

البحار

تتبع أهمية القانون الدولي للبحار بشكل أساسي من الأهمية التي تشكلها البحار والمحيطات بالنسبة للإنسانية جمعاء؛ فالبحار بما تحتويه من ثروات طبيعية حية أو معدنية تعتبر مصدراً رئيسياً للموارد الحيوية الموجودة في الكرة الأرضية، كما أنها كانت منذ القديم ولا تزال، مجالاً حيوياً للنقل بين مختلف المجتمعات البشرية. وتزداد أهميتها باستمرار مع التقدم العلمي والتقني المتسارع الذي يميز العصر الحالي، والذي من شأنه أن يمكن الإنسان من استغلال الثروات الباطنية للبحار، تلك الثروات التي تشكل مصدراً احتياطياً هائلاً وحيوياً للإنسانية جمعاء.

فالبحار تشكل مجالاً لتشابك العلاقات الدولية الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والعسكرية، وهو ما يزيد من ضرورة وأهمية تنظيم استكشافها واستغلالها، والإفادة منها في المجالات كافة، كي تكون إطاراً للتعاون والتقدم بين الدول، بدلاً من أن تكون ساحة للنزاعات الدولية وحكراً للدول المتقدمة فقط.

وهكذا دعت الحاجة إلى تقنين القواعد لاستثمار البحار، بهدف التوفيق بين المصالح المتعارضة للدول الساحلية وغير الساحلية، فكانت اتفاقيات جنيف عام ١٩٥٨، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أو ما يطلق عليها اتفاقية جامايكا لعام ١٩٨٢.

المناطق البحرية الخاضعة لسيادة أو ولاية الدولة الساحلية

أولاً: المياه الداخلية

تعريف المياه الداخلية:

عرفت الفقرة الأولى من المادة الخامسة من اتفاقية جنيف المتعلقة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة عام ١٩٥٨ المياه الداخلية بأنها: "المياه الواقعة في الجهة المقابلة للأرض داخل الخط الذي يقاس ابتداءً منه البحر الإقليمي". وورد في الفقرة الأولى من المادة الثامنة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢ مايلي: "تشكل المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي جزءاً من المياه الداخلية للدولة". وبالمقارنة مع اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ نجد أنهما تتضمنان أحكاماً متشابهة. فالمياه الداخلية تشمل المياه المحصورة بين اليابسة وخطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي. وبناءً على ذلك نجد أن المياه الداخلية تشمل أيضاً مصاب الأنهار والخلجان والموانئ.

تمتد سيادة الدولة إلى المياه الداخلية باعتبارها جزءاً لا يتجزأ من إقليمها، وتخضع بالتالي المياه الداخلية إلى سلطات الدولة واختصاصها الداخلي، وراقبتها الإدارية والتشريعية والقضائية^١.

المناطق التي تشملها المياه الداخلية:

١- **مصاب الأنهار:** نصت المادة التاسعة من اتفاقية ١٩٨٢ على أنه إذا كان هناك نهر يصب مباشرة في البحر، فإن خط الأساس يحدد برسم خط مستقيم عبر مصب النهر، ويكون ذلك برسم الخط بين نقطتين على ضفتي المصب تشكلان الحد الأدنى للجزر، ويعتبر هذا الخط أساساً لقياس عرض البحر الإقليمي في هذه المنطقة. وهذا يشير بشكل واضح إلى أن المياه الداخلية للدولة الساحلية تمتد ليس فقط إلى الخط المستقيم الواصل بين نقطتين على اليابسة لمصب

^١ - د. قيس ابراهيم البديري، الفنار للقانون الدولي للبحار، بغداد، سنة ٢٠٠١، ص ٣٤.

النهر في البحر؛ بل تمتد إلى الخط المستقيم الذي يصل بين نقطتين على حد أدنى الجزر على ضفتي النهر.

٢- **الخلجان**: تضمنت اتفاقية جمايكا لعام ١٩٨٢ في مادتها العاشرة أحكاماً خاصة تتعلق بالخلجان، وحددت شروطاً لاعتبار هذه المساحات خلجاناً تضم مياهاً داخلية، كما أتت على تعريف للخلجان بشكل عام. وعرفت (م ١٠ ف ٢) الخليج بأنه: "... انبعاث واضح يكون توغله بالقياس إلى عرض مدخله على نحو يجعله يحتوي على مياه محصورة بالبر ويشكل أكثر من مجرد انحناء للساحل، غير أن الانبعاث لا يعتبر خليجاً إلا إذا كانت مساحته تعادل أو تفوق مساحة نصف دائرة قطرها خط يرسم عبر مدخل ذلك الانبعاث"^٢. من خلال هذا التعريف نجد أن المساحة هي شرط أساسي لاعتبار الانبعاث خليجاً لتطبيق عليه أحكام الاتفاقية، حيث بينت الفقرة الثانية المذكورة أن مساحة الخليج يجب أن تعادل أو تفوق مساحة نصف دائرة قطرها خط يرسم عبر مدخل الانبعاث. كما بينت (م ١٠ ف ٣) أن الخط المستقيم المستخدم لقياس مساحة الخليج هو خط يصل بين حد أدنى الجزر على نقطتي مدخله الطبيعي. كما بينت أنه في حال وجود عدة مداخل للانبعاث يرسم نصف الدائرة على قطر يعادل طول مجموع أطوال الخطوط المرسومة عبر المداخل المختلفة، وأضافت أن مساحة الجزر الموجودة داخل الانبعاث تعتبر كما لو كانت جزءاً من مساحته المائية.

أما الشرط الثاني فقد نصت عليه (م ١٠ ف ٤) التي بينت أن المسافة بين حدي أدنى الجزر لنقطتي المدخل الطبيعي لخليج ما يجب ألا تتجاوز (٢٤) ميلاً بحرياً. أما إذا زادت المسافة عن ذلك، فإنه يرسم وفقاً للفقرة الخامسة من المادة المذكورة خط مستقيم طوله (٢٤) ميلاً بحرياً داخل الخليج بطريقة تجعله يحصر أكبر مساحة ممكنة من المياه يمكن حصرها بخط له هذا الطول.

والشرط الثالث فقد نصت عليه الفقرة الأولى التي جاء فيها أن أحكام المادة العاشرة لا تتناول إلا الخلجان التي تعود سواحلها لدولة واحدة.

^٢ - عرفت الفقرة الثانية من المادة السابعة من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام ١٩٥٨ الخليج بأنه: "فجوة عميقة بينة تتغلغل في العمق داخل الأراضي بالنسبة إلى عرض مدخلها، بحيث تحتوي مياهها المحاطة بالشاطئ ويشكل أكثر من تعرجات ساحلية".

ومن الجدير بالذكر أن الأحكام السابقة لا تنطبق كذلك على الخلجان التاريخية، وهذا ماورد في الفقرة السادسة التي تنص على مايلي: "لا تنطبق الأحكام الآتية الذكر على مايسمى بالخلجان "التاريخية"، ولا في أية حالة يطبق فيها نظام خطوط الأساس المستقيمة المنصوص عليها في المادة ٧^٣. وهكذا نجد أن أحكام هذه الفقرة لا تخرج الخلجان التاريخية من مساحة المياه الداخلية، وإنما تخرجها فقط من تطبيق الشروط الواجب توفرها في الخلجان، وخاصة شرط المساحة أو المسافة التي تصل بين نقطتي حد أدنى الجزر للفوهة الطبيعية للخليج.

٣- **الموانئ:** هي المنشآت التي تقيمها الدولة على شواطئها، وتجهزها بالأجهزة والأدوات، وتوفر لها كادراً لتشغيلها لغرض استقبال السفن لتحميلها أو تفريغها، أو إجراء أعمال الصيانة عليها، أو لأي غرض آخر^٤. وتضمنت المادة (١١) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ أنه: "لأغراض تعيين حدود البحر الإقليمي، تعتبر جزءاً من الساحل أبعد المنشآت المرفئية الدائمة التي تشكل جزءاً أصيلاً من النظام المرفئي. ولا تعتبر المنشآت المقامة في عرض البحر والجزر الاصطناعية من المنشآت المرفئية الدائمة".

يتبين من أحكام هذا النص أن أبعد النقاط من المنشآت المرفئية الدائمة تعتبر بداية لقياس عرض البحر الإقليمي للدول الساحلية، وذلك انطلاقاً من اعتبار أن هذه المنشآت تشكل جزءاً من الساحل. وقد اشترط النص أن تشكل المنشآت المرفئية الدائمة المذكورة جزءاً أصيلاً من النظام المرفئي للميناء، وعليه فإنها لا تدخل في قياس البحر الإقليمي.

وفقاً لما تقدم يلاحظ أن قياس عرض البحر الإقليمي من أبعد النقاط من المنشآت المرفئية الدائمة يستدعي رسم خطوط قياس مستقيمة، وبالتالي فإن هذه الخطوط المستقيمة ستؤدي إلى حصر مساحات مائية وجعلها مياهاً داخلية، بعد أن لم تكن تعتبر كذلك من قبل. وبالرجوع إلى الفقرة الثانية من المادة الثامنة من الاتفاقية نجد أن حق المرور البريء المنصوص عنه في الاتفاقية ينطبق على هذه المساحات المائية على الرغم من اعتبارها مياهاً داخلية بعد رسم الخطوط المستقيمة التي تعتبر كخط قاعدة لقياس عرض البحر الإقليمي؛ وعليه تنطبق أحكام

^٣ - تضمنت المادة السابعة من الاتفاقية استخدام طريقة خطوط الأساس المستقيمة لرسم خط القاعدة لقياس عرض البحر الإقليمي.

^٤ - د. قيس إبراهيم البدرى، مرجع سابق، ص ٣٩.

حق المرور البريء على المساحات المذكورة بكل ما تتضمنه تلك الأحكام من حقوق وواجبات للدول الساحلية والسفن الأجنبية التي تتمتع بحق المرور البريء.

الولاية على السفن الأجنبية في المياه الداخلية:

مما تقدم نجد أن الموانئ تعتبر جزءاً من المياه الداخلية، وتمارس الدولة الساحلية ولايتها في هذه المناطق، وهذا لا يعني بأي حال من الأحوال أن تمنع الدولة الساحلية السفن الأجنبية التجارية من الدخول إلى موانئها؛ وإنما يمكنها أن تغلق موانئها في حالات معينة، ولفترة مؤقتة تتعلق بأمنها الوطني، ولأسباب صحية أو بيئية. أما فيما يتعلق بالسفن الحربية، فيمكن للدولة الساحلية أن تفرض قيوداً أكثر صرامة لتحديد عدد السفن المصرح بدخولها مثلاً.

أما فيما يتعلق بالولاية على السفن الأجنبية في المياه الداخلية، فإنه لا بد من التمييز بين الاختصاص على السفن من الناحيتين المدنية والجزائية، حيث تمارس الدولة اختصاصها المدني على السفن الأجنبية التجارية في كل ما يختص بتطبيق التشريعات التي تنظم الملاحة البحرية، وإنشاء الممرات والطرق البحرية بالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية، كما تمارس اختصاصها فيما يتعلق بتطبيق تشريعاتها الخاصة بالشرطة والأمن والصحة والجمارك والهجرة. وكذلك فيما يخص التزامات السفينة الأجنبية اتجاه الدولة الساحلية، والخدمات المقدمة للسفينة، والوقائع التي تحدث على ظهرها كالعقود وغير ذلك. أما فيما يتعلق بالعلاقة بين أفراد الطاقم فهي من اختصاص دولة العلم.

أما بالنسبة للاختصاص الجزائي على السفن التجارية الأجنبية، فهو خاضع لولاية الدولة الساحلية فيما يتعلق منها بالقبض على مرتكبي جرائم وقعت على ظهر السفينة، وكان أحد

٦- د.صلاح عبد البديع شلبي، الوجيز في القانون الدولي، جامعة الأزهر، كلية الشريعة والقانون بدمهور، سنة ٢٠٠٠، ص ٣٩١.

٦- د.أحمد أبو الوفا محمد، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية ١٩٨٢، مرجع سابق، ص ١٩٢.

الأطراف أجنبياً عن السفينة. وكذلك عندما يطلب ريان السفينة أو قنصل دولة العلم ذلك، وكذلك إذا ما أدت الجريمة إلى اضطرابات وقلق تمس أمن وسلامة الدولة الساحلية^٧.

وفيما يتعلق بالسفن الأجنبية الحربية فتمتع بالحصانة بالنسبة للاختصاص المدني، أما الاختصاص الجزائي فهو أيضاً من اختصاص دولة العلم إلا إذا كان الجاني من غير طاقم السفينة، فالاختصاص للدولة الساحلية ودولة العلم. وفي حال كون الجاني والمجني عليه من خارج الطاقم، فالاختصاص للدولة الساحلية وحدها. ويترتب على ذلك تسليم المجرمين العاديين لسلطات الدولة الساحلية، وفي حال رفض قبطان السفينة ذلك، فلا تستطيع سلطات الدولة الساحلية التدخل، وذلك لتمتع السفن الحربية بالحصانة.

ثانياً: البحر الإقليمي

تحديد البحر الإقليمي:

يتمتع البحر الإقليمي بأهمية كبيرة، وتعد خطوط الأساس المستخدمة لقياس عرضه أساساً لقياس كافة المناطق البحرية الأخرى. وقد نصت المادة الثالثة من الاتفاقية على أن: "لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز (١٢) ميلاً بحرياً مقيسة من خطوط الأساس المقررة وفقاً لهذه الاتفاقية". ووفقاً لهذه المادة لا يجوز للدول الأطراف في المعاهدة أن تمد عرض بحرها الإقليمي لأكثر من (١٢ ميل بحري)، ولكن لا يوجد أحكام في الاتفاقية تمنع من أن يصل البحر الإقليمي إلى مسافة أقل من ذلك. وتوجد طريقتان لرسم خطوط الأساس التي يبدأ منها قياس عرض البحر الإقليمي هما: خطوط الأساس العادية، وخطوط الأساس المستقيمة.

١- **خطوط الأساس العادية:** تعتمد هذه الطريقة بشكل أساسي على خطوط أساس عادية تمتد على طول شواطئ الدول الساحلية، وتساير هذه الخطوط الحد الأدنى للجزر كما هو مبين في المادة الخامسة من الاتفاقية التي تنص على أنه: "باستثناء الحالات التي تنص فيها هذه الاتفاقية على غير ذلك، خط الأساس العادي لقياس عرض البحر الإقليمي هو حد أدنى الجزر على

٧- المرجع السابق، ص ١٩١ وما بعدها.

امتداد الساحل كما هو مبين على الخرائط ذات المقياس الكبير المعترف بها رسمياً من قبل الدولة الساحلية".

وفقاً لأحكام هذه المادة فإن الطريقة الأساسية لقياس عرض البحر الإقليمي هي الطريقة التي تأخذ بعين الاعتبار تعرجات الساحل الطبيعية، ونقاط انحسار مياه البحر إلى أدنى حد تصله هذه المياه في حالة الجزر. إلا أن هناك حالات أخرى استثنتها هذه المادة من طريقة القياس المذكورة. فقد تضمنت الاتفاقية مواد أخرى توضح كيفية قياس عرض البحر الإقليمي إذا تعذرت طريقة القياس اعتماداً على خطوط الأساس العادية بسبب طبيعة الشاطئ الجغرافية والجيولوجية.

٢ - **خطوط الأساس المستقيمة:** إذا كانت هناك انبعاجات عميقة في الشاطئ، أو سلسلة جزر قريبة من الساحل، وفي حالة كون الساحل شديد التقلب بسبب وجود دلتا وظروف طبيعية أخرى، فإن طريقة قياس عرض البحر الإقليمي التي تعتمد في الحالة هي طريقة خطوط الأساس المستقيمة التي تصل بين نقاط مناسبة ومتقاربة (م ١/٧). ولا يجوز أن يؤدي رسم خطوط الأساس المستقيمة إلى تغيير حساس في الاتجاه العام للساحل، بل يجب أن تكون المساحات البحرية التي تقع خلف خط الأساس باتجاه اليابسة مرتبطة ارتباطاً وثيقاً وكافياً بالإقليم البري كي يمكن إخضاعها للنظام القانوني الذي تخضع له المياه الداخلية (م ٣/٧). وفي حالة رسم خطوط الأساس هذه فإنه يمكن الأخذ بعين الاعتبار إمكانية رسم خطوط معينة تتماشى مع المصالح الاقتصادية لمنطقة معينة، ويثبت ذلك من خلال الاستعمال لفترة طويلة لهذه المساحات المائية، إلا أنه من الملاحظ أن هذه الاتفاقية لم تحدد بشكل دقيق مفهوم الفترة الطويلة.

هذا وقد أجازت المادة (١٤) من الاتفاقية اختيار طريقة معينة، أو الجمع بين عدة طرق لتحديد خطوط الأساس بما يتناسب مع ظروف الساحل المختلفة.

سيادة الدول الساحلية على البحر الإقليمي:

النطاق الدولي

يعد البحر الإقليمي أكثر المناطق البحرية أهمية، فطبيعته القانونية تختلف بشكل كبير عن الطبيعة القانونية للمناطق البحرية الأخرى، حيث أن سيادة الدول الساحلية تمتد للبحر الإقليمي بكل ما يحتويه من مياه وقاع وباطن الأرض تحت القاع والحيز الجوي الذي يعلو مياهه^٨.

وتتمتع الدولة الساحلية بحقوق سيادية على المياه الإقليمية، ويمكنها سن التشريعات الخاصة بحماية مصالحها وأمنها، وكذلك أمن وسلامة الملاحة البحرية في هذه المنطقة. وقد نصت المادة (٢١ ف ١) من اتفاقية عام ١٩٨٢م بأن الدولة الساحلية تستطيع تبني قوانين وأنظمة بشأن المرور البريء في البحر الإقليمي تتعلق بـ:

أ- سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري.

ب- حماية وسائل تيسير الملاحة والتسهيلات الملاحية وغير ذلك من المرافق أو المنشآت.

ج- حماية الكابلات وخطوط الأنابيب.

د- حفظ الموارد الحية للبحر.

هـ- منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بمصائد الأسماك.

و- الحفاظ على بيئة الدولة الساحلية ومنع تلوثها وخفضه والسيطرة عليه.

ز- البحث العلمي البحري وأعمال البحث الهيدروغرافي.

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

الصحة".

ولابد من القول هنا بأن الدولة الساحلية تملك السيادة على بحرها الإقليمي، وتستطيع تنظيم الملاحة البحرية الدولية فيه، إلا أن سيادتها ليست مطلقة؛ إذ يأتي حق المرور البريء استثناء

٨- نصت المادة الثانية من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار: "١- تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية، أو مياهها الأرخيبيلية إذا كانت دولة أرخبيلية، إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي. ٢- تمتد هذه السيادة إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي وكذلك إلى قاعه وباطن أرضه. ٣- تمارس السيادة على البحر الإقليمي رهناً بمراعاة أحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي".

على هذه السيادة، وهو حق ممنوح للسفن المدنية والعسكرية على السواء، وهو حق لجميع الدول دون تمييز فيما بينها.

حق المرور البريء في البحر الإقليمي:

يأتي حق المرور البريء كاستثناء من سيادة الدول الساحلية على بحرها الإقليمي، وهو حق لكافة الدول شاطئية كانت أم حبيسة، وذلك دون تمييز فيما بينها^٩. وقد نصت المادة (١٨ ف ١) أن غرض عبور السفن الأجنبية في البحر الإقليمي يجب أن يهدف إلى مايلي:

أ- اجتياز هذا البحر دون دخول المياه الداخلية أو التوقف في مرسى أو في مرفق مينائي يقع خارج المياه الداخلية. ب- أو التوجه إلى المياه الداخلية أو منها أو التوقف في أحد هذه المراسي أو المرافق المينائية أو مغادرته^{١٠}.

إذاً المقصود بالمرور هو الملاحة في البحر الإقليمي لعبوره، إما للدخول في المياه الداخلية والتوجه للمرافئ أو المنشآت الأخرى أو للخروج منها، وليس للتوقف في المياه الإقليمية. وقد أوضحت الاتفاقية الشروط التي تخضع لها السفن الأجنبية أثناء مرورها في الطرق البحرية الدولية التي تعبر البحر الإقليمي، شريطة أن لا يؤثر ذلك على حريتها بالمرور، وألا يتعارض مع مفهوم حق المرور البريء. وقد تضمنت أحكام الاتفاقية شرطين أساسيين للمرور البريء هما: الاستمرارية وسرعة العبور، دون أن يؤدي ذلك إلى إعاقة الملاحة العادية لهذه السفن. وفي هذا السياق نصت المادة (١٨ ف ٢) من الاتفاقية على مايلي: "يكون المرور متواصلًا وسريعًا. ومع هذا فإن 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".

وقد أكدت الاتفاقية على ضرورة أن لا يؤدي مرور السفن الأجنبية بأي حال من الأحوال إلى المساس بأمن الدولة الساحلية ونظامها العام وسلامتها أراضيها، وإلا فإن أية مخالفة لهذه الأمور الثلاثة الأساسية ستجعل من أي عبور للمياه الإقليمية مروراً غير بريء^{١١}.

٩- نصت المادة (١٧) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على أنه: "رهنًا بمراعاة هذه الاتفاقية تتمتع سفن جميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، بحق المرور البريء خلال البحر الإقليمي".

وبما أن مفهوم حق المرور البريء مفهوم واسع، لذا جاءت المادة (١٩ ف٢) من الاتفاقية لتحديد بعض الأنشطة التي تتعارض مع التمتع بهذا الحق، والتي يجب على السفن الأجنبية الامتناع عن القيام بها أثناء مرورها في البحر الإقليمي، ونوردها فيما يلي:

"أ- أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي، أو بأية صورة أخرى انتهاكاً لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة.

ب- أي مناورة أو تدريب بأسلحة من أي نوع.

ج- أي عمل يهدف إلى جمع معلومات تضر بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها.

د- أي عمل دعائي يهدف إلى المساس بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها.

هـ - إطلاق أي طائرة أو إنزالها أو تحميلها.

و- إطلاق أي جهاز عسكري أو إنزاله أو تحميله.

ز- تحميل أو إنزال أي سلعة أو عملة أو شخص خلافاً لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة.

ح- أي عمل من أعمال التلوين المقصود والخطير يخالف هذه الاتفاقية.

ط- أي من أنشطة صيد السمك.

ي- القيام بأنشطة بحث أو مسح.

ك- أي فعل يهدف إلى التدخل في عمل أي من شبكات المواصلات أو من المرافق أو المنشآت الأخرى للدولة الساحلية.

ل- أي نشاط آخر ليست له علاقة مباشرة بالمرور".

إن نظرة بسيطة لهذه الأحكام توضح بأن الأنشطة الوارد ذكرها ليس من شأنها أن تعرقل أو تعيق الملاحة الدولية في البحر الإقليمي، وإنما تمنع في الحقيقة الأعمال التي يمكن أن تضر بالدولة الساحلية، وهذا لا يتعارض مع حرية الملاحة. ويلاحظ أن هذه القائمة وفقاً للبند (ل) ليست حصرية، بل ترك الباب مفتوحاً لتقدير الدولة الساحلية التي يمكنها اعتماداً على أحكامه اعتبار نشاطاً ما يضر بمصالحها نشاطاً محظوراً. ومن الجدير ذكره أن الدولة الساحلية لا يمكنها منع المرور البريء في بحرها الإقليمي، ولكن يحق لها إيقافه ضمن شروط محددة.

حق الدولة الساحلية في إيقاف المرور البريء:

يبدو أحياناً أن إيقاف العمل بحق المرور البريء ضرورياً من أجل أمن وسلامة الدولة الساحلية ومنشأتها في البحر الإقليمي أو موانئها، كما يمكن أن يكون ذلك ضرورياً للملاحة البحرية وسلامتها، والعمل لمنع الحوادث البحرية التي من شأنها أن تهدد السواحل بخطر التلوث، أو للحد من التلوث في حال وقوعه. ولكن الاتفاقية لم تمنح هذا الحق للدولة الساحلية دون شروط، فهو حق نسبي وعلى الدولة الساحلية أن تحترم عدة شروط أساسية لإيقاف المرور البريء في بحرها الإقليمي، وتتلخص هذه الشروط بما يلي^{١١}:

الشرط الأول: يتعلق بالفترة الزمنية للإيقاف التي يجب أن تكون مؤقتة ومحددة.

الشرط الثاني: يتعلق بتحديد المنطقة التي يتم إيقاف المرور خلالها، إذ يكون ذلك في قطاعات محددة، ولا يجوز وقف المرور في كافة أرجاء البحر الإقليمي.

الشرط الثالث: لا يجوز إيقاف هذا المرور إلا في حالات استثنائية، وبهدف تأمين سلامة الدولة الساحلية، وهذا ما قد يحدث من أجل القيام بالمناورات العسكرية في البحر الإقليمي.

١١- نصت المادة (٢٥ ف٣) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار: "الدولة 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 أمن تلك الدولة بما في ذلك المناورات بالأسلحة، ولا يبدأ نفاذ هذا الإيقاف إلا بعد أن يعلن عنه الإعلان الواجب".

الشرط الرابع: ألا يكون من شأن الإجراءات المتخذة أن تؤدي إلى أي شكل من أشكال التمييز بين سفن مختلف الدول، سواء أكان ذلك على الصعيد القانوني أو الواقعي، حيث من المعروف أن حق المرور البريء هو حق لسفن جميع الدول.

الشرط الخامس: يجب على الدولة الساحلية الإعلان عن وقف المرور، ونشر الإجراءات المتخذة، وتعميمها على الدول بشكل كامل وواضح، ولا يبدأ وقف المرور إلا بعد الإعلان عنه.

اختصاصات الدولة الساحلية على السفن الأجنبية أثناء تمتعها بحق المرور البريء:

لابد هنا من إعادة التنويه إلى أن اتفاقية ١٩٨٢م لقانون البحار قد قسمت السفن إلى فئتين:

الفئة الأولى: وتضم السفن الحربية، وسفن الدولة المستخدمة لأغراض غير تجارية.

الفئة الثانية: وتضم السفن التجارية، وسفن الدولة المستخدمة لأغراض تجارية.

ومن المعروف أن الاتفاقية لم تمنح الحصانة إلا لسفن الفئة الأولى فقط، وسمحت للدولة الساحلية بتطبيق بعض اختصاصاتها على سفن الفئة الثانية ضمن الحدود التي سمحت لها بها أحكام الاتفاقية، والمتعلقة بالمرور البريء لهذه السفن في مياهها الإقليمية.

ومن الجدير ذكره أن كلمة اختصاص من الناحية القانونية تنفرع إلى قسمين: الأول هو الاختصاص الجزائي، والثاني الاختصاص المدني.

١ - الاختصاص الجزائي للدول الساحلية إزاء السفن الأجنبية التي تعبر بحرها الإقليمي:

تعتبر الولاية الجزائية على السفن الأجنبية التي تعبر المياه الإقليمية وفقاً للأحكام الواردة في اتفاقية ١٩٨٢م استثناءً على تطبيق مبدأ "ولاية دولة العلم على السفينة". وتنص المادة (٢٧) من الاتفاقية في فقرتها الأولى على إمكانية تطبيق الولاية الجزائية للدولة الساحلية في حالات محددة وهي:

أولاً: الحالة التي تتجاوز فيها الجريمة أو نتائجها حدود السفينة لتصل إلى المياه الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية أو إقليمها البري.

ثانياً: إذا كانت الجريمة من النوع الذي يخل بسلم الدولة أو بحسن النظام في البحر الإقليمي

ثالثاً: إذا كان ذلك لازماً لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد المؤثرة على العقل.
رابعاً: إذا طلب ريان السفينة أو ممثل دبلوماسي أو موظف قنصلي لدولة علم السفينة مساعدة السلطات المحلية للدولة الساحلية.

٢ - الولاية المدنية على السفن الأجنبية عند عبورها للبحر الإقليمي:

تعتبر الولاية المدنية كالولاية الجنائية من حيث المبدأ، وهي من اختصاص الدولة التي ترفع السفينة علمها، إذ لا يمكن للدولة الساحلية أن توقف سفينة أجنبية مارة خلال بحرها الإقليمي أو أن تحول اتجاهها لغرض ممارسة ولايتها المدنية فيما يتعلق بشخص موجود على ظهر السفينة، كما لا يجوز لها أن تتخذ الإجراءات الاحترازية أو غيرها في مجال القضاء المدني ضد أشخاص على ظهر سفينة أجنبية، خلال مرورها البريء في بحرها الإقليمي، إلا فيما يتعلق بالالتزامات التي تتحملها السفينة أو المسؤوليات التي تقع عليها أثناء رحلتها خلال مياه الدولة الساحلية أو لغرض تلك الرحلة. إلا أن ذلك يجب ألا يخل بحق الدولة الساحلية في أن توقع إجراءات التنفيذ لغرض أي دعوى مدنية ضد أية سفينة أجنبية راسية في بحرها الإقليمي أو مارة خلال بحرها الإقليمي أو أن تحتجزها بعد مغادرة المياه الداخلية^{١٢}. وهكذا فإن بإمكان الدولة الساحلية وفقاً لهذه الأحكام، أن تتخذ الإجراءات الاحترازية المنصوص عليها في قانونها الداخلي على السفينة الأجنبية، وفقاً للالتزامات أو المسؤوليات التي تقع على هذه السفن، في معرض الرحلة التي تقوم بها في البحر الإقليمي.

ثالثاً: المنطقة المتاخمة

هي منطقة ملاصقة أو متاخمة للبحر الإقليمي، وتمارس الدولة الساحلية السيطرة اللازمة لمنع خرق بعض قوانينها وأنظمتها. يرجع إنشاء هذه المنطقة إلى قوانين الذئاب في انكلترا في القرن الثامن عشر، وكان شأن إحداث المنطقة المذكورة السماح لسفن الدولة الساحلية فرض الرقابة الجمركية على السفن الأجنبية خارج نطاق المياه الإقليمية الانكليزية. وتم لاحقاً الاعتراف بمفهوم المنطقة المتاخمة في مؤتمر عصبة الأمم في لاهاي عام ١٩٣٠، ثم أكد عليها مؤتمر الأمم المتحدة في جنيف عام ١٩٥٨. ونصت الفقرة الثانية من المادة (٣٣) من اتفاقية الأمم

^{١٢} - المادة (٢٨) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢ على أنه: "لا يجوز أن تمتد المنطقة المتاخمة إلى أبعد من (٢٤) ميلاً بحرياً من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي".

أما فيما يتعلق بالوضع القانوني للمنطقة المتاخمة فقد نصت المادة (٣٣ ف ١) على السماح للدولة الساحلية بممارسة سيطرتها على المنطقة المتاخمة من أجل: منع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة داخل إقليمها أو بحرهما الإقليمي، والمعاقبة على أي خرق لهذه القوانين والأنظمة حصل داخل إقليمها أو بحرهما الإقليمي.

الملاحة في المنطقة المتاخمة:

لم تتضمن اتفاقية ١٩٨٢ أحكاماً خاصة تتعلق بالملاحة في المنطقة المتاخمة، ولم تشر المادة (٣٣) إلى نظام خاص بالملاحة في هذه المنطقة كحق المرور البريء أو غيره، مما يعني أن حرية الملاحة بالنسبة للسفن الأجنبية في المنطقة المتاخمة لا تختلف عن حرية الملاحة في أعالي البحار، مع مراعاة ماورد في المادة (٣٣) من الاتفاقية، والأحكام المتعلقة بحرية الملاحة في أعالي البحار. وبالنسبة لتطبيق الطائرات الأجنبية، فيطبق عليها ما ينطبق على حرية التحليق في أعالي البحار، مع احترام القواعد الواردة في المادة (٣٣) المتعلقة بحقوق الدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة.

رابعاً: المضائق المستخدمة للملاحة الدولية

تتميز المضائق عن القنوات بأن المضائق هي ممرات بحرية طبيعية، في حين أن القنوات هي طرق صناعية شقت بفعل الإنسان^{١٣}. وقد أطلق العرف والفقهاء القانونيون عدة تعاريف على المضائق الدولية، تحمل في مجملها معنى متقارب، فهي: ممر مائي يصل بين جزئين من أعالي البحار، يخدم الملاحة الدولية، ومستخدم للملاحة الدولية، وتمارس عليه السفن حق المرور البريء^{١٤}. وقد حددت اتفاقية ١٩٨٢ النظام القانوني للمياه التي تشكل مضائق مستخدمة للملاحة الدولية، ونصت المادة (٣٤) منها على أن المرور في هذه المضائق لا يمس النظام القانوني لمياه المضائق، ولا ممارسة الدول المشاطئة للمضائق لسيادتها، أو ولايتها على هذه المياه

^{١٣} - انظر د. أحمد أبو الوفا محمد، مرجع سابق، ص ٣٥٩ وما بعدها.

^{١٤} - د. قيس إبراهيم البديري، مرجع سابق، ص ٨٧.

وحيزها الجوي وقاعها وباطن أرضها. وأضافت الفقرة (ج) من المادة (٣٥) أن الأحكام الخاصة بالمضائق المستخدمة للملاحة الدولية لا تنطبق على المضائق التي تنظم المرور فيها كلياً أو جزئياً اتفاقات دولية قائمة ونافاذة منذ زمن طويل. كما أخرجت المادة (٣٦) المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، عندما يوجد داخل المضيق طريق في أعالي البحر أو منطقة اقتصادية خالصة ملائماً بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية، حيث تنطبق على هذه الطرق الأحكام المتعلقة بحرية الملاحة وحرية التحليق الخاصة بأعالي البحار والمنطقة الاقتصادية الخالصة.

المرور العابر في المضائق الدولية:

ينطبق حق المرور العابر على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية التي تصل بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة^{١٥}. ويتضمن حق المرور العابر ممارسة حرية الملاحة والتحليق بغرض العبور المتواصل السريع الذي يتناسب مع سرعة السفن وفقاً لحجمها وحمولتها وقوتها، وكذلك بالنسبة للتحليق، وهذا لا يمنع من الدخول إلى دولة مشاطئة للمضيق أو مغادرتها أو العودة منها، مع مراعاة الأحكام المتعلقة بالدخول إلى تلك الدولة^{١٦}. وسنبين حقوق السفن والطائرات الأجنبية وواجباتها أثناء تمتعها بحق المرور العابر، وكذلك حقوق وواجبات الدول المشاطئة للمضائق الدولية.

واجبات السفن أثناء المرور العابر: تضمنت المادة (٣٩) من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢، الأحكام الواجب على السفن الأجنبية التي تعبر المضائق الدولية التقيد بها وهي:

١- المضي دون إبطاء خلال المضيق، وذلك وفقاً لنوعها وقوتها وحمولتها وحجمها.

٢- الامتناع عن التهديد بالقوة أو استعمالها ضد سيادة الدولة المشاطئة للمضيق، أو سلامتها الإقليمية، أو استقلالها السياسي، أو بأية صورة أخرى انتهاكاً لمبادئ القانون الدولي كما وردت في ميثاق الأمم المتحدة^{١٧}.

١٥- المادة (٣٧) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

١٦- الفقرة الثانية من المادة (٣٨).

١٧- انظر المادة الثانية من ميثاق الأمم المتحدة، وخاصة ماورد في الفقرة الرابعة منها.

٣- الامتناع عن القيام بأي نشاط غير معتاد في العبور المتواصل السريع، كالتوقف أو غير ذلك، إلا إذا أصبح ذلك ضرورياً بسبب قوة قاهرة أو حالة شدة.

٤- الامتثال للأنظمة الأخرى الواردة في الجزء الثالث من الاتفاقية، والمتعلقة بالمضائق المستخدمة للملاحة الدولية.

٥- الامتثال للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً لسلامة السفن وملاحيتها في البحر، وأهمها مايتعلق بتنظيم حركة المرور، وتحديد الطرق البحرية في هذه المضائق، من خلال تقسيم حركة المرور لمنع المصادمات.

٦- التقيد بالأنظمة والقواعد القانونية والدولية المقبولة عموماً، والمتعلقة بمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه.

٧- الامتناع عن القيام بأية أنشطة بحث علمي أو مسح، دون الحصول على إذن سابق من الدول المشاطئة للمضييق.

٨- احترام الممرات التي تحددها الدول المشاطئة للمضائق، ونظم تقسيم المرور فيها، وهذا ما نصت عليه الفقرة (٧) من المادة (٤١).

واجبات الطائرات أثناء المرور العابر:

١- التحليق دون إبطاء فوق المضييق.

٢- الالتزام بالواجبات المطبقة على السفن الواردة في البنود (٢، ٣، ٤) من الفقرة السابقة أولاً.

٣- مراعاة قواعد الجو الموضوعية من قبل منظمة الطيران المدني الدولية المنطبقة على الطائرات المدنية، وكذلك فإن على الطائرات الحكومية مراعاة تدابير السلامة ذاتها.

٤- أن ترصد في جميع الأوقات أثناء عبورها للمضائق، الذبذبات اللاسلكية المحددة من قبل السلطة المختصة المعنية دولياً لمراقبة الحركة الجوية، أو الذبذبات اللاسلكية الدولية المخصصة لحالات الشدة.

حقوق الدول الساحلية المشاطئة للمضائق: تتضمن المادة (٤١) من الاتفاقية أحكاماً تسمح للدول المشاطئة للمضائق المستخدمة للملاحة الدولية بتنظيم حركة الملاحة، وتعيين الممرات البحرية في المضائق على النحو التالي:

١- يمكن للدول المشاطئة للمضائق أن تعين ممرات بحرية للملاحة في المضائق، وأن تقرر نظماً لتقسيم حركة المرور ضمن طرق بحرية محددة، عندما يكون ذلك لازماً لتعزيز سلامة مرور السفن، ومنع الصدامات فيما بينها.

٢- يمكن للدولة المشاطئة تعديل الممرات البحرية، ونظم تقسيم المرور المشار إليها، وذلك بعد أن تعلق عن ذلك الإعلان الواجب.

٣- يجوز للدولة المشاطئة للمضائق، بموجب المادة (٤٢) من الاتفاقية، أن تعتمد قوانين وأنظمة بشأن المرور العابر في المضائق، تتناول الأمور التالية:

أ- سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري، وتعيين تلك الممرات والطرق البحرية، وتقسيم حركة المرور فيها وتعديلها وفقاً لقواعد القانون الدولي، وبالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية OMI.

ب- منع التلوث وخفضه والسيطرة عليه، وفقاً لقواعد القانون الدولي المتعلقة بمنع التلوث والحد منه، ومنها تلك المتعلقة بتصريف الزيت والفضلات الزيتية، وغيرها من المواد المؤذية أو الضارة في المضيق.

ج- منع الصيد في المضائق بالنسبة لسفن الصيد، بما في ذلك تطلب وسق أدوات الصيد.

د- منع تحميل أو إنزال أي شخص أو سلعة أو عملة خلافاً لقوانين وأنظمة الدول المشاطئة الجمركية أو الضريبية، أو تلك المتعلقة بالهجرة أو الصحة.

هـ- يمكن للدولة الساحلية أن تحمل دولة علم السفينة، أو دولة تسجيل الطائرة، المسؤولية الدولية عن أي خسارة أو ضرر يلحق بالدول المشاطئة، ويكون ناجماً عن تصرف سفينة أو طائرة تتمتع بالحصانة السيادية.

واجبات الدول المشاطئة للمضائق: تتمثل واجبات الدول المشاطئة للمضائق الدولية وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ بما يلي:

- ١- ألا تعيق المرور العابر (الملاحة البحرية والطيران).
 - ٢- أن تعلن الإعلان المناسب عن أي خطر يكون لها علم به يهدد الملاحة^{١٨}.
 - ٣- ألا تميز قوانين الدولة المشاطئة للمضائق قولاً أو فعلاً بين السفن الأجنبية، وألا يؤدي التطبيق العملي لتلك القوانين إلى إنكار حق المرور العابر أو إعاقته أو الإخلال به^{١٩}.
 - ٤- ينبغي على الدول المشاطئة للمضائق، والدول المستخدمة له، أن تتعاون عن طريق الاتفاق على^{٢٠}:
- أ- إقامة وصيانة مايلزم في المضيق من وسائل تيسير الملاحة وضمان السلامة، أو غير ذلك من التحسينات لمعاونة الملاحة الدولية.
- ب- منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه وفقاً لقواعد القانون الدولي المقبولة.

المرور البريء في المضائق:

ينطبق نظام المرور البريء على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية التي تصل بين جزء من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية. إلا أن المرور في هذه المضائق يختلف قليلاً عن حق المرور في المياه الإقليمية من حيث عدم إمكان الدولة الساحلية إيقاف المرور البريء في هذه المضائق^{٢١}.

خامساً: المنطقة الاقتصادية الخالصة

^{١٨} - المادة (٤٤) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.
^{١٩} - الفقرة (٤) من المادة (٤٢) من الاتفاقية.
^{٢٠} - المادة (٤٣) من الاتفاقية.
^{٢١} - المادة (٤٥) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

خصت اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢ المتعلقة بقانون البحار جزءاً خاصاً بهذه المنطقة التي لم تكن موجودة في اتفاقيات قانون البحار السابقة^{٢٢}. وتتمتع هذه المنطقة بأهمية كبيرة نظراً لحقوق الدولة الساحلية فيها.

تعريف المنطقة الاقتصادية الخالصة وتحديدها:

نصت المادة (٥٥) من الاتفاقية على أن المنطقة الاقتصادية الخالصة هي: المنطقة الواقعة وراء البحر الإقليمي والملاصقة له، وتطبق عليها الأحكام الواردة في الجزء الخامس الخاص بهذه المنطقة وفقاً للنظام المقرر في هذا الجزء، وأضافت هذه المادة أن حقوق الدولة الساحلية وولايتها، وحقوق الدول الأخرى وحرابتها يخضع للأحكام ذات الصلة من الاتفاقية.

كما أضافت المادة (٥٧) فيما يتعلق بعرض المنطقة الاقتصادية الخالصة، أنها تمتد كحد أقصى إلى (٢٠٠) ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي للدولة الساحلية. وتضمنت المادة (٧٤) أحكاماً تتعلق بتعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة. فقد نصت الفقرة الأولى من هذه المادة على أن تعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة بين الدول المتقابلة أو المتلاصقة يتم بالاتفاق على أساس القانون الدولي، وفقاً لما ورد في المادة (٣٨) من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية من أجل التوصل إلى حل منصف، والتي تتضمن المعاهدات الدولية والعرف الدولي والمبادئ العامة للقانون المعترف بها من قبل الدول المتحضرة. كما ذكرت الفقرة الثانية أنه في حال تعذر التوصل إلى اتفاق خلال فترة معقولة، تلجأ الدول إلى الإجراءات المنصوص عليها في الجزء الخامس عشر من الاتفاقية المتعلقة بتسوية النزاعات المتعلقة بتفسير الاتفاقية وتطبيقها بالوسائل السلمية، وفقاً لما نصت عليه الفقرة الثالثة من المادة الثانية من ميثاق الأمم المتحدة، وإيجاد حل بأحد الوسائل المبينة في الفقرة (٣٣) من الميثاق كالتفاوض والتحقيق والوساطة والتوفيق والتحكيم والقضاء واللجوء إلى المنظمات أو الاتفاقات الإقليمية أو أية وسائل سلمية أخرى^{٢٣}. ويمكن

^{٢٢} - انظر في هذا الموضوع: د. عبد المنعم محمد داوود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، منشأة المعارف بالاسكندرية، الطبعة الأولى، سنة ١٩٩٩، ص ٧٧ وما بعد.

^{٢٣} - انظر نص المادتين (٣ و ٣٣) من ميثاق الأمم المتحدة.

الدخول في اتفاقات مؤقتة ذات طابع عملي، ولا تنطوي هذه الترتيبات المؤقتة على أي مساس بأمر تعيين الحدود النهائي.

حقوق الدول الساحلية وولايتها في المنطقة الاقتصادية الخالصة:

تملك الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة "حقوق سيادية لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية، الحية منها وغير الحية، للمياه التي تعلق 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"^{٢٤}.

وقد بينت في المادة (٦١) حقوق الدولة الساحلية في حفظ الموارد الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة من حيث تحديد كمية الصيد المسموح بها من الموارد الحية، بهدف المحافظة على صون أرصدة الأنواع التي يتم صيدها وتجديدها، كي تدر أقصى غلة قابلة للدوام كما تعينها العوامل البيئية والاقتصادية، بما فيها الحاجات الاقتصادية للمجتمعات الساحلية المتعيشة بصيد السمك. كما تعمل الدولة الساحلية وفقاً للمادة (٦٢) على تشجيع هدف الانتفاع الأمثل بالموارد الحية في المنطقة الاقتصادية بما يتلاءم مع ماورد من أحكام في المادة (٦١)، وتتيح المادة (٧٣) المتعلقة بتنفيذ قوانين وأنظمة الدولة الساحلية لهذه الأخيرة اتخاذ تدابير من بينها تفقد السفن ونفتيشها واحتجازها وإقامة دعاوى قضائية ضدها وفقاً لما تقتضيه الضرورة، وذلك من أجل ضمان الامتثال للقوانين والأنظمة التي تعتمد عليها طبقاً لحقوقها السيادية في المنطقة الاقتصادية الخالصة. ومع ذلك فإن الفقرة الثالثة من المادة (٧٣) لا تجيز للدولة الساحلية فرض عقوبة السجن على مخالفة قوانينها وأنظمتها المتعلقة بمصائد الأسماك في المنطقة الاقتصادية الخالصة، إلا إذا اتفقت الدول المعنية على خلاف ذلك، ولا لأي شكل من العقوبات المدنية.

كما تتمتع الدولة الساحلية بحق الولاية والإشراف على عدد من الأنشطة في المنطقة الاقتصادية الخالصة، وقد حددتها المادة (٥٦ ف ١) بمايلي: إقامة واستعمال الجزر الاصطناعية والمنشآت والتراكيبات - البحث العلمي البحري - حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.

حقوق الدول الأخرى وواجباتها في المنطقة الاقتصادية الخالصة:

^{٢٤} - المادة (٥٦ ف ١) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

تتمتع كافة الدول تتمتع بالمنطقة الاقتصادية الخالصة بالحريات المشار إليها في المادة (٨٧)، المتعلقة بالملاحة البحرية والتخليق ووضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة وغير ذلك مما يتصل بهذه الحريات من أوجه استخدام البحر المشروعة دولياً، كذلك المرتبطة بتشغيل السفن والطائرات والكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة والمتنفة مع أحكام الاتفاقية^{٢٥}.

كما أشارت الفقرة الثانية من المادة (٥٨) إلى انطباق المواد (٨٨ إلى ١١٥) من الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي المتعلقة بالبحار على المنطقة الاقتصادية الخالصة.

سادساً: الجرف القاري

يحظى الجرف القاري بأهمية كبيرة في ضوء التقدم العلمي والتقني في مجال استكشاف واستثمار قاع البحر وباطن أرضه. هذا وقد خصصت له أحكاماً في اتفاقية جنيف عام ١٩٥٨، كما أعادت اتفاقية قانون البحار عام ١٩٨٢ معالجة هذا الموضوع، وتعديل بعض الأحكام كذلك المتعلقة بمعايير تحديد الجرف القاري.

تعريف الجرف القاري وامتداده:

نصت الفقرة الأولى من المادة (٧٦) من الاتفاقية في تعريفها للجرف القاري على مايلي:
"يشمل الجرف القاري لأي دولة ساحلية قاع وباطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ماوراء بحرها الإقليمي في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، أو إلى مسافة (٢٠٠) ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة".

كما نصت الفقرة الثالثة من المادة المذكورة في تعريفها للحافة القارية أو الهامش القاري إلى أن تلك الحافة تشمل "الامتداد المغمور من الكتلة البرية للدولة الساحلية، وتتألف من قاع البحر وباطن الأرض للجرف والمنحدر والارتفاع، ولكنها لا تشمل القاع العميق للمحيط بما فيه من ارتفاعات متطاولة ولا باطن أرضه".

^{٢٥} - المادة (٥٨ ف ١) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.