال أعالي البحار:..... 15

الفرع الثاني: حرية الملاحة في أعالي البحار كمبدأ عام:..... 16

الفرع الثالث الحريات الأخرى المتفرعة عن حرية الملاحة في أعالي البحار: 17

أولا: حرية التحليق 17

ثانيا: حرية وضع الكابلات وخطوط الأنابيب على قاع أعالي البحار 18

ثالثا: حريق إقامة المنشآت الصناعية 19

رابعا: حرية البحث العلمي 21

خامسا: حرية الصيد..... 22

المطلب الثاني : نتائج مبدأ حرية استغلال أعالي البحار 24
الفرع الأول: ضمان اتصال الدول الحبيسة بالبحر 24
الفرع الثاني: مراعاة مصالح الدول **26**
الفرع الثالث **27**
الفصل الثاني: القيود الواردة على حرية استغلال أعالي البحار **30**
المبحث الأول: القيود المتعلقة بالسفينة 30
المطلب الأول: الوضع القانوني للسفينة العامة 30
المطلب الثاني: الوضع القانوني للسفينة الخاصة 32
المبحث الثاني: القيود العامة لمبدأ حرية استغلال أعالي البحار 34
المطلب الأول: القيود المتعلقة بقمع الجرائم الدولية 34
الفرع الأول: قمع القرصنة 34
الفرع الثاني: حظر نقل الرقيق 39
الفرع الثالث: مكافحة الاتجار غير مشروع بالمخدرات 41
الفرع الرابع: المطاردة الحثيثة: 42
المطلب الثاني: القيود المتعلقة بأعالي البحار 43
الفرع الأول: إقامة مناطق الأمن 44
الفرع الثاني: حماية الموارد الحية **44**
الفرع الثالث: حماية أعالي البحار من التلوث 46
الفرع الرابع: عدم اعتماد البث الإذاعي غير مرخص به 49
خاتمة **52**
قائمة المراجع: **55**
الفهرس: **58**