

Dirassat & Abhath
The Arabic Journal of Human
and Social Sciences



مجلة دراسات وأبحاث
المجلة العربية في العلوم الإنسانية
والاجتماعية

EISSN: 2253-0363
ISSN : 1112-9751

**الدول الأرخيلية بين اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 والممارسات
الدولية:**

إقرار للسيادة الوطنية أم غزو لأعالي البحار

**Archipelagic states between Law of the Sea Convention and
international practices:**

**A declaration of national sovereignty or an invasion of the
high seas**

لوكال مريم. loukal meriem.
Université de Boumerdes. جامعة امحمد بوقرة-بومرداس
loukalmeriem@yahoo.fr

تاريخ القبول : 2020-06-23

تاريخ الاستلام : 2020-04-11

ملخص:

حصلت الدول الأرخبية على اعتراف دولي بها بإبرام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، إلا أن الممارسات الدولية ذات الصلة أبانت على الكثير من الإشكالات ومنها حجم المساحات المائية التي استولت عليها الدول الأرخبية بدعوى تحقيق وحدتها الوطنية، وهو ما يتعارض وحرية الملاحة البحرية والجوية لكل الدول خاصة البحرية منها، وجعلها تدافع عن حقوقها ما أدى للتصادم بينها.

لذا يهدف هذا المجال للتعريف بالدول الأرخبية وخطوط الأساس والممرات الأرخبية على ضوء التطبيقات الدولية لبيان الإشكالات التي ترتبت على الإقرار بها.

كلمات مفتاحية: الدولة الأرخبية، اتفاقية قانون البحار، خطوط الأساس الأرخبية، الممرات الأرخبية، المنظمة البحرية الدولية.

Abstract:

The archipelagic state obtained international recognition by concluding the U.N Law of the Sea Convention of 1982, but related practices demonstrated many problems, including the size of the water areas seized by these countries to protect their national unity, which is inconsistent with the freedom of maritime and air navigation and leads to a conflict between them and the maritime countries that defended their rights. This article aims to define archipelagic states, baselines, and archipelagic sea lanes to illustrate the problems that arised from the recognition.

Keywords: Archipelagic State, Law of the Sea Convention, Archipelagic Baselines, Archipelagic sea line, International Maritime Organization.

مقدمة:

جزيرة من الأرخيبيل بحرا إقليميا، يترك ما بين هذه البحور الإقليمية المتعددة مساحات من المياه متفاوتة الاتساع لا تخضع لسيادة الدولة الأرخبية حال انتمائها قانونا لأعالي البحار¹.

بإبرام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار² اعترف المجتمع الدولي بوجود فئة جديدة من الدول هي الدول الأرخبية وتم إقرار امتداداتها البحرية، إلا أن ضم هذه الدول لمساحات شاسعة من البحار، باعتبار أنها تضم آلاف الجزر التي ترصع المحيطات، واعتبارها مياها أرخبيلية

ناضلت الدول الأرخبية وفي مقدمتها إندونيسيا لإقرار نظام خاص بها، لأن تطبيق قواعد القانون الدولي للبحار التقليدي عليها من شأنه المساس بمصالحها الاقتصادية والأمنية على وجه الخصوص، كمحاربة التهريب والإشراف على الدخول والخروج من إقليمها، بل وإن وجودها نفسه متوقف على الترابط ما بين الجزر المكونة لها، فعدم مراعاة طبيعة الدولة الأرخبية قد يؤثر على تبعية العشرات أو المئات أو الآلاف من الجزر لها، ذلك أن اعتبار أن لكل

في سنتي 1898 و 1900، بحيث نصتا على تنازل إسبانيا للولايات المتحدة عن الأرخبيل المعروف باسم جزر الفلبين، واستيعاب الجزر ضمن "خط محدد".

استمرت الولايات المتحدة في استخدام مبدأ الأرخبيل لتحديد أراضي الفلبين خلال سنوات سيطرتها عليها، أما دول الجوار فكانت مترددة في الاعتراف بالأرخبيل الفلبيني بناء على المعطيات التاريخية بسبب النزاع مع إندونيسيا حول جزيرة بالماس Palmas ومع ماليزيا حول جزيرة صباح Sabah.

بدأت الفلبين حملتها ابتداء من 1950 من أجل الاعتراف الدولي بظروفها الجغرافية الخاصة، وأعلنت موقفها بوضوح في مذكرة مؤرخة في 12 ديسمبر 1955 موجهة إلى الأمانة العامة للأمم المتحدة، ردا على مشاريع مواد لجنة القانون الدولي بشأن أعالي البحار والبحر الإقليمي جاء فيها أن: "موقف الحكومة الفلبينية.. هو أن جميع المياه المحيطة بالجزر.. تشكل جزءا لا يتجزأ من المياه الوطنية وتخضع لسيادة للفلبين".

لم يتقبل المجتمع الدولي مطالبات الفلبين، وردت الولايات المتحدة الأمريكية بأن الخطوط في المعاهدات الثنائية المشار إليها لم تحدد سوى المنطقة التي تنتهي إليها مناطق الأراضي الفلبينية وليست خطوط حدودية، وأنها اعترفت سنة 1958 ببحر إقليمي يبلغ طوله ثلاثة أميال فقط لكل جزيرة.

واصلت الفلبين محاولاتها في الستينيات والسبعينيات من القرن الماضي لكنها سرعان ما حصلت على حليف قوي يتمثل في أكبر دولة أرخبيلية حاليا وهي إندونيسيا³.

تتكون إندونيسيا من 17 508 جزيرة وتبلغ مساحتها الإجمالية 1 932 250 كلم²، نتيجة لذلك فإن كل حركة النقل البحري العابرة لجنوب شرق آسيا يجب أن تدخل المياه الإندونيسية، ما يهدد سيادتها لذا تتمتع إندونيسيا بتاريخ موثق للمطالبة بوضعها كدولة أرخبيلية، فتاريخيا لطالما اعتبرت البحار داخل أرخبيلها مياها داخلية حتى أن تسميتها تعني الأرض ذات المياه⁴.

تطبق عليها سيادتها، هذا بالإضافة للامتدادات البحرية التي تتمتع بها الدول العادية، أدى لاحتجاج الدول البحرية الكبرى التي اعتبرته مساسا بحرية الملاحة البحرية والجوية، إلى جانب حرمانها من الموارد الطبيعية التي تزخر بها البحار كالصيد وفي قاعها وباطنها من معادن وغاز وبتروول.

مما سبق يظهر أن الإشكالية الواجب طرحها هي كالتالي: ما هي الإشكالات التي ترتبط بتحديد الحدود البحرية للدول الأرخبيلية في ضوء الممارسة الدولية ذات الصلة؟

قسمت الدراسة لمبحثين، يتعلق الأول بتداعيات نشأة الدول الأرخبيلية وتعريفها وبيان أحكام خطوط أساسها، أما الثاني فيتعرض لصراع الدول حول نظام الملاحة في المياه الأرخبيلية وخاصة الممرات البحرية.

المبحث الأول: نشأة الدول الأرخبيلية بموجب اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

كان الاعتراف بالدول الأرخبيلية نتيجة نضالها وتضامنها فيما بينها، وقد تميز النظام القانوني لها بتطوره المتدرج ولكن المطرد، وهو ما أدى في الأخير إلى اكتساب هذه الدول للكثير من الميزات فيما يخص امتداداتها البحرية بابتكار خطوط الأساس الأرخبيلية المستقيمة.

المطلب الأول: مطالبات الدول التاريخية بالاعتراف بها كدول أرخبيلية.

أول تحرك في هذا الاتجاه هو إعلان ملك هاواي سنة 1854 بمناسبة إعلان حياد بلاده، بإخضاع جميع الممرات المائية الواقعة بين جزر هاواي للسيادة الوطنية، واتبعه في ذلك ملوك كل من فيجي وتونجا، أما المرحلة الثانية فبدأت من إعلان الدانمرك فيما يتعلق بجزر غرينلاند، والسويد والنرويج والدانمرك وفنلندا وكوبا ما بين سنتي 1912-1938 كلها أعلنت أن المياه الأرخبيلية التابعة لها هي مياه داخلية.

من بين أهم المطالبات التاريخية التي كان وراء الاعتراف الدولي بالدول الأرخبيلية نجد الفلبين، التي يتكون أرخبيلها من 7104 جزيرة، وتنبع مطالباتها بوضع الأرخبيل من معاهدتين أبرمتا بين إسبانيا والولايات المتحدة

فخلال مؤتمرات الأمم المتحدة لقانون البحار الأول والثانية، جادلت دون جدوى بالاعتراف بمفهوم الأرخبيل، لذا اعتبرت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الثالثة فرصة أخرى لمتابعة النضال لقبول مفهوم الأرخبيل في القانون الدولي.⁷

يلاحظ أن لجنة القانون الدولي اهتمت ببحث مسألة الأرخبيلات منذ سنة 1953، إلا أنها لم تتمكن من الوصول إلى حسم هذه المشكلة بسبب الاحتدام الحاد في النقاش، إلى غاية تكتل الدول الأرخبيلية التي أعدت مشروعاً بشأن المبادئ المتعلقة بالمياه الأرخبيلية وعرضته على المؤتمر سنة 1973، ومن بعدها أقرت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار النظام القانوني المتميز لها سنة 1982.

المطلب الثاني: مفهوم الأرخبيل والدولة الأرخبيلية بمفهوم اتفاقية سنة 1982.

أقرت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 وجود الدولة الأرخبيلية ووضعت نظاماً قانونياً متكاملاً لها في وأفردت لذلك الفصل الرابع منها، بحيث عزفت الأرخبيل بموجب نص المادة 46 الخاصة بمصطلحات الفصل، بأنه مجموعة من: "الجزر، بما في ذلك أجزاء من جزر، والمياه الواصلة بينها والمعاليم الطبيعية الأخرى التي يكون الترابط فيما بينها وثيقاً، إلى حد تُشكل معه هذه الجزر والمياه والمعاليم الطبيعية الأخرى، كياناً جغرافياً واقتصادياً وسياسياً قائماً بذاته، أو التي اعتبرت كذلك تاريخياً".

على هذا تعني "الدولة الأرخبيلية"، "الدولة التي تتكون كلياً من أرخبيل واحد أو أكثر، وقد تضم جزراً أخرى"، بغض النظر إذا ما كانت الجزر كبيرة أو صغيرة مسكونة أم لا، ومن المادة أعلاه يمكن استخلاص المميزات الأساسية يجب أن تتوافر في الدولة حتى يحق لها المطالبة بوضع دولة أرخبيلية:

- أن تكون هذه الجزر والمياه الواصلة بينها والظواهر الطبيعية الأخرى مرتبطة فيما بينها ارتباطاً شديداً دون أن يكون للدولة إقليم تابع لإحدى القارات وتسمى بالأرخبيلات المحيطية (انظر الشكل 3).

- أن يكون الأرخبيل على سواحل دولة أي ما يسمى بالأرخبيل القاري (انظر الشكل 2).⁸

بعد استقلالها سنة 1945 قررت الحكومة الجديدة أن القوانين الاستعمارية الهولندية القائمة تبقى سارية المفعول حتى سن قوانين جديدة، وشمل ذلك قانون البحار الإقليمية والبحرية الذي نص على أن عرض البحر الإقليمي هو ثلاثة أميال حول كل جزيرة. وقد أدى هذا النهج إلى تقطيع إندونيسيا إلى أجزاء، لأن أعالي البحار بين الجزر لم تخضع للولاية الإندونيسية.

أدى هذا النظام البحري إلى تفاقم الصعوبات التي واجهتها إندونيسيا في توحيد دولة متنوعة عرقياً، فقد حددت الحركات انفصالية الداخلية المتكررة بزعة استقرار الدولة بشكل كبير⁵، لذا أعلنت إندونيسيا سنة 1957 سياسة وحدة الأرخبيل، كما انتقدت عدم استجابة القانون الدولي لخصوصيتها، وأنه عبارة عن آلية تستخدمها السلطات الاستعمارية لتبرير استمرار هيمنتها عليها، كما انتقدت الحاجة إلى الانضمام إلى قوانين التي لم تتح لها الفرصة للتأثير عليها.

في 18 فيفري 1960 وأسوة بالموقف الفلبيني، سنت إندونيسيا تشريعاً محلياً أعلنت بموجبها أنها دولة أرخبيلية وحددت خطوط الأساس حول جميع جزرها وأغلقت المياه داخل سلاسل الجزر، وطالبت ببحر إقليمي يبلغ طوله 12 ميلاً بحرياً وادعت أن جميع المياه داخل خطوط الأساس المعينة هي مياه داخلية، وطالبت بأن تعبر جميع السفن مياهها الداخلية في احترام نظام "المرور البريء".

أثار الإعلان جزع الدول المجاورة بسبب الآثار التي قد تترتب على حركة السفن عبر الأرخبيل وكذا الوصول إلى مناطق الصيد في المياه التي تطالب بها إندونيسيا، بالإضافة لغضب القوى البحرية الغربية المتخوفة من تقييد حركة وصولها لقواعدها العسكرية وتعطيل الشحن الدولي، ما أدى إلى إدانة شبه دولية اعتبرت الإعلان انتهاكاً صارخاً لحرية البحار، من ثم أعلنت الدول البحرية أنها ستتجاهل هذا الإعلان، من جهتها كانت الحكومة الإندونيسية تواجه اضطراب سياسي داخلي وكانت البحرية التابعة لها أضعف من أن تفرض أي شروط قد تضعها الحكومة على السفن الحربية الأجنبية التي تمر عبر الأرخبيل.⁶

فشل إندونيسيا في تنفيذ الإعلان جعلها حريصة على المشاركة في اتفاقيات سنة 1982 للدفاع عن مصالحها،

يوجد فيها تعاريج مليئة بالانحناءات، أو بروز تقعرات أو تناثر جزر صغيرة على طول الشاطئ، فاتباع خط الشاطئ سيؤدي إلى خط أساس يُصعب على السفن المارة في المنطقة البحرية المحاذية معرفة عرض البحر الإقليمي، لذلك يُعتمد في الممارسة الدولية في مثل هذه المعطيات الجغرافية على أسلوب الخطوط المستقيمة¹².

برزت خطوط الأساس المستقيمة كحل عملي وبسيط، استحدثته لأول مرة محكمة العدل الدولية في قضية المصايد النرويجية لسنة 1951¹³ في حالة الأرخبيل الساحلي فقط، وهي حالة دولة النرويج، وهي تتكون من خطوط مستقيمة تصل بين جميع الرؤوس البارزة في الشاطئ أو نقاط البروز للجزر القريبة.

اهتمت لجنة القانون الدولي بهذا الحكم، ما أدى إلى تبني العديد من بنوده في اتفاقية قانون البحار لسنة 1958، وقد تضمنت المادة 4/1 منها كيفية وشروط اتباع هذا الأسلوب في رسم خط الأساس، وهذا رغم تشكك بعض أعضاء اللجنة، باعتبار أن هذا الأسلوب يمنح للدولة الساحلية الحرية في تعيين خطوط الأساس بشكل يستجيب لطموحاتها على حساب حرية البحار، ومن ثم في مؤتمر قانون البحار لسنة 1982 تم تبني استعمال هذه الخطوط لتحديد خط الأساس في الدول الأرخبيلية.

تصل هذه الخطوط بين أبعد الجزر والشعاب المتقطعة الإنغمار في الأرخبيل، ولغرض منع الدولة الأرخبيلية من توسيع مياهها الأرخبيلية بشكل مفرط وضعت المادة 47 شروط قاسية في رسمها، كما يلي:

- ألا ينحرف رسم خطوط الأساس انحرافا كبيرا عن الشكل العام للأرخبيل.

- لا يمكن أن يتجاوز طول خطوط الأساس الأرخبيلية 100 ميل بحري، إلا أنه يجوز أن تتجاوزها إلى 125 ميلا بحريا من مجموع عدد خطوط الأساس التي تضم أرخبيلها.

- لا ترسم خطوط الأساس الأرخبيلية من المرتفعات التي تنحسر عنها المياه عند الجزر وإليها، ما لم تكن قد بنيت عليها منائر أو منشآت مماثلة تعلو دائما سطح البحر، أو إذا

- أن تكون هذه الجزر قد تم اعتبارها من الناحية التاريخية أرخبيلًا أو نتيجة لظروف معينة⁹.

بعد الاعتراف لها بوضعها الخاص سعت الدول الأرخبيلية لترسيم امتداداتها البحرية، وهو ما أثار الجدل حول كيفية رسم خطوط الأساس بما يشكل التوازن بين حقوقها ومصالح الدول البحرية الكبرى.

المطلب الثالث: خطوط الأساس المستقيمة الأرخبيلية: مكسب للدول الأرخبيلية لغزو المحيطات.

أوضح المندوب الإندونيسي سنة 1982 أن الطريقة التقليدية لقياس البحر الإقليمي من حد انحسار المياه وقت الجزر استندت إلى افتراض أن الدولة الساحلية تمتلك إقليما برياً يشكل جزءاً من قارة، وفي حالة الأرخبيل لا يمكن تطبيق هذا النظام بدون آثار ضارة¹⁰، في حين حذرت الدول البحرية من أن الاعتراف بوضع الأرخبيل سيجعل وصولها إلى المياه الأرخبيلية مقيدا بشكل كبير، بين هاذين الاتجاهين، أدت المفاوضات المكثفة إلى حل وسط، بحيث اعتمدت خطوط الأساس الأرخبيلية لكن بتطبيق شروط صارمة.

الفرع الأول: استحداث خطوط الأساس المستقيمة.

حسمت اتفاقية قانون البحار لسنتي 1958 و 1982 الجدل حول كيفية رسم خطوط الأساس في ثلاث طرق وهي: العادية، والمستقيمة (المادة 7 اتفاقية البحار)، والخطوط في الشعاب المرجانية (المادة 6 اتفاقية البحار)، وخطوط إغلاق مصب النهر (المادة 9 اتفاقية البحار) والخليج (المادة 10 اتفاقية البحار).

لخطوط الأساس في القانون الدولي للبحار أهمية بالغة فابتداء منها تقاس كل الامتدادات البحرية للدولة (المياه الإقليمية 12 ميل بحري، المنطقة المتاخمة 12 م.ب، المنطقة الاقتصادية الخالصة 176 م.ب)، والأصل في رسمها اعتماد طريقة خطوط الأساس العادية، وهي: "الخط الذي يوازي الساحل ويتبع كل تعاريج، في حد انحسار المياه وقت الجزر (المادة 6 اتفاقية البحار) وعلى بساطته فإنه الأكثر استعمالاً على الصعيد الدولي، إلا أنه في الواقع العملي، لا يصلح في كل أنواع السواحل¹¹، خاصة تلك التي

أما في قضية بحر الصين الجنوبي المعروضة على المحكمة الدولية لقانون البحار المنشأة بموجب اتفاقية قانون البحار، فقد نشأ نقاش بشأن المادة 47 في سياق استخدام خطوط الأساس الأرخيبيلية فيما يتعلق بالأرخبيل البحري، لأن المحكمة رأت أن البيانات التي أدلت بها الصين يمكن أن تُفسر على أنها توجي بأن جزر سبراتلي Îles Spratleys المتنازع حولها في بحر الصين الجنوبي، قد تكون مرفقة على أساس نظام خطوط الأساس الأرخيبيلية، ولأن الصين دولة عادية فلا يمكن لها استخدامها، وعلى الرغم من أن الفلبين دولة أرخبيلية، فقد توصلت المحكمة إلى أن الفلبين لم تستطع استعمال خطوط الأساس الأرخيبيلية حول جزر سبراتلي حيث أن نسبة المياه إلى الأرض "ستتجاوز 9 إلى 1 بشكل كبير".

تجدر الإشارة إلى أن لكل دولة مياه داخلية تخضع للسيادة المطلقة للدولة وهي تختلف عن المياه الأرخيبيلية التي تحصرها خطوط الأساس الأرخيبيلية، لذا ففي هذه الحالة يجوز للدولة الأرخيبيلية رسم خطوط إقفال لتحديد المياه الداخلية الخاصة بها في حالات أفواه الأنهار، الخلجان والموانئ (المادة 50 اتفاقية البحار)، فإذا وجد خليج على جزيرة محاطة بخطوط أساس أرخبيلية، فقد يتم رسم خط إغلاق عبر مصب الخليج (انظر الشكل 1) وبالتالي يحيط بالمياه الداخلية داخل المياه الأرخيبيلية، وقد استعملت ستة دول من أصل عشرين دولة أرخبيلية هذا الحق¹⁵.

الفرع الثاني: التطبيقات الدولية في رسم خطوط الأساس الأرخيبيلية:

أبانت الممارسة الدولية فورا أنه لا يمكن أن تطبق أية دولة أرخبيلية خطوط الأساس الأرخيبيلية المستقيمة بصفة حصرية وهو ما أدى إلى استعمال الطريقة المختلطة، أي الخطوط الأرخيبيلية في المواقع المناسبة لها والخطوط العادية في المواقع المناسبة أيضا، بحيث اعتمدت دول تشريعات ومراسيم تسمح بمزج الأسلوبين مثل: الأرجنتين، البرازيل، اليابان وأوروغواي في حالة موريشيوس، إذ جاء في المادة الرابعة من قانون المنطقة البحرية لموريشيوس لسنة 2005 أن الدولة قد تعتمد على خطوط الأساس الأرخيبيلية المستقيمة والعادية وخط الشعاب المرجانية أو مزيج من هذه الأساليب لتحديد مناطقها البحرية.

كان المرتفع الذي تنحسر عنه المياه واقعا كليا أو جزئيا على مسافة من أقرب الجزر لا تتجاوز عرض البحر الإقليمي.

- تتراوح فيه نسبة مساحة المياه المحيوسة إلى مساحة اليابسة، بما فيها الحلقات المرجانية، ما بين 1 إلى 1 و9 إلى 1، أي أن مساحة المياه المحيوسة داخل الأرخبيل لا يمكن أن تتجاوز تسع مرات مساحة اليابسة.

- لا يطبق نظام خطوط الأساس الأرخيبيلية على نحو يفصل البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة أخرى عن أعالي البحار.

- إذا كان جزء من المياه الأرخيبيلية لدولة أرخبيلية يقع بين جزئين من دولة مجاورة وملاصقة مباشرة، فإن الحقوق القائمة وجميع المصالح المشروعة الأخرى التي مارسها هذه الدولة الأخيرة تقليديا في هذه المياه وجميع الحقوق المنصوص عليها اتفاقا بين هاتين الدولتين تبقى وتحترم.

يستفاد من ذلك، أن الدولة الأرخيبيلية ليس لها مطلق الحرية في رسم خطوط الأساس الأرخيبيلية، إذ يجب عليها مراعاة حقوق ومصالح الدول المجاورة أو الملاصقة، وهي الحقوق والمصالح المقررة في القانون الدولي عموما والقانون الدولي للبحار بصفة خاصة، التي تقضي بعدم التعسف في استعمال الحق¹⁴.

لم يكن هناك حتى الآن سوى القليل من السوابق القضائية التي تفسر المادة 47، أو حتى الجزء الرابع من الاتفاقية، ولكن في قضية تحديد الحدود البرية والبحرية بين قطر والبحرين لسنة 2001 أبدت محكمة العدل الدولية بعض الملاحظات فيما يتعلق بتفسير المادة المعنية، فقد زعمت دولة البحرين أنها دولة أرخبيلية بحكم الواقع de facto، وأنه يحق لها أن تعلن نفسها دولة أرخبيلية بموجب الجزء الرابع الاتفاقية، وبالتالي رسم خطوط أساس مستقيمة وفقا للمادة 47، في حين رأت المحكمة أنه ليس من المطلوب اتخاذ موقف بشأن مسألة الوضع القانوني للبحرين كدولة أرخبيلية لأنها لم تقدم مثل هذا الادعاء رسميا بذلك، إذ لاحظت المحكمة أنه: "لا تنطبق طريقة خطوط الأساس المستقيمة إلا إذا كانت الدولة قد أعلنت أنها دولة أرخبيلية بموجب الجزء الرابع من اتفاقية قانون البحار، وهو ما لا ينطبق على البحرين".

خطوط الأساس هي مياه أرخبيلية، خاصة أن المادة الأولى من دستور الفلبين تنص على أنه المياه بين جزر الأرخبيل بغض النظر عن اتساعها وأبعادها، تشكل جزءا من مياه الفلبين الداخلية".

علما أنه عند المصادقة على اتفاقية قانون البحار سنة 1984، ذكرت الفلبين: "إن مفهوم المياه الأرخبيلية بموجب الاتفاقية يشبه مفهوم المياه الداخلية بموجب الدستور"، لذا احتجت الولايات المتحدة الأمريكية ودول أخرى على هذا الفهم، ذلك أن المياه الأرخبيلية تخضع لأنظمة المرور البريء والممرات البحرية الأرخبيلية، على عكس المياه الداخلية التي تخضع للسيادة التامة للدولة.

يذكر أن الفلبين أعلنت أنها "تعتزم مواصلة تشريعاتها المحلية مع أحكام الاتفاقية" وأنها "ستلتزم بأحكامها، على الرغم من أن هذا التشريع لم يتم سنه بعد، إلا أن المحكمة العليا الفلبينية أيدت بالإجماع دستورية قانون خط الأساس للأرخبيل الفلبيني واعترفت بأن سيادة الفلبين على المياه ضمن خطوط الأساس تخضع لحقوق المرور البريء والممرات الأرخبيلية، على النحو المنصوص عليه في القانون الدولي.

أما إندونيسيا فهي تلي متطلبات خط الأساس بشكل مثالي تقريبا، وهي تحوز أطول نظام خط أساس أرخبيلي في العالم، فرغم أن لديها خمسة أجزاء من خط الأساس تتجاوز 100 ميل بحري، إلا أنها تقع ضمن النطاق المسموح به لأن نظامها يحتوي على 192 جزءا، ومع ذلك فإن أجزاء خط الأساس في إندونيسيا ليست كلها "خطوط أساس أرخبيلية مستقيمة"، إذ تعتبر 160 منها خطوط أساس أرخبيلية مستقيمة، والباقي أي 32 عبارة عن خطوط أساس عادية¹⁷، وقد قامت إندونيسيا بتعديل خطوط الأساس لسنة 1960 في 1996 ثم 2008، وشملت التغييرات التي تم إجراؤها النقاط الأساسية في بحر سيليبس حول جزيرتي بولاو سيبادان وبولاو ليغيتان¹⁸.

باعتبار أن الدولة الأرخبيلية تتكون من أرخبيل واحد أو أكثر وقد يشمل جزرا أخرى خارج الأرخبيل، فإن خطوط الأساس الأرخبيلية قد تحيط بجميع جزرها أو لا، فائنتا

منذ إبرام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الثالثة، سعت 22 دولة للمطالبة بمركز الدولة الأرخبيلية، علما أن الأغلبية الكبرى من الدول الأرخبيلية تفي بنسبة الماء إلى الأرض بين 1:1 إلى 9:1، ففي سنة 1977 أعلن الرأس الأخضر Cap Vert استعمال خطوط الأساس الأرخبيلية، إلا أن نسبة المياه إلى الأرض تجاوزت الحدود المنصوص عليها في المادة 47، ما أدى لاحتجاج الولايات المتحدة الأمريكية، عدلت الرأس الأخضر على إثره في سنة 1992 خطوط الأساس بطريقة يتماشى مع الاتفاقية، فوضع خطوط الأساس ليس نهائيا إذ يمكن للدولة تعديله كلما استدعت الظروف ذلك مع إعلام الدول المعنية.

حددت الولايات المتحدة الأمريكية أيضا وجود نقص في خطوط الأساس الأرخبيلية المستقيمة التي رسمتها بابوا غينيا الجديدة والتي لا تنتهي في جزيرة نيو غينيا ولكن في البحر، وبالتالي لا تتوافق مع المادة 47/1، التي تتطلب أن ترسم خطوط الأساس بين "النقاط الخارجية للجزر الخارجية".

أعلنت موريشيوس استخدامها للنظامين في أرخبيل "سانت براندون وشاغوس"، أما في جزيرة موريشيوس الرئيسية، فقد استخدم خط الأساس العادي والمستقيم وخطوط إغلاق النهر والخليج.

أما فيما يخص قيد طول خط الأساس المحدد بـ 125 ميل بحري فإنه يبدو من ممارسة الدول الحالية أنه لا يمثل مشكلة كبيرة بالنسبة للغالبية العظمى من الدول الأرخبيلية، رغم بعض الانتقادات التي وجهتها أساسا الولايات المتحدة لكل من جزر المالديف Maldives، وبابوا غينيا الجديدة Papouasie-Nouvelle-Guinée¹⁶، بحيث يحتوي نظام خط الأساس الأرخبيلي لهذه الأخيرة على جزء أساسي (الجزء 34-35) يبلغ طوله 174.78 ميل بحري، وهو يتجاوز الحد الأقصى للطول المسموح به في المادة 47، لذا لا تستوفي بابوا نيو غينيا متطلبات الاتفاقية.

تعتبر حالة الفلبين معقدة فقد سنت سنة 2009 تشريعات تحدد خطوط الأساس الأرخبيلية، ولكن هذا التشريع لم يوضح ما إذا كانت المياه الموجودة داخل

المطلب الأول: تعريف الممرات البحرية الأرخيلية.

تتمتع جميع السفن بحق المرور في الممرات البحرية الأرخيلية، وعلى عكس حق المرور البريء الذي يتم تطبيقه فقط على السفن، فإنه يتم تطبيق حق الملاحة في الممرات البحرية الأرخيلية على جميع السفن وكذا الطائرات، وهو حل وسط بين الحق في المرور البريء الذي طالبت به إندونيسيا خلال مؤتمر قانون البحار الثالث، وحرية نظام الملاحة المطلوب من قبل الدول البحرية الكبرى.

فالممرات البحرية الأرخيلية هو إقرار لحقوق الملاحة والتخليق بالطريقة العادية لغرض العبور المستمر والسريع ودون عوائق من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة إلى أعالي أخرى أو منطقة اقتصادية خالصة أخرى (المادة 53/3)، في حين لا توجد وثيقة قانونية تبين معنى "الطريقة العادية" أو ما هي الأنشطة المصنفة على أنها الطريقة العادية التي يمكن لجميع السفن القيام بها خلال استعمال حق المرور عبر الممرات البحرية الأرخيلية، وهو ما يصعب من تفسير المادة بالنسبة للمستعملين، من جهة أخرى سيؤدي غموض المادة إلى اختلافات في وجهات النظر وبالتالي إطالة عملية تعيين الممرات البحرية الأرخيلية التي يمكن أن تؤثر بدورها على استقرار الدولة الأرخيلية.

يذكر أنه أثناء عملية تعيين الممرات البحرية الأرخيلية الإندونيسية، عقدت إندونيسيا اجتماعا غير رسمي مع أستراليا حول هذا الموضوع، التي اعتبرت أن الطريقة العادية مرتبطة بالأنشطة التي تقوم بها عادة السفن مثل إنقاذ الناس في البحر، تدريبات قارب النجاة، مناورات السفن، مناورات طائرات هليكوبتر والطائرات العمليانية، التمارين الحربية وما إلى ذلك. لم تدعم إندونيسيا تلك التفسيرات التي اعتبرتها موسعة جدا، وأن العبور العادي للسفن أو الطائرات بالنسبة لها يقتصر على العبور المستمر والسريع.

هذا ما يطرح مسألة أخرى تتعلق بمدى سيادة الدولة الأرخيلية على هذه الممرات، فحتى لو خضعت الممرات وباطن أرضها وما يعلوها لسيادتها من الناحية النظرية إلى أنها سيادة منقوصة، فقد قررت الاتفاقية حقوقا للدول الأخرى بهدف حماية الملاحة الدولية، تتمثل في الزام الدولة الأرخيلية باحترام الأوضاع الموجودة سابقا أي قبل إقرار

عشرة دولة من بين 20 دولة أي: أنتيغوا وبربودا، وجزر الباهاما، وكابو فيردي، وجزر القمر، والجمهورية الدومينيكية، وغرينادا، وإندونيسيا، وجامايكا، وجزر المالديف، وسوا توموي وبرينسيبي، وسانت فنسنت وجزر غرينادين، وترينيداد وتوباغو، أرفقت جميع جزرها ضمن خطوط الأساس المطالب بها.

أما الدول الثماني المتبقية أي: فيجي، موريشيوس، بابوا غينيا الجديدة، الفلبين، سيشيل، جزر سليمان، توفالو وفانواتو، لم يرفقوا جميع جزرهم ضمن خطوط الأساس الأرخيلية (انظر الشكل 2)، إما لأنها لم تكن قادرة على تلبية متطلبات المادة 47 أعلاه أو لأسباب أخرى، لذا استخدمت هذه الأخيرة طرق خط الأساس العادية للجزر الواقعة خارج خطوط الأساس الأرخيلية، كما أن موريشيوس استخدمت بشكل استثنائي كل طرق خط الأساس العادية والاستثنائية¹⁹.

المبحث الثاني: نظام الملاحة في المياه الأرخيلية: الصراع

من أجل حق المرور الأرخيلي.

تم التركيز في الأعمال التحضيرية لاتفاقية 1982 على أنظمة الملاحة وكانت المناقشات تنصب حول رغبة الدول الأرخيلية في زيادة حدود بحارها الإقليمية، أما الدول البحرية فكانت مصممة على الاحتفاظ بوصولها التجاري والاستراتيجي الحيوي إلى الممرات البحرية عبر هذه الدول الساحلية.

كانت النتيجة اعتماد ثلاثة أنظمة ملاحة: المرور البريء في الدول العادية، المرور العابر في المضائق الدولية، الممرات البحرية الأرخيلية في الدول الأرخيلية.

نتيجة لذلك قدمت إندونيسيا سنة 1996 بعد مفاوضات كبيرة مقترحة إلى المنظمة البحرية الدولية للاعتراف بثلاث ممرات مياه داخل أرخبيلها مع الاحتفاظ بالحق في سحب الطلب، أثار الطلب على الفور اعتراضات قوية من العديد من البلدان البحرية.

يمكن قراءة هذه الخطوة الفريدة قانونيا على عدة مستويات تتعلق بمفهوم الممرات البحرية، ومن ثم بحث الجهة المختصة بإقرارها، وأخيرا معالجة الأسباب التي أدت إلى إعلان المنظمة البحرية الدولية عن نتيجة غير متوقعة والآثار المترتبة عنها.

مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال، التي جاء فيها أن تمضي السفن والطائرات دون إبطاء خلال الممر أو فوقه، وأن تمتنع عن أي تهديد بالقوة ضد سيادة الدولة، أو أية أنشطة غير تلك الملازمة للأشكال المعتادة لعبورها المتواصل السريع، إلا في حال القوة القاهرة، بالإضافة إلى الامتنال للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموما للسلامة في البحر لمنع التلوث من السفن. بالإضافة إلى أنه على الطائرات أن تراعي قواعد الجو الموضوعية من قبل منظمة الطيران المدني، وأن ترصد في جميع الأوقات الذبذبة اللاسلكية المحددة من قبل السلطة المختصة دوليا لمراقبة الحركة الجوية، أو الذبذبة اللاسلكية الدولية المخصصة لحالات الشدة.

هذه الأحكام تشبه أحكام المرور العابر، والفرق بينهما فقط هو المكان الذي يطبق فيه، إذ يتعلق حق المرور العابر في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية أما المرور الأرخبيلي فيتعلق بالمياه الأرخبيلية.²²

المطلب الثاني: دور المنظمة البحرية الدولية في تعيين الممرات الأرخبيلية الإندونيسية.

في ماي 1996 قدمت إندونيسيا الاقتراح الأول والوحيد إلى غاية اليوم لتعيين ثلاث ممرات بحرية أرخبيلية داخل مياهها الأرخبيلية إلى المنظمة البحرية الدولية لتعيين الممرات بعد احتجاجات كبيرة من الدول البحرية الرئيسية بما في ذلك أستراليا والولايات المتحدة.²³

إلا أن المنظمة البحرية الدولية أعلنت أن ما قدمته إندونيسيا هو تعيين جزئي للممرات، وهو ما اعتبر انتصارا كبيرا للبلدان البحرية، حيث جعل الإعلان الممرات الإندونيسية غير مجدية عمليا، لأنه لا يوجد إجبار على الدول البحرية لاستخدامها، وبالتالي حافظت الدول هذه على حق وصول شبه كامل وغير مقيد للشحن داخل المياه الأرخبيلية في إندونيسيا²⁴، هذه المطالبات الإندونيسية أثارت إشكالية أولية تتعلق بمدى اختصاص ومصادقية المنظمة الدولية في نظر المطالبات ذات الصلة.

وفقا للمادة 53/9 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، يجب على الدولة الأرخبيلية التي ترغب في

الأرخبيل بالإضافة إلى حقوق الصيد التاريخية أي مناطق الصيد التي تعود لأزمنة غابرة لدولة أخرى، وعدم المساس بالكابلات التي سبق أن وضعها دولة أخرى في المياه باعتبارها أعالي بحار، كما يسمح للغواصات بالمرور غائصة مع رفع علمها، ويسمح للطائرات بالمرور في أجواء الممرات الأرخبيلية وهو ما يضمن عدم إعاقة الطيران الدولي، علما أن هذا يقتصر على الممرات الأرخبيلية التي تحددها الدولة، أما باقي المياه الأرخبيلية فلا تكون مفتوحة للملاحة قبل للسفن والطائرات.²⁰

من جهة أخرى لا تتمتع الدول الأرخبيلية بحرية تامة في تحديد الممرات البحرية الأرخبيلية وفقا للمادة 53/4 اتفاقية البحار، إذ يجب عليها التأكد من أن الممرات المقترحة تتضمن جميع طرق المرور العادية المستخدمة كممرات للملاحة البحرية، كما يظهر مما سبق أنه يجوز للدولة الأرخبيلية تحديد ممرات بحرية وممرات جوية فوقها، وهو ما يعني أنه لن يكون هناك طريق جوي إذا لم يكن هناك ممرات بحرية أرخبيلية أدناه، لذلك عند تحديد الممرات البحرية الأرخبيلية، يجب على الدولة الأرخبيلية النظر فيما إذا كانت الممرات البحرية مناسبة ويمكن استخدامها في التحليق فوق سطح البحر أم لا.

يذكر أنه يجب على الدولة الأرخبيلية تعيين الممرات، لكن إذا لم تفعل فإنه يمكن ممارسة حق المرور في المياه الأرخبيلية عبر الطرق المستخدمة عادة للملاحة الدولية، لأن الدول الأرخبيلية لا تستطيع تعليق حق مرور السفن والطائرات²¹، فالعديد من الدول الأرخبيلية تضم طرق ملاحة تجارية دولية مثل الفلبين وإندونيسيا، إذ يعبر هي الأخيرة كل سنة حوالي 2 280 سفينة عبر مضيق سوندا و 420 سفينة تعبر مضيق ماكاسار لذا من الضروري تعيين الممرات البحرية الأرخبيلية لحماية مصالحها الوطنية ولتسهيل المراقبة وتوفير السلامة للسفن من أجل منع التصادم في البحر.

في مقابل الحقوق تلزم السفن والطائرات خلال استعمال الممرات بما جاء في المادة 39 اتفاقية قانون البحار الخاصة بالمرور العابر في المضائق، التي تحيل إليها المادة 54

فإذا كان التقديم الإندونيسي لا يفي بالمتطلبات فلا يمكن للمنظمة البحرية الدولية قبول التقديم والنظر فيه أصلا، ثم كيف تم التوصل إلى الإعلان الفريد من نوعه؟

وفقا للمادة 53/9 فإنه لا يجوز للمنظمة البحرية الدولية اعتماد الممرات البحرية الأرخبيلية المقترحة إلا بموافقة الدولة الأرخبيلية المعنية، وبالتالي فإن الممرات البحرية الأرخبيلية المعنية هي اتفاق بين المنظمة البحرية الدولية والدولة الأرخبيلية، إلا أن الافتقار إلى ممارسة دولية حاليا في مجال تعيين الممرات البحرية الأرخبيلية، جعل من الصعب على الدول الأرخبيلية اقتراحها، فحتى الآن إندونيسيا هي الدولة الأرخبيلية الوحيدة التي حددت الممرات البحرية الأرخبيلية، كما لم تحدد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 إجراءات تعيين الممرات البحرية الأرخبيلية بوضوح، فقد نصت فقط على إحالة الاقتراح إلى المنظمة المختصة.

لذا اقترحت أستراليا في الدورة السابعة والستين للمنظمة البحرية الدولية التي اقترحت فيها إندونيسيا رسميا الممرات البحرية الأرخبيلية، أن تناقش المنظمة البحرية الدولية أولا إجراءات تعيين الممرات البحرية الأرخبيلية، ما أدى لاعتماد المنظمة البحرية الدولية الأحكام العامة للاعتماد والتعيين والاستبدال الممرات البحرية الأرخبيلية لسنة 1998 أو ما يسمى بـ"الأحكام العامة"²⁷.

فما وبعد أن أعلنت المنظمة البحرية الدولية اختصاصها، بينت خطوات إقرار الممرات البحرية الأرخبيلية، إذ تقترح الدولة الأرخبيلية الممرات التي ترغب في تعيينها للمنظمة لاعتمادها، بحيث يجب أن يشمل الاقتراح جميع طرق المرور العادية للملاحة البحرية والجوية، وعليها قبل التقديم استشارة الدول الأخرى المستخدمة والمنظمة البحرية الدولية بشأنها (المادة 3/6 من الأحكام العامة).

عند تلقي الاقتراح وقبل النظر في اعتماده، يجب على المنظمة ضمان نشر الاقتراح على جميع الحكومات ومنظمة الطيران المدني الدولي لتزويدهم بفرصة كافية للتعليق عليه (المادة 3/3 من الأحكام العامة).

تضمن المنظمة البحرية الدولية عند اعتماد الممرات البحرية الأرخبيلية المقترحة، أن الممرات البحرية المقترحة تتوافق مع الأحكام ذات الصلة من اتفاقية الأمم المتحدة

تعيين الممرات البحرية الأرخبيلية أن تحيل مقترحا إلى المنظمة الدولية المختصة بهدف اعتماده.

أشارت المادة أعلاه إلى مصطلح "منظمة دولية مختصة"، إلا أنها لم تذكر إسم هذه المنظمة صراحة، وهو ما أثار الشكوك حول ماهية المنظمة المختصة بتعيين الممرات البحرية الأرخبيلية الإندونيسية، منه كان لابد على المنظمة البحرية الدولية²⁵ أن تثبت أنها قد تم الاعتراف بها، على أنها تتمتع بالسلطة باعتبارها "السلطة البحرية المختصة" لتعيين الممرات.

أما بالنسبة لمنظمة الأمم المتحدة فالأمر كان واضحا، وهو ما تم تأكيده سنة 1994 عندما أعلنت المنظمة الأم عن قائمة بـ "المنظمات الدولية المختصة" ومجالات مسؤولياتها، الإجراء أيد موقف المنظمة البحرية الدولية نظرا لعدم وجود أي منظمة دولية مختصة أخرى قادرة على تحمل مسؤولية تعيين المعابر، هاذان الدفاعان هما اللذان اعتبرا دليلا قاطعا على اختصاصها بتولي هذا الدور. إلا أن إندونيسيا ترددت في تقديم مطالبتها بتعيين الممرات للمنظمة البحرية الدولية لأسباب ثلاث:

- لأنها كانت تدرك أنه باعتبارها أكبر الدول الأرخبيلية، فإذا قدمت اقتراحها فإن ذلك سيوفر للمنظمة البحرية الدولية الشرعية لاعتمادها مختصة مستقبلا.

- يتمثل دور المنظمة البحرية الدولية في تعزيز النقل البحري والتجارة الدولية، في حين أن تعيين الممرات البحرية الأرخبيلية مسألة تتعلق بالسيادة الإستراتيجية والإقليمية.

- إضافة إلى مخاوف إندونيسيا المشروعة بشأن تأثير الدول البحرية العظمى على قرار المنظمة البحرية الدولية وشكوكها حول حيادها ومصادقيتها²⁶.

المطلب الثالث: قراءة في مدى شرعية إعلان المنظمة البحرية الدولية بشأن المطالبة الإندونيسية.

أثار الاقتراح الإندونيسي احتجاجات استندت إلى شرط أن أي تقديم لطب ممر أرخبيلي يجب أن يشمل "جميع طرق المرور العادية المستخدمة كطرق للملاحة الدولية"، علما أن التقديم الإندونيسي لا يفي بهذا المتطلبات لأنه لم يتضمن أهم معبر دولي مستعمل، وأن دور المنظمة يتمثل في تحديد ما إذا كان التقديم يفي بالمعايير المنصوص عليها في المادة 53 وبالتالي قبوله أو رفضه في حال العكس فقط،

يذكر أن الفلبين وبعد امتعاضها من دخول السفن الصينية إلى أرخبيلها بدون إذن، سارعت إلى إصدار قانون من الكونغرس لتعيين الممرات البحرية في أوت 2019، إلا أنها لم تعلم إلى الآن المنظمة البحرية وهو ما يعني الكثير، إضافة إلى خصوصية الأرخبيل الفلبيني الذي يعتبر نظام إيكولوجي موحد، بالإضافة لتلاصق الجزر وهو ما سيؤدي إلى صعوبة تعيين ممرات بحرية بالطريقة الصحيحة.

خاتمة:

عانت الدول الأرخبيلية من الحركات الانفصالية لصعوبة توحيد جزرها المتناثرة في المحيطات، إلا أن إقرار المجتمع الدولي باحتياجات الخاصة أدى لاستيلائها على مساحات شاسعة من البحار (لاحظ الفرق في الامتدادات البحرية بين خط الأساس العادي والأرخبيلي في الشكل 2)، إذ يحق لها رسم خطوط أساس تصل بين أبعد جزرها بالإضافة إلى حقها في تحديد مياهها الداخلية والتي تطبق عليها سيادة مطلقة، ومياه إقليمية قدرها 12 ميل بحري ومنطقة متاخمة قدرها 12 ميل بحري وأخرى اقتصادية خالصة قدرها 176 ميل بحري مع مراعاة عدم المبالغة، هذه المساحات التي كانت تعتبر من أعالي البحار استولت عليها الدولة الأرخبيلية وهو ما يجعلها تستفيد من ثروات حية ومعدنية هامة، ما سيحرم الدول الأخرى منها ويؤدي لاضطراب حركة الملاحة البحرية والجوية الدولية.

النتائج: - قبول المجتمع الدولي لمبدأ الأرخبيل نتاج

المفاوضات المستمرة والتضامن بين الدول الأرخبيلية خاصة الفلبين وإندونيسيا.

- قامت عدة دول بتغيير تشريعات البحرية لتتماشى مع اتفاقية قانون البحار كالفلبين وإندونيسيا.

- الممرات البحرية الأرخبيلية مهمة لتعيين طرق آمنة لجميع السفن التي تتمتع بحق المرور الأرخبيلي.

- يعتبر المقترح الإندونيسي الوحيد وإن لم يتم إحراز أي تقدم بشأنه، فسيؤدي للتشكيك في صلاحية تفويض المنظمة البحرية الدولية بصفتها "المنظمة الدولية المختصة" من جهة ومصادقيتها من جهة أخرى.

لقانون البحار لسنة 1982، وتحدد ما إذا كان الاقتراح عبارة عن "تعيين جزئي" للممرات البحرية الأرخبيلية (المادة 2/3 أحكام عامة)²⁸، وقد صنفت المنظمة البحرية الدولية المقترح الإندونيسي على أنه تعيين جزئي وهو تعريفا مقترح لدولة أرخبيلية لا يستوفي شرط إدراج جميع طرق المرور العادية والقنوات الملاحية.

تجدر الإشارة إلى هذا اعتماد الأحكام العامة كان عبارة عن تحرك سريع من الدول البحرية المؤثرة الكبرى لضمان عدم مواجهتها لنظام العبور أرخبيلي مقيد، فقد كان الاجتماع يهدف لتقديم "مخرج" فعال من هذه المعضلة للمنظمة الدولية، ما أدى لابتداع الولايات المتحدة لمفهوم "التعيين الجزئي" Partial Designation، على الرغم من أنه يتعارض بوضوح مع أحكام المادة 53 من اتفاقية البحار.

مع ذلك قبلت المنظمة البحرية الدولية هذا المقترح وأدرجته في الأحكام العامة، وهو ما يعتبر تجاوزا لصلاحياتها "بتطبيق القانون الدولي" إلى "سن القانون الدولي".

تحققت المخاوف الإندونيسية من تأثير الولايات المتحدة على المنظمة البحرية الدولية، ونتيجة لذلك لم تسحب إندونيسيا اعترافها بالمنظمة البحرية الدولية بصفتها "المنظمة الدولية المختصة"، لكنها لم تقدم أي مقترحات أخرى منذ سنة 1996، كما لم تقدم أية دولة أخرى مثل هكذا مقترح، منه يظهر أن إندونيسيا فقدت الثقة في المنظمة البحرية الدولية باعتبارها حكما محايدا، وفي أسوأ الأحوال رفضت تفويض المنظمة البحرية الدولية، الدليل على ذلك أن إندونيسيا سنت تشريعات محلية سنة 2002، تحدد الممرات البحرية الأرخبيلية الثلاثة باعتبارها تعيينا كاملا، وأكدت أن كل حركة مرور بحري خارج تلك الممرات الثلاثة يخضع "للمرور البريء" فقط.

إن قرار إندونيسيا بعدم متابعة تعيين الممرات إضافة إلى سن التشريعات المحلية يعتبر رفض ضمني لتفويض المنظمة البحرية الدولية، ويقلل من الاعتراف باختصاص هذه الأخيرة باعتبارها حكما محايدا، فعلى الرغم من إعلانها عن ولايتها العالمية، إلا أنه لم تقبل أي دولة أرخبيلية نهائيا بذلك²⁹.

- عدم تعسف الدول الأرخبية في ضم مساحات من أعالي البحار.

- ضرورة الوصول إلى "التوازن الفعّال" بين مصالح الدول الأرخبية والدول البحرية الكبرى.

شكل1: شاطئ عادي مع خطوط الإغلاق. شكل2:
أرخبيل قاري مع الامتدادات البحرية.

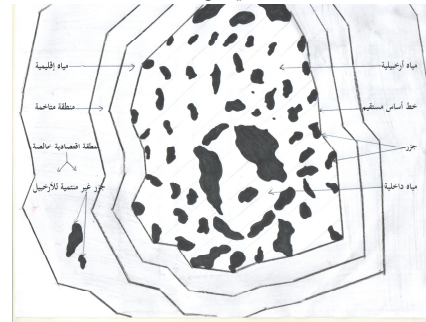


التوصيات:- تحديد تعريف المرور بطريقة عادية والطرق المستخدمة عادة للملاحة الدولية تفاديا للغموض.

- التزام المنظمة البحرية الدولية بتطبيق اتفاقية قانون البحار والنأي بنفسها على التأثيرات الخارجية للدول البحرية الكبرى والوقوف على مسافة واحدة من الجميع.



شكل3: أرخبيل محيطي مع الامتدادات البحرية



المصدر: كل الرسومات التوضيحية شخصية.

قائمة المراجع:

وثائق دولية:

- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المبرمة في 10 ديسمبر 1982.

United Nations, *Treaty Series*, vol. 1833, No. 31363p.

- HONG Nong, LI Jianwei, CHEN Pingping, The concept of archipelagic state and the South China Sea: UNCLOS, state practice and implication, China Oceans Law Review, Vol. N. 1, 2013 pp. 209-239.
- Kevin Baumert and Brian Melchior, The practice of Archipelagic States: a study of studies, in Ocean Development and International Law review, 2015, pp. 60-80.
- Masitha Tismananda Kumal and Dina Sunyowati, Designation of archipelagic sea lanes according to the United Nations convention on the law of the sea 1982 (Indonesia archipelagic sea lanes case), International Journal Of Business, Economics And Law, Vol. 10, Issue 4, Germany, 2016, pp. 48-54.

الرسائل:

- أوشاعو رشيد، النزاع الحدودي الإقليمي بين قطر والبحرين في ضوء أحكام القانون الدولي، رسالة الدكتوراه تخصص القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الجزائر1، 2015.

Journal of International Law, Volume 23, Issue 3, 1991, U.S.A, pp. 467- 468.

⁴ Chris Forward, Archipelagic sea-lanes in Indonesia: their legality in international law, Australian and New Zealand Maritime Law Journal, N 23, 2009, New Zealand, p. 150.

⁵ محي الدين محمد قاسم، إندونيسيا من الاستقلال إلى مخاطر التفكيك، في حولية أممي في العالم، العدد 3-4، مصر، 2002، ص ص 309-308.

⁶ Chris Forward, Op. cit., pp. 149-150.

- أبو الوفا أحمد، القانون الدولي للبحار، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006.
- حسني موسى محمد رضوان، القانون الدولي للبحار، دار الفكر والقانون، مصر، 2013.
- جمال محي الدين، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، 2009.

المقالات:

- محي الدين محمد قاسم، إندونيسيا من الاستقلال إلى مخاطر التفكيك، في حولية أممي في العالم، العدد 3-4، مصر، 2002، ص ص 273-335.
- Ashley Roach and others, Baselines under the international law of the sea final report, International Law Association, 2018.
- Charlotte Ku, The archipelagic states concept and regional stability in Southeast Asia, Case Western Reserve Journal of International Law, Volume 23, Issue 3, U.S.A, 1991, pp. 463- 478.
- Chris Forward, Archipelagic sea-lanes in Indonesia: their legality in international law, Australian and New Zealand Maritime Law Journal, N 23, New Zealand, 2009, pp. 143-156.
- Francis RIGALDIES, Les lignes de base dans le droit de la mer contemporain, In : La Revue Juridique Thémis, N 35, Montréal, Québec, 2001, pp.1-82.

الهوامش:

¹ د. أبو الوفا أحمد، القانون الدولي للبحار، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006، ص 304.

² أبرمت في 10 ديسمبر 1982 ودخلت حيز النفاذ في 16 نوفمبر 1994، تضم إلى غاية 10 أبريل 2020، 168 دولة عضو. United Nations, Treaty Series, vol.

1833, No. 31363, p. 3

³ Charlotte Ku, The archipelagic states concept and regional stability in Southeast Asia, Case Western Reserve

²⁴ Chris Forward, Op. cit., p. 143.

²⁵ تأسست المنظمة البحرية الدولية الاستشارية سنة 1958 لتصبح المنظمة الدولية سنة 1982 بموجب اتفاقية الأمم المتحدة للتنظيم البحري الدولي، وتضم حاليا 174 عضوا. تاريخ الاطلاع 04 أفريل 2020
<http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/MemberStates.aspx>

²⁶ chris Forward, Op. cit, p. 143-151.

²⁷ The Maritime Safety Committee, General provisions on ships' routing, annex 2, general provisions for the adoption, Designation and substitution of archipelagic sea lanes, Resolution msc.71(69), adopted on 19 May 1998.

²⁸ Masitha Tismananda Kumal and Dina Sunyowati, Op. cit, p. 50.

²⁹ chris Forward, Op. cit., p. 152-154.

⁷ HONG Nong, LI Jianwei, CHEN Pingping, The concept of archipelagic state and the South China Sea: UNCLOS, state practice and implication, China Oceans Law Review, Vol. 2013 No. 1, pp. 216.

⁸ جمال معي الدين، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، 2009، ص 74.
⁹ أبو الوفا أحمد، مرجع سابق، ص ص 303-304.

¹⁰ Charlotte Ku, Op. cit., p. 469.

¹¹ Francis RIGALDIES, Les lignes de base dans le droit de la mer contemporain, In : La Revue Juridique Thémis, N 35, Montréal, Québec, 2001, pp. 48.

¹² جمال معي الدين، مرجع سابق، ص 137.

¹³ تتلخص وقائع النزاع الذي عرض على محكمة العدل الدولية، في أن سفن وقوارب الصيد البريطانية كانت تقوم بممارسة الصيد في المناطق الواقعة بالقرب من الشاطئ الزويجي، وقد كان عرض البحر الإقليمي الزويجي محددًا 4 أميال، ثم صدرت مراسيم تبقي عليها إلا أنها جعلت قياسها يبدأ من الخطوط المستقيمة ما أثار اعتراض بريطانيا ودفعها للجوء لمحكمة العدل الدولية، التي أيدت الموقف الزويجي.

¹⁴ أوشاعو رشيد، النزاع الحدودي الإقليمي بين قطر والبحرين في ضوء أحكام القانون الدولي، رسالة الدكتوراه تخصص القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2015، ص 341.

¹⁵ Kevin Baumert and Brian Melchior, The practice of Archipelagic States: a study of studies, in Ocean Development and International Law review, 2015, p. 71.

¹⁶ Ashley Roach and others, Op. cit., pp. 23-27.

¹⁷ Kevin Baumert and Brian Melchior, Op. cit., p. 70-71.

¹⁸ ashley Roach and others, Op. cit., p. 27.

¹⁹ kevin Baumert and Brian Melchior, Op. cit., p. 70.

²⁰ chris Forward, Op. cit., p 133-136.

²¹ HONG Nong, LI Jianwei, CHEN Pingping, , pp. 217.

²² Masitha Tismananda Kumal and Dina Sunyowati, Designation of archipelagic sea lanes according to the United Nations convention on the law of the sea 1982 (Indonesia archipelagic sea lanes case), International Journal Of Business, Economics And Law, Vol. 10, Issue 4, 2016, Germany, pp. 46-50.

²³ HONG Nong, LI Jianwei, CHEN Pingping, Op. cit, pp. 217.