



كلية الحقوق

ترسيم حدود المنطقة الاقتصادية الخاصة في

حوض شرق البحر المتوسط

الباحثة

سهام محمد عبدالله

المقدمة:

تكتسى المنطقة الاقتصادية الخالصة أهمية بالغة في معظم الدراسات والبحوث المتعلقة بقانون البحار، وذلك لاعتبارات شتى لعل أهمها أن هذه المنطقة من مستحدثات التنظيم الجديد للبحار؛ حيث أُعلن عن ميلادها مع آخر اتفاقية تتعلق بهذا الشأن؛ ألا وهي اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢، التي تعتبر فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة هي نبرة الإيقاع الأقوى المميزة لها بالمقارنة مع اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨، كما ترجع أهمية هذه المنطقة الجديدة لاعتبارها مفتاحاً لحل العديد من المشاكل المتزاخمة في قانون البحار؛ فهي تغطي مجالاً واسعاً من الموضوعات المتعلقة بالبحار، وتعتبر عن أهداف وتطلعات لم تكن في الحسبان فيما مضى من الزمان^(١).

ولقد ثار في السنوات الأخيرة جدل كبير حول تحديد الساحات البحرية الفاصلة بين دول حوض شرق البحر المتوسط؛ لاسيما ما يتعلق بحدود المنطقة الاقتصادية الخالصة بين تلك الدول.

ولقد كان مرد هذا الجدل وإثارته في هذا التوقيت بالذات ما أُعلن عنه من اكتشافات ضخمة من النفط والغاز الطبيعي، الذي تم اكتشافه بالقرب من المياه الإقليمية لبعض الدول في البحر الأبيض المتوسط منها: مصر واليونان وقبرص وإيطاليا وليبيا وإسبانيا وتونس^(٢)، في الوقت الذي أضحت فيه مسألة الطاقة تمس تقريباً كل جانب من جوانب المساعي البشرية في

(١) د/سليمان صالح الغويل - المنطقة الاقتصادية الخالصة: دراسة قانونية وفقاً لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢ - مجلة قاريونس العلمية، العدد ١، ٢ - ١٩٩٩ - ص ١٠.

(٢) Theodore C. Kariotis - A Greek Exclusive Economic Zone in the Aegean Sea - Mediterranean Quarterly, Volume 18, Number 3, summer 2007, pp. 56: 59.

العصر الحديث، ويات تحقيق إمداد ثابت وموثوق به من الطاقة الشاغل الرئيسي لجميع الدول التي لاتتمتع بموارد طاقة كافية لتلبية احتياجاتها من الطاقة، لاسيما وأن المصادر الأساسية للطاقة العالمية مستمدة من موارد محدودة وغير موزعة بشكل متساوٍ في جميع أنحاء العالم؛ الأمر الذي يجعل موارد الطاقة التقليدية مرغوبة بشدة.

وفي المقابل يدفع هذا الاستحسان التنافس الحاد على الوصول إلى موارد الطاقة والسيطرة عليها إلى حد أن هذه المنافسة غالباً ما تتصاعد إلى نزاع مسلح له عواقب إنسانية خطيرة. وهذا الإصرار على استخلاص الطاقة بشكل أساسي من مصادر الطاقة المحدودة وخاصة الهيدروكربونات يعني أن اكتشافات احتياطيات الطاقة في أجزاء من العالم التي شابهها التوتر السياسي والنزاع المسلح يمكن أن تسهم في زيادة عدم الاستقرار الإقليمي. وأحد هذه المناطق هو حوض شرق البحر الأبيض المتوسط؛ والذي يشمل كل من: قبرص، مصر، اليونان، إسرائيل، الأراضي الفلسطينية المحتلة (على وجه التحديد قطاع غزة)، لبنان، سوريا، و تركيا⁽¹⁾.

والواقع أن الموضوع محل البحث موضوعاً قانونياً بالدرجة الأولى، وله من الأبعاد الفنية الدقيقة ما يجعله شأن كل حالات ترسيم الحدود البحرية من أكثر موضوعات القانون الدولي للبحار صعوبةً وتعقيداً. إلا أنه على الرغم من أن أحكام المنطقة الاقتصادية الخالصة قد حظيت بتأييد واسع النطاق وأصبحت جزءاً لا يتجزأ من الممارسة الدولية؛ لا سيما الآن بعد أن تم تطبيق اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ باعتبارها المعاهدة الدولية الشارعة العامة التي تحكم كل ما

(¹) Andrew Filis and Rafael Leal-Arcas – Legal Aspects Of Inter-State Maritime Delimitation in the Eastern Mediterranean Basin – This paper is part of the Oil, Gas & Energy Law Intelligence(OGEL) special issue on"Eastern Mediterranean Oil and Gas"- Vol. 11 – issue 3, April 2013– p1.

يتعلق بالبحار فى عالمنا المعاصر لاسيما النزاعات القانونية المتعلقة بالحدود البحرية ؛ فإن بعض الدول الساحلية ذات الأهمية الإقليمية فى حوض شرق المتوسط مثل تركيا وسوريا ليست أطرافاً فيها^(١).

وعلى هدى ما تقدم نتناول بالبحث والدراسة ترسيم حدود المنطقة الاقتصادية فى حوض

شرق المتوسط وفقاً للتقسيم التالى:

المبحث الأول:- النظام القانونى للمنطقة الاقتصادية فى ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون

البحار لعام ١٩٨٢.

المبحث الثانى:- ترسيم حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة فى حالة التقابل أو التلاصق.

المبحث الثالث:- ترسيم حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة بين مصر والدول المقابلة.

(^١) Theodore C. Kariotis – A Greek Exclusive Economic Zone in the Aegean Sea – op.cit – p57.

المبحث الأول

النظام القانونى للمنطقة الاقتصادية

فى ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢

المطلب الأول

مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة والنظام القانونى الخاص بها

تعريف المنطقة الاقتصادية الخالصة:-

تعد المنطقة الاقتصادية الخالصة من المناطق البحرية الحديثة النشأة نسبياً، إذا ما قورنت بغيرها من المناطق البحرية، حيث تم النص عليها وتنظيم أحكامها من الناحية القانونية بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، ولقد جاءت هذه الفكرة استجابة إلى احتياجات الدولة الساحلية المتزايدة لاستثمار ما تحتويه البحار والمحيطات من ثروات غذائية وخيرات بحرية، لا سيما بعد التطور التقني الهائل فى مجال الصيد البحري، حيث تتمحور فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة حول السيطرة على الموارد والثروات الطبيعية البحرية إلى أقصى مدى ممكن أمام سواحل بعض الدول؛ للاستفادة من تلك الثروات، وذلك لتعويض النقص الحاصل فى غذاء الأعداد المتنامية من البشر^(١).

(١) يمكن ارجاع الأصول التاريخية لهذه الفكرة كما ذكر أستاذنا ابراهيم العنانى الى المجهودات الفقهية والدولية المختلفة بشأن الامتداد القارى والمحاولات التى بذلت لإقرار حقوق صيد خالصة للدول فى المناطق من أعالى البحار المجاورة لشواطئها. ولقد أثيرت فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة بناء على تصريح من الرئيس الأمريكى ترومان عام ١٩٤٥ حول ضرورة إنشاء مناطق لحماية ثروات الصيد فى مناطق أعالى البحار المتاخمة للبحر الإقليمى فى الولايات المتحدة الأمريكية، وهو ما أثار مطامع بعض دول أمريكا اللاتينية التى حذت حذو الولايات المتحدة الأمريكية للإعلان عن مناطق صيد خاصة بها. ولكن يرجع الفضل فى بلورة فكرة المنطقة الاقتصادية على المستوى الدولى الى دول العالم التى طالبت

ولقد عرفت المادة الخامسة والخمسون من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ المنطقة الاقتصادية الخالصة بأنها: "منطقة واقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له، يحكمها النظام القانوني المميز المقرر في هذا الجزء، وبموجبه تخضع حقوق الدولة الساحلية وولايتها وحقوق الدول الأخرى وحرّياتها للأحكام ذات الصلة في هذه الاتفاقية".

كما حددت المادة السابعة والخمسون من ذات الاتفاقية امتداد المنطقة الاقتصادية الخالصة على النحو التالي: "لا تمتد المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى أكثر من ٢٠٠^(١) ميلاً بحرياً من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي".

ينضح من خلال ما تقدم أن المنطقة الاقتصادية الخالصة تقع بعد البحر الإقليمي للدولة الساحلية وملاصقة له مباشرة، وأنه لا يجوز أن تتجاوز هذه المنطقة في امتدادها مسافة ٢٠٠ ميلاً بحرياً مقاسة من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، ولما كان امتداد البحر الإقليمي لا يزيد على ١٢ ميلاً بحرياً فيكون امتداد المنطقة الاقتصادية الخالصة ١٨٨ ميلاً بحرياً تلى البحر الإقليمي، متضمنة امتداد المنطقة المتاخمة أيضاً.

ومن الجدير بالذكر في هذا الشأن أن المائتي ميل الواردة في هذه المادة إنما تحدد النطاق الخارجي للمنطقة الاقتصادية الخالصة، ومن ثمّ فإنها تقاس من خطوط قياس البحر الإقليمي، أي أن امتداد المنطقة لا يزيد عن المائتي ميل بحري، وبالتالي فإن للدولة الساحلية أن

أوائل سبعينات القرن الماضي بضرورة امتداد حقوقها الاقتصادية للثروات الطبيعية الموجودة في ==المساحات البحرية المجاورة، حيث أثّرت فكرة المنطقة الاقتصادية على المستوى العالمي في اغسطس عام ١٩٧١ أمام لجنة الاستخدامات السلمية لقاع البحر. لمزيد من التفصيل بهذا الصدد راجع د/ إبراهيم محمد العناني - المنطقة الاقتصادية البحرية الخالصة - المجلة المصرية للقانون الدولي - المجلد ٣١ - ١٩٧٥ - ص ١٧٢.

(١) يساوي الميل البحري (١,٨٥٣) كيلو متر. راجع يسر عباس عبود المختار - المنطقة الاقتصادية البحرية الخالصة والمنازعات الدولية المتعلقة بالإنشاء والتحديد - رسالة ماجستير - جامعة الشرق الأوسط - ص ٣٢.

تتوقف بمنطقتها الاقتصادية الخالصة في حدود دون ذلك الحد الأقصى، كما أنه من الطبيعي أن يكون للاعتبارات الجغرافية؛ لا سيما منها ما يرتبط بمدى اتساع البحر، تأثيرها على تحديد امتداد المنطقة الاقتصادية الخالصة^(١).

الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة:-

ثار خلافاً كبيراً بين الدول البحرية الكبرى والدول النامية في هذا الخصوص، لا سيما في مؤتمر قانون البحار الثالث في الدورة الخامسة في نيويورك عام ١٩٧٦^(٢)، والدورة السادسة عام ١٩٧٧، حيث تمسكت الدول البحرية الكبرى والدول الحبيسة (غير الساحلية) والمتضررة جغرافياً باعتبار المنطقة الاقتصادية الخالصة جزءاً من أعالي البحار، ومن ثم فإن الدول تتمتع في هذه المنطقة بالحريات التقليدية التي تحظى بها في أعالي البحار^(٣). وهو ما ظهر جلياً في أبريل ١٩٨٢ في نهاية الدورة الحادية عشرة من مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، وذلك عندما عارضت كل من الولايات المتحدة وإسرائيل وتركيا وفنزويلا وغيرهم مشروع اتفاقية قانون

(١) Cai Ying – International law principles of continental shelf delimitation and Sino–Japanese East China Sea disputes – Master of Science in Maritime Affairs, World Maritime University Dissertations – China– (2006)– p11.

(٢) See Third United Nations Conference on the Law of the Sea 1973–1982– (1973–1982)Volume VI: Fifth Session,(New York, 2 August to 17 September 1976),

https://legal.un.org/diplomaticconferences/1973_los/vol6.shtml.

(٣) See Third United Nations Conference on the Law of the Sea (1973–1982) Sixth Session (New York, 23 May to 15 July 1977),

https://legal.un.org/diplomaticconferences/1973_los/vol7.shtml.

البحار، وامتنعت سبع عشرة دولة عن التصويت عليها، كان من بينهم الألمانيتان - قبل توحيدهما - والاتحاد السوفيتي وأسبانيا وإيطاليا وغيرهم⁽¹⁾.

أما الدول النامية - ومن بينها مصر - فلقد تلخصت اهتماماتها بالنسبة للمنطقة الاقتصادية الخالصة في ثلاثة موضوعات هامة هي: أولاً: الولاية الخالصة على الموارد الحية وغير الحية بما فيها الصيد وثروات الامتداد القاري (الجرف القاري)، ثانياً: الولاية في العمل على منع التلوث البحري والسيطرة على العوامل المسببة له، وثالثاً: حق الدولة الساحلية في السيطرة على مرور السفن الأجنبية في المنطقة.

ولقد كان للعديد من مندوبي الدول الموقّعة على الاتفاقية تصريحات تؤيد خضوع المنطقة لولاية الدولة الساحلية. وكان من أهم هذه التصريحات ما ذهب إليه مندوب مصر حين أعلن أنه فيما يتعلق بالمنطقة الاقتصادية الخالصة، فإن الدولة الساحلية تباشر عليها الحقوق السيادية لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية الحية وغير الحية للمياه التي في قاع البحر وباطن أرضه وحفظ هذه الموارد وإدارتها، وهو إعلان يتسم بدرجة كبيرة من الشمول والعمومية؛ حيث يجمع بين الحقوق السيادية للدولة الساحلية، وكذلك حق الاستغلال والاستكشاف. وإن شئنا فلنقل أنه طبقاً لهذا الإعلان، فإن للدولة الساحلية حقوقاً جامعة ومانعة في المنطقة الاقتصادية، فحقوق الدول الساحلية في المنطقة هي حقوق أفضلية للاستغلال فيها، وحقوق خالصة مانعة، بمعنى أنه إذا لم تكتشف الدولة الساحلية الموارد الطبيعية الموجودة في المنطقة،

(¹) See Third United Nations Conference on the Law of the Sea(1973-1982)Eleventh, Resumed Eleventh and Final Part of the Eleventh Session(New York, 8 March to 30 April 1982; New York, 22-24 September 1982 and Montego Bay, 6-10 December 1982) -

https://legal.un.org/diplomaticconferences/1973_los/vol16.shtml.

أو لم تقم باستغلال هذه الموارد؛ فلا يمكن لأحد مزاوله أي نشاط في هذا السياق، ولا أن يطالب بحقوق فيها من غير موافقة صريحة من الدولة الساحلية^(١).

وارتكزت الدول النامية في دفاعها عن مصالحها في المشروع التمهيدي للاتفاقية- الذي تم اعتماده فيما بعد- على عدة عوامل؛ من بينها أن ممارسة حقوق السيادة على المصادر الطبيعية والثروات المتجددة بالمنطقة الاقتصادية الخالصة هو حق أصيل لها، فضلاً عن اعتبارات الأمن والسيطرة والرقابة على الحدود البحرية للدولة الساحلية هذا من ناحية.

ومن ناحية أخرى، أستندت الدول النامية في دفاعها عن حقوقها في المنطقة الاقتصادية أيضاً إلى أن نَمَّة التزامات على عاتقها تقررها المادة (٥٨) من اتفاقية قانون البحار لصالح الدول الأخرى، وهي التزامات متعلقة بالملاحة والتحليق، ووضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة، وأنها هي - أي الدول النامية- ملتزمة بهذه الحريات لصالح الدول غير الساحلية.

وحقيقةً يمكننا القول بأن التفاوت الكبير في الإمكانيات بين الدول البحرية الكبرى والدول النامية كان من أبرز العوامل التي شجعت الدول الكبرى على التمسك باستغلال ثروات وموارد المنطقة الاقتصادية الخالصة، وحرمان الدول النامية من السيطرة عليها، حيث تمتلك الأولى القدرات والمكنات التي تُمكنها من استخراج والاستفادة من هذه الثروات والموارد، على عكس الدول النامية التي لا تملك مثل هذه القدرة والإمكانية. الأمر الذي استوجب تطوير قواعد القانون الدولي للبحار؛ لكي تضمن حقوق الدول الساحلية وغير الساحلية على السواء، سواءً أكانت من

(١) راجع د/محمد عمر مدني - المنطقة الاقتصادية الخالصة: مفهوم حديث في القانون الدولي للبحار- مجلة الدبلوماسية - العدد ٢ - ١٩٨٢ - ص ٢٢ : ٢٨ .

الدول الصناعية ذات الإمكانيات، أو الدول النامية التي تسعى للحفاظ على حقوقها المشروعة في بحارها؛ بما يحقق التوازن المنشود بين المصالح الوطنية لجميع الدول^(١).

وهذا هو ما حاولت الجمعية العامة للأمم المتحدة تحقيقه باعتمادها في مايو ١٩٧٤ قرارها رقم (٣٢٠٢)^(٢)؛ والذي تضمن برنامج عمل من أجل نظام اقتصادى دولى جديد، والذي وضع فى حيثياته ثروات البحار والمحيطات بكافة صورها وأشكالها؛ حتى يكفل لهذه الثروات نظاماً خاصاً للاستغلال لا يسمح للدول المتقدمة بالانفراد بها دون سواها من الدول. هذا بالإضافة الى وجوب النظر في الأوضاع الخاصة لبعض الدول الحبيسة والمتضررة جغرافياً، على نحو يكفل مزيداً من الضمانات للاستفادة المشتركة بثروات البحار والمحيطات.

وهكذا نخلص مما تقدم الى أن المنطقة الاقتصادية من الناحية القانونية هي منطقة جديدة من مناطق البحر، تشير إلى منطقة واسعة من البحر لا تمارس الدولة الساحلية عليها السيادة إلا في المجال الاقتصادي فقط فى هذه المنطقة -أى في مجال استثمار الثروات الحية وغير الحية، المعدنية والبتروولية، ومن هنا تسميتها بالمنطقة الاقتصادية الخالصة، على أن تبقى المنطقة في غير هذه الشئون جزءاً من أعالي البحار وذلك إعمالاً للقاعدة العامة وهي حرية الملاحة فى أعالي البحار، وعليه تقتصر سيادة الدولة أوبالأحري سلطتها على منطقتها

(¹) A.O.Adede - Toward the formulation of the rule of delimitation of sea boundaries between states with adjacent or opposite coasts. *Virginia journal of international law* Volume 19, Number 2, winter 1979 - pp207: 214. And Ying-jeou Ma, with a Foreward by Professor Louis B. Sohn - Legal Problems Of seabed Boundary Delimitation in the East China Sea - Published by Baltimore: Occasional Papers / Reprints Series in Contemporary Asian Studies Number 3 - 1984 (62) - pp146:187.

(^٢) أعتد القرار ٣٢٠٢ (دإ - ٦) بجلسة الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم ٢٢٢٩ المؤرخة ١مايو ١٩٧٤.

الاقتصادية الخالصة على جانب الاستكشاف والاستغلال الاقتصادي للموارد الطبيعية الحية وغير الحية الموجودة في المياه، وفي القاع وتحت القاع.

وبعبارة أخرى، يمكن القول بأن المنطقة الاقتصادية الخالصة ليست بحراً إقليمياً للدولة، كما أنها ليست جزءاً من أعالي البحار التي لا ولاية لأحد عليها، فهي تجمع بين خصائص البحر الإقليمي-حيث السيادة الكاملة- فيما يتعلق بالجوانب الاقتصادية فقط في هذه المنطقة، وخصائص أعالي البحار من حيث الحريات المطلقة في الملاحة البحرية والجوية لكل الدول.

وإن شئنا فلنقول أن المنطقة الاقتصادية الخالصة هي منطقة ذات طابع قانوني خاص، فهي ليست مياهاً إقليمياً، ولا هي مياه من أعالي البحار، فهي بمثابة منطقة انتقالية بين البحار الإقليمية التي تتمتع عليها الدول الساحلية بسيادة كاملة لا يحدها سوى "المرور البريء"، وبين أعالي البحار التي لا ولاية لأحد عليها، حيث الحريات التقليدية المطلقة - الملاحة، والتحكيق، ووضع الأسلاك والأنابيب- لكافة الدول. وبذلك فهي تقوم على التمييز بين الثروات الكامنة فيها من ناحية، والاتصالات من ناحية أخرى، حيث يُعترف فيها بالمصالح الاقتصادية للدول الساحلية، مع المحافظة على مبدأ حرية الملاحة^(١).

وتعتبر المنطقة الاقتصادية الخالصة على هذا النحو بمثابة الحل الوسط بين اتجاه الدول الساحلية نحو بسط ولايتها الإقليمية على مساحات كبيرة من البحر العالي؛ من أجل الانفراد بثرواتها، وحماية بيئتها البحرية، والحفاظ على أمنها، وبين اتجاه الدول البحرية الكبرى في

(١) راجع د/عبد المعز عبد الغفار نجم - المنطقة الاقتصادية الخالصة على ضوء المؤتمر الثالث لقانون البحار- مجلة كلية التجارة للبحوث العلمية - المجلد ١، العدد ١-١٩٨١- ص ٣٦.

مواجهة هذا الاتجاه، ومحاولة قصره على أدنى امتداد ممكن، وبأقل قدر من السلطات والاختصاصات الإقليمية في تلك المنطقة^(١).

ويؤكد هذا الوضع القانوني الخاص للمنطقة الاقتصادية الخالصة فكرة "الولاية غير المسندة" في المنطقة طبقاً للمادة (٥٩) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، وهو ما أشار إليه أنصار الاتجاه المؤيد لمضمونها من الدول النامية، حيث إن تخصيص الحقوق والولاية بمقتضى الاتفاقية ليس كاملاً وواضحاً على الدوام. وبالتالي قد تنشأ بين الدولة الساحلية وأية دولة أخرى منازعات بشأن الحقوق والولاية التي لم تسند، ولذلك نصت المادة (٥٩) من الاتفاقية على أن يتم حل النزاعات التي تثور في هذا الصدد على أساس الإنصاف، وفي ضوء الظروف ذات الصلة مع مراعاة أهمية المصالح موضوع النزاع بالنسبة لكافة الأطراف وإلى المجتمع الدولي ككل.

المطلب الثاني

حقوق الدول الساحلية وولايتها وواجباتها

في المنطقة الاقتصادية الخالصة

أولاً: - الحقوق السيادية وحقوق الولاية للدولة الساحلية على المنطقة الاقتصادية الخالصة:

بادئ ذي بدء نؤكد الى أن الغاية من إقامة المنطقة الاقتصادية هي ضمان سيطرة الدولة الساحلية على كامل الثروات التي تحتويها البحار الملاصقة لشواطئها. ولقد حددت المادة (٥٦) من اتفاقية قانون البحار سلطات واختصاصات الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة فنصت على أن: "١- يكون للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية: أ- حقوق سيادية لغرض

(¹) Alex G. Oude Elferink, Tore Henriksen, and Signe Veierud Busch - Maritime Boundary Delimitation: The Case Law: Is it Consistent and Predictable? - Cambridge University - First Published - 2018 - p92.

استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية الحية منها وغير الحية للمياه التي تعلو قاع البحر، ولقاع البحر، وباطن أرضه، وحفظ هذه الموارد، وإدارتها، وكذلك فيما يتعلق بالأنشطة الأخرى للاستكشاف والاستغلال الاقتصادي للمنطقة كإنتاج الطاقة من المياه والتيارات والرياح^(١).

إضافةً إلى الحقوق السيادية التي تتمتع بها الدول الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة والتي تُص عليها في البند (أ) من الفقرة (١) تضيف المادة (٥٦) في البند (ب) من نفس الفقرة حقوقاً أخرى، مثل إقامة الجزر الاصطناعية، والمنشآت، والتركيبات، والبحث العلمي البحري، وحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، على أن تولي الدول الساحلية في ممارستها لحقوقها هذه، وأدائها لواجباتها، بموجب هذه الاتفاقية في المنطقة، المراعاة الواجبة لحقوق الدول الأخرى والمنصوص عليها في المواد أرقام (٥٨) و(٨٨) و(١١٥) من الاتفاقية.

ويُقصد بالثروة الحية: الموارد الطبيعية بكافة أنواعها، سواء كانت نباتية أو حيوانية، وسواء وجدت على سطح الماء أو على القاع أو أسفل قاع المنطقة، فللدولة الساحلية حق مطلق وخالص في استكشاف واستغلال هذه الموارد وإدارتها. وفيما يتعلق بالموارد الطبيعية غير الحية؛ فتباشر

(١) ولعل من الجدير بالذكر في هذا الصدد أن عدداً من الدول الساحلية اختارت؛ على الأقل في الوقت الحاضر؛ عدم إنشاء منطقة اقتصادية خالصة. وبدلاً من ذلك يدعي بعضهم، أو يستمرون في المطالبة بمنطقة مصايد الأسماك، على الرغم من أن اتفاقية عام ١٩٨٢ لاتنص على مثل هذه المنطقة. وفي مناطق صيد الأسماك هذه تمارس الدول الساحلية حقوقاً سيادية تقتصر على الموارد البحرية الحية مقارنة بالاستحقاقات الأكبر في منطقة اقتصادية خالصة بموجب اتفاقية عام ١٩٨٢. ولقد تم قبول وجود مثل هذه المناطق بشك لعام. وكما هو الحال مع المنطقة الاقتصادية الخالصة؛ يجب ألا تمتد الحدود الخارجية للمنطقة السمكية إلى أبعد من ٢٠٠ ميل بحري من خطوط الأساس. لمزيد من التفصيل راجع

الدولة حقوقها في شأنها من خلال الاستكشاف، والاستغلال، وإقامة المنشآت والتركيبات، والجزر الصناعية اللازمة لذلك، مستعينةً في ذلك بالتطور العلمي والتكنولوجي الكبير في هذا المجال.

وتجدر الإشارة في هذا السياق الى أن ثمة تباين كبير بين مفهوم السيادة والولاية؛ فالأولى هي السلطة العليا لإدارة شؤون الدولة دون سواها، أما حقوق الولاية التي للدولة الساحلية في المنطقة فهي حقوق إشراف ورقابة وتنظيم فحسب. وبالنظر إلى ولاية الدولة الساحلية على المنطقة نجد أن لها هذه الحقوق، سواءً أقامت بالأنشطة المنصوص عليها في المادة (٥٦ب) بنفسها، أو أوكلت لغيرها أمر القيام بذلك بعد الترخيص له من جانبها، حيث نصت على أن للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة: "ب- ولاية على الوجه المنصوص عليه في الأحكام ذات الصلة من هذه الاتفاقية فيما يتعلق بما يلي: ١- إقامة واستعمال الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات. ٢- البحث العلمي البحري. ٣- حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها".

فللدولة الساحلية الحق في إقامة واستعمال الجزر الصناعية والمنشآت والتركيبات اللازمة لاستكشاف واستغلال ثروات المنطقة الاقتصادية الخالصة، وهذا الحق هو حق محصور بالدولة الساحلية وحدها، وبالتالي فإنه يعود لها وحدها حق منح التراخيص للآخرين وتنظيمها^(١)، ولها وحدها الحق في تنظيم استخدامها وتشغيلها، ويكون للدولة الساحلية حق الولاية الحصري على هذه المنشآت، ويمكن إحاطة الجزر الاصطناعية والمنشآت بمناطق سلامة لا تتعدى ٥٠٠ متر حولها، وعلى سفن الدول الأخرى أن تحترم مناطق السلامة هذه، وأن تمتثل للقواعد الدولية المقبولة فيما يتعلق بالملاحة قرب هذه الجزر والمنشآت.

ثانياً: - التزامات وواجبات الدول الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة:

(١) (المادة ٦٠) من اتفاقية البحار لعام ١٩٨٢.

ان حقوق الدول الساحلية فى المنطقة الاقتصادية الخالصة ليست حقوق مطلقة دون قيود، وانما هناك عدة قيود والتزامات تقع على عاتق دولة الساحل فى هذا المقام، وتتمثل أهم هذه القيود والتزامات فيما يلى:

١- عدم المساس بحرية الملاحة البحرية فى المنطقة الاقتصادية:

قيدت اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ حقوق الدول الساحلية فى المنطقة الاقتصادية الخالصة بعدم إعاقة الملاحة البحرية فى هذه المنطقة، لأن هذه المنطقة كانت جزء من أعلى البحار عند التوقيع على الاتفاقية ويطبق عليها حرية الملاحة البحرية، ولذلك فقد نصت الاتفاقية فى المادة الثامنة والخمسون منها على حرية الدول الساحلية وغيرها فى الملاحة فى المنطقة الاقتصادية الخالصة، وقد رتبت الاتفاقية على الدولة الساحلية عدداً من الالتزامات المتفرعة عن واجبها بعدم إعاقة الملاحة فى المنطقة الاقتصادية الخالصة نصت عليها المادة (٦٠) من اتفاقية البحار لعام ١٩٨٢ انذكر منها:

- التزام الدولة الساحلية بالإخطار الكافى عما تقيمه فى المنطقة الاقتصادية الخالصة من جزر صناعية أو منشآت أو أبنية، وواجب الاحتفاظ بوسائل دائمة للتبنيه إلى أماكن وجودها.
- التزم الدولة الساحلية بضرورة إقامة مناطق أمن أو مناطق سلامة حول الجزر الصناعية والمنشآت والمباني التى تقيمها فى المنطقة الاقتصادية.
- التزم الدولة الساحلية بعدم إقامة الجزر الصناعية والمنشآت والتركيبات ومناطق السلامة حولها، إذا ترتب على ذلك إعاقة استخدام الممرات البحرية المعترف بها بأنها جوهريّة للملاحة الدولية.

○ التزم الدولة الساحلية وفقاً للمادة (٢٢٦، ب) من الاتفاقية بالإفراج الفوري عن السفن التي يتم إيقافها والتحقيق معها، نتيجة انتهاكها للقوانين والأنظمة التي وضعتها، أو القواعد والمعايير الدولية المعتمدة لحماية البيئة البحرية والمحافظه عليها في المنطقة الاقتصادية الخالصة، إذا قامت هذه السفن بإجراءات معقولة كتقديم كفالة أو أي ضمان مالي آخر مناسب.

٢- حماية الثروات الطبيعية الحية في المنطقة الاقتصادية وإدارتها إدارة رشيدة:

وفقاً للفقرة الأولى من المادة (٦٢) من اتفاقية البحار لعام ١٩٨٢ تقوم الدولة الساحلية بتقرير كمية الصيد الذي تسمح به في منطقتها الاقتصادية الخالصة، لأنه مطلوب من الدولة أن تكفل عدم تعريض بقاء الموارد الحية في تلك المنطقة لخطر الاستغلال المفرط؛ الذي يؤدي إلى انقراض الموارد الحية، وذلك عن طريق وضع التدابير اللازمة لحفظ وإدارة تلك الموارد بشكل جيد، والتعاون مع المنظمات الدولية المختصة، وتبادل المعلومات العلمية والاحصائيات والبيانات الخاصة أوالمتصلة بصيانة الأرصد والأنواع السمكية والغرض من وضع هذه التدابير هو الحفاظ على أرصد الأنواع المجتابة أو تجديدها على أن تكون قابلة للدوام والاستمرار^(١).

٣- حماية البيئة البحرية والمحافظه عليها في المنطقة الاقتصادية الخالصة:

ألزمت المادة(١٩٢) من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ جميع الدول بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وقد فرضت على الدولة الساحلية عدد من الواجبات الإضافية لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها في منطقتها الاقتصادية الخالصة، نظراً لولايتها عليها، فهي ملزمة

(١) لمزيد من التفصيل راجع د/محمد شوقي عبدالعال - ترسيم حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة بين مصر وقبرص وأثرها على ثروات مصر في المنطقة - آفاق سياسية- المركز العربي للبحوث والدراسات - العدد ١١ - ٢٠١٤ - ص ١٤. وراجع أيضاً د/على جبار كرىدى - المسؤولية الدولية للدول الساحلية والدول الأخرى عن التلوث البحري في المنطقة الاقتصادية الخالصة - مجلة دراسات البصرة - العدد ٣٠ - ٢٠١٨ - ص ١٧٩ ومابعدها.

بإعتماد القوانين والأنظمة اللازمة لمنع وخفض ومكافحة التلوث الناشئ عما يخضع لولايتها من أنشطة تخص قاع البحر أو ما يرتبط بتلك الأنشطة(المادة ٢٠٨ من الاتفاقية).

٤ - تشجيع البحث العلمي:

في إطار تعزيز التعاون بين الدول المشاطئة وغيرها أقرت المادة (١٢٣) من اتفاقية قانون البحار بأن للدولة الساحلية أن تمنح الإذن بأنشطة البحث العلمي المضطلع به من قبل الدول الأخرى أو المنظمات الدولية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، مادام هذا البحث يجري للأغراض السلمية، كما يحق لها الاشتراك في هذه الأنشطة والحصول على نتائجها. وفي السياق ذاته لم تمنح الاتفاقية الدولة الساحلية الحق المطلق في الولاية على البحث العلمي البحري، ولم تعطها الحق المطلق كذلك في إصدار الموافقات والقواعد والإجراءات حيث اشترطت المادة (٣/٢٤٦) ألا يؤخر ذلك عمليات البحث العلمي، أو أن تقوم الدولة الساحلية برفضها بصورة غير معقولة^(١).

(١) راجع يسر عباس عبود المختار - المنطقة الاقتصادية البحرية الخالصة والمنازعات الدولية المتعلقة بالإنشاء والتحديد - مرجع سابق - ص ٦٤. وراجع أيضاً طارق زياد أبو الحاج - النظام القانوني للأبحاث العلمية في المنطقة الاقتصادية الخالصة - رسالة ماجستير - جامعة الشرق الأوسط - الأردن - ٢٠٠٩ - ص ٣٨ وما بعدها.

المبحث الثاني

ترسيم حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة في حالة التقابل أو التلاصق

يخضع ترسيم الحدود البحرية بشكل عامل مجموعة من القوانين التي تطورت من خلال لتدوين والتطوير التدريجي على النحو المبين في أحكام المعاهدات، كما ساهم الاجتهاد القضائي لمحكمة العدل الدولية والمحاكم الخاصة إلى حد كبير في تطورها^(١). ومما لاشك فيه أنه من الصعب أن تؤكد أي دولة ساحلية منطقة اقتصادية خالصة خارج سياق اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار؛ بالنظر إلى أن المنطقة الاقتصادية الخالصة هي مفهوم حديث لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢^(٢).

المطلب الأول

المعايير والقواعد المطبقة

على ترسيم حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة

(١) ولعل من الجدير بالذكر في هذا الشأن أنه نظراً لعدم وجوداً يتوجبه ملموس في الوقت الحاضر فيما يتعلق بقواعد تعيين الحدود المتعلقة بالمنطقة الاقتصادية الخالصة فإن هناك زيادة ملحوظة في قضايا تعيين الحدود المعروضة على محكمة العدل الدولية أو هيئات التحكيم. ولا يبدو هذا غير طبيعي؛ لأن الدول غالباً ما يكون لديها تصورات مختلفة تماماً لما يشكل "حلاً عادلاً" في نزاع معين على ترسيم الحدود. ومع ذلك؛ تجدر الإشارة إلى أنه حتى الآن تمكنت معظم الدول الأطراف من حل هذه القضايا بالوسائل الدبلوماسية. راجع

Erik. Franckx – Maritime Delimitation in the Baltic Sea: What Has Already Been Accomplished – International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation – Volume 6 Number 3 September 2012 – 437.

(٢) Andrew Filis and Rafael Leal-Arcas – Legal Aspects of Inter-State Maritime Delimitation in the Eastern Mediterranean Basin– op.cit – p13.

جاءت المادة (٥٧) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بتحديد لنطاق المنطقة الاقتصادية الخالصة، فنصت على أن "لا تمتد المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى أكثر من ٢٠٠ ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي".

وتقضي المادة (٧٤) من الاتفاقية- وهى المادة المتعلقة بتعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة- بأن يكون "تحديد حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة عن طريق الاتفاق على أساس القانون الدولي، طبقاً للمادة (٣٨) من النظام الأساسى لمحكمة العدل الدولية، من أجل التوصل إلى حل منصف".

وفى هذا الصدد يُثار التساؤل هل هناك مبادئوطرق الزامية واحدة لترسيم الحدود؟

فوفقاً لمبدأ السيادة والمساواة فإن لكل دولة الحق فى اختيار طريقة تحديد امتداداتها البحرية بإرادتها المنفردة بما يتناسب وظروفها الجغرافية إلا أن ذلك مقيد بقيد جغرافى هو مراعاة التناسب بين الامتدادات البحرية والإقليم البرى للدولة الساحلية وهو ما نُرجى تفصيله للنقطة التالية.

بالإضافة إلى قيد قانونى بأن تختار الطرق المتوافقة مع قواعد القانون الدولى واحترام حق كل دولة معنية فى مثل هذا التحديد بالاعتراض على التصرف أحادى الجانب فى التحديد إذا كان مخالفاً للقانون الدولى أو يشكل اعتداء على حقوقها المكتسبة أو يضر بمصالح المجتمع الدولى.

غير أن الغالب فى التعامل الدولى وتداركاً للمنازعات التى تنشأ عن التحديد المنفرد واحتراماً لمقتضيات حسن الجوار والاستقرار؛ فإن الدولة المعنية بالتحديد تُعيّن حدودها البحرية بالتراضى عن طريق اتفاق فيما بينها، وهذا يقتضى الالتزام بالدخول فى مفاوضات من أجل

الوصول إلى الاتفاق كما إن تعيين الحدود البحرية عن طريق الاتفاق هي الطريقة التي يقرر القانون الدولي ضرورة اللجوء إليها بشرط ألا يؤثر هذا الاتفاق على حقوق الدول الأخرى^(١).

وقد ذهب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ إلى إبراز أهمية الاتفاق وتفضيله حتى على الأحكام التي جاءت بها الاتفاقية بشرط ألا يتعارض مع موضوع وهدف الاتفاقية، وأن لا تمس المبادئ الأساسية المتضمنة فيها، وألا تؤثر هذه الاتفاقيات الخاصة بالتحديد على حقوق والتزامات الدول الأخرى^(٢).

وإن شئنا فلنقل بأن الاتفاق يعتبر حجر الأساس في تعيين الحدود البحرية لاسيما المنطقة الاقتصادية. ووفقاً لهذه القاعدة ؛ فإن على الدول "واجب التفاوض ... بحسن نية لتحقيق نتيجة إيجابية". ولذلك يتعين على الطرفين " ليس فقط الدخول في مفاوضات ولكن متابعتها أيضاً قدر الإمكان بهدف التوصل الى إبرام اتفاقات". ولقد كرّست محكمة العدل الدولية تلك القاعدة في العديد من المناسبات واعتبرت دخول الطرفين في مفاوضات بهدف التوصل إلى اتفاق وليس مجرد الخوض في عملية مفاوضات رسمية كنوع من الشرط المسبق للتطبيق التفائلي لطريقة ترسيم الحدود في حالة عدم وجود اتفاق^(٣).

ونتيجة لذلك فإن ترسيم حدود المنطقة الاقتصادية من جانب واحد ليس ملزماً للدول الثالثة، لأن تعيين حدود المناطق البحرية دائماً ما يكون ذو جانب دولي ؛ فلا يمكن أن يعتمد فقط على إرادة الدولة الساحلية على النحو المعبر عنه في قانونها المحلي، حيث تتوقف

(١) Handbook on the Delimitation of Maritime Boundaries – Op.cit– p17.

(٢) الفقرة الرابعة من المادة ٧٤ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

(٣) Delimitation of the Maritime Boundary in the Gulf of Maine Area, Judgment, I.C.J. Reports, 1984, p292, para 89.

صلاحية الترسيم فيما يتعلق بالدول الأخرى على القانون الدولي وهو ما اعلنته محكمة العدل الدولية في قضية مصائد الأسماك عام ١٩٥١^(١).

مبادئ ترسيم الحدود البحرية:-

مبدأ الإنصاف والعدالة: دخلت فكرة الإنصاف في عملية ترسيم الحدود البحرية مع إعلان رئيس الولايات المتحدة تروم انعام ١٩٤٥؛ فيما يتعلق بترسيم حدود الجرف القاري بين الولايات المتحدة والدول المجاورة، حيث أعلن أن: "الموارد الطبيعية للجرف القاري والمنطقة المتاخمة لسواحل الولايات المتحدة تخص الولايات المتحدة، وتخضع لسيادتها وولايتها القضائية. أما في الحالات التي يمتد فيها الجرف القاري إلى شواطئ دول أخرى، أو يكون مشتركاً معدولة مجاورة؛ فيجب أن تحدد الولايات المتحدة والدولة المعنية الحدود وفقاً لمبادئ الإنصاف".

ولقد ألهم إعلان ترومان المحكمة خلال قضية بحر الشمال عام ١٩٦٩؛ عندما ذكرت أن "تعيين الحدود يجب أن يتم بالاتفاق وفقاً لمبادئ الإنصاف، ومع مراعاة جميع الظروف ذات الصلة"^(٢). وأصبحت هذه الفكرة عقيدة وأعيد تأكيدها وتوكيدها من قبل اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ في المادتان ٧٤ و٨٣ من الاتفاقية، وكرستها محكمة العدل الدولية وهيئات التحكيم في القضايا اللاحقة.

وحاولت محكمة العدل الدولية وهيئات التحكيم عدة مرات تحديد مفهوم الإنصاف: فالإنصاف كمفهوم قانوني هو انبثاق مباشر لفكرة العدالة. والعدالة التي ينبثق عنها الإنصاف

(1) Fisheries case. Judgment of December 18th, 1951: I.C.J. Reports 1951, p 132. And Erik Francks – Maritime Delimitation in the Caspian Sea: Legal Issues – China Oceans Law Review (Vol. 2006 No.1) – p29.

(2) North Sea Continental Shelf, Judgment, I.C.J. Reports 1969 - para101.

ليست عدالة مجردة، بل هي عدالة طبقاً لسيادة القانون. وهكذا يبدو أن الإنصاف ليس طريقة لتعيين الحدود؛ ولكنه مجرد هدف يجب أن يُؤخذ في الاعتبار عند تنفيذ الترسيم.

وحقيقة الأمر يمكننا القول بأن مشكلة فكرة الإنصاف تكمن في أنها لا تقدم أي مبدأ أومعيار محدد لتحقيق النتيجة العادلة فيما يتعلق بترسيم حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة. واتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ لا تحدد سوى هدف يجب تحقيقه ولا تنص على أي شئ حول كيفية تحقيق النتيجة. ويدفع هذا الغموض بعض العلماء الى التأكيد على أن هناك فقداناً للمعيارية في فكرة الإنصاف.

وبموجب ذلك يرتبط تعريف المبادئ المنصفة ارتباطاً وثيقاً بفكرة الفردية، مما يعني أن السمات الجغرافية لكل حالة من حالات تعيين الحدود تختلف اختلافاً كبيراً بحيث يصعب؛ إن لم يكن من المستحيل، وضع أي مبادئ ثابتة قابلة للتطبيق على تعيين الحدود البحرية بين الدول. وبالتالي فإن المبادئ تابعة للهدف، ويجب تقييم إنصاف أي مبدأ في ضوء فائدته بغرض الوصول إلى نتيجة عادلة، وينبغي النظر في كل قضية من قضايا المنطقة الاقتصادية والحكم عليها على أساس وضعها الخاص، ولا ينبغي هنا بذل أي محاولات للإفراط في تصور تطبيق المبادئ؛ لأنه ليس من الممكن تحديد مبدأ عادل لجميع حالات تعيين الحدود البحرية وتم التعبير عنها بشكل أكثر وضوحاً في حالات لاحقة لمحكمة العدل الدولية في قرارات التحكيم^(١).

ومما سبق يمكننا القول بأنه على الرغم من استشهاد محكمة العدل الدولية وهيئات التحكيم بعدة مبادئ منصفة مثل مبدأ عدم التعدي وغيره من المبادئ الا أنه لا يوجد مبدأ عادل في ترسيم الحدود البحرية ينطبق على جميع الحالات ؛ بل يجب البحث عن نتيجة عادلة لكل

(١) See *Delimitation of the Maritime Boundary in the Gulf of Maine Area, Judgment, I.C.J. Reports 1984 - para81, and Delimitation of the maritime boundary between Guinea and Guinea-Bissau - Decision 14 February 1985- para89.*

حالة. وبذلك يصبح البحث عن مبادئ قابلة للتطبيق عالمياً عديم الجدوى، لأن خصوصية كل حالة تعوق بشكل فعال تشكيل مثل هذه المبادئ، فترسيم حدود المنطقة الاقتصادية يمكن أن يختلف من حالة إلى أخرى استجابةً لمجموعة متنوعة لا حصر لها من الظروف الجغرافية. وبالتالي لا يوجد حد للعوامل التي يمكن للدول أن تأخذها في الاعتبار أثناء عملية التفاوض الخاصة بها بشأن تعيين الحدود البحرية من أجل تحقيق نتيجة عادلة. ويتوافق عدم وجود مثل هذه الحدود مع الاستقلال الذاتي الخاص للدول في عملية الترسيم⁽¹⁾.

وتثير هذه الفكرة القائلة بأنه من الصعب تحديد مبدأ عادل ينطبق على جميع قضايا ترسيم الحدود البحرية شكوكاً حول السلطة التقديرية الواسعة للمحاكم. ولكن لا يعتبر ذلك خطأ المحكمة أو القاضي، فالمجتمع الدولي هو الذي منح القضاة هذه السلطة الواسعة لأنه وجد من الصعوبة؛ إن لم يكن من المستحيل، تحديد مبدأ قابل للتطبيق عالمياً. حتى أن المحكمة وهيئة التحكيم يجدان صعوبة في صياغة مثل هذا المبدأ، ويزيد هذا الوضع من مسؤولية المحكمة في التعامل مع النزاعات المتعلقة بتعيين الحدود البحرية، حيث يجب أن يشكل خط الترسيم الذي يصدره جهاز قضائي نتيجة منصفة ليس فقط من وجهة نظر المحكمة، ولكن يجب أن يظهر أيضاً بشكل عادل في عيون الخصوم.

ومن ناحية أخرى قد تؤدي سلسلة الأحكام والقرارات المستمرة الصادرة من محكمة العدل الدولية وهيئات التحكيم إلى تنقيح القواعد والمبادئ القانونية بشكل تدريجي، وقد تؤدي التحسينات في تطبيق القانون إلى تحسين الوضع المعياري. وينبغي أن ينتج عن الوضع المحسن بدوره

(¹) Nugzar Dundua - Delimitation of maritime boundaries between adjacent States - Op.cit - p35:36.

نتائج متسقة وعادلة نسبياً ومستجيبة لمختلف الظروف التي يجب فيها ترسيم الحدود البحرية، كما ينبغي أن يشجع على تسوية الحدود البحرية^(١).

مبدأ التناسب: - يلعب مفهوم التناسب دوراً مهماً في مجالات مختلفة من القانون الدولي وقانون البحار؛ ولا سيما ترسيم الحدود البحرية؛ حيث أخذ مفهوم التناسب في الاعتبار في كل حكم يتعلق بتسوية الحدود البحرية. ووفقاً لهذا المفهوم؛ يجب أن يتم تعيين الحدود البحرية من خلال مراعاة النسبة بين مناطق المياه المنسوبة إلى كل طرف وطول السواحل الخاصة به. وبالتالي؛ يتعين على المحكمة وهيئات التحكيم تقدير أطوال السواحل ذات الصلة تقريباً أو حسابها بدقة، ومقارنة تلك النسبة مع نسبة المياه ذات الصلة المحددة مؤقتاً كالمنطقة الاقتصادية والجرف القاري.

وتعتبر قضية بحر الشمال عام ١٩٦٩ أولى قضايا ترسيم الحدود البحرية بين الدول المتجاورة يتم فيها تطبيق مفهوم التناسب. حيث صاغت ألمانيا الاتحادية هذا المفهوم في القضية من خلال الدفع بأن كل دولة معنية ينبغي أن يكون لها "حصة عادلة ومنصفة" من الجرف القاري المتاحة؛ بما يتناسب مع طول ساحلها أو الواجهة البحرية. ومن جانبها رفضت محكمة العدل الدولية حجة ألمانيا الاتحادية بشأن "الحصة العادلة والمنصفة"، حيث قبلت مفهوم التناسب كعامل أخير يجب أخذه في الاعتبار وقدمت فكرة التناسب بين مناطق الجرف القاري لكل من الدول وطول الساحل المعني بعد الاتجاه العام للساحل^(٢).

واقترحت المحكمة ثلاث سمات جغرافية بررت اللجوء إلى التناسب: (١) أن سواحل الدول المعنية متاخمة لبعضها البعض. (٢) سواحل ألمانيا الاتحادية مقعرة؛ (٣) يمكن مقارنة الخط الساحلي للولايات المتاخمة لبحر الشمال من حيث الطول. وبذلك فإن فكرة التناسب تم

(١) Nugzar Dundua - Op.cit - p37.

(٢) 1969 North Sea case. Para 15.

استخدامها كعنصر تصحيحي من أجل تجنب نتيجة غير عادلة بشكل غير معقول نتيجة الخصائص الجغرافية للسواحل. وتجدر الإشارة أيضاً إلى أن المحكمة اعتبرت التناسب ليس مبدأً متميزاً لترسيم الحدود، ولكن اعتبرته كأحد العوامل التي تضمن الترسيم وفقاً لمبادئ الإنصاف، وإن شئنا فلنقل بأن التناسب هو اختبار للعدالة.

وفي قضية تونس / ليبيا عام ١٩٨٢ ذكرت محكمة العدل الدولية أن "المحكمة اعتبرت أن عنصر (التناسب) مطلوب بالفعل كمبدأ أساسي لضمان ترسيم عادل بين الدول المعنية". وبذلك تبرز المحكمة التناسب باعتباره قاعدة عامة. ورأت المحكمة أن التناسب عبارة عن أحد عمليات التحقق بأثر رجعي من إنصاف خط ترسيم الحدود^(١).

ونخلص مما سبق بأن مفهوم التناسب هو اختبار سليم لضمان أن نتائج ترسيم الحدود تكون عادلة. وهكذا يمكن للمرء أن يستنتج أنه من أجل استخدام التناسب، من المعقول تحديد السواحل ذات الصلة للدول وليس من الضروري مراعاة مجمل الساحل. ويبدو من الأفضل استبعاد تلك الأجزاء من الخط الساحلي التي لا تقع ضمن المناطق البحرية المتداخلة من تقييم التناسب. ففيما يتعلق بهذه المناطق سيكون من المعقول استبعاد المياه الداخلية والبحار الإقليمية من حساب التناسب لغرض ترسيم حدود الجرف القارئ والمنطقة الاقتصادية الخالصة، لأن الجرف القارئ والمنطقة الاقتصادية الخالصة هي مناطق تمتد إلى ما وراء المياه الإقليمية. صحيح أن الدولة التي لديها ساحل طويل عادة ما يكون لها منطقة اختصاص بحري أكبر مما لو كان لديها خط ساحلي قصير؛ إلا أنه لن يفي بمتطلبات الإنصاف تغيير خط الترسيم وإعطاء

^(١) I.C.J. Reports 1982(Continental Shelf, Tunisia/Libyan Arab Jamahiriya, Judgment of 24 February 1982- para71.

المزيد من المناطق البحرية للدولة ذات الخط الساحلي الأطول دون حساب ومقارنة نسبة المناطق المنسوبة إلى السواحل ذات الصلة^(١).

الحد الخارجي للمنطقة الاقتصادية الخالصة:-

جاء في المادة (٧٥) من الاتفاقية أن يتعين أن يتم تحديد خطوط الحد الخارجي للمنطقة الاقتصادية الخالصة، وخطوط التحديد المرسومة وفقاً للمادة (٧٤) على خرائط ذات مقياس أو مقاييس ملائمة للتثبيت من موقعها. ويجوز حين يكون ذلك ملائماً، الاستعاضة عن خطوط الحد الخارجي أو خطوط التحديد هذه بقوائم الإحداثيات الجغرافية للنقاط التي تعين المستند الجيوديسي". كذلك فإنه يتعين على الدولة الساحلية أن تعلن عن هذه الخرائط أو قوائم الإحداثيات الجغرافية، وأن تودع لدى الأمين العام للأمم المتحدة نسخة من كل خريطة أو قائمة منها. وهكذا نخلص مما تقدم إلى أن ترسيم حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة يعنى تعيين النطاق الخارجي لها مُقاساً من خط الأساس، على ألا يتجاوز ٢٠٠ ميل بحري في حده الأقصى، وسواءً أكان ذلك على خرائط، أو قوائم إحداثية، مع الأخذ بعين الاعتبار المحددات الجغرافية، والاعتبارات القانونية المتفق عليها على أساس قواعد القانون الدولي ذات الصلة^(٢).

ولقد حددت اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢ الأسس التي يتم بناءً عليها تحديد خطوط الأساس التي تقاس منها كل المساحات البحرية، مميزةً في هذا السياق بين كل من طريقة خطوط الأساس العادية، وطريقة خطوط الأساس المستقيمة. فحددت المادة (٥) منها ماهية خطوط

^(١) Nugzar Dundua - Delimitation of maritime boundaries between adjacent States - Op.cit - p45.

^(٢) Virginia Wangui Naegwa - Principles of Maritime Delimitations as Applied by International Tribunals - Aresearch Paper Submitted in Partial Fulfilment of the requirements for the Award of the Masters of Laws (LLM), Degree of the University of Nairobi (G62/87818/2016) - Nairobi. 10th December 2019- pp18:30.

الأساس العادية، حيث أوضحت أن خط الأساس العادي هو آخر نقطة على الشاطئ تتحسر عنها المياه وقت الجزر. وتعتبر الخرائط ذات مقياس الرسم الكبير والرسمية والموثقة دولياً والمعترف بها أنسب الوثائق لتعيين وتحديد خط الأساس العادي. وتعتبر نقاط الأساس بمثابة نقاط المراجعة والتحديد لخطوط الأساس العادية، وتحدد تلك النقاط تبعاً لتعرجات الساحل. كما تتوقف أهمية نقاط الأساس تبعاً لموقعها ومدى التزام الدول بها، فمواقع نقاط الأساس هي المحدد الرئيسي لخطوط الأساس. ولعل من العوامل التي تساعد على نجاح عملية تعيين خطوط الأساس العادية التحديث المستمر والمتابعة للخرائط وفقاً لسمات الساحل المميزة له والمؤثرة فيه، مع مراجعة تلك المتغيرات مع الدول الأخرى.

وتجيز المادة (٧) من الاتفاقية استخدام خطوط الأساس المستقيمة وفقاً للشروط الآتية:

- ١- وجود انبعاث عميق وانقطاع سلسلة الجزر على امتداد الساحل وعلى مسافة قريبة منه مباشرة.
- ٢- في حالة أن يكون الساحل شديد الانقلاب بسبب وجود دلتا وظروف طبيعية أخرى يجوز اختيار النقاط المناسبة على أبعاد مدى باتجاه البحر من حد أدنى الجزر، وتظل خطوط الأساس المستقيمة سارية المفعول إلى أن تغيرها الدول الساحلية وفقاً لهذه الاتفاقية.
- ٣- ألا ينحرف رسم خطوط الأساس المستقيمة أى انحراف ذى شأن عن الاتجاه العام للساحل.
- ٤- أن تكون المساحات البحرية التي تقع داخل نطاق الخطوط مرتبطة بالإقليم البري ارتباطاً وثيقاً كافياً لكي تخضع لنظام المياه الداخلية.
- ٥- أن يؤخذ فى الاعتبار المصالح الاقتصادية ذات الأهمية الخاصة للإقليم والتي تأكدت بالاستعمال الطويل.

ولتعيين خطوط الأساس المستقيمة يتم اختيار عدد من النقاط الملائمة لأدنى انحسار للجزر على طول الساحل والوصل بينها بخطوط مستقيمة. وهذه هي الطريقة التي أخذت بها

مصر منذ صدور قرار رئيس الجمهورية بقانون رقم (٢٧) فى التاسع من يناير ١٩٩٠، محددًا لنوعية خطوط الأساس المستخدمة فى قياس المناطق البحرية لجمهورية مصر العربية، والذي تقرر بموجبه الأخذ بطريقة خطوط الأساس المستقيمة والعدول عن استخدام خطوط الأساس العادية. وقد تم إخطار الأمين العام للأمم المتحدة بقائمة الإحداثيات الجغرافية لمجموعة النقاط التي تعين المستند الجيوديسي، والتي تمثل خطوط الأساس المستقيمة التي يبدأ منها قياس المناطق البحرية لمصر^(١).

المطلب الثانى

العوامل التي تؤثر على ترسيم الحدود البحرية

يمكن أخذ عدد من العوامل الجغرافية أو التاريخية أو السياسية أو الاقتصادية أو الأمنية أو غيرها من العوامل فى الاعتبار أثناء عملية ترسيم الحدود البحرية. وتتمتع الدول الساحلية فى عملية التفاوض بمدى واسع من الحرية والمرونة فى محاولة التأثير على نتيجة المفاوضات لصالح حقوقها ومصالحها باستخدام العديد من العوامل التي تراها مناسبة لبناء الخط أو الخطوط التي تعتبرها منصفة ومرضية، وإن شئنا فلنقل أنه لا يوجد حد للعوامل التي قد تأخذها الدول فى الاعتبار عند التفاوض.

وفى هذا الصدد لا بد من الإشارة كما أكد الفقه القانوني إلى وجود تمييز بين الترسيم على أساس القواعد القانونية وتعيين الحدود من قبل الدول من خلال المفاوضات والذي ينطوي على اعتبارات سياسية وغير ذلك^(٢)، فبالنسبة لترسيم الحدود على أساس القواعد القانونية فلقد فسرت محكمة العدل الدولية وهيئات التحكيم دائماً المعايير والعوامل "ذات الصلة" والتي تنطبق

(١) راجع د/محمد شوقي عبدالعال - ترسيم حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة بين مصر وقبرص وأثرها على ثروات مصر فى المنطقة - مرجع سابق - ص ١٦.

(٢) Prosper Weil - The Law of Maritime Delimitation-Reflections, (Cambridge, Grotius Publications Limited, 1989 - p7.

على تعيين الحدود البحرية على أنها تعني صلة مباشرة بعملية ترسيم الحدود ومن ثم فهي ذات طبيعة غير سياسية أو اقتصادية^(١)، كما تجنبت المحكمة إعطاء قائمة بالظروف "ذات الصلة" بالنظر إلى حقيقة أن كل تعيين هو حالة خاصة يجب البت فيها بناءً على حالتها الخاصة^(٢).

وكما ذكرت المحكمة في حكمها عام ١٩٦٩ في قضية الجرف القاري لبحر الشمال أنه: "في الواقع؛ لا يوجد حد قانوني للاعتبارات التي قد تأخذها الدول في الحسبان بغرض التأكد من أنهم يطبقون إجراءات عادلة، وفي أغلب الأحيان يكون موازنة جميع هذه الاعتبارات هي التي تؤدي إلى هذا النتيجة بدلاً من الاعتماد على أحدهما مع استبعاد الآخرين. وتتباين مشكلة الحد الذي يجب منحه للاعتبارات المختلفة بشكل طبيعي مع ظروف كل حالة"^(٣).

وبالنسبة للمحكمة فلا يمكن أن تأخذ جميع العوامل في الاعتبار كمعايير ينبغي تطبيقها على ترسيم الحدود. وتبين ممارسات الدول أن الاعتبارات الجغرافية هي في معظم الحالات الاعتبارات الرئيسية التي تراعيها الدول عند إبرام اتفاقاتها الخاصة بترسيم الحدود البحرية. وحتى عندما يتم أخذ عناصر أخرى مثل العوامل الاقتصادية والسياسية والأمنية في الاعتبار فإنها تستخدم عادة كوسيلة لتنقيح خط سابق تم إنشاؤه على أساس الاعتبارات الجغرافية^(٤).

وعلى هدى ما سبق نعرض لبعض العوامل التي قد تأخذها الدول في الاعتبار عند

التفاوض بشأن ترسيم الحدود بشئ من التفصيل. على النحو التالي؛

^(١) Erik. Franckx - Maritime Delimitation in the Baltic Sea: What Has Already Been Accomplished - Op.cit - 437.

^(٢) Case concerning the delimitation of the maritime boundary between Guinea and Guinea-Bissau, Decision of 14 February 1985- p193, para120, in UNRIAA, vol. XIX. See also I.C.J. Reports 1969, p48, para 88 (North Sea Continental Shelf. Judgment of 20 February 1969), and I.C.J. Reports 1982, p60, para71 (Continental Shelf, Tunisia/Libyan Arab Jamahiriya, Judgment of 24 February 1982.

^(٣) I.C.J. Reports 1969 - p 50, para 93.

^(٤) Handbook on the Delimitation of Maritime Boundaries - Op.cit- p25.

أولاً:- الجغرافيا الطبيعية أو تكوين السواحل:- تعتبر الجغرافيا الساحلية أساس أي تعيين للحدود البحرية؛ فنقطة البداية لعملية ترسيم الحدود هي ساحل كل من الدولتين.. وكما علقت محكمة العدل الدولية: "سيعتمد خط ترسيم الحدود الذي سيتم رسمه في منطقة معينة على التكوين الساحلي". وتعتبر الجغرافيا الساحلية "العامل الرئيسي في ترسيم الحدود البحرية" والجبهات الساحلية والتشكيل المادي من السواحل هي المعلمات الرئيسية في هذا الصدد^(١).

وبعبارة أخرى يمكن القول بأن الساحل بخصائصه الخاصة يلعب دوراً هاماً في ترسيم الحدود البحرية فيما وراء البحر الإقليمي. فقد تكون السواحل ذات أطوال مختلفة، مقعرة أو محدبة، أوحتى بها سمات خاصة أخرى. ولقد أكدت المحكمة في قضية خليج Maine على أن "الحقائق الجغرافية ليست نتاج عمل بشري قابل للحكم الإيجابي أو السلبي، بل نتيجة لظواهر طبيعية؛ بحيث لا يمكن اعتبارها إلا كما هي"^(٢)، ولا يعني ذلك أن عملية الترسيم على أساس تكوين الساحل هي عملية موضوعية.

ولاشك في أن التكوين الجغرافي للسواحل ذات الصلة؛ الذى يؤخذ في الاعتبار في كثير من الأحيان في تعيين الحدود البحرية هو حالة التقابل أو التلاصق بين السواحل، حيث يمكن تطبيق طريقة تساوي المسافة في كلتا الحالتين، كما تظهر ممارسات الدول والفقهاء القانوني الدولي؛ على الرغم من أنها تبدو أكثر ملاءمة في حالة السواحل المقابلة. كما قد تكون النتائج

(١) Prosper Weil, "Geographic considerations in maritime delimitation", *International Maritime Boundaries*, edited by Jonathan.I. Chamey and Lewis. M. Alexander - The American Society of International Law -Vol 1- Martinus Nijhoff Publishers - Dordrecht, Boston, London - 1993- p115.

(٢) I.C.J. Reports 1985, pp 40:41, para 49.

غير العادلة المحتملة الناتجة عن تساوي المسافة في السواحل المجاورة أكثر أهمية بالنسبة لعدد من الجهات الفاعلة، نتيجة عدم انتظام الخط الساحلي نفسه أو وجود الجزر^(١).

ويعتبر اتجاه الساحل وثيق الصلة بالترسيم؛ لاسيما بين السواحل المتجاورة؛ حيث يتم استخدام طريقة عمودية أو شكل مبسط للمسافة المتساوية. ومن الواضح هنا أنه من المهم جداً أن يتفق الطرفان على قطاع الساحل الذي يجب أخذه بعين الاعتبار في عملية تحديد اتجاهه العام. أضف الى ذلك الطول المقارن للخطوط الساحلية ذات الصلة؛ والتي تعتبر أحد أهم العوامل في تعيين الحدود البحرية من أجل تطبيق عامل أو اختبار التناسب على أساس اعتبارات الإنصاف. وهنا أيضاً؛ يجب أن يتفق الطرفان على الطريقة المستخدمة لحساب طول السواحل خاصة عندما يرون أنه من المناسب تبسيط تكوينها لهذا الغرض.

وهناك أمثلة كثيرة في الممارسات الدولية لم تؤخذ فيها بعض السمات الجغرافية مثل الجزر أو الارتفاعات الصخرية أو ارتفاع المد المنخفض في الاعتبار عند ترسيم الحدود البحرية، أو لم يُعطى لها سوى أثر جزئي؛ كترسيم الحدود بين فرنسا وبلجيكا عام ١٩٩٠ فيما يتعلق بارتفاعات المد والجزر^(٢). وهناك أيضاً أمثلة تم فيها إعطاء التأثير الكامل لكل سمة ممكنة (الجزر والصخور والجزر المنخفضة والشعاب المرجانية الجافة) كنقطة أساسية في ترسيم الحدود البحرية مثل ترسيم الحدود بين جزر كوك والولايات المتحدة (ساموا الأمريكية) عام ١٩٨٠^(٣).

ثانياً: - العوامل الاقتصادية: بادئ ذي بدء نود أن نشير ألى أن ثمة أسباباً عديدة تدفع الدول الساحلية إلى تعيين حدودها البحرية، على رأس ذلك رغبة هذه الدول في تحديد سيادتها

(١) Handbook on the Delimitation of Maritime Boundaries - op.cit - p27.

(٢) Derek Bowett, Islands, Rocks, Reefs, and Low- tide Elevations in maritime boundary Delimitations, - International Maritime Boundaries, edited by Jonathan.I.Chamey and Lewis. M. Alexander - Op.cit - p131.

(٣) Handbook on the Delimitation of Maritime Boundaries - op.cit - p33.

على مناطقها وامتداداتها البحرية والتي قد تسبب صراعاً مع الدول المجاورة، هذا بالإضافة إلى رغبة الدولة الساحلية في تنظيم ومباشرة أنشطتها المختلفة على امتداداتها البحرية وتحقيق أقصى استفادة منها، سيما وأن هذه المناطق تحوى الكثير من الموارد والثروات المعدنية التي تؤثر فيها أعمال التنقيب والاستغلال بما يستدعي تحديد الحدود بينها حتى لا تتداخل ادعاءات الدول في شأنها ولا تثار المنازعات.

وفي معظم الحالات؛ يمكن اعتبار أن المصالح الرئيسية للدول فيما يتعلق بتعيين حدود المناطق البحرية خارج البحر الإقليمي؛ أي الجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة ومنطقة مصائد الأسماك؛ تتعلق بالمزايا الاقتصادية التي يتعين تحقيقها، المستمدة من استغلال الموارد الحية وغير الحية في تلك المناطق البحرية. لذلك فليس من المستغرب، بالإضافة إلى العوامل الجغرافية؛ أن الدول قد أولت الكثير من الاهتمام على موقع الموارد في المناطق التي سيتم ترسيم حدودها. بل إنه في كثير من الحالات؛ كان وجود هذه الموارد هو القوة الدافعة وراء المفاوضات وإبرام عدد كبير من اتفاقيات ترسيم الحدود البحرية^(١).

وقد تؤثر هذه الموارد ولا سيما النفط والغاز ومصايد الأسماك على عملية ترسيم الحدود بطريقتين مختلفتين بشكل أساسي: ١- التأثير المباشر على مسار خط الترسيم المعتمد. أو ٢- كهدف للترتيب بين الأطراف يُسهل اعتماد خط ترسيم الحدود بناءً على اعتبارات أخرى، مثل العوامل الجغرافية. ويتم التعامل مع مسألة الموارد المعدنية من خلال تضمين اتفاق ترسيم الحدود بنداً أو أكثر بشأن التعاون بين الطرفين لاستغلال الثروات المتداخلة عبر خط ترسيم الحدود.

(١) Barbara Kwiatkowska, "Economic and Environmental Considerations in Maritime Boundary Delimitations, International Maritime Boundaries, edited by Jonathan.I.Chamey and Lewis. M. Alexander - The American Society of International Law- Op.cit - p75.

ويمكن اعتماد هذا الحل عندما تكون هناك ثروات معروفة بالفعل متداخلة على خط الترسيم شفهيًا، وذلك في حالة الاكتشافات المستقبلية المحتملة لهذه الثروات^(١).

والى جانب ما سبق تبين الممارسة الدولية أهمية الموارد السمكية بالنسبة لاتفاقات ترسيم الحدود، حيث لعبت مراعاة مصالح مصايد الأسماك دوراً هاماً كعنصر متفق عليه قبل أو بعد عملية ترسيم الحدود البحرية؛ ومن ذلك نذكر على سبيل المثال اتفاقية الترسيم بين المكسيك والولايات المتحدة الأمريكية عام ١٩٧٦؛ والتي تم استكمالها باتفاقية منفصلة بشأن مصايد الأسماك، وعلى العكس من ذلك؛ كان التوقيع في عام ١٩٨٥ على اتفاقية الصيد بين فنزويلا وترينيداد وتوباغو مصحوباً بتوقيع ثلاثة إعلانات ووثائق مشتركة أخرى تضمنت اتفاقاً جزئياً بشأن خط ترسيم الحدود. وفي بعض الحالات؛ كما في حالة الموارد المعدنية؛ اتفقت الدول على إنشاء مناطق صيد مشتركة متداخلة مع خطوط ترسيم حدودها، ويبدو هذا الحل أكثر ملاءمة فيما يتعلق بمصايد الأسماك بسبب الطبيعة غير المستقرة لهذا المورد^(٢).

ويُظهر استعراض السوابق القضائية الدولية أنه يمكن النظر في الوصول إلى موارد مصائد الأسماك في المرحلة الأخيرة من تعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة أو منطقة مصائد الأسماك من أجل ضمان ألا يترتب على ترسيم الحدود "عواقب وخيمة على سبل العيش والرفاه الاقتصادي لسكان البلدان المعنية"^(٣).

وفي السياق ذاته تعتبر الشواغل الملاحية ظروف ذات صلة مباشرة بتحديد خط الترسيم بالنسبة للمنطقة الاقتصادية. ويتمشى هذا مع ترسيم حدود البحار الإقليمية؛ باعتبار أن الملاحة

(١) Handbook on the Delimitation of Maritime Boundaries - op.cit - p37.

(٢) Handbook on the Delimitation of Maritime Boundaries - op.cit - p39.

(٣) I.C.J. Reports 1984, p342, para. 237. Also, I.C.J. Reports 1993, p71, para75.

حقاً خاصاً مكفول من حيث المبدأ على كل من خط الترسيم. وفي هذه الحالات؛ قد يتم تعديل خط الترسيم من أجل مراعاة القنوات الملاحية الحالية^(١).

وهنا يُثار التساؤل حول ما إذا كان ينبغي أن يؤثر الوضع الاجتماعي - الاقتصادي العام للدول المشاركة في ترسيم الحدود - على ترسيم حدود المنطقة الاقتصادية؟. حيث لا يوجد دليل في ممارسات الدول على أن أي دولة قد حصلت على حصة أكبر من الحيز البحري بسبب وضعها الاقتصادي الكلي الأقل ملاءمة.

ومن جانبه لم يقبل الفقه القانوني والقضاء الدولي اعتبار الموقف الاقتصادي للدول المعنية كعامل ذي صلة بعملية ترسيم الحدود، والسببان الرئيسيان اللذان تدرعت بهما المحاكم الدولية هما ١- أن الظروف الاقتصادية خارجة عن الحق في المناطق البحرية و ٢- أنها تفتقر إلى درجة الدوام اللازمة للتأثير على عملية الترسيم. فالاعتبارات الاقتصادية عوامل خارجية لا يمكن التنبؤ بها تقريباً؛ لأنها متغيرات فالثروة أو الكارثة الوطنية لا يمكن التنبؤ بها، فحسب الحالة، قد تتسبب في أي وقت في تغيير المقياس بطريقة أو بأخرى^(٢).

ثالثاً: - العوامل السياسية والأمنية: - إن التفاوض بشأن الحدود البحرية بين دولتين أو أكثر واعتماده هو دائماً ذو طابع سياسي. ونادراً ما تُظهر مراجعة الحدود البحرية المتفق عليها بشكل واضح الدور الذي تلعبه العوامل السياسية في رسم خط معين، ومن الصعب أيضاً عزل العوامل السياسية التي تم أخذها في الاعتبار في ترسيم الحدود البحرية عن العوامل الأخرى بناءً على الجغرافيا أو الحاجة إلى تحقيق حل عادل. ونادراً

(١) Handbook on the Delimitation of Maritime Boundaries - op.cit - p40.

(٢) I.C.J. Reports 1982, p 77, para 106.

ما تعلن الدول الأسباب السياسية وراء إبرام اتفاقاتها، والتي لا علاقة لها أحياناً بترسيم الحدود على هذا النحو^(١).

ومن بين العوامل السياسية والأمنية التي يمكن أن تلعب دوراً في هذا الصدد: حسن الجوار، وأهداف السياسة الخارجية، وتجنب النزاعات وما إلى ذلك. كما توجد الاعتبارات السياسية بالضرورة عندما تحاول الدول حل نزاعات السيادة إلى جانب تعيين حدود المساحات البحرية. فبعض الاتفاقيات على سبيل المثال تمنح السيادة على الجزر لأحد الطرفين وفي نفس الوقت تقلل جزئياً أو كلياً، تأثيرها في ترسيم الحدود البحرية - الاتفاق بين الأرجنتين وتشيلي (١٩٧٨)^(٢).

ويعد تحديد الشواغل الأمنية أصعب من تحديد الشواغل السياسية في ممارسات الدول، فلا توجد اتفاقيات ترسيم حدود تشير على وجه التحديد إلى المخاوف (الشواغل) الأمنية، وذلك نظراً لأنه يمكن تفسير مفهوم الأمن نفسه بطرق مختلفة، حيث يمكن تفسيره بمفهوم ضيق فيشمل فقط الاعتبارات العسكرية ويمكن تفسيره بمعنى أوسع على أنه يشمل أيضاً الوصول إلى الموارد والملاحة والشواغل البيئية.. إلخ^(٣).

رابعاً: - وجود دوله ثالثة: - تتطوى حالات تعيين الحدود - نصفها تقريباً - على مطالبات متداخلة من قبل أكثر من دولتين. وبما أن مفاوضات ترسيم الحدود البحرية عادة ما

^(١) Bernard H. Oxman - International Maritime Boundaries: Political, Strategic and Historical Considerations - University of Miami Inter-American Law Review - Vol 26:2 - pp255: 267.

^(٢) Handbook on the Delimitation of Maritime Boundaries - op.cit - p43.

^(٣) I.C.J. Reports 1985, p 42, para 51.

تشمل طرفين فقط؛ فينبغي إيلاء اهتمام خاص لوجود سواحل الدول الثالثة ووجود حدود متفق عليها بالفعل في المنطقة التي سيتم ترسيمها^(١).

ولقد احتفظت محكمة العدل الدولية دائماً بحق الدول الثالثة عندما تواجه ترسيم الحدود البحرية. ومن ذلك على سبيل المثال حفاظها على حقوق الدولة الثالثة (إيطاليا) في قضية الجرف القاري (الجمهورية العربية الليبية / مالطة (١٩٨٥))^(٢).

ومن الناحية العملية يُترجم هذا النهج إلى إنهاء خط الترسيم قبل أن يصل إلى منطقة تداخل مطالبة دولة ثالثة، أو عند نقطة متساوية البعد عن ساحل الأطراف في المفاوضات والدولة الثالثة. ولقد جاءت الممارسة الدولية مختلفة فيما يتعلق بالمعاملة الممنوحة للدول الثالثة في اتفاقات ترسيم الحدود، ففي بعض الحالات، لم يؤخذ موقف الدولة الثالثة في الاعتبار فيما يتعلق بتعيين الحدود - مثل موقف مالطة في ترسيم الحدود بين إيطاليا وتونس -، وهناك حالات أُبرمت فيها اتفاقات للتأثير على الحدود مع الدولة الثالثة، ومن ذلك الاتفاقية بين كولومبيا وهندوراس (١٩٨٦) لتدعيم مطالبة كولومبيا بحدود خط الطول ٨٢ درجة غرباً مع نيكاراغوا.

وعندما تكون الأطراف في المفاوضات على استعداد لمراعاة وجود دولة ثالثة، فإن أحد الحلول المستخدمة في بعض الحالات يتمثل في إنهاء الخط المتفق عليه عند نقطة على مسافة متساوية من سواحل الطرفين في الاتفاق و دولة ثالثة معنية، مثل الاتفاق بين الولايات المتحدة وكوبا (١٩٧٧)؛ الذي أخذ موقف جزر البهاما في الاعتبار. ويتعلق أحد أشكال هذا النهج بالحالات التي يكون فيها أحد الأطراف متورطاً في تعيين حدود في نزاع على السيادة مع دولة

(١) Bernard H. Oxman - International Maritime Boundaries: Political, Strategic and Historical Considerations - opcit - pp264:270.

(٢) I.C.J. Reports 1985, p 26: 28, paras 22-23.

ثالثة. ففى هذه الحالات، قد يتم تصحيح خط الترسيم من أجل تجنب إشراك الطرف الآخر فى الاتفاقية فى النزاع على السيادة^(١).

ومما سبق يمكننا القول بأن نتيجة القاعدة الأساسية لترسيم المنطقة الاقتصادية- التى مفادها أن ترسيم الحدود البحرية ينبغى أن يتم عن طريق الاتفاق- هو أن الطرفين أحرار فى اعتماد أي خط ترسيم يرغب فىهما سواء كان ذلك الخط قائماً على أساس سياسي أو اقتصادي أو جغرافي أو أي نوع آخر. وقد تم التأكيد على أن ترسيم الحدود بالاتفاق هو قبل كل شيء عملية سياسية تعتمد أولاً وقبل كل شيء على وجود إرادة سياسية.

المبحث الثالث

ترسيم حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة

بين مصر والدول المقابلة

المطلب الأول

المنطقة الاقتصادية

فى البحر المتوسط طبقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢

لا شك فى أن اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢ قد غيرت الحدود البحرية فى البحر المتوسط بشكل جذري، وتشمل أهم التغييرات مفهوم المنطقة الاقتصادية، فإذا تم تطبيق هذا المفهوم من قبل جميع دول البحر الأبيض المتوسط الساحلية؛ فسيتم تغطية البحر بالكامل من قبل المناطق الاقتصادية الخالصة للبلدان الساحلية. ودول البحر المتوسط التى ستستفيد أكثر من المنطقة الاقتصادية الخالصة هى اليونان وقبرص وإيطاليا ومالطا.

(١) Handbook on the Delimitation of Maritime Boundaries - op.cit - p45.

وعلى الرغم من أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ هي معاهدة دولية شاملة متطورة قامت بتدوين العديد من القواعد الهامة التي تؤثر على النزاعات القانونية المتعلقة بالحدود البحرية، إلا أن تركيا وسوريا وإسرائيل - وهي دول ساحلية ذات أهمية إقليمية فيما يتعلق بحوض شرق البحر المتوسط - ليست أطرافاً فيها. كما رفضت تركيا مراراً وجهة النظر القائلة بأن بعض قواعد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار قد تبلورت في القانون الدولي العرفي؛ على الرغم من تأكدها في مناطق أخرى (البحر الأسود على وجه التحديد) على الحدود البحرية التي تعكس معايير مماثلة لتلك الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

وفي ظل عدم وجود قواعد محددة، أوقبله للتطبيق في الاتفاقات الثنائية أو الإقليمية التي تشمل هذه الدول، فإن استنتاج ما يمكن أن يُكوّن قواعد القانون العرفي بشأن تعيين هذه الحدود البحرية يصبح أمراً محفوفاً بالمخاطر؛ لأسباب أقلها أنها مجردة من البعد التاريخي الذي يمكن الاستنتاج منه. ومع ذلك، هناك اجتهادات محكمة العدل الدولية التي تدعم الرأي القائل بأن القانون البحري الدولي الحديث قد انتقل إلى الحد الذي أصبحت فيه قواعد المنطقة الاقتصادية الخالصة على غرار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار موجودة في القانون الدولي العرفي^(١).

^(١) Andrew Filis and Rafael Leal-Arcas - Legal Aspects of Inter-State Maritime Delimitation in the Eastern Mediterranean Basin - op.cit- p10: 16.

المطلب الثانى

ترسيم حدود المنطقة الاقتصادية بين مصر وقبرص

شرعت عدة دول مقابلة لمصر على ساحل البحر الأبيض المتوسط، وعلى وجه التحديد قبرص واليونان وتركيا ؛ فى الدخول فى مفاوضات مع مصر؛ بغية تعيين الحدود البحرية فى المنطقة الاقتصادية الخالصة، لاسيما وأن اتساع البحر المتوسط لا يسمح بحصول كل من مصر وهذه الدول المقابلة لها على الشاطئ الآخر من البحر على الحد الأقصى الذى حددته اتفاقية قانون البحار للمنطقة الاقتصادية الخالصة وهو مائتي ميل بحري كما سبق وأشرنا.

ولقد ترتب على هذه المفاوضات نجاح مصر وقبرص فى التوقيع على اتفاقية لتعيين حدود المنطقة الاقتصادية بينهما فى السابع عشر من فبراير ٢٠٠٣.

ولقد جاءت الاتفاقية المصرية- القبرصية فى شأن حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة بينهما مستندة بشكل كامل على نصوص وأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، والتي وقعت وصدقت عليها الدولتان. حيث اعتبرت الدولتان بمثابة المرجعية الفنية والقانونية لاتفاقيتهما المشتركة، والتي حددت كل منهما نقاط الأساس الخاصة بها استناداً إليها، فحددت مصر؛ تنفيذاً لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة، ثلاثاً وخمسين نقطة أساس تم إيداعها لدى الأمين العام للأمم المتحدة عام ١٩٩١، كما حددت قبرص سبعة وخمسين نقطة أساس تم إيداعها لدى الأمين العام للأمم المتحدة عام ١٩٩٦، وقد أودعت كل من الدولتين نقاط أساسها هذه مدعومة بالخرائط البحرية ذات الصلة، ولم يعترض على أى من هذه أو تلك أية دولة من دول العالم الأعضاء فى المنظمة الدولية على الإطلاق.

وبناءً على هذا فقد تبلورت الاتفاقية المصرية القبرصية فى خط مكون من ثمان نقاط، يبدأ بالنقطة رقم (١) غرباً مقابلاً للسواحل التركية، وينتهي بالنقطة رقم (٨) شرقاً إلى جوار

سواحل غزة وإسرائيل. وقد تم ترسيم خط الحدود للمنطقة الاقتصادية الخالصة بين الدولتين، وفقاً للمادة الأولى من الاتفاقية، عن طريق خط الوسط أو خط المنتصف Median Line، والذي تكون كل نقطة عليه على مسافة متساوية من أقرب نقطة على خط الأساس المستقيم لكلا الدولتين، وذلك إعمالاً لنص المادة (١٥) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار^(١).

ولقد استبعدت الدولتان ترسيم الحدود البحرية بينهما بطريقة الجرف القاري Continental Shelf، لأن المسافة بين خطي الأساس للدولتين هو ٢٠٧ ميل بحري فقط، وهو ما لا يسمح بحصول كلتا الدولتين على مسافة المائتي ميل بحري. حيث يمتد الجرف القاري للدول الساحلية لمسافات مختلفة تتجاوز حدود المسافات بين الدول المتقابلة وذلك استناداً إلى حكم محكمة العدل الدولية في حيثياتها في قضية تعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة بين ليبيا ومالطا، وهي حالة تعيين حدود بحرية بين دولتين متقابلتين مشابهة لحالة مصر وقبرص، والتي انتهت فيها المحكمة إلى أنه لا يمكن أن يؤخذ بعين الاعتبار منطقة الجرف القاري الجاري عند ترسيم الحدود فيها إذا كانت تقع داخل حدود المائتي ميل بحري.

وفي سياق مراعاتها لمصالح الدول الأخرى فقد تضمنت الاتفاقية إشارة أوردتها الفقرة الخامسة من المادة الأولى تقضي بإرجاء البت في النقطتين (١) و(٨) لحين التوصل إلى اتفاق مع الجانب الشرقي (أي فلسطين (قطاع غزة) وإسرائيل)، والجانب الغربي (أي تركيا)، بشأن ترسيم الحدود البحرية معهما، على أن تكون النقطتان المذكورتان نقطتين حدوديتين ثلاثيتين حال توقيع اتفاق ترسيم للحدود البحرية مع الدول المقابلة أو المجاورة، فتؤخذ النقطة رقم (٨) من اتفاقية ترسيم الحدود المصرية القبرصية في الاعتبار كنقطة بداية لترسيم الحدود البحرية بين مصر

(١) راجع د/محمد شوقي عبدالعال - ترسيم حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة بين مصر وقبرص وأثرها على ثروات مصر في المنطقة - مرجع سابق - ص ١٧.

وتركيا، وتؤخذ النقطة رقم (١) منها في الاعتبار كنقطة بداية لترسيم الحدود البحرية بين مصر وكل من فلسطين وإسرائيل، حيث قررت أنه: "أخذاً في الاعتبار المادة (٧٤) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، يمكن مراجعة أو تعديل الإحداثيات الجغرافية للنقطتين (١) و(٨) وفقاً للحاجة في ضوء التحديد المستقبلي للمناطق الاقتصادية الخالصة مع دول الجوار الأخرى المعنية ووفقاً لاتفاق يتم التوصل إليه حول هذه المسألة مع دول الجوار المعنية".

ونصت المادة الثانية من الاتفاقية على أنه "في حالة وجود امتدادات للموارد الطبيعية، تمتد بين المنطقة الاقتصادية الخالصة لأحد الأطراف وبين المنطقة الاقتصادية الخالصة للطرف الآخر، يتعاون الطرفان من أجل التوصل إلى اتفاق حول سبل استغلال تلك الموارد". كما نصت المادة الثالثة منها على أنه "إذا دخل أي من الطرفين في مفاوضات تهدف إلى تحديد منطقتها الاقتصادية الخالصة مع دولة أخرى، يتعين على هذا الطرف إبلاغ الطرف الآخر والتشاور معه قبل التوصل إلى اتفاق نهائي مع الدولة الأخرى إذا ما تعلق هذا التحديد بإحداثيات النقطتين (١) و(٨)". وقررت المادة الرابعة أن: "أ- يتم تسوية أي نزاع ينشأ حول تنفيذ هذا الاتفاق عبر القنوات الدبلوماسية بروح التفاهم والتعاون. ب- وفي حالة عدم تسوية النزاع عبر القنوات الدبلوماسية خلال مدة زمنية مناسبة، يتم إحالة النزاع إلى التحكيم"^(١).

وحقيقةً يمكننا القول بأن تقييم الجوانب القانونية لعمليات ترسيم الحدود البحرية المتعلقة بين الدول في حوض شرق البحر المتوسط يتطلب تركيزاً أوثق على العلاقة الخاصة بين الدول المعنية^(٢). فبالنسبة لترسيم الحدود البحرية مع قبرص نجد أنه في الوقت الذي تعتمد فيه قبرص على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لتأكيد مطالباتها في المنطقة الاقتصادية الخالصة

(١) راجع د/محمد شوقي عبدالعال - ترسيم حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة بين مصر وقبرص وأثرها على ثروات مصر في المنطقة - مرجع سابق - ص ١٨.

(٢) Andrew Filis and Rafael Leal-Arcas - Legal Aspects of Inter-State Maritime Delimitation in the Eastern Mediterranean Basin - op.cit- p17.

والجرف القاري في المنطقة، مع عدم اعتراض أقرانها في حوض شرق البحر المتوسط الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (أي مصر ولبنان واليونان)، أو حتى من جانب إسرائيل التي وافقت رغم أنها ليست طرفاً في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، على ترسيم حدود منطقتها الاقتصادية الخالصة الخاصة بها - أصبح هذا الأمر أقل وضوحاً فيما يتعلق بتركيا^(١)؛ التي أسقطت رؤيتها للحدود البحرية في البحر المتوسط على خريطة تظهر فيها قبرص مقسمة إلى جزئين، الجزء الشمالي المسمى فيها بقبرص التركية، والجزء الجنوبي المسمى بقبرص اليونانية. وقد تضمنت الخريطة المقترحة التركي لتعيين الحدود البحرية بين تركيا ودول حوض البحر المتوسط المجاورة والمقابلة لها ومن بينها مصر.

وبناءً على ذلك المقترح شرعت كل من تركيا و"الجمهورية القبرصية الشمالية التركية" - جدير بالذكر أن تركيا هي الدولة الوحيدة على مستوى العالم التي تعترف بمثل هذه الجمهورية - في التوقيع على اتفاقية تعيين حدود بحرية بينهما في ٢١ سبتمبر ٢٠١١، وفيها قررت تركيا لقبرص الجنوبية اليونانية اثني عشر ميلاً بحرياً فقط كمياه إقليمية في مواجهة الساحل الغربي لقبرص معتبرة إياها مجرد جزيرة وليست دولة. ومن هذا المنطلق نظرت تركيا في مقترحها هذا إلى حدودها البحرية مع مصر باعتبار خط الطول الذي تنتهي عنده الحدود التركية مع "قبرص الشمالية التركية" هو بداية التعيين مع مصر^(٢).

(١) Theodore C. Kariotis- A Greek Exclusive Economic Zone in the Aegean Sea-op.cit - p56.

(٢) راجع في هذا الصدد رسالة مؤرخة ٢٥ ابريل ٢٠١٤ موجهة الى الأمين العام من الممثل الدائم لتركيا لدى الأمم المتحدة - الدورة الثامنة والستون للجمعية العامة للأمم المتحدة - الوثيقة رقم A/68/857. = وراجع أيضاً رسالة مؤرخة ١٣ نوفمبر ٢٠١٩ موجهة الى الأمين العام من الممثل الدائم لتركيا لدى الأمم المتحدة - الدورة الثامنة والستون للجمعية العامة للأمم المتحدة - الوثيقة رقم A/68/550.

وهنا فإنه يتعين الإشارة إلى أن وجهة النظر التركية هذه والتي تعتبر قبرص جزيرة وليست دولة، وبالتالي لا يحق لها سوى الحصول على بحر إقليمي فحسب (١٢ ميل بحري)، مع تجاهل أحقيتها كدولة عضو بالأمم المتحدة في ترسيم حدودها البحرية مع الدول المجاورة والمقابلة لها استناداً إلى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار والتي هي طرف من أطرافها. إضافة إلى عدم انضمام تركيا إلى اتفاقية قانون البحار، وعدم إيداعها لنقاط أساسها لدى الأمين العام للأمم المتحدة حتى تبدي أي من الدول المجاورة أو المقابلة اعتراضها عليها إن كان له مقتضى. هذا بالإضافة الى عدم اعتراضها على نقاط الأساس التي أودعتها قبرص لدى الأمين العام للأمم المتحدة عام ١٩٩٦، وعدم اعتراضها من خلال الأمم المتحدة لدى الجانب القبرصي على ما تدعيه من فقدانها جزءاً من منطقتها الاقتصادية الخالصة نتيجة اتفاقية ترسيم الحدود بين قبرص ومصر.

المطلب الثالث

ترسيم حدود المنطقة الاقتصادية بين مصر واليونان

أجبر إنشاء المنطقة الاقتصادية الخالصة من قبل قبرص حكومة اليونان على إعادة النظر في موقفها بشأن مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة ؛ وبداءت في التخطيط لإجراء مناقشات حول ترسيم حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة مع جيرانها: كإلبانيا وإيطاليا وليبيا ومصر^(١).

ولقد تم الاتفاق على تعيين حدود المنطقة الاقتصادية بين مصر واليونان في السادس من اغسطس ٢٠٢٠، وبسبب الخط الساحلى السلس لمصر لم يؤدي ترسيم حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة بين البلدين إلى خلق أى مشاكل أو صعوبات. وعلى الرغم من أن اتفاق

(¹) Theodore C. Kariotis- A Greek Exclusive Economic Zone in the Aegean Sea-op.cit - p70.

ترسيم الحدود المعنى قد أبرم بين دولتين ذاتا سواحل متقابلة، وبما يتفق اتفاقاً تاماً مع الأحكام ذات الصلة من اتفاقيات الأمم المتحدة لقانون البحار؛ التي تعتبر الدولتان طرفين متعاقدين فيها؛ كما جاء الاتفاق نتيجة لمفاوضات حسنة النية وتعاون بين بلدين متجاورين، ويروم الى تسوية المسائل البحرية بالوسائل السلمية استناداً الى القانون الدولي.

والاتفاق تماماً كما هو الحال بالنسبة للاتفاق الموقع مع ايطاليا من قبل؛ جزء من استراتيجية اليونان لإبرام اتفاقات تعيين الحدود مع جميع البلدان المجاورة لها؛ فى إطار من الاحترام التام للقانون الدولي للبحار، إلا أنه فُوبل بالرفض من جانب تركيا؛ التي واصلت تأكيد مطالباتها غير القانونية فى المنطقة^(١).

حيث خلصت تركيا الى استنتاج مفادة أن اتفاق الترسيم المعنى للمنطقة الاقتصادية بين اليونان ومصر ينتهك الجرف القارئ لتركيا فى شرق البحر الأبيض المتوسط^(٢)؛ على النحو المعلن للأمم المتحدة فى ١٨ مارس ٢٠٢٠، حيث تم تعيين جزء منه من خلال مذكرة التفاهم بين تركيا وحكومة الوفاق الوطنى الليبى فى ٢٧ نوفمبر ٢٠١٩ ودخل حيز التنفيذ فى ٨ ديسمبر ٢٠١٩^(٣).

وواقع الأمر أنه لم يكن الموقف الذى اتخذته تركيا من اتفاق ترسيم حدود المنطقة الاقتصادية بين مصر واليونان مفاجئاً، حيث سبق وعارضت تركيا مفهوم المنطقة الخالصة وكذلك إدراجها

(١) راجع فى هذا الصدد رسالة مؤرخة ٢ سبتمبر ٢٠٢٠ موجهة الى الأمين العام من البعثة الدائمة لليونان لدى الأمم المتحدة - الدورة الرابعة والسبعون للجمعية العامة للأمم المتحدة - الوثيقة رقم A/74/1006.

(٢) راجع فى هذا الصدد رسالة مؤرخة ١٤ اغسطس ٢٠٢٠ موجهة الى الأمين العام من البعثة الدائمة لتركيا لدى الأمم المتحدة - الدورة الرابعة والسبعون للجمعية العامة للأمم المتحدة - الوثيقة رقم A/74/990.

(٣) لمزيد من التفصيل بشأن مذكرة التفاهم بين حكومة تركيا والوفاق الوطنى الليبى راجع رسالة مؤرخة ١٨ مارس ٢٠٢٠ موجهة الى الأمين العام من الممثل الدائم لتركيا لدى الأمم المتحدة - الدورة الرابعة والسبعون للجمعية العامة للأمم المتحدة - الوثيقة رقم A/74/757.

فى الوثيقة النهائية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، بل وكانت ضمن الأربع دول التى صوتت ضد الاتفاقية. أضف الى ذلك خشية تركيا من أن يفتح اتفاق ترسيم حدود المنطقة الاقتصادية بين مصر واليونان أعين اليونان على عملية ترسيم حدود المنطقة الاقتصادية اليونانية مع تركيا، التى حرصت دوماً على عدم طرح ترسيم حدود المنطقة الاقتصادية بينها وبين اليونان، لأنه إذا طالبت اليونان بالمنطقة الاقتصادية الخالصة الخاصة بها من خطوط الأساس لأراضى برها الرئيسي وجزرها، فلن يكون هناك سوى القليل جداً من المساحات البحرية، أو لا شئ على الإطلاق، لترسيم الحدود مع تركيا وذلك بالنظر إلى حجم بحر إيجه وحقيقة أن الكثير من المناطق البحرية سيكون ضمن حدود البحر الإقليمي لليونان البالغ ١٢ ميل بحرى، إذا طالبت اليونان بحد البحر الإقليمي ١٢ ميل بحرى من جميع خطوط الأساس لجميع أراضيها الرئيسية وجزرها^(١).

وحقيقةً يمكننا القول بأنه من المفارقات أن تركيا التى لم توقع أو تصدق على الإطلاق على اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢ وعارضتها دائماً؛ قد أعلنت فى نهاية عام ١٩٨٦ من جانب واحد منطقة اقتصادية خالصة لمسافة ٢٠٠ ميل فى البحر الأسود، وجاء هذا التحرك تماشياً مع أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. وفي الوقت نفسه، توصلت تركيا إلى اتفاق بشأن ترسيم حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة مع الاتحاد السوفيتى؛ حيث وافقت تركيا على أن حدود الجرف القاري التى تم إنشاؤها بموجب اتفاقية ترسيم الحدود السوفيتية التركية لعام ١٩٧٨، كانت صالحة أيضاً لترسيم حدود المناطق الاقتصادية الخالصة بهم. واستخدمت هذه الاتفاقية طريقة تساوي المسافة؛ ولم تكن هناك أحكام خاصة أو أي إشارة إلى البحار المغلقة أو شبه المغلقة. وبالتالي، فإن تركيا بقبولها مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة كما تم تطويره من خلال

(¹) Theodore C. Kariotis- A Greek Exclusive Economic Zone in the Aegean Sea- op.cit - p71.

اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار قد أضعفت موقفها تجاه اتفاق ترسيم حدود المنطقة الاقتصادية بين مصر واليونان.

هذا بالإضافة إلى أنه على الرغم من أن الاتفاقية تتكون من سلسلة من الحلول الوسط؛ إلا أنها تشكل كلاً لا يتجزأ، وهذا هو السبب في أن الاتفاقية لاتنص على تحفظات، لذلك لا يمكن للدول أن تنتقى ما تحبه وتتجاهل ما لا تحبه في الاتفاقية، ناهيك عن أن الحقوق والواجبات تسير جنباً إلى جنب في القانون الدولي كما في القانون المحلي، وبالتالي، فمن غير المسموح قانوناً المطالبة بالحقوق المنصوص عليها في الاتفاقية دون الاستعداد لتحمل الواجبات المرتبطة بها.

ومن السرد السابق والتفنيذ للموقف التركي نجد أن الموقف التركي لا يحمل في طياته أى بعد قانونى من قريب أن من بعيد وأن السلوك التركي ناجم عن سعى تركيا ليكون لها نصيب أكبر في حقول الغاز في شرق البحر المتوسط لتقوم بسد حاجاتها من الغاز، فمن مصلحتها أن تظل هذه المنطقة مضطربة وبالتالي سعت لعرقلة اتفاق الترسيم المصرى اليونانى ومن قبله الاتفاق المصرى القبرصى في ظل خلفيات صراع تاريخي يجمع بينها وبين قبرص. أضف الى ذلك خيبة الأمل التركية في الانضمام للاتحاد الأوروبى؛ الذى اشترط لعضوية تركيا في الاتحاد أن تصدق على اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢ فى أقرب وقت ممكن^(١). لذلك أصبح سلوك الدولة التركية في أستعادة دورها في الشرق الأوسط وشرق المتوسط أكثر عدوانية في المنطقة وهو ما أنعكس بشكل جلي في الأونة الأخيرة.

ونخلص مما سبق بأنه لاشك في أن الوضع الجيوسياسي الأكثر ثباتاً في حوض شرق البحر الأبيض المتوسط أصبح الآن أكثر تقلباً. فالقد أعاد التدهور الذى حدث مؤخراً في

(١) Theodore C. Kariotis - op.cit – pp 64:66.

العلاقات الإسرائيلية التركية صياغة إمكانيات الشراكات الاستراتيجية في المنطقة بطريقة قد تستبعد تركيا. كما تتضمن إسرائيل الآن إلى قبرص واليونان - وهما أعضاء في الاتحاد الأوروبي، وكلاهما متورط في نزاعات طويلة الأمد لم يتم حلها مع تركيا - في جهود التعاون بشأن الطاقة في حوض شرق البحر المتوسط.

أضف الى ذلك مفهوم السياسة المشتركة للاتحاد الأوروبي في المنطقة الاقتصادية الخالصة، وما تقتضيه مصالح الاتحاد المتعلقة بتنويع إمدادات الطاقة في الاتحاد باعتبارها عنصراً أساسياً في سياسة أمن الطاقة في الاتحاد الأوربي للعقود القادمة. الأمر الذي يمكن القول معه بأن إنشاء منطقة اقتصادية خالصة لأي عضو في الاتحاد سيكون إنشاء لمنطقة اقتصادية شاملة للاتحاد الأوروبي، ناهيك عن المصالح التجارية والجيواستراتيجية للولايات المتحدة في منطقة حوض شرق البحر المتوسط.

ومما سبق يمكننا القول بأن القواعد ذات الطبيعة العامة التي تخضع لها المنطقة الاقتصادية الخالصة: تتمثل في الاستخدام السلمي. وخضوع قواعد المنطقة لمبادئ العدالة والإنصاف. قيام بعض قواعد ونظم المنطقة على اعتبارات اقليمية أو دون اقليمية.

ومن الجدير بالذكر في هذا السياق أن اتفاقات تعيين الحدود البحرية، شأنها في ذلك شأن أي معاهدة للحدود، لها صفة الدوام والاستقرار، فبشكل عام عندما تنشئ دولتان حدوداً بينهما فإن أحد الأهداف الأساسية هو تحقيق الاستقرار والدوام. ولذلك لا يجوز التذرع بوجود تغير جوهرى في الظروف كأساس لإنهاء المعاهدة أو الإنسحاب منها. وهو ما أكدته المادة ٦٢(٢) من اتفاقية فيينا لعام ١٩٦٩، حيث أقرت الطبيعة المقدسة لمثل هذه الاتفاقات.

وبعد أن إنتهينا من هذا البحث نعرض لأهم النتائج والتوصيات التي توصلنا إليها:

١- يعتبر ترسيم حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة من أكثر موضوعات القانون الدولي للبحار صعوبة وتعقيداً. حيث يؤثر مباشرة ليس فقط على المناطق البحرية الخاضعة للولاية القضائية الوطنية للدول المعنية ؛ وإنما على حقوق ومصالح تلك الدول فيما يتعلق بالصيد والموارد البحرية الحية والموارد المعدنية والهيدروكربونية والملاحة.. الخ.

٢- ترسيم حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة يعنى تعيين النطاق الخارجى لها مُقاساً من خط الأساس، على ألا يتجاوز ٢٠٠ ميل بحرى في حده الأقصى، مع الأخذ بعين الاعتبار المحددات الجغرافية، والاعتبارات القانونية المتفق عليها على أساس قواعد القانون الدولي ذات الصلة.

٣- يعتبر الاتفاق هو حجر الأساس فى ترسيم حدود المنطقة الاقتصادية. ووفقاً لهذه القاعدة، فإن على الدول "واجب التفاوض بحسن نية لتحقيق نتيجة إيجابية". ولذلك يتعين على الطرفين "ليس فقط الدخول فى مفاوضات ولكن متابعتها أيضاً قدر الإمكان بهدف التوصل الى إبرام اتفاق". وهو ما كرّسته محكمة العدل الدولية فى العديد من القضايا. ونتيجة لذلك فإن ترسيم حدود المنطقة الاقتصادية من جانب واحد لا يكون ملزماً للدول الأخرى، لأن تعيين حدود المناطق البحرية دائماً ما يكون ذو جانب دولي؛ فلا يمكن أن يعتمد فقط على إرادة الدولة الساحلية على النحو المعبر عنه فى قانونها المحلى؛ حيث تتوقف صلاحية الترسيم فيما يتعلق بالدول الأخرى على القانون الدولي.

٤- المنطقة الاقتصادية الخالصة هى فى نهاية المطاف عملية موازنة بين الاتجاهات الدولية المتصارعة والمعبرة عن سياسات دولية متعاونة أحياناً ومتضاربة فى معظم الأحيان.

٥- على الجانب التطبيقى ينبغى العمل على استكمال منظومة ترسيم الحدود البحرية بين مصر وباقي الدول المجاورة والمقابلة لها. فما كان لمصر ان تتقرب عن الغاز الا بعد توقيع

اتفاقية ترسيم الحدود وبالتالي فهو امر لازم للدول لان الشركات لن تنقب فى منطقة بحرية
ما تدعى دولة ملكيتها ثم يتبين بعد ذلك انها ملك لدولة اخرى كما حدث بين مصر
والسودان حين اعطى الرئيس السوداني حق التنقيب لبعض الشركات امام شواطئ حلايب
ثم انسحبت الشركات بعد الشجب المصرى.

المراجع

أولاً المراجع العربية:-

- د/ إبراهيم محمد العنانى - المنطقة الاقتصادية البحرية الخالصة - المجلة المصرية للقانون الدولي - المجلد ٣١ - ١٩٧٥.
- د/ سليمان صالح الغويل - المنطقة الاقتصادية الخالصة: دراسة قانونية وفقاً لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢ - مجلة قاريونس العلمية - العدد ١، ٢ - ١٩٩٩.
- طارق زياد أبو الحاج - النظام القانوني للأبحاث العلمية فى المنطقة الاقتصادية الخالصة - رسالة ماجستير - جامعة الشرق الأوسط - الأردن - ٢٠٠٩.
- د/ عبدالمعز عبدالغفار نجم - المنطقة الاقتصادية الخالصة على ضوء المؤتمر الثالث لقانون البحار - مجلة كلية التجارة للبحوث العلمية - المجلد ١، العدد ١ - ١٩٨١.
- د/ على جبار كرىدى - المسؤولية الدولية للدول الساحلية والدول الأخرى عن التلوث البحري فى المنطقة الاقتصادية الخالصة - مجلة دراسات البصرة - العدد ٣٠ - ٢٠١٨.
- د/ محمد شوقى عبدالعال - ترسيم حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة بين مصر وقبرص وأثرها على ثروات مصر فى المنطقة - آفاق سياسية - المركز العربى للبحوث والدراسات - العدد ١١ - ٢٠١٤.
- د/ محمد عمر مدنى - المنطقة الاقتصادية الخالصة: مفهوم حديث فى القانون الدولي للبحار - مجلة الدبلوماسية - العدد ٢ - ١٩٨٢.
- يسر عباس عبود المختار - المنطقة الاقتصادية البحرية الخالصة والمنازعات الدولية المتعلقة بالإنشاء والتحديد - رسالة ماجستير - جامعة الشرق الأوسط - ٢٠١٦.

وثائق الأمم المتحدة:-

- القرار ٣٢٠٢ (دإ - ٦) بجلسة الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم ٢٢٢٩ المؤرخة ١مايو ١٩٧٤.
- رسالة مؤرخة ٢٥ ابريل ٢٠١٤ موجهة الى الأمين العام من الممثل الدائم لتركيا لدى الأمم المتحدة - الدورة الثامنة والستون للجمعية العامة للأمم المتحدة - الوثيقة رقم A/68/857.
- رسالة مؤرخة ١٣ نوفمبر ٢٠١٩ موجهة الى الأمين العام من الممثل الدائم لتركيا لدى الأمم المتحدة - الدورة الثامنة والستون للجمعية العامة للأمم المتحدة - الوثيقة رقم A/68/550.
- رسالة مؤرخة ١٨ مارس ٢٠٢٠ موجهة الى الأمين العام من الممثل الدائم لتركيا لدى الأمم المتحدة - الدورة الرابعة والسبعون للجمعية العامة للأمم المتحدة - الوثيقة رقم A/74/757.
- رسالة مؤرخة ١٤ اغسطس ٢٠٢٠ موجهة الى الأمين العام من البعثة الدائمة لتركيا لدى الأمم المتحدة - الدورة الرابعة والسبعون للجمعية العامة للأمم المتحدة - الوثيقة رقم A/74/990.
- رسالة مؤرخة ٢ سبتمبر ٢٠٢٠ موجهة الى الأمين العام من البعثة الدائمة لليونان لدى الأمم المتحدة - الدورة الرابعة والسبعون للجمعية العامة للأمم المتحدة - الوثيقة رقم A/74/1006.

ثانياً: – المراجع الأجنبية:

- **A.O.Adede.** – Toward the formulation of the rule of delimitation of sea boundaries between states with adjacent or opposite coasts. Virginia journal of international law, Volume 19, Number2, winter 1979.
- **Alex G. Oude Elferink, Tore Henriksen, and Signe Veierud Busch**
 - Maritime Boundary Delimitation: The Case Law: Is it Consistent and Predictable? – Cambridge University – First Published – 2018.
- **Andrew Filis and Rafael Leal-Arcas** – Legal Aspects Of Inter-State Maritime Delimitation in the Eastern Mediterranean Basin – This paper is part of the Oil, Gas & Energy Law Intelligence(OGEL) special issue on "Eastern Mediterranean Oil and Gas"– Vol. 11 – issue 3, April 2013.
- **Bernard H. Oxman** – International Maritime Boundaries: Political, Strategic and Historical Considerations – University of Miami Inter-American Law Review – Vol 26:2.
- **Cai Ying** – International law principles of continental shelf delimitation and Sino-Japanese East China Sea disputes – Master of Science in Maritime Affairs, World Maritime University Dissertations – China– (2006).

- **Derek Bowett**, Islands, Rocks, Reefs, and Low-tide Elevations in maritime boundary Delimitations, – International Maritime Boundaries, edited by Jonathan I. Chamey and Lewis. M. Alexander – The American Society of International Law – Vol 1– Martinus Nijhoff Publishers – Dordrecht, Boston, London – 1993.
- **Erik Francks** – Maritime Delimitation in the Caspian Sea: Legal Issues – China Oceans Law Review (Vol. 2006 No.1)
- **Erik. Franckx** – Maritime Delimitation in the Baltic Sea: What Has Already Been Accomplished – International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation – Volume 6 Number 3 September 2012.
- **Handbook on the Delimitation of Maritime Boundaries** – Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea Office of Legal Affairs United Nations – New York, 2000.
- **Prosper Weil** – The Law of Maritime Delimitation–Reflections, (Cambridge, Grotius Publications Limited, 1989.
- **Prosper Weil**, "Geographic considerations in maritime delimitation", International Maritime Boundaries, edited by Jonathan I. Chamey and Lewis. M. Alexander – The American Society of International Law –

- Vol1– Martinus Nijhoff Publishers – Dordrecht, Boston, London – 1993.
- **Theodore C. Kariotis** – A Greek Exclusive Economic Zone in the Aegean Sea – Mediterranean Quarterly, Volume 18, Number 3, summer 2007.
 - **Virginia Wangui Naegwa** – Principles of Maritime Delimitations as Applied by International Tribunals – A research Paper Submitted in Partial Fulfilment of the requirements for the Award of the Masters of Laws (LLM) , Degree of the University of Nairobi (G62/87818/2016) – Nairobi. 10th December 2019.
 - **Ying-jeou Ma**, with a Foreward by Professor Louis B. Sohn – Legal Problems Of seabed Boundary Delimitation in the East China Sea – Published by Baltimore: Occasional Papers / Reprints Series in Contemporary Asian Studies Number 3 –1984 (62).

Judgment:

- Fisheries case. Judgment of December 18th, 1951: I.C.J. Reports 1951.
- I.C.J. Reports 1969(North Sea Continental Shelf. Judgment of 20 February 1969).

- I.C.J. Reports 1982(Continental Shelf, Tunisia/Libyan Arab Jamahiriya, Judgment of 24 February 1982.
- Delimitation of the Maritime Boundary in the Gulf of Maine Area, Judgment, I.C.J. Reports, 1984.
- Case concerning the delimitation of the maritime boundary between Guinea and Guinea-Bissau, Decision of 14 February 1985, in UNRIAA, vol. XIX.

Conference:

- Third United Nations Conference on the Law of the Sea 1973–1982–
(1973–1982) Volume VI: Fifth Session,(New York, 2 August to 17
September1976),[https://legal.un.org/diplomaticconferences/1973_los/
vol6.shtml](https://legal.un.org/diplomaticconferences/1973_los/vol6.shtml)
- Third United Nations Conference on the Law of the Sea (1973–1982)
Sixth Session (New York, 23 May to 15 July 1977),
https://legal.un.org/diplomaticconferences/1973_los/vol7.shtml
- Third United Nations Conference on the Law of the Sea (1973–1982)
Eleventh, Resumed Eleventh and Final Part of the Eleventh Session
(New York, 8 March to 30 April 1982; New York, 22–24 September
1982 and Montego Bay, 6–10 December 1982) –
https://legal.un.org/diplomaticconferences/1973_los/vol16.shtml.